

# Verbandsversammlung

## 43. Sitzung

in Koblenz im Gebäude des Landesbetriebes Mobilität  
am 20. Juni 2012 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](mailto:info@spnv-nord.de)  
Internet [www.spnv-nord.de](http://www.spnv-nord.de)

12.6.12

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 40. Sitzung der  
Verbandsversammlung am 7. Dezember 2011 in Koblenz
2. Modernisierung von Bahnhöfen und Haltepunkten – Stand und weitere Pla-  
nungen
3. Regiolinienkonzept 2015 – Festlegung zur weiteren Vorgehensweise
4. Reaktivierung von Schienenstrecken für den SPNV: Konsequenzen aus den  
Überarbeitungen der Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) für die Eifelquer-  
bahn und die Aartalbahn
5. Verschiedenes

Bearbeitung: Dr.-Ing. Thomas Geyer

**B) Nichtöffentlicher Teil**

1. Genehmigung der Niederschrift über den nichtöffentlichen Teil der 40. Sitzung der Verbandsversammlung am 7. Dezember 2011 in Koblenz
2. Bericht über aktuelle SPNV-Vergabeverfahren
  - a) Vergabeverfahren Vertriebsleistungen
  - b) Vergabeverfahren Eifel-Westerwald-Sieg
3. Verschiedenes

A) **Öffentlicher Teil**

**TOP 1 Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 40. Sitzung der Versammlung am 07. Dezember 2011 in Koblenz**

Die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 40. Sitzung der Versammlung ist Ihnen mit Schreiben vom 04.01.2012 zugesandt worden; sie ist den Unterlagen nochmals beigefügt. Anmerkungen zur Niederschrift sind nicht eingegangen.

**Beschlussvorschlag**

**Die Versammlung genehmigt die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 40. Sitzung der Versammlung am 7. Dezember 2011 in Koblenz.**

## **TOP 2    Modernisierung von Bahnhöfen und Haltepunkten – Stand und weitere Planungen**

Zuletzt wurde im nichtöffentlichen Teil der 37. Verbandsversammlung am 8. Dezember 2010 ein Überblick über die generellen Finanzierungsmöglichkeiten, den Stand der Umsetzung und über die Maßnahmenbestandteile im Detail bei den Bahnhofprojekten gegeben, sowie ein Beschluss zur zwischenzeitlich ratifizierten „Rahmenvereinbarung zur Bahnhofsentwicklung in Rheinland-Pfalz“ herbeigeführt.

Die umfangreichen Maßnahmen zur verkehrstechnischen Aufwertung der Stationen sowie der Verbesserung der städtebaulichen Umfeldler und Verknüpfungspunkte an den 199 Bahnhöfen und Stationen im Zuständigkeitsbereich des SPNV-Nord werden folglich zur Zeit basierend auf den gesetzlichen Grundlagen des LVFGKom - Landesverkehrsfinanzierungsgesetz Kommunale Gebietskörperschaften (ehemals Entflechtungsgesetz (EntflechtG) sowie Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)), dem rheinland-pfälzischen Landesfinanzausgleichsgesetzes (LFAG), dem rheinland-pfälzischen Nahverkehrsgesetzes (NVG) und der sog. Rahmenvereinbarung Bahnhofprojekte RLP (zusätzlich Bundesmittel - LuFV-Mittel - und Eigenmittel der DB Station & Service) finanziell gefördert. Darüber hinaus ist in der überwiegenden Anzahl der Projekte ein unabdingbarer kommunaler Eigenanteil bei den Planungs- und Baukosten zu erbringen. Letzteres führte in der jüngsten Vergangenheit oftmals zu Problemen und somit nur zu einer abschnittsweisen Umsetzung (sowohl zeitliche als auch bauliche Module).

Bestandteil der o.g. Rahmenvereinbarung ist auch eine jährlich aktualisierte Maßnahmenliste (siehe Anlage 1.1 und 1.2; Änderungen sind rot und grün dargestellt). Diese ist aber nicht als abschließende Liste oder als abgeschlossener Finanzierungsplan zu verstehen; Änderungen werden zwischen dem ISIM, der DB Station & Service und dem SPNV-Nord einmal jährlich verhandelt, so zuletzt am 8. Mai 2012. Wesentliches Aufnahmekriterium in die Liste stellt die eigene Zustandsbewertung der DB Station & Service zu der jeweiligen Verkehrsstation dar. Quantitativ sollen von den insgesamt 57 Maßnahmen allein 43 im Bereich des SPNV-Nord umgesetzt werden; vom finanziellen Volumen her werden von den insgesamt eingeplanten Mitteln (Bau- und Planungskosten) in Höhe von rund 117 Mio. Euro ca. 79 Mio. Euro dem nördlichen Rheinland-Pfalz zu Gute kommen. Hervorzuheben ist noch, dass es sich bei den Maßnahmen aus der Rahmenvereinbarung „nur“ um die verkehrstechnische Aufwertung der Stationen handelt!

