



# Klare Ziele. Sicherer Kurs.

Geschäftsbericht 2020

**SPNV-Nord**  
Wir bewegen die Region

# Inhalt

**4 Marketing**  
Rolph kommt immer besser an



**8 Interview**  
mit Dr. Klaus Vornhusen

**12 Netz**  
Die Zukunft ist nachhaltig und digital

**14 Baumaßnahmen**  
Modernisierung der Infrastruktur



**16 Reaktivierung**  
Stillgelegte Nahverkehrsstrecken

**18 Tarif**  
Deutschlandtarifverbund

**22 Fahrzeuge**  
Klimafreundlich unterwegs



**20 Vertrieb**  
Neue Perspektiven

**24 25 Jahre Wettbewerb**  
Für ein besseres Klima

**28 Vertragsmanagement**  
und Wettbewerb im SPNV

**31 Bild des Jahres**  
Corona

**6 Corona**  
Beihilfen im ÖPNV

**10 Infrastruktur**  
Bahnhofsmodernisierungen

## Liebe Leserinnen und Leser,

2020 war ein in vielerlei Hinsicht sehr außergewöhnliches Jahr für den SPNV im Norden von Rheinland-Pfalz. Sehr gut gestartet sind wir in das neue Jahr mit neuen Zügen an der Saar, im Knoten Trier und auf der rechten Rheinseite nördlich von Koblenz. Auch die neuen RRX-Züge des RE 5 hatten sich schon etabliert und wurden gut angenommen.

Dann erfolgten im März die Einschränkungen wegen der Corona-Pandemie, die das Mobilitätsverhalten der Menschen gravierend beeinflusst haben. Unsere Verkehrsunternehmen auf der Schiene und der Straße kamen durch die fehlenden Fahrgeldeinnahmen bei kaum reduzierbaren Fixkosten in arge Schwierigkeiten. Dank dem engagierten Handeln von Bund und Land (und auch von uns) konnten wir die Verkehrsleistungen weiter anbieten und das Angebot aufrechterhalten. Am Ende des Jahres wurden zwar wieder regulär alle Züge gefahren und die Fahrgäste kehrten langsam wieder in den SPNV zurück, allerdings liegt das Niveau trotz umfassender Hygienemaßnahmen immer noch spürbar unter dem vor der Krise. In den nächsten Monaten und Jahren wird es darauf ankommen, die Kunden von der Sicherheit im SPNV zu überzeugen und sie zurückzugewinnen.

Gern hätten wir 2020 den einen oder anderen modernisierten Haltepunkt feierlich eingeweiht, aber die Stationen in Schweich oder Mayen Ost gingen eher unauffällig an den Start. Auch ohne Corona wäre manch eine Baumaßnahme nicht fertig geworden. So konnte die Station in Oberwinter erst im Februar 2021 eingeweiht werden. Gemeinsam mit engagierten Bahnfahrern haben wir den RRX an den neuen Bahnsteigen begrüßen können.

Durch Corona trat aber auch einiges in den Hintergrund, so z. B. die politische Beschäftigung mit dem Entwurf des neuen Nahverkehrsgesetzes (NVG), das der Landtag im Januar 2021 beschlossen hat. Dessen Vorgaben sind jetzt mit Leben zu füllen.

Es freut mich sehr, dass wir in der Verbandsversammlung auch in 2020 wieder zukunftsweisende Beschlüsse fassen konnten. Mein diesjähriger Dank geht besonders an das engagierte Team unserer Geschäftsstelle unter der Leitung unseres Verbandsdirektors Thorsten Müller.

**Beigeordneter Andreas Ludwig**  
Stellvertretender Verbandsvorsteher  
SPNV-Nord

wir möchten einen SPNV gestalten, der sich an den Bedürfnissen unserer Fahrgäste orientiert. Deswegen stehen wir regelmäßig im Austausch mit unseren Verkehrsunternehmen, manchmal zur Planung von Baumaßnahmen an der Schiene, ein anderes Mal zu ausgefallenen Zügen oder der Aufarbeitung kritischer Erlebnisse der Fahrgäste. Erstmals für den Fahrplan 2022 haben wir eine Fahrgastbeteiligung ins Leben gerufen. Für die kommunalen Mitglieder des SPNV-Nord und das Mitglied Land konnte eine Studie zur Reaktivierung der Eifelquerbahn beschlossen werden. Mit engagierten Fahrgästen konnte dafür unsere Fahrplanstudie getestet werden. Die Digitalisierung soll auch auf der Schiene zunehmend mehr Einzug halten: Beschlossen wurde ein Pilotprojekt, bei dem Fahrgäste in den Zügen entlang der Mosel ohne Tarifkenntnisse mit dem Smartphone ein Ticket erwerben können. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 wollen wir mit dem innovativen Vertriebssystem starten. Die Modernisierung von bestehenden Bahnhöfen und Haltepunkten, aber auch der Neubau einiger Stationen konnte von uns intensiv begleitet werden. Wenn bis Ende des Jahrzehnts die neuen Stationen Trier Nord und Koblenz Verwaltungszentrum wirklich stehen, dann haben wir in 2020 wichtige Grundsteine dafür legen können.

Die Abkehr vom Verbrennungsmotor auf der Schiene bereiten wir im Rahmen eines Pilotprojekts für alternative Antriebe vor. In Gedanken sehen wir schon die wasserstoffbetriebenen Fahrzeuge nach Kaisersesch oder fast lautlose, batterieelektrische Züge durch Altenkirchen fahren. Wir hoffen auf die Umsetzung und möchten Sie dann einladen in diese klimafreundlichen Fahrzeuge auf der Schiene. Zug um Zug die Zukunft gestalten – dies ist unser Anspruch und Auftrag.

Als wäre die Krise rund um die Corona-Pandemie noch nicht genug gewesen, hat das Hochwasser im Juli 2021 zwei Eisenbahnstrecken auf lange Zeit unbefahrbar gemacht. Die Zerstörungen durch die sonst so friedlichen Gewässer sind so gewaltig, dass trotz schnellsten und erleichterten Aufbaus die Schiene an der Eifelstrecke erst 2024 wieder normal befahren werden kann. Eine Prognose für den hinteren Teil der Ahrtalbahn kann man derzeit noch nicht einmal abgeben. Der Bund hat für den Wiederaufbau Erleichterungen beim Bau und Verbesserungen der Infrastrukturqualität zugesagt. Wir engagieren uns nach Kräften, um zum einen in der Zwischenzeit möglichst attraktive Schienenersatzverkehre anzubieten und zum anderen für die Fahrgäste und den Klimaschutz nach Wiederinbetriebnahme deutliche Verbesserungen bereitzuhalten.

**Thorsten Müller**  
Verbandsdirektor SPNV-Nord

**Wir wünschen Ihnen viel Freude bei der Lektüre.**

# Kommunikation eines vielfältigen Angebots



Die gesetzlichen Aufgaben des Zweckverbands Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) umfassen auch Marketing und Kommunikation für die von ihm zu verantwortenden Verkehre. Dies kommt auch im jährlichen Haushalt des SPNV-Nord zum Ausdruck – durch Einstellung entsprechender Mittel für aktuelle Marketingmaßnahmen. Darüber hinaus beinhalten die Verkehrsverträge mit den Verkehrsunternehmen jeweils Festlegungen zu Marketingmaßnahmen und bereitzustellenden Marketingbudgets. Im Bereich Marketing und Kommunikation engagiert sich der SPNV-Nord mit einem breiten Spektrum an Maßnahmen auf verschiedenen Ebenen.



Die Dachmarke „Rolph“ wird u. a. mit crossmedialen Kampagnen seit ihrer Einführung im Jahre 2019 sukzessive in Rheinland-Pfalz etabliert.

## Das Rolph-Marketing gewinnt an Fahrt

Bereits seit vielen Jahren betreiben die beiden rheinland-pfälzischen SPNV-Zweckverbände SPNV-Nord und ZSPNV Süd gemeinsam mit dem Land Rheinland-Pfalz Werbemaßnahmen unter einer einheitlichen Nahverkehrs-Dachmarke. Lange Jahre hieß diese Dachmarke „Rheinland-Pfalz-Takt“. Ihre Ära endete 2019 – mit der Einführung der grundlegend überarbeiteten neuen Dachmarke „Rolph“. Sie ist im Vergleich zum Rheinland-Pfalz-Takt stärker als kundenorientierte Dialogmarke konzipiert und soll dadurch mehr Sympathie für Bus und Bahn wecken.

Das Rückgrat des Rolph-Marketings bildet die Website [www.rolph.de](http://www.rolph.de). Kunden und Interessenten finden dort anschaulich vermittelt relevante Inhalte rund um das Thema öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Mobilität in Rheinland-Pfalz. Eine besondere Bedeutung haben dabei das Rolph-Magazin und die „Laura & Rolph“-Videos, die über den untenstehenden QR-Code erreicht werden können. Zusätzlich zur laufenden Kommunikation über die Rolph-Website erfolgen im Rahmen des Rolph-Marketings auch übergreifende Kampagnen. Seit ihrer Einführung im Sommer 2019 wird die neue Nahverkehrs-Dachmarke Rolph sukzessive im Land etabliert. Als Partner des Landes und der Zweckverbände sind in diesen Prozess auch die Verkehrsverbände und Verkehrsunternehmen mit einbezogen.

## „Bahnfahren im Südwesten“ als übergreifende Marke für die regionalen Verkehre

Mit dem Ziel, die Nutzung von Synergien zu ermöglichen und das Marketing der Verkehre gegenüber den Endkunden zu vereinfachen, ist auf Initiative der DB Regio vor einigen Jahren die Vermarktung unter der Klammer „Bahnfahren im Südwesten“ als regionale Marke eingeführt worden. Seither hat sich der Umfang der einbezogenen Verkehre sukzessive weiter erhöht. Als Partner der DB Regio Mitte fungieren hierbei die beiden rheinland-pfälzischen Zweckverbände SPNV-Nord und ZSPNV Süd, das saarländische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (MWAEV), der Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS), der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM) und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW).

Als Anlaufstelle für die Kunden dient die Website [www.bahnfahren-im-suedwesten.de](http://www.bahnfahren-im-suedwesten.de). Zusätzlich zur kontinuierlich laufenden Kommunikation über die Website erfolgen regelmäßig öffentlichkeitswirksame On- und Offline-Kampagnen mit mehreren Schaltungen pro Jahr.

So gab es auch 2020 wieder eine Kampagne mit Plakotativen sowie eine umfangreiche Social-Media-Präsenz einschließlich eingängiger Videoclips, die besonders die stetig verbesserte Zugänglichkeit der ÖPNV-Nutzung für die Fahrgäste hervorheben sollte.

