

## VORLAGE 01/69/2022

### Betriebsprogramme Ahrtalbahn und Eifelstrecke

Beratungsfolge	TOP	Datum	Status	Art
Verbandsversammlung	1	23.09.2022	Öffentlich	Entscheidung

#### Kurzbeschreibung:

In der letzten Verbandsversammlung des SPNV-Nord im Mai 2022 berichteten DB Netz und der SPNV-Nord über den Stand des Wiederaufbaus der Ahrtalbahn sowie der Eifelstrecke. Die Ahrtalbahn soll zum Ende des Jahres 2025 wiederaufgebaut und elektrifiziert sein. Die Eifelstrecke soll im Laufe des Jahres 2023 wieder im gesamten Streckenverlauf mit Einschränkungen befahrbar und zu den Jahren 2027ff elektrifiziert sein.

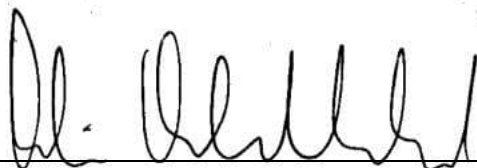
Im vergangenen Jahr hat der SPNV-Nord gemeinsam mit dem Büro iRFP (Institut für Regional- und Fernverkehrsplanung, Dresden) sowie DB Netz diverse Betriebsprogramme entworfen und geprüft. Auf der Ahrtalbahn ist ein 20-min-Takt geplant, was einer Leistungsausweitung von ca. 78 % im rheinland-pfälzischen Teil im Vergleich zum Referenzjahr 2021 (vor der Flut) entspricht.

Das künftige Betriebsprogramm der Eifelstrecke ist in die drei Zeitscheiben „Zwischenkonzept“, „Ausschreibungskonzept“ und „Zielkonzept“ untergliedert. Das geplante Fahrplanprogramm des Zwischenkonzepts erweitert den RE-Sprinter zu einem vollwertigen 2-Stunden-Takt, setzt dabei eine zusätzliche Zweigleisigkeit von ca. 10 km Streckenlänge voraus und würde das Leistungsvolumen im Vergleich zum Referenzjahr 2021 (vor der Flut) um ca. 24 % im rheinland-pfälzischen Teil der Strecke steigern.

#### Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung beschließt die dargestellten Betriebsprogramme sowie die geplanten Angebotserweiterungen der Ahrtalbahn und der Eifelstrecke, sofern die entsprechenden Regionalisierungsmittel für den Betrieb zur Verfügung stehen. Sie beauftragt die Geschäftsstelle zur finalen Abstimmung mit den jeweiligen Partnern und zur Umsetzung.

Die Verbandsversammlung befürwortet den infrastrukturellen Ausbau der Ahrtalbahn und der Eifelstrecke, welcher die Voraussetzung für die jeweiligen Angebotsverbesserungen ist.



Landrat Achim Hallerbach  
Verbandsvorsteher



Thorsten Müller  
Verbandsdirektor

## A. Sachverhalt/Vorhaben/Projekt

In der letzten Verbandsversammlung des SPNV-Nord im Mai 2022 berichteten DB Netz und der SPNV-Nord über den Stand des Wiederaufbaus der Ahrtalbahn sowie der Eifelstrecke.

So ist die durchgängige zweigleisige Befahrbarkeit der Ahrtalbahn im Abschnitt Remagen – Walporzheim zum Ende des Jahres 2023 vorgesehen. Der Abschnitt Walporzheim – Ahrbrück wird zum Ende des Jahres 2025 fertiggestellt. Zeitgleich wird die Strecke zum Ende des Jahres 2025 elektrifiziert sein.

Auf der Eifelstrecke soll der Abschnitt Kyllburg – Gerolstein ca. im Herbst 2022 wieder in Betrieb genommen werden. Der Abschnitt Gerolstein – Blankenheim folgt Ende 2022. Die erstmalige Ausrüstung mit einem elektronischen Stellwerk (ESTW) erfolgt im Sommer 2023. Die Elektrifizierung der Eifelstrecke ist für die Jahre 2026/2027 vorgesehen.

