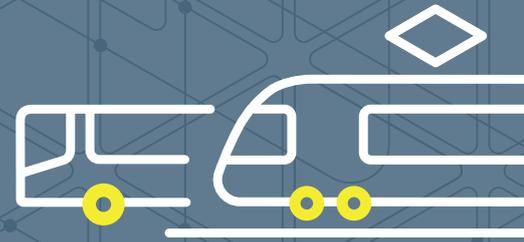


# ZSPNV NEWS

Aktuelles von Bus und Bahn



## Nach dem Lockdown: Züge fahren wieder nach Normalfahrplan

Rettungsschirm für die ÖPNV-Branche ist aufgrund nur langsam zurückkehrender Fahrgäste notwendig

Die Corona-Pandemie und der damit verbundene sogenannte Lockdown von Mitte März bis Ende Mai hat die vergangenen Monate maßgeblich bestimmt. Es ist eine nie dagewesene Situation für die Branche, die aber auch in diesen schwierigen Zeiten zuverlässig und nachhaltig dazu beigetragen hat, dass das öffentliche Leben im Land weiterläuft. Um auch bei einer hohen Krankenquote ein stabiles Grundangebot mit mindestens einem Stundentakt anbieten zu können, haben die Verkehrsunternehmen und die Aufgabenträger innerhalb weniger Tage vollkommen neue Fahrpläne erarbeitet. Auch wenn der Ernstfall glücklicherweise nicht eingetreten ist, konnten die Verkehrsunternehmen den Ersatzfahrplan jederzeit stabil und zuverlässig fahren.

Erfreulicherweise ist es in jüngster Zeit flächendeckend zu Lockerungen gekommen und das Leben kehrt langsam zu einer neuen Normalität zurück. So fahren denn auch alle Züge im Gebiet des ZSPNV Süd seit Mitte Juni wieder nach dem normalen Fahrplan. Die Auswirkungen der Pandemie bleiben dennoch fester Bestandteil unseres Alltags. Davon sind auch Bus und Bahn massiv betroffen: In der Hochphase des Lockdowns im März und April verzeichneten die Verkehrsunternehmen einen Fahrgastrückgang um bis zu 90 Prozent. Fahrgeldeinnahmen von bis zu 1 Milliarde

Euro pro Monat gingen dabei bundesweit verloren. Um diese Corona-bedingten Verluste auszugleichen, wird der Bund die Regionalisierungsmittel für die Bundesländer in diesem Jahr um 2,5 Milliarden Euro erhöhen.

Für diesen Rettungsschirm laufen derzeit die beihilferechtlichen Prüfungen bei der EU in Brüssel. Gleichzeitig werden auf Landesebene alle Regularien für die Auszahlung dieser Mittel in den nächsten Wochen erarbeitet. Ob dieser Rettungsschirm ausreichend mit Finanzmitteln ausgestattet

ist, um die durch die Corona-Pandemie aufgetretenen Einnahmenverluste auszugleichen, hängt entscheidend davon ab, ob sich die positive Entwicklung der Fahrgastzahlen nach den Sommerferien beschleunigt.

Es bedarf daher intensiver Anstrengungen aller Beteiligten, die Fahrgastzahlen und damit die Einnahmen wieder möglichst schnell auf das Niveau „vor Corona“ zu heben. Seitens des ZSPNV Süd laufen die Planungen für die Zeit nach Corona und damit hoffentlich auch für weitere Fahrgaststeigerungen unvermindert weiter.



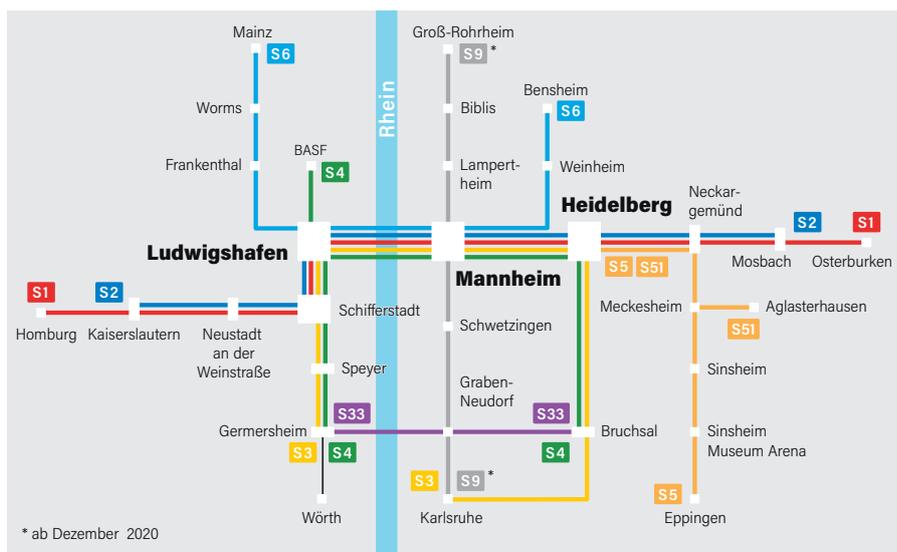
Laura ist für das Team von Rolph in Rheinland-Pfalz unterwegs und liefert Fakten, Geschichten und Tipps rund um den Nahverkehr. So zeigt sie beispielsweise, wie Bahn- und Busfahren auch in Corona-Zeiten problemlos funktioniert: [rolph.de/magazin](https://rolph.de/magazin)

