

70. **Verbandsversammlung** **SPNV-Nord** **Öffentlicher Teil**

30.11.2022

TOP 1

Begrüßung

Landrat Achim Hallerbach

Verbandsvorsteher

TOP 2

Ordnungsmäßigkeit der Einladung

Beschlussfähigkeit

Bestätigung der Tagesordnung

TOP 3

Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 69. Sitzung der Verbandsversammlung

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

In nichtöffentlicher Sitzung gefasster Beschluss – s. TOP 11 (Vorlage 04/69/2022):

1. Die Verbandsversammlung ermächtigt den Vorstandsvorsteher des SPNV-Nord bzw. die Geschäftsstelle zur Endverhandlung und Zeichnung einer Ergänzungsvereinbarung zum Verkehrsvertrag RRX Los 2 auf der Basis der im Sachverhalt dargestellten Rahmenbedingungen.
 2. Die Verbandsversammlung ermächtigt den Vorstandsvorsteher des SPNV-Nord bzw. die Geschäftsstelle zu Verhandlungen von Änderungen bzw. Ergänzungen der Verkehrsverträge RSX, RE8 und RB27 unter den im Sachverhalt dargestellten Eckpunkten.
- Aktuell finden die notwendigen Abstimmungen mit den Projektpartnern statt.

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

Eilbeschluss gem. § 48 GemO

Der Vorstandsvorsteher und der stellv. Vorstandsvorsteher des SPNV-Nord folgen der Vergabeempfehlung der Geschäftsstelle, den Zuschlag im Vergabeverfahren „Rheingau-Express, sog. Loreley-Express“ zu Gunsten zu Gunsten des Bieters VIAS Rail GmbH in Form eines Eilbeschlusses nach § 48 GemO zu erteilen.

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

- In dem Vergabeverfahren ist nur ein Angebot eingegangen. Die Zeitkette im Verfahren von Zuschlagserteilung bis zum letztmöglichen Bestellzeitpunkt beim Fahrzeughersteller ist äußerst kritisch. Um die Fahrzeugbestellung und damit verbunden die fristgerechte Betriebsaufnahme nicht zu gefährden, wurde seitens der Geschäftsstelle ein Eilbeschluss gem. § 48 GemO herbeigeführt.
- Die Beschlussfassung seitens des Vorstandsvorsteher und des stellv. Vorstandsvorstehers erfolgte zum 02. bzw. 04.11.2022.
- Der Zuschlag wurde mit Datum vom 10.11.2022 seitens des federführenden Aufgabenträgers, dem RMV, an die VIAS Rail GmbH erteilt.

// weitere Informationen siehe TOP 17 ‚Bericht Vergaben‘

TOP 5

Bericht Geschäftsstelle

TOP 5 Bericht Geschäftsstelle

Wann kommt das 49-Euro-Ticket? 1. März? 1. April? 1. Mai?

Weiterhin offen ist der Zeitpunkt der Einführung des 49-Euro-Tickets.

„Der Zeitpunkt des Beginns wird der 1. Mai sein“, erklärte der Hauptgeschäftsführer des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Oliver Wolff, gegenüber der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“.

Es gebe noch viel zu tun, bis alles administrativ geregelt sei, etwa die Umstellung der Tarifsysteme der Verkehrsverbände.

Niedersachsens Verkehrsminister Olaf Lies etwa geht davon aus, dass das Ticket sicher nicht vor dem 1. März und eher am 1. April starten wird.

Dagegen drängt Bundesverkehrsminister Volker Wissing auf eine schnelle Umsetzung. Wichtig sei, dass das Vorhaben zügig umgesetzt werde und nicht ständig neue Dinge diskutiert würden. (jb)

NaNaTicker 29.11.22

TOP 5 Bericht Geschäftsstelle

DB: Neue Gesellschaft InfraGo zum 1. Januar 2024

Die künftige gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte der Deutschen Bahn soll mit InfraGo abgekürzt werden.

Susanne Henckel, Staatssekretärin beim Bundesverkehrsministerium (BMDV), benannte laut BSN-Mitteilung die vier Schwerpunkte der neuen Gesellschaft:

1. Infrastruktur aus einer Hand durch die Zusammenführung der DB-Sparten Netz und Station&Service
2. Nachhaltig und einfacher finanzieren durch neue Finanzierungsarchitektur
3. Steuerung durch den Bund und höhere Transparenz durch Einführung und Fortschreibung eines Monitorings der Aktivitäten
4. Lösungsorientiertes Vorgehen, wofür zeitnah Gesetzesänderungen angestoßen werden sollen

Laut Jörg Sandvoß, dem Konzernbeauftragte **Gemeinwohlorientierte Infrastruktur** der DB AG, soll die neue Gesellschaft bereits zum 01.01.2024 umgesetzt sein.

TOP 5 Bericht Geschäftsstelle

- Einige Bahnhöfe an der Obermosel bekommen mit Unterstützung des SPNV-Nord zweisprachige Namen.
- Pressekonferenz für zusätzliche Bahnhofsinspektoren und Servicemitarbeiter in Boppard-Buchholz durchgeführt. Tolle Wirkung an alternden Stationen mit einfachen Mitteln der Instandhaltung.
- Abschluß Modernisierung Bf Sinzig verzögert sich, da wegen Unwirtschaftlichkeit Vergabe aufgehoben wurde.
- GVFG-Anmeldungen aus RLP für Elektrifizierung Eifelstrecke, Ahrtalbahn und Moselweinbahn erfolgt, Rückmeldung BMDV offen
- Ingenieurbüro für LNVP RLP nach Vergabe gefunden
- Ergebnisse der Bürgerbeteiligung zum LNVP RLP durch MKUEM unbekannt
- NKU für EQB in Arbeit, NKU Koblenz-Bassenheim durch Stadt, NKU für Kasbach anstehend
- 1. Sitzung des Rechnungsprüfungsausschuß durchgeführt (Stellvertreterregelung nachholen)
- Pressetermin zu IBN Hp Thür und Start Bf Bad Breisig Jan 23
- Pressetermin zu Fertigstellung Bf Remagen Fbr 23
- Nach Anfrage bei MKUEM und MWVLW keine Infos zu Alternativtrasse zum Mittelrheintal erhalten
- Holzbachtalbahn für Güterverkehr modernisiert

TOP 5 Bericht Geschäftsstelle

- **Beschleunigungskommission** Bundesregierung soll Bericht bis Mitte Dezember vorlegen, viele gute Maßnahmen
- **Kommunale Spitzenverbände** beklagen gegenüber Bundesregierung massiv dass die Kosten durch das **49-Euro-Ticket** nicht vollständig kompensiert werden. Die Deckelung des Ausgleichsbetrags wälze ein untragbares wirtschaftliches Risiko auf die Verkehrsunternehmen und die kommunalen Aufgabenträger ab. Die gestiegenen Kosten im ÖPNV durch Energie, Personal und Corona-Folgen würden die Defizite in die Höhe treiben. „Die zugesagten Bundesmittel sind ein Trostpflaster. Das reicht nicht, um alle aktuellen ÖPNV Angebote zu retten, geschweige denn auszubauen“, betont der Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetags, Helmut Dedy.
- Unsere Ausweitungen im ÖPNV-Konzept Nord seit 2015 kommen bei Bürgern noch nicht richtig an: 70 Prozent der Einwohner in Deutschland finden die Anbindung ihres Wohnorts an den ÖPNV gut, rund ein Drittel ist unzufrieden. Das ist das Ergebnis einer repräsentativen Befragung des Forschungsinstituts Kantar im Auftrag von Allianz pro Schiene, BUND und Deutschem Verkehrssicherheitsrat. Besonders zufrieden sind die Einwohner der Stadtstaaten (93 bis 98 %), Thüringen (84 %) und Nordrhein-Westfalen (76 %). **Die geringste Zufriedenheit herrscht in Bayern (58 %), Rheinland-Pfalz (51 %) und Mecklenburg-Vorpommern (44 %).** Die Befragten gaben an, dass die Taktung wichtiger ist als die Entfernung zur Haltestelle. 78 % sagen, dass sich die die Zahl der Abfahrten innerhalb der vergangenen fünf Jahre nicht verbessert oder sogar verschlechtert habe.

TOP 5 Bericht Geschäftsstelle

- Hohe Entlastung für Schienenbahnen bei Strompreisbremse geplant
 - Die Strompreisbremse soll nach Wunsch der Bundesregierung den Schienenbahnen in erheblichen Maße zugutekommen.
 - Das geht aus dem Entwurf für die am 23. November 2022 vom Bundeskabinett gebilligte Formulierungshilfe für die Strompreisbremse hervor.
 - Das Papier sieht vor, den Netto-Strompreis **für 90 Prozent des Fahrstromverbrauchs** von Eisenbahnen, U- und Straßenbahnen **auf 13 Cent** pro Kilowattstunde zu deckeln.
 - Maximal darf die finanzielle Entlastung bei 80 % der krisenbedingten Energiemehrkosten liegen.
- Elektrische Fahrzeuge für VAREO-Netz nach IBN Elektrifizierung noch nicht gelöst

**Hochwasseraufbau:
Eifelstrecke
Ahrtalbahn**

Eifelstrecke – Schäden im Überblick



Verkehrsstationen

- **6 Verkehrsstationen** mit stark beschädigten Bahnsteigen, über- und unterspülte inaktive Bereiche. Technikraum und Personenunterführung wurden überflutet



Brücken

- **EÜ Kyllburg Herzwäldchen km 123,348** der Mittelpfeiler ist weggespült worden, bei über 20 weiteren Brücken wurden Schäden festgestellt.



Stützbauwerke

- **Stützbauwerke und Flussböschungen** wurden entlang der Strecke von Nettersheim bis Ehrang erheblich beschädigt oder zerstört



Ausrüstung

- **14** Bahnübergänge beschädigt
- **15** Bahnübergänge zerstört
- Zwischen **Gerolstein und Ehrang** ist die alte Stellwerkstechnik (L20, L30 und L60) zum größten Teil zerstört worden



Fahrbahn

- ca. **50 km Gleis** (verteilt auf der Strecke) sind beschädigt und nicht befahrbar.
- **Bahndämme:** Prüfung der Tragfähigkeit erforderlich
- Auf ca. **10 km** muss der **Bahndamm** wieder neu hergestellt werden.

Eifelstrecke – Wesentliche Wiederaufbau-Elemente



Hochwasser-Resilienz

Die DB strebt an, zerstörte Infrastruktur wo möglich hochwasserresilient neu aufzubauen.

Dafür müssen planrechtliche Maßgaben in Abstimmung mit den Behörden größtmöglich ausgenutzt werden.



Neueste Technik

Aufgebaut wird 1:1, aber mit modernster Leit- und Sicherungstechnik an Ort und Stelle.



Elektrifizierung

An zerstörten und bislang noch nicht elektrifizierten Strecken(-Abschnitten) wird eine mögliche Elektrifizierung im Zuge des Wiederaufbaus geprüft.



Zusammenarbeit

Der Wiederaufbau erfolgt in enger Abstimmung mit den öffentlichen Institutionen (Land, Kreis, VG, Kommune), privaten Anliegern sowie den anderen Infrastrukturbereichen (Straße, Telekommunikation, Strom- und Gasversorgung).



Vergabe

Im Rahmen des Wiederaufbaus der Hochwasser betroffenen Strecken wurden die Vergabeverfahren modifiziert.



Planrecht

Aufbauhilfegesetz (AufbhG) 2021, sieht im Allgemeinen Eisenbahngesetz und Gesetz über Umweltverträglichkeitsprüfung Änderungen vor.

Zweigleisigkeiten für ITF-Knoten Trier erforderlich

Eifelstrecke 2631– Kapazitätserweiterung Ehrang km 163,4 bis Nettersheim km 62,8 (100,6 km)

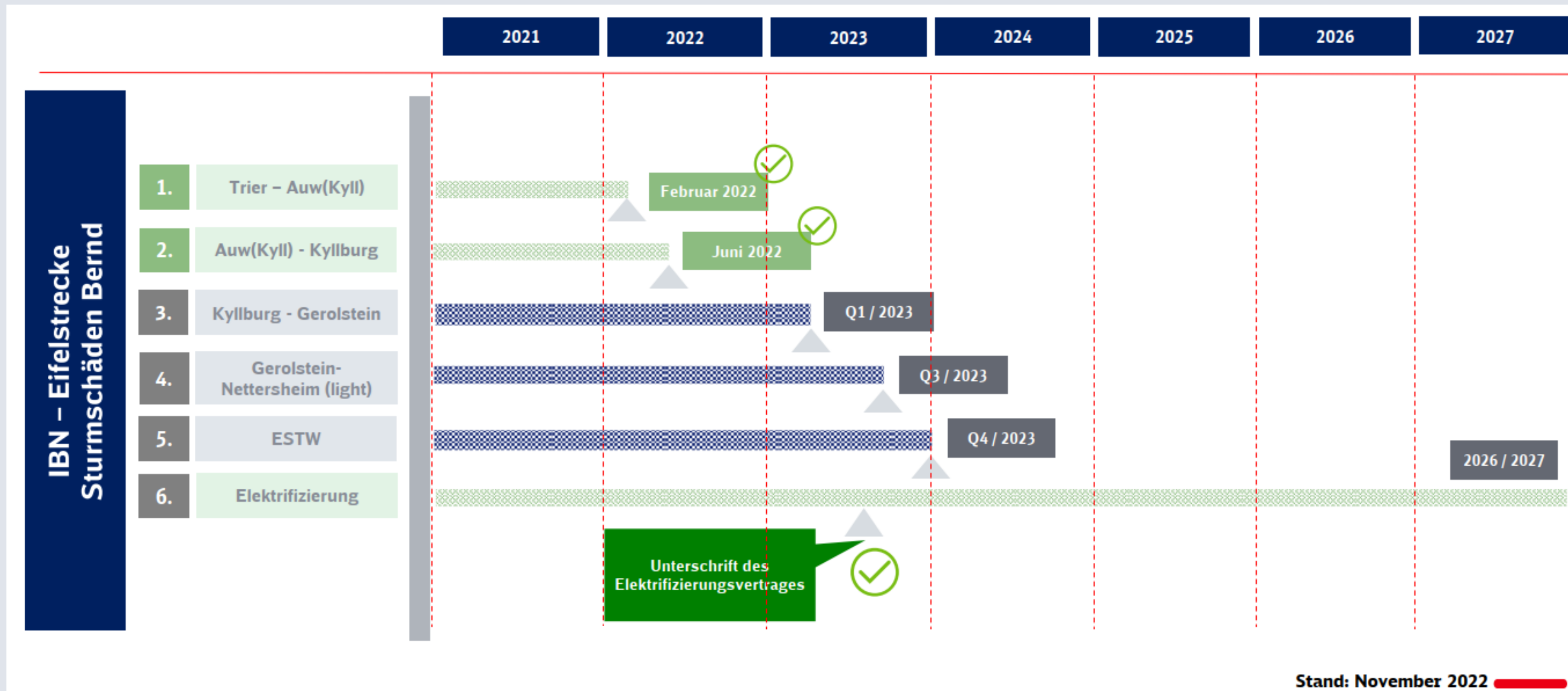


Geplante/Mögliche Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung

- 1 **Inbetriebnahme** des zweiten Streckengleises von **Oberbettingen-Hillesheim** km 90,2 bis inkl. Brücke Oberbettingen
- 2 **Wiederinbetriebnahme des zweiten Gleises** Usch-Zendscheid km 118,0 (3,8 km) bis Densborn km 115,4
- 3 **Wiederinbetriebnahme des zweiten Streckengleises** zwischen St. Thomas km 121,8 bis Usch-Zendscheid km 118,0 (3,8 km)
- 4 **Wiederinbetriebnahme des zweiten Streckengleises** zwischen Bitburg-Erdorf km 131,3 bis Wilsecker Tunnel Südportal km 128,2 (3,1 km)
- 5 **Wiederinbetriebnahme des zweiten Streckengleises** zwischen Daufenbach km 152,0 bis Kyller-Tunnel km 149,2 (2,8 km)