Für viele seiner Linien betreibt der SPNV-Nord gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen eigene Produktmarken. Das Ziel dieser Maßnahmen besteht darin, das Angebot auf den jeweiligen Strecken ins Bewusstsein der Kunden zu rücken und dessen Sichtbarkeit zu erhöhen. Ein gutes Beispiel dafür ist das individuelle Marketing für das grenzüberschreitende Nahverkehrsangebot nach Luxemburg. Dabei wurden die Linien RE11 und RB83 im Zuge einer eigenen Marketing-Kampagne 2020 gemeinsam mit der Nationalen Gesellschaft der Luxemburgischen Eisenbahnen (CFL), DB Regio und dem SPNV-Nord unter „Tour DeLux“ ([www.tour-delux.info](http://www.tour-delux.info)) vermarktet.

## Der schnelle Draht zwischen Kunden und ÖPNV

Direkte Kundenkommunikation und ein gut funktionierendes Beschwerdemanagement sind aus Sicht des SPNV-Nord das A und O für eine nachhaltige Kundenbindung. Dementsprechend hat der SPNV-Nord immer ein offenes Ohr für die Anliegen der Fahrgäste, aber auch von Entscheidungsträgern und Meinungsbildnern. Den Kunden stehen dazu im Verbandsgebiet folgende Wege offen, sich telefonisch oder per E-Mail an die verantwortlichen Stellen zu wenden:

- direkte Kontaktaufnahme zur Geschäftsstelle des SPNV-Nord
- Kontaktaufnahme zu den jeweiligen Verkehrsunternehmen (Bus und Bahn )
- Kontaktaufnahme zu den jeweiligen Verkehrsverbänden
- Kontaktaufnahme via Rolph

Im Rahmen des Beschwerdemanagements legt der SPNV-Nord besonderen Wert auf eine zeitnahe und kundenorientierte Beantwortung der Anliegen. Bei Bedarf holt er dazu auch Stellungnahmen von Seiten der betroffenen Partner ein, vor allem von Verkehrsunternehmen und den Verkehrsverbänden.



Hier geht es direkt zum Rolph-Magazin und zu den „Laura & Rolph“-Videos.

# Corona-Krise & Hilfen für Verkehrsunternehmen



Umsetzung der Corona-Beihilfen für den ÖPNV

## Umfangreicher ÖPNV-Rettungsschirm gespannt

Wirtschaftlich war 2020 für den Nahverkehr kein einfaches Jahr. Infolge der Lockdown-Phasen, der verstärkten Homeoffice-Nutzung sowie der Kontaktbeschränkungen sind die Fahrgastzahlen gravierend eingebrochen. Für das Land, die Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen bedeutete dies eine Phase intensiver Abstimmungen, um den plötzlichen Einnahmerückgang finanziell abzufedern. Zum Ausgleich für die entstandenen Belastungen im ÖPNV hat der Bund den Ländern zusätzliche Finanzmittel zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus hat Rheinland-Pfalz diese Finanzmittel aus Landesmitteln weiter aufgestockt und gewährt dazu freiwillig Billigkeitsleistungen. Als Voraussetzung für den Ausgleich der pandemiebedingten finanziellen Einbußen der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im ÖPNV haben der Bund und die Länder eine „Bundesrahmenregelung Beihilfen für den öffentlichen Personennahverkehr“ erarbeitet. Darin sind Beihilfen in Höhe von 6 Milliarden Euro für den ÖPNV vorgesehen. Bewilligungsstellen für die ÖPNV-Beihilfen waren in Rheinland-Pfalz für den SPNV 2020 das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (MWVLW), für den ÖSPV (Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr) der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM). Inzwischen ist das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität (MKUEM) Bewilligungsstelle für die Beihilfen im SPNV.

## Voraussetzungen für die Bewilligung der ÖPNV-Beihilfen

Der Anspruch der Verkehrsunternehmen ergibt sich zunächst aus der Berechnung der Mindererlöse. Auch zusätzliche, pandemiebedingte Aufwendungen etwa für Hygienemaßnahmen konnten geltend gemacht werden. Gleichzeitig wurden auch Einsparungen, z. B. durch geringere Treibstoffkosten, gegengerechnet. Zunächst wurden 90 Prozent der jeweiligen Beihilfe ausgezahlt, mittlerweile ist auch die Auszahlung des übrigen Betrages erfolgt. Für die erste Phase von März bis September 2020 konnten die Unternehmen in Form eines Sammelantrages die Beihilfen direkt beim SPNV-Nord beantragen. In der zweiten Phase von Oktober bis Dezember hingegen konnten nur die Aufgabenträger Beihilfen beantragen. Insgesamt wurden im Rahmen von Phase I 8,4 Millionen Euro an sechs Eisenbahnverkehrsunternehmen und zwei touristische Bahnen ausgezahlt. In Phase II lag dieser Wert noch einmal höher: Hier wurden 14,4 Millionen Euro an zehn Eisenbahn- und fünf Verkehrsunternehmen sowie zwei touristische Bahnen ausgezahlt.



# 22,8

Mio. € vom SPNV-Nord ausgezahlte Beihilfen

## Bereitstellung von Überbrückungsgeld durch den SPNV-Nord

Um akute finanzielle Probleme bei den Unternehmen zu verhindern, leistete der SPNV-Nord im Zeitraum zwischen März und August Abschlagszahlungen. Diese Liquiditätshilfen sollten die Zeit bis zur Auszahlung der ÖPNV-Beihilfen aus der ersten Phase überbrücken. Grundlage für dieses Vorgehen war eine sehr intensive und enge Abstimmung der beteiligten Partner mit wöchentlichen

Telefonkonferenzen. Den Bedarf prüfte der SPNV-Nord anhand der individuellen Einnahmen- und Liquiditätssituation der Verkehrsunternehmen. Etwa die Hälfte der Verkehrsunternehmen im SPNV-Nord machte von diesem Angebot Gebrauch. Die Rückzahlung der Abschlagszahlungen nahmen die Verkehrsunternehmen noch im Dezember 2020 vor.





## Interview mit Dr. Klaus Vornhusen

Die Zukunft des Schienenverkehrs in Rheinland-Pfalz aus Sicht der Deutschen Bahn AG

Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für Rheinland-Pfalz und das Saarland mit Büro in Saarbrücken, stellt als „Bahnchef in der Region“ die Handlungsfähigkeit des DB-Konzerns vor Ort sicher. Er vertritt zudem die DB AG nach außen, z. B. gegenüber den Repräsentanten und Institutionen der Länder und Kommunen. Der gebürtige Hamburger und in München promovierte Kaufmann kam im Jahr 2000 von der Konzernentwicklung der Siemens AG als Leiter der Konzernstrategie in Berlin zur Deutschen Bahn. Er ist heute für die Deutsche Bahn in Personalunion auch für das Bundesland Hessen zuständig.

### Herr Dr. Vornhusen, Klimawandel, Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene, Verdopplung der Fahrgastzahlen – wie ist die Deutsche Bahn auf die Herausforderungen im Norden von Rheinland-Pfalz vorbereitet?

Ganz klar: Der Schiene gehört die Zukunft! Und auf Basis des Rheinland-Pfalz-Takts haben wir im Gebiet des Zweckverbands sehr gute Voraussetzungen für komfortable und ökologische Angebote. Zudem bauen wir das System gemeinsam mit Land und Zweckverband weiter aus wie z. B. mit der Reaktivierung der Weststrecke Trier für den Personenverkehr und der Beschleunigung der Oberwesterwaldbahn.

Deutliche Fortschritte wollen wir gemeinsam bei den Stationen machen. Unsere nagelneue Rahmenvereinbarung mit dem Land und dem Zweckverband sieht für das nächste Jahrzehnt die Modernisierung und barrierefreie Erschließung von 130 Stationen in ganz Rheinland-Pfalz vor: große wie Boppard Hbf und Andernach, kleine wie

Thür oder gänzlich neue wie Traben-Trarbach Schule und Bendorf. Schließlich bereiten wir mit einer gemeinsamen Arbeitsgruppe die BUGA-Stationen auf ein großes Fest im Jahr 2029 vor.

Wichtig ist auch der Lärmschutz: 124 Millionen Euro haben wir in Rheinland-Pfalz bisher im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms investiert. Im stark genutzten Mittelrheintal kamen Sonderprogramme in Millionenhöhe hinzu. All das geht natürlich auch zukünftig weiter.

### Auf welche Leistungen der DB-Geschäftsbereiche im Norden von Rheinland-Pfalz schauen Sie mit Freude und Zufriedenheit?

Es freut uns sehr, dass wir als verlässlicher Partner des Zweckverbands den SÜWEX fahren dürfen, der als Rückgrat des SPNV in Rheinland-Pfalz Trier, Koblenz und Mainz zusammen- und an Nachbarn wie Frankfurt und Mannheim anbindet. Schön auch, dass der Zweckverband in diesem Kontext eine direkte Verbindung

circa

# 400

## Verkehrsstationen gibt es in Rheinland-Pfalz

Nordrhein-Westfalen – Koblenz – Trier – Luxemburg möglich gemacht hat; man würde sich wünschen, dass dies noch ausgebaut wird. Die Stadt Trier ist ja mit Luxemburg, Saarbrücken und Metz ein wichtiger Teil des Wirtschaftsraums „QuattroPole“, der sich vielleicht auch verkehrlich immer stärker integrieren wird.

Bei der Infrastruktur haben wir neben den bereits erwähnten Bahnhofprojekten auch faszinierende Netzprojekte. Ich denke gern an die technisch höchst anspruchsvollen Projekte am Cochemer Kaiser-Wilhelm-Tunnel (210 Millionen Euro) und an den Petersberg-Tunnel (31 Millionen Euro). Weitere Tunnelprojekte folgen beispielsweise an der unteren Lahn.

### „Starke Schiene“ ist die neue Strategie der Deutschen Bahn AG. Wie gestaltet sich die Umsetzung der von Ihnen genannten wesentlichen Zukunftsziele und welche Maßnahmen wollen Sie dazu durchführen?

Bei der „Starken Schiene“ geht es vor allem um Ausbau und Modernisierung. Dafür brauchen wir zuallererst qualifizierte und motivierte Eisenbahnerinnen und Eisenbahner. Allein 2020 haben wir in der Region Rheinland-Pfalz/Saarland 1.000 neue Kolleginnen und Kollegen gewinnen können – trotz Corona.

Es geht aber zudem auch um ein größeres Angebot auf der Schiene, wofür der Bund im Nahverkehr mit steigenden Regionalisierungsmitteln die Voraussetzung geschaffen hat. Und wir leisten unseren Beitrag und investieren in neue Fahrzeuge und eine moderne Infrastruktur, um noch mehr Reisende und mehr Güter auf die Schiene zu holen.

Schließlich wollen wir die digitale Kundeninformation bis hin zum Handy-Ticket nicht vergessen – die Verkehrstarife im Norden von Rheinland-Pfalz sind ja auch im DB Navigator abgebildet, der sich mehr und mehr zum ultimativen digitalen Reisebegleiter entwickelt hat.

