

Verbandsversammlung 35. Sitzung

in Koblenz im Gebäude des Landesbetriebes Mobilität
am 21. Mai 2010 um 10.00 Uhr im großen Sitzungssaal
(Raum 401)

Friedrich-Ebert-Ring 14-20
56068 Koblenz

Telefon 02 61 - 30 29 17-00
Telefax 02 61 - 30 29 17-20
E-Mail info@spnv-nord.de
Internet www.spnv-nord.de

6.5.10

Bankverbindung
Konto 82 68 26
BLZ 577 513 10
IBAN DE46 5775 1310 0000
8268 26
Bank Kreissparkasse Ahrweiler

Tagesordnung

A) Öffentlicher Teil

1. Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 34. Sitzung der
Verbandsversammlung am 09. Dezember 2009 in Koblenz
2. Wahl eines stellvertretenden Vorstandsvorstehers
3. Konzept RegioLinien 2015
4. Barrierefreiheit an Bahnhöfen und Haltepunkten
5. Betriebsaufnahmen Hunsrückbahn (Rhenus Veniro) und MoselRB (DB Regio)
6. Reaktivierung von Hunsrück-, Eifelquer- und Aartalbahn; Stand der Vorberei-
tungen
7. Verschiedenes

Bearbeitung: Jürgen Heizmann (-27)

B) Nichtöffentlicher Teil

1. Genehmigung der Niederschrift über den nichtöffentlichen Teil der 34. Sitzung der Verbandsversammlung am 09. Dezember 2009 in Koblenz
2. Mittelfristige Finanzplanung: Finanzierung des Konzeptes Rheinland-Pfalz--Takt
3. Vorbereitung und Stand von Ausschreibungsverfahren
 - a) Kölner-Diesel-Netz
 - b) Dieselnetz Südwest
 - c) RE-Netz Südwest (E-Traktion)
 - d) Eifel – Westerwald – Sieg (EWS)
4. Personalsituation Geschäftsstelle (Sachstand)
5. Dienstreisen des Verbandsdirektor
6. Verschiedenes

A) Öffentlicher Teil

TOP 1 Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 34. Sitzung der Verbandsversammlung am 09. Dezember 2009 in Koblenz

Die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 34. Sitzung der Verbandsversammlung ist Ihnen mit Schreiben vom 09. Februar 2010 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 34. Sitzung der Verbandsversammlung am 09. Dezember 2009 in Koblenz.

14. Dez. 2009


Niederschrift

über die 34. Sitzung der Verbandsversammlung des
Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord
am 09. Dezember 2009 in Koblenz

Beginn: 10:00 Uhr
Ende: 12:00 Uhr

Teilnehmer: siehe beigefügte Teilnehmerliste

Der Vorstandsvorsteher des SPNV-Nord, Herr Landrat Fleck, begrüßt die Mitglieder der Verbandsversammlung. Er stellt fest, dass form- und fristgerecht eingeladen wurde und die Verbandsversammlung beschlussfähig sei.


Bearbeitung:
Dr.-Ing. Thomas Geyer

Bedenken oder Anregungen zur Tagesordnung wurden nicht geäußert, so dass wie in der Einladung vorgesehen verfahren werden konnte.

A) Öffentlicher Teil

TOP 1 Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 33. Sitzung der Verbandsversammlung am 9. Juni 2009 in Koblenz

Der Vorsitzende stellt fest, dass zu der bereits versandten Niederschrift keine Einwände vorgetragen wurden. Daraufhin wurde folgender Beschluss einstimmig gefasst:

Die Verbandsversammlung genehmigt die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 33. Sitzung der Verbandsversammlung vom 9. Juni 2009 in Koblenz.

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

Der Vorsitzende verweist auf die Vorlage und bedankt sich beim Rechnungsprüfungsamt der Kreisverwaltung Ahrweiler für die dort geleistete Arbeit.

Nach Klärung einzelner Detailfragen durch die Geschäftsstelle, u. a. zur Problematik der Verwendung von Excel-Tabellen, stellte Landrat Dr. Saftig den Antrag auf Entlastung. Die Verbandsversammlung beschloss sodann bei Enthaltung der Betroffenen ansonsten einstimmig wie folgt:

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

Der Vorsitzende erläutert zur Einführung den Hintergrund dafür, dass die Eröffnungsbilanz des Zweckverbandes auf den ersten Blick überaus überschaubar wirkt. Letzteres liege insbesondere daran, dass der Zweckverband selbst über keinerlei Anlagevermögen verfügt, da die hier üblich relevanten Ausstattungen vollständig vom LBM zur Verfügung gestellt werden.

Weitere Fragen zur Eröffnungsbilanz bestanden nicht.

Die Verbandsversammlung beschloss wie folgt:

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

TOP 4 Haushalt 2010

Der Vorsitzende weist zur Einführung darauf hin, dass der Haushaltsentwurf im Einzelnen auch Festlegungen enthalte, für die noch in der heutigen Sitzung inhaltliche Entscheidungen zu treffen sind. Da diese teilweise im nicht öffentlichen Teil der Sitzung liegen, bittet er um Zustimmung der Verbandsversammlung, dass die entsprechenden Positionen hier zunächst unter Vorbehalt als beschlossen gelten. Sollten Sie auf der Grundlage möglicherweise geänderter Beschlüsse im Folgenden zu ändern oder zu streichen sein, würde der Haushalt entsprechend korrigiert.

Mit dieser Vorgehensweise war die Verbandsversammlung einverstanden.

Sodann gab er Dr. Geyer das Wort für weitere Erläuterungen des Haushaltsentwurfes für das Haushaltsjahr 2010.

Dieser berichtete vorrangig über wesentliche Veränderung auf der Ausgabenseite, und dabei primär über finanzielle Auswirkungen bei geänderten Verkehrsverträgen. Die entsprechenden Veränderungen sind entweder das Ergebnis von Wettbewerbsverfahren oder anderer, freihändiger Vergaben, über die die Verbandsversammlung jeweils einzeln in vergangenen Jahren Beschlüsse herbeigeführt habe. Diese Veränderungen führten in der Summe zu einer nennenswerten Entlastung des Haushaltes des Zweckverbandes, die jedoch leider größtenteils durch Bedarfe aus der noch ausstehenden Schlussrechnung des Landesvertrages mit DB Regio für das Jahr 2008 aufgezehrt werden. Hier seien erhebliche Nachzahlungen notwendig, da die Energiepreise vom Jahre 2007 auf das Jahr 2008 deutlich angestiegen seien.

Die Einnahmeseite des Haushaltes setze sich im Wesentlichen aus drei nennenswerten Positionen zusammen: Da ist zunächst der Pflichtanteil des Landes aus den Regionalisierungsmitteln in Höhe von 125,6 Mio. EUR. Dazu kommen ergänzende Sonderzuweisungen des Landes in Höhe von 14,9 Mio. EUR, die damit um rd. 3 Mio. EUR geringer ausfallen als im vorangegangenen Haushaltsjahr. Dazu kommt zuletzt eine halbe Mio. Euro aus erwarteten Rückzahlungen aus Verkehrsverträgen.

In der anschließenden Diskussion hinterfragt Herr Schartz die Veränderungen bei den Verkehrsverträgen in Bezug auf die Obermosel. Herr Dr. Geyer erläutert dazu, dass der bislang isolierte Obermoselvertrag ab Dezember d. J. in den neuen Vertrag „Mosel-RB“ einfließen werde und daher nicht mehr separat aufgeführt sei.

Nachdem keine weiteren Fragen zum Haushalt mehr bestanden, fasste die Verbandsversammlung bei Enthaltung des Landesvertreters ansonsten einstimmig folgenden Beschluss:

Die Verbandsversammlung beschließt die vorliegende Haushaltssatzung für das Jahr 2010.

TOP 5 RegioLinien-Konzept: Beschluss über künftige Funktionen und Qualitäten

Der Vorsitzende erinnerte an den Beschluss der Verbandsversammlung, eine Überarbeitung des RegioLinien-Konzeptes vorzunehmen. Dazu liegen nunmehr erste Zwischenergebnisse des damit beauftragten Büros vor, in denen das bestehende RegioLinien-System auf Schwachstellen untersucht worden ist und Vorschläge für künftige Funktionen und Qualitäten der RegioLinien unterbreitet wurden.

Dr. Geyer erläutert ergänzend, dass die Arbeiten des Gutachters von einer Arbeitsgruppe begleitet werden, in der alle Mitglieder des Zweckverbandes und die beiden Verbundgesellschaften beteiligt seien.

Im Übrigen verwies er auf die Vorlage.

In der anschließenden Diskussion betonte Herr Schartz die Bedeutung grenzüberschreitender Beziehungen im RegioLinien-Konzept, die seines Erachtens in der Vorlage bislang noch nicht hinreichend gewürdigt werden. Dr. Geyer bemerkte dazu, dass sowohl im Bestand der RegioLinien sehr wohl grenzüberschreitende Linien enthalten seien, man darüber hinaus jedoch bereits in den Sitzungen der Arbeitsgruppe mehrfach über dieses Thema und seine Bedeutung gesprochen habe. Die vorgeschlagenen Funktionen der RegioLinien beziehen selbstverständlich auch relevante Ziele außerhalb des Zuständigkeitsbereiches des SPNV-Nord mit ein.

Danach fasste die Verbandsversammlung einstimmig folgenden Beschluss:

Die Verbandsversammlung nimmt die Bestandsbewertung zur bisherigen RegioLinien-Konzeption 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“

Zur Einführung bekräftigte der Vorsitzende die in der Vorlage dargestellte Notwendigkeit, die Aktivitäten des Zweckverbandes bezüglich der so genannten Freizeitverkehre auf eine neue konzeptionelle Grundlage zu stellen.

In der anschließenden Diskussion vermisste Herr Schartz die Verkehre nach Metz. Herr Dr. Geyer erläuterte dazu, dass diese nicht zu den Freizeitverkehren gehörten, sondern als regulärer SPNV angesehen werden. Herr Zender fragte nach den Hintergründen für die in der Vorlage genannten möglichen neuen Freizeitverkehre. Herr Fleck erläuterte dazu, dass dies zum Teil konkrete Vorschläge seien, die bereits an die Geschäftsstelle oder an einzelne Mitglieder des Zweckverbandes herangetragen worden seien, zum Teil aber auch mögliche Projekte, die andernorts diskutiert würden.

Herr Dr. Saftig bat um Konkretisierung des Beschlusses. Ihm sei nicht ganz klar, ob es nunmehr bereits um den Beschluss über die Aufstellung einer Konzeption gehe oder ob dazu noch Vorklärungen erforderlich seien. Herr Fleck wies in diesem Zusammenhang nochmals auf die Vorlage und die darin ausgedrückte Absicht: Es ginge hier zunächst darum, dass die Verbandsversammlung die Notwendigkeit einer entsprechenden Konzeption teile und man die Geschäftsstelle beauftrage, einen Vorschlag zur Vorgehensweise bei der Aufstellung dieses Konzeptes zu erarbeiten. Ob sich daraus ein konkreter Planungsauftrag für einen Gutachter ergeben kann, sei an dieser Stelle noch völlig offen.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen mehr vorlagen, beschloss die Verbandsversammlung einstimmig:

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

Einführend berichtete Herr Landrat Fleck darüber, dass sich in letzter Zeit die Probleme im Vorfeld von geplanten Betriebsaufnahmen häufen, die mit Zulassungsverfahren von Fahrzeugen zu tun hätten. Hier müsse dringend darüber nachgedacht werden, wie man derartige Probleme künftig vermeiden oder zumindest minimieren könne.

Dr. Geyer ergänzte die Vorlage dahingehend, dass seit Ende letzter Woche nunmehr auch bekannt sei, dass die für die Hunsrückbahn zwischen Boppard und Emmelshausen vorgesehenen Fahrzeuge kurzfristig keine Zulassung erhalten. So gesehen sei man auch hier gezwungen, ein Ersatzkonzept zu realisieren.

Er berichtete zudem darüber, dass es derzeit bundesweit weitere, zum Teil sehr große Projekte gäbe, die durch die restriktive Zulassungspraxis des EBA in ihrer Umsetzung zum kommenden Fahrplan stark infrage gestellt seien. Hier werde sich in den kommenden Wochen sicher eine sehr intensive Diskussion über diese Entwicklungen ergeben. Die BAG-SPNV wird sich in jedem Fall auch um dieses Thema kümmern müssen.

