

Verbandsversammlung 51. Sitzung

in Koblenz im Gebäude des Landesbetriebes Mobilität
am 16. Dezember 2014 um 10:00 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

01.12.2014

Bankverbindung
Konto 22 33 21
BLZ 570 501 20
IBAN DE68 5705 0120
0000 2233 21
BIC MALADE51KOB
Bank Sparkasse Koblenz

Tagesordnung

A) Öffentlicher Teil

1. Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 50. Sitzung der Verbandsversammlung am 25. Juli 2014 in Koblenz
2. Bericht des Rechnungsprüfungsamtes über den Haushalt 2013 – Entlastung des Vorstandsvorstehers, seines Vertreters und des Verbandsdirektors
3. Haushaltssatzung und Haushaltsplan 2015
4. Revision Regionalisierungsmittel: aktueller Diskussionsstand
5. Rheinland-Pfalz-Takt 2015 – Stand der Umsetzung zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2014
6. Stand der Umsetzung von Reaktivierungsprojekten
 - a Aartalbahn
 - b Weststrecke Trier
7. ÖPNV-Konzept Nord, Sachstand
8. Verschiedenes

Bearbeitung: Jürgen Heizmann (-27)

B) Nichtöffentlicher Teil

1. Genehmigung der Niederschrift über den nichtöffentlichen Teil der 50. Sitzung der Verbandsversammlung am 25. Juli 2014 in Koblenz
2. Rhein-Ruhr-Express (RRX): Finanzierungsvertrag mit der Europäischen Investitionsbank (EIB)
3. Tariftreue in Verkehrsverträgen mit dem EVU Rhenus Veniro
4. Verschiedenes

A) Öffentlicher Teil

TOP 1 Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 50. Sitzung der Verbandsversammlung am 25. Juli 2014 in Koblenz

Die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 50. Sitzung der Verbandsversammlung ist Ihnen mit Schreiben vom 12. September 2014 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 50. Sitzung der Verbandsversammlung am 25. Juli 2014 in Koblenz.

TOP 2 Bericht des Rechnungsprüfungsamtes über den Haushalt 2013 – Entlastung des Verbandsvorstehers, seines Vertreters und des Verbandsdirektors

Das Rechnungsergebnis des Haushaltsjahres 2013 wurde am 21.11.2014 durch das Rechnungs- und Gemeindeprüfungsamt des Landkreises Mayen-Koblenz festgestellt.

Der Ergebnishaushalt schließt sowohl auf der Ertragsseite als auch auf der Aufwandsseite mit 138.295.796,61 EUR ausgeglichen ab.

Die Finanzrechnung schließt bei den Einzahlungen mit 137.037.898,49 EUR und bei den Auszahlungen mit 136.953.671,82 EUR ab. Es wurde im Finanzhaushalt ein Finanzmittelüberschuss i. H. v. 84.226,67 EUR erzielt.

Die Prüfung der Jahresrechnung 2013 des SPNV-Nord führte zu dem Ergebnis, dass der Jahresabschluss im Wesentlichen ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz-, und Ertragslage des Zweckverbandes vermittelt.

Die besondere Aufgabenstellung sowie die Finanzierung des SPNV-Nord spiegeln sich in den Ausführungen des Rechenschaftsberichtes zutreffend wider. Zudem steht der Rechenschaftsbericht mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang und erweckt keine falschen Vorstellungen von der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Zweckverbandes.

Aus Sicht des Rechnungs- und Gemeindeprüfungsamtes der Kreisverwaltung Mayen-Koblenz wird empfohlen, 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 2013 wird von der Verbandsversammlung beschlossen und dem Verbandsvorsteher Landrat Bertram Fleck, dem stellvertretenden Verbandsvorsteher Landrat Dr. Joachim Streit sowie dem Verbandsdirektor Dr. Thomas Geyer für das Haushaltsjahr 2012 Entlastung erteilt.

