



Zug um Zug mehr Zukunft

Geschäftsbericht 2019

SPNV-Nord
Wir bewegen die Region

Inhalt

4 **Porträt**
SPNV-Nord

10 **Betriebsaufnahmen**
RE8 / RB27 und Elektronetz Saar RB70 / RB71 (Los1)



16 **Baumaßnahmen**
Projekt Petersbergtunnel

20 **RadBusse**
Angebot für Radwanderer

24 **Personal**
Personalmangel im ÖPNV

26 **Elektrifizierung und alternative Antriebe**
Für ein besseres Klima



28 **Haushalt**
SPNV-Nord 2019

32 **Bild des Jahres**
RRX



8 **Rhein-Ruhr-Express**
Der RRX in Rheinland-Pfalz

14 **Infrastruktur**
Bahnhofsmodernisierungen

18 **Sonderverkehre**
Zusatzfahrten bei Veranstaltungen

22 **ÖPNV-Konzept**
Zukunftsfähiges Busnetz

30 **SPNV-Karte**
Rheinland-Pfalz

Liebe Leserinnen und Leser,

der SchienenPersonenNahVerkehr (SPNV) und die regionalen Busverkehre (RegioLinien) im Zuständigkeitsbereich des Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) haben eine sehr große Bedeutung für die Mobilität der hier lebenden Menschen. Der SPNV-Nord nimmt seit über 20 Jahren zuverlässig, effizient und verlässlich diese Aufgabe wahr. Durch die Bahnreform 1994 wurde der SPNV in die Hände der Länder übergeben, die wiederum in eigener Zuständigkeit organisatorische Strukturen schaffen sollten und 27 SPNV-Aufgabenträger der verschiedensten Ausprägung geschaffen haben. Der SPNV-Nord ist Teil dieser bundesweiten Aufgabenträgerlandschaft. Rechtliche Grundlage der Tätigkeit des SPNV-Nord ist das rheinland-pfälzische Nahverkehrsgesetz, welches sich gerade in einer Novellierung befindet. In diesem Zusammenhang möchte ich Ihnen gemeinsam mit unserem Verbandsvorsteher, Landrat Dr. Jürgen Pföhler, hiermit erstmals einen Geschäftsbericht des SPNV-Nord für 2019 präsentieren, aus dem Sie viel Interessantes rund um unsere Tätigkeiten erfahren.

Seit meiner Wahl zum neuen Verbandsvorsteher des SPNV-Nord in der 61. Sitzung der Verbandsversammlung am 6. August 2019 in Koblenz beschäftige ich mich noch intensiver mit dem SPNV im Norden von Rheinland-Pfalz. Als Landrat des Kreises Ahrweiler liegt mir natürlich die Ahrtalbahn Ahrbrück – Remagen mit der langjährigen Durchbindung der Verkehre nach Bonn und den wichtigen Bahnhofprojekten entlang dieser Strecke am Herzen. Die Bedeutung der Ahrtalbahn wird in naher Zukunft noch weiter zunehmen, denn 2022 lädt die Stadt Bad Neuenahr/Ahrweiler zur Landesgartenschau ein. Ebenso liegt mir die Anbindung des Landkreises Ahrweiler an den Nah- und auch Fernverkehr auf der linksrheinischen Eisenbahnstrecke am Herzen. Die Komplexität des Systems Eisenbahn und die Notwendigkeit eines SPNV-Nord wird anhand der linken Rheinstrecke immer deutlicher. Auf Grundlage der langjährigen Erfahrungen in meinem Heimatlandkreis setze ich mich gerne für den SPNV im Norden von Rheinland-Pfalz ein.

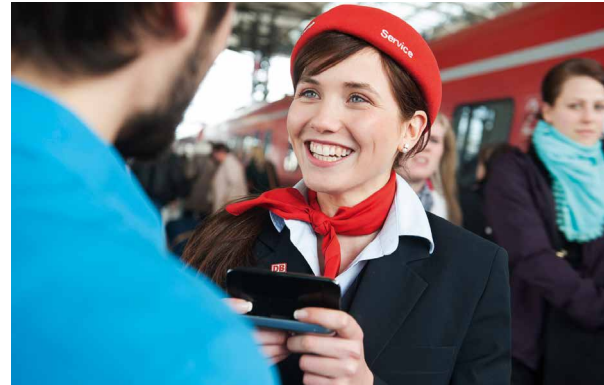
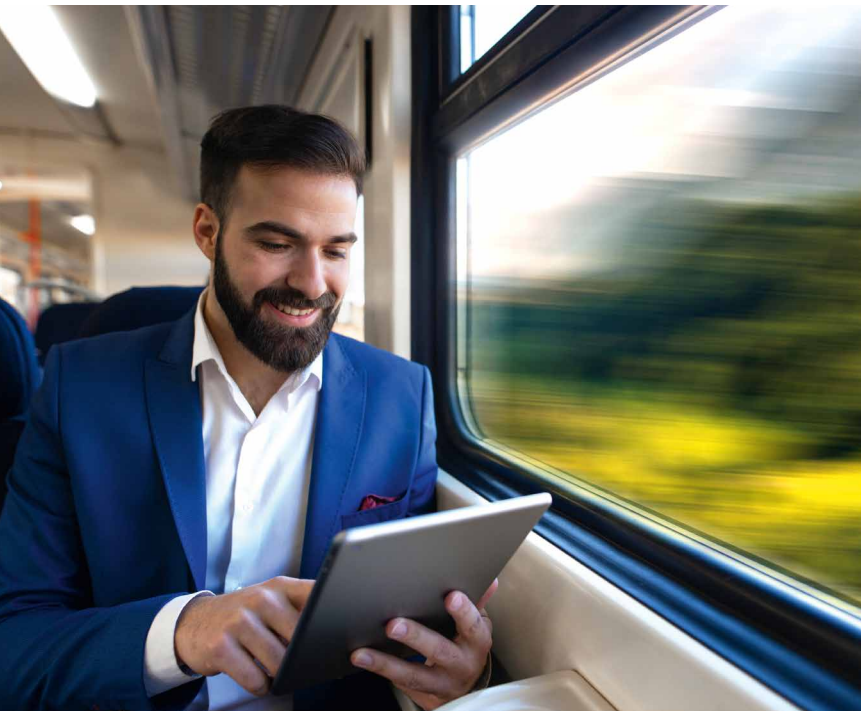
Landrat Dr. Jürgen Pföhler
Verbandsvorsteher SPNV-Nord

Mit großem Erfolg und über viele Jahre hat Dr. Thomas Geyer das Amt als erster Verbandsdirektor des SPNV-Nord bekleidet. Dabei zeichnete ihn neben seinem Einsatz für den SPNV und die RegioLinien im Norden von Rheinland-Pfalz auch sein langjähriges Engagement in der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e. V. (BAG-SPNV) besonders aus. Dr. Geyer hat so eine gute Basis geschaffen, auf der ich seit Februar 2019 als neuer Verbandsdirektor des SPNV-Nord sehr gut aufbauen kann. Zusammen mit meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus unserer Geschäftsstelle in Koblenz widmen wir uns einem breiten Spektrum an Aufgabenschwerpunkten mit Bedeutung für den SPNV und die regionalen Busverkehre. Unsere Kernprozesse sind dabei die Bereiche Wettbewerb und Vertragsmanagement, die wir Ihnen auch kurz vorstellen möchten. Die von uns zu behandelnden Fachthemen reichen von Angebotsplanung für Bahn & Bus, Infrastrukturentwicklung (Schiene & Stationen) über Fahrzeuge bis hin zu Tarif & Vertrieb sowie Marketing & Kundenkommunikation. Mit großem Engagement und viel Leidenschaft arbeiten wir im Team und ich persönlich für den Nahverkehr im SPNV-Nord.

Thorsten Müller

Thorsten Müller
Verbandsdirektor SPNV-Nord

Wir wünschen Ihnen viel Freude bei der Lektüre.



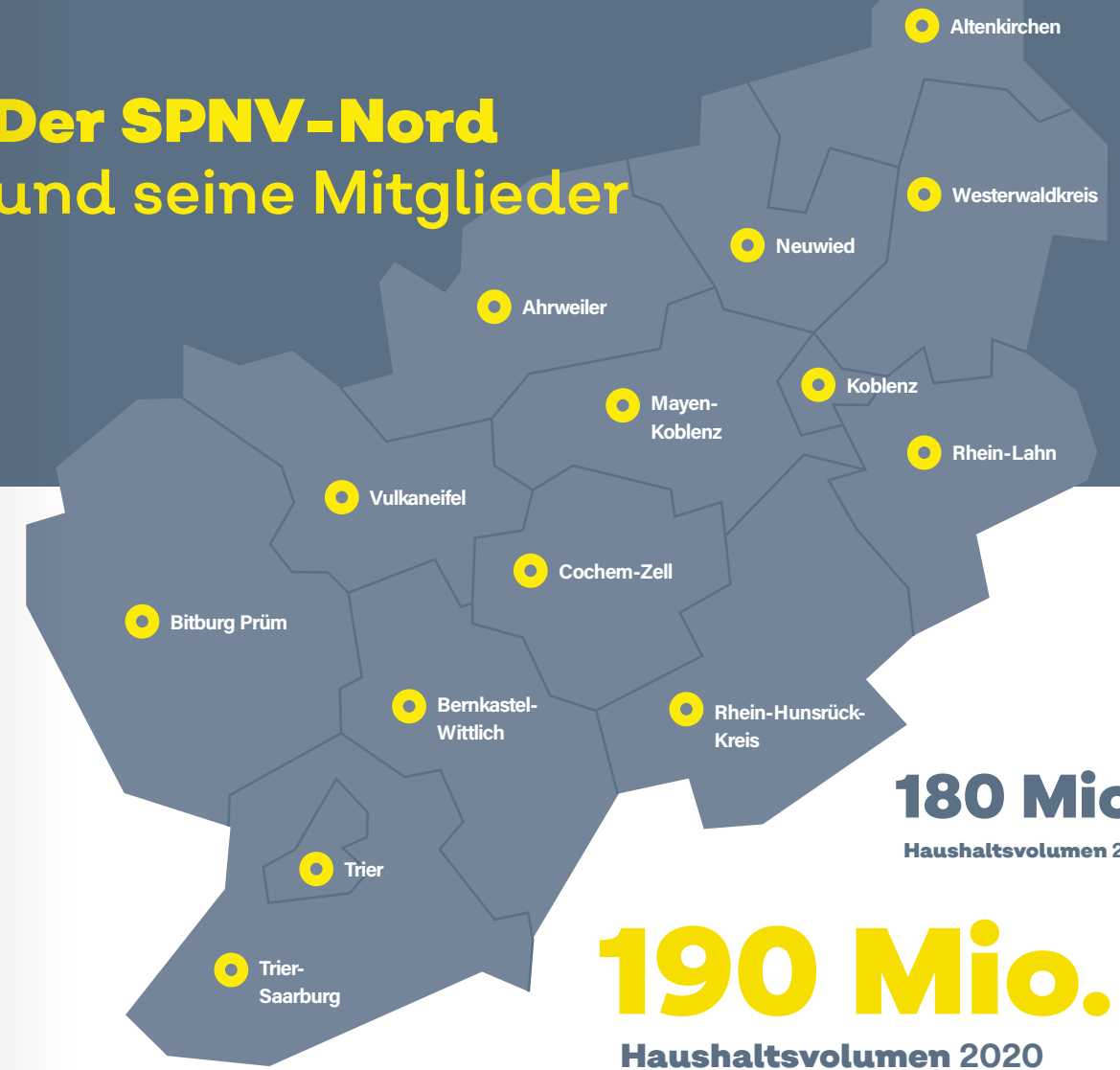
Mobilität von morgen gestalten

Der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) ist der SPNV-Aufgabenträger im Norden von Rheinland-Pfalz. Die rechtliche Grundlage für den SPNV-Nord bildet das rheinland-pfälzische Nahverkehrsgesetz (NVG). Der SPNV-Nord umfasst insgesamt 15 Mitglieder: das Land Rheinland-Pfalz, die kreisfreien Städte Koblenz und Trier sowie 12 Landkreise.

