

## A) Öffentlicher Teil

### TOP 1 Genehmigung der Niederschrift

Die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 19. Sitzung der Verbandsversammlung am 2.12.03 in Neuwied ist als Vorlage zu TOP 1 beigefügt.

### Beschlussvorschlag

**Die Verbandsversammlung genehmigt den öffentlichen Teil der Niederschrift über die 19. Sitzung der Verbandsversammlung am 2.12.03 in Neuwied.**

## TOP 2 10 Jahre Bahnreform – 10 Jahre Rheinland-Pfalz-Takt – 8 Jahre Regionalisierung des SPNV: eine Zwischenbilanz aus Sicht des SPNV-Nord

Als vor 10 Jahren mit dem Eisenbahnneuordnungsgesetz die Bahnreform in Kraft trat, war dies mit anspruchsvollen verkehrspolitischen Zielen verbunden: neben dem Hauptziel „Mehr Verkehr auf die Schiene“ sollten vor allem die öffentlichen Haushalte entlastet werden, nicht zuletzt durch mehr Wettbewerb im Schienenverkehr.

Ein wesentlicher Teilaspekt der Bahnreform war die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs, die mit dem Regionalisierungsgesetz 1996, also vor 8 Jahren, umgesetzt wurde. Die politische Verantwortung für den SPNV wurde auf die Länder übertragen; mit den sog. Regionalisierungsmitteln erhielten sie die erforderliche Finanzausstattung, dieser Aufgabe gerecht zu werden.

Die rechtliche und organisatorische Umsetzung der Regionalisierung erfolgte in Rheinland-Pfalz im Nahverkehrsgesetz; hier wurde u.a. die Kommunalisierung der Aufgabenträgerschaft des SPNV, konkret die Schaffung von zwei regionalen Zweckverbänden für den SPNV festgeschrieben.

Bereits vor Umsetzung der Bahnreform – und zwar ebenfalls vor 10 Jahren – wurde in Rheinland-Pfalz mit einer grundlegenden Angebotsveränderung im SPNV begonnen: unter der Überschrift „Rheinland-Pfalz-Takt“, verbunden mit dem Slogan „Ein Land spart Zeit“, wurden erstmals im Nahverkehr auf der Schiene die Zugangebote vertaktet und an Knotenbahnhöfen systematisch miteinander verknüpft. Außerdem wurden die Angebote insbesondere in Tagesrandlagen und am Wochenende stark ausgeweitet.

Beide Ereignisse, 10 Jahre Bahnreform und 10 Jahre Rheinland-Pfalz-Takt, bieten Anlaß für eine erste Zwischenbilanz. Da die Ausgestaltung des Rheinland-Pfalz-Taktes in einer unmittelbaren Abhängigkeit von den in der Bahnreform geschaffenen, bundesweiten Rahmenbedingungen zu sehen ist, muss diese Betrachtung auch eine Bewertung der Bahnreform mit einbeziehen.

### 10 Jahre Bahnreform

Wie bereits angedeutet, war mit der Bahnreform weitreichende verkehrspolitische Zielsetzungen verbunden. Insgesamt sollte die verkehrliche Bedeutung des Verkehrsmittels Schiene gesteigert werden; der Anteil der Schiene am Verkehrsmarkt insgesamt sollte erhöht werden bei gleichzeitiger Entlastung des Bundeshaushaltes.

Die aktuelle Diskussion über Erfolg oder Misserfolg der Bahnreform wird derzeit auch im Hinblick auf die Frage geführt, ob ein Börsengang für das Unternehmen DB AG sinnvoll sein kann. Hier zeichnet sich mehrheitlich ein Meinungsbild ab, das dies allenfalls für die Verkehrsbetriebe der Deutschen Bahn AG, auf keinen Fall aber für die Infrastrukturunternehmen (DB Netz und DB Station & Service) zu empfehlen ist.

Insgesamt fallen die Bewertungen der Bahnreform durch Politik und Wissenschaft durchaus unterschiedlich aus. Eine weitgehende Übereinstimmung besteht jedoch darin, daß zumindest die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs als Erfolg zu werten ist. Weniger positiv wird der Erreichungsgrad des Kernzieles der Bahnreform, mehr Verkehr auf die Schiene zu holen, beurteilt. Insbesondere in den Bereichen Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr konnten die Marktanteile am ansonsten wachsenden Verkehrsmarkt nicht gesteigert werden. Zweifel bestehen vielfach auch daran, ob die Finanzbelastung der öffentlichen Haushalte durch die Bahnreform nachhaltig verringert worden ist.

Auch der Wettbewerb auf der Schiene ist bislang nur in äußerst geringem Umfang ausgeprägt. Lediglich im Bereich des SPNV wird es in den nächsten Jahren eine deutliche Intensivierung des Wettbewerbs geben, da zunehmend SPNV-Leistungen im Wettbewerb vergeben werden. Dagegen spielt der Wettbewerb in den eigenwirtschaftlichen Bereichen des Schienenverkehrs (Schienenpersonenfernverkehr und Güterverkehr) bislang nur eine geringe oder überhaupt keine Rolle. Viele Experten führen dies insbesondere auf die zu hohen Infrastrukturbenutzungsgebühren im bundesdeutschen Schienennetz zurück. Diese führen zwangsläufig zu einer relativ hohen Kostenin-

tensität von Schienenverkehrsleistungen und erschweren damit in den eigenwirtschaftlichen Verkehrsbereichen den Markteintritt für Wettbewerbsbahnen deutlich.

Die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV), deren Mitglied auch der SPNV-Nord ist, hat sich in einem ausführlicheren Thesenpapier mit der Bahnreform beschäftigt. Dieses Papier enthält auch Hinweise zur Fortführung der Bahnreform.

Das Thesenpapier der BAG-SPNV ist diesen Erläuterungen beigelegt; daher soll auf einzelne Inhalte dieses Papiers hier nicht näher eingegangen werden.

### **10 Jahre Rheinland-Pfalz-Takt – 8 Jahre Regionalisierung des SPNV-Nord**

Die Umsetzung der Bahnreform im Bereich des SPNV, konkret die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs hat auch in Rheinland-Pfalz zu grundlegenden Veränderungen in der Angebotsstruktur des SPNV geführt. Bereits vor 10 Jahren wurden Teile des Netzes im Süden des Landes im Sinne des Rheinland-Pfalz-Taktes in ihrer Angebotsstruktur verändert. Dieser Rheinland-Pfalz-Takt wurde in den folgenden Jahren Schritt für Schritt auf alle Strecken des Landes Rheinland-Pfalz – und somit auch auf die Strecken im Norden des Landes – ausgeweitet. Da auch die benachbarten Bundesländer und Aufgabenträger sich systematisch diesen Taktverkehren angeschlossen haben, existiert inzwischen auch auf allen landesgrenzenüberschreitenden Schienenstrecken ein durchgängiges Taktangebot.

Die schrittweise Umsetzung des Rheinland-Pfalz-Taktes hat auf den Schienenstrecken unseres Zuständigkeitsbereiches zu deutlichen Angebotsverbesserungen geführt. Die beigelegte Tabelle verdeutlicht dies in mehrfacher Hinsicht. Auf allen Strecken wurde das Angebot quantitativ ausgeweitet. Diese Ausweitungen schlagen sich auch im Zuwachs an Zugkilometern nieder. In der als Anlage beigelegten Abbildung wird dies für die einzelnen Kursbuchstrecken in unserem Zuständigkeitsbereich jeweils differenziert auch in der Veränderung innerhalb der letzten 10 Jahre dargestellt.

Die Verbesserungen des Rheinland-Pfalz-Taktes beziehen sich jedoch nicht nur auf die Quantität des Zugangebotes, sondern bezieht auch qualitative Verbesserungen mit ein. Hervorzuheben ist hier die systematische Aufwertung des „rollenden Materials“. Der weitaus größte Teil der Angebote im SPNV werden inzwischen mit modernisierten oder neuem Zugmaterial erbracht. Dazu gehören moderne Dieseltriebwagen, z. B. der Baureihen RS 1 und VT 643, ebenso dazu wie moderne Elektrotriebwagen (Baureihen ET 425 und 426) sowie lokbespannte Züge mit neuen Doppelstockwagen.

Eine grundlegende Erneuerung des Fahrzeugparks erfolgte bislang regelmäßig mit der Umsetzung von Ausschreibungsnetzen. Dies führt zum Beispiel zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 04 dazu, daß sämtliche Verkehrsleistungen im Westerwaldnetz ausschließlich mit fabrikneuen Dieseltriebwagen erbracht werden.

#### **Fazit:**

In Gesamtwürdigung der grundlegenden Fortschritte im Schienenpersonennahverkehr kann der rheinland-pfälzische Weg der Regionalisierung des SPNV zweifelsfrei als erfolgreich bewertet werden. Dies gilt im übrigen auch bundesweit für den Bereich der Regionalisierung, die auch in anderen Bundesländern zu vergleichbaren Entwicklungen geführt hat.

Überschattet werden diese positiven Entwicklungen jedoch durch eine Reihe von Unzulänglichkeiten der Bahnreform, die sich zunehmend belastend auswirken. Verschärft wird dies durch die akute Finanzkrise im Verkehrshaushalt des Bundes, die derzeit insbesondere die Finanzierung der Schieneninfrastruktur gefährdet.

Hier wird immer deutlicher, dass die bestehenden Finanzierungsinstrumente nicht ausreichen, den Bestand und die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur nachhaltig zu gewährleisten. Falsch war offensichtlich insbesondere die Annahme, man könnte die Erhaltung der Netzinfrastruktur und der Bahnhöfe ausschließlich über Nutzungsentgelte finanzieren. Nach Einschätzung der Bahn AG sind diese nicht ausreichend; eine Erhöhung wäre jedoch kontraproduktiv, da sie die Wirtschaftlichkeit des Schienenverkehrs zusätzlich belasten würde.

Folglich muss auch für die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur seitens des politisch für diesen Bereich zuständigen Bundes eine auf Dauer angelegte und für die Infrastrukturunternehmen verlässliche Finanzierungsgrundlage geschaffen werden.

Neben der dauerhaften Gewährleistung der Regionalisierungsmittel in bisheriger Höhe ist die Lösung der Finanzierungsprobleme bei der Erhaltung der Schieneninfrastruktur grundlegende Voraussetzung für die erfolgreiche Fortsetzung der positiven Entwicklung des Rheinland-Pfalz-Taktes.

#### **Beschlußvorschlag**

**Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht „10 Jahre Bahnreform – 10 Jahre Rheinland-Pfalz-Takt – 8 Jahre Regionalisierung des SPNV: eine Zwischenbilanz aus Sicht des SPNV-Nord“ zustimmend zur Kenntnis. Bund und Land werden aufgefordert, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten und Möglichkeiten die aufgezeigten Schwachstellen der Bahnreform abzubauen.**

