

# Verbandsversammlung

## 40. Sitzung

in Koblenz im Gebäude des Landesbetriebes Mobilität  
am 07. Dezember 2011 um 10:00 Uhr  
im großen Sitzungssaal (Raum 401)

Friedrich-Ebert-Ring 14-20  
56068 Koblenz

Telefon 02 61 30 29 17-00

Telefax 02 61 30 29 17-20

E-Mail [info@spnv-nord.de](mailto:info@spnv-nord.de)

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

22.11.11

Bankverbindung

Konto 82 68 26

BLZ 577 513 10

IBAN DE46 5775 1310 0000

8268 26

Bank Kreissparkasse Ahnweiler

### Tagesordnung

#### A) Öffentlicher Teil

1. Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 39. Sitzung der  
Verbandsversammlung am 08. Juni 2011 in Bitburg
2. Bericht des Rechnungsprüfungsamtes über den Haushalt 2010 – Entlastung  
des Verbandsvorstehers, seines Vertreters und des Verbandsdirektors
3. Erweiterung der Freizeitverkehre im SPNV
4. Quo vadis SPNV – Grundsatzdiskussion zur aktuellen Situation und zur künftigen  
Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs im Norden von Rhein-  
land-Pfalz
5. Mittelfristige Finanzplanung 2013 – 2017
6. Haushalt 2012
7. Vorbereitungen und Untersuchungen zur Reaktivierung von Schienenstrecken  
(Eifelquerbahn und Aartalbahn)
8. Fernverkehrsangebot auf der Moselstrecke
9. Verschiedenes

Bearbeitung: Jürgen Heizmann (-27)

## **B) Nichtöffentlicher Teil**

1. Genehmigung der Niederschrift über den nichtöffentlichen Teil der 39. Sitzung der Verbandversammlung am 08. Juni 2011 in Bitburg
2. Aktuelle Vergabeverfahren
  - a) Dieselnetz Eifel – Westerwald – Sieg (EWS)
  - b) Dieselnetz Südwest
  - c) Vertriebsleistungen Dieselnetz Nord und NVR-Gebiet
3. Maßnahmen zur Erleichterung der Fahrzeugfinanzierung bei SPNV-Vergaben: Berücksichtigung des sog. VRR – Modells bei Ausschreibungen von grenzüberschreitenden Linien nach Nordrhein-Westfalen
4. Verschiedenes

**A) Öffentlicher Teil**

**TOP 1 Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 39. Sitzung der Verbandsversammlung am 08. Juni 2011 in Bitburg**

Die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 39. Sitzung der Verbandsversammlung ist Ihnen mit Schreiben vom 05.08.2011 zugesandt worden; sie ist den Unterlagen nochmals beigefügt. Anmerkungen zur Niederschrift sind nicht eingegangen.

**Beschlussvorschlag**

**Die Verbandsversammlung genehmigt die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 39. Sitzung der Verbandsversammlung am 08. Juni 2011 in Bitburg.**

## TOP 2 Bericht des Rechnungsprüfungsamtes über den Haushalt 2010 – Entlastung des Verbandsvorstehers, seines Vertreters und des Verbandsdirektors

Das Rechnungsergebnis des Haushaltsjahres 2010 wurde am 24.10.2011 festgestellt.

Der Ergebnishaushalt schließt sowohl auf der Ertragsseite als auch auf der Aufwandsseite mit 137.476.484,00 EUR ausgeglichen ab.

Der Finanzhaushalt schließt bei den Einzahlungen mit 140.108.769,43 EUR und bei den Auszahlungen mit 139.936.124,56 EUR ab. Es wurde im Finanzhaushalt ein Finanzmittelüberschuss i.H.v. 172.644,87 EUR erzielt.

Die rechnerische Prüfung der Jahresrechnung 2010 des SPNV-Nord führte zu dem Ergebnis, dass

- der Haushaltsplan eingehalten wurde,
- die einzelnen Rechnungsbeträge sachlich und rechnerisch vorschriftsmäßig begründet und belegt waren und der Jahresabschluss ordnungsgemäß aufgestellt wurde,
- bei den Einzahlungen und Auszahlungen die gesetzlichen und sonstigen Bestimmungen Beachtung fanden,
- die Verwaltung des Zweckverbandes nach den Grundsätzen der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit handelte.

Die Prüfungsbemerkungen des Prüfberichtes stehen dem Verfahren zur Feststellung des Jahresabschlusses und der Entlastung (§114 GemO i. V. m. § 6 der Zweckverbandsordnung) **nicht** entgegen. Der Prüfbericht ist als Anlage beigefügt.

Auf Grund vorstehender Ausführungen hat das Rechnungs- und Gemeindeprüfungsamt der Kreisverwaltung Ahrweiler **keine Bedenken**, dem Verbandsvorsteher, seinem Stellvertreter sowie dem Verbandsdirektor nach § 114 GemO i.V.m. § 6 Abs. 1 Ziff. 6 der Verbandsordnung die Entlastung zu erteilen.

### Beschlussvorschlag

Die Jahresrechnung 2010 wird von der Versammlung beschlossen und dem Verbandsvorsteher Landrat Bertram Fleck, dem ehemaligen stellvertretenden Verbandsvorsteher Oberbürgermeister Dr. Eberhard Schulte-Wissermann, dem jetzigen stellvertretenden Verbandsvorsteher Landrat Dr. Joachim Streit sowie dem Verbandsdirektor Dr. Thomas Geyer für das Haushaltsjahr 2010 Entlastung erteilt.

### TOP 3 Erweiterung der Freizeitverkehre im SPNV

Der Zweckverband SPNV-Nord finanziert bereits seit vielen Jahren auf mittlerweile drei Schienenstrecken spezielle SPNV-Angebote, die ausschließlich bzw. überwiegend dem Freizeitverkehr dienen. Die Verbandsversammlung hatte sich in ihrer Sitzung im Dezember 2010 grundsätzlich mit dieser Thematik beschäftigt und Kriterien für mögliche Ausweitungen dieser Freizeitverkehre beschlossen.

Der Geschäftsstelle liegen zu dieser Thematik nunmehr zwei Vorschläge für zusätzliche Freizeitverkehre vor, die sich auf folgende Strecken beziehen:

- Brexbachtalbahn zwischen Siershahn und Engers
- Hunsrückstrecke im Abschnitt zwischen Büchenbeuren und Morbach

Die Verbandsversammlung sollte die beiden Projekte auf der Grundlage der im letzten Jahr beschlossenen Kriterien bewerten und eine Entscheidung darüber herbeiführen, ob die vorgeschlagenen Projekte vom SPNV-Nord finanziell unterstützt werden sollen. Nachfolgend werden die der Geschäftsstelle vorliegenden Informationen zur Bewertung der Projekte zusammengestellt.

