

Verbandsversammlung

49. Sitzung

in Koblenz im Gebäude des Landesbetriebes Mobilität
am 11. Dezember 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

26. Nov. 2013

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 48. Sitzung der Verbandsversammlung am 13. September 2013 in Koblenz
2. Bericht des Rechnungsprüfungsamtes über den Haushalt 2012 – Entlastung des Verbandsvorstehers, seines Vertreters und des Verbandsdirektors
3. Haushaltssatzung und Haushaltsplan 2014
4. Entwicklung der Fernverkehrsangebote in der Region Trier
5. Reaktivierung Weststrecke Trier
6. Reaktivierung der Aartalbahn: Stand der Vorbereitungen
7. Betriebsaufnahme Dieselnetz Köln
8. ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord: Konsequenz für die Fortführung bestehender RegioLinien
9. Verschiedenes

B) Nichtöffentlicher Teil

Bearbeitung: Jürgen Heizmann (-27)

1. Genehmigung der Niederschrift über den nichtöffentlichen Teil der 48. Sitzung der Verbandsversammlung am 13. September 2013 in Koblenz
2. Vergabeverfahren Rhein-Ruhr-Express (RRX): Stand der Vorbereitungen
3. Vergabeentscheidung Moselweinbahn
4. Vergabeentscheidung Daadetalbahn
5. Mittelrheinbahn, Schaffung von Zusatzkapazitäten (Mainz – Koblenz – Köln)
6. Verschiedenes

A) Öffentlicher Teil

TOP 1 Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 48. Sitzung der Verbandsversammlung am 13. September 2013 in Koblenz

Die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 48. Sitzung der Verbandsversammlung ist Ihnen mit Schreiben vom 01.10.2013 zugesandt worden; sie ist den Unterlagen nochmals beigelegt. Anmerkungen zu diesem Teil der Niederschrift sind nicht eingegangen.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung genehmigt die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 48. Sitzung der Verbandsversammlung am 13. September 2013 in Koblenz.

**TOP 2 Bericht des Rechnungsprüfungsamtes über den Haushalt 2012
– Entlastung des Verbandsvorstehers, seines Vertreters und des
Verbandsdirektors**

Das Rechnungsergebnis des Haushaltsjahres 2012 wurde am 22.11.2013 durch das Rechnungs- und Gemeindeprüfungsamt des Landkreises Mayen-Koblenz festgestellt.

Der Ergebnishaushalt schließt sowohl auf der Ertragsseite als auch auf der Aufwandsseite mit 138.720.924,63 EUR ausgeglichen ab.

Die Finanzrechnung schließt bei den Einzahlungen mit 140.571.732,30 EUR und bei den Auszahlungen mit 139.700.045,58 EUR ab. Es wurde im Finanzhaushalt ein Finanzmittelüberschuss i. H. v. 871.686,72 EUR erzielt.

Die Prüfung der Jahresrechnung 2012 des SPNV-Nord führte zu dem Ergebnis, dass der Jahresabschluss im Wesentlichen ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz-, und Ertragslage des Zweckverbandes vermittelt.

Die besondere Aufgabenstellung sowie die Finanzierung des SPNV-Nord spiegeln sich in den Ausführungen des Rechenschaftsberichtes zutreffend wider. Zudem steht der Rechenschaftsbericht mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang und erweckt keine falschen Vorstellungen von der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Zweckverbandes.

Aus Sicht des Rechnungs- und Gemeindeprüfungsamtes der Kreisverwaltung Mayen-Koblenz wird empfohlen, dem Verbandsvorsteher, seinem Stellvertreter sowie dem Verbandsdirektor nach § 114 GemO i.V.m. § 6 Ziffer 6 der Verbandsordnung die Entlastung zu erteilen.

Beschlussvorschlag

Die Jahresrechnung 2012 wird von der Verbandsversammlung beschlossen und dem Verbandsvorsteher Landrat Bertram Fleck, dem stellvertretenden Verbandsvorsteher Landrat Dr. Joachim Streit sowie dem Verbandsdirektor Dr. Thomas Geyer für das Haushaltsjahr 2012 Entlastung erteilt.

TOP 3 Haushaltssatzung und Haushaltsplan 2014

Haushaltssatzung und Haushaltsplan des SPNV-Nord für das Jahr 2014 wurden nach den Regeln der kommunalen Doppik erstellt. Sie sind als Anlagen beigelegt.

