

Verbandsversammlung 27. Sitzung

Kreisverwaltung Ahrweiler
Wilhelmstraße 24-30
53474 Bad Neuenahr - Ahrweiler
19. Dezember 2006, 10.00 Uhr

Tagesordnung

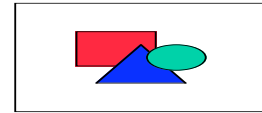
A) Öffentlicher Teil

1. Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die 26. Sitzung der Verbandsversammlung am 12. September 2006 in Bad Ems
2. Information des Vorstandsvorstehers und der Geschäftsstelle
3. Rechnungsprüfung 2005; Entlastung von Vorstandsvorsteher, Stellvertreter und Verbandsdirektor
4. Haushaltsführung 2008: Beschluss über die Einführung der kommunalen Doppik beim SPNV-Nord ab 2008
5. Haushalt 2007: Beschluss über die Haushaltssatzung und den Haushaltsplan
6. Zukunft der Bahnstrecke Engers – Siershahn (Brexachtalbahn) – dauerhafter Verzicht auf eine Reaktivierung für den SPNV
7. Zukunft der Bahnstrecke Trier – Metz (Obermoselstrecke)
8. Einrichtung eines park + ride-Bahnhofes im Bereich der Gemeinde Langsur in Kooperation mit der Gemeinde Wasserbillig (Luxemburg)
9. Verschiedenes

B) Nichtöffentlicher Teil

1. Genehmigung der Niederschrift über den nichtöffentlichen Teil der 26. Sitzung der Verbandsversammlung am 12. September 2006 in Bad Ems
2. Auswirkungen der Kürzungen der Regionalisierungsmittel auf das SPNV-Angebot (Sparkonzept)
3. Überführung von RegioLinien in die Eigenwirtschaftlichkeit
4. Verschiedenes

A) Öffentlicher Teil



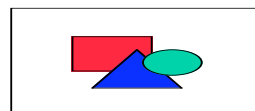
TOP 1 Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 26. Sitzung der Verbandsversammlung am 12. September 2006 in Bad Ems

Die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 26. Sitzung der Verbandsversammlung ist Ihnen mit Schreiben vom 29.09.2006 zugesandt worden; sie ist den Unterlagen nochmals beigelegt. Anmerkungen zur Niederschrift sind nicht eingegangen.

Beschlussvorschlag

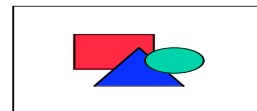
Die Verbandsversammlung genehmigt die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 26. Sitzung der Verbandsversammlung am 12. September 2006 in Bad Ems.

TOP 2 Information des Verbandsvorstehers und der Geschäftsstelle (Tarif Mittelrheinbahn)



-mündlicher Vortrag in der Sitzung.

TOP 3 Rechnungsprüfung 2005; Entlastung von Verbandsvorsteher, Stellvertreter und Verbandsdirektor



In ihrer Sitzung am 14.12.2005 beschloss die Verbandsversammlung, beginnend mit der Jahresrechnung 2005, bis auf weiteres das Rechnungs- und Gemeindeprüfungsamt der Kreisverwaltung Ahrweiler mit der Prüfung der Jahresrechnungen des SPNV-Nord zu beauftragen.

Das Rechnungsergebnis des Haushaltsjahres 2005 wurde am 13.06.2006 festgestellt.

Der Verwaltungshaushalt schließt mit 130.584.072,73 € in Einnahmen und Ausgaben sowie der Vermögenshaushalt mit 2.332.095,21 € ausgeglichen ab. Das Gesamtvolumen wurde auf 132.916.167,94 € festgestellt.

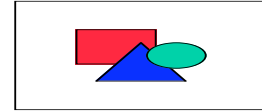
Der Prüfbericht ist als Anlage beigelegt.

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 Verbandsversammlung nimmt den Prüfbericht des Rechnungs- und Gemeindeprüfungsamtes der Kreisverwaltung Ahrweiler zustimmend zur Kenntnis und entlastet den ehemaligen Verbandsvorsteher Dr. Richard Groß, den stellvertretenden Verbandsvorsteher sowie den Verbandsdirektor für das Haushaltsjahr 2005.

