

## Verbandsversammlung 30. Sitzung

in Koblenz im Gebäude des Landesbetriebes Mobilität  
am 09. April 2008 um 10:00 Uhr im großen Sitzungssaal  
(Raum 401)

Friedrich-Ebert-Ring 14-20  
56068 Koblenz  
Telefon 02 61 · 3 02917-00  
Telefax 02 61 · 3 02917-20  
E-Mail: info@spnv-nord.de

9.4.08

### Tagesordnung

#### A) Öffentlicher Teil

1. Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 29. Sitzung der Verbandsversammlung am 19. Dezember 2007 in Koblenz
2. Modernisierung und Attraktivierung der Bahnhöfe im Norden von Rheinland-Pfalz – aktueller Überblick über den Stand der Planungen
3. Aufbau eines einheitlichen Vertrags- und Qualitätsmanagement im SPNV – Zielsetzung und Stand der Vorüberlegungen
4. Vergabe Hunsrückbahn – Information über den Abschluss des Vergabeverfahrens
5. Regiolinie 100 (Trier – Flughafen Hahn) – Beratung und Beschlussfassung zur weiteren Vorgehensweise
6. Verschiedenes

#### B) Nichtöffentlicher Teil

1. Genehmigung der Niederschrift über den nichtöffentlichen Teil der 29. Sitzung der Verbandsversammlung am 19. Dezember 2007 in Koblenz
2. Entscheidung über die Vergabe von SPNV-Leistungen auf der Siegstrecke (Rhein-Sieg-Express = RSX)
3. Entscheidung über die Vergabe von SPNV-Leistungen auf der rechten Rheinstrecke (Rheingau-Bahn: Koblenz – Wiesbaden – Frankfurt)
4. Schlichtung Saarland – Information und Beschluss zur weiteren Vorgehensweise
5. Verschiedenes

A) Öffentlicher Teil

TOP 1 Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 29. Sitzung der Verbandsversammlung am 19. Dezember 2007 in Koblenz

Die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 29. Sitzung der Verbandsversammlung ist Ihnen mit Schreiben vom 07. Februar 2008 zugesandt worden; sie ist den Unterlagen nochmals beigelegt. Anmerkungen zur Niederschrift sind nicht eingegangen.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung genehmigt die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 29. Sitzung der Verbandsversammlung am 19. Dezember 2007 in Koblenz.

## TOP 2 Modernisierung und Attraktivierung der Bahnhöfe im Norden von Rheinland-Pfalz – aktueller Überblick über den Stand der Planungen e

Zuletzt wurde in der 20. Verbandsversammlung am 18. Mai 2004 ausführlich über das Thema Bahnhofsprojekte informiert. Daher möchte die Geschäftsstelle des SPNV-Nord an dieser Stelle kurz grundsätzlich und vor allem speziell über den aktuellen Stand der laufenden Bahnhofsprojekte im nördlichen Rheinland-Pfalz berichten.

Die Attraktivität des SPNV hängt nicht zuletzt von der Attraktivität der SPNV-Zugangsstellen ab. Die Bahnhöfe und Haltepunkte sind einerseits die Schnittstelle zum Verkehrsträger Schiene und andererseits stellen sie das „Tor zur Gemeinde / Stadt“ dar. Deshalb gehört die Erneuerung und Modernisierung der SPNV-Zugangsstellen mit zu den Kernaufgaben des SPNV-Nord (vgl. entsprechende Regelung in § 6 Abs. 2 Satz 2 des Nahverkehrsgesetzes Rheinland-Pfalz vom 17. November 1995).

Im Zuständigkeitsbereich des SPNV-Nord gibt es 198 Bahnhöfe und Haltepunkte, die regelmäßig vom SPNV bedient werden. Rund ein Viertel von ihnen konnte bis Anfang 2008 umfassend modernisiert werden bzw. befindet sich aktuell in Bau (teilweise Realisierung in Bauabschnitten).

