

A) Öffentlicher Teil

- TOP 1 Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 30. Sitzung der Verbandsversammlung am 09. April 2008 in Koblenz

Die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 30. Sitzung der Verbandsversammlung ist Ihnen mit Schreiben vom 24. April 2008 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 30. Sitzung der Verbandsversammlung am 09. April 2008 in Koblenz.

TOP 2 Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 31.Sitzung der Verbandsversammlung am 18. Juni 2008 in Mainz; gemeinsam mit dem ZSPNV-Süd

Die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 31. Sitzung der Verbandsversammlung ist den Unterlagen beigelegt. Sie ist mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau und dem ZSPNV-Süd abgestimmt.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung genehmigt die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 31. Sitzung der Verbandsversammlung am 18.Juni 2008 in Mainz; gemeinsam mit dem ZSPNV-Süd.

TOP 3 Reaktivierung Aartalbahn – Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchung und weitere Vorgehensweise

Im Rahmen der gemeinsamen Verbandsversammlung am 18. Juni 2008, in der thematisch ausschließlich das Projekt „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ (RPT 2015) behandelt und in seiner Grundkonzeption beschlossen wurde, hat man sich auch mit einer möglichen Reaktivierung der sog. Aartalbahn im rheinland-pfälzischen Streckenabschnitt befasst.

Als ein Bestandteil des RPT 2015 soll in den Regionen das RE-Netz durch Regionalbahnen als Rückrat der ÖPNV-Bedienung verdichtet werden. In der Region „Westerwald/Lahn/Sieg“ soll dabei vorbehaltlich eines positiven Ergebnisses einer sog. Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) die Aarstrecke von Zollhaus bis Diez reaktiviert werden und ab Dezember 2014 ein stündliches SPNV-Angebot ohne Umstieg bis Limburg erhalten.

Nachdem die Geschäftsstelle des SPNV-Nord eine beschränkte Bieteranfrage bei insgesamt sechs Planungsbüros durchgeführt hat und anschließend eine NKU nach dem Verfahren der „standardisierten Bewertung von Verkehrsinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs“ in Auftrag gegeben hat, liegen die Endergebnisse dieser Untersuchung inzwischen vor:

Mit einem Nutzen-Kosten-Quotienten von deutlich über 1 (1,71) ist nun belegt, dass die für den SPNV aufzubringenden Zusatzaufwendungen eindeutig geringer sind, als der damit verbundene volkswirtschaftliche Gesamtnutzen. Diese positive Bewertung wird allerdings nur dann erreicht, wenn ein nicht-bundeseigenes Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen die Strecke betreibt.

Im Rahmen dieser NKU wurden die Investitionskosten für die Wiederinbetriebnahme der Strecke und die Betriebskosten ermittelt sowie eine Nachfrageprognose durchgeführt. Es wurde zwischen einem Ohnefall (nur Freizeitverkehre und Schienengüterverkehr) und zwei Mitfällen (SPNV mit Infrastruktur nach DB-Standard / NE-Standard) differenziert.

Die geplante Fahrzeit beträgt zwischen Zollhaus und Limburg ca. 20 Minuten und ist damit gerade einmal halb so lang wie die der heute existierenden Busverbindung. Unterwegs werden die Haltepunkte Hahnstätten-Mitte, Oberneisen, Niederneisen, Flacht, Holzheim, Freindiez und Diez bedient.

Das derzeitige Verkehrsangebot im Aartal wird zwischen Diez und Hahnstätten auf rheinland-pfälzischer Seite und weiter nach Hessen über Rückershausen, Michelbach nach Bad Schwalbach überwiegend über die Buslinie 284 abgedeckt. Dieser Verkehr wird – auch für den rheinland-pfälzischen Abschnitt – zurzeit im Auftrag des RMV Rhein-Main-Verkehrsverbund von der RKH Regionalverkehr Kurhessen erbracht; der Vertrag endet im Dezember 2009. Der RMV beabsichtigt, diese Finanzierungspraxis nicht weiter zu vollziehen sowie den Verkehr in seinem Zuständigkeitsbereich zwischen Bad Schwalbach und Rückershausen – bis auf einige Schulfahrten nach Michelbach – einzustellen. Die Finanzierung der Linie ab Dezember 2009 war somit zunächst ungeklärt.

