

60. Verbandsversammlung

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd

am 18.12.2019 in Neustadt a. d. Weinstr.

TOP 2 Protokoll der 59. Versbandsversammlung Genehmigung der Tagesordnung

18.12.2019

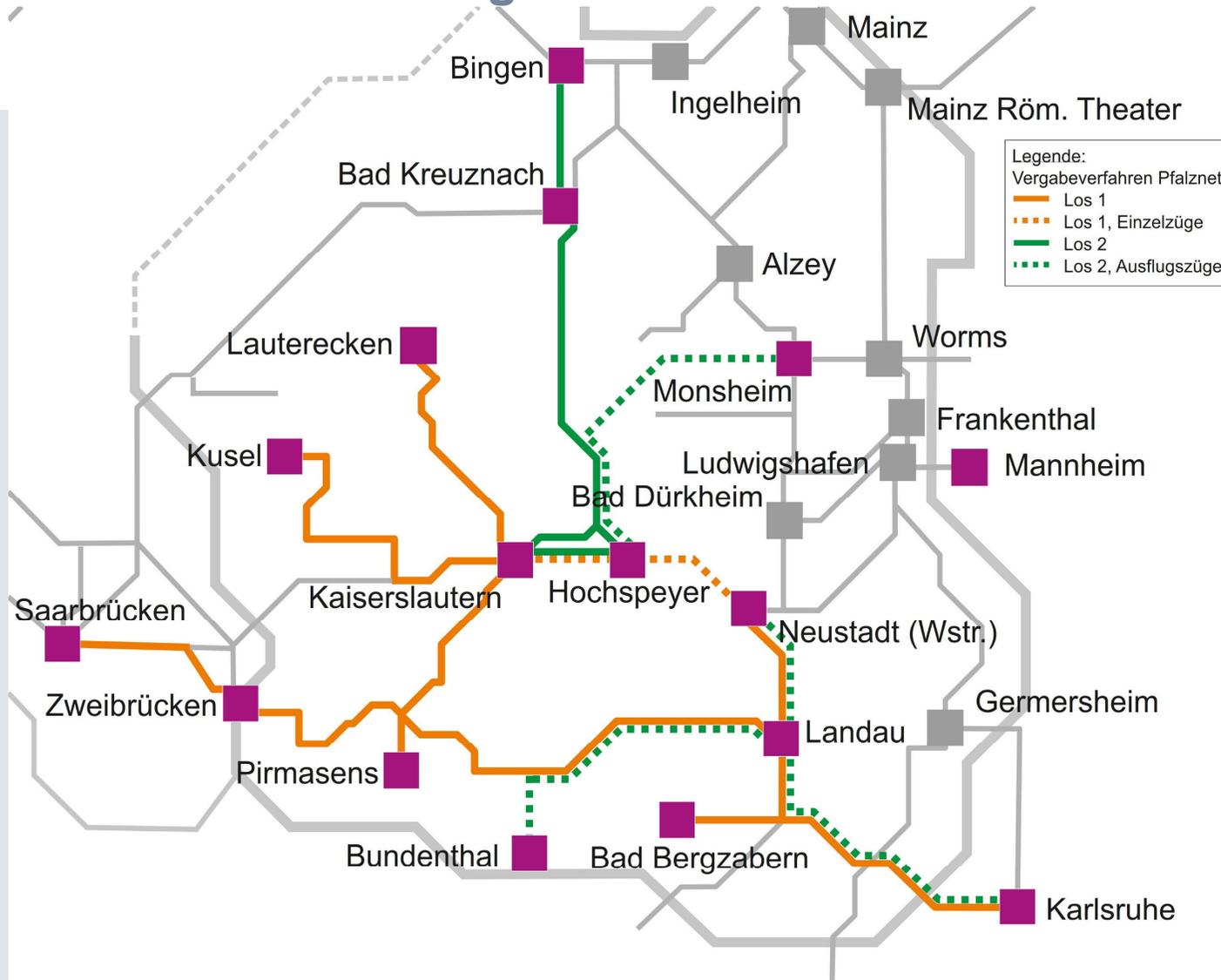
**60. Versbandsversammlung des Zweckverbandes
Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd**

TOP 6 SPNV Vergabeverfahren „Pfalznetz“

18.12.2019

**60. Verbandsversammlung des Zweckverbandes
Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd**

SPNV-Ausschreibung "Pfalznetz" - Streckennetz



SPNV-Ausschreibung "Pfalznetz"

Die Verkehrsleistungen der heute im Rahmen des Verkehrsvertrages mit der DB Regio AG bedienten Regionalbahnlinien

- RB Neustadt/W – Winden – Wissembourg
- RB Wörth – Lauterbourg

werden im Rahmen eines eigenen europaweiten Vergabeverfahrens zusammen mit der Région Grand Est ausgeschrieben.

