

78. Verbandsversammlung
SPNV-Nord
Öffentlicher Teil

Koblenz, 11.04.2025

TOP 1

Begrüßung

Landrat Achim Hallerbach

- Verbandsvorsteher -

TOP 2

Ordnungsmäßigkeit der Einladung

Feststellung Beschlussfähigkeit

Genehmigung der Tagesordnung

TOP 3

**Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen
Teil der 77. Sitzung der Verbandsversammlung am
05.12.2024**

TOP 4

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

In nichtöffentlicher Sitzung gefasster Beschluss – s. TOP 13:

Direktvergabe Stadtwerke Trier (Vorlage 5/77/2024):

Die Verbandsversammlung des SPNV-Nord folgt der Empfehlung der Geschäftsstelle, die Zustimmung zum Abschluss der Zweckvereinbarung zu erteilen.

Der Vorstandsvorsteher bzw. die Geschäftsstelle werden ermächtigt, gemeinsam mit den weiteren Aufgabenträgern die erforderlichen Schritte einzuleiten.

- Die Vereinbarung befindet sich aktuell noch in der finalen Abstimmung unter den Beteiligten.

// siehe auch weitere Infos unter TOP 16 ‚Direktvergabe Stadtwerke Trier‘

In nichtöffentlicher Sitzung gefasster Beschluss – s. TOP 14:

Finanzierung der Linie LM-15 (Vorlage 6/77/2024):

Die Verbandsversammlung beschließt den Abschluss einer Kooperations- und Finanzierungs-Vereinbarung für die Linie LM-15 im Rahmen des Linienbündels „LLW B49“, gültig ab Dezember 2024, zwischen der VLDW mbH, dem SPNV-Nord und dem MKUEM. Sie beauftragt die Geschäftsstelle zur entsprechenden Umsetzung.

- Die Vereinbarung befindet sich aktuell im Zeichnungslauf.

In nichtöffentlicher Sitzung gefasster Beschluss – s. TOP 15:

Vergabe Linienbündel Blaues Ländchen-Loreley und Einrich (Vorlage 7/77/2024):

Die Verbandsversammlung ermächtigt die Geschäftsstelle, gemeinsam mit dem Federführer und Aufgabenträger Rhein-Lahn-Kreis, eine entsprechende Finanzierungsvereinbarung – unter Einbindung des MKUEM – abzuschließen, eine Vorabbekanntmachung im EU-Amtsblatt zu veröffentlichen sowie das Vergabeverfahren einzuleiten. Der SPNV-Nord wird den regionalen Leistungsanteil über die Vertragslaufzeit finanzieren.

- Die Koop.-und Fin.-Vereinbarung befindet sich noch in Abstimmung mit dem MKUEM.
- Die Vergabe ist mit Datum vom 11.03.2025 im EU-Amtsblatt veröffentlicht worden.

In nichtöffentlicher Sitzung gefasster Beschluss – s. TOP 16:

Vergabe Rhein-Ruhr-Express, Teilnetz B (Vorlage 8/77/2024):

Die Verbandsversammlung des SPNV-Nord folgt der Empfehlung der Geschäftsstelle, die Zustimmung zur Beteiligung an der geplanten Ausschreibung „Rhein-Ruhr-Express, Teilnetz B“ sowie der beabsichtigten Fahrzeugfinanzierung zu erteilen.

Der Vorstandsvorsteher bzw. die Geschäftsstelle werden ermächtigt, gemeinsam mit den weiteren Aufgabenträgern die erforderlichen Schritte einzuleiten.

- Aktuell befindet sich die Beteiligung an der geplanten Ausschreibung noch in der konzeptionellen Prüfung.
- Die Vereinbarung mit den beteiligten AT wurde noch nicht finalisiert.

// siehe dazu auch TOP 19 ‚Bericht Vergabemanagement‘

In nichtöffentlicher Sitzung gefasster Beschluss – s. TOP 17:

Umsetzung des Fernverkehrsverkaufs im personenbedienten Vertrieb (Vorlage 9/77/2024):

Die Verbandsversammlung des SPNV-Nord folgt der Empfehlung der Geschäftsstelle, die Zustimmung zur Zeichnung der „Ergänzungsvereinbarung über die Umsetzung des Fernverkehrsverkaufs im personenbedienten Vertrieb im Rahmen des Projekts RMF (Los 2)“ zu erteilen.

Der Vorstandsvorsteher bzw. die Geschäftsstelle werden ermächtigt, gemeinsam mit den weiteren Aufgabenträgern die erforderlichen Schritte einzuleiten.

- Die Vereinbarung wurde zwischenzeitlich gezeichnet.

In nichtöffentlicher Sitzung gefasster Beschluss – s. TOP 18:

Vergabe Interimsverkehre Trier-Metz (Vorlage 10/77/2024):

Die Verbandsversammlung des SPNV-Nord folgt der Vergabeempfehlung der Geschäftsstelle, den Zuschlag zu Gunsten der DB Regio AG zu erteilen.

Der Vorstandsvorsteher bzw. die Geschäftsstelle werden ermächtigt, gemeinsam mit dem beteiligten Aufgabenträger, dem Saarland, vertreten durch das Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz, die für den Vollzug der Vergabe erforderlichen Schritte einzuleiten.

- Der Verkehrsvertrag wurde zwischenzeitlich abgeschlossen.
- Die Wochenend-Verkehrsleistungen zwischen Trier – Metz werden weitergeführt.

TOP 5

RLP-Index

Vorlage 1/78/2025

Grundsatzbeschluss zum RLP-Index in 77. VBVS

- Festlegung weiterer Ergänzungen gemäß Beschlussvorschlag (u.a. zur Gewichtung der Tarifverträge und zum Kostendämpfungsfaktor)
- analoger Beschluss in 74. VBVS des ZÖPNV Süd

Mehrzahl der Bus-Verkehrsverträge im SPNV-Nord-Bereich mit Öffnungsklauseln zum RLP-Index

- VRT: 17 Verkehrsverträge mit Öffnungsklausel ab 2025 (100 %)
- VRM: 5 Verkehrsverträge mit Öffnungsklausel ab 2025 (16 %), 11 ab 2027 (34 %) → 50 % ohne Öffnungsklausel

Handreichung von KCW in Zusammenarbeit mit Anwaltskanzlei BBG und Partner zum etwaigen Anspruch auf Vertragsanpassung

- kein Automatismus zur Vertragsanpassung mit pauschalem Verweis auf Störung der Geschäftsgrundlage
- bloße Anführung stärkerer (Lohn-)Kostensteigerungen nicht ausreichend (Preisgleitklauseln ≠ Anspruch auf 1:1-Durchreichung)
- Einzelfallprüfung: Nachweisführung durch VU unter Vorlage dezidierter Belege und Berechnungen (WP-Testat) erforderlich

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung des SPNV-Nord folgt der Empfehlung des MKUEM und der Geschäftsstelle, die Zustimmung zu den folgenden Grundsätzen im Hinblick auf die Festlegung der Gewichtung der einzelnen Parameter zur Fortschreibung der Personalkosten bei den Buslinienbündeln zu erteilen:

1. Auf Grundlage der Datenerhebung über die Anzahl der Beschäftigten im Bereich des Fahrpersonals bei den Verkehrsunternehmen des Omnibusgewerbes in Rheinland-Pfalz wird der Tarifvertrag für gewerbliche Arbeitnehmer (VAV) mit 77 % und der Bezirkstarifvertrag für die kommunalen Nahverkehrsbetriebe (TV-N) mit 23 % gewichtet.
2. Der Tarifindex des Statistischen Bundesamtes für „sonstige Personenbeförderung im Landverkehr“ (H-49.3 / WZ08-493) wird mit 10 % beigemischt.
3. Der RLP-Index soll alle drei bis fünf Jahre evaluiert bzw. modifiziert werden. Sollten außergewöhnliche Ereignisse auftreten, setzen sich Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zu Gesprächen zusammen, um zu klären, ob und ggf. in welcher Form eine Anpassung des RLP-Indexes vorgenommen werden soll (sogenannter „Notfallmechanismus“).
4. Das Statistische Landesamt soll durch das MKUEM gebeten werden, im halbjährlichen Turnus die Veränderungsdaten des RLP-Indexes im Omnibusverkehr RLP zu veröffentlichen.

