

ZSPNV NEWS

Aktuelles von Bus und Bahn



Vergabeverfahren „Grand Est/Südwest“ gestartet

Nach intensiven Vorbereitungen bei allen beteiligten Partnern geht das deutsch-französische Projekt für ein grenzüberschreitendes und kundengerechtes Zugangebot unter der Federführung des ZSPNV Süd an den Start.

Mittlerweile haben die am Vergabeverfahren „Grand Est/Südwest“ beteiligten Aufgabenträger – die Länder Saarland und Baden-Württemberg, die Région Grand Est sowie die beiden rheinland-pfälzischen Schienenzweckverbände – den Teilnahmewettbewerb für das europaweite Vergabeverfahren der Betriebsleistungen gestartet, der Mitte Juni abgeschlossen werden kann. Die Betriebsaufnahme der neuen Angebote ist sukzessive ab Dezember 2024 vorgesehen.

Bei drei der insgesamt sieben Strecken muss der ursprünglich geplante Angebotsumfang ab Dezember 2024 angepasst werden, da die folgenden Streckenabschnitte der grenzüberschreitenden Bahnlinien grundlegend saniert werden müssen:

- Wissembourg – Haguenau (Strecke Neustadt – Strasbourg)
- Lauterbourg – Bischheim (Strecke Karlsruhe – Wörth – Strasbourg)
- Mommenheim – Sarreguemines (Strecke Strasbourg – Saarbrücken)

Aller Wahrscheinlichkeit nach werden diese Abschnitte im Zuge der Sanierung der Gleisanlagen für jeweils ein Jahr gesperrt. Die Bauarbeiten werden voraussichtlich in den Jahren 2026 und 2027 erfolgen. Dadurch kann das volle Betriebsprogramm zwischen Neustadt und Strasbourg sowie auf der Strecke Karlsruhe – Wörth – Strasbourg voraussichtlich erst 2027/28 eingeführt werden. Für die Ersatzverkehre während der notwendigen Bauarbeiten werden in Absprache zwischen den Aufgabenträgern möglichst kundengerechte Lösungen gesucht.

Da die neuen, grenzüberschreitend einsetzbaren Züge bereits ab Dezember 2024 zur Verfügung stehen, ist mit den französischen



Grenzüberschreitender Nahverkehr Deutschland – Frankreich

Kollegen ein Interimsfahrplan bis zum Start der Bauarbeiten ausgearbeitet worden. Dieser soll im Unterschied zum heutigen Fahrplan bereits mehrere umsteigefreie Verbindungen von und nach Strasbourg beinhalten.

Auf den übrigen vier Strecken – zwischen Metz und Trier, Metz und Saarbrücken, Strasbourg und Offenburg sowie Mulhouse und Müllheim – wird voraussichtlich gleich zu Beginn das geplante Fahrplankonzept umsetzbar sein.

Grund zum Feiern: 175 Jahre Eisenbahn in Rheinland-Pfalz

Jubiläum unter dem Motto „Von der Dampfloch Pfalz zum Akku-Oberleitungszug“

In diesem Jahr jährt sich der Geburtstag der Eisenbahn in Rheinland-Pfalz zum 175. Mal. Vor diesem Hintergrund ist der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd gerade dabei, dieses Jubiläum in Kombination mit dem Deutschen Weinlesefest und dem Eisenbahnmuseum in Neustadt/Weinstraße vorzubereiten.

Geplant ist vom 1. bis 5. Oktober 2022 ein buntes Jubiläumsprogramm mit vielen Attraktionen, wie z.B. ein Kinderfest am 3. Oktober im Eisenbahnmuseum, Fahrten mit historischen sowie zukünftigen Schienenfahrzeugen auf den Strecken Neustadt/W – Bad Dürkheim, Neustadt/W – Landau, Schifferstadt – Speyer – Gernersheim, Ludwigshafen/Rhein – Schifferstadt – Neustadt/W – Kaiserslautern, Neustadt – Landau – Bundenthal-Rumbach und in das Alsenzthal (Richtung Rockenhausen/Alsenz/Bad Kreuznach). Sofern möglich, soll der neue Akku-Oberleitungszug auf der Strecke Neustadt – Landau (Einsatz dort ab Dezember 2025) sowie der neue zwischen Deutschland und Frankreich grenzüberschreitend einsetzbare Zug präsentiert werden.