	Hunsrückbahn	Brexbachtalbahn
Touristische Bedeutung	+ +	+ +
Verknüpfung mit regulärem SPNV	- <sup>1</sup>	?
Kostendeckungsgrad	~	?
Sicherung der Eisenbahninfrastruktur	+ +	+ +

Beide Vorschläge schneiden somit im Hinblick auf ihre touristische Bedeutung sowie hinsichtlich ihres Beitrages zur Sicherung bestehender Eisenbahninfrastrukturen sehr gut ab.

Die Verknüpfung mit dem regulären SPNV ist bei der Hunsrückbahn erst dann gegeben, wenn die geplante Reaktivierung der Strecke bis zum Flughafen Hahn in 2018 verwirklicht wurde. Bei der Brexbachtalbahn kann dieser Punkt aktuell noch nicht bewertet werden, da unklar ist, ob das Angebot tatsächlich bis Engers gefahren werden kann.

Die Bewertung der Hunsrückbahn bezüglich ihres Kostendeckungsgrades fällt durchschnittlich aus; bei der Brexbachtalbahn ist noch keine Bewertung möglich, da noch kein kommerzielles Konzept vorliegt.

---

<sup>1</sup> Unter Status-quo-Bedingungen, andere Bewertung nach Realisierung der Reaktivierung des SPNV bis zum Flughafen Hahn

## Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung beschließt die Erweiterung der vorhandenen Freizeitverkehre um das Projekt „Hunsrückbahn“. Um die Wirtschaftlichkeit des Angebotes zu testen, soll dazu zunächst ein Vertrag mit dem Betreiber für 1 Jahr abgeschlossen werden.

Das Projekt „Brexachtalbahn“ ist derzeit noch nicht hinreichend konkretisiert worden. Daher ist eine abschließende Bewertung noch nicht möglich.

Um die Finanzierung weiterer Freizeitverkehre zu ermöglichen, soll der entsprechende Haushaltsansatz von derzeit 400.000,- EUR auf 500.000,- EUR erhöht werden. Dies entspricht dem Grundsatzbeschluss aus dem letzten Jahr.

**TOP 4    Quo vadis SPNV – Grundsatzdiskussion zur aktuellen Situation  
und zur künftigen Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs  
im Norden von Rheinland-Pfalz**

Auf der letzten Sitzung der Verbandsversammlung im Juni d. J. wurde von verschiedenen Mitgliedern der Verbandsversammlung eine Grundsatzdiskussion über die Arbeitsschwerpunkte des Zweckverbandes angeregt. Vorstandsvorsteher und Geschäftsstelle haben dazu in dem beigefügten Papier die aus ihrer Sicht relevanten Handlungsfelder und die jeweiligen Sachstände zusammengetragen.

## Quo vadis SPNV?

# Grundlagen für eine Grundsatzdiskussion zur Zukunft des SPNV im nördlichen Rheinland-Pfalz

## 1. Wirtschaftliche und rechtliche Rahmenbedingungen

Der Zweckverband SPNV-Nord ist der im Nahverkehrsgesetz bestimmte Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr im Norden von Rheinland-Pfalz. Seine Kernaufgabe besteht in der Planung und Bestellung von Nahverkehrsleistungen auf der Schiene; ergänzend kann er im Einvernehmen mit den jeweiligen lokalen ÖPNV-Aufgabenträgern die Finanzierung regionaler Busverkehre übernehmen, außerdem soll er sich um die Aufwertung von Haltepunkten und Bahnhöfen kümmern.

Die Finanzierung des Zweckverbandes erfolgt **ausschließlich** über die sog. Regionalisierungsmittel, die der Bund den Ländern für diese Zwecke zur Verfügung stellt. Aktuell (in 2011) erhält das Land auf der Grundlage des Regionalisierungsgesetzes vom Bund 365,75 Mio. EUR. Dieser Betrag wird noch bis 2014 jährlich um 1,5 % dynamisiert, für die Zeit danach sieht das Gesetz eine „Revision“ der Mittel vor; derzeit bereiten sich die Länder und Aufgabenträger auf die anstehende Diskussion mit dem Bund über die künftige Höhe und weitere Entwicklung dieser Mittel vor.

Im rheinland-pfälzischen Nahverkehrsgesetz ist u.a. geregelt, dass die beiden SPNV-Zweckverbände gemeinsam einen gesetzlich verbrieften Anspruch auf 75 % der dem Land zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel haben; das Gesetz trifft auch eine Regelung zur Verteilung dieser Mittel unter den Zweckverbänden: nach dem Schlüssel der 1993/94 angebotenen Verkehrsleistung entfallen 46,1 % der Pflichtzuweisungen des Landes auf den SPNV-Nord.

Diese Pflichtzuweisungen des Landes haben in den zurückliegenden Jahren regelmäßig nicht ausgereicht, die vom SPNV-Nord vertraglich vereinbarten Verkehrsleistungen zu finanzieren. Dazu gewährte das Land in der jeweils erforderlichen Höhe Sonderzuweisungen. Die Entwicklung der Zuweisungen aus den Regionalisierungsmitteln in den letzten 10 Jahren zeigt die nachfolgende Tabelle:

**Tabelle 1: Entwicklung der Regionalisierungsmittel für den SPNV-Nord (in Mio. EUR)**

Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
	IST	IST	IST	IST	IST	IST	IST	IST	IST	Ansatz
<b>Pflichtzuw.</b>	118,3	124,8	125,9	127,8	127,8	121,6	120,9	122,7	124,6	126,5
<b>Sonderzuw.</b>	4,5	1,1	3,3	2,0	5,3	14,9	16,2	12,5	13,5	8,3
<b>Gesamt.</b>	122,8	125,9	129,2	129,8	133,1	136,5	137,1	135,2	138,1	134,8

Sollte das Land die Sonderzuweisungen nicht mehr in der erforderlichen Höhe zur Verfügung stellen oder führt die Revision der Regionalisierungsmittel zu einer Reduzierung der Mittel, hat der Zweckverband jederzeit die Möglichkeit, im Rahmen speziell vereinbarter „Revisionsklauseln“ mit der Abbestellung von Verkehrsleistungen zu reagieren.

Die hier ausgewiesenen Mittel werden ganz überwiegend (im Durchschnitt über 99 %) für die Bestellung von Verkehrsleistungen verausgabt; lediglich ca. 1 % entfallen auf Verwaltungsausgaben. Die Verteilung auf die verschiedenen Projekte bzw. Verkehrsverträge kann den Vorlagen zum Haushalt 2012 bzw. zur mittelfristigen Finanzplanung entnommen werden.

