

VORLAGE 01/65/2021

Fahrplanverdichtung VAREO

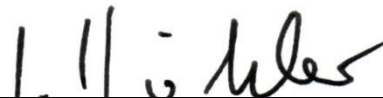
Beratungsfolge	TOP	Datum	Status	Art
Verbandsversammlung	5	29.04.2021	öffentlich	Entscheidung

Kurzbeschreibung:

Ursprünglich war aus Anlaß der LAGA 2022 in Bad Neuenahr-Ahrweiler eine Taktverbesserung im Ahrtal vorgesehen. Speziell für den Zeitraum der LAGA sollten Samstags, Sonn- und Feiertags Verdichter stattfinden. Mit der Verschiebung der LAGA auf 2023 wird auch dieser Teil verschoben. Unabhängig von der LAGA wurde in der 64. VBVS eine Ausweitung der RB 39 (Remagen – Dernau) Montags-Freitags mit einem zusätzlichen Stundentakt vorgestellt, sodass aus dem bestehenden 20/40 min-Takt ein 20 min-Takt entsteht. Die Schließung der Bedienungslücke im Ahrtal und die deutlichen Anschlußverbesserungen in Remagen für die oft verspäteten Züge der Rheinstrecke sind die großen Vorteile. Die vertraglichen Konditionen dazu sind nun endverhandelt und die Verkehre können nun mit den regulären vertraglichen Konditionen zusätzlich bestellt werden.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung befürwortet die Taktverdichtung im Ahrtal und die bessere Anschlußsituation in Remagen und beauftragt die Geschäftsstelle die Verkehrstage Montag bis Freitag für das gesamte Fahrplanjahr 2022 bei DB Regio NRW unter den normalen finanziellen Rahmenbedingungen des Verkehrsvertrages zu bestellen und dieses Angebot in den Folgejahren fortzusetzen.


Ländrat **Dr. Jürgen Pföhler**
Verbandsvorsteher


Thorsten Müller
Verbandsdirektor

A. Sachverhalt/Vorhaben/Projekt

Die 64. Verbandsversammlung beschloss die Verdichtung der RB 39 an Samstagen und Sonntagen während der LAGA 2022, sodass insgesamt ein 20 min-Takt auf der Ahrtalbahn entstehen wird. Durch die Verschiebung der LAGA auf 2023 verschiebt sich auch dieser Verkehr auf den Zeitraum der LAGA in 2023.

Darüber hinaus befürwortete die 64. Verbandsversammlung die Verdichtung des SPNV-Fahrplans im Ahrtal auch unabhängig von der LAGA und beauftragte die Geschäftsstelle, mit DB Regio NRW die Verdichtung der RB 39 bereits ab dem Beginn des Fahrplanjahres 2022 final zu verhandeln, Trassenbestellungen vorsorglich vorzunehmen und das finale Angebot zum Beschluss vorzulegen. Zwischenzeitlich wurde die Option „montags bis freitags“ für das gesamte Fahrplanjahr 2022 bei DB Netz angemeldet, um die entsprechenden Fahrplantrassen zu sichern.

Verkehrliche Details des 20 min-Takts

Durch den Einsatz einer zusätzlichen Baureihe 622 (Typ LINT 54 aus Vareo-Vertrag; 180 Sitzplätze) wird das SPNV-Angebot zwischen Dernau und Remagen um einen zusätzlichen Stundentakt erweitert, sodass zusammen mit der RB 30 ein 20-Minuten-Takt zwischen Dernau und Remagen entsteht:

Zusätzliche Fahrten Verkehrstage Montag bis Freitag; ganzjährig:

- Stündlich Remagen 8:31 Uhr – 19:31 Uhr – Dernau 8:56 Uhr – 19:56 Uhr
- Stündlich Dernau 9:01 Uhr – 20:01 Uhr – Remagen 9:26 Uhr – 20:26 Uhr

Die Mehrleistung der RB 39 an Mo-Fr beträgt 114.065 Zugkilometer/Jahr.

Die genannte Verdichtung der RB 39 ermöglicht sowohl im Planfall als auch im Verspätungsfall den Fahrgästen deutlich bessere Umsteigemöglichkeiten in Remagen und führt damit auch zu einer deutlich attraktiveren Nutzbarkeit des Eisenbahnverkehrs im Ahrtal.

Verkehrsvertragliche Details des 20min-Takts

Es konnte ein Konzept ohne Fahrzeugmehrung auf Basis eines 622-Einsatzes geplant werden. Dadurch können die zusätzlich bestellten Zkm nach Ziffer 4.9 der Leistungsbeschreibung als reguläre Zubestellungen im Rahmen der vorhandenen Fahrzeugkapazitäten umgesetzt werden.

Bedingungen:

- Anhebung der pönalefrei zulässigen Durchschnittsverspätung der RB 30 und 39 von derzeit 1,2 Minuten lt. Vertrag auf 1,5 Minuten, da das Fahrplan- und Fahrzeugeinsatzgefüge insgesamt anspruchsvoller wird.
- Bei Baumaßnahmen oder Betriebsstörungen auf anderen Strecken des Netzes kann es umlaufbedingt dazu kommen, dass das Fahrzeug für die RB39-Verdichtung nicht gestellt werden kann. Diese Leistungen entfallen dann ohne SEV/BNV, sofern die Regelleistungen planmäßig – also innerhalb der nächsten 20 Minuten – verkehren.
- Bewertung des Konzepts nach max. 6 Monaten, ob es ausreichend stabil läuft oder ob Änderungen vorgenommen werden müssen.

Die Mehrleistungen der RB 39 an W(Sa) kosten rund 1.890.000 EUR p.a. (Preisstand 2022).