Bezogen auf die im nächsten Jahr anstehenden Betriebsaufnahmen (RSX und Rheingaubahn) seien derzeit noch keine derartigen Probleme absehbar. Bezogen auf die Rheingaubahn berichtete Dr. Geyer darüber, dass man inzwischen mit dem Betreiber auf die Konditionen über die notwendige Rückverlängerung der Leistung bis Neuwied zur Einbindung des neuen Haltepunktes Koblenz-Stadtmitte schlussverhandelt habe. Der angebotene Zuschusssatz werde sich dadurch so gut wie nicht ändern, so dass der entsprechende Vertrag in den nächsten Tagen in geänderter Form abgeschlossen werden könne. Darin einbezogen sei auch die Finanzierung von 2 zusätzlichen Mittelteilen für die vorgesehenen Triebwagen, um die notwendigen Fahrzeugressourcen abdecken zu können.

Sodann fasste die Verbandsversammlung folgenden Beschluss:

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

TOP 8 Servicepersonal an Bahnhöfen – Lösungsansatz für Remagen

Zur Einführung erinnerte Herr Fleck an die diesbezüglichen Diskussionen in mindestens zwei Sitzungen der Verbandsversammlung. Er stellte nochmals heraus, dass es selbstverständlich höchst unbefriedigend sei, dass sich die DB AG in Gestalt von DB Station & Service mehr und mehr aus der Fläche zurückziehe. Die Grundsatzdiskussion darüber sei ja hinreichend intensiv geführt worden. Inzwischen habe man eine Lösung für den Standort Trier, der bereits in der letzten Sitzung beschlossen worden war. Zur Problematik Remagen und die jetzt dazu vorgesehene Lösung verwies er auf die Vorlage. Herr Dr. Pföhler sieht aktuell keine Alternative zu dem jetzt vorgelegten Vorschlag. Allerdings wünscht er, dass man eine entsprechende Vereinbarung zunächst nur auf zwei Jahre trifft, um erst einmal feststellen zu können, wie sich diese in der Praxis bewährt. Er selbst habe erhebliche Bedenken, ob die Abwesenheitszeit der Bediensteten infolge Weiterfahrten z. B. nach Cochem oder Wittlich letztendlich nicht doch auch zu sehr negativen Erscheinungen führen. Man solle in jedem Fall darüber genau Buch führen lassen.

Herr Schartz fragt danach, ob dieses Modell möglicherweise auch auf andere Standorte zu übertragen sei; er nannte beispielsweise die Bahnhöfe in Konz. Dr. Geyer führte dazu aus, dass dies die Grundsatzposition des Zweckverbandes zur Frage der Servicepersonale an Bahnhöfen tangiere. Hier habe man bereits Konsens erzielt, dass man Servicepersonale derzeit nur für die Bahnhöfe Trier, Koblenz und Remagen für erforderlich erachte.

Herr Braun hinterfragte die Kosten für die Vereinbarung. Hier müsse es wohl heißen, dass die genannten ca. 30.000 EUR pro Jahr zu zahlen seien. Dr. Geyer bejahte dies.

Herr Onnertz stellte ein alternatives Modell zu der beschriebenen Mobi-Serv-Zentrale zur Diskussion. Er hielt es für sinnvoller, wenn die DB hier mit lokalen Dienstleistungen und Einrichtungen kooperieren würde, die die entsprechende Hilfeleistung dann auch standortnah erbringen könnten.

Herr Dr. Kaufmann kündigte für das Land seine Enthaltung an und begründete dies mit seinen grundsätzlichen Bedenken gegenüber der vorgesehenen Sonderfinanzierung einzelner Leistungen von Station & Service, die er auch bereits in den vorangegangenen Sitzungen vorgetragen habe.

Herr Pauly problematisiert die mögliche Mehrfachanmeldung von Bedürfnissen bezüglich der Mobil-Serv-Personale. Er plädiert dringend dafür, dass der Standort Wittlich nicht von Remagen, sondern besser von Trier aus bedient würde. Herr Dr. Geyer erläutere dazu, dass dies letztendlich den Organisationsstrukturen der DB Station & Service geschuldet sei.

Im Zusammenhang mit der Frage nach Hilfestellungen für mobilitätseingeschränkte Reisende kündigte Dr. Geyer eine Ausarbeitung der Geschäftsstelle über die konkrete Situation an allen Bahnhöfen im Zuständigkeitsbereich des SPNV-Nord an. In Listen und in einer Übersichtskarte habe man dieses Thema auf Bitte des Landesbeirates für Behinderte aufbereitet. Man werde die Ergebnisse dieser Untersuchung den Mitgliedern der Verbandsversammlung alsbald zur Verfügung stellen.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen mehr vorlagen, beschloss die Verbandsversammlung bei einer Enthaltung wie folgt:

Dem Angebot der DB Station & Service AG zur Einrichtung eines künftigen Standortes eines mobilen Serviceteams, das von dort aus auch bei Bedarf Serviceleistung an anderen, in der Nähe liegenden Bahnhöfen erbringt, wird zugestimmt. Die Verbandsversammlung beschließt, dass sich der Zweckverband SPNV-Nord für die kommenden zwei Jahre zur Realisierung des Konzeptes in einer Größenordnung von ca. 30.000,00 EUR pro Jahr beteiligt.

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

Zur Einführung betonte der Vorsitzende den in diesem Bereich nach wie vor bestehenden Handlungsbedarf. Er berichtete von seinen Erfahrungen aus dem Zweckverband Welterbe Mittelrheintal, der sich in den letzten Jahren mit dem Erwerb von Empfangsgebäuden an Bahnhöfen beschäftigt habe. Vor diesem Hintergrund sei es unbedingt notwendig, dass der Zweckverband seine bisherigen Aktivitäten in diesem Bereich auch fortsetzen könne.

Zum Vorschlag der Vorlage fragte Herr Schartz danach, ob diese Änderung auch für bereits laufende Projekte angewandt werden könne. Herr Dr. Geyer verneinte dies, da die Planungsförderung des Zweckverbands gerade zum Anschub von Projekten diene.

Herr Dr. Kaufmann wies auf ein zunehmend akut werdendes Grundsatzproblem hin, das sich im Hinblick auf die kommunalaufsichtliche Prüfung relevanter Vorhaben von Gemeinden an Bahnhöfen und Haltepunkten stelle. Er forderte, dass der Zweckverband nur dann die Planung von Projekten unterstützen sollte, wenn bereits im Vorfeld mit der Kommunalaufsicht geklärt sei, dass eine tatsächliche Investition auch kommunalaufsichtlich unbedenklich wäre.

Dazu gab es von mehreren Mitgliedern der Verbandsversammlung deutlichen Widerspruch. Der Grundtenor der Gegenposition bestand darin, dass man dann in diesem gesamten Themenbereich überhaupt keine Fortschritte mehr erzielen werde. Herr Schartz stellte auch die rechtliche Grundlage für eine derartige Prüfung in Frage. Nach Beendigung dieser Grundsatzdiskussion wurde einstimmig folgender Beschluss gefasst:

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)

Der Vorsitzende nahm zunächst Bezug auf die diesbezügliche Information der Verbandsversammlung in der letzten Sitzung. Inzwischen seien die Verhandlungen zwischen den verhandelnden Akteuren konkretisiert worden, so dass nunmehr auch die finanziellen Konsequenzen für den Zweckverband deutlicher würden. Näheres sei der Vorlage dazu zu entnehmen.

Dr. Geyer betonte nochmals die Bedeutung dieser Veranstaltung für das SPNV-Marketing. In diesem Zusammenhang verwies er auch auf die als Tischvorlage verteilte Broschüre, die eine Reihe von wertvollen ersten Informationen über den Charakter der Veranstaltung beinhalte. Die jetzt vorgelegte Kalkulation habe man insgesamt gesehen auf der sicheren Seite gerechnet. Im Ergebnis sei mit einer Unterdeckung von rd. 115.000 Euro zu rechnen. Dies sei auch bereits im Entwurf des Haushaltes berücksichtigt gewesen. Herr Schulte-Wissermann hinterfragte nochmals die Ableitung dieses Betrages und verglich dies mit dem dafür im Haushalt enthaltenen Ansatz von 400.000 Euro. Dr. Geyer erläuterte die Zusammenhänge mit den zu erwartenden Erlösen. Auf der Ausgabenseite müsste in der Tat der Bruttobetrag benannt werden, den man mit dem VDMT vereinbart habe.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorlagen, beschloss die Verbandsversammlung einstimmig wie folgt:

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

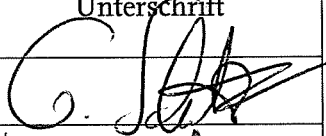

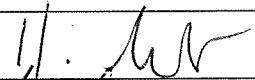


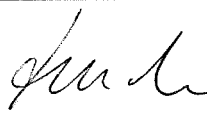
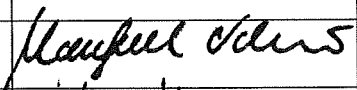
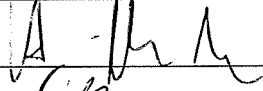
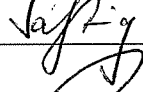
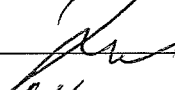


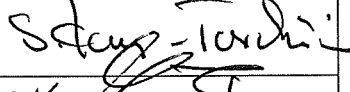
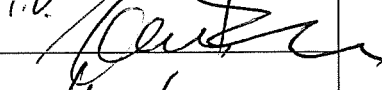

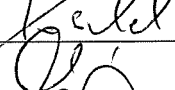
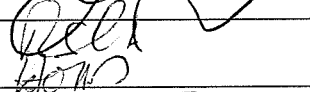
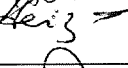


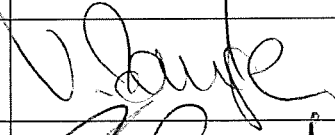
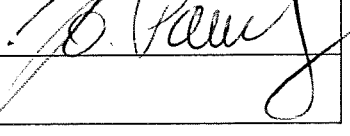
TOP 11 Verschiedenes

Zu diesem Tagesordnungspunkt lagen keine Wortmeldungen vor.

Damit schloss der Vorsitzende den öffentlichen Teil der Sitzung und bat die anwesenden Gäste sowie die Vertreter der Presse, den Saal zu verlassen.

Anwesenheitsliste

34. Verbandsversammlung am 09. Dezember 2009

Mitglied	Vertreter	Unterschrift
Landkreis Trier-Saarburg	Günther Schartz, Landrat	
Stadt Koblenz	Dr. Eberhard Schulte-Wissermann, Oberbürgermeister	
Landkreis Ahrweiler	Dr. Jürgen Pföhler, Landrat	
Landkreis Altenkirchen	Michael Lieber, Landrat	
Landkreis Bernkastel-Wittlich	Beate Läsch-Weber, Landrätin Vertreterin: Maria Bernhard <i>Wäntes Fimmers</i>	
Eifelkreis Bitburg-Prüm	Roger Graef, Landrat Vertreter: Rudolf Zender (mit Vollmacht)	
Landkreis Cochem-Zell	Manfred Schnur, Landrat	
Landkreis Vulkaneifel	Heinz Onnertz, Landrat	
Landkreis Mayen-Koblenz	Dr. Alexander Saftig, Landrat	
Landkreis Neuwied	Achim Hallerbach, Erster Beigeordneter <i>Helga Zolnowski</i>	
Rhein-Hunsrück-Kreis	Bertram Fleck, Landrat und Verbandsvorsteher	
Rhein-Lahn-Kreis	Günter Kern, Landrat	
Stadt Trier	Simone Kaes-Torchiani, Beigeordnete	
Westerwaldkreis	Achim Schwickert, Landrat	
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau	Dr. Lothar Kaufmann, Ministerialdirigent	
L	<i>Rudolf, Michael</i>	
Geschäftsstelle SPNV-Nord	Dr. Thomas Geyer, Verbandsdirektor	
	<i>Christa Kastob</i>	
	<i>Silke Harms</i>	
	<i>Jürgen Heizmann</i>	
Verkehrsverbund Region Trier (VRT)	Veronika Zänglein	
Verkehrsverbund Rhein- Mosel (VRM)	Stephan Pauly	

TOP 2 Wahl eines stellvertretenden Verbandsvorstehers

Der bisherige stellvertretende Verbandsvorsteher des SPNV-Nord, Herr Oberbürgermeister a.D. Dr. Schulte-Wissermann, ist mit Wirkung vom 01.05.2010 in den Ruhestand getreten. Daher ist für diese Funktion durch Wahl die Nachfolge zu bestimmen.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung wählt zum/zur stellvertretenden Verbandsvorsteher/in

TOP 3 Konzept RegioLinien 2015

Die Verbandsversammlung hat im letzten Jahr die Aufstellung einer überarbeiteten Konzeption zur Entwicklung der RegioLinien im Verbandsgebiet beschlossen. Mit fachlicher Unterstützung des Büros Planmobil aus Kassel sind die Arbeiten an dieser Konzeption seit Mitte 2009 im Gange. Die Verbandsversammlung hat einen Zwischenbericht über die Arbeiten in ihrer letzten Sitzung im Dezember 2009 zur Kenntnis genommen und hat als Grundlage für die konkrete Ausgestaltung der Konzeption funktionale und qualitative Anforderungen an das RegioLinien-Konzept beschlossen. Auf dieser Grundlage wurden die Arbeiten inzwischen weiter konkretisiert und in einen ersten Entwurf für ein künftiges Liniennetz umgesetzt.