Der Haushaltsplan 2014 sieht im Ergebnishaushalt Erträge von 149.835.421,56 EUR und Aufwendungen von 149.835.421,57 EUR vor (Fehlbetrag von 0,01 EUR durch Rundung), im Finanzhaushalt Einzahlungen von 149.835.421,56 EUR und Auszahlungen von 149.835.421,57 EUR vor (Fehlbetrag von 0,01 EUR durch Rundung).

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung beschließt die vorliegende Haushaltssatzung für das Jahr 2014.

TOP 4 Entwicklung der Fernverkehrsangebote in der Region Trier

Landrat Schartz hatte in der letzten Sitzung der Verbandsversammlung die Bitte geäußert, in der nächsten Sitzung über die aktuell absehbaren Entwicklungen bei den Fernverkehrsangeboten auf der Moselstrecke zu berichten. Die Vorlage kommt dieser Bitte nach. Dabei wird der Blick auch auf die zurückliegende Entwicklung der letzten eineinhalb Jahrzehnte geworfen und auf die gesamte Region Trier bezogen.

Um die Jahrtausendwende verfügte die Region historisch gesehen über das quantitativ und qualitativ beste Fernverkehrsangebot. Hintergrund war die einige Jahre zuvor eingeführte Produktkategorie „Interregio“ (IR), mit der die Produktpalette der Deutschen Bahn im Fernverkehr in Abgrenzung zum Nahverkehr abgerundet worden war.

Ausgehend von Trier führten IR – Linien im Zweistundentakt über die Saarstrecke und Saarbrücken zu verschiedenen Zielen im süddeutschen Raum teilweise bis nach Österreich und über die Moselstrecke und Koblenz nach Norddeutschland. Teilweise setzten die Züge nach Norden auch schon in Saarbrücken ein.

Im Frühjahr 2000 gab es seitens der DB erste Hinweise darauf, dass die Interregio – Verkehre bis auf wenige Ausnahmen nicht mehr wirtschaftlich seien. Dies treffe insbesondere auf die Abschnitte zwischen Saarbrücken und Trier bzw. Trier und Koblenz zu. Hintergrund dieser Diskussion war das DB-Konzept „MORA“, mit dem bundesweit die Rentabilität des Fernverkehrs verbessert werden sollte.

In der Folgezeit gab es eine intensive Diskussion über den Fortbestand dieser Linien, die auch großes Interesse in der Öffentlichkeit zeitigte. Dabei spielte immer auch die Frage möglicher Ersatzverkehre, finanziert aus Regionalisierungsmitteln eine Rolle.

Obwohl diese Zeit primär davon geprägt war, dass die Fernverkehrsangebote reduziert wurden, gab es bis Mitte der 2000er Jahre noch zwei Versuche, die Anbindung der Region durch neue Angebote zu verbessern. Der erste war die Einführung einer durchgehenden IC – Verbindung zwischen Luxemburg und Frankfurt (1 Zugpaar) und der zweite zum Dezember 2005 die Einrichtung einer ICE – Verbindung zwischen Trier und Berlin. Die Verbindung Luxemburg – Frankfurt wurde mangels Nachfrage sehr schnell wieder aufgegeben, während sich der ICE nach Berlin etwas länger hielt und erst zum Dezember 2011 gemeinsam mit 3 weiteren IC – Paaren auf der Moselstrecke gestrichen wurde.

Davor gab es 2007/2008 einen intensiven Austausch der rheinland-pfälzischen SPNV-Zweckverbände mit DB Fernverkehr über die langfristige Ausgestaltung der Angebote. Hintergrund dafür waren die Arbeiten an der Konzeption Rheinland-Pfalz-Takt 2015, mit der eine Neuordnung der Regionalexpressangebote im südwestdeutschen Raum einhergehen sollte. Unsere Zielsetzung war es, die Neukonzeption optimal mit den Angeboten des Fernverkehrs zu verzahnen und insbesondere eine gegenseitige Konkurrenzierung zu vermeiden.

Dies galt in besonderem Maße für die Angebote auf der Pfalzstrecke zwischen Saarbrücken und Mannheim sowie der Moselstrecke zwischen Trier und Koblenz.

Leider führten die damals geführten Gespräche nicht zu dem angestrebten Ergebnis: DB Fernverkehr war nicht bereit, eine mittel- bis langfristig verbindliche Aussage zur Ausgestaltung dieser Verkehre zu treffen. In der Folge wurden die RE-Konzepte so geplant, wie sie jetzt bekannt und in 12/2014 umgesetzt werden.

Im Sommer 2011 setzte dann die letzte große Diskussion über die Fernverkehrsangebote auf der Moselstrecke ein (siehe Verbandsversammlung am 08.06.2011), als die DB ankündigte, die Angebote zum Fahrplanwechsel 12/2011 deutlich zu reduzieren.

