

Hintergrundinformationen zur Pfalznetz-Ausschreibung (Anlage zu PI 067-2021)

Das Pfalznetz umfasst ein Angebotspaket von jährlich rund 5,9 Mio. Zugkilometer. Als Aufgabenträger sind neben dem ZSPNV Süd das Saarland und das Land Baden-Württemberg Partner.

Das Land Rheinland-Pfalz stellt über den Landeshaushalt die Finanzierung der Betriebsleistungen auf den rheinland-pfälzischen Streckenabschnitten und wird durch ergänzende Zuschüsse zu den Investitionen in die Einspeisepunkte für die Batteriehybridfahrzeuge dieses Projekt weiter unterstützen.

Die Vergabe erfolgte in zwei Losen. Beide wurden durch die DB Regio gewonnen, die bundeseigene Verkehrsgesellschaft ist auch der aktuelle Betreiber der SPNV-Leistungen auf den betreffenden Strecken.

Los 1: Tragendes Element des neuen Angebotes in Los 1 werden batterie-elektrische Fahrzeuge sein.

Der ZSPNV Süd hatte im Dezember 2019, in enger Abstimmung mit dem Land und nach Vorlage zweier entsprechender Gutachten, die Entscheidung getroffen, dass auf vielen west- und südpfälzischen Strecken, die derzeit noch mit Dieseltriebwagen befahren werden, künftig batterie-elektrische Fahrzeuge zum Einsatz kommen.

Nachfolgend dargestellte Strecken werden schrittweise auf die neuen Fahrzeuge umgestellt, um einen sicheren Übergang von den heutigen Dieselfahrzeugen auf die künftige Akkutechnologie gewährleisten zu können. In der folgenden Auflistung sind in Klammern die Liniennummern und das jeweils vorgesehene Datum der Integration in das neue Netz dargestellt:

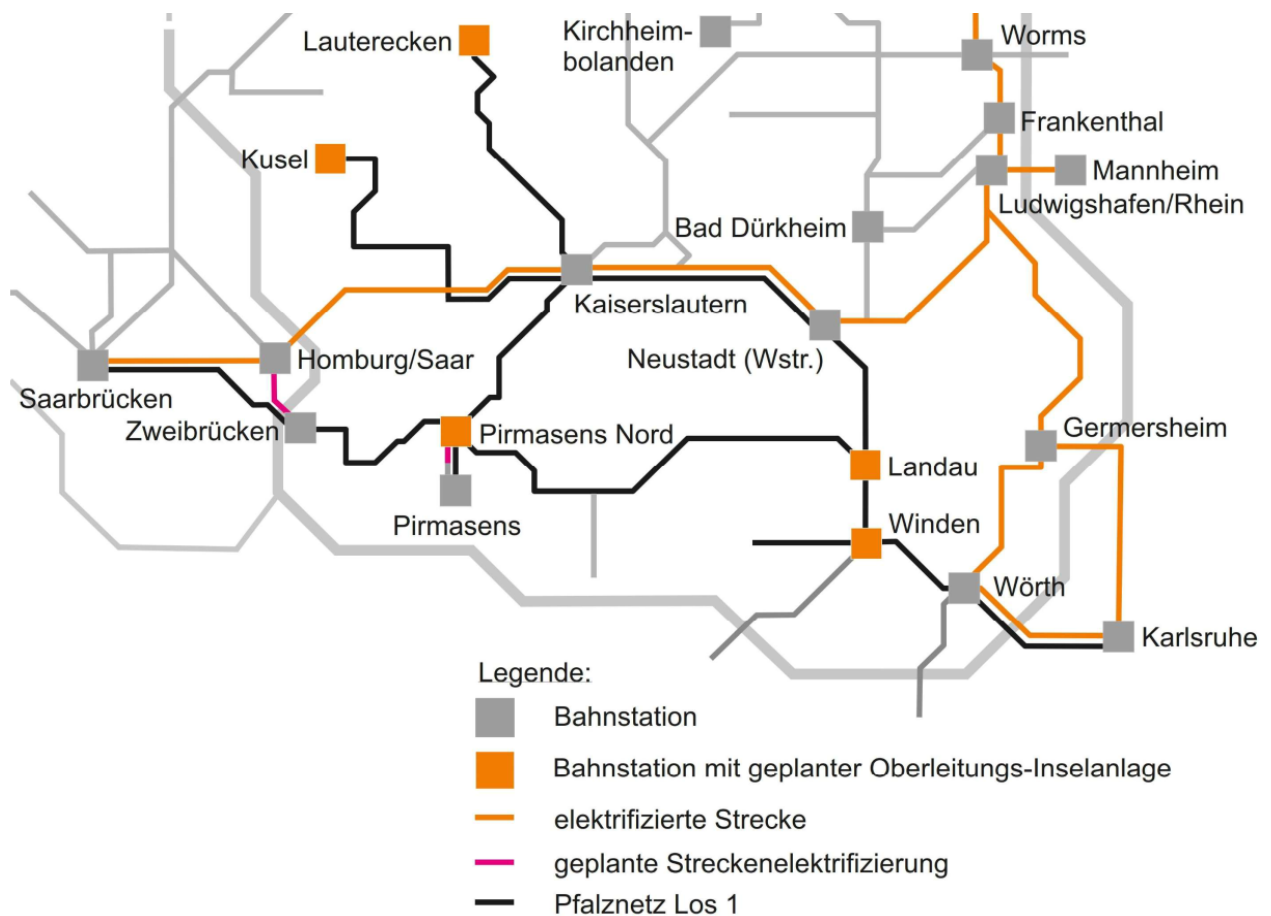
Betriebsaufnahme ab Dezember 2025

- ✓ Kaiserslautern – Neustadt/W – Landau – Karlsruhe (RE 6/RB 51, Dezember 2025)
- ✓ Saarbrücken – Zweibrücken – Pirmasens (RB 68, Dezember 2025)
- ✓