B. Regelung/Maßnahmen/Rechtsgrundlage

Landesgesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr vom 12. Februar 2021 (Nahverkehrsgesetz – NVG).

C. Alternativen

Alternativ wäre der Status Quo-Fahrplan mit zwei statt drei Zügen pro Stunde anzubieten und die weiteren von Fahrgästen oft monierten verkehrlichen Mängel einfach hinzunehmen.

D. finanzielle / personelle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen vorhanden:	X	Ja		Nein
Wenn ja:				
im Ergebnis-/Finanzhaushalt enthalten	X	Ja		Nein
überplanmäßige(r) Aufwand/Auszahlung		Ja	X	Nein
außerplanmäßige(r) Aufwand/Auszahlung		Ja	X	Nein
Personelle Auswirkungen vorhanden:		Ja	X	Nein

E. Anlagen

-

Erarbeitung

Fachbereiche: Planung SPNV & Bus sowie Verkehrsvertragsmanagement
Sachbearbeiter: Dennis Klees, Silke Rutkowski, Thorsten Müller
Datum: 09.04.2021

Abstimmungsergebnis

Beschlussvorschlag angenommen		Einstimmig		Abstimmungsergebnis		
Ja	Nein	Ja	Nein	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen	Enthaltungen

VORLAGE 02/65/2021

Linienbündel Birkenfeld (Regionale Linien X80 (800),
840 und 880)

Beratungsfolge	TOP	Datum	Status	Art
Verbandsversammlung	6	29.04.2021	öffentlich	Entscheidung

Kurzbeschreibung:

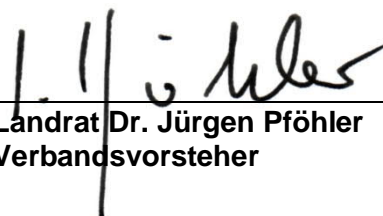
Im Landkreis Birkenfeld sind als Teil der Linienbündel Birkenfeld Nord und Birkenfeld Süd mit Beginn im August 2022 drei regionale Linien geplant, die grenzüberschreitend in den Raum des SPNV-Nord verkehren. Hierbei handelt es sich um die Linien:

- X80 (Arbeitstitel 800; Idar-Oberstein - Thalfang - Trier Hbf - Trier Messepark)
- 840 (Idar-Oberstein - Hochmoselübergang - Wittlich Hbf - Wittlich ZOB) und
- 880 (Neubrück - Börfink - Muhl - Hermeskeil).

Der Federführer für die regionalen Leistungen der beiden oben genannten Bündel ist der ZSPNV Süd. Der SPNV-Nord wird in seinem Gebiet Aufgabenträger für die Linien X80 (800), 840 und 880. Die Finanzierung dieser Leistungen wird wie üblich über den aus Reg-Mitteln gespeisten Haushalt des SPNV-Nord getragen.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung ermächtigt die Geschäftsstelle, gemeinsam mit den anderen beteiligten Aufgabenträgern den Betrieb der Linien X80 (800), 840 und 880 in einem Vergabeverfahren zu vergeben – Federführer ist der ZSPNV Süd – und das beschriebene Angebot einzurichten. Der SPNV-Nord wird in seinem Gebiet Aufgabenträger für die Linien X80 (800), 840 und 880.


Ländrat **Dr. Jürgen Pföhler**
Verbandsvorsteher


Thorsten Müller
Verbandsdirektor

A. Sachverhalt/Vorhaben/Projekt

Die Verbandsversammlung des SPNV-Nord hatte in ihrer Sitzung am 10. Dezember 2015 die sogenannten regionalen Hauptlinien des ÖPNV-Konzeptes RLP Nord beschlossen, welche in der Aufgabenträgerschaft des SPNV-Nord liegen. Die konkrete Umsetzung der Linienbündel orientiert sich an den bestehenden Linien-Genehmigungslaufzeiten und wird sich schrittweise über die Jahre 2015 bis 2030 erstrecken.

Erstmals wurden die drei oben genannten regionalen Linien mit Verkehr in den Raum des SPNV-Nord in der 60. Verbandsversammlung im Dezember 2018 behandelt:

„Im Jahr 2016 hat das MWVLW zusammen mit dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd und dem Zweckverband Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund zusätzlich ein entsprechendes ÖPNV-Konzept für das Gebiet des Rhein-Nahe Nahverkehrsverbundes (RNN) angestoßen. In diesem Rahmen entstanden auch drei neue, grenzüberschreitende regionale Hauptlinien (Linienbündel Birkenfeld-Nord; Inbetriebnahme im August 2022), die im Gebiet des SPNV-Nord von selbigem getragen werden:

- RL 800 (Trier - Erbeskopf - Idar-Oberstein)
- RL 840 (Wittlich - Hochmoselübergang - Morbach - Idar-Oberstein)
- RL 880 (Hermeskeil - Birkenfeld - Neubrücke).

Dadurch werden weite Teile der Region Trier erstmals zügig an die Nahetalstrecke angebunden. Mit einem Umstieg in den dort verkehrenden RE 3 werden die Städte Bad Kreuznach, Mainz und Frankfurt schnell erreicht.“

Im Landkreis Birkenfeld sind die oben genannten Linien als Teil der Linienbündel Birkenfeld Nord und Birkenfeld Süd nun final geplant. Sie verkehren grenzüberschreitend in den Raum des SPNV-Nord. Hierbei handelt es sich um die Linien:

- X80 (Arbeitstitel 800; Idar-Oberstein - Thalfang - Trier Hbf - Trier Messepark)
- 840 (Idar-Oberstein - Hochmoselübergang - Wittlich Hbf - Wittlich ZOB) und
- 880 (Neubrücke - Börfink - Muhl - Hermeskeil).