In Summe: Wenn wir sicherstellen, dass das Angebot auf der Schiene quantitativ und auch qualitativ stimmt – also stark ist –, werden die Verkehrs- und auch die Klimawende gelingen.

### Die Digitalisierung wird heute praktisch in allen Bereichen vorangetrieben. Wie hoch ist ihr Stellenwert für den Schienenverkehr – Stichwort digitale Schiene?

Nochmal ein Blick auf den DB Navigator: Was 2009 klein anfang, ist heute für unsere Kunden der Generalschlüssel zur öffentlichen Mobilität. 100 Millionen Zugriffe hat die App heute – pro Monat!

Im Eisenbahnbetrieb steht das gesamte System vor einem Technologiesprung, den wir aktiv mit dem Programm „Digitale Schiene Deutschland“ treiben. Einen sichtbaren Beitrag dieser Transformation in Rheinland-Pfalz leistet das erste digitale Stellwerk in der Region

Mitte, das DSTW Koblenz – Trier. Mit der Erneuerung der leit- und sicherungstechnischen Anlagen durch moderne, digitale Stellwerkstechnik werden die betriebliche Qualität und Leistungsfähigkeit gesteigert. Dafür investieren wir bis in das Jahr 2025 rund 160 Millionen Euro, was auch Ausdruck des hohen Stellenwerts ist, den dieses Thema hat.

Quasi als Betriebssystem nutzen diese Anlagen das europaweit einheitliche European Train Control System (ETCS). Dadurch werden wir später das volle Potenzial der Digitalisierung ausspielen können: Züge, die wir in Echtzeit automatisiert steuern, die ihre Umwelt durch Sensorik erkennen und die wir in kürzeren Abständen fahren. Damit können wir mehr Züge fahren und die Pünktlichkeit steigern – auch dort, wo keine zusätzlichen Gleise gebaut werden.

### Der Investitionsrückstau ist zu spüren bei den Stationen, aber auch bei den Strecken, die zum Teil mit sehr alter Technik gesteuert werden. Bis wann löst sich dieser Rückstau im Norden von Rheinland-Pfalz auf?

Wir laufen hier einen Marathon: Rheinland-Pfalz hat ein Streckennetz von 1.800 Kilometern mit mehr als 400 Verkehrsstationen! Das ist eine große Aufgabe und erfordert ein immenses Investitionsvolumen. Das Gute: Die finanziellen Bedingungen, unter denen wir gemeinsam arbeiten, sind heute wesentlich verbessert: 470 Millionen Euro stellen Bund, Land und Bahn allein 2021 für Infrastrukturinvestitionen in Rheinland-Pfalz und im Saarland zur Verfügung. Mehr als 500 Millionen Euro in zehn Jahren sind in Rheinland-Pfalz zur Umsetzung der Stationsmaßnahmen der neuen Rahmenvereinbarung vorgesehen. Das ist viel Geld, welches auch erst mal verbaut werden will, meist „unter dem rollenden Rad“ und immer mit möglichst wenigen Einschränkungen für unsere Fahrgäste.

Insgesamt, finde ich, haben wir gemeinsam schon heute eine Menge erreicht. Das SPNV-Angebot, unsere Züge, die Bahnhöfe, sogar das Netz sehen heute sehr viel besser aus als „in der guten alten Zeit“. Ich bin deshalb sehr optimistisch, dass wir in Rheinland-Pfalz gemeinsam die Chance zur Verkehrswende nutzen werden.



## Bahnhofsmodernisierungen weiterhin eine große Herausforderung

Im SPNV in Rheinland-Pfalz hat es in den letzten 20 Jahren deutliche Verbesserungen zum Vorteil der Fahrgäste gegeben. Dennoch stellen sich besonders im Bereich der Stationsinfrastruktur für die kommenden Jahre noch viele Aufgaben. Bei der Sanierung von Bahnhöfen hat sich ein sichtbarer Investitionsrückstau ergeben, der mithilfe einer neuen Rahmenvereinbarung zur Stationsmodernisierung aufgeholt werden soll. Insbesondere hinsichtlich der Barrierefreiheit sind viele Bahnhöfe und Haltepunkte nicht auf dem neusten Stand – sowohl was die Zugänglichkeit der Bahnsteige als auch den Ein- und Ausstieg in die Züge betrifft. Hier besteht aus Sicht des SPNV-Nord weiterhin ein hoher Nachholbedarf, obwohl auch 2020 an verschiedenen Bahnhöfen entsprechende Maßnahmen zur Modernisierung und barrierefreien Gestaltung durch die DB Station&Service AG erfolgreich abgeschlossen werden konnten.

Gute Beispiele dafür sind die Bahnhöfe Mayen Ost und Schweich. Im Rahmen der Modernisierung des Bahnhofs Mayen Ost erfolgten eine Erhöhung des Mittelbahnsteigs auf die Zielhöhe von 55 cm, die barrierefreie Erschließung des Mittelbahnsteigs durch den Einbau eines Aufzugs und eine Anpassung der Bahnsteigausstattung inklusive Bahnsteigdach. Ebenfalls modernisiert wurde die Personenunterführung. Die Inbetriebnahme fand im Februar 2020 statt. Zeitlich parallel dazu wurde der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs Schweich fertiggestellt. Die Maßnahmen dort umfassten den Neubau des Hausbahnsteigs mit 76 cm Höhe sowie die Verlängerung des bereits 2015 modernisierten Mittelbahnsteigs. Von einer Modernisierung profitierte auch die Bahnsteigausstattung. Zudem ermöglichte der Einbau von zwei Aufzügen den erstmaligen barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen.

### SPNV-Nord macht sich für Bahnhof Oberwinter stark

Im Jahr 2020 hat die DB die bereits in den Vorjahren begonnenen Maßnahmen zur Modernisierung und zum barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Remagen und der Verkehrsstation Sinzig fortgeführt. Neu gestartet wurden entsprechende Baumaßnahmen im März 2020 an der Station Gerolstein und im Juli 2020 an der Station Dernbach.

Besonders hervorzuheben ist darüber hinaus der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs Oberwinter. Seit dem Wegfall des RE 5 hatte sich die Anbindung von Oberwinter nach Nordrhein-Westfalen verschlechtert. Aus diesem Grund sollte dort ein Halt der zum Rhein-Ruhr-Express (RRX) gehörenden RE-Linie 5 eingerichtet werden, was eine Anpassung der Bahnsteighöhe erforderlich machte. Die Arbeiten zum barrierefreien Ausbau des Bahnhofs starteten im März 2020 und umfassten insbesondere die Erneuerung der beiden Bahnsteige sowie deren barrierefreie Erschließung über Rampen. Auch die bestehende Personenunterführung wird modernisiert. Allerdings kündigte die DB im Herbst 2020 an, die Baumaßnahmen anders als vereinbart nicht bis zum Jahresende fertigzustellen. Aus diesem Grund setzte sich der SPNV-Nord mit Nachdruck bei der DB dafür ein, eine Lösung für eine zeitnahe Fertigstellung des Baus zu finden. Schließlich hielt am 8. Februar 2021 in Oberwinter erstmals ein RRX, mit dem die Fahrgäste jetzt stündlich schneller u. a. nach Koblenz und Köln kommen.

### Zusätzliche Mittel zur Finanzierung der Bahnhofsmodernisierungen

In den kommenden Jahren wird es weitere Bahnhofsmodernisierungen und damit Verbesserungen für die Fahrgäste geben. Dabei ist der im Januar 2020 erfolgte Abschluss der Rahmenvereinbarung II über die Verbesserung der Funktionalität und Qualität der Personenbahnhöfe der DB Station&Service für den SPNV von besonderer Bedeutung. Dieses Programm dient der Modernisierung bereits bestehender Stationen. Mit der bis 2031 laufenden Rahmenvereinbarung II haben sich das Land Rheinland-Pfalz, die DB Station&Service und die Zweckverbände SPNV-Nord und ZSPNV Süd auf ein umfangreiches Paket zur Modernisierung von mehr als 130 Stationen geeinigt. Dazu wurde auf Basis eines Kataloges objektiver Kriterien wie Nutzerzahlen, Barrierefreiheit und Zustand ein Portfolio erstellt, das regelmäßig überprüft wird. Je nach Sachstand können weitere Stationen für die Modernisierung nachrücken. Bis 2031 stehen so für den Ausbau und die barrierefreie Gestaltung der Stationen 587 Millionen Euro zur Verfügung, bestehend aus Mitteln

# 17



**Stadtteile und Gemeinden werden durch neue Stationen erstmalig ans Schienennetz angeschlossen**

der DB Station&Service sowie von Land und Kommunen. Dazu stellt der Bund im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III) zur Instandhaltung der Infrastruktur weitere Gelder zur Verfügung, von denen 150 Millionen Euro in Rheinland-Pfalz allein für Bahnhofsmodernisierungen verwendet werden.

Darüber hinaus haben nach langer Vorbereitung das Land Rheinland-Pfalz, der SPNV-Nord und der ZSPNV Süd sowie die DB im Jahr 2020 mit der Unterzeichnung der Rahmenvereinbarung die Umsetzung der „Stations-offensive“ auf den Weg gebracht. Bei diesem Programm steht der Neubau von Stationen im Vordergrund. Die Mittel für dieses Sonderinvestitionsprogramm stellen zu 75 Prozent das Land und zu 25 Prozent die DB zur Verfügung. 40 Millionen Euro werden dadurch ab 2021 sukzessive in neue, barrierefreie Bahnstationen in Rheinland-Pfalz fließen. 17 Stadtteile und Gemeinden werden durch die geplanten Stationen erstmalig an das Schienennetz angeschlossen.

Nach Umsetzung aller geplanten Baumaßnahmen werden rund 87 Prozent aller Bahnhöfe in Rheinland-Pfalz modernisiert und alle Stationen mit mehr als 1.000 Reisenden pro Tag barrierefrei erreichbar sein.

# Mehr Tempo bei Elektrifizierung und Digitalisierung des Schienennetzes

Um dem fortschreitenden Klimawandel entgegenzuwirken, leistet der Ausbau elektrifizierter Strecken für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) einen wichtigen Beitrag – tragen doch elektrisch betriebene Züge durch eine deutliche Reduktion von Stickoxiden im Vergleich zu dieselbetriebenen Fahrzeugen maßgeblich zur Klimaverbesserung bei.