# Ludwigshafen: Mit längeren S-Bahnen den Stau bequem umfahren

Die aufgrund der Sperrung der Hochstraße Süd und der Einführung des Job-Tickets notwendige Kapazitätsausweitung bei der S-Bahn Rhein-Neckar erfolgt Corona-bedingt erst ab Ende der Sommerferien

Wer morgens und nachmittags im Raum Mannheim und Ludwigshafen unterwegs ist, kann künftig noch besser den Stau rund um die Hochstraßen umgehen: Der ZSPNV Süd hat als zuständiger Aufgabenträger gemeinsam mit dem Land Baden-Württemberg die Verlängerung zahlreicher S-Bahnen mit der DB Regio vereinbart. Deshalb fahren ab dem 17. August mit Ende der rheinland-pfälzischen Sommerferien nun schrittweise mehr Züge mit 400 oder sogar 600 Sitzplätzen über die Rheinbrücke.

Um diese zusätzlichen Plätze kurzfristig bereitstellen zu können, fahren bis Ende nächsten Jahres noch ältere Regionalbahn-Triebwagen im S-Bahnverkehr mit. Dies betrifft vor allem den Abschnitt zwischen Wörth und Ludwigshafen. Die Fahrzeuge sind leider nicht barrierefrei und entsprechen auch in weiteren Punkten nicht dem Rhein-Neckar-Standard. Wenn dann ab Dezember 2021 die S6 zwischen Mainz, Worms und Mannheim neue Triebwagen vom Typ Mireo erhält, fahren die älteren Triebwagen aber aufs Abstellgleis. Die bei der S6 nicht mehr benötigten S-Bahnfahrzeuge vom Typ 425 ersetzen dann die Regionalbahnen.



Das Netz der S-Bahn Rhein-Neckar im Überblick

Ursache der Kapazitätsengpässe zwischen Mannheim und Ludwigshafen ist insbesondere die plötzliche Sperrung der Hochstraße Süd in Ludwigshafen im Sommer 2019. Da es aufgrund der Auslastung der Strecken nicht möglich war, einfach weitere Fahrten anzubieten, haben die Verantwortlichen sich für die Ausweitung der Kapazitäten bei den vorhandenen Fahrten entschieden. Ein weiterer wichtiger Grund

für die vor allem auch künftig erwarteten Fahrgaststeigerungen ist der Abschluss einer Job-Ticket-Vereinbarung zwischen der BASF und dem VRN. Alle Beteiligten gehen davon aus, dass diese aufgrund der vielen tausend „Aniliner“ zu einer nachhaltigen Veränderung des Anteils der ÖPNV-Kunden am Modal Split im Umfeld des Chemiewerks führen wird.

Noch nicht ganz einzuschätzen sind die Auswirkungen von Corona auf das Fahrgastaufkommen. So sind auch bei der S-Bahn Rhein-Neckar insbesondere während des Lockdowns die Fahrgastzahlen deutlich gesunken. Zwar ist eine langsame Rückkehr der Fahrgastzahlen auf das Niveau zu Jahresbeginn wahrscheinlich, aber das kann natürlich niemand zuverlässig voraussagen.

Da die jetzt angestoßenen Maßnahmen zur Kapazitätsausweitung aber bis zum Auslaufen des derzeitigen Verkehrsvertrages der S-Bahn Rhein-Neckar im Dezember 2033 wirken, erscheinen diese als sinnvolle Investition in einen qualitativ hochwertigen Nahverkehr in die Region Rhein-Neckar.



