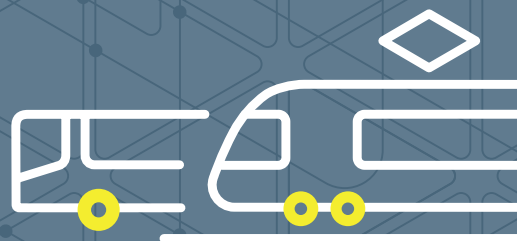


# ZSPNV NEWS

Aktuelles von Bus und Bahn



## Ein großer Schritt in Richtung Klimaschutz: Pfalznetz-Ausschreibung abgeschlossen

Nicht nur mehr Fahrkomfort, sondern auch klimafreundliche Mobilität auf den Bahnstrecken in der Süd- und Westpfalz – dank innovativer Neufahrzeuge der Firma Stadler

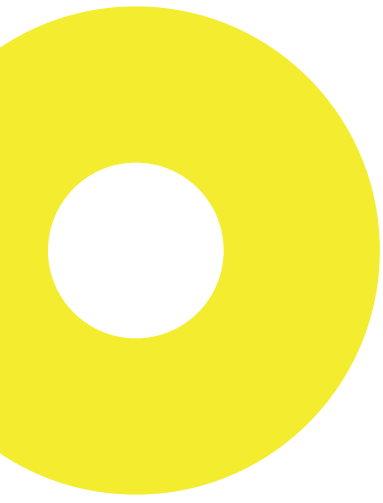
Am 25.11.2021 erfolgte die Zuschlagserteilung für die SPNV-Ausschreibung Pfalznetz. Im Rahmen dieses Verfahrens hat der ZSPNV Süd zusammen mit den Partnern aus dem Saarland und aus Baden-Württemberg in zwei Losen den Betrieb zahlreicher west- und südpfälzischer Bahnstrecken ausgeschrieben. Nach Wertung der Angebote steht die neue Betreiberin fest: Beide Lose werden auch künftig von der DB Regio AG betrieben.

Im Mittelpunkt der Ausschreibung stand dabei das Thema „Klimaschutz“. Denn alle Strecken im Los 1 werden schrittweise ab Dezember 2025 von Diesel- auf Elektrozüge umgestellt. Ab diesem Zeitpunkt werden der Regionalexpress und die Regionalbahn zwischen Neustadt/Weinstr., Landau und Karlsruhe sowie die Regionalverbindung zwischen Saarbrücken, Zweibrücken und

Pirmasens mit den neuen Fahrzeugen ausgestattet. Alle übrigen Strecken folgen dann zum Dezember 2026. Die neuen Elektrofahrzeuge überwinden Streckenabschnitte ohne Oberleitung mittels Batterien und beziehen bei einer vorhandenen Streckenelektrifizierung ihre Energie mittels Stromabnehmer aus dem Fahrdrabt. Damit können jährlich bis zu 5 Millionen Liter Dieselkraftstoff eingespart werden. Zudem führt der Wechsel der Antriebstechnologie laut einer Untersuchung der TU Dresden für den ZSPNV Süd schon auf Basis des heutigen Strommixes zu einer CO<sub>2</sub>-Reduktion von 64%. Kann der Anteil erneuerbarer Energien künftig weiter gesteigert werden, ist im besten Fall sogar eine vollständige Klimaneutralität möglich. Daher strebt der ZSPNV Süd bis zur Betriebsaufnahme an, für dieses Netz 100% Ökostrom zu beziehen.

Zum Einsatz werden 44 sogenannte BEMU- Züge (Akku- und Oberleitungshybridfahrzeuge) der Firma Stadler kommen. Diese Fahrzeuge sind auf dem neuesten Stand der Technik in puncto Komfort und bieten WLAN sowie eine Fahrgastinformation im Zug in Echtzeit. Ein ebenerdiger Ein- und Ausstieg an den Stationen mit einer Bahnsteighöhe von 55 cm und eine automatische Spaltüberbrückung erleichtert Reisenden die Fahrt. Gegenüber den heute eingesetzten Fahrzeugen werden zudem ca. 30 bis 60 Sitzplätze mehr pro Fahrzeug zur Verfügung stehen, um auf den allgemein erwarteten Fahrgastzuwachs der Zukunft vorbereitet zu sein. Das heutige Fahrplanangebot wird im Wesentlichen beibehalten und in Einzellagen verbessert. Der neue Verkehrsvertrag wird eine Laufzeit von Dezember 2025 bis Dezember 2040 haben.