## 2. Konzeptionelle Grundlagen SPNV

Entscheidungen des Zweckverbandes über die quantitative und qualitative Ausgestaltung des Verkehrsangebotes wurden in den ersten Jahren primär auf der Grundlage von Planungen des Landes zum Rheinland-Pfalz-Takt sowie im Rahmen von Entscheidungen über Einzelmaßnahmen getroffen.

Vor dem Hintergrund bevorstehender größerer SPNV-Vergaben wurde Mitte der 2000er Jahre damit begonnen, die Planungen unter der Überschrift „Rheinland-Pfalz-Takt 2015 (RPT 2015)“ zu überarbeiten. Nach intensiven Vorbereitungen und internen sowie externen Abstimmungen kam es dann im Juni 2008 in einer



gemeinsamen Verbandsversammlung beider SPNV-Zweckverbände zu einem Grundsatzbeschluss über das Konzept RPT 2015. Alle Maßnahmen des Zweckverbandes, insbesondere die Vorbereitung und Durchführung von Vergabeverfahren erfolgen seitdem auf dieser Grundlage.

Die Umsetzung der im Zuge der Konzeption RPT 2015 beschlossenen Veränderungen erfolgt schrittweise im Zuge von Vergaben einzelner Netze, die teilweise bereits erfolgt sind, teilweise sich aktuell im Verfahren oder die sich noch in Vorbereitung befinden. Nachfolgend soll der Stand der wichtigsten Projekte dargestellt werden:

### **a. Dieselnetz Nord (Köln)**

Mit der im Frühjahr 2011 vollzogenen Vergabe des Dieselnetzes Nord wurden wesentliche Änderungen in der Angebotsstruktur auf der Eifelstrecke (KBS 474) für den Betriebsstart im Dezember 2013 vereinbart. Im Mittelpunkt steht die Einbindung der Eifelstrecke in den künftigen „30er – Knoten“ in Trier und eine Verstärkung der Taktstruktur. Mit der Einführung von 3 „Sprinter-Zug-Paaren“ erfolgt zudem der Einstieg in ein neues RE – Produkt.

Mit der gleichen Ausschreibung wurde auch eine wesentliche Verbesserung auf der Ahrtalbahn vereinbart. Die Taktumstellung des sog. „Dernauer Zwischentaktes“ bringt einen verbesserten Anschluss in Remagen; außerdem wird der Zwischentakt ab Dezember 2013 auch am Wochenende angeboten.

### **b. Rheingaulinie**

Bereits seit Dezember 2010 realisiert ist die neu konzipierte Rheingaulinie zwischen Frankfurt, Wiesbaden, Koblenz und Neuwied. Neu ist hier neben der klareren Taktstruktur vor allem die „Rückverlängerung“ der Linie bis Neuwied, um so die Anbindung an den im April 2011 eröffneten neuen Haltepunkt Koblenz Stadtmitte zu ermöglichen.

Die Vergabe dieser neu konzipierten Leistung basierte auf einer europaweiten Ausschreibung, die der Betreiber VIAS gewonnen hatte und über die die Verbandsversammlung bereits im Frühjahr 2008 entschieden hatte.

### **c. RE – Netz Südwest**

Die zweifelsfrei wichtigste bereits vollzogene Vergabe zur Umsetzung der Konzeption RPT war für den SPNV-Nord das sog. RE-Netz Südwest. Kernstück dieser Vergabe ist die neu konzipierte RE-Linie 1 auf dem Laufweg Koblenz – Trier (- Luxemburg) – Saarbrücken – Kaiserslautern – Mannheim. Diese Linie, die heute lediglich zweistündlich zwischen Koblenz und Saarbrücken verkehrt, wird ab Dezember 2014 zwischen Koblenz und Saarbrücken stündlich angeboten und mind. 2-stündlich bis Mannheim verlängert. In Trier wird die Linie mit dem Ast nach Luxemburg „geflügelt“, wodurch auch auf der Achse Luxemburg – Trier – Koblenz eine stündliche Durchbindung ermöglicht wird. Die Vergabe der entsprechenden Leistungen zwischen Trier und der Landesgrenze Luxemburg erfolgte in 2010 an die CFL, die Entscheidung der Verbandsversammlung zur Vergabe des RE-Netzes Südwest im Juni 2011.

Mit dem RE – Netz Südwest werden u. a. auf der Saar- und Moselstrecke unabhängig von den Angeboten des Fernverkehrs stündlich schnelle Verbindungen angeboten.

### **d. Diesel-Netz Eifel-Westerwald-Sieg (EWS)**

Aktuell im Verfahren ist die Ausschreibung des Diesel-Netzes EWS. In diesem Vergabeverfahren werden die bislang in verschiedenen Verkehrsverträgen enthaltenen Leistungen des Westerwaldnetzes, der Dreiländerbahn, der Hellertalbahn und des Netzes Eifel-Mosel zusammengefasst. Auch mit dieser Vergabe werden eine Reihe von wichtigen Bausteinen des Konzeptes RPT 2015 realisiert:

- Die Durchbindung der Oberwesterwaldstrecke auf die Siegstrecke (Linie Limburg – Westerburg – Altenkirchen – Au – Siegen – Bad Berleburg)
- Die Verknüpfung der Lahntalbahn mit der Eifel – Pellenz – Bahn und damit die Schaffung umsteigefreier Verbindungen von der Eifel – Pellenz – Bahn wie der Lahntalbahn zum neuen Haltepunkt Koblenz-Stadtmitte
- Die Reaktivierung der Aartalbahn zwischen Zollhaus und Diez

Mit diesen Einzelmaßnahmen ist eine Leistungsausweitung von ca. 250.000 Zugkilometern pro Jahr verbunden.

## e. Reaktivierung der Eifel-quer-Bahn

Das Konzept RPT 2015 sah auch die Prüfung der Reaktivierung der Eifel-quer-Bahn vor. Nachdem eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) in 2009 ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis gebracht hatte, beschloss der SPNV-Nord die Reaktivierung der Strecke. In 2010 wurde dann mit der ingenieurtechnischen Entwurfsplanung begonnen, in deren Rahmen auch die tatsächlichen Kosten für die Ertüchtigung der Streckeninfrastruktur ermittelt werden.

Ersten Zwischenergebnisse zu Folge musste leider festgestellt werden, dass zur Ertüchtigung der Strecke für den SPNV deutlich höhere Investitionskosten erforderlich sein werden, als in der NKU unterstellt waren. Ging die NKU noch von einem Investitionsbedarf von rund 20 Mio. EUR aus, wird nunmehr eine Größenordnung zwischen 35 und 40 Mio. EUR genannt.

