

Verbandsversammlung

23. Sitzung

Kreisverwaltung Trier, großer Sitzungssaal
14.12.2005, 10.00 Uhr

Tagesordnung

A) Öffentlicher Teil

1. Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die 22. Sitzung der Verbandsversammlung am 19.05.2005 in Simmern
2. Neuwahl des Verbandsvorstehers
3. Bericht Rechnungsprüfung 2004; Entlastung von Verbandsvorsteher, Stellvertreter und Verbandsdirektor
4. Haushalt 2006
5. Fortführung von Verkehrsverträgen
 - a) Daadetalbahn
 - b) Hellertalbahn
6. Schienenanbindung Flughafen Hahn – Reaktivierung der Hunsrückstrecke
7. Reaktivierung Eifelquerbahn – Sachstand und weitere Vorgehensweise
8. Fortführung von RegioLinien
 - a) RegioLinie Neuwied – Montabaur
 - b) RegioLinie Hachenburg – Montabaur
 - c) RegioLinie Bullay – Flughafen Hahn
9. Rahmenvereinbarung zur Bahnhofsentwicklung Rheinland-Pfalz
10. Verschiedenes

B) Nichtöffentlicher Teil

1. Genehmigung des nicht öffentlichen Teils der Niederschrift über die 22. Sitzung der Verbandsversammlung am 19.05.2005 in Simmern
2. Vertragsangelegenheiten
3. Vergabeentscheidung Ausschreibung RegioLinien 300/500
4. Verschiedenes

A) Öffentlicher Teil

TOP I Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die 22. Sitzung der Verbandsversammlung am 19.05.2005 in Simmern

Die Niederschrift über die 22. Sitzung ist Ihnen mit Schreiben vom 10.06.05 zugesandt worden; sie ist den Unterlagen nochmals beigefügt. Anmerkungen zur Niederschrift sind nicht eingegangen.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung genehmigt den öffentlichen Teil der Niederschrift über die 22. Sitzung der Verbandsversammlung am 19.05.05 in Simmern.

TOP 2 Neuwahl des Verbandsvorstehers



Nach der Kommunalwahl 2004 wurde der Landrat des Landkreises Trier-Saarburg, Herr Dr. Richard Groß, zum Vorsteher des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord gewählt. Die Amtszeit von Herrn Dr. Groß als Landrat des Landkreises Trier-Saarburg endet am 31. Dezember 2005. Da das Amt des Verbandsvorstehers im SPNV-Nord unmittelbar an die Funktion des Landrates gebunden ist, ist es erforderlich, mit Wirkung ab 01. Januar 2006 einen neuen Verbandsvorsteher zu wählen.

TOP 3 Bericht Rechnungsprüfung 2004; Entlastung von Vorstandsvorsteher, Stellvertreter und Verbandsdirektor

Das Rechnungsergebnis im Verwaltungshaushalt wurde auf 130.914.038,58 EUR in Einnahmen und Ausgaben sowie im Vermögenshaushalt auf 156.157,99 EUR in Einnahmen und Ausgaben festgestellt.

Mit der Prüfung der Jahresrechnung 2004 wurde das Rechnungsprüfungsamt des Landkreises Gerolstein beauftragt. Der Prüfbericht ist als Anlage beigefügt.

Gem. Beschluss vom 21.12.1999 wird die Prüfung des Rechnungsergebnisses abwechselnd durch die Mitgliedskörperschaften in alphabetischer Reihenfolge durchgeführt, beginnend 1999 mit dem Landkreis Ahrweiler.

Aufgrund dieses Rotationsverfahrens arbeiten sich jedes Jahr neue Rechnungsprüfer innerhalb eines Tages in die sehr umfangreichen Prüfungsunterlagen ein. Um hier das Verfahren zu vereinfachen wird – in Abweichung zum v.g. Beschluss – vorgeschlagen, ab dem kommenden Jahr mit der Rechnungsprüfung bis auf Widerruf das Prüfungsamt des Landkreises Ahrweiler zu beauftragen. Die Kreisverwaltung Ahrweiler wickelt bereits auf der Grundlage einer Verwaltungsvereinbarung die Kassengeschäfte sowie die Personalverwaltung (Verbandsdirektor) ab.

