

Verbandsversammlung 50. Sitzung

in Koblenz im Gebäude des Landesbetriebes Mobilität
am 25. Juli 2014 um 10:00 Uhr im großen
Sitzungssaal (Raum 401)

Friedrich-Ebert-Ring 14-20
56068 Koblenz
Telefon 02 61 · 30 29 17-00
Telefax 02 61 · 30 29 17-20
E-Mail info@spnv-nord.de
Internet www.spnv-nord.de

07.07.2014

Bankverbindung
Konto 22 33 21
BLZ 570 501 20
IBAN DE68 5705 0120
0000 2233 21
BIC MALADE51KOB
Bank Sparkasse Koblenz

Tagesordnung

A) Öffentlicher Teil

1. Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 49. Sitzung der Verbandsversammlung am 11. Dezember 2013 in Koblenz
2. Neuwahl des Verbandsvorstehers und seines Vertreters
3. Rheinland-Pfalz-Takt 2015; Umsetzung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014:
4. Änderung der allgemeinen Vorschrift einschließlich Durchführungsrichtlinien für das Gebiet des VRM
5. 50. Verbandsversammlung – 20 Jahre Bahnreform – 20 Jahre Rheinland-Pfalz-Takt: ein kleiner Rückblick
6. Verschiedenes

B) Nichtöffentlicher Teil

Bearbeitung: Jürgen Heizmann (-27)

1. Genehmigung der Niederschrift über den nichtöffentlichen Teil der 49. Sitzung der Verbandsversammlung am 11. Dezember 2013 in Koblenz
2. Revision der Regionalisierungsmittel: Stand der aktuellen Diskussion
3. Fahrzeugbeschaffung für den Rhein-Ruhr-Express (RRX): Schaffung organisatorischer Voraussetzungen
4. Verschiedenes

A) **Öffentlicher Teil**

TOP 1 Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 49. Sitzung der *Verbandsversammlung* am 11. Dezember 2013 in Koblenz

Die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 49. Sitzung der *Verbandsversammlung* ist Ihnen mit Schreiben vom 15.01.2014 zugesandt worden; sie ist den Unterlagen nochmals beigefügt. Anmerkungen zur Niederschrift sind nicht eingegangen.

Beschlussvorschlag

Die *Verbandsversammlung* genehmigt die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 49. Sitzung der *Verbandsversammlung* am 11. Dezember 2013 in Koblenz.

TOP 2 Neuwahl des Verbandsvorstehers und seines Vertreters

Nach § 9 Landesgesetz über die kommunale Zusammenarbeit (KomZG) werden der Verbandsvorsteher und die stellvertretenden Verbandsvorsteher von der Verbandversammlung für die Dauer der Wahlzeit der kommunalen Vertretungen gewählt. Die letzten Kommunalwahlen fanden am 25. Mai 2014 statt.

Daher sind der Verbandsvorsteher und sein Stellvertreter neu zu wählen.

TOP 3 Rheinland-Pfalz-Takt 2015; Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2014

Mit einem richtungsweisenden Beschluss hatten die beiden rheinland-pfälzischen SPNV-Zweckverbände im Juni 2008 die Weiterentwicklung des Rheinland-Pfalz-Taktes beschlossen. Unter der Überschrift „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ sollte die Angebotsstruktur im SPNV im gesamten Land und darüber hinausgehend auch in den Nachbarregionen in wesentlichen Punkten neu ausgerichtet werden.

Die damals beschlossene Grundkonzeption wurde dann zum Gegenstand einer Reihe von Ausschreibungsverfahren, die in den zurückliegenden Jahren sukzessive abgearbeitet wurden. Über die entsprechenden Teilnetze und ihre Umsetzung wurde die Verbandsversammlung zwischenzeitlich immer wieder informiert. Angesichts des nunmehr unmittelbar bevorstehenden Betriebsstartes der wichtigsten Veränderungen im Dezember 2014 soll in dieser Vorlage noch einmal zusammenfassend dargestellt werden, welche Entwicklungen nunmehr tatsächlich realisiert werden können.

Die Ausführungen beziehen sich dabei jeweils auf die entsprechenden Ausschreibungsnetze.

RE-Netz Südwest (E-Traktion)

Das RE-Netz Südwest umfasst die wichtigsten Regionalexpressverbindungen im Land Rheinland-Pfalz im elektrischen Betrieb. Dabei werden insbesondere die rheinland-pfälzischen Oberzentren untereinander verbunden; zudem werden wichtige Zentren in den Nachbarländern Hessen (Frankfurt), Baden-Württemberg (Mannheim und Karlsruhe) und im Saarland (Saarbrücken) erreicht. Eine besondere Bedeutung erhalten im RE-Netz Südwest auch die künftigen Verbindungen in die Hauptstadt des Großherzogtums Luxemburg.

Das RE-Netz Südwest wurde im Rahmen des Vergabeverfahrens von DB Regio gewonnen. DB Regio beabsichtigt zum Fahrplanwechsel den Einsatz von neuen Elektrotriebwagen der Baureihe FLIRT vom Hersteller Stadler. Für das Gebiet des Zweckverbandes SPNV-Nord besonders wichtig sind konzeptionelle Veränderungen bei den bestehenden Linien RE 1 und RE 2.

Der RE 1 wird künftig im Stundentakt ausgehend von Koblenz über Trier und Saarbrücken nach Kaiserslautern bzw. Mannheim verkehren. Zudem wird er auf der Moselstrecke mit Fahrzeugen der CFL aus Luxemburg gekoppelt, so dass gleichzeitig mit dem RE 1 auch zwischen Koblenz und Luxemburg eine stündliche Direktverbindung entsteht.

Das heute bereits bestehende Angebot auf der Linie RE 2 (Koblenz – Mainz - Frankfurt) wird an Werktagen ergänzt und zudem erstmalig auch am Wochenende angeboten. Die Züge verkehren grundsätzlich im Zweistundentakt; in der Hauptverkehrszeit gibt es zusätzliche Verdichtertzüge. Mit dem RE-Netz Südwest werden die neuen Taktknoten in Koblenz („Null-Knoten“) und Trier („Dreißiger-Knoten“) erreicht.