- Untersuchungen laufen
- 2-3 Jahre nach IBN Elektrifizierung denkbar
- MKUEM, DB und SPNV-Nord im Gespräch
- GVFG wohl die richtige Geldquelle
- Gesamtfinanzierung Kapazitätserweiterung in Diskussion

Aktueller Meilensteinplan: 4 Inbetriebnahme-Stufen bis zur Vollständigen Wiederherstellung in 2023 inkl. neuem ESTW



Ahrtalbahn – Schäden im Überblick

Ahrtalbahn – Schäden im Überblick Remagen km 1,1 bis Ahrbrück km 29,0 (28 km)



Auswahl **angestrebter Meilensteine** der Instandsetzung

- **Remagen – Walporzheim**
 - 2023: Neuerrichtung ESTW
- **Walporzheim – Ahrbrück**
 - Q3/2023: Baubeginn
 - Ende 2025: Wiederinbetriebnahme inkl. Elektrifizierung

Ahrtalbahn

Walporzheim – Ahrbrück

Prognose für die Wiederinbetriebnahme **Ende 2025**

Wiederherstellung der kompletten Strecke erforderlich u. a. Neubau von Brücken, Gleisen, Stützbauwerken, Bahnübergängen und Neukonzeption eines Elektronischen Stellwerks (ESTW) und den **Verkehrsstationen inkl. der Elektrifizierung**

RHEINLAND-PFALZ



Wiederinbetriebnahme:

- In Betrieb
- Nach 2022
- △ Stark betroffene Bahnhöfe (Neubau teilweise erforderlich)

Verkehrsstationen

- **5 Verkehrsstationen** zerstört, eine durch Aufräumarbeiten schwer beschädigt, weitere überflutet bzw Instandhaltung notwendig

Brücken

- **8 Brücken** sind auf der Strecke zerstört im Abschnitt Walporzheim bis Ahrbrück

Stützbauwerke

- Im Abschnitt Walporzheim bis Ahrbrück sind weitestgehend **alle** Stützbauwerke zerstört worden

Ausrüstung

- **4** Bahnübergänge beschädigt
- **3** Bahnübergänge zerstört
- Das bereits in Bau befindliche **ESTW Ahrtalbahn** (Walporzheim bis Ahrbrück) ist komplett zerstört worden.

Fahrbahn

- Ab Walporzheim km 15,630 ist die Strecke nicht mehr befahrbar und weitestgehend zerstört (**14 km**)
- Auf min. **5 km** muss dort zusätzlich der **Bahnkörper komplett** neu wieder hergestellt werden.

Ahrtalbahn – Wesentliche Beschleunigungselemente

Wesentliche Beschleunigungselemente



Standardisierte Planungen

Standardbrücken für den Wiederaufbau mit Spannweiten von 60 – 80 Metern.

Standardisierte Modulgebäude beim Stellwerksbau.



Finanzierung

Zügiger Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund.

Finanzierung von Provisorien und Planungsänderungen im Rahmen des Wiederaufbaus.

Die Finanzierung deckte auch IH-Sachverhalte (Instandhaltung) ab.



Zusammenarbeit

Der Wiederaufbau erfolgt in enger Abstimmung mit den öffentlichen Institutionen (Land, Kreis, VG, Kommune), privaten Anliegern sowie den anderen Infrastrukturbereichen (Straße, Telekommunikation, Strom- und Gasversorgung).



Vergabe

Im Rahmen des Wiederaufbaus der vom Hochwasser betroffenen Strecken wurden die Vergabeverfahren modifiziert.

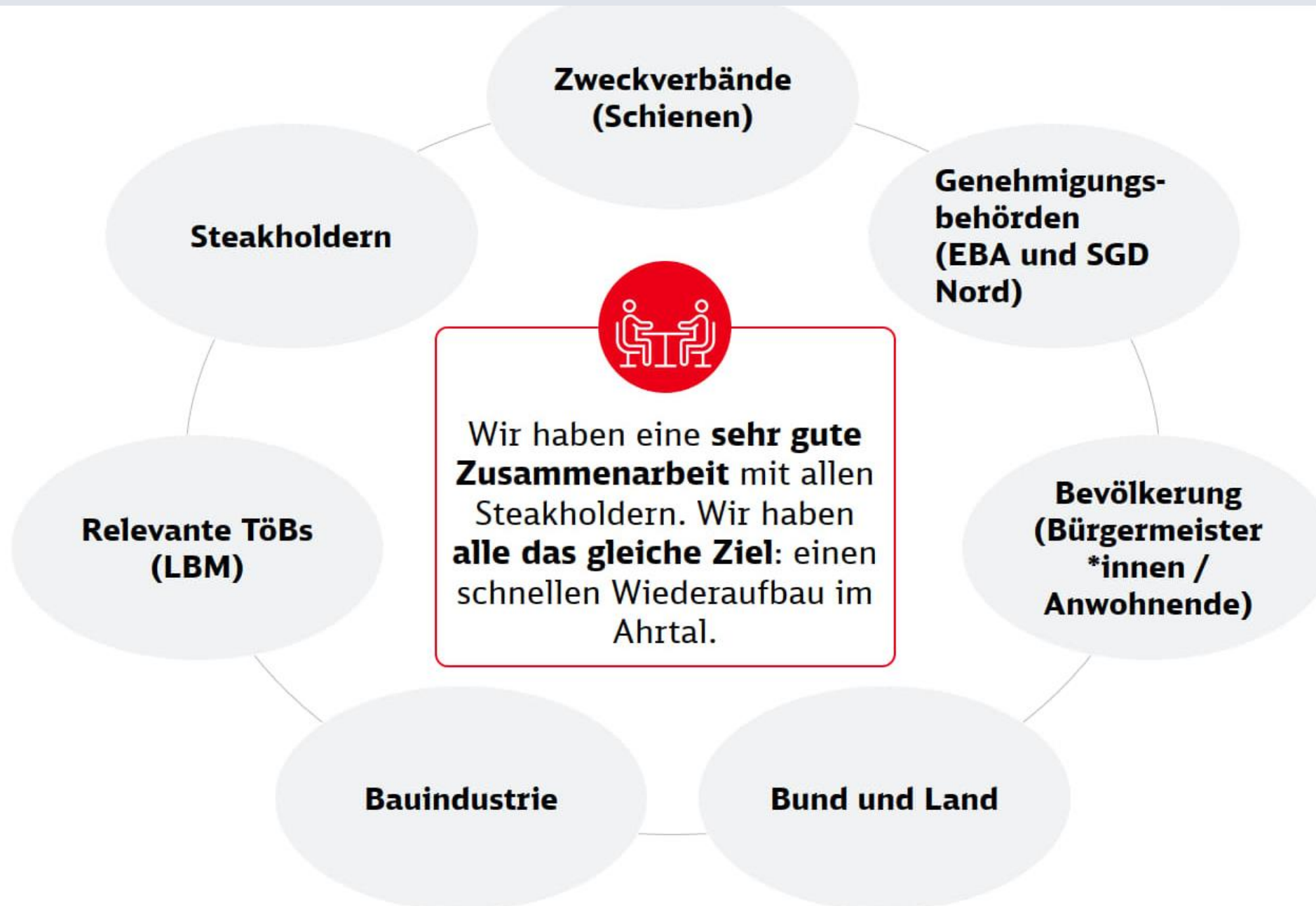


Planrecht

Aufbauhilfegesetz (AufbhG) 2021, sieht im Allgemeinen Eisenbahngesetz und Gesetz über Umweltverträglichkeitsprüfung Änderungen vor.

Ahrtalbahn – Zusammenarbeit

Bei Ausschreibung auf Projektengineersstellen gibt es normalerweise 3 Bewerbungen. Im Bereich des Hochwassers gab es 160 Bewerbungen.



Ahrtalbahn – Kapazitätserweiterung



Ahrtalbahn

Walporzheim – Ahrbrück

Prognose für die Wiederinbetriebnahme Ende 2025

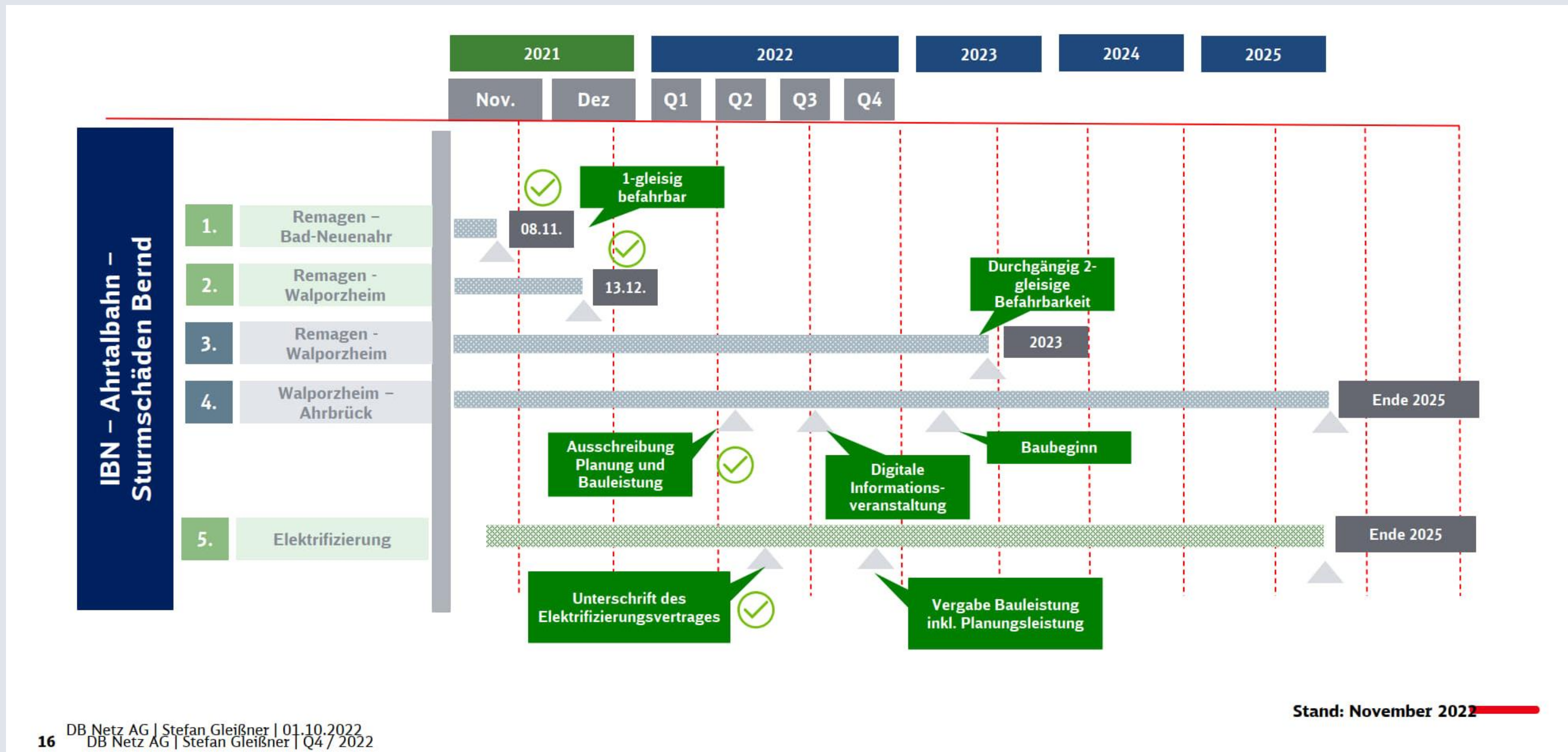
Wiederherstellung der kompletten Strecke erforderlich u.a. Neubau von Brücken, Gleisen, Stützbauwerken, Bahnübergängen und Neukonzeption eines Elektronischen Stellwerks (ESTW)

Geplante/Mögliche Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung

- > Geschwindigkeitsanhebung zwischen Remagen km 1,1 bis Bad-Neuenahr km 10,2
- > Zweigleisigkeit ab Remagen km 1,1 inkl. Haltepunkt Walporzheim km 15,6
- > **Bahnhof** bzw. Haltepunkt Altenahr km 25,2
- > Bahnhof bzw. **Haltepunkt** Kreuzberg km 26,6 nur noch Bahnsteigkante notwendig; Abstellgleis weiterhin nötig
- > **Mittelbahnsteig** Bad Bodendorf

- MKUEM, DB und SPNV-Nord im guten Gespräch
- „Hochwassertopf“ die richtige Geldquelle

Ahrtalbahn – Aktueller Meilensteinplan: 3 Inbetriebnahme-Stufen bis zur Vollständigen Wiederherstellung in 2025 inkl. neuem ESTW



