

Verbandsversammlung

37. Sitzung

in Koblenz im Gebäude des Landesbetriebes Mobilität
am 08. Dezember 2010 um 11:00 Uhr
im großen Sitzungssaal (Raum 401)

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

30.11.10

Bankverbindung
Konto 82 68 26
BLZ 577 513 10
IBAN DE46 5775 1310 0000
8268 26
Bank Kreissparkasse Ahnweiler

Tagesordnung

A) Öffentlicher Teil

1. Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 35. Sitzung der
Verbandsversammlung am 21. Mai 2010 in Koblenz
2. Bericht des Rechnungsprüfungsamtes über den Haushalt 2009 – Entlastung
des Vorstandsvorstehers, seines Vertreters und des Verbandsdirektors
3. Haushalt 2011
4. Qualitätssicherung im SPNV: Behandlung von Qualitätsmängeln bei Verkehren
der DB Regio auf der Grundlage des Landesvertrages
5. Schienenersatzverkehr zwischen Neuwied und Oberlahnstein: Künftige Ge-
währleistung der Verbindung für den Schülerverkehr
6. Konzeption SPNV-Freizeitverkehre
 - a) Bericht über die bisherigen Projekte
 - b) Weitere Vorgehensweise
7. Betriebsaufnahme nach Ausschreibungen: Aktueller Sachstand
8. Aktivitäten des SPNV-Nord im Zusammenhang mit der BuGa 2011 in Koblenz
9. Verschiedenes

Bearbeitung: Jürgen Heizmann (-27)

B) Nichtöffentlicher Teil

1. Genehmigung der Niederschrift über den nichtöffentlichen Teil der 35. Sitzung der Verbandsversammlung am 21. Mai 2010 in Koblenz
2. Rahmenvereinbarung Bahnhofsentwicklung
3. Einbindung der Daadetalbahn (Betzdorf – Daaden) in das Ausschreibungsnetz Eifel-Westerwald-Sieg (EWS)
4. Maßnahmen zur Erleichterung der Beschaffung und Finanzierung von Fahrzeugen für SPNV-Ausschreibungen
5. Aktueller Stand laufender und geplanter Vergabeverfahren im SPNV
6. Verschiedenes

A) Öffentlicher Teil

TOP 1 Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 35. Sitzung der Verbandsversammlung am 21. Mai 2010 in Koblenz

Die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 35. Sitzung der Verbandsversammlung ist Ihnen mit Schreiben vom 25.06.2010 zugesandt worden; sie ist den Unterlagen nochmals beigefügt. Anmerkungen zur Niederschrift sind nicht eingegangen.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung genehmigt die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 35. Sitzung der Verbandsversammlung am 21. Mai 2010 in Koblenz.

TOP 2 Bericht des Rechnungsprüfungsamtes über den Haushalt 2009 – Entlastung des Verbandsvorstehers, seines Vertreters und des Verbandsdirektors

Das Rechnungsergebnis des Haushaltsjahres 2009 wurde am 17.11.2010 festgestellt.

Der Ergebnishaushalt schließt sowohl auf der Ertragsseite als auch auf der Aufwandsseite mit 137.843.605,39 EUR ausgeglichen ab.

Der Finanzhaushalt ist bei den Einzahlungen und Auszahlungen mit 135.390.647,35 EUR ebenso ausgeglichen.

Die rechnerische Prüfung der Jahresrechnung 2009 des SPNV-Nord führte zu dem Ergebnis, das

- Der Haushaltsplan eingehalten wurde,
- Die einzelnen Rechnungsbeträge sachlich und rechnerisch vorschriftsmäßig begründet und belegt waren und der Jahresabschluss ordnungsgemäß aufgestellt wurde,
- Bei den Einzahlungen und Auszahlungen die gesetzlichen und sonstigen Bestimmungen Beachtung fanden,
- Die Verwaltung des Zweckverbandes nach den Grundsätzen der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit handelte.

Die Prüfungsbemerkungen des Prüfberichtes stehen dem Verfahren zur Feststellung des Jahresabschlusses und der Entlastung (§114 GemO i. V. m. § 6 der Zweckverbandsordnung) **nicht** entgegen. Der Prüfbericht ist als Anlage beigefügt.

Unter den vorstehenden Bedingungen hat das Rechnungs- und Gemeindeprüfungsamt der Kreisverwaltung Ahrweiler keine Bedenken, dem Verbandsvorsteher, seinem Stellvertreter sowie dem Verbandsdirektor nach § 114 GemO i.V.m. § 6 Abs. 1 Ziff. 6 der Verbandsordnung die Entlastung zu erteilen.

Beschlussvorschlag

Die Jahresrechnung 2009 wird von der Versammlung beschlossen und dem Verbandsvorsteher Landrat Bertram Fleck, dem stellvertretenden Verbandsvorsteher Oberbürgermeister Dr. Eberhard Schulte-Wissermann sowie dem Verbandsdirektor Dr. Thomas Geyer für das Haushaltsjahr 2009 Entlastung erteilt.

