

Verbandsversammlung

45. Sitzung

in Koblenz im Gebäude des Landesbetriebes Mobilität
am 18. Dezember 2012 um 10:00 Uhr im großen
Sitzungssaal (Raum 401)

**Zweckverband
SchienenPersonenNahVerkehr
Rheinland-Pfalz Nord**

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

13.12.12

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 43. Sitzung der
Verbandsversammlung am 20. Juni 2012 in Koblenz
2. Haushaltssatzung und Haushaltsplan 2013
3. Reaktivierung der Eifelquerbahn für den SPNV im Abschnitt Kaisersesch –
Gerolstein
4. Rheinland-Pfalz-Takt 2015 – Modifizierung des Konzeptes für die Regionalbah-
nen im Moseltal
5. ÖPNV-Konzept Nord: Stand der Vorbereitungen
6. Fortführung der Freizeitverkehre auf der Hunsrückbahn zwischen Morbach
und Büchenbeuren
7. Verschiedenes

B) Nichtöffentlicher Teil

1. Genehmigung der Niederschrift über den nichtöffentlichen Teil der 43. Sitzung
der Verbandsversammlung am 20. Juni 2012 in Koblenz
2. Genehmigung der Niederschrift über den nichtöffentlichen Teil der 44. Sitzung
der Verbandsversammlung am 10. Oktober 2012 in Koblenz
3. Vergabeverfahren Rhein-Ruhr-Express (Vorlaufbetrieb RRX)
4. Vergabe Dieselnetz-Südwest: Regelungen zur Fahrzeugfinanzierung
5. Fahrzeugfinanzierung im Rahmen von Vergabeverfahren: Grundsätzliche An-
forderungen an die Realisierung von Kommunalkreditkonditionen
6. Verschiedenes

Bearbeitung: Jürgen Heizmann (-27)

A) Öffentlicher Teil

TOP 1 Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 43. Sitzung der Verbandsversammlung am 20. Juni 2012 in Koblenz

Die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 43. Sitzung der Verbandsversammlung ist Ihnen mit Schreiben vom 05. Juli 2012 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 43. Sitzung der Verbandsversammlung am 20. Juni 2012 in Koblenz.

TOP 2 Haushaltssatzung und Haushaltsplan 2013

Haushaltssatzung und Haushaltsplan des SPNV-Nord für das Jahr 2013 wurden nach den Regeln der kommunalen Doppik erstellt. Sie sind als Anlagen beigefügt.

Sowohl der Ergebnishaushalt als auch der Finanzhaushalt schließen mit jeweils 138.535.150,12 EUR ausgeglichen ab.

Das Rechnungsergebnis 2011 ist vorläufig. Mit Schreiben vom 15.10.2012 hat der Landrat des Landkreises Ahrweiler mitgeteilt, dass das Rechnungs- und Gemeindeprüfungsamt der Kreisverwaltung Ahrweiler wegen anderweitiger Prüftermine und personeller Unterbesetzung in 2012 die Rechnungsprüfung 2011 nicht mehr durchführen kann. Dies wird im ersten Quartal 2013 nachgeholt. Daher kann heute kein Entlastungsbeschluss für 2011 erfolgen.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung beschließt die vorliegende Haushaltssatzung für das Jahr 2013.

TOP 3 Reaktivierung der Eifelquerbahn für den SPNV im Abschnitt Kaisersesch - Gerolstein

Die Verbandsversammlung des SPNV-Nord hatte in Ihrer 43. Sitzung am 20. Juni 2012 beschlossen, den Mitgliedern der Verbandsversammlung einen gesonderten Erörterungstermin anzubieten, in dem die Ergebnisse der neuen Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) zur Reaktivierung der Eifelquerbahn noch einmal detailliert vorgestellt und die der NKU zugrundeliegenden Kostenansätze näher erläutert werden.

Dieser Erörterungstermin hat am 19. November 2012 stattgefunden.

Zum Einstieg in den Erörterungstermin stellten die Vertreter des mit der NKU beauftragten Büros BPV ihre Arbeitsergebnisse im Vergleich zur ursprünglichen NKU anhand einer Präsentation dar. Dabei wurde insbesondere herausgearbeitet, in welchen Sachbereichen die jetzt zugrunde gelegten Investitionskosten deutlich von den ursprünglichen Annahmen aus der ersten NKU abweichen. Ebenso wurde dargelegt, dass zum Zeitpunkt der ersten NKU weitaus weniger Erkenntnisse über den tatsächlichen Zustand der Strecke vorlagen, als dies nunmehr der Fall ist.

