

## Verbandsversammlung 53. Sitzung

in Koblenz im Gebäude des Landesbetriebes Mobilität  
am 10. Juli 2015 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 - 29 14 11 3 5 9  
E-Mail [info@spnv-nord.de](mailto:info@spnv-nord.de)  
Internet [www.spnv-nord.de](http://www.spnv-nord.de)

24. Juni 2015

Bankverbindung  
Konto 22 33 21  
BLZ 570 501 20  
IBAN DE68 5705 0120  
0000 2233 21  
BIC MALADE51KOB  
Bank Sparkasse Koblenz

## Tagesordnung

### A) Öffentlicher Teil

1. Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 52. Sitzung der Verbandsversammlung am 24. März 2015 in Koblenz
2. 1. Nachtrags-Haushalts-Satzung 2015
3. RLP-Takt 2015: Halbjahresbilanz
4. Rhein – Ruhr – Express (RRX): Stand des Projektes
5. Revision der Regionalisierungsmittel – aktueller Sachstand
6. Verbesserungen im grenzüberschreitenden SPNV nach Luxemburg – Projekt Weststrecke
7. Verschiedenes

### B) Nichtöffentlicher Teil

1. Genehmigung der Niederschrift über den nichtöffentlichen Teil der 52. Sitzung der Verbandsversammlung am 24. März 2015 in Koblenz
2. Mittelfristige Finanzplanung 2015 bis 2020
3. Fortführung bestehender Regiolinien – Durchführung von Vergabeverfahren
4. Verschiedenes

Bearbeitung: Jürgen Heizmann (-27)

A) **Öffentlicher Teil**

**TOP 1 Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil  
der 52. Sitzung der Verbandsversammlung am 24. März  
2015 in Koblenz**

Die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 52. Sitzung der Verbandsversammlung ist Ihnen mit Schreiben vom 14. April 2015 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 52. Sitzung der Verbandsversammlung am 24. März 2015 in Koblenz.***

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](mailto:info@spnv-nord.de)  
Internet [www.spnv-nord.de](http://www.spnv-nord.de)

14. April 2015

Bankverbindung  
Konto 22 33 21  
BLZ 570 501 20  
IBAN DE68 5705 0120  
0000 2233 21  
BIC MALADE51KOB  
Bank Sparkasse Koblenz

**Niederschrift**  
**über die 52. Sitzung der Verbandsversammlung des**  
**Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord**  
**am 24. März 2015 in Koblenz**

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

Teilnehmer: siehe beigefügte Teilnehmerliste

Der Vorsitzende begrüßt die Teilnehmer der 52. Sitzung der Verbandsversammlung. Er stellt fest, dass form- und fristgerecht eingeladen wurde und dass die Verbandsversammlung beschlussfähig ist. Im Hinblick auf die Tagesordnung verweist er auf ein Schreiben vom Vortag aus der Geschäftsstelle, in dem bereits angekündigt wurde, dass die Tagesordnung im öffentlichen Teil der Sitzung um einen Punkt ergänzt werden sollte. Hintergrund dafür seien Erkenntnisse aus dem Prozess der Einholung der kommunalaufsichtlichen Einzelgenehmigung des RRX-Projektes beim zuständigen Innenministerium. Er bat Herrn Dr. Geyer um ergänzende Erläuterungen.

Dr. Geyer berichtet über die am vergangenen Freitag bekannt gewordenen Erkenntnisse aus dem Kommunalreferat des Innenministeriums, wonach die im Zuge des RRX-Projektes vorgesehene Darlehensaufnahme auch bereits im Haushaltsjahr 2015 im Haushalt des Zweckverbandes verankert werden müsse. Dazu wurde vorgeschlagen, einen Nachtragshaushalt aufzustellen. Über diesen Punkt müsse nunmehr aktuell heute beraten werden.

Die Versammlung erklärte sich mit der entsprechenden Ergänzung der Tagesordnung einverstanden.

Bearbeitung: Jürgen Heizmann (-27)

## A) Öffentlicher Teil

### TOP 1: Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 51. Sitzung der Verbandsversammlung am 16. Dezember 2014 in Koblenz

Einwendungen gegen die Niederschrift wurden nicht erhoben. Die Verbandsversammlung fasste folgenden Beschluss einstimmig:

***Die Verbandsversammlung genehmigt die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 51. Sitzung der Verbandsversammlung am 16. Dezember 2014 in Koblenz.***

### TOP 2 Nachtragshaushalt 2015

Der Vorsitzende verwies auf die Erläuterungen von Dr. Geyer zur Ergänzung der Tagesordnung und bat ihn um weitergehende Erläuterungen.

Dr. Geyer berichtete über die am Vortag geführten Gespräche mit dem Kommunalreferat und der Verkehrsabteilung im ISIM. Hier habe sich letztendlich als Lösung herauskristallisiert, dass die Verbandsversammlung heute lediglich über die Notwendigkeit eines Nachtragshaushaltes für 2015 informiert wird. Es sei dann aber ausreichend, wenn dieser Nachtragshaushalt in der nächsten Sitzung der Verbandsversammlung vorgelegt und beschlossen würde.

Die Geschäftsstelle habe schon einmal vorsorglich die voraussichtlich notwendigen Anpassungen in der Haushaltssatzung im Entwurf gefertigt. Diese Übersicht sei als Tischvorlage beigelegt und ist dem Protokoll als Anlage beigelegt.

Nachdem aus der Versammlung dagegen keine Einwendungen erhoben wurden, fasste die Verbandsversammlung einstimmig folgenden Beschluss:

***Die Verbandsversammlung nimmt die Information über die Notwendigkeit eines Nachtragshaushaltes für 2015 zur Kenntnis.***

***Sie beauftragt die Geschäftsstelle, einen Entwurf zu diesem Nachtragshaushalt in der nächsten Sitzung der Verbandsversammlung vorzulegen.***

### TOP 3 Verschiedenes

Unter dem Punkt „Verschiedenes“ gab der Vorsitzende Landrat Bertram Fleck seinem Stellvertreter, Herrn Dr. Streit das Wort.

Dr. Streit informierte die Verbandsversammlung darüber, dass die heutige Sitzung voraussichtlich die letzte Sitzung einer Verbandsversammlung des SPNV-Nord sei, die von Herrn Fleck geleitet würde. Er wolle dies zum Anlass nehmen, im Namen der gesamten Verbandsversammlung Herrn Fleck für seine Arbeit zu danken. Im Folgenden nannte Herr Streit einige Höhepunkte aus der nahezu 10-jährigen Amtszeit des Vorsitzenden und überreichte ihm als äußeres Zeichen des Dankes ein Präsent.

Dr. Geyer schloss sich den Dankesworten im Namen der Geschäftsstelle an und betonte insbesondere die atmosphärisch angenehme Art und Weise der Zusammenarbeit zwischen dem Vorsitzenden und der Geschäftsstelle.

Herr Fleck bedankte sich anschließend für die freundlichen Worte und dankte seinerseits der Verbandsversammlung für das Vertrauen, das er in den vergangenen Jahren genießen durfte.

## TOP 2 - Öffentlicher Teil: Haushaltssatzung SPNV-Nord 2015

### § 1 - Ergebnis- und Finanzhaushalt

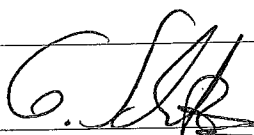

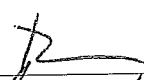
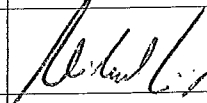


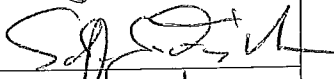
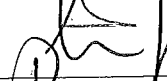

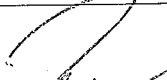
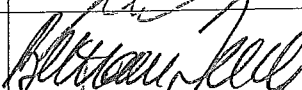
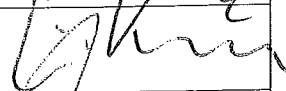
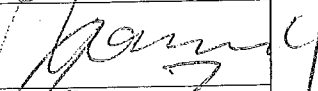
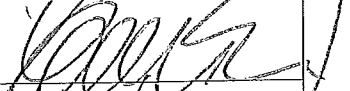

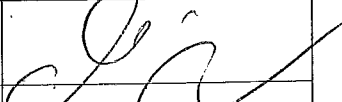
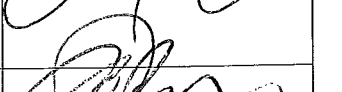
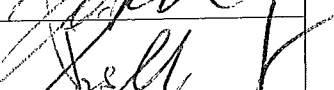
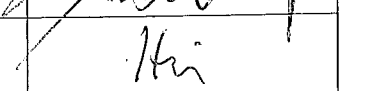