Ergebnisdarstellung Beschluss „8. Änderung RegG“

Verteilung der +1 Mrd € aus 8. Änderung RegG auf die 16 Länder

Zeilenbeschriftungen	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Gesamtergebnis
NW	174.239.024	181.089.073	188.193.310	195.560.820	202.846.335	210.392.976	218.209.854	226.306.390	234.692.330	241.733.100	2.073.263.213
BY	154.323.902	159.601.766	165.057.410	170.696.750	176.384.250	182.258.242	188.327.093	194.596.042	201.071.634	207.103.783	1.799.420.874
BW	114.135.610	118.532.400	123.090.276	127.816.011	132.500.387	137.351.923	142.375.301	147.575.265	152.960.325	157.549.134	1.353.886.631
NI	85.300.488	87.978.078	90.739.553	93.586.471	96.498.380	99.499.646	102.594.138	105.785.951	109.075.701	112.347.972	983.406.378
HE	72.479.024	74.668.468	76.924.048	79.246.694	81.637.272	84.099.962	86.635.775	89.249.247	91.941.555	94.699.801	831.581.846
SN	64.076.341	65.064.095	66.053.445	67.043.599	68.237.952	69.443.627	70.660.229	71.887.327	73.124.457	75.318.191	690.909.265
RP	51.053.659	52.579.239	54.151.441	55.770.654	57.438.283	59.156.908	60.926.955	62.748.765	64.626.284	66.565.073	585.017.260
BE	50.464.024	51.716.677	52.999.071	54.310.797	55.711.725	57.147.829	58.618.794	60.127.783	61.674.555	63.524.792	566.296.048
BB	51.081.878	51.903.886	52.730.275	53.558.468	54.544.820	55.542.150	56.549.064	57.567.606	58.596.366	60.354.257	552.428.769
ST	45.084.073	45.647.766	46.204.705	46.752.911	47.465.918	48.179.628	48.892.277	49.605.523	50.317.560	51.827.087	479.977.448
TH	35.707.805	36.257.507	36.807.020	37.357.937	38.021.884	38.693.176	39.369.360	40.052.492	40.739.944	41.962.142	384.969.267
SH	32.750.244	33.922.673	35.135.973	36.394.739	37.653.485	38.953.871	40.303.051	41.693.324	43.130.741	44.424.663	384.362.763
MV	29.762.463	30.124.762	30.480.977	30.831.452	31.291.918	31.752.262	32.212.065	32.670.879	33.128.231	34.122.078	316.377.088
HH	21.175.610	21.996.780	22.848.163	23.730.832	24.605.270	25.510.816	26.448.550	27.419.588	28.425.085	29.277.837	251.438.531
SL	12.239.024	12.545.902	12.860.178	13.182.019	13.524.773	13.876.228	14.236.598	14.606.102	14.984.963	15.434.512	137.490.300
HB	6.126.829	6.370.927	6.624.156	6.886.845	7.146.157	7.414.830	7.693.192	7.981.581	8.280.351	8.528.761	73.053.630
Gesamtergebnis	1.000.000.000	1.030.000.000	1.060.900.000	1.092.727.000	1.125.508.810	1.159.274.074	1.194.052.297	1.229.873.865	1.266.770.081	1.304.773.184	11.463.879.311

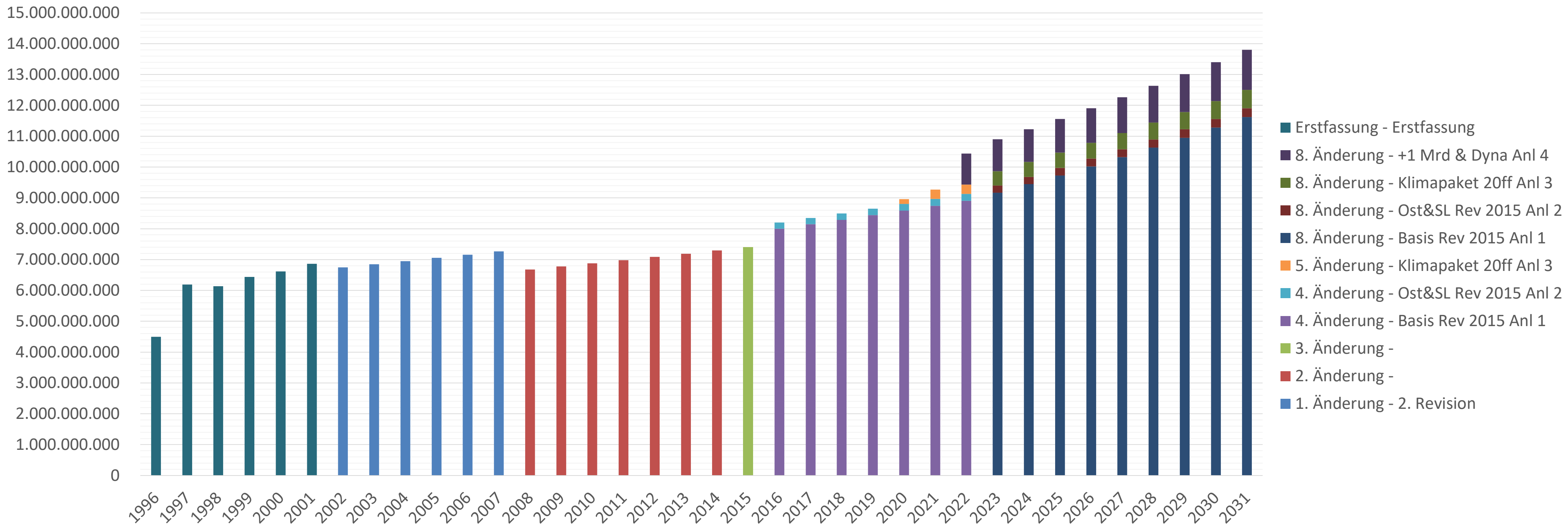
Ergebnis Entwicklung RegG für die Jahre 2022-2031

Zeilenbeschriftungen	4. Änderung			5. Änderung			8. Änderung			Gesamtergebnis
	Basis Rev 2015 Anl 1	Ost&SL Rev 2015 Anl 2	Klimapaket 20ff Anl 3	Basis Rev 2015 Anl 1	Ost&SL Rev 2015 Anl 2	Klimapaket 20ff Anl 3	+1 Mrd & Dyna Anl 4			
2022	8.903.825.808	222.595.645	308.148.600				1.000.000.000	10.434.570.053		
2023				9.170.940.582	229.273.515	467.393.058	1.030.000.000	10.897.607.155		
2024				9.446.068.800	236.151.720	481.414.850	1.060.900.000	11.224.535.370		
2025				9.729.450.864	243.236.272	495.857.295	1.092.727.000	11.561.271.431		
2026	neu			10.021.334.390	250.533.360	510.733.014	1.125.508.810	11.908.109.574		
2027				10.321.974.421	258.049.361	526.055.005	1.159.274.074	12.265.352.861		
2028				10.631.633.654	265.790.841	541.836.655	1.194.052.297	12.633.313.447		
2029				10.950.582.664	273.764.567	558.091.754	1.229.873.865	13.012.312.850		
2030				11.279.100.144	281.977.504	574.834.507	1.266.770.081	13.402.682.235		
2031				11.617.473.148	290.436.829	592.079.542	1.304.773.184	13.804.762.703		
Gesamtergebnis	8.903.825.808	222.595.645	308.148.600	93.168.558.666	2.329.213.967	4.748.295.680	11.463.879.311	121.144.517.677		

Zeilenbeschriftungen	4. Änderung			5. Änderung	Gesamtergebnis
	Basis Rev 2015 Anl 1	Ost&SL Rev 2015 Anl 2	Klimapaket 20ff Anl 3		
2022	8.903.825.808	222.595.645	308.148.600		9.434.570.053
2023	9.064.094.673	226.602.367	463.695.275		9.754.392.314
2024	9.227.248.377	230.681.209	472.041.790		9.929.971.376
2025	9.393.338.848	234.833.471	480.538.542		10.108.710.861
2026	alt	9.562.418.947	239.060.474	489.188.236	10.290.667.656
2027		9.734.542.488	243.363.562	497.993.624	10.475.899.674
2028		9.909.764.253	247.744.106	506.957.509	10.664.465.868
2029		10.088.140.009	252.203.500	516.082.744	10.856.426.254
2030		10.269.726.529	256.743.163	525.372.234	11.051.841.926
2031		10.454.581.607	261.364.540	534.828.934	11.250.775.081
Gesamtergebnis	96.607.681.538	2.415.192.038	4.794.847.487		103.817.721.063

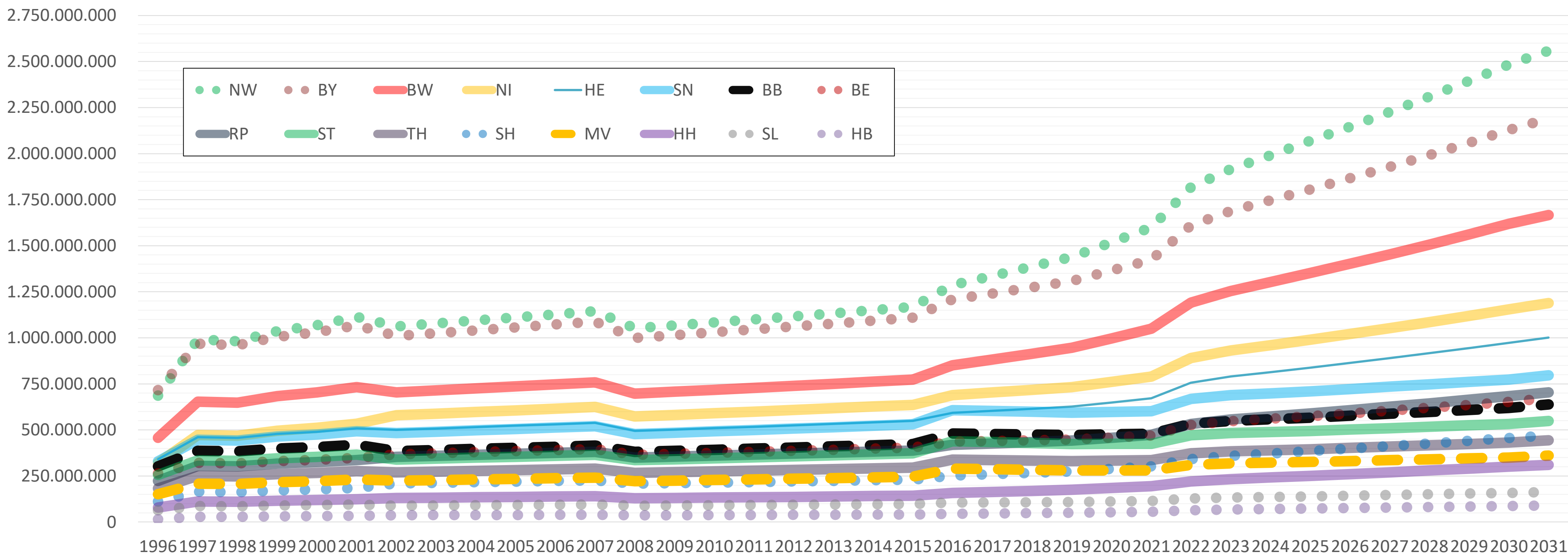
Ergebnis Darstellung Entwicklung RegG im Bund