Konkret war vorgesehen, die Fernverkehrsangebote auf der Moselstrecke bis auf zwei IC-Paare aufzugeben. Darunter befand sich auch der ICE Trier – Berlin. In Verhandlungen mit der DB wurde angeboten, das bisherige Fernverkehrsangebot weitgehend unverändert zu lassen, wenn der SPNV-Aufgabenträger bereit sei, einen finanziellen Ausgleich für die

hier entstehenden Verluste zu leisten. Parallel dazu sollten die Fernverkehrszüge dann für Kunden mit Nahverkehrstickets geöffnet werden. Nach einer sehr intensiven Diskussion hatte sich die Verbandsversammlung des SPNV-Nord dafür ausgesprochen, diesen Weg befristet bis zum Dezember 2014 mitzugehen. Das Land Rheinland-Pfalz war jedoch nach einer entsprechenden Anfrage nicht bereit, die dafür zusätzlich erforderlichen Regionalisierungsmittel zur Verfügung zu stellen.

Bereits in diesen Verhandlungen wurde seitens der DB deutlich gemacht, dass man sich die angebotene Lösung allenfalls für einen Übergangszeitraum bis zum Dezember 2014 vorstellen könne. Hintergrund dafür ist u. a. die Tatsache, dass die auf dieser Linie eingesetzten Fahrzeuge mittlerweile so alt seien, dass sie durch neuere Fahrzeuge ersetzt werden müssten. Die damit verbundenen Investitionen würden die Wirtschaftlichkeit dieser Linie weiter verschlechtern.

Verschärft wurde die Situation auch dadurch, dass das Großherzogtum Luxemburg über den Zeitpunkt 12/2014 keine Bereitschaft mehr zeigte, die grenzüberschreitende Fernverkehrsleistung auf luxemburger Seite finanziell zu unterstützen, da man mit dem neuen Nahverkehrskonzept (RE-Netz-Südwest) eine vom Umfang her deutlich bessere Anbindung an die Rheinschiene erhalte.

Im Ergebnis ist folglich davon auszugehen, dass ab Dezember 2014 keine Züge des Fernverkehrs mehr nach Trier fahren werden.

In diesem Zusammenhang wurde von der DB in letzter Zeit kolportiert, dass daran der Nahverkehr „Schuld sei“, da im Rahmen des RE-Netzes-Südwest die Leistungsangebote so deutlich ausgeweitet würden, dass kein Platz mehr für Fernverkehrszüge bestünde. Im Zusammenhang mit den oben dargestellten Abläufen im Vorfeld der Planung Rheinland-Pfalz-Takt 2015 ist dieser Vorwurf deutlich zurück zu weisen. Zudem besteht auch nach dem Dezember 2014 jederzeit die Gelegenheit, im Rahmen von Taktlücken wieder Fernverkehrszüge in das System einzubinden. Die Aufgabenträger wären dazu jederzeit bereit. Allerdings haben Vertreter von DB Fernverkehr noch im Sommer in entsprechenden Abstimmungsgesprächen eindeutig erklärt, dass dafür kein Interesse mehr bestünde.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Entwicklung des Fernverkehrs mit Bedauern zur Kenntnis. Sie stellt fest, dass der Bund seiner verfassungsrechtlichen Verpflichtung gemäß Art. 88 e des Grundgesetzes für eine der Daseinsvorsorge entsprechenden Anbindung der Regionen an den Fernverkehr leider nicht gerecht wird.

TOP 5 Reaktivierung Weststrecke Trier

Als „Weststrecke Trier“ wird die links der Mosel verlaufende Schienenstrecke bezeichnet, die in Trier-Ehrang von der Hauptstrecke abzweigt und in Höhe der Konzer Moselbrücke in die Strecke Trier – Igel – Luxemburg einfädelt. Der letzte planmäßige SPNV fand auf dieser Strecke Mitte der 1980er-Jahre statt. Da der Güterverkehr nie eingestellt wurde, besteht die zweigleisige, durchgehend elektrifizierte Streckeninfrastruktur bis heute.



Abbildung 1: Verlauf der Weststrecke Trier (In Grün: Realisierungsempfehlung Stationen)

Es gab in den letzten 15 Jahren immer wieder Überlegungen, die Weststrecke wegen ihrer günstigen Lage und ihres Ausbauszustandes als elektrifizierte Hauptstrecke in das SPNV-Netz zu integrieren. Diese Überlegungen erfolgten insbesondere im Zusammenhang mit der angestrebten Optimierung der Regionalverkehrsangebote im Raum Trier und der notwendigen Verbesserung der grenzüberschreitenden Verbindungen nach Luxemburg.