TOP 3 Haushalt 2011

Haushaltssatzung und Haushaltsplan des SPNV-Nord für das Jahr 2011 wurden nach den Regeln der kommunalen Doppik erstellt. Sie sind als Anlagen beigefügt.

Sowohl der Ergebnishaushalt als auch der Finanzhaushalt schließen mit jeweils 135.262.151,00 EUR ausgeglichen ab.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung beschließt die beiliegende Haushaltssatzung für das Jahr 2011.

TOP 4 Qualitätssicherung im SPNV: Behandlung von Qualitätsmängeln bei Verkehren der DB Regio auf der Grundlage des Landesvertrages

Im Rahmen des zwischen den beiden rheinland-pfälzischen SPNV-Zweckverbänden, dem Land Rheinland-Pfalz und der DB Regio AG bestehenden landesweiten Verkehrsvertrages erbringt die DB Regio im Bereich des SPNV-Nord im Fahrplanjahr 2009/10 rund 7 Mio. Zug-km, was einem Anteil von etwas weniger als 50% der gesamten SPNV-Leistungen im Bereich des nördlichen Zweckverbandes entspricht. Der Landesverkehrsvertrag wurde im Jahr 2003 für die Dauer von 12 Fahrplanjahren geschlossen und endet Mitte Dezember 2014 zum Fahrplanwechsel 2014/15. Bis dahin sollten alle SPNV-Leistungen im Wettbewerb vergeben und in einzelnen Verkehrsverträgen mit den als Gewinnern aus den Vergabeverfahren jeweils hervorgegangenen Eisenbahnverkehrsunternehmen vereinbart sein.

Was die Qualität der von der DB Regio im Rahmen des landesweiten Verkehrsvertrages erbrachten SPNV-Leistungen im Bereich des SPNV-Nord anbelangt, so ist das Qualitätsniveau vor Allem im Hinblick auf Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des SPNV-Angebots sowie den Einsatz sauberer und komfortabler Züge insgesamt nicht mehr befriedigend.

Besonders problematisch ist seit geraumer Zeit die Qualität der SPNV-Leistungen auf der Regionalbahn zwischen Ahrbrück, Remagen und Bonn (Ahrtalbahn/Rhein-Ahr-Bahn), was anhand entsprechender Reaktionen von Seiten der Kunden, Meinungsbildner und Entscheidungsträger sehr deutlich wird. Im Fokus stehen dabei insbesondere Qualitätsmängel hinsichtlich der Nichteinhaltung der von DB Regio zugesagten Zugkapazitäten, aber auch in Bezug auf unzureichende Sauberkeit und Pünktlichkeit der Zugleistungen. Zuletzt kam als neues und zusätzliches Problem hinzu, dass vorübergehend Fahrzeuge ohne Schiebetritte eingesetzt werden, was zu einer deutlichen Verschlechterung in der Benutzung dieser Züge geführt hat. Diese Defizite beim Fahrzeugeinsatz wirken sich angesichts der gerade im Herbst sehr hohen Anzahl an Fahrgästen im Ahrtal, die ihr Fahrrad im Zug mitnehmen, besonders ungünstig aus.

Im Hinblick auf den Umgang mit den nicht nur auf der Ahrtalbahn/Rhein-Ahr-Bahn, sondern auch in anderen Bereichen des SPNV-Nord bestehenden Qualitätsproblemen bieten die Regelungen des Landesverkehrsvertrages mit der DB Regio nur sehr begrenzte Sanktionsmöglichkeiten für derartige Schlecht- und Minderleistungen. Dabei werden die wenigen in diesem Verkehrsvertrag bestehenden Mechanismen zur Qualitätssicherung noch durch die Begrenzung der maximal möglichen Abzugsbeträge stark eingeschränkt.

Angesichts der im Landesverkehrsvertrag bestehenden unzureichenden Möglichkeiten zu einer wirksamen Qualitätssicherung regt die Geschäftsstelle an, im Rahmen eines Rechtsgutachtens genauer zu klären, ob über die vertraglich vereinbarten Sanktionsmöglichkeiten hinaus weitere rechtliche Möglichkeiten bestehen, den Druck auf den Vertragspartner DB Regio zu erhöhen, den Qualitätsmängeln effektiv entgegenzuwirken.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt die Ausführungen der Geschäftsstelle zustimmend zur Kenntnis und beauftragt diese, ein entsprechendes rechtliches Gutachten erstellen zu lassen und der Verbandsversammlung auf Grundlage der Ergebnisse des Gutachtens Vorschläge für die weitere Vorgehensweise zu unterbreiten.