TOP 6

Bericht MKUEM zu Sachstand LNVP

Definition und Regelungscharakter in §11 NVG

- „Das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium stellt **in Zusammenarbeit mit den Zweckverbänden** einen Landesnahverkehrsplan für den öffentlichen Personennahverkehr auf.
- Der Landesnahverkehrsplan ist das **zentrale Instrument** zur Entwicklung eines landesweiten, effizienten und ganzheitlichen Verkehrssystems, mit welchem die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung möglichst weitgehend und losgelöst von der Nutzung von motorisiertem Individualverkehr durch den öffentlichen Personennahverkehr erfüllt werden. Er **koordiniert alle verkehrsrelevanten Planungen** und **definiert das verpflichtende Mindestbedienungsangebot**, das die Aufgabenträger zur Erfüllung der Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung nach § 5 Abs. 1 vorhalten müssen.
- Der Landesnahverkehrsplan wird **nach Beschlussfassung durch die Verbandsversammlungen der Zweckverbände** nach § 6 Abs. 4 Satz 1 von dem für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit dem für die Finanzangelegenheiten zuständigen Ministerium als **Rechtsverordnung erlassen**. Er soll **möglichst alle fünf Jahre fortgeschrieben** werden. Ein erlassener Landesnahverkehrsplan bleibt in Kraft bis ein neuer Landesnahverkehrsplan erlassen wird.“

Arbeitsstand

- Mittlerweile wurde seitens des MKUEM ein **Referentenentwurf** erarbeitet.
- Aktuell laufen diesbezüglich die Abstimmungen mit den beiden Zweckverbänden, die ihre inhaltlichen Anmerkungen derzeit einarbeiten.
- Die wesentlichen Inhalte des neuen Nahverkehrsplans wurden den **Mitgliedern** beider Zweckverbände seitens des MKUEM im Rahmen einer Veranstaltung im Erbacher Hof in Mainz **am 10.02.2025 offiziell vorgestellt**.
- Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist geplant, dass voraussichtlich im Laufe des kommenden **Mai** ein zwischen den beiden Geschäftsstellen der Zweckverbände und dem Ministerium **abgestimmter Entwurf** vorliegt.
- Auf dieser Basis wird dann das **Beteiligungsverfahren** gestartet werden.
- Nachdem alle daraus resultierenden Anregungen und Ergänzungen geprüft und abgewogen wurden, ist dann **Ende September, Anfang Oktober 2025** eine **gemeinsame Sitzung beider Zweckverbände** vorgesehen, um den Landesnahverkehrsplan offiziell beschließen zu können.

TOP 7

Bericht NKU Streckenreaktivierungen

Strecke	Nutzen-Kosten-Indikator	Bemerkungen
Kasbachtalbahn (Linz-Kalenborn)	1,12	Betrieb mit steilstreckentauglichen Fahrzeugen RS 1 (vergl. Boppard-Emmelshausen). Züge ganztägig in 1-h-Takt zwischen Kalenborn und Linz mit Anschluss Richtung K und KO.
Eifelquerbahn (Kaisersesch-Gerolstein)	1,17	Betrieb der RE-Linie KO-Andernach-Mayen-Gerolstein. Züge ganztägig in 1-h-Takt. In Gerolstein Anschluss Richtung K und TR. Lokale Potentiale im SGV wurden berücksichtigt.
Brexbachtalbahn (Engers-Siershahn)	3,89	Betrieb einer RB-Linie Neuwied-Engers- Siershahn. Durchbindung nach Montabaur möglich. Züge verkehren ganztägig im 1-h-Takt mit Batterieelektrischen Fahrzeugen (BEMU).
Strecke 3015 (KO-Lützel-Rübenach-Bassenheim)	2,63	BEMU-Betrieb RB KO – Rübenach (-Bassenheim). Züge verkehren während der HVZ im 30 Minuten Takt ansonsten im 1-h-Takt. Fahrten nach Bassenheim generieren kaum Nutzen, da der Bahnhof Bassenheim sehr weit außerhalb der Wohnbebauung liegt. Eine weitere Variante unter Verschiebung des Bahnhofs Bassenheim in Richtung der Ortslage wird im Nachgang geprüft.
Aartalbahn (Diez-Wiesbaden)	1,02	Betrieb einer RB-Linie Limburg-Diez -Wiesbaden-Ost sowie weiter nach Mainz Hbf. Züge verkehren ganztägig im 1-h-Takt mit Batterieelektrischen Fahrzeugen (BEMU).
Hunsrückquerbahn (Langenlonsheim-Flughafen Hahn/Morbach)	Studie läuft	Federführung durch den ZÖPNV Süd. DB InfraGO AG investiert 2025 rund 60 Mio. € in die Strecke zur Befahrung mit Schienen-Güterverkehr. Nach Kenntnis der Maßnahmen wird die NKU fortgesetzt. Handlungsoptionen für saisonale Personenverkehre werden derzeit betrachtet

- Im Süden liegen auch alle Ergebnisse vor
- Rankingverfahren aller 12 Strecken wird nun im MKUEM unter Beteiligung beider ZVe durchgeführt
- Vorstellung Ergebnisse Ranking im Landtagsausschuß im Sommer

Strecke	Nutzen-Kosten-Indikator	SGV j/n	Bemerkungen
Abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau der Eifelstrecke	1,59	Ja	Nutzen SPNV ist die Einbindung der RE 12 den ITF Knoten Trier, nicht der RE 12 an sich. Nutzen SGV: Nach intensiver Recherche und Rückmeldung wurden gute Potentiale im SGV berücksichtigt.

- Planungsvereinbarung – PV Lph 1-4 HOAI mit der DB liegt im Entwurf vor
- Nächste Schritte: PV finalisieren, zeichnen und umsetzen

TOP 8

Bericht Stabilisierung Linker Rhein

Linker Rhein hat

- höchste Unpünktlichkeit (nur rund 50 %),
- geringste Zuverlässigkeit (hohe Anzahl Zugausfälle),
- Sehr starke Nachfragesteigerung (rund 30 %)

1. Doppeltraktion **MRB** an Sonn- und Feiertagen zwischen Remagen und Mainz alle 2 h

aktuell in Abstimmung mit Trans Regio, ZÖPNV Süd und MKUEM, mit 2-3 Monaten Vorlauf umsetzbar

2. Doppeltraktion **MRB** an Samstagen zwischen Remagen und Mainz alle 2 h

aktuell in Abstimmung mit Trans Regio, ZÖPNV Süd, go.rheinland und MKUEM, ggf. zum Fahrplan 2026 umsetzbar, abhängig von go.rheinland

3. Doppeltraktion alle 1 h mit Aufhebung der ETCS-Zulassungsbeschränkung der **MRB** Mireo-Flotte

Trans Regio in Abstimmung mit EBA, Zeitpunkt offen

4. Einführung **MRB**-Zwischentakt Mainz-Bingen am Wochenende als Anschluss an den RE 17 in Bingen

aktuell in Abstimmung mit Trans Regio, ZÖPNV Süd und MKUEM, Umsetzung ab Fahrplan 2026 möglich

5. Verzicht auf Pausen beim Fahrpersonal des **RE 5** in Koblenz Hbf

aktuell in Abstimmung mit National Express und MKUEM, Umsetzung ab Fahrplan 2026 möglich

6. Zusätzlicher Umlauf beim **RE 5**

aktuell in Abstimmung mit National Express und MKUEM, Umsetzung ab Mitte 2026 möglich

7. **Verstärkerfahrten** Boppard-Remagen mit Durchbindung nach Ahrbrück

aktuell in Abstimmung mit EVU und MKUEM Umsetzung nach Fertigstellung Ahrtal, Dez 2025 möglich

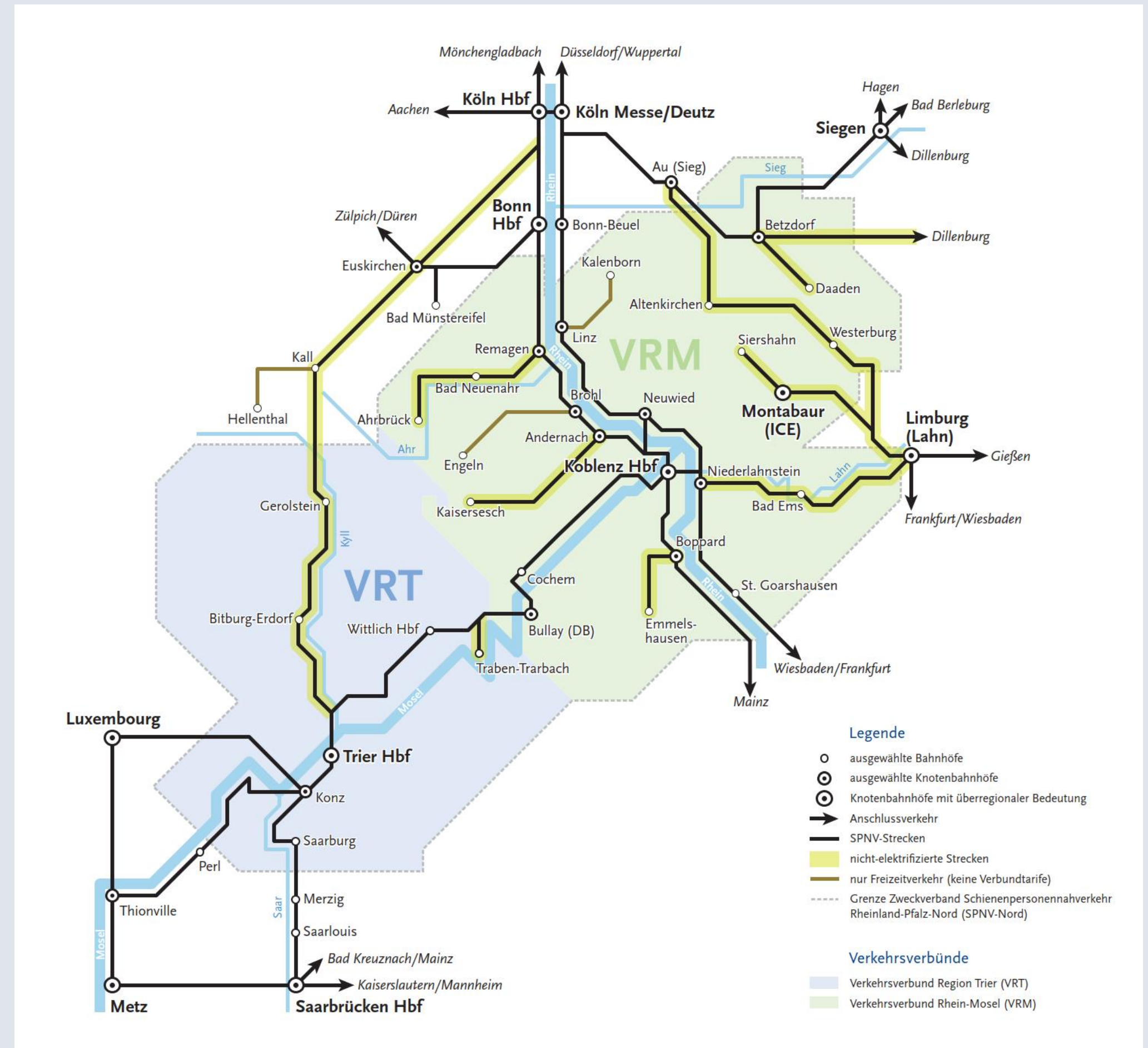
8. Wiederaufnahme **saisonaler Ausflugszüge** an Sa+S (Rheintal-Express)