Dabei wurden die unterschiedlichsten Maßnahmen an den Bahnhöfen und Haltepunkten im Wesentlichen auf den gesetzlichen Grundlagen des Entflechtungsgesetzes (EntflechtG; ehemals Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), des rheinland-pfälzischen Landesfinanzausgleichsgesetzes (LFAG) und des rheinland-pfälzischen Nahverkehrsgesetzes (NVG) gefördert. Die zum Teil umfangreichen Maßnahmen umfassen sowohl die verkehrstechnische Aufwertung der Stationen als auch die Verbesserung der städtebaulichen Umfeldler.

Die verkehrstechnische Aufwertung von Stationen beinhaltet beispielsweise Maßnahmen unter dem Aspekt der Barrierefreiheit (Aufzüge, Rampen oder taktile Leiteinrichtungen die Erhöhung von Bahnsteigkanten auf ein Niveau von 55 oder 76 cm über Schienenoberkante, die Möblierung von Bahnsteigen oder die Attraktivierung von Personenunterführungen.

Die städtebauliche Aufwertung der Umfeldler von Bahnhöfen und Haltepunkten umfasst beispielsweise folgende Maßnahmen: Verknüpfung von Bahn und Bus, Park- and Ride-Anlagen, städtebauliche Re-Integration oder Bike- and Ride-Anlagen.

Zur Initiierung von Bahnhofsprojekten und auf Antrag der jeweiligen Gebietskörperschaft wird vom SPNV-Nord darüber hinaus ein sog. „5.000,- EUR-Zuschuss“ zu den Planungskosten zur Verfügung gestellt. Diese Festbetragsfinanzierung zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie, die die Leistungsphasen I und II der HOAI abdeckt, wurden seit dem entsprechenden Beschluss der Verbandsversammlung des SPNV-Nord im Jahr 1999 46 mal beantragt und bewilligt. Im Haushalt des SPNV-Nord steht dafür ein Betrag von max. 30.000,- EUR pro Jahr zur Verfügung. Bei den aktuell sich in der Planung befindlichen Bahnhofsprojekten (siehe Anlage) wurde dieser Planungskostenzuschuss des SPNV-Nord 35 mal (z.T. anteilig) in Anspruch genommen.

Nachdem bis zum heutigen Zeitpunkt annähernd 50 Bahnhofsprojekte fertig gestellt worden sind, befinden sich darüber hinaus noch weitere 74 Bahnhofsmaßnahmen in der Planung. Aufgrund der sehr langwierigen Abstimmungs-, Planungs- und Umsetzungsprozesse unter Beteiligung von diversen Akteuren sowie unter Berücksichtigung von unterschiedlichsten Rahmenbedingungen ist es nicht möglich, eine namentlich gestaffelte Prioritäten- und Umsetzungsliste zu erstellen. Allerdings ist im Einzelfall eine „Bewertung der Maßnahme hinsichtlich ihrer verkehrlichen und städtebaulichen Bedeutung“ möglich. Das Ergebnis dieser Bewertung der 74 Maßnahmen ist in der beiliegenden Tabelle dargestellt. In Kategorie A befinden sich z. Zt. 20 Projekte, in Kategorie B aktuell 17 Maßnahmen und in Kategorie C 37 mögliche Bahnhofsprojekte. Insgesamt sind z. Zt. 45 Bahnhofsprojekte mit einem vsl. Gesamtvolumen (geplante Netto-Baukosten ohne Grunderwerb, Gebühren, Planungs- und

Verwaltungskosten sowie MWST) von rund 90 Mio. EUR geplant; bei 29 Maßnahmen werden die Kostenschätzungen aktuell noch erarbeitet.

Als Realisierungszeitraum zwischen der Auftragsvergabe für eine Machbarkeitsstudie (siehe oben) und der tatsächlichen Fertigstellung (Einweihung) eines einzelnen Projektes kann für die auf dem Gebiet des SPNV-Nord bereits realisierten Maßnahmen ein durchschnittlicher Zeitbedarf von ca. 8 Jahren festgestellt werden.

#### Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung nimmt den aktuellen Stand zur Umsetzung von Bahnhofsvorhaben zur Kenntnis. Weiterhin stellt die Verbandsversammlung fest, dass es im Zuständigkeitsbereich des SPNV-Nord nach wie vor einen erheblichen Nachholbedarf bei der Modernisierung von Bahnhöfen und Haltepunkten gibt. Sie befürwortet daher, dass die aktuell in der Planung oder Umsetzung befindlichen Maßnahmen zu Ende geführt werden, und die Geschäftsstelle weitere Maßnahmen an den restlichen SPNV-Zugangsstellen initiiert und begleitet.