TOP 3 Haushaltssatzung und Haushaltsplan 2015

Haushaltssatzung und Haushaltsplan des SPNV-Nord für das Jahr 2015 wurden nach den Regeln der kommunalen Doppik erstellt. Sie sind als Anlagen beigefügt.

Der Haushaltsplan 2015 sieht im Ergebnishaushalt Erträge von 157.800.360,93 EUR und Aufwendungen von 157.800.360,93 EUR vor, im Finanzhaushalt Einzahlungen von 148.230.360,93 EUR und Auszahlungen von 157.800.360,93 EUR vor.

Dies ergibt einen Saldo von – 9.570.000,-- EUR, der durch die Auflösung von Rückstellungen begründet ist.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung beschließt die vorliegende Haushaltssatzung für das Jahr 2015.

TOP 4 Revision Regionalisierungsmittel: aktueller Sachstand

In der letzten Verbandsversammlung wurde ausführlich über die Problematik der Revision der Regionalisierungsmittel und den damaligen Stand der diesbezüglichen Beratungen berichtet. In der Zwischenzeit haben sich die Dinge wie folgt weiter entwickelt:

Die Verkehrsministerkonferenz hat zuletzt in ihrer Sitzung Anfang Oktober in Kiel abschließend über die Position der Länder beraten und dabei folgende Eckpunkte beschlossen:

1. Mit Wirkung ab 2015 sollen die Regionalisierungsmittel auf 8.5 Mrd. Euro erhöht werden.
2. Die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel soll künftig 2 % pro Jahr betragen.
3. Steigen die Infrastrukturnutzungsentgelte künftig über 2 %, ist ein entsprechender zusätzlicher Ausgleich erforderlich.
4. Die nächste Revision soll erst für das Jahr 2030 erfolgen.
5. Die Quotierung der Regionalisierungsmittel unter den Ländern wird neu geordnet („Kieler Schlüssel“).

Zu Punkt 5 verständigten sich die Länder auf einen neuen Verteilungsschlüssel, der in einem langfristigen Anpassungsprozess bis ins Jahr 2029 erreicht werden soll. Demnach werden einige Länder im Westen deutliche Gewinne erzielen, die mehrheitlich zu Lasten der Ostländer gehen. Die Quote für Rheinland-Pfalz wird sich in diesem Zeitraum geringfügig reduzieren. Maßgeblich für die Einigung über diesen neuen Tarifschlüssel ist jedoch die Rahmenbedingung, dass diese Einigung nur solange gilt, wie die Veränderung der Quoten bei einzelnen Ländern infolge der absoluten Erhöhung der Regionalisierungsmittel mindestens eine jährliche Steigerung von 1,25 % bringt.

Die Ministerpräsidentinnen und –präsidenten der Länder haben diesen Beschluss der Verkehrsministerkonferenz in ihrer Zusammenkunft Mitte Oktober einstimmig so bestätigt. Gleichzeitig wurde im Beschluss der Ministerpräsidentenkonferenz der Bund gebeten, nunmehr gesetzgeberisch tätig zu werden.

Da nicht klar war, ob und wenn ja wann der Bund dieser Bitte folgen wird, hat am 13. Nov. 2014 das Land Schleswig-Holstein in seiner Funktion als Vorsitzland der Verkehrsministerkonferenz beim Bundesratspräsidenten einen Antrag auf Änderung des Regionalisierungsgesetzes gestellt. Über diesen wurde am 28. Nov. 2014 im Bundesrat verhandelt. Da die Vorlage zur Verbandsversammlung zu diesem Zeitpunkt bereits fertiggestellt war, wird über die dort erzielten Ergebnisse in der Verbandsversammlung mündlich berichtet.