Ansicht Innenraum (Computeranimation der Firma Stadler)

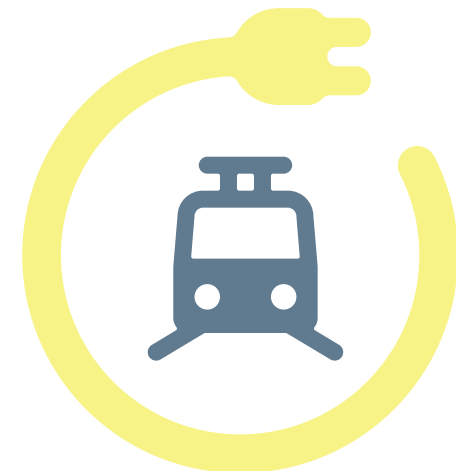
### Daten und Fakten zu den neuen Fahrzeugen

- 172 Sitzplätze (1. und 2. Klasse)
- 15 Fahrradstellplätze
- 140 km/h Höchstgeschwindigkeit
- Klimaanlage
- Echtzeit-Kundeninformation im Zug
- WLAN
- Barrierefreie Ausstattung (u. a. barrierefreier Ein- und Ausstieg durch automatische Spaltüberbrückung, behindertengerechte Toilette)

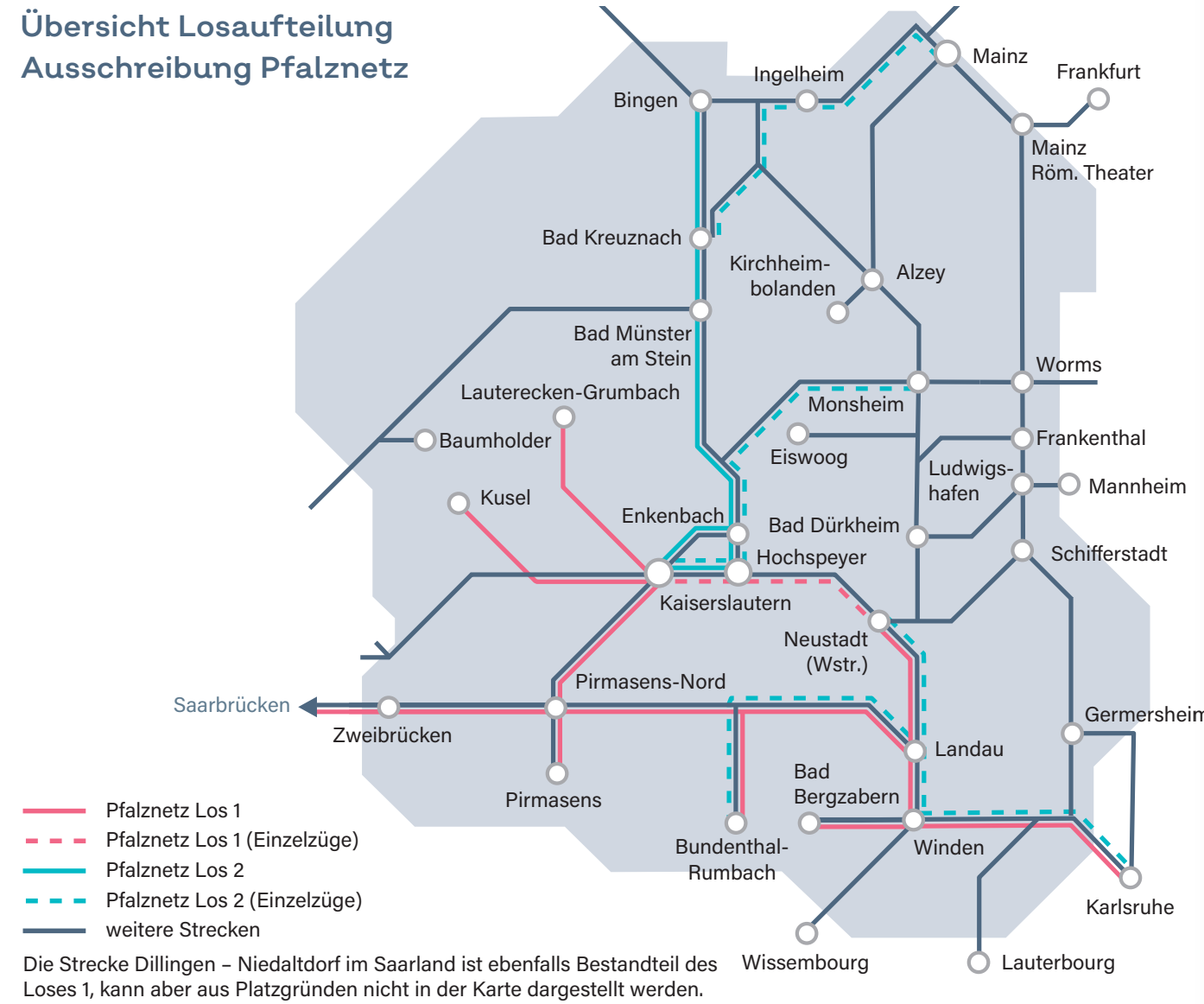
Um die schrittweise Inbetriebnahme der neuen Fahrzeuge abzusichern, wird ein Interimsvertrag mit der DB Regio AG abgeschlossen. Sollte es bei der Realisierung der erforderlichen Ladeinfrastruktur zu Verzögerungen kommen, können die Aufgabenträger eine Option zum Weiterbetrieb einzelner Strecken mit Dieselfahrzeugen ziehen.

