

74. Verbandsversammlung

SPNV-Nord

Öffentlicher Teil

14.12.2023

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 73. 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 9 Anpassungen SÜWEX

(Vorlage 1/73/2023):

Die Verbandsversammlung stimmt der vorgelegten Verbesserung der SPNV-Verbindung zwischen Trier und Koblenz zu.

Die Verbandsversammlung stimmt dem in der Absichtserklärung skizzierten Kooperationsmodell zwischen Nah- und Fernverkehr zu.

Der Vorstandsvorsteher bzw. die Geschäftsstelle werden ermächtigt, die für die Umsetzung der Absichtserklärung erforderlichen Schritte durchzuführen.

- Die Zeichnung der Absichtserklärung erfolgte unmittelbar im Anschluss an die VBVS



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

In nichtöffentlicher Sitzung gefasster Beschluss – s. TOP 10 Eckpunkte Vergabe RE9 – RSX

(Vorlage 2/73/2023):

Die Verbandsversammlung stimmt den Eckpunkten des Vergabeverfahrens für die Linie RE 9 (Rhein-Sieg-Express) zu und ermächtigt den Verbandsdirektor, das Vergabeverfahren mit den beteiligten Aufgabenträgern vorzubereiten und durchzuführen. Die Geschäftsstelle informiert die Verbandsversammlung in den Sitzungen und legt die Vergabeempfehlung zum Beschluss vor. Da das Kostengutachten für die zu vergebende Verkehrsleistung noch nicht vorliegt, liegt der Beschluss unter dem Finanzierungsvorbehalt des MKUEM. Es wurde mit dem federführenden Aufgabenträger go.Rheinland vereinbart, dass bis Veröffentlichung der Auftragsbekanntmachung zur Vergabe, das Kostengutachten vorliegen wird. Die Verbandsversammlung wird über das Ergebnis informiert.

- Aktuell finden die Abstimmungen zu den Vergabeunterlagen mit allen Aufgabenträgern statt.

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

In nichtöffentlicher Sitzung gefasster Beschluss – s. TOP 11 Vergabe Linienbündel Wittlicher Land (Vorlage 3/73/2023):

Die Verbandsversammlung des SPNV-Nord folgt der Vergabeempfehlung der Geschäftsstelle, den Zuschlag im Vergabeverfahren des „Linienbündels Wittlicher Land“ zu Gunsten des Bieters EMV Eifel-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH zu erteilen. Die hiesige Beschlussfassung erfolgt vorbehaltlich der Gremien-Entscheidungen der beteiligten Aufgabenträger.

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

- Die Zuschlagserteilung an die EMV Eifel-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH erfolgte mit Datum 04.10.2023
- Aktuell finden die bereits die ersten Abstimmung zur Inbetriebnahme des Linienbündels im Juli 2024 statt.

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

In nichtöffentlicher Sitzung gefasster Beschluss – s. TOP 12 Vergabe Linienbündel Hunsrück (Vorlage 4/73/2023):

Die Verbandsversammlung des SPNV-Nord folgt der Vergabeempfehlung der Geschäftsstelle, den Zuschlag im Vergabeverfahren des „Linienbündels Hunsrück“ zu Gunsten des Bieters EMV Eifel-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH zu erteilen. Die hiesige Beschlussfassung erfolgt vorbehaltlich der Gremien-Entscheidungen der beteiligten Aufgabenträger. Der Vorstandsvorsteher bzw. die Geschäftsstelle werden ermächtigt, gemeinsam mit den beiden weiteren Aufgabenträgern die für den Vollzug der Vergabe erforderlichen Schritte einzuleiten.

- Die Zuschlagserteilung an die EMV Eifel-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH erfolgte mit Datum 04.10.2023
- Aktuell finden die bereits die ersten Abstimmung zur Inbetriebnahme des Linienbündels im Juli 2024 statt.

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

In nichtöffentlicher Sitzung gefasster Beschluss – s. TOP 13 Regiolinien bei Notvergabe NR

(Vorlage 5/73/2023):

Die Verbandsversammlung befürwortet den Abschluß eines Koop- und Finanzierungs-Vertrages für die Linien 103, 117 und 104, gültig im Zeitraum vom 01.05.2023 bis zum 09.12.2023, zwischen dem Landkreis Neuwied, dem SPNV-Nord und dem MKUEM und beauftragt die Geschäftsstelle zur entsprechenden Umsetzung.

- Abstimmungen mit den jeweiligen Partnern finden aktuell noch statt.

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

In nichtöffentlicher Sitzung gefasster Beschluss – s. TOP 14 Kontrolltechnik DT

(Vorlage 6/73/2023):

Die Verbandsversammlung beschließt, sich an der Finanzierung der Kontrollinfrastruktur in den Bruttoverträgen zur Kontrolle des Deutschlandtickets im Verkehrsverbund Region Trier zu beteiligen. Die Finanzierung und Beschaffung der Kontrollinfrastruktur wird über die Verkehrsverträge abgewickelt.

- Abstimmungen mit den jeweiligen Partnern finden aktuell noch statt.

TOP 5

Bericht Geschäftsstelle

- **Lage für die Fahrgäste**
- **Finanzen**
- **Infrastruktur**
- **Fahrzeuge**

- **Lage für die Fahrgäste**

Zugfahren macht in den letzten Wochen oft nur wenig Freude Vorboten der fehlenden Fachkräfte

Fehlende Fahrdienstleiter

- Betriebsruhe Hellertalbahn seit 23.09. Samstags ab 17 Uhr bis Sonntags 10 Uhr zwischen Herdorf und Dillenburg
- Oberwesterwald abschnittsweise seit Mai 23 wegen hohen Krankenstand nur einschichtig besetzt, Dauer vsl Sommer 24
- Schichtweise Nicht-Besetzung Estw Rechter Rhein seit Oktober 23 => kurzfristiger Entfall aller Züge
- Nicht-Besetzung von Stellwerken insbesondere im Netz Ffm extrem hoch, Netz Koblenz hat sich lange gut gehalten, Netz Hagen auch betroffen

Fehlende Lokführer

- Hohe Anzahl kurzfristiger Ausfälle in fast allen Verkehrsverträgen, noch am besten VIAS und CFL
- ENS Los 1 25 % Krankenstand => Busersatzverkehr Obermoselstrecke 10.12.23-1.1.24

Fehlende Fahrzeuge, fehlende Werkstattmitarbeiter

- Sehr hohe Schadstände bei Lahn-Eifel-Bahn und bislang keine Ersatzmöglichkeiten => viele Ausfälle

Fehlende Bauleute

- Überziehung von Baumaßnahmen, Verspätun

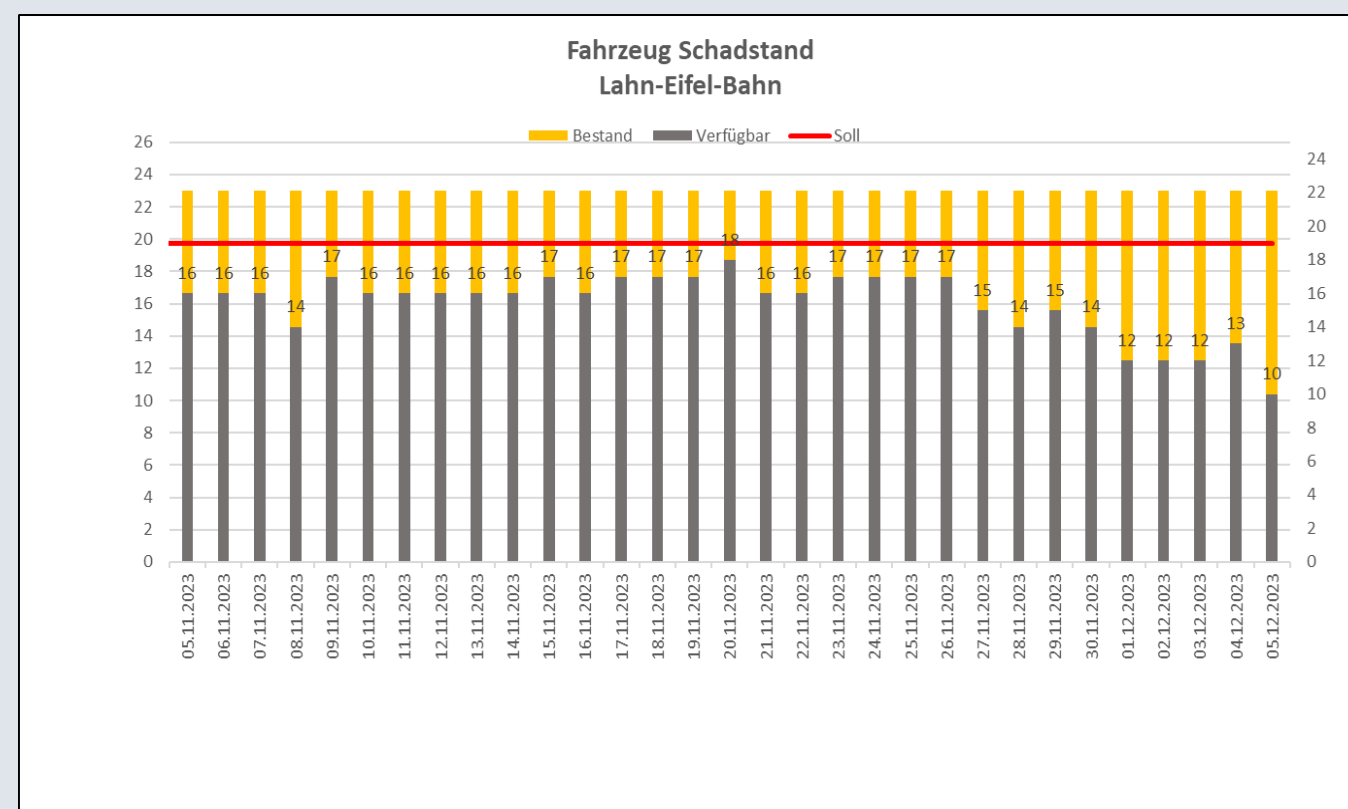
TOP 5 Ausfallquoten und Pünktlichkeiten ausgewählter Produkte