aktuell in Abstimmung mit ZÖPNV Süd und MKUEM, Umsetzung ab Fahrplan 2026 möglich

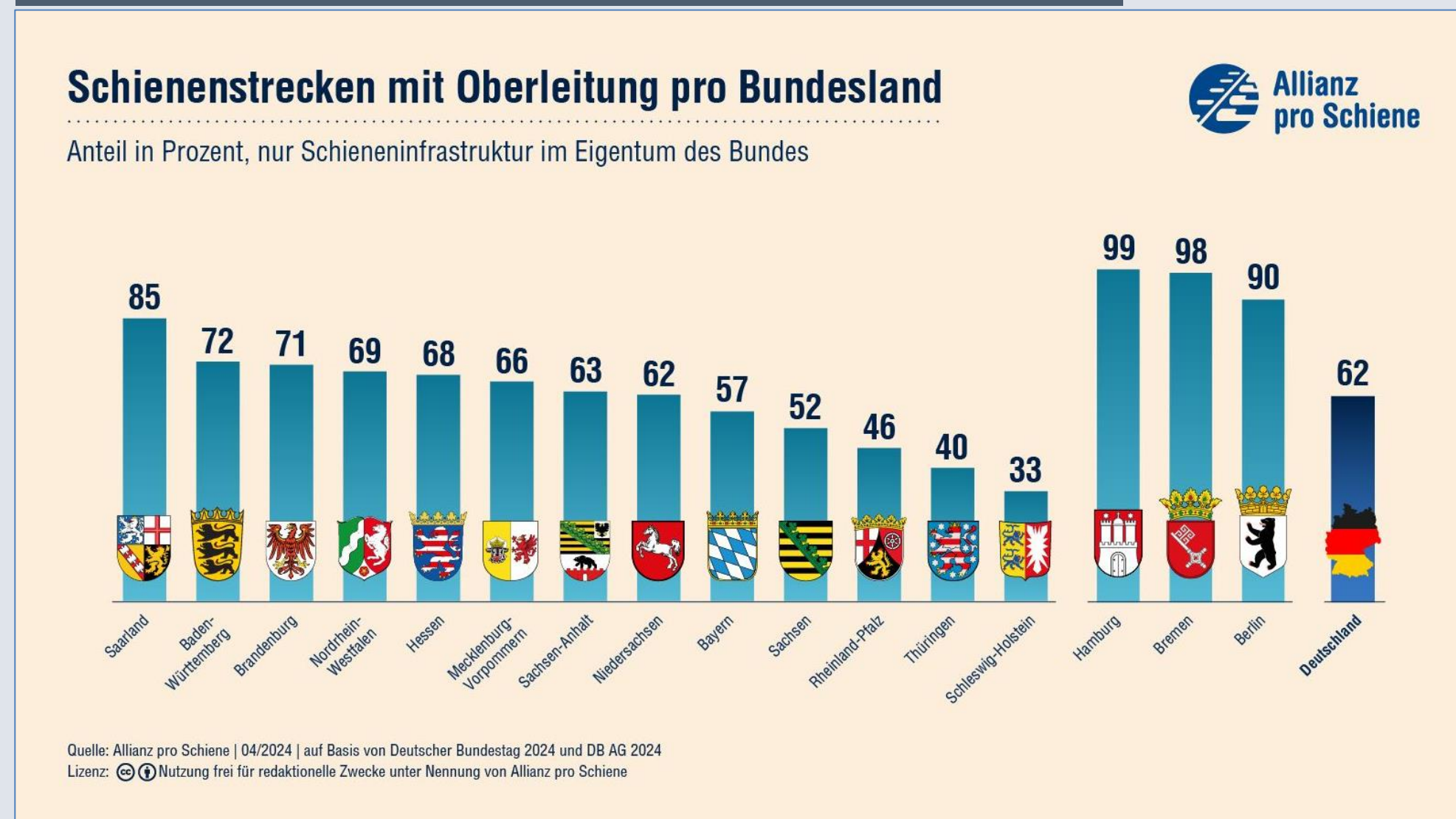
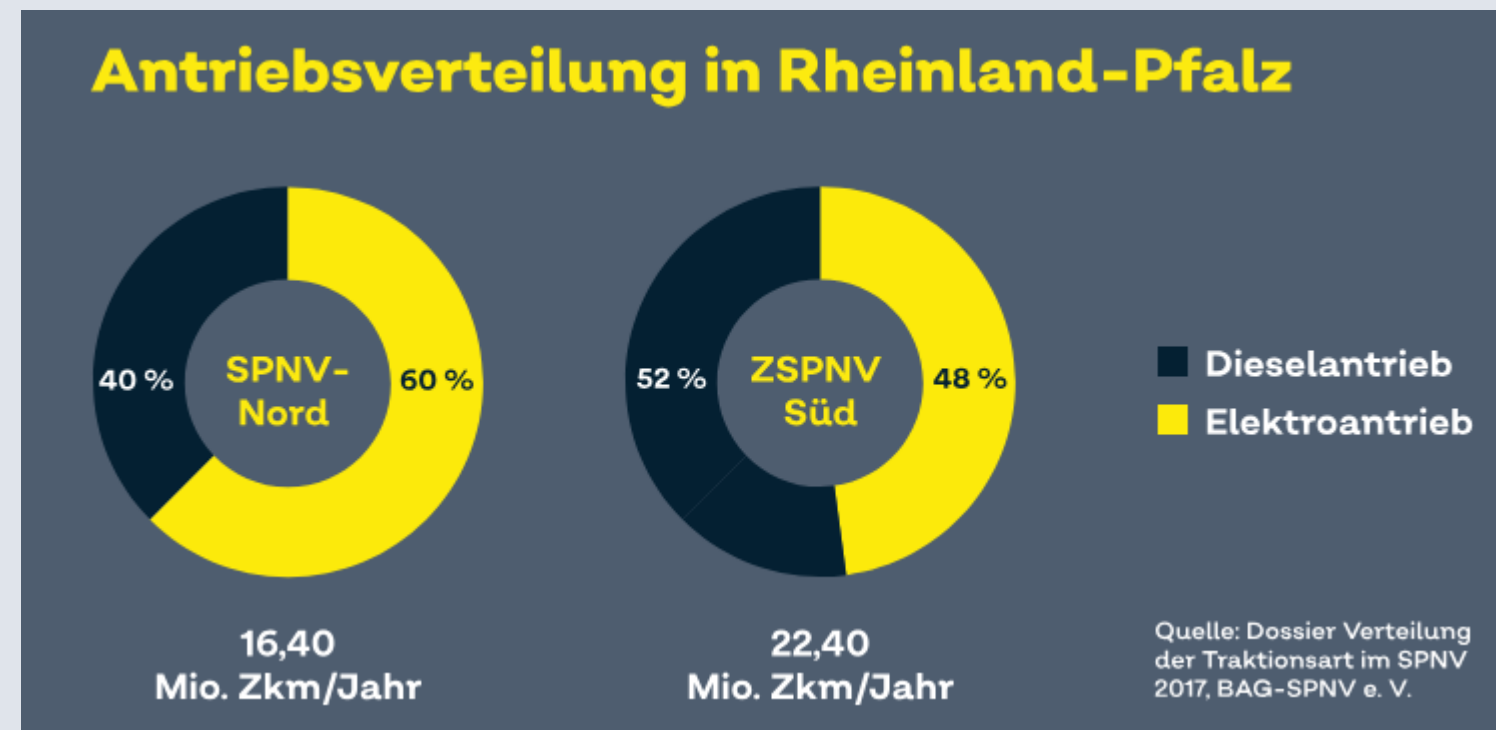
TOP 9

Bericht Elektromobilität im SPNV

- Mit Stand zum Fahrplanjahr 2025 werden 36 % der Gesamtfahrplanleistung mit Dieselantrieb erbracht.
- Zum Fahrplanjahr 2017 waren es noch 40 %.
- Um Anteil auf 0% zu senken, werden Strecken elektrifiziert oder auf Batteriezüge (Battery Electric Multiple Units; BEMU) umgestellt.
- Ca. 7 Mio. Fahrplan-km/a (heute Diesel) betroffen.
- Bis zum Jahr 2034 soll der Dieselbetrieb im SPNV-Nord beendet werden.
- Künftige SPNV-Verträge mit Beginn zwischen 2030 und 2033 ermöglichen die Einführung neuer Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken.



