

## Frisch designte Züge für ein erweitertes S-Bahn-Netz

Neue Maßstäbe im S-Bahn-Bereich setzen - das sollen die 57 neuen Fahrzeuge vom Typ Siemens Mireo, die ab Dezember 2020 auf den Strecken des zweiten Vergabeloses der europaweiten Ausschreibung der Betriebsleistungen zum Einsatz kommen, ab Dezember 2021 dann auch auf der S6 zwischen Mannheim und Mainz. Kostenloses WLAN, mehr aktuelle Reisendeninformationen sowie eine moderne und bequeme Sitzlandschaft versprechen eine neue Komfortqualität.

Unterstrichen werden die neuen Vorteile von einem frischen Design, mit dem die Aufgabenträger und Betreiber DB Regio ein Ausrufezeichen setzen wollen - für den gemeinsamen Aufbruch in die deutliche Erweiterung des S-Bahn-Netzes. Die Fahrzeuge kennzeichnen ein großes S-Bahn-Symbol, das die Züge als Teil des erfolgreichen Nahverkehrssystems „S-Bahn Rhein-Neckar“ links und rechts des Rheins kennzeichnet.

Die 70 Meter langen S-Bahn-Triebwagen für das Los 2 der S-Bahn Rhein-Neckar werden bei Siemens in Krefeld gebaut.

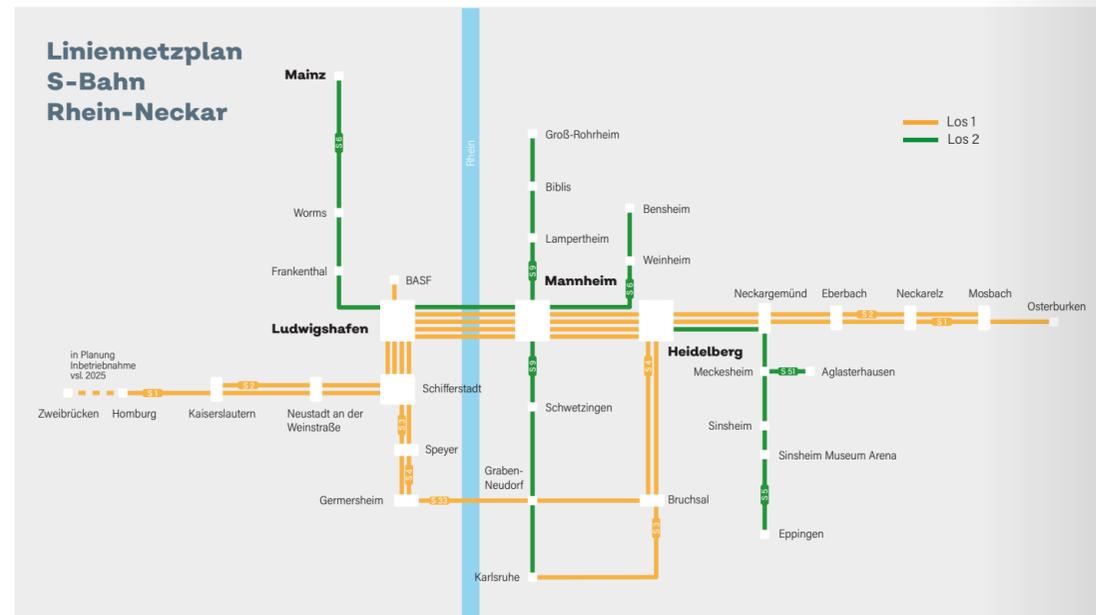


Ein Blick in die Krefelder Werkstatt: Beim Bau der 57 neuen Fahrzeuge liegt Siemens gut im Zeitplan

Sie bieten 200 Sitzplätze, 26 Fahrradstellplätze und sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ausgelegt.

An Bahnsteigen mit einer Höhe von 76 cm bieten sie einen stufenlosen Ein- und Ausstieg. Die fahrzeugintegrierte Spaltüberbrückung zwischen Bahnsteig und Fahrzeug erleichtert

mobilitätseingeschränkter Menschen zudem den Zutritt und ermöglicht zum Beispiel Rollstuhlfahrern die Nutzung dieser Züge ohne fremde Hilfe. Echtzeitinformationen auch für Umsteigeverbindungen auf Monitoren in den Fahrgasträumen sowie Anlagen zur Videoüberwachung im Fahrgastraum ergänzen die moderne Innenausstattung.