Bundesmittel je Jahr in EUR je Gesetzesphase und Baustein

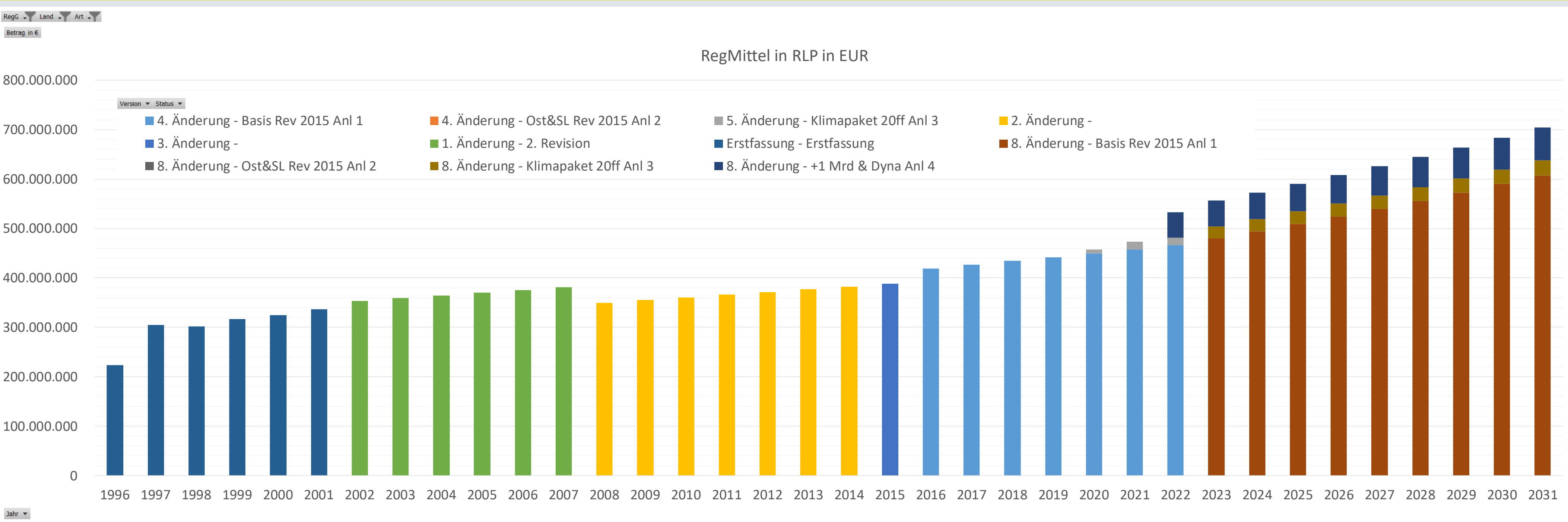


Ergebnis Darstellung Entwicklung RegG je Land

Entwicklung RegMittel je Bundesland



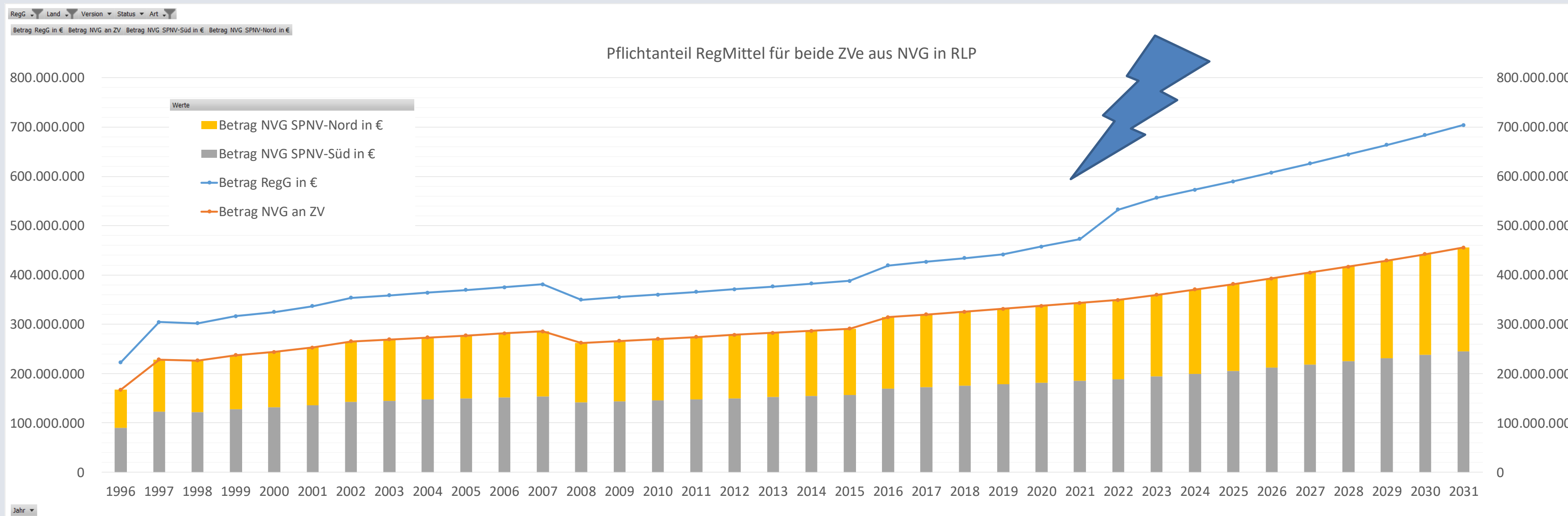
Entwicklung RegG in Rheinland-Pfalz



RegG alle Gesetzesversionen Rheinland-Pfalz

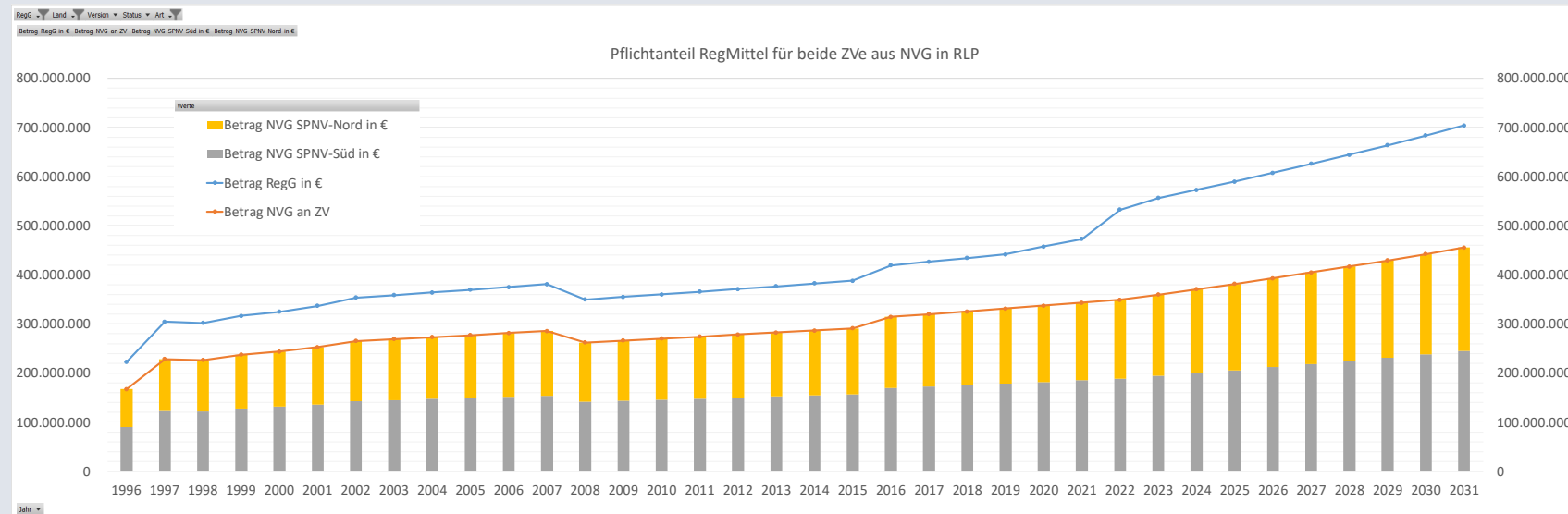
Zeilenbeschriftungen	4. Änderung		5. Änderung		2. Änderung		3. Änderung		1. Änderung		Erstfassung		8. Änderung				Gesamtergebnis
	Basis Rev 2015 Anl 1	Ost&SL Rev 2015 Anl 2	Klimapaket 20ff Anl 3						2. Revision		Erstfassung	Basis Rev 2015 Anl 1	Ost&SL Rev 2015 Anl 2	Klimapaket 20ff Anl 3	+1 Mrd & Dyna Anl 4		
1996											223.145.471					223.145.471	
1997											304.660.054					304.660.054	
1998											302.236.529					302.236.529	
1999											316.616.781					316.616.781	
2000											324.885.119					324.885.119	
2001											336.868.689					336.868.689	
2002									353.604.720							353.604.720	
2003									358.908.791							358.908.791	
2004									364.292.423							364.292.423	
2005									369.756.809							369.756.809	
2006									375.303.161							375.303.161	
2007									380.932.709							380.932.709	
2008						349.770.000										349.770.000	
2009						355.016.550										355.016.550	
2010						360.341.798										360.341.798	
2011						365.746.925										365.746.925	
2012						371.233.129										371.233.129	
2013						376.801.626										376.801.626	
2014						382.453.650										382.453.650	
2015								388.190.455								388.190.455	
2016	419.112.000															419.112.000	
2017	426.566.432															426.566.432	
2018	434.161.722															434.161.722	
2019	441.883.795															441.883.795	
2020	449.743.194				7.660.390											457.403.584	
2021	457.742.361				15.455.419											473.197.780	
2022	465.937.205				15.732.113										51.053.659	532.722.976	
2023											479.860.295	0	23.859.390	52.579.239		556.298.924	
2024											494.208.874	0	24.572.823	54.151.441		572.933.138	
2025											508.986.492	0	25.307.589	55.770.654		590.064.735	
2026											524.205.981	0	26.064.325	57.438.283		607.708.589	
2027											539.890.872	0	26.844.202	59.156.908		625.891.982	
2028											556.045.072	0	27.647.414	60.926.955		644.619.441	
2029											572.671.671	0	28.474.114	62.748.765		663.894.549	
2030											589.806.705	0	29.326.094	64.626.284		683.759.082	
2031											607.500.906	0	30.205.877	66.565.073		704.271.855	
Gesamtergebnis	3.095.146.708				38.847.923	2.561.363.679	388.190.455	2.202.798.613	1.808.412.643	4.873.176.867	0	0	242.301.826	585.017.260	15.795.255.973		

Entwicklung RegG in Rheinland-Pfalz



Altes NVG §10 (2): 75 % der RegM Anlage 1 und 2 für beide SPNV-Zweckverbände (pflichtige Mittel)
Neues NVG §16 (2): mindestens 75 % der RegM aus Anlage 1 für SPNV
Für SPNV Anpassung an 8. Änderung RegG sinnvoll: Alle Anlagen Grundlage für SPNV

Entwicklung RegG in Rheinland-Pfalz



Altes NVG §10 (2):

75 % der RegM Anlage 1 und 2 für beide SPNV-Zweckverbände (pflichtige Mittel)

Neues NVG §16 (2):

mindestens 75 % der RegM aus Anlage 1 für SPNV

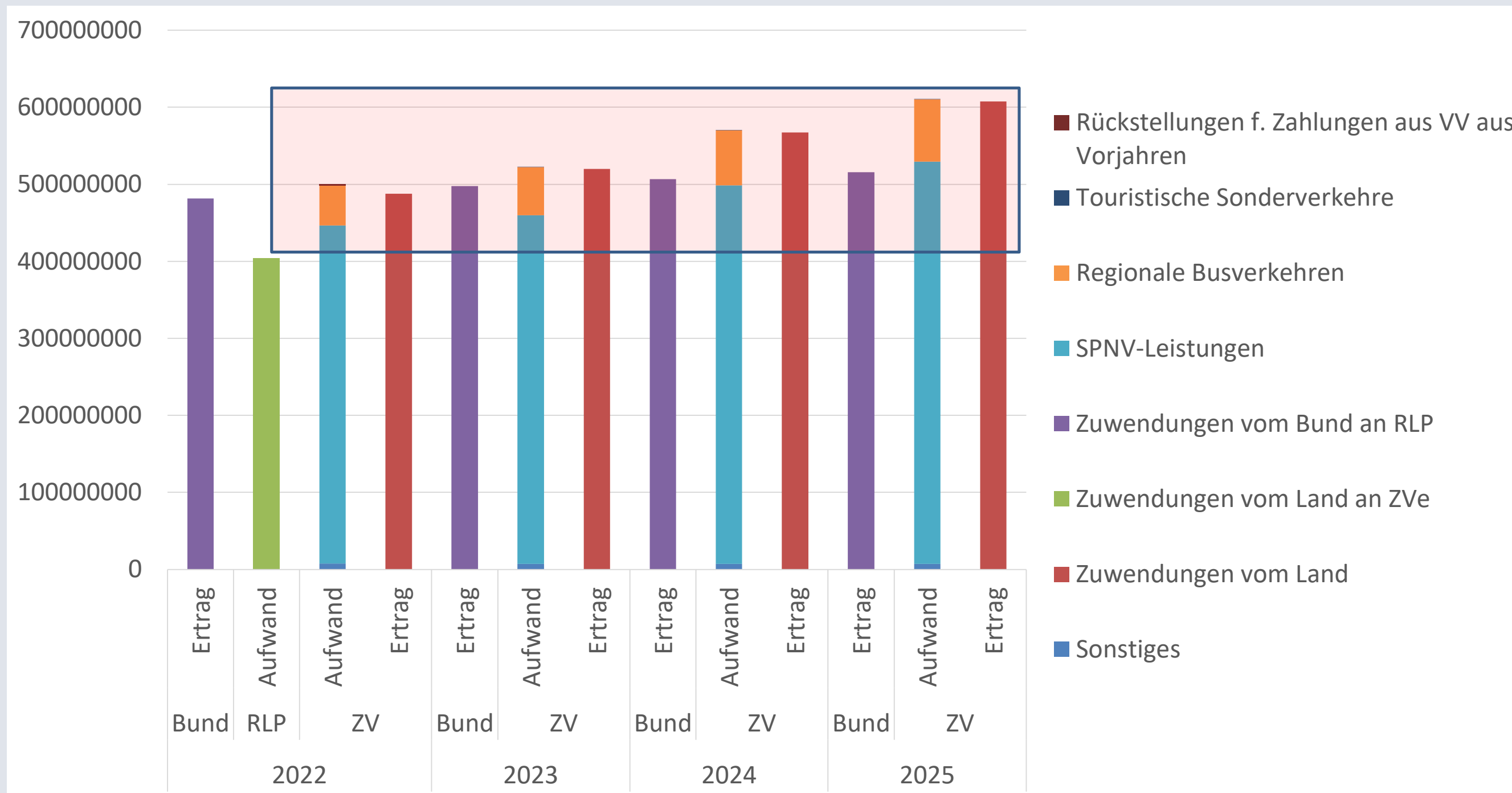
**Für SPNV Anpassung an 8. Änderung RegG sinnvoll:
Alle Anlagen Grundlage für SPNV**

Zeilenbeschriftungen	Betrag RegG in €	Betrag NVG an ZV	Betrag NVG SPNV-Süd in €	Betrag NVG SPNV-N
1996	223.145.471	167.359.104	90.206.557	77.152.547
1997	304.660.054	228.495.040	123.158.827	105.336.214
1998	302.236.529	226.677.397	122.179.117	104.498.280
1999	316.616.781	237.462.585	127.992.334	109.470.252
2000	324.885.119	243.663.839	131.334.809	112.329.030
2001	336.868.689	252.651.516	136.179.167	116.472.349
2002	353.604.720	265.203.540	142.944.708	122.258.832
2003	358.908.791	269.181.593	145.088.879	124.092.714
2004	364.292.423	273.219.317	147.265.212	125.954.105
2005	369.756.809	277.317.607	149.474.190	127.843.417
2006	375.303.161	281.477.371	151.716.303	129.761.068
2007	380.932.709	285.699.532	153.992.048	131.707.484
2008	349.770.000	262.327.500	141.394.523	120.932.978
2009	355.016.550	266.262.413	143.515.440	122.746.972
2010	360.341.798	270.256.349	145.668.172	124.588.177
2011	365.746.925	274.310.194	147.853.195	126.456.999
2012	371.233.129	278.424.847	150.070.992	128.353.854
2013	376.801.626	282.601.220	152.322.057	130.279.162
2014	382.453.650	286.840.238	154.606.888	132.233.350
2015	388.190.455	291.142.841	156.925.991	134.216.850
2016	419.112.000	314.334.000	169.426.026	144.907.974
2017	426.566.432	319.924.824	172.439.480	147.485.344
2018	434.161.722	325.621.291	175.509.876	150.111.415
2019	441.883.795	331.412.846	178.631.524	152.781.322
2020	457.403.584	337.307.395	181.808.686	155.498.709
2021	473.197.780	343.306.771	185.042.350	158.264.421
2022	532.722.976	349.452.903	188.355.115	161.097.788
2023	556.298.924	359.895.221	193.983.524	165.911.697
2024	572.933.138	370.656.655	199.783.937	170.872.718
2025	590.064.735	381.739.869	205.757.790	175.982.080
2026	607.708.589	393.154.485	211.910.268	181.244.218
2027	625.891.982	404.918.154	218.250.885	186.667.269
2028	644.619.441	417.033.804	224.781.220	192.252.584
2029	663.894.549	429.503.753	231.502.523	198.001.230
2030	683.759.082	442.355.029	238.429.360	203.925.668
2031	704.271.855	455.625.679	245.582.241	210.043.438
Gesamtergebnis	15.795.255.973	11.196.816.724	6.035.084.214	5.161.732.510