TOP 4 Haushaltsführung 2008: Einführung der kommunalen Doppik beim SPNV-Nord ab 2008



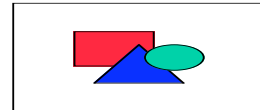
Seit dem Haushaltsjahr 2005 führt die Kreiskasse der Kreisverwaltung Ahrweiler die Kassengeschäfte des SPNV-Nord bis auf weiteres aus. Der Kreistag des Kreises Ahrweiler hat am 23.06.2006 beschlossen, die Umstellung des Haushalts- und Rechnungswesens des Landkreises Ahrweiler auf die Kommunale Doppik ab dem Haushaltsjahr 2008 vorzunehmen (Begründung siehe Anlage).

Gemäß § 19 KomDoppikLG ist ein Beschluss auch bei den Zweckverbänden herbeizuführen.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung beschließt, die Umstellung des Haushalts- und Rechnungswesens beim SPNV-Nord auf die kommunale Doppik unter Hinweis auf Artikel 8, § 19 in Verbindung mit § 1 Abs. 2 des Landesgesetzes zur Einführung der kommunalen Doppik (KomDoppikLG) vom 02.03.2006 ab dem Haushaltsjahr 2008 vorzunehmen.

TOP 5 Haushalt 2007

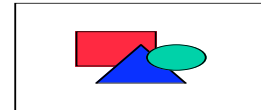


Haushaltssatzung und Haushaltsplan für das Jahr 2007 sind als Anlage beigefügt.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung beschließt den Haushalt 2007.

TOP 6 Zukunft der Bahnstrecke Engers – Siershahn (Brex-
bachtalbahn) – dauerhafter Verzicht auf eine Reaktivie-
rung für den SPNV



Die Behandlung dieses TOP war bereits für die 26. Sitzung der Verbandsversammlung des SPNV-Nord am 12. September 2006 vorgesehen. Die inhaltliche Bearbeitung dieses Themas wurde aber auf Antrag des Landkreises Neuwied von der Tagesordnung genommen.

Die nachfolgende, aktualisierte Vorlage sowie der Beschlussvorschlag basieren auf der Vorlage der Geschäftsstelle des SPNV-Nord zur letzten Verbandsversammlung und sind um die Entscheidung des Landkreises Neuwied ergänzt worden:

In der 20. Sitzung der Verbandsversammlung des SPNV-Nord am 18. Mai 2004 hatte die Verbandsversammlung beschlossen, eine vergleichende Bewertung der vier derzeit im Zuständigkeitsbereich des SPNV-Nord diskutierten Reaktivierungsprojekte vorzunehmen und anschließend zur Beschlussfassung vorzulegen. Diese Bewertung und die darin zum Ausdruck gebrachten Prioritäten sollten dann die Grundlage für künftige Entscheidungen des Zweckverbandes über entsprechende Maßnahmen darstellen. In dem Bewertungsverfahren wurden zwei große Bereiche unterschieden, und zwar eine betriebswirtschaftliche Bewertung, die sich auf den Verkehrsbetrieb und den Infrastrukturbetrieb bezieht, in Anlehnung an die standardisierte Bewertung von Verkehrsinvestitionen sowie die Bewertung möglicher regionalwirtschaftlicher und strukturräumlicher Auswirkungen einer Reaktivierung.

Bei der 21. Sitzung der Verbandsversammlung des SPNV-Nord am 03. Dezember 2004 hat die Verbandsversammlung die Ergebnisse der Geschäftsstelle zur vergleichenden Bewertung unterschiedlicher Reaktivierungsprojekte zustimmend zur Kenntnis genommen. Als konkrete Konsequenz aus der vergleichenden Bewertung wurde aus damaliger Sicht für die Brexbachtalbahn zwischen Engers und Siershahn beschlossen, dass eine Reaktivierung der Brexbachtalbahn aus wirtschaftlichen Gründen derzeit nicht weiter verfolgt wird. Die Option einer späteren Reaktivierung dieser Bahnstrecke sollte aber grundsätzlich offen gehalten werden. Von daher wurde auch der frühere Reaktivierungsbeschluss der Verbandsversammlung vom 03. April 2001 nicht aufgehoben.