	HH 2015	Nachtrags-HH 2015
Festgesetzt werden:		
<b>1. im Ergebnishaushalt</b>		
der Gesamtbetrag der Erträge auf	157.800.360,93 €	157.800.360,93 €
der Gesamtbetrag der Aufwendungen auf	- 157.800.360,93 €	- 157.800.360,93 €
<b>Jahresüberschuss/Fehlbetrag</b>	- €	- €
<b>2. im Finanzhaushalt</b>		
die ordentlichen Einzahlungen auf	148.230.360,93 €	148.230.360,93 €
die ordentlichen Auszahlungen auf	- 157.800.360,93 €	- 155.100.360,93 €
<b>Saldo der ordentlichen Ein- und Auszahlungen</b>	- 9.570.000,00 €	- 6.870.000,00 €
die außerordentlichen Einzahlungen auf	- €	- €
die außerordentlichen Auszahlungen auf	- €	- €
<b>Saldo der außerordentlichen Ein- und Auszahlungen</b>	- €	- €
die Einzahlungen aus Investitionstätigkeit auf	- €	18.800.000,00 €
die Auszahlungen aus Investitionstätigkeit auf	- €	21.500.000,00 €
<b>Saldo der Ein- und Auszahlungen aus Investitionstätigkeit</b>	- €	- 2.700.000,00 €
die Einzahlungen aus Finanzierungstätigkeit auf	- €	- €
die Auszahlungen aus Finanzierungstätigkeit auf	- €	- €
<b>Saldo der Ein- und Auszahlungen aus Finanzierungstätigkeit</b>	- €	- €
der Gesamtbetrag der Einzahlungen auf	148.230.360,93 €	167.030.360,93 €
der Gesamtbetrag der Auszahlungen auf	- 157.800.360,93 €	- 176.600.360,93 €
<b>Veränderungen des Finanzmittelbestandes im Haushaltsjahr</b>	- 9.570.000,00 €	- 9.570.000,00 €

Bemerkungen:

Korrektur 1. Finanzierungsrate 2.700.000 €, welche aus Eigenmitteln (=Rücklagen des SPNV-Nord) finanziert wird. Die 1. Finanzierungsrate ist nicht Bestandteil der Darlehensaussschreibung.

Höhe der Darlehenssumme (Banken-Ausschreibung); Auszahlung ab 12/2016 bis 01/2020  
Gesamt-Investition Fahrzeuge; Anteil SPNV-Nord 2,75%

## 52. Verbandsversammlung am 24. März 2015

Mitglied	Vertreter	Unterschrift
Landkreis Trier-Saarburg		
Stadt Koblenz	DOERF, BURKHARDT	
Landkreis Ahrweiler	Rue	
Landkreis Altenkirchen		
Landkreis Bernkastel-Wittlich	Maria Bernhard	
Eifelkreis Bitburg-Prüm	CR SREER	
Landkreis Cochem-Zell	B. Schatz-Fischer	
Landkreis Vulkaneifel	Sonja Ewertz	
Landkreis Mayen-Koblenz	Jörg Pösch	
Landkreis Neuwied	Heleen Zalkow	
Rhein-Hunsrück-Kreis	CR Fleck	
Rhein-Lahn-Kreis	Linh. Schödel	
Stadt Trier	WILKO KANNANBERG	
Westerwaldkreis	BRAUN JÜRGEN	
Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz (ISIM)		
Geschäftsstelle SPNV-Nord	Dr. Thomas Geyer, Verbandsdirektor	
Zweckverband VRT		
Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM)	Pauly	
ISIM	Schödel	
SPNV Mosan	Heiland	



## **TOP 2 1. Nachtrags-Haushalts-Satzung 2015**

In der 51. Sitzung der Verbandsversammlung des SPNV-Nord am 16. Dezember 2014 wurden die Haushaltssatzung und der Haushaltsplan für das Jahr 2015 beschlossen.

Aufgrund der Entwicklungen im Projekt „Rhein-Ruhr-Express“(RRX) im laufenden Geschäftsjahr 2015 und aus dem Prozess der Einholung der kommunalaufsichtlichen Einzelgenehmigung zur Aufnahme von Krediten für dieses Projekt hat die Verbandsversammlung in ihrer Sitzung am 24. März 2015 beschlossen, einen Nachtragshaushalt aufstellen zu lassen.

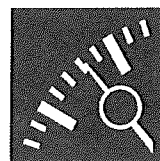
Wesentlicher Teil dieses Nachtragshaushaltes ist die Darstellung der Fahrzeugfinanzierung im Projekt RRX in Form eines Wirtschaftsplanes in vollem Umfang für den Zeitraum 2015 bis 2050. Damit ersichtlich sind auf der einen Seite die Summe der Darlehnsaufnahme bei den Banken in den Jahren 2016 bis 2020 in Höhe von 18,8 Mio. EURO sowie die damit verbundenen Zinsen und Tilgungsauszahlungen für den Zeitraum von 2019 bis 2045.

### ***Beschlussvorschlag***

***Die Verbandsversammlung beschließt die vorliegende 1. Nachtragshaushaltsatzung für das Jahr 2015 nebst den dazugehörigen Anlagen.***



**SPNV-Nord**  
*Wir bewegen die Region*



## 1. Nachtragshaushalt 2015

# 1. Nachtragshaushaltssatzung 2015

Die Verbandsversammlung des SPNV-Nord hat in ihrer Sitzung am 16. Dezember 2014 aufgrund § 7 des Landesgesetzes über die kommunale Zusammenarbeit (KomZG) i.V.m. §§ 95 ff der Gemeindeordnung (GemO) von Rheinland-Pfalz die Haushaltssatzung und den Haushaltsplan 2015 beschlossen. Aufgrund der Entwicklungen im Projekt „Rhein-Ruhr-Express“ im laufenden Geschäftsjahr 2015 und aus dem Prozess der Einholung der kommunalaufsichtlichen Einzelgenehmigung zu diesem Projekt hat die Verbandsversammlung in ihrer Sitzung am 24. März 2015 beschlossen, einen Nachtragshaushalt aufstellen zu lassen. Wesentlicher Teil dieses Nachtragshaushaltes ist die Darstellung (Wirtschaftsplan) für die Fahrzeugfinanzierung im oben genannten Projekt in vollem Umfang für den Zeitraum 2015 bis 2050.

Die Verbandsversammlung beschließt in ihrer Sitzung am 10. Juli 2015 nachstehenden 1. Nachtragshaushalt 2015:

## § 1

### Ergebnis- und Finanzhaushalt

Festgesetzt werden:

#### 1. im Ergebnishaushalt

der Gesamtbetrag der Erträge auf	157.800.360,93 EUR
der Gesamtbetrag der Aufwendungen auf	-157.800.360,93 EUR

**Jahresüberschuss/Fehlbetrag** **0,00 EUR**

#### 2. im Finanzhaushalt

die ordentlichen Einzahlungen auf	148.230.360,93 EUR
die ordentlichen Auszahlungen auf	157.800.360,93 EUR

**Saldo der ordentlichen Ein- und Auszahlungen** **-9.570.000,00 EUR**

die außerordentlichen Einzahlungen auf	0,00 EUR
die außerordentlichen Auszahlungen auf	0,00 EUR

**Saldo der außerordentlichen Ein- und Auszahlungen** **0,00 EUR**

die Einzahlungen aus Investitionstätigkeit auf	0,00 EUR
die Auszahlungen aus Investitionstätigkeit auf	-2.696.749,69 EUR
<b>Saldo der Ein- und Auszahlungen aus Investitionstätigkeit</b>	<b>-2.696.749,69 EUR</b>
die Einzahlungen aus der Aufnahme von Investitionskrediten	0,00 EUR
die Auszahlungen zur Tilgung auf	0,00 EUR
<b>Saldo der Ein- und Auszahlungen aus Investitionskrediten</b>	<b>0,00 EUR</b>
Abnahme der liquiden Mittel	3.196.042,13 EUR
Zunahme der liquiden Mittel	0,00 EUR
<b>Veränderung der liquiden Mittel</b>	<b>3.196.042,13 EUR</b>
<b>Saldo der Ein- und Auszahlungen aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>3.196.042,13 EUR</b>
Einzahlung aus durchlaufenden Geldern	510.292,44 EUR
Auszahlung aus durchlaufenden Geldern	-510.292,44 EUR
<b>Saldo aus durchlaufenden Geldern</b>	<b>0,00 EUR</b>

## § 2

### Gesamtbetrag der vorgesehenen Ermächtigungen

Die Darlehensverträge wurden im Nachgang an eine gesonderte Darlehensausschreibung in 2015 mit insgesamt drei Banken abgeschlossen. Die Darlehensauszahlungen der Banken erstrecken sich auf die Jahre 2016 bis 2020. Die Zinszahlung und die Tilgung für die Darlehen beginnen erst mit der Betriebsaufnahme der für den SPNV-Nord relevanten Betriebsstufe in 2019 und die in der Auszahlungsphase fälligen Zinsen werden dem Kapitalsaldo zugeschlagen.

Die Ein- und Auszahlungen im Rahmen der Fahrzeugfinanzierung sind im Anhang gesondert für den Zeitraum bis 2050 dargestellt.

Die Summe der Verpflichtungsermächtigungen, für die in den künftigen Haushaltsjahren 2016 bis 2020 Investitionskredite aufgenommen werden, beläuft sich auf 18.800.247,81 EUR.

Wie bereits im Ursprungshaushalt 2015 wird der Höchstbetrag der Kassenkredite zur Liquiditätssicherung festgesetzt auf 10,0 Mio. EURO.

### § 3

#### Über- und außerplanmäßige Aufwendungen und Auszahlungen/Deckungsfähigkeit

Erhebliche über- und außerplanmäßige Aufwendungen oder Auszahlungen gemäß § 100 Abs. 1 Satz 2 GemO liegen vor, wenn im Einzelfall 5.000 EUR überschritten werden. Alle Teilhaushalte sind gegenseitig deckungsfähig.