**Gespräch Haushaltsplanung beider SPNV-
Zweckverbände und finanzielle Ausstattung des
Landes am 27.09.22**

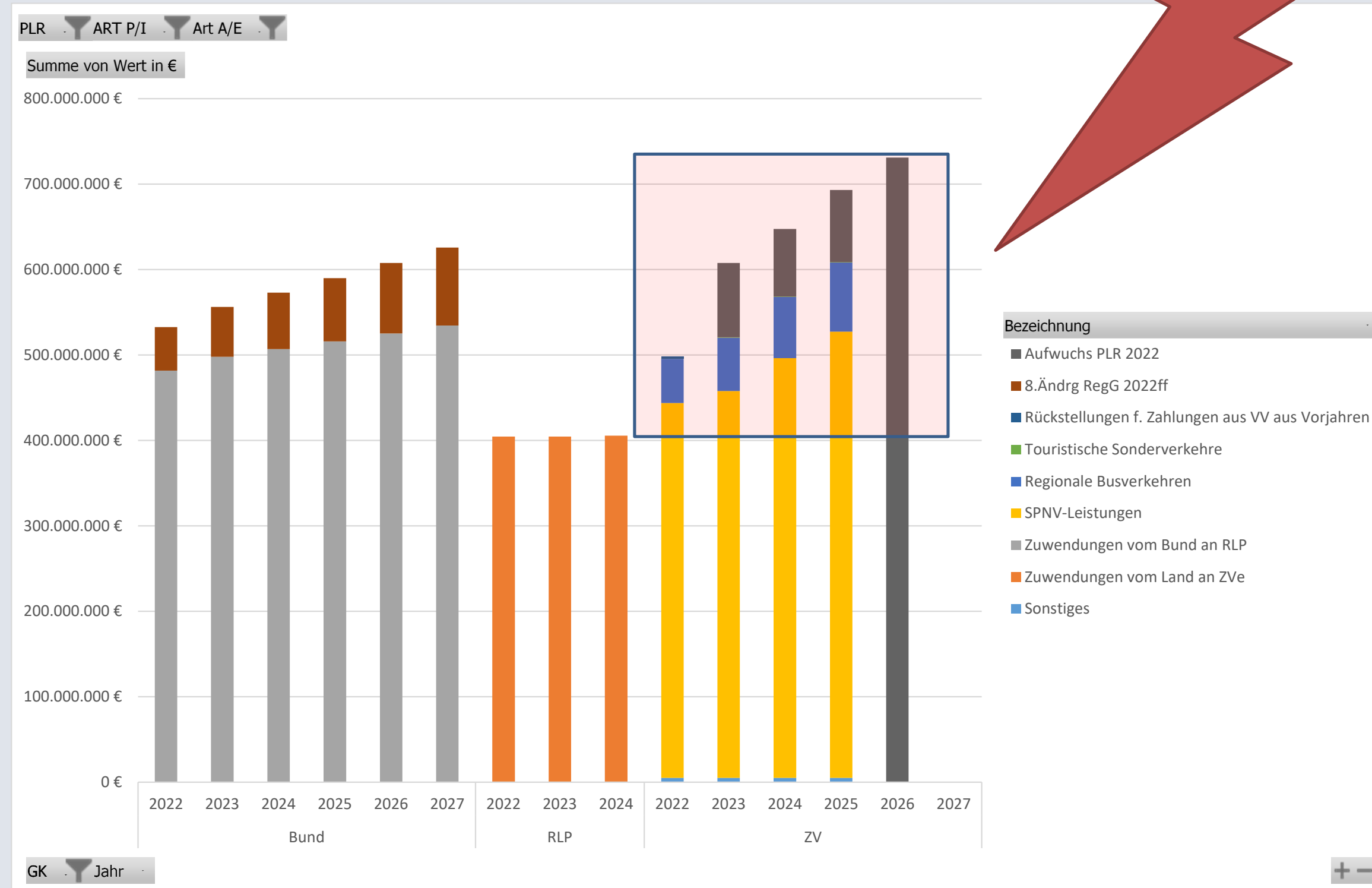
PLUS Update

HH-Mittel von 404 Mio. € reichen in 2022 schon nicht aus In den Folgejahren geht der Bedarf auch oberhalb des RegG



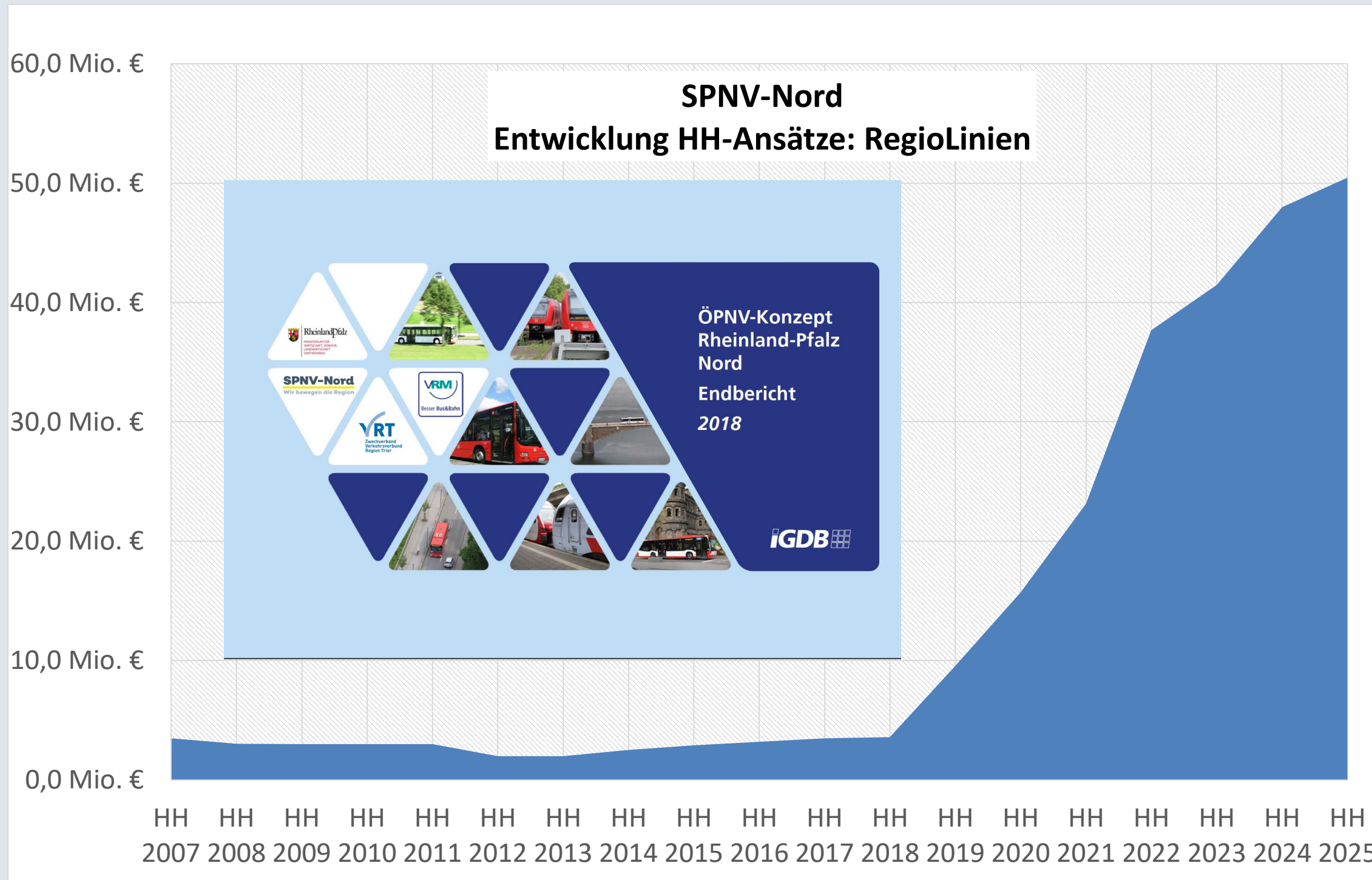
- Kritischer Pfad schon in Planungsrunde 2022 vorhanden
- 2022 HH-Bedarf beider ZV bei 480 Mio. €, HH Land nur bei 404 Mio. €
- Preissteigerungen aus 2022 verschärfen Problem
- Besonderes Problem Wachstum der RegioLinien
- Freiheitsgrade für lokale Buslinien aus RegG nicht vorhanden
- Finanzierbarkeit RLP-Takt 2030 kaum möglich

UPDATE: Planungsrunde 2022 forciert die Defizite des Finanzierungskonzeptes



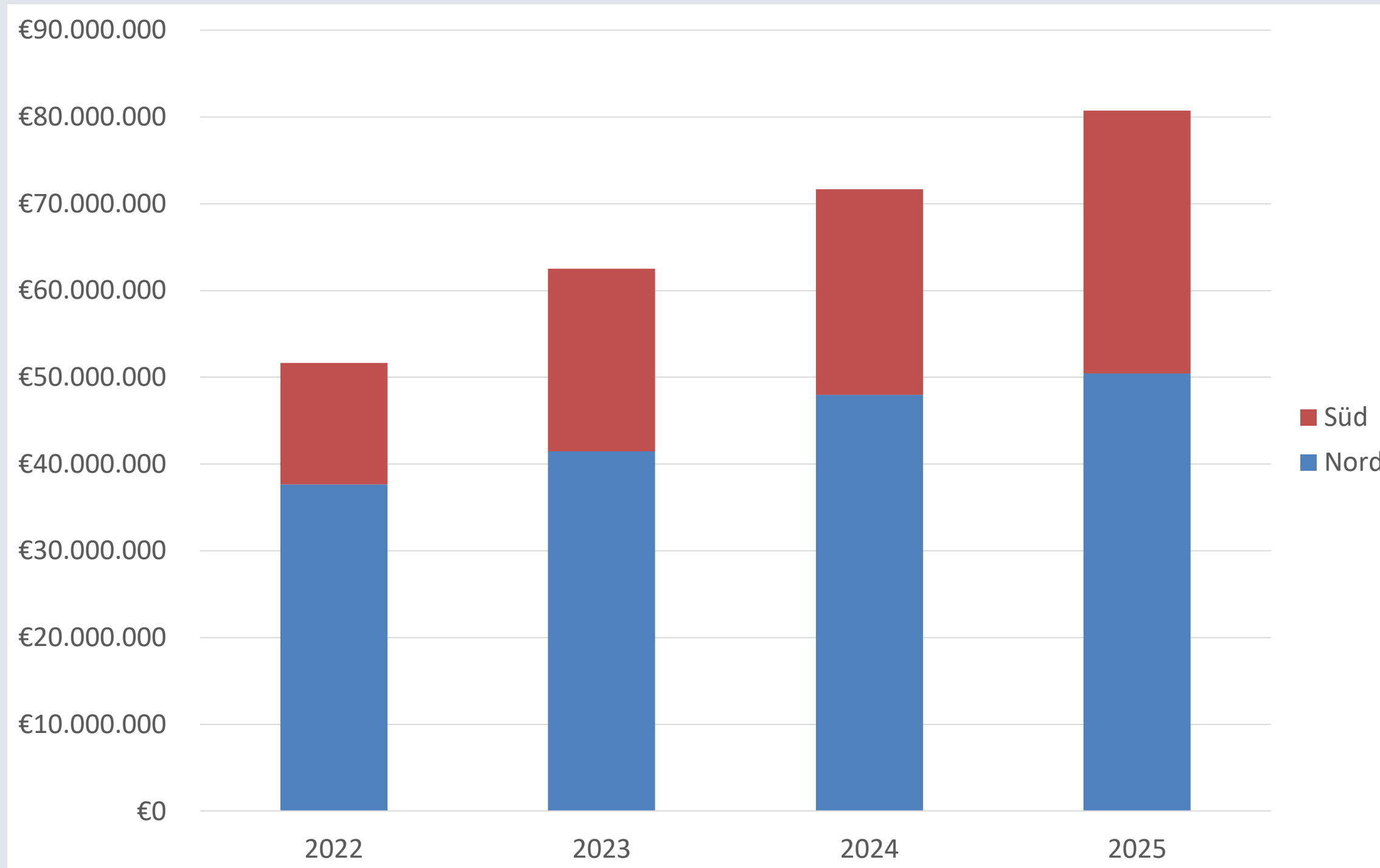
- 2022 geht wohl auf aus Resten
- Dank +1 Mrd. € RegM in 2022 erhöhen sich Reste
- 2023 wirkt Strompreisbremse dämpfend (~-30 Mio. €)
- Reichen Reste noch für 2023?
- Ab 2024 vsl. keine Reste mehr vorhanden
- Besonderes Problem Wachstum der RegioLinien
- Neues Finanzierungskonzept erforderlich

Extremes Wachstum bei RegioLinien ohne Verpflichtungsermächtigungen, ohne Finanzierungssicherheit



- ÖPNV-Konzept Nord lässt Ausgaben im SPNV-Nord extrem ansteigen
- These: Ähnlicher Anstieg bei Landkreisen
- „Es war allen klar, dass die Reste bis 2024 reichen, und danach frisches Geld ins System muss.“ Wo findet sich das im Landeshaushalt?

Landesweit steigen die RegioLinien schon in der PLR 2021 in 2025 auf 80 Mio. €



- Zielzustand in 2025 noch nicht erreicht
- Steigerung Personal/RPI und Energie noch nicht enthalten
- Ausgaben steigen auf über 100 Mio. €
- Insbesondere im Norden kommen noch 2 Landkreise dazu
- Steigerung bei Wiedervergaben zu erwarten
- Nachfrage-Evaluation ohne AFZS schwer möglich
- Akzeptanz in der kommunalen Politik schwindet

**Leistungsfähige Schienennetze auch im Rheintal
herstellen**

**Hochleistungskorridore für mehr Leistung und
bessere Technik nutzen**

Schienennetz der DB ist steigender Nachfrage nicht gewachsen

Sollte die Nachfrage im Regionalverkehr durch die Einführung eines 49-Euro-Tickets steigen, sieht die Deutsche Bahn kaum Spielraum für ein größeres Angebot.

„Im Regionalverkehr rund um die großen Knotenbahnhöfe gibt es **keinen Platz für zusätzliche Züge**“, sagte der für die Infrastruktur verantwortliche DB-Vorstand Berthold Huber der „Welt am Sonntag“.