### TOP 3    Aufbau eines einheitlichen Vertrags- und Qualitätsmanagement im SPNV – Zielsetzung und Stand der Vorüberlegungen

Neben dem sog. Großen Verkehrsvertrag mit DB Regio, der in ganz Rheinland-Pfalz gilt, bestehen von Seiten des SPNV-Nord in 2008 vertragliche Beziehungen im Rahmen von 25 weiteren Verkehrsverträgen, die SPNV- und RegioLinien-Leistungen sowie Freizeitverkehre auf der Schiene umfassen. Hinzu kommen als Ergebnis der laufenden Umsetzung der Wettbewerbsverfahren „Mittelrheinbahn“, „Pellenz-Eifel-Bahn/Moselweinbahn“, „Hunsrückbahn“ und „Mosel-RB“ vier weitere Verkehrsverträge mit Betriebsaufnahme der SPNV-Leistungen im Dezember 2008 bzw. Dezember 2009. Im Zusammenhang mit der Fortführung des Wettbewerbs wird sich die Anzahl der Verkehrsverträge in den Folgejahren weiter erhöhen. Infolge der verkehrlichen Verflechtungen des Nordens von Rheinland-Pfalz mit benachbarten Räumen sind an einigen Verkehrsverträgen neben dem SPNV-Nord auch weitere SPNV-Aufgabenträger beteiligt.

Die Verkehrsverträge des SPNV-Nord, die derzeit bzw. künftig vollzogen werden, unterscheiden sich im Hinblick auf Umfang, Aufbau, Detaillierungsgrad, Kontrollmechanismen etc. insgesamt deutlich voneinander. So bestehen zwischen den Verkehrsverträgen, die nicht im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens zustande gekommen sind, und den Verträgen von im Wettbewerb vergebenen Leistungen insbesondere grundsätzliche Unterschiede hinsichtlich der Sanktionsmöglichkeiten bei Qualitätsmängeln. Dies lässt sich außerhalb von Vergabeverfahren gegenüber den Verkehrsunternehmen wegen der damit verbundenen finanziellen Risiken erfahrungsgemäß kaum durchsetzen. Aber auch die als Ergebnis von Wettbewerbsverfahren zustande gekommenen Verkehrsverträge unterscheiden sich teilweise stark voneinander. Dies hängt unter anderem damit zusammen, dass im Rahmen des vom SPNV-Nord seit Jahren praktizierten Wettbewerbs gegenüber früheren Verfahren erhebliche Lernprozesse stattgefunden haben, an einigen Verträgen neben dem SPNV-Nord auch andere SPNV-Aufgabenträger beteiligt sind und die vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen teilweise sehr unterschiedlich sind.

Die dargelegte Situation macht deutlich, dass angesichts der Heterogenität der Verkehrsverträge große Herausforderungen an das Vertragscontrolling und Qualitätsmanagement des SPNV-Nord gestellt werden. Von daher ist der Aufbau eines einheitlichen Vertrags- und Qualitätsmanagement im SPNV mit späterer Erweiterungsmöglichkeit auf weitere Verkehrsverträge (RegioLinien und Freizeitverkehre) sinnvoll und erforderlich. Mit Hilfe eines entsprechenden Systems, das in hohem Maße EDV-gestützt funktionieren muss, soll das heute aufwendige Controlling beim Vollzug der unterschiedlichen Verkehrsverträge des SPNV-Nord deutlich erleichtert werden – z.B. durch eine Unterstützung bei den jährlichen Abrechnungen der einzelnen Verträge. Im Rahmen des Aufbaus eines solchen Systems soll zudem ein leistungsfähiges Qualitätsmanagement geschaffen werden, das mittels EDV-technischer Unterstützung eine einfachere Handhabung der in den einzelnen Verkehrsverträgen unterschiedlichen Regelungen zur Qualitätssicherung ermöglicht.

