



© rnv GmbH / Haubner

Projekt PfalzTram

Auftaktveranstaltungen zur Bürgerbeteiligung

Stand: Juli 2026

Bürgerinformationsveranstaltungen

16.04.2026	18:30 Uhr	LU-Pfingstweide	Katholische Kirche St. Albert
23.04.2026	18:30 Uhr	Neuhofen	Bürgerhaus "Neuer Hof"
29.04.2026	18:30 Uhr	Waldsee	Kulturhalle Waldsee
12.05.2026	18:30 Uhr	LU-Oppau	Bürgerhaus Oppau
19.05.2026	18:30 Uhr	Dannstadt-Schauernheim	Zentrum Alte Schule
28.05.2026	18:30 Uhr	Mutterstadt	Palatinum
02.06.2026	18:30 Uhr	LU-Rheingönheim/LU-Mundenheim	Mozartschule (Turnhalle)
09.06.2026	18:30 Uhr	LU-Maudach/LU-Gartenstadt	Julius-Hetterich-Saal
16.06.2026	18:30 Uhr	LU-Edigheim	IGS Edigheim

01

Verkehrliche Herausforderungen & Ziele

02

Vorteile der PfalzTram

03

Rückblick & nächste Schritte der Planung

04

Die PfalzTram in den einzelnen Abschnitten

05

Dialog & Bürgerbeteiligung



Darum ist die PfalzTram für die Region wichtig

Ausbau des Schienennetzes in der Region Vorderpfalz auf rheinland-pfälzischer Seite

→ Die Region ist wichtig und wächst. Deshalb braucht sie bessere Bahnverbindungen.

Große Chancen durch den Ausbau des Stadtbahnnetzes

→ Mehr und bessere Stadtbahnen können viele Wege erleichtern.

Besseres Verkehrsangebot für mehrere tausend Menschen

→ Vor allem Pendlerinnen und Pendler profitieren im Alltag.

Stärkung der regionalen Wirtschaft

→ Gute Verkehrsverbindungen machen die Region attraktiver für Unternehmen und Arbeitsplätze.

Öffentlicher Nahverkehr als Basis für klimafreundliche Mobilität

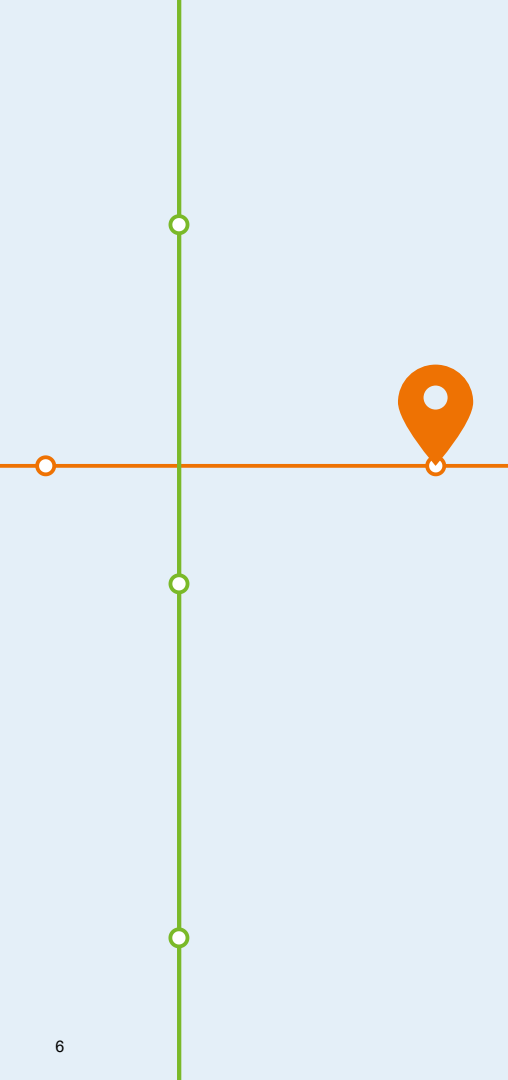
→ Bus und Bahn helfen, das Klima zu schützen und die Klimaziele von Rheinland-Pfalz zu erreichen.

PfalzTram – diese vier Partner ziehen gemeinsam an einem Strang



Zweckverband ÖPNV
Rheinland-Pfalz Süd





01

Verkehrliche Herausforderungen & Ziele

02

Vorteile der PfalzTram

03

Rückblick & nächste Schritte der Planung

04

Die PfalzTram in den einzelnen Abschnitten

05

Dialog & Bürgerbeteiligung

Herausforderungen im Verkehrsbereich

Überlasteter Verkehr

- Die Verkehrslage ist angespannt, der Verkehr nimmt spürbar zu
- Busse stehen häufig im Stau
- Die Leistungen des ÖPNV in Ludwigshafen und der Region sind heute schon gut, aber durchaus noch ausbaufähig



Herausforderungen im Verkehrsbereich

Wachsende Bevölkerung

Prognostizierter Bevölkerungszuwachs **seit 2020 bis zum Jahr 2040:**

+7%

Ludwigshafen

+5,4%

Rhein-Pfalz-Kreis

→ Landesweit höchster Bevölkerungszuwachs

Quelle: Statistisches Landesamt



01

Verkehrliche Herausforderungen & Ziele

02

Vorteile der PfalzTram

03

Rückblick & nächste Schritte der Planung

04

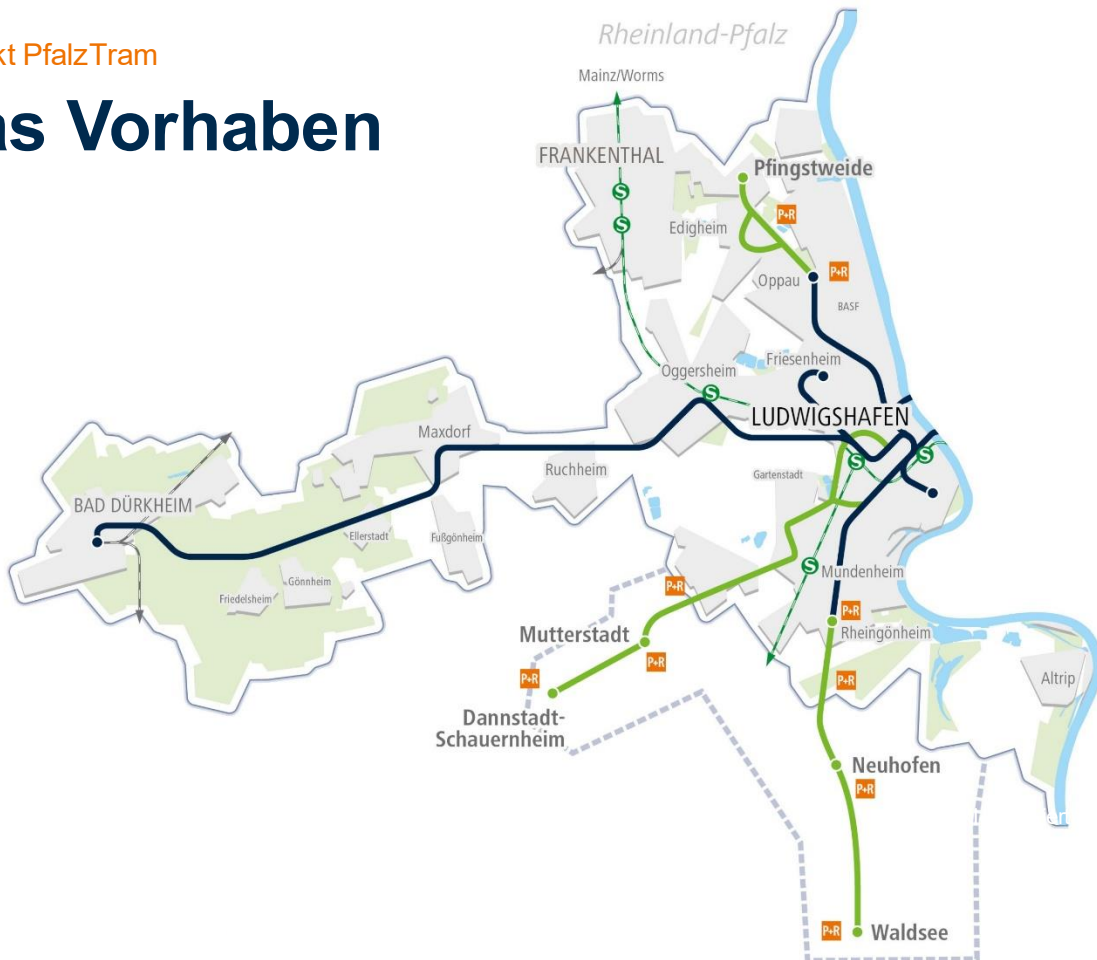
Die PfalzTram in den einzelnen Abschnitten