Im Rahmen der 59. Verbandsversammlung am 17.05.2019 wurde nach Vorstellung der Untersuchung aller denkbaren alternativen Antriebsformen für die Züge im Pfalznetz durch die Universität Dresden eine Vorentscheidung für

Akku-, Hybridzüge

getroffen und der Beschluss gefasst,

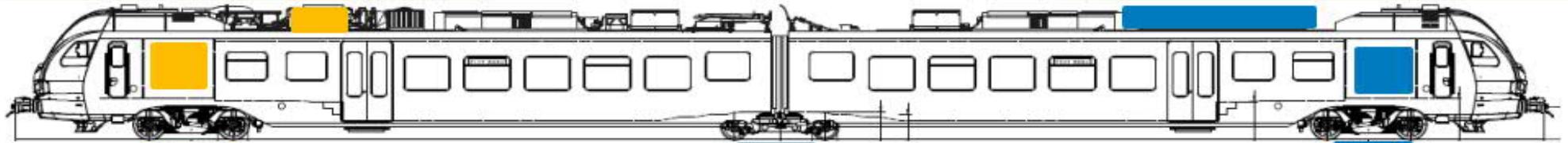
die Kostendifferenz zwischen Akku-, Hybrid-Fahrzeuge und (fabrikneuen) Dieselfahrzeugen zu ermitteln.

Pfalznetz, Los 1 - Akku-, Hybridzug

Zweckverband SPNV
Rheinland-Pfalz Süd

Klassischer EMU Triebkopf
für Betrieb mit Oberleitung

Energiespeicher für
oberleitungslosen Betrieb



Für den Einsatz der Akku-, Hybridfahrzeuge ist der Bau von sogenannten Oberleitungsinselanlagen vorgesehen, um die Batterien der Fahrzeuge an mehreren Stellen im Netz schnell aufladen zu können, so dass die Züge möglichst flexibel im Streckennetz eingesetzt werden können. Nach dem derzeitigen Planungsstand sind folgende Oberleitungsinselanlagen, bzw. Streckenelektrifizierungen vorgesehen:

- Bahnhof Kusel
- Bahnhof Lauterecken
- Bahnhof Pirmasens Nord sowie ein Teil der Bahnstrecke zwischen Pirmasens Nord und Pirmasens Hbf. (exklusive Tunnel)
- Bahnhof Landau
- Bahnhof Winden oder alternativ Bad Bergzabern

Pfalznetz, Los 1 - Oberleitungsinselanlagen

Es ist das Ziel des Landes Rheinland-Pfalz sowie des Zweckverbandes Süd, eine Förderung dieser Infrastrukturanlagen beim Bundesverkehrsministerium zu beantragen, sobald die diesbezüglichen Förderkonditionen erkennbar sind. Um für einen künftigen Förderantrag eine gute planerische Grundlage zu schaffen, ist jetzt die Beauftragung der Vorentwurfsplanung dieser Oberleitungsinselanlagen bei der DB Netz AG erforderlich.

Die Kosten hierfür liegen bei ca. 1,5 Mio €. Die Beauftragung und Finanzierung erfolgt durch das Land.

Für den Fall, dass sich die Realisierung der Oberleitungsinselanlagen verzögert, werden im Rahmen des Interimsvertrages mit der DB Regio Regelungen vereinbart, die eine temporäre Weiterführung des Dieselbetriebes ermöglichen.

Pfalznetz, Los 1 - Oberleitungsinselanlagen

Alle diese Oberleitungsinselanlagen werden baulich und technisch so gestaltet, dass diese in eine spätere Gesamtelektrifizierung einer Bahnstrecke eingebunden werden können.

Sie sind somit aufwärtskompatibel.

Dies ist insbesondere für die von allen Seiten geforderte Streckenelektrifizierung zwischen Neustadt und Wörth (-Karlsruhe) erforderlich.

Pfalznetz, Los 1 – CO₂ Einsparung durch die neue Zuggeneration

Gemäß der Untersuchung der TU Dresden werden durch diese neue Fahrzeuggeneration die CO₂ Emissionen um 64 % gegenüber Dieseltriebwagen reduziert.

Pfalznetz, Los 1 - Stufenweise Inbetriebnahme

Um eine sichere Betriebsaufnahme und eine zeitgerechte Realisierung der Oberleitungsinselanlagen für die Akku-, Hybrid-Fahrzeuge zu gewährleisten, ist die nachfolgend dargestellte, gestaffelte Betriebsaufnahme vorgesehen.

Im Gegenzug wird derzeit ein Interimsvertrag mit der DB Regio verhandelt, der beginnend ab 12/2023 (Ende des heutigen Vertrages) bis 12/2026 auf 0 Zug-km abgeschmolzen wird.

Die Ergebnisse der Verhandlungen sowie die anschließende Überkompensationskontrolle durch einen Wirtschaftsprüfer werden im Rahmen der nächsten Verbandsversammlung vorgestellt und beschlossen.

