

Verbandsversammlung

34. Sitzung

in Koblenz im Gebäude des Landesbetriebes Mobilität
am 09. Dezember 2009 um 10:00 Uhr im großen
Sitzungssaal (Raum 401)

**Zweckverband
SchienenPersonenNahVerkehr
Rheinland-Pfalz Nord**

Friedrich-Ebert-Ring 14-20
56068 Koblenz

Telefon 02 61 230 29 17-00

Telefax 02 61 230 29 17-20

E-Mail info@spnv-nord.de

Internet www.spnv-nord.de

4.12.09

Bankverbindung

Konto 82 68 26

BLZ 577 513 10

IBAN DE46 5775 1310 0000

8268 26

Bank Kreissparkasse Ahnweiler

Tagesordnung

A) Öffentlicher Teil

1. Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 33. Sitzung der
Verbandsversammlung am 09. Juni 2009 in Koblenz
2. Bericht des Rechnungsprüfungsamtes über den Haushalt 2008 – Entlastung
des Verbandsvorstehers, seines Vertreters und des Verbandsdirektors
3. Beschluss über die Feststellung der Eröffnungsbilanz des SPNV-Nord zum
01.01.2009
4. Haushalt 2010
5. RegioLinien-Konzept: Beschluss über künftige Funktionen und Qualitäten
6. Rahmenkonzept „SPNV-Freizeitverkehre“
7. Betriebsaufnahmen nach Wettbewerbsverfahren; Stand der Vorbereitungen
 - Mosel-RB (Koblenz – Trier – Perl)
 - Hunsrückbahn (Boppard – Emmelshausen)
 - Rhein-Sieg-Express (Aachen – Köln – Siegen)
 - Rheingaubahn (Frankfurt – Wiesbaden – Koblenz – Neuwied)
8. Servicepersonal an Bahnhöfen – Lösungsansatz für Remagen
9. Machbarkeitsstudien für Bahnhofprojekte – Anpassung des Zuschusses zu
den Planungskosten
10. Dampfspektakel 2010, Zusammenarbeit mit dem VDMT (Verband deutscher
Museums- und Touristikbahnen)
11. Verschiedenes

Bearbeitung: Jürgen Heizmann (-27)

B) Nichtöffentlicher Teil

1. Genehmigung der Niederschrift über den nichtöffentlichen Teil der 33. Sitzung der Verbandsversammlung am 09. Juni 2009 in Koblenz
2. RE 9 – Vertragliche Regelung für das Jahr 2010
3. Stand der Vorbereitungen diverser SPNV-Wettbewerbsverfahren
4. Wettbewerbliche Vergabe von Vertriebsleistungen (Grundsatzentscheidung)
5. Vertragsharmonisierungen bei grenzüberschreitenden SPNV-Linien nach NRW
6. Personalsituation in der Geschäftsstelle des SPNV-Nord
7. Verschiedenes

A) Öffentlicher Teil

TOP 1 Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 33. Sitzung der Verbandsversammlung am 09. Juni 2009 in Koblenz

Die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 33. Sitzung der Verbandsversammlung ist Ihnen mit Schreiben vom 24. Juni 2009 zugesandt worden; sie ist den Unterlagen nochmals beigefügt. Anmerkungen zur Niederschrift sind nicht eingegangen.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung genehmigt die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 33. Sitzung der Verbandsversammlung am 09. Juni 2009 in Koblenz.

TOP 2 Bericht des Rechnungsprüfungsamtes über den Haushalt 2008 - Entlastung des Verbandsvorstehers, seines Vertreters und des Verbandsdirektors

Das Rechnungsergebnis des Haushaltsjahres 2008 wurde am 27.10.2009 festgestellt.

Der Verwaltungshaushalt schließt mit 137.493.910,16 EUR in Einnahmen und Ausgaben sowie der Vermögenshaushalt mit 5.255,26 EUR ausgeglichen ab. Das Gesamtvolumen wurde auf 137.499.165,42 EUR festgestellt.

Die rechnerische Prüfung der Jahresrechnung 2008 des SPNV-Nord führte zu dem Ergebnis, dass

- Der Haushaltsplan eingehalten wurde,
- Die einzelnen Rechnungsbeträge sachlich und rechnerisch vorschriftsmäßig begründet und belegt waren und die Jahresrechnung ordnungsgemäß aufgestellt wurde,
- Bei den Einnahmen und Ausgaben die gesetzlichen und sonstigen Vorschriften Beachtung fanden,
- Die Verwaltung des Zweckverbandes nach den Grundsätzen der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit handelte.

Die Prüfbemerkungen des Schlussberichtes sind für die einzelnen Sachverhalte von Bedeutung. Sie stehen dem Verfahren gemäß § 114 GemO i. V. m. § 6 der Verbandsordnung nicht entgegen. Der Prüfbericht ist als Anlage beigefügt.