Folgende Unterlagen sind im Anhang dieser Satzung beigefügt:

1. Ergebnishaushalt 2015 - Nachtragsplan mit Gegenüberstellung der neuen Ansätze
2. Finanzhaushalt 2015 - Nachtragsplan mit Gegenüberstellung der neuen Ansätze
3. Anhang 1: Vorläufige Planung RRX Fahrzeugfinanzierung (Ergebnis- und Finanzhaushalt)
4. Anhang 2: Vorläufige Planung RRX Fahrzeugfinanzierung Plan- Bilanz und Plan-Gewinn- und Verlustrechnung

Koblenz, den 10. Juli 2015

Landrat Michael Lieber  
Verbandsvorsteher SPNV-Nord

# 1. Nachtragshaushaltsplan 2015

## VORBERICHT

---

Aufgrund der zu Beginn des Jahres 2015 erfolgten Entwicklungen des Projektes Rhein-Ruhr-Express hat die Verbandsversammlung in ihrer Sitzung am 24.03.2015 beschlossen, einen Nachtragshaushalt aufstellen zu lassen, um die in diesem Zusammenhang stehenden finanziellen Entwicklungen vollständig im Haushalt verankern zu können.

Der Nachtragshaushaltsplan sieht, ohne Veränderungen zum Ursprungsplan 2015, im Ergebnishaushalt Erträge von 157.800.360,93 EUR und Aufwendungen von 157.800.360,93 EUR vor, im Finanzhaushalt laufende Einzahlungen aus Verwaltungstätigkeit von 148.230.360,93 EUR und laufende Auszahlungen aus Verwaltungstätigkeit von 157.800.360,93 EUR. Der Saldo der ordentlichen und außerordentlichen Ein- und Auszahlungen von -9.570.000,00 EUR ist begründet durch die im Vorjahr eingestellten Rückstellungen für bestimmte Verkehrsleistungen, die in 2015 wieder aufgelöst werden.

Im vorliegenden Nachtragshaushalt ist im Finanzhaushalt im Bereich der Auszahlungen für Sachanlagen (hier SPNV-Fahrzeuge RRX) der Investitionsbetrag in Höhe von 2.696.749,69 EUR neu aufgeführt. Es handelt sich hierbei um die vertraglich vereinbarte erste Anzahlung an den Hersteller der RRX-Fahrzeuge (netto 2.685.749,69 EUR) sowie noch zusätzliche aktivierbare Kosten für Beratung/Technisches Controlling von rd. 11.000 EUR.

Im Ergebnishaushalt gibt es keine Anpassungen im Nachtragshaushalt.

Der SPNV-Nord hat entsprechend der Beschlussfassung der Verbandsversammlung am 24.3.2015 die Darlehensverträge mit den Banken zur Finanzierung der RRX-Fahrzeuge abgeschlossen. Das Volumen der aufgenommenen Kredite beläuft sich auf einen Wert in Höhe von 18.800.247,81 EUR. Die Auszahlung der Darlehenssummen erfolgt in mehreren Tranchen (erstmals im Dezember 2016) und die Zinszahlung und Tilgung für die Darlehen beginnen erst mit der Betriebsaufnahme der für den SPNV-Nord relevanten Betriebsstufe in 2019. Die in der Auszahlungsphase fälligen Zinsen werden dem Kapitalsaldo zugeschlagen.

Die Auszahlungen zur Tilgung der Investitionskredite belaufen sich in den Jahren 2019 bis 2045 auf -18.938.266,92 EUR. Die Darlehenszinsen belaufen sich in den Jahren 2019 bis 2045 auf einen Betrag in Summe von

2.707.582,72 EUR (die kapitalisierenden Zinsen belaufen sich für die Jahre 2018 bis 2021 auf einen Betrag in Höhe von rd. 138 TEUR). Zusätzlich werden die Kosten für Beratungen und das technische Controlling nur in Bezug auf die RRX-Fahrzeuge im Plan für die Jahre 2016 bis 2050 auf rd. 2,9 Mio. EUR angesetzt.

Als Anlage sind die aus der Kreditaufnahme entstehenden Zahlungsverpflichtungen (Zins, Tilgung, kapitalisierende Zinsen) gegenüber den Banken, die sonstigen Aufwendungen im Zusammenhang mit der Fahrzeugfinanzierung (Rechtsberatung, technisches Controlling, u.ä.) als auch die Gegenfinanzierung aus Pachteinnahmen explizit in einem langfristigen (bis 2050) Wirtschaftsplan aufgeführt.

Muster 5 (zu § 2 Abs. 1 GemHVO)

Bezeichnung	Gegenüber bisher	Erhöht um	Vermindert um	Auf nunmehr festgesetzt
1. Steuern und ähnliche Abgaben	0,00	0,00	0,00	0,00
2. Zuwendungen, allgemeine Umlagen und sonstige Transfererträge	147.828.360,96	0,00	0,00	147.828.360,96
414420 vom öffentlichen Bereich - vom Land	147.828.360,96	0,00	0,00	147.828.360,96
3. Erträge der sozialen Sicherung	0,00	0,00	0,00	0,00
4. öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	0,00	0,00	0,00	0,00
5. privatrechtliche Leistungsentgelte	0,00	0,00	0,00	0,00
6. Kostenerstattungen und Kostenumlagen	0,00	0,00	0,00	0,00
7. Erhöhung oder Verminderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	0,00	0,00	0,00	0,00
8. andere aktivierte Eigenleistungen	0,00	0,00	0,00	0,00
9. sonstige laufende Erträge	9.970.000,00	0,00	0,00	9.970.000,00
462910 Erträge aus Rückzahlungen aus Verkehrsverträgen SPNV	400.000,00	0,00	0,00	400.000,00
466140 Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen, Sonderposten und Rückstellungen - Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	9.570.000,00	0,00	0,00	9.570.000,00
10. Summe der laufenden Erträge aus Verwaltungstätigkeit	157.798.360,96	0,00	0,00	157.798.360,96
11. Personalaufwendungen	130.000,02	0,00	0,00	130.000,02
501500 Aufwandsentschädigung Vorstandsvorsteher und Stellvertreter	10.000,00	0,00	0,00	10.000,00
502210 Arbeitnehmer - Vergütungen	99.000,00	0,00	0,00	99.000,00
503200 Arbeitnehmer	8.000,01	0,00	0,00	8.000,01
504200 Arbeitnehmer	13.000,01	0,00	0,00	13.000,01
12. Versorgungsaufwendungen	0,00	0,00	0,00	0,00
13. Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	156.287.760,97	0,00	0,00	156.287.760,97
524100 Bestellung von SPNV-Leistungen	152.856.961,00	0,00	0,00	152.856.961,00
524200 Bestellung von Regionalen Busverkehren	2.915.800,00	0,00	0,00	2.915.800,00
524300 Bestellung von Touristischen Sonderverkehren	300.000,00	0,00	0,00	300.000,00

Muster 5 (zu § 2 Abs. 1 GemHVO)

Bezeichnung	Gegenüber bisher	Erhöht um	Vermindert um	Auf nummehr festgesetzt
524500 Marketingmaßnahmen	199.999,99	0,00	0,00	199.999,99
525430 an den öffentlichen Bereich - an Gemeinden und Gemeindeverbände	14.999,98	0,00	0,00	14.999,98
14. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und auf Sachanlagen sowie auf aktivierte Aufwendungen für die Inangasetzung und Erweiterung der Verwaltung	0,00	0,00	0,00	0,00
15. Abschreibungen auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens, soweit diese die üblichen Abschreibungen überschreiten	0,00	0,00	0,00	0,00
16. Zuwendungen, Umlagen und sonstige Transferaufwendungen	50.000,00	0,00	0,00	50.000,00
541430 an den öffentlichen Bereich - an Gemeinden und Gemeindeverbände	50.000,00	0,00	0,00	50.000,00
17. Aufwendungen der sozialen Sicherung	0,00	0,00	0,00	0,00
18. sonstige laufende Aufwendungen	1.332.599,94	0,00	0,00	1.332.599,94
561200 Aufwendungen für Aus- und Fortbildung, Umschulung	999,97	0,00	0,00	999,97
561310 Aufwendungen für übernommene Reisekosten für Dienstreisen und Dienstzünge - Fahrtkostenerstattung	9.999,94	0,00	0,00	9.999,94
562600 Beratungen, Untersuchungen, Fahrgaszählungen	1.300.000,05	0,00	0,00	1.300.000,05
563410 Post- und Fernmeldegebühren	1.999,96	0,00	0,00	1.999,96
563800 Fahrplan- und Tarifgestaltung, Fahrgastinformation	599,99	0,00	0,00	599,99
563900 Sonstiges	0,00	0,00	0,00	0,00
564130 Versicherungsbeiträge - Haftpflichtversicherungen	1.000,02	0,00	0,00	1.000,02
564200 Beiträge zu Wirtschaftsverbänden, Berufsvertretungen und Vereinen	13.000,01	0,00	0,00	13.000,01
569200 Verfügungsmittel	5.000,00	0,00	0,00	5.000,00
19. Summe der laufenden Aufwendungen aus Verwaltungstätigkeit	157.800.360,93	0,00	0,00	157.800.360,93
20. laufendes Ergebnis aus Verwaltungstätigkeit	- 1.999,97	0,00	0,00	- 1.999,97
21. Zins- und sonstige Finanzerträge	1.999,97	0,00	0,00	1.999,97
479900 Sonstige	1.999,97	0,00	0,00	1.999,97
22. Zins- und sonstige Finanzaufwendungen	0,00	0,00	0,00	0,00
23. Finanzergebnis	1.999,97	0,00	0,00	1.999,97



