## FAKTENCHECK: Pfalztram Nordast (Oppau–Pfingstweide)
## *Versorgungsverschlechterung, Unrentabilität und städtisches Haushaltsrisiko*

### 1. Verschlechterung des ÖPNV-Angebots (Streichung von 60 % der Haltestellen)

- **Busnetz-Bestand:** Die Buslinien 84, 86 und 87 sichern heute eine feingliedrige Erschließung mitten im Wohngebiet über **20 physische Haltestellen** in Oppau, Edigheim und Pfingstweide (Fußwege: 100–250 Meter).

- **Tram-Planung:** Die Neubaustrecke bündelt den Verkehr auf lediglich **7 bis 8 Haltestellen** an einer starren Trassenachse. (Buslinien 84, 86, 87 fallen weg oder werden gekürzt.)

- **Folgen für Bürger:** Über 60 % der Haltepunkte entfallen. Die Fußwege zur nächsten Haltestelle verdoppeln bis verdreifachen sich auf 500–800 Meter (7–10 Minuten). Die Fahrzeit in die Innenstadt (ca. 30 Minuten) bleibt unberührt, wodurch die Reisezeit von Haustür zu Ziel netto steigt.

### 2. Invalide Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKI von 4,0 ist rechnerisch widerlegt)

- **Unrealistische Fahrgastprognose:** Das Busnetz (Linien 84, 86, 87) befördert 4.400 Fahrgäste/Tag. (Zahlen der rnv vom Dezember 2025). Der offizielle NKI von 4,0 basiert auf der Annahme von +4.700 *zusätzlichen* Fahrgästen (+106,8 % Steigerung auf 9.100 Fahrten/Tag). Woher sollen die kommen?

- **Rechenmodell ohne Realitätsbezug**: Eine Bündelung des ÖPNV von über 20 Bus-Haltestellen auf nur noch 7 bis 8 Tram-Stopps verdoppelt die Fußwege der Anwohner. Wie unter diesen erschwerten Zugangsbedingungen bei stagnierender Bevölkerungszahl, sinkenden BASF-Beschäftigtenzahlen und unveränderten Fahrzeiten doppelt so viele Fahrgäste die Bahn nutzen sollen als heute den Bus, bleibt das Geheimnis der Gutachter. Der berechnete Nutzen basiert auf einem reinen Rechenmodell ohne Realitätsbezug.

- **Das Takt-Dilemma:** Ein 10-Minuten-Takt führt mangels Auslastung zu leeren Bahnen und städtischen Millionenverlusten. Ein Ausweichen auf einen 20-Minuten-Takt zerstört die Fahrzeitbilanz im Bewertungsmodell und birgt das Risiko von Fördergeldrückforderungen durch den Landesrechnungshof.

- **Kollaps durch Zubringerbusse:** Ein paralleler Weiterbetrieb von Bussen als „Zubringer“ verdoppelt die laufenden Betriebskosten und entwertet das Projekt im Bewertungsverfahren durch den rechnerischen Umsteigemalus.

- **Absturz unter die Fördergrenze ($NKI < 1{,}0$):** Unter Einrechnung der realen Baukosten für das Bahnbrückenbauwerk, der tatsächlichen Nachfrage und eines 20-Minuten-Takts fällt der NKI unter 1,0. Damit verliert das Projekt seine gesetzliche Förderfähigkeit nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).

**3. Baukosten-Explosion: Von 83 Mio. EUR auf über 300 Mio. EUR (Inbetriebnahme 2040+)**

- **Realitätscheck Zeitplan:** Eine Inbetriebnahme im Jahr 2036 ist ein Wunschszenario. Realistisch ist eine Fertigstellung nicht vor **2040**.

- **Explosion der Baukosten:** Der Baupreisindex für den Schienen- und Ingenieurbau ist seit 2018 bereits um über 40 % gestiegen. Auf Basis heutiger (2026) Realkosten (150–190 Mio. EUR inkl. Brückenbauwerk) steigen die Kosten bei branchenüblichen Steigerungsraten im Schienenbau (4,5 % p.a.) bis 2040 auf **270 bis 350 Millionen Euro**.

- **Endgültiger Förderverlust:** Eine Vervierfachung des Nenners in der NKI-Formel zerstört jede Chance auf eine Förderfähigkeit nach dem GVFG ($NKI < 1{,}0$).

- **Städtische Haftungsfalle:** Baukostenüberschreitungen gegenüber dem ursprünglichen Förderbescheid trägt im ungünstigsten Fall die Stadt Ludwigshafen zu 100 %.