Im Los 2 kommen ab Dezember 2023 redesignete Dieseltriebwagen der Baureihe 642 zum Einsatz. Diese werden sowohl innen als auch außen einem Redesign unterzogen und an moderne Standards hinsichtlich Fahrgastkomfort angepasst. So wird es beispielsweise eine verbesserte Fahrgastinformation auf Basis von Echtzeitdaten ebenso wie WLAN in den Fahrzeugen geben. Und auch das Fahrplanangebot wird moderat angepasst.

Die Aufteilung in zwei Lose hat einen planerischen Hintergrund. So soll die Alsenztalbahn zwischen Kaiserslautern, Bad Kreuznach und Bingen nach jetzigem Stand Mitte 2037 zusammen mit anderen Strecken entlang der Nahe und in Rheinhessen als neues Netz ausgeschrieben werden. In diesem Netz können dann durch Flügel und Kuppeln von Zügen in Bad Münster am Stein umsteigefreie Verbindungen zwischen Kaiserslautern und Frankfurt ermöglicht werden. Um bereits jetzt deutliche Verbesserungen für die Kunden zu erzielen, ist ab Dezember 2023 eine deutliche Erhöhung der Direktverbindungen von Kaiserslautern nach Mainz von heute zwei auf sieben umsteigefreie Verbindungen von Montag bis Freitag vorgesehen.