Zusätzlich zu den Mitteln aus dem Wiederaufbaufonds für die Wiederherstellung der Bahnstrecken investieren Bund und Land insgesamt 388 Millionen Euro in die Elektrifizierung der beiden Strecken, darunter 80 Millionen Euro Landesmittel.

Im vergangenen Jahr hat der SPNV-Nord gemeinsam mit dem Büro iRFP (Institut für Regional- und Fernverkehrsplanung, Dresden) sowie DB Netz (Bereich Infrastrukturentwicklung und Langfristfahrplan, Frankfurt) diverse Betriebsprogramme entworfen und geprüft. Im Ergebnis wurden folgende Betriebsprogramme entwickelt:

### a) Ahrtalbahn (volle Inbetriebnahme Ende 2025)

Als Grundlage des zukünftigen Fahrplankonzeptes im Ahrtal dienen die Annahmen aus dem Deutschland-Takt.

Zukünftig soll die Ahrtalbahn im gesamten Streckenverlauf im 20 Minuten-Takt verkehren, um in Remagen bessere Anschlüsse an die Verkehre der Rheinschiene herzustellen zu können. Im Abschnitt Remagen – Bonn sollen die jetzige RB 30 und die in BN-Mehlem endende RB 48 zusammengeführt und in das Ahrtal verlängert werden. Somit besteht eine stündliche durchgehende Verbindung aus bzw. in das Ahrtal über Köln hinaus von/nach Wuppertal. Diese Linie wird in Remagen einige Minuten Standzeit zum an-/abkuppeln von Triebfahrzeugen haben, da die Zuglänge der aus Wuppertal kommenden Züge zu lang für die Bahnsteige im Ahrtal ist.

Die Fahrzeit Remagen - Ahrbrück wird etwa 45 Minuten betragen, in Ahrbrück ist die Einbindung in den Busknoten vorgesehen.

Das Fahrplankonzept ist so aufgebaut, dass auch zusätzliche Halte wie Dernau Ort, Marienthal, Bad Neuenahr Mitte oder Lohrsdorf möglich sind. Neben dem Bf Heimersheim kann jedoch nur ein weiterer Halt bedient werden, Lohrsdorf oder Heppingen.

Die Ankunftszeiten in Remagen sind so geplant, dass sowohl Anschlüsse von/nach Köln, als auch Koblenz gewährleistet sind.

Von einer Durchbindung weiterer Linien aus dem Rheintal in das Ahrtal wird Abstand genommen, da andernfalls erhebliche Qualitätseinbußen aufgrund von „eingeschleppten“ Verspätungen zu erwarten sind.

Ein vollständig umgesetzter 20-Min-Takt auf der gesamten Ahrtalbahn würde das Leistungsvolumen im Vergleich zum Referenzjahr 2021 (vor der Flut) um ca. 78 % im rheinland-pfälzischen Teil der Linie (Ahrbrück bis Landesgrenze RLP/NRW) steigern.

Notwendige Infrastrukturanpassungen in diesem Rahmen sind unter anderem:

- Neubau Kreuzungsbahnhof Altenahr mit Möglichkeit gleichzeitiger Einfahrten
- Möglichkeit gleichzeitiger Einfahrten Kreuzungsbahnhof Dernau
- Zweigleisabschnitt Dernau in Richtung Rech zur Stabilisierung des Betriebs

- Geschwindigkeitsanhebung zwischen Remagen und Bad-Neuenahr
- Zweigleisigkeit inkl. Haltepunkt Walporzheim.

