

Verbandsversammlung 24. Sitzung

Kreisverwaltung Bitburg, großer Sitzungssaal
04. April .2006, 10.00 Uhr

Tagesordnung

A) Öffentlicher Teil

1. Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die 23. Sitzung der Verbandsversammlung am 14.12.2005 in Trier
2. TGV – Est, Verknüpfungen aus dem Gebiet des SPNV-Nord in Saarbrücken und Luxembourg
3. Servicepersonal an Bahnhöfen
4. Öffnung von Fernverkehrszügen für Nahverkehrskunden
5. Weiterentwicklung der Einnahmeaufteilung in den Verbänden VRT und VRM
6. Verschiedenes

B) Nichtöffentlicher Teil

1. Genehmigung des nicht öffentlichen Teils der Niederschrift über die 23. Sitzung der Verbandsversammlung am 14.12.2005 in Trier
2. Vergabeentscheidung im Verfahren Mittelrhein
3. Mittelfristige Finanzplanung vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussion um die Regionalisierungsmittel
4. Verschiedenes

A) Öffentlicher Teil

TOP I Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die 23. Sitzung der Verbandsversammlung am 14.12.05 in Trier

Die Niederschrift über die 23. Sitzung ist Ihnen mit Schreiben vom 23.01.2006 zugesandt worden; sie ist den Unterlagen nochmals beigefügt. Anmerkungen zur Niederschrift sind nicht eingegangen.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung genehmigt den öffentlichen Teil der Niederschrift über die 23. Sitzung der Verbandsversammlung am 14.12.2005 in Trier.

TOP 2 TGV – Est, Verknüpfungen aus dem Gebiet des SPNV-Nord in Saarbrücken und Luxemburg

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2007 und der dann vorgesehenen vollständigen Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke von Paris nach Straßburg, Mannheim bzw. Luxemburg wird sich die Lage des Verbandsgebietes des SPNV-Nord im Hinblick auf das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz grundlegend verändern. Über die Verknüpfung in Saarbrücken und Luxemburg besteht die Möglichkeit der Schaffung attraktiver Umsteigeverbindungen, die die Fahrzeiten nach Paris bzw. in das weiterführende westeuropäische Hochgeschwindigkeitsnetz grundlegend verbessern werden.

Voraussetzung dafür ist eine frühzeitige Planung, um die notwendigen Anpassungen im schnellen Regionalverkehr in Abstimmung mit unseren Nachbarn optimal gestalten zu können.

Die beigefügte Grafik vermittelt einen ersten Eindruck über die geplanten Quantitäten (Anzahl der Zugpaare) und Qualitäten (Fahrzeiten) des TGV-Est. Interessant für unsere Region sind dabei die Möglichkeiten, die sich über die Anknüpfungspunkte Luxemburg und Saarbrücken bieten. Von Luxemburg aus sind derzeit 4 Zugpaare mit einer Fahrzeit von 2 Stunden 15 Minuten bis nach Paris vorgesehen, von Saarbrücken aus sind es 5 Zugpaare mit einer Fahrzeit von 1 Stunde und 50 Minuten.

Für den Knoten Saarbrücken liegen dem Zweckverband inzwischen auch konkrete Fahrplandaten vor, die einen ersten Vorschlag für die notwendige Anpassung unserer Regionalexpress-Leistung von Koblenz über Trier nach Saarbrücken bieten. Die nachfolgende Tabelle enthält einen ersten Vorschlag, wie ein entsprechendes Fahrplanangebot ab Dezember 2007 aussehen könnte. An dieser Stelle ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass diese Vorschläge weder auf ihre Fahrbarkeit geprüft noch mit dem benachbarten Aufgabenträger abgestimmt sind. Diese Prüfungen erfolgen in den nächsten Monaten, spätestens jedoch dann, wenn die Fahrplanzeiten des TGV in Saarbrücken endgültig feststehen.