RE 5		Jahres- Ø 4,77 %	Jahres- Ø 0,26 %	Jahres- Ø 1,26 %	> 6,2%	RE 5	5- Minuten-Quote	Jahres- Ø 50,47 %
RE 8		Jahres-Ø 1,77%	Jahres-Ø 1,73%	> 3,5%	RE 8		5-Minuten-Quote	Jahres-Ø 76,92%
RE 9		Jahres-Ø 1,91%	Jahres-Ø 2,07%	> 4%	RE 9		5-Minuten-Quote	Jahres-Ø 80,15%
RB 27		Jahres-Ø 1,69%	Jahres-Ø 1,16%	> 2%	RB 27		5-Minuten-Quote	Jahres-Ø 66,99%
RB 30		Jahres-Ø 3,07%	Jahres-Ø 1,91%	> 5%	RB 30		5-Minuten-Quote	Jahres-Ø 92,46%
RB 39		Jahres-Ø 3,84%	Jahres-Ø 1,83%	> 5,6%	RB 39		5-Minuten-Quote	Jahres-Ø 95,77%

TOP 5 Fahrzeuglage bei DB Regio Mitte 05.11. - 05.12.2023

Lahn-Eifel-Bahn

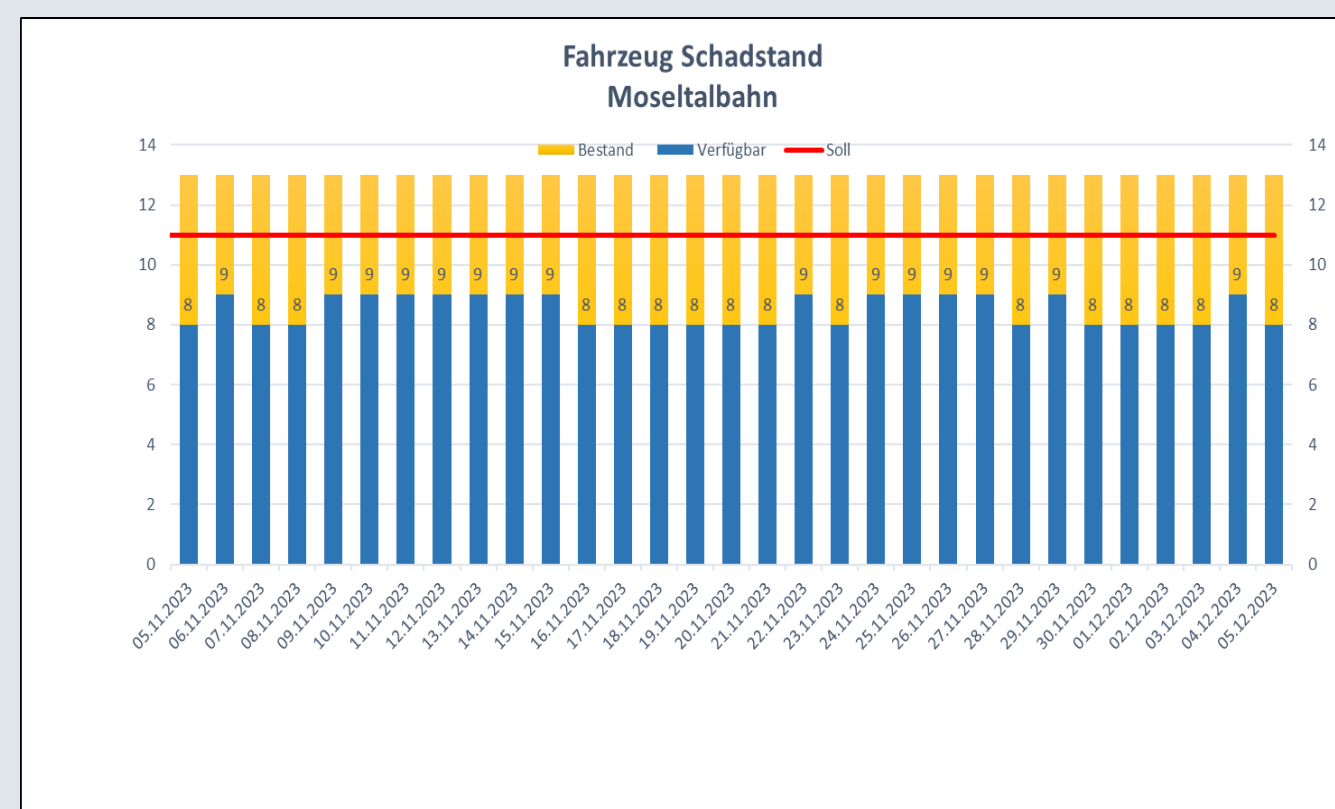
Bis 8 Fzg. pro Tag **unter** Soll



Moseltalbahn

Bis 3 Fzg. pro Tag **unter** Soll

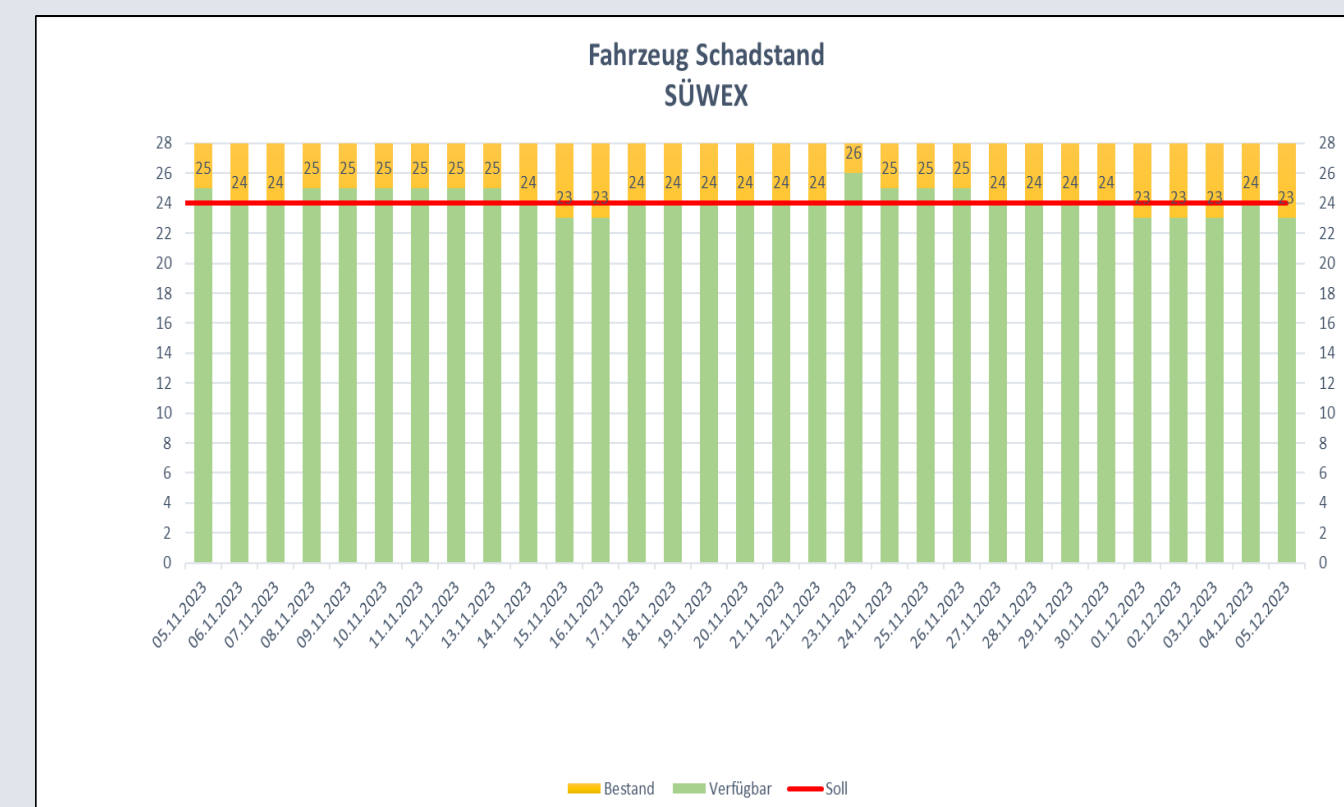
Auffüllen mit 425



adt	1	Zug fällt heute aus -
	3	Zug fällt heute aus -
teige)	12	
	2	Zug fällt heute aus -