## b) Eifelstrecke

Das künftige Betriebsprogramm der Eifelstrecke ist in drei Zeitscheiben zu untergliedern:

- „Zwischenkonzept“: Zeitraum zwischen der Fertigstellung der Elektrifizierung (2026/2027) und dem Ende des aktuellen Vareo-Verkehrsvertrages 12/2033. Enthält einige zweigleisige Ausbauten in RLP.
- „Ausschreibungskonzept“: Zeitraum neuer Verkehrsvertrag ab 12/2033 bis ca. 2038.
- „Zielkonzept“: Ab ca. 2038. Es wird eine fast vollständige Zweigleisigkeit (außerhalb der Tunnelbereiche) vorausgesetzt. Darüber hinaus sind zusätzliche Infrastrukturausbauten im Raum Hürth/Köln unterstellt.

Die Gesamt-Reisezeit der Strecke Trier Hbf – Köln Hbf über die Eifelstrecke beträgt in den jeweiligen Zeitscheiben:

- Vor Hochwasser (via Eifelstrecke): 3:04 Stunden
- Zum Vergleich via Koblenz (Süwex & RRX): 2:57 Stunden
- Zwischenkonzept: 2:38 Stunden (2h-Takt des RE-Eifel-Sprinters)
- Ausschreibungskonzept: 2:34 Stunden (2h-Takt des RE-Eifel-Sprinters)
- Zielkonzept 2:19 Stunden (1h-Takt des RE-Eifel-Sprinters).

Das Zwischenkonzept sowie das darauf aufbauende Ausschreibungskonzept sehen einen 2-stündlich verkehrenden Regionalexpress (RE) vor, der von/nach Luxemburg durchgebunden ist und zwischen Kall und Köln Hbf zur Regionalbahn (RB) wird.

- Die Regionalbahn (RB 22) fährt stündlich und wird in Kall zum RE.
- Der RE und die RB haben einen Fahrtzeitunterschied von 7 Minuten zwischen Kall und Köln.
- Weitere Verdichterfahrten sind zwischen Trier und Gerolstein/Jünkerath in der Hauptverkehrszeit möglich.
- Der RE ist in den 30er-Knoten Trier einzubinden und soll alle 2 Stunden nach Luxemburg weitergeführt werden. Dabei sollen die aus dem heutigen Süwex (RE 11) bekannten CFL-KISS-Fahrzeuge zum Einsatz kommen.

Zu beachten ist, dass eine vollständige Einbindung des Eifel-RE in den 30er-Knoten Trier allerdings erst nach dem zweigleisigen Ausbau diverser Abschnitte der Eifelstrecke (in Summe ca. 10 km Streckenlänge) in Rheinland-Pfalz möglich ist. Vor der Fertigstellung dieser Zweigleisigkeiten kann der RE den 30er-Knoten Trier nicht vollwertig bedienen, sodass beispielsweise die Anschlüsse in und aus Richtung Saarbrücken nicht bedient werden könnten.

Insgesamt finden im Kölner Raum mehr Fahrten als in RLP statt, da dort ein sehr deutlich höheres Reisendenvolumen vorhanden ist.

Der genaue Fahrzeugeinsatz befindet sich weiterhin in der Klärung.

Der Fahrplan der Eifelstrecke, speziell im RE-Verkehr, soll besser als jener vor dem Hochwasser werden. Das geplante Fahrplanprogramm der Eifelstrecke würde das Leistungsvolumen im Vergleich zum Referenzjahr 2021 (vor der Flut) um ca. 24 % im rheinland-pfälzischen Teil der Strecke steigern. Dies geht vor allem den von den heutigen Einzelfahrten auf einen vollwertigen 2-Stunden-Takt erweiterten RE-Sprinter zurück.

Das geplante Zwischenkonzept setzt unter anderem folgende zusätzliche Infrastruktur voraus:

- Elektrifizierung
- Zweigleisiger Ausbau nördlich Oberbettingen-Hillesheim
- Zweigleisiger Ausbau südlich Haltepunkt Usch-Z. – St. Thomas
- Zweigleisiger Ausbau Wilsecker Tunnel Südportal – Bitburg Erdorf
- Zweigleisiger Ausbau südlich Hp Hüttingen – Philippsheim
- Zweigleisiger Ausbau Kyller Tunnel Südportal – Daufenbach
- ESTW mit Möglichkeit gleichzeitiger Einfahrten in diverse Bahnhöfe
- Geschwindigkeitsoptimierungen Kreuzungsbahnhöfe.