Fahrplanskizze zur TGV – Anbindung in Saarbrücken

Koblenz ab	RE		08:22	12:22	16:22	18:22
Trier an	RE		09:48	13:48	17:48	19:48
Trier ab	RE	06:45	09:50	13:50	17:50	19:50
Saarbrücken an	RE	07:50	10:55	14:55	18:55	20:55
Saarbrücken ab	TGV	07:59	11:01	15:01	19:01	21:01
Paris Est an	TGV	09:49	12:49	16:49	20:49	22:49

Paris Est ab	TGV	06:58	09:09	13:09	17:09	19:05
Saarbrücken an	TGV	08:59	10:58	14:58	18:58	20:58
Saarbrücken ab	RE	09:05	11:05	15:05	19:05	21:05
Trier an	RE	10:10	12:10	16:10	20:10	22:10
Trier ab	RE	10:12	12:12	16:12	20:12	
Koblenz an	RE	11:35	13:35	17:35	21:35	

Leider liegen uns für die Züge von und nach Luxemburg noch keine konkreten Fahrplandaten vor, so dass ein vergleichbarer Vorschlag für eine mögliche Anpassung der Regionalexpressleistungen zwischen Trier und Luxemburg noch nicht vorgelegt werden kann.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung nimmt die Ausführungen zur Planung des TGV-Est und die sich daraus ergebenden Anforderungen für eine optimale Anbindung der Region zustimmend zur Kenntnis. Sie beauftragt die Geschäftsstelle, die erforderlichen Planungen weiter voran zu treiben und in den anstehenden Abstimmungen mit den benachbarten Aufgabenträgern die Position des Zweckverbandes angemessen zu vertreten.

Im Rahmen der Einführung des neuen Stationspreissystems der DB Station & Service AG zum 01.01.2005 wurden die bundesweit etwa 5.400 Verkehrsstationen bundeslandspezifisch einer der 6 Stationspreiskategorien zugeordnet. Für die Kategorie des jeweiligen Bundeslandes wurden die Stationspreise nach einer bestimmten Methodik entwickelt, bei der u.a. die Kosten (auch für Personal) und die Nutzung je Station berücksichtigt sowie Basis- und Zusatzleistungen festgelegt wurden. Der jeweilige Stationspreis für die Kategorien 1 bis 6 orientierte sich dabei auch am Status Quo der Qualität und der Ausstattung der Verkehrsstation. Damit wurde seitens der DB Station & Service AG also ein „Bestandsschutz“ bzgl. Ausstattung, Personal und Qualität garantiert.

Im Ergebnis lag dann ein kostenorientierter Stationspreis (Mischpreis für alle SPNV-Stationen) je Kategorie und Bundesland vor. In Rheinland-Pfalz müssen demnach für die Kategorie 2 („Fernverkehrssystemhalt“) zur Zeit 18,81 Euro je Halt und für die Kategorie 3 („Nahverkehrsknoten ggf. mit Fernverkehrshalt“) 9,56 Euro je Halt als Stationsbenutzungsgebühr an die DB Station & Service AG bezahlt werden. Bei der Einführung des neuen Stationspreissystems kam es somit gegenüber dem alten Stationspreissystem insgesamt zu einer höheren finanziellen Belastung der SPNV-Aufgabenträger in Rheinland-Pfalz.

Der Zweckverband SPNV-Nord leistet mit den von ihm finanzierten Stationsbenutzungsgebühren einen immensen Beitrag zur Finanzierung der von DB Station & Service zu erbringenden Leistungen. Jährlich zahlt der Zweckverband SPNV-Nord allein für die Kategorien 2 und 3 rund 3,5 Mio. Euro an Stationsbenutzungsgebühren. Damit verbunden ist ein grundsätzlicher Anspruch auf eine der Bedeutung der SPNV-Zugangsstation entsprechendes Serviceangebot. Die Funktion der Servicemitarbeiter als Ansprechpartner für allgemeine Reisendeninformation, bei Zugverspätungen oder -ausfällen, für Tarifauskünfte oder als Unterstützung für mobilitätseingeschränkte Personen stellt eine wesentliche Komponente in einem attraktiven SPNV-System dar.