Das aktuell geplante und mit den davon berührten ÖPNV-Aufgabenträgern abgestimmte Bedienungskonzept sieht zwei jeweils stündlich verkehrende Regionalbahnlinien für die Weststrecke vor. Die Hauptlinie verkehrt vom Hbf Wittlich über die Weststrecke nach Luxemburg-Rote Brücke (neuer Verknüpfungspunkt zum Kirchberg), während eine zweite Linie Trier-Hafenstraße mit Konz und Saarburg verbindet. Auf der Weststrecke wird dadurch – zumindest an Werktagen – ein 30-Minuten-Takt entstehen. Die Ziele der Reaktivierung sind die SPNV-Erschließung der westlichen Stadtteile Triers, die Verbesserung der Stadt-Umland-Verkehre sowie Verbesserungen im grenzüberschreitenden Verkehr nach Luxemburg für Berufspendler.

In einer vom SPNV-Nord in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie wurden die Kosten, die Lage und das jeweilige Reisendenpotential der neu zu bauenden Weststrecken-Haltepunkte geprüft und Anfang 2013 vom Planungsbüro Stadt-Land-Bahn (Boppard) vorgelegt. Die Ergebnisse wurden im Sommer 2013 in Gremien der Stadt Trier und des Landkreises Trier-Saarburg präsentiert. Zudem fand im Juni in Trier eine Präsentation für die Presse statt, an der auch der rheinland-pfälzische Verkehrsminister teilgenommen hatte.

In der Studie werden die Haltepunkte Kaiser-Wilhelm-Brücke, Römerbrücke, Euren und Zewen vorrangig empfohlen.

Die Landesregierung hat angekündigt, für den Bau der genannten Haltepunkte 19 Millionen Euro bereitzustellen, während die Stadt Trier für flankierende Baumaßnahmen im Umfeld der Stationen (Park & Ride, Busverknüpfung, Wegeverbindungen) verantwortlich sein soll. Bis spätestens Anfang 2014 soll eine endgültige Entscheidung über die Trierer Haltepunkt-Standorte in den städtischen Gremien getroffen werden. Eine notwendige Planungsvereinbarung wird aktuell zwischen allen Projektbeteiligten abgestimmt. Eine weitere Station, Trier-Hafenstraße (Start- und Endpunkt der zweiten Weststrecken-Linie; Verknüpfung zwischen Haupt- und Weststrecke), wurde im Rahmen eines anderen Projektes bereits berücksichtigt.

Flankierend wurde im Oktober 2011 zwischen Luxemburg und Deutschland beschlossen, dass der Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof Igel und Igel-West wieder zweigleisig ausgebaut wird, wobei ca. 40 % der Kosten vom Großherzogtum Luxemburg getragen werden. Der Ausbau dieses 1,8 Kilometer langen Engpasses soll zum Dezember 2015 abgeschlossen sein, wodurch ein kreuzungsfreier Bahnverkehr und eine Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 90 km/h ermöglicht werden. Diese Maßnahme ist eine notwendige Voraussetzung für die Einrichtung einer zusätzlichen Regionalbahnlinie nach Luxemburg.

Vergabe der SPNV-Leistungen auf der Weststrecke Trier

Betriebskonzept der Weststrecke:

- Linie 1 (Wittlich – Weststrecke – Lux-Rote Brücke - Dommeldingen) mit ca. 900.000 Zkm/a (davon ca. 450.000 Zkm/a auf luxemburgischer Seite)
- Linie 2 (TR-Hafenstraße – Weststrecke – Konz/Saarburg) mit ca. 300.000 Zkm/a.

Die Linie 1 wird nach den derzeitigen Überlegungen am Wochenende nicht benötigt, da die Verbindung über die Oststrecke dann als ausreichend anzusehen ist.

Die europaweite Ausschreibung des SPNV-Betriebsprogramms wird aktuell vom SPNV-Nord vorbereitet und soll bis Ende 2016 abgeschlossen sein, sodass genügend Vorlaufzeit bis zur Betriebsaufnahme (derzeit Dezember 2018) zur Verfügung stehen wird.

Mit dem zuständigen Ministerium für nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur in Luxemburg fand am 04. Oktober 2013 ein erstes Abstimmungsgespräch über den aktuellen Stand der Weststreckenreaktivierung sowie die damit zusammenhängende, vom SPNV-Nord vorgesehene, wettbewerbliche Vergabe statt. Der SPNV-Nord favorisiert ein gemeinsames Vergabeverfahren, in dem das Großherzogtum Luxembourg und der SPNV-Nord zusammen als Aufgabenträger auftreten.

