

# 64. Verbandsversammlung SPNV-Nord Öffentlicher Teil

01.12.2020

TOP 1

Begrüßung

TOP 2

Feststellung der Beschlussfähigkeit

## TOP 3

Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 63. Sitzung der Verbandsversammlung am 25.06.2019 in Koblenz

## TOP 4

Bekanntgabe in nichtöffentlicher Sitzung gefasster  
Beschlüsse, zu Umlaufbeschlüssen, zu  
Eilbeschlüssen gem. §48 GemO



## TOP 4 Bekanntgabe in nichtöffentlicher Sitzung gefasster Beschlüsse, zu Umlaufbeschlüssen, zu Eilbeschlüssen gem. §48 GemO

### **Freigabe des MWVLW zur Veröffentlichung der Auftragsbekanntmachung im Vergabeverfahren „Rheingau“**

Das MWVLW hat mit Vorfeld der Veröffentlichung der Auftragsbekanntmachung zum Vergabeverfahren „Rheingau“ alle wesentlichen Vergabeunterlagen sowie die im Vorfeld erstellte Erwartungswertberechnung zur Prüfung erhalten.

Mit Datum vom 14. September 2020 teilte Herr Puschel/MWVLW dem SPNV-Nord mit, dass er die Unterlagen zur Kenntnis genommen hat und eine Veröffentlichung von Seiten des MWVLW nichts entgegenzusetzen ist.

- Die Veröffentlichung der Auftragsbekanntmachung erfolgte zum 18. September 2020 im EU-Amtsblatt.

### **Freigabe des MWVLW zur Veröffentlichung der Auftragsbekanntmachung im Vergabeverfahren „Mittelrheinbahn“**

Das MWVLW hat mit Vorfeld der Veröffentlichung der Auftragsbekanntmachung zum Vergabeverfahren „Mittelrheinbahn“ alle wesentlichen Vergabeunterlagen sowie die im Vorfeld erstellte Erwartungswertberechnung zur Prüfung erhalten.

Mit Datum vom 26. August 2020 teilte Herr Puschel/MWVLW dem SPNV-Nord mit, dass er die Unterlagen zur Kenntnis genommen hat und eine Veröffentlichung von Seiten des MWVLW nichts entgegenzusetzen ist.

- Die Veröffentlichung der Auftragsbekanntmachung erfolgte zum 01. September 2020 im EU-Amtsblatt.

## TOP 4 Bekanntgabe in nichtöffentlicher Sitzung gefasster Beschlüsse, zu Umlaufbeschlüssen, zu Eilbeschlüssen gem. §48 GemO

### **Umlaufbeschuß gem. §48 GemO zur Vergabe LB Hunsrückhöhenstraße Süd**

Die Verbandsversammlung des SPNV-Nord folgt der Vergabeempfehlung der Geschäftsstelle, den Zuschlag im Vergabeverfahren Linienbündel „Hunsrückhöhenstraße Süd“ zu Gunsten der Bietergemeinschaft Reuter Reisen e.K. Manfred Reuter Omnibusbetrieb und Mietwagen / König's Reisen GmbH zu erteilen.

Der Vorstandsvorsteher bzw. die Geschäftsstelle werden ermächtigt, gemeinsam mit den weiteren Aufgabenträgern die für den Vollzug der Vergabe erforderlichen Schritte einzuleiten.

- Die Zuschlagserteilung an die Bietergemeinschaft erfolgte mit Datum vom 02. Oktober 2020.
- Mit der Umsetzung der Maßnahmen zur Betriebsaufnahme wurde bereits begonnen und die Verkehrsleistungen des Linienbündels starten zum 01. August 2021.

## TOP 4 Bekanntgabe in nichtöffentlicher Sitzung gefasster Beschlüsse, zu Umlaufbeschlüssen, zu Eilbeschlüssen gem. §48 GemO

### **Umlaufbeschuß gem. §48 GemO zur Aktualisierung des Kilometervolumens im LB Raiffeisen-Region Nord**

Die Verbandsversammlung des SPNV-Nord nimmt das aktualisierte Kilometer-Volumen in Bezug auf die regionalen Leistungsanteile des Linienbündels „Raiffeisen-Region Nord“ zur Kenntnis.

### **Umlaufbeschuß gem. §48 GemO zur Vergabe LB Raiffeisen-Region Nord**

Die Verbandsversammlung des SPNV-Nord folgt der Vergabeempfehlung der Geschäftsstelle, den Zuschlag im Vergabeverfahren Linienbündel „Raiffeisen-Region Nord“ zu Gunsten des Bieters Bischoff Touristik GmbH & Co. KG zu erteilen. Der Vorstandsvorsteher bzw. die Geschäftsstelle werden ermächtigt, gemeinsam mit den weiteren Aufgabenträgern die für den Vollzug der Vergabe erforderlichen Schritte einzuleiten.

- Die Zuschlagserteilung an die Bischoff Touristik GmbH & Co. KG erfolgte mit Datum vom 12. Oktober 2020.
- Mit der Umsetzung der Maßnahmen zur Betriebsaufnahme wurde bereits begonnen und die Verkehrsleistungen des Linienbündels starten zum 12. Februar 2021.

## TOP 4 ÖPNV-Corona-Rettungsschirm

- Liquiditätshilfe in Form von vorgezogenen Abschlägen an 5 EVU in 11 Verträgen ausgezahlt (Rückforderung vsl. 12/2020)
- 31.08.2020 Zeichnung 13 Verträge mit Netto-Vertragspartnern für Nutzbarkeit von Phase 2
- 14.09.2020 Wirksamwerden des Rettungsschirms RLP (intensive Mitwirkung bei der Erarbeitung, z.B. Anträge für SPNV)

### **Phase 1 (nur Nettoverträge)**

- 29.09.2020 Abgabe Sammelantrag Phase 1 an MWVLW über 8,4 Mio. € für 14 Verträge bei 6 EVU und 2 tourist. Bahnen(?)
- 13.11.2020 Bescheid des MWVLW zur Gewährung der beantragten Mittel
- 23.11.2020 Zahlungseingang und Verteilung

### **Phase 2 (alle Bruttoverträge)**

- 28.10.2020 Abgabe Antrag Phase 2 an MWVLW über 14,4 Mio. € für 35 Verträge bei 10 EVU, 5 VU und 2 tourist. Bahnen(?)
- xx.xx.2020 Bescheid des MWVLW zur Gewährung der beantragten Mittel
- xx.xx.2020 Zahlungseingang und Verteilung