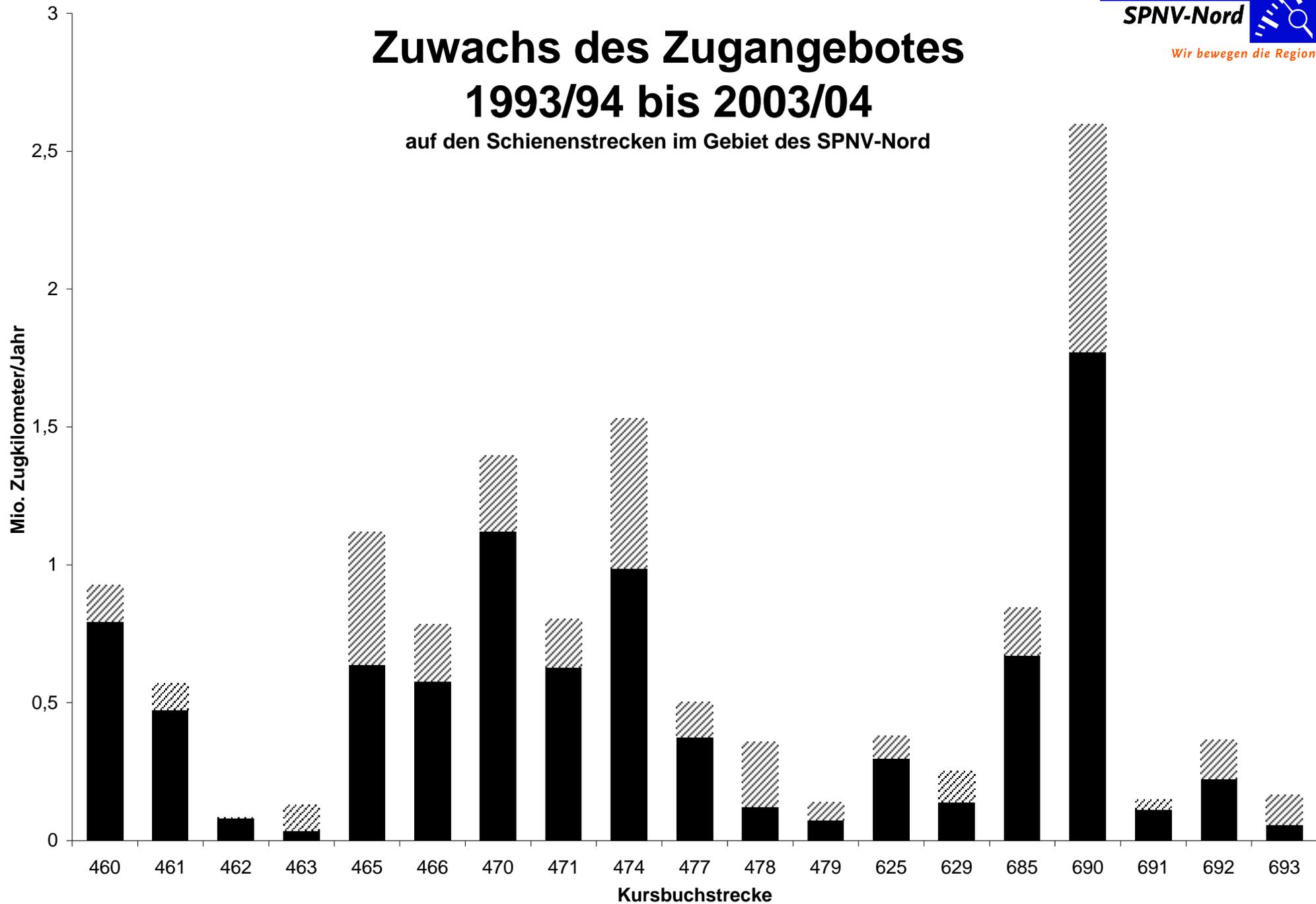
# Veränderungen im Zugangebot 1993/94 bis 2003/04

auf den Schienenstrecken im Gebiet des SPNV-Nord

KBS	von	nach	km ZV	93/94			03/04		
				W(Sa)	Sa	S	W(Sa)	Sa	S
460	Au	Betzdorf	18	73	60	52	92	70	66
	Betzdorf	Siegen	12	91	60	52	92	70	66
461	Au	Altenkirchen	12	41	23	21	50	32	28
	Altenkirchen	Hachenburg	14	24	18	8	28	14	12
	Hachenburg	Erbach	9	22	14	4	28	14	12
	Erbach	Westerburg	14	24	14	0	28	14	12
	Westerburg	Limburg	7	32	19	0	30	14	12
462	Betzdorf	Herdorf	7	38	18	0	31	28	20
	Herdorf	Neunkirchen	1	28	11	0	31	28	20
463	Betzdorf	Daaden	10	13	6	0	37	33	30
465	Köln	Linz	8	44	41	36	66	65	61
	Linz	Neuwied	23	40	36	31	68	68	62
	Neuwied	Koblenz	15	38	34	29	68	68	62
466	Koblenz	O'lahnstein	7	42	31	26	52	36	34
	O'lahnstein	St.Goarshsn.	28	36	29	26	52	36	34
	St.Goarshsn.	Kaub	11	38	31	25	52	36	34
470	Bonn	Remagen	9	71	59	50	106	102	98
	Remagen	Andernach	21	68	57	49	76	72	68
	Andernach	Koblenz	18	69	57	49	76	72	68
471	Koblenz	Boppard	19	51	37	34	69	34	32
	Boppard	Oberwesel	22	41	33	32	56	38	36
474	Kall	Jünkerath	2	38	32	29	48	35	30
	Jünkerath	Gerolstein	19	35	26	28	48	35	30
	Gerolstein	Trier	69	33	28	20	50	48	46
477	Remagen	Ahrweiler	13	57	30	27	66	38	34
	Ahrweiler	Dernau	5	32	30	27	66	38	34
	Dernau	Kreuzberg	8	32	30	27	37	34	34
	Kreuzberg	Ahrbrück	2	0	0	0	37	34	34
478	Kaisersesch	Mayen West	19	0	0	0	33	34	32
	Mayen West	Mayen Ost	3	24	13	0	32	34	30
	Mayen Ost	Andernach	24	28	16	0	43	33	30
479	Boppard	Emmelshsn.	16	14	10	10	28	16	14
625	Koblenz	Limburg	18	52	36	27	62	48	50
629	Siershahn	Montabaur	8	21	0	0	26	16	18
	Montabaur	Staffel	20	14	0	0	19	16	18
	Staffel	Limburg	1	14	0	0	19	16	18
685	Saanhölbach	Serrig	9	50	35	34	68	58	54
	Serrig	Saarburg	4	52	37	34	68	58	54
	Saarburg	Trier	23	61	45	34	68	58	54
690	Koblenz	Cochem	48	59	41	37	64	56	50
	Cochem	Bullay	11	42	34	30	56	56	50
	Bullay	Wittlich	17	35	23	21	56	56	50
	Wittlich	Trier	36	42	32	27	84	58	48
691	Bullay	Traben-Trarb.	13	27	20	14	32	32	28
692	Trier	Karthaus	6	22	10	0	43	33	30
	Karthaus	Wincheringen	23	22	10	0	24	21	18
	Wincheringen	Nennig	11	16	6	0	24	21	18
693	Wasserbillig	Trier	13	13	12	9	38	28	28

# Zuwachs des Zugangebotes 1993/94 bis 2003/04

auf den Schienenstrecken im Gebiet des SPNV-Nord





---

## **Zehn Thesen zur Weiterentwicklung der Bahnreform**

BAG-SPNV

Entwurf, 31. März 2004

### ***Bilanz – Zehn Jahre Bahnreform und Eckwerte für eine 2. Bahnreform***

Zehn Jahre nach Einleitung der Bahnreform und acht Jahre nach dem Start der Regionalisierung bestehen ausreichende Erfahrungen, um eine fundierte Bilanz zu ziehen. Die Entwicklung des Verkehrs- und Betreibermarktes sowie die Entwicklung der öffentlichen Zahlungen für das Verkehrssystem Schiene können mit den zu Beginn der Bahnreform gesteckten Zielen verglichen werden.

In den vergangenen Wochen ist viel über die Bilanz nach zehn Jahren Bahnreform diskutiert worden. Erwartungsgemäß fallen die Bewertungen durch die Unternehmen, die Politik und Wissenschaft unterschiedlich aus. Erfreulicherweise sind sich die meisten Kommentatoren darin einig, dass zumindest die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) als Erfolg zu werten ist. Geteilt sind jedoch die Meinungen darüber, ob das Kernziel der Bahnreform, mehr Verkehr auf die Schiene zu holen, erfüllt worden ist. Besonders scheiden sich die Geister an der Frage, ob die Finanzbelastung der öffentlichen Haushalte nachhaltig verringert worden ist.

Aus Sicht der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV) ist es müßig, die Bahnreform nach einem Gut-Böse-Schema zu bewerten. Offenkundig – und bei einem solchen Jahrhundertwerk auch natürlich – ist jedoch, dass an verschiedenen Stellen Nachbesserungsbedarf besteht. In den folgenden zehn Thesen möchte die BAG-SPNV Denkanstöße für den entsprechenden Korrekturbedarf geben.

Die Entwicklung des Wettbewerbs als Motor für mehr Verkehr auf der Schiene und für höhere Qualität blieb hinter den Erwartungen zurück. Eine tatsächliche Marktöffnung im SPNV hat nicht stattgefunden; der Marktanteil der Deutschen Bahn AG beträgt über 90 Prozent. Während im SPNV durch die stufenweisen Wettbewerbskonzepte der Aufgabenträger der Marktanteil der Wettbewerber auf rund zehn Prozent angewachsen ist, ist der Wettbewerb im Per-

---

sonenfernverkehr fast nicht vorhanden. Eine Analyse der Strukturen der Wettbewerbsbahnen im Personenverkehr zeigt, dass es sich neben dem privaten Unternehmen Connex fast ausnahmslos um Bahnen handelt, die im Besitz der öffentlichen Hand sind. Falls es dauerhaft nicht zu einem ausschließlichen Wettbewerb zwischen Staats- sowie kommunalen Bahnen kommen soll, müssen die Rahmenbedingungen für den Wettbewerb kritisch im Hinblick auf einen einfacheren und kalkulierbareren Marktzutritt überprüft werden.

Einen weiteren Schwerpunkt bildet die Infrastruktur. Die jüngsten Diskussionen um die Investitionen in die Infrastruktur zeigen, dass es hierbei nicht nur um die Höhe der Mittel des Bundes geht, sondern dass ebenso die verfügbaren Eigenmittel der DB Netz AG und der DB Station & Service AG den Umfang und Einsatz der Investitionen wesentlich beeinflussen. Finanzknappheit bei den Eigenmitteln des Infrastrukturbetreibers trotz höherer bzw. gleichbleibender Netzauslastung ist ein Indiz dafür, dass die Infrastruktur entweder unterfinanziert oder falsch organisiert ist.

Zur Organisations- und Entscheidungsstrukturen innerhalb des DB-Konzerns ist festzustellen, dass die innerbetriebliche Trennung sowohl zwischen gemein- und eigenwirtschaftlichen Aufgaben als auch zwischen Betrieb und Infrastruktur fast nicht mehr erkennbar ist. Diese Konzentration von Entscheidungskompetenz im DB-Konzern birgt zum Beispiel die Gefahr, dass Investitionen in das Netz nicht im Hinblick auf das Gesamtsystem Schiene, sondern nach Unternehmensinteressen optimiert wird.

In den nachfolgenden Thesen möchte die BAG-SPNV aufzeigen, wie die erkannten Mängel der Bahnreform nachgebessert werden können. Das vorliegende Papier wurde von den Mitgliedern der BAG-SPNV mehrheitlich beschlossen.

---

## Thesen zur Weiterentwicklung der Bahnreform

<p><b>These 1:</b> Zur weiteren Entwicklung des Wettbewerbs im Gesamtsystem Schiene sowie zur Sicherstellung einer flächendeckenden Infrastruktur müssen die Entscheidungen der Bahnunternehmen zum Ausbau des Netzes und zur Vergabe von Trassen strikt von den Entscheidungen zur Erstellung von Transportleistungen getrennt werden.</p>
---

Die aktuelle Diskussion um die Investitionen in die Infrastruktur zeigt deutlich, dass die Entscheidungen zum Netzausbau nicht nur von den Bundesmitteln, sondern auch sehr stark vom Eigenmitteleinsatz des Netzbetreibers abhängen. Der Betreiber der Infrastruktur optimiert seine Investitionen jedoch nach anderen Kriterien (Netzauslastung durch alle Züge) als der Ersteller von Transportleistungen (Fahrgastauslastung der eigenen Züge). Ein Zielkonflikt kann bestehen, wenn entweder die Auslastung des Netzes überwiegend durch konzernfremde Züge erfolgt oder wenn Investitionen in Netzteile mit eigenwirtschaftlichem Fernverkehr mit solchen in Netzteile mit gemeinwirtschaftlichem Nahverkehr konkurrieren.

Aus diesen Gründen hat die Europäische Union in ihrer Richtlinie EU 2001/14 (Railway Package) die unternehmerische Trennung von Netz und Betrieb als Regelfall vorgesehen. Falls diese Trennung nicht vorgenommen wird, sind die Entscheidungen innerhalb des Unternehmens strikt zu trennen. Weiterhin ist eine Regulierungsbehörde zu installieren, die über den Netzzugang wacht. In Deutschland hat man sich dazu entschieden, die unternehmerische Trennung von Netz und Betrieb nicht zu vollziehen und stattdessen eine Trassenagentur im Sinne einer Regulierungsbehörde aufzubauen.

Die sich aus EU-Recht ergebende Trennung der Entscheidungen zur Infrastruktur und zu Transportleistungen ist im DB-Konzern derzeit offensichtlich nicht gegeben, da der Konzernvorstand in beiden Bereichen entscheidet.