TOP 5 Schienenersatzverkehr zwischen Neuwied und Oberlahnstein: Künftige Gewährleistung der Verbindung für den Schülerverkehr

Bis in das Jahr 2003 hinein bestand zwischen Neuwied und Oberlahnstein eine direkte Verbindung im Schienenpersonennahverkehr, die fast ausschließlich den in dieser Relation anfallenden Schülerverkehren gewidmet war. Der Aufwand zur Erbringung dieser Leistung im SPNV war außerordentlich hoch, da für vergleichsweise wenige Fahrten eigens ein Fahrzeug vorgehalten werden musste. Im Zuge der zum damaligen Zeitpunkt aufgetretenen finanziellen Engpässe vereinbarte der SPNV-Nord mit seinem Vertragspartner (DB Regio), die Verkehre nicht mehr im SPNV zu gewährleisten, sondern einen speziell auf die Bedürfnisse des Schülerverkehrs ausgerichteten Schienenersatzverkehr einzurichten. Diese Maßnahme hatte sich bewährt, was sich u. a. in der Folgezeit steigenden Nachfragezahlen zeigte. Dies führt inzwischen dazu, dass auch der Aufwand für den Schienenersatzverkehr entsprechend gestiegen ist und die Nachfrage nur noch durch den parallelen Einsatz mehrerer Busse abgedeckt werden kann.

Nachdem die Planungen für den Rheinland-Pfalz-Takt 2015 abgeschlossen waren, war auch geklärt, dass in dieser Relation auch zukünftig kein regulärer SPNV mehr angeboten wird. Eine Verbindung zwischen Neuwied und Oberlahnstein wird jedoch mit der neuen Rheingau-Linie über den Hauptbahnhof Koblenz gewährleistet sein. Diese Linie kann den Schülerverkehren jedoch nur teilweise gerecht werden.

In Sondierungsgeprächen mit dafür in Betracht kommenden Busunternehmen wurde von deren Seite in Aussicht gestellt, diese Schülerverkehre eigenwirtschaftlich erbringen zu können. Voraussetzung dafür sei jedoch, dass innerhalb des VRM-Tarifcs eine der tatsächlichen Nachfrage entsprechende Erlöszuscheidung gewährt werden kann. Die Kosten für die aktuellen Busverkehre belaufen sich momentan auf ca. 120.000 EUR Pro Jahr; die Schulträger verkaufen für diese Relation derzeit Fahrkarten in einem Wert, der in etwa den Kosten entspricht. Dazu kämen nicht exakt quantifizierbare Beiträge von Selbstzahlern sowie von sonstigen ÖPNV-Kunden.

Leider lässt die derzeitige Einnahmeaufteilung im VRM jedoch eine den tatsächlichen Bedürfnissen entsprechende Erlöszuscheidung nicht zu, da sich die Einnahmeaufteilung primär an den sog. „Alterlösen“ der Verkehrsunternehmen orientiert, wie sie zum Zeitpunkt der Verbundgründung waren. Die Alterlöse, die der derzeitige Betreiber DB Regio nachweisen kann, liegen lediglich in einer Höhe von ca. 35.000 EUR.

In mehreren Gesprächen u. a. auch unter Einbeziehung der Konzessionsbehörde wurde versucht, gleichwohl hier eine eigenwirtschaftliche Lösung zu realisieren. Leider stellte sich heraus, dass dies unter den gegebenen Rahmenbedingungen nicht möglich ist. Voraussetzung dafür ist eine Anpassung der Einnahmeaufteilungssystematik im VRM, die zumindest für das kommende Jahr noch nicht absehbar ist.

Um die realen Verkehrsbedürfnisse jedoch weiter befriedigen zu können, ist daher eine Bestellung der Leistung bei einem Busunternehmen erforderlich. Die Geschäftsstelle schlägt daher vor, diese Verbindung vorübergehend als RegioLinie zu interpretieren und eine Direktvergabe dieser Leistungen nach einer vorangegangenen Preisanfrage durchzuführen.

Nach einer Reform der Einnahmeaufteilung im VRM kann die Linie in jedem Fall eigenwirtschaftlich fortgeführt werden.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt den Beschluss über die Schienenersatzverkehre zwischen Neuwied und Oberlahnstein zur Kenntnis. Sie beschließt, dass der Zweckverband diese Linie vorübergehend als RegioLinie finanziert und einen entsprechenden Verkehrsvertrag mit einem dafür geeigneten Busunternehmen abschließt. Die Geschäftsstelle wird beauftragt, die diesbezüglichen Aktivitäten einzuleiten.

TOP 6 Konzeption SPNV-Freizeitverkehre
a) **Bericht über die bisherigen Projekte**
b) **Weitere Vorgehensweise**

a) **Bericht über die bisherigen Projekte**

Die Geschäftsstelle hat im Sommer 2010 mit Unterstützung eines studentischen Mitarbeiters die bisher vom Zweckverband finanziell unterstützten Freizeitbahnen eingehend untersucht. Diese Untersuchung umfasste auch eine Befragung der Nutzer.