SÜWEX

Selten bis 1 Fzg. pro Tag **unter** Soll



TOP 5 Harte Tarifforderungen der GDL mit Herzstück 35 h Woche

- Rund 35.000 Triebfahrzeugführende (Tf) in Deutschland
- Davon ca. 20.000 für den SPNV im Einsatz.
- 40 Prozent von ihnen sind bereits über 50 Jahre alt,
=> jährlich scheiden rund 1.100 Tf aus dem Berufsleben
- knapp 700 Tf mit Jobwechsel oder einen Verlust der Fahrtauglichkeit.
- => jedes Jahr müssen fast 2.000 neue Tf neu ausgebildet werden, um überhaupt den derzeitigen Personalstand aufrecht zu erhalten.
- bundesweit fehlen bereits rund 1.700 Tf im SPNV für die vertraglich vereinbarten Leistungen.
- => Hoher Druck ausreichend Tf zu gewinnen ODER das Angebot „planmäßig“ um mehr als 5 Prozent zu reduzieren
- Absenkung der Wochenarbeitszeit führt nach Schätzungen zu einem noch höheren Bedarf an von ca. 4000 Tf
- Personalkosten der EVU steigen 30-50 % je nach Situation
- PK schlagen direkt oder verzögert bei SPNV-AT auf
- Reaktionsmöglichkeiten der EVU stärken

Quelle: Presseinfo BSN

TOP 5 Harte Tarifforderungen der GDL mit Herzstück 35 h Woche

- Bahn-Branche leidet aktuell unter viel zu wenig Personal
- Kleinsches gallisches Dorf im aktuellen GDL-Streik ist die City-Bahn Chemnitz
- Das Zu-Wenig an qualifizierten Lokführern in der Branche beträgt um die 10 Prozent.
- Diese Lücke zu schließen, ist die Herausforderung der nächsten Jahre - zumal auch noch viele Lokführer vor dem Renteneintritt stehen.
- Da helfen nur drei Dinge: ausbilden, ausbilden und dann noch mehr ausbilden.
- Das macht die CBC: Fast 80 Lokführer wurden in den letzten 6 Jahren ausgebildet. Eine Ausbildungsquote von 20 Prozent

Fünf Gründe, wieso die City-Bahn so viele ausbildet:

1. Personallücke schließen, Überstunden auf null bringen,
2. mitarbeiterfreundliche Dienste bilden,
3. möglichst vielen Lokführern gleichzeitig den Urlaub zu ihren Wunschterminen ermöglichen,
4. Teilzeit für Kollegen mit kleinen Kindern oder pflegebedürftigen Eltern ermöglichen,
5. interessierten Lokführern die interne Weiterqualifikation für Aufgaben in der Betriebssteuerung und -Organisation ermöglichen.

Quelle: Presseinfo CityBahnChemnitz

Thesen:

1. Das Eisenbahnsystem ist gekippt – Ausfälle und Unzuverlässigkeit verstärken Spirale
2. Mitarbeiter im Betriebsdienst halten Dauerstreik seit Corona und zahlreiche Veränderungen und Unzuverlässigkeit des eigenen Systems nicht mehr aus – starke Anstiege Krankenquote
3. Schieneninfrastruktur überreizt
4. Letzte Hoffnung auf Besserung durch Generalsanierung der Infrastruktur mit hohen Zuschüssen getrübt – KTF-Urteil und BHH

=> Gemeinsame Kraftanstrengung in gesamter Branche zur Lösung nötig – ähnlich CRS

- **Finanzen**

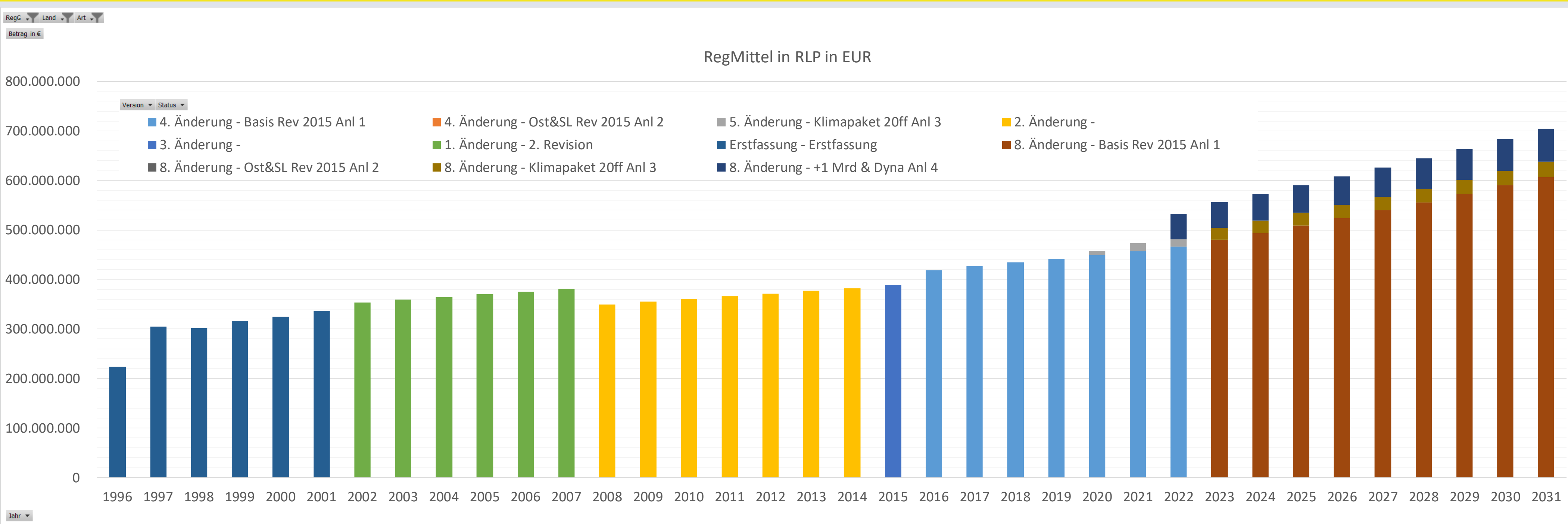
Investitionen in die Schiene doch noch nicht sicher

Laut Wissing 25 Mrd. Euro für die Schiene gefährdet

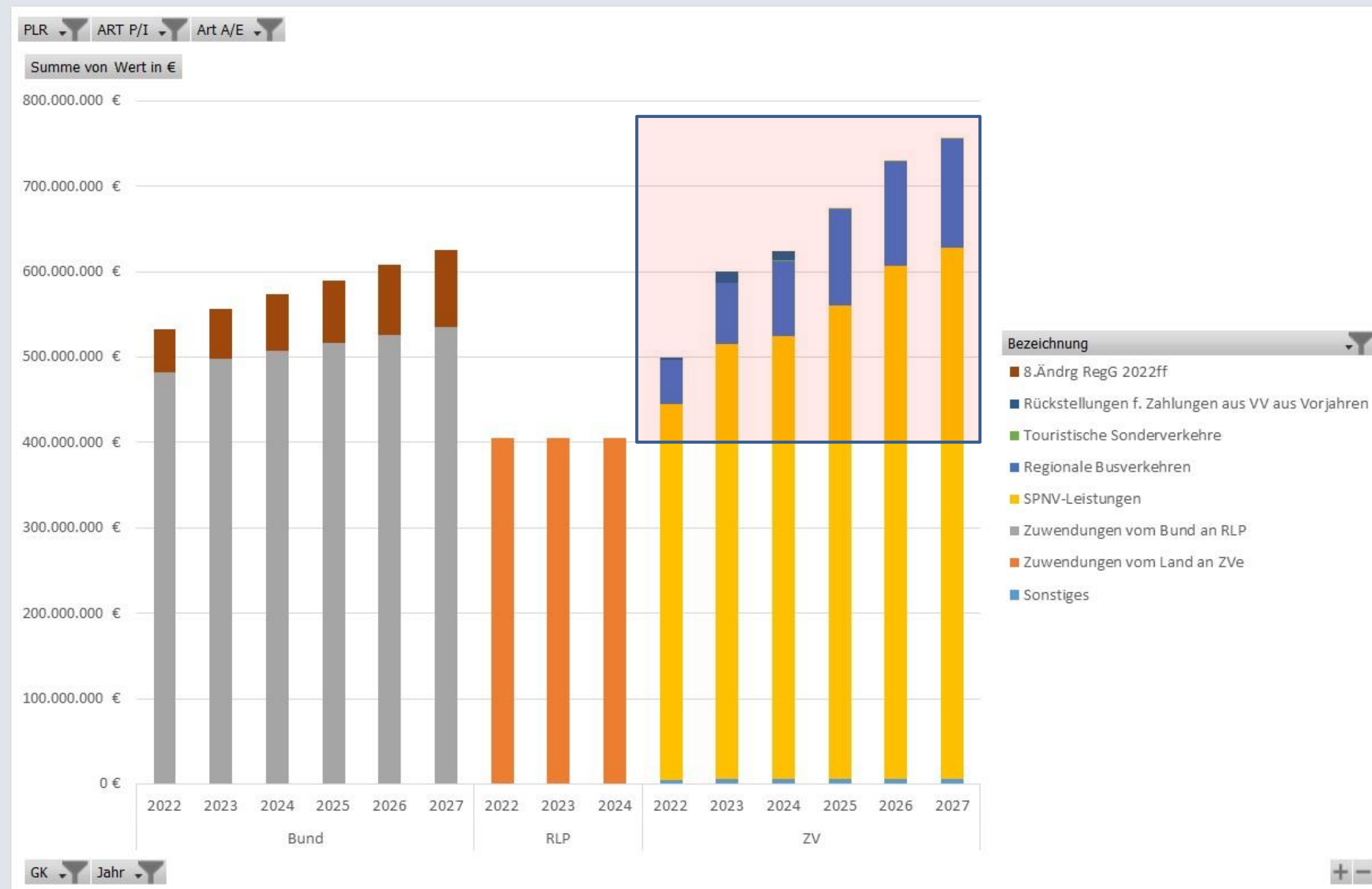
- Das Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klima- und Transformationsfonds (KTF) hat laut Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) weitreichendere Folgen als bisher angenommen.
- Hieß es bisher, dass nur die 12,5 Mrd. EUR, die direkt aus dem KTF dem Sektor zukommen sollten, nicht zur Verfügung stehen würden, so sagte Wissing laut Spiegel bei der Bereinigungssitzung des Haushaltsausschusses vergangene Woche, dass insgesamt 25 Mrd. EUR fehlen würden.
- Bei den anderen 12,5 Mrd. EUR handelt es sich um eine Erhöhung des Eigenkapitals der DB AG.
- Zu der Thematik wurde für den 21.11.2023 auf Drängen der Arbeitnehmer eine Sondersitzung des DB-Aufsichtsrates angesetzt.
- Dessen Vorsitzender, Finanzstaatssekretär Werner Gatzert, gilt als der Architekt des nun verfassungswidrigen Sondervermögens namens KTF. (cm)