Die Sicherung der stillgelegten Bahnstrecke Engers – Siershahn geschieht derzeit über einen Infrastruktursicherungsvertrag des Landes Rheinland-Pfalz mit der DB Netz AG, der zur Zeit befristet ist bis Ende Dezember 2006. Die Sicherung einer Bahnstrecke von Seiten des Landes erfolgt grundsätzlich nur im Einvernehmen mit den betroffenen Kommunen; bei dem aktuellen Infrastruktursicherungsvertrag für die Brexbachtalbahn sind die anliegenden Landkreise somit z. B. hälftig an der Finanzierung der anfallenden Kosten beteiligt.

Ausgelöst durch ein gemeinsames Schreiben der Stadtverwaltung Bendorf, der Verbandsgemeindeverwaltung Ransbach-Baumbach, der Verbandsgemeindeverwaltung Wirges und der Verbandsgemeindeverwaltung Höhr-Grenzhausen vom 21. Dezember 2005 zur Endwidmung der Brexbachtalbahn hat das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau mit Schreiben vom 09. Januar 2006 die aktuelle Beschlusslage des zuständigen Zweckverband SPNV-Nord dargelegt sowie den damaligen Sachstand der anliegenden Landkreise Mayen-Koblenz, Neuwied und dem Westerwaldkreis zur aktiven Sicherung der Brexbachtalbahn erläutert.

Tenor des o. g. gemeinsamen Schreibens vom 21. Dezember 2005 war die Endwidmung der Brexbachtalbahn. Daher hat das MWVLW in seinem Schreiben vom 09. Januar 2006 angeregt, aktiv auf die zuständigen Landkreise zuzugehen, um die aktuellen Interessenslage auf kommunaler Ebene in Bezug auf die Brexbachtalbahn abzustimmen. Dies ist zwischenzeitlich geschehen.

Mit Schreiben vom 06. April 2006 hat der Westerwald-Westerwaldkreis dem SPNV-Nord mitgeteilt, dass die Kreisverwaltung des Westerwaldkreises die o.g. Thematik erneut aufgegriffen hat und sich in der

Kreisausschusssitzung vom 27. April 2006 mit der Zukunft der Brexbachtalbahn beschäftigt hat. Der Kreisausschuss hat in seiner Sitzung beschlossen, dass aufgrund der klaren Haltung der Anliegerkommunen im Westerwaldkreis keine realistische Perspektive für die Reaktivierung der Bahnstrecke durch das Brexbachtal mehr erkennbar ist. Um den Kommunen Planungssicherheit für angestrebte Folgenutzungen der Trasse zu geben wurde der SPNV-Nord um Einleitung entsprechender Schritte (Beschluss durch die Verbandsversammlung) gebeten.

Mit Schreiben vom 23. Juni 2006 hat sich die Geschäftsstelle des SPNV-Nord an die Kreisverwaltung Mayen-Koblenz und an die Kreisverwaltung Neuwied mit der Bitte um Stellungnahme (evtl. Beschluss des Kreisausschusses) zur Zukunft der Brexbachtalbahn in Vorbereitung der 26. Verbandsversammlung gewendet.

In einem Antwortschreiben vom 17. Juli 2006 hat der Landrat des Landkreises Mayen-Koblenz dem SPNV-Nord mitgeteilt, dass sich der Landkreis Mayen-Koblenz in der Verbandsversammlung der Auffassung des Westerwaldkreises anschließen wird.