Jedes Mitglied des Zweckverbandes hat eine Stimme in der Versammlung. In diesem Gremium werden die verkehrspolitischen Entscheidungen zur Gestaltung des regionalen Nahverkehrsangebots getroffen. Aus dem Kreis ihrer Mitglieder wählt die Versammlung einen Verbandspräsidenten; dieses Amt bekleidet seit Anfang 2019 Thorsten Müller als Nachfolger von Dr. Thomas Geyer, dem langjährigen Verbandspräsidenten des SPNV-Nord.

Der Verbandspräsident ist Dr. Joachim Streit (Eifelkreis Bitburg-Prüm). Als politische Führung des Zweckverbandes vertreten sie den SPNV-Nord nach außen. Zur Leitung der Geschäfte beruft die Versammlung einen Verbandsdirektor; dieses Amt bekleidet seit Anfang 2019 Thorsten Müller als Nachfolger von Dr. Thomas Geyer, dem langjährigen Verbandsdirektor des SPNV-Nord.

Der SPNV-Nord und seine Mitglieder



Ihm zur Seite steht in der Geschäftsstelle des SPNV-Nord ein überschaubares Team von Experten für Querschnittsaufgaben und Fachthemen rund um den Nahverkehr im Norden von Rheinland-Pfalz. Weiteres zur Organisation unter www.spnv-nord.de

Aufgaben des SPNV-Nord

Gemeinsam mit dem rheinland-pfälzischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (MWVLW) und dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV-Süd) legt der SPNV-Nord die Rahmenbedingungen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Rheinland-Pfalz fest und organisiert den Ausbau der Infrastruktur. Der SPNV-Nord plant, vergibt, finanziert, vermarktet und kontrolliert im Norden von Rheinland-Pfalz die Leistungen im SPNV, das heißt die Regionalbahn- und Regionalexpress-Züge (RB, RE) sowie die regionalen Busverkehre (RegioLinien). Hierzu verfügte der Zweckverband im Jahr 2019 über ein Haushaltsvolumen von rund 180 Mio. €, das sich 2020 auf rund 190 Mio. € belaufen wird. Neben den Kernaufgaben rund um die Bestellung der Verkehrsleistungen setzt sich der SPNV-Nord für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken und die Attraktivitätssteigerung von Haltepunkten und Bahnhöfen durch Modernisierungen und Neubauten ein. Außerdem kümmert sich der Zweckverband um Tarif, Vertrieb und Marketing.

Der SPNV-Nord ist einer von insgesamt 26 SPNV-Aufgabenträgern in Deutschland und wie alle anderen Mitglieder in der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e.V. (BAG-SPNV) mit Sitz in Berlin.

Mit der Bahnreform und dem damit verbundenen Regionalisierungsgesetz (RegG) hat der Bund im Rahmen der Regionalisierung die Organisation des SPNV mitsamt der Finanzierung den Ländern übertragen, die dazu jeweils eigene SPNV-Aufgabenträger gründeten.

Dabei ist in Rheinland-Pfalz seitens des Landes die Aufgabenträgerschaft für den SPNV und die RegioLinien auf die beiden Zweckverbände SPNV-Nord und ZSPNV-Süd übertragen worden, die beide Anfang 1997 gegründet wurden.

Über Aufbau, Organisation und Aufgaben des SPNV-Nord sowie aktuelle Themen rund um den ÖPNV im Norden von Rheinland-Pfalz informiert die Webseite www.spnv-nord.de. Sie richtet sich insbesondere an Fachleute aus dem ÖPNV, an Mandatsträger und Multiplikatoren.



Die Einführungskampagne für ROLPH ist überraschend und aufmerksamkeitsstark. Sie bleibt im Gedächtnis.



Hier kommt Rolph.

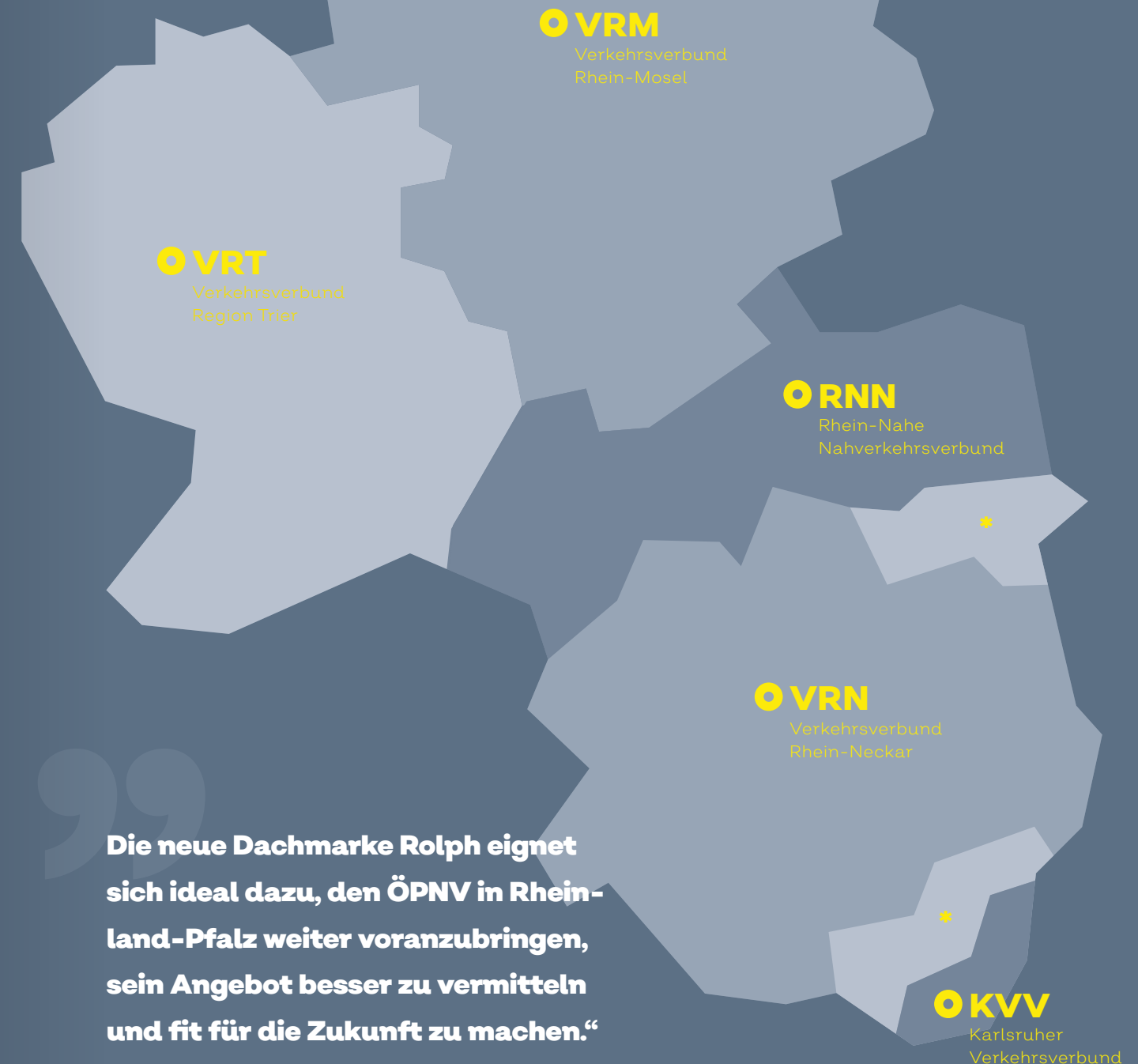
Im Juni 2019 ist Rolph, die neue, einprägsame und sympathische Dachmarke für den ÖPNV in Rheinland-Pfalz, eingeführt worden. Hauptaufgabe von Rolph ist es, für das gesamte Angebot von Bus und Bahn im Land zu werben und zugleich in Sachen Mobilität zentraler Ansprechpartner für die Fahrgäste zu sein. Damit hat die neue Marke Rolph nach über zwei Jahrzehnten den Rheinland-Pfalz-Takt als bisherige landesweite ÖPNV-Dachmarke abgelöst. Auf der eigens für Endkunden eingerichteten Webseite www.rolph.de dreht sich deshalb alles um die Mobilität in Rheinland-Pfalz. Die Webseite bündelt das vielfältige Informationsangebot rund um Bus und Bahn sowie weitere Mobilitätsformen und soll zunehmend auch relevante Themen von Seiten der Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen im Land darstellen. Sie ist kundenfreundlich, übersichtlich und bietet vielfältige Dialogangebote für die Nutzer.

ROLPH, aber wie!

Die Bezeichnung Rolph kommt nicht von ungefähr: Sie beinhaltet das Kürzel für Rheinland-Pfalz RLP, ein gelbes o als Symbol für Mobilität und ein h, um so einen Namen daraus zu machen.

Als neue Mobilitäts-Dachmarke vereint Rolph die wichtigsten Akteure des Nahverkehrs in Rheinland-Pfalz. Das Verkehrsministerium und die Zweckverbände SPNV-Nord und ZSPNV-Süd gehören ebenso dazu wie die fünf rheinland-pfälzischen Verkehrsverbünde. Komplettiert werden sie durch die mehr als 100 Bahn- und Busunternehmen, die für die Ausführung der ÖPNV-Leistungen zuständig sind.

5 Verkehrsverbünde in Rheinland-Pfalz



Die neue Dachmarke Rolph eignet sich ideal dazu, den ÖPNV in Rheinland-Pfalz weiter voranzubringen, sein Angebot besser zu vermitteln und fit für die Zukunft zu machen.“

Thomas Nielsen
Stellvertreter des Verbandsdirektors und
Fachbereichsleiter Marketing, Tarif & Vertrieb
SPNV-Nord

*Tarifübergangsgebiet

Der Rhein-Ruhr-Express (RRX) in Rheinland-Pfalz

Sieben RRX-Linien bilden das Herzstück des Projekts. Von diesen ist der RE11 Düsseldorf – Kassel als erste RRX-Linie am 9. Dezember 2018 mit seinem Vorlaufbetrieb an den Start gegangen. Als zweite RRX-Linie ging der RE5 Koblenz – Köln – Wesel nach einem einmonatigen Probetrieb am 9. Juni 2019 mit Erfolg in den RRX-Vorlaufbetrieb.