Unabhängig von dem jetzt eingeleiteten Gesetzgebungsverfahren stellt sich für den Haushalt des kommenden Jahres kurzfristig die Frage, welche Mittelansätze der Bundeshaushalt für die Regionalisierungsmittel beinhaltet. Bis zum Redaktionsschluss dieser Vorlage war hier auch nach Abschluss der Bereinigungssitzungen im Haushaltsausschuss lediglich der Betrag des Jahres 2014 ohne weitere Dynamisierung vorgesehen.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht über die Revision der Regionalisierungsmittel zur Kenntnis. Sie bittet das Land Rheinland-Pfalz, im anstehenden Gesetzgebungsverfahren die gemeinsame Position der Bundesländer gegenüber dem Bund weiterhin zu vertreten..

TOP 5 Rheinland-Pfalz-Takt 2015 – Stand der Umsetzung zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2014

Mit der Umsetzung des Konzeptes Rheinland-Pfalz-Takt 2015 kommt es beim diesjährigen Fahrplanwechsel zu den größten Veränderungen in der SPNV-Angebotsstruktur der letzten Jahrzehnte. Die zeitgleich in Betrieb gehenden großen Vergabernetze (RE Netz Südwest, Eifel-Westerwald-Sieg-Netz Los 1 und Los 2 sowie Dieselnetz Südwest) gehen in allen Fällen einher mit starken Veränderungen in der Angebotsstruktur. Teilweise kommen auch Betreiberwechsel hinzu.

Die Inhalte der Konzeption wurden in der Verbandsversammlung mehrfach behandelt. In der Sitzung wird zwei Tage nach dem dann vollzogenen Fahrplanwechsel mündlich über die ersten vorliegenden Erfahrungen berichtet.

Beschlussvorschlag:

- ohne -

TOP 6 Stand der Umsetzung von Reaktivierungsprojekten

Für das Gebiet des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord werden aktuell zwei Reaktivierungsprojekte konkret vorbereitet:

Die Reaktivierung der Aartalbahn und die Reaktivierung der Weststrecke in Trier. Im Folgenden wird kurz über den Sachstand dieser beiden Projekte berichtet.

a Aartalbahn

Die Verkehrsleistungen der Aartalbahn werden Bestandteil des bereits ausgeschriebenen und vergebenen Dieselnetzes Eifel-Westerwald-Sieg (EWS), Los 1. Gewinner dieser Ausschreibung war DB Regio Südwest. Die Betriebsaufnahme dieser Ausschreibung erfolgt zum Fahrplanwechsel Dezember 2014. Die bereits bestellten Verkehrsleistungen für die Aartalbahn werden dann aufgenommen, wenn die Infrastruktur vollständig betriebsbereit ist. Nach dem derzeitigen Stand der Vorbereitungen wird dies voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 der Fall sein. Bis dahin werden die vereinbarten Verkehrsleistungen nicht erbracht und folglich auch nicht vergütet.

Im Hinblick auf die Betriebsaufnahme der Infrastruktur laufen derzeit zwei konkrete Projekte zur Vorbereitung:

Auf der einen Seite werden die ingenieurtechnischen Planungen weiter vorangetrieben. Dazu hat der Zweckverband nach einer europaweiten Ausschreibung das Ingenieurbüro Pöyry aus Mainz beauftragt. Die Finanzierung dieser Planung erfolgt ausschließlich durch das Land Rheinland-Pfalz. Gegenstand des Planungsauftrages sind Planungen in Anlehnung an die HOAI-Stufen 1 bis 4.

Im Zuge dieser Planung wird auch eine Kostenermittlung für die tatsächlich erwarteten Investitionskosten zur Ertüchtigung der Strecke erfolgen. Die Ergebnisse werden nach Vorlage (voraussichtlich im Frühjahr 2015) in eine neue Berechnung der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) verwandt. Land und Zweckverband werden anschließend auf der Grundlage der Ergebnisse der neuen NKU über mögliche Konsequenzen beraten.