Im Vorgriff auf die Aufnahme des SPNV im Aartal (voraussichtlich im Dezember 2014) ist es erforderlich, das derzeitige gute Verkehrsangebot der Buslinie 284 aufrecht zu erhalten, damit keine Angebotslücke bis zur Betriebsaufnahme der Aartalbahn verursacht wird, die die Fahrgäste zum Umstieg auf andere Verkehrsmittel verleiten könnte.

Es ist dem SPNV-Nord gemeinsam mit dem Rhein-Lahn Kreis gelungen, sich mit dem derzeitigen Betreiber auf ein eigenwirtschaftliches Konzept zu einigen, dass weitgehend das derzeitige Verkehrsangebot aufrecht erhält. Die Genehmigung für den Verkehr im Aartal soll auf den Zeitpunkt der Betriebsaufnahme des SPNV im Aartal beschränkt werden.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung nimmt die Ergebnisse der NKU in Bezug auf eine Reaktivierung der Aartalbahn für den SPNV zustimmend zur Kenntnis und beschließt diesen Planungsstand als Grundlage für die in Vorbereitung befindliche Ausschreibung der SPNV-Leistungen im so genannten „Eifel-Westerwald-Sieg-Netz“.

TOP 4 Nutzen-Kosten-Untersuchung zur möglichen Reaktivierung der Eifel-quer-Bahn in den Abschnitten Kaisersesch – Ulmen – Daun - Gerolstein

Die Zweckverbände SPNV Rheinland-Pfalz Nord und Süd und das Land Rheinland-Pfalz haben am 18. Juni 2008 in der gemeinsamen Verbandsversammlung beschlossen, das landesweite Angebot im SPNV zu verbessern und weiter zu entwickeln. Das Konzept „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ beinhaltet auch die Prüfung von mehreren Streckenabschnitten, die für eine Reaktivierung im regulären SPNV in Betracht kommen. Hierzu gehört auch der Streckenabschnitt Kaisersesch - Ulmen der Eifelquerbahn, über dessen Reaktivierung bereits in der Verbandsversammlung des SPNV-Nord vom 14. Dezember 2005 diskutiert worden ist.

Gemeinsam mit dem MWVLW hat daher die Geschäftsstelle des SPNV-Nord für die Entscheidungsfindung über eine mögliche Teilreaktivierung der Eifelquerbahn eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) im Abschnitt Kaisersesch-Ulmen ausgeschrieben. Zur vollumfänglichen Klärung der regionalen SPNV-Nachfrage und unter Berücksichtigung Interessen vor Ort ist es aber auch sinnvoll, die Eifelquerbahn in ihrer vollen Länge zu untersuchen; daher soll die NKU darüber hinaus auch die Teilabschnitte Ulmen-Daun-Gerolstein umfassen. Die jeweiligen Streckenabschnitte sollen im Rahmen von drei Mitfällen bearbeitet werden. Für diese drei Mitfälle ist eine NKU nach dem Verfahren der „standardisierten Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs“ durchzuführen.

Im Rahmen dieser NKU sollen dann für die jeweilige (Teil-)Strecke die Investitionskosten für die Wiederinbetriebnahme und die Betriebskosten ermittelt sowie eine Nachfrageprognose für den Regel-SPNV durchgeführt werden. In allen Fällen wird die Schieneninfrastruktur nach dem sog. NE-Standard erstellt und ein Schienengüterverkehr zur Bedienung von Pelm, Ulmen und Daun zu Grunde gelegt. Im Zusammenhang mit der NKU für die Eifelquerbahn ist die Ermittlung der Nachfrage im Bereich der Busverkehre von besonderer Bedeutung; die entsprechenden Erhebungen sollen ebenfalls durch den Auftragnehmer durchgeführt werden.