Pfalznetz, Los 1 - Stufenweise Inbetriebnahme

Dezember 2024

RE/RB (Kaiserslautern-) Neustadt – Landau – Karlsruhe

Dezember 2025

RB Saarbrücken – Pirmasens

Dezember 2026

RB Kaiserslautern - Pirmasens

RB Kaiserslautern – Lauterecken

RB Kaiserslautern – Kusel

RB Winden – Bad Bergzabern

RB Landau – Pirmasens

Im Rahmen der 59. Verbandsversammlung am 17.05.2019 wurde bezüglich des Loses 2 folgender Beschluss gefasst:

„Das Los 2 des Pfalznetzes, das aus der Bahnstrecke Kaiserslautern – Bad Kreuznach – Bingen und den beiden Ausflugsbahnstrecken besteht, soll nach dem derzeitigen Stand der Überlegungen in den kommenden Jahren weiter mit Dieselfahrzeugen betrieben werden.

Hintergrund dieser Überlegungen ist, dass aus dem Bereich des Alsenztals verkehrliche Verflechtungen in die Rhein-Main-Region bestehen, die durch eine Verknüpfung mit der Nahstrecke entwickelt werden könnten.

Dieser konzeptionelle Ansatz wird bis zur nächsten Verbandsversammlung (vsl. im Dezember 2019) weiter ausgearbeitet, bzw. es wird analysiert, welche Vertragslaufzeit für das Los 2 am geeignetsten wäre.“

Auf Basis dieses Beschlusses wurden die Überlegungen nun wie folgt konkretisiert:

Um eine enge Vernetzung mit den Zügen der Nahstrecke zu ermöglichen, ist es zwingend erforderlich, den neuen Verkehrsvertrag für die Betriebsleistungen der Alsenztalbahn von Dezember 2023 bis Juni 2037 zeitlich zu befristen, da zu diesem Zeitpunkt der Verkehrsvertrag auf der Nahstrecke und den Bahnstrecken in Rheinhessen ausläuft (heute vlexx).

Somit kann dann eine einheitliche Fahrzeugflotte auf der Alsenz- und Nahetalbahn ausgeschrieben werden, so dass ein Flügeln und Kuppeln der Züge in Bad Münster möglich ist und damit umsteigefreie Zugverbindungen in den Relationen Kaiserslautern – Mainz – Frankfurt hergestellt werden können.

Würde man alternativ auf der Alsenztalbahn auch Akku-, Hybridfahrzeuge ausschreiben, wären diese im Jahr 2037 noch nicht abgeschrieben und mit Sicherheit nicht mit der dann neuen Fahrzeugflotte auf der Nahestrecke kompatibel.

Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, übergangsweise weiterhin gebrauchte Dieselfahrzeuge im Alsenztal einzusetzen.

Los 1 - Fahrplankonzeption

Zeitlich parallel zum Vergabeverfahren „Pfalznetz“, Los 1, wird im kommenden Jahr geprüft, ob während der Vertragslaufzeit (15 Jahre, d.h. von 12/2024 bis 12/2039) weitere Angebotsverbesserungen in der Relation Neustadt – Landau – Karlsruhe durch den Ausbau der Schieneninfrastruktur möglich sind.

Sollte dies der Fall sein und wären diese zusätzlichen Zugleistungen trotz der zu erwartenden Mehrkosten der Akku-, Hybridfahrzeuge finanzierbar, wird im Vergabeverfahren durch eine höhere Fahrzeugreservequote hierfür Vorsorge getroffen. Somit könnten in den Folgejahren zusätzliche Fahrzeuge für Angebotsverbesserungen zur Verfügung stehen.

Die Musterfahrpläne für das Ausschreibungsverfahren sind im Vergleich zur heutigen Fahrplankonzeption in den meisten Fällen nahezu identisch. Neu sind aber im Wesentlichen zwei Aspekte:

1. Einführung eines Regional-Expresses Pirmasens – Landau (eine Fahrt im morgentlichen Berufsverkehr und nachmittags zurück)
2. Einrichtung zusätzlicher umsteigefreier Verbindungen zwischen Kaiserslautern und Mainz (heute nur 2 Verbindungen, künftig (ab 12/2023) vsl. 7 Verbindungen).

Das künftige Zugangebot im Wieslautertal (heute Ausflugsverkehr) ist noch in der finalen Abstimmung im Zusammenhang mit der Erstellung des Förderantrages.

Lose 1 und 2 – geplante Fahrzeugkonzeption und -kapazitäten

Im Los 1 (Neufahrzeuge)

wird eine Kapazität pro Triebwagen von ca. 150 Sitzplätzen vorgegeben, die größer als die der heute dort eingesetzten Dieseltriebwagen ist. Durch einen einheitlichen Fahrzeugtyp sind zudem wirtschaftlichere Fahrzeugumläufe gegenüber heute möglich (gegenwärtig drei unterschiedliche Baureihen VT 628, 642 und 643).

Im Los 2 (Gebrauchtfahrzeuge)

werden die heutigen Kapazitäten weiter zugelassen. Derzeit wird noch geprüft, ob Gebrauchtfahrzeuge dem Verfahren beigestellt werden.