Das Großherzogtum bewertet das vorgestellte Betriebsprogramm positiv. Das Fahrzeugkonzept befindet sich aktuell ebenfalls in der Diskussion. Es sind ca. sechs doppelstöckige Fahrzeuge oder acht bis neun einstöckige Fahrzeuge denkbar. Der SPNV-Nord prüft die jeweilige Umsetzbarkeit im Rahmen des geplanten Betriebsprogrammes.

Am 18. Dezember 2013 wird ein weiteres Treffen zwischen Vertretern Luxemburgs, des ISIM und des SPNV-Nord stattfinden, um die gemeinsame Vorgehensweise im Rahmen eines Vergabeverfahrens abzustimmen.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zum Stand der Einbindung der Trierer Weststrecke zur Kenntnis und beauftragt die Geschäftsstelle, das Projekt weiter voranzutreiben sowie die erforderlichen Vereinbarungen abzuschließen. Gleiches gilt für die Vergabe der SPNV-Leistungen, welche in enger Abstimmung mit dem Großherzogtum Luxemburg erfolgen soll.

Die Verbandsversammlung ist regelmäßig über den Stand der Arbeiten zu informieren.

TOP 6 Reaktivierung Aartalbahn: Stand der Vorbereitungen

Ausgangslage

Die Aartalbahn von Diez nach Zollhaus (insgesamt 10,4 km) soll für den Personennahverkehr reaktiviert werden. Der zur Reaktivierung vorgesehene Streckenteil befindet sich als "vollständiges rechtliches Eigentum" im Sinne des Kaufs der Eisenbahninfrastruktur von der DB Netz AG einschließlich des Übergangs der Aufsicht vom Eisenbahnbundesamt auf die Eisenbahnaufsichtsbehörde des Landes Rheinland-Pfalz im Besitz der Verbandsgemeinden Diez und Hahnstätten.

Die Strecke ist nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Sie wird derzeit allerdings nicht betriebsbereit vorgehalten. Die Eisenbahninfrastruktur ist zwar noch vollständig vorhanden, aber teilweise in einem schlechten Zustand. Daher muss diese eingleisige Nebenbahn vor einer Inbetriebnahme für den SPNV grundlegend saniert werden. Hierfür ist NE-Standard mit einer zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeit von 60 km/h vorzusehen.

Sämtliche Bahnübergänge müssen erneuert werden, soweit sie nicht aufgelassen werden können. Alle Bahnsteige müssen neu gebaut werden. Es ist ein Stundentakt auf der Strecke vorgesehen, der bei einem Fahrzeugumlauf nur geringe Fahrzeitzerserven enthält. Die Infrastruktur ist grundsätzlich so zu ertüchtigen, dass ein Betrieb für 20 Jahre bei regulärer Unterhaltung möglich ist. Der zuletzt ermittelte NKU-Quotient lag bei 1,31. In der 43. Verbandsversammlung wurde auf dieser Grundlage der Reaktivierungsbeschluss bestätigt.

Stand des Verfahrens

Mit der Vergabe der Verkehrsleistungen auf der Aartalbahn an die DB Regio AG und dem zwischenzeitlich erfolgten Eigentümerwechsel der Streckeninfrastruktur in kommunale Hände ist die Vorbereitungen zur Reaktivierung der Aartalbahn bereits weit vorangeschritten.

Aufgrund des im Schlichtungsverfahren nach gravierenden Differenzen aufgelösten Planungsauftrages zur Reaktivierung der Infrastruktur und der damit verbundenen Erfordernis, den Rest der noch nicht abgearbeiteten Planungsleistungen erneut ausschreiben zu müssen, kommt es allerdings zu Verzögerungen im Zeitablauf zur Inbetriebnahme der Strecke.

Im Rahmen der Neuauswahl eines Planungsbüros hat die Geschäftsstelle als ersten Schritt einen Teilnehmerwettbewerb durchgeführt und die infrage kommenden Planungsbüros zur Teilnahme an einem Verhandlungsverfahren aufgefordert. Mehrere Interessenten haben bis zur Abgabefrist am 11.11.2013 jeweils Angebote eingereicht. Die Präsentationstermine finden im November statt, so dass von der Endauswahl eines Bieters in den nächsten Wochen ausgegangen werden kann. Die Planungskosten werden vom Land getragen.