Die mit dem RE 1 gekoppelte Linie nach Luxemburg wird mit ebenfalls neuen Triebwagen der Firma Stadler ausgestattet. Hier handelt es sich um Doppelstocktriebwagen der Baureihe KISS. Letztere werden in der zweiten Jahreshälfte 2014 bereits zwischen Trier und Luxemburg zum Einsatz kommen.

Dieselnetz Eifel-Westerwald-Sieg (EWS)

Dieses Netz ist in zwei Lose aufgeteilt, die beide ab Dezember 2014 von unterschiedlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen betrieben werden.

Los 1 wird zukünftig von DB Regio betrieben und umfasst im Kern die neue durchgebundene Verbindung ausgehend von Kaisersesch über Andernach – Koblenz bis nach Limburg. Mit dieser Linie werden die heute bereits bestehenden Angebote auf der Pellenz-Eifel-Strecke (Andernach - Kaisersesch) und der Lahntalbahn (Koblenz – Limburg) miteinander verknüpft. Dadurch entstehen zusätzliche Verkehrsleistungen im Abschnitt zwischen Koblenz und Andernach. Der entscheidende Vorteil dieser Konzeption besteht darin, dass für die Orte entlang der Pellenz-Eifel-Strecke bis Mayen eine umsteigefreie Verbindung ins Oberzentrum Koblenz entsteht; gleichzeitig erreichen die Züge der Lahntalbahn in Koblenz infolge der Durchbindung künftig auch den wichtigen Haltepunkt Koblenz-Stadtmitte. Das Teilnetz wird künftig als „Lahn-Eifel-Bahn“ vermarktet werden.

Infolge von Problemen mit der Bahnsteigbelegung am Bahnhof Koblenz (hier wird es erst im Dezember 2016 infolge anderer Fahrplanveränderungen Entlastung geben) wird es zum Start im Dezember d. J. leider nicht möglich sein, alle Züge der Lahntalbahn in Richtung Andernach in Koblenz durchzubinden. Teilweise müssen die Züge wegen der Bahnsteigsituation am Koblenzer Hauptbahnhof gebrochen werden. In der Gegenrichtung wird es dagegen möglich sein, sämtliche Durchbindungen zu realisieren.

Voraussetzung für die Umsetzung des ursprünglich ausgeschriebenen Konzeptes waren auch diverse Veränderungen in der Eisenbahninfrastruktur, u. a. die Realisierung des elektronischen Stellwerkes für die Lahnstrecke. Letzteres wird nunmehr erst im Laufe des kommenden Jahres fertiggestellt werden, so dass die im ursprünglichen Ausschreibungsfahrplan auch enthaltenen Verdichterzüge zwischen Bad Ems und Koblenz im kommenden Fahrplanjahr noch nicht realisiert werden können.

Zu diesem Teilnetz gehört auch der Regionalexpress zwischen Koblenz und Gießen, der künftig wie im Status Quo angeboten werden wird.

Die Leistungen in diesem Teilnetz werden von DB Regio mit modernisierten Gebrauchsfahrzeugen der Baureihen Talent (VT 643) und LINT (VT 640 und VT 641) erbracht werden. Diese Fahrzeuge werden entsprechend den Vorgaben aus der Ausschreibung sowohl innen wie außen grundlegend modernisiert.

Los 2 EWS beinhaltet in unserem Verbandsgebiet die Angebote auf den beiden Westerwaldstrecken (Limburg – Montabaur – Siershahn und Limburg – Westerbürg – Hachenburg – Altenkirchen – Au/Sieg) sowie die Regionalbahnangebote auf der Siegstrecke zwischen Au und Siegen. Ebenso zum EWS Los 2 gehören die Leistungen auf der Hellertalbahn zwischen Betzdorf und Dillenburg (Hessen). Dieses Teilnetz wird zukünftig unter dem Namen Dreiländerbahn firmieren – führt also den alten Namen eines Großteils der Leistungen weiter.

Die Ausschreibung sah hier ursprünglich erst eine Betriebsaufnahme im August 2015 vor. Da mit diesem Betriebsstart Verlängerungen bestehender Verkehrsverträge erforderlich geworden wären, die sich in der Umsetzung als schwierig gezeigt hatten, haben die Aufgabenträger auf die in der Ausschreibung angelegte Option zurück gegriffen, den Betrieb bereits im Dezember 2014 aufzunehmen. Da das hier beauftragte Eisenbahnverkehrsunternehmen (Hessische Landesbahn) jedoch die angebotenen Fahrzeuge zu diesem vorgezogenen Termin nicht vollständig zur Verfügung haben wird, einigten sich Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen für das Fahrplanjahr 2015 auf ein Übergangsprogramm, in dem zum Teil auch auf angemietete Fahrzeuge von anderen Verkehrsunternehmen zurückgegriffen wird. Die Fahrpläne orientieren sich in diesem Jahr (2015) am heutigen Status-quo. Voraussichtlich im darauf folgenden Jahr (2016) werden dann die eigentlichen Verbesserungen in der Angebotsstruktur realisiert. Dazu gehört an aller erster Stelle die Durchbindung von Zügen der Oberwesterwaldbahn auf die Siegstrecke bis nach Siegen, was z. B. für den Bereich des Landkreises Altenkirchen bedeutet, dass auch von den Orten entlang der Sieg-

strecke wie z. B. Betzdorf, Kirchen und Wissen künftig umsteigefreie Zugverbindungen nach Altenkirchen existieren.

Im Zuge des Übergangsprogrammes wurde auch vereinbart, dass die Züge der Hellertalbahn im Jahre 2015 weiterhin beim bisherigen Betreiber (Hellertalbahn) verbleiben und erst zum Dezember 2015 Bestandteil des Dieselnetzes EWS werden.

Nach dem aktuellen Stand rechnen wir mit einer vollständigen Umsetzung des neuen Fahrzeug- und Fahrplankonzeptes bis zum Ende des Jahres 2015.