Unter den vorstehenden Bedingungen hat das Rechnungs- und Gemeindeprüfungsamt der Kreisverwaltung Ahrweiler keine Bedenken, dem Verbandsvorsteher, seinem Stellvertreter sowie dem Verbandsdirektor nach § 114 GemO i. V. m. § 6 Abs. 1 Ziffer 6 der Verbandsordnung die Entlastung zu erteilen.

Beschlussvorschlag

Die Jahresrechnung 2008 wird von der Verbandsversammlung beschlossen und dem Verbandsvorsteher Landrat Bertram Fleck, dem stellvertretenden Verbandsvorsteher Oberbürgermeister Dr. Eberhard Schulte-Wissermann sowie dem Verbandsdirektor Dr. Thomas Geyer für das Haushaltsjahr 2008 Entlastung erteilt.

TOP 3 Beschluss über die Feststellung der Eröffnungsbilanz des SPNV-Nord zum 01.01.2009

Die Eröffnungsbilanz zum 01.01.2009 wurde entsprechend des Landesgesetzes zur Einführung der kommunalen Doppik aufgestellt. Die Bilanzsumme beläuft sich auf 7.960.000 EUR.

Die Bilanz beinhaltet Rückstellungen von etwa 8,0 Mio. EUR zum Ausgleich von Verbindlichkeiten aus Verkehrsverträgen, die erst nach Erbringung der Verkehrsleistungen abgerechnet und deren Höhe nur aus den Erfahrungen der Vorjahre abgeschätzt werden kann.

Den Rückstellungen werden die Kassenmittel in Höhe von etwa 2,2 Mio. EUR sowie Forderungen gegenüber dem Land in Höhe von etwa 5,8 Mio. EUR entgegengestellt.

Verbindlichkeiten gegenüber Dritten bestehen nicht. Drohende Verbindlichkeiten aus der Abrechnung von Verkehrsverträgen sind als Rückstellungen ausgewiesen. Forderungen aus Verkehrsverträgen bestehen ebenfalls nicht, in der Regel kommt es durch die Ausgestaltung der Verträge zu Nachzahlungen.

Der SPNV-Nord besitzt kein Anlagevermögen. Dasselbe gilt für das Eigenkapital.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung beschließt die vorliegende Eröffnungsbilanz des SPNV-Nord zum 01.01.2009

TOP 4 Haushalt 2010

Haushaltssatzung und Haushaltsplan des SPNV-Nord für das Jahr 2010 wurden nach den Regeln der kommunalen Doppik erstellt.

Der Ergebnishaushalt schließt in den Erträgen und Aufwendungen ausgeglichen mit 140.029.220,00 EUR sowie der Finanzhaushalt in Einzahlungen und Auszahlungen mit 141.459.220,00 EUR ausgeglichen ab.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung beschließt die vorliegende Haushaltssatzung für das Jahr 2010.

TOP 5 **Regiolinien-Konzept: Beschluss über künftige Funktionen und Qualitäten**

Der SPNV-Nord hat auf Grundlage des Beschlusses der 33. Verbandsversammlung nach vorheriger Preisanfrage ein Planungsbüro mit der Überarbeitung der RegioLinien-Konzeption beauftragt. Seit Juli 2009 ist Herr Büsch vom Planungsbüro planmobil in Kassel mit der Aufgabe beschäftigt. Die Überarbeitung der RegioLinien-Konzeption teilt sich in vier Arbeitsschritte, von denen die Ergebnisse der Arbeitsschritte 1 und 2 in dem in der Anlage beigefügten Dokument dargestellt sind.

Die bisherigen Arbeiten des Gutachters wurden von einer projektbegleitenden Arbeitsgruppe mitgestaltet, der neben den Mitgliedern des Zweckverbandes auch die Geschäftsführer der beiden Verbände VRM und VRT angehören. Diese Arbeitsgruppe hat zweimal getagt und die dort bereits vorliegenden Zwischenergebnisse des Gutachters eingehend diskutiert.

Arbeitsschritt 1: Bestandsbewertung

Erfolgskontrolle der ursprünglichen RegioLinien-Konzeption; Umsetzung der Maßnahmen, Qualität (Taktlichten, Fahrzeiten, etc.) und Nachfrage der RegioLinien

Die AK-Mitglieder stimmten überein, dass die Umsetzung der bisherigen RegioLinien-Konzeption stark verwässert ist und keine einheitlichen Standards z. B. zur Produktprofilierung, zu den Anforderungen an die Haltestellen- und Fahrzeugausstattung, an das Marketing und an das Bedienungsangebot im derzeitigen RegioLinien-Netz erkennbar sind. Wichtig sind bei der Überplanung der RegioLinien-Konzeption folgende Aspekte:

1. Es soll ein Gesamtkonzept erstellt werden, dass sämtliche Verkehre in einem Korridor gemeinsam betrachtet.
2. Die RegioLinien sollen eine Verbindungsfunktion übernehmen mit einheitlichen und möglichst direkten Linienwegen.
3. Die RegioLinien sollen verstärkt als Premium-Produkt im ÖPNV verstanden und ausgestaltet werden (entsprechende Produktprofilierung).
4. Die Anforderungen an die Produktprofilierung dieser Linien müssen unabhängig von der Finanzierungsform der Verkehre umgesetzt werden.
5. Neben reinen Linienverkehren können auch bedarfsgesteuerte Bedienungsformen Bestandteil von RegioLinien sein.
6. Bereits existierende Produkte wie z. B. die „RegioRadler“ sollen nur dann in das RegioLinien-Konzept aufgenommen werden, wenn sie auch die Anforderungen an das RegioLinien-Netz erfüllen.
7. Die verkehrlichen Funktionen der RegioLinien sollen mit eindeutigen Kriterien beschrieben werden, um unterschiedliche Auslegungen in einzelnen Verkehrsräumen (z. B. mit dem Kriterium „Schließung von Netzlücken“) künftig zu vermeiden.

Arbeitsschritt 2: Diskussion und Fortentwicklung der Funktionsbestimmung der RegioLinien

Grundlage der bisherigen Konzeption war ein in der Verbandsversammlung des SPNV-Nord beschlossener Katalog von spezifischen Funktionen, die von einer RegioLinie zu erfüllen sind.

Diese Funktionen wurden vor dem Hintergrund der Bestandsbewertung in der projektbegleitenden Arbeitsgruppe diskutiert, überprüft und weiterentwickelt. Des Weiteren wurden quantitative und qualitative Standards diskutiert, die die künftigen RegioLinien zu erfüllen haben (Produktprofilierung).

Zu den Arbeitsschritten 1 und 2 siehe auch die Anlage zu diesem TOP.

Arbeitsschritt 3: Konzeption "RegioLinien 2015"

Auf der Grundlage von Arbeitsschritt 2 soll im Anschluss eine neue Gesamtkonzeption aufgestellt werden. Die Linienvorschläge enthalten mindestens folgende Angaben:

- Linienverlauf, Bedienungsform, Anzahl der Fahrtenpaare (nach Verkehrstagen), Takt, Nwkm/a
- die für die Linie prognostizierte Nachfrage in Personenkilometern, basierend auf einer vereinfachten Potenzialanalyse
- Grobabschätzung des voraussichtlichen Zuschussbedarfes (= Saldo aus Produktionskosten und Erlösen)

Anschließend erfolgt eine wirtschaftliche Bewertung der Gesamtkonzeption.

Arbeitsschritt 4: Vorschläge zur schrittweisen Umsetzung der Konzeption "RegioLinien 2015"

Im Anschluss sind zu den einzelnen Linien konkrete Verfahrensvorschläge zur Umsetzung des Konzeptes auch unter Einbeziehung der Möglichkeiten der Bündelung mit anderen Buslinien zu machen. Dabei sind u.a. auch die bestehenden Konzessionsverhältnisse zu berücksichtigen.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt die Bestandsbewertung zur bisherigen RegioLinien-Konzeption zustimmend zur Kenntnis. Weiter beschließt sie die dargestellten Funktionskriterien und Qualitätsstandards und beauftragt die Geschäftsstelle, gemeinsam mit dem Planungsbüro planmobil und der AG die Arbeitsschritte 3 und 4 einzuleiten.

TOP 6 Rahmenkonzept „SPNV-Freizeitverkehre“

Neben seinen Kernaufgaben bezüglich der Bestellung von SPNV-Verkehren und RegioLinien unterstützt der Zweckverband seit vielen Jahren auch das Angebot von speziellen SPNV-Angeboten im Freizeitverkehr. Dafür sind im Haushalt des Zweckverbandes aktuell 400.000,00 EUR vorgesehen. Mit diesen Mitteln werden Anbieter von Freizeitverkehren unterstützt, die saisonal auf Strecken angeboten werden, die nicht mehr vom regulären SPNV bedient werden. Derzeit sind dies Leistungen auf folgenden Strecken:

1. Eifelquerbahn zwischen Gerolstein und Kaisersesch
2. Kasbachtalbahn zwischen Linz und Kallenborn
3. Brohltalbahn zwischen Brohl und Engeln

Über diese bislang geförderten Projekte hinaus gibt es eine Reihe von weiteren aktuell vorgeschlagenen, teilweise aber auch noch in Diskussion befindlichen Freizeitverkehren. Dazu gehören folgende Projekte:

1. Strecke zwischen Bitburg-Erdorf und Bitburg
2. Die Verlängerung der Eifelquerbahn über Gerolstein hinaus bis Prüm
3. Die Brexbachtalbahn zwischen Engers und Siershahn
4. Die Aartalbahn zwischen Diez und Zollhaus und
5. Die Hochwaldbahn zwischen Büchenbeuren und Hermeskeil

Teilweise liegen für diese Projekte beim Zweckverband bereits konkrete Anfragen hinsichtlich einer finanziellen Unterstützung vor. Vor dem Hintergrund dieser absehbaren Entwicklungen ist es sinnvoll, dass sich der Zweckverband grundsätzliche Gedanken über die weitere Entwicklung dieses Tätigkeitsfeldes macht. Dazu wäre zum einen erforderlich, sich Gedanken über das künftig zur Verfügung stehende finanzielle Budget zu machen. Darüber hinaus wäre es erforderlich, gewisse konzeptionelle Spielregeln zu entwickeln, auf deren Grundlage künftige Entscheidungen über die Bezuschussung derartiger Verkehre zu treffen sind. Dazu gehört auch, dass objektive und nachvollziehbare Bewertungskriterien entwickelt werden, auf deren Grundlage die einzelnen Projekte verglichen werden können.