- Personenzüge bereits heute klimaschonendes Verkehrsmittel.
- Über 70 % der Verkehrsleistung im SPNV in Deutschland elektrisch.
- Ausstoß schädlicher Treibhausgase pro Personenkilometer liegt bei der Schiene rund 60 % niedriger als im Individualverkehr.
- Bundesweit werden heute noch ungefähr 240 Millionen Zugkilometer pro Jahr mit Dieselantrieb bestellt.
- In den nächsten zehn Jahren sollen bis zu 800 der seit den 1990er-Jahren eingesetzten Dieseltriebwagen außer Dienst gestellt werden.
- Reduktion von Kohlenstoffdioxid, Stickoxiden und Feinstaub.
- CO2-Emissionen um etwa 700.000 Tonnen pro Jahr senken.



Elektrifizierung folgender Strecken in Arbeit:

- Eifelstrecke (Trier-Ehrang – Gerolstein – Landesgrenze RLP/NRW (– Köln) => IBN vsl. 2028
- Ahrtalbahn (Remagen – Bad Neuenahr-Ahrweiler – Ahrbrück) => IBN vsl. 12/2025
- Moselweinbahn (Bullay – Traben-Trarbach) => IBN vsl. 12/2029

Ergebnis 1:

- 100 % der Strecken in der Region Trier sind ab 2030 elektrifiziert
- Alle SPNV-Leistungen können sukzessive mit elektrische Traktionen gefahren werden
- Heimische Wirtschaft profitiert durch Eifelstrecke mit dem SchienenGüterVerkehr

Zwischenstand:

- Linksrheinisch bleiben mit Pellenz und Hunsrücksteilstrecke 2 Strecken ohne Fahrdraht
- Rechtsrheinisch bleiben 5 Strecken ohne Fahrdraht:
 - Lahntalbahn
 - Oberwesterwaldstrecke Limburg-Au(Sieg)
 - Unterwesterwaldstrecke Staffel-Siershan
 - Daadetalbahn
 - Hellertalbahn
- Weiterer Baustein erforderlich

- In den Folge-Verkehrsverträgen ausschließlich Einsatz von BEMU
- Fahrzeugtechnik ausgereift und verfügbar
- Am besten einheitliche Flotte im ganzen Norden

Ergebnis 2:

- Alle SPNV-Leistungen im Norden werden 100 % lokal-emissionsfrei betrieben
- Umsetzung spätestens bis 2035

Hintergrund:

- Bei den genannten 7 Strecken ist ein Einsatz alternativer Antriebe im Fahrzeug erforderlich
- Machbarkeitsstudie des SPNV-Nord für Pilotprojekte mit Batterie-elektrischem und Wasserstoff-Antrieb 2021 durchgeführt.
- Einsatz von HYMU verworfen
- Einsatz von BEMU im Westerwald pilotiert => Start 2025

Herstellungsphase

- Typ Mireo Plus B (zweiteilig, 3 Türen je Seite, 126 Sitzpl., 156 Stehplätze, 12 Fahrradstellplätze)
- Start der Herstellungsprozessplanung
- Testfahrt mit einem Vergleichsfahrzeuge Ende Aug 2023 auf der RB90 und RB29 mit einem positiven Ergebnis
- Nov 2024 Fahrzeug und Werksbesichtigung
- 2024-2025 BEMU Ertüchtigung der Werkstatt Siegen, Anpassung der Ausrüstung und Waschanlage
- Q1 2025 Ausbildung Triebfahrzeugführung und Instandhaltung
- Q1 Zulassung im Siemens PZW Wegberg / Wildenrath
- Q2 2025 Abnahme der Fahrzeuge
- Überführung der Fahrzeuge
- Testfahrten ab Sommer 2025
- Einsatz zum Fahrplanwechsel 12/2025 und Start der Betriebsphase

Betriebsphase

- Monatliches Projektsachstandsgespräch mit allen Projektpartnern.



- Nach Hochwasserkatastrophe im Jahr 2021 wurde Elektrifizierung beschlossen.
- Aufwendige bauliche Anpassung z.B. in den Tunneln.
- Bahnenergieversorgung gewöhnlich mit 110 kV-Hochspannungsleitungen und Unterwerken gewährleistet.
- Bau der 110 kV-Hochspannungsleitungen inkl. Unterwerke jedoch zeitintensiv und optisch nachteilig (Landschaft).
- DB AG, TU Dresden und IFB mit neuartigem Konzept.
- Leitungen parallel zur Strecke auf der Oberleitungsanlage oder abschnittsweise per Kabel.
- Von den Netzkupplungen wird die Energie über 2X 25 k Leitungen verteilt und über die Unterwerke in die Oberleitung gespeist.
- Daher müssen keine neuen Hochspannungsleitungen errichtet werden.
- An den Oberleitungsmasten werden die 2X 25 kV Verbindungsleitungen mitgeführt.
- Konzept ist deutschlandweit einmalig.

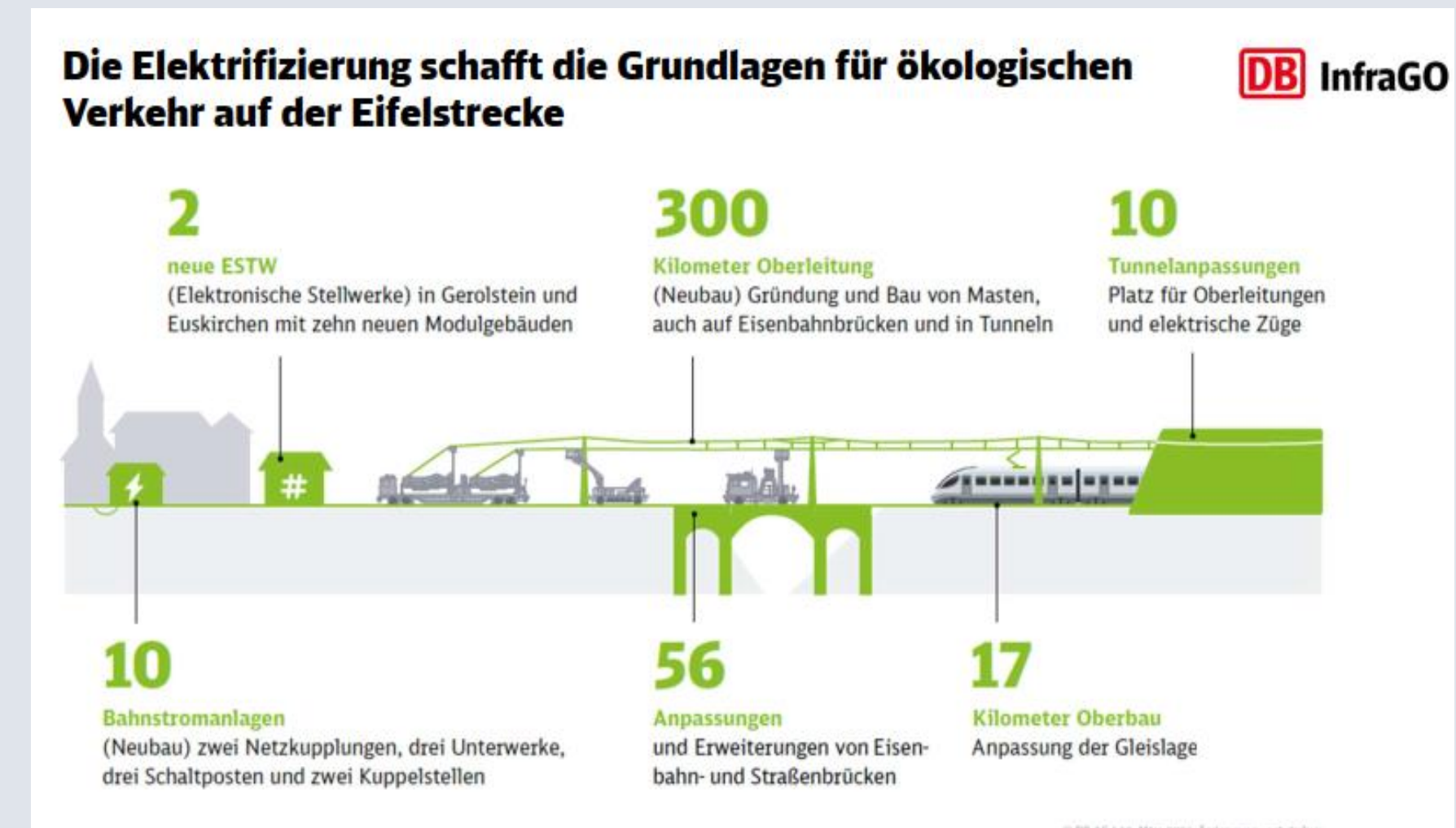


Abbildung: DB AG

TOP 10

Bericht Geschäftsstelle

Bereich Vergabe, Finanzen, Zentrales

- Der zuletzt vom SPNV-Nord veröffentlichte JA betrifft das Geschäftsjahr 2020 (JA 2020).
- Auch aus internen personalbedingten Gründen (über Jahre Unterbesetzung in der Buchhaltung) konnten die Folgejahre bislang noch nicht mit unserem Steuerbüro finalisiert werden.
- Aktuell wird vordringlich an der Finalisierung des JA 2021 gearbeitet:
 - Die ersten Prüfungen der Abschlussunterlagen bei unserer Wirtschaftsprüferin (WP) sind bereits gestartet
 - In den nächsten Wochen sind die weiteren Schritte und Prüfungsaufträge terminiert

= > Ziel ist die Fertigstellung des JA 2021 im Sommer 2025

 - Die Geschäftsstelle wird frühzeitig die Sitzungen des Rechnungsprüfungsausschuss (RPA) terminieren.