Das Land hat vor dem Hintergrund dieser neuen Erkenntnisse eine Überprüfung bzw. Neuberechnung der NKU vorgeschlagen.

## f. Diesel-Netz Südwest

Im Dieselnetz Südwest waren für den Bereich des SPNV-Nord ursprünglich zwei wesentliche Elemente der Konzeption RPT 2015 enthalten:

- Die Reaktivierung der Hunsrückstrecke (Flughafen Hahn – Langenlohnshaus – Bingen – Mainz – Frankfurt Hbf.) und
- Die neue RE – Verbindung Koblenz – Bingen – Kaiserslautern.

Leider brachte die Ausschreibung im offenen Verfahren zunächst kein wirtschaftliches Ergebnis und musste daher im Juni d. J. aufgehoben werden. Im Zuge der Verhandlungen im Folgeverfahren wurde die Ausschreibungskonzeption dahingehend geändert, dass die Reaktivierung der Hunsrückbahn aus strategischen Gründen aus der Ausschreibung herausgenommen wurde, um dieses Projekt zu einem späteren Zeitpunkt in einem separaten Verfahren zu vergeben.

Im Folgeverfahren sollten ursprünglich am 28.10.2011 die voraussichtlich finalen Angebote abgegeben werden. In Folge eines Nachprüfantrages eines Bieters wurde diese Frist auf den 31.10.2011 verlängert. Derzeit läuft die Auswertung der eingegangenen Angebote. Ein Zuschlag ist erst nach Abschluss des Nachprüfverfahrens möglich.

## g. Regionalbahn Trier unter Einbeziehung der „Weststrecke“

In Ergänzung zu den Maßnahmen im RE-Netz Südwest sieht das Konzept RPT 2015 im Raum Trier eine Neuordnung der Regionalbahnverkehre vor. Dabei geht es primär um die Verbesserung der Erschließungswirkung der Regionalbahn im Trierer Stadtgebiet durch die Schaffung zusätzlicher Haltepunkte sowie die Ergänzung der Angebote im grenzüberschreitenden Verkehr nach Luxemburg.

Im Kontext zu den Verkehren nach Luxemburg soll in Trier auch die sog. „Weststrecke“ reaktiviert werden. Diese zweigleisige und elektrifizierte Hauptbahn wird aktuell nur für den Güterverkehr genutzt; eine Reaktivierung für den SPNV ist hier lediglich mit zusätzlichen Verkehrsleistungen sowie dem Bau von Haltepunkten im Stadtgebiet Trier verbunden. Weitere Investitionen in die Infrastruktur sind lediglich für Maßnahmen zur Wiederherstellung der Verknüpfung der Strecke mit der „Hauptstrecke“ im Bereich von Trier – Ehrang erforderlich.

Parallel zu den Planungen auf deutscher Seite soll auch in Luxemburg die Situation speziell für Grenzpendler verbessert werden. Als „Ersatz“ für die aufgegebene Kirchberganbindung soll nun unterhalb der „roten Brücke“ ein neuer Haltepunkt gebaut werden, von dem aus der Kirchberg fußläufig bzw. mittels eines Schrägaufzuges bzw. einer Seilbahn erreichbar ist.

Ein Vergabeverfahren zur Umsetzung der in diesem Zusammenhang erforderlichen Verkehrsleistungen ist nicht möglich bzw. auch nicht erforderlich. Verkehre auf der Luxemburger Seite sind grundsätzlich in Zusammenarbeit mit der CFL möglich; die Regionalbahnleistungen an der Mosel sind bis in das Jahr 2023 an DB Regio vergeben. Angebotsveränderungen sind hier nur auf dem Verhandlungswege möglich.

Lediglich die Regionalbahnleistungen auf der Saarstrecke zwischen Trier und Saarbrücken sind zum Dezember 2019 neu zu vergeben. Dazu muss zeitnah geklärt werden, ob die entsprechende Regionalbahnlinie wie bisher in Trier Hbf. beginnt und endet, oder ob die vorgesehene Verlängerung bis Trier – Ehrang mit ausgeschrieben wird.

## **h. Angebots- und Infrastrukturoptimierung Moselstrecke**

Im Rahmen des Konzeptes RPT 2015 soll auch eine Neuordnung des Regionalbahnangebotes auf der Moselstrecke zwischen Trier und Koblenz erfolgen.

Der bisherige Regionalbahn-Grundtakt auf der Moselstrecke wird zwischen Bullay und Wittlich ausgelegt. Die aktuell von der RB bedienten Halte Ürzig und Bengel sollen ersetzt werden durch einen stündlichen RE-Halt „Bengel Neu“. Ferner wird zwischen Traben-Trarbach und Wittlich eine neue RegioLinie eingerichtet. Weiterhin verkehren RB-Linien zwischen Wittlich und Trier sowie vsl. darüber hinaus.

Die Moselweinbahn wird von Traben-Trarbach aus direkt nach Koblenz durchgebunden, zwischen Bullay und Koblenz ersetzt sie die bisherige Mosel-RB. Dabei geht es primär um eine Aufwertung der Moselweinbahn, indem diese auch touristisch bedeutsame Region schnell und ohne Umstieg an das Oberzentrum Koblenz angebunden wird. Die Gesamtfahrzeit wird ca. 1h und 20min betragen.

Die o.g. Angebotsänderungen sollen im Rahmen des Vertrages „Mosel RB“ verhandelt werden werden. Voraussetzung für diese Optimierung des SPNV-Angebotes ist eine Elektrifizierung der zurzeit eingleisigen, nicht-elektrifizierten Nebenbahn zwischen Traben-Trarbach und Pünderich. Die Vorplanung dazu hat das Land bereits bei der DB Netz beauftragt; Ergebnisse inklusive Variantenvorschlägen und Kostenschätzungen im Rahmen dieser Lph. 2 liegen inzwischen vor. Ferner sind dadurch teilweise Verlängerungen an den Bahnsteigkanten der Moselweinbahn notwendig; eine gleichzeitige Aufwertung von bisher unattraktiven Haltepunkten an der KBS 693 wäre ebenfalls denkbar. Darüber hinaus sind grundsätzlich auch neue Haltepunkte wie „Traben-Trarbach Schule“ oder „Koblenz-Verwaltungszentrum“ denkbar; diesbezügliche Machbarkeitsstudien sind unter Beteiligung der kommunalen Gebietskörperschaften noch zu erarbeiten bzw. liegen in einem Fall im Entwurf vor.