Denkbar wäre auch, die weitere Entwicklung auf der Grundlage eines Kreativ-Wettbewerbs vorzunehmen, dem sich die verschiedenen Akteure unterwerfen.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung beschließt, im Jahre 2010 ein Gesamtkonzept zur Entwicklung der SPNV-Freizeitverkehre zu entwickeln. Die Geschäftsstelle wird dazu beauftragt, einen entsprechenden Vorschlag zur Vorgehensweise zu erarbeiten. Über diesen Vorschlag soll in der nächsten Sitzung beraten werden.

TOP 7 Betriebsaufnahmen nach Wettbewerbsverfahren; Stand der Vorbereitungen

Auf der Grundlage von Vergabeverfahren kommt es im Dezember diesen und des nächsten Jahres zu entsprechenden Betriebsaufnahmen. Nachfolgend wird die Verbandsversammlung über den aktuellen Stand der jeweiligen Vorbereitungen bzw. auch über Änderungen in den zeitlichen Abläufen informiert;

- Mosel-RB (Koblenz – Trier – Perl)

Als Ergebnis einer europaweiten Ausschreibung der Regionalbahn-Leistungen auf der Mosel- und Obermoselstrecke zwischen Koblenz, Trier und Perl im offenen Verfahren hat die DB Regio AG auf Grundlage eines Beschlusses der Verbandsversammlung im Juli 2007 den Zuschlag erhalten.

Die Betriebsaufnahme der für die Dauer von 15 Jahren gemeinsam vom SPNV-Nord und dem saarländischen Ministerium für Wirtschaft und Arbeit ausgeschriebenen SPNV-Leistungen mit einem Volumen von rund 2,4 Mio. Zug-km pro Jahr ist für den Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2009 vertraglich vereinbart.

Wesentlicher Bestandteil des Angebots von DB Regio ist der Einsatz von neuen Elektrotriebwagen (Typ Talent 2 der Fa. Bombardier) ab dem Betriebsstart. Die mit neuen Fahrzeugen betriebenen Regionalbahn-Leistungen auf der Mosel- und Obermoselstrecke sollen unter der Produktmarke „Moseltalbahn“ vermarktet werden.

Im September 2009 sind Betreiber und Aufgabenträger plötzlich vom Hersteller darüber informiert worden, dass die neuen Fahrzeuge in Folge von Verzögerungen im Zulassungsverfahren wider Erwarten nicht fristgerecht bereitgestellt werden können.

Von daher haben sich die Aufgabenträger mit DB Regio darauf verständigt, die offizielle Betriebsaufnahme der Moseltalbahn mit den neuen Fahrzeugen um ein halbes Jahr bis zum kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2010 zu verschieben. Unberührt davon bleiben die vorgesehenen Verbesserungen im Fahrplan sowie Regelungen zur Qualitätsverbesserung.

Bis zum Einsatz der neuen Moseltalbahn-Fahrzeuge ab Juni nächsten Jahres müssen die Regionalbahn-Leistungen auf der Mosel- und Obermoselstrecke mit herkömmlichen Nahverkehrsfahrzeugen erbracht werden, die zumindest die Anforderungen im Hinblick auf den verbesserten Fahrplan und die zu leistenden Platzkapazitäten erfüllen müssen.

Was die Darstellung gegenüber der Presse und Öffentlichkeit anbelangt, haben sich die Aufgabenträger mit DB Regio darauf verständigt, erst mit dem Einsatz der neuen Fahrzeuge im Juni 2010 die Einführung der Produktmarke Moseltalbahn zu kommunizieren. Vorsorglich ist Ende Oktober 2009 eine Pressemitteilung veröffentlicht worden, in der die verzögerte Betriebsaufnahme der Moseltalbahn und deren Auswirkungen vermittelt wird.

- Hunsrückbahn (Boppard – Emmelshausen)

Als Ergebnis des Vergabeverfahrens für die SPNV-Leistungen zwischen Boppard und Emmelshausen (Hunsrückbahn) ist der Rhenus Veniro GmbH & Co. KG auf Basis eines Beschlusses der Verbandsversammlung von Dezember 2007 der Zuschlag erteilt worden.

Die Übergabe des Betriebes auf der Hunsrückbahn vom bisherigen Betreiber DB Regio auf Rhenus Veniro ist ab dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2009 für die Dauer von 20 Jahren vertraglich vereinbart, wobei sich das Leistungsvolumen auf rund 160.000

Zug-km pro Jahr beläuft und das neue Angebot unter der Produktmarke „Hunsrückbahn“ vermarktet wird.