05

Dialog & Bürgerbeteiligung



Das Vorhaben



PfalzTram

- von rnv betriebenes Bestandsnetz Schiene
- Netzerweiterung Pfalztram
-  Standorte möglicher neuer Park-and-Ride-Anlagen

© Baumgardt Consultants GmbH in Zusammenarbeit mit rnv GmbH
Kartendaten: © OpenStreetMap

Vorteile der PfalzTram

Den Öffentlichen Nahverkehr stärken und auch ohne Auto sehr mobil sein

- Die PfalzTram erweitert das Stadtbahnnetz in der Region um rund **25 Kilometer**.
- Die neue Trasse bringt **7.500 zusätzliche Fahrgastfahrten im ÖPNV/Werktag** auf den Ost-West-Korridor und **5.200 zusätzliche Fahrgastfahrten im ÖPNV/Werktag** auf den Nord-Süd-Korridor.
- Weil der öffentliche Nahverkehr noch besser aufgestellt sein wird, lassen noch mehr Menschen das eigene Auto stehen und steigen auf die Stadtbahn um.
- **Die Folge: Straßen werden entlastet;** durch die neue Trasse im Ost-West-Korridor gibt es rund **6.000 weniger Fahrten mit Auto, Motorrad oder Roller/Werktag**, durch die neue Trasse im Nord-Süd-Korridor sind es rund **4.200 weniger Fahrten/Werktag**.

Stadt und Region aufwerten

- Die neuen Schienenstrecken verbessern die Verbindung von Ludwigshafen und der Region.
- Die PfalzTram ist nachhaltig und macht die Region **fit für die Zukunft** (Klimaschutz).
- Die Stadtbahn sorgt für Einsparungen von **2.700 t/a CO₂** durch weniger Fahrten mit dem eigenen Auto, Motorrad oder Roller.

Vorteile der PfalzTram

Komfortable Mobilität für alle

- Moderne Fahrzeuge mit **barrierefreier Ausstattung**
- **Hoher Reisekomfort** und ruhiges Fahrverhalten durch Spurführung
- **Höhere Geschwindigkeiten** durch eigenen Verkehrsweg und Vorfahrt im Straßenverkehr
- **Mehr Platz** für Kinderwagen und Rollstühle



Vorteile der PfalzTram

Komfortable Mobilität für alle

Ost-West-Korridor

- Ab **Dannstadt-Schauernheim und Mutterstadt** vsl. im 20-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit in Richtung Ludwigshafener Innenstadt und weiter nach Mannheim
- Ab **LU-Maudach über LU-Gartenstadt** vsl. im 10-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit in Richtung Ludwigshafener Innenstadt und weiter nach Mannheim

Nord-Süd-Korridor

- Von der **Pfingstweide** im 10-Minuten-Takt bis in die Ludwigshafener Innenstadt und alle 20 Minuten bis nach Mannheim
- Aus **Richtung Waldsee und Neuhofen** alle 20 Minuten über die Ludwigshafener Innenstadt in den Norden



Vorteile der PfalzTram



Stadtbahn
=
140 Autos



Früh am Morgen und am späten Nachmittag zu den Pendelspitzen ergibt sich folgendes Bild – voll besetzte Stadtbahnen und volle Straßen mit durchschnittlich 1,3 Personen pro Auto.

So fügt sich die Bahn in die Stadt ein



So fügt sich die Bahn in die Stadt ein



Mannheim, Stadtbahn Nord Ulmenweg/Roteichenring*

*Aufnahme Bauzwischenzustand, noch ohne Fahrleitungsanlage.

So fügt sich die Bahn in die Stadt ein



Mannheim, Stadtbahn Nord Speckweg/Hessische Straße

01

Verkehrliche Herausforderungen & Ziele

02

Vorteile der PfalzTram

03

Rückblick & nächste Schritte der Planung

04

Die PfalzTram in den einzelnen Abschnitten

05

Dialog & Bürgerbeteiligung



Das liegt hinter uns, das steht an

Das haben wir schon geschafft:

Wir haben die Grundlagen ermittelt:

- Durchführung einer **indikativen Machbarkeitsuntersuchung**: Was sind die Kosten? Was bringt es? (indikative Nutzen-Kosten-Untersuchung)
- Gremienarbeit

Hier stehen wir aktuell:

- **Information** der Gremien
- **Start der Bürgerbeteiligung**

Das liegt noch vor uns:

Vorplanungsphase

Untersuchung von Varianten:

- Planungskonzept, Abstimmung Behörden + beteiligte Dritte, Überarbeitung
- Schall- und Erschütterungsschutz
- vollständige Nutzen-Kosten-Untersuchung

weitere
Bürgerbeteiligung

Das ist unser Ziel:

- Festlegung der **Vorzugsvariante**



Beschlussfassung durch Gremien

Nächste Schritte



So sind die Experten vorgegangen

Diese Daten wurden genutzt

- VRN: Aktuelle **Befragungen und Zählungen** zur Nutzung von Bus und Bahn.
- Vereinfachte Berücksichtigung von **Neubau- und Bevölkerungsentwicklungen** in Ludwigshafen und den Gemeinden – **Ansätze zur Bevölkerungsentwicklung niedriger als die aktuelle Prognose des statistischen Landesamtes** (Katasteramt, Einwohnermeldebehörden).

Gut zu wissen ...

- Noch keine vertiefte Planung:
 - Keine genauen Trassenverläufe
 - Keine Festlegung von Haltestellenlagen
 - Offen, wo Schiene in der Straße verläuft, und wo separate.
- Die **vollständige standardisierte Bewertung steht noch aus** und erfolgt auf Grundlage einer Vorzugsvariante, die nun auch im Dialog mit Bürgerinnen und Bürgern entwickelt wird.