Das MWVLW hat bereits im letzten Jahr eine Initiative zum Aufbau eines einheitlichen Vertrags- und Qualitätsmanagementsystems im SPNV gestartet und gemeinsam mit den beiden rheinland-pfälzischen Schienenzweckverbänden Überlegungen zur Einführung eines landesweiten Systems angestellt. Nach dem Vergleich verschiedener bestehender Systeme zum Vertrags- und Qualitätsmanagement besteht von Seiten des MWVLW eine Präferenz für das in Nordrhein-Westfalen inzwischen landesweit eingeführte System „QUMA SPNV“ (s. Anlage). Eine Ausweitung dieses Systems auf Rheinland-Pfalz wäre grundsätzlich möglich. Dazu müssten die genaueren Nutzungsmodalitäten zwischen dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr als Inhaber von QUMA SPNV und den rheinland-pfälzischen Partnern (Land und Zweckverbände) noch genauer geklärt werden.

Angesichts dessen, dass gemäß § 7 (4) des Großen Verkehrsvertrages die Bereitschaft der Vertragspartner (Land, Zweckverbände und DB Regio) besteht, ein neues gemeinsam zu finanzierendes Qualitätssicherungssystem im Rahmen des landesweit gültigen Vertrages ein-

zuführen, hat das Land bereits gemeinsam mit den Zweckverbänden Verhandlungen mit DB Regio hinsichtlich des Aufbaus eines einheitlichen Vertrags- und Qualitätsmanagementsystems aufgenommen. Dabei soll versucht werden, DB Regio davon zu überzeugen, das neue Qualitätssicherungssystem auf Grundlage von QUMA SPNV aufzubauen, da dieses System nach dem derzeitigen Stand der Erfahrungen vom Leistungsspektrum und Preis-Leistungs-Verhältnis am besten geeignet erscheint.

#### Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstandsbericht zustimmend zur Kenntnis und beauftragt die Geschäftsstelle, die erforderlichen Maßnahmen zum Aufbau eines einheitlichen Vertrags- und Qualitätsmanagementsystems gemeinsam mit den Partnern (Land, DB Regio, andere Verkehrsunternehmen etc.) in Angriff zu nehmen.

TOP 4 Vergabe Hunsrückbahn – Information über den Abschluss des Vergabeverfahrens

Der Verbandsversammlung wurde mit Schreiben vom 25.01.2008 vorgeschlagen, in dem Verhandlungsverfahren Hunsrückbahn folgende Vergabeentscheidung zu treffen:

„Die Verbandsversammlung beschließt, den Zuschlag im Zuge des Vergabeverfahrens „Hunsrückbahn“ auf das Angebot der Rhenus Veniro GmbH & Co. KG zu erteilen. Sie beauftragt den Vorstandsvorsitzer, den dazu erforderlichen Vertragsabschluss vorzunehmen.“

Die Verbandsversammlung schloss sich dem Beschlussvorschlag einstimmig an (14 Ja-Stimmen); ein Mitglied nahm an der Abstimmung nicht teil.

Die Bieter in dem Verhandlungsverfahren wurden über den beabsichtigten Zuschlag informiert. Nach Ablauf der 14tägigen Einspruchsfrist, in der keiner der Bieter Rechtsschutz in Anspruch genommen hat, wurde am 21.02.2008 der Zuschlag an Rhenus Veniro rechtswirksam erteilt.

Inzwischen begann der neue Betreiber bereits in Abstimmung mit dem SPNV-Nord mit vorbereitenden Maßnahmen. U.a. wurden bei der Firma Stadler drei neue, steilstreckentaugliche Triebwagen vom Typ RS 1 für den Einsatz auf der Hunsrückbahn bestellt.

In den Sommerferien dieses Jahres wird die Strecke von der DB Netz AG im Oberbau grundlegend saniert. Darüber hinaus müssen bis zur Betriebsaufnahme von Rhenus Veniro im Dezember 2009 die Bahnsteige an den Unterwegshaltepunkten Ehr und Fleckertshöhe verlängert werden.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht über die Vergabe der Hunsrückbahn Boppard – Emmelshausen zur Kenntnis.