Der Federführer für die regionalen Leistungen der beiden oben genannten Bündel ist der ZSPNV Süd. Auf Basis der Beschlüsse der 59. Verbandsversammlung am 17.05.2019 und der 61. Verbandsversammlung vom 10.06.2020 des ZSPNV Süd wurden regionale Bushauptlinien im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes Rheinhessen/Nahe in die Aufgabenträgerschaft des ZSPNV Süd übertragen. Der ZSPNV Süd wird hierbei die regionale Leistung entsprechend bestellen und finanzieren.

Die Umsetzung des Konzepts ist für den 01.08.2022 geplant. Hierzu wurde die vorgeschriebene Vorabbekanntmachung fristgerecht veröffentlicht; eigenwirtschaftliche Anträge sind nicht eingegangen. Der Start der europaweiten Ausschreibung ist für Mai 2021 geplant. Die Verträge sollen bis zum 31.07.2032 gelten. Die Vergabe wird in zwei Bündeln und in insgesamt vier Lose aufgeteilt.

Details zu den Linien mit Teil-Aufgabenträgerschaft des SPNV-Nord:

Linie X80 (800)

Idar-Oberstein - Allenbach - Deuselbach Hunsrückhaus - Thalfang - TR Hbf – TR-City – TR-Messepark

- Linienbündel: Birkenfeld Nord, Los 1
- Fahrplanangebot: Mo-Fr: stündlich; Sa+So: zweistündlich
- Kilometer im Bereich des SPNV-Nord: 475.000 km/a
- Weiterer Aufgabenträger: ZSPNV Süd im Bereich des LK Birkenfeld
- Ergänzende Hinweise: Die Linie stellt eine neue schnelle Verbindung zwischen dem Gebiet Rhein/Main und der Region Trier her. In Idar-Oberstein wird dabei der Anschluss vom/zum schnellen Regional-Express 3 Frankfurt – Mainz – Idar-Oberstein hergestellt. Die Fahrtzeit wird

zwischen Idar-Oberstein und Trier rund 85 Minuten, zwischen Mainz und Trier 2:40 Stunden betragen. Zum Vergleich: Der Süwex benötigt mit Umstieg in Koblenz Hbf für die genannte Strecke 2:38 Stunden.

- Geplant ist der Einsatz komfortabler Doppelstockbusse, die auf dem Autobahnabschnitt Mehring – Trier jedem Fahrgast einen Sitzplatz bieten und zudem weitere Komfortmerkmale aufweisen.
- Die Linie bindet das Nationalparktor „Hunsrückhaus am Erbeskopf“ im Nationalpark Hunsrück-Hochwald an.

Linie 840

Idar-Oberstein - Kirschweiler - Morbach - Hochmoselübergang – Wittlich Hbf – Wittlich ZOB

- Linienbündel: Birkenfeld Nord, Los 1
- Fahrplanangebot: Mo-So: zweistündlich; Verdichter im SPNV-Nord-Raum
- Kilometer im Bereich des SPNV-Nord: 250.000 km/a
- Weiterer Aufgabenträger: ZSPNV Süd im Bereich des LK Birkenfeld
- Ergänzende Hinweise: Das neue Linienangebot stellt eine schnelle Verbindung zwischen Idar-Oberstein und der Eifel-Mosel-Region her. In Wittlich ist ein Anschluss an die Züge von/nach Trier und Koblenz geplant.
- Die Linie bindet das Nationalparktor „Wildenburg“ im Nationalpark Hunsrück-Hochwald an.

Linie 880

Neubrücke – Birkenfeld – Brücken – Abentheuer – Börfink - Muhl – Hermeskeil

- Linienbündel: Birkenfeld Süd, Los 1
- Fahrplanangebot: Mo-So: zweistündlich; Mo-Fr in der Hauptverkehrszeit stündlich
- Kilometer im Bereich des SPNV-Nord: 150.000 km/a.
- Weiterer Aufgabenträger: ZSPNV Süd im Bereich des LK Birkenfeld
- Ergänzende Hinweise: In Hermeskeil wird der Anschluss von/nach Trier (Linie 200) hergestellt. In Neubrücke besteht Anschluss an die Züge von/nach Mainz und Frankfurt.

B. Regelung/Maßnahmen/Rechtsgrundlage

Landesgesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr vom 12. Februar 2021 (Nahverkehrsgesetz – NVG).

C. Alternativen

Zur Durchführung der Verkehre gibt es keine Alternative. Da die Aufgabenträgerschaft dem ÖPNV-Konzept sowie dem ergänzenden Beschluss der Verbandsversammlung im Dezember 2018 folgt, ist eine Einordnung als regionale Linien ohne Alternative.

D. finanzielle / personelle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen vorhanden:	X	Ja		Nein
Wenn ja:				
im Ergebnis-/Finanzhaushalt enthalten	X	Ja		Nein
überplanmäßige(r) Aufwand/Auszahlung		Ja	X	Nein
außerplanmäßige(r) Aufwand/Auszahlung		Ja	X	Nein
Personelle Auswirkungen vorhanden:		Ja	X	Nein

E. Anlagen

-

Erarbeitung

Fachbereich: Fachbereich Planung SPNV & Bus
 Sachbearbeiter: Dennis Klees
 Datum: 01.04.2021

Abstimmungsergebnis

Beschlussvorschlag angenommen		Einstimmig		Abstimmungsergebnis		
Ja	Nein	Ja	Nein	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen	Enthaltungen

VORLAGE 03/65/2021
Mobilitätsservicezentrale

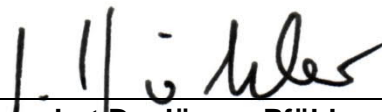
Beratungsfolge	TOP	Datum	Status	Art
Verbandsversammlung	7	29.04.2021	öffentlich	Information