= > Die Beschlussfassung des JA 2021 in der VBVS soll in der Dez-Sitzung erfolgen
- Da bereits jetzt auch schon die Arbeiten zu den Folge-Jahresabschlüssen laufen, soll in den kommenden VBVS 2026 in jeder Sitzung jeweils ein Jahresabschluss beschlossen werden (leider ist keine zusammenfassende Beschlussfassung aus Sicht des WP möglich)

Hinweis: Besetzung RPA

- Seitens Herrn Moll von der Kreisverwaltung Altenkirchen wurde uns mitgeteilt, dass er alsbald in den Ruhestand geht und somit im Sommer nicht mehr für den RPA zur Verfügung stehen kann.
- Bereits in der 71. Sitzung vom 31.03.2023 wurden seitens der VBVS zwei Stellvertretungen gewählt, auf die jetzt im Rahmen der nächsten Sitzungen zurückgegriffen werden kann.

Verkehrsmanagement

Vollsperrung zwischen Köln und Koblenz; 02. Mai (21 Uhr) bis 19. Mai (5 Uhr)

Bündelung diverser Baumaßnahmen

Zugausfälle linker Rhein und Ahrtal

- RE 5 und RB 26: Ausfall zwischen Köln und Koblenz
- RB 26: Zusätzlich südlich Koblenz diverse Sperrzeiten (vereinzelt 02.05 bis 14.06.)
- RB 30: Ausfall zwischen Walporzheim und Bonn
- RB 23: Ausfall zwischen Mayen, Andernach und Koblenz
- RE 8 und RB 27 enden aus Koblenz kommend in Troisdorf (starke Trassenbelegung durch Umleiter Fern- und Güterverkehr)



Schienenersatzverkehr

- SEV RE 5 und RB 26 jeweils alle 30 Minuten (RE 5 mit Express-Bussen)
- SEV RE 5 wird in **0-Knoten Koblenz** eingebunden
- SEV RB 23 zwischen Andernach und Koblenz
- SEV RB 30 einmal pro Stunde Ahrbrück – Bonn, auf dem Abschnitt Dernau – Bonn zweimal pro Stunde
- RB 38 vrsl. im Baustellenfahrplan mit Zügen zwischen Andernach und Kaisersesch

Änderung der Sperrzeit EÜ Kesselheim (Totalsperrung nördlich Koblenz Abzweig von/zu Urmitzer Rheinbrücke)

- Bisher geplant: 1. März 2025, 22:00 Uhr bis 27. Februar 2026, 04:00 Uhr
- Jetzt neu: 24. Mai 2025, 22:00 Uhr bis 10. Juli 2026, 04:00 Uhr
- Grund: Kein Auftragnehmer für die Durchführung der Arbeiten gefunden
- Unter Umständen Bündelung mit Vollsperrung zwischen Köln und Koblenz; 02. Mai (21 Uhr) bis 19. Mai (5 Uhr) möglich. Aktuell in Prüfung.



Diverse Arbeiten südl. Rechter Rhein Nordmainische S-Bahn

- Zeitraum: 16.06. – 05.12.2025
- Auswirkung SPNV: Diverse Ausfälle und Teilausfälle RB 10, RB 23, RB 26 und RB 27 in verschiedenen Zeitscheiben

Generalsanierung Rechter Rhein

- Zeitraum: 10.07. – 12.12.2026
- Auswirkung SPNV: Ausfall RB 10, RB 27, RE 8 und RE 19, Teilausfall RB 23, RB 26, RB 30 und RB 71

Eisenbahnüberführung (EÜ) Kesselheim

- Fortsetzung der Arbeiten
- Vrsl.: 14.12.2025 – 27.02.2026 und 10.07. – 06.11.2026
- Diverse abschnittsweise TSP Neuwied – Koblenz – Niederlahnstein – Bad Ems ESP Mülheim-Kärlich – Koblenz-Lützel Mitte sowie
- Auswirkung SPNV: Teilausfall RB 10, RB 23 und RE 25 zwischen Koblenz und Neuwied bzw. Koblenz und Andernach



Zeitraum: 11.07. – 12.12.2026

Aktueller Arbeitsstand

- Bedarfe für SEV-Leistungen gegenüber DB InfraGO angemeldet
- Erarbeitungsprozess der Fahrplankonzepte mit Nachbar-Aufgabenträgern go.Rheinland und RMV fortgeschritten
- Erste Abstimmungen mit Städten und Gemeinden in RLP zu Haltepositionen, Bus-Bereitstellungsplätzen und Schülerverkehr vom SPNV-Nord eingeleitet



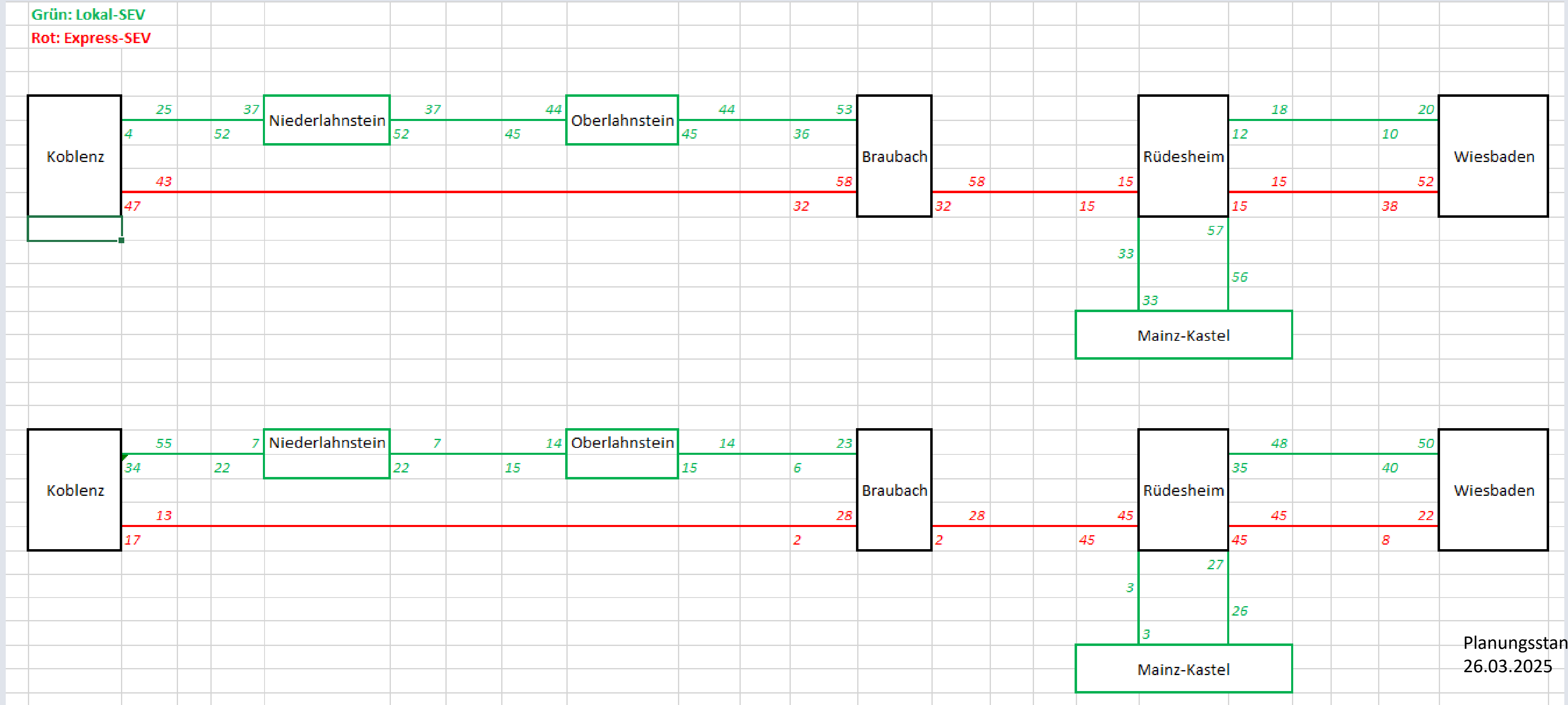
Foto: Möglicher SEV-Halt an Loreleyfähre in St. Goarshausen, eigene Aufnahme