### **Phase 3 (ab 2021)**


- Branche hat einen Bedarf für 2021 von rund 3,5 Mrd. € prognostiziert
- Umsetzung weitgehend offen



# TOP 4 Verzicht auf Rahmenverträge führt auch für 2021 zu Problemen

## Appell an DB Netz, den Fernverkehr nicht zu bevorzugen

Die SPNV-AT haben an DB Netz appelliert, den Nahverkehr bei Trassenvergaben nicht zu benachteiligen. In der Vergangenheit wurden die SPNV-Fahrplanlagen weitestgehend durch Rahmenverträge geschützt. Dieser Vertragsschutz entfällt künftig, ohne dass bislang eine Nachfolgeregelung getroffen wurde. Die Aufgabenträger fordern DB Netz auf, den nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz bereits zulässigen Vorrang des SPNV in ihre Schienennutzungsbedingungen aufzunehmen.



Nahverkehr Rheinland GmbH + Glückengasse 37-39 • 50667 Köln  
Glückengasse 37-39  
50667 Köln  
Tel.: +49 (0) 221 20808-0  
Fax: +49 (0) 221 20808-60  
www.nvr.de • info@nvr.de

Nahverkehr Rheinland GmbH  
Glückengasse 37-39  
50667 Köln  
Tel.: +49 (0) 221 20808-0  
Fax: +49 (0) 221 20808-60  
www.nvr.de • info@nvr.de

Unter Zeichen Rom      Dnrhwahl: 4618      5. Oktober 2020  
Benjamin.Baumhagen@nvr.de

**Trassennutzungskonflikte im Schienenpersonennahverkehr**

Sehr geehrter Herr Zerban,

Bereits seit einigen Jahren stellen Trassennutzungskonflikte zwischen Nah-, Fern- und Güterverkehr ein zunehmendes Problem dar. Durch den punktuell langsam einsetzenden Wettbewerb im Fernverkehr verschärft sich die Situation nun erneut, da die neuen Anbieter – verständlicherweise – vor allem nachfragestarke Relationen bedienen möchten. Diese Streckenabschnitte sind in der Regel allerdings bereits hoch belastet oder sogar überlastet. Darüber hinaus entfallen die bestehenden Rahmenverträge, die bisher die Trassen und damit einen stabilen Taktfahrplan des Nahverkehrs gesichert haben, Ende des Jahres 2020 ersatzlos.

Die geltenden Regularien der DB Netz AG für den Umgang mit Trassennutzungskonflikten führen in diesem Zusammenhang zu einer signifikanten und systematischen Benachteiligung des vermarkteten Schienenpersonennahverkehrs, auch über den eigentlichen Konfliktfall hinaus: Hochfrequentierte, stündlich verkehrende Pendlerverbindungen müssen abweichende Fahrzeiten, Haltauffälle oder sogar vollständige Ausfälle in Kauf nehmen, da einzelne Fernverkehrsfahrten an einzelnen Tagen den Vorrang erhalten.

Wir möchten Ihnen die Auswirkungen an mehreren aktuellen Beispielen verdeutlichen:

- Aufgrund konkurrierender Trassenanmeldungen bei drei Taktverbindungen werden nach jetzigem Stand im Fahrplanjahr 2021 wochentags – auch wegen betriebsbedingter Folgen – sechs Fahrten der Regionalexpresslinie RE 9 zwischen Aachen und Köln ersatzlos entfallen. Davon sind montags bis freitags täglich ca. 1.600 Pendlerinnen und Pendler betroffen. Weitere 800 Fahrgäste der Linie werden auf diesem Abschnitt wegen zusätzlicher Trassenkonflikte Taktabweichungen, Fahrzeitverlängerungen von bis zu 10 Minuten sowie im weiteren Verlauf auch Haltauffälle in Kauf nehmen müssen.

• • • Sie erreichen uns über: Appellrufplatz (Linien 3, 4, 5, 16, 18) | Neumarkt (Linien 1, 7, 9) | Bahnhof Köln Hbf

Geschäftsbereich: Dr. Heiko Sedlacek, Heiko Sedlacek, Michael Vogel  
Vorstand der Aufgabenträger: Dirk Timm | Vorsitzender der Geschäftsführer: Stephan Sierdscham  
Antragsteller: Köln Hbf | Seite Nr.: 215/59430009

