

Neuland für den ZÖPNV Süd

Mit dem Einsatz dieser neuen Fahrzeugtechnologie beschreitet der ZÖPNV Süd Neuland. Als eines der ersten Projekte dieser Art in der Bundesrepublik wird ein Streckennetz von ca. 240 km in Rheinland-Pfalz schrittweise von Diesel- auf Elektro-Traktion umgestellt. Hinzu kommt noch die Strecke Dillingen – Niedaltdorf im Saarland.

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 (Elektrifizierung der Bahnhöfe Landau, Winden, Pirmasens Nord, Kusel und Lauterecken).

Ergänzend zu diesen Anlagen werden zudem zwei kurze Streckenabschnitte konventionell elektrifiziert, nämlich zwischen Einöd und Zweibrücken (im Zuge der Reaktivierung der Schienenstrecke Homburg – Zweibrücken ab 12/2028) sowie zwischen dem Bahnhof Pirmasens Nord und dem Fehrbacher Tunnel, kurz vor dem Pirmasenser Hauptbahnhof, da dieser Streckenabschnitt mit ca. drei Prozent Steigung für Eisenbahnverhältnisse sehr steil ist.

Verbesserungen im Alsenztal

Im Los 2, das außer den Regional-Expresszügen der vlexx GmbH die SPNV-Leistungen zwischen Kaiserslautern, Bad Kreuznach und Bingen sowie die saisonalen Angebote ins Zellertal und südwestpfälzische Wieslautertal umfasst, kommen seit Sommer 2024 schrittweise redesignede Dieseltriebwagen der Baureihe 642 zum Einsatz. Diese werden sowohl innen als auch außen einem Refresh unterzogen und an moderne Standards hinsichtlich des Fahrgastkomforts angepasst. So wird es beispielsweise eine verbesserte Fahrgastinformation auf Basis von Echtzeitdaten oder WLAN in den Fahrzeugen geben. Das Re-Design dieser Züge wird vsl. im Sommer 2025 abgeschlossen sein.

Die Aufteilung des Vergabeverfahrens Pfalznetz in zwei Lose hatte einen planerischen Hintergrund. So soll die Alsenztalbahn zwischen Kaiserslautern, Bad Kreuznach und Bingen zusammen mit anderen Strecken entlang der Nahe und in Rheinhessen als neues Netz ausgeschrieben werden. Somit können dann ab Juni 2037 durch Flügel und Kuppeln von Zügen in Bad Münster am Stein umsteigefreie Verbindungen zwischen Kaiserslautern und Frankfurt ermöglicht werden.



VT 642 (refreshed),
Nahebrücke
Bad Münster am Stein-
Ebernburg



ZÖPNV NEWS

**Aktuelles zur
Mobilität im südlichen
Rheinland-Pfalz**



Ausgabe **03-2024**

Mehr Fahrkomfort, mehr Klimaschutz!

Ab Dezember 2025 startet auf den Bahnstrecken der Süd- und Westpfalz die schrittweise Umstellung von Diesel- auf neue elektrische Akku-Hybridzüge – für mehr klimafreundliche Mobilität in der Region.

Am 25.11.2021 erfolgte die Zuschlagserteilung nach der Ausschreibung der Betriebsleistungen auf der Schiene im sogenannten „Pfalznetz“. Im Rahmen dieses Vergabeverfahrens hat der ZÖPNV Süd zusammen mit den Partnern im Saarland und Baden-Württemberg in zwei Losen die Betriebsleistungen auf zahlreichen west- und südpfälzischen Bahnstrecken und den weiterführenden Strecken ins Saarland und nach Karlsruhe neu vergeben.

Beide Lose werden auch künftig von der DB Regio AG betrieben. Im Mittelpunkt dieser Ausschreibung stand das Thema „Klimaschutz“. Denn alle Strecken im Los 1 werden schrittweise ab Dezember 2025 von Diesel- auf Elektrozüge umgestellt. Ab diesem Zeitpunkt

Das Wichtigste kurz & knapp:

- Klimafreundliche Mobilität durch Umstellung von Diesel- auf Akku-Hybridzüge
- Bau der Ladeinfrastruktur für 240 km Streckennetz als besondere Herausforderung
- zum Imagefilm des Pfalznetzes geht es direkt über diesen QR-Code



werden der Regionalexpress und die Regionalbahn zwischen Neustadt/Weinstr., Landau und Karlsruhe sowie die Regionalbahnverbindung zwischen Saarbrücken, Zweibrücken und Pirmasens mit den neuen Akkuzügen ausgestattet (letzte Strecke vsl. ab Frühjahr 2026). Die weiteren Strecken folgen dann schrittweise zum Dezember 2026 (Kaiserslautern – Pirmasens, Kaiserslautern – Lauterecken, Kaiserslautern – Kusel, bzw. im Dezember 2028 (Landau – Pirmasens) und Dezember 2029 (Winden – Bad Bergzabern).

Die neuen Elektrofahrzeuge überwinden Streckenabschnitte ohne Oberleitung mittels Batterien und beziehen bei einer vorhandenen Streckenelektrifizierung ihre Energie mittels Stromabnehmer aus dem Fahrdraht. Damit können jährlich bis zu 6 Millionen Liter Dieseldieselkraftstoff eingespart werden. Durch den ausschließlichen Betrieb dieses Netzes mit Ökostrom kann dieser fast klimaneutral erfolgen. Ein großer Schritt für den Umweltschutz.

Zum Einsatz werden 44 sogenannte BEMU-Züge (Akku- und Oberleitungs-hybridfahrzeuge) der Firma Stadler kommen. Diese Fahrzeuge sind auf dem neuesten Stand der Technik in puncto Komfort und bieten u. a. WLAN, Steckdosen 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 sowie eine barrierefreie Toilette erleichtern den Reisenden die Fahrt.

Gegenüber den heute eingesetzten Dieselfahrzeugen bieten die neuen Akkuzüge 172 Sitzplätze und damit ca. 30 bis 60 zusätzliche Sitzplätze, um auf einen weiteren Fahrgastzuwachs in der Zukunft vorbereitet zu sein. Das heutige Fahrplanangebot wird im Wesentlichen beibehalten und in Einzellagen verbessert werden. Der neue Verkehrsvertrag wird eine Laufzeit von Dezember 2025 bis Dezember 2040 haben.

Umsetzung erfolgt schrittweise

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

*Bequeme Sitze mit Steckdosen
sowie kleine Tische sorgen für ein
angenehmes Reiseerlebnis*



*Loungebereich für
kleinere Reisegruppen*



Innenraum



*Großzügiger Mehrzweckraum
mit viel Platz für Fahrräder*