Abschnitt Koblenz - Wiesbaden

Fahrplankonzept-Entwurf

- Expressbusse **SEV X** im 30-Minuten-Takt Koblenz – Wiesbaden mit direkter Führung über B42
- SEV X wird in **00-Knoten Koblenz** eingebunden
- Lokalbusse **SEV N** im 30-Minuten-Takt Koblenz – Lahnstein – Braubach
- **Braubach** wird **Umsteigepunkt** zwischen Lokal- und Expressbus
- Direktfahrten zu Schulstandorten

Abschnitt Koblenz - Wiesbaden



Planungsstand:
26.03.2025

Abschnitt Koblenz - Troisdorf

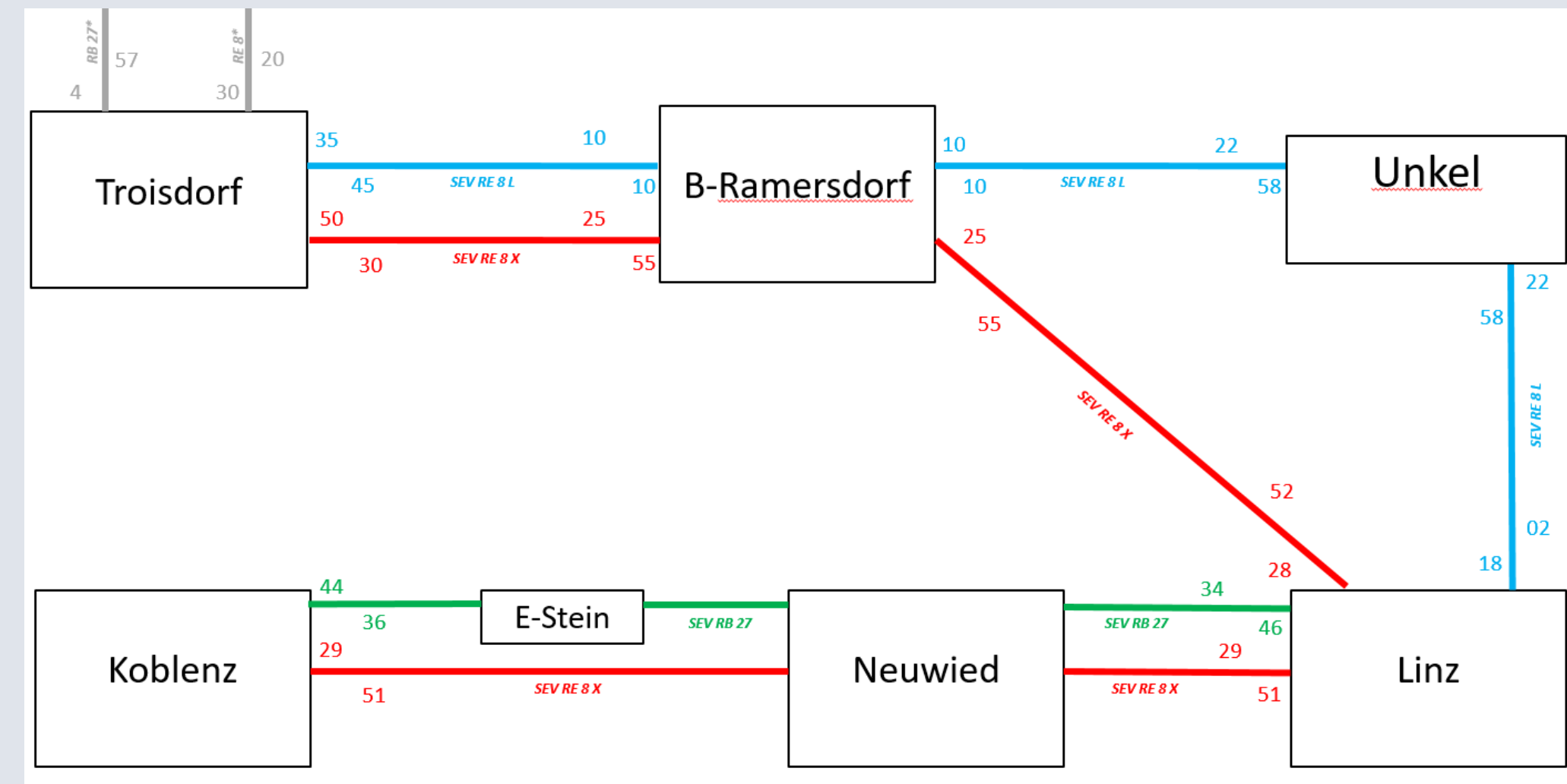
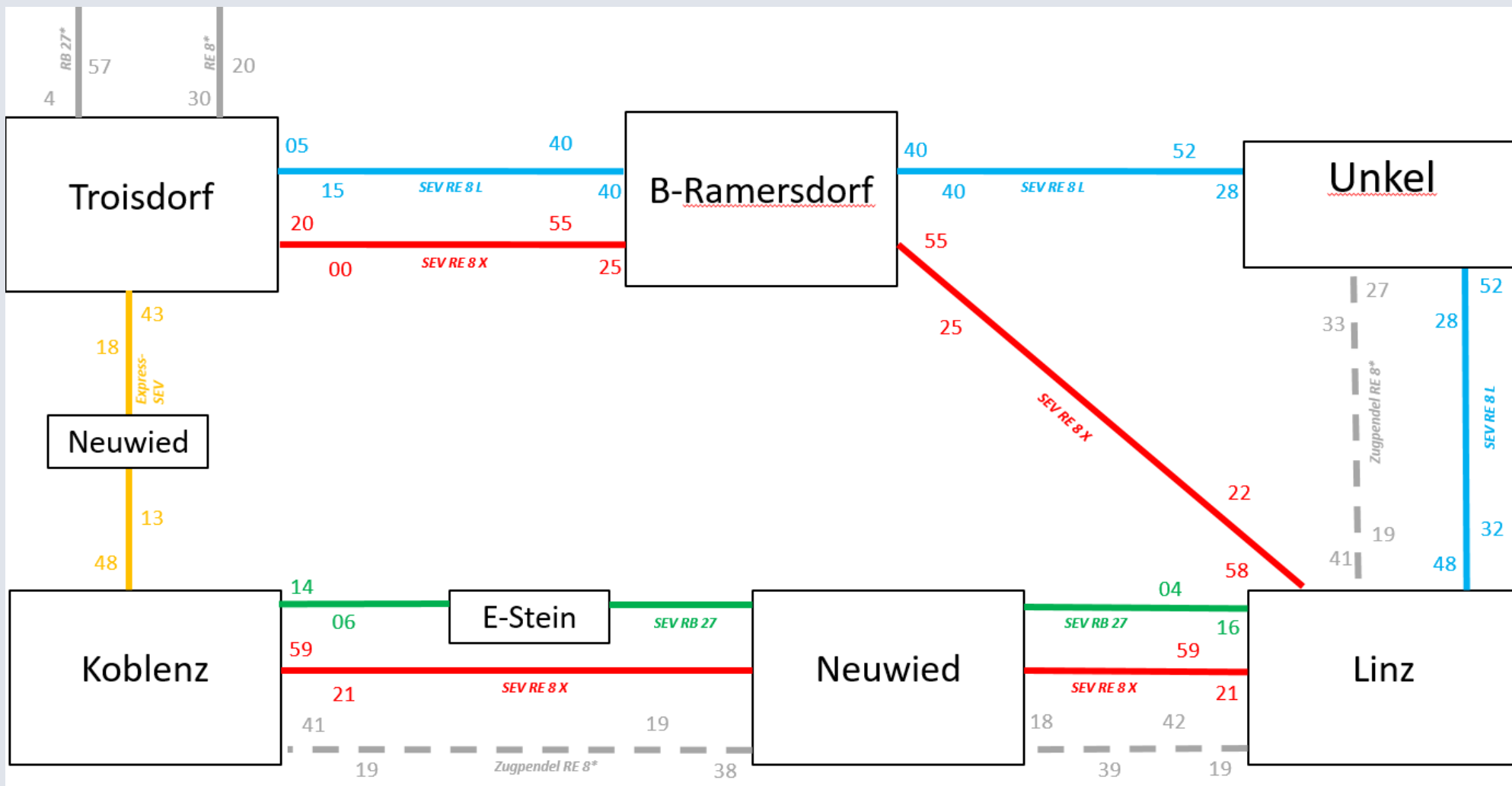
Fahrplankonzept-Entwurf

- **RE 8-Zugpendel** fährt eingeschränkt zwischen Koblenz – Neuwied – Unkel (11.07. – 09.08.2026 nur zwischen Koblenz und Neuwied; kein Verkehr vom 24.09. – 03.10. sowie 19.11. – 12.12.2026)
- Grund: Diverse Teilarbeiten auf der Strecke

- Expressbusse **SEV RE 8X** im 30-Minuten-Takt Koblenz – Troisdorf mit direkter Führung über B42
- SEV X wird in **00-Knoten Koblenz** eingebunden
- Lokalbusse **SEV RE 8L** im 30-Minuten-Takt Troisdorf – Linz
- **Linz** und **Bonn-Ramersdorf** als **Umsteigepunkte** zwischen Lokal- und Expressbussen
- Zusätzlich **SEV RB 27** zwischen Koblenz – Vallendar – Neuwied (– Linz) im 30- oder 60-Minuten-Takt

- Wunsch diverser Kommunen nach stündlichem **Super-Express-SEV** zwischen Koblenz und Troisdorf über A3
→ Derzeit in Prüfung. Wahrscheinlich nur geringer Fahrzeitgewinn erreichbar.