Seite 1 / 3

SEITE 2

- Vor allem für den Norden von Rheinland-Pfalz sowie den Raum Siegen ist der RE 9 ebenfalls von großer Bedeutung. Die von den oben genannten Konflikten betroffenen Trassen mit Ankunft in Siegen um 09:50, 13:50 und 15:50 Uhr stellen an den Stationen Au (Siegl) und Betsdorf jeweils wichtige Taktanschlüsse zu Regionallinien her, deren Linienverläufe über Rheinland-Pfalz bis nach Hesse reichen. Analog wären aus Umlaufgründen zusätzlich die Gegenleistungen des RE 9 ab Siegen um 10:10, 14:10 und 16:10 Uhr sowie ihre Anschlüsse betroffen. Nach dem aktuellen Stand stehen der DB Regio AG keine Trassen zur Verfügung und die drei Züge in Richtung Siegen würden ersatzlos entfallen. Ebenso würden die Gegenleistungen entfallen, für die zwar Trassen angeboten wurden, wobei aber ohne „zubringende Leistung“ für die Durchführung der Fahrt das Fahrzeug fehlen würde.
- Bei der Anmeldephase des Netzfahrplans 2021 für die Linie RB 40 Essen – Hagen ist es zu mehreren Trassenkonflikten mit dem Fernverkehr im zentralen Ruhrgebiet gekommen. Als Lösungsvorschlag wurde angeboten, dass die Linie RB 40 sechsmal täglich den Halt Essen-Kray Süd und viermal täglich Wattenscheid in Laufrichtung Hagen nicht mehr bedient. Die Linie RB 40 stellt für Essen-Kray Süd die stündliche Grundbedienung dar. Mit der Haltaufassung ergibt sich für diesen Haltepunkt sechsmal pro Tag nur noch eine zweiseitige Anbindung, 1,1 auch in der Hauptverkehrszeit. Als Alternative wurde auch eine um 8 Minuten verschobene Trasse der RB 40 angeboten, was Anschlussverluste im SPNV und ÖPNV zur Folge hätte. Der Vorschlag stellt aber keine Lösung dar, da die Linie RB 40 gemeinsam mit der Linie RE 16 auf der nachgefragtesten Relation Essen – Bochum – Hagen einen angenehmen 30-Minuten-Takt bildet und die verschobenen Abfahrten zu einer sehr unattraktiven Zugerteilung geführt hätte.
- Auf der Achse vom Ruhrgebiet über Recklinghausen und Münster nach Osnabrück kommt es seit Jahren verstärkt zu Trassenkonflikten durch eine steigende Anzahl an Fernzügen. Die hier verkehrenden Linien RE 2 und RE 42 sind hiervon in zunehmendem Maße betroffen. Bereits im aktuellen Fahrplanjahr werden diese beiden Linien mit Aufgaben im besonderen Landesinteresse montags bis freitags in 17 Fällen von Fernzügen überholt. In 19 Fällen entfällt darüber hinaus der Halt des RE 42 in Münster-Albachten, wovon ca. 300 Reisende am Tag betroffen sind. Im Fahrplanjahr 2021 wird die Zahl der Haltauffälle auf 23 steigen.
- Die Grundsanierung der Schnellfahrstrecke Hannover-Fulda verursacht Kapazitätseinschränkungen im Bereich des Bahnhofs Kassel-Wilhelmshöhe. Da auch hier Fernzüge den Vorrang erhalten, steht für die länderübergreifend bedeutsame Linie RE 11 (RX) keine durchgehende Trasse zur Verfügung, sodass die Linie während der Bauphase in Kassel Hbf endet. Für einen Übergang zwischen Nah- und Fernverkehr sind Reisende in bzw. aus Richtung Süddeutschland und Rhein-Main-Gebiet gezwungen, einen Pendelverkehr zwischen Kassel Hbf und Kassel-Wilhelmshöhe zu nutzen. Nur dadurch konnte ein Ausfall des RE 11 (RX) im kompletten Zuglauf vermieden werden.

Die genannten Umstände stellen eine nachhaltige Gefahr für den Erfolg des Nahverkehrs dar. Ein Schutz der Taktverbindungen des SPNV ist zwingend erforderlich, wenn die Verkehrswende gelingen soll. In Anbetracht dessen haben die Verbandsversammlungen des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-

SEITE 3

Lippe (NWL) und des Zweckverbands Nahverkehr Rheinland (NVR) sowie der Verwaltungsrat der Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR) Resolutionen mit dem nachfolgenden Inhalt verabschiedet.

Die Verbandsversammlungen von NWL und NVR sowie der Verwaltungsrat des VRR


- kritisieren scharf, dass im Verfahren zur Vergabe von Schienenstrassen weiterhin keinerlei Verbesserungen hinsichtlich des Schutzes integrierter Taktfahrpläne des SPNV zu verzeichnen sind,
- nehmen mit Befremden zur Kenntnis, dass mit dem ersatzlosen Auslaufen der Rahmenverträge für SPNV-Trassen stattdessen eine erhebliche Verschärfung der Situation in Form von zunehmenden Trassennutzungskonflikten eintritt,
- fordern die DB Netz AG auf, den nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz bereits zulässigen Vorrang des SPNV gegenüber nicht in einem Taktfahrplan verkehrenden Zügen in seine Schienennutzungsbedingungen aufzunehmen und
- biten zudem den Bund und das Land NRW dringend darum, den nötigen Infrastrukturausbau gemeinsam mit den SPNV-Aufgabenträgern weiterhin voranzutreiben und dem Stellenwert des SPNV durch eine gesetzliche Absicherung der speziellen betrieblichen Erfordernisse eines Integralen Taktsystems Rechnung zu tragen.


Der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord schließt sich dem Inhalt dieser Resolutionen ausdrücklich an.


Wir appellieren daher an die gesamte Bahnbranche sowie alle ihr verbundenen Akteure, sich im Rahmen ihrer jeweiligen Möglichkeiten für eine nachhaltige Verbesserung der Situation einzusetzen. Nur so kann dauerhaft ein attraktives Angebot sichergestellt werden, das die Verkehrswende möglich macht.


Sie finden die vollständigen Gremienunterlagen zu den Resolutionen einschließlich Erläuterungen in den Gremieninformationssystemen von NWL, NVR und VRR, die Sie über die Internetauftritte unter [www.nwl-info.de](http://www.nwl-info.de) bzw. [www.nvr.de](http://www.nvr.de) und [www.vrr.de](http://www.vrr.de) erreichen. Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.


Mit freundlichen Grüßen


  
 Andreas Müller  
Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe


  
 Dr. Jürgen Pfähler  
Zweckverband NRW


  
 Erik O. Schulz  
Verbandsvorsitzender  
Zweckverband Rhein-Ruhr

  
 Stephan Santelmann  
Verbandsvorsitzender  
Zweckverband Rheinland

  
 Joachim Künzel  
Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe

  
 Thorsten Müller  
Zweckverband Rhein-Ruhr

  
 Ronald R. F. Lünser  
Verbandsvorsitzender  
Zweckverband Rheinland

  
 Heiko Sedlacek  
Nahverkehr Rheinland-Pfalz Nord

TOP 5

Beschluß Elektrifizierung der Ahrtal-Strecke  
- Vorlage 01/64/2020

## TOP 5 Beschluß Elektrifizierung der Ahrtal-Strecke 01/64/2020

### Ausgangslage

- Ausbau der Bahnelektrifizierung trägt maßgeblich zur Reduktion von Stickoxiden und somit zur Klimaverbesserung bei
- Fehlender Fahrdraht bedeutet betriebliche Einschränkungen
- Elektrifizierung ermöglicht Nutzung von Synergien
- Unklarheit, ob Tunnel im hinteren Teil mit OLA ausgerüstet werden können.
- Durchbindung RB 48 aus Wuppertal auf RB 30 in D-Takt vorgesehen

### Chancen durch Elektrifizierung

- Höhere Wirtschaftlichkeit
- Durchbindung der Strecke bis über Bonn hinaus möglich
- Entlastung der Rheinstrecke bringt Vorteile im Betrieb