Die Ergebnisse der Analyse und erste Folgerungen daraus sind als Anlage beigefügt.

b) **Weitere Vorgehensweise**

Der Bericht über die bisherigen Freizeitverkehre beinhaltet wesentliche Erkenntnisse zur regionalwirtschaftlichen Bedeutung der Freizeitverkehre und macht Vorschläge zur künftigen Behandlung dieses Themas. Diese beziehen sich in erster Linie auf die Bewertung einzelner Projekte sowie die Modalitäten der finanziellen Förderung. Im Kern ist über folgende Vorschläge zu entscheiden:

Höhe des Budgets und Laufzeit der Verkehrsverträge

Der SPNV-Nord plant in seiner mittelfristigen Finanzplanung dauerhaft (d.h. bis auf Widerruf) ein jährliches Budget von max. 500.000 r für Freizeitverkehre ein. Diese Festlegung steht unter dem Vorbehalt, dass reguläre Angebote im Bereich des SPNV und der RegioLinien dadurch nicht beeinträchtigt werden. Auf dieser Grundlage werden mit den Betreibern von Freizeitverkehren künftig Verkehrsverträge über jeweils 3 Jahre abgeschlossen, um den Vertragspartnern eine größere Planungssicherheit zu gewähren.

Bewertung bestehender und neuer Projekte:

Der SPNV-Nord bewertet Freizeitverkehre künftig auf der Grundlage der nachfolgenden Kriterien:

1. Touristische Bedeutung (Lage in landes- und regionalplanerisch definierter touristischer Schwerpunkträume, Integration in ganzheitliche Konzepte zur touristischen Entwicklung).
2. Verkehrliche Integration (Verknüpfung mit regulären SPNV-Angeboten)
3. Wirtschaftlichekeit des Angebotes (Kostendeckungsgrad)
4. Beitrag zur nachhaltigen Sicherung der Eisenbahninfrastruktur

Umstellung der Finanzierungsmodalitäten

Die Unterstützung der einzelnen Projekte im Freizeitverkehr erfolgte in der Vergangenheit in jährlich abgeschlossenen und frei verhandelten Verträgen auf der Grundlage von Kalkulationen der Unternehmen, in denen sie ihre Kosten und Erlöse jeweils für das kommende Jahr prognostizierten. Die sich daraus ergebende Unterdeckung war maßgebend für die Bemessung des Zuschusses.

Im Bericht über die Freizeitverkehre wurde u.a. vorgeschlagen, diese Vorgehensweise dahingehend umzustellen, dass künftig stärkere Anreize für eine effizientere Ausgestaltung der Verkehre gesetzt werden. Denkbar wäre z.B., die Zuschusshöhe in einem höheren Maße an der Zahl bzw. der Verkehrsleistung der jeweiligen Nutzer zu orientieren.

Beispiel:

Der Wirtschaftsplan einer Freizeitbahn geht für das kommende Jahr von nachfolgenden Eckpunkten aus:

Leistungsumfang in Zkm/a	10.000 Zkm
Produktionskosten	140.000 EUR
Erlöserwartung	90.000 EUR (= 30.000 Fahrgäste, die durchschnittlich 30 km weit fahren und somit insgesamt 900.000 Personenkilometer zurücklegen; pro PKM wird ein Erlös von 0,10 EUR unterstellt)
Zuschussbedarf (= Unterdeckung)	50.000 EUR

Bislang hätte der Zweckverband in diesem Fall einen Zuschuss von 50.000 EUR vertraglich vereinbart.

Für die Zukunft wird folgende Alternative vorgeschlagen:

Wie bisher erstellen die Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Kalkulation mit voraussichtlichen Kosten und Erlösen. Die Bezuschussung erfolgt allerdings künftig nach folgenden Prinzipien.

1. Der Zuschuss pro Zugkilometer darf im Gesamtergebnis 6,00 EUR/Zkm nicht übersteigen.
2. Der Zuschuss wird zu 50% als Festbetrag und zu 50% als „erfolgsabhängiger“ Betrag geleistet.

Für den oben beschriebenen Fall würde dies bedeuten, dass 25.000 EUR als Festbetrag bezuschusst werden und die verbleibenden 25.000 EUR in Abhängigkeit von den tatsächlich erreichten Personenkilometern gewährt werden. Vereinbart würde in diesem Fall ein Betrag von 2,8 Cent/PKM, der auf der Grundlage von Fahrgastzahlungen nachzuweisen wäre. Alternativ könnten auch die real erzielten Erlöse als Bezugsgröße verwendet werden (im Beispielfall pro 1 erzieltem Erlös dann ein Zuschuss des SPNV-Nord von 28 Cent).