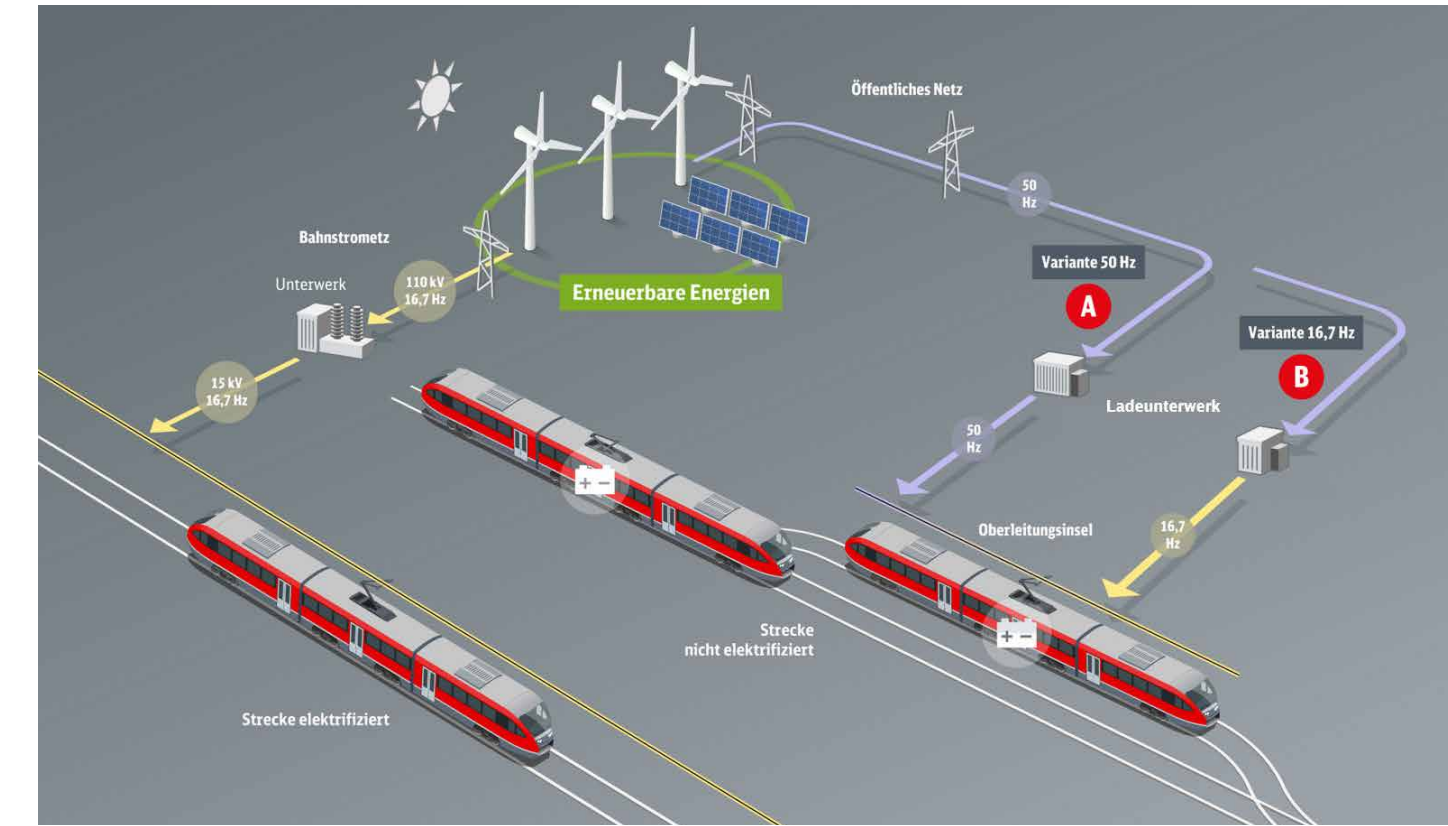


### Übersicht Losaufteilung Ausschreibung Pfalznetz



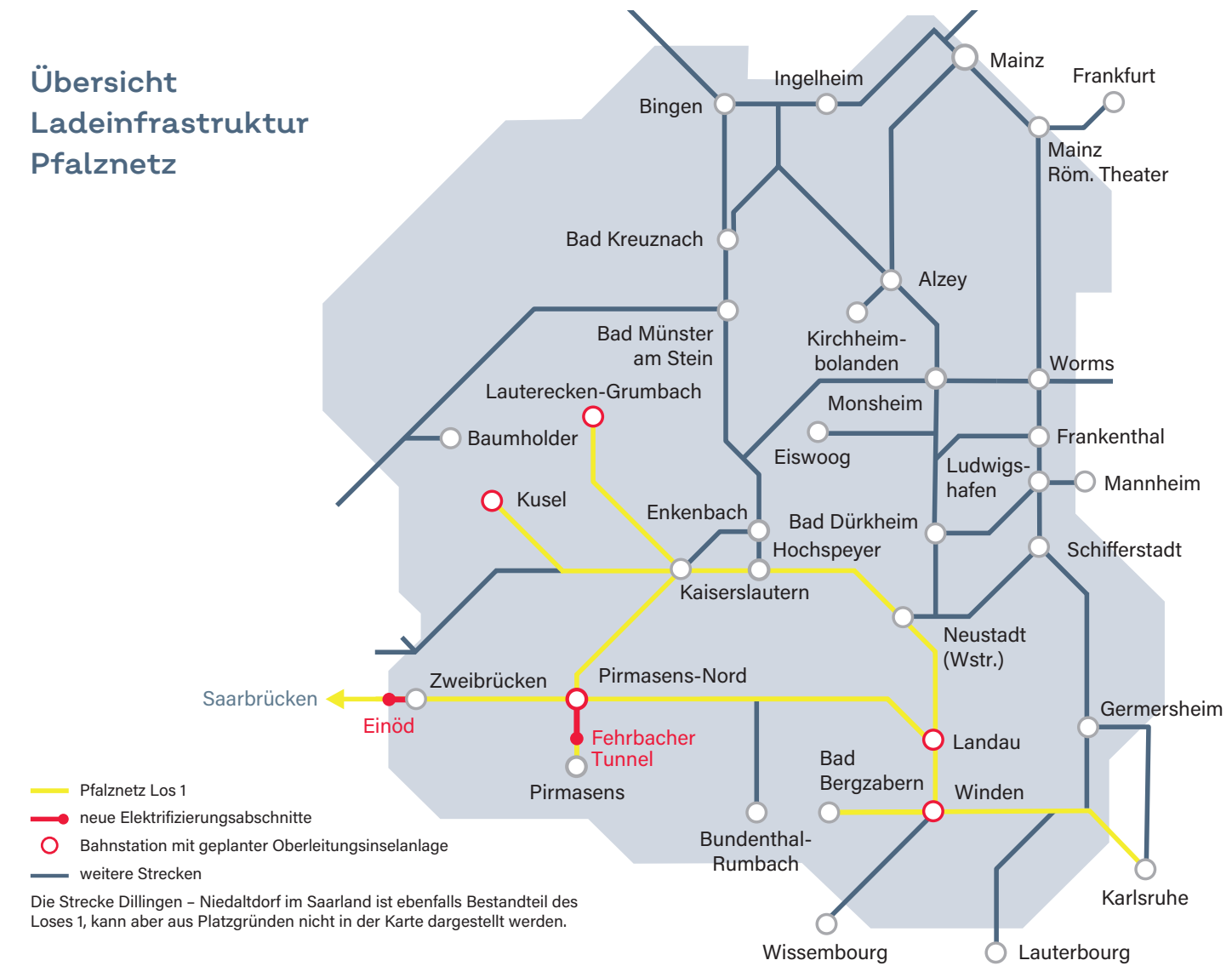
Mit dem Einsatz dieser neuen Fahrzeugtechnologie beschreitet der ZSPNV Süd Neuland. Als eines der derzeit größten Projekte dieser Art in der Bundesrepublik wird ein großes Streckennetz von ca. 240 km in Rheinland-Pfalz von Diesel- auf Elektrotraktion umgestellt. Eine besondere Herausforderung wird in diesem Zusammenhang der Bau der erforderlichen Ladeinfrastruktur für die neuen Züge sein, damit deren Batterien möglichst schnell wieder aufgeladen werden können. Insgesamt werden fünf sogenannte Oberleitungsinselanlagen errichtet, deren schematischer Aufbau auf der Nebenseite dargestellt ist.

Neben den fünf Oberleitungsinselanlagen werden zudem zwei kurze Streckenabschnitte elektrifiziert, nämlich zwischen Einöd und Zweibrücken (im Zuge der Reaktivierung der Schienenstrecke Homburg – Zweibrücken) sowie zwischen Pirmasens Nord und dem Fehrbacher Tunnel, kurz vor dem Pirmasenser Hauptbahnhof, da dieser Streckenabschnitt mit ca. 3% Steigung für Eisenbahnverhältnisse sehr steil ist.