Indikative (vorläufige) Nutzen-Kosten Untersuchung (NKU)

Darum geht es bei der Untersuchung

- NKU ist eine **bundesweit festgelegte Methode**, die für alle Verkehrsprojekte gleich angelegt wird.
- **Vorteile:** Gleiche Regeln für alle – wichtig als Grundlage für die Entscheidung, ob Fördermittel gezahlt werden.
- **So wird sichergestellt, dass alle Projekte gleich behandelt werden – egal ob Großstadt oder ländliche Region.**
- Es wurde geprüft, ob sich das geplante Projekt grundsätzlich für die Region lohnen würde/sinnvoll ist.
- **Wichtig:** Dabei ging es um eine erste **Einschätzung**, nicht um eine endgültige **Entscheidung**.

Das wurde angeschaut

- **Erschließung:**
Welche Orte/Ortsteile sollen erschlossen werden (noch ohne konkrete Streckenführung)?
- **Kosten:**
Was würden Bau, Betrieb und Unterhalt zur Erschließung dieser Orte/Ortsteile ungefähr kosten?
- **Nutzen für die Menschen:**
Würde das Angebot von vielen Menschen genutzt werden?
Wird die Mobilität im Alltag verbessert?

Grundlagen Förderung

VERKEHRSMODELL



Verkehrsbezirke



ÖV-Angebot



Verkehrsnetz



Nachfragematrizen
Strukturdatenentwicklung für 2030

Nachfrage-
Prognose-
Rechnung



Abschätzung der
erreichbaren
Fahrgastzahlen

NUTZEN-KOSTEN-RECHNUNG

Nutzen aus:

- Fahrgastnutzen,
z. B. geringere Reisezeiten
- weniger Unfälle
- CO₂-Einsparung
- ...



werden den **Kosten** des Projektes
gegenübergestellt

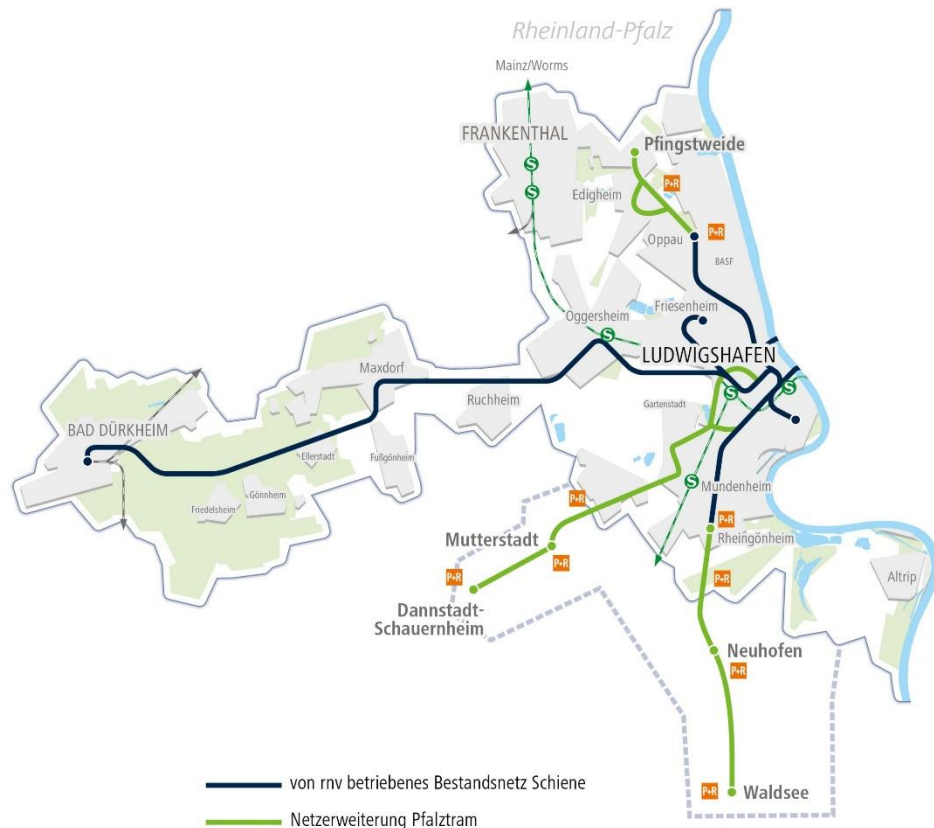


Wenn **Nutzen > Kosten** → Aussicht auf GVFG-Förderung;
bei Stadtbahnprojekten 75 % Bundesförderung
für Reaktivierungsprojekte bis zu 90 % der Investitionssumme

Wesentliche Ergebnisse

Nord-Süd-Korridor

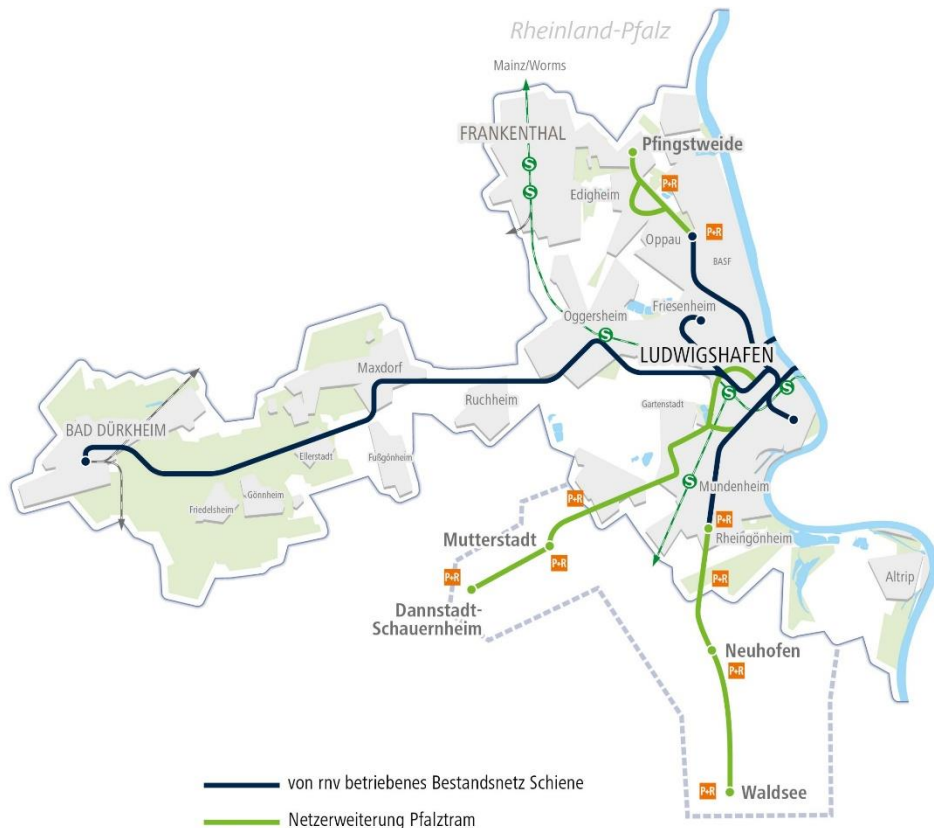
- **Stadtbahn** würde von vielen Menschen genutzt – **5.200 zusätzliche Fahrgastfahrten im ÖPNV je Werktag**
- Mehr Fahrten **direkt und ohne Umsteigen** bis in das Ludwigshafener bzw. Mannheimer Zentrum und auf der Gesamtstrecke LU-Pfingstweide – Waldsee
- **Einsparungen durch Rückgang CO₂-Emissionen und Unfallkosten**
- **Gesamtprojekt im Nord-Süd-Korridor mit vorläufigem Nutzen-Kosten-Quotient von $\approx 1,4$ sinnvoll und zukunftsfähig**