Kurzbeschreibung:

Länder, SPNV-Aufgabenträger sind sich einig, dass die DB Station&Service als Betreiber der Mobilitätsservicezentrale (MSZ) Anmeldungen für Mobilitätshilfen von Reisenden entgegennimmt und die Reisekette organisiert. DB Station&Service übernimmt den Betrieb der MSZ, um eine Einheitlichkeit im Organisationsprozess zu gewährleisten und die Leistung für alle EVU erbringen zu können. Dies führt vor allem für mobilitätseingeschränkte Reisende zu einer Verbesserung beim Reisen im Schienenpersonennah und -fernverkehr. Die Übernahme des Betriebs der MSZ durch DB Station&Service erfolgt nur insoweit, wie die Finanzierung dieser Leistung durch diese Vereinbarung sichergestellt wird. Die Übernahmeregelung wurde erforderlich, da die ehemalige Lösung alleine über DB Regio und DB Vertrieb der heutigen Marktsituation nicht mehr gerecht wird. Auch die beteiligte Bundesnetzagentur hält es für zielführend, einen zeitnahen Abschluss der Vereinbarungen durchzuführen.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt die Ausführungen zum Abschluß der Vereinbarung zur Mobilitätsservicezentrale zur Kenntnis.


Landrat Dr. Jürgen Pföhler
Verbandsvorsteher


Thorsten Müller
Verbandsdirektor

A. Sachverhalt/Vorhaben/Projekt

Seit vielen Jahren hat DB Vertrieb eine zentrale Telefonnummer für die Organisation von Bahnreisen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste angeboten. In den Anfangsjahren war dies wegen der noch fast vollständigen Monopolstellung von DB Regio in sich folgerichtig.

Mittlerweile haben sich die rein auf den Nahverkehr bezogenen Kosten dieser Leistung auf insgesamt ca. 2,5 Mio. € erhöht. Daher hatte DB Vertrieb mit sehr kurzer Vorlaufzeit für Anfang 2019 die Übernahme dieser Dienstleistung für NE-Bahnen vom Abschluss eines kostenpflichtigen Vertrags abhängig gemacht. Von diesem Angebot machten jedoch nur sehr wenige EVU Gebrauch. Auf politischen Druck hin bietet DB Vertrieb diese Leistung aktuell weiterhin auch ohne Kostenerstattung für einen Übergangszeitraum bis zur abschließenden langfristigen Lösung weiterhin auch für NE-EVU an.

Parallel hierzu besteht ein Kommissionsvorschlag der EU, wonach künftig in jedem Mitgliedstaat eine zentrale Ansprechstelle in Form einer Telefonnummer zur Organisation von Fahrten des Schienenverkehrs für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste vorzuhalten wäre. Spätestens wenn dieser Vorschlag angenommen wird, müsste auch in Deutschland eine solche zentrale Anlaufstelle eingerichtet werden.

Seitens des Fernverkehrs hat sich die DB Fernverkehr bereits zu einem früheren Zeitpunkt für eine Abwicklung dieser EU-rechtlichen Vorgabe durch die DB Station & Service entschieden, die zu diesem Zweck über all ihre 5000 Stationen in Deutschland eine umfassende Datenbank über Barrierefreiheit, Ansprechpartner etc. aufgelegt hat.

Um zu gewährleisten, dass die Leistung tatsächlich auch im SPNV bundesweit einheitlich erbracht wird, muss sichergestellt werden, dass alle Länder an den gleichen Anbieter vergeben. Länder, SPNV-Aufgabenträger sind sich einig, dass die DB Station&Service als Betreiber der Mobilitätsservicezentrale (MSZ) Anmeldungen für Mobilitätshilfen von Reisenden entgegennimmt und die Reisekette organisiert. DB Station&Service übernimmt den Betrieb der MSZ, um eine Einheitlichkeit im Organisationsprozess zu gewährleisten und die Leistung für alle EVU erbringen zu können. Dies führt vor allem für mobilitätseingeschränkte Reisende zu einer Verbesserung beim Reisen im Schienenpersonennah- und -fernverkehr. Die Übernahme des Betriebs der MSZ durch DB Station&Service erfolgt nur insoweit, wie die Finanzierung dieser Leistung durch diese Vereinbarung sichergestellt wird.

Das europarechtliche Erfordernis zur Einrichtung einer MSZ mit einem einheitlichen Ansprechpartner für Nah- und Fernverkehr ergibt sich aus der Auslegung des Art. 24 der VO 1371/2007. Demnach haben Eisenbahnunternehmen, Bahnhofsbetreiber, Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter mobilitätseingeschränkten Personen Hilfestellungen u.a. bei Umstiegen zu gewähren. Dies setzt zwingend die Durchführung der Leistung bundesweit durch einen einheitlichen Ansprechpartner im Nah- und Fernverkehr voraus, um die gesamte Reisekette abbilden zu können. Die abgeschlossene Vereinbarung ist Bestandteil der Erfüllung dieser Verpflichtung.

Gemäß dem Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) werden die Stationsentgelte im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) seit 2018 jeweils um die Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel dynamisiert. Nach § 37 Abs. 3 ERegG können Gebietskörperschaften mit Betreibern von Personenbahnhöfen abweichende Vereinbarungen zur Höhe der Entgelte schließen. Damit wurde eine Regelung geschaffen, auch zukünftig Erweiterungen und Verbesserungen im Leistungsangebot des Betreibers der Personenbahnhöfe bei einer gesicherten Finanzierung vorantreiben zu können. Die vorliegende Vereinbarung dient diesem Ziel.