Die tatsächliche Entflechtung der Entscheidungsstrukturen innerhalb des DB-Konzerns ist daher ebenso voranzutreiben wie der Aufbau einer wirksamen Regulierungsbehörde. Gelingt dies kurzfristig nicht, bleibt nur die institutionelle Trennung von Netz und Betrieb.

**These 2:** Die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs ist als Erfolg der Bahnreform zu werten. Voraussetzung für diesen Erfolg ist jedoch die nachhaltige Sicherung der Regionalisierungsmittel des Bundes in der derzeitigen Höhe.

Die Gewährleistung einer ausreichenden Versorgung mit Schienenpersonennahverkehr ist eine Daseinsfürsorge der öffentlichen Hand. Mit der Bahnreform hat der Bund diese Aufgabe auf die Länder delegiert und stellt diesen dafür Regionalisierungsmittel in Höhe von derzeit knapp sieben Mrd. Euro pro Jahr zur Verfügung.

In die jüngste politische Debatte um den Subventionsabbau in Deutschland sind auch die Regionalisierungsmittel einbezogen worden. Die Ministerpräsidenten Koch und Steinbrück legten Ende 2003 eine Liste mit Vorschlägen zur Streichung von Subventionen vor, die auch diese Mittel umfasste. Aus Sicht der BAG-SPNV ist es äußerst fragwürdig, die Regionalisierungsmittel als Subventionen einzustufen. Vielmehr handelt es sich um Mittelzuweisungen des Bundes an die Länder zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben.

Im Ergebnis wurden die Regionalisierungsmittel für das Jahr 2004 einmalig um zwei Prozent gekürzt, um das Vorziehen der Steuerreform zu finanzieren. Dieser einmalige Einschnitt war schmerzlich, konnte aber von den Aufgabenträgern in vielen Fällen, z. B. durch das Strecken von Investitionen, abgefedert werden. Eine erneute oder gar dauerhafte Belastung der Regionalisierungsmittel würde jedoch zu merklichen Angebots- und Qualitätseinschränkungen führen.

Weiterhin ist zu beachten, dass Investitionen in das System Schiene langlebig sind und die Aufgabenträger daher mit den Verkehrsunternehmen langfristige Verträge über zehn und mehr Jahre abschließen (müssen) und sich daher finanziell auch langfristig gebunden haben.

Zur Gewährleistung eines dauerhaft attraktiven Schienenpersonennahverkehrs ist es unabdingbar, dass die Regionalisierungsmittel mindestens auf dem gesetzlich festgelegten Niveau bleiben (2005: 7,05 Mrd. €, jährliche Steigerung um 1,5 Prozent).

**These 3:** Die Eisenbahninfrastruktur in Deutschland ist derzeit unterfinanziert. Zur Bewältigung dieser Situation sind eine Steigerung der Effizienz des Betriebes der Eisenbahninfrastruktur sowie die Konsolidierung der Bundesinvestitionen in die Schiene erforderlich.

Zum Zeitpunkt der Bahnreform wurde davon ausgegangen, dass durch die Infrastrukturnutzungsentgelte (Trassen- und Stationspreise) der Betrieb und die Instandhaltung der jeweiligen Infrastruktur finanziert sind. Man ging damals davon aus, dass zusätzlich lediglich Investitionen in den Neu- oder Ausbau gesondert finanziert werden müssen. Diese Entwicklung ist nicht eingetreten. Vielmehr werden die Investitionshilfen des Bundes verstärkt zur Instandhaltung im Bestandsnetz genutzt. Nach aktuellen Ansätzen werden zusätzlich zu den Erträgen aus Infrastrukturnutzungsentgelten dauerhaft 2,5 Mrd. € pro Jahr zur Sicherung des Bestandes notwendig. Diese Prioritätensetzung (Bestand vor Neubau) wird ausdrücklich begrüßt. Die strukturelle Unterfinanzierung des Netzes muss jedoch beseitigt werden.

Hierzu ist es erforderlich, dass der Bund seine Investitionen in das Verkehrssystem Schiene auf einem Betrag von mindestens vier Mrd. Euro pro Jahr konsolidiert. Dabei ist eine langfristige Planungssicherheit – vergleichbar z. B. mit der Situation bei den Regionalisierungsmitteln - zu gewährleisten.

Die Eisenbahninfrastruktur ist ein natürliches Monopol, da sie nicht wirtschaftlich duplizierbar ist. Allein schon aus diesem Grund ist der Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur prädestiniert für eine nicht immer optimale Wirtschaftlichkeit. Die Erfahrungen mit den unter Wettbewerbsdruck stehenden Konzerngesellschaften der Deutschen Bahn AG (z. B. DB Regio AG) zeigen, dass diese wirtschaftlich effizienter produzieren können. Aus diesem Grund sollte auch beim Betrieb der Eisenbahninfrastruktur ein möglichst hoher Anteil der Wertschöpfungskette in den Wettbewerb gestellt werden. Die Gesamtverantwortung des Staates in bezug auf Finanzierung und strategische Netzentwicklung darf dabei nicht in Frage gestellt werden.

Zur Erhöhung der Auslastung der Infrastruktur sollten Konzepte geprüft werden, die Infrastrukturnutzungsentgelte auf Grenzkosten umzustellen und eine Sockelfinanzierung der Infrastruktur durch Umschichtung anderer Finanztöpfe vorzunehmen.

**These 4:** Für regionale Eisenbahninfrastruktur muss eine neue Organisationsform auf regionaler Ebene ermöglicht werden (Regionalisierung der Infrastruktur). Die bestehende Infrastrukturförderung des Bundes ist so umzustellen, dass sie auch für regionalisierte Infrastruktur genutzt werden kann (Regionalisierung der Infrastrukturfinanzierung).

Bezüglich der regionalen Eisenbahninfrastruktur erfordern die bestehenden Betriebs- und Organisationsformen einen erheblichen finanziellen Aufwand, der eine dauerhafte Finanzierung des Schienenverkehrs im heutigen Umfang in Frage stellt.

Nichtbundeseigene Eisenbahnen haben an mehreren Stellen gezeigt, dass sie die Eisenbahninfrastruktur schneller, effizienter und kostengünstiger ausbauen und wirtschaftlicher betreiben können. Unter diesem Eindruck hat die DB Netz AG das Projekt Regionalnetzentwicklung gestartet, mit dem innerhalb des DB-Konzerns die mittelständischen Strukturen der NE-Bahnen nachgebildet werden sollten. Bislang zeigen diese Projekte jedoch nur in wenigen Fällen den gewünschten Erfolg.

Aus diesem Grunde ist es dringend erforderlich, das erfolgreiche Geschäftsmodell der Regionalisierung von Infrastruktur im Gesamtnetz zu ermöglichen. Bei einem solchen Modell würde eine staatliche Institution die Verantwortung für die strategische Netzentwicklung übernehmen. Dazu müsste die politische Verantwortung für die „Regionalnetze“ (Strecken und Stationen) auf die Länder übergehen, die für diese Aufgabe geeignete Trägerorganisationen schaffen würden. Naheliegend wäre die enge Verbindung mit den Aufgabenträgerorganisationen für den SPNV. Der Betrieb der Infrastruktur würde durch ein – ggf. im Wettbewerb zu ermittelndes – Unternehmen übernommen. Bei ausschließlichen SPNV-Strecken kann auch eine gemeinsame wettbewerbliche Vergabe von Betrieb und Infrastruktur sinnvoll sein.

Voraussetzung für ein solches Vorgehen wäre, dass der Bund als grundgesetzlicher Gewährleistungsträger für die Eisenbahninfrastruktur einen Teil der für den Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur zur Verfügung stehenden Mittel nach einem zu ermittelnden Schlüssel an die Länder bzw. die von ihnen beauftragten Organisationen weiterleitet. Selbstverständlich müssen diese Mittel dann auch für NE-Bahnen als Infrastrukturbetreiber verwendbar sein.

**These 5:** Die Trennung der Zuständigkeiten für den Betrieb der Gleisinfrastruktur und der Bahnsteige hat sich nicht bewährt und sollte daher wieder organisatorisch zusammengefasst werden.

Bahnsteige und Schienenwege sind für den Schienenpersonenverkehr gleichermaßen notwendig und bedingen sich gegenseitig. Die organisatorische Trennung des Betriebs dieser Infrastruktur ist nicht zielführend, da eine Personenzugtrasse nicht ohne Bahnsteig genutzt werden kann und ein Bahnsteig nicht ohne Trasse.

Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass diese ohne Not geschaffene Schnittstelle zwischen Bahnsteig und Trasse zu erheblichen Koordinierungsproblemen und Ineffizienzen geführt hat. Vor allem beim Ausbau der Infrastruktur behindern parallele Entscheidungs- und Finanzierungsabläufe bei beiden Betreibern einen koordinierten Ablauf erheblich.

Die Entscheidung zur Trennung dieser Infrastrukturbestandteile ist u. a. auf den Ansatz zurückzuführen, Teile der Verkehrsstationen kommerziell zu vermarkten. Es ist unbestritten, dass die Entwicklung großer Bahnhöfe weg von Schmutzdecken hin zu attraktiven Standorten mit hoher Erlebnis- und Aufenthaltsqualität in vielen Fällen sehr gut gelungen ist. Diese Kompetenz steht aber in keinem Zusammenhang mit dem Betrieb von Bahnsteigen als Eisenbahninfrastruktur und kann daher auch losgelöst davon betrieben werden.

Der Betrieb der Gleisinfrastruktur und der Bahnsteige sollte daher wieder in eine Hand gelegt werden. Die Vermarktung der Verkehrsflächen in den großen Bahnhöfen sollte bei einer gesonderten Gesellschaft verbleiben.

**These 6:** Um einen fairen Wettbewerb im Eisenbahnverkehr zu ermöglichen, muss ein diskriminierungsfreier Zugang zu allen Nebenleistungen mit Infrastrukturcharakter gegen ein angemessenes Entgelt möglich sein (Essential Facilities).

Während der diskriminierungsfreie Zugang zur Eisenbahninfrastruktur durch das Allgemeine Eisenbahngesetz gewährleistet ist, gestaltet sich der Zugang für zahlreiche Nebenleistungen mit Infrastrukturcharakter schwierig. Als Beispiele seien der Zugang zu den Werkstätten, der Zugang zu Tarif und Vertrieb oder der Zugang zu Informationsmedien genannt.

Besonders der diskriminierungsfreie Zugang zu Tarif und Vertrieb ist für den SPNV essentiell, da hier kein Wettbewerb um den Kunden, sondern um den Auftrag besteht. Der Kunde hat in der Regel keine Auswahl zwischen zwei Unternehmen auf der gleichen Relation. Aus diesem Grund muss der Fahrgast innerhalb eines Bedienraums einheitliche Tarif- und Vertriebsstrukturen vorfinden.

Ungenügende Rahmenbedingungen in diesem Bereich erschweren den Wettbewerb auf der Schiene, im Einzelfall können sie ihn sogar verhindern. Das deutsche Kartellrecht gewährleistet zwar unter bestimmten Bedingungen den Zugang zu diesen Leistungen. Die Durchsetzung eventueller Ansprüche ist jedoch langwierig, wie das Beispiel der Gerichtsverfahren um die Aufnahme der Connex-Züge in die Fahrplanmedien der Deutschen Bahn zeigt.

Zur Verwirklichung des Ziels von mehr Verkehr auf der Schiene müssen die Rahmenbedingungen geschaffen werden, um einen diskriminierungsfreien Zugang zu den essenziellen Nebenleistungen zu gewähren. Dies kann entweder durch entsprechende Regelungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz oder die Übertragung dieser Aufgaben an eine neutrale Institution erfolgen.

**These 7:** Durch den Wegfall der InterRegio-Züge ist eine Lücke zwischen dem SPNV und dem Hochgeschwindigkeitsverkehr entstanden. Es droht für die Schiene der Verlust der Mittelstreckenverkehre an andere Verkehrsträger. Es müssen die organisatorischen, rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen geschaffen werden, ein attraktives Angebot für Mittelstreckenverkehre auf der Schiene zu gestalten.