Beschlussvorschlag

1. Die **Verbandsversammlung nimmt den Prüfbericht des Rechnungsprüfungsamtes zustimmend zur Kenntnis und entlastet den Vorstandsvorsteher, den stellvertretenden Vorstandsvorsteher sowie die Geschäftsstelle für das Haushaltsjahr 2004.**
2. **Mit der Rechnungsprüfung des Zweckverbandes wird – beginnend mit der Jahresrechnung 2005 – das Prüfungsamt Ahrweiler beauftragt.**

TOP 4 Haushalt 2006

Haushaltssatzung und Haushaltsplan für das Jahr 2006 sind als Anlage beigefügt.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung beschließt den Haushalt 2006.

a) Hellertalbahn

Die Hellertalbahn erbringt auf der KBS 462 Betzdorf – Dillenburg SPNV-Leistungen. Sie ist aus der Bietergemeinschaft Hellertal-Bahn, bestehend aus der Hessischen Landesbahn GmbH, der Westerwaldbahn und der Siegener Kreisbahn GmbH hervorgegangen.

Die Vergabe der Leistungen an die Hellertalbahn erfolgte nach einer europaweiten Ausschreibung, die der Zweckverband gemeinsam mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und dem Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS) durchgeführt hatte.

Nach § 1 Abs. 1 des Verkehrsvertrages erstreckt sich die Vertragslaufzeit vom 26.09.1999 bis zum 31.12.2007.

Das EVU erbringt ca. 300.000 Zugkilometer pro Jahr mit Fahrzeugen vom Typ GTW 2/6. Darüber hinaus wird die Fahrzeugflotte im eigenen Betriebshof gewartet und repariert.

Der im Jahr 2005 vorgelegte Qualitätsbericht ist insgesamt positiv; die Qualität der erbrachten Verkehrsleistungen entspricht den vertraglichen Vorgaben.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass der Verkehrsvertrag während der bisherigen Laufzeit zur vollsten Zufriedenheit der Zweckverbandsgeschäftsstelle erfüllt wurde.

Für die Zeit nach dem 31.12.2007 ist zu entscheiden, ob die Strecke erneut isoliert ausgeschrieben werden soll, oder ob die Integration in ein größeres Netz ein besseres Ergebnis erbringen wird. Nach den inzwischen im Wettbewerb gewonnenen Erfahrungen ist davon auszugehen, dass letzteres der Fall ist.

Geeignete Netze, die für eine Integration der Hellertalbahn in Frage kämen, wären die Dreiländer-Bahn oder das Westerwaldnetz. Beide Verträge laufen noch bis Dezember 2014, so dass eine Ausschreibung der Hellertalbahn in Verbindung mit diesen Netzen erst zu diesem Datum in Betracht kommt.

Vor diesem Hintergrund wird in Abstimmung mit den beteiligten Nachbarn vorgeschlagen, mit der Hellertalbahn GmbH unter Zugrundelegung des § 15 AEG einen Folgevertrag mit einer Laufzeit von zunächst drei Jahren mit Verlängerungsoption abzuschließen.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht der Geschäftsstelle über den bis zum 31.12.2007 auslaufenden Verkehrsvertrag mit der Hellertalbahn GmbH zur Kenntnis und ermächtigt den Vorstandsvorsteher zur Aufnahme von Verhandlungen und Abschluss eines weiteren Verkehrsvertrages mit der Hellertalbahn GmbH für eine Laufzeit von drei Jahren.

b) Daadetalbahn

Am 31.12.2007 endet die Geltungsdauer des Verkehrsvertrages zwischen dem Zweckverband SPNV-Nord und der Westerwaldbahn GmbH über die SPNV-Verkehrsleistungen auf der Daadetalbahn zwischen Betzdorf und Daaden (KBS 463).

Während der Vertragslaufzeit (27.05.2001 bis 31.12.2007) erbringt die Westerwaldbahn über einen Zeitraum von mehr als 6 1/2 Jahren SPNV-Leistungen auf der im Jahre 1993 /94 vollständig regionalisierten Nebenstrecke (Infrastruktur und Betrieb).

Das Angebot an Verkehrsleistungen auf der grundlegend sanierten Strecke umfasst jährlich ca. 130.000 Zugkilometer.

Die Westerwaldbahn übernahm die Strecke zwischen Betzdorf und Daaden bereits vor Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs von der damaligen Deutschen Bundesbahn.