Aktuell denkt die DB Station & Service AG aber über eine „Weiterentwicklung“ der Servicestruktur in den Bahnhöfen nach. Hintergrund ist eine bundesweite Unterdeckung von ca. 100 Mio. Euro in diesem Geschäftsbereich der DB AG. Erklärtes Ziel von DB Station & Service ist es nun, eine „effiziente, marktgerechte und wirtschaftlich tragfähige Ausrichtung der Bahnhöfe für die Zukunft“ aus ihrer Sicht zu schaffen.

Dabei soll sich das Serviceangebot (und damit auch der Personalumfang) zukünftig primär an den Kundenbedürfnissen und -frequenzströmen orientieren. Das hätte zur Folge, dass der heutige Personalbestand und der damit für den Reisenden und Besucher des Bahnhofes angemessene Serviceumfang gerade an Bahnhöfen mittlerer Größe und Kundenfrequenz (Stationspreiskategorie 2 und 3) deutlich reduziert, wenn nicht sogar ganz abgebaut werden würde.

Bereits bei der Einführung des Stationspreissystems 2005 wurde die untransparente Preisbildung durch die SPNV-Aufgabenträger moniert. Doch nun soll das Leistungsniveau bei gleichzeitiger Beibehaltung des Stationspreises abgesenkt werden.

Konkret würde das für den SPNV-Nord bedeuten, dass nur noch in der Kategorie 1 (kein Bahnhof auf dem Gebiet des SPNV-Nord) ein Service-Point vorhanden sein würde. Bahnhöfe der Kategorie 2 (Koblenz Hbf) wären nur noch mit reduziertem Servicepersonal ohne Service-Point besetzt. Die Bahnhöfe der jetzigen Kategorie 3 (Andernach, Boppard, Bullay, Cochem, Montabaur, Remagen, Trier, Wittlich), die mit Personal für Kundeninformation (Montabaur, Remagen) und zum Teil mit einem Service-Point ausgestattet sind (Trier), müssten zukünftig mit weniger oder ganz ohne Servicemitarbeiter und im Falle von Trier ohne einen Service-Point auskommen.

Für den Hauptbahnhof Trier wurde seitens der DB Station & Service AG der Serviceumfang bereits ganz konkret als „zu hoch“ eingestuft und angekündigt, das Personal für den Kundenservice zu reduzieren und den Service-Point abzubauen.

Ferner weicht die DB Station & Service AG mit diesem geplanten Vorgehen von ihrem damals ab-

gegebenen „Bestandsschutz“ bzgl. Ausstattung, Personal und Qualität ab und zieht sich auf die in den „Allgemeinen Bedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur von Personenbahnhöfen der DB Station & Service AG (ABP)“ festgelegten Basis- und Zusatzleistungen für Verkehrskategorie 3 keine Servicemitarbeiter, für die Kategorie 2 sind Servicemitarbeiter (auch zeitweise) vorgesehen. Bei beiden Kategorien gehört ein Service-Point nicht zu den Basisleistungen.

Neben der Variante „Rückzug auf die ABP“ wäre es nach Aussage von DB Station & Service auch eine Option, im Rahmen eines wieder neuen Stationspreissystems die Kategoriepreise für die Kategorie 2 und 3 bundesweit nach oben zu korrigieren, um somit wiederum das von den lokalen Akteuren, den Eisenbahn-Verkehrsunternehmen und den SPNV-Aufgabenträgern gewünschte Servicepersonal zu finanzieren. Aber gerade vor dem Hintergrund der inzwischen verifizierten Kürzung der Regionalisierungsmittel ist ein zusätzlicher finanzieller Beitrag der SPNV-Aufgabenträger für diese Leistungen überhaupt nicht vertretbar.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung nimmt die Ausführungen zum Servicepersonal an Bahnhöfen zur Kenntnis. Sie wendet sich ausdrücklich gegen den geplanten Personalabbau an den Bahnhöfen der Kat. 2 und 3, da die entsprechenden Serviceleistungen Bestandteil einer notwendigen Dienstleistung von DB Station & Service sind und über die Stationsgebühren finanziert werden. In einem Schreiben an den Vorstandsvorsitzenden der DB Station & Service ist diese Position klarzustellen. Für den Fall einer Realisierung des geplanten Personalabbaus ist mit einer teilweisen Zurückhaltung von Stationsgebühren zu drohen.