## Neue, komfortable Züge für den grenzüberschreitenden Zugverkehr

Als ersten konkreten Schritt zur Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs zwischen der Pfalz und der französischen Région Grand Est hat letztere 30 moderne Züge des Herstellers Alstom bestellt.

Ab Dezember 2024 soll es umsteigefreie Zugverbindungen zwischen der Pfalz und der Région Grand Est geben. Die Basis dafür soll ein gegenwärtig vorbereitetes europaweites Vergabeverfahren für den grenzüberschreitenden regionalen Schienenpersonennahverkehr bilden. Bei der Konzeption der geplanten gemeinsamen Ausschreibung arbeiten die Bundesländer Rheinland-Pfalz, Saarland und Baden-Württemberg sowie die Zweckverbände Nord und Süd eng mit der Région Grand Est zusammen.

Zwischenzeitlich hat die Region Grand Est nach längeren intensiven Gesprächen und Verhandlungen im Oktober 2019 einen Liefervertrag mit der Firma Alstom geschlossen. Auf Basis dieses Vertrages wird Alstom

30 Züge des Typs „Coradia Polyvalent“ für den grenzüberschreitenden Zugverkehr bauen und liefern. Der Vertrag beinhaltet zudem eine Option für fünf weitere Fahrzeuge dieses Typs. Diese können bei Kapazitätssteigerungen oder der Reaktivierung weiterer grenzüberschreitender Strecken in den kommenden Jahren zusätzlich zum Einsatz kommen.

Bei den Alstom-Fahrzeugen vom Typ „Coradia Polyvalent“ handelt es sich hochmoderne Triebwagen - u.a. mit

- der Möglichkeit, in Frankreich und Deutschland auf Strecken mit Oberleitung elektrisch, auf Strecken ohne Fahrdrat mit Diesel zu fahren,
- einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h,
- 190 Sitzplätzen,

- Steckdosen, Klimaanlage, Leselampen und weiterem fahrgastfreundlichen Komfort,
- Ausreichend Platz für Fahrräder

Darüber hinaus unterzeichnen die deutschen Aufgabenträger und die Région Grand Est am 24. Januar 2020 in der „Villa Denis“ in Diemerstein eine Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung. Mit diesem Vertrag legen die Unterzeichner die Grundsätze des Vergabeverfahrens fest und regeln ihre weitere Zusammenarbeit. Parallel dazu haben die Vorbereitungen für die Erstellung der Verdingungsunterlagen begonnen. Der Start des Vergabeverfahrens ist für die erste Jahreshälfte 2021 vorgesehen.

## Rolph jetzt auch als eMagazin

Ein neues Element auf rolph.de lädt zum Entdecken ein.

Seit mehr als einem halben Jahr ist Rolph nun als neue Dachmarke für den Nahverkehr in Rheinland-Pfalz unterwegs. In dieser Zeit hat sich vor allem auf seinem Internetauftritt einiges getan.

Neben der Fahrplanauskunft bietet die Webseite immer die aktuellsten Pressemitteilungen der Zweckverbände, Verkehrsverbände und Unternehmen. Auch wird hier erklärt, wer hinter Rolph steckt und wofür Rolph steht.

Auf der Unterseite „Frag Rolph“ können des Weiteren individuelle Fragen rund um das Thema Mobilität eingereicht werden - die Rolph anschließend auch für die Allgemeinheit beantwortet.

Ganz neu ist das Online-Magazin, in dem verschiedenste Themen aufgegriffen werden, um neue Formen der Mobilität auf die Agenda der Menschen im Land zu rücken.

Rolph will mit dem Magazin Hintergründe erklären, über aktuelle Themen informieren, aber auch unterhalten. Er beschäftigt sich mit

## Impressum

**Herausgeber:**  
Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV Süd)  
Bahnhofstraße 1 (Hauptbahnhof)  
67655 Kaiserslautern  
info@zspnv-sued.de  
www.zspnv-sued.de

**Bildnachweis:**  
S-Bahn: Alexander Thiem, DB Regio Mitte - Saarland-Zug: DB Regio Mitte - „Bahn Aktiv“: Internationaler Bund, Mainz / DB Station & Service  
Text & Gestaltung: Heimrich & Hannot GmbH  
Stand: 01/2020 - Alle Angaben ohne Gewähr. Änderungen vorbehalten.