Durch ein gezielt auf die infrastrukturelle Situation der Haltepunkte und Bahnhöfe der Daadetalbahn ausgerichtetes Investitionsprogramm des Landes Rheinland-Pfalz konnten sämtliche Stationen entlang der Strecke von Grund auf saniert und auf die Bedürfnisse eines modernen SPNV ausgerichtet werden.

Ausweislich der Statusberichte hat die Westerwaldbahn kontinuierlich SPNV-Leistungen auf hohem Niveau erbracht.

Zudem liegen der Geschäftsstelle sowie der Kreisverwaltung des Kreises Altenkirchen keine Kundenbeschwerden über etwaige Mängel vor.

Für die Zeit nach dem 31.12.2007 wird keine isolierte Ausschreibung angestrebt. In diesem Zusammenhang wird auf die Argumentation zur Hellertalbahn verwiesen. Die Geschäftsstelle schlägt die Fortführung des Vertrages bis Dezember 2014 vor.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht der Geschäftsstelle über den bis zum 31.12.2007 auslaufenden Verkehrsvertrag mit der Westerwaldbahn GmbH zur Kenntnis und ermächtigt den Verbandsvorsteher zur Aufnahme von Verhandlungen und Abschluss eines weiteren Verkehrsvertrages mit der Westerwaldbahn GmbH für eine Laufzeit bis 2014.

Die Verbandsversammlung des SPNV-Nord hatte sich in ihrer Sitzung am 03.12.2004 in Wittlich mit einer Reihe von möglichen Reaktivierungsprojekten im Gebiet des Zweckverbandes befasst und dabei u. a. zur möglichen Reaktivierung der Hunsrückstrecke folgenden Beschluss gefasst:

„Die Reaktivierung der Hunsrückbahn zur Schienenanbindung des Flughafens Hahn ist ein Projekt mit hoher landespolitischer Priorität. Der Zweckverband SPNV-Nord wird das Land bei der Umsetzung der Maßnahme im Rahmen seiner Möglichkeiten grundsätzlich unterstützen.“

In den letzten Monaten hatte das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau mit der Bundesregierung und der DB Netz AG intensive Verhandlungen über die erforderlichen Maßnahmen zur Ertüchtigung der Hunsrückbahn zwischen Langenlonsheim und dem Flughafen Hahn geführt. Mit der Unterzeichnung eines LOI am 16. Nov. 2005 konnten diese Verhandlungen zu einem wesentlichen Zwischenergebnis geführt werden.

Nach diesem LOI stimmen die DB Netz AG, das Land und der Bund darin überein, die Eisenbahnstrecke Langenlonsheim – Simmern – Hahn für eine Nutzung im Schienenpersonen- und Güterverkehr zeitnah zu ertüchtigen. Die dazu erforderlichen Mittel sollen im Wesentlichen durch den Bund bereitgestellt werden, und zwar auf der Grundlage bestehender Sammelvereinbarungen für Bestandsnetzinvestitionen sowie aus Mitteln nach § 8 Abs. 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG).

Planungen aus dem Jahre 2003 zufolge werden die Kosten für die v. g. Ertüchtigungsmaßnahmen auf rd. 62 Mio. € veranschlagt. Diese Kosten sollen auf die verschiedenen Finanzierungsquellen wie folgt aufgeteilt werden:

1. Baukostenzuschuss des Bundes im Rahmen der Bestandsnetzinvestitionen	37 Mio. €
2. Bundesmittel nach § 8 Abs. 2 BSchwAG als zinsloses Darlehen	15 Mio. €
3. Baukostenzuschuss des Landes	5 Mio. €
4. Kostenübernahmen durch Dritte bei Bahnübergangsmaßnahmen	5 Mio. €

Zur Durchführung des Vorhabens soll als nächstes eine Entwurfsplanung bis zur Leistungsphase 3 der HOAI erstellt werden. Das dieser Entwurfsplanung zugrundeliegende Betriebsprogramm ist noch im Detail abzustimmen. Angestrebt wird eine stündliche Verbindung als Regionalexpress, ergänzt durch eine zweistündlich verkehrende Regionalbahn. Für diese Entwurfsplanung soll in Kürze eine Planungsvereinbarung zwischen der DB Netz AG und dem Land geschlossen werden. Das Land will die Kosten der Entwurfsplanung mit bis zu 2,5 Mio. € vorfinanzieren.