Abschnitt Koblenz - Troisdorf



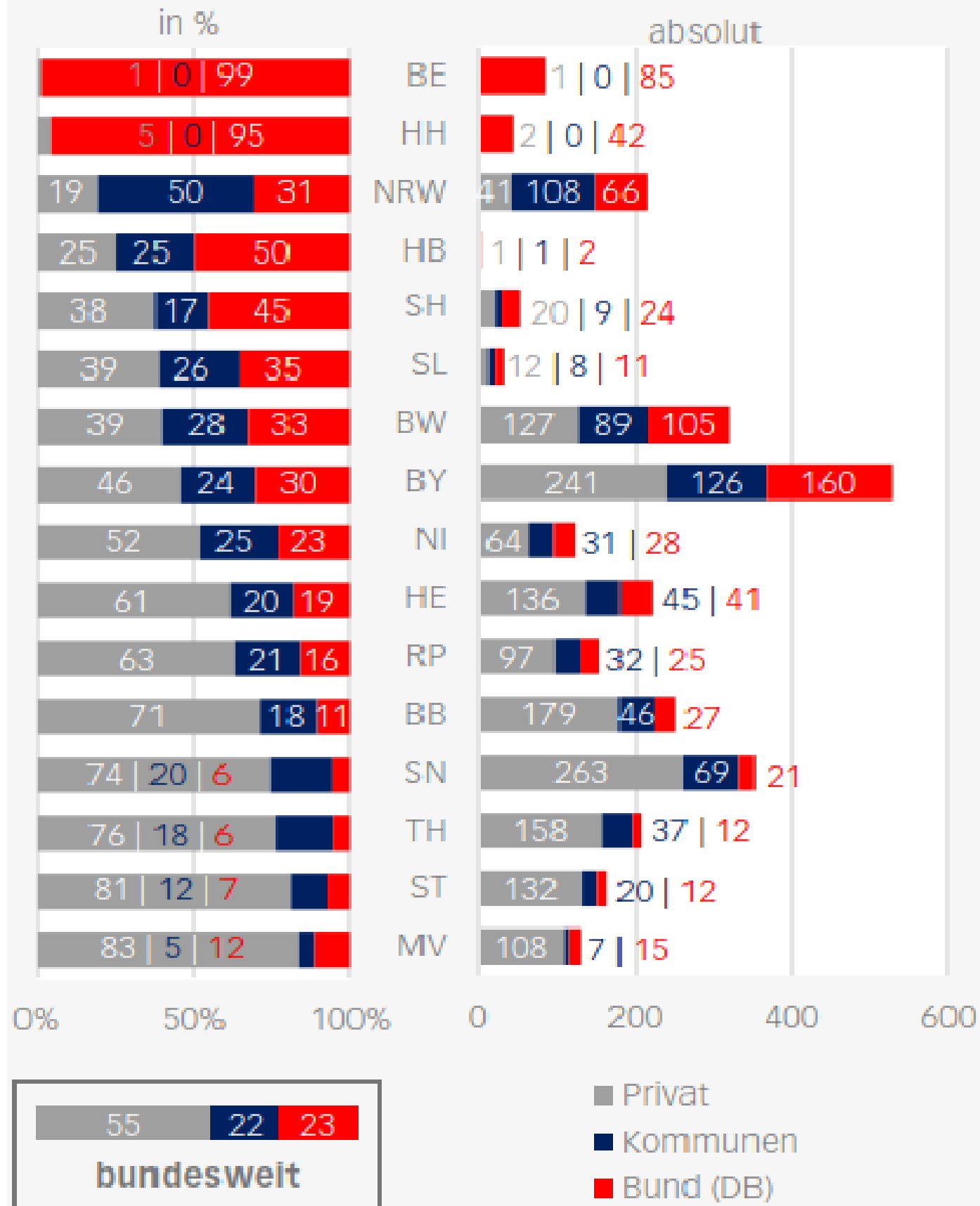
Planungsstand:
26.03.2025

Infrastruktur

- Indikative NKU erforderlich für alle Maßnahmen der Stationsoffensive (StOff) (Neubau von Stationen)
- Anmeldung durch DB S&S als GVFG-Projekt erfolgt
- DB S&S kann Planungen Lph 1-4 nicht durchzuführen, deswegen Vergabe für Bendorf, TR-Nord und KO-VZ durch SPNV-Nord
- Bei allen StOff-Kandidaten fällt das NKU Ergebnis positiv aus.
- Die Ergebnisse werden wir in Kürze mit den betroffenen Kommunen besprechen.
- Baldige M-Studie „Bahnsteigverlängerung & Optimierung Bf Betzdorf für künftigen RE 9“

Studie	Aktueller Stand
Stationsoffensive NKU (10 Stationen)	Ergebnisse werden in Kürze mit den betroffenen Kommunen besprochen
Stationsoffensive Planungsleistungen (3 Stationen)	In Umsetzung
4 zusätzliche Stationen an der Ahrtalbahn NKU	In Umsetzung
Verlängerung der Ahrtalbahn nach Adenau MBS	In Umsetzung
Machbarkeitsstudie Station Mayen-Mitte	In Umsetzung

Bahnhofsgebäude nach Besitzer und Land



- 55 % der Bahnhofsgebäude sind im bundesweiten Durchschnitt im Privatbesitz.
- Rheinland-Pfalz liegt hier mit 63 % sogar über dem Bundesdurchschnitt.
- Noch mehr Bahnhofsgebäude im Privatbesitz findet man in den neuen Bundesländern.
- In den meisten Fällen besteht keine Verpflichtung, diese als attraktiven Zugangspunkt zu betreiben.
- Der Bund, die Länder und die Kommunen sollten laut Ansicht der Allianz pro Schiene Verantwortung für die Wiederbelebung übernehmen.
- Lösungsvorschlag der Allianz pro Schiene ist die Entwicklung neuer Nutzungskonzepte inkl. der notwendigen städtebaulichen Förderungen auch für Privatbesitzer.

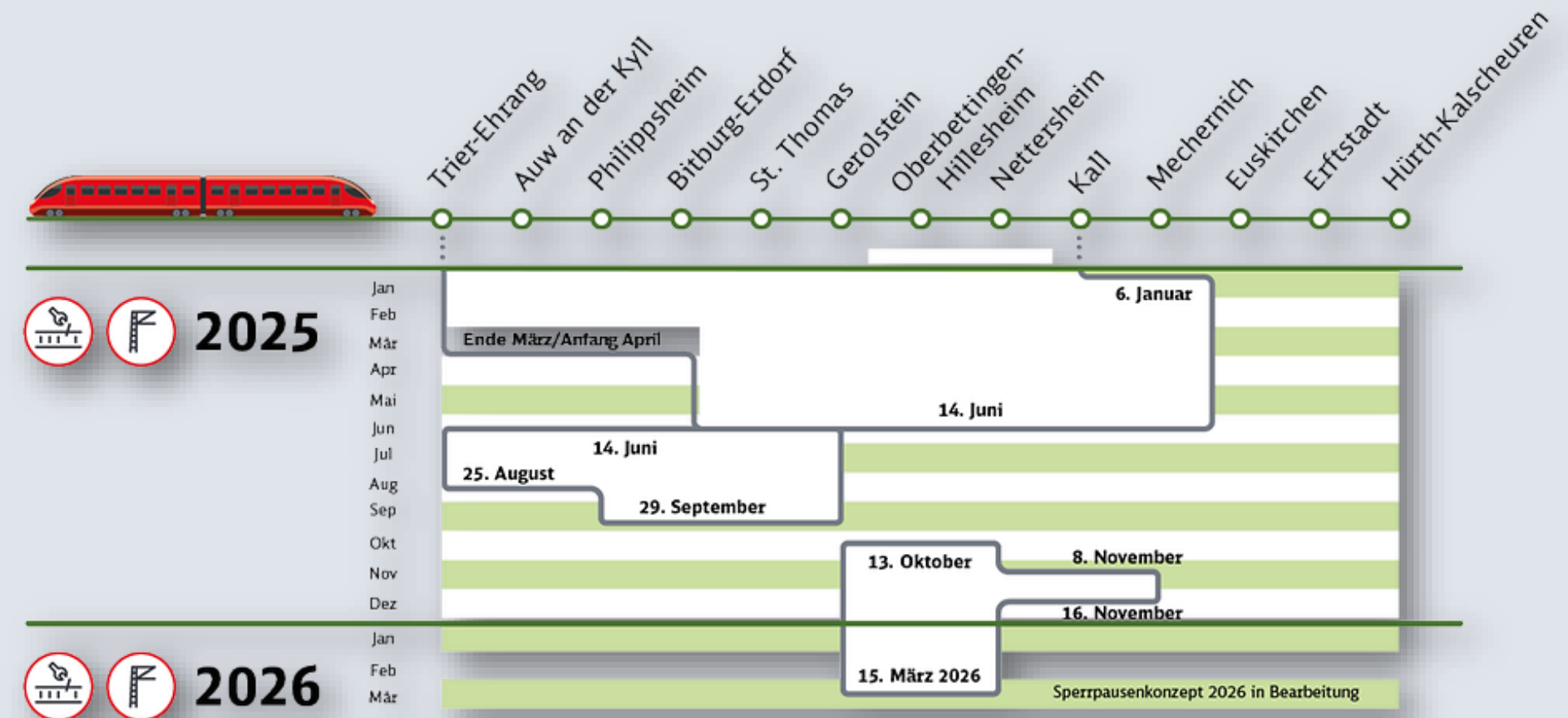
Reaktivierung Weststrecke Trier

- Die Weststrecke Trier ist am 03.03.2025 offiziell in Betrieb gegangen.
- An fast allen Stationen sind noch Restarbeiten auszuführen.
- Die DB InfraGO zeigt sich positiv, alle Restarbeiten bis Herbst 2025 fertiggestellt zu haben.
- Trier-West: Personenüberführung und Aufzüge bis Juni 2025
- Trier-Pallien: Aufzüge bis November 2025
- Trier-Hafenstraße: Aufzüge bis Juli 2025
- Hohe Kostensteigerungen in LuFV.