Quelle: RailBusiness 21.11.23

Entwicklung RegG in Rheinland-Pfalz

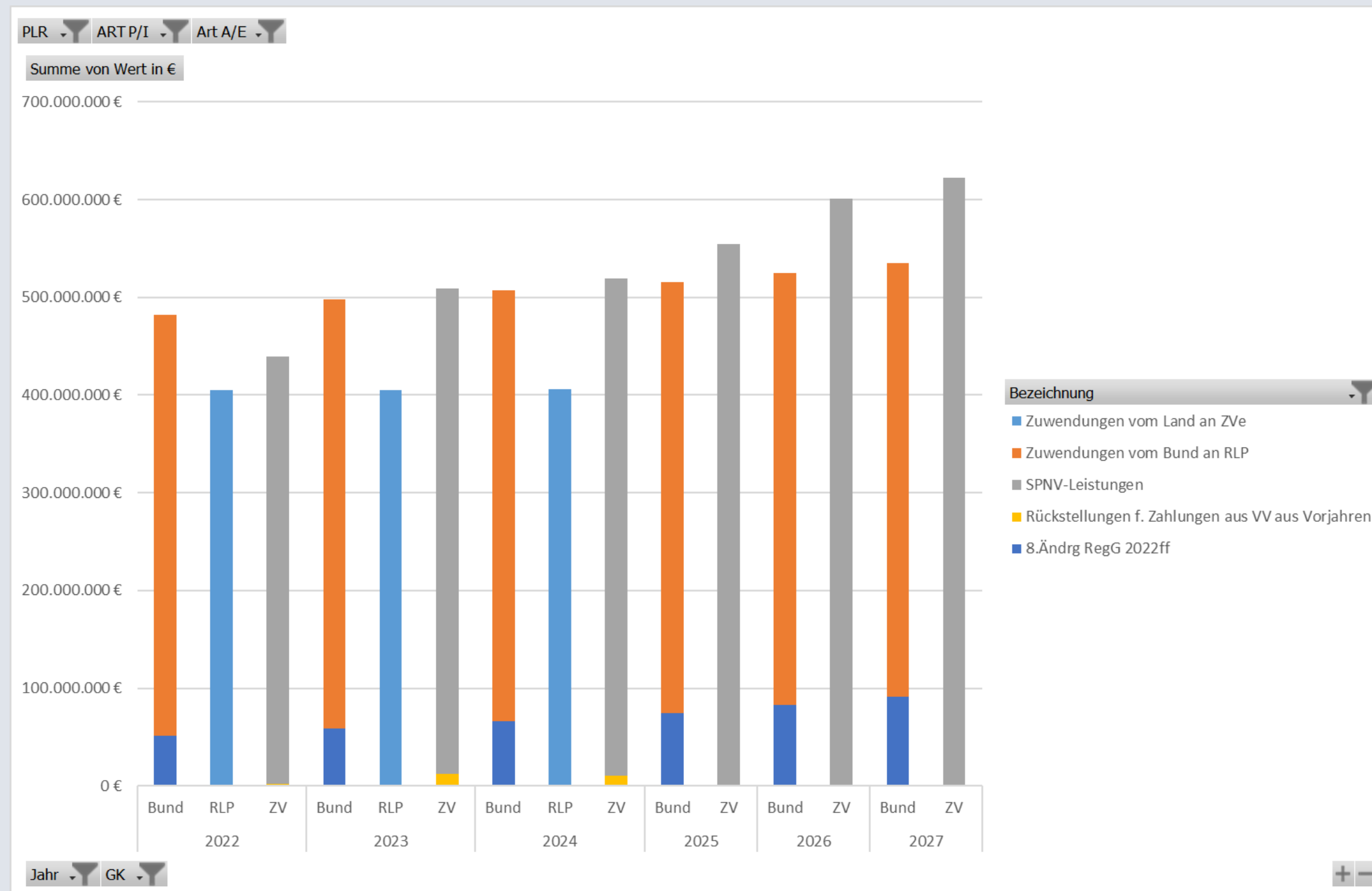


Update Finanzielle Lage aus Planungsrunde 2023



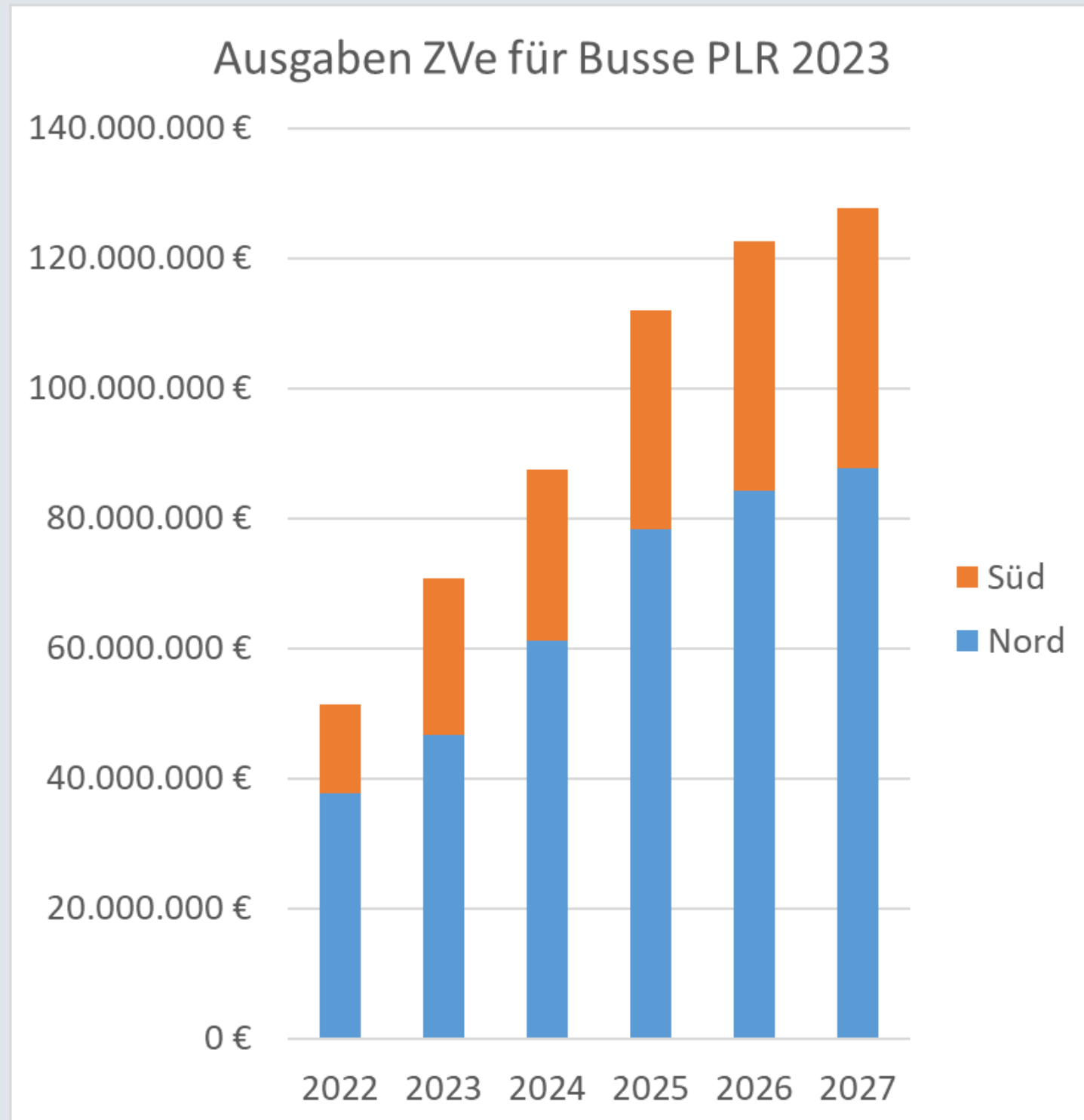
- Dank +1 Mrd. € RegM ab 2022 erhöhen sich Reste
- Gesunkene Strompreise wirken positiv
- Reste reichen für 2023
- Wieviele Reste ab 2024 noch vorhanden
- Besonderes Problem ist Wachstum der RegioLinien => Erhöhung Landesmittel
- Zweckverbände haben keine verbindliche Finanzlinie
- Neues verlässliches Finanzierungskonzept erforderlich