Da die Überkompensationsprüfung des Interimsvertrages mit der DB Regio noch nicht abgeschlossen ist, erfolgt die diesbezügliche Beschlussfassung in der nächsten Verbandsversammlung.

Vor diesem Hintergrund wird der Beschlussvorschlag wie folgt modifiziert:

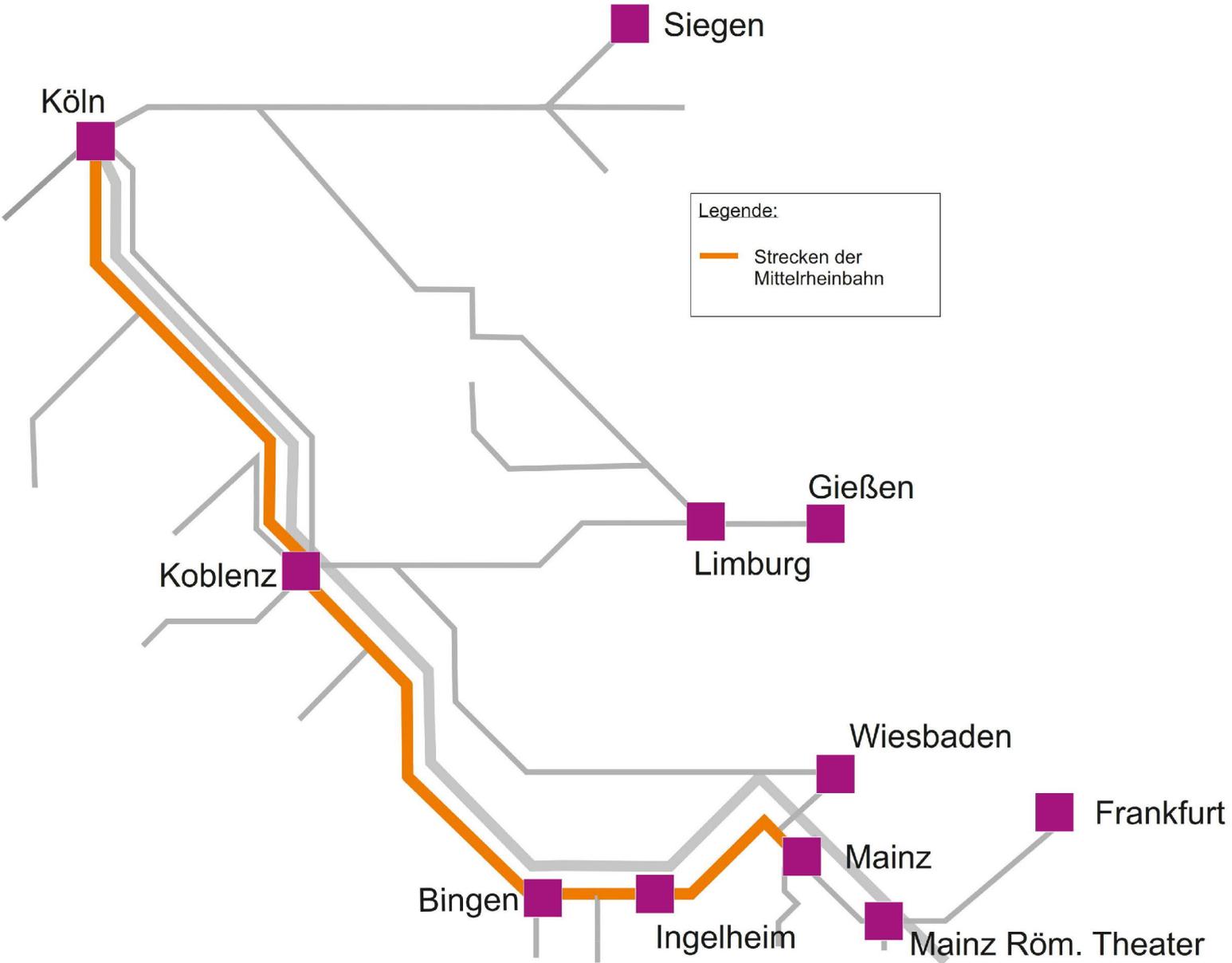
Beschlussvorschlag

Die Geschäftsstelle des Zweckverbandes wird beauftragt, das Vergabeverfahren „Pfalznetz“ auf Basis der in dieser Vorlage, bzw. Präsentation formulierten Grundsätze in Abstimmung mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau sowie den Ländern Baden-Württemberg und Saarland durchzuführen.