Dieselnetz Südwest

Die Umsetzung des Dieselnetzes Südwest spielt im Dezember 2014 für den SPNV-Nord zunächst keine allzu große Rolle. Eine erste wesentliche Ergänzung des Verkehrsangebotes in unserem Verbandsgebiet wird es aus diesem Netz erst im Dezember 2016 mit der Betriebsaufnahme des neuen Regionalexpresses von Koblenz über Bingen nach Kaiserslautern geben.

Insgesamt gesehen erwarten wir im Dezember 2014 einen der größten Fahrplanwechsel in der Geschichte des Schienenpersonennahverkehrs in Rheinland-Pfalz. Mit den verschiedenen, an den Projekten beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen wurde bereits vereinbart, dass der notwendige Austausch von Fahrzeugen und Personal über das gesamte Wochenende des Fahrplanwechsels gestreckt wird. Auch bei bester Vorbereitung ist bei einer solch weitreichenden Veränderung in den Angebotsstrukturen immer damit zu rechnen, dass nicht alle Details von der ersten Minute an funktionieren werden.

Die Umsetzung der Konzeption Rheinland-Pfalz-Takt 2015 wird flankiert von einer breit angelegten Marketingstrategie. Die einzelnen Verkehrsverträge beinhalten entsprechende Budgets für Einführungskampagnen, deren Vorbereitung bereits voll im Gange ist.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Umsetzung der Konzeption Rheinland-Pfalz-Takt 2015 zur Kenntnis.

TOP 4 Änderung der allgemeinen Vorschrift einschließlich Durchführungsrichtlinien für das Gebiet des VRM

Im Jahr 2009 wurde von den Gesellschaftern der VRM-GmbH eine erste Fassung einer „Allgemeinen Vorschrift“ verabschiedet. Auf Grund der EU-VO 1370/2007 der Europäischen Union und der auf dieser Grundlage am 01.01.13 in Kraft getretenen Neufassung des Personenbeförderungsgesetzes wurde die Allgemeine Vorschrift im Jahre 2013 novelliert. Der Erlass von Durchführungsvorschriften erfolgt gem. Art. 4 EU-VO 1370/2007 und ist ein obligatorischer Inhalt allgemeiner Vorschriften. Der Rechtsbeistand der VRM-GmbH, die Rechtsanwaltskanzlei Heuning Kühn Lürer Wojtek aus Düsseldorf, hat deshalb den Gesellschaftern der VRM-GmbH als Gruppe zuständiger Behörden den Erlass von Durchführungsvorschriften zur Einnahmenaufteilung, zum Tariffortschreibungsverfahren und zur Tarifierung bedarfsgesteuerter Systeme empfohlen.

Da von der allgemeinen Vorschrift auch die Unternehmen des Schienenpersonennahverkehrs betroffen sind, ist es erforderlich, dass auch der SPNV – Aufgabenträger, also der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord, einen förmlichen Beschluss über die allgemeine Vorschrift und die damit verbundenen Durchführungsvorschriften herbeiführt.

Gegenstand der Beschlussfassung sind die der Vorlage beigefügten Dokumente

1. Allgemeine Vorschrift über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) in der Fassung vom 1.11.2013
2. Durchführungsvorschrift zur Tarifgestaltung bedarfsgesteuerter Systeme (zu § 1, Abs.1 Allgemeine Vorschrift, Anlage 1)
3. Durchführungsvorschrift zum Verfahren zur Weiterentwicklung des VRM-Verbundtarifs (zu § 4, Abs. 2 Allgemeine Vorschrift, Anlage 2)
4. Durchführungsvorschrift zum Einnahmenaufteilungsverfahren (zu § 5, Abs. 5 allgemeine Vorschrift, Anlage 3) .

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung beschließt die vorgelegte Allgemeine Vorschrift und die dazugehörigen Anlagen 1 bis 3.

TOP 5 50. Verbandsversammlung – 20 Jahre Bahnreform - 20 Jahre Rheinland-Pfalz-Takt: ein kleiner Rückblick

Die 50. Sitzung der Verbandsversammlung soll Anlass für einen kleinen Rückblick sein, zumal in diesem Jahr sowohl die Bahnreform als Grundlage der Regionalisierung des SPNV wie auch der Rheinland-Pfalz-Takt ihr 20-jähriges „Jubiläum“ feiern.

1996:

Am 9. September 1996 findet in Koblenz die erste und konstituierende Verbandsversammlung statt. Als erster Verbandsvorsteher wird der Landrat des Landkreises Ahrweiler, Joachim Weiler, gewählt; sein Stellvertreter wird der Koblenzer Oberbürgermeister, Dr. Schulte-Wissermann. Die Verbandsversammlung bringt in ihrer ersten Sitzung u. a. die organisatorischen Voraussetzungen zur Bildung der Geschäftsstelle (Räumlichkeiten, Ausschreibung der Stelle des Verbandsdirektors).

Als „historisches“ Dokument ist die Niederschrift dieser 1. Verbandsversammlung als Anlage beigefügt.

1997:

Das Jahr beginnt mit dem Aufbau der Geschäftsstelle unter der Leitung von Herrn Pauly in der Neversstraße; Mitte des Jahres übernimmt dann Dr. Geyer als Verbandsdirektor die Geschäftsführung des Zweckverbandes.

Inhaltlich ist die Arbeit dieses Jahres geprägt vom Abschluss eines ersten Verkehrsvertrages mit DB Regio, der intensiven Diskussion für die Einrichtung von RegioLinien, die im September 1997 dazu führt, dass die ersten 6 RegioLinien ihren Betrieb aufnehmen können. Außerdem werden die ersten Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr europaweit veröffentlicht.

Im Dezember d. J. wird bei uns auf der Eifelstrecke und der Lahntalstrecke der mit Spannung erwartete Neigetechnik-Betrieb mit den Fahrzeugen der Baureihe VT 611 (landläufig als „Pendolinos“ bezeichnet) gestartet.