## **3. Wesentliche Rahmenbedingungen: Tarif und Vertrieb**

### **a. Entwicklung der „Tariflandschaft“**

Mit der Gründung der beiden Verkehrsverbände VRM und VRT vor etwas mehr als 10 Jahren wurde die Tarifstruktur im ÖPNV insgesamt und somit auch im SPNV weitgehend harmonisiert. Innerhalb der jeweiligen Verbundgebiete gelten in erster Linie nur noch die entsprechenden Verbundtarife. Leider ist das Gebiet des SPNV-Nord nach wie vor nicht flächendeckend mit Verbundtarifen abgedeckt. Eine Ausnahme bildet derzeit immer noch der Westerwaldkreis, in dessen Gebiet kein Verbundtarif zur Anwendung kommt. An verschiedenen Rändern unseres Verbandsgebietes wurden zudem Übergangstarife geschaffen, die die Nutzung von Verbundtarifen aus benachbarten Gebieten ermöglicht. Besonders erfolgreich waren diese Maßnahmen auf der Eifelstrecke, wo der Tarif des VRS seit einigen Jahren bis Gerolstein gilt. Gleiches gilt für die Ausweitung des VRS-Tarifes in die Landkreise Altenkirchen und Ahrweiler sowie auf der rechten Rheinstrecke bis Neuwied.

Für Verbundgrenzen überschreitende Verkehre sowie für Verkehre, die in unsere Verkehrsverbände ein- oder ausbrechen, gelten in der Regel die jeweiligen Haustarife der SPNV-Unternehmen. Auf der Grundlage entsprechender Tarifkooperationen mit der Deutschen Bahn sind dies in allen Fällen Tarife, die mit dem Nahverkehrstarif der Deutschen Bahn identisch sind. Zur Realisierung dieser Maßnahme muss jedoch in jedem Einzelfall eine entsprechende Kooperationsvereinbarung mit der Deutschen Bahn abgeschlossen werden.

Während die „Tariflandschaft“ im Hinblick auf die Struktur der Tarife und ihrer Anwendung von geringen Ausnahmen abgesehen als durchaus befriedigend angesehen werden kann, geraten die in den beiden Verbänden derzeit geltenden Regularien zur Einnahmeaufteilung zunehmend unter Kritik. Das Hauptproblem besteht in beiden Verbänden darin, dass die Aufteilung der Einnahmen innerhalb des Verbundes auf der Grundlage sog. „Alteinnahmen“ erfolgt. Damit werden nach wie vor die Einnahmeverhältnisse zementiert, wie sie vor Gründung der beiden Verbände existierten. In der Folge dieser unbefriedigenden Situation im Bereich der Einnahmeaufteilung bestehen momentan für die Verkehrsunternehmen so gut wie keine Anreize für Leistungsverbesserungen. Wirtschaftlichen Erfolg kann ein Verkehrsunternehmer unter diesen Voraussetzungen nur dann erreichen, wenn er die Kosten minimiert. Ein wirtschaftlicher Anreiz, sein Angebot durch Angebotsausweitung oder qualitativer Verbesserungen aufzuwerten, besteht nicht.

Seit Jahren wird in beiden Verbänden sehr intensiv darüber diskutiert, wie diese Situation verändert werden kann, leider bislang ohne konkretes Ergebnis. Auch der Zweckverband SPNV-Nord ist von dieser Situation negativ betroffen: Einerseits leidet er selbst unmittelbar, soweit er mit Eisenbahnverkehrsunternehmen Bruttoverträge abgeschlossen hat; andererseits wird es zunehmend schwierig, überhaupt noch Nettoverträge auszusprechen, da eine verlässliche Kalkulation der Erlöse bzw. ihrer Entwicklung aufgrund der unbefriedigenden Einnahmeaufteilung für die Verkehrsunternehmen nahezu unmöglich ist.

## b. Entwicklung der Vertriebsstruktur

Der Vertrieb von Fahrscheinen gehört vom Grundsatz her zu den Kernaufgaben der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Folgerichtig wurden die Vertriebsleistungen in der Vergangenheit auch immer als integraler Bestandteil der Verkehrsleistung angesehen und dementsprechend auch vertraglich mit dem jeweils betroffenen EVU als Bestandteil der Verkehrsleistung vereinbart. Gleiches geschah bislang auch regelmäßig im Zuge von SPNV-Ausschreibungen.

Als marktbeherrschendes Unternehmen im Bereich des Vertriebes von SPNV-Fahrscheinen agiert seit Jahren die Deutsche Bahn (DB). Dort, wo die DB Regio SPNV-Leistungen erbringt, werden selbstverständlich auch die Vertriebsleistungen von der DB angeboten. Aber auch in den meisten Fällen, wo so genannte Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE) nach Wettbewerbsverfahren SPNV-Leistungen übernommen haben, nutzen sie die Infrastruktur von DB Vertrieb auf der Grundlage von Leistungsvereinbarungen mit der DB für ihre eigenen Zwecke.

Erst in jüngerer Zeit kam es im Zuständigkeitsbereich des SPNV-Nord erstmals dazu, dass eine NE – das EVU trans regio – im Zusammenhang mit der Betriebsübernahme der MittelrheinBahn zumindest einen Teil der Vertriebsleistungen bei einem anderen Dienstleister als DB Vertrieb beschafft.

Im Ergebnis hatten diese Aktivitäten zur Folge, dass entlang der MittelrheinBahn zwischen Köln, Koblenz und Mainz an allen Bahnstationen Fahrkartenautomaten aufgestellt wurden, die nicht dem DB-Konzern gehören. Dies hat bereits heute an den Knotenbahnhöfen bzw. an den Bahnhöfen und Haltepunkten, an denen auch noch andere EVU verkehren, zur Konsequenz, dass dort zwei unterschiedliche Fahrkartenautomaten vorhanden sind. Bei den Kunden führt dies teilweise zu erheblichen Irritationen, da die Fahrkartenautomaten aufgrund ihres unternehmensspezifischen Designs dem jeweiligen EVU – DB oder trans regio – zugeordnet werden, obwohl an beiden Automaten in großen Teilen dasselbe Sortiment an SPNV-Fahrscheinen erhältlich ist.

Wenn sich diese Entwicklung im Rahmen des Ausschreibungswettbewerbes fortsetzen sollte, wäre für die Zukunft nicht auszuschließen, dass insbesondere an Knotenbahnhöfen künftig nicht nur zwei, sondern ggf. in Abhängigkeit von der Anzahl der dort verkehrenden EVU auch deutlich mehr unterschiedliche Fahrkartenautomaten anzutreffen sein könnten.