TOP 7 Vergabeverfahren Mittelrheinbahn

18.12.2019

**60. Verbandsversammlung des Zweckverbandes
Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd**



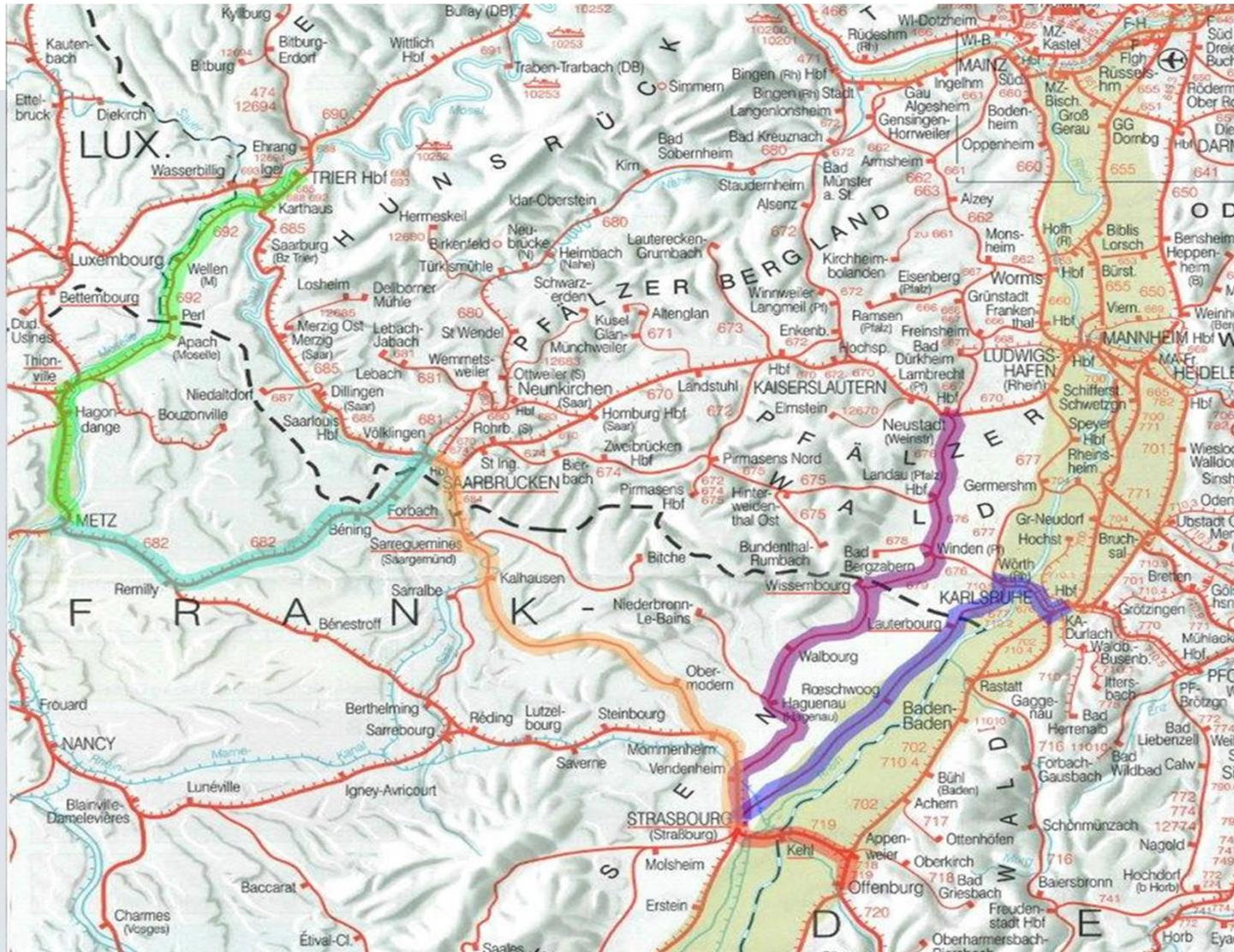
TOP 8 Vergabeverfahren Südwest/Grand Est

18.12.2019

**60. Verbandsversammlung des Zweckverbandes
Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd**

Geplante SPNV-Ausschreibung "Südwest/Grand Est"

Zweckverband SPNV
Rheinland-Pfalz Süd



**Strecke Müllheim –
Mulhouse liegt außerhalb
der Karte**

Neues grenzüberschreitendes Fahrzeug (Coradia Polyvalent der Firma Alstom)