Mit der Vereinbarung besteht die Möglichkeit, die Dienstleistungen der Mobilitätsservicezentrale dem darauf angewiesenen Personenkreis unterbrechungsfrei und flächendeckend auch weiterhin zur Verfügung stellen zu können. Es ist sichergestellt, dass nur dem SPNV tatsächlich zuzurechnende Kosten auch in Rechnung gestellt werden. Soweit die Dienstleistungen der MSZ bereits in Verkehrsverträgen fixiert und kalkuliert sein sollten, müssen die AT allerdings Sorge dafür tragen, dass in den betreffenden Verkehrsverträgen entsprechende Rückvergütungen vorgesehen werden. Die DB Regio AG hat im Rahmen der Verhandlungen signalisiert, dass ihrerseits hierzu grundsätzlich Bereitschaft besteht.

Mit dem Abschluss des Rahmenvertrages wird erstmals auch Transparenz sowohl hinsichtlich der tatsächlich erbrachten Leistungen der MSZ als auch hinsichtlich der für ihren Betrieb anfallenden Kosten geschaffen.

Die Rahmenverträge sollen von der DB S&S allen Aufgabenträgern gesondert vorgelegt werden. Es ist vorgesehen, die Verträge flächendeckend bis spätestens 15. April 2021 abzuschließen, damit die DB S&S fristgemäß die erforderliche Antragstellung für das SPS 2022 bei der Regulierungsbehörde stellen kann. Zahlungen nach den Rahmenverträgen wären sodann erstmals über entsprechend in 2022 für das Jahr 2022 und rückwirkend für 2021 erhöhte Stationsnutzungsentgelte erforderlich. Die vorgestellten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben nur dann Bestand, wenn alle Aufgabenträger bereit sind, entsprechende und im Kern identische Vereinbarungen mit DB S&S abzuschließen.

Leistung der Mobilitätsservicezentrale

Die Leistungen der MSZ umfassen im Wesentlichen die Organisation der Ein-, Um- und Ausstiegshilfe für mobilitätseingeschränkte Reisende. Dies beinhaltet folgende Aspekte:

- Mobilitätseingeschränkte Reisende haben bei einem Reisewunsch die Möglichkeit sich über verschiedene Eingangskanäle mit der MSZ in Verbindung zu setzen.
- Es erfolgt daraufhin die Bearbeitung des Anliegens. Dies beinhaltet die Aufnahme, Prüfung, Beratung und Buchung von Mobilitätswünschen der mobilitätseingeschränkten Reisenden für den Schienenpersonenverkehr.
- Für Kundenkontakte mit Wunsch einer Hilfeleistung wird in einer Datenbank (MobiServ+) ein Vorgang angelegt. Hierfür werden durch den Kontaktpartner der MSZ die erforderlichen Daten in eine Eingabemaske eingegeben.
- Die angemeldeten Vorgänge werden unmittelbar nach Eingabe in die Datenbank an die jeweilige 3-S-Zentrale der DB Station&Service AG gesendet. Nach Prüfung der Durchführbarkeit der Hilfeleistung erfolgt eine Bestätigung oder Ablehnung an die MSZ. Durchführbare Hilfeleistungen werden zusammengefasst abends (ca. 20 Uhr; Montag bis Freitag) an eine mit dem EVU vereinbarte E-Mailadresse gesendet.
- Sollte die Hilfeleistung zum gewünschten Zeitpunkt nicht möglich sein, erfolgt eine Kontaktaufnahme mit dem Reisenden und es werden alternative Reisezeiten – und/ oder routen vereinbart.
- In jedem Fall wird dem Reisenden zurückgemeldet, ob die Hilfeleistung stattfindet oder nicht.
- Die Leistungen und Prozesse sind in Handlungs- und Arbeitsanweisungen konkretisiert, welche zwischen dem Betreiber der MSZ und dem Dienstleister abgestimmt worden sind.

Eingangskanäle:

Die MSZ ist über die Eingangskanäle Telefon, SMS und Chat in einem Zeitrahmen von 104 Wochenstunden, mit einer Kernöffnungszeit von 10 – 18Uhr, erreichbar. Nur in dieser Zeit werden auch Anfragen per E-Mail, Fax und via APP bearbeitet. Mobilitätseingeschränkte Reisende erreichen die MSZ über folgende Kanäle:

- Telefonische Rufnummer: 01806 - 512 512

- Faxnummer: 01805 - 159 357
- SMS Nummer für gehörlose Kunden: 0160 - 97 43 58 06
- E-Mail-Adressen: msz@deutschebahn.com; deaf-msz@deutschebahn.com
- Chat: www.bahn.de/msz-chat
- App „DB Barrierefrei“
- Online-Formular (Bei der Bereitstellung der EVU auf deren Webseiten muss die Anbindung über eine Schnittstelle an die MSZ erfolgen)

Bei telefonischer Kontaktaufnahme werden außerhalb der Öffnungszeiten und zur Begrüßung Bandansagen geschaltet.

Information zu Verkehrs- und Infrastrukturdaten

Für eine optimale Bearbeitung der Anfragen ist es erforderlich, dass die MSZ über aktuelle Verkehrs- und Infrastrukturdaten verfügt. Die Auftraggeber haben die Verpflichtung auf die im jeweiligen Aufgabenträgergebiet verkehrenden EVU einzuwirken, dass diese Ihre aktuellen Verkehrsdaten an die MSZ weitergibt sofern dies nicht bereits Bestandteil der Verkehrsverträge ist. Von der DB Station&Service werden Infrastrukturdaten für Stationen bereitgestellt, die durch diese betrieben werden. Ist eine Infrastruktur nicht im Besitz der DB Station&Service so wird gemeinsam mit dem Auftraggeber darauf hingewirkt, dass weitere Infrastrukturbetreiber entsprechende Daten bereitstellen.