Der Gewährleistungsträger für den Personenfernverkehr auf der Schiene ist gemäß Grundgesetz der Bund, der hierfür eine ausreichende Versorgung Sorge zu tragen hat. Mit der Bahnreform ist der Bund davon ausgegangen, dass ein flächendeckendes Fernverkehrsnetz in Deutschland eigenwirtschaftlich zu erbringen ist. Die Entwicklung der letzten Jahre beweist, dass es zumindest Teilbereiche - meist in strukturschwächeren Regionen - gibt, in denen auch eine Mindesterschließung im Fernverkehr nicht eigenwirtschaftlich gewährleistet werden kann. Der Bund müsste nun aus seiner grundgesetzlichen Pflicht hier Fernverkehrszüge bestellen, hat bislang hierzu aber keine Bereitschaft gezeigt.

Diese Entwicklung führt zu der Situation, dass zwischen dem bezuschussten Nahverkehr und dem Hochgeschwindigkeitsverkehr eine Lücke entstanden ist. Diese Lücke könnte nach der Organisationsform des Nahverkehrs als bezuschusster Verkehr vergleichsweise wirtschaftlich mit Synergien zum bestehenden SPNV-Netz erbracht werden. Die BAG-SPNV hat mit dem RE X-Konzept hierzu ein substantiiertes Rahmenkonzept vorgelegt. Eine Umsetzung ist bislang nur partiell erfolgt, da wesentliche Rahmenbedingungen seitens des Bundes ungeklärt sind.

Um auch weiterhin das Potenzial der Mittelstreckenverkehre in Deutschland auf der Schiene bedienen zu können, sind die entsprechenden rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen zu schaffen. Hierzu gehört eine klare Ausführungsbestimmung zur Wahrnehmung der sich aus dem Grundgesetz ergebenden Aufgabenträgerschaft des Bundes für diese Verkehre ebenso wie die Sicherstellung der Finanzierung, die z. B. in Zusammenhang mit der nächsten Revision des Regionalisierungsgesetzes berücksichtigt werden könnte.

**These 8:** Der Börsengang der Deutschen Bahn AG ist kein Selbstzweck. Keinesfalls dürfen verkehrspolitische Zielstellungen der Börsenfähigkeit untergeordnet werden. Ein Börsengang von Teilen des Konzerns darf erst dann in Erwägung gezogen werden, wenn die Deutsche Bahn AG dauerhaft und nachhaltig unter Wettbewerbsbedingungen schwarze Zahlen schreibt. Die strategische Entwicklung der Infrastruktur muss in jedem Fall in Verantwortung des Staates bleiben.

Unternehmensziel der Deutschen Bahn AG ist derzeit die schnellstmögliche Erlangung der Börsenfähigkeit. Dieses Ziel kann teilweise verkehrspolitischen Zielen widersprechen. Bereits in These 1 wurde dargestellt, dass es einen Konflikt zwischen dem politischen Ziel der Bahnreform (Mehr Verkehr auf die Schiene) und dem Unternehmensziel der Deutschen Bahn AG (Maximierung des Gewinns des Konzerns) gibt.

Die schnellstmögliche Börsenfähigkeit der Deutschen Bahn AG müsste in der derzeitigen Situation durch mehrere Parameter „erkauft“ werden, die sich langfristig volkswirtschaftlich nachteilig auswirken werden. Bereits jetzt ist erkennbar, dass die Investitionstätigkeit der Deutschen Bahn AG gegenüber den Vorjahren sehr stark zurückgefahren wurde, um eine kapitalmarktfähige Börsenrendite zu erreichen. Weiterhin ist für den Börsengang kurz- und mittelfristig ein wettbewerbsfeindliches Umfeld erforderlich, was negative Auswirkungen auf die Rahmenbedingungen für Markteinsteiger haben kann.

Zurzeit scheinen die Nachteile eines Börsengangs der Deutschen Bahn AG die Vorteile deutlich zu überwiegen. Aus diesem Grunde hält es die BAG-SPNV für erforderlich, kurzfristig auf den Börsengang zu verzichten und damit die verkehrspolitische Zielstellung in den Vordergrund zu stellen.

Bei einem eventuellen Börsengang sollten höchstens die Transportgesellschaften, nicht aber das Netz an die Börse gebracht werden. Die Schieneninfrastruktur wird in Deutschland dauerhaft zumindest auf Investitionen der öffentlichen Hand angewiesen sein. Internationale Erfahrungen mit der Privatisierung von Eisenbahninfrastruktur, z. B. in Großbritannien und Neuseeland, zeigen, dass der Staat hier nach einer gewissen Zeit wieder finanziell einspringen musste. Grund war in beiden Fällen, dass nach der Privatisierung die Investitionen zurückgefahren wurden und die Instandhaltung vernachlässigt wurde. Die wirtschaftlich erfolg-

reich operierenden – vertikal integrierten – Bahnen in Nordamerika können nicht zum Vergleich herangezogen werden, da diese als reine Güterverkehrsbahnen ohne jedwede Zuschüsse für Betrieb und Infrastruktur auskommen.

**These 9:** Bei der Bahnreform wurde eine Trennung der Unternehmensbereiche für die Erstellung gemeinwirtschaftlicher Nahverkehrs- und eigenwirtschaftlicher Fernverkehrsleistungen gewollt und gesetzlich festgeschrieben. Diese Trennung wurde in den letzten Jahren sukzessive wieder aufgehoben. Zur Schaffung eines vertrauensvollen Marktumfeldes ist diese Trennung wieder herzustellen.

Die Unternehmensbereiche zur Erstellung von Fernverkehrsleistungen und zur Erstellung von Nahverkehrsleistungen wurde mit der Bahnreform bewusst getrennt. Hintergrund war, dass eine Querfinanzierung zwischen eigen- und gemeinwirtschaftlichen Verkehren verhindert werden sollte. Auch die Marktausrichtung der Unternehmen ist unterschiedlich. Während es im gemeinwirtschaftlichen Segment einen Wettbewerb um den Auftrag gibt (und der Fahrgast nach Auftragserteilung nur ein Bahnunternehmen zur Auswahl hat), gibt es im eigenwirtschaftlichen Segment einen Wettbewerb um den Kunden.

Die gegenwärtige Struktur hat z. B. zur Folge, dass bei Trassenkonflikten zwischen Fern- und Nahverkehr zumeist dem Fernverkehr der Vorrang eingeräumt wird. Nah- und Fernverkehr der Deutschen Bahn AG lösen Fahrplankonflikte bereits im Vorfeld der Trassenbestellung bei der DB Netz AG, so dass die gesetzlich vorgesehenen Maßnahmen zur Überwachung und Regulierung solcher Konflikte nicht greifen und unterlaufen werden. Die Lösung der Konflikte erfolgt zumeist zu Ungunsten des Nahverkehrs. Ein weiteres Beispiel ist der Vertrieb, der innerhalb des DB-Konzerns vom eigenwirtschaftlichen Fernverkehr betrieben wird. Die aktuelle Diskussion um den Zugang anderer Verkehrsunternehmen zu den Vertriebsinfrastrukturen wäre dabei wesentlich einfacher zu lösen, wenn es die Verquickung eigen- und gemeinwirtschaftlicher Leistungsbestandteile nicht gäbe.

Die beschriebenen Probleme lassen sich lösen, wenn die gesetzlich vorgegebene Trennung der Unternehmensbereiche in Nah- und Fernverkehr wieder konsequent vollzogen würde.

**These 10:** Die Gewährleistungsrechte für Fahrgäste gegenüber den Verkehrsunternehmen bei Qualitätsmängeln und Verspätungen sind unzureichend geregelt und stammen noch aus den 1930er Jahren. Eine freiwillige Selbstverpflichtung von Unternehmen reicht hierzu nicht aus, da diese einseitig bestimmbar ist und so ein für den Fahrgast nicht übersehbarer Flickenteppich verschiedener Regelungen entsteht. Es sind daher verbindliche gesetzliche Standards für die Gewährleistung von im Fern- und Nahverkehr tätigen Unternehmen gegenüber ihren Kunden erforderlich.

Im Gegensatz zu anderen Branchen in Produktion und Dienstleistung haben die Fahrgäste im Eisenbahnverkehr bei auftretenden Qualitätsmängeln (z. B. Verspätungen) nur sehr geringe gesetzlich verankerte Rechte gegenüber den Verkehrsunternehmen. Die entsprechenden Regelungen in der Eisenbahnverkehrsordnung sind rund 70 Jahre alt und entsprechen nicht mehr den Anforderungen des heutigen Verkehrsmarktes, in dem die Schiene in einem starken Wettbewerb zu anderen Verkehrsträgern steht.

Unter dem Eindruck der politischen Diskussion zur Stärkung der Fahrgastrechte hat die Deutsche Bahn AG angekündigt, zukünftig im Rahmen einer Selbstverpflichtung ihre Gewährleistungen gegenüber den Fahrgästen im Fernverkehr zu verbessern. Dieser erste Schritt ist aber nicht ausreichend, da die Regelungen den Nahverkehr ausschließen. Weiterhin muss ein einheitlicher Rahmen vorgegeben werden, da sonst ein für den Fahrgast nicht übersehbarer Flickenteppich an Regelungen entsteht.

Aus diesen Gründen ist eine einheitliche gesetzliche Regelung zur Stärkung der Fahrgastrechte in Deutschland erforderlich. Wie die Erfahrungen anderer Länder (z. B. Niederlande) zeigen, ist hier zu marginalen Mehrkosten ein hoher Nutzen erzielbar, da das Vertrauen der Fahrgäste in das Verkehrssystem Schiene steigt.

## **Fazit**

Aus Sicht der BAG-SPNV ist die Bahnreform nur teilweise als Erfolg zu werten. An vielen Stellen ist Nachbesserungsbedarf offenkundig geworden, so dass der Prozess der Umstrukturierung der Bahnen in Deutschland noch nicht als vollendet angesehen werden kann. Zehn Jahre Bahnreform sind eine gute Gelegenheit, kritisch Bilanz zu ziehen und Denkanstöße für eine Weiterentwicklung der Bahnreform zu geben.

Die Bundespolitik sollte dabei verkehrspolitische Ziele in den Vordergrund stellen. Dabei sollte dem Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu holen, Vorrang vor finanzpolitischen Zielen (Börsengang) eingeräumt werden. Ein Börsengang erscheint erst dann realistisch, wenn es einen funktionierenden Betreibermarkt im Eisenbahnverkehr gibt und sich die Deutsche Bahn AG in diesem Markt gegen Konkurrenz unter gleichen Rahmenbedingungen behauptet hat. Ein Börsengang aus einem faktisch abgeschotteten Markt heraus bedeutet, dass dieser Börsengang mit marktschließenden Rahmenbedingungen erkaufte wird und daher dem verkehrspolitischen Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, widerspricht.

Ebenso sollten Finanzierung und Organisation der Infrastruktur überprüft werden. Eine der wesentlichen Erkenntnisse der letzten Jahre war, dass sich die unter Wettbewerbsdruck stehenden Konzerngesellschaften der Deutschen Bahn AG dynamischer entwickelt haben als die Konzerngesellschaften in Monopolmärkten (Infrastruktur). Angesichts dieser Erfahrungen sollte angestrebt werden, den Wettbewerbsgedanken auch in den Betrieb der Infrastruktur einfließen zu lassen, ohne die strategische Verantwortung des Staates für das Netz aufzugeben. Auch eine Regionalisierung des Netzes sollte ermöglicht werden.

Die BAG-SPNV ist sich sicher, dass das Verkehrssystem Schiene mit den beschriebenen Kurskorrekturen auch für die Anforderungen der nächsten zehn Jahre gerüstet werden kann.

### TOP 3 **Reaktivierung von Schienenstrecken auf dem Gebiet des Zweckverbandes SPNV-Nord**

Im Zusammenhang mit der Optimierung von Verkehrsinfrastrukturen im Bereich des SPNV wurden im Verlauf der vergangenen Jahre verschiedene Überlegungen zur Reaktivierung von Schienenstrecken auf dem Gebiet des Zweckverbandes SPNV Rheinland-Pfalz-Nord angestellt. Grundlage für eine mögliche Reaktivierung der nachfolgend aufgelisteten Strecken im SPNV war stets eine umfangreiche Bewertung der Nachfragepotentiale bzw. der im Zusammenhang mit der Reaktivierung stehenden Investitionskosten der Infrastruktur sowie den Betriebskosten bei Durchführung der Verkehrsleistungen. In einem Fall wurde eine entsprechende Nutzen-Kostenuntersuchung (NKU) nach standardisierten Verfahren durchgeführt.