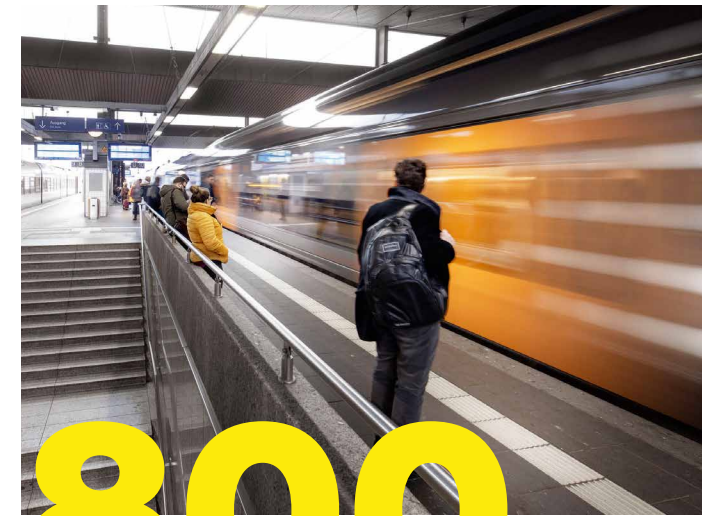
Den Betrieb der unter dem Namen „Rhein-Express“ laufenden RRX-Linie RE5 verantwortet die National Express Rail GmbH (NX). Der mit NX abgeschlossene Verkehrsvertrag für den Vorlaufbetrieb hat eine Laufzeit über keine vollen 15 Jahre – vom 9. Juni 2019 bis voraussichtlich 11. Dezember 2033. Der als sogenannter Brutto-Vertrag, d.h. mit Erlösverantwortung auf Seiten der SPNV-Aufgabenträger, abgeschlossene Verkehrsvertrag sieht ein Leistungsvolumen von rund 14,7 Mio. Zugkilometern (Zkm) pro Jahr vor.

Davon entfallen rund 600.000 Zkm pro Jahr auf den rheinland-pfälzischen Linienabschnitt im Bereich des SPNV-Nord.

Der Betreiber NX setzt auf der RRX-Linie RE5 moderne und komfortable Neufahrzeuge vom Typ Desiro HC (High Capacity) des Herstellers Siemens ein. Auf der Linie werden zwölf Züge des aus insgesamt 84 Fahrzeugen bestehenden RRX-Fuhrparks unterwegs sein. Eine Besonderheit gibt es bei der Finanzierung der von den

Die Beteiligung an drei eigenständigen und nahezu gleichzeitig stattfindenden Vergabeverfahren zum rollenden Material, zum Betreiber der Verkehrsleistung und zur Kredit-Finanzierung war für uns alle eine spannende Herausforderung mit einem tollen Ergebnis im Wettbewerb.“

Julia Portugall,
Fachbereichsleiterin
Wettbewerb SPNV-Nord

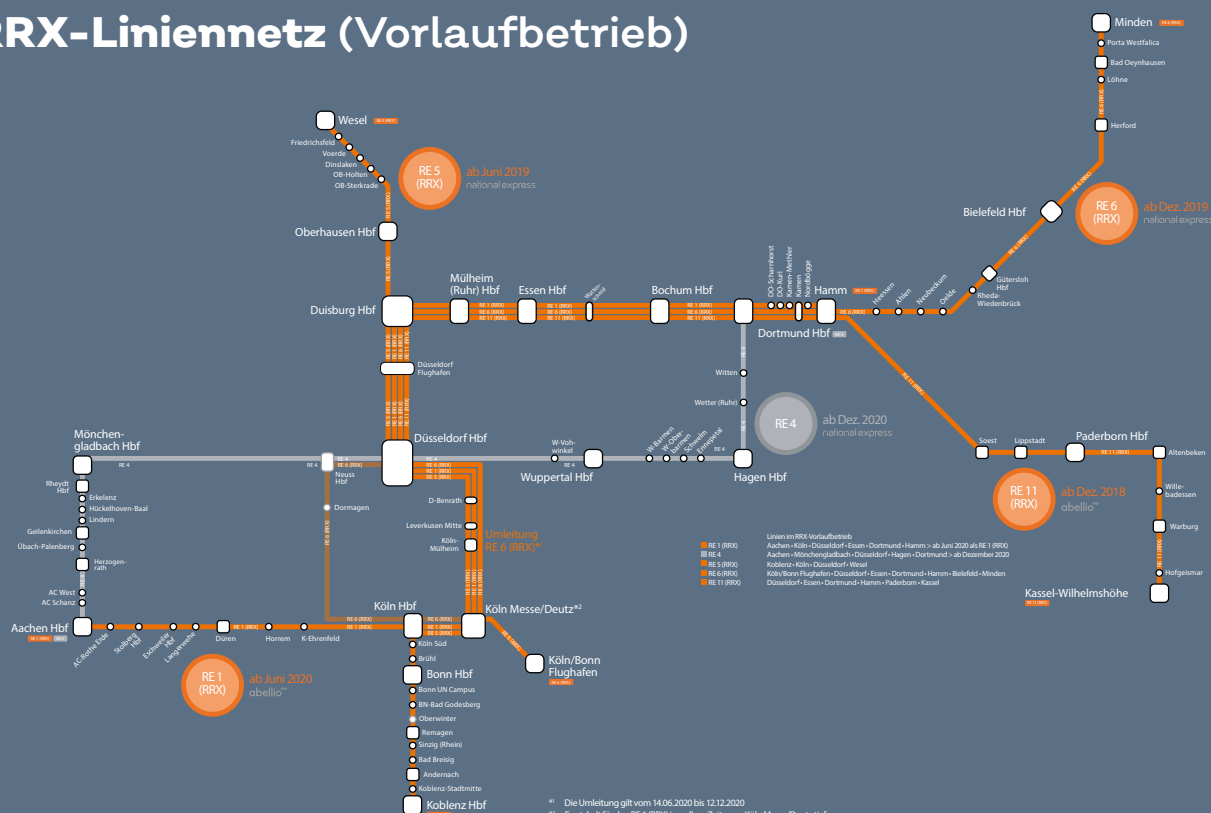


8000



**Sitzplätze Kapazität
in zwei Zugteilen**

RRX-Liniennetz (Vorlaufbetrieb)



Erforderliche Bahnhofsmmodernisierungen

Um die Betriebsstabilität, insbesondere hinsichtlich Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit, auf der RRX-Linie RE5 zu erhöhen, fahren die RRX-Fahrzeuge auf der gesamten Strecke mit zwei Zugteilen und damit 800 Sitzplätzen. Dadurch sind die Züge mit ihren 220 m Länge erheblich länger als die bisher eingesetzten Fahrzeuge. Hinzu kommt, dass ein ebenerdiger Ein- und Ausstieg gewährleistet sein muss. Damit verbunden ist eine Reihe von Umbaumaßnahmen an den Bahnhöfen in Rheinland-Pfalz. So wurden am Bahnhof Remagen bereits ein

Haus- und ein Mittelbahnsteig auf die erforderliche Höhe von 76 cm gebracht und die Zugänge des Bahnhofs barrierefrei ausgebaut. Ein weiterer Ausbau der Bahnsteige in Remagen steht noch an. Darüber hinaus sollen unter anderem zwei neue Gleisverbindungen sowie die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik zu einem reibungsloseren Betriebsablauf beitragen.

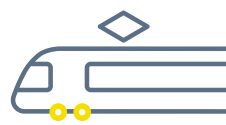
Im Bahnhof Sinzig wurden die Gleise 401 und 402 bereits an die RRX-Züge angepasst und der Bahnsteig an Gleis 403 auf 76 cm erhöht. Weitere Maßnahmen, etwa zur Herstellung der Barrierefreiheit, sollen ab 2021 folgen.

Im Bahnhof Bad Breisig wurden die Bahnsteige provisorisch an die RRX-Fahrzeuge angepasst, bevor später noch die Modernisierung der Station und der Neubau der Bahnsteige erfolgen muss.

Zudem sollen die Züge der RRX-Linie RE5 ab dem zweiten Halbjahr 2020 auch wieder in Oberwinter halten. Der SPNV-Nord hat sich dabei die von der Bürgerinitiative für den Bahnhof Oberwinter geäußerte Kritik an dem seit 2017 entfallenen Halt zu Herzen genommen.

12

**Neufahrzeuge allein
für die RRX-Linie RE 5**



Ach, schau an!

Beim RE 8 und der RB 27 tut sich was.

Vieles neu beim Start von RE 8 und RB 27

Mit dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2019 haben sich auf den beiden zwischen Koblenz und Mönchengladbach verkehrenden Linien RE 8 und RB 27 fahrgastfreundliche Veränderungen ergeben: mehr Fahrten, neue Züge und eine höhere Zuverlässigkeit. Basis dafür sind die für diese beiden Linien mit dem bisherigen und künftigen Betreiber DB Regio abgeschlossenen neuen Verkehrsverträge. DB Regio hat sowohl das Vergabeverfahren für die Linie RE 8 als auch das für die Linie RB 27 gewonnen.

Der neue Verkehrsvertrag für die Linie RE 8 läuft über 15 Jahre – vom 15. Dezember 2019 bis Ende 2034. Er sieht ein Leistungsvolumen von jährlich circa 590.000 Zkm im rheinland-pfälzischen Abschnitt im Bereich des SPNV-Nord vor. Der neue Verkehrsvertrag für die Linie RB 27 läuft über sieben Jahre – vom 15. Dezember 2019 bis Ende 2026. Er beinhaltet für den rheinland-pfälzischen Abschnitt im Bereich des SPNV-Nord ein Leistungsvolumen von rund 770.000 Zkm pro Jahr.

Mehr Komfort bei den Fahrzeugen

Auf der Linie RE 8 profitieren die Fahrgäste seit dem Fahrplanwechsel vom Einsatz moderner Neufahrzeuge vom Typ Coradia Continental des Herstellers Alstom. Die insgesamt 16 komfortablen Elektrotriebwagen lösen die bisher dort eingesetzten Fahrzeuge ab. Die neuen Züge zeichnen sich unter anderem durch großzügige Einstiegsbereiche, barrierefreie Toiletten und Mehrzweckbereiche sowie Steckdosen aus. Darüber hinaus weisen die Züge zur Erhöhung der Fahrgastsicherheit tagsüber und abends eine Zugbegleiterquote von 100 % auf. Zum Einsatz kommen die Coradia Continental als Dreiteiler mit 154 und als Fünfteiler mit 264 Sitzplätzen.

Die Fahrgäste der Linie RB 27 können sich seit dem 15. Dezember 2019 ebenfalls über einen deutlichen Komfortgewinn bei den Fahrzeugen freuen. Denn auf dieser Linie setzt die DB Regio modernisierte Züge des Herstellers Bombardier ein. Die zuvor auf der Linie RE 8 verkehrenden Fahrzeuge wirken nach dem umfassenden Re-Design praktisch wie neu und punkten unter anderem mit einer neuen, komfortablen Sitzausstattung, Steckdosen an den Plätzen, einem neuen Fahrgastinformationssystem und Videokameras für mehr Fahrgastsicherheit.

