

A n t w o r t

des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Lea Heidbreder und Dr. Bernhard Braun (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
– Drucksache 18/13396 –

Erweiterung des Straßenbahnnetzes in der Vorderpfalz

Die **Kleine Anfrage – Drucksache 18/13396** – vom 11. November 2025 hat folgenden Wortlaut:

Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH plant derzeit die Erweiterung des Straßenbahnnetzes in der Vorderpfalz in das Umland von Ludwigshafen. Dabei werden drei mögliche Trassen näher betrachtet: Eine Erweiterung von Ludwigshafen über Mutterstadt nach Dannstadt-Schauernheim. Eine weitere Strecke könnte die nördlichen Stadtteile von Ludwigshafen bis zur Pfingstweide anbinden – mit Option einer Weiterführung nach Frankenthal. Ebenfalls wird eine Trasse nach Süden untersucht, die weitere Orte zwischen Ludwigshafen und Speyer anbinden könnte. Dadurch könnte Stadt und Umland, Wohn- und Arbeitsstätten deutlich besser mit dem ÖPNV angebunden werden. Gerade vor dem Hintergrund der verkehrlich stark belasteten Region könnte hierbei zahlreichen Menschen ein attraktives Angebot im ÖPNV gemacht werden.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Was ist der aktuelle Sachstand des Projekts?
2. Was sind die weiteren Schritte, um das Projekt zu realisieren?
3. Welche Unterstützung erhält das Projekt durch das Land?
4. Welche Vorteile und Nutzen bietet das Projekt für die Region aus Sicht der Landesregierung?
5. Welche Vorteile bieten schienengebundene Nahverkehrssysteme in Ballungsräumen?

Das **Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit angefügtem Schreiben beantwortet.

Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität | Postfach 31 60 | 55021 Mainz

Präsidenten des Landtags Rheinland-Pfalz
Herrn Hendrik Hering, MdL
Platz der Mainzer Republik 1
55116 Mainz

DIE MINISTERIN

Kaiser-Friedrich-Straße 1
55116 Mainz
Telefon 06131 16-0
Poststelle@mkuem.rlp.de
<http://www.mkuem.rlp.de>

3. Dezember 2025

**Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Lea Heidbreder und Dr. Bernhard Braun
(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

„Erweiterung des Straßenbahnnetzes in der Vorderpfalz“

- Drucksache 18/13396 -

Die Kleine Anfrage Drucksache 18/13396 der Abgeordneten Dr. Lea Heidbreder und Dr. Bernhard Braun (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) beantworte ich namens der Landesregierung wie folgt:



Zu Frage 1:

Die Projekte zur Erweiterung des Straßen- und Stadtbahnnetzes in der Vorderpfalz firmieren unter dem Namen „Pfalztram“.

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurden Erweiterungen des Stadtbahnnetzes in drei Richtungen untersucht und indikative Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) nach einer bundesweit einheitlichen, standardisierten Bewertung erstellt.

Die Strecken in Nord-Süd-Richtung (in Richtung Ludwigshafen-Pfingstweide nach Norden und in Richtung Altrip nach Süden) wurden in einem Verfahren zusammengefasst. Die Südwest-Strecke (von Ludwigshafen-Gartenstadt, Ludwigshafen-Maudach über Mutterstadt nach Dannstadt-Schauernheim) wurde separat betrachtet.

Zufahrt & Parkmöglichkeiten

-  Zufahrt über Kaiser-Friedrich-Str. oder Bauhofstraße
-  Parkplatz am Schlossplatz (Einfahrt Ernst-Ludwig-Straße),
Tiefgarage am Rheinufer (Einfahrt Peter-Altmeier-Allee)



Beide Untersuchungen ergaben ein deutlich positives volkswirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis, sodass die Grundvoraussetzung für eine spätere Förderung des Bundes nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz voraussichtlich erfüllt wird.

Zu Frage 2:

Aufgrund der deutlich positiven Ergebnisse der NKU werden nun die Planungen der Leistungsphasen 1 und 2 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure eingeleitet. Derzeit findet eine breite Information der Gremien in den tangierten Kommunen und Stadtteilen statt. Begleitend zum Planungsprozess findet zudem Bürgerbeteiligung statt.