#### Güterverkehr:

Fahrten überregionaler Güterzüge sind aufgrund der steilen Topographie unattraktiv, da Güterzüge nicht in voller Länge fahren können. Entsprechende freie Trassenkapazitäten wären kaum vorhanden. Ein regionaler Güterzug pro Stunde wird hingegen möglich sein. Vereinzelte Umleitungsverkehre sind nicht auszuschließen.

Das geplante Zielkonzept (ab ca. 2038) enthält Regionalexpress- (RE) und Fernverkehrstrassen (FV), die zusammen einen Stundentakt zwischen Trier und Köln bilden.

- Die Regionalbahn (RB) fährt stündlich zwischen Trier und Köln.
- In Gerolstein entsteht ein RE/FV-Knoten zur Minute 30 und ein RB/Bus-Knoten zur Minute 00. In Trier werden die RE/FV-Fahrten voll in den sog. 30er-Knoten eingebunden und haben somit Anschlüsse an die RE von/nach Koblenz, Saarbrücken und Luxemburg.
- Die Regionalbahn (RB) fährt an/ab Trier Hbf den Vor- und Nachlauf zum RE, sodass nachgelagert auch die RB-Orte der Eifelstrecke in den Umsteigeknoten Trier eingebunden werden. Die RB 22 wird in Kall zum RE 22, analog der heutigen Regelung.
- Bis zu drei Personenzüge pro Stunde sind zwischen Trier und Gerolstein möglich. Die dritte Taktfahrt bedient in Trier den 00er-Knoten mit Anschlüssen an die Saar-RB (RB 71) sowie den RE von/nach Metz. Eine stündliche Bestellung dieser Leistung hängt von der Finanzierung sowie einem entsprechenden Infrastrukturausbau ab.
- Nördlich von Gerolstein ist, bei entsprechender Bestellung, sogar ein 15-Min-Takt möglich.
- Zu beachten ist, dass die neue, schnelle RE/FV-Linie bisher noch keinen Halt in Jünkerath enthält, da dieser die Einbindung in die Knoten Trier, Gerolstein, Euskirchen und Köln in diesem Rahmen nicht darstellbar ist. Eine Lösung wird weiterhin gesucht.
- Die Voreifelbahn könnte über Euskirchen nach Gerolstein durchgebunden werden. Dies ist zur Zeit nur in der Hauptverkehrszeit vorgesehen.
- Die ergänzende RB 122 könnte zwischen Kall und Gerolstein verkehren.

Die Voraussetzung für das Zielkonzept ist der nahezu komplette zweigleisige Ausbau der Eifelstrecke. Die Finanzierung hierfür ist noch offen.

#### B. Regelung/Maßnahmen/Rechtsgrundlage

Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr vom 12. Februar 2021 (Nahverkehrsgesetz – NVG).

#### C. Alternativen

Zur Durchführung der Verkehre im Ahrtal wird keine Alternative vorgeschlagen. Für die Eifelstrecke könnte der attraktive Fahrplan wegen fehlender Finanzen gekürzt werden.

#### D. finanzielle / personelle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen vorhanden:	X	Ja		Nein
Wenn ja:				
im Ergebnis-/Finanzhaushalt enthalten		Ja	X	Nein
überplanmäßige(r) Aufwand/Auszahlung		Ja	X	Nein
außerplanmäßige(r) Aufwand/Auszahlung		Ja	X	Nein
Personelle Auswirkungen vorhanden:		Ja	X	Nein

Die Festlegung der Betriebsprogramme ist für die weiteren Schritte mit den Infrastrukturunternehmen erforderlich, die finanzielle Einordnung in die Haushalte erfolgt, sobald die konkreten Daten vorliegen und mit dem Land abgestimmt sind.