Neben Verbesserungen im Fahrplan und Service besteht die entscheidende Veränderung darin, dass gemäß des Angebots von Rhenus Veniro ab der Betriebsaufnahme auf der Hunsrückbahn neue Diesellokomotiven (Typ RS 1 der Fa. Stadler) zum Einsatz vorgesehen sind, die den speziellen Anforderungen der Steilstrecke entsprechend ausgerüstet sind.

Nach dem derzeitigen Stand ist die Fahrzeugproduktion weitgehend abgeschlossen und das Zulassungsverfahren im Gange. Anfang November 2009 haben Rhenus Veniro und der SPNV-Nord jedoch vom Hersteller erfahren, dass es beim Zulassungsverfahren von Seiten des Eisenbahnbundesamtes als verantwortlicher Behörde Probleme in der zeitlichen Abwicklung der Zulassung gibt, die im schlimmsten Fall zur Folge hätten, dass die neuen Fahrzeuge nicht fristgerecht ab dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2009 zum Start des neuen Betreibers der Hunsrückbahn eingesetzt werden könnten. In der Sitzung wird diesbezüglich der dann aktuelle Stand mündlich vorgetragen.

Von daher muss Rhenus Veniro für einen solchen Fall vorsorglich Ersatzkonzepte für den übergangsweisen Einsatz von anderen steilstreckentauglichen Diesellokomotiven oder Bussen entwickeln und mit dem SPNV-Nord abstimmen.

Im Zusammenhang mit der Übernahme der SPNV-Leistungen auf der Hunsrückbahn wird von Rhenus Veniro ein Betriebswerk in Boppard zur Wartung und Reinigung der neuen Fahrzeuge errichtet, das nach dem aktuellem Stand bis zur Betriebsaufnahme weitgehend fertig gestellt sein soll.

- Rhein-Sieg-Express (Aachen – Köln – Siegen)

Als Ergebnis einer europaweiten Ausschreibung der Regionalexpress-Leistungen zwischen Aachen, Köln und Siegen (Rhein-Sieg-Express) im offenen Verfahren hat die DB Heidekrautbahn GmbH, ein 100%iges Tochterunternehmen der DB Regio AG, den Zuschlag erhalten, wobei die Vergabeentscheidung auf Grundlage eines Beschlusses der Verbandsversammlung von April 2008 sowie entsprechender Gremienbeschlüsse der Zweckverbände Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und Rheinland (NVR) erfolgt ist.

Die DB Heidekrautbahn GmbH ist im Dezember 2008 in DB Regio Rheinland GmbH umbenannt worden und hat den Firmensitz von Potsdam nach Köln verlegt.

Die Betriebsaufnahme der für die Dauer von 15 Jahren gemeinsam mit den Partnern aus NRW ausgeschriebenen SPNV-Leistungen mit einem Volumen von rund 2 Mio. Zug-km pro Jahr ist für den Fahrplanwechsel im Dezember 2010 vertraglich vereinbart.

Bei der Einführung des neuen Rhein-Sieg-Express besteht die wichtigste Verbesserung darin, dass die DB den Einsatz neuer Elektrolokomotiven (sog. Talent 2 der Fa. Bombardier) sowie eines Lok-Wagen-Zuges mit neuen Doppelstockwagen zugesichert hat.

Im Sinne einer frühzeitigen Organisation der Betriebsaufnahme des neuen Rhein-Sieg-Express erfolgen bereits seit Mitte 2008 regelmäßige Abstimmungen der beteiligten Aufgabenträger NVR, NWL und SPNV-Nord mit den Partnern von der DB im Rahmen von Steuerungs- und Arbeitskreis-Sitzungen.

Nach dem derzeitigen Stand wird bei den Vorbereitungen der Zeitplan bisher eingehalten.

- Rheingaubahn (Frankfurt – Wiesbaden – Koblenz – Neuwied)

Als Ergebnis einer europaweiten Ausschreibung der SPNV-Leistungen auf der rechten Rheinstrecke zwischen Frankfurt am Main, Wiesbaden und Koblenz im offenen Verfahren hat die VIAS GmbH, an der die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main GmbH und die Rurtalbahn GmbH zu jeweils 50% beteiligt sind, auf Grundlage eines Beschlusses der Verbandsversammlung von April 2008 und eines Beschlusses der hessischen Partner von der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV) den Zuschlag erhalten.

Die Übergabe des Betriebes auf der vom RMV und SPNV-Nord gemeinsam ausgeschrieben Linie vom bisherigen Betreiber DB Regio auf VIAS ist ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2010 für die Dauer von 15 Jahren vertraglich vereinbart, wobei sich das Leistungsvolumen auf rund 2,1 Mio. Zug-km pro Jahr beläuft und nach neuestem Stand unter der Produktmarke „Rhein-Taunus-Bahn“ vermarktet werden soll.