„Die Infrastruktur verzeiht lange, aber jetzt ist der Punkt erreicht, wo es nicht mehr geht und die **Lage zu kippen** droht.“
Oberste Priorität müssten Sanierung und **Kapazitätserweiterung des überalterten Netzes** haben. (jb)

NaNaTicker 28.11.22

Dilemma langer Blöcke, langer Signalabstände und Leseverständnis

	125,7	125,4	124,3	124,1	123,8	123,5	122,6	122	121,6	121	120,5	117,9	112	109,1	107,2	106,2	105,9	100,8	94,2
	Esig	Zsig	Asig	Esig	Zsig	Asig	Zsig	Asig	Zsig	Asig	Zsig	Asig	Zsig	Asig	Zsig	Asig	Zsig	Asig	Zsig
	Niederlst Strw	Bft Niederlst N	Niederlahnstein	Oberlahnstein Pbf	Bft Oberlahnstein Gbf	Braubach Hp	Osterspai Hp	Filsen Hp	Kamp-Bornhofen	Kestert Hp	St Goarshsn Hp								
	60	120	110	110	110	110	90	90	90	110	110	110	120	110	110	110	110	90	90
Signal j/n	0	1	0	1	0	1	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0
Lage Wdhlg in km	125,7	125,4	124,3	124,1	123,8	123,5	122,6	122	121,6	121	120,5	117,9	112	109,1	107,2	106,2	105,9	100,8	94,2
Lage letztes Signal in km	125,7	125,4	125,4	124,1	124,1	123,5	122,6	122,6	121,6	121,6	120,5	120,5	120,5	120,5	107,2	107,2	105,9	105,9	105,9
Abstand in km		0,3	1,3	0,6	0,9	1	1,1							13,3	1,3				

- In der Tabelle ist der Streckenabschnitt von St. Goarshausen über Kestert nach Lahnstein im Gegengleis abgebildet.
- In der 1. Zeile sind die Lagekilometer, in der 2. Zeile die Standorte der Hauptsignale, darunter die Betriebsstellen und die Streckengeschwindigkeit.
- Nach 3 Zeilen Verarbeitungslogik sind die Signalabstände farbig markiert.
 - **Fährt nun ein Zug von Kamp-Bornhofen nach Oberlahnstein, durchquert er einen Abschnitt, der eine Länge von 13,3 km hat, danach sind die grün markierten Abstände zwar sehr gering, aber es werden nie so schnell Züge hinterherkommen können.**
 - **Beim Felssturz in Kestert hat dieser Umstand die Kapazität der Strecke ruiniert.**

Legende:

Grün	< 1,1 km
Blau	1,1 – 1,5 km
Gelb	1,5 – 2 km
Orange	2 – 3 km
Rot	> 3 km

Neue Kriterien eines leistungsfähigen Streckenlayouts

Vorschlag notwendige Kriterien für Hochleistungsnetz:

- Kurze Blockabstände von 1,1 km im Regel- und Gegengleis in beiden Richtungen
- GWB durchgehend in Regel- und Gegengleis auch in Bahnhöfen
- Weichenverbindungen alle 5-10 km durch Überleitstellen und vollständige Bahnhofsweichen (Doppeltrapeze)
- beidseitige Überholgleise alle 5-10 km
- Hauptsignale am durchgehenden Hauptgleis der Gegenrichtung: Fehlen kostet Zeit in der Geschwindigkeit beim Gegengleis fahren, da immer auch noch das „Überholgleis“ mit benötigt wird: z.B. Rheinbrohl Gl. 302, Leutesdorf Gleis 301 / 303...
- Kurze Auflösezeiten für die Fahrstraßen nach Einfahrten in Überholgleise
- Erhöhung der Geschwindigkeit wo möglich, u.a. höhere Geschwindigkeiten beim Befahren von Weichen
- Knotenbahnhöfe mit schnellen Durchfahrten sowie Ein- und Ausfahrten
- Knotenbahnhöfe brauchen so viele Gleise um die Strecke freizuräumen

Leistungsfähiges Streckenlayout dringend erforderlich

Herausforderungen:

- Aktuelles Thema Hochleistungsnetz muss neben Bauen, SEV und Einbau besserer Technik auch das Thema Leistung und damit Streckenlayout befördern.
- Die Digitale Schiene Deutschland – DSD ist die große Hoffnung vieler Politiker und Führungskräfte, wenn sinnvolle Hardware mit leistungsfähigem Layout verbaut wird es auch zur Freude für Bediener und Nutzer
- Vergangene Umsetzungen von ESTW wie z.B. am Rechten Rhein Wiesbaden – Lahnstein zeigen den Kahlschlag von Leistung und müssen dringend verbessert werden
- Umbauverbote ehemals beliebter Relaisstellwerke zeigen den Modernisierungsbedarf der LST und bieten große Chancen für DSTW

Lösung:

- DSD muss leistungsfähiges Streckenlayout beinhalten
- DSD muss leistungsfähiges Knotenkonzept enthalten
- Programm Hochleistungskorridore muss den Fokus auf ein leistungsfähiges Streckenlayout legen
- Definition des leistungsfähigen Streckenlayouts nicht mehr alleine bei DB Netz, sondern angefangen bei Netzbeirat mit der gesamten Branche und Wissenschaft
- Bund muss aktiv in die Finanzierung des leistungsfähigen Layouts über zusätzliche Haushaltsmittel und Planungs-, Vergabe- und Ausführungserleichterungen einsteigen

Praxisbeispiel Rheinstrecken Köln – Mainz / Wiesbaden

- Strecken des Mittelrheintals öffnen und verteilen sich sowohl im Norden als auch im Süden nach Durchfahren des Talabschnitts wie bei einem Trichter
- Fehlende oder mangelhafte Infrastruktur beider hochausgelasteter Rheinstrecken von Köln durch das Mittelrheintal bis Mainz/Wiesbaden fügen der verladenden Wirtschaft im Güterverkehr und den Kunden im Personenverkehr durch hohe Verspätungen oder Zugausfälle täglich finanzielle Schäden zu
- Beide Strecken sind Teil des europäischen Güterverkehrskorridors Rhein – Alpen
- Strecken beider Rheinseiten gehören heute schon zum „Hochleistungsnetz“
- Ausstattung der Gleise in der Regelrichtung durchaus auf beiden Seiten auf befriedigenden teilweise gutem Niveau
- Niveau bei Fahrten auf dem jeweiligen Gegengleis mangelhaft



Linker Rhein VzG 2630/3510 Köln Süd – Koblenz – Bingen – Mainz Auswertung Streckenlayout

3510 Mainz – Bingen

VzGStrNr	3510	3510	3510	3510
Regel/Gegengleis	Regelgleis	Regelgleis	Gegengleis	Gegengleis
Richtung a/b	a	b	a	b
Abschnitt	Bingen-Mainz	Mainz-Bingen	Bingen-Mainz	Mainz-Bingen
Anzahl Signale	24	25	14	15
Entfernung in km	29,8	30,4	29,8	30,4
durchschn. Abstand/Sig	1,2	1,2	2,1	2,0
min Abstand/Signal in	0,60	0,30	0,60	0,30
max Abstand/Signal in	2,00	1,80	7,20	6,90
Standardabw. Abstand	0,4	0,4	2,2	2,1
Anzahl Abstände große	0	0	4	4
Anzahl Abstände große	0	0	2	2
Anzahl Signale	24	25	14	15
Anzahl Asig	5	6	5	6
Anzahl Esig	6	5	5	4
Anzahl Sbk	9	9	0	0
Anzahl Zsig	4	5	4	5
Anzahl _	0	0	0	0
Anzahl Bahnübergänge	0	0	0	0

2630 Bingen – Koblenz – Köln

VzGStrNr	2630	2630	2630	2630
Regel/Gegengleis	Regelgleis	Regelgleis	Gegengleis	Gegengleis
Richtung a/b	a	b	a	b
Abschnitt	Köln-Bingen	Bingen-Köln	Köln-Bingen	Bingen-Köln
Anzahl Signale	107	107	71	66
Entfernung in km	148,8	149,1	148,8	143,2
durchschn. Abstand/Sig	1,4	1,4	2,1	2,2
min Abstand/Signal in	0,30	0,30	0,40	0,90
max Abstand/Signal in	2,70	2,80	9,10	10,00
Standardabw. Abstand	0,4	0,4	1,7	1,8
Anzahl Abstände große	5	3	22	19
Anzahl Abstände große	0	0	5	4
Anzahl Signale	107	107	71	66
Anzahl Asig	28	28	27	26
Anzahl Bksig	2	2	2	2
Anzahl Esig	26	26	23	23
Anzahl Sbk	43	43	13	13
Anzahl Zsig	8	8	6	2
Anzahl Bahnübergänge	0	0	0	0

Rechter Rhein VzG 2324/3507 Troisdorf - Lahnstein – Wiesbaden

Auswertung Streckenlayout

3507 Wiesbaden – Niederlahnstein (Koblenz)

VzGStrNr	3507	3507	3507	3507
Regel/Gegengleis	Regelgleis	Regelgleis	Gegengleis	Gegengleis
Richtung a/b	a	b	a	b
Abschnitt	Wiesbaden-Lahnstein	Lahnstein-Wiesbaden	Wiesbaden-Lahnstein	Lahnstein-Wiesbaden
Anzahl Signale	53	54	28	32
Entfernung in km	87,7	89	86,6	89
durchschn. Abstand/Sig	1,7	1,6	3,1	2,8
min Abstand/Signal in	0,40	0,30	0,60	0,30
max Abstand/Signal in	5,60	5,80	15,50	15,10
Standardabw. Abstand	0,9	0,8	3,6	3,5
Anzahl Abstände größte	14	17	11	9
Anzahl Abstände größte	1	1	4	5
Anzahl Signale	53	54	28	32
Anzahl Asig	10	11	12	12
Anzahl Bksig	1	1	1	1
Anzahl Esig	9	11	10	8
Anzahl Sbk	27	25	3	4
Anzahl Zsig	6	6	2	7
Anzahl Bahnübergänge	0	0	0	0

2324 Troisdorf (Köln) – Niederlahnstein

VzGStrNr	2324	2324	2324	2324
Regel/Gegengleis	Regelgleis	Regelgleis	Gegengleis	Gegengleis
Richtung a/b	a	b	a	b
Abschnitt	Duisburg - Niederlahnstein	Niederlahnstein - Duisburg	Duisburg - Niederlahnstein	Niederlahnstein - Duisburg
Anzahl Signale	61	56	43	43
Entfernung in km	73,5	74	73,5	74
durchschn. Abstand/Sig	1,2	1,3	1,7	1,7
min Abstand/Signal in	0,40	0,50	0,40	0,70
max Abstand/Signal in	2,10	2,20	4,30	4,20
Standardabw. Abstand	0,3	0,4	1,0	0,9
Anzahl Abstände größte	2	3	10	11
Anzahl Abstände größte	0	0	0	0
Anzahl Signale	61	56	43	43
Anzahl Asig	16	15	16	15
Anzahl Bksig	1	1	1	1
Anzahl Esig	14	15	15	16
Anzahl Sbk	21	17	5	5
Anzahl Zsig	9	8	6	6
Anzahl Bahnübergänge	0	0	0	0

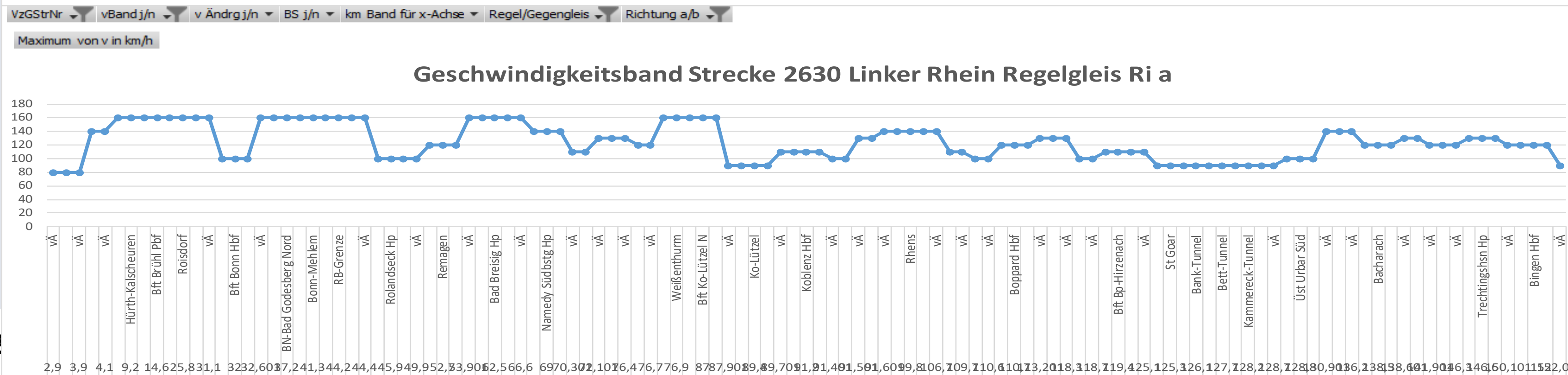
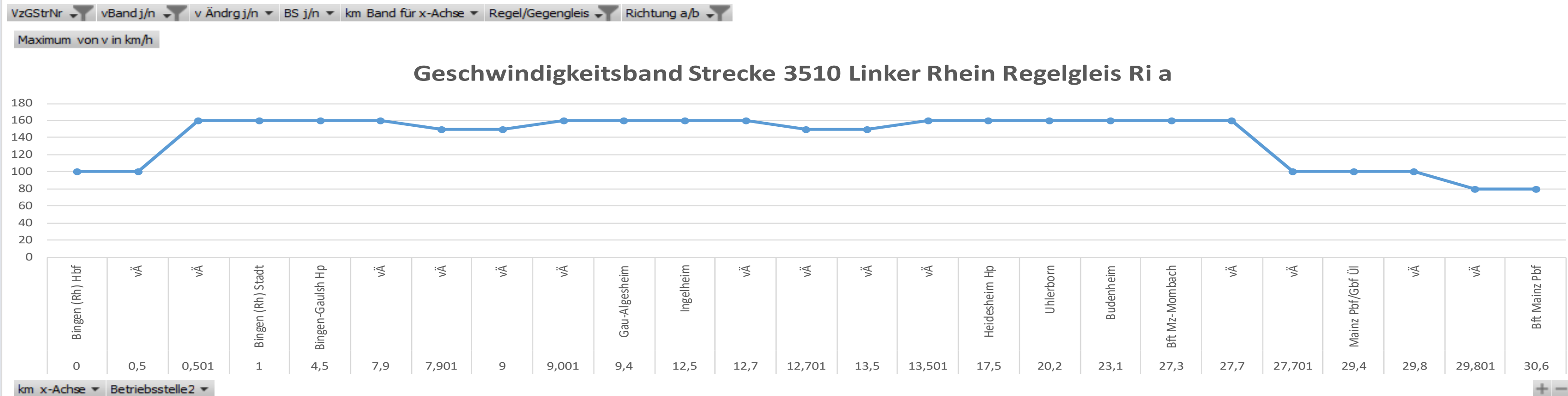
Linker Rhein VzG 2630/3510 Köln Süd – Koblenz – Bingen – Mainz Übersicht notwendiger Maßnahmen

- Geschwindigkeiten anheben
- GWB nachrüsten:
 - Zwischen Köln und Bingen fehlen an 3 Abschnitten zusammen 25 km Gleiswechselbetrieb
 - Fehlender GWB in den Abschnitten Ingelheim <-> Uhlerborn sowie Uhlerborn <-> Budenheim
 - Nachrüstungen von Signalen in den jeweils durchgehenden Hauptgleisen der Gegenrichtung
- Blockabstände im Regel- und Gegengleis verkürzen:
 - 5 Blockabschnitte im jeweiligen Gegengleis mit Längen > 5 km, längste bei rund 10 km bei Boppard und
 - Folge langer Blöcke sind z.B. bei Streckensperrung Staus, geringe Durchlassfähigkeit und hohe Kapazitätsverluste
 - Auch Regelgleise mit Blockabschnitte von rund 2,8 km
 - Fehlende Blockteilungen im GWB (z.B. Bingen Stadt <-> Gau Algesheim ca. 6,5km Länge)
 - Die Anzahl der Signale im jeweiligen Gegengleis liegt nur bei 2/3 der Regelgleise, damit steigen die Abschnitte zwischen den Signalen und im betrieblichen Fall treten erhebliche Verspätungen und Staus auf
- Überleitstellen und Überholungsgleise ergänzen:
 - z.B. Urmitz Gleis 410 (ehem. N-S-Überholung), Fehlen führt bei täglichen Störungen zu erhöhten Staus und Verspätungen auf dem Netz
 - z.B. Wiedereinbau Weichenverbindung in der nördlichen Ausfahrt Ingelheim ins Gegengleis nach Gau-Algesheim, um Verkehre Ri Nahe dispositiv bereits ab Ingelheim im Gegengleis durchzuführen.