Wir produzieren umweltschonend:



**Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd**

# ZSPNV NEWS

Aktuelles von Bus und Bahn



## Personalmangel belastet weiterhin den SPNV

Die angespannte Personalsituation bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen dauert an. Insbesondere durch fehlendes Fahrpersonal kommt es auch in Rheinland-Pfalz weiterhin zu Engpässen auf der Schiene.



Immer wieder fallen infolge des Personalmangels Züge aus

Längst betrifft das Problem nicht nur einzelne, sondern - in unterschiedlicher Ausprägung - sämtliche Eisenbahnverkehrsunternehmen: von der DB Regio Mitte, über die Trans Regio bis hin zur vlexx GmbH.

Bei vlexx hat sich nach einer vorübergehenden Entspannung die Lage zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 deutlich verschärft und es kommt jetzt quasi planmäßig zu Zugausfällen. Das nun erstellte Ersatzkonzept sieht u. a. folgende Änderungen vor: Die RB34 Idar-Oberstein - Baumholder z. B. verkehrt täglich nur noch alle zwei Stunden. Für die ausfallenden Züge gibt es einen Schienenersatzverkehr. Zwischen Alzey und Kirchheimbolanden sollten montags bis freitags morgens neun Fahrten ausfallen. Acht davon hat nach diversen Gesprächen mit dem

ZSPNV Süd dankenswerterweise die DB Regio AG übernommen. Die Ausfälle sind von vlexx bis zum Fahrplanwechsel am 13. Juni 2020 geplant und werden bei Ausbleiben einer Ersatzlösung gemäß Verkehrsvertrag entsprechend sanktioniert.

Die Trans Regio bietet derzeit auf der von ihr betriebenen MittelrheinBahn einen reduzierten Fahrplan. Betroffen sind vor allem Züge zwischen Mainz und Bingen, aber auch Züge bis Koblenz oder sogar bis Köln. Der ZSPNV Süd ist deshalb mit dem Wunsch, alle oder einen Teil der ausfallenden Züge zu übernehmen, an andere Eisenbahnunternehmen herangetreten. Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember konnte die DB Regio mit einem Zug aus dem SÜWEX-Netz zumindest einige insbesondere für den Schülerverkehr wichtige Leistungen abdecken. Durch eine intensive

Recruiting-Kampagne hat Trans Regio bereits neues Personal gewonnen und will im ersten Halbjahr 2020 wieder alle Leistungen gemäß Vertrag erbringen.

Zugausfälle wegen Personalmangels hat es im Spätsommer und Herbst auch bei der DB Regio Mitte gegeben, allerdings in einem überschaubaren Zeitraum und Umfang. Es ist davon auszugehen, dass es sich dabei nur um eine vorübergehende Problematik handelte. Das Gleiche gilt für die von der AVG betriebenen Stadtbahnlinien von Karlsruhe nach Wörth und Gernersheim. Dank erfolgreicher Personalgewinnung und -ausbildung konnten die dort zuvor recht zahlreichen durch Personalmangel zustande gekommenen Zugausfälle fast vollständig vermieden werden.

Vor diesem Hintergrund und dem bundesweiten Mangel an Lokführern haben sich der ZSPNV Süd und das Verkehrsministerium von Rheinland-Pfalz darauf verständigt, bei künftigen Vergaben Vorgaben zu Ausbildungsquoten in die Verdingungsunterlagen aufzunehmen. Darüber hinaus soll es verbindliche Festlegungen für die Einführung von Personalreserven geben. Die Personalübernahme bei Betreiberwechseln ist bereits gesetzlicher Standard.

Unabhängig davon werden personalbedingte Zugausfälle konsequent sanktioniert. So wird für die entsprechenden Eisenbahnverkehrsunternehmen der Zuschuss pro ausgefallenem Zug-Kilometer gestrichen und eine Strafzahlung, ebenfalls pro ausgefallenem Zug-Kilometer, fällig.

## Wesentliche Vorgaben für die Ausschreibung Pfalznetz

Die Vorbereitungen für die europaweite Ausschreibung der Betriebsleistungen vieler nicht elektrifizierten Bahnstrecken in der Pfalz kommen gut voran.