Bund muss die Länder für die übertragene Aufgabe SPNV ausreichend ausstatten



- Aufgabe von Bund übertragen
- Klima- und Mobilitätswende braucht auch Angebote
- Kostensteigerungen des SPNV darf Bund anerkennen
- RegMittel des Bundes für den SPNV müssen aufgestockt werden – in allen Bundesländern
- Verwendung RegMittel sollte auf SPNV konzentriert werden
- Haushaltsausschuß des Bundes und BRH sehen Verwendung der RegMittel bei den Ländern als sehr kritisch an

Volumen RegioLinien auch ohne lokale Linien schafft das RegG nicht



- Aufgabe NICHT von Bund übertragen
- Überforderung des Volumens des RegG
- Klima- und Mobilitätswende braucht auch Angebote im Bus
- MKUEM stärken für Diskussion mit Finanzministerium

- **Infrastruktur**

Wiederaufbau Eifelstrecke

- Verzögerung bei LST und KIB
- Laufende Infoveranstaltungen in VG in Präsenz und digital
- Dosto-Einsatz mit Profil DE 2 möglich, große Güterzugprofile mit GC nicht
- Estw-IBN Sommer 2024
- Elektrifizierung 12/2026
- Baubedingte Sperrungen bis Ende 2026
- Zweigleisiger Ausbau für die 1. Stufe mit 10 km weiterhin offen, Schreiben der Anlieger-Mitglieder an MKUEM erfolgt
- Lose OLA weitgehend vergeben
- Tunnelmaßnahmen in Bearbeitung
- Kostenerhöhungen nach Vergaben

Wiederaufbau Ahrtalbahn

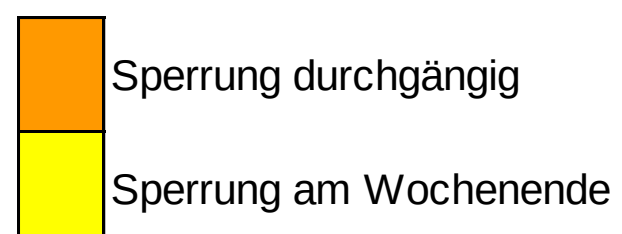
- IBN Estw Remagen – Walporzheim im grünen Bereich
- Im westlichen Abschnitt nach Ahrbrück Baubeginn erster Brücken
- Umfangreiche Umweltplanungen erforderlich
- OLA-Arbeiten im grünen Bereich
- Kostenerhöhungen nach Vergaben

TOP 5 Geplante Sperrzeiträume zur Elektrifizierung der Eifelstrecke

Sperrungen Eifelstrecke	2024	2025	2026
Hürth-Kalscheuren - Euskirchen		6.1. - 13.6.25	
Nettersheim - Landesgrenze	8.7. - 2.9.24	6.1. - 13.6.25	13.10.25 - 30.3.26 *2
Landesgrenze - Gerolstein Nord			
Gerolstein Nord - Densborn			30.3. - 24.8.26 *3
Densborn - Bitburg-Erdorf		16.6. - 29.9.25	
Bitburg-Erdorf - Daufenbach	*1	16.6. - 25.8.25	30.3. - 13.7.26 *4
Daufenbach - Ehrang			3.11. - 6.12.26

in allen Abschnitten nächtliche Sperrungen

- *1 27.5. - 24.6.24 Auw - St. Thomas
- *2 3.4. - 27.4.26 nur Wochenende
- *3 28.8. - 29.9.26 nur Wochenende
- *4 17.7. - 10.8.26 nur Wochenende



Reaktivierung Weststrecke Trier

- Anteil DB Netz im grünen Bereich
- Pressetermin vsl Mitte Januar wegen Brückeneinschub
- Anteil DB S&S im gelben Bereich
- Vergab Stationsbauten erst im 3. Anlauf möglich, ein Los von 7 noch offen
- IBN 12/2024 weiterhin realistisch
- Hohe Kostensteigerungen in LuFV



Quelle: Deutsche Bahn

Elektrifizierung Moselweinbahn

- Offene Punkte bei notwendigen Stationen
- Grundsätzliche Entscheidung noch ausstehend

Inbetriebnahme Oberwesterwald

- EStw Breitscheid erfolgreich in Betrieb
- Geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen 1 Woche vor Fplw vollkommen aus dem Ruder gelaufen
- Selbst Rückfallebene Bestandsfahrplan war nicht möglich
- Mittelabschnitt Altenkirchen – Nisteral nicht befahrbar
- Extrem kurzfristig Organisation von SEV
- Nächster Start-Termin ist für Wochenende nach Ostern vorgesehen

Elektrifizierung Moselweinbahn

- Offene Punkte bei notwendigen Stationen
- Grundsätzliche Entscheidung noch ausstehend

Generalsanierung Rechter Rhein

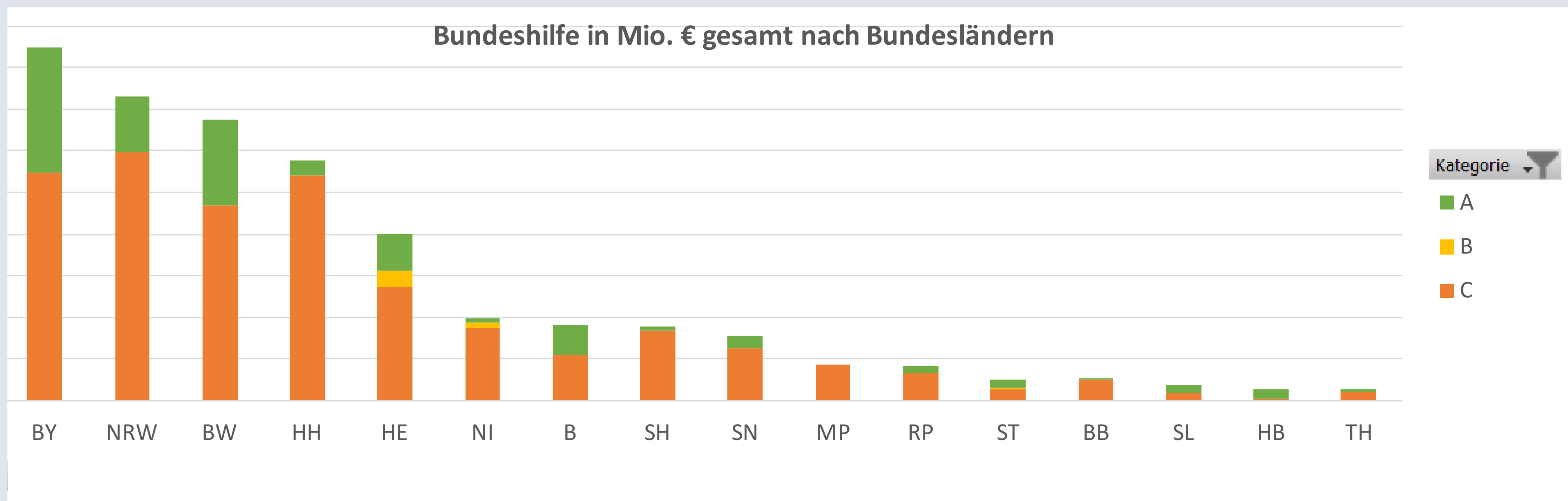
- Sehr schlechtes aktuelles Streckenlayout führt aktuell zu schlechter Betriebsqualität
- Schlechten baulichen Zustand durch halbjährliche Totalsperrung beseitigen
- Gebündelt alle Gewerke erneuern von 10.07.26 bis 11.12.26
- Deutliche Verbesserung Streckenlayout vorgesehen, Verbesserung der Betriebsqualität
- Zahlreiche Bahnstationsmodernisierungen vor BUGA möglich
- Keine Erhöhung der Zugzahlen durch Generalsanierung
- DB im kontinuierlichen Infoaustausch, ab Q 1 24 auch mit Landkreisen und Kommunen
- Ersatzkonzept zusammen mit RMV in Arbeit