Wesentliche Ergebnisse

Ost-West-Korridor

- **Stadtbahn** würde von vielen Menschen genutzt – **7.500 zusätzliche Fahrgastfahrten** im ÖPNV je Werktag
- Mehr Fahrten **direkt und ohne Umsteigen** bis in das Ludwigshafener bzw. Mannheimer Zentrum
- **Einsparungen** durch Rückgang CO₂-Emissionen und Unfallkosten
- **Gesamtprojekt im Ost-West-Korridor** mit vorläufigem Nutzen-Kosten-Quotient von $\approx 1,2$ sinnvoll und zukunftsfähig



Erfahrungswerte Mannheim Stadtbahn-Nord

Aktuelle Zahlen übertreffen Prognose

Bonifatiuskirche – Hochuferstraße

- **9.100** prognostizierte Fahrgäste pro Werktag
- **9.341** tatsächliche Fahrgäste aktuell

Mannheim-Gartenstadt – ab Waldstraße

- **5.800** Fahrgäste pro Werktag Bus 2016
- **7.900** Prognose Bahn und Bus 2017/2018
- **9.100** tatsächliche Fahrgäste Bahn und Bus 2020



01

Verkehrliche Herausforderungen & Ziele

02

Vorteile der PfalzTram

03

Rückblick & nächste Schritte der Planung