Wesentliche wirtschaftliche Eckpunkte des Betriebs der MSZ

- Kosten des Betriebs der MSZ in 2018: etwa 3,7 Mio. Euro,
- Aufteilung in 2018: etwa 2,2 Mio. Euro für SPNV, etwa 1,5 Mio. Euro für SPFV,
- Aufteilung des SPNV-Anteils in 2018: etwa 1,5 Mio. Euro für DB Regio AG, etwa 0,7 Mio. Euro für dritte EVU,
- aufgabenträgerscharfe Zuscheidung der SPNV-Anteile möglich.

Es wurde Konsens dahingehend erzielt, dass eine Vergabe der „Leistung MSZ“ durch die AT als wenig zweckmäßig anzusehen ist. Problematisiert wurde in diesem Kontext insbesondere die Frage der Koordination und Durchführung eines entsprechenden Vergabeverfahrens durch alle AT sowie die Frage der unbedingt zu gewährleistenden Kontinuität der Leistung MSZ. Im Ergebnis der Diskussionen zeichnete sich die Beauftragung der Leistung MSZ durch DB S&S und die Finanzierung über § 37 Abs. 3 RegG als geeigneter Weg ab.

Prämissen des Rahmenvertrages

- Leistung MSZ wird von DB S&S „unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten“ erbracht, jedoch ohne
- Gewinnerzielungsabsicht,
- DB S&S wird DB Dialog GmbH mit der Leistung MSZ beauftragen,
- Einpreisung über Abschluss von Verträgen nach § 37 Abs. 3 ERegG und Anpassung der Stationsentgelte im SPNV,
- Fixierung eines Preiskorridors, Anpassungen nach Aufwandsentwicklung möglich, bezogen auf
 - Veränderung der Kostensätze,
 - Veränderung des Vorgangsvolumens,
 - Veränderung der Kostenverteilung auf die AT,
- Kostentransparenz,
- Definition von Qualitätsparametern,
- Qualitätsreporting durch DB S&S, jedoch ohne die Möglichkeit eines „harten Eingriffs“ durch Aufgabenträger,
- erstmalige Möglichkeit der Kündigung des Vertrages nach 5 Jahren (mit Vertragsende Dez. 2026),

- automatische Verlängerung um jeweils 1 Jahr, falls keine Kündigung erfolgt.

B. Regelung/Maßnahmen/Rechtsgrundlage

Landesgesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr vom 12. Februar 2021 (Nahverkehrsgesetz – NVG).

C. Alternativen

Eine Neukonzeption der MSZ über vertragliche Bindung aller EVU fand keine Marktakzeptanz, deswegen erfolgte die dargestellte neue Lösungssuche bei DB Station&Service. Zur gezeichneten Vereinbarung gibt es keine Alternative.

D. finanzielle / personelle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen vorhanden:	X	Ja		Nein
Wenn ja:				
im Ergebnis-/Finanzhaushalt enthalten	X	Ja		Nein
überplanmäßige(r) Aufwand/Auszahlung		Ja	X	Nein
außerplanmäßige(r) Aufwand/Auszahlung		Ja	X	Nein
Personelle Auswirkungen vorhanden:		Ja	X	Nein

E. Anlagen

-

Erarbeitung

Verbandsdirektor Thorsten Müller

Datum: 06.04.2021

Abstimmungsergebnis

Beschlussvorschlag		Einstimmig		Abstimmungsergebnis		
Ja	Nein	Ja	Nein	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen	Enthaltungen

VORLAGE 04/65/2021
Serviceleistungen an Stationen

Beratungsfolge	TOP	Datum	Status	Art
Verbandsversammlung	8	29.04.2021	öffentlich	Entscheidung

Kurzbeschreibung:

Für die Attraktivität des Zugfahrens soll das Erscheinungsbild an Bahnhöfen und Haltepunkten im Verbandsgebiet gesteigert werden. Auch sollen im Gebiet des SPNV-Nord mehr Servicepersonale für Fahrgäste zur Verfügung stehen.

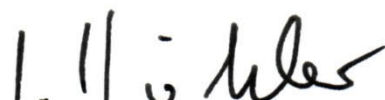
Für die Stationen sollen 3 zusätzliche Stationsinspektoren eingesetzt werden, welche ausschließlich Aufgaben zur Verbesserung des Erscheinungsbildes der Stationen durchführen.

Zur Verbesserung der Servicepräsenz sollen 4 neue Stellen geschaffen werden. Die zusätzlichen Servicepersonale sollen verstärkt auch im Bedarfsfall (z.B. bei Weinfesten o.ä.) eingesetzt werden.

Die entstehenden Gesamtkosten sollen in 2021 durch den SPNV-Nord getragen werden und ab dem Jahr 2022 in die Kalkulation des Stationspreises einfließen.

Beschlussvorschlag:

1. Die Verbandsversammlung sieht den Bedarf, dass Erscheinungsbild insbesondere an nicht sanierten Stationen zu verbessern und stimmt 3 zusätzlichen Stationsinspektoren wie beschrieben zu.
2. Die Verbandsversammlung möchte die Servicepräsenz an den Bahnsteigen verbessern und stimmt 4 zusätzlichen Servicepersonalen wie beschrieben zu.
3. Die Verbandsversammlung beauftragt den Verbandsvorsteher zur Zeichnung des Vertrags und die Geschäftsstelle, den Vertrag zu begleiten, die Qualität der Zusatzleistungen regelmäßig zu prüfen und über die Wirkung zu berichten.