### Finanzierung

- Nach aktuellem Kenntnisstand kommt nur Bundes-GVFG infrage
- Ähnlich der Praxis in BW wäre Co-Finanzierung durch Land RLP wünschenswert

TOP 5 Beschluß Elektrifizierung der Ahrtal-Strecke 01/64/2020  
Aktueller Stand Bundes-GVFG

WENN NKU > 1



Deutliche Erhöhung  
ab 2021 **1 Mrd. € jährlich**  
ab 2025 **2 Mrd. € jährlich**



**Absenkung der  
Förderschwelle**

von 50 Mio. € auf 30 Mio. €  
bzw. teilweise auf 10 Mio. €



**Erhöhung der Fördersätze  
für bestimmte Vorhaben**

- Fördersatz von 60 % wird auf 75 % erhöht
- 90 % für Reaktivierung oder Elektrifizierung
- 10 % pauschalierte Förderung der Planungskosten



**Neue Fördertatbestände**

- Reaktivierung und Elektrifizierung von Schienenstrecken außerhalb von Verdichtungsräumen
- Digitalisierung der Leit- und Sicherungssysteme
- Stationsausbau
- Sanierung!

TOP 5 Beschluß Mustervorhaben Elektrifizierung der Ahrtal-Strecke 01/64/2020 SPNV-Reaktivierung



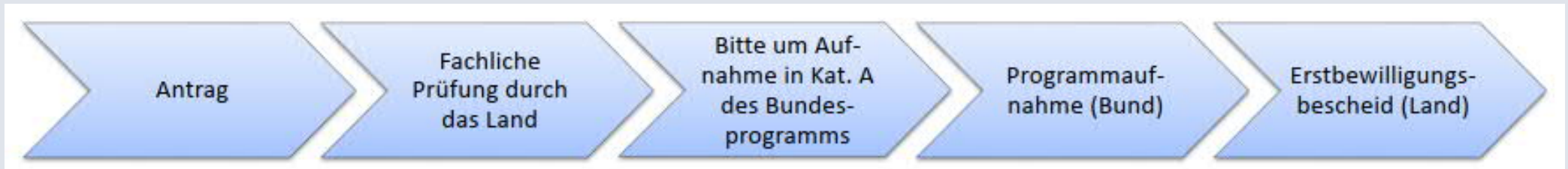
- 90 % der zuwendungsfähigen Baukosten trägt der Bund
- 10 % der zwf. Baukosten werden als pauschale Planungskosten durch den Bund getragen
- Rest trägt die kommunale Ebene, Möglichkeit Land offen

	Anteil Bund	Anteil Kommunale Ebene	Anteil Land	Summe
Zuwendungsfähige Kosten	90 Mio. €	10 Mio. €		100 Mio. €
Planungskosten	9 Mio. €	16 Mio. €		25 Mio. €
Nicht Zuwendungsfähige Kosten	-	5 Mio. €		5 Mio. €
Summe	99 Mio. €	31 Mio. €		130 Mio. €



## TOP 5 Beschluß Elektrifizierung der Ahrtal-Strecke 01/64/2020 GVFG: Ablauf des Verfahrens

- Antragsberechtigt: Gemeinden, Landkreise, kommunale Zusammenschlüsse, öffentliche und private Unternehmen
- Antragsort: Ministerium für Verkehr Rheinland-Pfalz
- Planungstiefe: Genehmigungsplanung. Baurecht zwingend für Bewilligung
- Die Genehmigungsplanung ist die Leistungsphase 4 nach HOAI:
- LP1 Grundlagenermittlung, LP2 Vorplanung, LP3 Entwurfsplanung, LP4 Genehmigungsplanung
- Der Ablauf eines Fördervorhabens stellt sich wie folgt dar:



TOP 5 Beschluß Elektrifizierung der Ahrtal-Strecke 01/64/2020  
 GVFG: Nachweis der Wirtschaftlichkeit mit der Standardisierten Bewertung

Nutzen	=	Volkswirtschaftlicher Nutzen	-	betriebsbedingte Mehrkosten	-	Unterhaltung Fahrweg Mitfall	+	vermiedene Fahrwegkosten Ohnefall
Kosten		Kapitaldienst Fahrweg Mitfall						

- Erforderlich ist die Feststellung der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit der Maßnahme.
- Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit ist mit der Standardisierten Bewertung des Bundes zu erbringen.
- Es gilt nach wie vor die Verfahrensanleitung 2016.
- Die Länder fordern derzeit eine Überarbeitung des Leitfadens um zusätzliche Aspekte wie Klimaschutz etc. verstärkt berücksichtigen zu können.
- Seitens des BMVI ist auch beabsichtigt den Leitfaden zu überarbeiten.

## TOP 5 Beschluß Elektrifizierung der Ahrtal-Strecke 01/64/2020

### **Beschlussvorschlag:**

1. Die Verbandsversammlung strebt eine Erhöhung des Anteils von elektrischen SPNV-Verkehren durch die Elektrifizierung der Ahrtalbahn an.
2. Die Verbandsversammlung unterstellt die Finanzierung der Maßnahmen durch das Bundes-GVFG.
3. Zur Reduzierung der kommunalen Finanzierungslast fordern die kommunalen Mitglieder vom Land die Übernahme von mindestens 50 % der vom Bund nicht abgedeckten zuwendungsfähigen Kosten.
4. Die Verbandsversammlung beauftragt die Geschäftsstelle, die Planung für eine Elektrifizierung der Ahrtalbahn mit der Leistungsphase 1 aufzunehmen.
5. Der SPNV Nord arbeitet dabei gemeinsam mit der DB als Projektträger und dem Land und den Kommunen eng zusammen, für die Zusammenarbeit wird ein Kooperationsvertrag abgeschlossen.
6. Die Voraussetzungen für einen GVFG-Antrag sollen stufenweise geschaffen werden.