Funktionsweise Ladeinfrastruktur mit Oberleitungsinselanlagen

### Übersicht Ladeinfrastruktur Pfalznetz





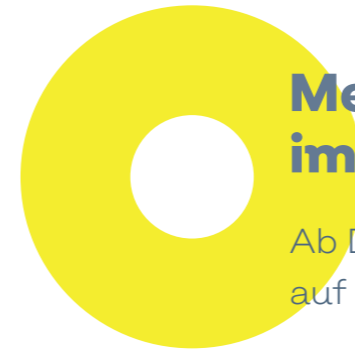
## Ausschreibung der MittelrheinBahn erfolgreich beendet

Trans Regio fährt weiter zwischen Köln, Koblenz und Mainz

Anfang Juni konnten die Aufgabenträger ZSPNV Süd, SPNV-Nord sowie der Nahverkehr Rheinland nach einer europaweiten Ausschreibung der Betriebsleitungen Vollzug melden: Die neue Betreiberin der MittelrheinBahn ab Ende 2023 steht fest und ist keine Unbekannte. Denn für mindestens zehn weitere Jahre fährt die Trans Regio

Deutsche Regionalbahn GmbH mindestens stündlich zwischen Köln, Koblenz und Mainz bzw. wie bisher halbstündlich montags bis freitags zwischen Mainz und Bingen. Das Unternehmen gehört inzwischen zur europaweit tätigen Transdev-Gruppe und betreibt die Strecke bereits seit 2008.

Das Angebot wird künftig im Rahmen des neuen Vertrages insbesondere durch zusätzliche Fahrten am Wochenende sowie im Früh- und Spätverkehr moderat ausgebaut. Zum Einsatz kommen dabei die bekannten Fahrzeuge vom Typ „Desiro Mainline“ und „Mireo“ (siehe Foto). Denn bei der Ausschreibung waren auch im Sinne eines ressourcenschonenden Einsatzes von Material Gebrauchtfahrzeuge zugelassen. Zudem haben sich die bisherigen Fahrzeuge als sehr zuverlässig erwiesen. Zur Verbesserung des Fahrkomforts für die Kunden werden mit dem Redesign der Sitzabstand vergrößert und die Fahrzeuge gleichzeitig mit WLAN ausgestattet. Der Verkehrsvertrag wird von einem Netto- auf einen Bruttovertrag umgestellt.



## Mehr Platz für mehr Fahrgäste im Netz der S-Bahn Rhein-Neckar

Ab Dezember 2021 kommen elf weitere Elektrotriebwagen auf den Schienen im Süden von Rheinland-Pfalz zum Einsatz

Nach der Covid-19-Pandemie erwartet der ZSPNV Süd einen Anstieg der Fahrgastzahlen. Mittelfristig wird mit bis zu 30% mehr Fahrgästen im Vergleich zur Zeit vor der Pandemie gerechnet. Um dieser Kundennachfrage gerecht zu werden, müssen die bisherigen Kapazitäten ausgeweitet werden.

Durch eine Vereinbarung zwischen den Aufgabenträgern mit der DB Regio AG kommen insgesamt 14 S-Bahn-Fahrzeuge des Typs ET 425 künftig als zusätzliche Unterstützung bei der S-Bahn Rhein-Neckar zum Einsatz (11 Elektrotriebwagen in Rheinland-Pfalz und 3 in Baden-Württemberg). Möglich wird dies durch den Einsatz der Neufahrzeuge vom Typ „Mireo“ auf der S-Bahnlinie S6 (Mainz – Mannheim) ebenfalls ab Dezember. Somit werden die 14 Fahrzeuge vom Typ ET 425 hier nicht mehr benötigt.

Durch den Einsatz dieser Fahrzeuge entsteht ein jährlicher Finanzierungsbedarf in Höhe von ca. 2,5 Mio. Euro. Diese Gelder sind größtenteils für die Vorhaltung der zusätzlichen Fahrzeuge und Fahrzeugkilometer notwendig und werden durch den ZSPNV Süd finanziert.



Eine Kapazitätssteigerung ist vor allem für die Beschäftigten der BASF wichtig, da dort im 3. Quartal 2020 das VRN-Job-Ticket eingeführt wurde. Dadurch könnten rund 34.000 Mitarbeitende zu neuen Fahrgästen der S-Bahn Rhein-Neckar werden. Hinzu kommt die geplante Verlängerung der S-Bahn Rhein-Neckar über Germersheim hinaus nach Karlsruhe ab Dezember 2023, die zu einer Erhöhung des Platzangebotes führen wird.