In der anschließenden Diskussion konnten eine Vielzahl von Fragen zu den wesentlichen Bereichen Sanierungsbedarf Oberbau, Leit- und Sicherungstechnik, Bahnübergänge und Planungskosten geklärt werden.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die überarbeitete NKU für die Reaktivierung des SPNV auf der Eifelquerbahn zwischen Kaisersesch und Gerolstein (Mitfall 3) als Ergebnis ein negatives gesamtwirtschaftliches Kosten-Nutzen-Verhältnis hat.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung nimmt das Ergebnis der 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 zwischen Kaisersesch und Gerolstein zum jetzigen Zeitpunkt nicht mehr weiter verfolgt wird. Die vorhandenen Freizeitverkehre und die dafür erforderliche Infrastruktur sollen nach Möglichkeit erhalten bleiben.

TOP 4 Rheinland-Pfalz-Takt 2015 – Modifizierung des Konzeptes für die Regionalbahnen im Moseltal

Die Verbandsversammlungen der beiden rheinland-pfälzischen SPNV-Zweckverbände hatten im Juni 2008 einen Grundsatzbeschluss zur Ausgestaltung der Konzeption Rheinland-Pfalz-Takt 2015 beschlossen. Die Umsetzung dieser Konzeption erfolgte inzwischen in den meisten Fällen im Zuge der verschiedenen Vergabeverfahren. So gesehen ist aus heutiger Sicht ein Großteil der in dieser Konzeption vorgesehenen Leistungen vertraglich vereinbart und wird überwiegend im Dezember 2014 umgesetzt.

Eine relativ wichtige Ausnahme davon bilden die Regionalbahnen im Moseltal, da hier noch vor der Neukonzeption Rheinland-Pfalz-Takt 2015 nach einer europaweiten Ausschreibung ein Verkehrsvertrag mit DB Regio abgeschlossen wurde, der noch bis in das Jahr 2023 gültig ist. Notwendige Anpassungen im Regionalbahnangebot im Moseltal müssen daher im Rahmen der Regelungen dieses Verkehrsvertrages mit DB Regio vereinbart werden.

Die Ursprungskonzeption Rheinland-Pfalz-Takt 2015 sah für diese Regionalbahnen tiefgreifende Veränderungen vor. Der wichtigste Eingriff bestand darin, dass die Regionalbahnlinie RB 81 zwischen Trier und Koblenz diese Strecke nicht mehr durchgehend bedienen sollte, sondern der Regionalbahnbetrieb zwischen Bullay und Wittlich unterbrochen wird. Um diesen Bereich gleichwohl über den SPNV erschließen zu können, sollte der Regionalexpress zwischen Trier und Koblenz einen zusätzlichen RE-Halt zwischen Bullay und Wittlich erhalten, der im Raum Ürzig / Bengel liegen sollte. Dazu sollte entweder einer der dort vorhandenen Haltepunkte entsprechend ausgebaut oder an einer geeigneten Stelle ein neuer Haltepunkt gebaut werden.

Eine zweite wichtige Modifizierung war für den Bereich der Obermosel vorgesehen. Hier sollten die Züge der Regionalbahnlinie RB 81 über die deutsch-französische Grenze hinweg bis Thionville verlängert werden, um dort Anschluss an den Regionalexpress zwischen Luxemburg und Metz bzw. Nancy herzustellen. Eine dritte und letzte wesentliche Änderung hätte darin bestanden, dass die Züge der Moselweinbahn, die heute im Pendelbetrieb zwischen Bullay und Traben-Trarbach verkehren, in das Konzept der Moseltalbahn integriert werden und damit eine durchgehende Regionalbahnverbindung zwischen Traben-Trarbach über Bullay nach Koblenz geschaffen werden sollte. Dazu wäre eine Elektrifizierung der Moselweinbahn zwischen Bullay und Traben-Trarbach erforderlich geworden. Die durch fehlende Anschlussmöglichkeiten in Bullay nicht mehr existierende Anschlussverbindung in Richtung Wittlich/Trier sollte ersatzweise durch eine neue RegioLinie zwischen Traben-Trarbach und Wittlich gebildet werden.