TOP 5 RegioLinie 100 (Trier – Flughafen Hahn) – Beratung  
und Beschlussfassung zur weiteren Vorgehensweise

Die Problematik der RegioLinie 100 ist der Verbandsversammlung aus den zurückliegenden Sitzungen hinreichend bekannt. Zuletzt wurde in der Sitzung am 19.12.07 dazu beschlossen, die Entwicklungen auf der RegioLinie 100 sowie auf der Linie der Firma Sales-Lentz (Luxemburg – Trier Hafen – Flughafen Hahn) dahingehend zu beobachten, ob das Verkehrsbedürfnis nach einer RegioLinie vom Oberzentrum Trier zum Flughafen Hahn durch die Verkehrsleistung des Unternehmens Sales-Lentz vollständig oder wenigstens überwiegend abgedeckt wird. Dazu sollte die Erlösentwicklung bei der bis Ende Juni 2008 weiterhin bestehenden parallelen RegioLinie 100 der Firma Jozi-Reisen analysiert und zusätzlich die Inanspruchnahme der Haltestelle Trier Hafen der Sales-Lentz-Linie beobachtet werden.

Zu den darin angesprochenen Punkten ist aus heutiger Sicht festzustellen, dass die Einrichtung der neuen Parallellinie Luxemburg – Trier – Flughafen Hahn bislang zu keinen gravierenden Einbußen bei der bestehenden RegioLinie 100 der Fa. Jozi-Reisen geführt hat. Nachdem der Betreiber der luxemburgischen Linie der Geschäftsstelle selbst glaubhaft dargelegt hat, dass seine Linie in Trier so gut wie nicht angenommen wird (ca. 1 Nutzer pro Fahrt), wurde auf die ursprünglich vorgesehene eigene Zählung verzichtet.

Der Grund für die äußerst geringe Inanspruchnahme liegt zweifelsfrei in der ungünstigen Lage der Haltestelle im Trierer Hafen, von der aus die Innenstadt in Trier nur schwer erreichbar ist und deren städtebauliches und soziales Umfeld wenig attraktiv ist.

Um gleichwohl die Zielsetzung einer attraktiven RegioLinien-Verbindung zwischen dem Oberzentrum Trier und dem Flughafen Hahn mit den Interessen des luxemburgischen Betreibers in Einklang zu bringen, wurde von der Geschäftsstelle angeregt, die Haltestelle innerhalb von Trier zum sog. "Verteilerkreis" am nördlichen Rand der Innenstadt zu verlegen. Diese Haltestelle könnte ohne großen Zeitverlust erreicht werden und wäre für Trier um ein Vielfaches attraktiver als der bisherige Standort im Hafen. Die Fa. Sales-Lentz hat diesen Vorschlag inzwischen geprüft und ist bereit, ihn kurzfristig umzusetzen.

Durch diese Neuausrichtung wäre die Kernfunktion der RegioLinie 100 zwischen Trier und dem Flughafen Hahn erfüllt, nämlich eine schnelle und häufig bediente Direktverbindung zwischen diesen Standorten zu schaffen.

Allerdings ist die Fa. Sales-Lentz bislang nicht daran interessiert, die bisherigen Zwischenhalte der RegioLinie 100, Thalfang (Hunsrückhöhenstrasse und Morbach) mit zu bedienen. Diesem Nachteil steht der deutliche finanzielle Vorteil für den Zweckverband gegenüber, die Leistung ohne Zuschüsse realisieren zu können.

Daher schlägt die Geschäftsstelle zur weiteren Vorgehensweise vor, in einem ersten Schritt auf das Angebot der Fa. Sales-Lentz einzugehen und den bestehenden, Ende Juni auslaufenden Vertrag mit der Fa. Jozi-Reisen nicht zu verlängern. Außerdem sollte der Zweckverband die Fa. Sales-Lentz bei der Vermarktung ihres Angebotes unterstützen. In einem zweiten Schritt sollte dann auf dem Verhandlungsweg versucht werden, Sales-Lentz zur Einrichtung weiterer Unterwegshalte - insbesondere in Morbach und Thalfang - zu bewegen.

**Beschlussvorschlag:**

Die Verbandsversammlung nimmt die Ausführungen zum Sachstand "RegioLinie 100" und die Vorschläge zur weiteren Vorgehensweise zustimmend zur Kenntnis.