Eine zu 100 % vom tatsächlichen Erfolg der Bahnen abhängige Bezuschussung erscheint dagegen nicht angemessen zu sein, da die Nachfrage zu einem erheblichen Anteil auch von externen Einflüssen, z.B. dem Wetter, abhängen.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung beschließt folgende Änderungen in der Bezuschussung von Freizeitverkehren:

- (a) In der mittelfristigen Finanzplanung wird für Freizeitverkehre ein Budget von 500.000 EUR eingestellt**
- (b) Mit den Freizeitbahnen werden künftig in der Regel Verträge über drei Jahre abgeschlossen.**
- (c) Neue Projekte werden nach den o.g. Kriterien bewertet.**
- (d) Die Bezuschussung wird künftig zu 50 % vom Erfolg der Projekte abhängig gemacht und auf max. 6,00 EUR/Zkm begrenzt.**

TOP 7 Betriebsaufnahmen nach Ausschreibungen: Aktueller Sachstand

Wie bereits in den letzten beiden Sitzungen der Verbandsversammlung im Dezember 2009 und Mai 2010 genauer dargelegt worden war, sollten als Ergebnis von Wettbewerbsverfahren die Eisenbahnverkehrsunternehmen Rhenus Veniro auf der Strecke Boppard – Emmelshausen und DB Regio Südwest auf der Strecke Koblenz – Trier – Perl die SPNV-Leistungen mit neuen Nahverkehrsfahrzeugen ab Dezember 2009 erbringen, was aus verschiedenen Gründen bis heute nicht erfolgen konnte. Die Ursachen hierfür liegen in beiden Fällen in massiven Problemen bei der eisenbahnrechtlichen Zulassung der auf den Strecken jeweils zum Einsatz vorgesehenen Neufahrzeuge.

Im Hinblick auf die Hunsrückbahn zwischen Boppard und Emmelshausen können die speziell für den Betrieb auf der Steilstrecke gebauten Dieseltriebwagen des Typs RS 1 der Firma Stadler Pankow noch immer nicht eingesetzt werden, da die notwendige Zulassung der Fahrzeuge von Seiten des Eisenbahnbundesamtes (EBA) nach wie vor fehlt. Trotz der von Seiten des Zweckverbandes unterstützten intensiven Bemühungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens Rhenus Veniro und des Fahrzeugherstellers Stadler ist es bislang nicht gelungen, vom EBA eine verlässliche Aussage zu erhalten, wann mit der Erteilung einer Fahrzeugzulassung zu rechnen ist. Im Zusammenhang mit diesen Bestrebungen werden derzeit auch ganz neue Varianten genauer geprüft, mit deren Hilfe eine Zulassung der Fahrzeuge auf der Steilstrecke erlangt werden kann. In diesem Rahmen findet Ende November ein wichtiger Termin beim EBA in Bonn mit Rhenus Veniro und Stadler statt, an dem der Zweckverband in der Rolle eines Vermittlers teilnehmen und sich für die möglichst baldige Erzielung einer tragfähigen Lösung einsetzen wird. Über das Ergebnis dieser Besprechung wird in der Verbandsversammlung mündlich berichtet.

Angesichts der dargelegten besonderen Umstände hat der SPNV-Nord die seinerzeit mit dem bisherigen Betreiber DB Regio als Übergangslösung bis zum Einsatz der Neufahrzeuge abgeschlossene Vereinbarung zur Weiterführung der Regionalbahn-Leistungen auf der Hunsrückbahn mit verbessertem Fahrplan über den Fahrplanwechsel im Dezember 2010 hinaus bis auf Weiteres verlängert.

Hinsichtlich der Situation des Fahrzeugeinsatzes auf der Mosel- bzw. Obermoselstrecke zwischen Koblenz, Trier und Perl dauern die in der Verbandsversammlung bereits näher thematisierten Probleme ebenfalls bis heute an. Auch die dort zum Einsatz vorgesehenen neuen Elektrotriebwagen des Typs E-Talent des Herstellers Bombardier Transportation stehen DB Regio infolge von Verzögerungen im Zulassungsverfahren noch immer nicht zur Verfügung. Unberührt davon hatte DB Regio die sonstigen vertraglich vereinbarten Verbesserungen, die insbesondere das neue Fahrplanangebot sowie die Regelungen zur Optimierung der Qualität betreffen, bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 umgesetzt.

Bis zum Einsatz der neuen Fahrzeuge erbringt DB Regio die Regionalbahn-Leistungen zwischen Koblenz, Trier und Perl weiterhin mit gebrauchten Nahverkehrsfahrzeugen, die zumindest die Anforderungen im Hinblick auf den verbesserten Fahrplan und die sicher zu stellenden Platzkapazitäten erfüllen.

Nachdem dem Zweckverband von Seiten des Betreibers und Herstellers bereits mehrere Verzögerungen im Zulassungsverfahren kommuniziert worden waren, war der bisherige Sachstand, dass die Neufahrzeuge voraussichtlich bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 zur Verfügung stehen. Vor kurzer Zeit hat der SPNV-Nord jedoch von DB Regio bzw. Bombardier erfahren, dass auch dieser Zeitplan nicht mehr gehalten werden kann und mit einem Einsatz der neuen Fahrzeuge erst in der zweiten Hälfte des Jahres 2011 zu rechnen ist. Von daher hat sich DB Regio bereits darauf eingestellt, dass Ersatzkonzept über den Fahrplanwechsel 2010 hinaus bis auf Weiteres fortzuführen.