Auf der Grundlage der Ergebnisse der Entwurfsplanung wollen das Land und die DB AG dann zeitnah einen Bau- und Finanzierungsvertrag abschließen, der die Kosten der Ertüchtigungsmaßnahmen zwischen Langenlonsheim und dem Flughafen Hahn und die endgültige Kostentragung hierfür abschließend regelt. Da dieser Bau- und Finanzierungsvertrag auch eine Bestellgarantie seitens des Aufgabenträgers umfassen soll, müssen die beiden SPNV-Aufgabenträger Partner dieser Finanzierungsvereinbarung werden. Zu diesem Zeitpunkt ist dann auch eine endgültige Beschlussfassung seitens des Zweckverbandes über die Reaktivierung der Hunsrückbahn erforderlich.

Land, Bahn und Bund gehen bei der Vorbereitung des Projektes davon aus, dass die Bestellung der Verkehrsleistungen im SPNV auf der Hunsrückbahn nicht zu Lasten anderer Strecken oder Projekte (z. B. durch Ab- oder Umbestellungen) erfolgt.

In einer zweiten Ausbaustufe wird die Herstellung einer Verbindungsspanne zwischen Langlonsheim und Gensingen-Horweiler über die Nahe zur direkteren Führung von Zügen zwischen Mainz und dem Flughafen Hahn vorgesehen werden. Die Durchführung einer Vorplanung für diese zweite Ausbaustufe soll zwischen dem Land und der DB Netz AG gesondert vereinbart werden.

Soweit erforderlich, wird der Vertreter des Landes in der Sitzung ergänzende Informationen zur Vorbereitung der Reaktivierung der Hunsrückstrecke geben.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht über den Stand der Vorbereitungen zur Reaktivierung der Hunsrückbahn zustimmend (?) zur Kenntnis.

TOP 7 Reaktivierung Eifelquerbahn – Sachstand und weitere Vorgehensweise

Die Verbandsversammlung des SPNV-Nord hatte sich zuletzt in ihrer Sitzung am 19. Mai 2005 in Simmern mit einer möglichen Reaktivierung des SPNV im Abschnitt Ulmen – Kaisersesch der Eifelquerbahn befasst. In dieser Sitzung wurde folgender Beschluss gefasst:

„Die Verbandsversammlung nimmt die Ausführungen der Geschäftsstelle zur möglichen Finanzierung einer Reaktivierung des SPNV im Abschnitt Ulmen – Kaisersesch zustimmend zur Kenntnis. Sie befürwortet eine Reaktivierung des SPNV des Abschnittes Kaisersesch – Ulmen unter der Maßgabe, dass die dazu erforderlichen finanziellen Aufwendungen des Zweckverbandes nicht zu Einschränkungen des Verkehrsangebotes auf anderen Strecken oder bei den RegioLinien führen. Die Geschäftsstelle wird beauftragt, die zur Umsetzung der Maßnahme erforderlichen Schritte einzuleiten.“

Auf der Grundlage dieses Beschlusses wurden von der Geschäftsstelle in den zurückliegenden Monaten eine Reihe von Aktivitäten entwickelt. Unter anderem wurde eine Lenkungsgruppe eingerichtet, in der unter Einbeziehung aller Beteiligten konkrete Fragen zur Umsetzung dieses Projektes erläutert und gelöst wurden. So wurde u. a. unter Einbeziehung der Infrastrukturbetreiber geklärt, wie die betriebliche Abwicklung erfolgen kann. Außerdem fanden Verhandlungen mit TransRegio über die vertragliche Absicherung der zusätzlichen Verkehrsleistungen statt. Die für den Betrieb der Infrastruktur vorgesehene Vulkan-Eifel-Bahn Betriebsgesellschaft mbH (VEB) hatte in Absprache mit dem Zweckverband SPNV-Nord für die erforderlichen Ertüchtigungsmaßnahmen im Abschnitt Kaisersesch – Ulmen mit Datum vom 13. Sept. 2005 beim Land einen Förderantrag gestellt. Angestrebt wurde eine 65 %ige Förderung der Investitionsmaßnahmen, was einen Beitrag in Höhe von 3,66 Mio. Euro seitens des Landes erforderlich gemacht hätte.