Allen Reaktivierungsüberlegungen steht grundsätzlich die Frage voran, inwieweit der Inwertsetzung der jeweils überplanten Schienenstrecke nicht allein Effekte für den Öffentlichen Personennahverkehr im speziellen, sondern auch raum- und strukturelevante Auswirkungen in wirtschaftlicher Hinsicht nachfolgen.

Auf dem Gebiet des Zweckverbandes SPNV-Nord sind in den vergangenen fünf Jahren 4 Reaktivierungsprojekte in der Planung weitestgehend vorbereitet bzw. abgeschlossen worden. Für einige der Projekte existieren bereits Festlegungen im Landesverkehrsprogramm, im Koalitionsvertrag der Regierungsparteien auf Landesebene bzw. in Form entsprechender Beschlußfassungen der Versammlung des Zweckverbandes SPNV-Nord.

Vor dem Hintergrund des im Vermittlungsausschuß diskutiert und verhandelten Koch-/Steinbrück-Papiers und der daraus resultierenden und im Haushaltsbegleitgesetz 2004 festgeschriebenen Beschlüsse vom 15.12.2003 kann kaum mehr mit steigenden, im Bereich der für die betrieblichen und verkehrlichen Belange des ÖPNV/SPNV zur Verfügung stehenden Finanzmitteln gerechnet werden. Vor diesem Hintergrund ist kaum mehr zu erwarten, daß allen Reaktivierungsprojekten im Rahmen einer nutzerorientierten Umsetzung Rechnung getragen werden kann. Von daher wird es erforderlich werden, Prioritäten zu setzen.

Betroffen sind folgende Projekte:

#### **1. Reaktivierung der Hunsrückstrecke/Neubau der Verbindungsspange Langenlonsheim – Gensingen-Horrweiler – Schienenanbindung Flughafen Hahn**

Bei diesem Projekt handelt es sich um die Reaktivierung der Strecke Langenlonsheim – Büchenbeuren, der einen Ausbau des Abschnittes Büchenbeuren – Flughafen Hahn, den Neubau von Haltepunkten entlang der Strecke sowie den Neubau der eingleisigen Verbindungsspange Gensingen-Horrweiler – Langenlonsheim umfaßt. Die Strecke liegt etwa zur Hälfte im Zuständigkeitsbereich des SPNV-Nord.

Als Betriebsprogramm für diese Reaktivierung ist das 2-stündliche Verkehren einer RE- und RB-Linie vorgesehen, deren Verkehrsangebote sich infolge einer stündlichen Überlagerung zu einem 1-Stunden-Takt ergänzen.

Als Investitionskosten für die Infrastruktur wurden im Bereich einer Vorentwurfsplanung durch die Firma DE-Consult rund 96 Mio. Euro und zuzüglich rd. 5 Mio. Euro für die Bahnhofsumfeldgestaltung und anteilige Bahnübergangsmaßnahmen ermittelt. Wesentliche Infrastrukturmaßnahmen können bei diesem Projekt mit Bundesmitteln gefördert werden. Ein Tilgungszuschußbedarf von 11 Mio. Euro wäre im Falle einer Beschlußfassung für die Reaktivierung durch das Land Rheinland-Pfalz zu übernehmen.

Legt man im SPNV durchschnittlich erforderliche Bestellerentgelte zugrunde, müßte der Betrieb jährlich mit ca. 12 Mio. € bezuschusst werden; davon entfielen etwa die Hälfte auf den SPNV-Nord.

Eine vom Bund im Zusammenhang mit der Bundesverkehrswegeplanung durchgeführte, vereinfachte Nutzen-Kosten-Untersuchung hat bei niedrigeren Investitionskosten und dem Ansatz von 8 Mio. Passagieren am Flughafen Hahn ein negatives volkswirtschaftliches Ergebnis gebracht.

Bisher wurde das Projekt im Rahmen der Koalitionsvereinbarung zwischen den beiden Regierungsparteien auf Landesebene im Landesverkehrsprogramm festgelegt. Förmliche Beschlüsse beider Zweckverbände zur Reaktivierung stehen jedoch noch aus.

## **2. Reaktivierung der Schienenstrecke Engers – Siershahn**

Bei dieser Maßnahme handelt es sich um die Aufwertung der Schieneninfrastruktur, den Neubau von Haltepunkten sowie den Neubau der Verbindungskurve bei Siershahn.

Als Betriebsprogramm wurde im Rahmen der Untersuchung ein Stundentakt zugrunde gelegt.

Investitionskosten für die Wiederherstellung der Infrastruktur betragen laut Gutachten aus dem Jahre 1999 22 Mio. Euro. Dieser Betrag beinhaltet nicht die noch zu ermittelnden Investitionskosten für die Errichtung von Bahnsteigen bzw. deren Erneuerung. Aufgrund der nunmehr 5 Jahre zurückliegenden Ermittlung der Infrastrukturkosten muß nicht zuletzt infolge unterlassener Sanierungsmaßnahmen (die Strecke ist betrieblich stillgelegt) davon ausgegangen werden, daß die Investitionsannahmen aus dem Jahre 1999 bei weitem nicht mehr den jetzigen Gegebenheiten entsprechen. Vor allem im Bereich von Tunnel- und Brückenbauwerken muß zwingend angenommen werden, daß ein zusätzlicher Erneuerungs- und Erhaltungsaufwand zu deutlich höheren Reaktivierungskosten im Bereich der Infrastruktur führen würde.

Aus der Berechnung des Betriebsprogrammes und der Zugrundelegung von 250.000 Zugkilometer/Jahr ergibt sich ein Zuschußbedarf im Bereich des Betriebskostenzuschusses von rd. 2,3 Mio. Euro per anno.

Eine erste NKU wurde bereits im Jahre 1996/1997 durchgeführt. Vor dem Hintergrund des damals noch weitgehenden intakten Zustandes der Strecke waren seinerzeit Investitionskosten von nur 11,1 Mio. DM mit einem NKU-Faktor von 2,2 ermittelt worden. Da jedoch auch die zweite Infrastrukturuntersuchung bereits wiederum 5 Jahre zurück liegt, muß davon ausgegangen werden, daß auch – wie bereits erwähnt - die im Jahr 1999 ermittelten Investitionskosten in Höhe von 22 Mio. Euro bei weitem nicht ausreichen werden, den gestiegenen Investitionsbedarf abzudecken. Alleine schon vor diesem Hintergrund ist ein positiver Nutzen-Kosten-Faktor nicht mehr zu erwarten.

Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes SPNV-Nord hatte seinerzeit (2001) einen positiven Beschluß zur Reaktivierung der Strecke Engers – Siershahn im SPNV gefaßt. Die Reaktivierung kam dennoch nicht zum Tragen, da wesentliche Voraussetzungen für die Aufwertung der Schieneninfrastruktur in zeitlicher Nähe zum Reaktivierungsbeschluß entfielen. U. a. zeichnete sich ab, daß das seinerzeit im Gutachten vorgeschlagene gelegte Gelände für die Errichtung der Verbindungskurve bei Siershahn nicht mehr dem im Rahmen der Untersuchung zugrunde gelegten bzw. vorausgesetzten Überlegungen zur Verfügung steht. Darüber hinaus haben sich die Stadt Bendorf und die Verbandsgemeinde Ransbach-Baumbach in Gremien mehrheitlich gegen die Durchführung der Reaktivierung ausgesprochen.

Im Landesverkehrsprogramm ist für das Projekt ein Prüfauftrag vermerkt und in der Koalitionsvereinbarung der Regierungsparteien auf Landesebene ist die Reaktivierung als verfolgendes Ziel benannt.

## **3. Reaktivierung der Strecke Diez- Bad Schwalbach – Wiesbaden**

Als Maßnahme ist die Reaktivierung der Schienenstrecke sowie der Neubau von Haltepunkten vorgesehen.

Im Betriebsprogramm wird die Durchführung eines Stundentaktes mit Teilverdichtung auf ½-Stundentaktlagen an Werktagen außer samstags im Abschnitt Bad Schwalbach – Wiesbaden/Mainz unterstellt.

Auf den rheinland-pfälzischen Streckenabschnitt entfallen nach jüngsten Untersuchungen Investitionskosten in Höhe von 16,2 Mio. Euro, die ggf. auf Bundesmitteln finanziert werden könnten.

Ein kürzlich abgeschlossene Verkehrsgutachten nach standardisiertem Verfahren ermittelte einen Betriebskostenzuschuß von ca. 2,2 Mio. Euro per anno für den Streckenabschnitt im Rhein-Lahn-Kreis bzw. im Land Rheinland-Pfalz.

Die standardisierte NKU läßt einen Faktor zwischen 1 und 1,5 im noch abzuschließenden Untersuchungsverfahren erwarten.

Ein förmlicher Reaktivierungsbeschluß besteht weder für den hessischen- noch für den rheinland-pfälzischen Abschnitt und die Reaktivierung wurde bisher nur mit Prüfvermerk im Landesverkehrsprogramm vorgesehen.

#### **4. Reaktivierung der Eifelquerbahn zwischen Kaisersesch – Gerolstein, Teilabschnitt Kaisersesch – Ulmen**

Die Zweckverbandsversammlung hat am 11.12.2002 beschlossen, daß entsprechend anfallende Kosten und Maßnahmen im Infrastrukturbereich durch die Geschäftsstelle ermittelt werden.

Die Maßnahme sieht für den Abschnitt zwischen Kaisersesch und Ulmen die Aufwertung der Schieneninfrastruktur sowie den Neubau von Haltepunkten vor.

Als Betriebsprogramm wurde in Fortsetzung des bereits reaktivierten Streckenabschnittes zwischen Mayen-West und Kaisersesch realisierten Stundentaktes ebenfalls ein Stundentakt vorgesehen.

Alle Investitionskosten für die Aufwertung der Schieneninfrastruktur wurden bislang 7,8 Mio. Euro ermittelt. Im vorgenannten Betrag sind die Kosten für Leit- und Sicherungstechnik bereits enthalten. Die Investitionskosten sind mit Bundesmitteln nicht zuschußfähig, da die Strecke von der DB Netz AG an einen privaten Infrastrukturbetreiber verpachtet wurde.

An Betriebskosten entfällt auf die Bezuschussung von 175.000 Zugkilometer pro Jahr. Ein geschätzter Betrag von 1,575 Mio Euro per anno. Wegen der Verpachtung der Gleisinfrastruktur ergeben sich jedoch möglicherweise Kostenspielräume, die aufgrund der Eigentümereigenschaften auch zugunsten des Aufgabenträgers ausfallen könnten.

Eine abschließende NKU liegt zur Zeit noch nicht vor.

#### **Beschlußvorschlag:**

**Die Geschäftsstelle des Zweckverbandes SPNV-Nord erhält von der Versammlung den Auftrag, eine Gegenüberstellung aller 4 Reaktivierungen nach dem zu erwartenden Nutzen-Kosten-Faktor vorzunehmen. Darüber hinaus soll eine Wertung der strukturellen Auswirkungen der jeweiligen Reaktivierungsmaßnahme dargestellt werden. Ziel ist die Schaffung einer einheitlichen Vergleichsbasis, um die Projekte nach Prioritäten zu reihen.**

#### TOP 4 Förderung der Verkehrsinfrastruktur des SPNV nach GVFG und FAG

Seit der Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes im Norden des Landes von Rheinland-Pfalz im Jahr 1994 wurden zahlreiche Projekte im Bereich der Infrastruktur des SPNV mit Mitteln des Landes Rheinland-Pfalz respektive nach GVFG und FAG gefördert. Im Bereich der Schieneninfrastruktur sind hier im wesentlichen die Reaktivierungen der Streckenabschnitte Kreuzberg – Ahrbrück, der Ahrtalbahn zwischen Remagen und Ahrbrück (Kursbuchstrecke 477) sowie die Reaktivierung des Streckenabschnittes Mayen-West – Kaisersesch, der Strecke Andernach – Kaisersesch (Kursbuchstrecke 478) zu nennen.

Darüber hinaus wurden aber auch andere Projekte zur Optimierung der betrieblichen Abläufe mit Investitionsmitteln des Landes gefördert. In diesem Zusammenhang sei beispielsweise auf die Realisation technischer Maßnahmen zur Inbetriebnahme des Haltepunktes Boppard-Süd im Bereich der Hunsrückbahn hingewiesen. Desweiteren werden im Bereich der Eifelstrecke technische Voraussetzungen zur Durchführung gleichzeitiger Einfahrten in den Bahnhöfen Bitburg-Erdorf und Kyllburg geschaffen. Die Verlegung einzelner Haltepunkte oder deren technische Aufwertung wie in den Fällen Wehr/Obermosel und Hatzenport an der Moselstrecke führen nicht allein zur verkehrstechnischen Aufwertung und städtebaulichen Verbesserung der jeweiligen Haltepunkte sondern auch wegen des Wegfalls der niveaugleichen Zuwegungen zu den Bahnsteigen zu nicht unerheblichen Fahrzeitenverkürzungen (bis zu 5 Minuten).