Linientausch zwischen RE 8 und RE 27

Die wichtigste Veränderung bei RE 8 und RB 27 betrifft allerdings den Linienvorlauf: Die beiden Linien haben jeweils die Streckenabschnitte beim Flughafen Köln/Bonn sowie zwischen Neuwied und Koblenz Hbf. getauscht. Konkret bedeutet dies, dass der bisher am Flughafen haltende RE 8 von nun an über Köln-Porz fährt und auch in Friedrich-Wilhelmshütte, Rheinbrohl, Urmitz Rheinbrücke, Koblenz-Lützel und Koblenz Stadtmitte hält. Die RB 27 wiederum verkehrt jetzt über die Schleife zum Flughafen Köln/Bonn und nicht mehr über Köln-Porz. Überdies fährt sie von jetzt an via Engers, Vallendar und Koblenz-Ehrenbreitstein über den Koblenzer Südbogen nach Koblenz Hbf. Ein weiterer Vorteil für die Fahrgäste: Das Angebot an täglichen Spät- und Nachtfahrten der RB 27 wurde insbesondere an Wochenenden und Feiertagen ausgeweitet.

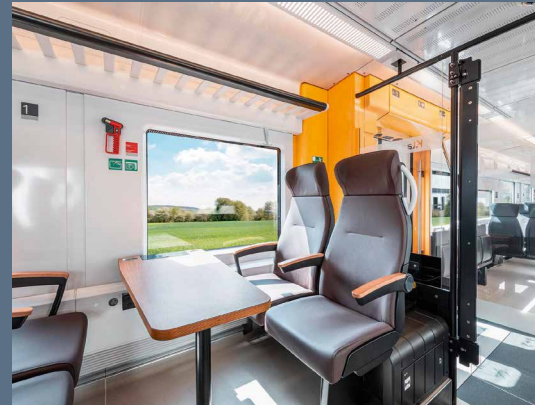


Der Linientausch von RE 8 und RB 27 führte allerdings zu Änderungen für die Zughalte in Erpel, Unkel und Leubsdorf. Dies hat bei den Betroffenen vor Ort zu deutlicher Kritik am SPNV-Angebot auf den beiden Linien geführt. Die mit dem Linientausch von RE 8 und RB 27 für Fahrgäste aus Erpel, Unkel und Leubsdorf verbundenen Nachteile konnten so nicht vorhergesehen werden. Die Kritik wurde sehr ernst genommen, weshalb für den ab Dezember 2020 geltenden Jahresfahrplan Verbesserungen geplant sind.

Allerdings ist der Linientausch für die langfristige Entwicklung der Schiene in der Region unabdingbar – als wichtige Voraussetzung für künftige infrastrukturelle Vorhaben. So sollen das S-Bahn-Netz rund um Köln ausgebaut und die S-Bahn-Linien S 6 und S 13 verlängert werden. Die sich durch die Verlängerung ergebenden neuen Streckenabschnitte der S 6 und S 13 entsprechen dann dem neuen Laufweg der RB 27. Diese soll daher auf längere Sicht durch die beiden S-Bahn-Linien ersetzt werden, um eine deutlich kürzere Taktung von 20 Minuten und damit mehr Fahrten zwischen Mönchengladbach, Köln und Bonn-Oberkassel zu erreichen.

100 %  **Zugbegleiterquote tagsüber und abends**

Mobilitätsgewinn für die Region Trier



750.000

Zkm Leistungsvolumen pro Jahr

Für die Verkehre im Elektronetz Saar (Los1) mit den im Bereich des SPNV-Nord betroffenen Linien RB70 (Trier –) Merzig – Saarbrücken – Kaiserslautern und RB71 (Schweich –) Trier – Saarbrücken – Homburg zeichnet weiterhin der bisherige Betreiber DB Regio verantwortlich. Der mit diesem Unternehmen als Gewinner einer europaweiten Ausschreibung abgeschlossene Verkehrsvertrag läuft über 15 Jahre – beginnend mit dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2019 und im Dezember 2034 endend. Der Vertrag sieht für RB70 und RB71 im Bereich des SPNV-Nord ein jährliches Leistungsvolumen von rund 750.000 Zkm vor.

Darüber hinaus sorgen die im Verkehrsvertrag festgelegten Qualitätsanforderungen dafür, dass die Fahrgäste von deutlich mehr Komfort und einem besseren Mobilitätsangebot profitieren. Basis dafür sind 25 fabrikneue, vom Betreiber DB Regio eigens angeschaffte Elektrotriebwagen vom Typ Coradia Continental des Herstellers Alstom. Die vierteiligen, barrierefreien Züge mit 206 Sitzplätzen kommen seit dem 15. Dezember 2019 auf den Linien RB70 und RB71 zum Einsatz. Zu ihrer fahrgastfreundlichen Ausstattung gehören unter anderem Steckdosen, kostenfreies WLAN, Videokameras sowie ein modernes Fahrgastinformationssystem mit Echtzeitdaten zu Fahrplan und Anschlüssen.

Besondere Vereinbarung zur Fahrzeuginstandhaltung

Die Instandhaltung der im Elektronetz Saar (Los1) eingesetzten Neufahrzeuge erfolgt im Werk Trier von DB Regio. Zudem werden dort seit Dezember 2019 auch die Ersatzfahrzeuge für dieses Netz gewartet. Zu einem späteren Zeitpunkt hinzu kommt die Instandhaltung der künftigen Neufahrzeuge des Typs Talent 3 vom Hersteller Bombardier als Dienstleistung für das Eisenbahnverkehrsunternehmen vlexx, den Gewinner von Los2 im Elektronetz Saar. Hierzu haben DB Regio und vlexx eine Vereinbarung zur Fahrzeuginstandhaltung geschlossen. Zu einem späteren Zeitpunkt, das heißt nach der Fertigstellung der Weststrecke Trier voraussichtlich im Frühjahr 2024, soll die DB Regio auch auf der Linie RB84 Trier Hafenstraße – Konz – Saarburg, die ebenfalls Bestandteil von Los1 im Elektronetz Saar ist, den Betrieb aufnehmen.

Region Trier jetzt noch näher an Luxemburg

Seit dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2019 gibt es durch die neue Linie RB83 Wittlich – Trier – Luxemburg zusätzliche Fahrtmöglichkeiten im grenzüberschreitenden Zugverkehr zwischen der Region Trier und dem Großherzogtum Luxemburg. Von Montag bis Samstag bietet die RB83 eine stündliche Direktverbindung ab Wittlich Hbf. über Trier Hbf. nach Luxemburg und zurück. Die Züge halten an allen Bahnhöfen auf deutscher Seite außer Konz-Karthaus und bedienen alle Stationen im luxemburgischen Streckenabschnitt.

Mit der erfolgreich verlaufenen Betriebsaufnahme der RB83 sind wir sehr zufrieden. Damit wird die Anbindung der Region Trier an das Großherzogtum Luxemburg noch weiter verbessert.“

Silke Rutkowski
Fachbereichsleiterin Vertragsmanagement SPNV-Nord

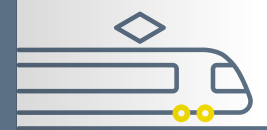
„Mit der erfolgreich verlaufenen Betriebsaufnahme der RB83 sind wir hochzufrieden. Verdoppelt doch die neue Linie als Ergänzung zur weiterhin stündlich zwischen Koblenz, Trier und Luxemburg verkehrenden Linie RE11 nahezu die Anzahl der Zugverbindungen zwischen der Region Trier und dem Großherzogtum“, so Silke Rutkowski, Fachbereichsleiterin Vertragsmanagement des SPNV-Nord.

Grenzüberschreitender Mehrparteienvertrag

Der Verkehrsvertrag für den Betrieb der RB83 hat eine Laufzeit von fünf Jahren, vom 15. Dezember 2019 bis Dezember 2024, bevor diese Linie dann ab Dezember 2024 als Bestandteil der Ausschreibung von RB-Leistungen auf der Moselstrecke neu vergeben werden soll. Bei dem Verkehrsvertrag handelt es sich um einen Mehrparteienvertrag mit zwei verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Mit den Betriebsleistungen im deutschen Streckenabschnitt zwischen Wittlich und der deutsch-luxemburgischen Grenze wurde die DB Regio beauftragt. Das vertraglich vereinbarte Leistungsvolumen im Bereich des SPNV-Nord beläuft sich dabei auf jährlich gut 470.000 Zkm.

Die Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) ist vertraglich für die Bereitstellung der Fahrzeuge zuständig sowie Betreiber auf dem luxemburgischen Streckenabschnitt zwischen der deutsch-luxemburgischen Grenze bei Wasserbillig und Luxemburg. Zum Einsatz kommen auf der Linie RB83 fünf fabrikneue, mehrsystemfähige Elektro-Fahrzeuge. Die modernen, komfortablen Doppelstocktriebzüge des Typs KISS hat die CFL in Abstimmung mit dem SPNV-Nord beim Hersteller Stadler beschafft.

Laut ursprünglicher Planung sollte für den Betrieb der RB83 die Weststrecke Trier zwischen Trier-Ehrang und Igel bis Dezember 2020 reaktiviert werden. Die Fertigstellung dieses Streckenabschnitts wird voraussichtlich nicht vor Frühjahr 2024 erfolgen, so dass die RB83 bis dahin weiterhin über die Strecke via Trier Hbf. verkehrt.



Immer mehr attraktive, barrierefreie Bahnhöfe



In Rheinland-Pfalz hat sich im SPNV in den letzten 20 Jahren kontinuierlich vieles deutlich verbessert. So wurden in dieser Zeit mit dem Rheinland-Pfalz-Takt ein modernes und attraktives Fahrplankonzept entwickelt und erhebliche Finanzmittel in die Beschaffung moderner, komfortabler Fahrzeuge investiert. Bei den Bahnhöfen, die eine wichtige Funktion in der Reisekette besitzen, unter anderem als Verknüpfungspunkte zu anderen Verkehrsträgern, gibt es aber noch einigen Nachholbedarf. Über die Jahrzehnte hat sich im Bereich Stationsinfrastruktur ein deutlicher Investitionsrückstau ergeben. Zahlreiche Bahnhöfe und Haltepunkte weisen Mängel auf, insbesondere hinsichtlich der Barrierefreiheit bei der Zugänglichkeit der Bahnsteige wie auch bei Ein- und Ausstieg in den Zug. Zudem entspricht das Erscheinungsbild vieler Stationen nicht den Erwartungen der Fahrgäste an einen modernen SPNV.



4,1

Mio. € für Modernisierung und Barrierefreiheit der Station Wiltingen (Saar)

Umfangreiches Programm zur Stationsentwicklung

Um hier Abhilfe zu schaffen, haben die DB Station&Service, die Zweckverbände SPNV-Nord und ZSPNV-Süd als SPNV-Aufgabenträger und das Land Rheinland-Pfalz 2011 beschlossen, ein abgestimmtes konzertiertes Programm zur Stationsentwicklung zu erstellen. Die dazu abgeschlossene Rahmenvereinbarung Bahnhofsentwicklung mit einer Laufzeit bis Ende 2019 regelte die Zusammenarbeit bei der gemeinsamen Planung, Finanzierung und Umsetzung der Modernisierung und Qualitätsverbesserung der Verkehrsstationen in Rheinland-Pfalz.

Den weitaus größten Teil der Finanzmittel für die Rahmenvereinbarung Bahnhofsentwicklung hat die DB Station&Service bereitgestellt. Dabei handelt es sich um Bundesmittel aus der seit 2009 geltenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV). Weitere Mittel steuern das Land Rheinland-Pfalz und die betroffenen Kommunen bei. Darüber hinaus trägt auch das Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) des Bundes zum Ausbau bestehender Stationen bei. Die im Rahmen dieses Modernisierungsprogramms für Bahnhöfe vorwiegend in ländlichen Räumen bereitgestellten Mittel sollen vor allem dazu dienen, kleinere Stationen barrierefrei zu gestalten.