Zudem wird derzeit eine Nutzen-Kosten-Analyse zu einer möglichen Weiterführung des nördlichen Abschnitts bis nach Frankenthal erstellt.

Zu Frage 3:

Da von der Realisierung des Projektes viele tausend Menschen täglich von dem neuen Angebot profitieren würden und es einen spürbaren Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele des Landes leisten kann, begleitet und unterstützt das Land Rheinland-Pfalz das Projekt von Beginn an. Bei den regelmäßigen Projekttreffen ist das Land durch das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität (MKUEM) stets vertreten.

Zum weiteren Projektfortschritt arbeiten das MKUEM, der Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd und der Verkehrsverbund Rhein-Neckar mit der federführenden Rhein-Neckar-Verkehr GmbH zusammen und sprechen den weiteren Planungsprozess ab. Einen entsprechenden Letter of Intent haben die vier Partner am 27. November 2025 in Ludwigshafen unterzeichnet.

Zu Frage 4:

Der Neubau der Pfalztram-Strecken wäre für die Region mit einer Vielzahl von Vorteilen verbunden: Sie leisten einen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele, senken schädliche Emissionen wie NOx und Feinstaub und reduzieren Verkehrsstaus im dicht



besiedelten Rhein-Neckar Raum. Die Kommunen und Stadtteile an der Strecke erhalten bessere Anbindungen in die Zentren und zum Verkehrsknoten Mannheim-Hauptbahnhof wodurch bessere Anschlüsse an den Fernverkehr entstehen. Ebenso erreichen Pendelnde zuverlässig und schneller Arbeitsstätten wie BASF und andere Unternehmen und Institutionen in der Region. Die neuen Infrastrukturen unterstützen die lokale Wirtschaftsentwicklung in der Vorderpfalz und werden daher auch von Wirtschaftsverbänden wie der Industrie- und Handelskammer befürwortet.

Die verbesserten Anbindungen aber auch die mit dem Bau von Straßen- und Stadtbahnen verbundenen städtebaulichen Aufwertungen steigern Attraktivität und Lebensqualität der neu erschlossenen Gemeinden und Stadtteile.

Zu Frage 5:

Schienegebundene Nahverkehrssysteme wie Stadt- und Straßenbahnen haben eine Reihe von Vorteilen, insbesondere gegenüber von PKW und auch gegenüber von Bussen. Straßenbahnsysteme stellen die klassischste Form der Elektromobilität dar. Durch die Versorgung des Elektromotors direkt per Oberleitung sind Energieverluste geringer als bei batteriebetriebenen Fahrzeugen und deutlich geringer als bei Fahrzeugen mit Wasserstoff-Brennstoffzellentechnik. Die Energieeffizienz schienegebundener Verkehrssysteme wird weiter gesteigert durch die geringere Reibung/Rollwiderstand auf Schienen.

Betrieblich von Vorteil ist zudem, dass eine Straßenbahn deutlich mehr als doppelt so viele Fahrgäste fassen kann wie ein Gelenkbus. Dies schafft gerade in Ballungszentren notwendige Kapazitäten und reduziert Personalkosten. Damit leisten Straßenbahnen ebenfalls einen Beitrag zur Linderung des sich in den kommenden 10 bis 20 Jahren stark verschärfenden Fachkräftemangels.

Des Weiteren werden Straßen- und Stadtbahnen von den Fahrgästen wegen des angenehmeren Fahrgefühls und der höheren Zuverlässigkeit besser angenommen als Busverbindungen, was zu einer Zunahme von Nutzenden beim Ersatz von Bussen durch Straßenbahnsysteme führt. Hinsichtlich der Lebensdauer haben Straßenbahnen ebenfalls Vorteile, da diese im Gegensatz zu Bussen teilweise Jahrzehnte im Betrieb laufen.



In Vertretung

gez.

Michael Hauer

(Staatssekretär)

Dieses Dokument wurde elektronisch erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.