In der Hauptsache wurden mit GVFG bzw. FAG-Mitteln in den vergangenen 8 Jahren jedoch umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung der städtebaulichen Umfeldler und zur verkehrlichen Aufwertung einzelner Haltepunkte und Bahnhöfe im Norden von Rheinland-Pfalz aufgewendet. Die nachfolgende Tabelle verdeutlicht, daß bis heute 34 derartiger Bahnhofprojekte auf dem Gebiet des Zweckverbandes SPNV-Nord fertiggestellt sind oder noch im Jahr 2004 fertiggestellt werden. Darüber befinden sich weitere 15 Projekte im Planungszustand von denen wiederum 5 durch Erlangung des Baurechtes noch in diesem Jahr mit Baubeginn umgesetzt werden könnten. Hierzu zählen die Haltepunkte und Bahnhöfe in Ahrweiler, Altenkirchen, Mayen-Mitte, Sinzig (erster Bauabschnitt) sowie der Umweltbahnhof Niederlahnstein. Darüber hinaus befinden sich weitere Projekte, die der als Anlage beigefügten Tabelle zu entnehmen ist, in Planungsverfahren.

Betrachtet man die Förderung baulicher Anlagen im ÖPNV/SPNV in den Jahren 1996 – 2002 räumlich differenziert nach den Zuständigkeitsbereichen der SPNV-Zweckverbände Nord und Süd, läßt sich feststellen, daß von den mehr als 110 Mio. Euro, die aus GVFG – bzw. FAG-Mitteln zur Verfügung gestellt wurden, weniger als 30% in den Norden fielen. Nach Einschätzung der Geschäftsstelle des SPNV-Nord rührt das offenkundige Mißverhältnis in der räumlichen Verteilung dieser Mittel jedoch primär daher, daß im Zuständigkeitsbereich des Zweckverbandes SPNV-Nord deutlich weniger geeignete Projekte entwickelt werden konnten, die aus den genannten Programmen förderfähig gewesen wären. Nach Auskunft des Landes und nach Einschätzung der Geschäftsstelle ist es in den vergangenen Jahren bislang nicht vorgekommen, daß ein entsprechender Förderantrag auf Grund fehlender Landesmittel abgelehnt wurde.

Die Hauptursache dafür liegt nach wie vor darin, daß im Norden des Landes zu wenige kommunale Gebietskörperschaften bereit und auch in der Lage sind, sich mit kommunalen Finanzen an Baumaßnahmen in den Bereichen ÖPNV/SPNV zu beteiligen; in der Regel sind derartige Maßnahmen jedoch ohne einen kommunalen Eigenanteil nicht realisierbar.

Die Erfahrung einzelner kommunaler Gebietskörperschaften mit der Umsetzung der vorgenannten Projekte sind im Bezug auf die Zusammenarbeit mit den hierfür infrage kommenden Stellen der DB AG überwiegend negativ. Dies ist u. a. darin begründet, daß z. B. die DB Station & Service AG als Vorhalter und Betreuer sowie Eigentümer der Haltepunkte und Bahnhöfe sich seit nunmehr 2 Jahren nicht mehr mit Eigenmitteln an den in Rede stehenden Maßnahmen und Investitionen beteiligt. Darüber hinaus wird zunehmend der Rationalisierungs- und Erneuerungsdruck seitens der DB Netz AG bei den von Land und Kommunen getragenen Projekten spürbar. Häufiger verzögern sich Planungsabläufe durch den wiederholten Versuch der DB Netz AG, die Modernisierung der Neuerung einzelner technischer Anlagen im Rahmen derartiger (fremdfinanzierter) Pro-

jekte zu realisieren. In der Vergangenheit hatte dies nicht unwesentliche Auswirkungen auf die Plangenehmigungsverfahren vor dem Eisenbahnbundesamt.

Als durchschnittlicher Realisationszeitraum zwischen der Auftragsvergabe für eine skizzenhafte Vorplanung (noch im Vorfeld der Planungsphasen I – IV der HOAI) und der tatsächlichen Fertigstellung und Einweihung eines einzelnen Projektes kann für die auf dem Gebiet des Zweckverbandes SPNV-Nord realisierten Maßnahmen ein durchschnittlicher Zeitbedarf von 7 Jahren (!) festgestellt werden. In diesem Zusammenhang führt vor allem der Meinungs- und Informationsaustausch zwischen Bürgermeister\*innen in der Regel dazu, daß allein in den vergangenen 3 Jahren die Anzahl neuer Projekte erheblich nachgelassen hat. Von den Vertretern kommunaler Gebietskörperschaften wird sowohl die Arbeitsweise als auch der häufige Wechsel von zuständigen Ansprechpartnern als besonders erschwerendes Hemmnis empfunden. Nicht zuletzt die oft exorbitanten Vorstellungen über Liegenschaftspreise seitens verschiedenster Institutionen der DB (DB Netz AG, DB Station & Service, DB Services u. a.) haben in der Vergangenheit leider verstärkt dazu beigetragen, daß die Zahl der auch vom Zweckverband betreuten Maßnahmen nicht erhöht werden konnte.

Auf Beschluß der Verbandsversammlung des Zweckverbandes SPNV-Nord wird seit dem Jahr 1999 bei allen Maßnahmen, die einem im Jahr 1999 festgelegten Kriterienkatalog entsprechen, ein Planungszuschuß in Höhe von 5.000,00 Euro für die Erstellung einer skizzenhaften Vorplanung seitens des Zweckverbandes gewährt.

### **Beschlußvorschlag**

**Die Verbandsversammlung stellt fest, dass es im Zuständigkeitsbereich des SPNV-Nord einen erheblichen Nachholbedarf bei der Modernisierung der SPNV-Infrastruktur, insbesondere an Bahnhöfen und Haltepunkten gibt. Die hierfür verantwortlichen Akteure, insbesondere die Bahn AG, werden aufgefordert, die bei der Vorbereitung und Durchführung der Projekte festzustellenden Ablaufprobleme abzubauen. Soweit in Zukunft bei der Förderung von Eisenbahninfrastrukturprojekten durch das Land Prioritätensetzungen erforderlich sein werden, ist dem dargestellten Nachholbedarf im Norden des Landes besonders Rechnung zu tragen.**

## TOP 5 Preisanfrage Boppard – Emmelshausen

Im Rahmen des zwischen den beiden Zweckverbänden, dem Land Rheinland-Pfalz und der DB Regio AG, Verkehrsbetrieb Südwest, abgeschlossenen und zur Zeit gültigen Verkehrsvertrages wurde vereinbart, dass die DB Regio ab dem Jahr 2008 die Verkehrsleistung auf ihren eigenen Wunsch zwischen Boppard-Süd, Boppard und Emmelshausen für den SPNV nicht mehr erbringen wird. Die Abgabe der SPNV-Verkehrsleistungen durch den Verkehrsbetrieb Südwest der DB Regio AG wird u.a. mit dem hohen Durchschnittsalter der auf der Strecke zwischen Boppard und Emmelshausen zum Einsatz kommenden Großdiesellokomotiven gerechtfertigt.

Gemäß der Konzernrichtlinie 465 – Betrieb auf Steilstrecken – der DB Netz AG handelt es sich um eine Eisenbahnstrecke, die gemäß der für den Streckenabschnitt Boppard-Buchholz (Hunsrück) auftretenden besonderen Bedingungen als „Steilstrecke“ behandelt wird. Aus der Konzernrichtlinie 465 lassen sich Restriktionen sowohl in betrieblicher als auch in technischer Hinsicht, was die entsprechenden Anforderungen an die auf der Strecke zum Einsatz kommenden Fahrzeuge anbetrifft, ableiten.

So beträgt z.B. die zulässige Höchstgeschwindigkeit für die Bergfahrt zwischen Boppard und Buchholz 40 km/h. Bei der Talfahrt dürfen höchstens 30 km/h erreicht werden. Das Triebfahrzeug ist in diesem Falle darüber hinaus mit einem zweiten Mitarbeiter zu besetzen. Dies ist in der Regel der Zugbegleiter.

Auf der Strecke dürfen grundsätzlich nur klotzgebremste Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Triebfahrzeuge, die zwischen Boppard und Buchholz respektive Emmelshausen verkehren, müssen über wenigstens 2 unabhängig voneinander funktionierende Bremssysteme verfügen. Diese Forderung kann durch das Vorhandensein des ohnehin erforderlichen Druckluftbremssystems oder aber einer hydro-dynamischen Bremse erfüllt sein.

Der Steilstreckenabschnitt mit einer durchgehenden Neigung von 60,9 ‰ erstreckt sich auf dem Abschnitt zwischen Kilometer 46,7 und 52,2. Hierbei handelt es sich neben der Rübelandbahn im Harz um den steilsten Eisenbahnabschnitt in Deutschland, auf dem im reinen Adhäsionsbetrieb SPNV durchgeführt wird.

Z.Z. kommen nur noch 2 Diesellokomotivbaureihen für den Betrieb auf dieser Strecke in Frage: Lokomotiven der Baureihe 213 und Maschinen der Baureihe 218 verfügen über die vorgenannten technischen Anforderungen. Triebwagen der Baureihe VT 627.0 werden z.Z. im Raum Augsburg von der DB Regio AG abgestellt bzw. ausgemustert.

Der Regio-Sprinter der Fa. Siemens, der z.Z. zwischen den Bahnhöfen Düren und Heimbach auf der Rurtalstrecke zum Einsatz kommt, hat sich bei Testfahrten auf der Steilstrecke zwischen Linz und Kalenborn nach Ausfall der zweiten Antriebsmaschine als nicht antriebsstark genug erwiesen, so dass auch auf diese Triebfahrzeugvariante nicht zurückgegriffen werden kann.

Im Rahmen eines Interessensbekundungsverfahrens hat die Geschäftsstelle des Zweckverbandes im Sommer des Jahres 2003 rund 40 Eisenbahnverkehrsunternehmen im gesamten Bundesgebiet angeschrieben und um die Bekundung des Interesses an der Durchführung der in Rede stehenden Verkehrsleistung nach dem Jahr 2008 gebeten. Rd. 10 Verkehrsunternehmen haben im Zusammenhang mit dem zwischenzeitlich abgeschlossenen Interessensbekundungsverfahren ihre Bereitschaft grundsätzlich dokumentiert.

Aufgrund der hier dargelegten Streckenbesonderheiten und der sehr eingeschränkten Verfügungsmöglichkeiten entsprechend geeigneter Triebfahrzeuge erscheint eine europaweite Ausschreibung der ab dem Jahr 2008 zur Vergabe anstehenden Verkehrsleistungen nicht sinnvoll. Das von der Geschäftsstelle durchgeführte Interessensbekundungsverfahren hat darüber hinaus deutlich gemacht, dass der überwiegende Teil der angefragten Verkehrsunternehmen kein Interesse an der Durchführung entsprechender Verkehrsleistungen hat. Mehrheitlich wurde dieses Desinteresse u.a. auch damit begründet, dass sich die auf der Steilstrecke zum Einsatz kommenden Fahrzeuge aufgrund ihrer Spezifika kaum zur Integration in den Betrieb auf vorhandenen Linien und Net-

zen eignen. Vor diesem Hintergrund wird deutlich, warum sich die Strecke auch nicht zur Integration in ein auszuschreibendes SPNV-Liniennetz eignet.