**Inzwischen wurden für die Lose 1 und 2 des Pfalznetzes wichtige Grundsätze festgelegt. Dies gilt sowohl für die Antriebsart der künftig dort eingesetzten Züge als auch für dazu erforderliche Infrastruktur.**

So sollen auf den Linien des Pfalznetzes, Los 1, trotz voraussehender Mehrkosten ab 12/2024 umweltfreundliche Oberleitungs-/ Akku-Hybridfahrzeuge eingesetzt werden. Um die dafür erforderlichen Oberleitungsanlagen zeitgerecht realisieren und eine sichere Betriebsaufnahme gewährleisten zu können, ist eine gestaffelte Betriebsaufnahme geplant:

- Dezember 2024: RE/RB (Kaiserslautern –) Neustadt – Landau – Karlsruhe
- Dezember 2025: RB Saarbrücken – Pirmasens
- Dezember 2026:
  - RB Kaiserslautern – Pirmasens
  - RB Landau – Pirmasens
  - RB Kaiserslautern – Lauterecken
  - RB Kaiserslautern – Kusel
  - RB Winden – Bad Bergzabern

– RB Hinterweidenthal Ost – Dahn (Ausflugszüge)

Für den Einsatz der Oberleitungs-/Akku-Hybridfahrzeuge ist der Bau von sogenannten Oberleitungsinselanlagen geplant. Dadurch lassen sich die Batterien der Fahrzeuge an mehreren Stellen im Netz schnell aufladen und die Züge möglichst flexibel im Netz einsetzen. Derartige Oberleitungsinselanlagen sind an folgenden Stellen vorgesehen:

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

Für deren Bau sollen entsprechende Fördermittel des Bundes beantragt werden, wozu eine gute Planungsgrundlage daher unerlässlich ist. Mit der Vorentwurfsplanung soll

jetzt die DB Netz AG beauftragt werden. Die bauliche und technische Gestaltung dieser Oberleitungsinselanlagen soll so erfolgen, dass sie in eine spätere Gesamtelektrifizierung einer Bahnstrecke eingebunden werden können.

Was das Pfalznetz, Los 2, betrifft, so soll der neue Verkehrsvertrag für die Betriebsleistungen der Alsenzalbahn von Dezember 2023 bis Juni 2037 befristet werden. Zu letzterem Termin läuft der Verkehrsvertrag für die Nahestrecke und die heute ebenfalls von vlexx betriebenen Bahnstrecken in Rheinhessen aus. Dadurch lässt sich dann eine einheitliche Fahrzeugflotte auf der Alsenz- und Nahetalbahn ausschreiben. Als Folge davon sind ein problemloses Flügel- und Kuppeln der Züge in Bad Münster möglich und somit umsteigefreie Verbindungen zwischen Kaiserslautern, Mainz und Frankfurt. Vor diesem Hintergrund sollen übergangsweise weiterhin Dieselfahrzeuge im Alsenztal eingesetzt werden.

## Neue Fahrzeuge im Saarland unterwegs

Seit dem Fahrplanwechsel 2019 rollen neue Züge auf den Regionalbahnlinien RB71 und RB70 im Elektronetz Saar RB (ENS). Der ZSPNV Süd ist mit der Strecke Kaiserslautern – Saarbrücken (RB70) Teil dieses Schienennetzes.

Kostenfreies WLAN, Videoüberwachung und Steckdosen, dazu ein modernes Echtzeit-Fahrgastinformationssystem – mit diesen Vorteilen punkten die neuen Fahrzeuge, die seit dem 15. Dezember 2019 im ENS eingesetzt werden. Insgesamt betreibt die DB Regio hier 25 vierteilige Elektrotriebzüge des Typs Coradia Continental von Hersteller Alstom.

Insgesamt rund 150 Millionen Euro wurden für die Beschaffung der besonders komfortablen Fahrzeuge investiert, die neben den genannten Punkten auch ausreichend Platz für Rollstühle,

Fahrräder und Kinderwagen bieten. Außerdem ist dank eines durchgängig ebenerdigen Fußbodens im Fahrgastraum sowie durch den niveaugleichen Einstieg mit 80 cm Höhe und Spaltüberbrückung an vielen Bahnhöfen barrierefreies Reisen gewährleistet. Auf niedrigeren Bahnsteigen kommen Schiebetritte zum Einsatz, die an jeder Einstiegstür vorhanden sind.