**4. Das Millionen-Risiko: Warum 75 % Bundesförderung die Stadt nicht schützen**

- **Die 75-%-Täuschung:** Die Bundesförderung (GVFG) bezieht sich ausschließlich auf *förderfähige* Baukosten. Bei angenommenen Gesamtkosten von 300 Mio. Euro (Inbetriebnahme 2040) entfallen ca. 15 bis 20 % (**45–60 Mio. Euro**) auf nicht förderfähige Posten (Grunderwerb, Leitungsverlegungen, Folgestufen der Planung, Bauüberwachung). Diese muss die Stadt zu 100 % alleine zahlen.

- **Das Landes-Loch:** Vom förderfähigen Rest (ca. 240–250 Mio. Euro) übernimmt der Bund maximal 75 %. Verweigert das Land eine Aufstockung oder deckelt seine Mittel, verbleibt der 25-%-Eigenanteil (**ca. 60 Mio. Euro**) voll bei der Stadt.

- **Gesamtes Baukostenrisiko:** Der städtische Eigenanteil summiert sich bei Fertigstellung auf **100 bis 120 Millionen Euro** reine Baukosten – ohne Baukostenüberschreitungen.

- **Die städtische Haushalts- und Betriebskostenfalle - 100 % städtische Betriebskosten (OpEx):** Bundes- und Landesförderung decken ausschließlich reine Baukosten (CapEx). Die laufenden Kosten für Strom, Personal, Fahrzeugflotte und Schienenwartung muss die Stadt Ludwigshafen dauerhaft vollständig alleine tragen

**5. Gesamthaushaltsbelastung (inkl. Kapitaldienst): 6 bis 9 Millionen Euro pro Jahr**

Die Gutachter-Zahlen belegen die Millionen-Falle für 2040!
Schaut man auf Seite 3 der Präsentation zur Strecke Oppau-Pfingstweide, entlarvt sich die Behauptung von '393.000 EUR Betriebskosten' von selbst: Dort wiesen die Gutachter neben den Fahrbetriebskosten (393.000 EUR) weitere **669.600 Euro an jährlicher Fahrwegunterhaltung** aus. Die reinen Betriebskosten lagen also schon damals bei über **1,06 Millionen Euro pro Jahr**.

Rechnet man diese offiziellen Planungszahlen auf den realistischen Fertigstellungszeitpunkt 2040 hoch (250+ Mio. € Baukosten und Lohn-/Energiepreissteigerungen), steigen die reinen Betriebskosten auf **3 bis 5 Millionen Euro pro Jahr**.

Zusammen mit dem städtischen Eigenanteil am Kapitaldienst (Zinsen und Abschreibungen für nicht geförderte Bauten) wird das Projekt die Stadt Ludwigshafen **jedes Jahr 6 bis 9 Millionen Euro** kosten. Ein Betrag, der das städtische Defizit dauerhaft belastet und an anderer Stelle – etwa bei Schulen, Kitas oder Straßen – fehlen wird.

**Das skizzierte, schwere Haushaltsrisiko ergibt sich bereits *allein* aus dem Nordast (Oppau–Pfingstweide).**
Völlig unberücksichtigt und in ihrer finanziellen Tragweite noch gar nicht beziffert sind die immensen Zusatzrisiken, die aus den Planungen der anderen Korridore (weiterer Süd- und Ost-West-Korridor) drohen.

---

**Quellennachweise & Datengrundlagen:**

- Offizielle Fahrgastzahlen der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH - persönliche E-Mail vom 5.12.2025: „Die täglichen Fahrgastzahlen betragen etwa 2.000 (Linie 84), 1.400 (Linie 86) und knapp 1.000 (Linie 87)“.
- Liniennetzpläne und Haltestellenpläne (Linien 84, 86, 87) der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv).
- Planungsdaten, Kosten & NKU-Berechnungen:
  Gemäß der offiziellen Präsentation des ZÖPNV bzw. der rnv zur Standardisierten Bewertung (Standi 2016+) für den Nordast Pfingstweide vom 19. August 2026 (übermittelt im Rahmen des Transparenzverfahrens über den LfDI, Dateiname: 2026-08-19 Präsentation_PfalzTram_Standi2016+_Pfingstweide

---

Uwe Scholze
Diplom-Soziologe
Ostring 60
67069 Ludwigshafen

Fon: 0172 63 23 086 E-Mail: uwe.scholze@lets-proceed.de

Stand: 24.9.2026