Die zur Umsetzung dieser in 2008 beschlossenen Konzeption erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen wurden inzwischen planerisch vorangetrieben: Auf der Grundlage einer Planungsvereinbarung zwischen dem Land Rheinland-Pfalz und der DB Netz AG wurde für die Elektrifizierung der Moselweinbahn eine Vorentwurfsplanung auf den Weg gebracht. Der Zweckverband SPNV-Nord selbst hat eine Machbarkeitsstudie zur Realisierung des neuen RE-Haltes im Raum Ürzig/Bengel in Auftrag gegeben.

Im Zuge dieser Planungen, aber auch auf der Grundlage weitergehender Untersuchungen und Erkenntnisse zum Verkehrsangebot im Moseltal, traten in den letzten Monaten eine Reihe von Schwachpunkten dieser Angebotsplanung zu Tage, die Anlass für eine Modifizierung des 2008 beschlossenen Konzeptes darstellen. Die wichtigsten Aspekte daraus sind:

1. Die vorgesehene Durchbindung der Regionalbahnlinie 81 über Perl hinaus bis nach Thionville ist zumindest kurz bis mittelfristig kaum zu realisieren. Ein Hauptgrund dafür ist die fehlende Mehrsystemfähigkeit der auf dieser Linie eingesetzten neuen Regionalbahntriebwagen der Baureihe ET 442. Hier war auf der Grundlage von Herstellerangaben ursprünglich davon ausgegangen worden, dass diese Fahrzeuge vergleichsweise einfach umzurüsten seien, um sie auch auf dem französischen Netz einsetzen zu können. Nach den hinreichend bekannten Problemen mit der Zulassung dieser Fahrzeuge für den deutschen Markt fehlt es jedoch bei allen Beteiligten an der Bereitschaft, mit dem Thema „Mehrsystemfahrzeug“ ein neues Zulassungsrisiko zu schaffen. Zudem wurde nach ersten Sondierungen bereits klar, dass die Akzeptanz für dieses Konzept auf der französischen Seite derzeit noch nicht vorhanden ist.

Daher wäre es erforderlich gewesen, dass die Regionalbahn auf der Obermoselstrecke zumindest vorerst weiter in Perl endet und dort auch wendet. Dies war jedoch in der vorgesehenen Taktlage nicht möglich, da in diesem Fall in Perl eine Standzeit von 40 bis 50 Minuten angefallen wäre. Da vor Ort jedoch keine Umfahrung bzw. Abstellmöglichkeit besteht, wäre dies mit einer Blockade des durchgehenden Hauptgleises verbunden gewesen. Dazu hätte es keine Zustimmung der DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber gegeben. Von daher war es erforderlich, die zeitliche Lage der Regionalbahn auf der Obermoselstrecke entsprechend anzupassen.

2. Die oben bereits angesprochene Machbarkeitsstudie zu dem Regionalexpresshalt zwischen Bullay und Wittlich brachte die Erkenntnis, dass ein derartiger Halt deutlich teurer werden würde, als dies ursprünglich unterstellt war. Unabhängig davon, welcher Standort letztendlich realisiert worden wäre, hätten die Kosten für einen derartigen Halt zwischen 3 und 4 Mio. Euro betragen. Gemessen an dem hier erwarteten Fahrgastpotential erscheint dies volkswirtschaftlich nicht vertretbar zu sein.
3. Es gab zunehmende Bedenken gegen die ursprünglich vorgesehene Unterbrechung der Regionalbahnleistungen zwischen Trier und Koblenz. Auch wenn künftig diese Relation durch einen stündlichen Regionalexpress bedient wird, bleibt sehr wohl das Bedürfnis der umsteigefreien Verbindungen zwischen den zahlreichen kleineren, nicht vom Regionalexpress bedienten Halten entlang der Strecke. Daher wurde alternativ eine Lösung gesucht, mit der diese durchgehende Bedienung auch im Bereich der Regionalbahn möglich bleiben sollte.
4. Im ursprünglichen Konzept bestand in Koblenz keine Anschlussmöglichkeit von und zu den Zügen des Fernverkehrs auf der linken Rheinstrecke in und aus Richtung Süden. Die neue Regionalexpresslinie 1 optimiert den Anschluss auf den Fernverkehr von und nach Norden; Fernverkehrsanschlüsse nach und von Süden bestehen nur in den Zeitlagen, wo auf der linken Rheinstrecke Züge des IC-Zwischentaktes verkehren. Dieser „Zwischentakt“ wird jedoch von der Deutschen Bahn zunehmend ausgedünnt. Daher gibt es gute Gründe dafür, den Anschluss auf die IC-Stammlinie von und nach Süden wenigstens mit Zügen der Regionalbahn zu gewährleisten.