TOP 6

Beschluß Elektrifizierung der Moselwein-Strecke

- Volage 2/64/2020

## TOP 6 Beschluß Elektrifizierung der Moselweinstrecke – Vorlage 02/64/2020

- Ausgangslage ist ähnlich wie auf der Ahrtalbahn: Stichstrecke mit bisher schwachen Anbindungen an die Hauptstrecken
- Durch die Elektrifizierung ergäbe sich die Möglichkeit einer Durchbindung nach Koblenz
- Finanzierung ebenfalls durch Bundes-GFVG
- Kostenaufteilung wie Ahrtalbahn



## TOP 6 Beschluß Elektrifizierung der Moselweinstrecke – Vorlage 02/64/2020

### **Beschlussvorschlag:**

1. Die Verbandsversammlung strebt eine Erhöhung des Anteils von elektrischen SPNV-Verkehren durch die Elektrifizierung der Moselweinbahn an.
2. Die Verbandsversammlung unterstellt die Finanzierung der Maßnahmen durch das Bundes-GVFG.
3. Zur Reduzierung der kommunalen Finanzierungslast fordern die kommunalen Mitglieder vom Land die Übernahme von mindestens 50 % der vom Bund nicht abgedeckten zuwendungsfähigen Kosten.
4. Die Verbandsversammlung beauftragt die Geschäftsstelle, die vor Jahren begonnene Planung für eine Elektrifizierung der Moselweinbahn zu aktualisieren und mit einer Planung der Leistungsphasen 3 und 4 nach Erarbeitung des neuen Betriebskonzepts fortzusetzen.
5. Der SPNV Nord arbeitet dabei gemeinsam mit der DB als Projektträger und dem Land und den Kommunen eng zusammen, für die Zusammenarbeit wird ein Kooperationsvertrag abgeschlossen.
6. Die Voraussetzungen für einen GVFG-Antrag sollen stufenweise geschaffen werden.

TOP 7

Beschluß Modernisierung der Eifelstrecke

- Vorlage 03/63/2020

## TOP 7 Modernisierung der Eifelstrecke – Vorlage 03/63/2020

### Ausgangslage

- Bisherige Infrastruktur bietet wenig Raum für betriebliche Verbesserungen
- Ausschließlich zweigleisige Trassierung, kein Fahrdraht vorhanden
- Studie NRW für Köln – Kall mit OLA erstellt
- Einbindung in NVR-Fahrplankonzept mit bisheriger Infrastruktur nicht möglich
- Machbarkeitsstudie NVR schloss mit positivem Kosten/Nutzen-Indikator ab

### Zielsetzung der Maßnahmen

- Berücksichtigung der geplanten S-Bahnlinie des NVR
- Betriebliche Verbesserung etwa durch höhere Streckenhöchstgeschwindigkeiten
- Konzeptionelle Berücksichtigung des RE-Sprinters Köln-Trier

### Finanzierung

- Wie Ahrtalbahn und Moselweinbahn durch Bundes-GVFG

## TOP 7 Modernisierung der Eifelstrecke – Vorlage 03/63/2020

### **Beschlussvorschlag:**

1. Die Verbandsversammlung befürwortet die Machbarkeitsstudie zur Prüfung einer nachhaltigen Verbesserung des SPNV-Angebots auf der Eifelstrecke.
2. Die Verbandsversammlung unterstellt die Finanzierung der Maßnahmen durch das Bundes-GVFG.
3. Zur Reduzierung der kommunalen Finanzierungslast fordern die kommunalen Mitglieder vom Land die Übernahme von mindestens 50 % der vom Bund nicht abgedeckten zuwendungsfähigen Kosten.
4. Der SPNV Nord arbeitet dabei gemeinsam mit der DB als Projektträger und dem Land und den Kommunen eng zusammen, für die Zusammenarbeit wird ein Kooperationsvertrag abgeschlossen.
5. Die Verbandsversammlung beauftragt die Geschäftsstelle, stufenweise die Voraussetzungen für einen GVFG-Antrag in Gemeinschaft mit dem NVR zu schaffen.

TOP 8

Projekt Check-In/Be-Out Moselstrecke

- Vorlage 04/64/2020



## TOP 8 Projekt Check-In/Be-Out Moselstrecke – Vorlage 04/63/2020

### **Das Projekt kann zum kleinen Fahrplanwechsel im Sommer 2021 starten**

#### **Check-In/Be-Out**

- Fahrgast erhält mit dem Smartphone nach Starten der App durch virtuellen Check-In die Fahrtberechtigung
- Es muss vorab kein Ticket gekauft werden
- Angabe von Aus- und Umstiegen nicht nötig
- Das günstigste verfügbare Ticket wird automatisch berechnet

#### **Finanzierung**

- Erfolgt aus Pönalen mit dem EVU DB Regio

#### **Abstimmung VRT, VRM**

- VRT hat Zustimmung der Mitglieder und sogar der UVRP eingeholt,
- Zustimmung VRM liegt per Brief vor

### **Umsetzung**

- Bereitstellung der App erfolgt durch DB Regio
- Pilotprojekt auf der Moselstrecke
- C-Preis nach dem Erwachsenen-Tarif bei verbundübergreifenden Fahrten der 1. und 2. Wagenklasse.
- Fahrten nur innerhalb der Verkehrsverbünde Rhein-Trier (VRT) oder Rhein-Mosel (VRM) erfolgen auf der SPNV-Relation als Einzelfahrt nach dem jeweiligen Verbund-Bartarif.
- Einführung wird begleitet durch eine Marketingkampagne

## TOP 8 Projekt Check-In/Be-Out Moselstrecke – Vorlage 04/63/2020

### **Beschlussvorschlag:**

1. Die Verbandsversammlung befürwortet das innovative Projekt Check-In/Be-Out auf der Moselstrecke und ermächtigt die Geschäftsstelle, die notwendigen Maßnahmen zur Umsetzung in Abstimmung mit den beteiligten Partnern in Angriff zu nehmen.
2. Die Finanzierung erfolgt aus Pönalen des Verkehrsvertrags.