04

Die PfalzTram in den einzelnen Abschnitten

05

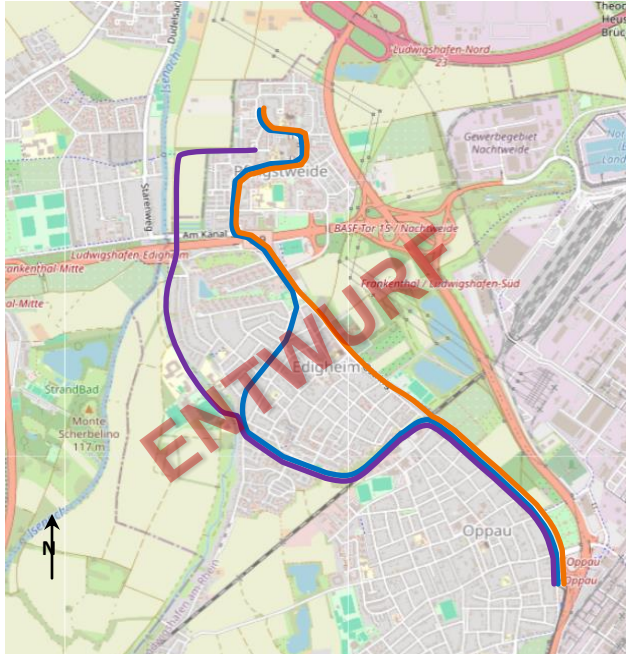
Dialog & Bürgerbeteiligung



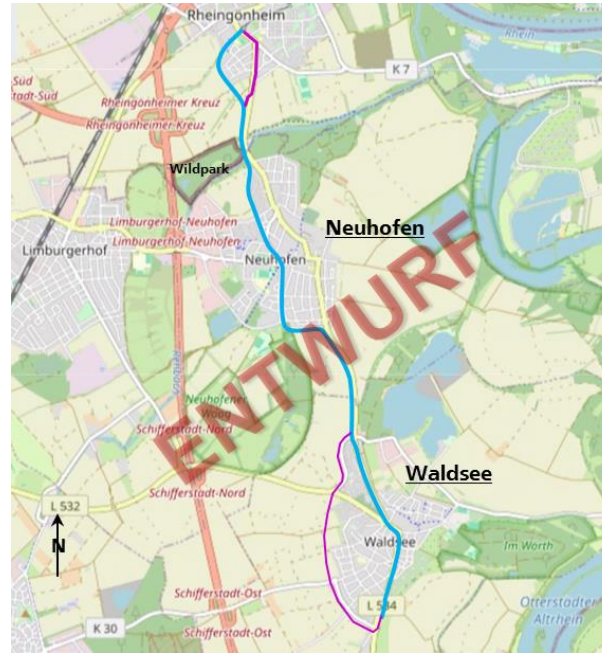
Überblick Trassenkorridore



Trassenkorridor Nord-Süd

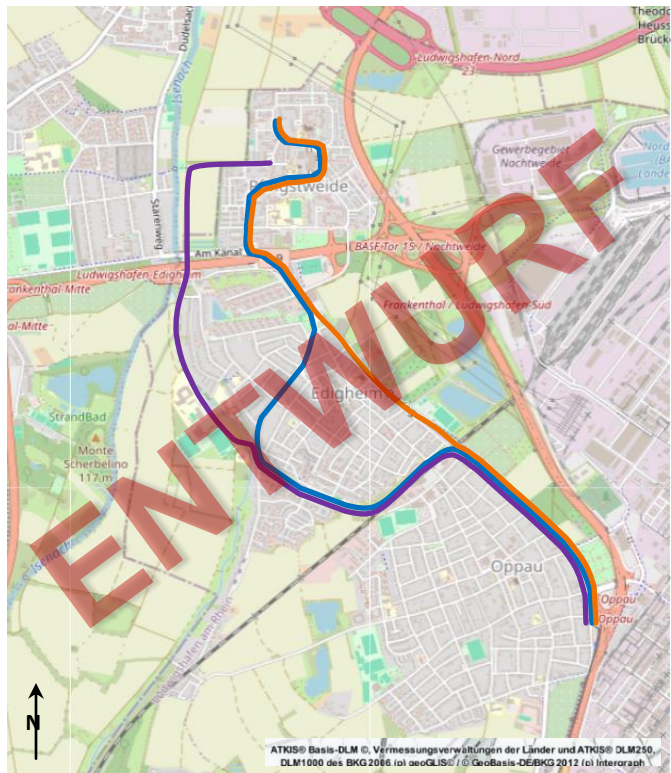


LU-Pfingstweide bis LU-Oppau



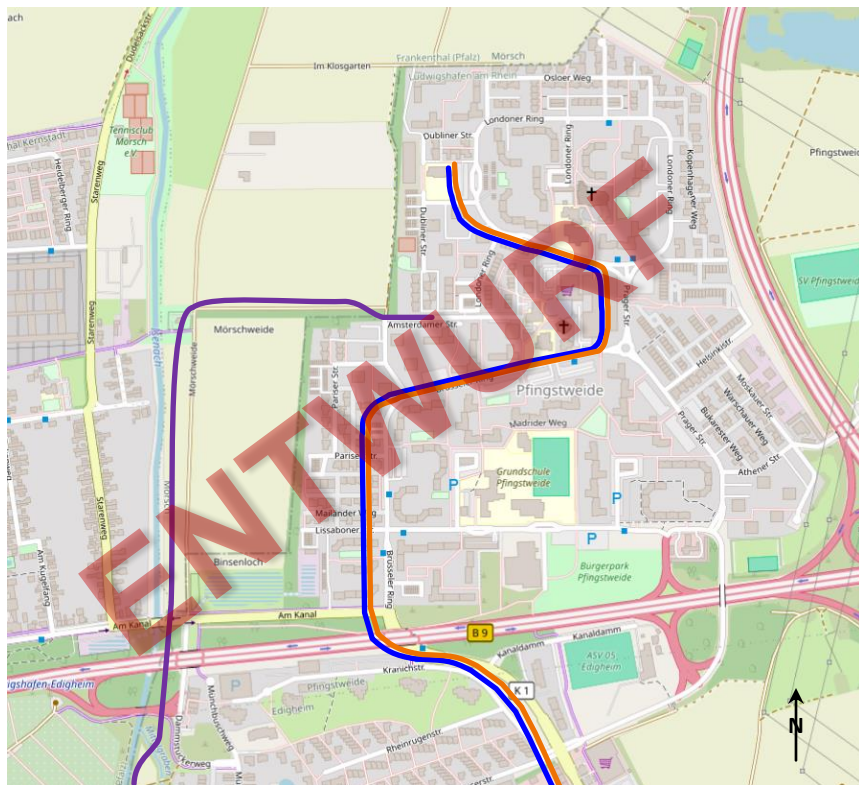
LU-Rheingönheim bis Waldsee

Nordkorridor – LU-Pfingstweide bis LU-Oppau



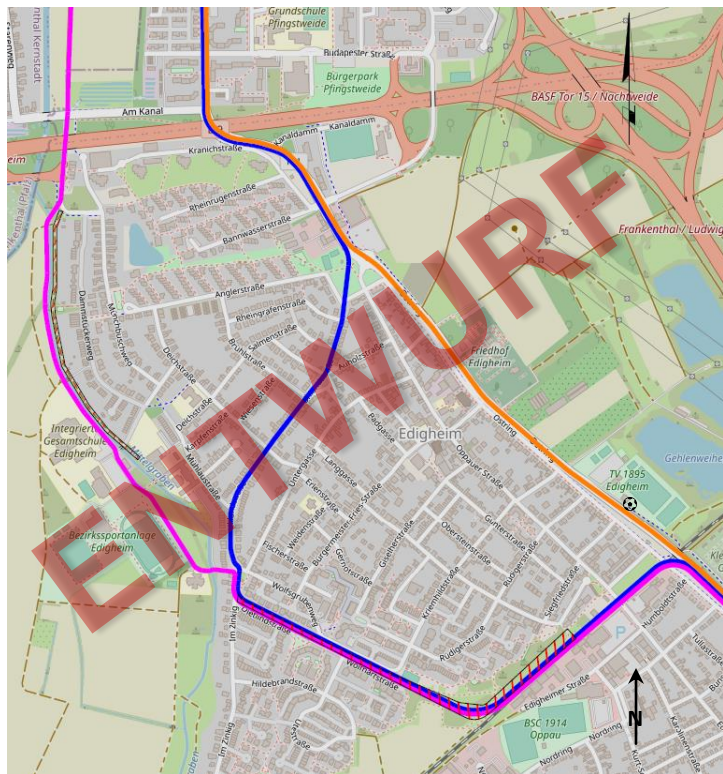
- Bisher wurden verschiedene Varianten untersucht.
- Im weiteren Planungsverlauf sind auch weitere Varianten möglich.
- Die untersuchten Varianten werden mit fortschreitender Planung mit den zuständigen Stellen weiterentwickelt.

Übersicht LU-Pfingstweide



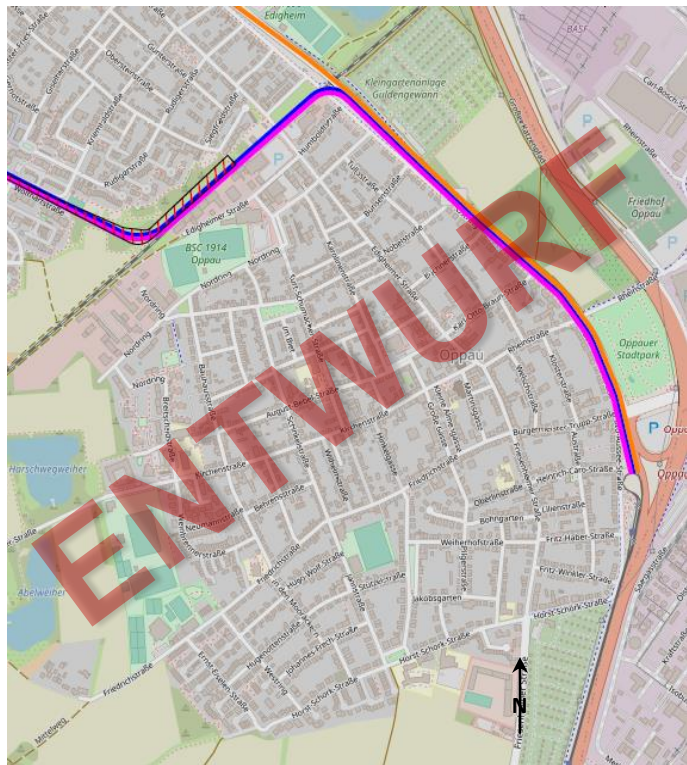
Quelle Kartenmaterial:
<https://www.openstreetmap.org>

Übersicht LU-Edigheim



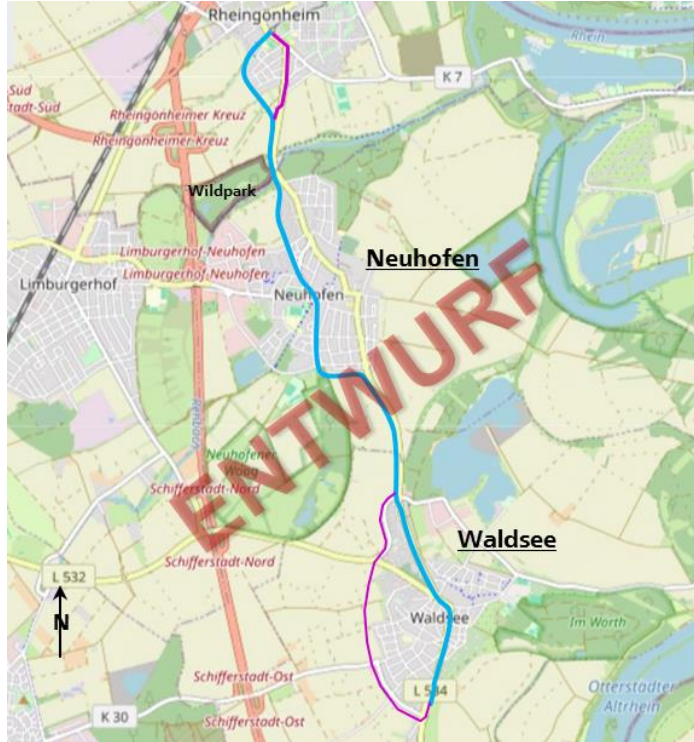
Quelle Kartenmaterial:
<https://www.openstreetmap.org>