### **Beschlußvorschlag**

**Vor dem Hintergrund der ab dem Jahr 2008 anstehenden Neuvergabe des SPNV-Betriebes zwischen Boppard und Emmelshausen wird mit Rücksichtnahme auf die besonderen Streckenspezifika (Steilstrecke) die Geschäftsstelle des Zweckverbandes SPNV-Nord nach dem abgeschlossenen Interessenbekundungsverfahren nunmehr eine Preisabfrage bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Erbringung entsprechender SPNV-Leistungen auf der Kursbuchstrecke 479 Boppard – Emmelshausen durchführen. Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Preisanfrage sollen mit den interessierten Unternehmen Verhandlungen mit dem Ziel einer freihändigen Vergabe geführt werden. Vor Vergabe erfolgt eine erneute Beratung und Beschlußfassung durch die Versammlung.**

## TOP 6 Weiterführung der im Dezember 2002 neu eingeführten RegioLinien

Im Zusammenhang mit der Betriebsaufnahme auf der ICE-Neubaustrecke (NBS) Köln – Rhein-Main zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 waren seinerzeit von Seiten des Zweckverbandes SPNV-Nord auf Grundlage eines Beschlusses der Verbandsversammlung vom 24.04.2002 in Montabaur verschiedene Maßnahmen zur verkehrlichen Integration der für Rheinland-Pfalz relevanten NBS-Halte in Montabaur sowie auch Limburg umgesetzt worden. Dabei lag aufgrund der Zuständigkeiten des Zweckverbandes SPNV-Nord der Schwerpunkt der entsprechenden Aktivitäten auf der Einbindung der NBS-Halte ins SPNV- und RegioLinien-Netz.

Neben anderen Maßnahmen waren in diesem Rahmen hinsichtlich der Regiobusverbindungen insbesondere die RegioLinien 3100 (130) Montabaur – Höhr-Grenzhausen – Bendorf – Engers – Neuwied und 3115 (115) Hachenburg/Altenkirchen – Selters – Montabaur zum 15. Dezember 2002 neu eingeführt worden. Sowohl bei der Einführung dieser neuen RegioLinien als auch in der folgenden Zeit war eine recht intensive Bewerbung der Busangebote in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau im Zuge des Rheinland-Pfalz-Takt-Marketings sowie in Kooperation mit der Regional-Marketing-Initiative-ICE (REMI) erfolgt.

Dabei wurde das Angebot der neuen RegioLinien zum ICE-Bahnhof Montabaur u.a. mit Hilfe von entsprechenden Foldern, speziellen Anzeigen in Amtsblättern, Beiträgen in der Kundenzeitung und im Internet-Auftritt des Rheinland-Pfalz-Taktes sowie durch Nutzung der REMI-Werbemedien bekannt gemacht.

Mit der Durchführung der Verkehrsleistungen hatte der SPNV-Nord in Bezug auf die Linie 3100 die RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH und RWN Rhein-Westerwald Nahverkehr GmbH bzw. im Hinblick auf die Linie 3115 die RMV, RWN, Westerwaldbahn GmbH und die Firma Martin Becker GmbH & Co. mit Hilfe entsprechender Verkehrsverträge beauftragt. Was die Laufzeiten der Verträge für diese RegioLinien betrifft, war vereinbart worden, dass diese jeweils zunächst bis zum 15.12.2004 ausgelegt sind und dass der Zweckverband SPNV-Nord bis zum 30.06.2004 über die Fortführung des RegioLinien-Betriebes über die genannte Laufzeit hinaus entscheidet.

Damit sollte die Einrichtung der neuen RegioLinien zum ICE-Bahnhof Montabaur zunächst für zwei Jahre erfolgen und eine Entscheidung über die Weiterführung dieser Linien erst in Kenntnis der tatsächlich erreichten Fahrgastzahlen erfolgen.

Als Grundlage für eine solche Entscheidung, zu der eine Beschlußfassung in dieser Sitzung der Verbandsversammlung erforderlich ist, wird auf die als Ablage beigefügten Übersichten der durchschnittlichen Fahrzeugbesetzungen der betroffenen RegioLinien im folgenden kurz eingegangen:

### Zu 1) RegioLinie 3100 (130) Montabaur – Höhr-Grenzhausen – Bendorf – Engers – Neuwied:

Wie den entsprechenden Grafiken im Einzelnen genauer zu entnehmen ist, lagen die durchschnittlichen Fahrzeugbesetzungen in allen Streckenabschnitten, mit Ausnahme vom Abschnitt Engers – Neuwied, und an allen betrachteten Verkehrstagen stets bei unter fünf Fahrgästen/Bus.

Hinzu kommt, dass die zeitliche Entwicklung über die betreffenden vier Zählperioden hinweg kein Anzeichen für eine Steigerung der Fahrgastnachfrage erkennen läßt.

Außerdem ist aus einer näheren Betrachtung der durchschnittlichen Fahrzeugbesetzungen auf den einzelnen Streckenabschnitten insbesondere folgendes zu schließen:

Zum Einen dürfte die vergleichsweise hohe Fahrgastnachfrage im Abschnitt Engers – Neuwied auf verkehrliche Verflechtungen im Bereich der Stadt Neuwied zurückzuführen sein, die unabhängig vom ICE-Bahnhof Montabaur bestehen.

Zum Anderen deutet die gegenüber den benachbarten Streckenabschnitten deutlich abfallende Fahrgastnachfrage im Abschnitt Höhr-Grenzhausen – Bendorf darauf hin, dass der ICE-Bahnhof Montabaur als Nachfrageerzeuger auf dieser RegioLinie bisher über den ohnehin bestehenden Verflechtungsbereich zwischen Montabaur und Höhr-Grenzhausen hinaus kaum Wirkung zeigt.

#### Zu 2) RegioLinie 3115 (115) Hachenburg/Altenkirchen – Selters – Montabaur:

##### a) Linienast Altenkirchen – Selters:

Wie aus den beigelegten Abbildungen im Einzelnen detaillierter hervorgeht, lagen die durchschnittlichen Fahrzeugbesetzungen in allen Streckenabschnitten und an allen betrachteten Verkehrstagen ohne Ausnahme stets bei unter fünf Fahrgästen/Bus, wobei am Wochenende sogar z.T. Tiefstwerte von unter einem Fahrgast/Bus erreicht werden.

Und selbst die zeitliche Entwicklung über die betreffenden Zählperioden hinweg bietet trotz des positiven Trends angesichts der insgesamt sehr niedrigen Durchschnittswerte von maximal etwas über zwei Fahrgästen/Bus keinen Anlaß zur Annahme für eine künftig deutliche Steigerung der Fahrgastnachfrage.

##### b) Hauptast Hachenburg – Selters – Montabaur:

Wie die beiliegenden Grafiken im Einzelnen genauer aufzeigen, lagen hier die durchschnittlichen Fahrzeugbesetzungen in allen Streckenabschnitten, mit Ausnahme vom Abschnitt Hachenburg – Selters, zumindest im Wochendurchschnitt und von montags bis freitags bei jeweils ganz deutlich über fünf Fahrgästen/Bus.

Die Wochenendnachfrage fällt demgegenüber jedoch mit stets unter fünf Fahrgästen/Bus stark ab.

Aus der zeitlichen Entwicklung über die betrachteten Zählperioden hinweg ist insgesamt ein Aufwärtstrend zu erkennen.

Darüber hinaus läßt sich aus einer näheren Betrachtung der durchschnittlichen Fahrzeugbesetzungen auf den einzelnen Streckenabschnitten insbesondere folgender Schluß ziehen:

Dass die Fahrzeugbesetzung im Streckenabschnitt Hachenburg – Selters gegenüber den anderen Abschnitten selbst in Zeiten vergleichsweise hoher Nachfrage sehr viel geringer ausfällt und die Auslastung in den übrigen Streckenabschnitten insgesamt ziemlich gleichmäßig ist, deutet darauf hin, dass der ICE-Bahnhof Montabaur auf dem Hauptast dieser RegioLinie vor allem im Bereich der bereits vorhandenen verkehrlichen Verflechtungen zwischen Selters und Montabaur für die Nachfrage mitverantwortlich ist.

Aus der dargelegten Fahrgastnachfrage auf diesen RegioLinien sind aus Sicht der Geschäftsstelle des Zweckverbandes SPNV-Nord schließlich folgende Konsequenzen zu ziehen:

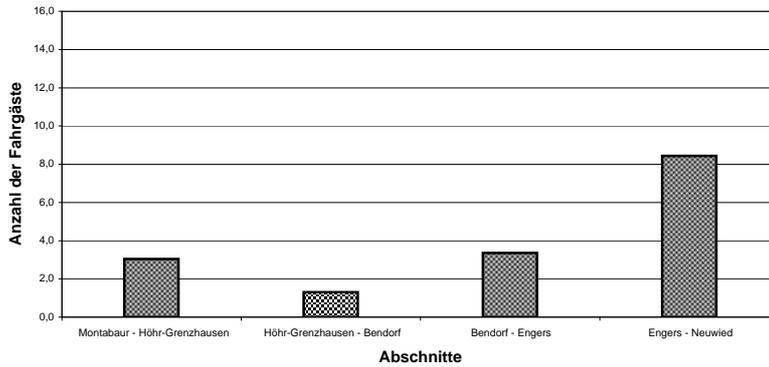
1. Einstellung der RegioLinie 3100 (130) Montabaur – Höhr-Grenzhausen – Bendorf – Engers – Neuwied zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004
2. Aufgabe des Linienastes Altenkirchen – Selters der RegioLinie 3115 (115) Hachenburg/Altenkirchen – Selters – Montabaur zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004
3. Weiterbetrieb des Hauptastes der RegioLinie 3115 (115) Hachenburg/Altenkirchen – Selters – Montabaur für den Zeitraum von zunächst einem weiteren Jahres über den Fahrplanwechsel im Dezember 2004 hinaus und unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklung der Fahrgastzahlen in der Folgezeit Entscheidung in der Verbandsversammlung im Frühjahr 2005 im Hinblick auf eine längerfristige Beibehaltung dieser Linie.

#### **Beschlußvorschlag**

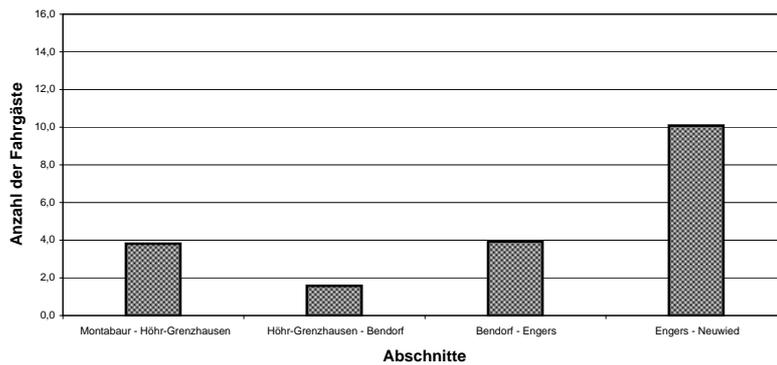
**Die Verbandsversammlung des SPNV-Nord folgt den von der Geschäftsstelle vorgeschlagenen Konsequenzen und beschließt die Einstellung der besagten RegioLinien bzw. die zunächst zeitlich befristete Verlängerung des Weiterbetriebs des betreffenden RegioLinien-Hauptastes.**

# Übersicht der durchschnittlichen Fahrzeugbesetzung der RegioLinie 3100 (130) (Zählung von Januar 2004)

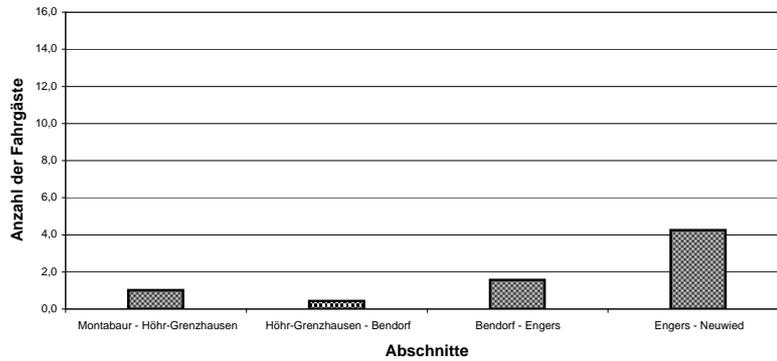
**Linie 3100 - Durchschnittliche Anzahl der Fahrgäste je Bus differenziert  
nach Abschnitten (Wochendurchschnitt)**