1998:

Das Jahr 1998 ist vor allem geprägt von ersten wettbewerblichen Vergaben im SPNV. So erfolgt im April 1998 der Zuschlag für Leistungen auf der Obermoselstrecke zwischen Trier und Perl an DB Regio, der Zuschlag für die Hellertalbahn zwischen Betzdorf und Dillenburg an eine Bietergemeinschaft aus Westerwaldbahn und Hessischer Landesbahn.

Beide Vergaben erfolgen nach europaweiter Ausschreibung, die vom Zweckverband in beiden Fällen auch mit benachbarten Aufgabenträgern aus dem Saarland, Nordrhein-Westfalen und Hessen gemeinsam vorbereitet und durchgeführt wird.

Im Juli und November d. J. erfolgen dann weitere Zuschlüsse, in diesem Fall beide an die damalige Moselbahn. Es geht um die Moselweinbahn zwischen Bullay und Traben-Trarbach sowie die Pellenz-Eifelbahn zwischen Andernach und Mayen.

Im September verfügt das Eisenbahnbundesamt die Stilllegung sämtlicher Triebfahrzeuge der Baureihe VT 611, ein herber Rückschlag für die noch junge Entwicklung des Rheinland-Pfalz-Taktes.

1999:

Die Verbandsversammlung beschließt das Gesamtkonzept zur Weiterentwicklung der RegioLinien; auf dessen Grundlage werden zusätzliche Linien eingeführt.

Im September d. J. beginnt auf der Helltalbahn erstmals ein nicht bundeseigenes Eisenbahnunternehmen mit dem Betrieb einer regulären SPNV-Strecke. Auf der Grundlage der im Jahr zuvor gewonnenen Ausschreibung fährt die Hellertalbahn auf dieser Strecke mit 3 fabrikneuen Leichttriebwagen der Baureihe GTW 2/6.

Der Zweckverband beschließt eine erste Reaktivierung, und zwar die Fortführung der Pellenz-Eifelbahn über Mayen hinaus bis nach Kaisersesch.

Trauriger Höhepunkt des Jahres 1999 für den Zweckverband ist der plötzliche Tod seines Vorsitzenden, Herrn Landrat Weiler, im September. Als sein Nachfolger wird im Herbst der Landrat des Landkreises Trier-Saarburg, Herr Dr. Richard Groß, gewählt.

2000:

Im Mai des Jahres übernimmt die Firma trans regio (ehemals Moselbahn) den Betrieb zwischen Andernach und Mayen. Bereits im August wird diese Strecke dann bis Kaisersesch verlängert.

Eine große Unruhe entsteht im Jahr 2000 durch Planungen des Fernverkehrs, seine Angebote im Zuständigkeitsbereich unseres Zweckverbandes deutlich zurück zu fahren. Unter dem Kürzel MORA P werden wir mit einer Vielzahl von Maßnahmen konfrontiert, die das Bedienungsangebot im Schienenverkehr deutlich einschränken würden.

Die Diskussion über mögliche Ersatzleistungen wird sehr kontrovers geführt. Auf der einen Seite bestehen Interessen der Kunden, demgegenüber die grundsätzliche Haltung, dass die Aufrechterhaltung des Fernverkehrs eindeutig in die Verantwortung des Bundes fällt. Der Zweckverband wird sich später für einen Mittelweg entscheiden, in dem wegfallende Verkehrsleistungen des Fernverkehrs lediglich teilweise durch vom Zweckverband finanzierte Regional-Express-Züge ersetzt werden.

2001:

Das Jahr beginnt mit der flächendeckenden Einführung eines Verbundtarifes in der Region Trier, der VRT beginnt seine Arbeit; ein Jahr später folgt der VRM mit seinem Verbundtarif in der Region Koblenz.

Im Sommer startet die erste Stufe der „Regionalbahn Trier“, in deren Rahmen die Züge zwischen Trier und Wittlich nunmehr im Halbstundentakt verkehren.

Auf der Grundlage eines Gutachtens beschließt der Zweckverband zum ersten Mal die Einrichtung einer grenzenüberschreitenden RegioLinie, und zwar von Bitburg über Echternach nach Luxemburg, die dann ein Jahr später auch realisiert wird.

Mit dem Westerwaldnetz und wenig später dem Dreiländernetz werden erstmals größere, zusammenhängende SPNV-Netze einer europaweiten Ausschreibung unterzogen. Auch diese Projekte erfolgen wieder in enger Zusammenarbeit mit benachbarten Aufgabenträgern.

Zum Fahrplanwechsel wird mit der Durchbindung von Zügen aus dem Ahrtal bis nach Bonn begonnen, eine Maßnahme, die sich hervorragend bewähren sollte und zu einer nachhaltigen Attraktivierung der Ahrtalverkehre führte.

2002:

Im Sommer wird die ICE-Neubaustrecke zwischen Köln und dem Rhein-Main-Gebiet eröffnet. Mit dem Halt in Montabaur erhält der nördliche Teil von Rheinland-Pfalz erstmals einen direkten Zugang zum Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn AG. Die Maßnahme ist Grundlage für umfassende Anpassungen im regionalen Schienen- und Busverkehr, durch die eine optimale Anbindung des ICE-Haltes Montabaur an die Region gewährleistet wird.

Die Konsequenzen der Neubaustrecke für das Rheintal erfordern eine entsprechende Reaktion im SPNV. Mit den Regionalexpresslinien RE 5 zwischen Koblenz und Köln sowie RE 2 zwischen Koblenz, Mainz und Frankfurt werden Lücken des Fernverkehrs durch attraktive und beschleunigte Regionalexpressangebote geschlossen.

Im Herbst findet im Westerwald eine groß angelegte Plandampf-Veranstaltung statt, die von vielen Tausend Menschen besucht wird. Über vier Tage werden zahlreiche Planleistungen des SPNV durch nostalgische Dampfzüge ersetzt.