Der gemeinsam von dem Büro und der Geschäftsstelle des SPNV-Nord erarbeitete Entwurf wurde in zwei getrennten Gesprächsrunden am 14. und 15. April 2010 mit Vertretern der Kreise und kreisfreien Städte sowie der beiden Verkehrsverbände intensiv besprochen. Anregungen für Änderungen aus dem Kreis der Beteiligten wurden weitestgehend in die Konzeption übernommen. Verschiedene Anregungen seitens der Kreise wurden als Prüfauftrag aus den Sitzungen mitgenommen und entsprechend der Bewertung in die Konzeption eingearbeitet.

Als weiterer Zwischenschritt soll die Verbandsversammlung über den Stand der Arbeiten an dieser Konzeption informiert werden und die Ergebnisse als Entwurf der neuen RegioLinien-Konzeption beschließen. Die vorgeschlagene Konzeption unterscheidet folgende Kategorien von Linien:

1. RegioLinien des Hauptnetzes
2. RegioLinien des Ergänzungsnetzes
3. einzelne Busleistungen in der HVZ (Hauptverkehrszeit)
4. Busleistungen zur Verstärkung lokaler Verkehre

Die Einteilung in Haupt- und Ergänzungsnetz stellt hinsichtlich der Fahrtenanzahl nur einen Orientierungsrahmen dar, von dem nach oben und unten abgewichen werden kann. So kann es Ergänzungsnetzlinien geben, auf denen die Fahrtenanzahl bereits heute höher ist, als vorgegeben (z.B. R 75) oder in der HVZ Bedarf für einen Stundentakt ist. Gleiches gilt für die Hauptnetzlinien. Auch weniger als 8 Fahrtenpaare oder die Konzentration auf einzelne Verkehrstage (Freizeitverkehr) sind möglich, wenn die Potenzialprognose eher gering ist.

Der Entwurf der RegioLinien ist in den Anlagen in Form von zwei Karten und einer tabellarischen Übersicht dargestellt. Die Tabelle enthält auch Angaben darüber, mit welchem Leistungsvolumen die Realisierung der entsprechenden Linie verbunden wäre und ob bzw. welcher Anteil der Leistungen bereits heute im Bestand vorhanden ist.

Die Vertreter der Kreise haben in den Gesprächsrunden am 14. und 15. April 2010 u. a. deutlich gemacht, dass man bei der Umsetzung der Regio-Linien-Konzeption unbedingt auf die Bestandsverkehre und deren Sicherung achten müsse. Dies bedeutet für die Umsetzungsphase, dass im Zuge der Realisierung im Einzelfall die bestehenden Verkehre genau analysiert werden und die möglichen Auswirkungen einer isolierten Einrichtung einer RegioLinie auf die umliegenden Verkehre zu berücksichtigen sind. In diesem Zusammenhang wurde auch mehrfach auf die zukünftige Bedeutung von Bündelungskonzepten, d. h. die funktionale Verknüpfung von starken und weniger starken Linien, hin-

gewiesen. Des Weiteren wurde deutlich gemacht, dass die Arbeiten auf Zweckverbandsebene zur Entwicklung des RegioLinien-Konzeptes unbedingt durch weiterführende Planungen auf der Ebene der lokalen Aufgabenträger im Sinne der Fortschreibung von Nahverkehrsplänen flankiert werden sollte.

Bezüglich der weiteren Vorgehensweise wird vorgeschlagen, dass der Zweckverband nach Beschluss der Verbandsversammlung den Entwurfsstand in ein abschließendes Beteiligungsverfahren bringt. In dieser Phase wird auch das Einvernehmen mit den lokalen Aufgabenträgern herbeigeführt werden. Im Zuge des Beteiligungsverfahrens ist auch eine geeignete Form der Einbeziehung von Verkehrsunternehmen zu gewährleisten.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung beschließt den vorgelegten Entwurf einer Neukonzeption des RegioLinien-Systems. Sie beauftragt die Geschäftsstelle, das vorgeschlagene Beteiligungsverfahren einzuleiten.

Anlage zu TOP 3 öffentlicher Teil

Konzept RegioLinien 2015

- a. Linienliste (5 Seiten)
- b. Netzkarte Raum Koblenz (1 Blatt DIN A 3)
- c. Netzkarte Raum Trier (1 Blatt DIN A 3)

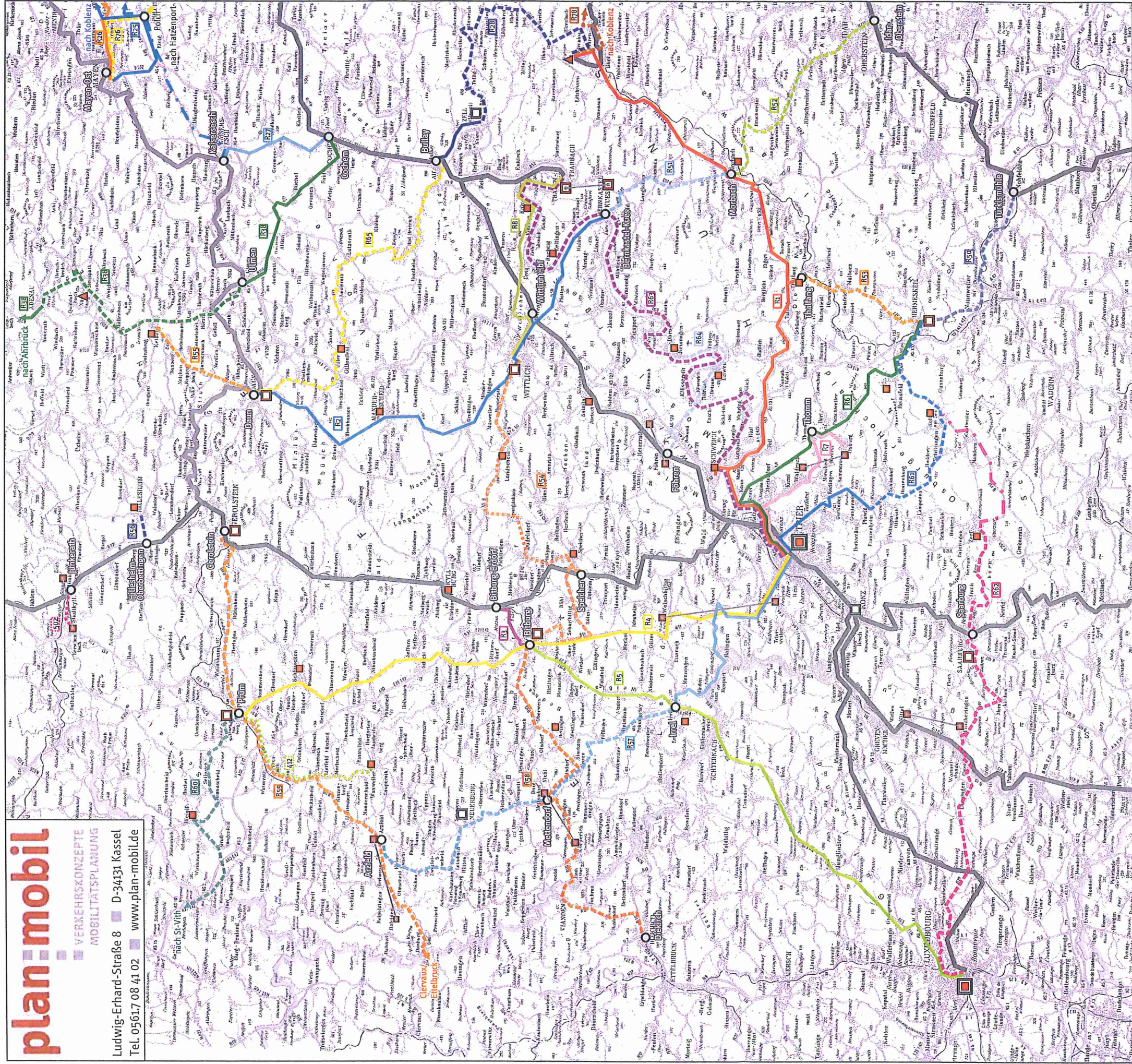
Region	Liniennummer	Linienverlauf	Netz	Takt	Anzahl Fahrten Mo - Fr (beide Rtg.)	Anzahl Fahrten Sa (beide Rtg.)	Anzahl Fahrten So (beide Rtg.)	Verdichtung	Streckenkilometer (einfache Fahrt)	Streckenkilometer (Fahr)	Anteil Bestand am Rahmenkonzept	Anmerkung
Trier	R1	Trier - Schweich - Thalfang - Morbach - Flughafen Hahn	Hauptnetz	T60	32	32	24	Trier Flughafen Hahn (von/nach Simmern)	75,8	847,14	bis zu 100%	
Trier	R2	Berncastel-Kues - Wittlich - Manderscheid - Daun	Hauptnetz	T60	32	32	24	Berncastel-Kues (von/nach Neumagen-D.) Wittlich Hbf (von/nach Trier und Koblenz) Daun (von/nach Ulmen und Gerolstein)	55,3	618,033	ohne ALT: 50% mit ALT: 75%	
Trier	R3	Bitburg ZOB - Bf. Bitburg-Erdorf	Hauptnetz	T60	32	32	24	Bf. Bitburg-Erdorf (von/nach Trier und K6in) Bitburg ZOB (von/nach Luxemburg)	5,1	56,998	75%	
Trier	R4	Trier - Welschbillig - Bitburg ZOB - Prüm	Hauptnetz	T60	32	32	24	Trier	67,5	794,380	50%	
Trier	R5	Bitburg ZOB - Irrel - Echternach - LUX-Kirchberg - Luxemburg	Hauptnetz	T60	32	32	24	Bitburg ZOB (von/nach Bitburg-Erdorf) Irrel (von/nach Trier)	21,2	236,031	50%	ohne Streckanteil in Luxemburg
Trier	R6	Trier - B51 - Thomm - Reinsfeld - Hermeskeil	Hauptnetz	T60	32	32	24	Trier Thomm (von/nach Osburg) Hermeskeil (von/nach Türkismühle)	37,9	423,270	75%	keine Umwege möglich wegen Umlaufzeiten
Trier	R7	Trier - Waldrach - Thomm - Osburg	Hauptnetz	T60	32	32	24	Thomm (von/nach Trier)	21,4	239,166	bis zu 100%	
Trier	R8	Traben-Trarbach - Wittlich Hbf. - Wittlich ZOB Koblenz - Uni/Verwaltungszentrum - Ochending - Polch - Mayen (in HVZ: Koblenz - BAB - Polch - Kaisersesch)	Hauptnetz	T60	32	32	24	Traben-Trarbach (von/nach Bullay) Wittlich Hbf (von/nach Trier)	24,7	276,647	25%	
Koblenz	R25	Koblenz - Uni/Verwaltungszentrum - Basenheim - Kaisersesch	Hauptnetz	T60	32	32	24	Koblenz Polch (von/nach Münstermaifeld)	4,2	469,392	50%	
Koblenz	R26	Koblenz - Uni/Verwaltungszentrum - Basenheim - Ochending - Weltling - Mayen	Hauptnetz	T60	32	32	24	Koblenz Mayen-Ost (von/nach Ulmen)	33,1	369,926	bis zu 100%	
Koblenz	R27	Cochem - Kaisersesch	Hauptnetz	T60	32	32	24	Cochem (von/nach Wittlich und Koblenz) Kaisersesch (von/nach Mayen)	14,1	157,582	bis zu 100%	
Koblenz	R28	Bullay - Zell (- Blankenrath - Flughafen Hahn)	Hauptnetz	T60 (zw. Bullay und Zell)	32	32	24	Bullay (von/nach Koblenz und Trier)	4,9	54,762	50%	
Koblenz	R28	(Bullay -) Zell - Blankenrath - Flughafen Hahn	Ergänzungnetz	T120 (zw. Zell und Flughafen Hahn)	16	16	12		33,1	184,963	bis zu 100%	
Koblenz	R29	Koblenz - Emmelshausen - Kastellaun - Laubach - Simmern	Hauptnetz	T60	32	32	24	Koblenz Simmern (von/nach Hahn)	59,9	669,442	75%	
Koblenz	R30	St. Goarshausen - Nastätten - Katzenelbogen - Zollhaus - Hahnstätten	Ergänzungnetz	T120	16	16	12	Nastätten (von/nach Wiesbaden) Zollhaus (von/nach Limburg)	34	189,992	bis zu 100%	durchgehende Linie mit R41 bei Realisierung der festen Rheinquerung
Koblenz	R41	Simmern - Kesselbach - Oberwesel - St. Goar	Ergänzungnetz	T120	16	16	12	Simmern (von/nach Hahn) Oberwesel (von/nach Koblenz)	29,9	167,081	25%	durchgehende Linie mit R30 bei Realisierung der festen Rheinquerung
Koblenz	R31	Koblenz - Montabaur - Herschbach (Wallmerod) - Westerburg (- Rennerod)	Hauptnetz	T60 (zw. Koblenz und Westerburg)	32	32	24	Koblenz Westerburg	46,5	519,684	75%	