=> Maßnahme aus Sicht Geschäftsstelle zwar sehr belastend in dieser Zeit, dafür aber ab danach mit sehr deutlicher Verbesserung, deswegen positive Bewertung

Stationsoffensive

- Umsetzung ursprüngliches Finanzierungs- und Vertragsmodell der DB S&S gescheitert
- Anmeldung durch DB S&S als GVFG-Projekt (Antrag liegt diesseits noch nicht vor)
- DB S&S personell nicht in der Lage weitere Planungen voranzutreiben
- Verbleibende Alternative: Planung über beide Zve anstoßen
- SPNV-Nord hat noch keine Fachkräfte dafür und auch keine Erfahrung für diese Leistungsphasen
- Ersatzlösungen zB für Bendorf in Arbeit, Kostenübernahme durch SPNV-Nord angestrebt
- Für alle StOff-Kandidaten nun auch indikative NKUen nötig

GVFG 2023: RLP hat mit MKUEM großen Sprung nach vorne gemacht



Quelle: Eigene Auswertungen GVFG-Bundesprogramm 2023 - 2027

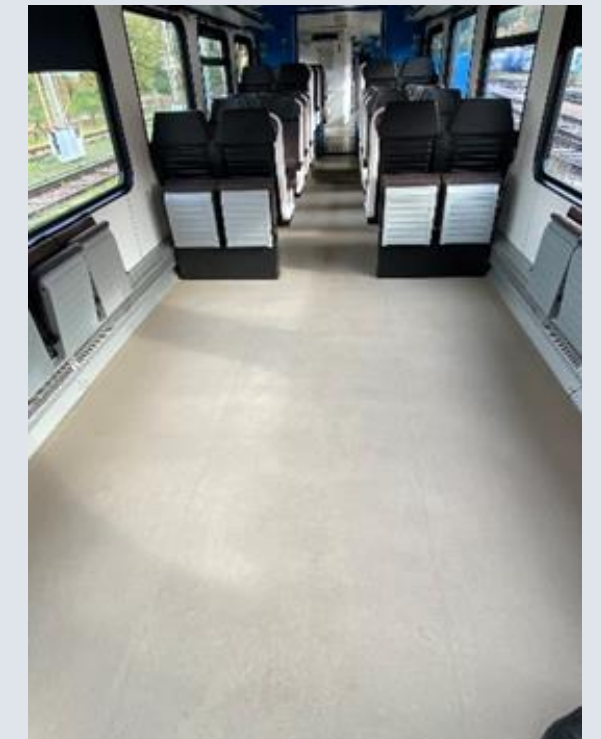
GVFG: aktuelle EBO-Maßnahmen für Rheinland-Pfalz

wessen Vorhaben	Fördertatbestand	Bezeichnung
DB	Bau und Ausbau Elektrifizierung	Nahschnellverkehr Rhein-Neckar Neustadt a.d.W. - Speyer - Ludwigshafen
		Elektrifizierung der Eifelstrecke Abschnitt Rheinland-Pfalz
		Elektrifizierung der Ahrtalbahn
		Oberleitungsinselanlagen Pfalznetz
		Elektrifizierung der Moselweinbahn
	Kapazitätserhöhung	Stationscluster Rheinland-Pfalz
	Reaktivierung	Reaktivierung Homburg - Zweibrücken
kommunal	Bahnhöfe, Stationen und Haltestellen	Mainz Neubau Bahnhof Mainz-Schott
	Bau und Ausbau	Nahschnellverkehr Rhein-Neckar 2.Baustufe, Abschnitt BASF (Teilmaßnahme aus 07 D 942_ N)

- **Fahrzeuge**

TOP 5 Sachstand SÜWEX Refresh Maßnahmen

- Zur Vertragshalbzeit stehen vereinbarte Refresh-Maßnahmen an
- Qualitätsprüfung durch SPNV-Nord für die AT am 10. SÜWEX Fahrzeug in der KW 44 am 30.10.2023.
 - Im Ergebnis bestanden mit Anmerkungen zur Abnahme eigener Arbeitsleistungen im Werk.
- Einige Refresh Maßnahmen werden im laufenden Betrieb durchgeführt und dokumentiert. Größere Arbeiten wie Lack Triebkopf, Smart Repair Innenraum und Folierung werden in einem Zeitfenster von 3 Wochen am Standort Trier zur Umsetzung eingeplant und durchgeführt.
- **Lieferplan ok. Derzeit kein Verzug.**
- 13 Fahrzeuge werden in 2023 modernisiert, weiter 15 stehen für 2024 an
- Die Fahrzeuge sind bereits merklich im Streckennetz zu sehen!



TOP 5 Re-Design Mittelrheinbahn ab 12/2023

- Die technische und optische Abnahme des Re-Design-Prototypen ist am 23.11.2023 mit allen AT positiv erfolgt. Kleinere Nacharbeiten wurden vereinbart.
- Der Zuführungsplan zum Siemens PCW beginnt für die verbleibenden 16 Fahrzeuge ab KW 01/2024.
- Die gewonnen Erkenntnisse aus dem Umbau des Prototypen fließen jetzt in die Folgefahrzeuge ein.
- Alle 6 Wochen nun ein modernisiertes Desiro ML.



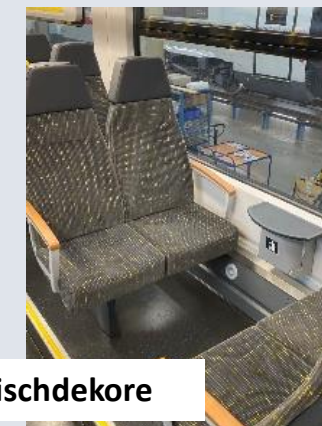
Neue Lackierung Triebköpfe, Türrahmen und Spot Repair



Neue Steckdosen und WLAN



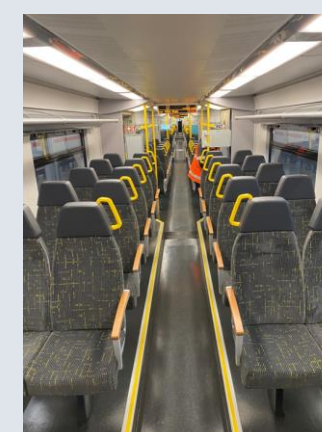
Neue Sitzpolster und Tischdekore



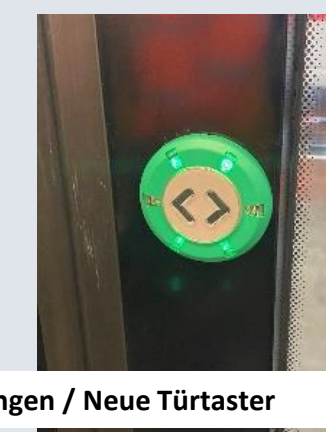
Neue Sitzpolster und Tischdekor 1 Kl.



Neue Klappsitze mit Schutzbügel



Neue Lackierung Haltestangen / Neue Türtaster



Neue Lackierung Fahrerpult / Piktogramme



WC Refresh

TOP 5 Fahrzeugvorstellung Re-Design MittelrheinBahn am 23.11.2023

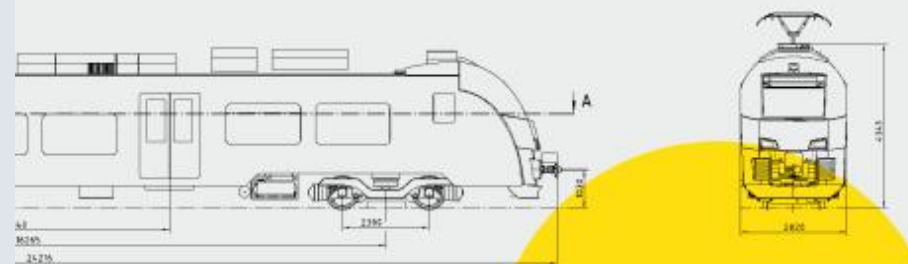
Pressetermin in Koblenz-Moselweiß am 23.11.2023

Noch mehr
Qualität & Komfort in
unseren
Zügen!



Bewährte Züge mit neuem Komfort

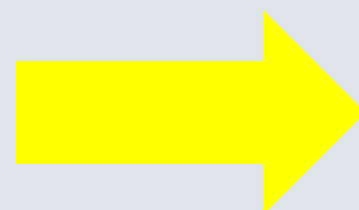
Trans Regio macht Ihnen die Fahrt mit den Zügen der **RB26 künftig noch angenehmer**. Dazu werden die auf der MittelrheinBahn bereits eingesetzten modernen, dreiteiligen Elektrotriebzüge vom Typ DESIRO ML von Siemens nach und nach einem umfassenden Re-Design unterzogen und generalüberholt. Seit 2021 fahren zudem sechs moderne MIREOS auf der Strecke, die bereits neue Standards gesetzt haben. Etwa alle sechs Wochen geht ab Dezember 2023 ein re-designtes Fahrzeug auf die Strecke. Die Modernisierung der DESIRO-Flotte wird im Dezember 2025 abgeschlossen sein.