Ebenfalls im Herbst d. J. fällt nach einer langwierigen juristischen Auseinandersetzung die Entscheidung über die Vergabe von SPNV-Leistungen im Westerwaldnetz zu Gunsten einer Bietergemeinschaft aus Hessischer Landesbahn und Westerwaldbahn, die zwei Jahre später als Firma Vectus erfolgreich den Betrieb übernehmen wird.

2003:

Das wichtigste Ereignis d. J. stellt zweifelsfrei der Abschluss eines auf 12 Jahre angelegten Verkehrsvertrages mit DB Regio dar. Erstmals enthält dieser Verkehrsvertrag auch ein verbindliches Wettbewerbs-Szenario, auf dessen Grundlage in den Folgejahren bis zum Jahre 2014 Schritt für Schritt weitere Teilnetze im Wettbewerb vergeben werden können.

Mit großem Erfolg wird die RegioLinie zwischen Bernkastel-Kues und Daun zu einem „RegioRadler“ entlang des Maare-Mosel-Radweges weiterentwickelt (RegioRadler MaareMosel). Die extrem hohe Nachfrage nach diesen Leistungen macht die Einrichtung eines internet-basierenden Buchungssystems erforderlich. Ein ähnliches Produkt bietet der Zweckverband gemeinsam mit seinem Schwesterverband aus dem Süden zwischen Bingen, Simmern und Emmelshausen an (RegioRadler Hunsrück).

Ausgehend vom Erfolg der ersten beiden RegioRadler entsteht im Laufe der nächsten Jahre sukzessive ein ganzes Netz von Fahrradbussen im Norden von Rheinland-Pfalz, das unabhängig von einer Bezuschussung durch den SPNV-Nord gemeinsam mit den Partnern von Seiten der Verkehrsunternehmen und –verbände insbesondere mit Hilfe des genannten Buchungsportals und einer großräumigen Raderlebniskarte erfolgreich vermarktet wird.

In Trier-Ehrang und Wehr werden an der Mosel- bzw. Obermoselstrecke zwei neue Haltepunkte eingeweiht.

2004:

Im Mai erfolgt die Durchbindung der RegioLinie 200 von Trier über Hermeskeil bis ins saarländische Türkismühle.

Im Juni erfolgt die Anbindung der rechten Rheinstrecke mit der RE 8 an den Flughafen Köln-Bonn.

Als Höhepunkt der Aktivitäten des Zweckverbandes anlässlich der Landesgartenschau in Trier findet dort am 17. September der Tag des ÖPNV statt.

Mit Vectus im Westerwald und DB Regio im Dreiländereck NRW/Hessen/Rheinland-Pfalz erfolgen wieder zwei bedeutsame Betriebsaufnahmen nach europaweiter Ausschreibung.

2005:

Im April starten intensive Aktivitäten, den Bahnverkehr zwischen Trier und Luxemburg zu attraktivieren.

Im Mai geht nach langjährigen Planungen und Vorbereitung der Bahnhofsteilpunkt Hatzendorf in Betrieb.

Im September wird die Ausschreibung Mittelrheinbahn europaweit veröffentlicht und das 125-jährige Bestehen der Ahrtalbahn gefeiert.

Im Laufe des Jahres findet eine europaweite Ausschreibung von Busverkehrsleistungen auf den RegioLinien 300 und 500 statt. Die Teilnahme an dem Verfahren ist sehr rege. Schlussendlich ist das bestbietende Verkehrsunternehmen der Altbetreiber Rhein-Mosel-Busgesellschaft, der finanzielle Aufwand des SPNV-Nord kann jedoch deutlich reduziert werden. Dies gelingt, obwohl die Verkehrsleistung um alternative Bedienungsformen an Wochenenden und in den späten Abendstunden ergänzt und auch die RegioLinie 500 zu einem RegioRadler wird. Die Betriebsaufnahmen erfolgen gestaffelt für die RegioLinie 500 im Dezember 2006 und für die RegioLinie 300 im April 2007.

2006:

Am 01. Januar 2006 beginnt die Amtszeit von LR Fleck als neuer Verbandsvorsteher, der dem Ende 2005 in Ruhestand getretenen LR Dr. Groß folgt.

Im Mai trifft die Verbandsversammlung die Entscheidung der Vergabe der Mittelrheinbahn an die Firma trans regio; diese Entscheidung wird uns dann den ganzen Sommer lang beschäftigen, da sie zu einem Rechtsstreit durch alle Instanzen führte, bis endlich am 13. Oktober des Jahres feststeht, dass der Zuschlag an trans regio rechtmäßig erfolgt ist.

Im Juni dann die Hiobsbotschaft: Im Zuge des Haushaltsbegleitgesetzes beschließt die Bundesregierung massive Einschnitte bei den Regionalisierungsmitteln. Die Diskussion über die Folgen und Verkraftung dieser Einschnitte bestimmt den Rest des Jahres und führt dazu, dass die Verbandsversammlung im Dezember ein Sparkonzept beschließt, in dem mit einem ganzen Bündel von Maßnahmen auf diese Mittelkürzungen reagiert wird.

2007

Auch in der ersten Jahreshälfte dieses Jahres liegt der Fokus im Zweckverband vorrangig bei der Umsetzung des zuvor beschlossenen Sparkonzeptes. Unter anderem wird darüber mit DB Regio eine ergänzende Vereinbarung zum bestehenden Verkehrsvertrag abgeschlossen.

Im Sommer erfolgt die Vergabe „Regionalbahnleistungen auf der Moselstrecke zwischen Koblenz, Trier und dem saarländischen Perl“ an DB Regio. Dieses Verfahren erregt bundesweite Aufmerksamkeit, da zum ersten Mal bei einer SPNV-Vergabe ein festes finanzielles Budget vorgegeben wurde.

Ebenfalls im Sommer 2007 erhält DB Regio den Zuschlag für die SPNV-Leistungen auf der Moselweinbahn zwischen Bullay und Traben-Trarbach sowie der Pellenz-Eifel-Strecke zwischen Andernach und Kaisersesch. Hier gelang es DB Regio zum ersten Mal, eine zuvor an ein privates Eisenbahnunternehmen vergebene Leistung (trans regio) wieder zurückzugewinnen.