Ein zweites Problem in diesem Zusammenhang stellt die Frage dar, zu welchen wirtschaftlichen Konditionen die DB den NE ihre Vertriebsleistungen anbietet. Hier ist grundsätzlich zu befürchten, dass dies nicht zu den Konditionen geschieht, wie man die gleiche Leistung der Konzernschwester DB Regio anbietet. Die Monopolkommission der Bundesregierung hat daher in ihrem letzten Sondergutachten zum Eisenbahnmärkte auch gefordert, die Vertriebsleistungen der DB der Regulierung durch die Bundesnetzagentur zu unterziehen.

Eine Alternative zur bisherigen Vorgehensweise in Sachen Vertrieb kann auch darin bestehen, die Vertriebsleistung nicht mehr zwingend und unmittelbar mit der Verkehrsleistung zu verknüpfen und stattdessen durch den Aufgabenträger separat zu vergeben. Diesbezügliche Überlegungen gibt es derzeit bundesweit bei fast allen Aufgabenträgern. So fanden auch im südwestdeutschen Raum entsprechende Abstimmungsgespräche statt, in denen darüber diskutiert wurde, in wie weit man ggf. im Vorfeld jetzt aktueller Ausschreibungsverfahren den Vertrieb gesondert vergeben könne. Die Mehrzahl der an dieser Diskussion beteiligten Aufgabenträger kam jedoch für sich zu dem Ergebnis, dass das für eine derartige Ausschreibung erforderliche Fachwissen bei den Aufgabenträgern derzeit noch nicht in der notwendigen Tiefe vorliege, um eine derartige Ausschreibung fachkundig durchzuführen.

Auf Grundlage des Beschlusses der Sitzung der Verbandsversammlung von Dezember 2009 zur wettbewerblichen Vergabe von Vertriebsleistungen wirkt der SPNV-Nord seit 2010 an einem Wettbewerbsverfahren im Vertrieb mit, das vom benachbarten Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland (NVR) federführend organisiert und durchgeführt wird.

Im Zusammenhang mit der Ausschreibung des so genannten Kölner Dieselnetzes hatte sich für den SPNV-Nord seinerzeit die günstige Gelegenheit ergeben, erstmals eine alternative Vorgehensweise zur wettbewerblichen Vergabe von Vertriebsleistungen zu praktizieren und Erfahrungen damit zu sammeln. Hintergrund dafür war die Initiative des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland (NVR), sämtliche Vertriebsleistungen im SPNV für ihren Zuständigkeitsbereich im Wettbewerb zu vergeben. Da der SPNV-Nord gleichzeitig dabei war, mit dem NVR das Kölner Dieselnetz auszuschreiben, war es naheliegend, sich auch an dem Vertriebsverfahren zu beteiligen.

Das im April 2010 veröffentlichte europaweite Verhandlungsverfahren zur Auswahl eines zentralen Vertriebsdienstleisters im SPNV befindet sich nunmehr in der Endphase und soll spätestens Anfang 2012 abgeschlossen sein. Neben den Vertriebsleistungen für die zum Zuständigkeitsbereich des SPNV-Nord gehörenden Bestandteile des Kölner Dieselnetzes, also die Eifel- und Ahrstrecke, sind auch Leistungen in Bezug auf die Rheinstrecken nördlich von Koblenz in die Vertriebsvergabe mit einbezogen.

Das Mitwirken an diesem Verfahren bringt für den SPNV-Nord den Vorteil, dass an einem konkreten Beispiel die Praktikabilität einer separaten wettbewerblichen Vergabe von Vertriebsleistungen erprobt und gleichzeitig von dem in Vertriebsfragen beim NVR vorhandenen Know-how unmittelbar profitiert werden kann. Im Ergebnis wird von dieser Vorgehensweise ein wirtschaftlich günstigeres Ergebnis der Vertriebsleistungen erwartet.

## 4. Konzeptionelle Grundlagen Regio - Linien

Der in 2008 gefasste Beschluss zum Rheinland-Pfalz-Takt 2015 enthielt für das Gebiet des SPNV-Nord auf ausdrücklichen Wunsch der Verbandsversammlung auch den Auftrag, die Konzeption für die Regio – Linien zu aktualisieren.

Im Rahmen eines extern vergebenen Planungsauftrages und unter Begleitung einer breit aufgestellten Arbeitsgruppe wurde ein Entwurf für diese Konzeption erarbeitet, der im Sommer 2011 in ein Beteiligungsverfahren gegeben wurde.

Das Ziel der Neukonzeption bestand in erster Linie darin, neben den notwendigen Anpassungen an neue Rahmenbedingungen im SPNV die Erschließungsfunktion der Regio - Linien in die Fläche hinein dahingehend zu verbessern, als dass nunmehr auch die unterste zentralörtliche Ebene eingebunden wird, soweit die entsprechenden Orte nicht vom SPNV erschlossen werden.

Derzeit werden die zahlreich eingegangenen Stellungnahmen ausgewertet. Ein darin häufig angesprochener Aspekt ist die Frage nach der konzeptionellen Verknüpfung bzw. Bündelung der Regio – Linien mit den übrigen ÖPNV-Angeboten in der Fläche. Hier zeigt sich ein ergänzender Planungsbedarf, der jedoch nur gemeinsam mit den lokalen Aufgabenträgern gedeckt werden kann. Unter Moderation des Landes fand dazu vor wenigen Wochen ein erstes Abstimmungsgespräch mit den Verbänden VRM und VRT statt. In beiden Verbundgebieten besteht die Absicht, die notwendigen Planungsprozesse zu koordinieren und dabei auch die Frage der Integration der Regio – Linien in diese Prozesse zu behandeln.

Unterschiedliche Auffassungen bestehen noch bzgl. der Organisation dieser Planungen: während das Land und die Vertreterinnen des VRT die gemeinsame Beauftragung eines Planungsbüros bevorzugen, will der VRM dafür zusätzliche Mitarbeiter beschäftigen.

Parallel dazu wurden und werden in einer Reihe von Landkreisen auch die lokalen Nahverkehrspläne fortgeschrieben.

Diese, derzeit auf drei unterschiedlichen räumlichen Ebenen (SPNV-Nord, Verbände, Kreise) angelegten Planungen müssen dringend verknüpft werden. Schon aus organisatorischen Gründen wird es schwierig werden, diese Verknüpfung zeitgleich in allen Teilräumen und flächendeckend vorzunehmen. Daher sollte man darüber diskutieren, ob eine auf Teilräume oder bestimmte Korridore bezogene Verknüpfung lokaler und regionaler Linien in Konzeption und Umsetzung nicht schneller zu brauchbaren Ergebnissen führt. Ähnlich gelagerte Vorschläge zur Vorgehensweise wurden bereits auch von der lokalen Aufgabenträgerebene unterbreitet (Landkreis Cochem – Zell).