Das Ergebnis dieser Nutzen-Kosten-Untersuchung für drei Mitfälle soll eine fundierte Aussage zum volkswirtschaftlichen Nutzen der Wiederinbetriebnahme der Eifelquerbahn gegebenenfalls auch nur in Teilabschnitten liefern, und als Basis dafür dienen, den derzeit durchgeführten Ausflugsverkehr in einen regulären SPNV auszuweiten. Nach einem sechsmonatigen Bearbeitungszeitraum sollen Ende Juni 2009 die Endergebnisse vorliegen.

Basierend auf einer beschränkten Bieteranfrage bei insgesamt sechs Planungsbüros hat die Geschäftsstelle des SPNV-Nord die bis zum 28. November 2008 eingegangenen verbindlichen Angebote ausgewertet und beabsichtigt nun nach dem Kriterium des günstigsten Preises den Auftrag an (*Name und Preis wird als Tischvorlage nachgereicht*) zu erteilen.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung nimmt das Vorgehen in Bezug auf eine mögliche (Teil-)Reaktivierung sowie den Umfang der NKU zustimmend zur Kenntnis und beschließt den Untersuchungsauftrag an (*Name und Preis wird als Tischvorlage nachgereicht*) zu vergeben.

TOP 5 Weiterentwicklung des Regiolinien-Konzeptes

Im Zuge ihrer Beratungen und Beschlüsse zum Konzept "Rheinland-Pfalz-Takt 2015" in der letzten Verbandsversammlung wurde auch beschlossen, das Konzept der Regiolinien weiterzuentwickeln.

Die ersten Regiolinien wurden bereits kurz nach Gründung des Zweckverbandes geplant und nahmen im September 1997 ihren Betrieb auf. Im Jahre 1999 wurde die Konzeption dann grundlegend überarbeitet. Diese Überarbeitung bildet seitdem die konzeptionelle Grundlage für Veränderungen und Ergänzungen im Regiolinienangebot. Zuletzt lag der Fokus dabei sehr stark in dem Bemühen, Regiolinien mehr und mehr in die Eigenwirtschaftlichkeit zu überführen. Dies war häufig auch mit deutlichen Einbußen bei Umfang und Qualität der Angebote verbunden.

Die aktuelle Diskussion über die Weiterentwicklung der SPNV-Angebote sollte nunmehr zum Anlass genommen werden, grundsätzlich über die künftige Rolle der Regiolinien im ÖPNV – Gesamtangebot für den Norden von Rheinland-Pfalz nachzudenken. Dazu ist das bisherige Angebot zu bewerten und weiterzuentwickeln. Ebenso sind die bisherigen Kriterien zur Definition von Regiolinien sowie die qualitativen Anforderungen zu überprüfen. Bisher schon vorliegende und neue Vorschläge für die Einrichtung zusätzlicher Regiolinien sind verkehrlich und wirtschaftlich unter besonderer Berücksichtigung zu erwartender Nachfrage zu bewerten.

Aufgrund der aktuell starken Belastung der Geschäftsstelle durch Arbeiten an laufenden bzw. in Vorbereitung befindlichen SPNV-Ausschreibungen wird vorgeschlagen, die Arbeiten zur Weiterentwicklung des Regiolinien-Konzept an einen dazu qualifizierten externen Dienstleister (Verkehrsplanungsbüro) zu vergeben.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt die Ausführungen zur Weiterentwicklung des Regiolinien-Konzeptes zustimmend zur Kenntnis. Sie beauftragt die Geschäftsführung, nach vorheriger Preisanfrage den Auftrag zur Weiterentwicklung des Regiolinien-Konzeptes im Rahmen der dafür zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zu vergeben.

TOP 6 Bericht des Rechnungsprüfungsamtes über den Haushalt 2007 – Entlastung des Verbandsvorstehers, seines Vertreters und des Verbandsdirektors

Das Rechnungs- und Gemeindeprüfungsamt des Landkreises Ahrweiler ist seit dem Haushaltsjahr 2005 mit der Prüfung der Jahresrechnung des SPNV-Nord beauftragt.

Das Rechnungsergebnis des Haushaltsjahres 2007 wurde am 12. November 2008 festgestellt.

Der Verwaltungshaushalt schließt mit 138.721.001,75 EUR in Einnahmen und Ausgaben sowie der Vermögenshaushalt mit 1.565.380,09 EUR ausgeglichen ab. Das Gesamtvolumen wurde auf 140.286.381,84 EUR festgestellt.