Im Zuge der Umsetzung des RegioLinienkonzeptes gibt es eine Vergabe im Busverkehr zugunsten der Moselbahn für die RegioLinie 100 zwischen Trier und dem Flughafen Hahn. Diese Vergabe wird jedoch später im Einvernehmen mit dem Verkehrsunternehmen aufgehoben, nachdem ein anderes Verkehrsunternehmen (Salez-Lentz aus Luxemburg) einen eigenwirtschaftlichen Konzessionsantrag für diese Verbindung gestellt hatte. Nach schwierigen Verhandlungen gelingt es, in diesen eigenwirtschaftlichen Antrag auch die Bedienung der Zwischenhalte Thalfang und Morbach einzubeziehen.

Mit der Verlängerung der Linie Wiesbaden – Holzhausen nach Nastätten setzt der SPNV-Nord einen weiteren Teil des RegioLinienkonzeptes um. Die erste Rückverlängerung des bestehenden Angebots ist nur vorübergehend. Diese Leistung der RegioLinie 200 wird später in 2009 im Rahmen einer wettbewerblichen Vergabe unter Federführung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes in ausgeweitetem Umfang langfristig gesichert.

Im Jahre 2007 erfolgt eine umfassende Prüfung der Finanzaufweisungen des Landes an den Zweckverband durch den Landesrechnungshof, der abgesehen von einigen geringfügigen Mängeln keinerlei Beanstandungen hat.

Im Jahre 2007 beginnen die ersten konzeptionellen Überlegungen für eine grundlegende Überarbeitung der Angebotsstruktur im SPNV unter der Überschrift „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“.

2008:

Auch im Jahre 2008 erfolgen insgesamt drei wichtige SPNV-Vergaben: Die SPNV-Leistungen auf der Hunsrücksteilstrecke zwischen Boppard und Emmelshausen werden an die Firma Rhenus Veniro vergeben; die Firma VIAS gewinnt die Leistungen auf der rechten Rheinstrecke zwischen Koblenz, Wiesbaden und Frankfurt und DB Regio setzt sich im Vergabeverfahren zum Rhein-Sieg-Express zwischen Aachen, Köln und Siegen durch.

Insbesondere die Umsetzung der Betriebsleistungen auf der Hunsrücksteilstrecke soll den Zweckverband noch eine geraume Zeit beschäftigen.

Höhepunkt des Jahres ist eine am 18. Juni 2008 in Mainz stattfindende gemeinsame Sitzung beider SPNV-Zweckverbände. Einziger Tagesordnungspunkt dieser Sitzung ist der Beschluss über die Konzeption „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“. Mit dieser Konzeption wird eine Neuausrichtung des SPNV-Angebotes beschlossen, die in den Folgejahren schrittweise über eine Reihe von weiteren Vergabeverfahren umgesetzt werden soll.

In der zweiten Jahreshälfte rücken zwei potentielle Reaktivierungsprojekte in den Mittelpunkt der Diskussionen. So werden in einer Sitzung der Verbandsversammlung im Dezember 2008 die Ergebnisse von Nutzen-Kosten-Untersuchungen zur möglichen Reaktivierung der Aartalbahn und der Eifelquerbahn vorgestellt. In gleicher Sitzung wird zudem die Weiterentwicklung des Regiolinienkonzeptes beschlossen.

Bezüglich der Aartalbahn wird die Reaktivierung abschließend beschlossen; zur Umsetzung wird vereinbart, diese Strecke in die anstehende Ausschreibung des Dieselnetzes Eifel-Westerwald-Sieg aufzunehmen.

Bezüglich der Eifelquerbahn fasst die Verbandsversammlung mehrheitlich den Beschluss, eine neue Nutzen-Kosten-Untersuchung in Auftrag zu geben, auf deren Grundlage dann ein Jahr später ein Beschluss zur Reaktivierung gefasst werden soll.

Diskutiert wird Ende d. J. auch die Frage, wie die grenzüberschreitenden Verkehre zwischen Trier und Luxemburg künftig geregelt werden sollen. Die besondere Herausforderung besteht hier darin, einen geeigneten Weg zur Einbindung dieser Linie in die anstehende Ausschreibung des RE-Netzes Südwest zu finden.

Im Bereich der RegioLinien erfolgt in diesem Jahr nach einem wettbewerblichen Verfahren die Vergabeentscheidung über die RegioLinie 753 von Bullay zum Flughafen Hahn zugunsten der Firma Moselbahn.

2009

In 2009 werden die Diskussionen über eine mögliche Reaktivierung der Eifelquerbahn fortgeführt. Auf der Grundlage der nunmehr endgültig vorliegenden Ergebnisse einer Nutzen-Kosten-Untersuchung beschließt die Verbandsversammlung im Juni 2009, die Eifelquerbahn wieder für den SPNV zu reaktivieren.

In 2009 werden auch die Arbeiten an der Fortschreibung des RegioLinienkonzeptes fortgesetzt. Mit Unterstützung eines externen Gutachters wird ein erster Beschluss über künftige Funktionen und Qualitäten herbeigeführt. Es erfolgt die Vergabe der RegioLinie 200 Nastätten – Holzhausen – Wiesbaden an die Omnibus Rhein-Nahe GmbH (ORN).

Im Hinblick auf die in den Vorjahren betroffenen Vergaben zeigen sich im Jahre 2009 verschiedene Probleme. So können z. B. die vorgesehenen Neufahrzeuge vom Typ E-Talent weder auf der Moselstrecke noch – später im Jahr – auf der Siegstrecke fristgerecht eingesetzt werden. Ursächlich dafür sind schwerwiegende Verzögerungen im Zulassungsverfahren.

Ähnliche Probleme gibt es auch auf der Steilstrecke Boppard – Emmelshausen, bei der das Eisenbahnbundesamt Probleme mit der Steilstreckenzulassung für die vorgesehenen Neufahrzeuge hatte. Einzig die Umsetzung der Rheingaulinie durch die Firma VIAS sollte im Zuge dieser Verfahren pünktlich und uneingeschränkt erfolgen.