Auf der Grundlage dieser zum Teil sehr unterschiedlichen Problempunkte wurde im Sommer 2012 ein Alternativkonzept für die künftige Ausgestaltung der Regionalbahnen im Moseltal entwickelt. Der Vorschlag wurde am 28. August 2012 den Mitgliedern der Verbandsversammlung vorgestellt, die als Anlieger der Regionalbahn im Moseltal unmittelbar betroffen sind. Nach der Sitzung am 28. Aug. 2012 hatten die entsprechenden Kreise und kreisfreien Städte zudem Gelegenheit, sich schriftlich zu dem Alternativkonzept zu äußern. Davon wurde intensiv Gebrauch gemacht, wobei sich die meisten Äußerungen auf den Nahbereich Trier und die dort vorgesehene Wiederinbetriebnahme der Weststrecke für den SPNV bezogen.

Das am 28. August 2012 vorgestellte Alternativkonzept beinhaltet insbesondere folgende Kernelemente:

1. Es wird neu ein durchgehender Grundtakt in Form einer stündlich verkehrenden Regionalbahn von Perl über Trier nach Koblenz angeboten. Dieser Grundtakt hat in Perl eine Kurzwende und bildet in Koblenz einen attraktiven Anschluss auf die IC-Stammlinie des Fernverkehrs in und aus Richtung Süden. Dazu kommen in der Relation Cochem bzw. Treis-Karden – Koblenz Verdichterzüge in der Hauptverkehrszeit.
2. Durch diese neue Zeitlage kann die Moselweinbahn zwischen Traben-Trarbach und Bullay weiterhin im Inselbetrieb verkehren, da in Bullay in beide Richtungen (Koblenz und Trier) Anschlussmöglichkeiten bestehen. Damit wird auch die ursprünglich erforderliche und kostenintensive Elektrifizierung dieser Strecke entbehrlich.
3. Die im Ursprungskonzept vorgesehene Verbindung nach Frankreich soll unabhängig vom bestehenden Regionalbahnkonzept als Regionalexpresslinie mit 5 bis 6 Zugpaaren zwischen Trier und Metz ggf. auch bis Nancy verkehren. Durch die Trennung vom Regionalbahnangebot kann diese Leistung ggf. auch mit dieselbetriebenen Fahrzeugen betrieben werden, um das Problem der Mehrsystemfähigkeit zu umgehen.
4. Bis zu einer möglichen Reaktivierung der Weststrecke wird das Regionalangebot im Raum Trier zwischen Wittlich und Trier durch eine zweite Linie auf der Oststrecke verdichtet; sollte die Reaktivierung der Weststrecke erfolgen, würde diese Linie dann über die Weststrecke nach Luxemburg verkehren.
5. Für die Oststrecke im Raum Trier wird mittelfristig eine Rückverlängerung der Regionalbahnlinie aus Saarbrücken bis nach Schweich vorgesehen.
6. Infolge der Loslösung der Moselweinbahn von der Moseltalbahn ist hier dafür Sorge zu tragen, dass der im Dezember 2014 auslaufende Verkehrsvertrag eine nahtlose Fortsetzung erfährt. Dazu ist kurzfristig ein separates Vergabeverfahren für diese Strecke einzuleiten.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung nimmt die Ausführungen zu den vorgeschlagenen Modifizierungen im Regionalbahnangebot im Moseltal zustimmend zur Kenntnis. Sie beauftragt die Geschäftsstelle, mit DB Regio, dem aktuellen Vertragspartner für diese Leistungen, Verhandlungen über die Anpassungen im Betriebsprogramm aufzunehmen. Die Geschäftsstelle wird zudem beauftragt, ein Vergabeverfahren zur Neuvergabe der Regionalbahnleistungen der Moselweinbahn zwischen Bullay und Traben-Trarbach einzuleiten.