Durch die Verbandsgemeinde Hahnstätten, die gemeinsam mit der Verbandsgemeinde Diez inzwischen Eigentümer der Strecke ist, wurde in enger Abstimmung mit dem Land und dem Zweckverband ein europaweites Vergabeverfahren zur Ermittlung eines Infrastrukturbetreibers für die Strecke eingeleitet. Das Interessensbekundungsverfahren ist inzwischen abgeschlossen. Im Bieterkreis befindet sich eine hinreichend große Anzahl von potentiellen Infrastrukturbetreibern. Aktuell werden die Vergabeunterlagen im Entwurf gefertigt, auf deren Grundlage nunmehr erste Verhandlungsrunden mit den potentiellen Bietern stattfinden.

b Weststrecke Trier

Die Verbandsversammlung wurde zuletzt in Ihrer Sitzung am 11. Dezember 2013 umfassend über das Projekt informiert.

Inzwischen wurde im Frühjahr 2014 der „Finanzierungsvertrag Planung Leistungsphasen 1+2 Trier-Pallien, Trier-West, Trier-Euren, Trier-Zewen und Kreuz Konz“ zwischen dem Land Rheinland-Pfalz, dem SPNV-Nord und der DB Station&Service AG unterzeichnet.

Die entsprechenden Planungsarbeiten werden aktuell von der Hasselmann und Müller Planungsgesellschaft mbH ausgeführt und liegen terminlich im Soll. Sie bauen inhaltlich auf der Anfang 2013 vorgelegten Machbarkeitsstudie des Planungsbüros Stadt-Land-Bahn auf. Die empfohlenen Stationsstandorte wurden übernommen.

Die Stadt Trier treibt die Planung der Umfeld-Baumaßnahmen (Park & Ride, Busverknüpfung, Wegeverbindungen) weiter voran.

Das Land Rheinland-Pfalz, der SPNV-Nord und die DB Station&Service AG planen derzeit Anfang 2015 als Zeitpunkt für die Abstimmung der anschließenden Planungsvereinbarung über die Leistungsphasen 3 & 4.

Vergabe der SPNV-Leistungen:

Die Weststrecke Trier soll ab Dezember 2018 von zwei SPNV-Linien befahren werden:

- 1.) RB 83 (Wittlich Hbf – Trier Weststrecke – Luxemburg-Rote Brücke).
- 2.) RB 84 (Trier-Hafenstraße – Trier Weststrecke – Konz – (Saarburg)).

Der Abschluss eines für die RB 83 notwendigen Grundsatzvertrages ist für Ende 2014 zwischen dem Ministerium für nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur des Großherzogtums Luxemburg (MDDI), dem Land Rheinland-Pfalz und dem SPNV-Nord vorgesehen.

Die Verkehrsleistungen werden auf der luxemburgischen Seite durch die CFL erbracht. Auf der deutschen Seite plant der SPNV-Nord die Vergabe von Leistungen im Rahmen eines wettbewerblichen Verfahrens. Dazu ist eine enge Kooperation zwischen der CFL und dem vom SPNV-Nord ausgewählten Eisenbahnverkehrsunternehmen erforderlich.

Für die Verkehrsleistung werden mehrsystemfähige Elektrotriebwagen benötigt. Es bietet sich an, hierzu zusätzliche Fahrzeuge vom Typ Stadler KISS zu beschaffen, die aktuell bereits im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden und die ab Dezember 2014 auch im sogenannten RE-Netz Südwest Leistungen auf der Moselstrecke bis Koblenz übernehmen werden. Die CFL hatte sich eine entsprechende Option gesichert.

Die von der CFL beschafften Fahrzeuge werden auch für die auf den deutschen Streckenabschnitt entfallenden Verkehrsleistungen eingesetzt und dem dortigen Eisenbahnverkehrsunternehmen beigestellt. Die Gründe dafür liegen unter anderem im engen Zeitrahmen (die Beschaffung mehrsystemfähiger E-Triebwagen durch einen Dritten wäre bis zur geplanten Betriebsaufnahme im Dezember 2018 sehr schwierig) und in Luxemburg bereits bestehenden Werkstattressourcen für das oben genannte Fahrzeug, die sich positiv auf den Beistellungspreis auswirken.

Derzeit verhandelt der SPNV-Nord mit der CFL über die kommerziellen Rahmenbedingungen für die vorgesehene Beistellung.