#### E. Anlagen

Keine

#### Erarbeitung

Fachbereich: Verkehrsmanagement  
 Bearbeiter: Christoph Reindel & Dennis Klees  
 Datum: 28.08.2022

#### Abstimmungsergebnis

Beschlussvorschlag angenommen		Einstimmig		Abstimmungsergebnis		
Ja	Nein	Ja	Nein	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen	Enthaltungen

VORLAGE 02/69/2022  
Information Haushalt 2022

Beratungsfolge	TOP	Datum	Status	Art
Verbandsversammlung	6	23.09.2022	öffentlich	Information

Kurzbeschreibung:

Auswirkungen der COVID-19-Pandemie und entsprechende zu zahlende Ausgleichszahlungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm aufgrund verminderter Einnahmen an die Verkehrsunternehmen bestimmen auch in 2022 die Finanzplanung des Zweckverbandes. Zudem führen massiv steigende Energiekosten sowie Auswirkungen der Ukraine-Krise auf den Rohstoffmarkt bereits unterjährig zu einer Erhöhung der laufenden Ausgaben im Rahmen der Abschlagszahlungen an die Verkehrsunternehmen. Eine Entspannung auf dem Energie- bzw. Rohstoffmarkt ist in 2022 nicht absehbar. Außerdem wurden in den Monaten Juni – August Ausgleichszahlungen an die Verkehrsunternehmen geleistet, welche aufgrund des seitens des Bundes aufgelegten 9-Euro-Ticketes notwendig waren. Diese Mittel wurden dem Zweckverband im Vorfeld entsprechend über den Landeshaushalt zur Verfügung gestellt.

Der Haushalt des SPNV-Nord bewegt sich aber weiterhin im genehmigten Rahmen. Kredite zur Liquiditätssicherung wurden bislang in 2022, wie auch in den Vorjahren, nicht in Anspruch genommen.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt die Vorlage zur Kenntnis.



**Landrat Achim Hallerbach**  
Verbandsvorsteher



**Thorsten Müller**  
Verbandsdirektor

## A. Sachverhalt/Vorhaben/Projekt

### Information zum Haushalt 2020

Der Jahresabschluss für das Haushaltsjahr 2020 befindet sich in der finalen Bearbeitung. Seitens des Wirtschaftsprüfers liegt bereits der geprüfte Abschlussbericht der Geschäftsstelle vor. Zum Zeitpunkt der Vorlagenerstellung erfolgt seitens der Geschäftsstelle die Einberufung des Rechnungsprüfungsausschusses (RPA). Ein Beschluss der Verbandsversammlung über den Jahresabschluss 2020 ist geplant für die letzte Sitzung am 30.11.2022.

### Information zum Haushalt 2021

Im Zuge der Fertigstellung des Jahresabschlusses 2020 wird aktuell auch bereits der Jahresabschluss 2021 von der Geschäftsstelle vorbereitet und entsprechend Daten an die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft weitergeleitet

Für 2021 sind im Finanzhaushalt des SPNV-Nord Einnahmen aus Verwaltungstätigkeit in Höhe von 202,9 Mio. € vorgesehen. Die Finanzergebnisrechnung beläuft sich im IST im Jahr 2021 auf 199,2 Mio. €. Ein Jahresergebnis liegt erst mit dem Jahresabschluss vor.

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie und des dafür installierten ÖPNV-Rettungsschirms haben zu keinem Nachtragshaushalt geführt, da die ausgezahlten erhöhten Aufwendungen in den Verkehrsverträgen vollständig durch den Rettungsschirm gedeckt sind und somit kein Fehlbetrag entsteht.

Kredite zur Finanzierung von Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen waren nicht erforderlich und wurden nicht neu aufgenommen. Genehmigte Kredite zur Liquiditätssicherung in Höhe von 10 Mio. € wurden in 2021 nicht aufgenommen.