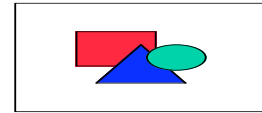
Mit Schreiben vom 10. Juli 2006 hat die Kreisverwaltung Neuwied dem SPNV-Nord mitgeteilt, dass der Landkreis Neuwied alle Initiativen für eine Reaktivierung der Brexbachtalbahn unterstützt, entsprechend der bestehenden Beschlusslage in den politischen Gremien aus dem Jahr 1995, die auch Niederschlag in den Nahverkehrsplan gefunden hat. Da sich vor dem Hintergrund der geänderten Rahmenbedingungen zunächst der Kreistag mit der Angelegenheit „Reaktivierung der Brexbachtalbahn“ befassen sollte, konnte eine aktuelle Stellungnahme des Kreises Neuwied urlaubs- und terminbedingt nicht bis zur Sitzung der Verbandsversammlung des SPNV-Nord am 12. September 2006 abgegeben werden. Mit Schreiben vom 22. November 2006 hat die Kreisverwaltung Neuwied dem SPNV-Nord nun aber abschließend mitgeteilt, dass der Kreistag das Thema „Zukunft der Brexbachtalbahn“ erneut beraten hat und mehrheitlich entschieden hat, den seinerzeit gefassten Kreistagsbeschluss zur Reaktivierung der Brexbachtalbahn aufzuheben.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung nimmt die geänderten Rahmenbedingungen in Bezug auf eine Reaktivierung der Brexbachtalbahn zur Kenntnis und fasst unter Berücksichtigung der Stellungnahmen des Westerwaldkreises, des Landkreises Mayen-Koblenz und des Landkreises Neuwied folgenden Beschluss:

Da sich vor Ort die Rahmenbedingungen für eine optionale Reaktivierung der Brexbachtalbahn grundsätzlich geändert haben, wird der am 03. April 2001 gefasste Reaktivierungsbeschluss der Verbandsversammlung des SPNV-Nord aufgehoben. Gleichzeitig wird die Geschäftsstelle des SPNV-Nord beauftragt, die betroffenen Akteure über diesen Beschluss zu informieren.

TOP 7 Zukunft der Bahnstrecke Trier – Metz (Obermoselstrecke)



Mit Schreiben vom 31. August 2006 hat der Landrat des Landkreises Trier-Saarburg beantragt, dass sich die Verbandsversammlung des Zweckverband SPNV-Nord mit der Zukunft der Bahnstrecke Trier – Metz (Obermoselstrecke) befassen soll. Das entsprechende Schreiben ist diesen Erläuterungen beigelegt (ohne Anlagen).

Hintergrund des Antrages sind die Planungsabsichten der DB Netz AG, den vorhandenen Tunnel bei Nittel grundlegend zu sanieren und im Zuge dieser Sanierungsmaßnahme im Bereich des Tunnels lediglich eingleisig auszubauen.

Die Obermoselstrecke, die von Trier aus entlang der Mosel in Richtung Thionville und weiter nach Metz führt, ist in ihrem übrigen Verlauf fast durchgehend als zweigleisige und elektrifizierte Hauptbahn ausgebaut. Derzeit bestehen lediglich westlich von Konz - Karthaus und im Bereich der Saarbrücke kurze eingleisige Abschnitte.

Die Strecke wird zwischen Trier und Wincheringen im SPNV im Stundentakt bedient, der in Hauptverkehrszeiten noch verdichtet wird. Südlich von Wincheringen bis nach Perl ist der Stundentakt aufgrund der dort sehr geringen Fahrgastnachfrage dem Willen des saarländischen Aufgabenträgers entsprechend nicht vollständig ausgeprägt.

Neben dem SPNV spielt auf dieser Strecke auch der internationale Güterverkehr eine wichtige Rolle.

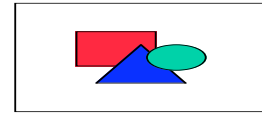
Ab Sommer 2007 beabsichtigen die Regionen Lothringen, das Saarland und der Zweckverband SPNV-Nord versuchsweise am Wochenende eine neue, grenzüberschreitend angelegte Zugverbindung zwischen Metz und Trier einzurichten. Mit diesen, samstags- und sonntags verkehrenden, jeweils 2 Zugpaaren entsteht erstmals seit vielen Jahren wieder eine durchgehende Verbindung von Trier über Thionville nach Metz.

Der Zweckverband SPNV-Nord befürchtet vor dem Hintergrund der derzeitigen und geplanten Nutzung dieser Strecke in dem vorgesehenen eingleisigen Tunnelausbau eine wesentliche Beeinträchtigung der Gesamtleistungsfähigkeit der Strecke.

Die DB Netz AG begründet die Eingleisigkeit mit wesentlichen Kostenersparnissen. Während die derzeitige Planung von Sanierungskosten in Höhe von 22 Mio. EUR ausgeht, würde die gleiche Maßnahme in der zweigleisigen Variante jenseits von 32 Mio. EUR liegen.