Eine zentrale Frage bei allen konzeptionellen Überlegungen stellt die Eigen- bzw. Gemeinwirtschaftlichkeit des ÖPNV-Angebotes dar. Aktuell ist festzustellen, dass in Folge veränderter Rahmenbedingungen immer mehr Linien Gefahr laufen, ihre Eigenwirtschaftlichkeit zu verlieren. Ursächlich dafür ist neben dem demografischen Faktor auch ein offenkundiger Strategiewechsel bei den Busunternehmen: Waren diese in der Vergangenheit noch bereit, unternehmensintern gute und schlechte Risiken zu mischen bzw. eine „Quersubvention“ von ertragsreicheren zu ertragschwächeren Linien zu realisieren, dominiert inzwischen das Ziel der Gewinnmaximierung. Im Ergebnis sinkt die Bereitschaft, Konzessionen für ertragschwächere Linien weiter zu beantragen.

**Die Konsequenz für die ÖPNV-Aufgabenträger kann nur sein, die Aufgabe der Mischung von guten und schlechten Risiken selbst zu übernehmen. Dies ist die zentrale Funktion von Bündelungskonzepten. Damit wird es möglich, die „Gewinne“ aus nachfragestarken Linien zur Subvention von schwachen und isoliert betrachtet gemeinwirtschaftlichen Linien zu verwenden. In Verbindung mit Regionalisierungsmitteln, die über die Regio – Linien des SPNV-Nord in diese Bündel eingebracht werden können, sollte es möglich werden, in weiten Bereichen ohne nennenswerte finanzielle Beiträge der lokalen Aufgabenträger eine ausreichende ÖPNV-Bedienung zu gewährleisten.**

## **TOP 5    Mittelfristige Finanzplanung 2013 – 2017**

Die Geschäftsstelle legt der Verbandsversammlung in regelmäßigen Abständen eine Aktualisierung ihrer mittelfristigen Bilanzplanung vor. Derartige Aktualisierungen sind immer dann angebracht, wenn es infolge von neuen Vergaben längerfristiger Verkehrsverträge (in der Regel nach Wettbewerbsverfahren) aktualisierte Eckdaten zur künftigen Entwicklung gibt.

Die beigefügte Anlage enthält die Projektion der aktuellen absehbaren finanziellen Belastungen des Zweckverbandes für die Jahre 2013 bis 2017. Nähere Erläuterungen dazu erfolgen in der Sitzung mündlich.

### **Beschlussvorschlag:**

**Die Verbandsversammlung nimmt die mittelfristige Finanzplanung für die Jahre 2013 bis 2017 zur Kenntnis.**

Mittelfristige Finanzplanung

Vertrag	Untervertrag	Mio. Zkm						Mio. EUR (EUR/Zkm)					
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Daadetalbahn		0,121	0,121	0,121	0,121	0,121	0,121	1,06	1,08	1,09	1,11	1,12	1,14
								(8,77)	(8,89)	(9,01)	(9,14)	(9,28)	(9,42)
DB RLP		4,947	4,947	2,632				56,2	54,3	27,8			
								(11,36)	(10,97)	(10,58)			
DB RLP	Saar RB	0,437	0,437	0,437	0,437	0,437	0,437	3,7	3,7	3,7	3,8	3,8	3,9
								(8,40)	(8,46)	(8,44)	(8,60)	(8,76)	(8,93)
DB RLP	Rheinachse Nord	1,176	1,176	1,176	1,603	1,603	1,176	8,9	9,0	9,1	11,6	11,8	10,3
								(7,53)	(7,64)	(7,75)	(7,22)	(7,34)	(8,72)
Dieselnetz Köln				2,305	2,305	2,305	2,305			25,5	25,9	26,3	26,7
										(11,04)	(11,22)	(11,40)	(11,59)
Dieselnetz Südwest						0,250							2,8
													(11,20)
Dreiländerbahn		0,493	0,493	0,493	0,247			4,7	4,8	4,9	2,5		
								(9,62)	(9,77)	(9,91)	(10,06)		
Eifelquerbahn					0,325	0,650	0,650				3,8	7,7	7,8
											(11,81)	(11,81)	(12,03)
Eifel-Mosel		0,703	0,703	0,703	0,352			5,9	6,0	6,1	3,1		
								(8,39)	(8,52)	(8,64)	(8,77)		
Eifel-Westerwald-Sieg-Netz					1,691	3,382	3,382				20,0	40,0	40,7
											(11,81)	(11,81)	(12,03)
Hahn-Express													
HellertalBahn		0,103	0,103	0,103	0,052			0,8	0,8	0,9	0,4		
								(8,06)	(8,22)	(8,38)	(8,55)		
Hunsrücksteilstrecke		0,158	0,158	0,158	0,158	0,158	0,158	2,2	2,2	2,3	2,3	2,4	2,4
								(13,94)	(14,21)	(14,49)	(14,77)	(15,06)	(15,36)
Mittelrheinbahn		1,393	1,393	1,393	1,393	1,393	1,393	10,4	10,5	10,7	10,8	11,0	11,2
								(7,44)	(7,55)	(7,66)	(7,78)	(7,89)	(8,01)
Moseltalbahn		2,266	2,266	2,266	2,266	2,266	2,266	16,3	16,6	16,8	17,1	17,3	17,6
								(7,21)	(7,32)	(7,43)	(7,54)	(7,65)	(7,77)
RE-Netz Südwest	RE 1 (inkl. Beistellung)				1,897	1,897	1,897				5,2	4,9	4,8
											(2,74)	(2,61)	(2,51)
RE-Netz Südwest	RE 2				0,311	0,311	0,311				1,7	1,6	1,6
											(5,31)	(5,16)	(5,12)
RE 5						0,427							1,7
													(4,00)
Rheingau		0,803	0,803	0,803	0,803	0,803	0,803	7,0	7,1	7,1	7,1	7,2	7,2
								(8,76)	(8,80)	(8,85)	(8,89)	(8,93)	(8,96)
Rheingau	Verlängerung Neuwied	0,168	0,168	0,168	0,168	0,168	0,168	2,1	2,2	2,2	2,2	2,3	2,3
								(12,71)	(12,89)	(13,07)	(13,26)	(13,45)	(13,64)
RSX Aachen - Köln - Siegen		0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7
								(1,52)	(1,57)	(1,63)	(1,68)	(1,74)	(1,79)
Trier - Luxemburg				0,206	0,206	0,206	0,206			2,5	2,5	2,5	2,6
										(11,96)	(12,14)	(12,30)	(12,45)
Westerwaldnetz		1,602	1,602	1,602	0,801			16,9	17,2	17,4	8,8		
								(10,58)	(10,73)	(10,87)	(11,02)		
Touristische Sonderverkehre		0,083	0,083	0,083	0,083	0,083	0,083	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
								(6,02)	(6,02)	(6,02)	(6,02)	(6,02)	(6,02)
RegioLinien								2,0	2,0	5,0	5,0	7,5	7,5
Verwaltung								2,0	2,0	2,0	2,1	2,1	2,1
<b>Sa.</b>		<b>14,817</b>	<b>14,817</b>	<b>15,014</b>	<b>15,583</b>	<b>16,148</b>	<b>16,398</b>	<b>141,3</b>	<b>140,5</b>	<b>146,1</b>	<b>138,1</b>	<b>150,6</b>	<b>155,4</b>
								(9,27)	(9,21)	(9,26)	(8,41)	(8,73)	(8,89)
			0,0%	+1,3%	+3,8%	+3,6%	+1,5%		-0,5%	+4,0%	-5,5%	+9,0%	+3,2%
Regionalisierungsmittel								128,4	130,3	132,2	134,2	136,2	138,3
Rückflüsse aus Verträgen								0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9
Sonderzuweisungen des Landes								12,1	9,4	13,0	3,0	13,5	16,2