Landrat Dr. Jürgen Pföhler
Verbandsvorsteher


Thorsten Müller
Verbandsdirektor

A. Sachverhalt/Vorhaben/Projekt

Über den Vareo-Vertrag ist eine Vereinbarung zur Verbesserung der Servicepräsenz in Remagen vorhanden. Im Gegensatz zu den Zeiten vor der Bahnreform 1994 hat die DB AG bei der Präsenz von Servicepersonalen an Bahnsteigen erheblich eingespart. In der Wirkung bedeutet dies, dass Fahrgäste außer an großen Bahnhöfen wie Koblenz, Trier, Limburg oder Mainz eigentlich keine Wahrnehmung von Servicepersonal mehr haben.

Ähnlich ist auch das Erscheinungsbild der zahlreichen noch nicht modernisierten Stationen oftmals sehr unattraktiv. Auch mit kleinen Maßnahmen könnte ohne große Investitionen der Eindruck erweckt werden, dass sich hier jemand um die Station kümmert. Auch hier wurde im Zusammenhang mit den Maßnahmen nach der Bahnreform derart gespart, dass verfügbare Instandhaltungsmittel der DB nicht mal mehr ausreichen um ein über die selbst gesetzte Norm hinausgehendes Kümmern der Station sicherzustellen. Beispiele hierfür sind sicher jedem bekannt.

Deswegen hat die Geschäftsstelle im letzten Jahr zusammen mit DB Station&Service nach Möglichkeiten gesucht, die Attraktivität der bestehenden Bahnhöfe und Haltepunkte im Verbandsgebiet des SPNV-Nord zu steigern. Nach Austausch mit den Partnern in Kaiserslautern, Saarbrücken und Unna, die Teile davon schon erfolgreich seit einigen Jahren umsetzen, wurden bestehende Vereinbarungen und Möglichkeiten ausgewertet und mit DB Station&Service eine neue Vereinbarung erarbeitet.

Analog der Vereinbarung zu Remagen soll die Servicepräsenz an den Stationen im Verbandsgebiet erhöht werden. Hierfür sollen im Bahnhofsmanagement Koblenz 2,5 neue Stellen und im Bahnhofsmanagement Saarbrücken für die Region Trier 1,5 neue Stellen im Service geschaffen werden. Die vier Servicemitarbeiter sollen die wahrgenommene Präsenz an den Stationen erhöhen und die Kundenbetreuung verbessern. Die zusätzlichen Servicepersonale sollen verstärkt auch im Bedarfsfall (z.B. bei Weinfesten o.ä.) eingesetzt werden.

Die DB Station&Service beschäftigt in der im Jahr 2017 neu aufgebauten Einheit „Stationsbetreuung“ in den jeweiligen Bahnhofsmanagements unter anderem Stationsinspektoren sowie Maler und Lackierer, die neben der Wahrnehmung von Aufgaben zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht auch Aufgaben in der Kleinstinstandsetzung und Verschönerung durchführen. Zur weiteren Intensivierung und Beschleunigung der Maßnahmen setzt die DB Station&Service, über die Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht und den bisherigen Aufgabenumfang hinaus, frühestens ab dem 01.07.2021 drei zusätzliche Stationsinspektoren ein, welche ausschließlich Aufgaben zur Verbesserung des Erscheinungsbildes der Stationen im Verbandsgebiet des SPNV-Nord durchführen. Die drei Stationsinspektoren verstärken jeweils die bestehenden Teams Stationsbetreuung in den Bahnhofsmanagements Koblenz bzw. Saarbrücken. Für das Bahnhofsmanagement Saarbrücken wird vereinbart, dass die erste Arbeitsstätte des zusätzlichen Mitarbeiters am Standort Trier sein soll.

Zur Erhöhung der Servicepräsenz an den Stationen im Verbandsgebiet sollen im Bahnhofsmanagement Koblenz 2,5 neue Stellen und im Bahnhofsmanagement Saarbrücken für die Region Trier 1,5 neue Stellen im Service geschaffen werden. Die vier Servicemitarbeiter sollen die wahrgenommene Präsenz an den Stationen erhöhen und die Kundenbetreuung verbessern. Die zusätzlichen Servicepersonale sollen verstärkt auch im Bedarfsfall (z.B. bei Weinfesten o.ä.) eingesetzt werden.

Folgende Maßnahmen zur Verbesserung des Erscheinungsbildes der Stationen können durch das zusätzliche Team an den Stationen des vereinbarten Programms ausgeführt werden:

- a) Kleinstinstandsetzung von Vandalismusschäden (z.B. Scheiben an Wetterschutz und Vitrinen, Sitzbänke, etc.)
- b) Graffiti-/Edding-Beseitigung u. ä.
- c) Entfernen von Vandalismusspuren

- d) Zeitnahe Dokumentation und Datenpflege für alle Arten von Vandalismus, Graffiti, Verunreinigung und Abfall in der bahneigenen Datenbank
- e) Austausch und Ergänzung von Ausstattungsgegenständen (z. B. Abfallbehälter, Elemente des WLS, Sitzbänke, Vitrinen)
- f) Austausch und Ergänzung von Beschilderungen und Wegweisungen, insbesondere zum übrigen ÖPNV an den Stationen
- g) Streichen von Unterführungen
- h) Beseitigung von groben Verunreinigungen (bei Bedarf)

Von den 4 zusätzlichen Servicemitarbeiter sollen in der Region Rhein-Mosel 2,5 VzP und 1,5 VzP in der Region Trier eingesetzt werden, welche ausschließlich für zusätzliche Serviceleistungen über das bisherige Niveau hinaus eingesetzt werden sollen. In der Region Rhein-Mosel ist für eine Servicekraft ein Schwerpunkt Remagen und benachbarte Strecken, die weiteren 1,5 VzP Servicepersonale verteilen sich vorwiegend auf die Rheinstrecken und die Mosel. Die Servicepersonale der Region Trier verteilen sich insbesondere auf die Moselstrecke sowie die Eifel- und die Saarstrecke. Für alle Servicepersonale wird ein jährlicher Arbeitsplan mit dem SPNV-Nord abgestimmt. Hierbei soll ein besonderes Augenmerk insbesondere auch auf Leistungen in der Fläche bei regionalen Veranstaltungen, wie Messen, Weinfesten, u. ä. gelegt werden.