Vor dem Hintergrund, dass die bisherige strikte Trennung vom Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Hinblick auf die für die Nutzung von den Kunden zu entrichtenden Tarife insbesondere im Bereich von Verkehrsverbänden angesichts der erfolgreichen Gemeinschaftstarife im Vergleich dazu nicht mehr zeitgemäß erscheint und den Kunden nur schwer zu vermitteln ist, bestehen im Bereich des SPNV-Nord seit einiger Zeit Überlegungen hinsichtlich einer Öffnung von Fernverkehrszügen für Nahverkehrskunden.

Von daher ist die im Herbst letzten Jahres erfolgte Initiative der DB Fernverkehr AG mit konkreten Vorschlägen zu einer Öffnung von Fernverkehrszügen für Nahverkehrskunden im Bereich der Verkehrsverbände Region Trier und Rhein-Mosel (VRT und VRM) vom SPNV-Nord grundsätzlich positiv aufgenommen worden und in der Folgezeit im Rahmen gemeinsamer Beratungen mit der DB (Fernverkehr und Regio), dem VRT und VRM vertieft worden.

Genauer gesagt beziehen sich die näheren Planungen zur Öffnung von Fernverkehrszügen für Nahverkehrskunden im Bereich des SPNV-Nord zum Einen auf die Moselstrecke (InterCity-Züge im Abschnitt Trier – Wittlich – Bullay – Cochem – Koblenz) und zum Anderen auf die Linke Rheinstrecke (IC-Züge im Abschnitt Koblenz – Andernach – Remagen). Der aktuell auf der Moselstrecke verkehrende InterCityExpress Trier – Berlin wäre allerdings ausgeschlossen.

Dabei liegt der entscheidende Vorteil für die Kunden darin, dass sie den Fernverkehr im Bereich dieser Streckenabschnitte zu den Nahverkehrstarifen (Verbundtarife des VRT bzw. VRM und DB-Nahverkehrstarif im verbundgrenzenüberschreitenden Verkehr zwischen VRM und VRT sowie das Rheinland-Pfalz-Ticket als DB-Länderticket) nutzen können, was nicht nur eine Reihe von preislichen Vorteilen und eine größere Flexibilität bei der Nutzung der Verkehrsangebote mit sich bringt, sondern auch infolge der tariflichen Vereinfachung zu einer Erhöhung der Akzeptanz der Verkehrsleistungen insgesamt führen dürfte.

Damit wird eine wichtige Grundlage für eine zumindest mittelfristige Aufrechterhaltung des Fernverkehrsangebots auf der Linken Rheinstrecke und der Moselstrecke geschaffen, das insbesondere auf der letztgenannten Strecke bereits seit längerer Zeit ernsthaft gefährdet ist.

Bei einer Freigabe der IC-Züge für Kunden mit Nahverkehrsfahrkarten sind folgende Effekte zu erwarten, die hinsichtlich der Fahrgeldeinnahmen von Relevanz sind:

1. Die bisherigen IC-Nutzer wechseln in den preiswerteren Verbundtarif bzw. verbundübergreifenden Nahverkehrstarif und nutzen den IC weiter wie bisher. Das hat für den Fernverkehr zur Konsequenz, dass dieser einen Ausgleich für die dadurch verlagerten Tarifeinnahmen verlangt, damit die Fernverkehrsleistungen weiter erbracht werden können.
2. Die bisherigen Nutzer der Nahverkehrszüge (RegionalExpress- und RegionalBahn-Züge) wechseln, sofern dies von den Verkehrsverbindungen her möglich ist, bevorzugt auf die IC-Züge bei gleichem Preis. Auch daraus leitet der Fernverkehr einen Ausgleichsanspruch ab.