Parallel hierzu haben die Verbandsgemeinden Diez und Hahnstätten einen Dienstleistungsauftrag ausgeschrieben, der die Vergabe der Eisenbahninfrastruktur fachkundig vorbereiten und die Durchführung begleiten wird. Die bis zum 1. Oktober 2013 eingegangenen Angebote sind bereits ausgewertet. Die Bekanntgabe des Bieters, der den Zuschlag vsl. erhalten wird, steht kurz bevor. Vertreter des ISIM und der Geschäftsstelle des SPNV-Nord begleiten diesen Prozess fachlich.

Ausblick

Die Vergabe der Verkehrsdienstleistung auf der Aartalbahn sah ursprünglich vor, dass der Betrieb zwischen Limburg, Diez und Zollhaus bereits im August 2015 beginnt. Dieser Termin kann jedoch aufgrund der vorgenannten Schwierigkeiten nicht mehr eingehalten

werden. Unsere Prognosen gehen derzeit von einer Verschiebung der Inbetriebnahme um etwa ein Jahr aus.

Die Entwurfsplanung (HAOI, Leistungsphase 3) sowie Genehmigungsplanung (HAOI, Leistungsphase 4) werden vsl. zum dritten Quartal 2014 vollendet sein. Das Genehmigungsverfahren sowie die Erarbeitung der Ausführungsplanung und die Vorbereitung der Auftragsvergaben für die Bauleistungen dürften bis in den Spätsommer 2015 andauern. Die Bautätigkeiten könnten vermutlich ab Herbst 2015 aufgenommen werden.

Die Beauftragung eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens könnte vsl. im Winter 2014/2015 erfolgen.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zum Stand der Vorbereitungen zur Reaktivierung der Aartalbahn zur Kenntnis.

TOP 7 Betriebsaufnahme Dieselnetz Köln

Wie aus den Beratungen, Beschlüssen und Informationen in der Verbandsversammlung bekannt ist, wird zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2013 das sog. Dieselnetz Köln in Betrieb gehen mit einer Vertragslaufzeit von 20 Jahren und einem Leistungsumfang von rund 7,2 Mio. Zug-km/Jahr. Auf das Gebiet des SPNV – Nord entfallen davon ca. 2,3 Mio. Zkm/a. Die Betriebsaufnahme der neu konzipierten Verkehre basiert auf einem Vergabeverfahren, das der SPNV-Nord gemeinsam mit den Zweckverbänden Nahverkehr Rheinland (NVR) und Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) durchgeführt und Anfang 2011 mit einer rechtsverbindlichen Vergabe an DB Regio abgeschlossen hatte.

Im Verbandsgebiet des SPNV-Nord sind von dieser Vergabe die **Ahrtalbahn** mit SPNV-Leistungen zwischen Ahrbrück, Remagen und Bonn (RB 30 inklusive Zwischentakt Dernau – Remagen) sowie die **Eifelstrecke** mit Verkehren zwischen Trier, Gerolstein und Köln (RE 12 und RB/RE 22) betroffen.

Zur Erbringung der SPNV-Leistungen im Dieselnetz Köln hat DB Regio den Einsatz von neuen Dieseltriebwagen vom Typ LINT (leichter innovativer Nahverkehrstriebwagen) 54 und 81 des Fahrzeugherstellers Alstom vorgesehen. Für den Betrieb des gesamten Netzes werden 56 Fahrzeuge, davon 18 zweiteilige LINT 54 (VT 622) mit ca. 180 Sitzplätzen und 38 dreiteilige LINT 81 (VT 620) mit ca. 300 Sitzplätzen benötigt.

Die Neufahrzeuge haben neben speziellen fahrgastbezogenen Einzelanforderungen neue fahrdynamische Anforderungen zu erfüllen und durchlaufen einen komplexen Entwicklungs-, Fertigungs-, Abnahme- und Zulassungsprozess.

In den unter der Federführung des NVR regelmäßig durchgeführten Besprechungen zur Umsetzung des Dieselnetzes Köln gab es im Sommer diesen Jahres schon erste Hinweise auf zeitliche Verzögerungen beim Einsatz der Neufahrzeuge, die aber immer noch eine zumindest teilweise Inbetriebnahme mit neuen Fahrzeugen ermöglicht hätte. Ende September ist der SPNV-Nord dann aber mit der Aussage konfrontiert worden, dass nunmehr zum anstehenden Fahrplanwechsel keines der 56 Fahrzeuge fristgerecht zum Einsatz kommen kann.

Ursächlich dafür sind sowohl Verzögerungen bei der Zulassung (Ende September fehlten noch drei der insgesamt 21 Dossiers, die dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zur Zulassung vorzulegen sind) wie auch bei der Abnahme der Fahrzeuge durch DB Regio (für die Abnahme sind sog. „Erstmusterprüfungen“ erforderlich, die insgesamt 166 Einzelprüfungen umfassen, von denen zur letztgenannten Zeit noch 20 ausstanden).