Zusätzliche Informationen wird es unter www.rolph.de geben, die in den nächsten Wochen dort eingestellt werden.



Dampfloch „Pfalz“

Programm und Attraktionen

Samstag, 1. Oktober und Sonntag, 2. Oktober 2022

- Historischer Zugverkehr auf der Jubiläumsstrecke Ludwigshafen – Neustadt/W – Kaiserslautern mit einem Dampfzug
- Pendelfahrten zwischen Neustadt/W – Schifferstadt – Speyer und Gernersheim mit einem historischen Dampfzug
- Einsatz eines Akku-Oberleitungszuges zwischen Neustadt und Landau im Pendelbetrieb, der dort ab 12/2025 planmäßig zum Einsatz kommen wird. Umsetzbarkeit ist noch in Prüfung.
- Dampfzugfahrten zwischen Neustadt/W und Landau
- Möglichkeit zum Besuch des Deutschen Weinlesefestes in Neustadt/W auf dem Bahnhofsvorplatz sowie des Eisenbahnmuseums (sofern pandemiebedingt möglich)

Montag, 3. Oktober 2022

- Großes Kinderfest im Eisenbahnmuseum
- Dampfzugfahrt zwischen Neustadt/W und Bad Dürkheim
- Fahrt von Neustadt/W in das Alsenzthal in Richtung Rockenhausen/Alsenz/Bad Kreuznach
- Pendelfahrten zwischen Neustadt/W – Schifferstadt – Speyer und Gernersheim mit historischem Zugmaterial
- Möglichkeit zum Besuch des Deutschen Weinlesefestes in Neustadt/W auf dem Bahnhofsvorplatz (sofern pandemiebedingt möglich)

Am 5. Oktober mit dem Dampfzug ins Dahner Felsenland

Für die Fahrten des beliebten Ausflugszuges „Bundenthaler“ kommt an diesem Tag ein historischer Dampfzug zum Einsatz (Bahnstrecke Neustadt/W – Landau – Hinterweidenthal – Bundenthal).

Wie ein Fahrplan entsteht

Ob als Aushang an Bahnsteigen und Bushaltestellen oder digital im Web und der App – ohne Fahrplan gäbe es keinen zuverlässigen ÖPNV. Auch in Rheinland-Pfalz entsteht ein Fahrplan nicht über Nacht, denn im Voraus gibt es viel zu beachten.

im Vorfeld: i. d. R. europaweite Ausschreibung

Basis für die Verträge, die den Zugfahrplan festlegen, sind in der Regel europaweite Ausschreibungen der Betriebsleistungen. Diese legen unter anderem den Angebotsumfang und die Sitzplatzkapazitäten der Züge fest.

Dezember/Januar: Fahrplangespräche

Der ZSPNV Süd bespricht jedes Jahr mit den beteiligten Verkehrsunternehmen Anpassungen des bisherigen Fahrplans. Dabei werden auch Rückmeldungen der Kunden berücksichtigt sowie aktuelle Fahrgastzahlen.

Februar: erste Überprüfung

Die gewünschten Änderungen werden von den Infrastruktur- und den Eisenbahnverkehrsunternehmen (z. B. DB Netz und RP Eisenbahn) vorab auf ihre grundsätzliche Umsetzbarkeit geprüft.

März: Fahrplanbestellung

Die betreibenden Verkehrsunternehmen bestellen den neuen Fahrplan formal bei den Infrastrukturunternehmen.

ab April: zweite Überprüfung

Wenn Güter- oder Fernzüge zur selben Zeit die Strecke nutzen möchten, muss das Infrastrukturunternehmen koordinieren. Hier dürfen die Fahrzeiten um bis zu drei Minuten verschoben werden.

August/September: Trassenvertrag

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen erhalten den endgültigen Fahrplan und die Aufgabenträger prüfen die detaillierten Fahrplanlagen. Mit den Infrastrukturunternehmen wird daraufhin ein verbindlicher Trassenvertrag für ein Jahr abgeschlossen, der die Nutzung der Trassen regelt.

Oktober: Veröffentlichung

Kleinere Änderungen oder Anpassungen werden vorgenommen und der Fahrplan kann zwei bis drei Monate vor dem Fahrplanwechsel veröffentlicht werden.

Dezember: der neue Fahrplan ist gültig

Der neue Fahrplan tritt zum internationalen Fahrplanwechsel am zweiten Wochenende im Dezember in Kraft.