Was die Konsequenzen der erheblich verzögerten Betriebsaufnahme auf der Mosel- bzw. Obermoselstrecke mit Neufahrzeugen im Rahmen des Verkehrsvertrages mit DB Regio betrifft, so bestehen grundlegende Differenzen zwischen den Vertragspartnern im Hinblick auf die daraus resultierenden Sanktionen bzw. genauer gesagt die Höhe der Abzüge und Vertragsstrafen. Da auf dem Verhandlungswege bisher keine Einigung zu dieser Thematik von großer monetärer Bedeutung erzielt werden konnte, hat der Zweckverband in Abstimmung mit den auf der Obermoselstrecke betroffenen saarländischen Partnern ein Rechtsgutachten bei der Kanzlei Barth, Baumeister, Griem und Partner (BBG) in Auftrag gegeben. Auf dieser Grundlage soll nun versucht werden, mit den Vertragspartnern eine außergerichtliche Einigung zu erzielen.

Darüber hinaus stehen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 als Ergebnis von Ausschreibungsverfahren noch die Betriebsaufnahmen der Regionalexpress-Linie 9 Aachen – Köln – Betzdorf – Siegen durch die DB Regio Rheinland und der Stadtexpress-Linie 10 Neuwied – Koblenz – Wiesbaden – Frankfurt durch die VIAS an.

Im Rahmen der Betriebsaufnahme der SPNV-Leistungen zwischen Aachen, Köln und Siegen, an der der SPNV-Nord im Vergleich zum federführenden Aufgabenträger Zweckverband Nahverkehr Rheinland nur mit einem geringeren Leistungsanteil beteiligt ist, wird von den vorgesehenen Neufahrzeugen lediglich ein kleinerer Teil – die mit neuen Doppelstockwagen bespannten Züge – ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2010 eingesetzt. Der überwiegende Teil der neuen Fahrzeuge hingegen, bei denen es sich wie an der Mosel um Elektrotriebwagen des Typs E-Talent von Bombardier handelt, wird ebenfalls infolge von deutlichen Verzögerungen im Zulassungsverfahren nicht rechtzeitig zur Verfügung stehen, sondern nach aktuellen Informationen von Seiten des Betreibers und Herstellers voraussichtlich erst gegen Ende des Jahres 2011 zum Einsatz kommen.

Von daher wird DB Regio Rheinland in Absprache mit den beteiligten Aufgabenträgern auf der Regionalexpress-Linie 9 bis zur kompletten Verfügbarkeit aller Neufahrzeuge als Ersatz für die fehlenden neuen Triebwagen gebrauchte Nahverkehrszüge einsetzen, die zumindest die Anforderungen des neuen Fahrplans und der zu gewährleistenden Platzkapazitäten erfüllen. Zudem gelten die sonstigen Anforderungen des Verkehrsvertrages, die insbesondere auch große Verbesserungen beim Qualitätsmanagement betreffen.

Die vertraglichen Auswirkungen des deutlich verspäteten Neufahrzeugeinsatzes auf der wichtigen SPNV-Linie zwischen Aachen, Köln und Siegen auf die DB Regio Rheinland werden von Seiten der betroffenen Aufgabenträger noch genauer geprüft. In jedem Fall besteht ein großer wirtschaftlicher Druck auf den Betreiber, der wiederum Schadenersatz in beträchtlichem Umfang gegenüber dem Hersteller geltend machen wird.

Im Gegensatz zu den dargestellten Betriebsaufnahmen mit den signifikanten Problemen hinsichtlich des Neufahrzeugeinsatzes liegt das Eisenbahnverkehrsunternehmen VIAS bei der zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 anstehenden Übernahme des Betriebes auf der Stadtexpress-Linie zwischen Neuwied, Koblenz, Wiesbaden und Frankfurt noch im Zeitplan. Nach dem aktuellen Stand der Auslieferung und Zulassung der neuen Fahrzeuge – Elektrotriebwagen des Typs FLIRT der Firma Stadler Pankow – sieht es so aus, dass eine Aufnahme des Betriebes mit Neufahrzeugen tatsächlich rechtzeitig erfolgen kann.

Vor diesem Hintergrund ist am 2. November 2010 im Rahmen einer Pressepräsentation in Koblenz ein kürzlich ausgeliefertes und bereits für Probefahrten zugelassenes Fahrzeug der modernen FLIRT-Triebzüge für die neue Stadtexpress-Linie gemeinsam von VIAS, Stadler und dem SPNV-Nord vorgestellt worden.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstandsbericht über die Betriebsaufnahmen zur Kenntnis und beauftragt die Geschäftsstelle, sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten weiterhin für eine Lösung der Probleme bei den Fahrzeugzulassungen einzusetzen und die bereits laufenden Maßnahmen zur Überbrückung der Übergangszeit bis zum Einsatz der neuen Fahrzeuge fortzuführen. Außerdem erneuert die Verbandsversammlung ihren Auftrag an die Geschäftsstelle, bei künftigen Ausschreibungen noch stärker als bisher den Belangen einer fristgerechten Fahrzeugbereitstellung Rechnung zu tragen.