Eine S-Bahn vom Typ 425 im Bahnhof Ludwigshafen Mitte



Der Bundenthaler bringt Wanderer bequem ins Dahner Felsenland

## Auf Schienen ab zum Ausflug

Endlich ist die aufgrund Corona verlängerte Winterpause vorbei und Rolph startete am 1. Juli auch im südlichen Rheinland-Pfalz in die Ausflugszugsaison. So sind seitdem die saisonalen Wochenendangebote auf folgenden Strecken wieder unterwegs:

- der Weinstraßen- und Elsass-Express von Koblenz bzw. Mainz nach Wissembourg im Elsass
- der Rheintal-Express von Karlsruhe über Bad Kreuznach nach Koblenz
- der Oberrhein-Express von Wörth nach Strasbourg
- der Bundenthaler und der Felsenland-Express von Neustadt/W. bzw. Karlsruhe ins Dahner Felsenland bis Bundenthal-Rumbach

Schon traditionell fährt zusätzlich zu den Wochenendzügen mittwochs der Bundenthaler durch das Queich- und Wieslautertal direkt zu den spektakulären Felsformationen wie Teufelstisch, Jungfernsprung oder Braut und Bräutigam.

Die Pfälzerwald-Hütten sind dann ebenfalls geöffnet und bieten Essen und Trinken für hungrige Wanderer. Denn: Mittwochs ist in der Pfalz Wandertag.

Natürlich gelten auch in allen saisonalen Ausflugszügen die üblichen DB- und Verbundfahrausweise wie das Rheinland-Pfalz-Ticket oder das Tagesticket des VRN.

Und unter [www.rolph.de](http://www.rolph.de) gibt es die passenden Fahrpläne.

## Update: Maßnahmen sorgen für erste Besserung bei Personalmangel

Wie in der letzten Ausgabe der ZSPNV News berichtet, leidet die Nahverkehrsbranche bundesweit unter Personalmangel, der wiederum immer häufiger zu Fahrtausfällen geführt hat. Doch die Verkehrsunternehmen bleiben nicht tatenlos. Als Reaktion hat unter anderem Trans Regio durch die nachhaltige betriebliche Ausbildung inzwischen neues Personal an sich gebunden, sodass ein reibungsloser Regelbetrieb der Mittelrheinbahn seit Mai wieder möglich ist.

Und auch vlexx hat die Ausbildung neuer Triebfahrzeugführer vorangetrieben. Dazu gehörte sowohl eine Quereinsteiger-Finanzierung als auch der Ausbau des Fortbildungsangebots durch die Anschaffung eines Zugsimulators. Leider konnte das Defizit noch nicht ganz geschlossen werden, sodass im Juni wegen Personalmangel weiterhin Züge ausgefallen sind.

## Zellertalbahn nimmt weitere Hürde

Das Projekt der Modernisierung und Wiederinbetriebnahme der Zellertalbahn (Kaiserslautern –) Münchweiler – Monsheim (– Worms) hat eine weitere Hürde genommen. Nach der Diskussion der Einwände des Landesrechnungshofes in der Rechnungsprüfungskommission des Landtages und dessen Beschlussempfehlung an den Landtag können nun weitere Schritte eingeleitet werden: So wird ausdrücklich festgehalten, dass das Projekt weiterverfolgt werden soll. Ergänzend soll das Land beispielsweise auf Aspekte wie Lärmschutz und die ingenieurtechnischen Grundlagen für den beabsichtigten Güterverkehr achten.

In einem nächsten Schritt wird das Landesverkehrsministerium beim Landesinnenministerium die Gemeinnützigkeitserklärung

beantragen, damit der Förderantrag des Landkreises Donnersberg bewilligt werden kann und dieser die Maßnahmen – trotz nicht ausgeglichener Haushalte – an der Strecke in Angriff nehmen kann. Die Mittel aus dem Fördertopf des Landes stehen bereit, die nötigen Beschlüsse wurden in den Kommunalparlamenten mit großen Mehrheiten gefasst. Die Planrechtsverfahren für die Bahnübergänge sollen dann zügig eingeleitet und die Sanierungsarbeiten an der Strecke bald vergeben werden.

Ziel ist es, die Strecke spätestens zum 175. Jubiläum des rheinland-pfälzischen Eisenbahnverkehrs im Jahre 2022 wieder vollständig in Betrieb zu nehmen.