Die RB 84 hingegen ist ein Teil des Vergabeverfahrens „Saar-RB (Los 1)“. Eine entsprechende Vorinformation wurde bereits im Frühjahr 2014 im EU-Amtsblatt veröffentlicht. Aktuell laufen die internen Abstimmungen zur Erstellung der Verdingungsunterlagen. Deren Veröffentlichung ist für das Frühjahr 2015 vorgesehen.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt die Sachstandsberichte zur Kenntnis.

TOP 7 ÖPNV-Konzept Nord, Sachstand

Die Verbandsversammlung hatte sich zuletzt in der Sitzung am 18. Dezember 2012 mit dem ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord beschäftigt. Der im August 2014 von der IGDB GmbH (Dreieich) vorgelegte Zwischenbericht wird als Anlass genommen, die Versammlung über den aktuellen Projekt-Sachstand zu informieren.

Projektstruktur

Die vom ISIM, SPNV-Nord, VRM und VRT formulierte Projekt-Aufgabenstellung umfasst die Neukonzipierung des gesamten Busverkehrs im Norden von Rheinland-Pfalz (lokale und regionale Linien), die Integration der Schülerverkehre, die Berücksichtigung des Schienenkonzeptes Rheinland-Pfalz-Takt 2015, die Definition von Grundprodukten in einem hierarchischen Netz, eine wirtschaftliche und verkehrsplanerische Bewertung, eine Kosten- und Erlösprognose, Vorschläge für die Bündelung von Linien sowie eine optionale Erstellung von Nahverkehrsplänen (Bearbeitungsschwerpunkt: 2015 bis 2017).

Das Projekt ist in neun Bausteine bzw. Arbeitspakete gegliedert:

1. Bestandsaufnahme und Datenimport
2. Entwicklung nachfragerrelevanter Parameter
3. Entwicklung planerischer Leitplanken
4. Finanzielle Rahmenbedingungen
5. Konzeption des Liniennetzes 2015
6. Verkehrswirtschaftliche Bewertung und Linienbündelungskonzept
7. Berichtswesen
8. Gremien und Projektkommunikation
9. Nahverkehrspläne.

Der im August 2014 vorgelegte Zwischenbericht ist Bestandteil des Bausteins 7 (Berichtswesen) und wird der Verbandsversammlung auf einer CD-ROM zur Verfügung gestellt. Der inhaltliche Schwerpunkt liegt auf dem Baustein 5 „Konzeption des Liniennetzes 2015“.

Das übergeordnete Planungsziel besteht in der Neukonzeption des gesamten Angebots im straßengebundenen ÖPNV im nördlichen Teil des Landes Rheinland-Pfalz nach verkehrlichen und verkehrswirtschaftlichen Kriterien. Hierfür wurden eingangs Analysen zu Raum- und Bevölkerungsstrukturen vorgenommen, darunter ebenfalls kleinräumige Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung sowie zu Pendler- und Schülerverflechtungen.

Darauf aufbauend entstand eine hierarchische Struktur des gesamten ÖPNV-Netzes nach dem Top-Down-Prinzip, beginnend bei regionsübergreifenden Linien bis hin zu lokalen Linien unter Integration des Ausbildungsverkehrs.