Übersicht LU-Oppau



Quelle Kartenmaterial:
<https://www.openstreetmap.org>

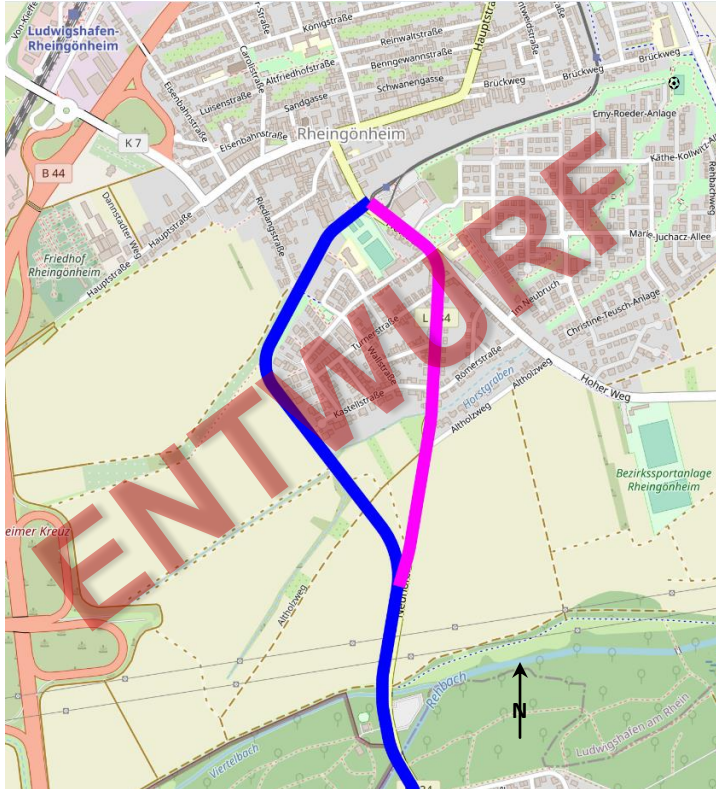
Südkorridor – LU-Rheingönheim bis Waldsee



- Bisher wurden verschiedene Varianten untersucht.
- Im weiteren Planungsverlauf sind auch weitere Varianten möglich.
- Die untersuchten Varianten werden mit fortschreitender Planung mit den zuständigen Stellen weiterentwickelt.