Region	Liniennummer	Linienverlauf	Netz	Takt	Anzahl Fahrten Mo - Fr (beide Rtg.)	Anzahl Fahrten Sa (beide Rtg.)	Anzahl Fahrten So (beide Rtg.)	Verknüpfung	Streckenkilometer (einfache Fahrt)	Streckenkilometer (Jahr)	Anteil Bestand am Rahmenkonzept	Anmerkung
Koblenz	R31	(Koblenz - Montabaur - Herschbach (Wallmerod) - Westerburg - Rennerod)	Ergänzungnetz	T120 (zw. Westerburg und Rennerod)	16	16	12	Rennerod (von/ nach Herborn)	12,3	68.732	bis zu 100%	
Koblenz	R32	Koblenz - Hüh-Grenzhausen - Ransbach-Baumbach - Siershahn - Selters - Hachenburg - Bad Marienberg	Hauptnetz	T60	32	32	24	Siershahn (von/ nach Montabaur), Hachenburg (von/ nach Altenkirchen)	69,3	774.497	25%	
Koblenz	R33	Koblenz - Hüh-Grenzhausen - Ransbach-Baumbach - Siershahn - Wilges - Dernbach - Montabaur	Hauptnetz	T60	32	32	24	Siershahn (von/ nach Hachenburg) Montabaur (von/nach Westerburg)	40,7	454.469	25%	
Koblenz	R34	Neuwied - Rengsdorf - Altenkirchen	Hauptnetz	T60	32	32	24	Neuwied (von/nach Koblenz und Köln) Altkirchen (von/nach Au)	43,4	485.938	75%	
Koblenz	R35	Koblenz - Bendorf (- Großmaisdorf - Dierdorf - Raubach - Puderbach)	Hauptnetz	T60 (zw. Koblenz und Bendorf)	32	32	24	Koblenz Dierdorf (von/nach Neuwied)	17	189.992	25%	
Koblenz	R35	(Koblenz -) Bendorf - Großmaisdorf - Dierdorf - Raubach - Puderbach	Ergänzungnetz	T120 (zw. Bendorf und Puderbach)	16	16	12	Koblenz	30,1	168.199	50%	
Koblenz	R36	Neuwied - Altwied - Waldbreitbach - Neustadt (Wied) (- Asbach)	Hauptnetz	T60 (zw. Neuwied und Neustadt)	32	32	24	Neuwied (von/nach Koblenz) Neustadt (von/ nach Linz)	36,5	407.924	75%	
Koblenz	R36	(Neuwied - Altwied - Waldbreitbach -) Neustadt (Wied) - Asbach	Ergänzungnetz	T120 (zw. Neustadt und Asbach)	16	16	12		3,7	20.676	bis zu 100%	
Koblenz	R37	enfällt										
Koblenz	R38	Cochem - Ulmen (- Kelberg - Nürburging - Adenau - Ahrbrück)	Hauptnetz	T60 (zw. Cochem und Ulmen bzw. Adenau und Ahrbrück)	32	32	24	Cochem (von/nach Koblenz und Wittlich) Ulmen (von/nach Daun) Ahrbrück (von/nach Bad Neuenahr)	24,9	278.282	bis zu 100%	Am Wochenende als Radlerbus
Koblenz	R38	(Cochem - Ulmen - Kelberg - Nürburging -) Adenau - Ahrbrück	Hauptnetz	T60 (zw. Cochem und Ulmen bzw. Adenau und Ahrbrück)	32	32	24	Cochem (von/nach Koblenz und Wittlich) Ulmen (von/nach Daun) Ahrbrück (von/nach Bad Neuenahr)	14,4	160.934	bis zu 100%	Am Wochenende als Radlerbus
Koblenz	R38	(Cochem -) Ulmen - Kelberg - Nürburging - Adenau (- Ahrbrück)	Ergänzungnetz	T120 (zw. Ulmen und Adenau)	16	16	12	Ulmen (von/nach Daun) Ahrbrück (von/nach Bad Neuenahr)	28,6	199.817	25%	Am Wochenende als Radlerbus
Koblenz	R39	Nastätten - Wiesbaden	Hauptnetz	T60	32	32	24	Nastätten (von/nach Koblenz)	6,6	73.762	25%	ohne Streckenanteil in Hessen
Koblenz	R40	Neuwied - Dernbach Gewerbegebiet - Dierdorf	Hauptnetz	T60	32	32	24	Neuwied (von/nach Koblenz) Dierdorf (von/nach Puderbach)	26,9	300.634	75%	

Region	Liniennummer	Linienverlauf	Netz	Takt	Anzahl Fahrten Mo - Fr (beide Rtg.)	Anzahl Fahrten Sa (beide Rtg.)	Anzahl Fahrten So (beide Rtg.)	Verknüpfung	Streckenkilometer (einfache Fahrt)	Streckenkilometer (Fahrer)	Anteil Bestand am Rahmenkonzept	Anmerkung
Trier	R50	Hermeskeil - Nonnweiler - Türkismühle	Ergänzungszugnetz	T120	16	16	12	Hermeskeil (von/nach Trier) Türkismühle (von/nach Idar-Oberstein - Mainz)	3,3	18.440	bis zu 100% ohne Streckenanteil im Saarland	
Trier	R51	Morbach - Bernkastel-Kues	Ergänzungszugnetz	T120	16	16	12	Morbach (von/nach Flughafen Hahn) Bernkastel-Kues (von/nach Wittlich)	18,1	101.143	ohne ALT: 75% mit ALT: 100%	
Trier	R52	Morbach - Idar-Oberstein	Ergänzungszugnetz	T120	16	16	12	Morbach (von/nach Trier) Idar-Oberstein (von/nach Mainz)	23,4	130.759	50%	
Trier	R53	Thalfang - Hermeskeil	Ergänzungszugnetz	T120	16	16	12	Thalfang (von/nach Morbach)	13,7	76.556	50%	
Trier	R54	Wittlich ZOB - Landscheid - Spangdahlem - Dudeldorf - Speicher - Speicher BF - Bilsburg Flugplatz - Bilsburg	Ergänzungszugnetz	T120	16	16	12	Wittlich ZOB (von/nach Wittlich Hbf.) Speicher BF (von/nach Trier)	58,4	326.339	50%	Zwischen Landscheid und Speicher als "Verstärkung lokaler Verkehre" Bgr. in der RVZ Durchbindung von Fahrten von/nach Wittlich Hbf.
Trier	R55	Kelberg - Daun	Ergänzungszugnetz	T120	16	16	12	Daun (von/nach Gerolstein und Wittlich)	14	78.332	25%	
Trier	R56	Hillesheim - Bahnhof Oberbettingen-Hillesheim	Ergänzungszugnetz	T120	16	16	12	Oberbettingen-Hillesheim (von/nach Trier und Köln)	2,5	13.970	0%	
Trier	R57	Arzfeld - Neuenburg - Mettendorf - Irrel (Trier)	Ergänzungszugnetz	T120 (zw. Arzfeld und Irrel)	16	16	12	Irrel (von/nach Echternach) Mettendorf (von/nach Bilsburg) Arzfeld (von/nach Prüm)	41,1	229.667	25%	
Trier	R57	Arzfeld - Neuenburg - Mettendorf - Irrel - Trier	Hauptnetz	T60 (zw. Irrel und Trier)	32	32	24	Trier	24,6	274.930	25%	
Trier	R58	Dieskirch - Vianden - Körperich - Mettendorf - Olsdorf - Bettingen - Bilsburg	Ergänzungszugnetz	T120	16	16	12	Vianden (von/nach Eitelbruck) Mettendorf (von/nach Trier) Bilsburg ZOB (von/nach Trier)	29,4	164.287	25%	ohne Streckenanteil in Luxemburg
Trier	R59	Gerolstein - Prüm - Arzfeld - Daleiden - Osburg - Clervaux/ Eitelbruck	Ergänzungszugnetz	T120	16	16	12	Prüm (von/nach Bilsburg) Arzfeld (von/nach Neuenburg) Clervaux/ Eitelbruck	53,5	298.958	75%	ohne Streckenanteil in Luxemburg
Trier	R60	Prüm - Brandscheid - Bleialf - St-Vith	Ergänzungszugnetz	T120	16	16	12	Prüm (von/nach Trier und Gerolstein) St-Vith ?	26,2	146.406	25%	ohne Streckenanteil in Belgien

Region	Liniennummer	Linienverlauf	Netz	Takt	Anzahl Fahrten Mo - Fr (beide Rtg.)	Anzahl Fahrten Sa (beide Rtg.)	Anzahl Fahrten So (beide Rtg.)	Verknüpfung	Streckenkilometer (einfache Fahrt)	Streckenkilometer (Jahr)	Anteil Bestand am Rahmenkonzept	Anmerkung
Trier	R61	Trier - Uni - Gusterath - Pluwig (-Kell - Hermeskeil)	Hauptnetz	T60 (zw. Trier und Pluwig)	32	32	24	Trier	14,4	160.934	bis zu 100%	
Trier	R61	(Trier - Uni - Gusterath -) Pluwig - Kell - Hermeskeil	Ergänzungnetz	T120 (zw. Pluwig und Hermeskeil)	16	16	12	Hermeskeil (von/nach Trier)	26,4	147.523	75%	
Trier	R62	(Kell-) Zerf - Saarburg - Wincheringen - LUX - Kirchberg - Luxembourg	Ergänzungnetz	T120 (zw. Zerf und Luxembourg)	16	16	12	Türkismühle (von/nach Oberstein - Mainz)	29,2	163.170	25%	ohne Streckenanteil in Luxembourg
Trier	R62	Kell - Zerf (- Saarburg - Wincheringen - LUX - Kirchberg - Luxembourg) (in HVZ)	Ergänzung von Fahrten	EF (zw. Kell und Zerf)	4	0	0	Saarburg (von/nach Trier)	14,9	14.900	25%	
Trier	R63	Trier - Kenn - Schweich - Mehring - Mosellal - Bernkastel-Kues - Traben-Trarbach	Ergänzungnetz	T120	16	16	12	Trier Bernkastel-Kues (von/nach Wittlich) Traben-Trarbach (von/nach Bulay)	80,5	449.834	bis zu 100%	
Trier	R64	Föhren Bf. - Leiwien - Neumagen-Drohn	Ergänzungnetz	T120	16	16	12	Föhren (von/nach Trier)	20,2	112.878	25%	
Trier	R65	Bulay - Bad Bertrich - Lutzerath - Gillenfeld - Daun	Ergänzungnetz	T120	16	16	12	Bulay (von/ nach Koblenz und Trier) Daun (von/ nach Geroldstein)	44,2	216.990	50%	
Koblenz	R75	Flammersfeld - Asbach - Neustadt - Linz	Ergänzungnetz	T120	16	16	12	Linz (von/ nach Koblenz) Asbach (von/ nach Neustadt) Flammersfeld (von/ nach Allenkirchen)	32	178.816	50%	
Koblenz	R76	Haizenport - Münstermaifeld - Polch - Mayen	Ergänzungnetz	T120	16	16	12	Haizenport (von/ nach Koblenz) Polch (von/ nach Koblenz) Mayen-Ost (von/nach Andernach)	29,3	130.200	bis zu 100%	
Koblenz	R77	entfällt (siehe R28)										
Koblenz	R78	Koblenz - Emmelshausen - Kastellaun - Kappel - Kirchberg - Söhren - Bichenbeuren - Flughafen Hahn	Ergänzungnetz	T120	16	16	12	Koblenz Kirchberg (von/ nach Simmern)	75,9	424.129	25%	
Koblenz	R79	(Hahnstätten-) Zollhaus - Wiesbaden	Ergänzungnetz	T120	16	16	12	Zellhaus (Hahnstätten) (von/nach Limburg)	1,9	10.617	25%	