Neue Wege beschreitet der Zweckverband SPNV-Nord auch mit der erstmalig vorgeschlagenen gesonderten Vergabe von Vertriebsdienstleistungen. Dazu fasst die Verbandsversammlung im Dezember 2009 einen Grundsatzbeschluss, auf dessen Grundlage im darauf folgenden Jahr mit den Vorbereitungen dieses besonderen Verfahrens begonnen werden kann.

2010:

Der unbestrittene Höhepunkt des Jahres 2010 ist das an Ostern in der Eifel und auf der Moselstrecke durchgeführte „Dampfspektakel 2010“. In Zusammenarbeit mit dem Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen fahren an vier Tagen auf den genannten Strecken eine Vielzahl von musealen Zügen, die überwiegend von Dampflokomotiven gezogen werden und die Tausende von Besuchern aus nah und fern anlocken.

Im Jahre 2010 legt sich die Verbandsversammlung des Zweckverbandes auch fest, in welcher Form künftig SPNV-Freizeitverkehre unterstützt werden soll. Auf der Grundlage einer eingehenden Analyse werden verschiedene Kriterien zur Bewertung zukünftiger Projekte beschlossen.

Die intensive Beschäftigung mit den anstehenden Betriebsaufnahmen wird auch in diesem Jahr fortgesetzt. „Entwarnung“ gibt es im Mai des Jahres, als Rhenus Veniro den Betrieb auf der Hunsrücksteilstrecke mit den neuen Fahrzeugen aufnehmen kann.

Planerisch ist das Jahr 2010 u. a. davon geprägt, dass die Vorbereitungen zur Bundesgartenschau 2011 in Koblenz und ihre Auswirkungen auf den SPNV intensiv erarbeitet werden.

In 2010 beginnt im Zweckverband auch eine Grundsatzdiskussion über die Beschaffung und Finanzierung von Fahrzeugen im Rahmen von SPNV-Ausschreibungen. Infolge der Nachwirkungen der Finanzkrise aus 2008 ist in den letzten Verfahren bun-

desweit deutlich geworden, dass die meisten Eisenbahnverkehrsunternehmen ohne externe Hilfe nicht mehr in der Lage sind, die Finanzierung von Neufahrzeugen zu gewährleisten. Vor diesem Hintergrund werden unterschiedliche Modelle für flankierende Maßnahmen entwickelt. Im Dezember 2010 fasst die Verbandsversammlung einen Grundsatzbeschluss zum künftigen Einsatz derartiger Instrumente.

Die geschilderten Probleme sind auch Ursache für das erstmalige Scheitern eines Vergabeverfahrens in 2010 (Dieselnetz Köln). Nachdem im Sommer keine wirtschaftlich tragfähigen Angebote vorgelegt worden sind, wird das Verfahren im Einvernehmen mit den beteiligten Aufgabenträgern aus Nordrhein-Westfalen aufgehoben und im Rahmen eines Verhandlungsverfahrens fortgesetzt. Im Rahmen dieser Fortsetzung werden sodann auch erstmalig Hilfestellungen zur Fahrzeugfinanzierung optional angeboten.

Erst auf Grundlage dieses Angebotes werden wirtschaftlich akzeptable Angebote vorgelegt, auf deren Grundlage letztendlich im darauffolgenden Jahr die Vergabe an DB Regio erfolgen kann.

Im Mai 2010 wird der Bitburger Landrat Dr. Streit als Nachfolger von Dr. Schulte-Wissermann zum stellvertretenden Verbandsvorsteher gewählt, da dieser als Oberbürgermeister der Stadt Koblenz in den Ruhestand gegangen ist.

2011:

Im ersten Halbjahr wird eine Grundsatzentscheidung des Bundesgerichtshofes bekannt, die Klarheit über die Vergabepraxis im SPNV herbeiführt. Während zuvor immer noch Unsicherheit darüber besteht, ob SPNV-Vergaben dem Vergaberecht unterliegen, wird dies nunmehr seitens des Bundesgerichtshofes eindeutig festgestellt.

Verkehrspolitisch ist im Jahre 2011 die erneute Diskussion über die Zukunft des Fernverkehrs auf der Moselstrecke prägend. Hier kündigt die DB deutliche Einschränkungen im bisherigen Fahrplanangebot an. Gleichzeitig werden Vorschläge unterbreitet, wie man das derzeitige Angebot erhalten kann, wenn der Zweckverband bereit ist, die Leistungen entsprechend zu subventionieren. Nachdem der Zweckverband beschließt, derartige Vorschläge bis zur Umsetzung des neuen RE-Konzeptes zu akzeptieren, spricht sich das Land aus grundsätzlichen Erwägungen heraus gegen eine derartige Lösung aus. Da dem Zweckverband damit auch die notwendigen Mittel nicht zur Verfügung gestellt werden, werden die angekündigten Kürzungen im Fernverkehrsangebot im Dezember 2011 auch realisiert.

In 2011 beginnt auch die Diskussion über die Beteiligung des Zweckverbandes SPNV-Nord an dem Vergabeverfahren zum Rhein-Ruhr-Express (RRX), für den eine besondere Form der Fahrzeugbereitstellung vorgesehen ist.

Im Frühsommer 2011 kann eines der erfolgreichsten Vergabeverfahren mit einem Zuschlag zu Gunsten von DB Regio Südwest zum Abschluss gebracht werden: Das RE-Netz Südwest E-Traktion. Dieses Verfahren ist inhaltlich mit besonderen Herausforderungen verbunden, da bei einer der zum Netz gehörenden Linien auch eine Verknüpfung mit Zugleistungen von und nach Luxemburg vorgegeben ist.

Weitere Verfahren, die im Jahre 2011 bearbeitet werden (Dieselnetz EWS, und Dieselnetz Südwest) ziehen sich etwas länger hin und können erst im darauffolgenden Jahr erfolgreich zum Abschluss gebracht werden.