## Ergebnishaushalt 2015

Muster 5 (zu § 2 Abs. 1 GemHVO)

Bezeichnung	Gegenüber bisher	Erhöht um	Vermindert um	Auf nunmehr festgesetzt
<u>24. ordentliches Ergebnis</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>
25. außerordentliche Erträge	0,00	0,00	0,00	0,00
26. außerordentliche Aufwendungen	0,00	0,00	0,00	0,00
27. außerordentliches Ergebnis	0,00	0,00	0,00	0,00
<u>28. Jahresergebnis (Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag)</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>
29. Einstellung in den Sonderposten für Belastungen aus dem kommunalen Finanzausgleich	0,00	0,00	0,00	0,00
30. Entnahme aus dem Sonderposten für Belastungen aus dem kommunalen Finanzausgleich	0,00	0,00	0,00	0,00
<u>31. Jahresergebnis nach Berücksichtigung der Veränderung des Sonderpostens für Belastungen aus dem kommunalen Finanzausgleich</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>

Bezeichnung	Gegenüber bisher	Erhöht um	Vermindert um	Auf nunmehr festgesetzt
2. Zuwendungen, allgemeine Umlagen und sonstige Transfereinzahlungen	147.828.360,96			147.828.360,96
614420 vom öffentlichen Bereich - vom Land	147.828.360,96			147.828.360,96
9. sonstige laufende Einzahlungen	400.000,00			400.000,00
662910 Erträge aus Rückzahlungen aus Verkehrsverträgen SPNV	400.000,00			400.000,00
662920 Erträge aus Rückzahlungen aus Verkehrsverträgen RegioLinien				
662930 Erträge aus Rückzahlungen aus Verkehrsverträgen Touristische Verkehre				
<b>10. Summe der laufenden Einzahlungen aus Verwaltungstätigkeit</b>	<b>148.228.360,96</b>			<b>148.228.360,96</b>
11. Personalauszahlungen	130.000,02			130.000,02
701500 Aufwandsentschädigung Verbandsvorsteher und Stellvertreter	10.000,00			10.000,00
702210 Arbeitnehmer - Vergütungen	99.000,00			99.000,00
703200 Arbeitnehmer	8.000,01			8.000,01
704200 Arbeitnehmer	13.000,01			13.000,01
13. Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen	156.287.760,97			156.287.760,97
724100 Bestellung von SPNV-Leistungen	152.856.961,00			152.856.961,00
724200 Bestellung von Regionalen Busverkehren	2.915.800,00			2.915.800,00
724300 Bestellung von Touristischen Sonderverkehren	300.000,00			300.000,00
724500 Marketingmaßnahmen	199.999,99			199.999,99
725430 an den öffentlichen Bereich - an die Gemeinden und Gemeindeverbände	14.999,98			14.999,98
14. Zuwendungen, Umlagen und sonstige Transfereinzahlungen	50.000,00			50.000,00
741430 an den öffentlichen Bereich - an die Gemeinden und Gemeindeverbände	50.000,00			50.000,00
16. sonstige laufende Auszahlungen	1.332.599,94			1.332.599,94
761200 Auszahlungen für Aus- und Fortbildung, Umschulung	999,97			999,97
761310 Auszahlungen für übernommene Reisekosten für Dienstreisen und Dienstgänge - Fahrkostenerstattung	9.999,94			9.999,94
762600 Beratungen, Untersuchungen, Fahrgastzählungen	1.300.000,05			1.300.000,05

Bezeichnung	Gegenüber bisher	Erhöht um	Vermindert um	Auf nummehr festgesetzt
763410 Post- und Fernmeldegebühren	1.999,96			1.999,96
763800 Fahrplan- und Tarifgestaltung, Fahrgastinformation	599,99			599,99
763900 Sonstige				
764130 Versicherungsbeiträge - Haftpflichtversicherungen	1.000,02			1.000,02
764200 Beiträge zu Wirtschaftsverbänden, Berufsvertretungen und Vereinen	13.000,01			13.000,01
769200 Verfügungsmittel	5.000,00			5.000,00
<b>17. Summe der laufenden Auszahlungen aus Verwaltungstätigkeit</b>	<b>157.800.360,93</b>			<b>157.800.360,93</b>
<b>18. Saldo der laufenden Ein- und Auszahlungen aus Verwaltungstätigkeit</b>	<b>- 9.571.999,97</b>			<b>- 9.571.999,97</b>
19. Zins- und sonstige Finanzeinzahlungen	1.999,97			1.999,97
672100 Zinsen aus Stundungen und Verrentungen				
679900 Sonstige	1.999,97			1.999,97
<b>21. Saldo der Zins- und sonstigen Finanzein- und -auszahlungen</b>	<b>1.999,97</b>			<b>1.999,97</b>
<b>22. Saldo der ordentlichen Ein- und Auszahlungen</b>	<b>- 9.570.000,00</b>			<b>- 9.570.000,00</b>
<b>25. Saldo der außerordentlichen Ein- und Auszahlungen</b>				
<b>26. Saldo der ordentlichen und außerordentlichen Ein- und Auszahlungen</b>	<b>- 9.570.000,00</b>			<b>- 9.570.000,00</b>
<b>35. Summe der Einzahlungen aus Investitionstätigkeit</b>				
37. Auszahlungen für Sachanlagen		2.696.749,69		2.696.749,69
785600 Auszahlungen für Fahrzeuge, Maschinen und technische Anlagen		2.696.749,69		2.696.749,69
<b>42. Summe der Auszahlungen aus Investitionstätigkeit</b>		<b>2.696.749,69</b>		<b>2.696.749,69</b>
<b>43. Saldo aus der Ein- und Auszahlungen aus Investitionstätigkeit</b>		<b>- 2.696.749,69</b>		<b>- 2.696.749,69</b>
<b>44. Finanzmittelüberschuss / Finanzmittelfehlbetrag</b>	<b>- 9.570.000,00</b>	<b>- 2.696.749,69</b>		<b>- 12.266.749,69</b>
45. Einzahlungen aus der Aufnahme von Investitionskrediten				
692531 Kredite für Investitionen vom inländischen Geldmarkt - Euro-Währung (fester Zins) - Laufzeit 5 Jahre und mehr				

Bezeichnung	Gegenüber bisher	Erhöht um	Vermindert um	Auf nunmehr festgesetzt
<b>47. Saldo der Ein- und Auszahlungen aus Investitionskrediten</b>				
48. Einzahlungen aus der Aufnahme von Krediten zur Liquiditätssicherung				
49. Auszahlungen zur Tilgung von Krediten zur Liquiditätssicherung				
<b>50. Saldo der Ein- und Auszahlungen aus Krediten zur Liquiditätssicherung</b>				
51a. Einzahlungen aus der Abnahme liquider Mittel der Einheitskasse		3.196.042,13		3.196.042,13
695102 Einzahlungen ZW 102		3.196.042,13		3.196.042,13
<b>51. Abnahme der liquiden Mittel</b>		<b>3.196.042,13</b>		<b>3.196.042,13</b>
<b>52a. Auszahlung zur Bildung liquider Mittel der Einheitskasse</b>				
795101 Auszahlungen ZW 101				
795102 Auszahlungen ZW 102				
<b>52. Zunahme der liquiden Mittel</b>				
53. Veränderung der liquiden Mittel		3.196.042,13		3.196.042,13
<b>54. Saldo der Ein- und Auszahlungen aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>3.196.042,13</b>		<b>3.196.042,13</b>
55. Einzahlungen aus durchlaufenden Geldern		510.292,44		510.292,44
699100 Durchlaufende Gelder		510.292,44		510.292,44
56. Auszahlungen aus durchlaufenden Geldern		510.292,44		510.292,44
799100 Durchlaufende Gelder		510.292,44		510.292,44
57. Saldo aus durchlaufenden Geldern				
58. Kassenbestand		3.196.042,13		3.196.042,13

### TOP 3 RLP-Takt 2015: Halbjahresbilanz

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wurde in Rheinland – Pfalz der größte Fahrplanwechsel der jüngeren Geschichte des Schienenpersonennahverkehrs umgesetzt; der Rheinland-Pfalz-Takt 2015 ersetzte das bisherige Nahverkehrskonzept auf der Schiene.

Nach einem halben Jahr kann eine erste Bilanz über die bislang vorliegenden Erfahrungen mit diesem neuen Konzept gezogen werden. Dazu werden im Folgenden die einzelnen Netze jeweils separat behandelt:

#### RE – Netz Südwest (SÜWEX)

Das unter dem Markennamen SÜWEX eingeführte RE-Netz Südwest überzieht den gesamten südwestdeutschen Raum mit einem Netz von teilweise neuen, teilweise auch vorher bereits existierenden Regionalexpresslinien. Für den Norden des Landes von besonderer Bedeutung sind

- die Linie RE 2 zwischen Koblenz, Mainz und Frankfurt sowie
- die Linien RE 1/11, mit denen die Zentren Mannheim, Kaiserslautern, Saarbrücken, Trier, Luxemburg und Koblenz miteinander verbunden werden.