Region	Liniennummer	Linienverlauf	Netz	Takt	Anzahl Fahrten Mo - Fr (beide Rtg.)	Anzahl Fahrten Sa (beide Rtg.)	Anzahl Fahrten So (beide Rtg.)	Anzahl Fahrten Verknüpfung	Streckenkilometer (einfache Fahrt)	Streckenkilometer (Jahr)	Anteil Bestand am Rahmenkonzept	Anmerkung
Koblenz	R80	Rennerod - Herborn	Ergänzungnetz	T120	16	16	12	Rennerod (von/nach Westerburg)	6,7	37.440	25%	
Koblenz	R81	Niederlahnstein - Braubach - Nastätten	Hauptnetz	T60	32	32	24	Niederlahnstein (von / nach Koblenz) Nastätten (von/nach Wiesbaden und Hahnstätten)	29,4	328.574	50%	
Koblenz	270	Gebhardshain - Betzdorf	Verstärkung lokaler Verkehre	T120	0	11	12	Betzdorf (von/nach Köln und Siegen)	7,7	10.226		
Koblenz	299	Hamm - Au	Verstärkung lokaler Verkehre	T120	0	12	12	Au (von/nach Köln und Siegen)	1,9	2.622		
Koblenz	335	Neuwied - Andernach	Verstärkung lokaler Verkehre	T120	0	0	0	Andernach (von/nach Remagen und Mayen) Neuwied (von/nach Koblenz und Köln)	7,7	0		
Trier	412	Waxweiler - Prüm	Verstärkung lokaler Verkehre	T120	11	12	12	Prüm (von / nach Billburg - Trier)	18,2	75.166		
Koblenz	464	Selters - Dierdorf	Verstärkung lokaler Verkehre	T120	8	16	12		8,4	30.139		
Koblenz	481	Frichhofen - Wallmerod - Montabaur	Verstärkung lokaler Verkehre	T120	3	15	12	Montabaur (von/nach Koblenz)	24,3	55.550		
Koblenz	483	Bad Marienberg - Bahnhof Nistertal	Verstärkung lokaler Verkehre	T120	6	16	12	Nistertal Bf. (von / nach Westerburg)	5,4	16.675		
Trier	502	Stadtkyll - Jünkerath	Verstärkung lokaler Verkehre	T120	11	14	12	Jünkerath (von/nach Trier) Asbach (von/nach Flammersfeld)	4,2	17.783		
Koblenz	562	Asbach - Bad Honnef	Verstärkung lokaler Verkehre	T120	0	2	8	Bad Honnef (von / nach Köln)	18,9	11.491		
Koblenz	802	Niederzissen - Waldorf - Bad Breisig	Verstärkung lokaler Verkehre	T120	16	12	8	Bad Breisig (von / nach Koblenz und Köln) Ahrweiler (von / nach Remagen)	12	61.536		
Koblenz	844	Meckenheim - Grafschaft - Bad Neuenahr-Ahrweiler	Verstärkung lokaler Verkehre	T120	0	0	8	Meckenheim (von / nach Bonn)	10,2	5.141		
Summe										14.330.461	64%	



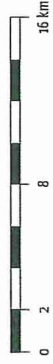
Legende

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Mittelzentrum im Ergänzungsnetz
- Grundzentrum
- Funktionsteilung zwischen den Zentren
- Ziel mit bedeutender Verkehrsfunktion

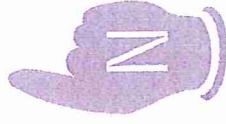
- RegioLinie Hauptnetz
- RegioLinie Ergänzungsnetz
- Verstärkung lokaler Verkehre
- Ergänzung von Fahrten

- SPNV-Strecke Schienenpersonenfernverkehr
- SPNV-Strecke Schienenpersonennahverkehr

- Verknüpfungspunkt 1. Ordnung
- Verknüpfungspunkt 2. Ordnung



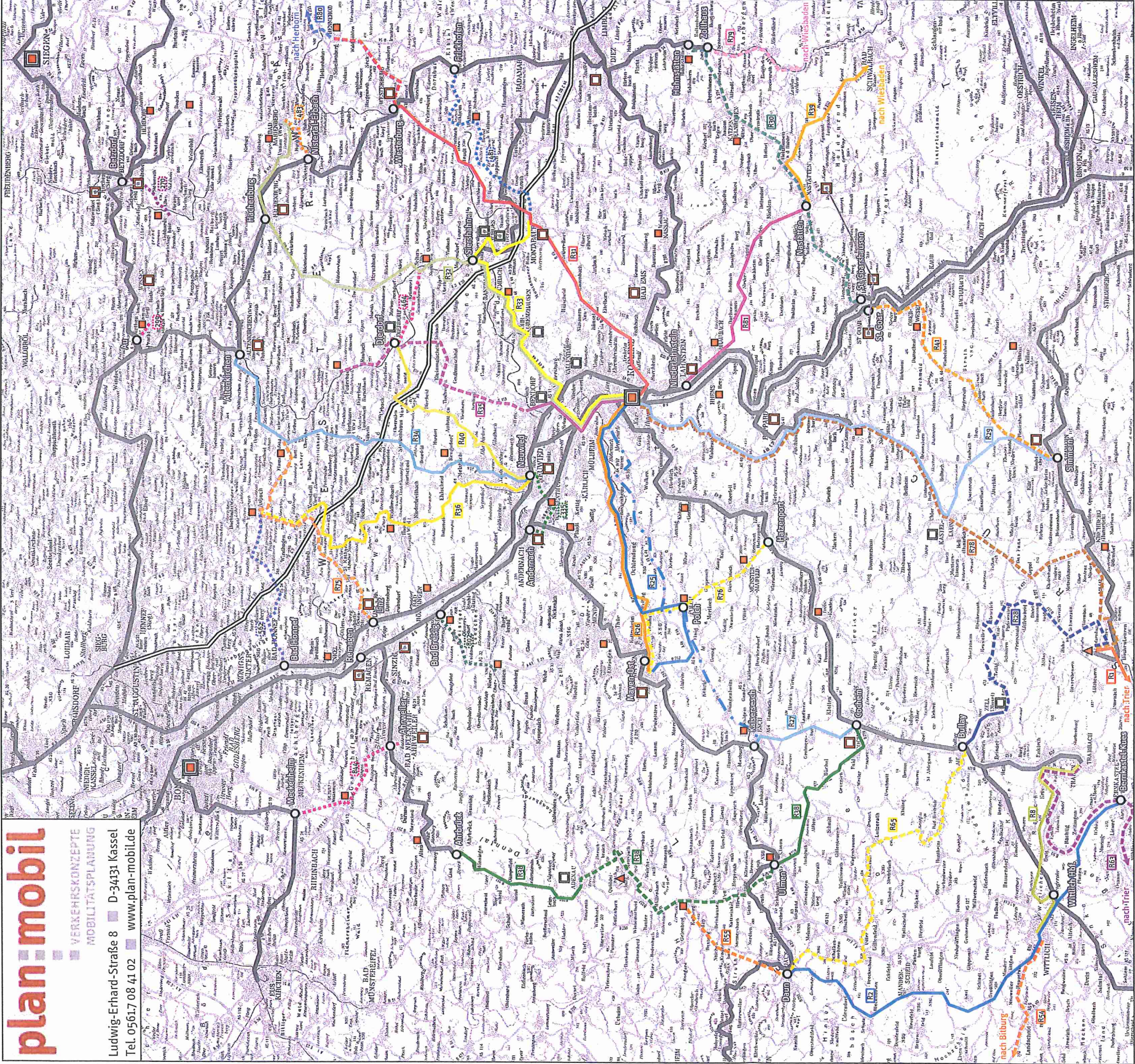
Maßstab: unmaßstäblich verkleinert
Kartengrundlage: TÜK 200



Karte X Optimierungsnetz Region Trier

RegioLinien-Konzept 2015

SPNV-Nord



Legende

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Mittelzentrum im Ergänzungsnetz
- Grundzentrum
- Funktionsteilung zwischen den Zentren
- Ziel mit bedeutender Verkehrsfunktion

- RegioLinie Hauptnetz
- RegioLinie Ergänzungsnetz
- Verstärkung lokaler Verkehre
- Ergänzung von Fahrten
- SPFV-Strecke Schienenpersonenfernverkehr
- SPNV-Strecke Schienenpersonennahverkehr
- Verknüpfungspunkt 1. Ordnung
- Verknüpfungspunkt 2. Ordnung



Maßstab: unmaßstäblich verkleinert
Kartengrundlage: TÜK 200



Karte X
Optimierungsnetz
Region Koblenz

RegioLinien-Konzept 2015

TOP 4 Barrierefreiheit an Bahnhöfen und Haltepunkten

Die Geschäftsstelle des SPNV-Nord hat mit Hilfe studentischer Hilfskräfte auf Initiative des Ministeriums für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Familie und Frauen (MASGFF) eine Analyse der Barrierefreiheit an den 198 SPNV-Haltestellen in seinem Zuständigkeitsbereich vorgenommen. Die von Oktober 2009 bis März 2010 durchgeführte Praxisstudie diente zum einen einer ergebnisoffenen Bestandsaufnahme des Status Quo und zum anderen stellt sie eine wissenschaftliche Basis zur Ableitung von Attraktivierungsmaßnahmen an Stationen (Bahnhofsprojekte) und Fahrzeugen (Vorgaben für SPNV-Ausschreibungen) dar. Gleichzeitig soll sie im Ergebnis eine Hilfestellung für Reisende bieten.

Die barrierefreie Nutzung des Schienenpersonennahverkehrs gehört zu den zentralen Zielsetzungen einer qualitativen Weiterentwicklung des Systems SPNV. Davon profitieren vor allem mobilitätseingeschränkte Reisende wie z.B. Rollstuhlfahrer, Fahrradfahrer oder Reisende mit Kinderwagen. Auch im Zusammenhang mit dem demographischen Wandel ist es von besonderer Bedeutung, Verkehrsstationen und Schienenfahrzeuge uneingeschränkt zugänglich, erreichbar und nutzbar zu machen.

Die Studie unterscheidet hierbei zwischen der Barrierefreiheit des Bahnhofes/Haltepunktes (Zugang zu den einzelnen Bahnsteigen einer Verkehrsstation) und dem Einstieg vom Bahnsteig in den Zug oder umgekehrt. In den beiden Untersuchungsbereichen wurde der Status Quo anhand einer „Ampel-Kategorisierung“ bewertet und dargestellt. Im Ergebnis kommt man dann jeweils auf eine „grüne“, „gelbe“ oder „rote“ Ausleuchtung; in der Darstellung (Ring- und Kreissymbol) ergibt sich somit je Verkehrsstation ein farbiger Innenbereich und ein farbiger Außenbereich (siehe Legende der Karte).

Für den Zugang zu den Bahnsteigen der Verkehrsstation („äußerer Ring“, siehe Karte) bedeutet eine „grüne“ Darstellung, dass alle Bahnsteige barrierefrei erreichbar sind. „Gelb“ wird eine Station, wenn mindestens eine Bahnsteigkante, z.B. der Hausbahnsteig, barrierefrei erreichbar ist. Bei einer „roten“ Darstellung ist kein Bahnsteig barrierefrei erreichbar.

Die Überprüfung des Einstiegs vom Bahnsteig in die Nahverkehrszüge („innerer Kreis“, siehe Karte) umfasst die detaillierte Betrachtung der Schnittstelle zwischen Bahnsteig und Schienenfahrzeug. Hier ist es von Bedeutung, ob die Wagenbodenhöhe der eingesetzten Züge auf die jeweils vorliegenden Bahnsteighöhen abgestimmt sind. Das heißt, dass die Einstiegshöhe in das Fahrzeug keinen oder einen nur unwesentlichen Niveauunterschied zum Bahnsteig aufweisen sollte. Der innere Kreis ist „grün“, wenn in alle dort verkehrenden SPNV-Fahrzeuge barrierefrei eingestiegen werden kann. Bei einer „gelben“ Darstellung müssen fahrzeugseitige Einstiegshilfen (Rampe, Hublift oder Personal) vorhanden sein. „Rot“ wird eine Station, wenn ein Fahrzeugeinstieg nicht barrierefrei möglich ist.

Das Ergebnis zeigt, dass 42% aller Verkehrsstationen einen vollständig barrierefreien Zugang zu allen Bahnsteigen bieten. Die Bahnsteige von 24% der Bahnhöfe und Haltepunkte sind nur teilweise barrierefrei erreichbar und 34% der Bahnhöfe/Haltepunkte sind zur Zeit gar nicht barrierefrei zugänglich. Es wird deutlich, dass künftig noch viele Verkehrsstationen vollständig barrierefrei zu gestalten sind, da viele (jede Vierte) meist nur am Hausbahnsteig barrierefrei sind oder sogar gar nicht (ein Drittel) barrierefrei gebaut worden sind. Eine Signifikanz einer Strecke oder einer Region lässt sich dabei nicht erkennen; der Handlungsbedarf ist in der Fläche leider überall vorhanden.