Bereits heute werden über 70 Prozent der Verkehrsleistung im SPNV in Deutschland elektrisch und damit lokal emissionsfrei erbracht. Im Verbandsgebiet des SPNV-Nord werden gegenwärtig 60 Prozent der über 16 Millionen Zugkilometer jährlich mit Elektroantrieb gefahren. Diesen Wert gilt es im Hinblick auf den Klimaschutz kontinuierlich weiter zu verbessern. Zudem ergeben sich durch die Elektrifizierung weiterer Strecken betriebliche Verbesserungen. So sind etwa neue Verbindungen sowie Durchbindungen und damit auch flexiblere Verkehre möglich, wovon die Fahrgäste unmittelbar profitieren. Deshalb setzen sich der SPNV-Nord und das Land Rheinland-Pfalz für die Elektrifizierung wichtiger Nebenstrecken ein. Entsprechende Beschlüsse zur Untersuchung einer möglichen Elektrifizierung hat der SPNV-Nord in seiner Verbandsversammlung am 1. Dezember 2020 zu folgenden Nebenstrecken gefasst:

- Ahrtalbahn (Remagen – Ahrweiler – Dernau – Ahrbrück)
- Eifelstrecke (Ehrang – Gerolstein – Landesgrenze – Köln)
- Moselweinbahn (Bullay – Rei – Kövenig – Traben Trarbach)



## Machbarkeitsstudien zur Elektrifizierung wichtiger Nebenstrecken geplant

Die Verbandsversammlung hat 2020 für verschiedene Nebenstrecken Machbarkeitsstudien zur Untersuchung möglicher Elektrifizierungen beschlossen. Dies betrifft z.B. die Moselweinbahn, die sich damit besser in das Elektronetz des Ausschreibungsprojekts „Mosel-Lux-RB“ einbinden ließe – mit dem Vorteil einer flexibleren und umsteigefreien Durchbindung der Züge nach Koblenz bzw. Trier.

Weitere Machbarkeitsstudien betreffen mögliche Elektrifizierungen der Ahrtalbahn und der Eifelstrecke einschließlich eines Streckenausbaus. Da die Hochwasserkatastrophe im Juli 2021 zur umfangreichen Zerstörung beider Strecken geführt hat, müssen diese Vorhaben allerdings in einem neuen Licht betrachtet werden. Im Rahmen des vordringlichen Wiederaufbaus der Ahrtalbahn und der Eifelstrecke werden nun auch Elektrifizierungs- und Modernisierungsmöglichkeiten mitbetrachtet.

## Digitalisierung im Schienennetz kommt nur langsam voran

Um die Zukunftsfähigkeit der Schiene sicherzustellen und sie für wachsende Anforderungen fit zu machen, ist die weitere Digitalisierung im Netz unabdingbar. So werden deutschlandweit innerhalb des Programms „Digitale Schiene Deutschland“ (DSD) in verschiedenen Vorserienprojekten digitale Stellwerke (DSTW) errichtet. Ein solches entsteht auf der Moselstrecke zwischen Trier und Koblenz in Wittlich. Bei dieser neuen Stellwerksgeneration wird eine maßgeblich von der DB Netz konzipierte, innovative Technik eingesetzt, die den Bahnbetrieb digitalisieren und effizienter machen wird. Digitale Stellwerke sind mit digitaler Leit- und Sicherungstechnik ausgerüstet, die überzeugende Vorteile bietet:

- bessere und leichtere Bedienung
- größere Stellentfernung
- standardisierte Schnittstellen
- zustandsbasierte Instandhaltung
- Trennung von Energie und Daten

In enger Verbindung mit der Errichtung digitaler Stellwerke steht die Einführung des European Train Control Systems (ETCS). Dieses System wird ein integraler Bestandteil eines künftigen standardisierten europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems sein und die Steuerung der Signaltechnik für die Züge übernehmen. Der SPNV-Nord prüft jetzt bei jeder neuen Vergabe, wie die einzusetzenden Fahrzeuge mit ETCS-Fahrzeuggeräten vorzubereiten sind. Langfristig verteuert diese Technologie den SPNV, da Züge neue Funktionen und Aufgaben bekommen, die bezahlt werden müssen, ohne dass der Bund bislang signalisiert hat, dies auch im SPNV zu fördern.

Gemessen an der wachsenden Bedeutung der Digitalisierung bestehen aktuell und in den kommenden Jahren noch große Herausforderungen im Hinblick auf eine schnelle, anwendbare Umsetzung für den Schienenverkehr.

60 Prozent der über 16 Millionen Zugkilometer jährlich werden im SPNV-Nord mit Elektroantrieb gefahren.



# 70%

der SPNV-Verkehrsleistung in Deutschland ist bereits elektrisch

## Digitaler Mobilitätsatlas online

Von einem weiteren digitalen Projekt des Landes Rheinland-Pfalz profitieren auch die Bürgerinnen und Bürger im Bereich des SPNV-Nord.

Im neuen, digitalen Mobilitätsatlas hat das Land unter [www.verkehr.rlp.de](http://www.verkehr.rlp.de) zahlreiche Daten zur Mobilität erstmals in einem einheitlichen Angebot zusammengeführt. Nutzer finden dort Informationen zu Baustellen, zur Verkehrslage auf der Straße und zu Fahrplanabweichungen im ÖPNV genauso wie zu Elektromobilität und Radverkehr und können diese jederzeit bequem online über Smartphone, Tablet oder PC abrufen. Als zusätzlicher Service integriert sind u.a. ein Radroutenplaner und die Möglichkeit, neue Informationen zu einem individuell festgelegten Gebiet als Push-Nachricht zu erhalten. Durch seine Berücksichtigung verschiedenster Verkehrsmittel eignet sich der digitale Mobilitätsatlas auch gut als Einstieg zur multimodalen Mobilität, bei der im Verlauf einer Fahrt mehrere verschiedene Verkehrsmittel miteinander kombiniert werden.



# Umfangreiche Bauarbeiten zur Modernisierung der Infrastruktur

Unter dem Motto „Wir machen die linke Rheinstrecke stark für die Zukunft!“ führte die DB Netz AG vom 18. Juli bis 15. August 2020 zwischen Köln, Hürth-Kalscheuren und Bonn umfangreiche Bauarbeiten durch. Damit soll die Infrastruktur auch den künftig weiter steigenden Anforderungen im SPNV gerecht und den Fahrgästen nachhaltig ein gutes SPNV-Angebot bereitgestellt werden. Über die Erneuerung der gesamten Oberleitung in diesem Abschnitt hinaus gehörte zu den Baumaßnahmen eine Vielzahl von Kabel-, Gleis- und Signalarbeiten für die elektronischen Stellwerke in Köln und auf der linken Rheinseite. Die linksrheinische Eisenbahnstrecke zwischen Koblenz und Köln ist eine besonders wichtige Verbindung zwischen dem Norden von Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen. Aus diesem Grund hatte die Baumaßnahme auch nachhaltige betriebliche Auswirkungen im Gebiet des SPNV-Nord. So erforderten beispielsweise Arbeiten an den Gleisen und der Sicherungstechnik im Juli und August 2020 nächtliche Vollsperrungen mit Schienenersatzverkehr (SEV) zwischen Remagen, Sinzig und Koblenz Hbf.



Die Ertüchtigung der Infrastruktur hilft, den steigenden Anforderungen im SPNV gerecht zu werden. Baumaßnahmen sind daher auch weiterhin unverzichtbar.



## Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen auf der linken Rhein-strecke

Trans Regio richtete in dieser Zeit auf der MittelrheinBahn (RB 26) zwischen Sechtem und Bonn Schienenersatzverkehre (SEV) mit Bussen ein. Die RB 30 Bonn – Ahrbrück verkehrte im Bauzeitraum mit wenigen Ausnahmen nur auf der Ahrtalbahn zwischen Remagen und Ahrbrück. Als Alternative dazu konnten die Reisenden die Linien RE 5 und RB 26 nutzen.

Im Rahmen der Baumaßnahme haben die beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) National Express und Trans Regio ein gemeinsames Fahrzeugkonzept erarbeitet. Die Leistungen des RE 5 zwischen Bonn und Koblenz übernahm Trans Regio mit den Zügen der MittelrheinBahn. Im Gegenzug verkehrte National Express auf der Linie RB 26 zwischen Sechtem und Köln mit den RRR-Fahrzeugen. Die konstruktive Zusammenarbeit beider EVU trug wesentlich dazu bei, die Beeinträchtigungen für die Fahrgäste spürbar zu verringern. Davon profitierten auch viele Kunden aus Rheinland-Pfalz, die täglich nach Nordrhein-Westfalen zur Arbeit pendeln.



# 2018

Start der Bauarbeiten für das DSTW Wittlich



## Neue Chancen für stillgelegte Nahverkehrsstrecken

Zur Stärkung einer nachhaltigen Mobilität gilt es, mehr Menschen den Umstieg vom eigenen PKW auf den klimaverträglicheren SPNV zu ermöglichen. Dazu ist die Schaffung von neuen, attraktiven Verbindungen eine wichtige Maßnahme, um gerade auch im ländlichen Raum neue Fahrgäste für den SPNV zu gewinnen. Im Zuge dessen kann die Reaktivierung von stillgelegten Eisenbahnstrecken sinnvoll sein, sofern die technischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen für ein solches Projekt stimmen. So spielte das Thema der Streckenreaktivierungen auch im Jahr 2020 beim SPNV-Nord eine besondere Rolle. Auf Grundlage der Versammlungsbeschlüsse erfolgte eine Untersuchung des Reaktivierungspotenzials für verschiedene wichtige Nebenstrecken:

### Brexbachtalbahn

Die Brexbachtalbahn verbindet die rechte Rheinstrecke mit der Unterwesterwaldbahn und verläuft von Neuwied-Engers über Bendorf, Grenzau und Ransbach-Baumbach nach Siershahn. Der Personenverkehr auf der 1884 eröffneten Strecke wurde 1989 eingestellt, 1994 folgte auch der Güterverkehr und die Strecke wurde stillgelegt. Seit 2010 bzw. 2019 finden auf den Streckenabschnitten Grenzau – Höhr-Grenzhausen und Grenzau – Siershahn zumindest wieder touristische Zugfahrten statt.

### Holzbachtalbahn

Die als Holzbachtalbahn bezeichnete Nebenbahn Siershahn – Altenkirchen wurde von 1887 bis 1984 für den Personenverkehr genutzt. Die zwischenzeitlich stillgelegte Strecke ist seit 1999 abschnittsweise wieder für sporadischen Güterverkehr in Betrieb. Seit September 2020 läuft eine vollständige Instandsetzung der Strecke für den Güterverkehr, die voraussichtlich 2023/2024 abgeschlossen werden soll. Die Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass eine Reaktivierung der Holzbachtalbahn für den Personenverkehr nicht wirtschaftlich ist.

### Kasbachtalbahn

Die 1912 eröffnete Kasbachtalbahn verbindet Linz an der rechten Rheinstrecke mit Flammersfeld an der Holzbachtalbahn. Der Personenverkehr auf der Strecke wurde bereits 1960 vollständig eingestellt, der Güterverkehr schließlich Mitte der 1990er-Jahre und die Strecke 1997 stillgelegt. Seit 1999 gibt es jedoch touristische Zugfahrten mit Schienenbussen auf der Kasbachtalbahn. Auch zu dieser Strecke läuft eine Machbarkeitsstudie, die der SPNV-Nord infolge der Beschlusslage aus der Versammlung in Auftrag gegeben hat.