In den Schreiben vom 19. Oktober 2005 sowohl an die VEB wie auch an den Zweckverband SPNV-Nord hat das Ministerium zu diesem Antrag erklärt, dass es sich derzeit nicht in der Lage sieht, eine Entscheidung über diesen Antrag zu treffen. Begründet wird dies insbesondere mit dem von der neuen Bundesregierung zu verabschiedenden Haushalt und die im Jahr 2007 anstehende Revision der Regionalisierungsmittel. Beide Gesichtspunkte führten zu erheblichen Unsicherheiten im Hinblick auf die künftige Mittelausstattung.

Nach Auffassung des Ministeriums käme eine Reaktivierung des Abschnittes Kaisersesch – Ulmen derzeit nur in Betracht, wenn der Infrastrukturbetreiber die Reaktivierungskosten voll vorfinanzieren und die Refinanzierung über entsprechend hohe Trassenpreise, die dann vom Zweckverband SPNV-Nord zu tragen wären, vornehmen würde. Die daraus resultierende höhere finanzielle Belastung des Zweckverbandes müsste dann aber im Haushalt des Zweckverbandes an anderer Stelle ausgeglichen werden.

Mit Datum vom 07. November 2005 hat der Vorstandsvorsitzer des Zweckverband SPNV-Nord in einem Schreiben an Staatsminister Hans-Artur Bauckhage auf das Schreiben des Ministeriums geantwortet und darin nochmals ausdrücklich für eine Förderung der Infrastrukturmaßnahme durch das Land votiert. Gleichzeitig hat er in dem Schreiben deutlich gemacht, dass eine alleinige Finanzierung der Gesamtmaßnahme durch den Zweckverband – vorbehaltlich einer anderen Sichtweise durch die Verbandsversammlung – mit größter Wahrscheinlichkeit nicht darstellbar sei.

Vor dem Hintergrund der nicht gegebenen Förderzusage des Landes ist in der Verbandsversammlung über die weitere Vorgehensweise zu entscheiden.

TOP 8 Fortführung von RegioLinien

- a) **RegioLinie Neuwied – Montabaur**
- b) **RegioLinie Hachenburg – Montabaur**
- c) **RegioLinie Bullay – Flughafen Hahn**

Zu a) RegioLinie Neuwied – Montabaur:

Vor dem Hintergrund der unter TOP 6 in der Zweckverbandsversammlung am 18. Mai 2004 in Weißenthurm genauer behandelten Entwicklung dieser RegioLinie ist auf Grundlage des gefassten Beschlusses zur Fortführung dieser Linie zwischenzeitlich im Wesentlichen Folgendes geschehen:

In Zusammenarbeit mit den betroffenen Landkreisen Neuwied, Mayen-Koblenz und Westerwaldkreis sowie den mit der Durchführung der Verkehrsleistungen beauftragten Busunternehmen RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft und RWN Rhein-Westerwald Nahverkehr GmbH sind im Herbst 2004 Werbemaßnahmen für die RegioLinie Neuwied – Montabaur durchgeführt worden. Wichtigste Maßnahme war dabei die Herausgabe eines eigenen Fahrplan- und Informationsfolders für diese RegioLinie, der per Haushaltsverteilung im Bereich der Linie veröffentlicht wurde.

Außerdem ist die von der Zweckverbandsversammlung auf Initiative des Landkreises Mayen-Koblenz angeregte Anbindung von Vallendar an diese RegioLinie zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 in der Weise realisiert worden, dass einzelne Fahrten unter der Woche und alle Fahrten am Wochenende über Vallendar geführt werden, womit eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Hochschulstandorts an den ICE-Bahnhof Montabaur erzielt werden konnte.

Das verbesserte Angebot der RegioLinie Neuwied – Montabaur ist über die o.g. Aktivitäten hinaus im Zusammenhang mit den Marketingmaßnahmen zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 entsprechend kommuniziert worden, wobei die Herausgabe eines Streckenfaltfahrplans für diese Linie, der auch per Haushaltsverteilung veröffentlicht wurde, die wichtigste Einzelmaßnahme war.