Die Züge, deren Höchstgeschwindigkeit 160 km/h beträgt, zeichnen sich des Weiteren durch ein hohes Beschleunigungsvermögen aus und erfüllen nach Angaben des Herstellers

die neuesten europäischen Normen in puncto Sicherheit, Barrierefreiheit und Emissionswerte.



Der Coradia Continental wird in 25-facher Ausführung im Elektronetz Saar RB eingesetzt.

## „Bahn aktiv“: Initiative des ZSPNV Süd sorgt für saubere Stationen

**Viele hundert Millionen Euro an öffentlichen Mitteln fließen deutschlandweit in den Ausbau der Infrastruktur an den Bahnhöfen. Doch Vandalismus und wild wucherndes Grün sorgen mit der Zeit an vielen Stellen dafür, dass die Aufenthaltsqualität für Fahrgäste deutlich sinkt. Durch die Initiative „Bahn aktiv“ des ZSPNV Süd und der DB Station & Service wird dem im Süden von Rheinland-Pfalz entgegengesteuert.**



Ein deutlicher Vorher-nachher-Effekt: Im Rahmen von „Bahn aktiv“ wurden auch die Stationen Guntersblum, Neustadt-Böbighaus und Kaiserslautern-Pfaffwerk von Schmierereien befreit

Neben einem attraktiven Fahrplankonzept und ansprechenden Zügen ist es ein Ziel des Zweckverbandes, dass sich Stationen in einem kundengerechten Zustand befinden. Weil die Kapazitäten der eigentlich dafür zuständigen Bahntechnischer DB Station und Service AG begrenzt sind, engagiert sich der ZSPNV Süd zusätzlich mit Investitionen von jährlich 300.000 Euro. Insgesamt vier „Bahn aktiv“-Teams kümmern sich im südlichen Rheinland-Pfalz unter anderem um die Beseitigung der Hinterlassenschaften von Graffiti-Sprayern, führen unzählige Kleinreparaturen durch und unterstützen DB Station & Service bei der Vegetationspflege. Die jeweiligen Einsatzorte werden zuvor von ZSPNV Süd und DB Station & Service AG festgelegt – je nach Bedarf. Und das nicht unbedingt nur unmittelbar an den Bahnsteigen: Da die Maßnahmen immer in Kooperation mit der jeweiligen Kommune umgesetzt werden, wird auch das Umfeld mit einbezogen.

Des Weiteren gibt es einen positiven sozialen Nebeneffekt: Die Teams bestehen zum Großteil aus ehemaligen Langzeit-Arbeitslosen, die durch „Bahn-aktiv“ in den geregelten Arbeitsalltag reintegriert werden.

## Bevorstehende Baumaßnahmen an Schienenstrecken

**Erforderliche Arbeiten werden auch im Jahr 2020 an zahlreichen Bahnstrecken zu Streckensperrungen und Zugausfällen führen.**

Um den Berufs- und Schülerverkehr möglichst gering zu beeinträchtigen, findet erneut eine Bündelung der Baumaßnahmen in den Sommerferien statt – auch wenn dieses Vorgehen aufgrund der mangelnden Kapazitäten der spezialisierten Baufirmen Grenzen hat.

Unter anderem wird auf der Nahestrecke der RE 3 in den Sommerferien nicht durchgehend von Frankfurt nach Saarbrücken fahren können. Grund sind diverse Maßnahmen auf verschiedenen Abschnitten. In der Westpfalz kommt es in dieser Zeit zu Vollsperrungen der Lautertalbahn sowie der Strecke Pirmasens – Zweibrücken. Ebenfalls vollgesperrt wird bereits zu Ostern die Strecke zwischen Neustadt und Hochspeyer. Da die Zellertalbahn hier weiterhin nicht als Umleitungsstrecke zur

Verfügung stehen wird, wurde eine gleichzeitige Sperrung der Alsenzbahn im Bereich Rockenhausen abgewendet. So bleibt Kaiserslautern zumindest aus Richtung Frankfurt und über die Südpfalz erreichbar. Weitere kleinere Projekte, die im Laufe des Jahres geplant sind, werden aber voraussichtlich zu überschaubaren Beeinträchtigungen führen. Es ist nicht auszuschließen, dass die DB Netz zusätzliche Maßnahmen beantragt, deren Umsetzung verhältnismäßig kurzfristig stattfinden muss.