TOP 9

Beschluß Einführung Profitester

- Vorlage 05/64/2020

## TOP 9 Beschluß Einführung Profitester – Vorlage 05/63/2020

### **Vorteile durch den Einsatz von Profitestern**

- Bisher erfolgt die Qualitätskontrolle nur auf Grundlage von Liefernachweisen der EVUs
- Deren Richtigkeit soll nun überprüft werden
- Ergänzung bereits kontinuierlich durchgeführter Tests des NVR
- Breiteres Bild der Qualität: Kontrolliert werden Kriterien wie Sauberkeit, Qualität der Durchsagen, Einhaltung der Zugbegleiterquote
- Daten aus den Erhebungen werden in QUMA eingespielt und dienen als Grundlage für monetäre Bewertung
- Stationen und Vertriebsinfrastruktur sollen evaluiert werden

## TOP 9 Beschluß Einführung Profitester – Vorlage 05/63/2020

### **Beschlussvorschlag:**

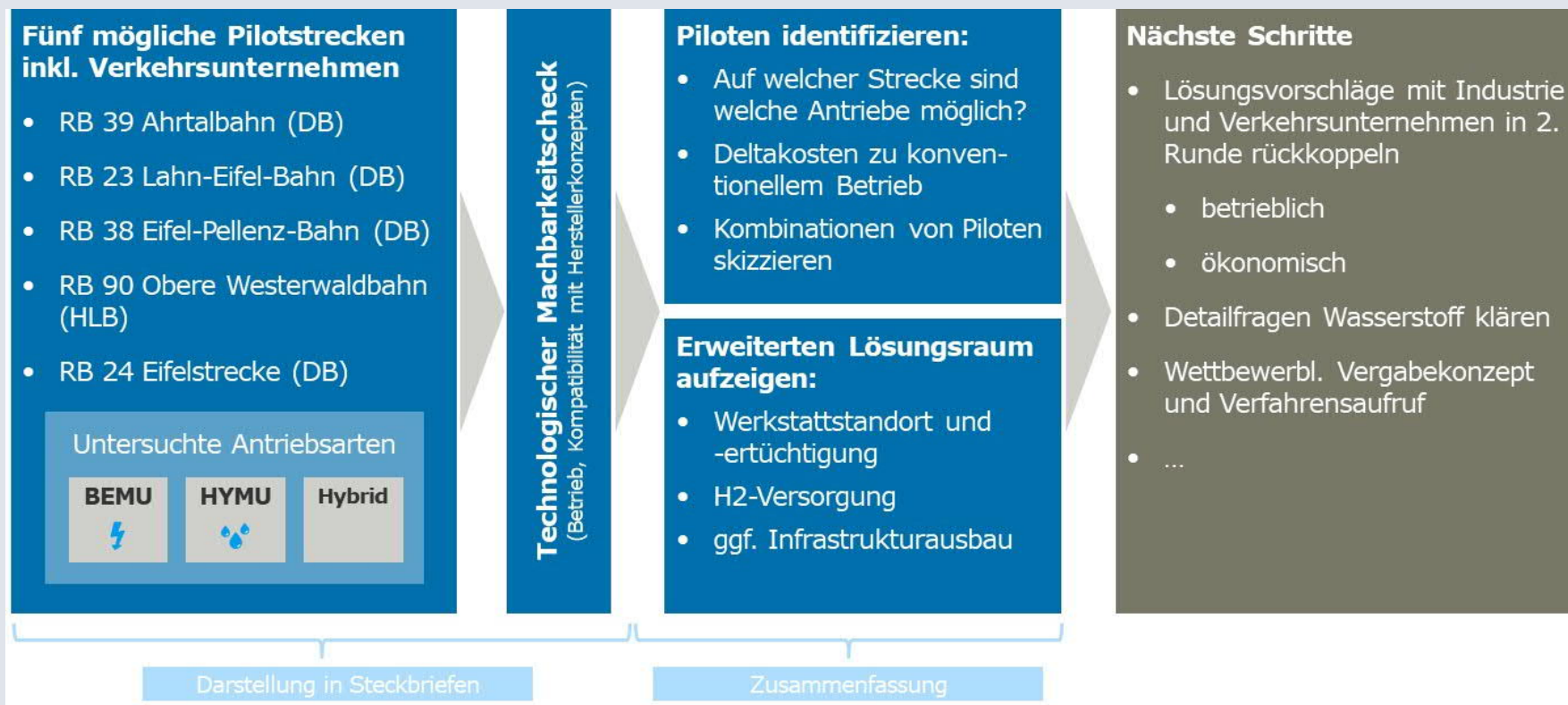
1. Die Verbandsversammlung befürwortet die professionelle Kontrolle der von den EVU-bereitgestellten Qualität und beschließt, einen Dienstleister zu beauftragen, der mittels Profitester die Qualität im SPNV, an den Stationen und der Vertriebsdienstleistung prüft.
2. Die Verbandsversammlung beauftragt auf Wunsch des Landes die Geschäftsstelle, Kontakt mit dem SPNV-Süd und den Verbänden aufzunehmen, um hier ein möglichst einheitliches Vorgehen zu erzielen.
3. Die Verbandsversammlung beauftragt die Geschäftsstelle des SPNV-Nord, die Ausschreibung für die eigenen Verkehrsverträge vorzubereiten, durchzuführen und den Auftrag zu erteilen.



TOP 10

Information Projekt alternative Antriebe  
- Tischvorlage

# TOP 10 Information Projekt alternative Antriebe – Tischvorlage Übersicht Vorgehen



## TOP 10 Information Projekt alternative Antriebe – Tischvorlage Übersicht Pilotstrecken - Zwischenstand

	Ahrtalbahn Bonn – Remagen – Ahrbrück	Eifel-Pellenz-Bahn Kaisersesch – Andernach	Lahn-Eifel-Bahn Mayen – Koblenz – Limburg	Ob. Westerwaldbahn Siegen – A'kirchen – Limburg	Eifelstrecke Köln – Trier
Länge	50 km	43 km	94 km	113 km	182 km
Höhenmeter	142 m	395 m	395 m	344 m	490 m
Anzahl Stationen	18	12	25	41	39
Ohne ELT	Remagen – Ahrbrück	Gesamte Strecke	Mayen – Andernach, Niederl. – Limburg	Au – Limburg	Kalscheuren – Ehrang
ELT	Bonn Hbf – Remagen	Bf Andernach	Andernach – Niederlahnstein	Siegen – Au	Köln – Kalscheuren, Ehrang – Trier
Betreiber	DB Regio NRW	DB Regio Mitte	DB Regio Mitte	HLB	DB Regio NRW
Bestandsfahrzeuge	Lint 54/81	Lint 27/41, Talent	Lint 27/41, Talent	Lint 27/41, GTW	Lint 54/81
Verkehrsvertrag	12/2013 – 12/2033	12/2014 – 12/2030	12/2014 – 12/2030	12/2014 – 12/2030	12/2013 – 12/2033
Beteiligte AT	NVR, SPNV-Nord	SPNV-Nord	SPNV-Nord, RMV	SPNV-Nord, RMV, NWL	NVR, SPNV-Nord