Quelle Kartenmaterial:
<https://www.openstreetmap.org>

Übersicht LU-Rheingönheim



Quelle Kartenmaterial:
<https://www.openstreetmap.org>

Übersicht Neuhofen



Quelle Kartenmaterial:
<https://www.openstreetmap.org>

Übersicht Waldsee

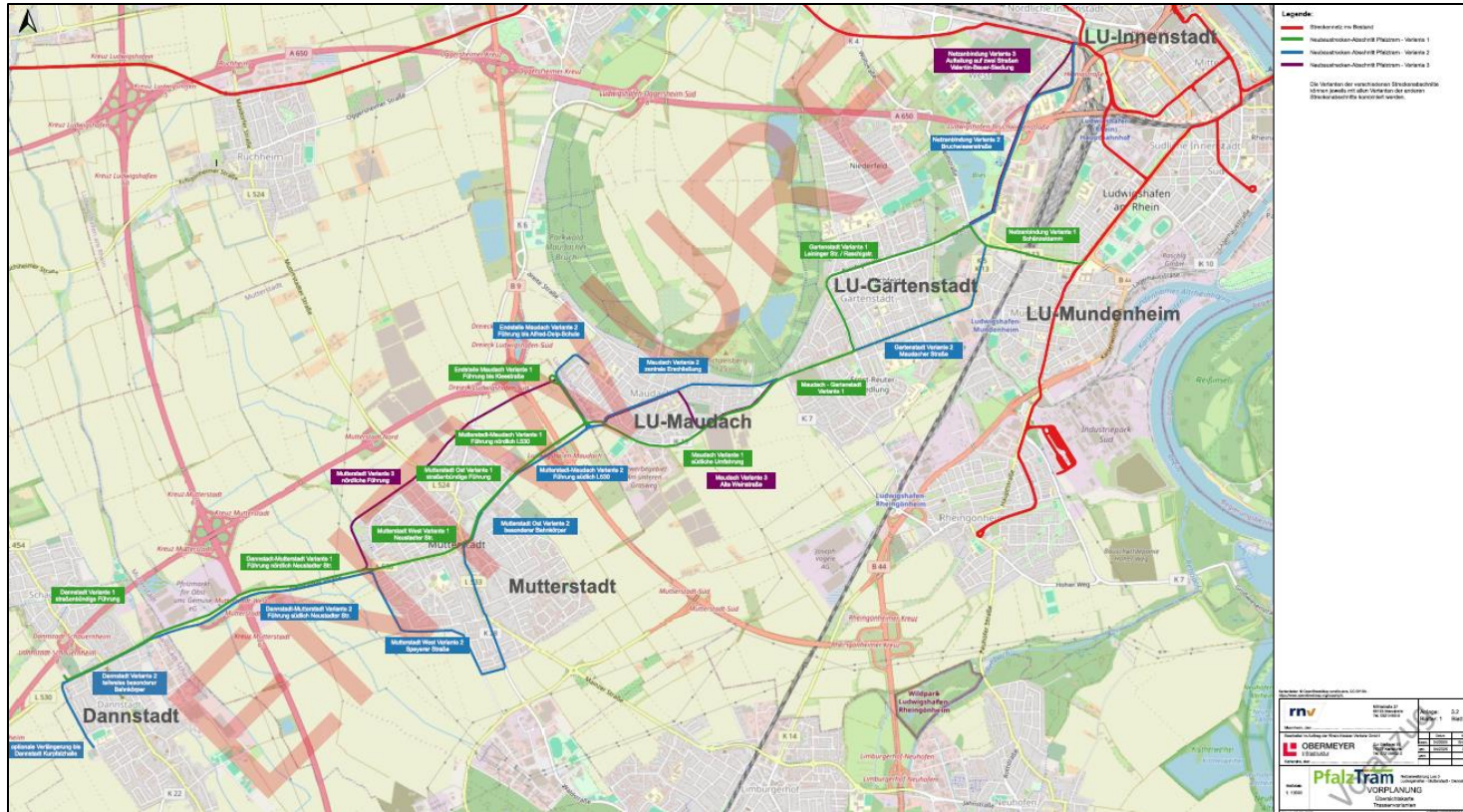


Quelle Kartenmaterial:
<https://www.openstreetmap.org>

Überblick Trassenkorridore



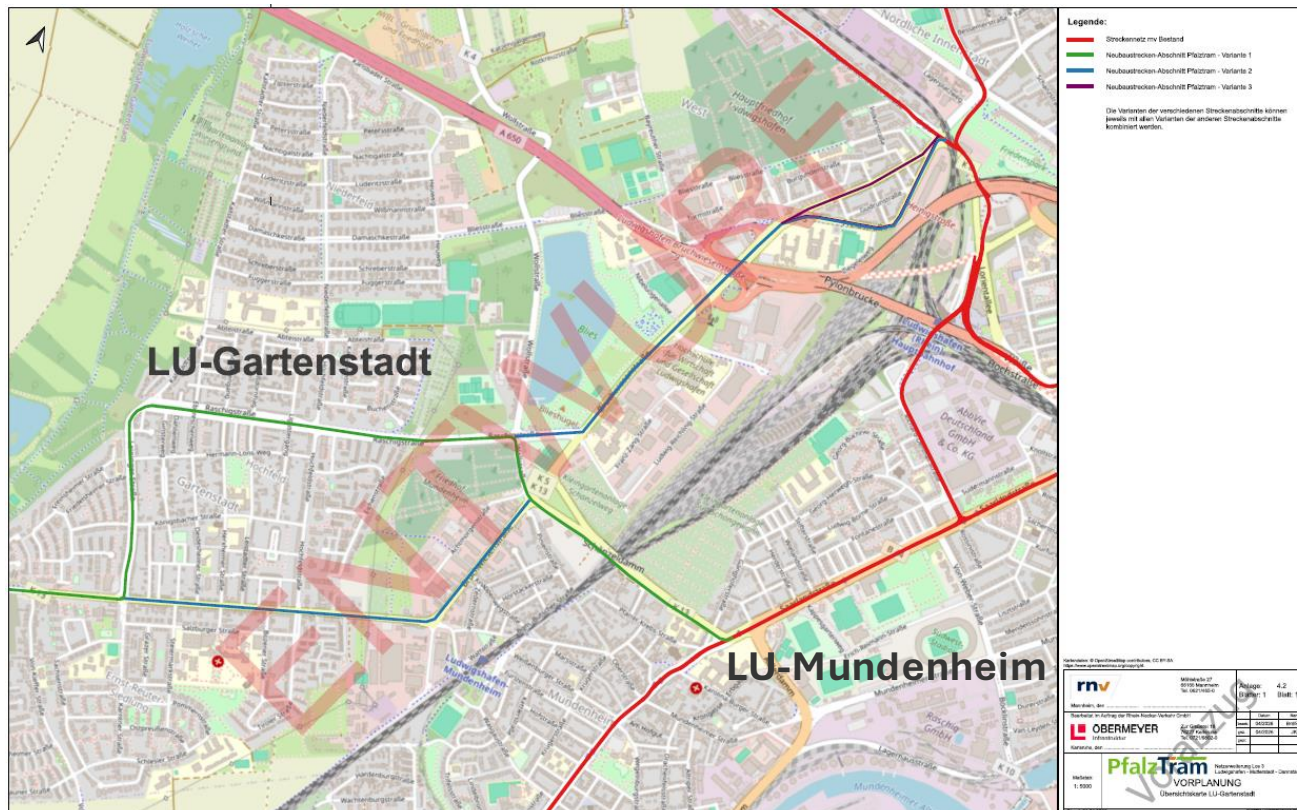
Trassenkorridor Ost-West



- Bisher wurden verschiedene Varianten untersucht.
- Im weiteren Planungsverlauf sind auch weitere Varianten möglich.
- Die untersuchten Varianten werden mit fortschreitender Planung mit den zuständigen Stellen weiterentwickelt.

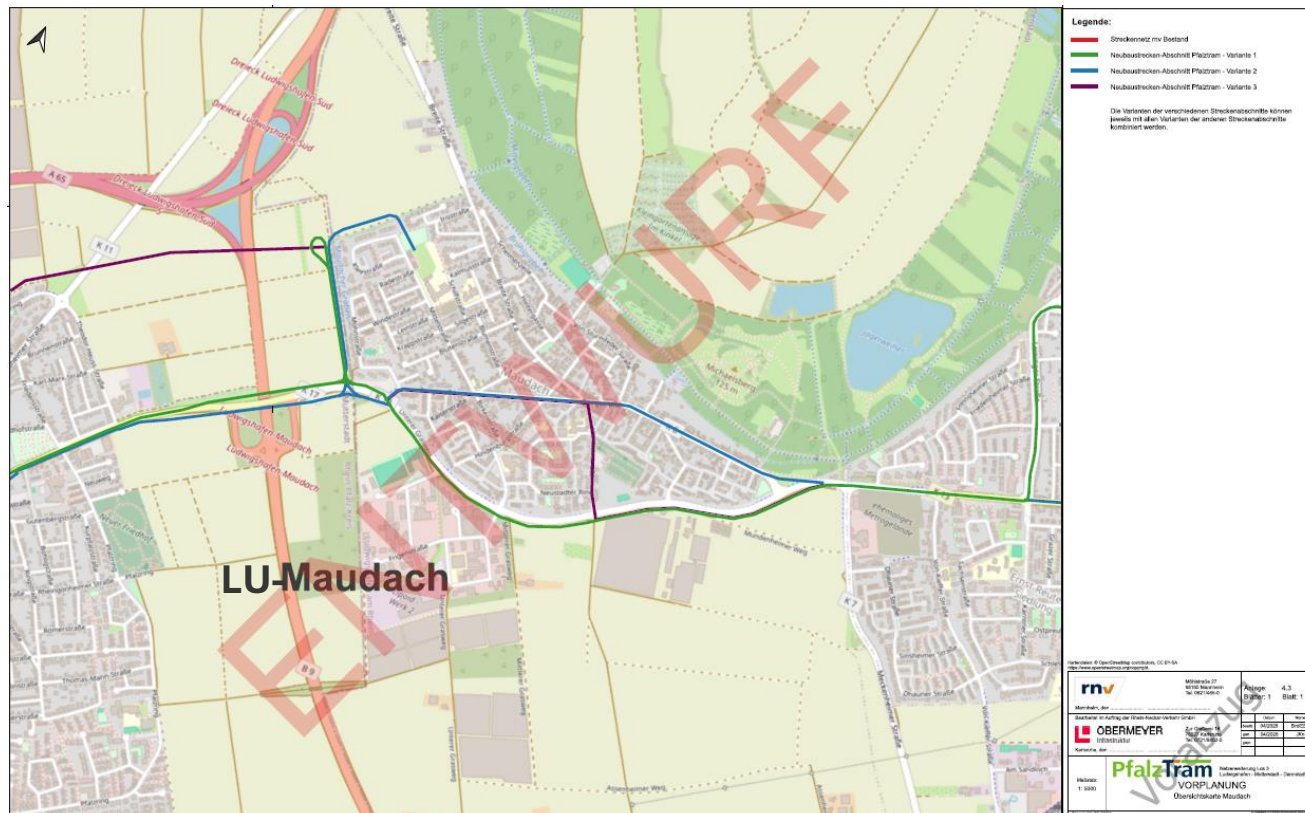
Quelle Kartenmaterial:
<https://www.openstreetmap.org>