Alle für die Fahrzeugzulassung erforderlichen Unterlagen und Nachweise liegen nunmehr dem EBA seit Anfang Oktober vor. Auf dieser Basis hat die Fa. Alstom jetzt artikuliert, dass das Zulassungsverfahren bis zum Dezember abgeschlossen sein soll und die ersten Neufahrzeuge im Dezember abgenommen und ausgeliefert werden können. Angesichts der für die anschließenden Abnahmeprozesse durch die DB benötigten Zeit kann allerdings die Betriebsaufnahme mit den neuen Fahrzeugen dennoch nicht rechtzeitig zum Fahrplanwechsel am 15.12.2013 erfolgen.

In Anbetracht der dargelegten Umstände wird zum Fahrplanwechsel am 15.12.2013 beim Dieselnetz Köln ein Betriebskonzept mit Bestandsfahrzeugen umgesetzt werden. Dabei handelt es sich nicht um ein „Notkonzept“, sondern um ein umfangreiches Betriebskonzept, das sich sowohl an der Absicherung der Bestandsleistung als auch an der Umsetzung der mit Bestandsfahrzeugen möglichen Verbesserungen orientiert.

Damit können auch teilweise Verbesserungen des Ausschreibungsfahrplans umgesetzt werden. Hierbei wird insgesamt eine Verbesserung gegenüber dem Status-Quo-Fahrplan erreicht, jedoch nicht in allen Punkten der ausgeschriebene Fahrplan umgesetzt werden können.

In Abhängigkeit von der Verfügbarkeit der Neufahrzeuge sollen diese im ersten Halbjahr nächsten Jahres streckenweise sukzessive zum Einsatz kommen mit dem Ziel, dass zum sog. Kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2014 das vollständige Ausschreibungsprogramm

mit den neuen Fahrzeugen angeboten werden kann. Beim schrittweisen Einsatz der Neufahrzeuge wird die Bedienung der Eifelstrecke Priorität genießen. Die Fahrgäste werden über die Änderungen auf den jeweiligen Strecken ausführlich und rechtzeitig informiert.

Das zum anstehenden Fahrplanwechsel im Dezember vorgesehene Betriebskonzept mit Bestandsfahrzeugen im Dieselnetz Köln stellt sich auf den im SPNV-Nord betroffenen Strecken wie folgt dar:

Ahrtalbahn (Ahrbrück – Remagen – Bonn)

Fahrzeugeinsatz: VT 643.0 („TALENT“)

- Verbesserungen gegenüber dem heutigen Fahrplan:
 - Ausweitung der RB-Leistungen zwischen Dernau und Remagen („Dernauer-Takt“) auf das Wochenende
 - veränderte Fahrlagen dieser Verkehre zur Herstellung des Anschlusses in Remagen an die RE 5 von und nach Koblenz
 - zusätzliche durchgehende Fahrten auf der RB 30 zwischen Ahrbrück, Remagen und Bonn (Spät- und Frühfahrt)
- Verbesserungen nach Einführung der Neufahrzeuge:
 - Erhöhung der Sitzplatzkapazitäten

Eifelstrecke (Trier – Gerolstein – Köln)

Fahrzeugeinsatz: VT 628.4 und VT 644 („TALENT“)

- Verbesserungen zum 15. Dezember 2013:
 - erweiterte Betriebszeiten, insbesondere im Abend- und Spätverkehr, mit zusätzlichen Fahrten
 - drei neue Zugpaare (sog. Sprinterzüge der RE 12) zwischen Trier und Köln am Wochenende mit rund 15 Minuten Fahrzeitreduzierung
- Verbesserungen nach Einführung der Neufahrzeuge:
 - drei Sprinterzug-Paare (RE 12) Trier – Köln auch montags bis freitags
 - zusätzliche Zughalte (Studentakt) in Urft, Schmidtheim, Dahlem, Lissendorf und Oberbettingen-Hillesheim bei der RB/RE 22 Trier – Köln

Nach dem zuletzt (19.11.2013) kommunizierten Planungsstand beabsichtigt DB Regio die jeweils vollständige Umstellung auf Neufahrzeuge auf der Eifelstrecke zum 6. März 2014 und auf der Ahrtalbahn zum 15. Juni 2014.