Ergänzend dazu sollte und wird über den „klassischen“ Finanzierungsweg noch die Verbesserung der städtebaulichen Umfeldler und Verknüpfungspunkte angegangen; zwecks Finanzierung sind hierbei v.a. das Land und die Kommunen gefordert, auch wenn sich deren Haushaltssituation allgemein verschlechtert hat. Insofern bedarf es über die Rahmenvereinbarung hinaus einer Vereinbarung/Absprache/Zielrichtung zur generellen und gesamthaften Bahnhofsentwicklung. Dies wird allein schon dadurch deutlich, dass bis zum heutigen Zeitpunkt „erst“ rund 60 Bahnhofprojekte umfassend fertig gestellt werden konnten und sich aber immer noch weitere rund 70 Maßnahmen an Verkehrsstation (inklusive der Projekte aus der Rahmenvereinbarung) und Umfeld in der Planung, Finanzierung und Umsetzung befinden

### **Beschlussvorschlag**

**Die Verbandsversammlung nimmt den aktuellen Sachstandsbericht zur Bahnhofsentwicklung im nördlichen Rheinland-Pfalz zur Kenntnis.**

### TOP 3    Regiolinienkonzept 2015 – Festlegungen zur weiteren Vorgehensweise

Die Verbandsversammlung des SPNV-Nord hatte im Zusammenhang mit den Beschlüssen zur Konzeption „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ auch beschlossen, das Regiolinienkonzept des SPNV-Nord zu überarbeiten. Ein erster Entwurf einer entsprechenden Fortschreibung wurde im letzten Jahr einem breit angelegten Beteiligungsverfahren unterzogen. Parallel zu und teilweise auch initiiert durch diesen Beteiligungsprozess wurde in den letzten Wochen und Monaten die Diskussion über die künftige Struktur des gesamten ÖPNV im Norden des Landes deutlich intensiviert. Maßgeblich dafür waren insbesondere die in Folge der Energiepreisentwicklung steigenden Kosten bei gleichzeitig sinkenden Einnahmen durch immer stärker spürbar werdende demografische Veränderungen, insbesondere den Rückgang der Schülerzahlen.

Die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens sind sehr vielfältig, wobei sich insgesamt ein Meinungsbild mit folgenden Schwerpunkten abzeichnet:

1. Zahlreiche Akteure begrüßen die Initiative des SPNV-Nord zur Weiterentwicklung des Regiolinienkonzeptes und sehen darin einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung der Busverkehr insbesondere in den ländlichen Regionen. Positiv bewertet wird in diesem Zusammenhang insbesondere das Signal des Zweckverbandes, zusätzliche Regionalisierungsmittel zur Förderung des Busverkehrs einzusetzen.
2. Teilweise werden die dem Konzept zu Grunde liegenden Bedienungsstandards als zu hoch kritisiert. Für bestimmte Relationen werden deutlich geringere Fahrtenzahlen als ausreichend angesehen.
3. Viele Beteiligte – insbesondere aus dem Kreis der lokalen Aufgabenträger – fordern eine bessere Verzahnung der Regiolinienkonzeption mit den sonstigen Busverkehren in der Fläche. Aus diesem Kreis wird auch gefordert, die Konzeption des SPNV-Nord nicht isoliert zu Ende zu bringen, sondern besser mit den lokalen und regionalen Nahverkehrskonzepten zu verknüpfen.
4. Neben diesen grundsätzlichen Anregungen und Bedenken gibt es eine begrenzte Anzahl von Detailvorschlägen zur Verbesserung der Konzeption

In Kenntnis dieses Meinungsbildes wurde die Diskussion zur weiteren Vorgehensweise auf der Fachebene gemeinsam mit den lokalen Aufgabenträgern, den Verbänden VRT und VRM sowie mit Vertretern des ISIM fortgeführt. Im Ergebnis wurde gemeinsam die Idee einer Gesamtkonzeption zur Entwicklung des ÖPNV im Norden von Rheinland-Pfalz entwickelt, die auf der Grundlage einer Kooperationsvereinbarung zwischen den hier genannten Akteuren in den nächsten drei Jahren realisiert werden soll. Die bisherigen Arbeiten an der Regiolinienkonzeption des Zweckverbandes sollen in diese Gesamtkonzeption einfließen.