Die kurz dargelegten Anstrengungen zur Erhöhung der Attraktivität dieser RegioLinie spiegeln sich jedoch leider nicht in den aktuellen Fahrgastzahlen dieser Linie wider, wie aus den als Anlage beigefügten Grafiken genauer hervorgeht:

So lag in 2005 die durchschnittliche Anzahl der Fahrgäste je Bus in allen Streckenabschnitten, mit Ausnahme von Engers – Neuwied, im Wochendurchschnitt bei unter 5 Personen und selbst unter der Woche (montags bis freitags) wurden lediglich in den Abschnitten Engers – Neuwied und Montabaur – Höhr-Grenzhausen nur Durchschnittswerte von knapp über 6 Fahrgästen erreicht.

Zudem ist bei der zeitlichen Entwicklung der durchschnittlichen Fahrgastbesetzung über 8 Zählperioden hinweg kein Aufwärtstrend erkennbar.

Der vergleichsweise stark nachgefragte Teilabschnitt Neuwied – Engers besitzt auch ohne die RegioLinie ein gutes Busangebot. Außerdem verläuft er schienenparallel zur rechten Rheinstraße.

Zu b) RegioLinie Hachenburg – Montabaur:

Die Entwicklung dieser RegioLinie war ebenfalls unter TOP 6 in der Zweckverbandsversammlung am 18. Mai 2004 in Weißenthurm näher thematisiert worden, und auf Basis des verabschiedeten Beschlusses wurde die auf den Hauptast Hachenburg – Montabaur reduzierte Linie vorbehaltlich der weiteren Entwicklung der Fahrgastnachfrage aufrecht erhalten.

Wie den als Anlage beigefügten Grafiken genauer zu entnehmen ist, lag in 2005 die durchschnittliche Anzahl der Fahrgäste je Bus in allen Streckenabschnitten, mit Ausnahme von Hachenburg – Selters, bei 8-10 Personen und unter der Woche (montags bis freitags) wurden in allen Abschnitten

außer Hachenburg – Selters sogar Werte von 10-12 Personen erreicht.

Im Hinblick auf die zeitliche Entwicklung der durchschnittlichen Fahrgastbesetzung über 8 Zählperioden hinweg liegt die Fahrgastnachfrage seit Ende 2003 stets bei mindestens 6 Personen.

Gegenüber den guten Fahrgastzahlen unter der Woche ist am Wochenende jedoch eine deutlich schlechtere Fahrgastnachfrage auf dieser RegioLinie zu verzeichnen. So lag sowohl an Samstagen wie auch an Sonntagen in 2005 die durchschnittliche Anzahl der Fahrgäste je Bus in allen Abschnitten bei ca. 2 bis 3 Personen.

Zu c) RegioLinie Bullay – Flughafen Hahn

In der letzten Sitzung der Zweckverbandsversammlung am 19. Mai 2005 in Simmern war unter TOP 4 die Entwicklung dieser RegioLinie genauer behandelt worden, und auf Basis des gefassten Beschlusses ist eine Aufrechterhaltung dieses Verkehrsangebots mittels einer zeitlich befristeten Verlängerung des Verkehrsvertrages mit der VBC Verkehrsbetrieb Cochem GmbH zunächst bis Ende 2005 gesichert worden.

Zwischenzeitlich hat der VBC in Abstimmung mit der Zweckverbandsgeschäftsstelle und dem Landkreis Cochem-Zell noch im Mai 2005 eine Fahrplanverbesserung beim kombinierten Linien- und Rufbusangebot zum Flughafen Hahn eingeführt, ohne dass dies mit Zusatzkosten für den Zweckverband verbunden war.

Das verbesserte RegioLinien-Angebot Bullay – Flughafen Hahn ist mittels verschiedener Werbemaßnahmen entsprechend kommuniziert worden, wobei die Herausgabe eines neuen Fahrplan- und Informationsfolders speziell für dieses Verkehrsangebot die wichtigste Einzelmaßnahme war.