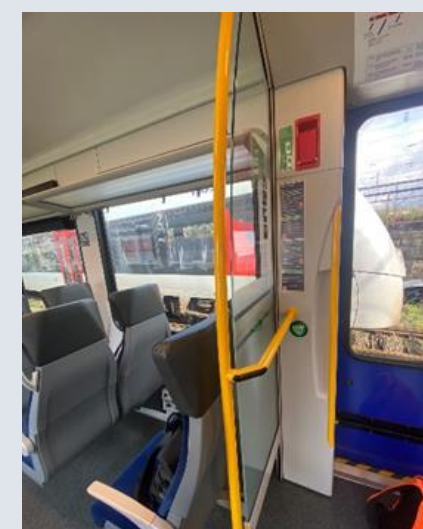

TOP 5 Sachstand Re-Design Rheingaulinie

Im Rahmen einer Werkstattbesichtigung der VIAS GMBH in Hagen konnte der Umbau des 1. Fahrzeuges der Rheingau in Augenschein genommen werden.

Ein sehr positiver Eindruck der geleisteten Arbeit außen wie innen konnte verzeichnet werden. Die Abnahme steht noch aus.



Neue
Lackierung/Beklebung



Lackierung
Haltestangen/Trittstufen



Neue Sitze



Neues Sitzlayout mit Anlehnpolstern



Neue Sitze 1. Kl.



Boden Tiefenreinigung



Neue Tische



Neue Taster

TOP 5 Herstellungsprozess MoselLux - Fahrzeuge

- Der Fahrzeugherstellungsprozess ist angelaufen:
 - Die Rohbaufertigung in Szolnok (HU) ist für das 1. Fzg. ist gestartet. Anlieferung der lackierten Wagenkästen für die Endmontage an STADLER Pankow ist für KW 1/24 geplant.
- Verzögerung von Komponentenlieferungen führen zu einem Lieferverzug der ersten 4 Fahrzeuge von 8 Wochen. Der reale IBN Verzug wird derzeit von der DB geprüft (Schulungen, Probebetrieb,...)
- Betroffene Komponenten:
 - Klimageräte
 - Einstiegsverkleidungen
 - Innendecke
 - Cantilever



TOP 5 Sachstand alternative Antriebe - BEMU Siemens Mireo Plus B

- Die HLB hat nach Ausschreibung die DB Systemtechnik zur technische Baubegleitung gewählt. In der Funktion wird es primär eine Abnahmebegleitung.
- Der Rohbau erfolgt in Wien und Kragujevac (Serbien)
- Die Lackierung und Montage erfolgt im Werk Krefeld

Effekt der Serienfertigung von Ortenau Fzg sowie den Fzg von NOB:

- 3 Rohbau-Wagenkästen inkl. Lack bereits fertig – Lagerung $\frac{3}{4}$ Jahr
- Ab Mitte 2024 erfolgt der Bau der restlichen Wagenkästen.



TOP 6

Bericht MKUEM zu Erstellung LNVP

TOP 7

Bericht MKUEM zu Rheinland-Pfalz-Takt 2030+

TOP 7 Bericht zu Rheinland-Pfalz-Takt 2030+

- MKUEM und beide ZVe erstellen den langfristigen Schienennahverkehrsplan
- Beauftragung der beiden Ingenieurbüros bpv aus Koblenz und iRFP aus Dresden
- Arbeiten zum sog. Ohnefall mit Schnitt 2029 weitgehend abgeschlossen
- Erarbeitung des sog. Mitfall mit Zeithorizont 2030 ff in vollem Gange
- Aufbereitung, Analyse der Reisendendaten weitgehend abgeschlossen (inkl. Ableitung von Handlungsmaßnahmen)
- Extrakt für LNVP in Endbearbeitung
- Aktueller Baustein ist Konzept Streckenreaktivierung



Maßstäbe zur Reaktivierung von Schienenwegen – Einführung und Hintergründe

Mainz, 28.11.2023



Inhalt

- 1. Funktionsweise der Standardisierten Bewertung**
2. Standardisierte Bewertung 2016+ (Kurzerläuterung)
3. Ergänzendes Ranking der Reaktivierungskandidaten
4. Weiteres Vorgehen



1. FUNKTIONSWEISE DER STANDARDISIERTEN BEWERTUNG 2016

In einer z. T. aufwändigen Analyse werden die Nutzen- und Kosten-Elemente der NKU ermittelt:

(16) Einzelnutzen:

- Reisezeitgewinn ÖV;
- Verlagerung von Fahrgästen von MIV auf ÖPNV in Pkm;
- Reisezeitgewinn;
- Umwelteffekte.

(17+18) Kosten:

- Baukosten, zum Preisstand 2016;
- Umweltkosten, Unfallkosten;
- Betriebskosten.



1. FUNKTIONSWEISE DER STANDARDISIERTEN BEWERTUNG 2016

Fiktive Beispielrechnung zur Ermittlung Nutzen-Kosten-Indikators (NKI) des

Nr. (Formblatt)	<u>Nutzen-Kosten- Zusammenstellung</u>	monetäre Bewertung [T EUR/Jahr]	
16	Summe monetär bewerteter Einzelnutzen	3.000	zu ermitteln
17	Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur ÖPNV im MIT- Fall	1.900	zu ermitteln
18	Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur im OHNE-Fall	- 900	zu ermitteln
19 = 17+18	Saldo Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur	1.000	zu berechnen

1. FUNKTIONSWEISE DER STANDARDISIERTEN BEWERTUNG 2016



Grundsätzliche Ermittlung des Nutzen-Kosten-Indikators (NKI)

<u>Nutzen-Kosten-Indikatoren</u>			
$20 = 16 - 19$	Nutzen-Kosten-Differenz	2.000	zu berechnen
$21 = 16 / 19$	Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,0	zu berechnen



Inhalt

1. Funktionsweise der Standardisierten Bewertung
- 2. Standardisierte Bewertung 2016+ (Kurzerläuterung)**
3. Ergänzendes Ranking der Reaktivierungskandidaten
4. Weiteres Vorgehen



2. STANDARDISIERTE BEWERTUNG 2016+ KURZERLÄUTERUNG

Verbesserungen in der Standi 2016+

- Stärkere Bewertung möglicher CO₂-Einsparungen (670 EUR/t);
- Bessere Bewertung von Regionalstrecken aufgrund optionaler Nutzenbausteine:
 - Saldo Geräuschbelastung (z.B. Schienenstrecke wird verlegt, Schallschutzerfordernis) → in RLP kaum relevant;
 - Kosten für gesellschaftlich auferlegte Investitionen im Mitfall (Barrierefreiheit, Brandschutz) werden gegengerechnet;
 - Nutzen für andere Netznutzer (SPFV und SGV) → jetzt „offiziell“ anwendbar;
 - Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme / Flächenverbrauch (Reduzierung Pkw-Fahrleistung);



2. STANDARDISIERTE BEWERTUNG 2016+ KURZERLÄUTERUNG

Verbesserungen in der Standi 2016+

- Saldo Primärenergieverbrauch (Zusatznutzen) → „Doppelbewertung“ Energieeinsparung (CO₂);
- Daseinsvorsorge / raumordnerische Aspekte (Widerstandswerte Zentrale-Orte-Konzept);
- Resilienz von Schienennetzen (alternative Fahrmöglichkeiten bei Streckensperrung) → hoher Zusatzaufwand.

Schlussfolgerung:

- ➔ Es gibt zahlreiche Verbesserungen in der Standardisierten Bewertung 2016+, die Bahnreaktivierungsprojekte insgesamt positiver bewerten;
- ➔ Die Wahrscheinlichkeit von $NKI > 1$ ist größer als bislang.



Inhalt

1. Funktionsweise der Standardisierten Bewertung
2. Standardisierte Bewertung 2016+ (Kurzerläuterung)
- 3. Ergänzendes Ranking der
Reaktivierungskandidaten**
4. Weiteres Vorgehen



3. ERGÄNZENDES RANKING DER REAKTIVIERUNGSKANDIDATEN

In der Umsetzung befindliche Strecken:

- Trierer Weststrecke (im Bau);
- Homburg – Zweibrücken (Planfeststellung abgeschlossen).

Hinweis: Jenseits der Reaktivierungskandidaten stehen auch Ausbauprojekte fest bzw. werden untersucht, deren Realisierung eine Finanzierungskonkurrenz darstellen könnten. Diese sind u.a.:

- Zweigleisiger Ausbau der Eifelhauptbahn (feststehend) ;
- Elektrifizierung der Moselweinbahn (feststehend);
- Oberleitungsinselnanlagen für das Pfalznetz (feststehend);
- Elektrifizierung/Ausbau Alsenzbahn & Strecke Neustadt – Wörth.