2012:

Das Jahr 2012 beginnt mit der Vergabeentscheidung zum Dieselnetz Südwest, die ähnlich wie das Kölner Dieselnetz mit gewissen Schwierigkeiten verbunden ist. Auch hier muss das Verfahren im ersten Anlauf aufgehoben und als Verhandlungsverfahren zu Ende gebracht werden. Letztendlich durchgesetzt hat sich in dem Los, an dem auch der SPNV-Nord partizipiert, mit Netinera ein in dieser Konstellation neuer Anbieter auf dem deutschen Markt.

Anfang 2012 wird auch neu über die Fortführung des Regiolinienkonzeptes diskutiert. Entgegen der ursprünglichen Absicht, ein gesondertes Fortschreibungskonzept für die RegioLinien aufzustellen, wird nunmehr beschlossen, für den gesamten Norden von Rheinland-Pfalz gemeinsam mit den beiden Verbundgesellschaften unter der Überschrift „ÖPNV-Konzept Nord“ ein integriertes Konzept aufzustellen, das neben den RegioLinien auch die Bedienung der Fläche beinhaltet.

Ebenso fortgeführt wird die Diskussion über Streckenreaktivierungen auf der Aartalbahn und der Eifelquerbahn. In beiden Fällen wird auf Bitte des Landes die Nutzen-Kosten-Untersuchung neu durchgeführt. Für die Aartalbahn führt dies zu einer Bestätigung des positiven Ergebnisses, während die neue NKU für die Eifelquerbahn negativ ausfällt. Ungeachtet dieser neuen NKU bleibt der Zweckverband jedoch bei seiner in 2009 beschlossenen Position, die Eifelquerbahn für den SPNV zu reaktivieren. Allerdings soll davon die Vergabe des Dieselnetzes Eifel-Westerwald-Sieg (EWS) unberührt bleiben.

Dieses Netz wird im Rahmen einer Sondersitzung der Verbandsversammlung im Oktober 2012 in zwei Losen getrennt vergeben: Los 1 geht an DB Regio und Los 2 an die Hessische Landesbahn.

In 2012 werden auch die erstmals im Rahmen einer Vergabe zur Realisierung anstehenden Finanzierungskonzepte bei der Beschaffung von Fahrzeugen konkret umgesetzt. Dabei zeigt sich, dass die angestrebte Finanzierung zu Kommunkreditkonditionen nur möglich ist, wenn die Satzung des Zweckverbandes SPNV-Nord eine Umlageberechtigung enthält. Dies löst im Zweckverband Ende des Jahres eine sehr intensive Diskussion über eine damit notwendig gewordene Satzungsänderung aus, die noch die gesamte erste Jahreshälfte 2013 dominieren soll. Nachdem eine entsprechende Entscheidung im ersten Anlauf nicht zustande kommt, da die erforderlichen Voten in den Gremien der Mitgliedskörperschaften noch nicht herbeigeführt worden sind, kommt es dann im September zu einer abschließenden Sondersitzung des Zweckverbandes, in der dann endgültig die Anpassung der Verbandsordnung beschlossen wird. Damit wird auch der Weg für den Einsatz der Finanzierungskonzepte für künftige Vergaben geebnet.

2013:

In 2013 rückt mit der Weststrecke Trier ein anderes Reaktivierungsprojekt in den Vordergrund. Die Verbandsversammlung beschließt Ende 2013, auf der bestehenden Weststrecke in Trier künftig auch wieder Regionalbahnen fahren zu lassen. Dieses Konzept sieht allerdings den Bau von insgesamt fünf neuen Haltepunkten vor, deren Realisierung mit Unterstützung des Landes bis Ende 2018 möglich gemacht werden soll.

Auch die Diskussion über die Fernverkehrsangebote auf der Moselstrecke flammt erneut auf, nachdem klar geworden ist, dass die DB Ende des Jahres 2014 auch die letzten beiden IC-Paare einstellen wird. Zu diesem Zeitpunkt wird jedoch mit der Umsetzung des RE-Netzes Südwest eine lückenlose Bedienung mit schnellen Nahverkehrsangeboten zwischen Luxemburg – Trier und Koblenz die Lücken schließen.

Auch in 2013 wird die Diskussion über die Zukunft der Eifelquerbahn fortgesetzt. Inzwischen müssen die Freizeitverkehre auf dieser Strecke auch eingestellt werden, da

der aktuelle Infrastrukturzustand diese nicht mehr zulässt. Im Frühjahr 2013 beschließt die Landesregierung, künftig auch Eisenbahninfrastrukturprojekte für den Freizeitverkehr finanziell zu unterstützen. Allerdings setzt dies eine kommunale Mitfinanzierung voraus. Über entsprechende Lösungen wird seitdem diskutiert.

Ende 2013 folgen dann noch zwei Vergabeentscheidungen: Die Moselweinbahn zwischen Bullay und Traben-Trarbach wird an die Firma Rhenus Veniro vergeben und die Westerwaldbahn setzt sich im Wettbewerbsverfahren um die Daadetalbahn (Betzdorf – Daaden) durch.

2014:

Das Jahr 2014 ist vor allem von den Vorbereitungen der für Dezember des Jahres geplanten Fahrplanwechsel mit dem offiziellen Start des „Rheinland-Pfalz-Taktes 2015“ geprägt. Mit der Betriebsaufnahme von drei großen Netzen (RE-Netz Südwest E-Traktion und die Dieselnetze Eifel-Westerwald-Sieg und Südwest) steht der rheinland-pfälzische SPNV vor einem der größten Fahrplanwechsel seiner Geschichte.

Überschattet wird die fachliche Arbeit aktuell von der Ungewissheit der künftigen Entwicklung der Regionalisierungsmittel. Bund und Länder müssen sich in der zweiten Jahreshälfte über einen neuen Betrag für 2015 und seine künftige Dynamisierung verständigen.

Soweit ein stark komprimierter Überblick über wesentliche Geschehnisse und Diskussionen aus 50 Sitzungen der Verbandsversammlung.