Wiltingen (Saar) und Nievern als konkrete Beispiele im SPNV-Nord

Von den durch die Rahmenvereinbarung Bahnhofsentwicklung ermöglichten Modernisierungsmaßnahmen im Bereich des SPNV-Nord profitierte unter anderem die Verkehrsstation Wiltingen (Saar). Rund 4,1 Mio. € flossen in die von der DB Station&Service verantwortete Modernisierung und den barrierefreien Umbau der Verkehrsstation, die am 14. Juni 2019 wieder offiziell in Betrieb ging. Die Station verfügt jetzt über einen stufenfreien Zugang inklusive zweier Rampenanlagen als Zuwegung zum Bahnsteig und ermöglicht ein ebenerdiges Einsteigen in die Züge. Zudem wurde der Hauptbahnsteig an Gleis 1 modernisiert und ein Außenbahnsteig an Gleis 3 neu errichtet – beide mit einer Länge von 150 m und einer Höhe von 76 cm. Einen zusätzlichen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung der Verkehrsstation leisten die modernisierte Bahnsteigausstattung und die erneuerte Beleuchtungsanlage.

Ebenfalls nach umfangreicher Modernisierung und barrierefreiem Ausbau wiedereröffnet wurde am 29. November 2019 der im Gebiet des SPNV-Nord gelegene Bahnhof Nievern. In rund fünfmonatiger Bauzeit wurden die beiden Bahnsteige erneuert und auf eine für einen komfortablen Einstieg in die Züge erforderliche Höhe von 55 cm gebracht. Darüber hinaus erhielten sie ein taktils Leitsystem, einen barrierefreien Zugang mittels Rampen und eine neue Ausstattung inklusive einer verbesserten Beleuchtungsanlage. In die von der DB Station&Service verantworteten Modernisierungsmaßnahmen in Nievern flossen insgesamt rund 2 Mio. €.

Barrierefreie Zuwegung in Nievern



Die Modernisierung und ein barrierefreier Umbau machen Bahnstationen und die Nutzung der Züge für alle Fahrgäste, nicht nur für mobilitätseingeschränkte, attraktiver, weshalb sich der SPNV-Nord weiter mit Nachdruck für die Umsetzung solcher Projekte einsetzt.“

Jan Olaf Heiland
Fachbereichsleiter
Infrastruktur & Fahrzeuge
SPNV-Nord

Digitales, zukunftsfähiges Stellwerk Diez

Nievern gehört zu den insgesamt sieben Verkehrsstationen, die im Rahmen des Großprojekts „ESTW Untere Lahn“ modernisiert wurden. Namensgebend für dieses Projekt ist das nach insgesamt 13-monatiger Bauzeit bereits im August 2015 fertiggestellte und in Betrieb genommene neue elektronische Stellwerk (ESTW) Untere Lahn in Diez. Es ersetzt die noch mit mechanischer oder elektromagnetischer Technik funktionierenden alten Stellwerke an der unteren Lahn zwischen Diez und Friedrichsseggen, die mit der Inbetriebnahme des ESTW außer Dienst gestellt wurden. Durch das ESTW lassen sich Weichen und Signale mit digitaler Technik durch Mausklicks von einem zentralen Bedienplatz in Diez aus steuern. Als Voraussetzung dafür mussten unter anderem 115 neue Signale errichtet, 25 neue Weichenantriebe installiert und verkabelt sowie 200 Kilometer Kabel verlegt werden. Alles in allem sorgt das ESTW mit seiner modernen Technik nachhaltig für eine höhere Leistungsfähigkeit der unteren Lahnstrecke zwischen Koblenz und Limburg (Lahn) und damit auch für mehr Pünktlichkeit.



Petersberg-tunnel fit für die nächsten 140 Jahre

Als Teil der Moselstrecke Trier – Koblenz verbindet der Petersberg-tunnel die Orte Neef und Ediger-Eller in Rheinland-Pfalz. Und das seit mittlerweile 140 Jahren! 2017 hatte der täglich von 175 Personen- und Güterzügen durchfahrene Tunnel das Ende seiner technischen Nutzungsdauer erreicht. Daher musste die 1879 in Betrieb genommene Tunnelröhre umfassend erneuert, modernisiert und an die heutigen technischen Anforderungen angepasst werden. Der Tunnel besitzt nicht nur eine große Bedeutung für die Bewohner und Gäste der Region, sondern hat auch einen hohen Stellenwert für den überregionalen Schienenverkehr auf der Moselstrecke.

1879

**Inbetriebnahme des
ursprünglichen Tunnels**



Innovative „Tunnel- in-Tunnel-Methode“

Die Baumaßnahmen zur Erneuerung des Petersberg-tunnels begannen am 6. Mai 2017 mit dem Umbau des Tunnels zu einem eingleisigen, auch während der Bauphase im Zugbetrieb nutzbaren Bauwerk. Denn gefordert war, dass der Tunnel auch während der Baumaßnahmen weiter genutzt werden konnte. Zum Einsatz kam deshalb ein innovatives Verfahren, die sogenannte „Tunnel-in-Tunnel-Methode mit Schutzeinhausung“. Dadurch konnten die Züge während der Bauphase bis November 2019 durch den Tunnel auf nur einem Gleis fahren, das dafür bewusst in die Tunnelmitte verlegt wurde. Innerhalb des Tunnels und im Bereich der südlichen Stützwand wurde für die Bauphase eine Schutzeinhausung errichtet. Auf diese Weise ließ sich der Fahrbetrieb komplett von den Tunnelarbeiten trennen: Im Raum zwischen der Einhausung und der Tunnelwand wurde gearbeitet, während die Züge weiterhin auf einem Gleis durch die Röhre rollten. Diese erstmalig in Deutschland auf einer elektrifizierten Strecke eingesetzte Methode machte es möglich, dass trotz der Bauarbeiten weiterhin täglich 130 Züge durch den Tunnel verkehren konnten.



130

**tägliche Zugdurch-
fahrten bis 2019**

Zeitweise Streckensper- rung mit Ersatzverkehr

Die Baumaßnahmen wurden Anfang November 2019 abgeschlossen. Als letzten Schliff erhielt der Tunnel dabei auch auf beiden Seiten ein neues Portal. Anschließend erfolgte vom 9. November bis 14. Dezember 2019 eine gut fünfwöchige Totalsperrung der Moselstrecke. Diese war notwendig, um die Voraussetzungen zur Wiederherstellung der Zweigleisigkeit zu schaffen. So wurden in dieser Zeit umfangreiche Oberleitungs- und Gleisarbeiten, zudem Brückenarbeiten und Arbeiten im Bereich Leit- und Sicherungstechnik durchgeführt.

Für die von der Totalsperrung betroffenen Regionalexpress- bzw. Regionalbahn-Linien RE1/11, RB81 und RB82 wurde ein umfangreiches Ersatzkonzept zwischen Saarbrücken, Trier und Koblenz erstellt. Es beinhaltete unter anderem stündliche Autobahnbusse zwischen Wittlich und Koblenz sowie morgens und abends einen Schnellbus zwischen Bullay und Koblenz.

„**Durch die Realisierung eines
sehr umfangreichen Schienen-
ersatzverkehrs mit modernen
und komfortablen Bussen
konnte den Fahrgästen eine
gute Alternative angeboten
werden.**“

Dennis Klees
Fachbereichsleiter
Planung SPNV & Bus
SPNV-Nord

Im Rahmen der Kundeninformation verzichtete die DB auf den bei einer solchen Baumaßnahme ansonsten üblichen Druck von Fahrplänen und Flyern. Stattdessen erstellte sie eine eigene Website zur Baumaßnahme, auf der alle wichtigen Informationen zur Baustelle sowie die Fahrpläne des Schienenersatzverkehrs mit Bussen und Lagepläne der Bushaltestellen zum Herunterladen zu finden waren. Zusätzliche Online-Kommunikation erfolgte über Facebook, Hinweise auf regionalen Websites sowie insbesondere über die SÜWEX-Website als Bestandteil des überregionalen Internetportals „Bahnfahren im Südwesten“. Diese digitalen Informationsangebote wurden von den Fahrgästen überaus häufig genutzt.

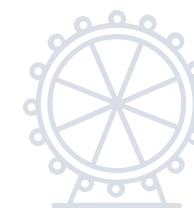
Weitere Tunnelsanierungen im Gebiet des SPNV-Nord stehen in den nächsten Jahren in der Eifel, an der Lahn und im Rheintal an.

Dabei möchte die DB Netz AG von den wichtigen Erfahrungen der Erneuerung des Petersberg-tunnels mit der innovativen „Tunnel-in-Tunnel-Methode“ profitieren.



Rund
100

**Zusatzfahrten bei
20 Veranstaltungen
im Jahr 2019**



Mit guten Verbindungen Feste feiern

Ein besonderer Anziehungspunkt für Besucher aus nah und fern sind die vielen beliebten Volksfeste und großen Freilicht-Events in Rheinland-Pfalz im Bereich des SPNV-Nord. Für verschiedene dieser regional bzw. überregional bedeutenden Veranstaltungen hat der SPNV-Nord 2019 wieder eine Reihe von Zusatzverkehren sowohl im SPNV als auch im Busbereich (RegioLinien) bestellt. Die Besucher der Veranstaltungen profitierten dadurch von deutlichen Verbesserungen bei der An- und Abreise.

Im Rheintal reichten die Anlässe für den Einsatz zusätzlicher Züge vom Jahreswechsel und dem Karneval über sommerliche Großveranstaltungen bis hin zu den Weinfesten. Besonders große Besucheranstrome verzeichneten auch 2019 wieder die Feuerwerke „Rhein in Flammen“ in Koblenz, St. Goar, St. Goarshausen und Oberwesel. Für die Veranstaltungen im Rheintal kamen insbesondere zusätzliche Züge auf den Linien RB 26 (MittelrheinBahn), RB 10 (RheingauLinie) und RE 2 (SÜWEX) zum Einsatz.

Im Moseltal waren zusätzliche Züge zum Stadtfest in Trier und zum Moselwein-Festival in Traben-Trarbach unterwegs. Zusätzliche Busse erleichterten den Besuch des Straßenfests in Pünderich und der Veranstaltung Mythos Mosel. Zusatzverkehre gab es auch im Lahntal – mit Zügen zum Blumenkorso in Bad Ems und mit Bussen zu den Rheingauer Weintagen in Limburg – sowie

im Ahrtal mit Bussen zum Winzerfest in Dernau. Ziele von zusätzlichen Zügen in der Eifel waren der Lukasmarkt in Mayen und die Veranstaltung Kylltal - Aktiv. Sonderbusse standen den Musikfans für den Besuch von Rock am Ring zur Verfügung. Und im Westerwald bedienten zusätzliche Züge sowohl den Katharinenmarkt als auch die Kirmes in Hachenburg.

Mit der Bestellung zusätzlicher Nahverkehrsangebote auf Schiene und Straße deckt der SPNV-Nord ein breites Spektrum an Veranstaltungen in den verschiedenen Teilräumen seines Verbandsgebiets im Norden von Rheinland-Pfalz ab. Dabei kooperiert er mit den Tourismus- und Freizeitpartnern vor Ort. Damit bilden die Zusatzverkehre einen wichtigen Bestandteil des regionalen Marketings vom SPNV-Nord.