Folglich besteht die Notwendigkeit, dem Fernverkehr die künftig fehlenden Fahrgeldeinnahmen auszugleichen, da dieser angesichts der zu erwartenden Veränderungen zu seinen Lasten sonst nicht zu einer Öffnung der Fernverkehrszüge für Nahverkehrskunden bereit ist. Da ein Großteil der Einnahmeveränderungen die beiden Konzernunternehmen DB Fernverkehr und DB Regio unmittelbar betrifft, erwarten die übrigen beteiligten Partner (VRT, VRM und SPNV-Nord), dass sich innerhalb des DB-Konzerns genauer darüber verständigt wird, wie der Einnahmeausgleich zwischen Regio und Fernverkehr direkt geregelt werden kann.

Außerdem sind bei einer Öffnung von Fernverkehrszügen für Nahverkehrskunden sowohl innerhalb des VRT und VRM als auch im verbundgrenzenüberschreitenden Verkehr zwischen VRT und VRM Mindereinnahmen zu erwarten, die nicht innerhalb des DB-Konzerns ausgeglichen werden

können. Hier wäre unter den beteiligten Akteuren (SPNV-Nord, VRT und VRM) Einigung zu erzielen, wie die geforderten Ausgleichsleistungen aufgeteilt werden.

Nach ersten Berechnungen der DB ginge es um Forderungen, die insgesamt über einer halben Mio. EUR lägen.

Für den SPNV-Nord muss daher im Vorfeld eine Grundsatzentscheidung darüber herbeigeführt werden, ob er bereit ist, im Rahmen seiner Haushaltsmöglichkeiten einen finanziellen Ausgleich für die Öffnung der genannten IC-Verbindungen für Kunden mit Nahverkehrsfahrscheinen zu ermöglichen.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung nimmt die Ausführungen zur Öffnung von Fernverkehrszügen für Nahverkehrskunden zustimmend zur Kenntnis und beauftragt die Geschäftsstelle, die Verhandlungen mit den beteiligten Partnern fortzuführen.

Die Verbandsversammlung signalisiert die grundsätzliche Bereitschaft, im Rahmen der Möglichkeiten des Haushaltes einen Ausgleich für die Öffnung von Fernverkehrszügen auf Mosel- und Rheinstrecke für Reisende mit Nahverkehrsfahrscheinen zu leisten.

TOP 5 Weiterentwicklung der Einnahmeaufteilung in den Verbänden VRT und VRM

Mit den Verbundtarifen des VRM und des VRT existieren seit einigen Jahren im Gebiet des SPNV-Nord im öffentlichen Nahverkehr fast flächendeckend (ausgenommen der Westerwaldkreis und der Kreis Altenkirchen) so genannte Gemeinschaftstarife. Die Verbundtarife erleichtern die Nutzung des ÖPNV für den Kunden ganz wesentlich; sie leisten damit einen wesentlichen Beitrag zur Attraktivität des ÖPNV im Norden von Rheinland-Pfalz.

Die Anwendung von Gemeinschaftstarifen setzt voraus, dass unter den beteiligten Verkehrsunternehmen eindeutige Regularien zur **Einnahmeaufteilung** bestehen. Diese Regularien sind üblicher Weise Bestandteil der jeweiligen Kooperationsverträge.

Vor Einführung der beiden für den SPNV-Nord relevanten Verbundtarife wurde die damalige Einnahmesituation bei den beteiligten Unternehmen gutachterlich festgestellt; die darauf aufbauende Einnahmeaufteilung sowie die Feststellung der so genannten Harmonisierungs- und Durchtarifizierungsverluste erfolgte „alteinnahmenbasiert“, d.h., das vorrangige und gut nachvollziehbare Ziel der Unternehmen, durch die Einführung des Gemeinschaftstarifes nicht schlechter gestellt zu werden als vorher, bestimmte maßgeblich die Regularien zur Kooperation.

In beiden Verbundgebieten wurde jedoch auch festgelegt, die „Alteinnahmenorientierung“ der Vereinbarung nach drei bis vier Jahren durch eine neue Einnahmeaufteilung abzulösen, die dann auf aktuell durchgeführten Fahrgelderhebungen beruhen sollte. Damit sollten u. a. Angebots- und Nachfrageveränderungen innerhalb des jeweiligen Verbundgebietes Berücksichtigung finden.