Übersicht LU-Gartenstadt/LU-Mundenheim



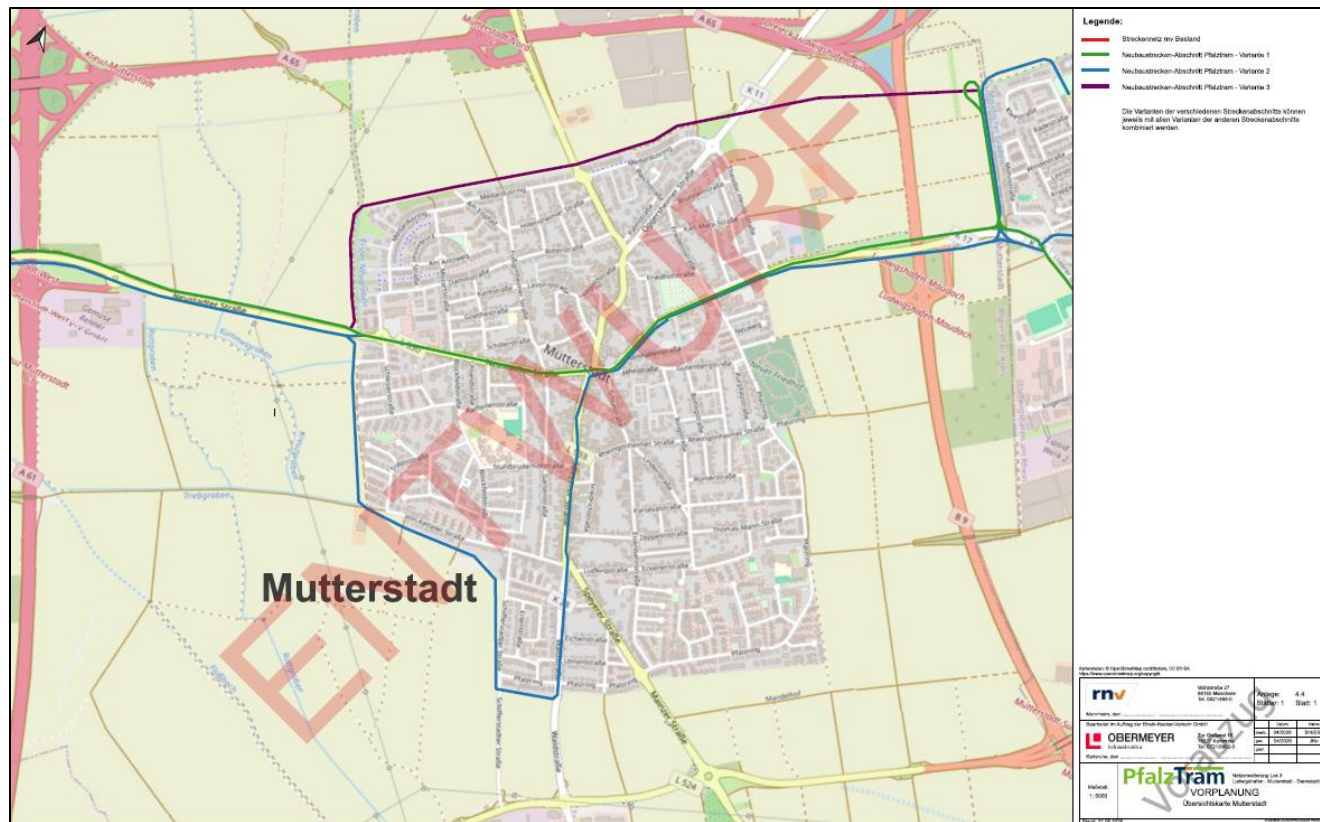
Quelle Kartenmaterial:
<https://www.openstreetmap.org>

Übersicht LU-Maudach



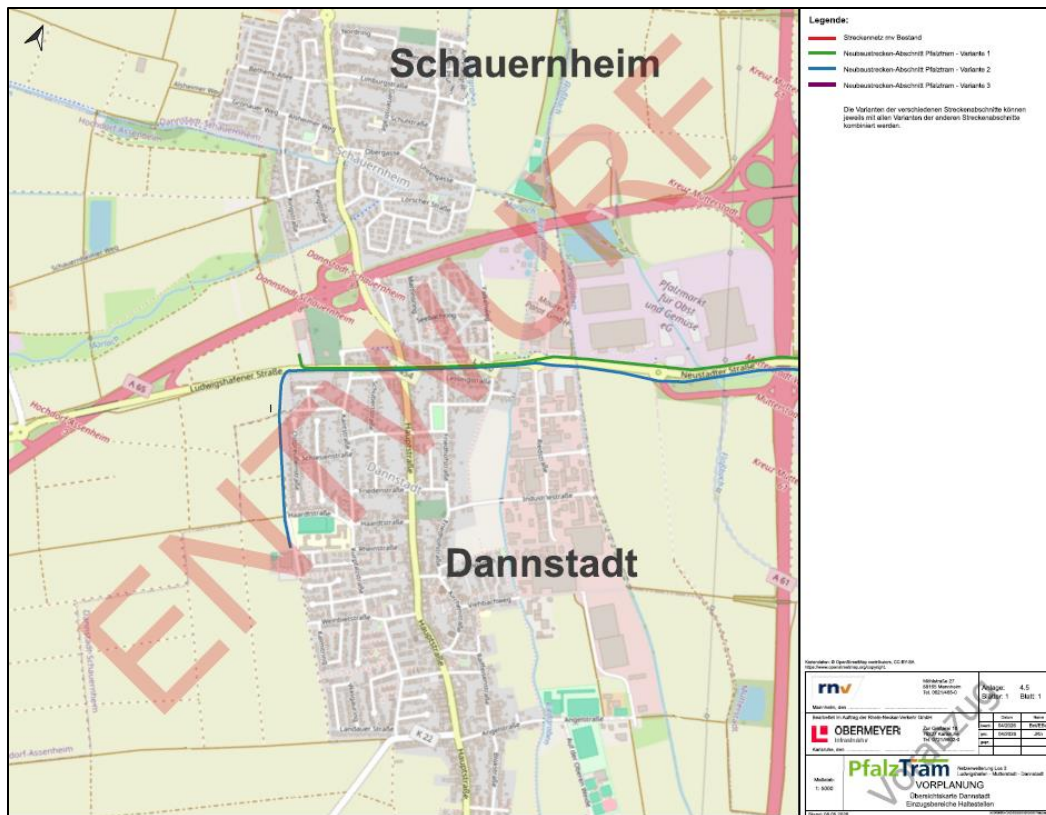
Quelle Kartenmaterial:
<https://www.openstreetmap.org>

Übersicht Mutterstadt



Quelle Kartenmaterial:
<https://www.openstreetmap.org>

Übersicht Dannstadt-Schauernheim



Quelle Kartenmaterial:
<https://www.openstreetmap.org>

01

Verkehrliche Herausforderungen & Ziele

02

Vorteile der PfalzTram

03

Rückblick & nächste Schritte der Planung

04

Die PfalzTram in den einzelnen Abschnitten

05

Dialog & Bürgerbeteiligung



Dialog und Bürgerbeteiligung

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Warum?

- Wir suchen das Gespräch mit Ihnen **BEVOR** die Planung weit fortgeschritten ist, denn:
- Wir wissen: Sie kennen Ihren Ort, und können den Planerinnen und Planern **wertvolle Einblicke** geben.
- Wir möchten **transparent** sein, und Ihnen möglichst **frühzeitig** alle belastbaren Informationen zur Verfügung stellen.
- Wir möchten verschiedene **Interessen und Bedarfe sichtbar machen** und den Dialog untereinander fördern.
- Wir wollen, dass die PfalzTram eine **möglichst gute Lösung** für Sie, Ihren Ort und die Region wird – das klappt nur, wenn regelmäßig ein offener Austausch untereinander und mit den Planern stattfindet.

Dialog und Bürgerbeteiligung



Das haben wir mitgenommen

16.04.2026 LU-Pfingstweide

23.04.2026 Neuhofen

29.04.2026 Waldsee

12.05.2026 LU-Oppau

19.05.2026 Dannstadt-Schauernheim

28.05.2026 Mutterstadt

02.06.2026 LU-Rheingönheim/
LU-Mundenheim

09.06.2026 LU-Maudach/LU-Gartenstadt

16.06.2026 LU-Edigheim



ca. 2.000

Veranstaltungsteilnehmende



> 110

handschriftliche Anmerkungen



4.729

Website-Besuche
www.pfalz-tram.de



> 621

Fragen, Anregungen,
Anmerkungen über Slido-Abfrage



ca. 15

Einzelgespräche mit lokalen
Stakeholdern, Interessenvertreterinnen
und -vertretern, Presse und Rundfunk



ca. 20

Termine mit politischen Vertreterinnen
und Vertretern, in Gemeinderäten,
Ortsbeiräten, Ausschüssen und Arbeitskreisen

Vielen Dank für Ihr Interesse!