Ein guter Einstieg für Radwanderer

Ganz gleich ob in der Eifel und im Hunsrück oder entlang der Flüsse Mosel, Ruwer, Ahr, Sauer und Lahn: Im Bereich des SPNV-Nord gibt es zahlreiche landschaftlich reizvolle Radwanderwege, die sich für kürzere oder längere Touren lohnen. Bereits seit Jahren engagiert sich der SPNV-Nord deshalb für den Aufbau und die Vermarktung eines umfangreichen Angebots von Fahrradbussen (RegioRadler) im Norden von Rheinland-Pfalz und in den angrenzenden Regionen. Dabei arbeitet der SPNV-Nord Hand in Hand mit seinen Partnern auf Seiten des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM) und des Verkehrsverbundes Region Trier (VRT) sowie der beteiligten Verkehrsunternehmen.



Wichtigste Kommunikationsmedien des Fahrradbus-Marketings im SPNV-Nord waren die auch 2019 wieder erschienene Raderlebniskarte „RegioRadler im nördlichen Rheinland-Pfalz“ und die Webseite www.regioradler.de. Die Raderlebniskarte enthält nicht nur eine großformatige Landkarte mit den Linienverläufen der Fahrradbusse (RegioRadler) und Fahrpläne der einzelnen Linien. Die Freizeitradler finden dort auch Tourentipps unter anderem mit Höhendiagrammen der jeweiligen Radwanderwege sowie Hinweise für die An- und Abreise, zur Buchung und zu den Ticketpreisen. Eigens fürs Internet aufbereitet stehen diese Informationen darüber hinaus auf der Webseite www.regioradler.de zur Verfügung, wo die Nutzer auch gleich online die Buchung von Fahrradplätzen der jeweiligen Fahrradbusse vornehmen können.

Auch 2020 wird die Raderlebniskarte wieder erscheinen – allerdings unter dem geänderten Titel „RadBusse im nördlichen Rheinland-Pfalz“. Grund für die Änderung der bisherigen Bezeichnung „RegioRadler“ in „RadBusse“ ist, dass der neue Name klarer vermittelt, dass es sich bei dem Verkehrsangebot um spezielle Busse zur Fahrradbeförderung handelt. Deshalb werden die Fahrradbusse in der Kommunikation ab 2020 als RadBusse firmieren.

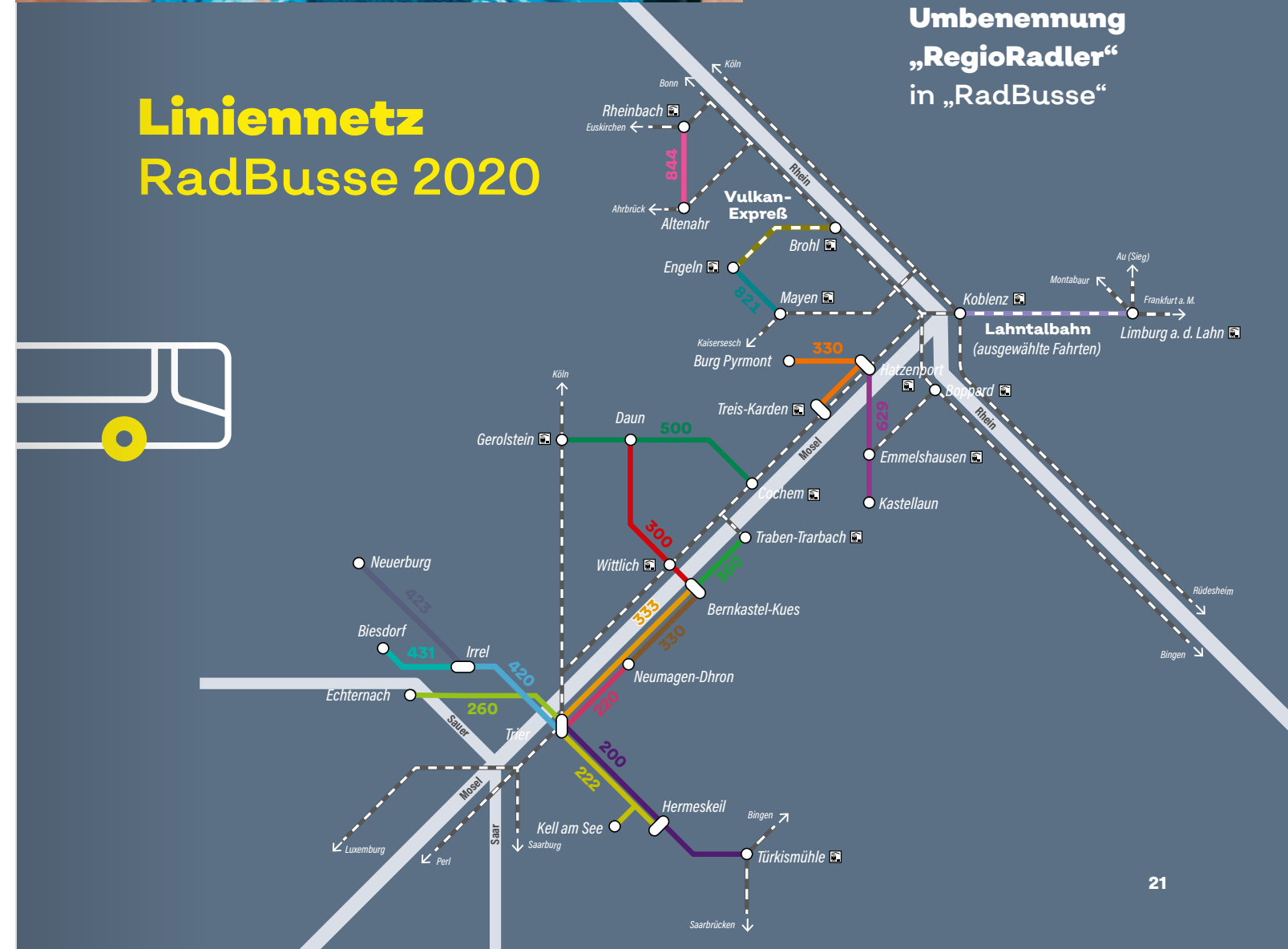
Von daher wird auch die Webseite von www.regioradler.de in www.radbusse.de umbenannt. Geplant ist zudem, sie vor dem Start der Saison 2021 einer umfassenden Weiterentwicklung im Sinne eines kompletten Relaunchs zu unterziehen.



2020

**Umbenennung
„RegioRadler“
in „RadBusse“**

Liniennetz RadBusse 2020



Zukunftsfähiges Busnetz auf den Weg gebracht

Sogar ohne eigenes Auto sollen die Menschen auch auf dem Land in Rheinland-Pfalz künftig bestmöglich mobil sein. Dieses Ziel verfolgt das sogenannte ÖPNV-Konzept, mit dem das Busnetz in ganz Rheinland-Pfalz neu strukturiert wird. Im Fokus steht dabei, einen den Herausforderungen des demografischen Wandels gerechten ÖPNV zu gestalten und ihn zugleich vor allem im ländlichen Raum zu verbessern. Durch das neue Konzept soll sich der künftige Nahverkehr besonders an den Wünschen der Fahrgäste orientieren. Das heißt, er soll mehr Qualität, einen höheren Fahrgastkomfort, erweiterte Fahrpläne und neue Verbindungen bieten. Die Keimzelle des innovativen Nahverkehrsprojekts liegt beim SPNV-Nord, wo das ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord gemeinsam mit dem Verkehrsministerium sowie den Verkehrsverbünden Region Trier (VRT) und Rhein-Mosel (VRM) geplant und umgesetzt wird.

Ein engmaschiges Netz aus Haupt- und Ergänzungslinien
Durch das ÖPNV-Konzept entsteht auf Basis einer umfassenden Analyse der bestehenden regionalen und lokalen Buslinien ein neues Hauptliniennetz.



Es ist auf die Nahverkehrszüge abgestimmt und verbindet schnell und direkt die wichtigsten Orte. Als Erweiterung kommen zahlreiche Ergänzungslinien hinzu. Sie sorgen in ländlichen Gebieten für eine regelmäßige Anbindung an das Hauptliniennetz und den Schienenverkehr. Auf einigen Linien stellen am Wochenende und am späten Abend telefonisch bestellbare Rufbusse die Anbindung an das Hauptnetz sicher. Über die Erfordernisse der Alltagsmobilität hinaus berücksichtigt das Konzept auch den Freizeitverkehr.

Zur Umsetzung des Konzepts musste allerdings sichergestellt werden, dass sich die Verkehrsunternehmen nicht nur auf die wirtschaftlich attraktiven Linien bewerben. Deshalb wurden jeweils mehrere Linien zu insgesamt über 50 sogenannten Linienbündeln (LB) zusammengeschnürt, die sowohl ertragsstarke als auch ertragsschwache Linien enthalten.

Stand der Umsetzung des ÖPNV-Konzepts im Jahr 2019
Im Bereich des SPNV-Nord wird das ÖPNV-Konzept bereits seit einigen Jahren in den Verbundgebieten von VRM und VRT schrittweise eingeführt. Die Vergabeverfahren für eine ganze Reihe von Linienbündeln konnten bis Ende 2019 abgeschlossen werden.

Die seit Dezember 2018 im Rahmen der Umsetzung vom ÖPNV-Konzept im SPNV-Nord neu eingeführten Linienbündel gehen aus der untenstehenden Übersicht genauer hervor.

RegioLinien im SPNV-Nord, Betreiber und Vertragslaufzeiten

RL 994 Neuwied - Oberlahnstein • Rhein-Mosel-Verkehrsgesellschaft mbH 12/2018–12/2020	RL 275/X76 RTK Bäderstraße Nastätten - Wiesbaden • NVG Nassauische Verkehrsgesellschaft mbH 12/2016–12/2024	RL 290 Linienbündel Betzdorf - Kirchen • Westerwaldbus des Kreises Altenkirchen GmbH 12/2018–12/2028
RL 132 Horhausen-Altenkirchen • KVG Zickenheiner GmbH 12/2017–02/2021	RL 520 LDK Herborn, Herborn - Rennerod • Bender Reisen GmbH & Co. KG 12/2017–12/2025	RL 800 Linienbündel Rhein-Brohlthal • Ahrweiler Verkehrs GmbH 12/2018–12/2028
RL 300/500 Daun - Wittlich - Bernkastel Kues - Gerolstein - Cochem • DB Regio Rhein-Mosel Bus GmbH 04/2016–05/2021	RL 660 Linienbündel Hunsrückhöhenstraße Süd • Verkehrsbetriebe Mittelrhein/Verkehrsbetrieb Rhein-Eifel-Mosel GmbH 09/2019–07/2021	RL 615, 620 Linienbündel Hunsrückhöhenstraße Nord • KVG Zickenheiner GmbH 08/2019–07/2029
R 200 Trier - Hermeskeil - Türkismühle • Nikolaus Kirsch GmbH 12/2017–12/2021	RL 567 Linienbündel Aartal • DB Regio Rhein-Mosel Bus GmbH 03/2017–12/2021	RL 640, 645 Linienbündel Hunsrückhöhenstraße Mitte • Stemmler-Bus GmbH 08/2019–07/2029
RR 200 Regioradler Ruwer - Hochwald • Nikolaus Kirsch GmbH 12/2017–12/2021	RL 540 Linienbündel Blaues Ländchen • Martin Becker GmbH & Co. KG 12/2015–12/2025	RL 25, 260 Linienbündel Trierer Land • Müller-Kylltal Reisen GmbH 09/2019–07/2029
RL 720 Bullay - Zell - Traben-Trarbach • Scherer Reisen Omnibus Gesellschaft mbH 09/2019–09/2023	RL 580 Linienbündel Einrich • Martin Becker GmbH & Co. KG 12/2015–12/2025	RL 220, 221 Linienbündel Römische Weinstraße • MB Moselbahn Verkehrsbetriebgesellschaft mbH 09/2019–07/2029
RL 721 (StadtBus) Bullay - Zell - Kaimt - Barl • Aufgabenträgerschaft LK COC 09/2019–12/2023***	RL 550 Linienbündel Bad Ems - Nassau • DB Regio Rhein-Mosel Bus GmbH 12/2016–12/2026	RL 330, 360 Linienbündel Mosel • MB Moselbahn Verkehrsbetriebgesellschaft mbH 09/2019–07/2029
RL 750 Bullay - Zell - Blankenrath - Flughafen Hahn • Scherer Reisen Omnibus Gesellschaft mbH 01/2020–12/2023**	RL 520 Linienbündel östliche Vulkaneifel • DB Regio Rhein-Mosel Bus GmbH 12/2018–12/2028	RL 400, 410, 420 Linienbündel Südeifel • Tempus mobil GmbH 12/2019–07/2029
RL 100 Trier - Flughafen Hahn • Sales-Lentz Autocars, Flibco 10/2008–10/2024*	RL 270 Linienbündel Daaden - Gebardshain • Westerwaldbus des Kreises Altenkirchen GmbH 12/2018–12/2028	