Hier haben Sie die Möglichkeit, uns per E-Mail eine Rückmeldung zu den Reaktivierungsprojekten zu senden.

### Aartalbahn

Die sukzessive in mehreren Abschnitten zwischen 1870 und 1894 eröffnete Aartalbahn verbindet die hessische Landeshauptstadt Wiesbaden mit Diez in Rheinland-Pfalz, wo ein Anschluss zur Lahntalbahn nach Limburg/Lahn besteht. Der Personenverkehr auf der Strecke wurde 1986 vollständig eingestellt. 2019 wurde unter Beteiligung des SPNV-Nord eine Studie zur Reaktivierung der Strecke zwischen Limburg und Bad Schwalbach für den SPNV mit Anschluss nach Wiesbaden an die CityBahn in Auftrag gegeben. Durch die mittlerweile im Zuge eines Bürgerentscheids 2020 erfolgte Ablehnung der CityBahn sind neue Untersuchungen dazu erforderlich. Gemeinsam mit den hessischen Nachbarn strebt der SPNV-Nord jetzt eine Studie zur durchgängigen Reaktivierung zwischen Limburg und Wiesbaden/Mainz an.

### Eifelquerbahn

Nachdem bisherige Untersuchungen zur Reaktivierung der Eifelquerbahn (EQB) mit einem negativen Ergebnis endeten, hat die Versammlung 2020 einen erneuten Untersuchungsauftrag mit einem neuen Konzept beschlossen. In diesem ist die EQB als Querverbindung im RE-Netz zwischen der Eifelstrecke und der linken Rheinstrecke konzipiert. Die in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie untersucht die Möglichkeiten eines RE zwischen Gerolstein und Andernach. Ende 2020 hatte der Betreiber der EQB angekündigt, die Strecke stillzulegen. Eine mögliche Reaktivierung wird dadurch jedoch nicht beeinträchtigt.

### Trierer Weststrecke

Bereits auf der Zielgeraden befinden sich die Planungen zur Reaktivierung der sogenannten Trierer Weststrecke. Davon profitiert nicht nur der Nahverkehr in der Stadt und Region Trier, es wird auch eine verbesserte Anbindung nach Luxemburg sowie nach Konz und Saarburg erzielt. Der Planungsprozess für dieses Projekt begann bereits im Jahr 2009. Das Vorhaben beinhaltet u. a. auch den vollständigen Neubau der an der Strecke befindlichen, mittlerweile verfallenen Stationen. Ein entscheidender Meilenstein bei diesem Projekt war im Juni 2021 mit der Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses erreicht, womit den Vorhabenträgern das Baurecht erteilt wurde. Bis Frühjahr 2023 sollen alle Bauleistungen vergeben werden und anschließend der Bau beginnen. Der für die Inbetriebnahme vorgesehene Termin Dezember 2024 soll nach derzeitigem Stand eingehalten werden.



# 2024

voraussichtlich im Dezember  
Inbetriebnahme der Trierer  
Weststrecke



# Optimierte Einnahmen- aufteilung durch Deutschlandtarifverbund

Seit einigen Jahren ändert sich die Zuständigkeit im Eisenbahntarif dahingehend, dass sich die Verantwortung für die Einnahmen zunehmend von den EVU zu den Aufgabenträgern verlagert. Vor diesem Hintergrund erfolgte im Juni 2020 die Gründung der neuen Deutschlandtarifverbund GmbH (DTV). Als gemeinsame Gesellschaft der im deutschen Nahverkehr operierenden EVU und der gesetzlichen Aufgabenträger ist die DTV für die Organisation eines landes- und verbundübergreifenden Nahverkehrstarifs und dessen Einnahmeaufteilung verantwortlich.



Im Zusammenhang mit dem geplanten Deutschlandtakt, d.h. dem bundesweiten Integralen Taktfahrplan (ITF) zur aufgabenträgerübergreifenden Optimierung des SPNV-Angebots, sind Harmonisierungen auch in tariflicher Hinsicht sinnvoll und erforderlich. Beides dient der Erleichterung der Orientierung für die Fahrgäste. Um eine stärkere tarifliche Einheitlichkeit zu erzielen, wird die DTV den heutigen Nahverkehrstarif der DB zum Deutschlandtarif fortentwickeln, unternehmensübergreifend einführen und ein entsprechendes Einnahmeverfahren etablieren. Ziel ist dabei, bundesweit eine wettbewerbsneutrale, transparente und möglichst vollständig vertriebsdatengestützte Einnahmeverteilung sicherzustellen und abzuwickeln. Dies umfasst auch den Betrieb der Einnahmeverteilungs- und Abrechnungssysteme einschließlich der Pflege der Eingangsdaten, Berechnung der Aufteilungsschlüssel und Abrechnung der Einnahmen.



# 2020

**Gründung DTV  
(Deutschlandtarif-  
verbund GmbH)**

# Der Deutschlandtarif- verbund steht für:



**Eine klimafreundliche  
Mobilität in Deutschland**



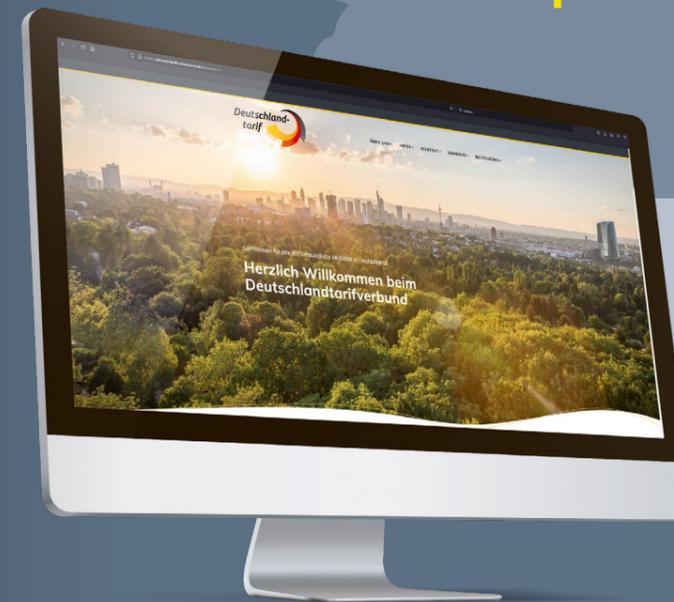
**Ein kooperatives Miteinander  
der relevanten Player im Markt**



**Faire Bedingungen im Wettbewerb  
der Eisenbahnen**



**Eine zuverlässige  
und effiziente  
Arbeitsweise im  
Sinne seiner  
Gesellschafter und  
Kooperationspartner**



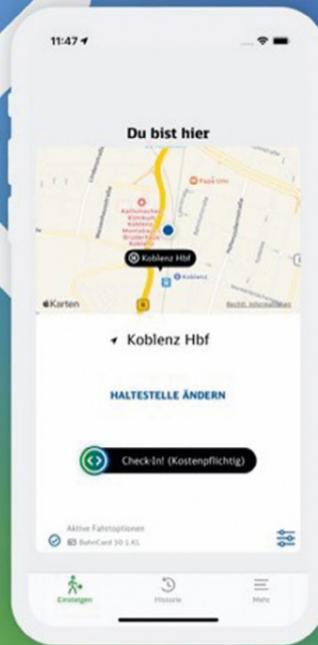
**Mehr Infos?**

Detaillierte Informationen  
zum Thema finden Sie unter  
[deutschlandtarifverbund.de](http://deutschlandtarifverbund.de)

# Einchecken, losfahren!

DB TiMo – deine neue App für die Strecken Koblenz-Trier und Bullay-Traben-Trarbach.

**JETZT DOWNLOADEN**



## Neue Perspektiven für den Vertrieb

Um den Interessen der Fahrgäste auch in Zukunft gerecht werden zu können, ist eine stetige Weiterentwicklung des Vertriebs im ÖPNV unerlässlich. Dies betrifft einerseits die Kanäle des klassischen Vertriebs wie Fahrkartenautomaten und Kundencenter. Andererseits eröffnet die kontinuierlich voranschreitende Digitalisierung ganz neue Perspektiven, die sich verändernden Kundenwünsche zu erfüllen. So lassen sich durch die Digitalisierung beispielsweise komfortablere und einfachere Lösungen für den mobilen Ticketkauf realisieren. Diese tragen auch dazu bei, aufgrund der Vielzahl an unterschiedlichen Tickets und Tarifen bestehende Zugangshemmnisse abzubauen und dadurch die Nutzung des ÖPNV attraktiver zu machen.

CiBo – virtueller Check-in/  
Check-out ohne vertiefte  
Tarifkenntnisse



## Neuvergabe der Vertriebsdienstleistungen

Im Dezember 2023 läuft das aktuelle Vertragsverhältnis mit der DB Vertrieb aus der ersten Vertriebsausschreibung des Zweckverbands Nahverkehr Rheinland (NVR) und SPNV-Nord aus. Daher steht die Neuvergabe der Vertriebsdienstleistungen an, deren Vorbereitungen im Jahr 2020 großen Raum eingenommen haben und sowohl den klassischen als auch den Online-Vertrieb umfassen. Neben dem NVR und SPNV-Nord sind auch der ZSPNV Süd, der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) Partner dieses großen Vertriebsausschreibungsprojekts. Im klassischen Vertrieb kann dabei von den Erfahrungen aus der ersten Ausschreibung profitiert werden, während im Online-Vertrieb neue Wege beschritten werden.

Bei der Planung der Ausschreibung der Vertriebsdienstleistungen stimmen sich die beiden rheinland-pfälzischen SPNV-Zweckverbände sowohl mit dem Land als auch den betroffenen Verkehrsverbänden ab. Im Rahmen der Ausschreibung des klassischen Vertriebs erfolgt im SPNV-Nord die Einbeziehung weiterer Vertriebsdienstleistungen mit dem Ziel, die Verhältnisse im Vertrieb im Sinne der Fahrgäste zu harmonisieren. Dazu sind Anpassungen der Verkehrsverträge erforderlich.

Im Zuge der Neuausschreibung wird die bestehende Vertriebsinfrastruktur mit dem Ziel eines weiteren Abbaus der Zugangshemmnisse im Nahverkehr geprüft und neu definiert. Neben den bisherigen Vertriebskanälen werden dabei auch digitale Angebote wie eine landesweite App und ein Webshop ins Leben gerufen. Die Neuvergabe erfolgt in zwei getrennten Verfahren für den klassischen und den Online-Vertrieb. Für letzteren wurde die Ausschreibung Anfang 2021 bereits auf den Weg gebracht, für die klassischen Vertriebswege steht dies zeitversetzt an.