In bisherigen Besprechungen über diese Maßnahme hat der Zweckverband SPNV-Nord gemeinsam mit dem Land darauf bestanden, dass im Vorfeld der anstehenden Planfeststellung in einem Simulationsverfahren der Nachweis erbracht wird, dass sowohl die derzeitigen Betriebsprogramme wie auch die zusätzlich vorgesehenen, grenzüberschreitenden Züge ohne Beeinträchtigung durch die Eingleisigkeit des Nitteler Tunnels durchführbar bleiben. In diesem Simulationsverfahren ist insbesondere nachzuweisen, dass es durch die Eingleisigkeit nicht zu einer deutlichen Verschlechterung der Pünktlichkeitssituation auf der Obermosel kommt.

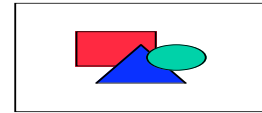
Das Land hat diese Zielsetzung zuletzt in einem Schreiben vom 15. November 2006 der DB Netz AG gegenüber nochmals bekräftigt (siehe Anlage).



Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung nimmt die Informationen über den geplanten Ausbau des Tunnels bei Nittel an der Obermoselstrecke zur Kenntnis. Sie beauftragt die Geschäftsstelle, der Baumaßnahme in dem anstehenden Planfeststellungsverfahren nur dann zuzustimmen, wenn in einem Simulationsverfahren der Nachweis erbracht wird, dass die bestehenden und künftig geplanten Betriebsprogramme auf der Obermoselstrecke ohne Einschränkungen realisierbar bleiben.

TOP 8 Einrichtung eines park + ride-Bahnhofes im Bereich der Gemeinde Langsur in Kooperation mit der Gemeinde Wasserbillig (Luxemburg) – Antrag des Kreises Trier-Saarburg vom 22.11.2006



Der Landkreis Trier-Saarburg hat in einem Schreiben vom 22.11.2006 beantragt, dass sich die Verbandsversammlung mit der Einrichtung eines park + ride-Bahnhofes im Bereich der Gemeinde Langsur in Kooperation mit der Gemeinde Wasserbillig (Luxemburg) beschäftigen soll.

Zur Begründung dieses Antrages wird auch auf das beigefügte Schreiben vom 22.11.2006 verwiesen.

Die Problematik der park + ride-Verkehre in Richtung Luxemburg waren in der Vergangenheit schon mehrfach Gegenstand entsprechender Initiativen des Zweckverbandes. Beispielhaft wird verwiesen auf die konzeptionellen Verbesserungen im Grenzverkehr, die seit Dezember 2005 realisiert wurden. Im Zuge dieses Maßnahmenpaketes wurden u. a. Zugleistungen des RE 14 (Trier – Luxemburg) nach Schweich rückverlängert, um von dort und von Ehrang aus Luxemburg-Pendlern zusätzliche Zustiegsmöglichkeiten an Bahnhöfen mit Parkgelegenheit zu bieten.

Im Mai d. J. fand eine Besprechungsrunde unter Beteiligung der Verkehrsministerien aus Luxemburg und Rheinland-Pfalz statt. Im Vorfeld dazu wurde auch der für einen park + ride-Bahnhof in Erwägung gezogene Standort an der Löwener Mühle besichtigt.

Im Ergebnis dieser Besprechungsrunde wurde festgehalten, dass unter Beteiligung der lokalen Gebietskörperschaften, der beiden Ministerien und dem Zweckverband SPNV-Nord eine Rahmenkonzeption zur Organisation von park + ride-Verkehren im Grenzverkehr Deutschland – Luxemburg erstellt werden soll. Die Federführung dafür liegt beim Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung bestätigt die Notwendigkeit der Erstellung einer Rahmenkonzeption für park + ride-Möglichkeiten im deutsch-luxemburgischen Grenzraum. Sie beauftragt die Geschäftsstelle, sich an der Vorbereitung dieser Konzeption zu beteiligen.

Im Zuge der Vorbereitungen ist auch zu prüfen, inwieweit eine derartige Konzeption und ihre Umsetzung Gegenstand eines INTERREG-Projektes werden könnte.

TOP 9 Verschiedenes