Neben der in Teilen neuen Fahrplankonzeption (insbesondere beim RE 1) wird das Konzept vor allem vom Einsatz neuer Elektrotriebwagen vom Typ Flirt geprägt. Nachdem zum Betriebsstart im Dezember 2014 zunächst nicht ausreichend viele Fahrzeuge zur Verfügung standen, konnte in den folgenden Wochen sukzessive alle notwendigen Fahrzeuge in Betrieb genommen werden, so dass seit dem ... alle Leistungen des SÜWEX ausschließlich mit den neuen Fahrzeugen betrieben werden konnten. Die Fahrzeuge sind bei den Fahrgästen sehr positiv aufgenommen worden, kleine Probleme bestehen noch mit der Steuerung der Klimaanlage, deren Wirkung zuweilen Anlass für Kundenbeschwerden ist.

Ein besonderes Merkmal des SÜWEX ist das Konzept des Kuppeln und Flügeln in Trier, um die umsteigefreie Fahrt von Koblenz sowohl nach Saarbrücken (und weiter) wie auch nach Luxemburg zu ermöglichen. Dazu müssen zwei unterschiedliche Fahrzeugbaureihen, die zudem noch unterschiedlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen gehören (DB Regio und CFL), in sog. Mischtraktion verkehren. Auch hier gab es anfangs technische Probleme, die im Ergebnis dazu führten, dass das Flügelkonzept erst im März vollständig umgesetzt werden konnte. Leider verzeichnen auch die Luxemburger Fahrzeuge vom Typ KISS noch einige Mängel, die sich auf den Fahrkomfort auswirken. Auch hier funktionieren die Klimaanlage noch nicht richtig und die Fahrgastinformationssysteme fallen insbesondere in der Mischtraktion häufig aus.

Was die Betriebsqualität im gesamten SÜWEX – Netz angeht, liegt Licht und Schatten eng beieinander. Während die Pünktlichkeit an den Messstellen Trier und Koblenz über alle Linien im ersten Halbjahr 2015 mit Werten zwischen 80 und 90 % noch recht weit von den vertraglich geschuldeten Zielwerten von 93 (RE 2) bzw. 94 (RE 1) entfernt sind, ist die Anzahl der Zugausfälle – sieht man von den streikbedingten Ausfällen im Frühjahr einmal ab bei einer Erfüllungsquote um die 99 % vergleichsweise gut.

DB Regio und die Aufgabenträger sind aktuell in einer speziellen Arbeitsgruppe damit befasst, die Verspätungen systematisch nach Ursachen zu analysieren, um möglichst schnell geeignete Gegenmaßnahmen zu treffen. Leider wird speziell der Laufweg des RE 1 (Mannheim – Saarbrücken – Trier – Koblenz) derzeit von zahlreichen Baustellen belastet, die häufig zu unvermeidbaren Verzögerungen führen.

Trotz der noch nicht in allen Punkten optimalen Betriebsqualität erfährt das neue RE – Konzept bei den Fahrgästen sehr große Zustimmung. Dies zeigt sich auch bei den ersten, noch fragmentarischen Daten zu Fahrgast- und Erlöszahlen, die sich offensichtlich sehr positiv entwickeln. So zeigen die ersten, allerdings statistisch noch nicht validen Auswertungen der regelmäßigen Reiserhebungen insbesondere beim RE 1 auf der Moselstrecke sowie in der Pfalz (Saarbrücken – Kaiserslautern – Mannheim) deutlich erkennbare Steigerungen in der Nachfrage.

### Lahn – Eifel – Bahn

Die Lahn-Eifel-Bahn stellt die Verbindung des Lahntales über Koblenz und das Rheintal bis zur Eifel – Pellenz – Strecke (Andernach – Mayen – Kaisersesch) dar. Der Betrieb erfolgt hier durch DB Regio mit gebrauchten Dieseltriebwagen, die in den letzten Wochen einem grundlegenden Redesign unterzogen wurden. Bis auf wenige Restarbeiten sind diese Maßnahmen inzwischen abgeschlossen, so dass die Fahrzeuge nunmehr einen neuwertigen Eindruck machen. In Folge mehrerer Unfälle (insbesondere Kollisionen mit umgestürzten Bäumen) kam es in den ersten Betriebsmonaten mehrfach zu Engpässen bei der Fahrzeugverfügbarkeit; Zugausfälle und zu geringe Kapazitäten waren leider die Folge.

Seit dem 13.06.2015 sind die vertraglich geschuldeten Redesign-Maßnahmen abgeschlossen und die Fahrzeugverfügbarkeit hat sich deutlich verbessert.

Aus infrastrukturellen Gründen konnte das ursprünglich ausgeschriebene Konzept noch nicht vollständig umgesetzt werden. Verzögerungen bei der Realisierung des elektronischen Stellwerkes an der Lahn führten dazu, dass die geplanten Verdichtertzügen zwischen Koblenz und Bad Ems noch nicht gefahren werden können. Dies wird zum Fahrplanwechsel im Dezember d. J. nachgeholt.

Auch können in Koblenz noch nicht alle Züge der Lahn-Eifel-Bahn durchgebunden werden; in der Fahrtrichtung Koblenz – Andernach ist dies nur alle zwei Stunden realisierbar. Diese Einschränkung hat ihre Ursache in der engen Bahnsteigbelegung am Koblenzer Hauptbahnhof. Abhilfe wird hier im Dezember 2016 erwartet, wenn die Mittelrheinbahn in ihrer Fahrlage etwas modifiziert wird (Drehung).

Die Betriebsqualität der Lahn-Eifel-Bahn viel in den ersten Monaten befriedigend aus. Abgesehen von Zeiträumen der GdL – Streiks lagen die Quoten der Zugausfälle zwischen 0 und 3 %. Bei der Pünktlichkeit ist zu beachten, dass in diesem Vertrag Züge bereits dann als unpünktlich gelten, wenn sie 3 oder mehr Minuten Verspätung aufweisen. Daran gemessen sind die im ersten Halbjahr erzielten Werte bei der Linie RE 25 (Regionalexpress Koblenz – Limburg – Gießen) mit 96 bis 98 % außerordentlich gut. Leider lagen die Ergebnisse bei den beiden anderen Linien der Lahn-Eifel-Bahn im gleichen Zeitraum noch unter 90 % und sind damit noch nicht im „grünen Bereich“. Eindeutig positiv dagegen der Trend bei der Einhaltung der Sitzplatzquoten; nach anfänglichen Problemen haben sich die Werte hier in den letzten Wochen zwischen 96 und 98 % eingeepegelt.

### VAREO

Unter dem Markennamen „VAREO“ hat das „Kölner Dieselnetz“ bereits im Dezember 2013 den Betrieb aufgenommen. Mit diesem Netz, zu dem im Gebiet des SPNV-Nord der SPNV auf der Eifelstrecke (Trier – Gerolstein – Köln) und im Ahrtal (Ahrbrück – Remagen – Bonn) wurden gleichwohl bereits wesentliche Komponenten der Konzeption Rheinland-Pfalz-Takt 2015 realisiert. Im Ahrtal wurde die Taktlage der RB 39 („Dernauer Takt“) so verändert, dass nunmehr in Remagen Anschlüsse zum RE 5 (künftig Rhein-Ruhr-Express) in beide Richtungen erreicht werden. Zudem wird dieser Zwischentakt nunmehr auch am Wochenende angeboten. Wesentliche Veränderungen gab es auch in der Fahrplanstruktur auf der Eifelstrecke; neben dem stündli-

chen Grundangebot, das im rheinland-pfälzischen Teil der Strecke alle Halte bedient und in NRW beschleunigt verkehrt, wird dreimal am Tag in beide Richtungen eine zusätzliche „Sprinterleistung“ angeboten, die Trier und Köln mit einer Fahrzeit von ca. 2,5 Std. miteinander verbindet.

Der Start des VAREO in 12/2013 verlief nicht so erfolgreich, da die angebotenen Neufahrzeuge vom Typ LINT nicht rechtzeitig zur Verfügung standen. Deren Einsatz verzögerte sich um einige Monate, so dass erst im Laufe des Jahres 2014 mehr und mehr neue Fahrzeuge zum Einsatz kamen.

Leider ist deren Funktionsfähigkeit bis heute nicht zufriedenstellend, so dass die Qualität der Leistung insbesondere in den nordrhein-westfälischen Streckenabschnitten bis zum heutigen Tag nicht akzeptabel ist. Aufgabenträger und EVU (in diesem Fall DB Regio) sind permanent damit beschäftigt, die Situation zu verbessern. So wurden mit Wirkung ab dem 14.06.15 kleinere Veränderungen am Fahrplan vorgenommen, um zusätzliche Fahrzeugpuffer zu gewinnen. Außerdem wurden bereits Maßnahmen vereinbart, bei einem Teil der Fahrzeugflotte durch den Einbau zusätzlicher Mittelteile die Kapazität von 180 auf 300 Sitzplätze zu erhöhen (Finanzierung erfolgt ausschließlich durch NRW).