Rechter Rhein VzG 2324/3507 Troisdorf - Lahnstein – Wiesbaden Übersicht notwendiger Maßnahmen

- Geschwindigkeiten anheben (Reisezeit SPFV MZ-KO rechte Seite +20 min):
 - Zulässige Vmax rund 20 km/h unter der linken Rheinseite, obwohl regelmäßig SPFV (Mai 2022 jedes Wochenende)
- GWB nachrüsten:
 - 10 % der südlichen Strecke ohne GWB, Blockteilungen verdichten, Nachrüstung Signale in den durchgehenden Hauptgleisen der Gegenrichtung
- Blockabstände im Regel- und Gegengleis verkürzen:
 - Blockabstände im Norden 1/3 kürzer als im Südabschnitt und vergleichbar mit linken Rhein, Anzahl langer Abschnitte über 2 oder 5 km gering
 - Standardabweichung der Blockabschnitte im nördlichen Regelgleis mit ca. 1 km doppelt so hoch wie linksrheinisch, längster Blockabschnitt im Gegengleis bei über 8 km
 - Südlich von Koblenz im Regelgleis fast doppelt so viele Hauptsignale wie im Gegengleis => Blockabschnitte im Gegengleis doppelt so lang
 - Trotz eines noch recht jungen EStw liegen die Blockabschnitte im südlichen Gegengleis bei unglaublichen 17 km, selbst im Regelgleis über 5 km.
 - Im Vergleich zum linken Rhein im Südabschnitte 1/3 längere Blöcke
 - Bei Störungen wegen langer Blockabstände im Gegengleis nur noch 1x SPNV pro Stunde, alle anderen Verkehre sofort in die Umleitung (und belasten den Linken Rhein zusätzlich...)
- Überleitstellen und Überholungsgleise ergänzen:
 - Viele zurückgebaute Überholungsgleise und Überleitstellen führen zu einer schlechten Robustheit auf dem Güterverkehrskorridor Rhein – Alpen
 - z.B. Osterspai und/oder St. Goarshausen (ehemals lange Mittelüberholungen für beide Richtungen)

Linker Rhein VzG 2630/3510 Köln Süd – Koblenz – Bingen – Mainz Auswertung Streckenlayout

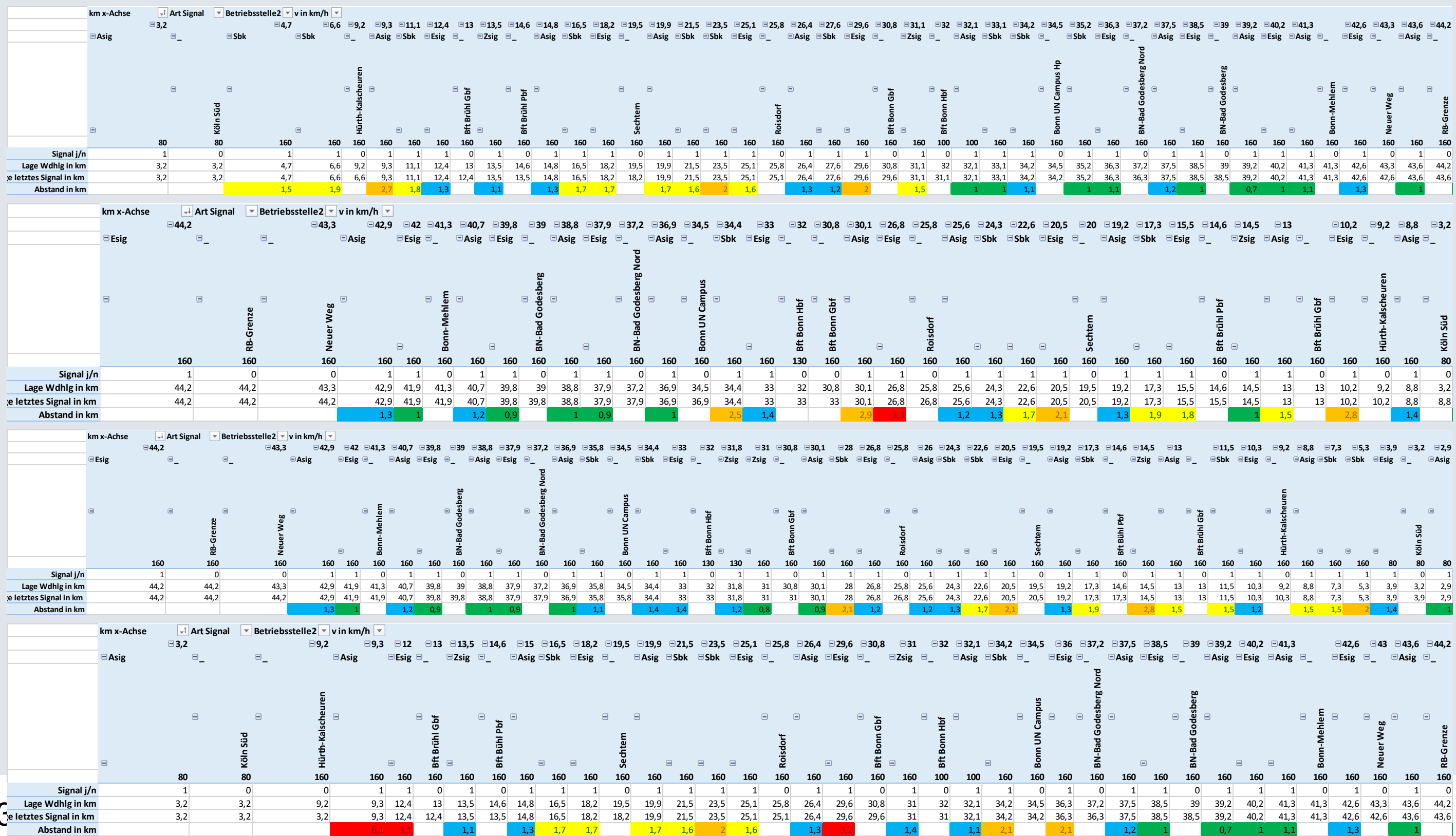


- 3510 Bingen -> Mainz
- 2630 Köln -> Koblenz -> Bingen

Legende:

- Grün < 1,1 km
- Blau 1,1 – 1,5 km
- Gelb 1,5 – 2 km
- Orange 2 – 3 km
- Rot > 3 km

Linker Rhein VzG 2630/3510 RB W Köln Süd – Koblenz – Bingen Blockabstände





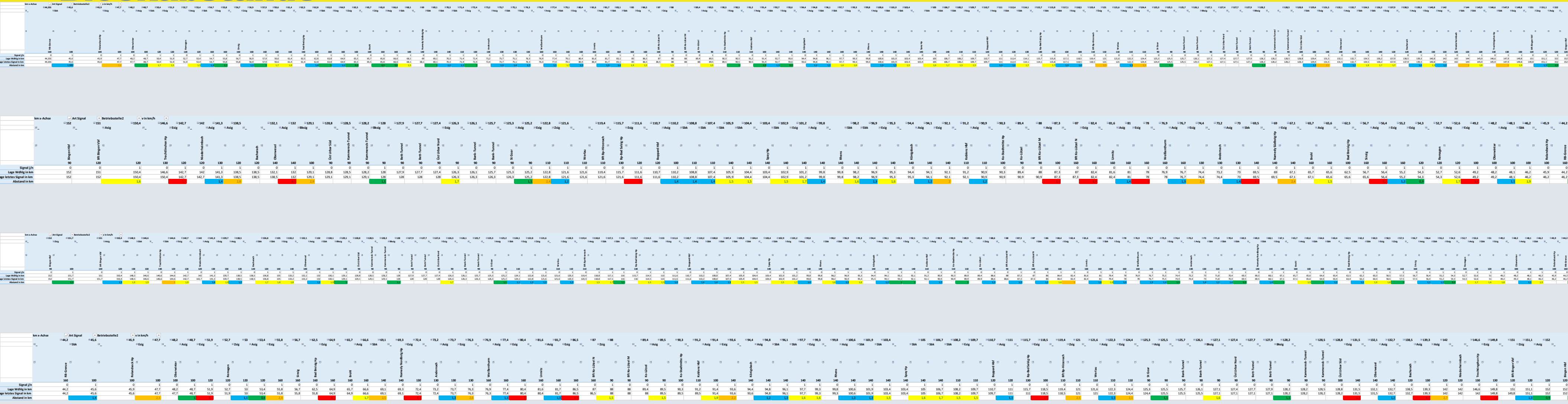
Mobilität für Rheinland-Pfalz

Legende:

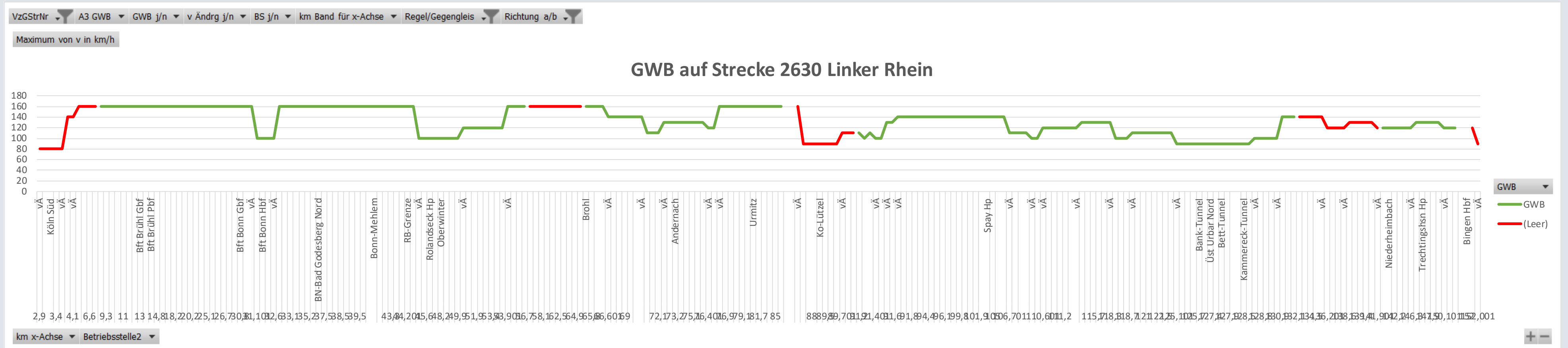
- Grün < 1,1 km
- Blau 1,1 – 1,5 km
- Gelb 1,5 – 2 km
- Orange 2 – 3 km
- Rot > 3 km

Linker Rhein Blockabstände

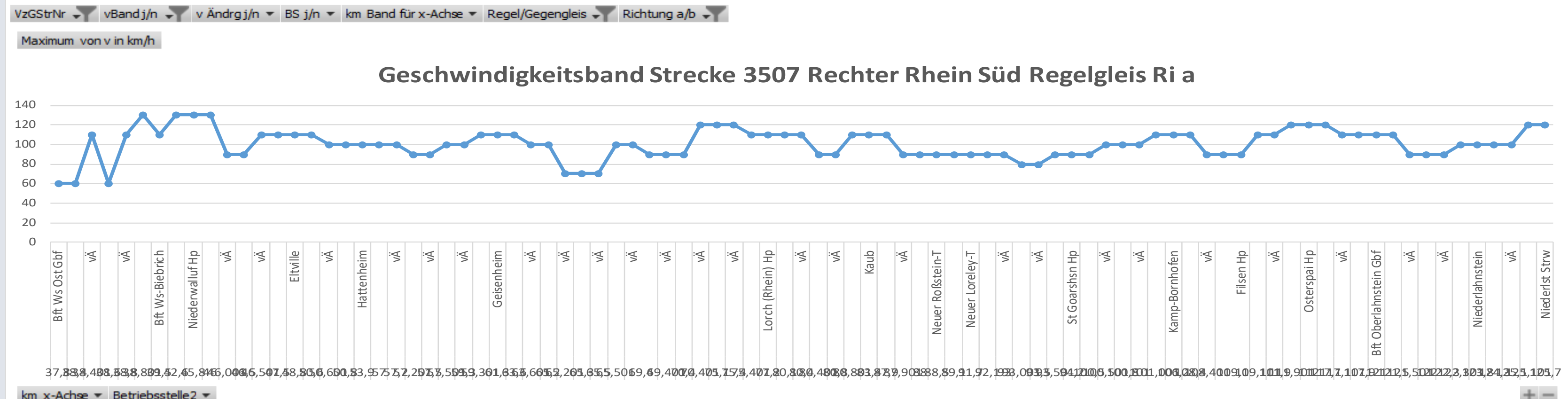
VzG 2630/3510 RB M Köln Süd – Koblenz – Bingen