* kein herkömmlicher VV, nur Marketing, Tarif+Vertrieb
** Ab 12/2023 in Linienbündel Blankenrath
*** Ab 12/2023 in Linienbündel Moselschleifen

Akuter Personal- mangel im ÖPNV

Seit geraumer Zeit haben Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in ganz Deutschland mit einem schwerwiegenden Problem zu kämpfen – dem Personalmangel. So fehlt es insbesondere an Lok- bzw. Triebfahrzeugführern, aber auch an Zugbegleitpersonal. Wesentliche Gründe dafür: Auf der einen Seite gehen immer mehr altgediente Beschäftigte nach und nach in Ruhestand und etliche erfahrene Fachkräfte lassen sich aufgrund besserer Konditionen ins Ausland abwerben, etwa in die Schweiz. Zudem ist infolge der verbesserten tarifvertraglichen Arbeitszeitbedingungen der Triebfahrzeugführer zusätzliches Personal erforderlich. Auf der anderen Seite haben es viele EVU in den letzten Jahren versäumt, durch entsprechende Ausbildungsangebote für ausreichenden Nachwuchs zu sorgen. Als Folge davon kommt es zu erheblichen verkehrlichen Einschränkungen, das heißt zu einem reduzierten Fahrplanangebot oder gar kurzfristigen Zugausfällen.

Zugausfälle bei der MittelrheinBahn

Von diesem Problem betroffen ist auch der Nahverkehr auf der Schiene im Bereich des SPNV-Nord. So fehlten der Trans Regio, Betreiber der MittelrheinBahn (RB26 Köln – Bonn – Koblenz – Bingen – Mainz), rund 20 Lokführer, mithin etwa 30 % des Bedarfs. Dadurch kam es bereits seit dem Frühjahr 2019 zu größeren Unregelmäßigkeiten im geplanten Betriebsablauf der MittelrheinBahn. Auch Maßnahmen wie die Rekrutierung von Eigen- und Leihpersonal sowie umfangreiche Bemühungen, Triebfahrzeugführer auszubilden, brachten auf die Schnelle keine Abhilfe. Die Trans Regio war deshalb gezwungen, in Abstimmung mit den zuständigen Aufgabenträgern (d. h. dem SPNV-Nord, ZSPNV-Süd und NVR) ein ab Mai geltendes Ersatzkonzept für die MittelrheinBahn einzuführen. Es sah den geplanten Ausfall von Leistungen vor, zunächst nur auf dem Linienabschnitt im Bereich des ZSPNV-Süd.

Da sich die Lage jedoch nicht entspannte, legte Trans Regio ein ab 1. Juli 2019 gültiges, aktualisiertes Ersatzkonzept nach. Es beinhaltete nun auch Auswirkungen auf die MittelrheinBahn im Bereich des SPNV-Nord. Dem Ersatzfahrplan entsprechend wurde der Takt der MittelrheinBahn ausgedünnt: Montags bis freitags verkehren die Züge der RB26 nur noch überwiegend im Stundentakt zwischen Mainz und Köln, an Sonn- und Feiertagen sogar zumeist nur im Zweistundentakt. Darüber hinaus wurden Ersatzverkehre mit Bussen eingerichtet.

Die Trans Regio erwartet, insbesondere durch die bereits gestartete eigene Ausbildung von Triebfahrzeugführern, darunter auch für Seiteneinsteiger, eine spürbare Entlastung der personellen Situation bis Ende des ersten Quartals 2020 erreichen zu können. Dies hat sich im Frühjahr 2020 bestätigt, so dass die MittelrheinBahn inzwischen wieder weitgehend nach dem ursprünglichen Fahrplan verkehrt.

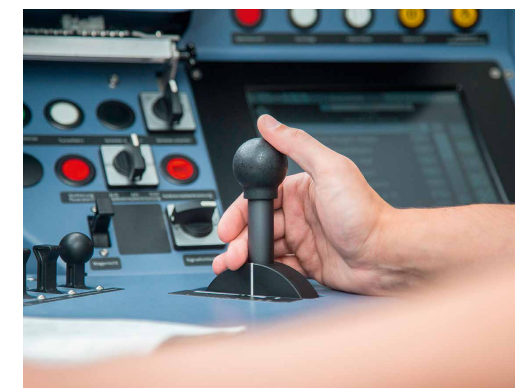
Einschränkungen auch bei vlexx und Busverkehren

Die Problematik des Personalmangels hat im SPNV-Nord 2019 aber nicht nur Trans Regio, sondern auch andere EVU, insbesondere vlexx, betroffen, deren Schwerpunkt der Verkehre im Bereich des ZSPNV-Süd und Saarlandes liegt. Die von Seiten der vlexx erforderlichen Ersatzkonzepte wirkten sich im Norden von Rheinland-Pfalz insbesondere durch Leistungsreduzierungen auf der Linie RE17 Koblenz – Bingen – Kaiserslautern aus.

Doch nicht nur die EVU haben wegen des Personalmangels Probleme. Das Gleiche gilt auch im Busbereich, wo bundesweit ebenfalls Fahrpersonal fehlt. Nach einer Umfrage des Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (BDO) unter seinen Mitgliedern litten fast 80 % von ihnen unter akutem Fahrermangel. Hauptgrund ist auch hier, dass viele Busfahrer – bundesweit über 100.000! – in den nächsten Jahren in Ruhestand gehen. Von dieser Personalnot blieben auch die Busunternehmen im Bereich des SPNV-Nord nicht verschont. Dies hat bereits 2019 zu einigen erheblichen Engpässen geführt. Zudem drückt sich die Problematik in einer zu geringen Beteiligung von Seiten der Busunternehmen an den Wettbewerbsverfahren im Rahmen der Umsetzung des ÖPNV-Konzepts Rheinland-Pfalz Nord aus, d. h. in einer zu niedrigen Anzahl an Bietern bei der Ausschreibung der Linienbündel.

30 %

**mehr Triebfahrzeugführer
werden dringend benötigt**



Mehr Elektrifizierung für ein besseres Klima

Bereits heute sind die Züge des SPNV ein klimaschonendes und umweltverträgliches Verkehrsmittel. So liegt der Ausstoß von klimaschädlichen Treibhausgasen pro Personenkilometer bei der Schiene um rund 60 % niedriger als beim Individualverkehr. Aber auch im SPNV gibt es noch deutliches Verbesserungspotenzial – vor allem durch eine möglichst vollständige Elektrifizierung des Streckennetzes und der Umstellung von Diesel- auf Elektrotriebzüge. Allein in den nächsten zehn Jahren werden ca. 800 seit den 1990er-Jahren eingesetzte Dieseltriebwagen außer Dienst gestellt, in den darauffolgenden Jahren weitere 600 bis 800. Ersetzt man sie alle durch Elektrotriebwagen, kann dadurch ein wesentlicher Beitrag zur Reduzierung von CO₂, Stickoxiden und Feinstaub im SPNV erzielt werden. Bei den CO₂-Emissionen ließen sich etwa 700.000 t pro Jahr einsparen.



Reduktion der Dieselfahrzeuge zugunsten von Elektrotriebwagen: zum Wohle der Umwelt

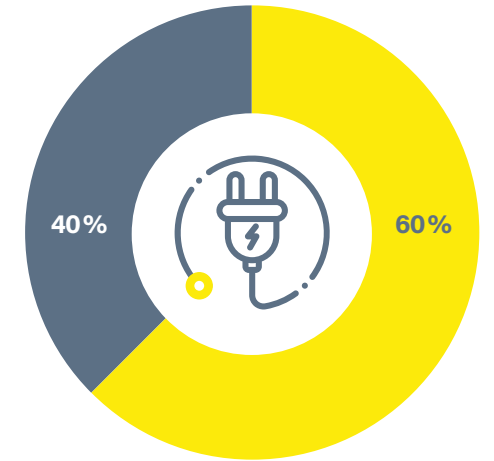


800

Dieseltriebwagen werden bundesweit in den nächsten zehn Jahren außer Dienst gestellt.

Weitere Erhöhung des Anteils elektrisch gefahrener Zugkilometer

Dem Einsparpotenzial durch Umstellung der Flotte steht allerdings entgegen, dass derzeit viele im SPNV bediente Strecken noch keine Oberleitung besitzen. Als Folge davon müssen die SPNV-Aufgabenträger bundesweit noch rund 240 Mio. Zkm pro Jahr – entspricht 36 % aller Zugkilometer im SPNV – mit Dieselantrieb bestellen. In Rheinland-Pfalz werden gegenwärtig fast 55 % der Verkehrsleistungen im SPNV mit Elektrotraktion erbracht. Im SPNV-Nord werden von den jährlich bestellten über 16 Mio. Zkm derzeit rund 60 % mit Elektroantrieb und 40 % mit Dieselantrieb gefahren.