### Moselweinbahn

Auch auf der Moselweinbahn zwischen Bullay und Traben-Trarbach gab es im Zuge von Rheinland-Pfalz-Takt 2015 grundlegende Veränderungen. Zum Fahrplanwechsel übernahm mit Rhenus Veniro ein neuer Betreiber die Strecke; außerdem wurde auch hier der Fahrplan geändert. Obwohl der Betriebsstart im Januar von einem Unfall überschattet wurde (Kollision eines Triebwagens mit einem umgestürzten Baum), in Folge dessen eines der beiden regelmäßig zum Einsatz kommenden Fahrzeuge für Monate ausfiel, verlief der Betreiberwechsel weitgehend unauffällig. Auch die geänderte Fahrplanstruktur mit geänderten Anschlüssen wurde überwiegend positiv bewertet. Gleiches gilt für die Ausweitung des VRM – Tarifes bis Traben-Trarbach.

Am 11. Juli soll der Betreiberwechsel mit einer kleinen Feier gewürdigt werden; auf eine entsprechende Veranstaltung im Dezember war aufgrund der Überlagerung mit zahlreichen anderen Veränderungen im SPNV bewusst verzichtet worden. Zu diesem Zeitpunkt sollte auch der inzwischen reparierte zweite Triebwagen wieder einsatzfähig sein.

### Moseltalbahn (RB 81 und 82 zwischen Koblenz, Trier und Perl)

Auch bei dieser Strecke wurde der Fahrplan in Folge der geänderten Taktlagen des parallel verkehrenden RE 1 angepasst. Diese Fahrplanänderungen führte notwendiger Weise auch zu Verschiebungen im Fahrzeugeinsatz. Dies führte in den ersten Wochen punktuell zu Kapazitätsengpässen vor allem im morgendlichen Zulauf auf Trier.

Durch verschiedene Änderungen in den Fahrzeugumläufen konnten diese Probleme inzwischen weitgehend beseitigt werden.

### EWS Los 2

Das EWS Los 2 läuft in seinem neuen Zuschnitt unter dem (teilweise) alten Namen „3-Länder-Bahn“. Neu in dieses Netz hinzugekommen sind die Ober- und die Unterwesterwald-Strecke. Partner sind die Aufgabenträger Nahverkehr Westfalen Lippe (NWL; Federführer für den Vertragsvollzug), Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und als Auftragnehmer die Hessischen Landesbahn (HLB).

Die für das Ausschreibungskonzept erforderliche Infrastruktur war zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme noch nicht vollständig hergestellt, daher fährt die HLB zurzeit noch ein Übergangskonzept. Ab dem Fahrplanjahr 2016 kann auf den Linien RB 91 (Einzelfahrten), 92, 93 und 95 das Ausschreibungskonzept gefahren werden. Probleme bei der Umsetzung des Ausschreibungskonzepts gibt es auf der Oberwesterwaldbahn (erweiterte Planfeststellung wegen Lärm) und der Hellertalbahn. Auf beiden Strecken werden die Infrastrukturmaßnahmen vsl. nicht vor Dezember 2017 abgeschlossen sein. Vor diesem Hintergrund wird nach dem derzeitigen Stand der Überlegungen in den Fahrplanjahren 2016 und 2017 auf der Hellertalbahn der Status quo - Fahrplan gefahren. Auf der Oberwesterwaldstrecke – auf der im Zielzustand die neue RB 90 auf die Siegstrecke bis nach Siegen durchgebunden werden soll – ist das Konzept für diese beiden Jahre wie folgt: die Linie soll in Westerborg gebrochen werden; im Abschnitt zwischen Westerborg und Limburg entspricht der Fahrplan dem Status quo; zwischen Westerborg und Au sind die Anschlüsse von und auf den RSX (Siegen – Köln – Aachen) oberste Prämisse, in den meisten Fällen kann die geplante Durchbindung der Linie nach Siegen bereits ermöglicht werden.

Mit der Qualität der 3-Länder-Bahn sind die Aufgabenträger NWL, RMV und SPNV-Nord derzeit noch nicht vollständig zufrieden. Insbesondere der Vertrieb der Fahrkarten lässt in Teilen zu wünschen übrig, was vor dem Hintergrund des vorliegenden Brutto-Verkehrsvertrags für die Aufgabenträger nicht akzeptabel ist. Die beteiligten Aufgabenträger haben unter Federführung des NWL gegenüber der HLB Nachbesserungen in folgenden Bereichen angemahnt: Funktionsfähigkeit und Vorhandensein von Fahrausweisautomaten und Entwertern in den Zügen, Vollständigkeit/Richtigkeit der hinterlegten Tarife, sowie Einsatz und Kompetenz von Zugbegleitern (u.a. als Ersatz für fehlende/defekte Fahrausweisautomaten).

Auch der Zustand der Fahrzeuge – zurzeit gibt es auf der 3-Länder-Bahn einen Mix aus Gebrauchtfahrzeugen von Vectus (Lint 41 und 27) und der HLB (GTW) – entspricht noch nicht vollständig den Vorgaben der AT. Die Fahrzeuge werden zwar sukzessiv noch einem Re-Design unterzogen, welches bis Anfang Februar 2016 abgeschlossen sein muss, jedoch sind zurzeit v.a. die Schadensfreiheit der Fahrzeuge (insbesondere Funktionsfähigkeit Toilette) sowie die Außensauberkeit mangelhaft. Voraussichtlich in 2015 kommen noch sieben neue Fahrzeuge des Typs Lint 41 hinzu – hierfür liegt seit Anfang Juni 2015 die Bauartzulassung vor. Deren Einsatz sowie die inzwischen erfolgte Inbetriebnahme einer Waschstraße in Siegen sorgen hoffentlich bald für Verbesserung.

Betrieblich ist die Qualität nach Betriebsstart im Wesentlichen zufriedenstellend. Ausnahme bildet hier die RB 93, Siegen – Bad Berleburg mit einer unzureichenden Pünktlichkeit, was jedoch zum Teil infrastrukturell bedingt ist. Ansonsten wird das vereinbarte Betriebsprogramm im Wesentlichen zufriedenstellend eingehalten.

### Gesamtbetrachtung

Insgesamt betrachtet kann nach einem halben Jahr Rheinland-Pfalz-Takt 2015 für den Norden von Rheinland-Pfalz festgestellt werden,

- dass die grundlegenden Veränderungen in der Fahrplanstruktur ganz überwiegend gut funktionieren und von der Mehrzahl der Fahrgäste positiv bewertet werden,
- dass die zum Einsatz kommenden Neufahrzeuge mit einer Ausnahme (Fahrzeuge im VAREO – Netz) im Betrieb überwiegend reibungslos funktionieren,
- dass Verzögerungen in der vollständigen Umsetzung der Konzeption (EWS Los 1 und 2) ausschließlich infrastrukturell bedingt sind.



**Beschlussvorschlag**

**Die Verbandsversammlung nimmt die „Halbjahresbilanz“ zum Rheinland-Pfalz-Takt 2015 zur Kenntnis.**

#### **TOP 4 Rhein-Ruhr-Express (RRX): Stand des Projektes**

In der letzten Sitzung der Verbandsversammlung vom 24. März 2015 in Koblenz waren im Nichtöffentlichen Teil unter TOP 2 ausführlich die Vergabeentscheidungen im Wettbewerbsverfahren zum Rhein-Ruhr-Express (RRX) behandelt worden.

Im Hinblick auf die Vergabeentscheidung über die Verkehrsleistungen des RRX-Vorlaufbetriebes hatte die Verbandsversammlung den Beschluss gefasst, dass sie der auf der Grundlage der bis dahin vorliegenden Ergebnisse der Angebotswertung der Zuschlagserteilung für den RRX-Vorlaufbetrieb in Bezug auf das Los 2 (RE 5 und RE 6) an das Eisenbahnverkehrsunternehmen National Express zustimmt.

Dieser Beschluss war allerdings unter dem Vorbehalt noch laufender Prüfungen und Aufklärungen gefasst worden.

Nachdem sich nach zwischenzeitlich durchgeführten Aufklärungen und Überprüfungen ergeben hat, dass das Angebot von National Express für Los 2 rechtlich nicht zu beanstanden ist, ist auf der Grundlage der Gremienentscheidungen der RRX-Partner die Zuschlagserteilung inzwischen in die Wege geleitet worden.

Was das Ergebnis der Darlehensaufnahme zur Finanzierung der RRX-Fahrzeuge anbelangt, so haben im Rahmen der Darlehensausschreibung insgesamt sechs Banken ihre Angebote abgegeben. Drei Banken haben letztendlich den Zuschlag für die 11 verschiedenen Auszahlungstranchen erhalten, wobei jede Tranche jeweils zu unterschiedlichen Auszahlungszeitpunkten an die Aufgabenträger ausgezahlt wird.