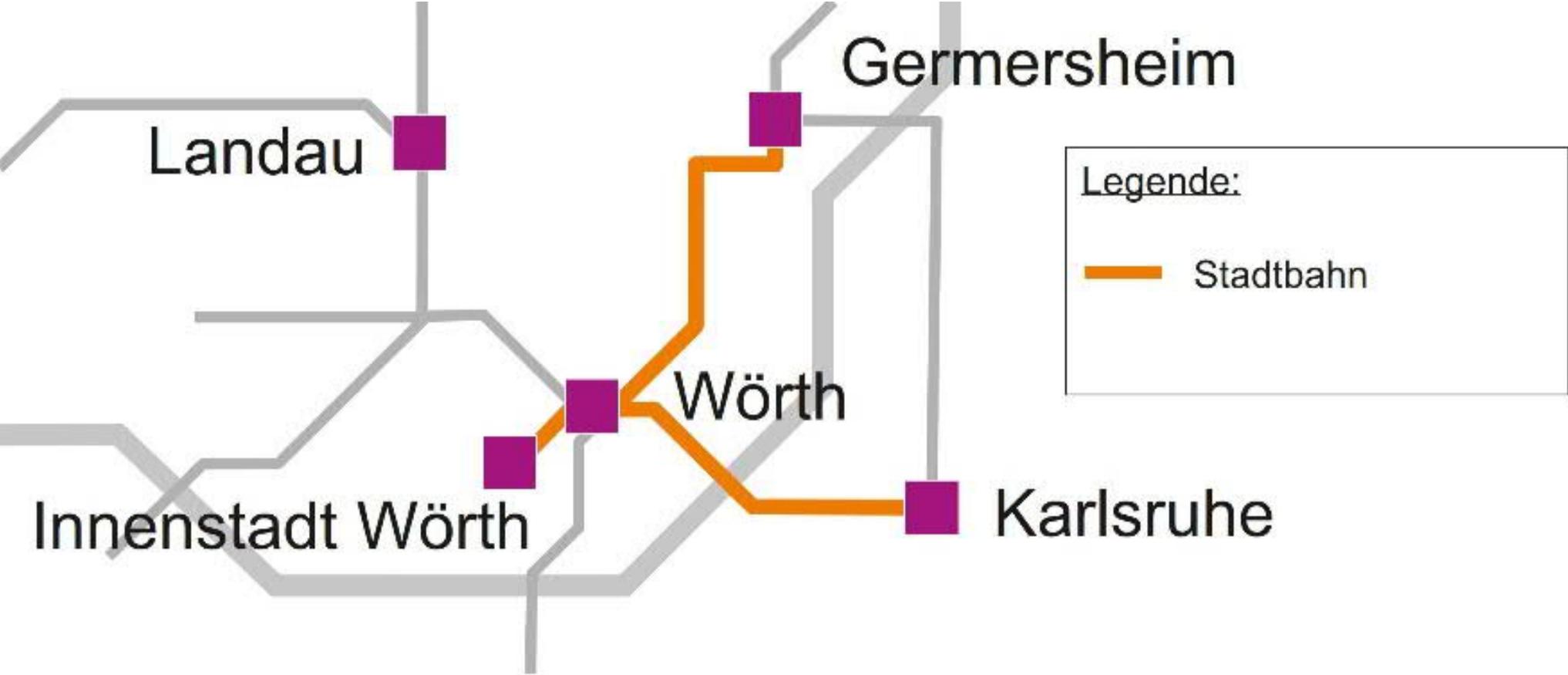
Zweckverband SPNV
Rheinland-Pfalz Süd



TOP 9 Vergabeverfahren Stadtbahn Karlsruhe

18.12.2019

**60. Versammlung des Zweckverbandes
Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd**



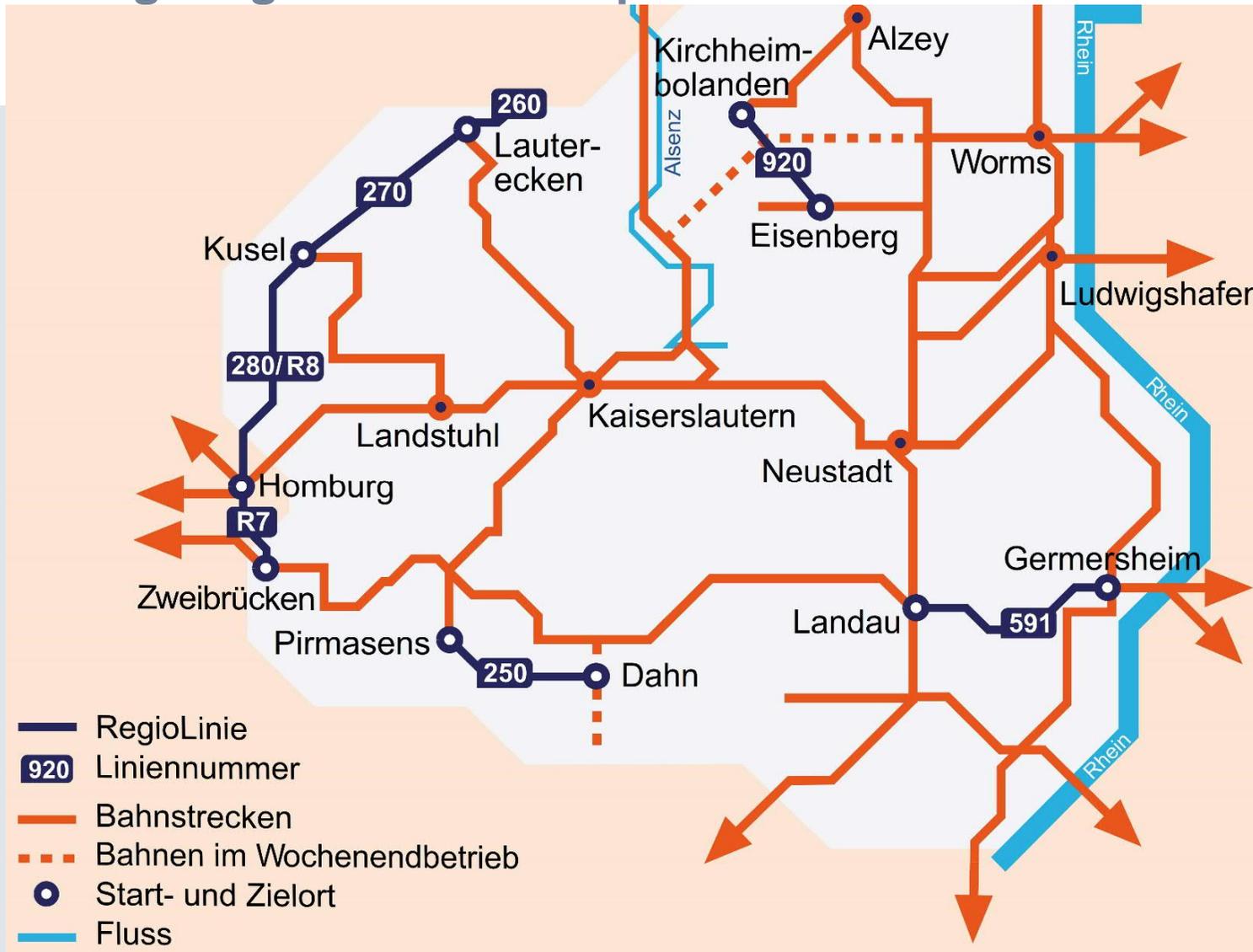
TOP 10