Die dazu zwischen dem Zweckverband, den Verbänden VRT und VRM sowie dem Land Rheinland-Pfalz abgeschlossene Kooperationsvereinbarung einschließlich der Leistungsbeschreibung für den vorgesehenen Planungsauftrag ist den Unterlagen als Anlage beigelegt.

Ergänzend dazu wurde von den Landkreisen Vulkaneifel und Cochem-Zell vorgeschlagen, im Rahmen eines Modellfalles die konkrete Ausgestaltung einer Bündelung von Verkehren einer neuen Regiolinie mit der ergänzenden ÖPNV-Bedienung im unmittelbaren Einzugsbereich dieser Linie zu erproben. Konkret soll es in diesem Versuch um die im Entwurf der Regiolinienkonzeption vorgesehene neue Regiolinie R 65 von Bullay über Bad Bertrich nach Daun gehen.

Die nunmehr vorgesehenen weiteren Planungsprozesse werden dazu führen, dass kurzfristig noch keine neue konzeptionelle Grundlage zur Weiterentwicklung der Regiolinien vorliegt. Gleichwohl werden auch in der Zwischenzeit Entscheidungen des Zweckverbandes zu Regiolinien erforderlich werden.

So muss z.B. mehrfach über auslaufende Verträge und deren Fortführung entschieden werden. In den Fällen, in denen diese Verträge auf wettbewerblichen Verfahren beruhen, ist dazu auch ein Vorlauf von 1 bis 2 Jahren erforderlich, um die notwendigen Vergaben ordnungsgemäß durchführen zu können.

Konkret gilt dies z. B. für die Regiolinien 300 (Bernkastel-Kues – Wittlich – Daun) und 500 (Cochem – Ulmen – Gerolstein), für die der entsprechende Verkehrsvertrag Ende 2014 ausläuft. Hier muss bereits Ende dieses Jahres eine grundsätzliche Entscheidung über die Zukunft dieser beiden Linien getroffen werden.

Vor dem Hintergrund dieser Rahmenbedingungen werden zur Weiterentwicklung des Regiolinienkonzeptes folgende Beschlüsse vorgeschlagen:

## **Beschlussvorschlag**

**Die Verbandsversammlung nimmt die Ausführungen zum Regiolinienkonzept zur Kenntnis und beschließt zur weiteren Vorgehensweise folgendes:**

**Die Regiolinienkonzeption wird integraler Bestandteil der vorgesehen ÖPNV-Konzeption Nord. Der Zweckverband SPNV-Nord kooperiert bei der Erstellung dieser Konzeption mit den Verbänden VRT und VRM sowie dem ISIM.**

**Der Zweckverband SPNV-Nord beteiligt sich an dem Pilotvorhaben zur konkreten Ausgestaltung der Busbedienung im Korridor der möglichen Regiolinie R 65. Beschlüsse zur konkreten Umsetzung und Finanzierung dieser Konzeption bleiben der Verbandsversammlung vorbehalten.**

**Bis zur Neukonzeption der Busverkehre gilt die bisherige Regiolinienkonzeption weiter. Notwendige Anpassungen (z. B. in Folge geänderter Verknüpfungen zum SPNV) sind im Einvernehmen mit den jeweils betroffenen lokalen Aufgabenträgern möglich.**

#### **TOP 4   Reaktivierung von Schienenstrecken für den SPNV: Konsequenzen aus den Überarbeitungen der Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) für die Eifelquerbahn und die Aartalbahn**

Die Verbandsversammlung hat in ihrer Sitzung vom 7. Dez. 2011 beschlossen, die Nutzen-Kosten-Untersuchungen zur Reaktivierung der Strecken Eifelquerbahn und Aartalbahn zu aktualisieren. Hintergrund waren erste Zwischenergebnisse aus den laufenden Entwurfsplanungen zur Ertüchtigung dieser beiden Strecken, aus denen deutliche Anhaltspunkte dafür abzuleiten waren, dass die der NKU jeweils unterstellten Investitionskosten voraussichtlich deutlich überschritten würden.