Bezogen auf den SPNV-Nord erhält die Europäische Investitionsbank drei Tranchen mit einem Gesamtdarlehensvolumen in Höhe von rd. 9,32 Mio. EUR. Von der Hessischen Landesbank erhält der SPNV-Nord insgesamt zwei Tranchen in Summe von 1,56 Mio. EUR und von der KfW IPEX-Bank werden fünf Tranchen in Summe von 7,91 Mio. EUR für die Fahrzeugfinanzierung zur Verfügung gestellt. In allen Fällen wurden vor dem Hintergrund der aktuellen Situation auf den Kapitalmärkten außerordentlich gute Konditionen erreicht.

In Bezug auf den anstehenden Produktionsprozess der RRX-Fahrzeuge, der eine genaue Begleitung durch die beteiligten Aufgabenträger erfordert, hat der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) als Federführer in Sachen RRX zwischenzeitlich eine Ausschreibung des technischen Controllings während der Konstruktion, des Baus und der Abnahme der RRX-Fahrzeuge vorgenommen.

Wesentliche Anforderungen an das technische Controlling sind die Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen des RRX-Modells und die Überwachung des Baus und der Abnahme der Fahrzeuge mit dem Ziel einer Bestätigung durch den technischen Controller, dass die Fahrzeuge alle Anforderungen und Normen erfüllen.

Im Rahmen des vom VRR durchgeführten Vergabeverfahrens für das technische Controlling mit einer Vertragslaufzeit bis Ende 2020 hat nach Prüfung und Wertung (Preis: 70% / Qualität: 30%) der von fünf Bietern eingegangenen Angebote die

DB Systemtechnik den Zuschlag erhalten, da ihr Angebot am besten abgeschnitten hat. An den damit verbundenen Kosten ist der SPNV-Nord gemäß seinem Anteil von 2,75% der Traktion-km beteiligt.

**Beschlussvorschlag**

***Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zum Stand des RRX-Projektes sowie die Information über die Beauftragung der Fa. DB Systemtechnik zur Durchführung des technischen Controllings zustimmend zur Kenntnis.***

## **TOP 5 Revision der Regionalisierungsmittel – aktueller Sachstand**

In den zurückliegenden Verbandsversammlungen wurde mehrfach über die anstehende Revision der Regionalisierungsmittel berichtet.

Aktuell stellt sich der Sachverhalt wie folgt dar:

Auf der Grundlage ihres Gutachtens zum künftigen Bedarf an Regionalisierungsmitteln haben die Länder im Bundesrat am 28. November 2014 einen Gesetzentwurf beschlossen. Dieser geht von einem Bedarf an Regionalisierungsmitteln im Jahr 2015 von 8,5 Mrd. Euro aus, die in den kommenden Jahren um jährlich 2 Prozent dynamisiert werden sollen. Für den Fall, dass die für den SPNV relevanten Nutzungsentgelte für die Eisenbahninfrastruktur in den Folgejahren um mehr als 2 Prozent ansteigen, wird ein zusätzlicher Ausgleich gefordert. Die Laufzeit der neuen Festlegungen soll bis ins Jahr 2030 gehen. Zudem ist Bestandteil des Gesetzentwurfes des Bundesrates eine Neuverteilung der Mittel unter den Ländern („Kieler Schlüssel“), der für Rheinland-Pfalz eine geringfügige Verschlechterung bringen würde.

Die Bundesregierung hat diesen Gesetzentwurf abgelehnt; in ihrer Ablehnung verweist sie insbesondere auf die Zielsetzung, die Neufestsetzung der Regionalisierungsmittel im Zusammenhang mit den Entscheidungen zum Bund-Länder-Finanzausgleich zu treffen.

In einem Gegenentwurf der Bundesregierung, der die Mehrheit im Bundestag gefunden hat, war vorgesehen, lediglich für das Jahr 2015 die bisherige Regelung der Regionalisierungsmittel inklusive der aktuellen Dynamisierung von 1,5 % für das Jahr 2015 fortzusetzen.

Diesen Gesetzentwurf hat der Bundesrat am 6. Feb. 2015 abgelehnt und in seiner Entscheidung gefordert, ihn durch den Beschluss des Bundesrates zu ersetzen.

In der Folge wurde der Entwurf der Bundesregierung am 5. März 2015 im Bundestag in zweiter und dritter Lesung behandelt und unverändert beschlossen; Entschließungsanträge der Opposition im Hinblick auf eine alternative Vorgehensweise wurden abgewiesen.

Zuletzt hat der Bundesrat den Entwurf der Bundesregierung am 27. März 2015 erneut abgelehnt. Daraufhin wurde der Vermittlungsausschuss einberufen, der bis zum heutigen Tag noch nicht getagt hat.

Am 18. Juni 2015 fand in Berlin eine Ministerpräsidentenkonferenz mit der Bundesregierung statt, in der über die Eckpunkte des Bund-Länder-Finanzausgleichs verhandelt wurde.

Nach inzwischen vorliegenden Informationen wurde das Thema der Regionalisierungsmittel im Rahmen der Ministerpräsidentenkonferenz am 18. Juni 2015 nicht im Zusammenhang mit dem Bund-Länder-Finanzausgleich behandelt. Auf der Grundlage des nunmehr vorliegenden Sachstandes wird allgemein davon ausgegangen, dass nunmehr der Vermittlungsausschuss unter dem Vorsitz von Olaf Scholz (Hamburg) innerhalb der nächsten beiden Wochen seine Arbeit aufnehmen wird. Vermutlich wird es in der 27. Kalenderwoche zur konstituierenden Sitzung des Vermittlungsausschusses kommen.

***Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht über den aktuellen Stand der Revision der Regionalisierungsmittel zur Kenntnis.***

## **TOP 6 Verbesserungen im grenzüberschreitenden SPNV nach Luxemburg – Projekt Weststrecke**

Über das Projekt „Weststrecke Trier“ und seine Bedeutung für die Weiterentwicklung des SPNV im Raum Trier wurde in der Sitzung der Verbandsversammlung am 16.12.2014 ausführlich informiert und beraten. Inzwischen konnten wesentliche Schritte zur Umsetzung der Maßnahme vollzogen; allerdings musste auch festgestellt werden, dass der ursprünglich kommunizierte Zeitplan leider nicht eingehalten werden kann.

Im Einzelnen:

Die zur Umsetzung der neuen Regionalbahnlinie Wittlich – Trier – Luxemburg (RB 83) erforderlichen Abstimmungen mit den Partnern in Luxemburg wurden inzwischen in eine verbindliche Form gebracht. Dazu wurde am 17.06.2015 in Trier eine trilaterale Grundsatzvereinbarung zwischen dem Großherzogtum, dem Land Rheinland-Pfalz und dem SPNV-Nord unterzeichnet, in dem sich das Großherzogtum verpflichtet, die neue Linie auch auf Luxemburger Seite verbindlich einzurichten und bis zu dem neuen Haltepunkt unterhalb des Kirchbergs zu führen (der Wortlaut der Vereinbarung ist als Anlage beigefügt).

Parallel dazu konnte der SPNV-Nord mit der CFL die Konditionen für die notwendige Kooperation im Vorfeld des vorgesehenen Vergabeverfahrens für die RB 83 konkretisieren und in einem Lol verschriftlichen. Auf dieser Grundlage wird das Vergabeverfahren im Spätsommer 2015 mit der Vorankündigung im EU – Amtsblatt gestartet werden.

Die geplante Nutzung der Weststrecke für den SPNV erfordert auch eine Reihe von Infrastrukturmaßnahmen entlang der Strecke. So werden insgesamt 5 neue Haltepunkte im Bereich der Stadt Trier errichtet und zudem der bestehende Haltepunkt Kreuz Konz in der Stadt Konz durch den Bau eines zweiten Bahnsteiges für die zweite Weststrecken-Linie (RB 84: Trier – Hafenstrasse – Konz – Saarburg) nutzbar gemacht.

Im Bereich der Gleisinfrastruktur wird in Trier-Ehrang die Verbindungskurve von der Hauptstrecke zur Weststrecke wiederhergestellt.

Für sämtliche Infrastrukturprojekte laufen derzeit auf der Basis entsprechender Planungsvereinbarungen mit den Infrastrukturgesellschaften der Deutschen Bahn die Planungen. Da mit den notwendigen Maßnahmen Veränderungen an der vorhandenen Infrastruktur einhergehen, sind entsprechende Genehmigungs- bzw. Planfeststellungsverfahren erforderlich. Hier war ursprünglich vorgesehen, die Maßnahmen auf verschiedenen Genehmigungsverfahren zu verteilen, um auf diese Art im Falle möglicher Verzögerungen bei Einzelmaßnahmen nicht das gesamte Projekt zu beeinträchtigen. Leider war das Eisenbahnbundesamt (EBA) als zuständige Genehmigungsbehörde mit dieser Vorgehensweise nicht einverstanden; das EBA fordert, sämtliche Einzelbausteine des Projektes zum Gegenstand eines einzigen Planfeststellungsverfahrens zu machen. Auf dieser Grundlage mussten die Zeitpläne überprüft und korrigiert werden. Dabei wurde deutlich, dass der ursprünglich anvisierte Inbetriebnahmetermin im Dezember 2018 nicht mehr realistisch ist. Stattdessen wird nunmehr davon ausgegangen, dass die Weststrecke erst im Dezember 2020 für den SPNV nutzbar sein wird.