Rosengarten in Zweibrücken

Neue Haltestelle „Zweibrücken- Rosengarten“

Die erste im Rahmen des Projekts „Stationsoffensive“ fertiggestellte Haltestelle ist seit Dezember 2021 in Betrieb.

Der neue Haltepunkt „Zweibrücken-Rosengarten“ im Bereich des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd bindet die östlichen Stadtteile von Zweibrücken an die Bahnstrecke zwischen Pirmasens und Saarbrücken an. Damit werden auch viele Freizeitangebote, wie der namensgebende Rosengarten, das Badeparadies, die Rennwiese und das Westpfalzstadion besser erreichbar. Darüber hinaus profitieren die Schülerinnen und Schüler des Hofenfels-Gymnasiums und der Mannlich-Realschule von der nun besseren Zuganbindung.

Beim Bau des 120 Meter langen und 2,75 Meter breiten Bahnsteigs wurde selbstverständlich auch auf die Barrierefreiheit geachtet: Neben einem taktilen Leitsystem für sehbehinderte Menschen bietet der 55 Zentimeter hohe Bahnsteig einen stufenlosen Zugang zur Landauer Straße hin. In einem zweiten Bauabschnitt ist zudem eine Rampe zur Storchenstraße/Storchenbrücke vorgesehen, wodurch die stufenfreie Anbindung von Wohngebieten südlich der Bahnstrecke ermöglicht wird. Park+Ride-Parkplätze werden die Zugangsmöglichkeiten weiter verbessern. Die Kosten für die neue Haltestelle betragen ca. 1,6 Millionen Euro.

Die Baumaßnahme erfolgte im Rahmen des Projekts „Stationsoffensive“ des rheinland-pfälzischen Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität sowie der beiden Aufgabenträger Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) und Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV Süd). Das Projekt verfolgt das Ziel, das Bahnangebot in Rheinland-Pfalz durch 19 neue Haltepunkte attraktiver und kundengerechter zu gestalten.

Ausbau der Bahnstrecke Neustadt – Landau – Karlsruhe

Die Bahnstrecke ist das Rückgrat des Nahverkehrs in der Südpfalz und soll sukzessive ausgebaut sowie künftig mit elektrischen Fahrzeugen betrieben werden.



Der Zweckverband plant eine schrittweise Attraktivierung des Angebotes auf dieser Strecke durch die Umstellung der Zugleistungen von den heutigen Dieselmotoren auf emissionsfreie Akku-Oberleitungszüge ab Dezember 2025 sowie den barrierefreien Ausbau der Bahnhöfe Edesheim, Knöringen-Essingen, Insheim und Rohrbach.

Darüber hinaus besteht langfristig das Ziel, die Bahnstrecke Neustadt – Karlsruhe komplett zu elektrifizieren und den derzeit eingleisigen Engpass zwischen Winden und Wörth zu beseitigen, so dass die Strecke komplett zweigleisig und elektrifiziert ist. Nachdem sich der Bund an diesem Projekt vorläufig nicht beteiligen wird, ist es notwendig, davon losgelöst Konzepte zu entwickeln, wie die Schieneninfrastruktur in der Südpfalz ausgebaut werden kann.

Konkret sind folgende Infrastrukturausbaumaßnahmen in den kommenden Jahren vorgesehen:

- Elektrifizierung der Bahnhöfe Landau und Winden im Zuge der Einführung der Akku-Oberleitungszüge;
- Bau eines Blocksignals zwischen Landau und Winden zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit dieses Streckenabschnittes;

- Ausbau des Bahnknotens Wörth durch zusätzliche Gleis- und Weichenverbindungen.

Ergänzend hat der Zweckverband eine Machbarkeitsuntersuchung für einen zweigleisigen Ausbau zwischen Wörth und Winden inklusive einer Baugrunduntersuchung in Auftrag gegeben, in die die bisherigen Planungsergebnisse des zweigleisigen Ausbaus zwischen Winden und (kurz vor) Kandel einfließen werden.



Die Kosten für diese Machbarkeitsstudie betragen ca. 100.000 € und werden zu gleichen Teilen von Land und Zweckverband finanziert.

Zudem werden in Abstimmung mit dem Land Baden-Württemberg zusätzliche Zugangebote zur heute bestehenden Angebotssystematik in den Relationen Karlsruhe – Germersheim bzw. Landau geprüft, um einen optimalen Zielfahrplan für diese Strecke zu definieren.