## TOP 10 Information Projekt alternative Antriebe – Tischvorlage Technisch-betriebliche Machbarkeit - Zwischenstand

Pilotstrecken	BEMU	HYMU
Ahrtalbahn RB 39	machbar trotz hohem Verbrauch, problematisch Überführung zur Werkstatt in Köln	machbar , aber längere Überführung zur Werkstatt in Köln
Eifel-Pellenz-Bahn RB 38	machbar , aber anspruchsvoll (gesamte Strecke ist nicht elektrifiziert)	machbar
Lahn-Eifel-Bahn RB 23	machbar , trotz relativ hohen Energieverbrauchs	machbar , aber zwei Tankstellen nötig
Obere Westerwaldbahn RB 90	machbar , aber anspruchsvoll (Wendezeit in Siegen)	machbar, aber wenig Halte, geringere Geschwindigkeit
Eifelstrecke RB 24	nicht machbar, da am Markt verfügbare Batteriespeicher nicht hinreichend leistungsfähig	machbar, auch Potenzial für Wasserstoff <u>hybrid</u> (Umrüstung BR 644), Dialog mit Industrie

TOP 11

Information Entwicklung Haushalt 2020

- Vorlage 06/64/2020



## TOP 11 Information Entwicklung Haushalt 2020 – Vorlage 06/64/2020

- Der Haushalt des SPNV-Nord hat ein Volumen von **189,06 Mio. €**
- Der seitens des MWVLW gem. NVG § 10 Abs 2 als pflichtige Mittel genehmigte Betrag erhöht sich durch die Erhöhung des RegG von 155,5 auf **158,15 Mio. €**
- In 10/2020 wurden bereits 154,86 Mio. € abgerufen, weshalb der SPNV-Nord erstmals in den Bereich der ergänzenden Mittel kommt
- Dazu hat der SPNV-Nord bereits im Juni formlos im Rahmen der Vorschau 2020 **21,7 Mio €** beantragt
- Im Rahmen der Vorschau 2020 werden die bewilligten Zuschüsse des MWVLW folglich in der Summe **177 Mio. €** betragen und damit **12 Mio. €** niedriger ausfallen als geplant
- Ein Überschuss wird durch das MWVLW nicht erwünscht

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis.



TOP 12

Beschluß des Jahresbschlusses 2019, Feststellung und  
Entlastung  
- Vorlage 07/64/2020

## TOP 12 Beschluß des Jahresabschlusses 2019, Feststellung und Entlastung – Vorlage 07/64/2020

- Der Jahresabschluss 2019 wurde erstmals unter Hilfe des beauftragten Steuerbüros erstellt
- Die Prüfung wurde durch vom Rechnungs- und Gemeindeprüfungsamt der Kreisverwaltung Altenkirchen durchgeführt
- Die Bilanzsumme beläuft sich zum 31.12.2019 auf **28.446.331,70 €**, dabei wird das Anlagevermögen mit **20.520.409,13 €** ausgewiesen
- Dies entfällt auf Anteile aus dem Fahrzeugpark des Rhein-Ruhr-Express
- Die Ergebnisrechnung ist entsprechend haushaltsrechtlichen Erfordernissen ausgeglichen
- Die unausgeglichene Finanzrechnung führt zu einem nicht vorhandenen Haushaltsausgleich
- Nach Feststellung der Rechnungsprüfer ist dies auf den systematischen Bruch zwischen dem kameralem Haushaltsrecht des Landes und dem doppelten Haushaltsrecht der Kommunen bzw. Zweckverbände zurückzuführen

**Als Ergebnis ihrer Prüfungen hat das Rechnungsprüfungsamt festgestellt, dass die Prüfung keine Sachverhalte ergeben hat, die einer Feststellung des Jahresabschlusses durch die Verbandsversammlung sowie der Entlastung der Verbandsvorsteher und Verbandsdirektoren entgegenstehen.**

## TOP 12 Beschluß des Jahresabschlusses 2019, Feststellung und Entlastung – Vorlage 07/64/2020

### **Beschlussvorschlag:**

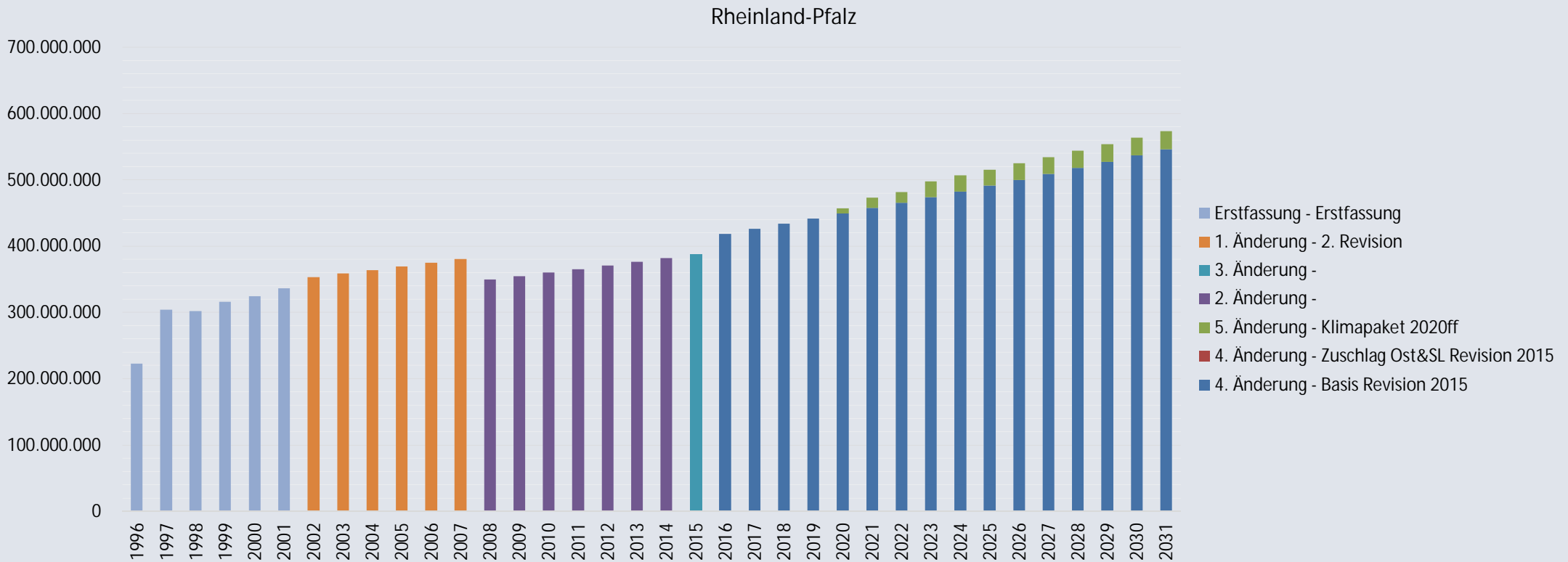
1. Die Verbandsversammlung stellt den Jahresabschluß des SPNV-Nord zum 31.12.2019 in der vorgelegten Fassung fest.
2. Die Verbandsversammlung erteilt dem Verbandsvorsteher Landrat Dr. Jürgen Pföhler, dem ehemaligen Verbandsvorsteher Landrat Michael Lieber, dem stellvertretenden Verbandsvorsteher Landrat Dr. Joachim Streit, dem ehemaligen Verbandsdirektor Dr. Thomas Geyer sowie dem Verbandsdirektor Thorsten Müller für das Haushaltsjahr 2019 Entlastung.