**unterschiedliche  
Vergabeverfahren für  
den klassischen und  
den Online-Vertrieb**

## DB TiMo: Neue digitale Perspektiven für den Vertrieb

Im Vertrieb lassen sich durch die Digitalisierung komfortablere und einfachere Lösungen für den mobilen Ticketkauf realisieren. Diese tragen auch dazu bei, aufgrund der Vielzahl an unterschiedlichen Tickets und Tarifen bestehende Zugangshemmnisse abzubauen und dadurch die Nutzung des ÖPNV attraktiver zu machen. Als ebenso fahrgastfreundlich wie zukunftsweisend erweist sich dabei das innovative, smartphonebasierte Check-in/Be-out-System (CiBo-System).

Der Fahrgast checkt sich mit seinem Smartphone vor Betreten des Fahrzeugs über eine App virtuell ein und erhält beim Ausstieg automatisch das finale, bepreiste Ticket. Dies hat den großen Vorteil, dass unmittelbar vor Fahrtbeginn schnell und unkompliziert eine Fahrtberechtigung ohne Angabe der Endstation und ohne genauere Tarifkenntnisse erworben werden kann. Die gefahrene Strecke wird unabhängig von Umstiegen nach dem günstigsten Fahrtpreis berechnet.

Als Pilotprojekt für ein CiBo-System im Norden von Rheinland-Pfalz steht nach intensiven Vorbereitungen im Jahr 2020 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 die Einführung der App „DB TiMo“ an. Diese deckt die Moselstrecke zwischen Koblenz und Trier sowie ausgewählte verknüpfte Strecken ab. An diesem Projekt von DB Regio sind als rheinland-pfälzische Partner neben dem SPNV-Nord der Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) und der Verkehrsverbund Region Trier (VRT) beteiligt.

# Zunehmend umwelt- und klimafreundlichere Fahrzeuge im Einsatz

Es steht außer Frage: Elektrisch betriebene Züge sind weitaus umwelt- und klimafreundlicher als dieselbetriebene. Bereits heute ist im Bereich des SPNV-Nord eine breite Palette von Elektrofahrzeugen unterwegs. So kommen derzeit folgende Fahrzeugtypen auf den folgenden Linien zum Einsatz:



dreiteilige Elektro-Doppelstock-Triebzüge des Typs „KISS“ des Herstellers Stadler Rail

RE 11 (Koblenz – Trier – Luxemburg)  
RB 83 (Wittlich – Trier – Luxemburg)



vierteilige Elektro-Triebzüge des Typs „Desiro HC“ des Herstellers Siemens Mobility

RE 5 (Koblenz – Bonn – Köln – Düsseldorf – Wesel)

vierteilige Elektro-Triebzüge des Typs „ET 425“ des Herstellerskonsortiums Bombardier Transportation/Siemens Mobility

RB 27 (Mönchengladbach – Köln – Koblenz)



Elektro-Triebzüge des Typs „FLIRT“ des Herstellers Stadler Rail in verschiedenen Skalierungen

RE 1 (Koblenz – Trier – Saarbrücken – Mannheim)  
RE 11 (Koblenz – Trier – Luxemburg)  
RE 4 (Mainz – Ludwigshafen – Karlsruhe)  
RE 14 (Mainz – Ludwigshafen – Mannheim)  
SE 10 (Neuwied – Koblenz – Wiesbaden – Frankfurt)



Elektro-Triebzüge des Typs „TALENT 2“ des Herstellers Bombardier Transportation in verschiedenen Skalierungen

RB 81 (Koblenz – Cochem – Trier)  
RB 82 (Trier – Perl)  
RE 9 (Aachen – Köln – Siegen)



Elektro-Triebfahrzeuge des Typs „Coradia Continental“ des Herstellers Alstom Transport Deutschland in verschiedenen Skalierungen

RB 70 (Trier –) (Merzig – Saarbrücken)  
RB 71 (Schweich –) (Trier – Saarbrücken – Homburg/Saar)  
RE 8 (Mönchengladbach – Köln – Koblenz)  
RB 84 (Trier-Hafenstraße – Konz – Saarburg – Weststrecke Trier)



## Machbarkeitsstudie zu alternativen Antriebsformen

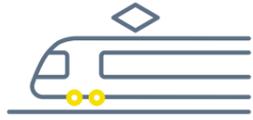
Trotz fortschreitender Elektrifizierung des Streckennetzes werden in Rheinland-Pfalz einige SPNV-Strecken auch auf Dauer nicht elektrifiziert werden können. In Zukunft soll aber auch dort eine Abkehr vom Betrieb mit Dieselfahrzeugen erfolgen. Derzeit existieren insbesondere zwei Technologien, die weiterverfolgt werden sollten. Dies sind zum einen wasserstoffbetriebene Brennstoffzellenfahrzeuge (HYMU) und zum anderen batterieelektrische Züge (BEMU) für Batterie- und Oberleitungsbetrieb. Beide Antriebstechniken befinden sich noch in der Erprobungsphase, liefern aber bereits vielversprechende Ergebnisse.

Auf Grundlage eines Beschlusses der Verbandsversammlung vom August 2019 hat der SPNV-Nord eine Machbarkeitsstudie für den Einsatz alternativer Antriebe in Auftrag gegeben. Gegenstand der Studie ist die Untersuchung der Rahmenbedingungen (Finanzierung, Zeitrahmen sowie technische und vertragliche Umsetzbarkeit) für einen Testbetrieb von Batterie- und Wasserstoff-Zügen im Norden von Rheinland-Pfalz.

## Für die folgenden Pilotstrecken werden im Sommer 2021 Ergebnisse erwartet:

Pilotstrecken	BEMU	HYMU
Ahrtalbahn • RB 39	machbar	machbar
Eifel-Pellenz-Bahn • RB 38	machbar	machbar
Lahn-Eifel-Bahn • RB 23	machbar	machbar
Obere Westerwaldbahn • RB 90	machbar	machbar
Eifelstrecke • RB 24	nicht machbar	machbar





# Große Vielfalt auf der Schiene dank 25 Jahren Wettbewerb

## Aktuelle Wettbewerbsverfahren im Bereich des SPNV-Nord

Im Rahmen der Bahnreform wurde die Verantwortung für den SPNV vom Bund auf die Länder übertragen. In Rheinland-Pfalz liegt sie seit 1996 bei den beiden Zweckverbänden SPNV-Nord und ZSPNV Süd als regionale Aufgabenträger. Infolge der Regionalisierung konnte überhaupt erst Wettbewerb im Nahverkehr entstehen. Statt nur eines einzigen Verkehrsunternehmens auf der Schiene herrscht heute eine große Vielfalt. In den vergangenen 25 Jahren traten immer mehr EVU in den Markt ein, sodass mittlerweile ein fruchtbarer Wettbewerb herrscht, der die Voraussetzung für ein gutes Angebot bei vertretbaren Kosten bildet. So erbringen heute rund 70 EVU Leistungen im SPNV in Deutschland. Jährlich werden deutschlandweit etwa zwischen zehn und 25 Vergabeverfahren durchgeführt.

Als wichtigstes Verfahren im Jahr 2020 unter der Federführung des SPNV-Nord ist im September die Neuausschreibung der MittelrheinBahn (RB26), die auf der linken Rheinstrecke zwischen Köln, Koblenz und Mainz verkehrt, gestartet. Die Vertragslaufzeit ab der Betriebsaufnahme im Jahr 2023 beträgt zehn Jahre mit der Option auf Verlängerung. Im April 2021 kam das Vergabeverfahren zu einem Abschluss, wobei sich der bisherige Betreiber Trans Regio durchsetzen konnte.

Als zweites Verfahren war 2020 die Neuausschreibung der RheingauLinie (RB10), die zwischen Frankfurt, Koblenz und Neuwied im Norden von Rheinland-Pfalz verkehrt, von besonderer Bedeutung. Unter der Federführung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) wurden die SPNV-Leistungen ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 für die Dauer von 15 Jahren ausgeschrieben. Die Neuausschreibung beinhaltet auch zusätzliche Züge für die RB10 im Streckenabschnitt Koblenz – Kaub. Aus dem Vergabeverfahren ging im Frühjahr 2021 als Gewinner der bisherige Betreiber VIAS hervor.

Außerdem erfolgte 2020 die Weichenstellung zum Vergabeverfahren für den grenzüberschreitenden SPNV nach Frankreich, an dem neben der französischen Region Grand Est auf deutscher Seite die Partner aus Baden-Württemberg, dem Saarland und Rheinland-Pfalz beteiligt sind. Dabei betrifft den SPNV-Nord konkret die Strecke zwischen Trier, Perl und Metz. Darüber hinaus wurde im Oktober 2020 das Vergabeverfahren „Mosel-Lux-RB“ öffentlich angekündigt. Dies umfasst die Vergabe von RB- und RE-Linien im Korridor entlang der Moselstrecke einschließlich der Moselweinstrecke, Obermoselstrecke und der Verbindung nach Luxemburg.

Auch im Bereich der Busverkehre haben den SPNV-Nord im Jahr 2020 vier Vergabeverfahren beschäftigt, die alle zu einem erfolgreichen Abschluss gebracht werden konnten. Im Einzelnen handelte es sich dabei um die Linienbündel Raiffeisen-Region Nord, Hunsrückhöhenstraße Süd, Schneifel sowie Ruwertal-Hochwald, deren Neuvergabe im Rahmen der sukzessiven Umsetzung des 2015 beschlossenen ÖPNV-Konzepts Rheinland-Pfalz Nord stattfand. Die Betriebsaufnahme der Linienbündel soll im Dezember 2021 erfolgen.



Interview mit Frank Zerban, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbands SchienenNahverkehr, zum Thema „25 Jahre Wettbewerb im Nahverkehr aus Sicht des Bundesverbands SchienenNahverkehr“

Frank Zerban ist seit Juni 2014 Hauptgeschäftsführer des Bundesverbands SchienenNahverkehr (bis Juni 2021 Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV), des Dachverbands der 27 Aufgabenträger, die in Deutschland den SPNV bestellen und organisieren. Er vertritt die Interessen der Aufgabenträger in der Branche sowie gegenüber Politik und Öffentlichkeit und setzt sich für ein Gelingen der Verkehrswende ein.

**Herr Zerban, seit nunmehr 25 Jahren werden Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr im Wettbewerb vergeben. Welche Bedeutung haben 25 Jahre Wettbewerb im Nahverkehr für den SPNV? Was hat sich geändert, wo liegen heute bei Vergaben die Schwerpunkte?**

Der Wettbewerb auf der Schiene war ein voller Erfolg für unsere Fahrgäste. Er hat zunächst einmal zu sinkenden Preisen bei gleichzeitig viel moderneren Fahrzeugen geführt. Diese Kostenersparnis konnte in mehr Angebot umgesetzt werden. Und das wiederum hat zu einer Fahrgaststeigerung von mehr als 80 Prozent seit 1996 geführt. Der Nahverkehr auf der Schiene ist heute deutlich effizienter, kundenfreundlicher und attraktiver und die Kundenzufriedenheit entsprechend hoch. Damit das auch in Zukunft so bleibt, steht bei künftigen Vergaben ganz besonders die Qualität des Angebots zur weiteren Steigerung der Zuverlässigkeit im Mittelpunkt.