Der vollständig barrierefreie Einstieg ist bisher an nur 8% aller Verkehrsstationen erfüllt. An 82% aller Halte werden jedoch fahrzeugseitige Einstiegshilfen (Rampe, Hublift oder Personal) angeboten, mit deren Einsatz der Niveauunterschied zwischen Fahrzeug und

Bahnsteig auch von Reisenden mit eingeschränkter Mobilität überwunden werden kann. Lediglich an 10% der Verkehrsstationen im nördlichen Rheinland-Pfalz ist ein barrierefreier Fahrzeugeinstieg überhaupt nicht möglich, da keine Einstiegshilfen verfügbar sind. Auch wenn an über ¾ der Stationen ein zumindest teilweise barrierefreier Einstieg oder Ausstieg bei den Fahrzeugen über eine fahreugseitige Einstiegshilfe möglich ist, gilt es bei den anstehenden SPNV-Ausschreibungen die Fahrzeuganforderungen so zu formulieren, dass die zukünftig zum Einsatz kommenden Schienenfahrzeugen noch optimaler und flexibel an die - unterschiedlichen - stationsseitigen Rahmenbedingungen angepasst werden.

Das vollständige Ergebnis der Untersuchung je Bahnhof/Haltepunkt ist der Anlage (Karte und Tabelle) zu entnehmen. Die Geschäftsstelle wird die Ergebnisse auch als Pressemitteilung und auf der Internetseite des SPNV-Nord veröffentlichen, so dass sie auch allen potentiellen Nutzern des SPNV als Planungshilfe für die Reise zur Verfügung stehen.

Als Konsequenz für die Zukunft sind zur grundlegenden Verbesserung der Situation zwei Handlungsfelder von zentraler Bedeutung:

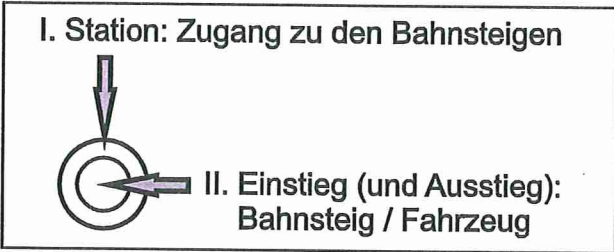
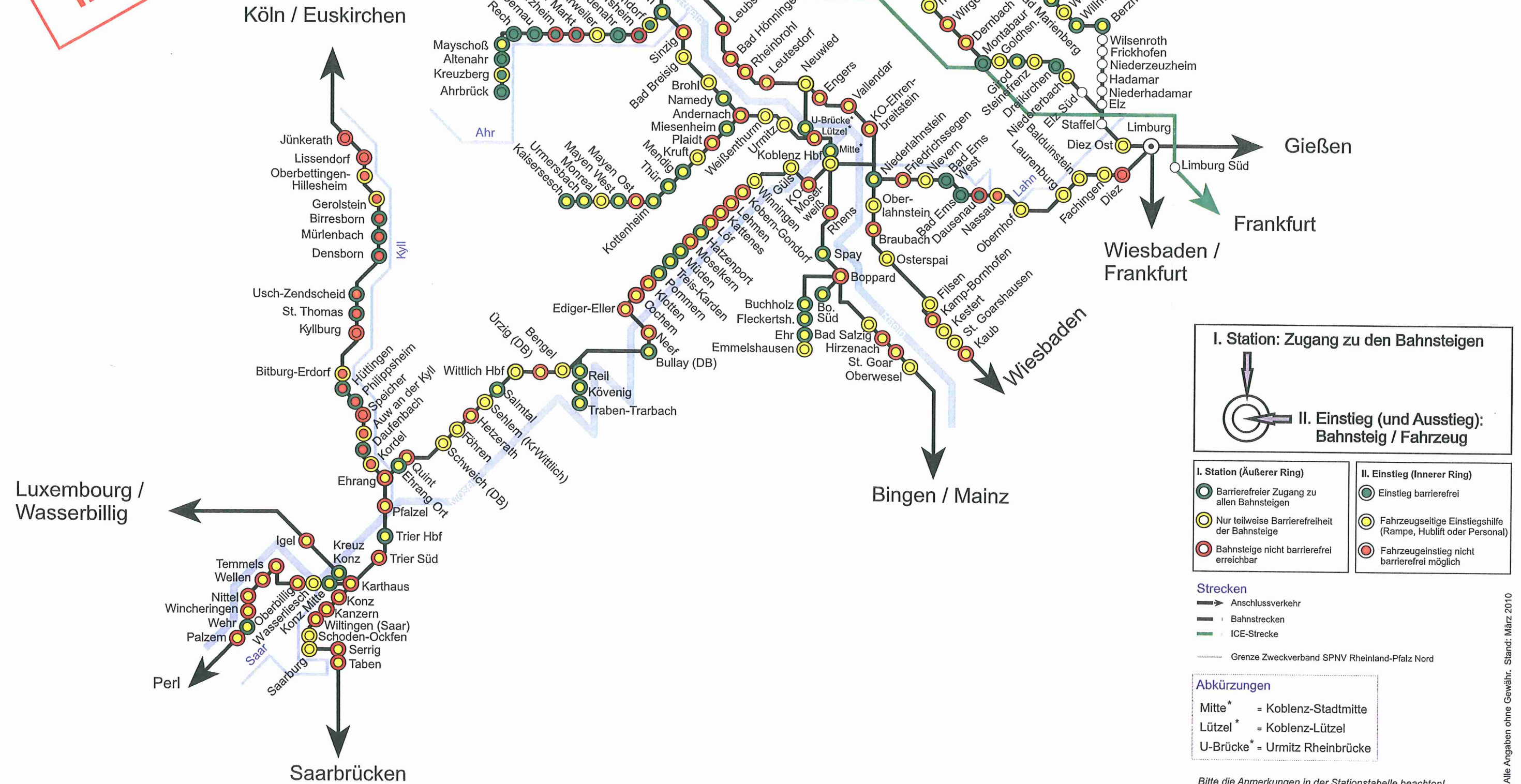
1. Die Bemühungen des Zweckverbandes zur Modernisierung von Bahnhöfen und Haltepunkten sind gemeinsam mit der DB, dem Land und den Standortkommunen kontinuierlich fortzuführen.
2. Bei der Vergabe von Verkehrsleistungen sind die Fahrzeuganforderungen so auszugestalten, dass ein Optimum an Barrierefreiheit erreicht wird.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Barrierefreiheit an Bahnhöfen und Haltepunkten zur Kenntnis.

Barrierefreiheit an SPNV-Stationen in Rheinland-Pfalz (SPNV-Nord)

Interner Entwurf



I. Station (Äußerer Ring)	II. Einstieg (Innerer Ring)
Barrierefreier Zugang zu allen Bahnsteigen	Einstieg barrierefrei
Nur teilweise Barrierefreiheit der Bahnsteige	Fahrzeugseitige Einstiegshilfe (Rampe, Hublift oder Personal)
Bahnsteige nicht barrierefrei erreichbar	Fahrzeugeinstieg nicht barrierefrei möglich

Strecken

- Anschlussverkehr
- Bahnstrecken
- ICE-Strecke
- Grenze Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord

Abkürzungen

- Mitte* = Koblenz-Stadtmitte
- Lützel* = Koblenz-Lützel
- U-Brücke* = Urmitz Rheinbrücke

Bitte die Anmerkungen in der Stationstabelle beachten!
Anregungen zur Karte bitte an: info@spnv-nord.de

Stationstabelle: Barrierefreiheit der Stationen in Rheinland-Pfalz Nord - Stand: März 2010

Name	Kursbuchstrecke	I. Bewertung Station	Anmerkung (Station)	II. Bewertung Einstieg	Anmerkung (Einstieg)
Brachbach	460	3		2 (RB 95)	
Etzbach	460	1		2 (RE 9, RB 95)	
Freusburg Siedlung	460	1		2 (RB 95)	
Kirchen	460	1		2 (RE 9, RB 95)	
Mudersbach	460	1		2 (RB 95)	
Niederhövels	460	2	Hausbahnsteig barrierefrei	2 (RB 95)	
Niederschelden	460	3		2 (RB 95)	
Scheuerfeld (Sieg)	460	1		2 (RB 95)	
Wissen (Sieg)	460	1		2 (RE 9, RB 95)	Mit VT 648.1 niveaugleich Gleis 2 (Richtung Au (Sieg)) niveaugleich
Altenkirchen (Westerw)	461	1		2 (RB 28)	
Berzhahn	461	1		2 (RB 28)	
Breitscheidt (Kr Altenkirchen)	461	1		2 (RB 28)	
Büdingen	461	1		2 (RB 28)	
Enspel	461	1		2 (RB 28)	
Hachenburg	461	1		2 (RB 28)	
Hattert	461	1		2 (RB 28)	
Hohegrete	461	1		2 (RB 28)	
Ingelbach	461	1		1 (RB 28)	
Kloster Marienthal	461	1		2 (RB 28)	
Langenhahn	461	1		2 (RB 28)	
Nistertal-Bad Marienberg	461	1		1 (RB 28)	
Obererbach	461	1		2 (RB 28)	
Rotenhain	461	1		2 (RB 28)	
Unnau-Korb	461	1		2 (RB 28)	
Westerburg	461	2		2 (RB 28)	
Willmenrod	461	1		2 (RB 28)	
Grünebach Ort	462	1		2 (RB 96)	
Grünebacher Hütte	462	1		2 (RB 96)	
Herdorf	462	2	Nur über Rampe mit Stufe erreichbar	2 (RB 96)	
Königsstollen	462	3		2 (RB 96)	
Sassenroth	462	1		2 (RB 96)	
Alsdorf (NE)	463	1		2 (RB 97)	3 Trittstufen, jedoch Personal vorhanden
Biersdorf Bahnhof (NE)	463	1		2 (RB 97)	3 Trittstufen, jedoch Personal vorhanden
Biersdorf Ort (NE)	463	1		2 (RB 97)	3 Trittstufen, jedoch Personal vorhanden
Daaden (NE)	463	1		2 (RB 97)	3 Trittstufen, jedoch Personal vorhanden
Niederdreisbach (NE)	463	1		2 (RB 97)	3 Trittstufen, jedoch Personal vorhanden
Schutzbach (NE)	463	1		2 (RB 97)	3 Trittstufen, jedoch Personal vorhanden
Bad Hönningen	465	3		2 (RE 8, RB 27)	
Engers	465	3		2 (RE 8)	
Erpel (Rhein)	465	3		2 (RB 27)	
Koblenz-Ehrenbreitstein	465	3		2 (RE 8)	
Leubsdorf (Rhein)	465	3	Zu steile Rampen	2 (RB 27)	
Leutesdorf (Rhein)	465	3		2 (RB 27)	
Linz (Rhein)	465	3		2 (RE 8, RB 27)	
Neuwied	465	2	Hausbahnsteig barrierefrei	2 (RE 8, RB 27)	
Rheinbrohl	465	3		2 (RB 27)	
Unkel	465	3		2 (RE 8, RB 27)	
Urmitz Rheinbrücke	465	1		2 (RB 27)	
Vallendar	465	3		2 (RE 8)	
Braubach	466	3	Rampe mit enger Durchfahrt	2 (RE 10, RB 10)	
Filsen	466	2	Zugang Gl. 2 nur über Treppe	2 (RB 10)	
Kamp-Bornhofen	466	3		2 (RE 10, RB 10)	
Kaub	466	3		2 (RE 10, RB 10)	
Kestert	466	2	Hausbahnsteig barrierefrei	2 (RB 10)	
Oberlahnstein	466	2	1 Rampe/1 Treppe	2 (RE 10, RB 10)	
Osterspai	466	2	1 Rampe/1 Treppe	2 (RE 10, RB 10)	
St. Goarshausen	466	2		2 (RE 10, RB 10)	
Bad Breisig	470	2		2 (RE 5, RB 26)	
Brohl	470	2	Hausbahnsteig barrierefrei; Mittelbahnsteig: Treppe	2 (RB 26)	RB 26 Richtung Köln niveaugleich
Koblenz-Stadtmitte	470	1	In Bau	2 (RE 5, RB 27)	RB 26 barrierefrei
Namedy	470	1		2 (RB 26)	
Oberwinter	470	3		2 (RE 5, RB 26)	RB 30 barrierefrei
Rolandseck	470	3		2 (RB 26)	
Sinzig (Rhein)	470	3		2 (RE 5, RB 26)	