Diese Verzögerung hat selbstredend auch Auswirkungen auf die Realisierung der mit der Weststrecke verbundenen neuen bzw. teilweise neuen Regionalbahnlinien RB 83 und RB 84. Dafür ist folgendes Übergangskonzept vorgesehen:

RB 83 (Wittlich – Luxemburg)

Diese Linie kann unabhängig von der Ertüchtigung der Weststrecke wie ursprünglich vorgesehen bereits im Dezember 2018 realisiert werden. Sie wird in der Übergangszeit bis zur Inbetriebnahme der Weststrecke über die Oststrecke geführt.

RB 84 (Trier-Hafenstrasse – Konz – Saarburg)

Diese Linie kann erst dann sinnvoll gestartet werden, wenn die Weststrecke nutzbar ist. Die Vergabe der Verkehrsleistung dieser neuen Linie ist Bestandteil den in diesem Sommer startenden Vergabeverfahren „Saar-RB“. In den Vergabeunterlagen ist nunmehr vorgesehen, dass der Start der RB 84 zeitversetzt zu den übrigen Leistungen des Netzes erst in 12/2020 erfolgt.

**Beschlussvorschlag**

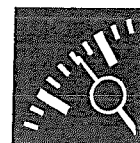
***Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht über den Stand der Realisierung des Projektes Weststrecke zur Kenntnis. Die Geschäftsstelle wird beauftrag, die beschriebenen Maßnahmen weiter voranzutreiben und die Verbandsversammlung weiterhin regelmäßig über den Stand des Projektes zu unterrichten.***



# Rheinland-Pfalz

MINISTERIUM  
DES INNERN, FÜR SPORT  
UND INFRASTRUKTUR

**SPNV-Nord**  
*Wir bewegen die Region*



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

Département des transports



**Rheinland-Pfalz**

MINISTERIUM  
DES INNERN, FÜR SPORT  
UND INFRASTRUKTUR

**SPNV-Nord**

*Wir bewegen die Region*



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

**Vereinbarung über zusätzliche Leistungen im  
Schienenpersonennahverkehr zwischen Wittlich (D) und  
Dommeldange (L) und Einbeziehung der Weststrecke in Trier**

zwischen

**den zuständigen Behörden des Großherzogtum Luxemburgs und der  
Bundesrepublik Deutschland**

vertreten durch

das Ministerium für nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur des Großherzogtums  
Luxemburg, nachfolgend MDDI genannt,

das Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur des Landes Rheinland-Pfalz,  
nachfolgend ISIM genannt und

den Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord, nachfolgend  
SPNV-Nord genannt,

nachfolgend alle gemeinsam Vertragspartner genannt.

**Präambel**

Die verkehrlichen Verflechtungen zwischen dem Großherzogtum Luxemburg und den Grenzregionen  
in der Bundesrepublik Deutschland haben in den letzten Jahren sehr stark zugenommen. Dabei wird  
der dadurch indizierte grenzüberschreitende Verkehr vom motorisierten Individualverkehr dominiert.  
Um den Anteil der Reisenden im Schienenverkehr deutlich zu erhöhen, wollen die Vertragspartner  
das Angebot im grenzüberschreitenden Verkehr quantitativ und qualitativ weiter verbessern. Dazu  
wird konkret Folgendes vereinbart:



## § 1

Die Vertragspartner verständigen sich auf die Schaffung einer zusätzlichen Regionalbahnlinie (RB) zwischen Wittlich und Luxemburg. Die Linie wird im deutschen Streckenabschnitt ab der Station Ehrang-Hafenstr. die sogenannte Weststrecke in Trier nutzen, um auf diese Weise zusätzliche Potentiale u. a. an Grenzpendlern zu erschließen. In Luxemburg wird die Linie über den Hauptbahnhof Luxemburg hinaus mindestens bis zu dem neu geplanten Haltepunkt „Pfaffenthal-Kirchberg“ geführt, ab dem ein unmittelbarer Zugang zum Kirchbergplateau geschaffen wird. Das neue Konzept soll im Fahrplanjahr 2019 (ab Dezember 2018) realisiert sein und mindestens für 20 Jahre angeboten werden. Falls sich die Reaktivierung der Weststrecke auf deutscher Seite verzögern sollte, wird die vereinbarte zusätzliche Linie ab dem Fahrplanjahr 2019 (ab Dezember 2018) vorübergehend über die Oststrecke (Trier Hbf.) geführt werden.

## § 2

Die neue Regionalbahnlinie soll an Werktagen (Montag bis Freitag) grundsätzlich im Stundentakt von ca. 06:00 h am Morgen bis ca. 22:00 h am Abend verkehren. Über das Bedienungsangebot am Wochenende werden sich die Vertragspartner zu einem späteren Zeitpunkt verständigen. Die RB hält in Deutschland im Grundsatz an allen Stationen, in Luxemburg erfolgt ein Halt nur an ausgewählten Stationen, damit für die Grenzpendler attraktive Fahrzeiten erzielt werden können.

Der Fahrplan der RB sollte so ausgerichtet werden, dass er eine zeitnahe Anschlussmöglichkeit in Ehrang-Hafenstr. auf die „Sprinterzüge“ ermöglicht, welche auf der Eifelstrecke zwischen Trier und Köln verkehren.

## § 3

Das MDDI und das ISIM werden sich in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich um die Schaffung der jeweiligen infrastrukturellen Voraussetzungen kümmern. In Luxemburg gilt dies insbesondere für die rechtzeitige Realisierung des Verknüpfungspunktes „Pfaffenthal-Kirchberg“, in Deutschland für den Bau der zusätzlichen Haltepunkte entlang der Weststrecke einschließlich Ehrang-Hafenstraße und den Bau der Verbindungskurve zur Einführung der Weststrecke in den Personenbahnhof Ehrang.

Bedingt durch Kapazitätsengpässe im Bahnhof Luxemburg, kann eine umsteigefreie Verbindung zum neugeplanten Haltepunkt „Pfaffenthal-Kirchberg“ eventuell erst nach einer kurzen, maximal zwei Jahre dauernden Übergangsphase angeboten werden. Für diese Phase werden sich die Vertragspartner gemeinsam mit der CFL bemühen, wenigstens in der Hauptverkehrszeit einzelne Züge bis zum Haltepunkt „Pfaffenthal-Kirchberg“ durchzubinden.

#### § 4

Die Vergabe der Verkehrsleistungen erfolgt in der territorialen Verantwortung der Vertragspartner. Die Vertragspartner werden sich dabei insofern abstimmen, als dass möglichst einheitliche Qualitätsstandards für den gesamten Streckenverlauf realisiert werden. Für die Leistungen auf Luxemburger Seite ist vorgesehen, dass das MDDI diese im Zuge einer Inhouse-Vergabe an die CFL vergibt. Auf deutscher Seite plant der SPNV-Nord die Durchführung eines europaweiten Vergabeverfahrens. Da die Verkehrsleistung an der Grenze nicht gebrochen werden sollen, kann die Verkehrsdurchführung nur in enger Kooperation zwischen der von Luxemburger Seite beauftragten CFL und dem vom SPNV-Nord ausgewählten Eisenbahnverkehrsunternehmen erfolgen. Die diesbezüglichen Regelungen werden Bestandteil der Verdingungsunterlagen.

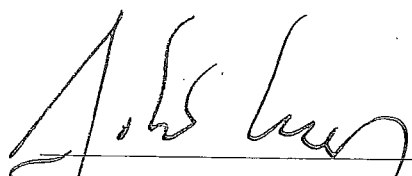
#### § 5

Für die zusätzliche Verkehrsleistung werden moderne Elektrotriebwagen benötigt, die sowohl im Luxemburger wie im deutschen Schienennetz einsetzbar sind. Es bietet sich an, hierzu zusätzliche Fahrzeuge vom Typ KISS der Fa. Stadler zu beschaffen, die aktuell bereits im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden und die seit Dezember 2014 auch im sogenannten RE-Netz Südwest Leistungen auf der Moselstrecke bis Koblenz übernehmen. Die CFL hatte sich dazu bereits in einer früheren Fahrzeugausschreibung eine Option gesichert, auf die nunmehr zurückgegriffen wird. Für die zusätzlichen Leistungen werden incl. Reserve bis zu 5 Fahrzeuge benötigt.

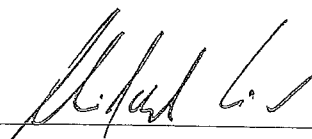
#### § 6

Die von der CFL beschafften Fahrzeuge werden auch für die auf dem deutschen Streckenabschnitt entfallenden Verkehrsleistungen eingesetzt. Für die in § 4 angesprochene Vergabe werden die Fahrzeuge auf deutscher Seite dem künftigen Eisenbahnverkehrsunternehmen beigestellt. Über die Beistellung wird der SPNV-Nord mit der CFL eine gesonderte Vereinbarung abschließen.

Trier, den 17. Juni 2015



**Günter Kern**  
Staatssekretär im Ministerium  
des Innern, für Sport und  
Infrastruktur des Landes  
Rheinland-Pfalz



**Michael Lieber**  
Verbandsvorsteher des  
Zweckverbandes  
Schienenpersonennahverkehr  
Rheinland-Pfalz Nord



**François BAUSCH**  
Minister für nachhaltige  
Entwicklung und Infrastruktur  
des Großherzogtums  
Luxemburg