**Welche Rolle spielt der geplante Deutschlandtakt für die künftige Gestaltung der Schienenangebote?**

Der Deutschlandtakt wird ein großer Gewinn für die Fahrgäste. In den Planungen für den Deutschlandtakt wird festgelegt, welches Angebot von Nah- und Fernverkehr umgesetzt werden soll. Um den größten Nutzen für die Fahrgäste zu erhalten, werden hierbei alle Angebote auf der Schiene in den Knotenbahnhöfen aufeinander abgestimmt. Durch die Taktung werden Umsteigevorgänge geschmeidiger und zuverlässiger. Für die flächendeckende Umsetzung ist es ganz wichtig, jetzt zügig die Knoten auszubauen und auch einzelne Strecken aus- bzw. neu zu bauen.

**Welche Anforderungen ergeben sich für die Infrastruktur? Wie hilft hier der „Runde Tisch Kapazität“?**

Um den Deutschlandtakt realisieren zu können, sind eine effizientere Nutzung der vorhandenen Infrastrukturkapazitäten sowie ein Ausbau der Schieneninfrastruktur, insbesondere in besonders stark befahrenen Streckenabschnitten, notwendig. Der „Runde Tisch Kapazität“ hilft hier vor allem dabei, kurz- und mittelfristige Maßnahmen zu identifizieren, mit denen das vorhandene Netz besser genutzt, Störungen reduziert und mehr Pünktlichkeit im Zugverkehr erreicht werden können.

**Die DB treibt die Digitalisierung voran, es sollen auch traditionelle Stellwerke aufgelöst und Funktionen in die Fahrzeuge verlagert werden – das Zauberwort ist ETCS (European Train Control System). Welche Begeisterung löst dies in der SPNV-Branche aus?**

Die Einführung von digitalen Stellwerken und ETCS ist eine weitere Voraussetzung für den Deutschlandtakt – und zur effizienteren Nutzung der Bestandsinfrastruktur. Allerdings wird bei der Einführung von ETCS ein Teil der Technik, die heute Bestandteil der Infrastruktur entlang der Strecke ist, in die Fahrzeuge verlagert. Das bedeutet, dass vorhandene Fahrzeuge mit „rollender Infrastruktur“ umgerüstet und neue entsprechend ausgestattet werden müssen. Die Kosten dafür sind erheblich. Hier ist eine Finanzierungszusage durch den Bund notwendig, damit die Umstellung auf ETCS am Ende nicht zu Lasten des SPNV-Angebots geht.

**Welche Bedeutung für den SPNV hat die neugegründete Deutschlandtarifverbund GmbH?**

Der heute von den Eisenbahnen angewandte Unternehmenstarif der Deutschen Bahn AG für den Nahverkehr wird in Zukunft durch einen wettbewerbsneutralen Tarif abgelöst, der von allen Gesellschaftern gemeinsam gestaltet und weiterentwickelt wird. Die neue Gesellschaft ist für alle SPNV-EVU und SPNV-Aufgabenträger offen. Das Tarifgeschehen wird damit zur gemeinsamen Sache der Branche.

**Die EVU im SPNV treiben die Steigerung der Personalkosten um. Welche Lösungen bietet der Bundesverband SchienenNahverkehr hier gemeinsam mit der und für die Branche?**

Die tatsächlichen Personalkosten der EVU haben sich in den letzten Jahren durch Tarifabschlüsse, die insbesondere Auswirkungen auf die indirekten Personalkosten hatten, deutlich stärker entwickelt, als sich dies in der Fortschreibung des amtlichen Index, der in der Regel in den Verkehrsverträgen hinterlegt ist, widerspiegelt. Um die tatsächliche Steigerung der Personalkosten abbilden zu können, wird es für neue Verträge einen speziell für die Branche entwickelten Personalkostenindex geben, der sowohl direkte als auch indirekte Personalkosten berücksichtigt. Dies trägt maßgeblich zur Sicherung des künftigen Wettbewerbs bei.



## Interview mit Dr. Henning Tegner, einem der Geschäftsführer von KCW, zum Thema „Entwicklung des Wettbewerbsmarktes im Nahverkehr“

Dr. Henning Tegner ist seit 2006 Geschäftsführer der KCW GmbH. Seine Schwerpunktthemen sind Eisenbahnpolitik, -organisation und Finanzierung sowie Vergaben im SPNV. Das europaweit tätige Beratungsunternehmen KCW ist mit rund 70 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in Berlin und Hamburg auf den öffentlichen Verkehr spezialisiert und ging 2003 aus einer Stabsstelle des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) hervor.

### Wie sieht der Anbietermarkt von SPNV- und Busverkehrs-Leistungen aus und was sind die wesentlichen Gemeinsamkeiten bzw. Unterschiede?

Im SPNV finden wir auf der Anbieterseite vor allem Konzernunternehmen vor. Das sind neben der DB Regio mit einem Marktanteil von immer noch rund 65 Prozent (bei den Personenkilometern sogar rund 75 Prozent) weitere Unternehmen mit europäischen Staatsbahnen im Hintergrund, aber auch solche mit börsennotierten Mutterunternehmen aus Großbritannien. Des Weiteren gibt es einige landeseigene SPNV-Unternehmen wie die Hessische Landesbahn, die aus ihrem Stammland heraus auch im Verbandsgebiet tätig ist, sowie die luxemburgische CFL.

Im Busverkehr betätigen sich zudem kommunale Verkehrsunternehmen und ein ausgeprägter privater Mittelstand. Während die kommunalen Unternehmen schon aus rechtlichen Gründen an ihren Heimatmarkt gebunden sind, ist es bei den privaten Unternehmen die lokale Verankerung, die sie überwiegend zur Konzentration auf ihre Heimatregion führt.

Beide Märkte verfügen also durchaus über unterschiedliche Anbieter, nur die Konzernunternehmen, Staats- und Landesbahnen finden wir auf beiden. Hält man sich allein die unterschiedlichen Investitionsbedarfe in beiden Segmenten vor Augen – etwa 220.000 Euro für einen Dieselbus oder in einer zwanzigfachen Größenordnung einen Triebwagen im SPNV –, so wird deutlich, dass mittelständische Busunternehmen nicht „einfach so“ im SPNV-Markt aktiv werden.

### Welche Bedeutung haben die großen Mobilitätskonzerne (DB, Transdev, Netinera etc.) im Bussektor? Wie integriert haben sich diese im Bereich SPNV und Bus aufgestellt?

Die großen Mobilitätskonzerne sind im Busverkehr überregional tätig. Dabei ist die DB in vielen Regionen im Regionalbusverkehr dominant. Zudem sind die DB-Bus-töchter oft relevante Auftraggeber für mittelständische

Busunternehmen, die als Subunternehmer für die DB-Busgesellschaften fahren. Im Verbandsgebiet ist allerdings auch die Transdev-Gruppe stark vertreten.

Organisatorisch sind Bus- und Bahntöchter in den Konzernen getrennt, weil das Geschäft in der betrieblichen Umsetzung zu unterschiedlich ist (Technik, Marktzu-gang, Regulierung und Rechtsrahmen, Berufszugangs-voraussetzungen, Tarifverträge, Infrastruktur etc.). Die verkehrliche Integration wird in erster Linie durch Aufgabenträger und Verkehrsverbände hergestellt. Die Integration von Bus und Bahn erkennen wir bei den Mobilitätskonzernen daher vor allem auf der Ebene der finanziellen Steuerung und dem gemeinsamen organisatorischen Konzerndach.

In Planung und Betrieb sehen wir in der Praxis hingegen kaum integrierte Angebote, die über den Verbundtarif hinausreichen. Dies würde sicherlich befördert, wenn SPNV- und Busleistungen vom Besteller zu Bündeln zusammengefasst und gemeinsam ausgeschrieben würden. Da dies die Zahl potenzieller Anbieter einschränkt, wäre dies aber kein Selbstgänger, weder in wettbewerblicher noch in finanzieller Hinsicht.

In der Praxis in Deutschland finden wir daher wenige Beispiele integrierter Ausschreibungen, was neben dem unterschiedlichen Kapitalbedarf vor allem an den unterschiedlichen rechtlichen Regelwerken liegt – im SPNV ist es das Eisenbahnrecht, beim Bus das Personenbeförderungsrrecht.

### Wie müssen sich die Besteller auf die heterogene Bieterlandschaft im SPNV und Busverkehr einstellen?

Es ist immer von Vorteil, wenn die Besteller das Ohr am Markt haben und ihre Ausschreibungen so fassen, dass die Marktteilnehmer für sich eine Möglichkeit sehen, die gefragten Leistungen nicht nur technisch-betrieblich, sondern auch wettbewerbsfähig anbieten zu können.



Oft heißt es von Unternehmensseite in diesem Zusammenhang, die Ausschreibungen sollten weniger enge Vorgaben machen, um den Bietern mehr Spielraum zu geben. Auf der anderen Seite schauen diese erfahrungsgemäß ganz genau und kritisch auf die jeweiligen betrieblichen und finanziellen Risiken, und wenn Leistungen aus ihrer Sicht nicht eindeutig beschrieben sind, stellen sie entsprechende Rückfragen oder gehen sogar rechtlich dagegen vor. Im Ergebnis führt dies letztlich immer wieder zu „regulierten“, standardisierten Verkehrsverträgen.

Man kann dem in Grenzen entgegenwirken, indem man Innovationsbudgets einplant, die dann freigegeben werden, wenn beide Seiten – Besteller und Unternehmen – während eines laufenden Vertrages Innovationsbedarf erkennen. Häufig empfehlen wir auch, in den Verkehrsverträgen Optionen einzubauen, sodass der Besteller Leistungsänderungen oder -ergänzungen abrufen kann, die sich zum Zeitpunkt der Ausschreibung noch nicht eindeutig abzeichnen.

Im Busverkehr verdient im Übrigen die Mittelstandsfreundlichkeit der Verfahren ein Augenmerk, die sich über passenden Aufgabenzuschnitt, faire Risikoverteilung und gute Kalkulierbarkeit verbessern lässt.

### Wie sieht die Schnittmenge zwischen den Anforderungen des schienen- und straßengebundenen Nahverkehrs aus Sicht der Besteller und Anbieter, insbesondere im Hinblick auf die infrastrukturellen Rahmenbedingungen, den Wettbewerbsmarkt und das Vertragsmanagement, aus?