■ Dieselantrieb ■ Elektroantrieb

Folgende Bahnstrecken (SPNV) im Norden von Rheinland-Pfalz sind noch nicht elektrifiziert:

- Ahrthalbahn Remagen – Bad Neuenahr/Ahrweiler – Ahrbrück
- Daadetalbahn Betzdorf – Daaden
- Eifelstrecke Trier-Ehrang – Gerolstein – Landesgrenze (- Köln)
- Hellertalbahn Betzdorf – Landesgrenze (- Haiger – Dillenburg)
- Hunsrückteilstrecke Boppard – Emmelshausen
- Lahnstrecke Koblenz – Bad Ems – Diez – Landesgrenze (- Limburg)
- Moselweinbahn Bullay – Traben-Trarbach
- Oberwesterwaldbahn (Limburg -) Landesgrenze – Westerburg – Altenkirchen – Landesgrenze (- Au)
- Pellenz-Eifel-Bahn Andernach – Mayen – Kaisersesch
- Unterwesterwaldbahn (Limburg -) Landesgrenze – Montabaur – Siershahn



Geplante Pilotversuche mit alternativen Antriebsformen

Vor dem Hintergrund des weiter voranschreitenden Klimawandels strebt der SPNV-Nord gemeinsam mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau auch den Einsatz alternativer Antriebsformen auf Eisenbahnstrecken im Norden von Rheinland-Pfalz an. Die Verbandsversammlung des SPNV-Nord hat deshalb in der Sitzung im August 2019 beschlossen, eine Umsetzungsstudie für zwei Pilotanwendungen klimaschonender und umweltverträglicher Antriebsformen zu beauftragen. Die Studie soll zwei mögliche Anwendungen alternativer Antriebsformen im Gebiet des SPNV-Nord untersuchen. Dabei ist konkret der Testbetrieb eines batterieelektrischen Zuges auf der Ahrthalbahn (Remagen – Bad Neuenahr/

Ahrweiler – Ahrbrück) und eines Wasserstoffzuges auf der Pellenz-Eifel-Bahn (Andernach – Mayen – Kaisersesch) vorgesehen. Dies bedeutet keineswegs eine Verzögerung der Pläne zur Elektrifizierung der Ahrthalbahn, die der SPNV-Nord und das Land weiterhin verfolgen. Vielmehr soll der Test zur Praxistauglichkeit alternativer Antriebsformen auf der Ahrthalbahn eine saubere Übergangslösung bis zur Elektrifizierung der Strecke ermöglichen. Die Züge mit Dieselantrieb ließen sich so schon weitaus früher von der Ahrthalbahn nehmen. Außerdem sollen durch den geplanten Testbetrieb der Wasserstoffzüge auf der Pellenz-Eifel-Bahn Erfahrungen mit dieser innovativen Antriebstechnologie in der Praxis gewonnen werden.

Geordneter Haushalt nach Plan



Der SPNV-Nord kann im Jahr 2019 mit geordneten Finanzen aufwarten. Sein Haushalt gliedert sich in einen Ergebnis- und einen Finanzhaushalt. Der Ergebnishaushalt bildet durch Aufwendungen und Erträge den Ressourcenverbrauch und das Ressourcenaufkommen ab. Der Finanzhaushalt stellt den Zahlungsmittelfluss in Form von Auszahlungen und Einzahlungen dar.

Der Haushalt 2019 beinhaltet im Ergebnishaushalt laufende Erträge aus Verwaltungstätigkeit in Höhe von 179.688.400 €. Dem stehen laufende Aufwendungen aus Verwaltungstätigkeit von 179.598.400 € gegenüber. Darüber hinaus wurden im Haushaltsjahr 2019 Zinsaufwendungen fällig. Diese beruhen auf den in der Vergangenheit abgeschlossenen Kreditverträgen für das Projekt Rhein-Ruhr-Express (RRX). Der Finanzhaushalt umfasst 2019 laufende Einzahlungen aus Verwaltungstätigkeit in Höhe von 179.688.400 € und laufende Auszahlungen aus Verwaltungstätigkeit in Höhe von 179.418.400 €. Daraus ergibt sich ein Saldo von +270.000 €. Die 2019 fälligen Darlehenszinsen haben jedoch ein Saldo der Zinsein- und Zinsauszahlungen und sonstigen Finanzein- und Finanzauszahlungen von -90.000 € zur Folge.

Zusätzlicher Posten Finanzierung der RRX-Fahrzeuge

Die Auszahlungen aus Investitionstätigkeit (für die RRX-Fahrzeuge) beliefen sich 2019 auf insgesamt 4.765.500 €. Unter dem Strich ergibt sich somit für das Haushaltsjahr 2019 ein Finanzmittelfehlbetrag von -4.620.000 €. Dessen Deckung erfolgt durch die Aufnahme von Investitionskrediten sowie durch die Veränderung der liquiden Bestände. Der SPNV-Nord hat auf Basis des Beschlusses der Verbandsversammlung vom 24. März 2015 dem Abschluss verschiedener Darlehensverträge mit den Banken

zur Finanzierung der RRX-Fahrzeuge zugestimmt. Im Haushaltsjahr erfolgten vier Auszahlungstranchen von zusammen rund 4.765.500 €. Mit diesem Darlehensbetrag bediente der SPNV-Nord weitere Zahlungsraten an den Hersteller.

Wie in den Vorjahren prägten im Wesentlichen die Bestellung von SPNV-Leistungen und RegioLinien das Haushaltsjahr 2019.

Betreute Verkehrsverträge im Rahmen des Haushalts 2019

2019 betreute der SPNV-Nord im Rahmen seines Vertragsmanagements 27 SPNV-Verträge (inklusive Fahrzeugen und Vertrieb), 29 Bus-Verträge (inklusive Linienbündeln) und eine Reihe weiterer vertraglicher Vereinbarungen, was mit einer Vielzahl aufwändiger und ambitionierter Tätigkeiten verbunden ist. Im Verhältnis zu dem 2019 schon hohen und für 2020 noch weiter wachsenden Haushaltsvolumen und der großen Zahl an Querschnittsaufgaben und Fachthemen ist die personelle Ausstattung in der Geschäftsstelle des SPNV-Nord seit Jahren deutlich zu gering.

Mehr Infos?

Detaillierte Informationen zum Haushalt des SPNV-Nord im Jahr 2019 finden sich in der Haushaltssatzung 2019, die unter www.spnv-nord.de zum Download zur Verfügung steht.



27

SPNV-Verträge im Jahr 2019
(inkl. Fahrzeugen und Vertrieb)

29

Bus-Verträge im Jahr 2019
(inkl. Linienbündeln)



Haushalt des SPNV-Nord



Das SPNV-Liniennetz in Rheinland-Pfalz



Vielfalt auf den Linien
Seit der Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs im Jahr 1995/1996 und dem Einzug von Wettbewerbsverfahren zur Vergabe von SPNV-Leistungen wird die Betreiberlandschaft zunehmend bunt. Inzwischen fahren folgende Eisenbahnverkehrsunternehmen im rheinland-pfälzischen Streckennetz:

DB Regio AG, vlexx GmbH, National Express Rail GmbH, VIAS Rail GmbH, Trans Regio Deutschland GmbH, Hessische Landesbahn GmbH, Transdev SE & Co. KG, Westerwaldbahn GmbH und Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois.

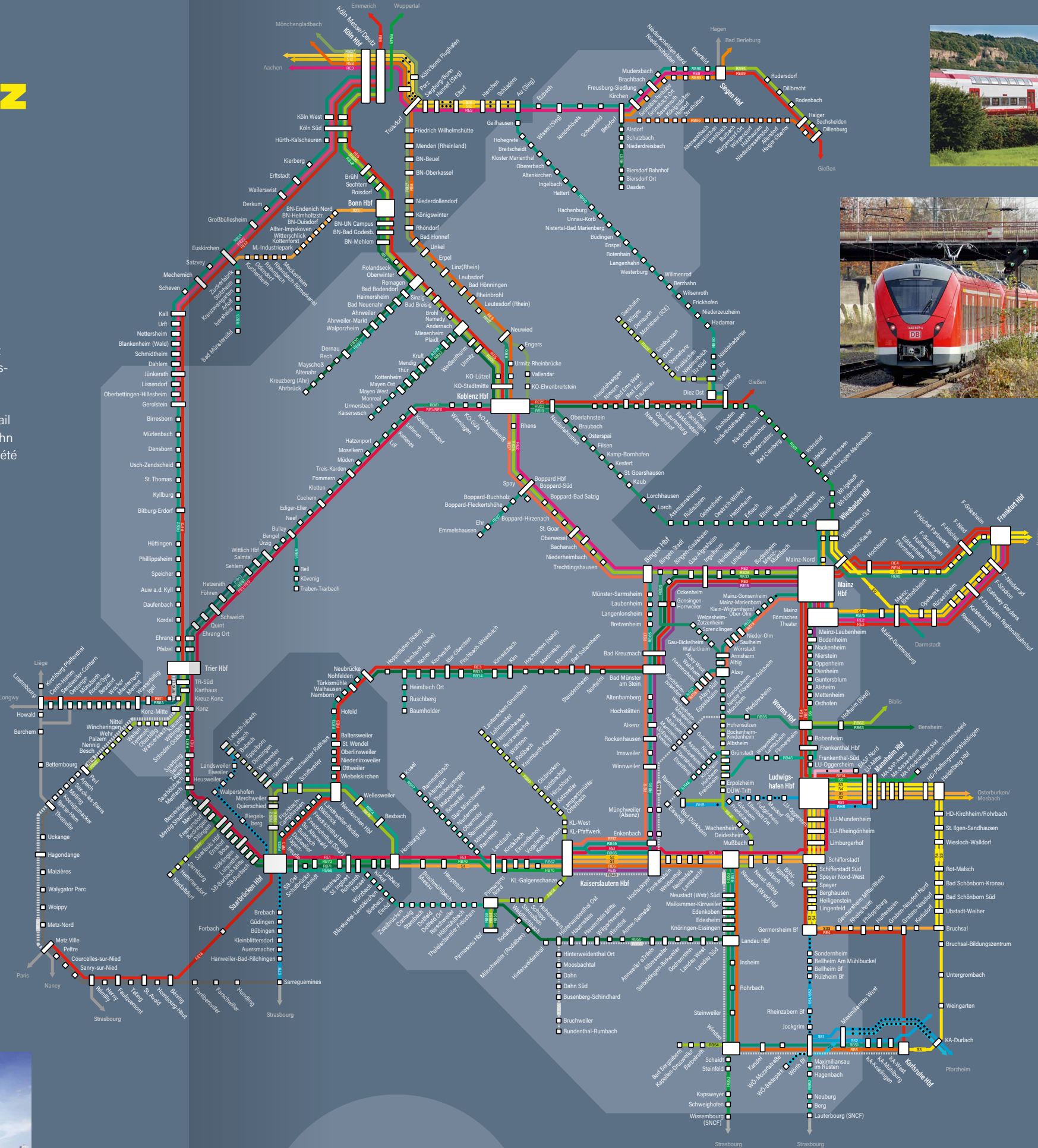




Bild des Jahres

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) © iStock / martin-dm,
© AdobeStock / Marcel Schauer
S.2 (Mitte) © Marti GmbH Deutschland
S.2 (unten) © AdobeStock / fotostudiocolor24
S.4 (oben) © AdobeStock / PECOLD
S.4 (links) © AdobeStock / littlewolf1989,
S.4 (unten) © Deutsche Bahn AG -
Max Lautenschläger
S. 6 (rechts/unten) © Jonas Werner
S.11 © Smilla Dankert

S.12 © Tom Gundelwein
S.15 © DB Station&Service
S.16 © Marti GmbH Deutschland
S.17 © Marti GmbH Deutschland
S.18 © iStock / skynesher
S.21 (links) © AdobeStock / GutesaMilos
S. 21 (beide rechts) © Dominik Ketz
S.24 / 25 © vlexx
S.26 © VIAS

S.27 © Deutsche Bahn AG -
Claus Weber
S.30 (v. oben n. unten)
© Trans Regio - Smilla Dankert,
© Tom Gundelwein, © vlexx,
© VIAS, © HLB,
© Deutsche Bahn AG
S.31 (v. oben n. unten) © SNCF,
©Deutsche Bahn AG - Wolfgang Klee