Urmitz	470	2	HBS barrierefrei	2 (RB 26)	
Weißenthurm	470	2	Hausbahnsteig barrierefrei	2 (RB 26)	RB 26 Richtung KO niveaugleich
Boppard-Bad Salzig	471	2	Nur Bstg. 1	2 (RB 32)	
Boppard-Hirzenach	471	3		2 (RB 32)	
Oberwesel	471	2	1 niveaugl./1 Treppe	2 (RE 2, RB 32)	
Rhens	471	3		2 (RB 32)	RB 32 Richtung MZ niveaugleich
Spay	471	1		2 (RB 32)	
St. Goar	471	3		2 (RB 32)	
Auw an der Kyll	474	2	Nur Gl. 12 (Hausbahnsteig) barrierefrei	3 (RB 83)	
Birresborn	474	1		3 (RB 83)	
Bitburg-Erdorf	474	2	HBS barrierefrei	3 (RE 12, RB 83)	
Daufenbach	474	1		3 (RB 83)	
Densborn	474	1		3 (RB 83)	
Hüttingen	474	1		3 (RB 83)	
Jünkerath	474	3		3 (RE 12, RE 22, RB 24)	
Kordel	474	2	Stufe Betonüberführung	3 (RE 12, RB 83)	
Kyllburg	474	3	Rampe mit Stufe	3 (RE 12, RB 83)	
Lissendorf	474	3		3 (RE 22, RB 24)	
Mürtenbach	474	1		3 (RB 83)	
Oberbettingen-Hillesheim	474	2		3 (RE 22, RB 24)	
Philippshiem	474	1		3 (RB 83)	
Speicher	474	3		3 (RE 12, RB 83)	
St. Thomas	474	1		3 (RB 83)	
Usch-Zendscheid	474	1		3 (RB 83)	
Ahrbrück	477	1		1 (RB 30)	
Ahrweiler	477	2		2 (RB 30)	
Ahrweiler Markt	477	3		1 (RB 30)	
Altenahr	477	1		1 (RB 30)	
Bad Bodendorf	477	2		1 (RB 30)	
Bad Neuenahr	477	1		1 (RB 30)	
Dernau	477	1		1 (RB 30)	
Heimersheim	477	3		1 (RB 30)	
Kreuzberg (Ahr)	477	2		1 (RB 30)	
Mayschoß	477	1		2 (RB 30)	
Rech	477	1		1 (RB 30)	
Walporzheim	477	3		1 (RB 30)	
Kaisersesch	478	1		2 (RB 92)	
Kottenheim	478	1		2 (RB 92)	
Kruft	478	2	Nur Hausbahnsteig (Richtung Mayen) barrierefrei	2 (RB 92)	
Mayen Ost	478	3		2 (RB 92)	
Mayen West	478	1		2 (RB 92)	
Mendig	478	1		2 (RB 92)	
Miesenheim	478	1		2 (RB 92)	
Monreal	478	2		2 (RB 92)	
Plaidt	478	3		2 (RB 92)	
Thür	478	1		2 (RB 92)	
Urmersbach	478	1		2 (RB 92)	
Boppard Süd	479	1		2 (RB 93)	
Boppard-Buchholz	479	1		2 (RB 93)	
Boppard-Fleckertshöhe	479	1		2 (RB 93)	
Ehr	479	1		2 (RB 93)	
Emmelshausen	479	2		2 (RB 93)	
Bad Ems	625	1		1 (RE 25, RB 25)	
Bad Ems West	625	1		1 (RB 25)	
Balduinstein	625	2	Holzrampe durch Gleisbett mit Stufe	2 (RB 25)	
Dausenau	625	3		1 (RB 25)	
Diez	625	3		3 (RE 25)	RB 25 mit Einstiegshilfe
Fachingen (Lahn)	625	2		2 (RB 25)	
Friedrichsseggen	625	3		2 (RB 25)	
Laurenburg (Lahn)	625	2	Rampe mit Stufe	2 (RB 25)	
Nassau (Lahn)	625	2	Teilweise Stufen	3 (RE 25)	RB 25 mit Einstiegshilfe
Nievern	625	2	Rampe (Gleisbett) mit kleiner Stufe	2 (RB 25)	
Obernhof (Lahn)	625	2	Holzrampe mit hoher Stufe	2 (RB 25)	
Dernbach (Westerv)	629	3		2 (RB 29)	
Dreikirchen (eh. Oberhausen (Ww))	629	1		1 (RB 29)	
Girod	629	1		2 (RB 29)	
Goldhausen	629	2	Rampe mit Stufe	2 (RB 29)	
Montabaur	629	1		1 (RB 29)	
Niedererbach	629	2	Untergrund: Schotter	2 (RB 29)	

Siershahn	629	2		2 (RB 29)	
Steinefrenz	629	2	Hausbahnsteig barrierefrei	2 (RB 29)	
Wirges	629	3	hohe Stufe am Außenbstg.	2 (RB 29)	
Kanzem	685	3		2 (RB 71)	
Konz	685	3		2 (RE 1, RE 11, RB 71)	
Saarburg (Bz Trier)	685	2	HBS barrierefrei	2 (RE 1, RE 11, RB 71)	RE 1 Richtung SB niveaugleich
Schoden-Ockfen	685	2	sehr lange, steile Rampen; nur Bstg. R. TR höhengleich erreichbar	2 (RB 71)	
Serrig	685	3		2 (RB 71)	
Taben	685	3		2 (RB 71)	
Wiltingen (Saar)	685	3	Rampe mit hoher Stufe	2 (RB 71)	
Bengel	690	2	Gleis Richtung Koblenz barrierefrei	2 (RB 81)	
Cochem (Mosel)	690	3		2 (RE 1, RB 81)	
Ediger-Eller	690	3		2 (RB 81)	
Ehrang Ort	690	1		2 (RB 81, RB 82)	
Föhren	690	2		2 (RB 81, RB 82)	
Güls (Kr Koblenz)	690	2	Gleis 2 (Richtung KO) barrierefrei	2 (RB 81)	
Hatzenport	690	1		2 (RB 81)	
Hetzerath	690	3		2 (RB 81, RB 82)	
Kattenes	690	3		2 (RB 81)	
Klotten	690	3		2 (RB 81)	
Kobern-Gondorf	690	3		2 (RE 1, RB 81)	
Koblenz-Moselweiß	690	3		2 (RB 81)	
Lehmen	690	3		2 (RB 81)	
Löf	690	3		2 (RB 81)	
Moselkern	690	3		2 (RB 81)	
Müden (Mosel)	690	1		2 (RB 81)	
Neef	690	3		2 (RB 81)	
Pommern (Mosel)	690	1		2 (RB 81)	
Quint	690	3		2 (RB 81, RB 82)	
Salmthal	690	1		2 (RB 81, RB 82)	
Schweich DB	690	2	HBS barrierefrei	2 (RB 81, RB 82)	
Sehlem (Kr Wittlich)	690	2	Zugang Gl. R. TR über Waldweg	2 (RB 81, RB 82)	
Treis-Karden	690	1		2 (RE 1, RB 81)	
Ürzig DB	690	3		2 (RB 81)	
Winningen (Mosel)	690	2	Nur Hausbahnsteig; Rampe (Gleisbett) mit kleiner Stufe	2 (RB 81)	
Wittlich Hbf	690	2	Aufzug teilweise vorhanden, HBS barrierefrei	2 (RE 1, RB 81, RB 82)	
Kövenig	691	1	Nur leichte Stufe (ca. 5 cm)	2 (RB 94)	
Reil DB	691	1		2 (RB 94)	
Traben-Trarbach DB	691	1		2 (RB 94)	
Konz Mitte	692	1		2 (RB 82)	
Nittel	692	3		2 (RB 82)	
Oberbillig	692	3		2 (RB 82)	
Palzem	692	3		2 (RB 82)	
Temmels	692	3		2 (RB 82)	
Wasserliesch	692	2	Rampe R. Perl sehr steil	2 (RB 82)	
Wehr (Mosel)	692	1		2 (RB 82)	
Wellen (Mosel)	692	3		2 (RB 82)	
Wincheringen	692	3	Rampe mit hoher Stufe	2 (RB 82)	
Igel	693	3		2 (RE 14)	
Kreuz Konz	693	1		2 (RE 14)	DoSto = barrierefrei
Betzdorf (Sieg)	460; 462; 463	1		2 (RE 9, RB 95, RB 96, RB 97)	
Diez Ost	461; 625	2	Hausbahnsteig barrierefrei	2 (RB 28)	
Koblenz Hbf	465; 466; 470; 471; 625; 690	2		2 (RE 1, RE 2, RE 5, RE 8, RE 10, RB 10, RB 25, RB 27, RB 81)	RB 26, RB 32: barrierefrei; RE 25: nicht barrierefrei
Koblenz-Lützel	465; 470	3		2 (RB 27)	RB 26 barrierefrei
Niederlahnstein	466; 625	1		2 (RE 10, RB 10)	RB 25: barrierefrei; RE 25: nicht barrierefrei
Remagen	470; 477	1		2 (RE 5, RB 26, RB 30)	RB 26 Richtung KO niveaugleich RB 30 Richtung BN niveaugleich
Andernach	470; 478	3		2 (RE 5, RB 92)	RB 26 barrierefrei
Boppard Hbf	471; 479	3		2 (RE 2, RB 32, RB 93)	RE 2 Richtung KO niveaugleich
Gerolstein	474; 478	2	HBS barrierefrei	3 (RE 12, RE 22, RB 24, RB 83)	
Trier Hbf	474; 685; 690; 692; 693	1		2 (RE 1, RE 14, RB 81, RB 82)	Nur VT 644 barrierefrei (RE 12, RB 83)
Ehrang	474; 690	3		2 (RB 81, RB 82)	RB 83 nicht barrierefrei
Pfalzel	474; 690	3		2 (RB 81, RB 82)	RB 83 nicht barrierefrei
Trier Süd	685; 688; 692	3		2 (RE 14, RB 82, RB 71)	DoSto = barrierefrei
Karthaus	688; 693	3		2 (RE 14, RB 82, RB 71)	
Bullay DB	690; 691	1		2 (RE 1, RB 81, RB 94)	

TOP 5 Betriebsaufnahmen Hunsrückbahn (Rhenus-Veniro) und MoselRB (DB Regio)

Nach europaweiter Ausschreibung und entsprechenden Vergaben sollten bereits im Dezember letzten Jahres die Firma Rhenus Veniro auf der Strecke Boppard – Emmelshausen und die Firma DB Regio Südwest auf der Strecke zwischen Koblenz – Trier und Perl die SPNV-Leistungen mit neuen Nahverkehrsfahrzeugen übernehmen. Aus verschiedenen Gründen konnte die vorgesehene Betriebsaufnahme bislang nicht stattfinden. Die Gründe dafür sind in beiden Fällen Probleme mit der eisenbahnrechtlichen Zulassung der für die einzelnen Strecken vorgesehenen Fahrzeuge.

Für die Hunsrückbahn zwischen Boppard und Emmelshausen plant die Firma Rhenus Veniro den Einsatz von drei Nahverkehrstriebwagen des Types RS 1 der Fa. Stadler, die speziell für den Betrieb auf der Steilstrecke gebaut und zugelassen werden müssen. Nachdem ca. 2 Wochen vor dem geplanten Betriebsaufnahmedatum klar war, dass die Zulassung der Fahrzeuge nicht fristgerecht erfolgen wird, hat der Zweckverband kurzfristig mit dem bisherigen Betreiber, DB Regio, eine Vereinbarung über die Weiterführung ihres bisherigen Verkehrs als Ersatzverkehr herbeigeführt. Die dazu derzeit bestehende Vereinbarung läuft noch bis zum kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2010.

Inzwischen liegt zwar seitens des Infrastrukturbetreibers die Zulassung der Fahrzeuge hinsichtlich der besonderen Anforderungen an die Steilstrecke vor, es fehlt jedoch nach wie vor die vom Eisenbahnbundesamt (EBA) zu erteilende EBO-Zulassung. Dazu wurden vom EBA zuletzt ergänzende Gutachten zu den Bremsen gefordert, die wiederum zusätzliche Tests notwendig machten. Nach dem derzeitigen Informationsstand wird der Hersteller die Gutachten im Laufe des Mai vorlegen. Das EBA wird dann sicher noch 6 bis 8 Wochen zur Prüfung dieser zusätzlich geforderten Unterlagen benötigen, so dass wahrscheinlich erst Ende Juli/Anfang August mit einer Entscheidung des Eisenbahnbundesamtes über die Zulassung der Rhenus Veniro-Fahrzeuge gerechnet werden kann. Sollte zu diesem Zeitpunkt keine positive Entscheidung des Eisenbahnbundesamtes absehbar sein, muss ggf. noch über einen längeren Zeitraum mit Ersatzverkehren durch DB Regio gerechnet werden.