### Information zum Haushalt 2022

Die Verbandsversammlung hat mit Datum vom 30.11.2021 die Haushaltssatzung und den Haushaltsplan für das Jahr 2022 beschlossen. Mit Posteingangsdatum vom 07.02.2022 erfolgte seitens des MKUEM die Genehmigung nach § 7 Abs. 1 S.1 Nr. 8 KomZG i.V.m. § 97 Abs. 1 S. 1 der GemO und § 6 Abs. 7 des NVG.

Für das laufende Haushaltsjahr 2022 wird informiert mit einem Stand per Juni 2022.

Im Finanzhaushalt des SPNV-Nord sind Einnahmen aus Verwaltungstätigkeit in Höhe von 232,4 Mio. € für das komplette Haushaltsjahr 2022 vorgesehen. Per Juni 2022 lagen die laufenden Einnahmen aus Verwaltungstätigkeit bei 140,8 Mio. €. Im Ist enthalten sind gesonderte Zuführungen des Landes i. H. v. 23,4 Mio. € für Leistungen im Rahmen Corona-Billigkeitsleistungen 2022 (8,7 Mio. €) und 9-Euro-Ticket-Entschädigungsleistungen (14,7 Mio. €).

Auswirkungen der Corona-Pandemie und damit verbundene verminderte Fahrgeldeinnahmen werden weiterhin im Rahmen des dafür installierten ÖPNV-Rettungsschirms des Bundes bzw. des Landes ausgeglichen und wurden bereits in die Haushaltsplanung 2022 eingerechnet. Steigende Energiekosten führen im laufenden Haushaltsjahr 2022 zu Liquiditätsschwierigkeiten bei den Verkehrsunternehmen. Hier erfolgten teilweise unterjährige Anpassungen der monatlichen Abschlagszahlungen zur entsprechenden Liquiditätssicherung an die Vertragspartner. Die Preissprünge selbst werden nachgelagert im Rahmen der entsprechenden Schlussabrechnungen in den Folgejahren den Verkehrsunternehmen erstattet. Von Seiten des SPNV-Nord kann dies dann entsprechend zielgenau in die neuen Haushaltsjahre eingeplant werden. Des Weiteren führt die

Ukraine-Krise dazu, dass Erzeugerpreis und Materialkosten massiv ansteigen: Im Rahmen der aktuell laufenden Vergabeverfahren hat dies bereits unmittelbar Auswirkungen auf die Fahrzeugbeschaffung und die Kalkulation der Bieter im Hinblick auf die zukünftigen Instandhaltungskosten. Hier sind entsprechende Risikozuschläge einkalkuliert und wirken sich demnach auf die zukünftigen Zahlungen an den bezuschlagten Bieter aus. Auch das von der Bundesregierung mit Start im Juni 2022 installierte ‚9-Euro-Ticket‘ führt zu erhöhten Auszahlungen an die Verkehrsunternehmen: Hier sind entsprechende Ausgleichszahlungen an die Verkehrsunternehmen fällig. Diese Mittel wurden dem Zweckverband über gesonderte Finanzierungstöcke zur Verfügung gestellt.

Ein Nachtragshaushalt für das Jahr 2022 ist seitens des SPNV-Nord aktuell nicht einzuplanen.

Kredite zur Finanzierung von Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen sind nicht erforderlich und werden aktuell nicht neu aufgenommen.

Genehmigte Kredite zur Liquiditätssicherung in Höhe von 10 Mio. € wurden in 2022 bislang nicht aufgenommen.

## B. Regelung/Maßnahmen/Rechtsgrundlage

GemHVO §21

## C. Alternativen

-

## D. finanzielle / personelle Auswirkungen

-

## E. Anlagen

-

## Erarbeitung

Fachbereich: Finanzen  
Sachbearbeiter: Nina Meurer & Julia Portugall  
Datum: 11.08.2022