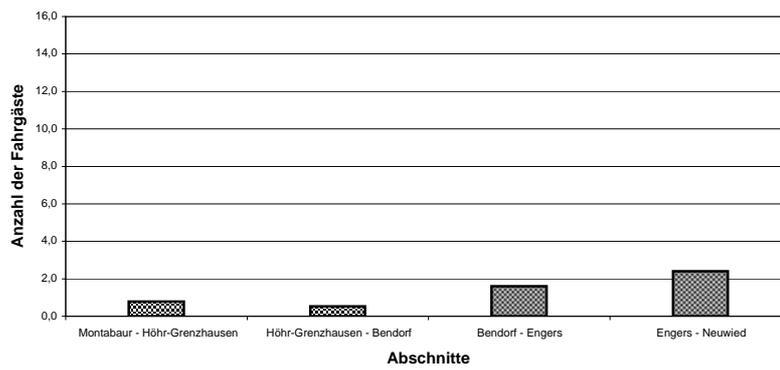
**Linie 3100 - Durchschnittliche Anzahl der Fahrgäste je Bus differenziert nach  
Abschnitten (Mo-Fr)**



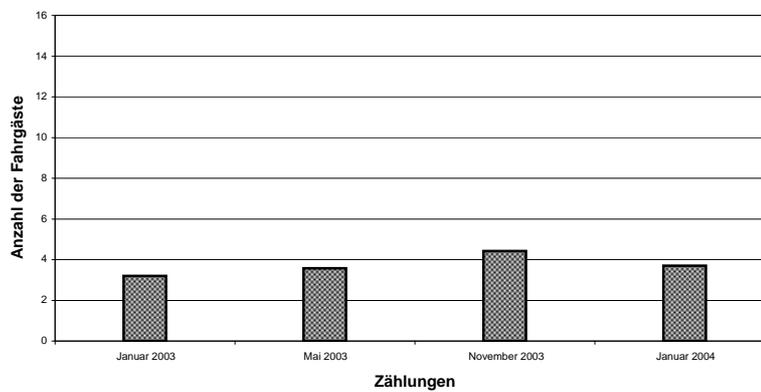
**Linie 3100 - Durchschnittliche Anzahl der Fahrgäste je Bus differenziert nach Abschnitten (Sa)**



**Linie 3100 - Durchschnittliche Anzahl der Fahrgäste je Bus differenziert nach Abschnitten (So)**



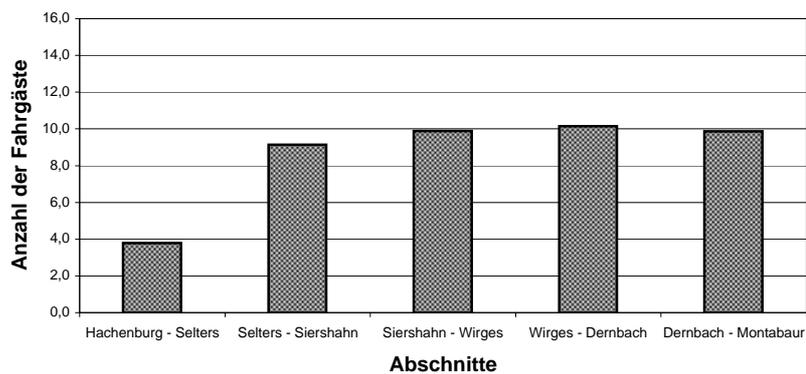
**Zeitliche Entwicklung der durchschnittlichen Fahrgastbesetzung der RegioLinie 3100**



# Übersicht der durchschnittlichen Fahrzeugbesetzung der RegioLinie 3115 (115) (Zählung von Januar 2004)

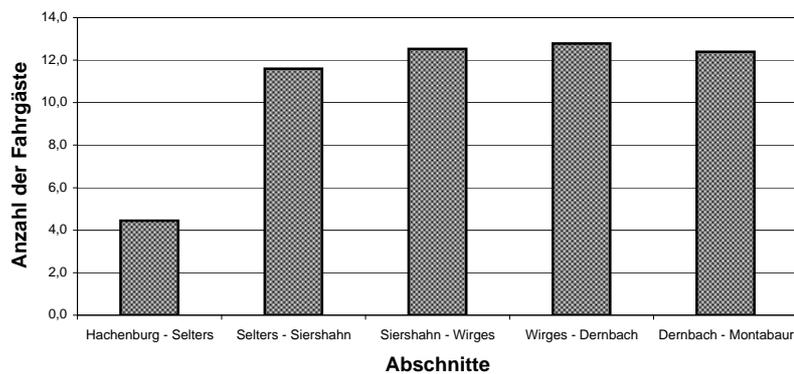
Linie 3115 - Durchschnittliche Anzahl der Fahrgäste je Bus  
differenziert nach Abschnitten (Wochendurchschnitt)

Linienast Hachenburg - Montabaur



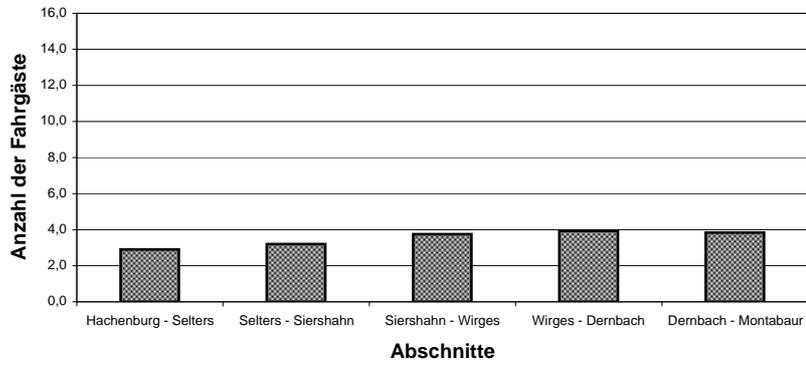
Linie 3115 - Durchschnittliche Anzahl der Fahrgäste je Bus differenziert nach  
Abschnitten (Mo-Fr)

Linienast Hachenburg - Montabaur



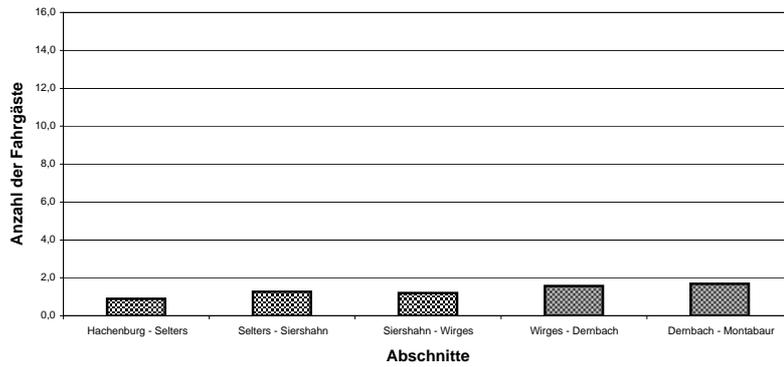
**Linie 3115 - Durchschnittliche Anzahl der Fahrgäste je Bus differenziert nach Abschnitten (Sa)**

**Linienast Hachenburg - Montabaur**



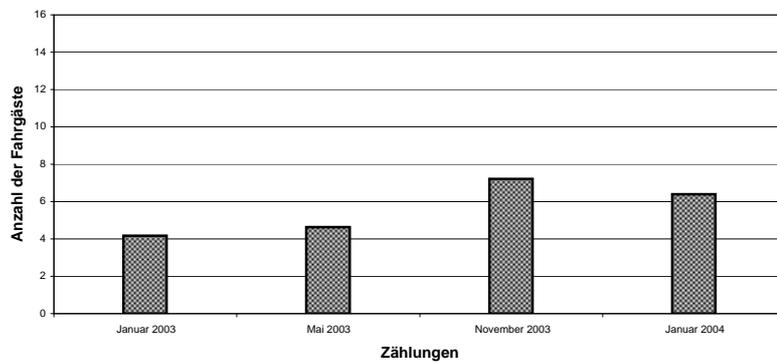
**Linie 3115 - Durchschnittliche Fahrgäste je Bus differenziert nach Abschnitten (So)**

**Linienast Hachenburg - Montabaur**



**Zeitliche Entwicklung der durchschnittlichen Fahrgastbesetzung der RegioLinie 3115**

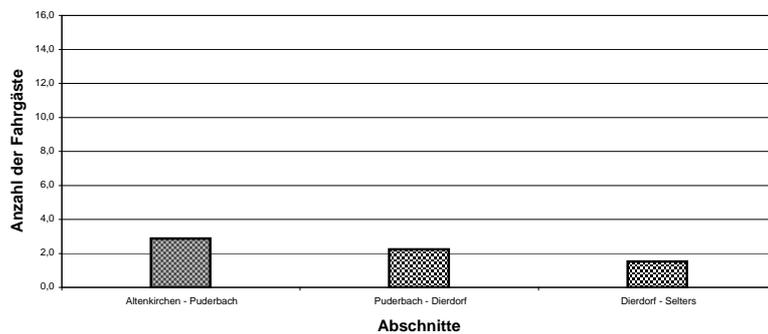
**Linienast Hachenburg - Montabaur**



# Übersicht der durchschnittlichen Fahrzeugbesetzung der RegioLinie 3115 (115) (Zählung von Januar 2004)

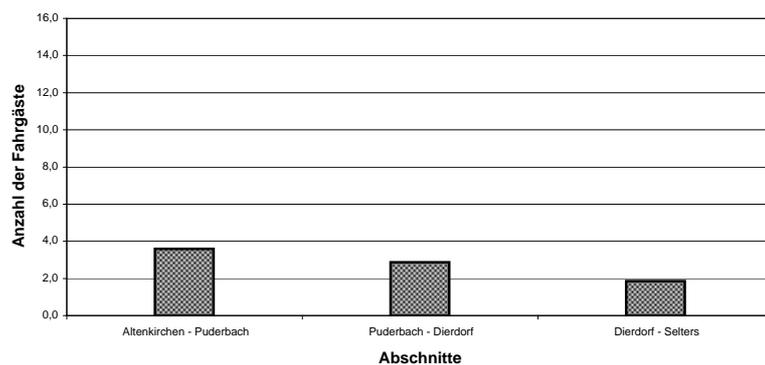
## Linie 3115 - Durchschnittliche Anzahl der Fahrgäste je Bus differenziert nach Abschnitten (Wochendurchschnitt)

### Linienast Altenkirchen - Selters



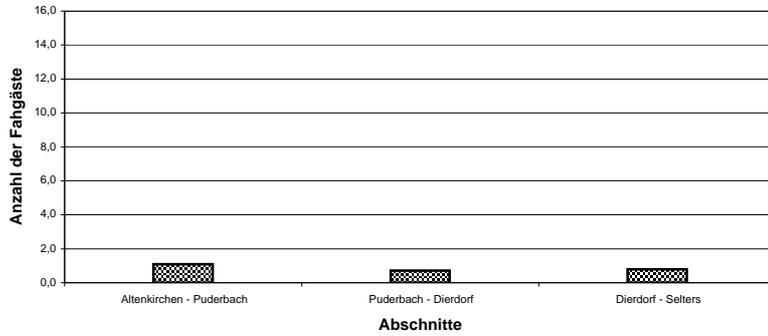
## Linie 3115 - Durchschnittliche Anzahl der Fahrgäste je Bus differenziert nach Abschnitten (Mo-Fr)

### Linienast Altenkirchen - Selters



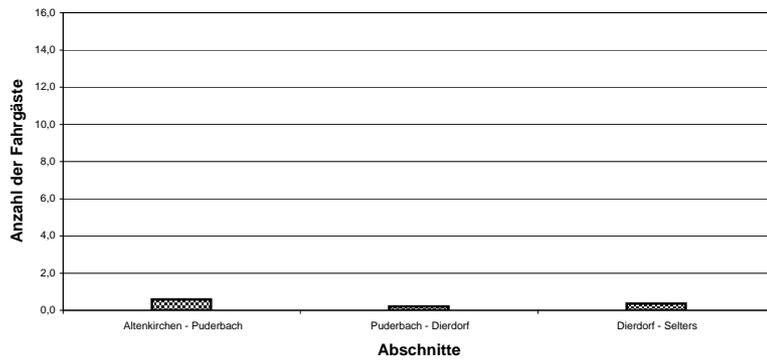
**Linie 3115 - Durchschnittliche Anzahl der Fahrgäste je Bus  
differenziert nach Abschnitten (Sa)**

**Linienast Altenkirchen - Selters**



**Linie 3115 - Durchschnittliche Anzahl der Fahrgäste je Bus  
differenziert nach Abschnitten (So)**

**Linienast Altenkirchen - Selters**



**Zeitliche Entwicklung der durchschnittlichen Fahrgastbesetzung  
der RegioLinie 3115**

**Linienast Altenkirchen - Selters**