# Vergabeverfahren gestartet

Ausschreibungen „Pfalznetz“ und „Mittelrhein-Bahn“ starten in Kürze // Interreg-Kofinanzierung für grenzüberschreitende Tarife beantragt

Aktuell wirkt der ZSPNV Süd an mehreren Vergabeverfahren mit. So wurde der vorgeschaltete Teilnahmewettbewerb für das „Pfalznetz“ durchgeführt. In Kürze beginnt dann die eigentliche Ausschreibung für die beiden Lose mit allen qualifizierten Bietern. Während Los 1 vor allem Regional-Bahn-Leistungen rund um Kaiserslautern, Pirmasens und Landau mit neuen elektrischen Zügen (Akku/Oberleitung) statt den heutigen Dieselfahrzeugen beinhaltet, besteht Los 2 aus der Regionalbahn zwischen Kaiserslautern und Bingen, einzelnen RegionalExpress-Fahrten zwischen Kaiserslautern und Mainz sowie den saisonalen Angeboten in die Weinbauregion Zellertal und ins Dahner Felsenland.

Noch nicht ganz so weit ist die Vergabe der MittelrheinBahn zwischen Mainz, Koblenz und Köln ab Dezember 2023. Hier startet in

Kürze erst der Teilnahmewettbewerb. Mit dem Beginn des anschließenden Vergabeverfahrens ist voraussichtlich im September zu rechnen. Wichtig hierbei: Der Vertrieb wird erstmals separat ausgeschrieben (siehe unten).

Ergänzend zum sich in Vorbereitung befindenden Vergabeverfahren „Südwest/Grand Est“ haben die Partner unter Federführung des ZSPNV Süd im Rahmen des EU-Förderprogrammes „Interreg“ einen Kofinanzierungsantrag zur Entwicklung kundengerechter Tarife für die grenzüberschreitenden Bahnstrecken eingereicht. Diese sollen idealerweise mit Betriebsstart der umsteigefreien Verbindungen zwischen der Pfalz, Baden-Württemberg, dem Saarland einerseits und der Region Grand Est andererseits Ende 2024 eingeführt werden.

## Auf dem Weg: Das neue Nahverkehrsgesetz

Der Ministerrat hat Anfang Mai den Entwurf für ein neues Nahverkehrsgesetz (NVG) beschlossen und in die öffentliche Anhörung gegeben. Ein Kernelement ist die Erstellung eines Landesnahverkehrsplans. Ziel ist ein landesweit aufeinander abgestimmtes Angebot über alle Verkehrsträger hinweg. In diesem Zusammenhang soll der ÖPNV zur Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung werden. Außerdem soll die Organisationsstruktur im Land angepasst werden. Dann sollen zwei neue Zweckverbände Öffentlicher Personennahverkehr jeweils im Norden und im Süden des Landes sowohl für Bus als auch Bahn zuständig sein. Die Stellungnahme des ZSPNV Süd finden Sie auf [www.zspnv-sued.de](http://www.zspnv-sued.de) unter der Rubrik Verbandsversammlung.

## Novum auf MittelrheinBahn: Erstmals wird eine separate Vertriebsausschreibung durchgeführt



Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 endet der Verkehrsvertrag der Mittelrhein-Bahn zwischen Mainz, Koblenz und Köln. Die Verkehrsleistungen werden demnächst von den Aufgabenträgern ZSPNV Süd,

SPNV-Nord und Nahverkehr Rheinland in einem europaweiten Vergabeverfahren neu ausgeschrieben. Während der ZSPNV Süd die Vertriebsleistungen bisher immer zusammen mit den Verkehrsleistungen ausgeschrieben hat, um Schnittstellen zwischen Betrieb und Vertrieb zu vermeiden, vergeben NVR und SPNV-Nord Vertriebsleistungen inzwischen in der Regel separat. Daher schließt sich der ZSPNV Süd ausnahmsweise dieser Verfahrensweise an, um einheitliche Vertriebsstandards auf der gesamten MittelrheinBahn zu gewährleisten.

Alle Aufgabenträger wollen dabei aktuelle Vertriebsthemen wie den Onlinevertrieb, Digitalisierung sowie insbesondere im ländlichen Raum eine bedarfsgerechte flächen-

deckende Vertriebsinfrastruktur und die Einbindung weiterer Mobilitätsdienstleister berücksichtigen. Aufgrund der Anforderungen an einen zukunftsfähigen Vertrieb sollen zwei getrennte Verhandlungsverfahren durchgeführt werden:

- ein Verfahren für den Onlinevertrieb und die Vertriebskanäle „Webshop“ und „App“ sowie für die Abonnement-Verwaltung
- ein Verfahren für den Betrieb der Kundencenter sowie der Fahrausweisautomaten und -entwerter

Der bzw. die neuen Dienstleister sollen im Laufe des kommenden Jahres feststehen.