Die beiden Nutzen-Kosten-Untersuchungen wurden inzwischen durch zwei verschiedene Fachbüros durchgeführt. Demnach ergeben sich folgende Erkenntnisse:

##### a) Eifelquerbahn

Im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Reaktivierung der Eifelquerbahn wurden drei verschiedene „Mitfälle“ untersucht:

Mitfall 1:

Reaktivierung des SPNV im Abschnitt Kaisersesch – Ulmen

Mitfall 2:

Reaktivierung des SPNV im Abschnitt Kaisersesch – Ulmen - Daun und

Mitfall 3:

Reaktivierung der gesamten Strecke zwischen Gerolstein und Kaisersesch für den SPNV

Im Zuge der alten NKU aus dem Jahre 2009 erwies sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Mitfalles 3 mit 1,79 als am positivsten; die beiden übrigen Mitfälle lagen mit 0,02 (Mitfall 1) und minus 0,44 (Mitfall 2) deutlich unter dem relevanten Schwellenwert von 1,0. Nur bei einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von größer als 1,0 überwiegt der volkswirtschaftliche Nutzen einer Maßnahme gegenüber ihren Kosten.

Die Überarbeitung der NKU führt insbesondere im Mitfall 3 zu einer deutlichen Verschlechterung des Ergebnisses. Dieser weist nunmehr nur noch ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,37 auf und ist damit nur noch geringfügig besser als Mitfall 1 (0,21), während der Mitfall 2 mit minus 0,44 im negativen Bereich verbleibt.

Ursächlich für diese Verschlechterung des Ergebnisses ist die Tatsache, dass den voraussichtlich deutlich höheren Kosten zur Ertüchtigung der Infrastruktur (statt bislang ca. 20 Mio. EUR nunmehr nahezu 40 Mio. EUR) kein erhöhter Nutzen gegenüber steht. Zudem entfallen die erhöhten Investitionskosten überwiegend auf Maßnahmen, die im Ohne-Fall (Nutzung der Eifelquerbahn nur für Güter- und Freizeitverkehr) nicht in diesem Umfang erforderlich wären.

Bei den relevanten Kostensteigerungen fallen insbesondere folgende Positionen ins Gewicht:

- Sanierung des Oberbaus: 15,4 Mio. EUR statt bislang rund 6,7 Mio. EUR
- Sicherung von Bahnübergängen: 6,8 Mio. EUR statt bislang 0,7 Mio. EUR.

Vor dem Hintergrund dieses neuen NKU-Ergebnisses stellt sich für den Zweckverband nunmehr die Frage, ob er an der ursprünglich beschlossenen Reaktivierung der gesamten Strecke für den SPNV festhält. Diese Entscheidung ist notwendigerweise aktuell zu treffen, da sie auch Auswirkungen auf das laufende Ausschreibungsverfahren für das Netz Eifel-Westerwald-Sieg (EWS) hat.

b) Aartalbahn

Auch das Nutzen-Kosten-Verhältnis für die Reaktivierung der Aartalbahn verschlechtert sich. Ausgehend von einem Ergebnis von 1,62 bzw. 1,71 (in der ursprünglichen NKU wurden unterschiedliche Varianten für den Ausbau des Bahnhofes Diez berücksichtigt) reduziert sich der Nutzen-Kosten-Quotient nunmehr auf 1,31. Bei der Aktualisierung der NKU wurden neben den erhöhten Kosten für die Ertüchtigung der Infrastruktur (statt 4,88 Mio. netto und ohne Planung nunmehr 6,12 Mio.) auch ein erhöhter Betriebsaufwand durch den Einsatz von mehr Fahrzeugen zur Bewältigung der Nachfragespitze im Schülerverkehr berücksichtigt. Dem stand an dieser Stelle auch eine leicht erhöhte Nachfrage gegenüber.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die NKU für die Reaktivierung des SPNV auf der Aartalbahn zwischen Zollhaus und Limburg weiterhin einen positiven gesamtwirtschaftlichen Nutzen errechnet.

Von daher gibt es keine Grundlage dafür, den Beschluss des Zweckverbandes zur Reaktivierung dieser Strecke infrage zu stellen. Die Leistungen auf dieser Strecke sind Bestandteil der aktuell laufenden Ausschreibung Eifel-Westerwald-Sieg.

## Beschlussvorschlag

**Die Verbandsversammlung nimmt die Ergebnisse der beiden überarbeiteten Nutzen-Kosten-Untersuchungen zur Kenntnis. Sie zieht aus dem Ergebnis für die Eifelquerbahn die Konsequenz, dass eine Reaktivierung dieser Strecke für einen regelmäßigen SPNV zum jetzigen Zeitpunkt nicht mehr weiter verfolgt wird. Die vorhandenen Freizeitverkehre und die dafür erforderliche Infrastruktur sollen im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Landes aufrecht erhalten bleiben.**

**Der Beschluss zur SPNV-Reaktivierung der Aartalbahn wird aufrecht erhalten.**