Diese Angebotsverbesserung hat sich bereits nach kurzer Zeit positiv auf die Entwicklung der Fahrgastnachfrage des kombinierten Linien- und Rufbussystems zum Flughafen Hahn ausgewirkt, wie aus der folgenden tabellarischen Übersicht genauer hervorgeht:

Fahrgastnachfrage auf der RegioLinie Bullay – Flughafen Hahn

Monat	Anzahl der beförderten Personen	Durchschnittliche Besetzung pro Fahrt
Januar 2005	211	0,65
Februar 2005	385	1,31
März 2005	533	1,64
April 2005	691	2,35
Mai 2005	733	2,26
Juni 2005	958	3,01
Juli 2005	1.231	3,07
August 2005	1.498	4,43
September 2005	1.791	5,30
Oktober 2005	1.644	5,01

Quelle: VBC

Außerdem ist zwischenzeitlich im November 2005 eine wichtige Entscheidung hinsichtlich einer zukünftig deutlichen Ausweitung des Passagierflugverkehrs am Flughafen Hahn erfolgt. Die Flughafenbetreibergesellschaft hat mit dem Hauptkunden – der Fluggesellschaft Ryanair – eine neue Vereinbarung geschlossen, die eine sukzessive Steigerung der am Flughafen Hahn stationierten Flugzeuge von zurzeit 6 auf 18 bis zum Jahr 2012 vorsieht. In Verbindung mit Planungen weiterer Fluggesellschaften kann demnach ein weiteres Anwachsen der Passagierzahlen am Flughafen Hahn unterstellt werden.

Vor dem Hintergrund der dargelegten aktuellen Entwicklungen auf den RegioLinien Neuwied – Montabaur, Hachenburg – Montabaur und Bullay – Flughafen Hahn sind aus Sicht der Zweckverbandsgeschäftsstelle folgende Konsequenzen zu ziehen:

- a) **Einstellung** der RegioLinie Neuwied – Montabaur zum sog. kleinen Schienenfahrplanwechsel am 28. Mai 2006 aufgrund insgesamt viel zu geringer Fahrgastnachfrage
- b) **Beibehaltung** der RegioLinie Hachenburg – Montabaur wegen der insgesamt positiven Fahrgastnachfrage; aufgrund der deutlich zu geringen Fahrgastnachfrage am Wochenende allerdings **Aufgabe des Wochenendverkehrs** zum letztgenannten Termin
- c) **Aufrechterhaltung** der RegioLinie Bullay – Flughafen Hahn wegen der schon erkennbaren und insbesondere zu erwartenden weiteren positiven Entwicklung der Fahrgastnachfrage; besondere Berücksichtigung der mit diesem Aufwärtstrend verbundenen Steigerung der Fahrgelderlöse bei der Verhandlung mit dem VBC über eine Verlängerung des Verkehrsvertrages über 2005 hinaus mit dem Ziel einer Reduzierung der Bezuschussung

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung folgt den von der Geschäftsstelle vorgeschlagenen Konsequenzen und beauftragt die Geschäftsstelle, die Maßnahmen zur Umsetzung dieses Beschlusses zu ergreifen.

Seit der Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes im Norden des Landes im Jahr 1994 wurden zahlreiche Projekte im Bereich der Infrastruktur des SPNV mit Mitteln des Landes Rheinland-Pfalz gefördert. Im Wesentlichen wurden dabei mit GVFG- bzw. FAG-Mitteln umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung des städtebaulichen Umfeldes und zur verkehrlichen Aufwertung einzelner Haltepunkte und Bahnhöfe durchgeführt. Unter Moderation und fachlicher Begleitung des Zweckverbandes SPNV-Nord sowie unter erheblicher finanzieller Beteiligung des Landes und der jeweiligen kommunalen Gebietskörperschaften konnten bis heute rd. 70 Bahnhofsprojekte fertig gestellt oder in einen zum Teil sehr weit fortgeschrittenen Planungsstand gebracht werden. Dieses erfolgreiche Gemeinschaftsmodell zur Modernisierung von Haltepunkten und Bahnhöfen im nördlichen Rheinland-Pfalz muss jedoch vor dem Hintergrund der finanziellen Rahmenbedingungen bei den einzelnen Akteuren modifiziert werden.

Auf der „Bahnhofsländerkonferenz Rheinland-Pfalz“ am 25. Mai 2005 in Koblenz, an der Vertreter von DB Station & Service AG, des MWVLW des Landes Rheinland-Pfalz und der beiden SPNV-Aufgabenträger in Rheinland-Pfalz teilgenommen haben, wurde gemeinsam beschlossen, eine Rahmenvereinbarung zur Modernisierung von Verkehrsstationen zu erarbeiten. Diese nun im Entwurf vorliegende Rahmenvereinbarung (siehe Anlage) hat zum Ziel, Grundsätze der Zusammenarbeit bei Planung, Finanzierung und Umsetzung von Bahnhofsmaßnahmen zu regeln, um somit zahlreiche Verkehrsstationen bis zum Jahr 2010 zu modernisieren.