TOP 8 Aktivitäten des SPNV-Nord im Zusammenhang mit der BUGA 2011 in Koblenz

Vom 15. April bis 16. Oktober 2011 findet in Koblenz die Bundesgartenschau 2011 statt. Für diese nationale Ausstellung zum Gartenbau und zu Themen der Landschaftsarchitektur werden ca. 2 Mio. Besucher erwartet. Davon sollen vsl. 30% mit dem ÖPNV an- und abreisen. Ein nicht unwesentlicher Anteil davon wird mit Produkten des schienengebundenen Nahverkehrs zur BUGA anreisen, da Koblenz von den Ballungsräumen Rhein-Ruhr und Rhein-Main sowie die Region Trier/Luxembourg umsteigefrei mit dem SPNV in ca. 1 bis 1,5 Stunden Reisezeit erreichbar ist.

1) SPNV-Angebot

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes zur BUGA spielt der SPNV eine wesentliche Rolle zur Bewältigung der Besucherströme. Aufgrund der zentralen Bedeutung von Koblenz als Knotenpunkt im Eisenbahnverkehr laufen bereits im Status Quo aus allen vier Himmelsrichtungen diverse SPNV-Linien direkt auf den Hbf oder den neuen Haltepunkt Stadtmitte zu.

Aus angebotsplanerischer Sicht und in Abstimmung der BUGA GmbH sind diese insgesamt 11 mindestens stündlich verkehrenden RE-/RB-Linien grundsätzlich bereits im Regelangebot ausreichend, um die BUGA-Besucher an einem normalen Tag mit dem SPNV an-/abreisen zu lassen. Von Vorteil ist dabei, dass sich die stark nachgefragten werktäglichen Hauptverkehrszeiten (Pendler und Schüler) nicht mit den prognostizierten klassischen BUGA-Besuchszeiten überschneiden. Insofern werden vsl. die bereits im Regelangebot vom SPNV-Nord bestellten Kapazitäten in den Zügen ausreichen.

Zur Schließung einer bereits absehbaren BUGA-Angebotslücke im SPNV werden an Sonn- und Feiertagen zusätzlich zum Grundangebot zwei Regionalexpress-Zugpaare (RE 2) aus/in Richtung Mainz/Bingen verkehren. Diese Züge kommen zu für einen BUGA-Besuch gut geeigneten Zeitlagen morgens in Koblenz-Stadtmitte an (10:22 und 11:34 Uhr) und bringen die BUGA-Besucher abends wieder nach Hause (Koblenz-Stadtmitte ab 16:59 und 18:24 Uhr).

Falls aufgrund von besonderen BUGA-Veranstaltungen, der mittelfristigen Wetterlage oder von bisher nicht prognostizierten Nachfragezahlen Verdichtungen des Fahrplanangebotes nötig sein sollten, wird der SPNV-Nord relativ kurzfristig bei den in der Region tätigen Eisenbahnverkehrs-Unternehmen zusätzliche Zugleistungen bestellen.

Darüber hinaus ist zwischen der BUGA GmbH und dem SPNV-Nord schon jetzt klar geregelt worden, dass an den sog. A-Tagen (über 45.000 BUGA-Besucher) mit einem konkreten zeitlichen Vorlauf Sonderzüge verkehren. Während der rund sechsmonatigen BUGA soll dies an 2-4 Tagen der Fall sein.

Ein wesentlicher Bestandteil des BUGA-Gesamtverkehrskonzeptes ist der neue Haltepunkt Koblenz-Stadtmitte als Ankunfts- oder Abreisepunkt für den Nahverkehr. Dieser wird nach Inbetriebnahme (vsl. Anfang April 2011) stündlich von 4 Linien des SPNV angefahren werden. Für den Jahresfahrplan 2011 sind für die Züge der Linien RE 5 (Emmerich-Koblenz), RB 26 (Köln-Koblenz), RB 27 (Mönchengladbach-Koblenz) und RB/SE 10 (Neuwied-Frankfurt) Regelhalte in Koblenz-Stadtmitte angemeldet und in den Fahrplänen bereits berücksichtigt. In den Print-Fahrplanmedien wird bis zur Inbetriebnahme mit einer Fußnote gearbeitet, und bei den elektronischen Medien wird "auf Knopfdruck" der Halt Stadtmitte aktiviert.

Dem Koblenzer Hbf kommt neben dem SPNV vor allem als Ankunfts- oder Abreisepunkt für den Bahn-Fernverkehr eine tragende Rolle zu.

Beide Stationen werden bis zur BUGA zu 100% barrierefrei gestaltet sein; dies bezieht sich sowohl auf den Ab-/Zugang zu den Bahnsteigen als auch auf Aus-/Einstieg bei den modernen SPNV-Fahrzeugen.