Die verkehrliche Integration der Angebote wird in erster Linie durch Aufgabenträger und Verkehrsverbände hergestellt. Ausgangspunkt sollte immer der im Nahverkehrsplan festgestellte Bedarf von Fahrgästen und den Mobilitätsteilnehmern sein, die man für den ÖPNV gewinnen möchte. Insofern muss man immer auch in die Zukunft schauen, denn Verkehrsverträge benötigen vor allem im SPNV Laufzeiten von mindestens zehn oder auch 15 Jahren.

Für alle Lösungen, die diesem Bedarf und den Anforderungen der Unternehmen gerecht werden, sollten Marktzutrittsbarrieren vermieden werden. Dabei haben sich bisher Marktzugangsbarrieren im SPNV und Bus unterschieden. Kalkulierbarkeit und eine faire, angemessene Risikoverteilung werden in beiden Märkten benötigt, allerdings entstehen Schwierigkeiten dafür im SPNV vor

# 75 %

## Marktanteil der DB Regio bei Personenkilometern

allem aus schlecht kalkulierbaren Infrastrukturbedingungen in Verbindung damit, dass Baustellenplanung und -management der DB Netz für die Verkehrsunternehmen schwer zu einem Festpreis zu kalkulieren sind.

In beiden Märkten gleichermaßen verfügen die Altbetreiber häufig über Vorteile, z. B. im Hinblick auf die genaue Kenntnis der Erlössicherung sowie hinsichtlich der Verfügbarkeiten von Personal, Standorten und Fahrzeugen. Dies wird in vielen Vergabeverfahren berücksichtigt, z. B. mit Übergangsregelungen für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Schnittmengen ergeben sich auf jeden Fall im Vertragsmanagement. Dies betrifft zum einen das Qualitätsmanagement, denn für den Fahrgast ist es letztlich egal, ob er seinen Anschluss mit der Bahn oder dem Bus verpasst. Zum anderen geht es um den Umgang mit Großrisiken, wie die Corona-Pandemie gezeigt hat. Hier hat der ÖPNV-Rettungsschirm von Bund und Ländern, umgesetzt durch die Besteller, geholfen, das ÖPNV-Angebot im Wesentlichen zu erhalten, auch wenn nicht jeder Betrieb das wirtschaftlich überleben konnte.

Künftige Schnittmengen könnten sich zudem aus der Umsetzung der sog. Clean Vehicles Directive (CVD) ergeben, wonach neu zu beschaffende Busflotten ab dem 2. August 2021 zu 45 Prozent aus „sauberen“ Fahrzeugen (Antrieb mit alternativen Kraftstoffen) bestehen müssen und dabei mindestens die Hälfte davon einen emissionsfreien Antrieb haben soll – diese Quote soll ab 2026 noch weiter verschärft werden. Wo liegen die Schnittmengen? Zum einen können Bus und Bahn gegenseitig von Infrastruktur und Know-how alternativer Antriebe profitieren, zum anderen ließe sich überlegen, ob sich die Erfahrungen aus dem SPNV, wo die Besteller in den vergangenen Jahren erfolgreiche Modelle entwickelt haben, um die Verkehrsunternehmen bei der Fahrzeugfinanzierung zu unterstützen, für die anstehende Umstellung der Busflotten nutzen lassen.

# Maßnahmen für ein effektives Qualitätsmanagement

Aktuell bestehen im Bereich des SPNV-Nord insgesamt rund 20 Verkehrsverträge mit EVU zur Erbringung von SPNV-Leistungen. Diese bilden das Kerngeschäft des Zweckverbands: Im Jahr 2020 wurden ca. 180 Millionen Euro des ca. 190 Millionen Euro umfassenden Haushalts für die Bestellung von SPNV-Leistungen aufgewendet.



Jeder Verkehrsvertrag enthält klare Vorgaben hinsichtlich der Qualität der von den EVU zu erbringenden Leistungen. Werden diese Leistungen nicht oder unzureichend erbracht, werden die Zahlungsansprüche der EVU gemindert oder mit Strafzahlungen sanktioniert. Somit wird ein attraktives und fahrgastfreundliches SPNV-Angebot sichergestellt. Zur Kontrolle arbeitet der SPNV-Nord im Rahmen seines Qualitätsmanagements mit mehreren Qualitätsmesssystemen, über die alle Verkehrsverträge erfasst werden. Das wichtigste System ist dabei QUMA, über das seit 2015 die Mehrheit der Verkehrsverträge abgewickelt wird.

Zur Harmonisierung des Qualitätsmanagements strebt der SPNV-Nord an, künftig über ein einziges System auf sämtliche Daten zugreifen zu können. Ziel ist es, mithilfe eines sogenannten Business-Intelligence-Tools tagesaktuelle und linienübergreifende Auswertungen zu wichtigen Qualitätskriterien wie Pünktlichkeit, Sauberkeit oder der Zugbegleiterquote zu erstellen.

## Gegenwärtige Durchführung des Qualitätscontrollings

Beim Qualitätscontrolling unterscheidet der SPNV-Nord zwischen objektiven und subjektiven Qualitätskriterien. Die objektiven Qualitätskriterien wie Zugbegleiterquote, Schäden und Sauberkeit in Zügen sowie Pünktlichkeit basieren auf den Eigenmeldungen der EVU, die Qualitätsdefizite innerhalb der betroffenen Verkehre dokumentieren. Um die Richtigkeit der Meldungen sicherzustellen, sind bei Übermittlung falscher Qualitätsdaten hohe Strafzahlungen fällig. Die subjektiven Qualitätskriterien basieren auf Kundenzufriedenheitsumfragen, z. B. zur wahrgenommenen Pünktlichkeit, zur Sauberkeit der Fahrzeuge oder zur Fahrgastinformation in den Zügen. Kundenrückmeldungen vervollständigen das Bild der Qualitätssicherung im SPNV. Die im Rahmen des Qualitätscontrollings gewonnenen Daten sind maßgeblich für die Bewertung der Qualitätserfüllung mit finanziellen Konsequenzen bei Defiziten in der Leistungserbringung. Zur Überprüfung hat der SPNV-Nord auch bereits in der Vergangenheit bedarfsweise Profitester zur Stichprobenkontrolle eingesetzt.

## Verkehrsverträge im SPNV-Nord

Mittelrheinbahn • RB 26 • TransRegio 12/2008 – 12/2023	RSX Rhein-Sieg-Express • RE 9 • DB Regio NRW 12/2010 – 12/2025	RE-Netz Südwest Los 1 süwex • RE 1 • DB Regio Mitte 12/2014 – 12/2029	RE 5 RRX Verkehrsleistung • RE 5 • National Express 06/2019 – 06/2034
Rheingaulinie • RB 10 • vias 12/2010 – 12/2023	Hunsrückteilstrecke • RB 37 • Transdev SE & co. KG 12/2009 – 12/2029	RE-Netz Südwest Los 2 süwex • RE 2/4/14 • DB Regio Mitte 12/2014 – 12/2029	E-Netz Saar • RB 70/71 • DB Regio Mitte 12/2019 – 12/2034
Moseltalbahn • RB 81/82 • DB Regio Mitte 12/2009 – 12/2024	Daadetalbahn • RB 97 • Westerwaldbahn 01/2014 – 01/2029	EWS-Los 1 Lahn-Eifel-Bahn • RE 25 • RB 23/38 • DB Regio Mitte 12/2014 – 11/2030	RB 27 • DB Regio NRW 12/2019 – 12/2034
Trier – Metz • RE 16 • DB Regio Mitte 12/2019 – 12/2024	CFL Verkehrsleistung • RB 11 • CFL 12/2014 – 12/2029	EWS-Los 2 Dreiländerbahn • RE 29 • Hessische Landesbahn 12/2014 – 12/2024	RE 8 • DB Regio NRW 12/2019 – 12/2034
Trier Weststrecke • RB 38 • DB Regio Mitte 12/2019 – 12/2024	Moselweinbahn • RB 85 • Transdev SE & co. KG 12/2014 – 12/2029	Dieselnetz Köln-VAREO • RE 12 • RB 22/39/23 • DB Regio NRW 12/2013 – 12/2033	Dieselnetz Südwest • RE 17 • RE 2a • vlexx 12/2014 – 06/2037

## Einsatz von Profitestern im SPNV-Nord beschlossen

Die benachbarten SPNV-Aufgabenträger in NRW, mit denen gemeinsame Verkehrsverträge bestehen, setzen bereits dauerhaft Profitestern ein. Dabei erfasst geschultes Personal wesentliche Qualitätskriterien wie insbesondere die Pünktlichkeit, den Zustand der Fahrzeuge, die Sauberkeit, die Präsenz des Zugbegleitpersonals und die Fahrgastinformation. Darüber hinaus lassen sich durch Profitestern auch die Stationen und die Vertriebsinfrastruktur bewerten. Diese Maßnahme ermöglicht ein erweitertes

Bild hinsichtlich der Qualität im SPNV. Die Verbandsversammlung hat daher im Dezember 2020 beschlossen, in Zukunft auch im SPNV-Nord auf den dauerhaften Einsatz von Profitestern zu setzen. Die Ergebnisse dieser Erhebungen fließen zusätzlich in die Qualitätsbewertung ein.

Der SPNV-Nord strebt an, mit den Profitestern-Erhebungen in 2022 zu beginnen und dabei wertvolle Erfahrungen zur Verbesserung des Qualitätsmanagements zu gewinnen.

Profitestern-Erhebungen ab

# 2022

im Verbandsgebiet des SPNV-Nord angestrebt.



**Bild des Jahres**

## Impressum:

# SPNV-Nord

Wir bewegen die Region

### Herausgeber:

Zweckverband SchienenPersonenNahVerkehr  
Rheinland-Pfalz Nord  
Friedrich-Ebert-Ring 14-20  
56068 Koblenz  
info@spnv-nord.de  
spnv-nord.de

### Bildnachweise:

Titel (Composing) © Smilla Dankert,  
© AdobeStock / Damir Khabirov  
S.2 (Mitte) © AdobeStock / cj2a  
S.2 (unten) © Vias  
S.7 © AdobeStock / seligaa  
S.8 © Hintergrund: Smilla Dankert,  
Porträt: Thomas Herter  
S.10 © Himmel im Bild: AdobeStock / naka  
S.13 © Smilla Dankert  
S.14 © Deutsche Bahn AG, Martin Busbach  
S.15 (oben) © AdobeStock / Benjamin Nolte  
S.15 (unten) © AdobeStock / markus thoenen

S.16 © AdobeStock / FedotovAnatoly  
S.18 © Deutschlandtarifverbund GmbH  
S.19 © AdobeStock / Dr. Watson  
S.21 © AdobeStock / bongkarn  
S.22 / 23 (v. links n. rechts) © CFL, © Smilla Dankert,  
© RRR © Tom Gundelwein, © DB Regio, © DB Regio  
S.25 © TobiasVollmer.de  
S.26 © Andreas Arnold  
S.30 © Smilla Dankert  
S.31 © AdobeStock / littlewolf1989

Andere Bilder: © SPNV-Nord