In keinem der beiden Verbände wurde diesem Aspekt der Kooperationsverträge bislang Rechnung getragen. Die Einnahmeaufteilung erfolgt weiterhin alteinnahmenorientiert.

Der Zweckverband SPNV-Nord ist in seiner Funktion als Aufgabenträger des regionalen Schienen- und Busverkehrs von dieser Situation unmittelbar berührt. Bekanntermaßen werden die vom SPNV-Nord finanziell getragenen Verkehrsleistungen nach und nach im Wettbewerb vergeben. Dabei besteht Einvernehmen, dass diese Ausschreibungen nach Möglichkeit als so genannte „Netto-Ausschreibungen“ erfolgen sollen, d.h., dass das Erlösrisiko vollständig beim Anbieter verbleibt.

Dies wiederum setzt voraus, dass den Bietern ausreichend klare Rahmenbedingungen für ihre Erlöskalkulationen geboten werden. Selbstverständlich wird dabei auch die Anwendung des jeweiligen Verbundtarifes vorgeschrieben.

Von namhaften Vergaberechtlern wird immer wieder bezweifelt, ob vor dem Hintergrund der aktuell für VRM und VRT gegebenen Einnahmeaufteilungsregeln ein diskriminierungsfreier Wettbewerb – zumindest in Gestalt von Nettoausschreibungen – möglich ist. Der SPNV-Nord hat sich hier (bislang erfolgreich) auf den Standpunkt gestellt, dass eine Darlegung der aktuellen Einnahmesituation auf den zur Ausschreibung anstehenden Linien als Grundlage für eine Nettoausschreibung ausreichend ist (neben der Information über die jeweils geltenden Verbundverträge) und dass die Verantwortung - und damit auch das Risiko – für die Realisierung dieser Erlöse im Zuge der Einnahmeaufteilung beim Bieter liegt. Es bleibt jedoch ungewiss, ob diese Position dauerhaft tragbar ist.

Von daher wäre es aus Sicht des SPNV-Nord dringend erforderlich, die Einnahmeaufteilungsprozesse in beiden Verbänden auf eine aktuellere Grundlage zu stellen.

Mit den Geschäftsführern der beiden Verbände wurde diese Thematik bereits eingehend erörtert, ebenso bereits mit der VMS, der Vertretung der Unternehmen im VRT. In diesen Gesprächen wurde die Notwendigkeit der Schaffung aktueller Datengrundlagen als Basis für eine neue Fortentwicklung der Einnahmeaufteilungsverfahren grundsätzlich bestätigt. Für den VRT wurde in der VMS bereits beschlossen, entsprechende Erhebungen in 2006 inhaltlich-methodisch vorzubereiten.

ten und in 2007 durchzuführen.

Von Seiten des SPNV-Nord wurde angeregt, die Erhebungen für die Verbände VRT und VRM gemeinsam durchzuführen, da so erhebliche Synergieeffekte und damit Kosteneinsparungen zu erzielen seien. Dies setzt allerdings voraus, dass sich die beiden Verbände über den Leistungsumfang der Erhebung verständigen und den Auftrag gemeinsam vergeben.

Die oben dargestellten Eigeninteressen des SPNV-Nord an der Weiterentwicklung der Einnahmeaufteilungsregeln der Verbände würden es auch rechtfertigen, dass sich der Zweckverband an der Finanzierung der notwendigen Untersuchungen beteiligt. Damit müsse dann allerdings auch die Mitwirkung an der inhaltlichen Vorbereitung und Auftragsvergabe einhergehen.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung bestätigt die Notwendigkeit, die Regularien zur Einnahmeaufteilung in den Verbänden VRT und VRM weiterzuentwickeln und dabei insbesondere den Erfordernissen des Wettbewerbes Rechnung zu tragen. Sie regt zudem an, die erforderlichen Erhebungen zur Einnahmesituation in den Gebieten von VRM und VRT zügig vorzubereiten und gemeinsam durchzuführen. Der SPNV-Nord ist bereit, sich an den für die Untersuchung entstehenden Kosten bis zu 25 % zu beteiligen.