Nach erfolgter Vergabe musste jedoch die verkehrliche Konzeption modifiziert werden, Das der Ausschreibung zugrunde liegende Konzept sah zur Einbindung des neuen Haltepunktes Koblenz Stadtmitte vor, dass die Rheingaubahn über den Hauptbahnhof hinaus bis Koblenz-Lützel geführt werden und dort in einer neu zu bauenden Wendeanlage enden sollte.

Leider stellte sich erst nach dem Verfahren heraus, dass sich der Infrastrukturbetreiber (DB Netz AG) aus betrieblichen Gründen (Kapazität und Leistungsfähigkeit der Hauptstrecke) weigerte, die erforderliche Infrastrukturanpassung vorzunehmen. In der Folge wurde in der letzten Sitzung der Verbandsversammlung im Zuge der Änderungen an der Konzeption Rheinland-Pfalz-Takt 2015 bereits beschlossen, die Linie bis Neuwied zu verlängern.

Derzeit finden nunmehr Verhandlungen mit dem Vertragspartnern statt, welche vertraglichen Anpassungen in Folge dieser Änderung erforderlich sind. So muss z.B. die Fahrzeugkonzeption modifiziert werden, was zu einer Umbestellung beim Fahrzeughersteller führt (2 sog. "Dreiteiler" werden durch "Vierteiler" ersetzt). Im Ergebnis wird dies zu einer geringfügigen Änderung des Zuschusssatzes führen.

Neben einer deutlichen Optimierung des Fahrplans einschließlich einer Verlängerung der ausgeschrieben Linie von Koblenz Hbf über den neuen Haltepunkt Koblenz-Stadtmitte bis nach Neuwied und wesentlichen Verbesserungen beim Service, die insbesondere im 100%igen Einsatz von Zugbegleitern bestehen, liegt eine wesentliche Veränderung nach der Betriebsaufnahme darin, dass VIAS den Einsatz neuer Elektrotriebwagen (Typ Flirt der Fa. Stadler) auf der Rhein-Taunus-Bahn angeboten und realisieren wird.

Nach dem aktuellen Stand der bereits seit Mitte 2008 laufenden Vorbereitungen der Betriebsaufnahme sind bisher keine relevanten Verzögerungen aufgetreten.

Als besondere Herausforderung im Vorfeld des Betriebsstarts von VIAS erweist sich für den SPNV-Nord der Umstand, dass die Ausschreibung der SPNV-Leistungen auf Grundlage eines sog. Brutto-Verkehrsvertrages erfolgt ist, da dies bedeutet, dass die Besteller die Erlösverantwortung für die Fahrgeldeinnahmen in ihrem jeweiligen Bereich tragen. Von daher hat der SPNV-Nord frühzeitig damit begonnen, gegenüber den verantwortlichen Akteuren (VRM und DB regio) seine Erlösansprüche zu artikulieren.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstandsbericht zur Vorbereitung der Betriebsaufnahmen nach den Wettbewerbsverfahren zustimmend zur Kenntnis.

TOP 8 Servicepersonal an Bahnhöfen – Lösungsansatz für Remagen

Die Verbandsversammlung hatte sich in ihrer Sitzung am 9. Juni 2009 u. a. mit der Situation der Servicepersonale in Remagen befasst .

Im Ergebnis dieser Beratungen wurde in dieser Sitzung folgender Beschluss gefasst:

"Die Verbandsversammlung sieht in der Bereitstellung von Servicepersonal an den Bahnhöfen einen zentralen Qualitätsaspekt des Schienenpersonalverkehrs, der im Zuge des demographischen Wandels künftig noch zusätzlich an Bedeutung gewinnen wird. Die dauerhafte Sicherung entsprechender Dienstleistungen in Form sog. Servicepoints bzw. sonstiger Servicepersonale ist mindestens in den Hauptbahnhöfen der Oberzentren Koblenz und Trier (Servicepoints) und dem Bahnhof Remagen geboten. Die DB AG Station & Service wird aufgefordert, die dort vorhandenen Einrichtungen zu erhalten.

Sobald erkennbar wird, dass die DB AG beabsichtigt, diese Einrichtungen aufzugeben oder zurück zu bauen, wird die Geschäftsstelle beauftragt, mit den Verantwortlichen Verhandlungen aufzunehmen und in diesen Verhandlungen zu klären, unter welchen Bedingungen ein Weiterbetrieb der Serviceeinrichtungen möglich wäre. Eine endgültige Entscheidung über ein mögliches finanzielles Engagement des Zweckverbandes zur Aufrechterhaltung der Serviceangebote an Bahnhöfen wird dann im Einzelfall getroffen."

In einem Schreiben des Zweckverbandes an die Regionalleitung von DB Station & Service wurde deutlich gemacht, dass der Zweckverband mit der bisherigen Position von DB Station & Service hinsichtlich der Servicepersonale in Remagen sehr unzufrieden sei. Der Zweckverband sei bereit, sich an den Kosten für Servicepersonale auch zu beteiligen; Voraussetzung dafür sei aber unbedingt auch ein Eigenbeitrag von DB Station & Service.