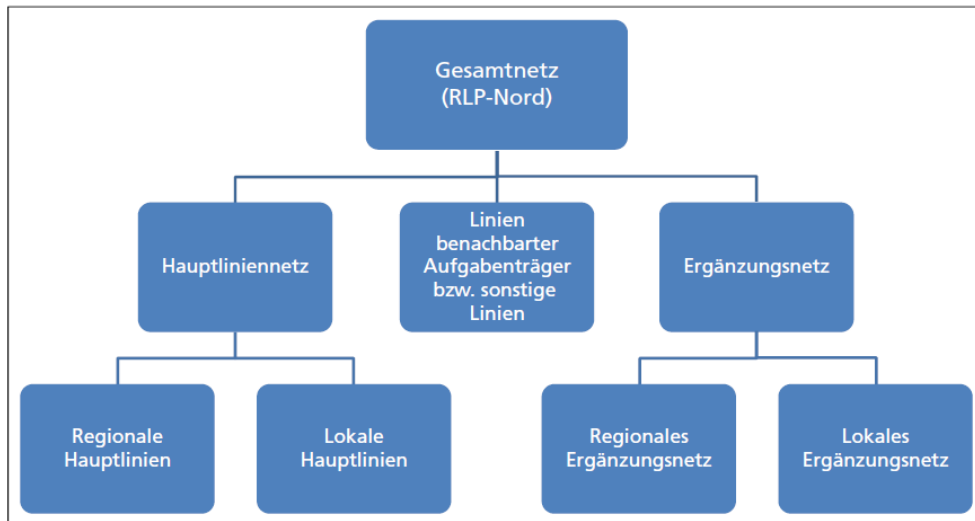


Abb. 1: Hierarchische Struktur des künftigen Netzes im straßengebundenen ÖPNV.

Die Entwürfe für ein neues Hauptliniennetz (SPNV-Nord primär betroffen) im straßengebundenen ÖPNV im Planungsgebiet orientieren sich an der Verteilung der zentralen Orte im Raum (Ober-, Mittel- und Grundzentren) und deren Anbindung an den SPNV, am Rheinland-Pfalz-Takt 2015 (Strecken, Bedienzeiten, Fahrtenfolgen, Taktlagen und -knoten), an den im Projektvorlauf formulierten planerischen Leitplanken, an dem zu Projektbeginn aufgestellten hierarchischen Produktkonzept, an Prüfaufträgen von ZV VRT, VRM und lokaler Aufgabenträger, die von der IGDB parallel zur Netzentwicklung bearbeitet wurden, an dem Fahrgastpotenzial entlang der Linienführung (Quellpotenzial/Einwohner), am Verlauf des klassifizierten Straßennetzes, an den Fahrzeiten zwischen zentralen Orten und Taktknoten sowie an topographischen Gegebenheiten.

An die künftigen Bedienstandards im Hauptliniennetz wurden durch die Projektbeteiligten unter anderem die Anforderungen gestellt, die Fahrpläne angebotsorientiert zu gestalten, eine tägliche Bedienung zu berücksichtigen, Taktverkehre (15- bis 120-Minuten-Takt) mit eventuellen Verstärkerfahrten vorzusehen, kurze Reisezeiten durch gerade Linienführungen zu ermöglichen, systematische Verknüpfungen zwischen Schiene/Bus und Bus/Bus (Netzwerk) zu berücksichtigen sowie zeitgemäße Fahrzeuganforderungen vorauszusetzen.

Ausblick

Die nun vorliegende Hauptliniennetzkonzeption wurde seitens der Auftraggeber angenommen und dient als Grundlage der fortfolgenden Entwicklung der Ergänzungsnetze. Insofern sind die Netze noch mit den übrigen Aufgabenträgern abzustimmen, wobei sich der Entscheidungsbedarf über die nachfolgend genannten Themen insgesamt erstreckt und gegenseitig bedingt:

- Ergänzung des Netzes um touristische Verkehrsangebote, Spät- und Nachtverkehre, Zuordnung der Zusatzangebote für den Ausbildungsverkehr auf die Netzebenen
- Kosten- und Erlösprognosen
- Aufgaben- bzw. Kostenträgerschaften
- eventuelle Revision des Hauptliniennetzes aufgrund der Ergebnisse aus der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

- eventueller Wechsel von Linien des Hauptnetzes in die Ergänzungsnetze und/oder umgekehrt
- Erörterung und abschließende Festlegung der Fahrplangerüste: Bedienzeiträume, Taktungen, Angebotssysteme (Bus, Rufsystem).

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt den Zwischenbericht des „ÖPNV-Konzeptes Rheinland-Pfalz Nord“ zur Kenntnis.