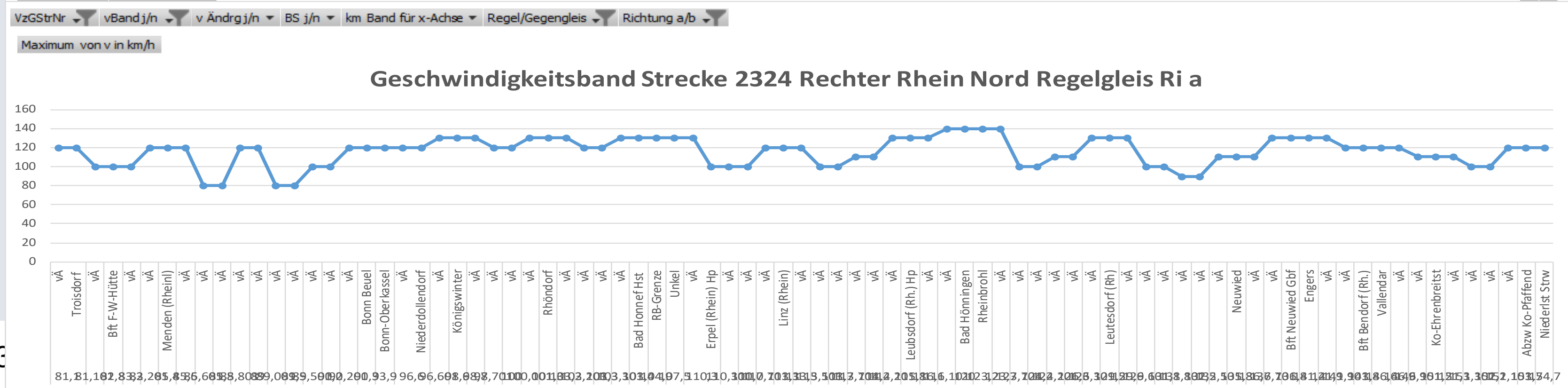
Linker Rhein 2630 Köln - Bingen Gleiswechselbetrieb und Geschwindigkeit



Rechter Rhein VzG 2324/3507 Troisdorf - Lahnstein – Wiesbaden Auswertung Streckenlayout

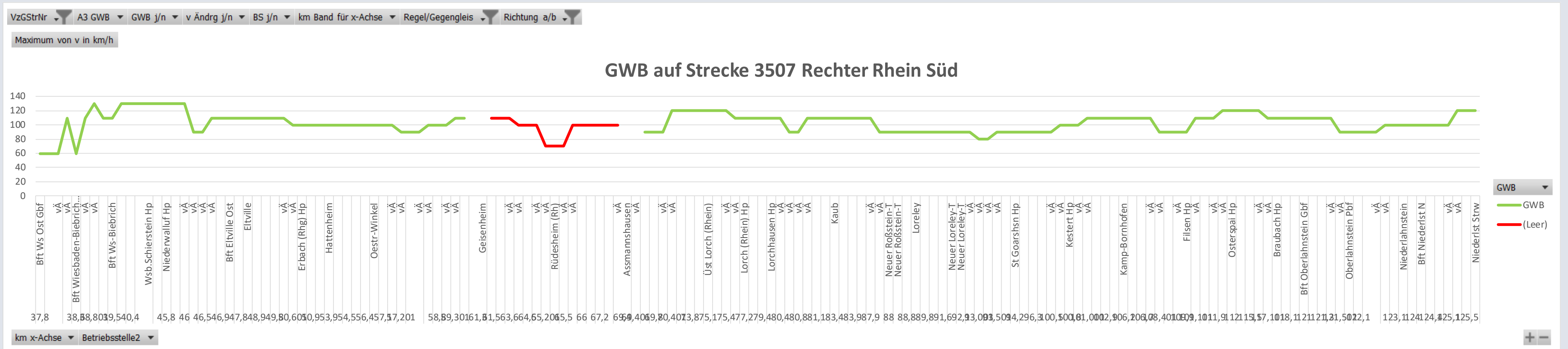


- 3507 Wiesbaden → Niederlahnstein (Koblenz)

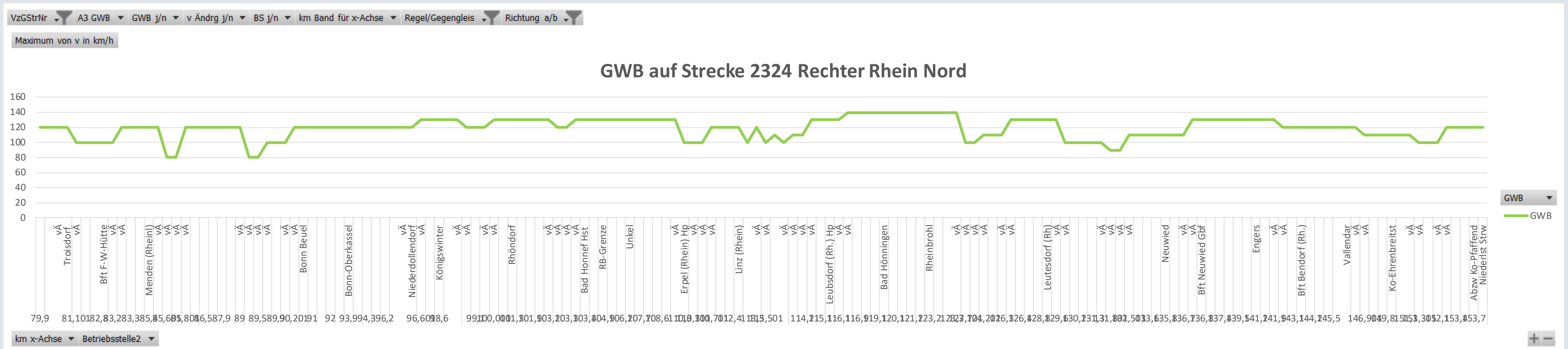


- 2324 Troisdorf (Köln) → Niederlahnstein

Rechter Rhein 3507 Wiesbaden - Lahnstein Gleiswechselbetrieb und Geschwindigkeit



Rechter Rhein 2324 Lahnstein - Troisdorf Gleiswechselbetrieb und Geschwindigkeit



TOP 6

Verbandsordnung

TOP 7

Haushaltssatzung 2023

- Vorlage 01/70/2022

TOP 7 Haushaltssatzung 2023 – Vorlage 01/70/2022

Haushaltsplan 2023:

- Der Ergebnishaushalt endet mit einem Jahresüberschuss:

<u>Saldo Erträge/Aufwendungen aus Verwaltungstätigkeit</u>	411.000 €
<u>+ Saldo der Zins- und Finanzerträge/-Aufwendungen</u>	-174.000 €
<u>= Jahresüberschuss aus Ergebnishaushalt</u>	+237.000 €

- Der Finanzhaushalt ist ausgeglichen:

<u>Saldo Ein-/Auszahlungen aus Verwaltungstätigkeit</u>	1.153.000 €
<u>+ Saldo der Zins-/ und sonst. Finanzein-/Auszahlungen</u>	-174.000 €
<u>+ Saldo der Ein-/Auszahlungen aus Investitionstätigkeit</u>	-28.000 €
<u>= Finanzmittelüberschuss</u>	951.000 €
<u>+ Saldo der Ein-/Auszahlungen aus Investitionskrediten</u>	-687.000 €
<u>+ Saldo aus der Veränderungen der liquiden Mittel</u>	-264.000 €
<u>= Saldo/Verwendung Finanzmittelüberschuss</u>	-951.000 €

Ergänzungen:

- 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 2023 nicht vorgesehen
- Der Höchstbetrag der Kredite zur Liquiditätssicherung wird festgesetzt auf **10 Mio. €**

TOP 7 Haushaltssatzung 2023 – Vorlage 01/70/2022

Planungsdetails gg. 2022:

- Extremer Preisanstieg in 2022 für Energie führt zu erhöhten Aufwendungen in 2023: Bei Diesel und Strom liegt ein Preisanstieg von rund 77 % vor (auf Basis Index Juni 2022). Dies bedeutet für die Planung der Aufwendungen in 2023 ein Anstieg um 14,7 Mio. €.
- Bekannte Ergebnisse aus den jährlichen Schlussrechnungen wurden bei Auszahlungen an EVU/VU als Rückstellungen eingearbeitet (rd. 12,2 Mio. €), Rückzahlungen von den EVU/VU in die Erträge einbezogen (rd. 10 Mio. €).
- Geringfügige Mehrbestellungen im SPNV wurden ebenfalls in Ansatz gebracht.
- Zudem werden in 2023 ff. auch weitere neue Linienbündel-Verträge an den Start gehen. Die Aufwendungen für RegioLinien-Verträge steigen von 2022 und einem Plan-Ansatz von rd. 38 Mio. € auf über 47 Mio. € in 2023. Dieser Wert wird nach dem ÖPNV-Konzept Nord bis 2026 auf rund 65 Mio. € ansteigen.
- Durch die Anträge und Abrechnungen der Corona-Rettungsschirme ist gerade bei neuen Bruttoverträgen das Wissen über die reale Erlössituation deutlich gestiegen und in die Planung eingearbeitet worden. Aktuelle sind die Fahrgelderlöse weiterhin noch nicht auf dem Vor-Corona-Niveau. Die Prognosen des SPNV-Nord belaufen sich für 2023 auf 7,6 Mio. € coronabedingte Mindereinnahmen. Für das Jahr 2023 ist noch keine bundesweite und landesbezogene Lösung in Sicht.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung beschließt die vorliegende Haushaltssatzung für das Jahr 2023.

TOP 8

**Allianz pro Schiene
- Vorlage 02/70/2022**

TOP 8 Allianz pro Schiene – Vorlage 02/70/2022

Allianz pro Schiene | News | Themen | Wettbewerbe | Über uns | Presse | Spenden | DE EN

Weil Verkehrspolitik Ideen braucht.

Die Allianz pro Schiene bringt den umweltfreundlichen Schienenverkehr in Deutschland voran.

[mehr erfahren →](#)

News

Tops und Flops der Bundesländer bei Anbindung an ÖPNV
 Ergebnisse Mobilitätsbarometer 2022, in Prozent

Fragestellung: Füllen Sie sich an Ihrem 'Personen- und Auto und Bahn gel' anwendend? Antwort JA

Gütertransport umweltfreundlicher machen

Gemeinsame Vorschläge von Allianz pro Schiene, BIEK und VDV

Bahnhof des Jahres: Siegertafel in Coburg enthüllt

Allianz pro Schiene und Akteure vor Ort feiern vorbildlichen Bahnhof

Jeder Dritte wünscht sich bessere ÖPNV-Anbindung
 Mobilitätsbarometer: Allianz pro Schiene, BUND und DVR stellen repräsentative Studie zum

TOP 8 Allianz pro Schiene – Vorlage 02/70/2022

Erfolge der Allianz pro Schiene:

- Seit über 20 Jahren leidenschaftlicher und erfolgreicher Einsatz der Allianz pro Schiene für eine nachhaltige Verkehrspolitik.
- Meilensteine der Allianz pro Schiene und ihrer Mitglieder:
 - Einwirkung auf die Koalitionsvereinbarungen der Bundesregierungen mit verkehrspolitischen Forderungskatalogen.
 - Einfluss auf die Politik zur Steigerung der Investitionen in den Schienenverkehr mit regelmäßigem EU-Pro-Kopf-Vergleich,
 - Nachhaltige Verbesserung des Images der Eisenbahnbranche durch öffentlichkeits- und medienwirksame Wettbewerbe und Initiativen wie „**Eisenbahner mit Herz**“, „**Bahnhof des Jahres**“, „**Clara Jaschke Innovationspreis**“ (früher „Innovationspreis Mobilitätsgestalterin“) und „**Verkehrswendepreis**“ sowie das Portal „**SchienenJobs**“.
 - Schärfung des Bewusstseins bei Bundespolitikern für Umweltfreundlichkeit und Sicherheit des Schienenverkehrs.
 - Allianz pro Schiene langjährig etablierter Gesprächspartner für Politik, Öffentlichkeit und Medien

TOP 8 Allianz pro Schiene – Vorlage 02/70/2022

Fazit zur Allianz pro Schiene:

- Aus Sicht der Geschäftsstelle des SPNV-Nord seit über 20 Jahren erfolgreiche Lobbyarbeit der Allianz pro Schiene mit hoher Schlagkraft zum Wohle des Schienenverkehrs.
- Dank langjährig etablierter professioneller Kommunikation entscheidender Beitrag zur Imageverbesserung der Eisenbahn bei Politik, Meinungsbildnern und Entscheidungsträgern, auch zum wesentlichen Nutzen der Endkunden und Vorteil des SPNV-Nord als AT.

Beschlussvorschlag:

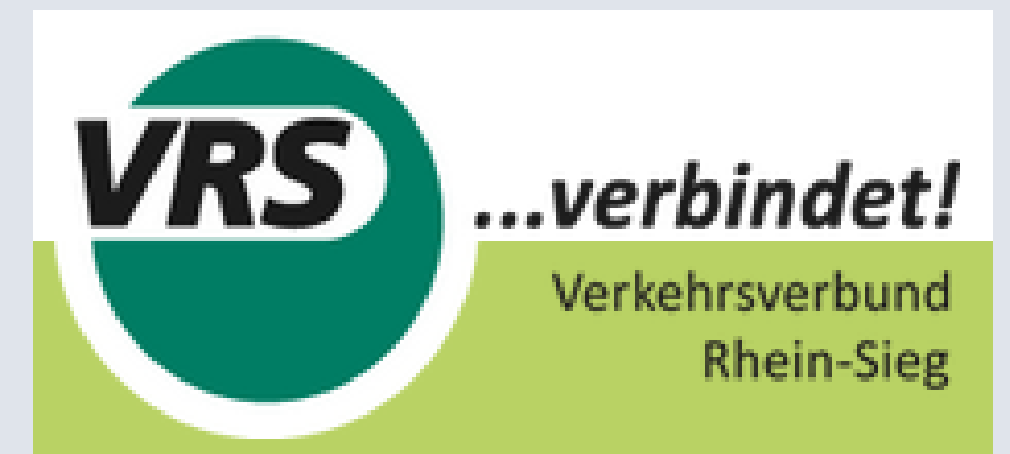
Die Verbandsversammlung beschließt eine Mitgliedschaft des SPNV-Nord bei der Allianz pro Schiene e.V. als Fördermitglied ab dem 01.01.2023 zum Beitrag von 3.000 EUR pro Jahr und beauftragt die Geschäftsstelle, die notwendigen Schritte zur Aufnahme in die Wege zu leiten.

TOP 9

Verschiedenes

TOP 9 Verschiedenes Übersicht Preismaßnahmen Verkehrsverbünde 2023

- **Deutschlandtarif:** Durchschnittlicher Anstieg um 4,0 %.
 Einzelfahrkarten werden um 5,9 %, Zeitkarten und Ab um 3,0 % angehoben.
- Zweistufige Tarifierhöhung im **VRS:**
 Zum 01.01.2023 um 3,5 % und zum 01.07.2023 um 3,87 % (gesamt: 5,44 %)
- **VRM:** Tarifierhöhung zum 01.01.2023 auf 5 % begrenzt und bis 30.06.2023 befristet.
 Eventuell weitere Tarifierhöhung notwendig.
- **VRT:** Tarifierhöhung zum 01.02.2023 auf 5 % begrenzt. Eventuell weitere Tarifierhöhung notwendig.
- **RLP-Ticket:** Grundpreis steigt um einen Euro von 25 € auf 26 € (Mitfahrerkarten preisstabil bei 6 €).



Ende Öffentlicher Teil