DB AG Station & Service macht nunmehr vor dem Hintergrund der jüngsten Initiative des Zweckverbandes folgenden Vorschlag:

Remagen wird künftig Standort eines mobilen Serviceteams, das von dort auch bei Bedarf Serviceleistungen an anderen, in der Nähe liegenden Bahnhöfen erbringt. Vom Grundsatz her wird damit aber eine umfassende Besetzung des Bahnhofes Remagen mit Servicepersonal gewährleistet. Die Besetzzeiten gehen von 5.30 h bis 22.30 h an allen Tagen in der Woche. Die einzige Einschränkung besteht darin, dass punktuell auch mit Abwesenheitszeiten gerechnet werden muss, und zwar immer dann, wenn ein Mitarbeiter eine entsprechende Serviceleistung an anderen Bahnhöfen erbringen muss.

DB Station & Service wäre bereit, dieses Konzept zu realisieren, wenn sich der Zweckverband in einer Größenordnung von 30.000 EUR daran beteiligen würde.

Bewertung:

Gemessen an den bisherigen Angeboten von Station und Service für die zukünftige Besetzung von Remagen mit Servicepersonalen ist der nunmehr vorliegende Vorschlag deutlich besser. Die Einschränkung, dass es von Fall zu Fall zu Abwesenheitszeiten kommen kann, kann akzeptiert werden. Nach vorheriger Anmeldung wird in jedem Fall Personal für Hilfestellungen zu Verfügung stehen. Auch der geforderte finanzielle Beitrag ist ebenfalls gemessen an den bisherigen Vorstellungen von Station & Service als angemessen zu betrachten.

Vor diesem Hintergrund erfolgt folgender Beschlussvorschlag:

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung beschließt: Dem Angebot der DB Station & Service AG zur Einrichtung eines künftigen Standortes eines mobilen Serviceteams, das von dort auch bei Bedarf Serviceleistungen an anderen, in der Nähe liegenden Bahnhöfen erbringt, wird zugestimmt. Die Verbandsversammlung beschließt weiterhin, dass sich der Zweckverband SPNV-Nord für die kommenden Jahre zur Realisierung des Konzeptes in einer Größenordnung von ca. 30.000 Euro beteiligt

TOP 9 Machbarkeitsstudien für Bahnprojekte – Anpassung des Zuschusses zu den Planungskosten

Der SPNV-Nord hat auf der Grundlage der Beschlüsse der Verbandsversammlungen vom 4. November 1997 und 1. April 1998 bisher 59 Bahnprojekte mit einer pauschalen Festbetragsfinanzierung in Höhe von 10.000 DM / 5.000 Euro unterstützt. Durch diese erfolgreiche „Anschubfinanzierung“ konnten somit diverse SPNV-Stationen letztendlich erfolgreich attraktiviert werden bzw. befinden sich noch in der Umsetzung.

Wie letztmalig in der Verbandsversammlung am 9. April 2008 dargestellt und beschlossen, gibt es trotz der bisher durchgeführten Modernisierungsmaßnahmen immer noch eine Vielzahl von Bahnhöfen und Haltepunkten, die dringend einer Aufwertung der Verkehrsstation und des Umfeldes bedürfen.

Um auch zukünftig diesen erheblichen Nachholbedarf an den restlichen SPNV-Stationen positiv zu beeinflussen und planerisch zu initiieren (Leistungsphasen I und II der HOAI – Honorarordnung für Architekten und Ingenieure), bedarf es allerdings einer Erhöhung des nicht mehr zeit- und kostengerechten o.g. Pauschalbetrages.

Zum einen haben sich die Rahmenbedingungen insofern geändert, als dass seit 18. August 2009 eine Neufassung der HOAI gilt. Das heißt u.a., dass die Honorarsätze (HOAI-Tafelwerte) für Planungsleistungen um 10% erhöht wurden.

Zum anderen ist es sinnvoll, den genius loci eines Stationsstandortes bei der Höhe der finanziellen Unterstützung zu berücksichtigen. Unterschiedlich komplexe Fragestellungen sollten über eine Flexibilisierung des Zuschusses zu den Planungsleistungen abgedeckt werden, so dass je nach SPNV-Station zwischen 2.500 und 10.000 Euro gewährt werden können.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung beschließt ab dem Stichtag 1. Januar 2010 zum einen eine Erhöhung des bisherigen Zuschusses zu den Machbarkeitsstudien auf max. 10.000 Euro je SPNV-Station und zum anderen eine Flexibilisierung des Planungskostenzuschusses zwischen 2.500 und 10.000 Euro.