Der Schlussbericht über die Prüfung der Jahresrechnung 2007 des SPNV-Nord ist als Anlage beigefügt.

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

Beschlussvorschlag:

Die Jahresrechnung 2007 wird von der Verbandsversammlung beschlossen und dem Verbandsvorsteher Landrat Bertram Fleck, dem stellvertretenden Verbandsvorsteher Oberbürgermeister Dr. Eberhard Schulte-Wissermann sowie dem Verbandsdirektor Dr. Thomas Geyer für das Haushaltsjahr 2007 Entlastung erteilt.

TOP 7 Haushalt 2009: Beschluss über die Haushaltssatzung

Die Verbandsversammlung hat am 19. Dezember 2007 beschlossen, die Umstellung des Haushalts- und Rechnungswesens beim SPNV-Nord auf die kommunale Doppik ab dem Haushaltsjahr 2009 vorzunehmen.

Haushaltssatzung und Haushaltsplan des SPNV-Nord für das Jahr 2009 wurden nach den Regeln der kommunalen Doppik erstellt.

Der Ergebnishaushalt schließt in den Erträgen und Aufwendungen ausgeglichen mit 140.365.350,00 EUR sowie der Finanzhaushalt in Einzahlungen und Auszahlungen mit 138.165.350,00 EUR ausgeglichen ab.

Die Haushaltsunterlagen mit den erforderlichen Anlagen sowie dem Vorbericht zum Haushaltsplan sind als Anlage beigefügt.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung beschließt die vorliegende Haushaltssatzung für das Jahr 2009.

TOP 8 Servicepersonal an Bahnhöfen

Die Verbandsversammlung wurde bereits in ihrer 24. Sitzung am 04.04.2006 in Bitburg mit der grundsätzlichen Problematik der Präsenz von Servicepersonal der Deutschen Bahn an Bahnhöfen konfrontiert. In der damaligen Vorlage wurde dargelegt, dass das neue Preissystem der DB für die Stationen und die damit einhergehenden Leistungen so ausgestaltet sind, dass die derzeit noch vorhandene Personalpräsenz deutlich zurückgefahren werden könnte.

Die Verbandsversammlung hatte damals beschlossen, dass sich der Zweckverband ausdrücklich gegen Planungen zum Personalabbau wendet und diese Position auch in einem Schreiben an den Vorstandsvorsitzenden der DB Station & Service verbunden mit der Drohung einer teilweisen Zurückhaltung von Stationsgebühren zu artikulieren.

Auf der Grundlage dieser Aktivitäten war es gelungen, entsprechende Maßnahmen bislang zu verhindern.

Inzwischen gibt es jedoch deutliche Hinweise darauf, dass nunmehr konkrete Maßnahmen zur Reduzierung von Servicepersonal an Bahnhöfen ergriffen werden sollen. So soll z. B. zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2008 der Servicepoint in Trier vollständig geschlossen werden.

Dessen Schließung war bislang u. a. auch dadurch verhindert worden, dass die Stadt Trier gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Region Trier sich finanziell an der Unterhaltung dieser Einrichtung beteiligt hatten.

Gleichermaßen ist aktuell zu befürchten, dass die Servicepersonale, die noch am Bahnhof Remagen vorgehalten werden, demnächst abgezogen werden.

Da die seitens der Bahn vorgesehenen Maßnahmen eindeutig im Einklang mit dem gültigen Stationspreissystem stehen, erscheint die ursprünglich in Erwägung gezogene Drohung der teilweisen Zurückhaltung von Stationsgebühren wahrscheinlich nicht zielführend zu sein, da die Zahlung dieser Gebühren möglicherweise rechtlich erzwungen werden können. Vor diesem Hintergrund ist in der Verbandsversammlung über alternative Strategien zu diskutieren und zu entscheiden.

Vor dem Hintergrund der oben geschilderten aktuellen Entwicklungen wird mit dem Versand dieser Unterlagen noch keine konkrete Beschlussvorlage mitgeliefert. Diese wird in der Sitzung nachgereicht und mündlich erörtert.