Was die Konsequenzen des verzögerten Neufahrzeugeinsatzes im Dieselnetz Köln betrifft, so sieht der Verkehrsvertrag für derartige Fälle entsprechende Regressansprüche vor, die wie folgt gestaltet sind:

Für den Fall, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht die angebotenen Fahrzeuge, sondern Ersatzfahrzeuge einsetzt, kommt es zu Minderungen in den Zuschusszahlungen zwischen einem oder drei Euro pro Zug-km. Dabei kommt es im Einzelfall darauf an, ob die vorgesehenen Ersatzfahrzeuge in der Lage sind, das angebotene Betriebsprogramm sowie die geforderten Kapazitäten einzuhalten. Soweit letzteres der Fall ist, beträgt die Minderung ein Euro pro Zug-km; soweit dies nicht der Fall ist, beträgt die Minderung drei Euro pro Zug-km. Da die konkrete Ausgestaltung des Ersatzkonzeptes jedoch noch nicht in allen Details feststeht, kann noch keine abschließende Aussage getroffen werden, in welcher Größenordnung sich die tatsächliche Minderung bewegen wird. Der Anteil des

SPNV-Nord am Dieselnetz Köln beträgt rund 2,3 Mio. Zug-km pro Jahr. Aus diesen Eckdaten lassen sich dann in Abhängigkeit der Dauer und des Umfangs der eingesetzten Ersatzfahrzeuge die anfallenden Pönale prognostizieren

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstandsbericht zur Betriebsaufnahme im Dieselnetz Köln zur Kenntnis und beauftragt die Geschäftsstelle, im Rahmen Ihrer Möglichkeiten gegenüber DB Regio auf einen möglichst schnellen Einsatz der Neufahrzeuge hinzuwirken.

TOP 8 ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord: Konsequenz für die Fortführung bestehender RegioLinien

Die Verbandsversammlung hatte sich zuletzt in der Sitzung vom 18.12.2012 im Kontext des „ÖPNV-Konzeptes Rheinland-Pfalz Nord“ mit der Entwicklung der regionalen Busverkehre beschäftigt.

Die lokalen Aufgabenträger für den ÖPNV, die beiden Verbünde VRT und VRM, der Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord sowie das Land Rheinland-Pfalz planen, den Verkehr durch ein gemeinsames Vorgehen im Rahmen dieses Projektes zukunftsfähig zu gestalten und eine belastbare Grundlage für die konzeptionelle Weiterentwicklung des ÖPNV zu schaffen. Die in der Aufgabenträgerschaft des SPNV-Nord befindlichen RegioLinien werden Bestandteil dieser Konzeption. Da dieser Planungsprozess bekanntlich noch bis Mitte 2015 andauern wird, kann eine Berücksichtigung der Planungsergebnisse bei der wettbewerblichen Vergabe von neu gebildeten Linienbündeln erst nach diesem Zeitpunkt erfolgen.

Zu diesem Zweck ist unter anderem auch die Harmonisierung von Konzessionslaufzeiten erforderlich. Die Auslaufzeiten der Konzessionen verteilen sich auf die Jahre 2015 bis 2022, so dass es zu einer Staffelung auslaufender Genehmigungen kommen wird.

In diesem Zusammenhang sind auch die jeweiligen Laufzeiten der bestehenden Verkehrsverträge zwischen dem SPNV-Nord und den verschiedenen Verkehrsunternehmen zu beachten.

Um nach Abschluss der Planungsarbeiten und der Beschlussfassung der beteiligten Aufgabenträger über die Neukonzeption bei der Umsetzung die notwendigen Handlungsspielräume zu haben bzw. bei der Umsetzung nicht durch langlaufende Verkehrsverträge behindert zu werden, müssen für **bestehende** Regiolinien vertragliche Regelungen und Konzessionslaufzeiten entsprechend angepasst werden. Dabei sind bereits bestehende Bündelungskonzepte einzelner Kreise zu berücksichtigen.

Im Einzelnen sind davon folgende Linien betroffen:

- a) RegioLinien 300, 500 sowie RegioLinie 311
- b) RegioLinie 750
- c) RegioLinie 720
- d) RegioLinie 200 (Trier – Hermeskeil – Türkismühle)
- e) RegioLinie 132
- f) RegioLinie 543
- g) RegioLinie 580
- h) RegioLinie 610
- i) RegioLinie 994

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt die Ausführungen zur Entwicklung des „ÖPNV-Konzeptes Rheinland-Pfalz Nord“ zur Kenntnis. Sie beauftragt die Geschäftsstelle, die für eine Harmonisierung im Vorfeld der Umsetzung des „ÖPNV-Konzeptes Rheinland-Pfalz Nord“ erforderlichen Anpassungen bzw. Ergänzungen in Verkehrsverträgen vorzunehmen bzw. dort, wo erforderlich, neue Verkehrsverträge abzuschließen.