TOP 13

Beschluß Haushaltssatzung 2021

- Vorlage 08/64/2020

TOP 13 Beschluß Haushaltssatzung 2021 des SPNV-Nord – Vorlage 08/64/2020  
 Exkurs RegG



## TOP 13 Beschluß Haushaltssatzung 2021 des SPNV-Nord – Vorlage 08/64/2020

### Haushaltsplan 2021:

- Ausgeglichener Ergebnishaushalt: **0 €**
  - Ergebnis-Saldo aus der Verwaltungstätigkeit +187.000 €
  - Ergebnis-Saldo der Zins- und sonst. Finanzerträge/-Aufwendungen -187.000 €
- Ausgeglichener Finanzhaushalt: **0 €**

### Haushaltsplan 2021:

- Alle Teilhaushalte sind gegenseitig deckungsfähig
- In Höhe der Mehreinnahmen können Mehrausgaben geleistet werden
- Die Aufnahme von Krediten zur Finanzierung von Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen ist für 2021 nicht vorgesehen
- Der Höchstbetrag der Kredite zur Liquiditätssicherung wird festgesetzt auf **10 Mio. €**

### Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung beschließt die vorliegende Haushaltssatzung für das Jahr 2021.



TOP 14  
Verschiedenes

## TOP 14 Verschiedenes Änderungen zum Fahrplanwechsel 2020/21 im SPNV-Nord

- **RB 26 (Mittelrheinbahn):** Auf dem stark frequentierten Streckenabschnitt zwischen Köln und Remagen werden ab dem Fahrplanwechsel in den Hauptverkehrszeiten längere Züge eingesetzt. Bislang fuhren diese Züge in Zweifachtraktion, zukünftig ist eine Dreifachtraktion möglich. Dadurch erhöht sich die Sitzplatzkapazität von 504 auf 756 Sitzplätze. Die Dreifachtraktion wird dadurch ermöglicht, dass die Bestandsflotte um sechs Neufahrzeuge vom Typ Mireo des Herstellers Siemens Mobility erweitert wird, welche fortan schwerpunktmäßig zwischen (Koblenz-) Bingen und Mainz verkehren werden.
- **RE 5 (RRX):** Nach Fertigstellung der aktuellen Bahnsteigarbeiten wird Oberwinter wieder zum Systemhalt des RE 5 (RRX).
- **RB 10 (Rheingaulinie):** Die im August 2020 neu eingerichtete Spätverbindung bei der RB 10 zwischen Kaub und Koblenz bleibt auch im neuen Fahrplan erhalten. In den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag wird der letzte Zug aus Frankfurt nach RLP um 23.23 Uhr über Kaub hinaus verlängert und kommt in Koblenz Hbf um 0.08 Uhr an. Um 0.22 Uhr können Nachtschwärmer von dort noch in Richtung Kaub heimreisen (Ankunft um 1.06 Uhr).
- **RB 23 (Lahn-Eifel-Bahn):** Auf der Lahntalstrecke wird der nur an Schultagen in Rheinland-Pfalz und Hessen verkehrende Zug 12699 von Nassau (ab 6.30 Uhr) nach Limburg (an 6.58 Uhr), der bereits seit 14.09.2020 fährt, auch in den neuen Fahrplan übernommen. Er dient der Entlastung des Pendler- und Schülerverkehrs.

## TOP 14 Verschiedenes Änderungen zum Fahrplanwechsel 2020/21 im SPNV-Nord

- **RE 25 (Lahn-Eifel-Bahn):** Im Fahrplan des zweistündig verkehrenden RE 25 (Koblenz – Limburg – Gießen) wird eine neue Nachmittagsverbindung angeboten. Der zusätzliche Zug startet um 15.58 Uhr in Koblenz Hbf und endet in Limburg um 16.49 Uhr.
- **RB 27 (Koblenz - Engers - Neuwied - Köln/Bonn Flughafen - Köln – Mönchengladbach):** Ab dem 17. August 2021 wird der eingleisige Horchheimer Tunnel (Koblenz) für längere Zeit bis weit in das Jahr 2023 saniert. In der Folge der damit verbundenen Streckensperrung muss die RB 27 in dieser Zeit zwischen Koblenz Hbf und Neuwied über die Urmitzer Brücke verkehren. Für die Fahrgäste von und nach Koblenz-Ehrenbreitstein, Vallendar und Engers wird von Neuwied nach Niederlahnstein eine rechtsrheinisch verlaufende Pendelzuglinie mit guten Anschlüssen an beiden Linienenden eingerichtet.
- **Busverkehr:** Mit der Inbetriebnahme des **Linienbündels Schneifel** (Eifelkreis BIT-Prüm; darunter die **regionalen Linien 460 (Gerolstein – Prüm – Clervaux) und 465 (Gerolstein – Prüm – St. Vith)**) wird ab dem 13. Dezember der regionale Busverkehr von/nach Luxemburg und Belgien deutlich erweitert sowie der Landkreis besser in Gerolstein und Jünkerath an die Eifelstrecke angebunden. Auch im lokalen Busverkehr gibt es umfangreiche Verbesserungen.

# Ende Öffentlicher Teil