Zur Dokumentation hat die DB Station&Service die von den drei zusätzlichen Stationsinspektoren durchgeführten Maßnahmen in einem monatlichen Bericht zu dokumentieren. Die Dokumentation besteht aus Fotografien und einem monatlichen stichpunktartigen Bericht mit Unterschrift/Datum des jeweiligen Leiters Bahnhofsmanagement.

Die Mehrkosten sind im Stationspreisniveau des Jahres 2021 nicht abgebildet und abgegolten. Der SPNV-Nord finanziert deswegen der DB Station&Service anteilig für den Zeitraum vom 01.07.2021 bis zum 31.12.2021 die Personalkosten sowie alle durch die Bereitstellung der erforderlichen Arbeitsmittel entstandenen Kosten für die drei zusätzlichen Stationsinspektoren sowie die vier zusätzlichen Servicekräfte mit einem pauschalen Zuschuss in Höhe von netto 210.000 EUR.

Ab dem Jahr 2022 soll die Einpreisung der Kosten im Rahmen einer Entgelterhöhung der Stationspreise entsprechend den Regelungen des nachfolgenden § 5 erfolgen.

Der Vertrag tritt am 01. Juli 2021 in Kraft und hat eine Laufzeit bis zum 31.12.2026. Auf Basis dieser Vereinbarung kann bei Bedarf auch zusätzliche Leistung eingekauft werden.

B. Regelung/Maßnahmen/Rechtsgrundlage

Landesgesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr vom 12. Februar 2021 (Nahverkehrsgesetz – NVG).

C. Alternativen

Eine Alternative wäre, diese Zusatzleistung nicht zu beauftragen und den damit verbundenen Zustand der Stationen weiter hinzunehmen. Eine andere Alternative wäre eine politische Arbeit beim Eigentümer der DB AG dahingehend, die Rationalisierungen der vergangenen 25 Jahre teilweise zurückzunehmen und eine entsprechende bundesweite Finanzierungslösung zu erarbeiten.

D. finanzielle / personelle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen vorhanden:	X	Ja		Nein
Wenn ja:				
im Ergebnis-/Finanzhaushalt enthalten	X	Ja		Nein
überplanmäßige(r) Aufwand/Auszahlung		Ja	X	Nein
außerplanmäßige(r) Aufwand/Auszahlung		Ja	X	Nein
Personelle Auswirkungen vorhanden:		Ja	X	Nein

E. Anlagen

-

Erarbeitung

Verbandsdirektor Thorsten Müller

Datum: 06.04.2021

Abstimmungsergebnis

Beschlussvorschlag angenommen		Einstimmig		Abstimmungsergebnis		
Ja	Nein	Ja	Nein	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen	Enthaltungen

VORLAGE 06/65/2021

Wahl des Vertreters des Verbandsvorstehers

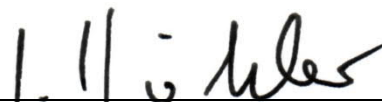
Beratungsfolge	TOP	Datum	Status	Art
Verbandsversammlung	10	29.04.2021	öffentlich	Entscheidung

Kurzbeschreibung:

Der Stellvertreter des Verbandsvorstehers scheidet in Folge der Wahl in den Landtag von Rheinland-Pfalz mit der konstituierenden Sitzung des Landtag am 18.05.21 aus seinem Amt als Landrat aus, damit endet auch seine Zeit als Stellvertreter des Verbandsvorstehers. Die neue Amtszeit erfolgt nach § 9 Landesgesetz über die kommunale Zusammenarbeit (KomZG) über die Dauer der Wahlzeit der kommunalen Vertretungen.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung wählt _____ zum Stellvertreter des Verbandsvorstehers.


Landrat Dr. Jürgen Pföhler
Verbandsvorsteher


Thorsten Müller
Verbandsdirektor

A. Sachverhalt/Vorhaben/Projekt

Nach § 9 Landesgesetz über die kommunale Zusammenarbeit (KomZG) werden der Verbandsvorsteher und die stellvertretenden Verbandsvorsteher von der Verbandsversammlung für die Dauer der Wahlzeit der kommunalen Vertretungen gewählt.

Der Verbandsvorsteher soll gesetzlicher Vertreter eines Verbandsmitglieds sein, das kommunale Gebietskörperschaft ist.

Landrat Dr. Joachim Streit beendet nach der Wahl in den Landtag von Rheinland-Pfalz seine Tätigkeit als Landrat des Landkreis Bitburg-Prüm mit der konstituierenden Sitzung des Landtags am 18.05.21 . In der Folge bedarf es der Wahl einer/eines neuen Stellvertreterin/Stellvertreters des Verbandsvorstehers.

B. Regelung/Maßnahmen/Rechtsgrundlage

§ 9 Landesgesetz über die kommunale Zusammenarbeit (KomZG)

C. Alternativen

Keine

D. finanzielle / personelle Auswirkungen

Keine

E. Anlagen

Keine

Erarbeitung

Verbandsdirektor Thorsten Müller

Datum: 06.04.2021

Abstimmungsergebnis

Beschlussvorschlag angenommen		Einstimmig		Abstimmungsergebnis		
Ja	Nein	Ja	Nein	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen	Enthaltungen