TOP 5 ÖPNV-Konzept Nord: Stand der Vorbereitungen

Die Verbandsversammlung hatte sich zuletzt in der Sitzung am 20.06.2012 mit der Entwicklung der regionalen Busverkehre beschäftigt. In dieser Sitzung wurde beschlossen, die begonnen Arbeiten an einer neuen Regelinienkonzeption gemeinsam mit den beiden Verbänden und dem ISIM im Rahmen einer Gesamtkonzeption für den ÖPNV im Norden des Landes Rheinland-Pfalz fortzuführen. Dazu sollte gemeinsam ein Planungsauftrag ausgeschrieben und vergeben werden.

Im Rahmen eines Verhandlungsverfahrens wurden die Planungsleistungen zur Entwicklung des „ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord“ an die Firma „IG Dreieich Bahn GmbH“ vergeben. Das Auftaktgespräch zwischen den Auftraggebern und dem Planungsbüro wird am 13. Dezember 2012 stattfinden.

Die lokalen Aufgabenträger für den ÖPNV, die beiden Verbände VRT und VRM, der Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord sowie das Land Rheinland-Pfalz planen den Verkehr durch ein gemeinsames Vorgehen im Rahmen des Projektes zukunftsfähig zu gestalten und eine belastbare Grundlage für den ÖPNV zu schaffen. Ende 2013 sollen für die ersten Teilregionen abgestimmte Konzepte bis hin zur Linienbündelung vorliegen. Bereits für das Zieljahr 2015 soll das Bus-Netz komplett neu aufgebaut werden, um ein verkehrlich und wirtschaftlich optimiertes Angebot zu erzielen.

Die Arbeiten des Planungsbüros werden von verschiedenen Gremien und Arbeitskreisen begleitet, deren Struktur der nachstehenden Abb. Entnommen werden kann.

- ENTWURF -

Gremien und Projektstruktur - Stand 4.10.2012

	Lenkungs-kreis	Regionaler AK Trier	Regionaler AK KO	Lokale AK	Begleit- AK Verbände
Teilnehmer	AG, LBM, Vertreter von max. 4 lokalen AT	ISIM, SPNV ZVRT, VRT, alle lokalen AT, (LBM)	ISIM, SPNV VRM, alle lokalen AT, (LBM)	jeweilige lokale AT und ggfs. weitere	AG, VDV Südwest, OSW, VDV Rheinland
Zuständigkeit (fachlich)	Projektsteuerung, Rahmenbedingungen, Finanzierung, Leitplanken, Abnahme Berichte & Bausteine	Steuerung regionale Ebene, Umsetzung Leitplanken, Festsetzungen Kosten & Erlöse, Linienbündelung	Steuerung regionale Ebene, Umsetzung Leitplanken, Festsetzungen Kosten & Erlöse, Linienbündelung	Steuerung lokale Ebene, Netzkonzept lokal, NVP	Sicherstellung der Einbeziehung der Unternehmen
Informations-fluss	Internetplattform, monatlicher Bericht	Internetplattform, monatlicher Bericht	Internetplattform, monatlicher Bericht	Internetplattform, monatlicher Bericht	Vorlagen für Sitzung
Entscheidungs-mechanismus	?	?	?	?	nur Information
Termine	2 x Jahr	1 x Quartal	2 x Jahr	nach Bedarf	2 x Jahr
Organisation	Gutachter	Gutachter	Gutachter	Gutachter	ISIM (Beteiligung Gutachter)
Tagungsort	MZ/TR/KO im Wechsel	TR	KO	bei lokalem AT	MZ
Logistik	nach Tagungsort	ZVRT	VRM	lokaler AT	ISIM

⇒ Sitzungsreihenfolge ist LK, regionale AK, lokale AK's

Abb. 1: Gremien und Projektstruktur „ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord“

Räumliche Abgrenzung des Planungsauftrages

Das Planungsgebiet besteht aus dem Verbandsgebiet des Zweckverbandes SPNV Rheinland-Pfalz Nord bzw. den Gebieten der Verkehrsverbände Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) und Verkehrsverbund Region Trier (VRT). Das Bearbeitungsgebiet bezieht dabei an den „Rändern“ der genannten Organisationen benachbarte Räume im „Grenzbereich“ mit ein, damit für Linien sinnvolle Lösungen im Einzelfall geschaffen werden können (z.B. zum nächsten größeren Ort oder Bahnhof außerhalb des Verbundgebietes). Dies gilt auch für die grenznahen Gebiete des Großherzogtums Luxemburg und von Belgien.