Durch den Abschluss dieser so genannten „Rahmenvereinbarung zur Bahnhofsentwicklung Rheinland-Pfalz“ soll die künftige Umsetzung von Projekten zur Verbesserung der städtebaulichen Umfeldes und zur verkehrlichen Aufwertung einzelner Haltepunkte und Bahnhöfe auf Grundlage eines tragfähigen Konsens zwischen den SPNV-Aufgabenträgern, der DB Station & Service AG und dem Land Rheinland-Pfalz nachhaltig weiter entwickelt werden. Mit Hilfe dieser Rahmenvereinbarung sollen vorwiegend Projekte weitergeführt werden, die aufgrund der veränderten finanziellen Rahmenbedingungen bei den unterschiedlichen Projektbeteiligten ins Stocken geraten sind.

Grundlage für diese Rahmenvereinbarung ist eine so genannte „Sammelvereinbarung (SV) 04“ zwischen dem Bund und den Ländern, in der Bundesmittel zur Verbesserung der Infrastruktur in einem festgelegten Umfang pro Jahr zur Verfügung gestellt werden. Diese Baukostenzuschüsse des Bundes werden allerdings nur dann gewährt, wenn eine vollständige Finanzierung der sonstigen Projektkosten durch die anderen beteiligten Akteure sichergestellt ist. Förderfähig nach „SV 04“ sind jedoch nur Haltepunkte/Bahnhöfe im Bestand; nicht förderfähig sind Verlagerungen von Haltepunkten oder Neubauten von Haltepunkten.

Innerhalb der letzten 6 Monate wurde der nun vorliegende Entwurf zur Rahmenvereinbarung zwischen der DB Station & Service AG (Regionalbereich Mitte), den beiden Zweckverbänden SchienenPersonenNahVerkehr Rheinland-Pfalz und dem MWVLW des Landes Rheinland-Pfalz intensiv abgestimmt und verhandelt. Teil dieser Rahmenvereinbarung ist auch eine Projektliste, die nicht als abschließende Prioritätenreihung oder als Finanzierungsplan verstanden werden sollte. Vielmehr ist eine ständige Fortschreibung notwendig, die sich im konkreten Dialog mit den beteiligten Kommunen durch veränderte finanzielle Rahmenbedingungen oder aber auch durch unerwartete planerische Schwierigkeiten ergeben kann. Ebenso soll es möglich sein, dass kommunale Gebietskörperschaften, die sich nach Abschluss dieser Rahmenvereinbarung zu einer Modernisierung „ihres“ Bahnhofes oder Haltepunktes entschließen, mit in die Liste aufgenommen werden können.

Im Folgenden sind die Kriterien, die zur Aufnahme in die Projektliste geführt haben, dargestellt:

- Verkehrs- und strukturpolitische Gesichtspunkte
- Kurz- bis mittelfristiger Handlungsbedarf
- Reisendenfrequenz
- Knotenbahnhof für den Nahverkehr
- Direkte Umsteigemöglichkeit auf den Fernverkehr
- Verknüpfungspunkt zu RegioBus-Linien oder anderen wichtigen Buslinien
- Zentralörtliche Bedeutung

Durch diese Rahmenvereinbarung zwischen den o. g. Akteuren wird es auch in den nächsten Jahren möglich sein, SPNV-Zugangsstellen als „Visitenkarte“ und „Tor zur Stadt oder Gemeinde“ zu entwickeln.

Die den Unterlagen beigefügte Entwurfsfassung entspricht dem Stand letzten Verhandlungsstand. Über evtl. zwischenzeitlich noch notwendige Änderungen oder Ergänzungen wird in der Sitzung informiert. Die zur Vereinbarung gehörende Projektliste wird als Tischvorlage verteilt.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung begrüßt den vorgesehenen Abschluss einer Rahmenvereinbarung zur Bahnhofsentwicklung in Rheinland-Pfalz. Sie ermächtigt den Verbandsvorsteher, die Vereinbarung auf der Grundlage des vorgelegten Entwurfes abzuschließen