## S-Bahn-Haltepunkt „Gateway Gardens“ beeinflusst Fahrpläne in Rheinhessen/Nahe

Die Inbetriebnahme der neuen S-Bahnstation in der Nähe des Frankfurter Flughafens am 15. Dezember 2019 führte zu teilweise erheblichen Fahrplanänderungen im Schienenpersonennahverkehr.



Karte Neubaustrecke Gateway Gardens

**Pünktlich zum Fahrplanwechsel ging zwischen Frankfurt-Stadion und Frankfurt-Flughafen Regionalbahnhof der neue S-Bahn-Haltepunkt Frankfurt-Gateway Gardens in Betrieb. Abwechselnd halten hier seither jeweils zweimal pro Stunde die Linien 8 und 9 der S-Bahn Rhein-Main. An der neuen Station ergibt sich daher ein S-Bahn-Verkehr im 15-Minuten-Takt.**

Um dies zu gewährleisten, waren im Vorfeld auch Anpassungen zahlreicher Fahrpläne in Rheinland-Pfalz erforderlich – bedingt durch die Verschiebung der Fahrpläne der S-Bahn-Linie 8 im Bereich des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV). Diese Verschiebung hat zur Folge, dass in Mainz Hbf die S-Bahnen in Richtung Frankfurt/Main jetzt früher abfahren und aus Richtung Frankfurt/Main später ankommen. Dadurch ließ sich nicht vermeiden, dass die Züge der Linie S6 der S-Bahn Rhein-Neckar ihren Anschluss an die S-Bahn Rhein-Main in Mainz-Römisches Theater verloren haben. Neue Halte von Regionalexpress-Zügen sorgen allerdings dafür, dass auch künftig stündlich gute Umsteigebeziehungen von den Rhein-

gemeinden entlang der Linien Mainz – Worms in und aus Richtung Frankfurt bestehen. Im morgendlichen Berufsverkehr hat es hingegen keine Änderungen gegeben.

Der ZSPNV Süd betont in diesem Zusammenhang ausdrücklich, dass die umfangreichen Änderungen und Nachteile gegenüber dem vorigen Fahrplan nicht in seiner Verantwortung liegen. Geschuldet sind sie ausschließlich der Einrichtung des neuen S-Bahn-Haltepunktes und der durch die DB Netz AG festgelegten Verschiebung der Fahrzeiten der S8 in Richtung Mainz/Wiesbaden. Die Ursache für Letztere liegt insbesondere in den hohen Auslastungen sowohl der S-Bahnstrecke durch die Frankfurter Innenstadt als auch der Bahnlinien zwischen Frankfurt/Main, Mainz und Bingen.

Über die Anpassungen bei der S-Bahn Rhein-Main hinaus haben sich durch die neuen Fahrpläne auf der Linie RE 3 die umfangreichsten Änderungen ergeben. Die Regionalexpresszüge in Richtung Saarbrücken starten jetzt 17 Minuten früher in der Mainmetropole und halten jetzt auch in Mainz Römisches Theater, in Mainz-Bischhofsheim und in Frankfurt-

Niederrad. Die Weiterfahrt in Richtung Bad Kreuznach erfolgt jetzt schon zur Minute 53 und nicht wie im vorigen Fahrplan zur vollen Stunde. Der neu gewonnene Fahrtenpuffer an der Nahestrecke soll nicht nur dazu dienen, die Linie pünktlicher zu machen. Vielmehr lässt sich so auch eine größere Verlässlichkeit der Umsteigeverbindungen in das Alsenztal in Richtung Rockenhausen und Kaiserslautern sowie in das Glantal in Richtung Meisenheim und Lauterecken erzielen.

Auch die Züge in Gegenrichtung wurden angepasst. Sie kommen jetzt wenige Minuten später aus dem Nahetal in Mainz an. Aufgrund der genannten neuen Halte in Mainz bzw. Frankfurt trifft der RE 3 in Frankfurt/Main Hauptbahnhof jetzt zur Minute 49 ein. Zu diversen Fahrplanänderungen in beiden Fahrtrichtungen bis weit ins Nahetal ist es zudem bei den Zügen der Linie RB33 gekommen. So wurden etwa im Berufsverkehr morgens und nachmittags Fahrten verschoben, um möglichst alle vor dem Fahrplanwechsel im Dezember verkehrenden Verbindungen weiterhin aufrechterhalten zu können.