Bei den für die Moselstrecke zwischen Koblenz und Perl vorgesehenen Fahrzeugen verhält es sich ähnlich. Die hier geplanten Fahrzeuge der Fa. Bombardier (E-Talent) sind derzeit ebenfalls noch nicht zugelassen. Nach jüngsten Informationen von Hersteller und Betreiber wird mit einer Zulassung der Fahrzeuge erst in der zweiten Jahreshälfte zu rechnen sein. Daher werden die hier angebotenen Verkehre mit den auch bislang auf dieser Strecke üblichen Fahrzeugen voraussichtlich bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 fortgesetzt werden.

Da sich die Probleme mit Betriebsaufnahmen im letzten Herbst bundesweit gehäuft haben, gibt es inzwischen eine Vielzahl von Initiativen zwischen Aufgabenträgern, Fahrzeugherstellern und Eisenbahnbundesamt, derartige Ereignisse künftig nach Möglichkeit zu vermeiden. In dieser Angelegenheit hat der Zweckverband unter Mitwirkung seines Vorstandsvorstehers am 1. April 2010 auch ein Gespräch mit dem Präsidenten des Bundesverbandes der Bahnindustrie, Herrn Dr. Baur, geführt. In diesem Gespräch wurden die Ursachen der jüngsten Entwicklungen analysiert und über Lösungsansätze diskutiert. Von der Fahrzeugindustrie her werden die Aufgabenträger insbesondere aufgefordert, die Vorlaufzeiten zwischen Vergabe und Betriebsaufnahme auf mindestens 30 Monate zu setzen. Außerdem wird nachdrücklich dafür plädiert, dass in Ausschreibungen von SPNV-Leistungen künftig noch stärker auf Standardfahrzeuge zurück gegriffen werden kann.

Im Rahmen von politischen Initiativen versuche man derzeit, das Eisenbahnbundesamt dazu zu bewegen, insbesondere eine klare Definition der jeweils für die Zulassung einer Fahrzeugfamilie relevanten Normen vorzunehmen. Eine der Ursachen für die verspätete Zulassung von Fahrzeugen war nämlich, dass häufig noch während des Produktionspro-

zesses bzw. sogar erst während des Zulassungsprozesses neue Normen, insbesondere auf europäischer Ebene, zum Tragen kamen, die ad hoc auch bereits in laufenden Zulassungsverfahren eingefordert wurden und zu entsprechenden Nacharbeiten führten.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht über die Betriebsaufnahmen Hunsrückbahn und Moseltalbahn und die hier relevanten Ursachen zur Kenntnis. Sie beauftragt die Geschäftsstelle, bei den künftigen Ausschreibungen noch stärker als bisher den Belangen einer fristgerechten Fahrzeugbereitstellung Rechnung zu tragen.

TOP 6 **Reaktivierung von Hunsrück-, Eifelquer- und Aartalbahn, Stand der Vorbereitungen**

Die im Juni 2008 beschlossene Konzeption Rheinland-Pfalz-Takt 2015 beinhaltet im Gebiet des SPNV-Nord auch die Prüfung bzw. Realisierung von drei Reaktivierungsprojekten, nämlich:

- die Anbindung des Flughafens Hahn an das Schienennetz über eine Regionalexpresslinie zwischen dem Flughafen, Bingen und Mainz sowie teilweise bis Frankfurt,
- die Reaktivierung der Aartalbahn im rheinland-pfälzischen Abschnitt zwischen Zollhaus/Hahnstädten und Diez, wobei die hier vorgesehene Regionalbahn bis ins hessische Limburg verkehren soll und
- die Reaktivierung der Eifelquerbahn in dem derzeit nicht im Regel-SPNV bedienten Streckenabschnitt zwischen Kaisersesch und Gerolstein.

Nachfolgend wird der aktuelle Stand der Vorbereitungen zur Ertüchtigung und Finanzierung der Infrastruktur dargestellt.

Hunsrückbahn

Der Flughafen Frankfurt-Hahn soll mittelfristig auf eine Passagierzahl von über 8 Mio. wachsen. Hierfür ist eine leistungsfähige Schienenanbindung notwendig, die durch die Reaktivierung der Hunsrückbahn erfolgen soll. Geplant ist ein stündlicher RegionalExpress (RE) zwischen dem Flughafen Hahn und Frankfurt; bei einigen Zügen muss in Bingen in einen RE auf der linken Rheinseite umgestiegen werden. Zwischenhalte auf der Hunsrückbahn sind in den Verbandsgemeindezentren Langenlonsheim, Stromberg, Rheinböllen, Simmern und Kirchberg geplant. Die Fahrzeit wird zwischen Mainz und dem Hahn ca. 90, zwischen Frankfurt und dem Hahn etwa 130 Minuten betragen.

Für das Betriebsprogramm ist es erforderlich, die Strecke in 2 Abschnitten (Guldental, Simmern) auf einer Länge von insgesamt 8,5 km 2-gleisig auszubauen, um das „Begegnen“ von Zügen während der Fahrt zu ermöglichen. Um die Streckengeschwindigkeit anheben zu können, ist es notwendig die Strecke komplett zu sanieren und von den heute 81 Bahnübergängen etwa die Hälfte aufzulassen und die verbleibenden Bahnübergänge technisch nach den neuesten Regelwerken zu sichern. Die Finanzierung der Betriebsleistungen ist Bestandteil des Projektes Rheinland-Pfalz-Takt 2015.

DB Netz/DB Projektbau haben wie vereinbart im Herbst 2009 die Ergebnisse der Entwurfsplanung vorgelegt. Die Entwurfsplanung ist in enger Abstimmung mit dem LBM und dem MWVLW entstanden. Alle beteiligten Partner haben sich im Vorfeld darauf verständigt, dass die Entwurfsplanung auf der Kostenseite jeweils auf der sicheren Seite gerechnet werden soll, um belastbare Zahlen für die nächsten Schritte zu haben.

Das finanzielle Ergebnis der Entwurfsplanung in Höhe von Investitionskosten in Höhe von 104 Mio. Euro sieht nach derzeitigem Stand eine Finanzierung aus Bundesmitteln aus verschiedenen Töpfen, sowie Anteile Dritter im Bereich der Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen vor.

Auf dieser Basis wurde die interne Wirtschaftlichkeitsrechnung bei DB Netz mit einem positiven Ergebnis durchgeführt. Derzeit laufen die Verhandlungen zum Realisierungs- und Finanzierungsvertrag (RuFV). Danach werden die Planverfahren eingeleitet und durchgeführt, für den eigentlichen Bau der Strecke werden ca. 2,5 Jahre benötigt.

Inbetriebnahmetermin für die Hunsrückstrecke ist Dezember 2014.

Die Vergabe der SPNV-Leistungen erfolgt im Rahmen der Ausschreibung „Dieselnetz Südwest“ durch beide SPNV-Zweckverbände gemeinsam mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV).

Aartalbahn

Im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) für den rheinland-pfälzischen Abschnitt der Aartalbahn aus dem Jahr 2008 sowie weiteren Gutachten/Studien konnte für eine Reaktivierung des SPNV zwischen Zollhaus und Diez (Limburg) ein positiver volkswirtschaftlicher Nutzen festgelegt werden.

Im Zusammenhang mit der Konzeption Rheinland-Pfalz-Takt (RPT) 2015 ist diese Strecke inzwischen mit einer stündlichen RB-Verbindung (mit allen Unterwegshalten) mit Anschlüssen in Diez und Limburg an weitere RE und RB-Linien konzipiert worden. Die Fahrzeit zwischen Limburg und Zollhaus beträgt vsl. 24 Minuten.

Die Finanzierung der Betriebsleistungen ist Bestandteil des Projektes RPT 2015. Die Ausschreibung und Vergabe der Betriebsleistungen ist in das sog. Eifel-Westerwald-Sieg-Netz (EWS-Netz) integriert, welches der SPNV-Nord gemeinsam mit dem RMV und dem NWL bearbeitet.

Gemäß den Anforderungen an das Betriebsprogramm ist nun eine entsprechende, aber kostengünstige Infrastruktur für die Strecke 3500, die noch nicht entwidmet ist, herzustellen. Der Ausbau der eingleisigen Nebenbahn, die sich noch im Eigentum der DB befindet, umfasst die Leit- und Sicherungstechnik, die BÜ-Sicherung, die Wiedereinfädung der Aartalbahn auf die Lahnstrecke in Diez, die Reaktivierung (zum Teil Neubau) von sieben Haltepunkten sowie einen Kreuzungsbahnhof in Hahnstätten inklusive Gleisanschluss zum Kalkwerk. Dabei ist die Strecke für einen Betrieb mit mind. 60 km/h herzustellen und die Infrastruktur nach dem sog. NE-Standard zu bauen.

In enger Abstimmung mit dem MWVLW wird der SPNV-Nord nun die Planung der Leistungsphasen 1-4 nach HOAI für die o.g. Infrastrukturausbauten bei einem fachkundigen Ingenieurbüro beauftragen. Die Kosten dafür trägt das Land. Bis Anfang 2011 sollen die Planungen der Lph. 1-4 abgeschlossen sein. Auf Basis dieser belastbaren Planungen und Zahlen sollen dann die nächsten Umsetzungsschritte zur Infrastruktur-Reaktivierung der Aartalbahn angegangen werden. Außerdem ist auf dieser Grundlage dann ein belastbares Betreiber- und Finanzierungskonzept für den dauerhaften Betrieb der Infrastruktur zu entwickeln. Die Refinanzierung der erforderlichen Investitionskosten soll im Wesentlichen über die Nutzungsentgelte im SPNV erfolgen.

Die Verkaufsverhandlungen mit der DB Netz AG zur Abgabe oder Verpachtung der Strecke an einen NE-Betreiber werden zur Zeit parallel aktiv vom MWVLW, den Anliegerkommunen, dem Rhein-Lahn-Kreis und dem SPNV-Nord geführt.

Eifelquerbahn

Im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) zur Eifelquerbahn zwischen Gerolstein und Kaisersesch aus dem Jahr 2009 sowie weiteren Gutachten/Studien konnte für eine Reaktivierung des Regel-SPNV ein positiver volkswirtschaftlicher Nutzen für den sog. Mitfall III (Gesamtreaktivierung) festgelegt werden.

Im Zusammenhang mit der Konzeption RPT 2015 ist diese Strecke inzwischen mit einer stündlichen RB-Verbindung (mit allen Unterwegshalten) zwischen Gerolstein und Kaisersesch (und weiter bis Andernach) mit Anschlüssen an den Endpunkten an weitere RE und RB-Linien konzipiert worden. Die Fahrzeit zwischen Gerolstein und Kaisersesch beträgt ca. 75 Minuten.

Die Finanzierung der Betriebsleistungen ist Bestandteil des Projektes RPT 2015. Die Betriebsleistungen werden nach Abschluss der Vorplanungen Bestandteil einer eingeständigen SPNV-Ausschreibung.

Gemäß den Anforderungen an das Betriebsprogramm ist nun eine entsprechende, aber kostengünstige Infrastruktur für die Strecke 3005, die nicht entwidmet ist und vom Freizeitverkehr befahren wird, herzustellen. Der Ausbau der eingleisigen Nebenbahn, welche die VEB zur Zeit von der DB Netz AG gepachtet hat, umfasst die Leit- und Sicherungstechnik, die BÜ-Sicherung, den Wiederherstellung des Überganges der NE- auf die DB-Infrastruktur in Kaisersesch, die Reaktivierung (zum Teil Neubau) von acht Haltepunkten sowie die Reaktivierung von drei Kreuzungsbahnhof in Dockweiler, Ulmen und Kaisersesch. Dabei ist die Strecke für einen Betrieb mit mind. 60 km/h herzustellen und die Infrastruktur nach dem sog. NE-Standard zu bauen.

In enger Abstimmung mit dem MWVLW hat der SPNV-Nord die Planung der Leistungsphasen 1-4 nach HOAI für die o.g. Infrastrukturausbauten an ein fachkundiges Ingenieurbüro vergeben. Die Kosten für diese Planung übernimmt das Land. Bis Anfang 2011 sollen die Planungen der Lph. 1-4 abgeschlossen sein. Auf Basis dieser belastbaren Planungen und Zahlen sollen dann die nächsten Umsetzungsschritte zur Infrastruktur-Reaktivierung der Eifelquerbahn angegangen werden. Ebenso wie bei der Aartalbahn gehört dazu dann auch die Schaffung eines geeigneten Betreiber- und Finanzierungskonzeptes.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht über die drei Reaktivierungsprojekte zur Kenntnis.