2) Marketing

Was die Zusammenarbeit des Zweckverbandes mit der Bundesgartenschau Koblenz im Bereich der Vermarktung betrifft, so ist der SPNV-Nord an einigen – unterschiedlich weit fortgeschrittenen – Marketingkooperationen zwischen verschiedenen Partnern von Seiten des Öffentlichen Personennahverkehrs und der BUGA beteiligt. Dabei sind insbesondere die Kooperationen mit der BUGA im Rahmen des MittelrheinBahn-Marketings, an der neben dem Betreiber trans regio von Seiten der Aufgabenträger die beiden rheinland-pfälzischen SPNV-Zweckverbände und der Zweckverband Nahverkehr Rheinland beteiligt sind, und mit DB Regio im Zuge des Rheinland-Pfalz-Ticket-Marketings weit gediehen. Außerdem sind auf Initiative des Zweckverbandes bereits Gespräche zur Zusammenarbeit mit der BUGA und der Vectus Verkehrsgesellschaft sowie mit der Rhein-Mosel-Verkehrsgesellschaft und dem Verkehrsverbund Rhein-Mosel geführt worden. Des Weiteren soll auch noch mit VIAS als künftigem Betreiber der Stadtexpress-Linie Neuwied – Koblenz – Wiesbaden – Frankfurt über Kooperationsmöglichkeiten mit der BUGA gesprochen werden.

Über die eingeleiteten Marketingkooperationen mit den einzelnen verkehrlichen Partnern hinaus ist eine Zusammenarbeit mit der BUGA im Rahmen des landesweiten Rheinland-Pfalz-Takt-Marketings geplant, wozu bereits ein Auftaktgespräch mit Beteiligung des dafür federführenden Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau stattgefunden hat. Sowohl die initiierte Zusammenarbeit mit der BUGA auf der überregionalen als auch auf der regionalen bzw. linienbezogenen Ebenen zielen darauf ab, durch eine intensive wechselseitige Bewerbung möglichst große Synergieeffekte im Sinne aller beteiligten Partner zu erzielen und über die BUGA hinaus Neukunden für den Öffentlichen Personennahverkehrs in Rheinland-Pfalz zu gewinnen.

3) Tarifkooperation

Die im Verkehrskonzept der Bundesgartenschau angestrebte Inanspruchnahme insbesondere des Schienenpersonennahverkehrs für die Anreise zur BUGA soll auch durch tarifliche Maßnahmen unterstützt werden. Auf der Grundlage einer Initiative der Geschäftsstelle des Zweckverbandes haben sich die Geschäftsführung der BUGA, DB Regio und DB Vertrieb frühzeitig über eine mögliche Kooperation im Tarif- und Vertriebsbereich unterhalten, in der es in erster Linie um Fahrten gehen soll, die über die Grenzen des VRM hinaus gehen.

In mehreren Gesprächsrunden wurde letztendlich ein Kombi-Ticket entwickelt, das nach dem derzeitigen Stand voraussichtlich von allen Beteiligten so akzeptiert werden wird. Dieses Kombi-Ticket ermöglicht die An- und Abreise zur BUGA in Verbindung mit der Eintrittskarte. Dazu wurde eine spezielle Preissystematik entwickelt die (Entwurfsstand 16.11.2010) wie folgt gestaltet werden soll:

Für das Gebiet von Rheinland-Pfalz und Saarland zahlt die erste Person 33,00 Euro und jede zweite bis fünfte Person je 22,00 Euro für die Kombination Fahrt im SPNV plus Eintritt BUGA. Die Kooperation im Vertriebsbereich ermöglicht es, bereits am Startbahnhof Fahrkarte und Voucher für den Eintritt zu erwerben. Mit dem Voucher kann dann auch der Pendelbusverkehr zwischen dem Hauptbahnhof und den BUGA-Einlässen genutzt werden. Der Voucher wird dann an der Kasse der BUGA in einem speziell dafür eingerichteten Schalter in eine Eintrittskarte umgetauscht.

In Teilen von Nordrhein-Westfalen (voraussichtlich VRS-Gebiet + Düsseldorf) sowie in Hessen gilt eine ähnliche Konstruktion. Der einzige Unterschied besteht hier darin, dass die erste Person 44,00 Euro zahlen muss; die zweite bis fünfte Person zahlt voraussichtlich 25,00 Euro.

Derzeit bemüht sich die Geschäftsstelle des Zweckverbandes noch gemeinsam mit DB Regio darum, diese tarifliche Regelung auf das Großherzogtum Luxemburg auszudehnen.

Bedauerlicher Weise darf dieses Kombinationsangebot aufgrund der geltenden Kooperationsverträge von der Bahn nicht an Stationen innerhalb des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM) verkauft werden.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht über die Aktivitäten des SPNV im Zusammenhang mit der Bundesgartenschau 2011 in Koblenz zur Kenntnis.