Buskonzept Verkehrsverbund Rhein-Neckar

18.12.2019

**60. Versammlungsversammlung des Zweckverbandes
Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd**

Heutige regionale Bushauptlinien im VRN

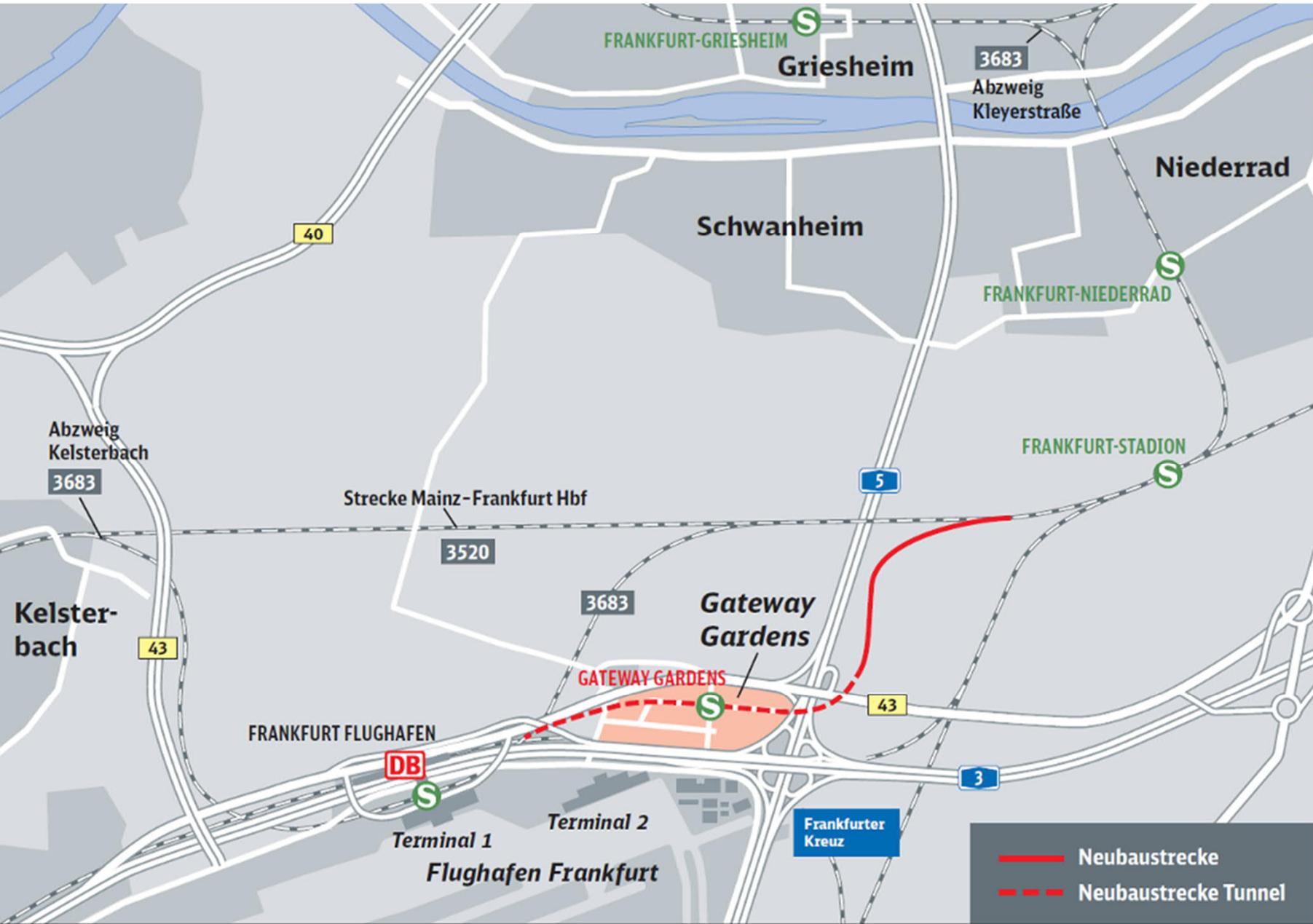


TOP 11

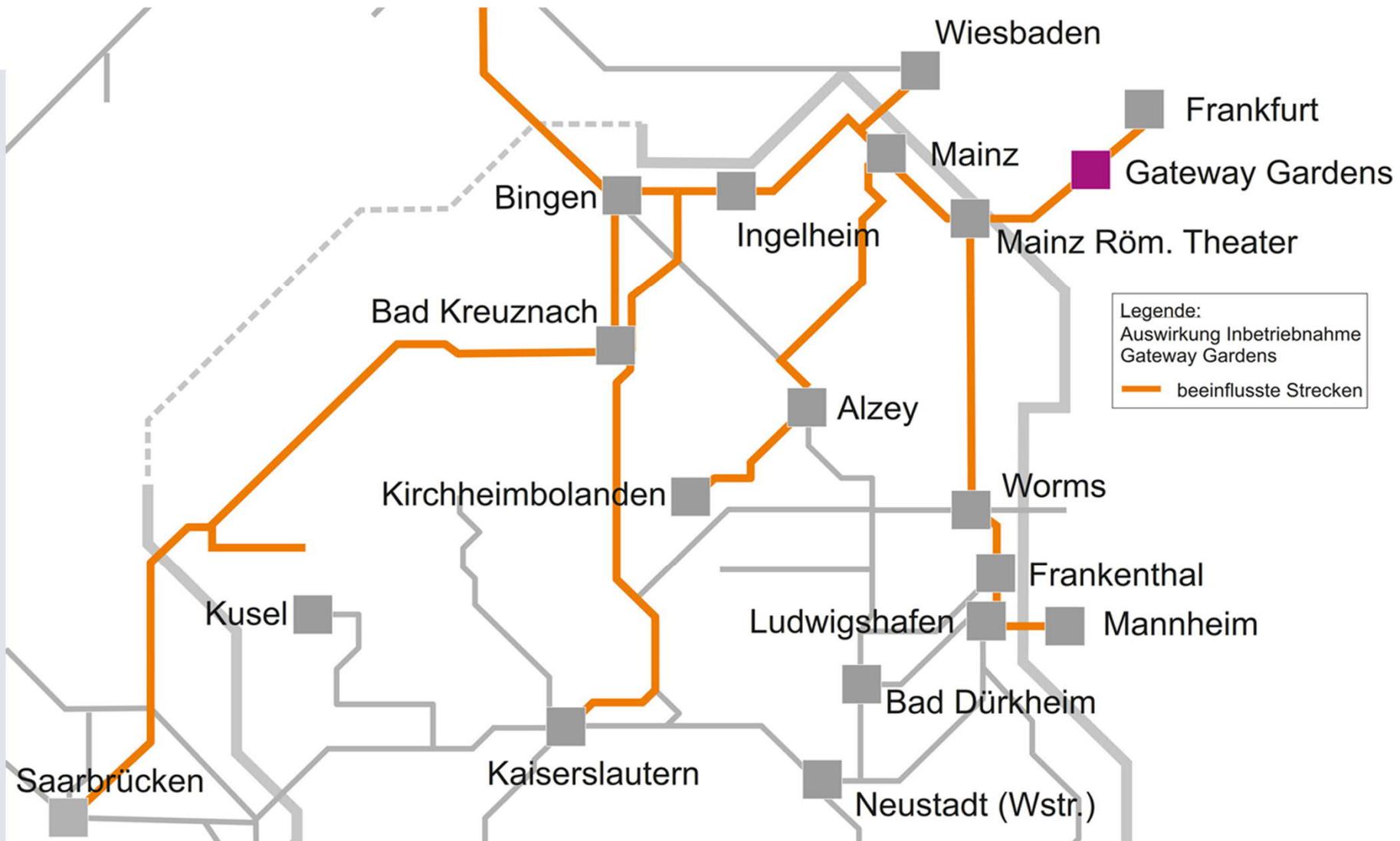
Fahrplanänderungen ab Dezember 2019

18.12.2019

**60. Versammlungsversammlung des Zweckverbandes
Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd**



Inbetriebnahme von Gateway-Gardens im Dezember 2019



60. Verbandsversammlung

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd

am 18.12.2019 in Neustadt a. d. Weinstr.