Bild: SWR

- Wiederaufbau vsl. am 30.09.2025 abgeschlossen
- Seit 31.03.25 fahren mit neuem ESTW zwischen TR und BI-Erdorf
- „Wir wollen den Dom sehen“ - Erste Fahrt von Gerolstein nach Hochwasser nach Köln am 15.06.25
- Erste durchgängige Fahrten TR-K ab 30.09.25 möglich
- Parallel laufen schon Maßnahmen zur Elektrifizierung der Strecke
- Hohe Unzufriedenheit der Bürger und Politik mit Baufortschritt und fehlender Kommunikation
- SPNV-Nord hat Kommunikation wieder angeschoben
- Auftaktveranstaltung 2.0 am 12.03.25 in Gerolstein
- Kreistage Vulkaneifel und Eifelkreis
- Bürgerversammlungen in VG Gerolstein, VG Speicher



* Sperrpausen von unter 5 Tagen nicht berücksichtigt

© DB AG / 05. Februar, Änderungen vorbehalten

- ESTW Remagen – Walporzheim ist Ende 2023 in Betrieb gegangen
- Neue Station Heimersheim-Lohrsdorf wurde am 15.12.2024 in Betrieb genommen
- Umfangreiche Umweltplanungen erschweren aktuell die Planungen
- Projektzeitplan bisher eingehalten
- INB der Gesamtstrecke inkl. Elektrifizierung 12/2025
- Kostenerhöhungen nach Vergaben
- Bauarbeiten in 24/7



Bild: Martin Heckner

- Positive Projekt-Entscheidung seitens MKUEM
- Terminalschiene musste nach Zustimmung durch das MKUEM angepasst werden
- Planungsvertrag mittlerweile gezeichnet
- Projekt nötig, um ab 12/2029 Fahrplanprogramm der MoselLux-RB (Elektrozüge von Traben-Trarbach nach Trier sowie Koblenz) anbieten zu können.

Fahrzeuge

Lieferplan wird eingehalten

- 3 BEMU Fahrzeuge werden nach der Abnahme Mitte April nach Betzdorf überführt
- Anschließend erfolgen Schulungen sowie Anpassungen der Waschhalle und der Werkstattausstattung
- Testbetrieb und Ausbildungsfahrten sind durch Baumaßnahmen von Anfang Juli bis Oktober 2025 nur eingeschränkt möglich
- Betriebsaufnahme zum Fahrplanwechsel 12/2025



Fahrzeug – Abnahmen „gestoppt“

- Während der Brems-Testfahrten sind Beanstandungen an den Wankstützen der Drehgestelle aufgetreten
- Teile liegen derzeit dem Komponenten-Hersteller zur Befundung vor
- Zeitpunkt der Nachlieferung von Ersatzteilen ist noch nicht bekannt
- Aufnahme eines neuen Lieferanten würde bis zu 9 Monate dauern und wird derzeit nicht angestrebt
- Zeitpunkte der vertraglichen Abnahmen für die ersten beiden Fahrzeuge sind somit offen
- Es wird versucht das derzeitige **Ersatzkonzept bis ins Jahr 2026** vorsorglich auszuweiten
- Derzeit erfolgt dazu die Suche nach verfügbaren Fahrzeugen
- Einschieren der Neufahrzeuge erfolgt nach Zulassung, Ausbildungs- und Testphase sukzessive in den Betrieb



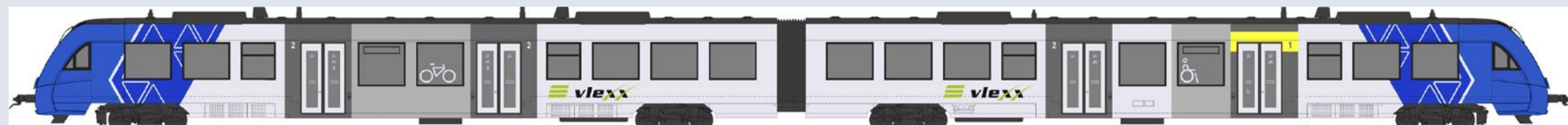
Redesign-Maßnahmen aus der Verkehrsvertragsverpflichtung:

- Erneuerung Sitze nach Bewertung
- Anteilig Tische und Klappische
- Refresh aller WC Kabinen
- Aufarbeitung der Oberflächen alle Wagenkästen



Design Optionen

- Modernisierung des Polsterstoffes in der 1. Klasse
- Umbau der Steckdosen im Fahrgastbereich inkl. USB „A & C“ Anschlussmöglichkeit
- Nachrüstung eines AFZS an 17x Lint 54 und 8x Lint 81
- Nachrüstung WLAN
- Erweiterung des Re-Designs um ein punktuelles Refreshing an der Außenlackierung
-



Vorläufiges Design

Geplante Umsetzung bis 2027

Lieferzeitverzögerung

- Stadler gibt für die Fahrzeuge des Rheingau-Loreley Express Verzögerungen in der Lieferkette bekannt
- 14.12.2024 – Bekanntgabe der Lieferverzögerung durch VIAS an die AT - bis zu 12 Monate
- Derzeit laufen Abstimmung der AT zur Umsetzung von Ersatzkonzepte unter Berücksichtigung der Fahrzeugverfügbarkeit
- Schadenersatzansprüche gegenüber dem Hersteller und Ausfallpönalen für nicht erbrachte Leistungen sind von den Beteiligten in Prüfung.



Bundesverband SchienenNahverkehr (BSN): Erste Fachtagung in Kassel am 26. / 27.03.2025

Das Ziel: Standardisierungen bei Fahrzeugen sollen die Beschaffung erleichtern und Kosten senken.

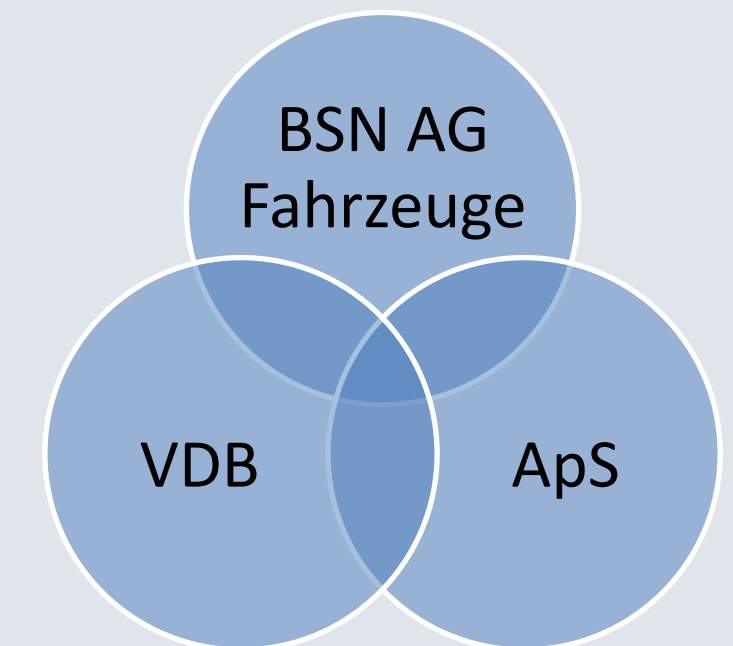
- Effiziente Gestaltung Produktions- und Lieferkette auf der Herstellerseite
- Effizientere Gestaltung von Beschaffungs- und Werkstattprozessen bei Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen

„Dazu diskutierten Aufgabenträger, Industrie, Finanzierungsgesellschaften und Bahnverbände gemeinsam über Innovationen und Trends bei den Schienenfahrzeugen der Zukunft.“

Ergebnis: Besteller der Fahrzeuge müssen sich auf einheitliche Ausstattungen in und an Fahrzeugen festlegen.

Nächste Schritte:

- Gemeinsame Definition von ausgewählten wirkungsvollen und effizienzsteigernden Maßnahmen bei der Fahrzeugbeschaffung.
- Übergang von den BSN-Fahrzeugempfehlungen hin zu einer gemeinsamen Verpflichtung in der Fahrzeugbeschaffung.



TOP 11
Verschiedenes

Ende Öffentlicher Teil