3. ERGÄNZENDES RANKING DER REAKTIVIERUNGSKANDIDATEN



Übersicht der infrage kommenden Bahnstrecken:

1. Aartalbahn (Diez – Wiesbaden)	→ Teil-NKU liegt vor
2. Brexbachtalbahn (Engers – Siershahn)	→ NKU steht aus
3. Eifelquerbahn (Abschnitt Kaisersesch – Gerolstein)	→ NKU liegt vor
4. Hunsrückquerbahn (Langenlonsheim – Simmern – Büchenbeuren)	→ NKU steht aus
5. Kasbachtalbahn (Linz – Kalenborn)	→ NKU steht aus
6. Koblenz-Lützel – Bassenheim	→ NKU steht aus (beauftragt durch Stadt Koblenz)
7. Glantalbahn (Staudernheim – Lauterecken sowie Lauterecken – Altenglan)	→ NKU liegt vor
8. Zellertalbahn (Langmeil – Monsheim)	→ NKU steht aus
9. Eistalbahn (Eiswoog – Enkenbach)	→ NKU steht aus
10. Landau – Germersheim	→ NKU liegt vor
11. Landau – Herxheim	→ NKU liegt vor
12. Wieslauterbahn (Hinterweidenthal – Bundenthal-Rumbach)	→ NKU steht aus



3. ERGÄNZENDES RANKING DER REAKTIVIERUNGSKANDIDATEN

Hintergründe für das ergänzende Ranking:

- Der NKI ist zunächst ein theoretischer Vergleichswert, der den volkswirtschaftlichen Nutzen beschreibt:
 - z.B.: $NKI = 1,5$ bedeutet, dass für 1 EUR Investition ein Nutzen von 1,50 EUR entsteht
- Nur NKU mit einem $NKI \geq 1$ können mit Bundesmitteln gefördert werden.
 - Somit können nur Strecken mit einem $NKI \geq 1$ im Ranking berücksichtigt werden.

3. ERGÄNZENDES RANKING DER REAKTIVIERUNGSKANDIDATEN



Rheinland-Pfalz

MINISTERIUM FÜR
KLIMASCHUTZ, UMWELT,
ENERGIE UND MOBILITÄT

Hintergründe für das ergänzende Ranking:

- Es werden aus finanziellen Gründen nicht alle für eine Wiederinbetriebnahme in Frage kommenden Bahnstrecken direkt reaktiviert werden können;
- zur Reihung der zu reaktivierenden Strecken sollen auch betriebliche, nachfrageseitige und umweltbezogene Kriterien mit einbezogen werden (vgl. folgende Folie: Kriterien).

3. ERGÄNZENDES RANKING DER REAKTIVIERUNGSKANDIDATEN



Die Ergebnisse durchgeführter NKU, der NKI, reicht als Kriterium nicht aus, um die für die Bürger, die Umwelt und aus bahnbetrieblicher Sicht die optimalen Strecken herauszuarbeiten.

Es werden u.a. folgende Kriterien das Ranking unterstützen:

1. Kriterium NKI;

2. Kriterien Bahnbetrieb:

- Streckenbedeutung (z.B. Stich-, Verbindungs-, Resilienzstrecke, Fahrplaneinbindung)
- Netzwirkung (SPNV und ÖSPV);

3. Kriterien Nachfrage/Bevölkerung:

- Erreichbarkeit (Regionalerschließung, Daseinsvorsorge);
- Anzahl erschlossener Einwohner;
- touristische Aspekte

3. ERGÄNZENDES RANKING DER REAKTIVIERUNGSKANDIDATEN



Rheinland-Pfalz

MINISTERIUM FÜR
KLIMASCHUTZ, UMWELT,
ENERGIE UND MOBILITÄT

4. Kriterien Umwelt- und Klimaschutz:

- CO₂-Ausstoß, MIV-Verlagerung, Stauvermeidung.

Die Strecken werden anhand der bewerteten und gewichteten Kriterien in eine Priorisierung gebracht. Diese gibt dann das weitere Vorgehen für die Planungen zur Wiedereinbetriebnahmen an.



Inhalt

1. Funktionsweise der Standardisierten Bewertung
2. Standardisierte Bewertung 2016+ (Kurzerläuterung)
3. Ergänzendes Ranking der Reaktivierungskandidaten
- 4. Weiteres Vorgehen**



4. WEITERES VORGEHEN

Vorgehensweise

- Erarbeiten und Abstimmen sowie Festlegen der Kriterien;
- Erstellen noch fehlender NKU durch die ZV (1. Halbjahr 2024);
- Zusammenstellen der NKU – Ergebnisse für das Ranking;
- Wertung durchführen;
- Bekanntmachen der Ergebnisse (Sommer 2024);
- Entsprechend des Ranking-Ergebnisses die Planungen für die Wiedereinbetriebnahme aufnehmen;
- GVFG-Mittel beantragen.

TOP 8

Neue Nutzen-, Kostenuntersuchungen für Eisenbahnstrecken Vorlage 1/74/2023

TOP 8 Neue Nutzen-, Kostenuntersuchungen für Eisenbahnstrecken – Vorlage 1/74/2023

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung beauftragt die Geschäftsstelle des SPNV-Nord, indikative Nutzen-, Kostenuntersuchung für die genannten Strecken erstellen zu lassen.

TOP 9

Bericht Sachstand Verbandsordnung und Kooperationsverträge

TOP 10

Einnahmeaufteilung 2022 Region Rhein-Mosel

Vorlage 2/74/2023

TOP 10 Einnahmeaufteilung 2022 Region Rhein-Mosel – Vorlage 2/74/2023

Beschlussvorschlag VRM:

Die Verbandsversammlung beschließt, dass die vom Gutachter auf Basis der Monate Januar bis Mai und September bis Dezember 2022 berechneten Poolschlüssel gemäß Anlage Poolschlüssel 2022 in der Schlussrechnung der IST-Einnahmen für das Jahr 2022 im Kerngebiet final anzuwenden sind. Dies geschieht unter der zwingenden Voraussetzung und nach der bereits erfolgten schriftlichen Bestätigung des MKUEM (vom 27.10.2023), dass im Rahmen der Berechnung der Soll-Einnahmen des Corona-Rettungsschirms des Jahres 2022 abweichend von der Bundesmusterrichtlinie die Schlüssel aus 2019 korrigiert um Betreiberwechsel anzuwenden sind. Ebenso werden bei der Schadensberechnung 2022 Schäden aus DTV/THV-Mitteln berücksichtigt. Die Verbandsversammlung beschließt, die vom gemeinsamen Ausschuss Einnahmeaufteilung final festgestellten Einnahmeaufteilungsschlüssel für das Jahr 2023 gesondert zu einem späteren Zeitpunkt durch den Regionalausschuss / Verbandsversammlung beschließen zu lassen. Die Einnahmeaufteilungsschlüssel 2023 müssen durch den Gutachter neu ermittelt werden unter Voraussetzung der fristgemäßen Lieferung der Vertriebsdaten des Jahres 2023 durch die Verkehrsunternehmen. Die Einnahme für das Jahr 2023 werden mit dem vorläufigen Poolschlüssel 2022 (letztmalig geändert am 17.10.2022) korrigiert um Betreiberwechsel im Dezember 2023 aufgeteilt. Die finale Abrechnung der Einnahmen 2023 erfolgt mit der vom Gutachter neu ermittelten und beschlossenen Poolschlüsseln für das Jahr 2023. Die für das Jahr 2022 vom Gutachter ermittelten Poolschlüssel werden nach Beschluss durch die Verbandsversammlung hilfsweise als vorläufige Poolschlüssel in die laufenden Einnahmenabrechnungen ab Abrechnung des Monats Januar 2024 bis zu finalen Abrechnung mit den noch zu beschließenden Poolschlüsseln für das Jahr 2024 übernommen. Bestehende Vorabzuscheidungen entfallen.

TOP 11

Haushaltssatzung 2024

Vorlage 3/74/2023

TOP 11 Haushaltssatzung 2024 – Vorlage 3/74/2023

- Senkung Strompreise vorteilhaft
- Geringfügige Mehrbestellungen im SPNV
- Neue Linienbündel-Verträge auch ab 2023 ff am Start
- Aufwendungen für RegioLinien steigen von 2023 und einem Plan-Ansatz von rd. 47 Mio. € auf über 68 Mio. € in 2024. Dieser Wert wird nach dem ÖPNV-Konzept Nord bis 2028 auf rund 92,6 Mio. € ansteigen.
- Fortsetzung Deutschlandticket angenommen
- Produktlisten wie gehabt
- Regionalausschüsse wie zuletzt mit Teilhaushalten
- Busverkehr auch mit Teilhaushalten fortgeführt
- 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 2024 nicht vorgesehen
- Der Höchstbetrag der Kredite zur Liquiditätssicherung wird festgesetzt auf **10 Mio. €**
- Haushalt nicht genehmigungspflichtig, sondern nur anzeigepflichtig

TOP 11 Haushaltssatzung 2024 – Vorlage 3/74/2023

Entwicklung „Auszahlungen für Bestellungen SPNV-Verkehrsverträge“



TOP 11 Haushaltssatzung 2024 – Vorlage 3/74/2023

Entwicklung „Auszahlungen für Bestellungen RegioLinien-Verträge“



TOP 11 Haushaltssatzung 2024 – Vorlage 3/74/2023

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung beschließt die vorliegende Haushaltsatzung für das Jahr 2024.

TOP 12

Verschiedenes

Ende Öffentlicher Teil