TOP 10 Dampfspektakel 2010, Zusammenarbeit mit dem VDMT (Verband deutscher Museums- und Touristikbahnen)

Die Verbandsversammlung wurde bereits in ihrer letzten Sitzung am 9. Juni 2009 über die Planungen zur Durchführung einer großen eisenbahnhistorischen Veranstaltung an Ostern 2010 im Gebiet unseres Zweckverbandes informiert. Anlass dafür sind die im kommenden Jahr anstehenden Feierlichkeiten zum 175 jährigen Geburtstag der Eisenbahn in Deutschland.

Inzwischen wurden die Planungen für diese Großveranstaltung weiter konkretisiert. Insbesondere konnten die Verhandlungen zwischen dem Zweckverband und dem "Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen" (VDMT) über die Durchführung und Finanzierung der Veranstaltung weitgehend abgeschlossen werden, so dass nunmehr der Abschluss konkreter Vereinbarungen über die Verkehre möglich ist.

Für die Durchführung der Verkehrsleistungen gründet der VDMT gemeinsam mit anderen Partnern den "Zweckbetrieb Bahnjubiläum 2010 GmbH" (ZBJ 2010), der Vertragspartner des SPNV-Nord wird.

Im Zuge der Veranstaltung erbringt der ZBJ 2010 für den SPNV-Nord folgende Leistungen:

- Durchführung historischer Sonderzüge zwischen dem 3. und 5. April 2010 auf den Strecken Saarbrücken – Trier – Koblenz, Trier – Gerolstein, Trier – Wellen, Trier – Luxembourg, Saarburg – Cochem und Bullay – Traben-Trarbach,
- Bereitstellung von insgesamt 8 historischen Dampflokomotiven mit dazugehörenden historischen Wagengarnituren,
- Bereitstellung eines historischen Elektrotriebwagens (ET 25) sowie eines historischen Dieseltriebwagens (WUMAG),
- Zu- und Rückführung aller Fahrzeuge,
- Dampfbespannung von IC – Zügen zwischen Koblenz und Trier,
- Ver- und Entsorgung für sämtliche Fahrzeuge,
- Betriebsführung für die gesamte Veranstaltung.

Außerdem wird der ZBJ 2010 am 2. und 6. April in eigener Zuständigkeit weitere Sonderzüge sowie Planzüge des SPNV mit historischem Fahrzeugmaterial fahren.

Bereits ein halbes Jahr vor dem Veranstaltungstermin haben die inzwischen erfolgten Vorankündigungen zu zahlreichen Reaktionen im nationalen und internationalen Raum geführt. An der für den 1.4.2010 in Trier geplanten Eröffnungsveranstaltung wird neben dem rheinland-pfälzischen Verkehrsminister auch der neue Bahnchef Dr. Grube teilnehmen. Am Rande der Veranstaltung wird es eine Vielzahl weiterer Aktivitäten an einzelnen Bahnhöfen entlang der Strecken geben.

Der ZBJ 2010 hat dem SPNV-Nord die oben aufgeführten Leistungen zu einem Festpreis von 339.000 EUR (netto) angeboten. Zur Bewertung der Wirtschaftlichkeit der Veranstaltung für den SPNV-Nord sind diese Kosten folgende Einnahmen gegenzurechnen:

- 100.000 EUR zweckgebundene Sonderzuweisung des Landes,
- 20.000 EUR Finanzierungsbeitrag des Saarlandes,
- 10.000 EUR Finanzierungsbeitrag des VRM (der VRT wird die Veranstaltung mit einem "Naturalbeitrag" unterstützen, indem die Sonderfahrtscheine für die Dampfzüge auch im übrigen SPNV und ÖPNV anerkannt werden und
- 155.000 EUR Fahrgelderlöse und weitere Sponsorenbeiträge (Gegenstand der Vereinbarung wird auch eine Einnahmearteilung zwischen dem ZBJ 2010 und dem SPNV-Nord im Verhältnis 50 : 50; der hier genannte Betrag beruht auf einer konservativen Erlöskalkulation, die wahrscheinlich überschritten wird).

Die Kalkulation weist derzeit eine Unterdeckung von ca. 115.000,- EUR auf, die aus dem Haushalt des SPNV-Nord als eigener Beitrag für diese Veranstaltung auszugleichen wäre. Der Haushaltsentwurf berücksichtigt diese Größenordnung bereits.

Ohnehin wird es im Haushaltsjahr 2010 in Folge von absehbaren Zugausfällen (Sperrung des Nitteler Tunnels auf der Obermoselstrecke) bzw. vertraglichen Minderungen als Konsequenz in Folge des verspäteten Einsatzes der neuen Fahrzeuge der Mosel-RB zu außerplanmäßigen Minderausgaben kommen, die die für die Veranstaltung "Dampfspektakel" aufzuwendenden Mittel um ein Vielfaches übersteigen werden.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht über die Vorbereitungen sowie zur Finanzierung der eisenbahnhistorischen Veranstaltung „Dampfspektakel 2010“ zustimmend zur Kenntnis. Sie ermächtigt die Geschäftsführung, den Verkehrsvertrag mit dem ZBJ 2010 abzuschließen.

TOP II Verschiedenes

...