Betriebsaufnahme ab Dezember 2026

- ✓ Kaiserslautern – Steinalben – Pirmasens (RE 64/RB 64, Dezember 2026)
- ✓ Kaiserslautern – Olsbrücken – Lauterecken-Grumbach; (RB 66, Dezember 2026)
- ✓ Kaiserslautern – Landstuhl – Glan-Münchweiler – Kusel (RB 67, Dezember 2026)
- ✓ Bad Bergzabern – Winden (RB 54, Dezember 2026)
- ✓ Landau – Annweiler – Hinterweidenthal – Pirmasens (RE 55/RB 55, Dezember 2026)
- ✓ Saarbrücken – Dillingen – Niedaltdorf (RB 77; Dezember 2026)

Streckennetz „Pfalznetz, Los 1“ – Einsatz der Batteriehybridfahrzeuge Lage der Oberleitungsinselanlagen/Elektrifizierungen



Die Betriebsaufnahmen erfolgen schrittweise, weil die erforderlichen Elektrifizierungen (sogenannte Oberleitungsinselanlagen vom Bahnhof Pirmasens Nord bis zum

Fehrbachertunnel sowie in den Bahnhöfen Landau, Winden/Pfalz, Kusel und Lauterecken-Grumbach) derzeit detailliert geplant werden und anschließend gebaut werden müssen. Dies ist eine gemeinsame Aufgabe des ZSPNV Süd, des Landes Rheinland-Pfalz sowie der DB Netze, letztere als verantwortlicher Eigentümer der Infrastruktur. Die Laufzeit des Vertrages soll im Dezember 2040 enden. Zugelassen waren ausschließlich batterie-elektrische Neufahrzeuge mit einer Kapazität von mindestens 150 Sitzplätzen pro Fahrzeug. Der angebotene Stadler FLIRT Akku verfügt über 172 Sitzplätze.

Der Betrieb der Regionalbahnlinien über die deutsch-französischen Grenzen bei Lauterbourg und Wissembourg wird gemeinsam mit der Région Grand Est in einer anderen Ausschreibung vergeben.

Im Alsenztal ab Dezember 2023 mehr umsteigefreie Verbindungen von und nach Mainz

Im Los 2, welches im Wesentlichen die Regionalbahnen und einzelne Regional-Expresszüge zwischen Kaiserslautern und Bad Kreuznach und von dort weiter nach Bingen und Mainz umfasst, können ab Dezember 2023 bis Juni 2037 moderne, gebrauchte Dieselfahrzeuge eingesetzt werden. Ab 12/2023 sind dann an Mo-Fr zusätzlich zu den heute bestehenden zwei umsteigefreien Verbindungen zwischen Mainz und Kaiserslautern fünf weitere Verbindungen vorgesehen, bei denen bei der Fahrt von Kaiserslautern nach Mainz, bzw. in der umgekehrten Richtung nicht in Bad Münster umgestiegen werden muss.

Zum Einsatz kommen zunächst die Desiro (Baureihe 642), die heute schon verkehren. Sie werden in etwa zehn Jahren abgelöst von Fahrzeugen der Baureihe 648.3 (Lint 41), die derzeit noch in den Nürnberger Dieselnetzen unterwegs sind und deutlich jünger sind.

Ab Juni 2037 ist vorgesehen, die Verkehrsleistungen im Alsenztal mit den Zügen der Nahestrecke in einem Vergabeverfahren zusammenzufassen, da dann der Verkehrsvertrag im Nahetal (heute vlexx GmbH) ausgelaufen ist. Dies ermöglicht dann auch dort eine einheitliche neue Fahrzeugflotte mit lokal emissionsfreien Antrieben, so dass weitere umsteigefreie Verbindungen von Kaiserslautern nach Mainz und dann auch nach Frankfurt (bzw. in der Gegenrichtung) angeboten werden können.

Saisonale Angebote im Dahner Felsenland und im Zellertal Bestandteil der Vergabe

Daneben umfasst das Los 2 noch die saisonalen Angebote im regionalen Schienenverkehr auf der südpfälzischen Wieslautertalbahn (Hinterweidenthal – Dahn – Bundenthal) einschließlich der Zubringerfahrten von und nach Landau, Neustadt/W und Karlsruhe sowie im Zellertal mit Fahrten auf der Strecke Monsheim – Marnheim – Kaiserslautern. Damit macht der ZSPNV Süd deutlich, dass er an der erfolgreichen Konzeption der sogenannten 'Ausflugzüge' auf den beiden Strecken festhält und mit der baldigen Sanierung bzw. einer positiven Entscheidung bei der Bewilligung der Fördermittel durch das Land rechnet. Außerdem werden einzelne Züge im Abend- und Nachtverkehr zwischen Mainz und Bingen Teil des Angebots.