Vorgesehene Arbeitsschritte im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes Rheinland-Pfalz Nord

Im Rahmen des Planungsauftrages sollen neun Bausteine bearbeitet werden. Diese gliedern sich folgendermaßen:

- Baustein 1: Knappe Bestandsaufnahme
- Baustein 2: Ermittlung der grundsätzlichen Entwicklung der wichtigsten nachfragerlevanten Parameter auf Ebene der Verbandsgemeinden.
- Baustein 3: Entwicklung von planerischen Leitplanken, die die Basis für die nachfolgende Neukonzeption des Netzes sind.
- Baustein 4: Festlegung der grundsätzlichen finanziellen Rahmenbedingungen.
- Baustein 5: Konzeption Liniennetz 2015
- Baustein 6: Bewertung der verkehrlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen, Liniensbündelungskonzept
- Baustein 7: Berichte
- Baustein 8: Projektstruktur, Gremien & Vor-Ort-Termine
- Baustein 9: Option: Nahverkehrspläne für Teilregionen.

Nach dem o. g. Auftaktgespräch wird das beauftragte Büro mit den Arbeiten beginnen.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt die Ausführungen zur Entwicklung des „ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord“ zustimmend zur Kenntnis. Die Verbandsversammlung ist regelmäßig über den Stand der Arbeiten zu informieren.

TOP 6 Fortführung der Freizeitverkehre auf der Hunsrückbahn zwischen Morbach und Büchenbeuren

Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes SPNV-Nord hat in ihrer 40. Sitzung am 07. Dezember 2011 in Koblenz u. a. beschlossen, die vorhandenen Freizeitverkehre im SPNV um das Projekt „Hunsrückbahn“ zu erweitern. In diesem Beschluss wurde auch festgelegt, dieses Angebot zunächst für ein Jahr zu vereinbaren, um die Wirtschaftlichkeit des Angebotes zu testen.

Der Beschluss wurde im Rahmen einer vertraglichen Vereinbarung mit der Hochwaldbahn umgesetzt und die Verkehre im Mai diesen Jahres aufgenommen. Die Inanspruchnahme der Verkehre war durchaus befriedigend und lag über das gesamte Jahr betrachtet bei über 11.000 Fahrgästen.

Gemessen an dem vom Zweckverband geleisteten Zuschuss von 50.000 Euro für diese Verkehre kann die Maßnahme durchaus als erfolgreich bewertet werden.

Leider musste der Betreiber der Verkehrsleistung noch während der Vertragslaufzeit im Sommer d. J. einen Konkursantrag stellen. Grund dafür waren nicht die vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen, sondern offenkundig ein Rechtsstreit mit der DB Netz AG und noch ausstehende Rückzahlungen aus zu viel gezahlten Trassenendgelten. Trotz dieses Konkursverfahrens konnte der Betrieb der Freizeitverkehre bis zum vorgesehenen Ende im Oktober fortgeführt werden.

Eine mögliche Entscheidung über die Fortführung dieser Verkehre steht vor dem Hintergrund des noch nicht abgeschlossenen Insolvenzverfahrens derzeit unter dem Vorbehalt, dass auch im nächsten und ggf. in den Folgejahren ein zuverlässiger Vertragspartner für die Erbringung dieser Leistungen gefunden wird. Entsprechende Interessensbekundungen anderer Unternehmen liegen jedoch bereits vor. Vor diesem Hintergrund wird folgender Beschlussvorschlag zur Abstimmung gestellt:

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt die Informationen über die Freizeitverkehre auf der Hunsrückbahn im Sommerhalbjahr 2012 zur Kenntnis. Sie beschließt auf dieser Grundlage, den Freizeitverkehr in der Relation Morbach – Büchenbeuren grundsätzlich fortzuführen.

Die Geschäftsstelle wird beauftragt, einen dazu geeigneten Eisenbahnverkehrsunternehmer zu suchen und die erforderliche vertragliche Vereinbarung abzuschließen