Stand: November 2011

## **TOP 6    Haushalt 2012**

Haushaltssatzung und Haushaltsplan des SPNV-Nord für das Jahr 2012 wurden nach den Regeln der kommunalen Doppik erstellt. Sie sind als Anlagen beigefügt und werden in der Sitzung mündlich erläutert.

Sowohl der Ergebnishaushalt als auch der Finanzhaushalt schließen mit jeweils 141.287.113,00 EUR ausgeglichen ab.

### **Beschlussvorschlag**

**Die Verbandsversammlung beschließt die vorliegende Haushaltssatzung für das Jahr 2012.**



## **TOP 7    Vorbereitungen und Untersuchungen zur Reaktivierung von Schienenstrecken (Eifelquerbahn und Aartalbahn)**

Die Verbandsversammlung hat in der Vergangenheit auf der Grundlage zu Untersuchungen zur Wirtschaftlichkeit und im Kontext zu den Planungen Rheinland-Pfalz-Takt 2015 die Reaktivierung des SPNV auf den Schienenstrecken zwischen Gerolstein und Kaisersesch (Eifelquerbahn) sowie Diez und Zollhaus (Aartalbahn) beschlossen.

Finanziert durch das Land Rheinland-Pfalz hatte der Zweckverband weitergehende Planungen (Entwurfsplanung) zur Ertüchtigung der beiden Strecken in Auftrag gegeben. Für beide Planungen liegen mittlerweile Zwischenergebnisse vor. Dabei zeigt sich, dass die erforderlichen Investitionen zur Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur voraussichtlich deutlich höher sein werden, als in den vorangegangenen Nutzen-Kosten-Untersuchungen unterstellt wurde. Das Land hat dies zum Anlass genommen, den Zweckverband mit dem beigefügten Schreiben zu bitten, die beiden Nutzen-Kosten-Untersuchungen zu aktualisieren.

### **Beschlussvorschlag:**

**Die Verbandsversammlung beschließt die Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Untersuchungen zur Reaktivierung des SPNV auf der Eifelquerbahn bzw. der Aartalbahn.**

## TOP 8 Fernverkehrsangebot auf der Moselstrecke

Die Verbandsversammlung wurde bereits in der letzten Sitzung grundsätzlich darüber informiert, dass zum damaligen Zeitpunkt Überlegungen bekannt waren, dass die DB AG ihre Fernverkehrsangebote in der Relation Luxemburg – Trier – Koblenz und weiter nach Norddeutschland reduzieren wollte. Auf der Grundlage der damaligen Beschlusslage hatte die Geschäftsstelle des Zweckverbandes gemeinsam mit Vertretern des Verkehrsministeriums eine Vielzahl von Gesprächen mit den zuständigen Akteuren geführt. Flankierend dazu wurden sowohl vom Zweckverband wie auch von der Landesregierung eine Reihe von Schreiben versandt, in denen die Verantwortlichen ausdrücklich aufgefordert wurden, von den Planungen abzusehen.

Die DB ihrerseits hatte dem Zweckverband ein Angebot unterbreitet, bei Zahlung einer Zuwendung von ca. 2,1 Mio. EUR pro Jahr das bisherige Fernverkehrsangebot vollständig aufrecht zu erhalten und zudem die Züge zwischen Koblenz und Trier für Nahverkehrstarife zugänglich zu machen.

Trotz grundsätzlicher Bedenken hatte sich der Zweckverband dem Land gegenüber dafür eingesetzt, auf diesen Vorschlag einzugehen, um auf diese Weise das Fernverkehrsangebot wenigstens für die nächsten 3 Jahre bis zur Umsetzung des neuen RE-Konzeptes auf der Moselstrecke zu erhalten. Das Land lehnte dies jedoch aus grundsätzlichen Erwägungen heraus und aus finanziellen Gründen ab. Das Land erklärte sich jedoch damit einverstanden, dass der Zweckverband in einem weitaus geringeren Umfang in den wichtigsten Zeitlagen Ersatzverkehre im Nahverkehr bestellt. Die dafür zusätzlich notwendigen Regionalisierungsmittel sollen dem Zweckverband zur Verfügung gestellt werden.

Auf dieser Grundlage wurde im Einvernehmen mit den Bahnverantwortlichen in Luxemburg und in Abstimmung mit der DB Regio AG inzwischen ein „Ersatzprogramm“ vereinbart, das mit dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2011 umgesetzt wird. Im Zuge dieses Konzeptes wird ein IC-Paar in der Relation Luxemburg – Trier – Koblenz vollständig ersetzt. Es handelt sich um die Abfahrt in Luxemburg um 16:20 Uhr sowie die Abfahrt in Koblenz um 19:24 Uhr. Zudem wird ein Ersatz für den Wegfall des morgendlichen ICE zwischen Trier und Koblenz geschaffen, da dieser Zug von zahlreichen Berufspendlern genutzt wird.

Zwischen Trier und Luxemburg werden zwei weitere Zugpaare ersetzt, von denen jedoch nur ein Paar als Neuleistung bestellt werden muss, da das zweite Paar durch den Wegfall eines Zugpaares in den späteren Abendstunden kompensiert werden kann. Im Ergebnis wird tagsüber damit die mindestens stündliche Verbindung zwischen Trier und Luxemburg aufrecht erhalten.

### Beschlussvorschlag

**Die Verbandsversammlung bedauert die deutliche Verschlechterung der Fernverkehrsangebote an Mosel und Rhein. Die jetzt vorgesehenen Ersatzverkehre werden zustimmend zur Kenntnis genommen.**