

Verbandsversammlung 22. Sitzung

Kreisverwaltung Simmern,
19.5.2005, 9.00 Uhr

Tagesordnung

A) Öffentlicher Teil

1. Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die 21. Sitzung der Verbandsversammlung am 3.12.2004 in Wittlich
2. Freizeitverkehre
3. Untersuchungen zur Weiterentwicklung des SPNV in den Regionen Trier und Mittelrhein – Bericht über den Stand der Arbeiten und Beschlussfassung über den Fortbestand der Schieneninfrastruktur zwischen Wittlich-Stadt und Wittlich-Wengerohr
4. Fortführung von RegioLinien
 - a) RegioLinie Bitburg – Luxemburg
 - b) RegioLinie Bullay – Flughafen Hahn
5. Eifelquerbahn – Untersuchungen zu einer möglichen Reaktivierung des SPNV im Abschnitt Ulmen – Kaisersesch (Finanzierungskonzept)
6. Verabschiedung von Herrn Pauly
7. Verschiedenes

B) Nichtöffentlicher Teil

1. Genehmigung des nicht öffentlichen Teils der Niederschrift über die 21. Sitzung der Verbandsversammlung am 3.12.2004 in Wittlich
2. Haushaltsentwicklung 2005 - 2009
3. Ausschreibungen im SPNV – Sachstand und Fortentwicklung der Ausschreibungskonzeption
4. Ausschreibung von regionalen Busverkehren – aktueller Sachstand
5. Verschiedenes

A) Öffentlicher Teil

TOP I Genehmigung des öffentlichen Teils der Niederschrift über die 21. Sitzung der Verbandsversammlung am 3.12.04 in Wittlich

Die Niederschrift über die 21. Sitzung ist Ihnen mit Schreiben vom 4.1.05 zugesandt worden; sie ist den Unterlagen nochmals beigelegt. Anmerkungen zur Niederschrift sind nicht eingegangen.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung genehmigt den öffentlichen Teil der Niederschrift über die 21. Sitzung der Verbandsversammlung am 3.12.04 in Wittlich.

Im Zuge der Diskussion über den Haushalt des Zweckverbandes im Dezember letzten Jahres wurde vor dem Hintergrund der darin vorgesehenen Erhöhung des Mittelansatzes für die Bestellung von Freizeitverkehren angeregt, die Bedeutung des Freizeitverkehrs für den Zweckverband SPNV-Nord in einem eigenen Tagesordnungspunkt der nächsten Sitzung der Verbandsversammlung intensiver zu diskutieren.

Die vorgesehene Mittelserhöhung von ursprünglich 180.000 auf 350.000 wurde daraufhin mit einem Sperrvermerk versehen, der nur durch Beschluss der Verbandsversammlung nach der geforderten Grundsatzdiskussion aufgehoben werden kann.

Diese Grundsatzdiskussion soll in der anstehenden Sitzung der Verbandsversammlung geführt werden.

Als Grundlage dazu werden in den nachfolgenden Ausführungen die bisherigen Aktivitäten des Zweckverbandes im Bereich der Freizeitverkehre dargestellt und ihre verkehrs- und regionalpolitische Bedeutung beschrieben.

Auslöser der Diskussion war die Frage, ob der Zweckverband mit den ihm zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmitteln über den bisherigen Umfang hinaus Nahverkehrsleistungen auch auf Strecken finanziell unterstützen soll, die ansonsten nicht mehr dem SPNV dienen. Um diese Aktivitäten auch im Haushalt eindeutig von anderen Verkehren abgrenzen zu können, wurde dazu bereits vor einigen Jahren eine eigene Position im Haushalt eingerichtet.

Die Betrachtung der Thematik Freizeitverkehre kann jedoch nicht auf diese Position reduziert werden, sondern muss deutlich breiter angelegt werden. Dazu soll im Folgenden zunächst ein Überblick über alle Tätigkeitsbereiche des Zweckverbandes gegeben werden, die einen starken oder gar ausschließlichen Bezug zu Freizeit und Tourismus aufweisen.

Fahrraderlebnistage

Eine sehr große touristische Bedeutung besitzen in unserem Verbandsgebiet die alljährlichen Fahrraderlebnistage in den großen Flußtälern. Die wichtigsten sind

- Tal total (Mittelrheintal südlich Koblenz),
- Happy Mosel (Mittelmosel zwischen Cochem und Schweich),
- SaarPedal (Saartal zwischen Konz und Merzig),
- Kylltal aktiv und
- Siegtal pur.

Traditionell werden die SPNV-Angebote in Parallellage zu diesen Veranstaltungen an die besonderen Anforderungen angepasst, und zwar in Form von Zusatzleistungen sowie dem verstärkten Einsatz von Fahrradwagen in Regelzügen. Diese Maßnahmen verursachen bei den jeweiligen Verkehrsunternehmen einen erheblichen Zusatzaufwand, der im Rahmen der Regelungen der Verkehrsverträge abgegolten wird. Die Finanzierung erfolgt somit aus dem allgemeinen Haushaltsansatz für die Bestellung von SPNV – Leistungen

Zusatzleistungen bei Großveranstaltungen

Über das Jahr verteilt finden in unserem Verbandsgebiet eine Vielzahl von großen, meist regelmäßigen Festveranstaltungen statt, die in der Regel eine erhöhte Verkehrsnachfrage verursachen. Ex-

emplarisch seien hier die Altstadtfesten in Trier und Koblenz, große Jahrmärkte wie z.B. in Mayen, die Weinfeste an Mosel, Rhein, Saar und Ahr, der Blumenkorso in Bad Ems oder Rheinland-Pfalz-Tage (in diesem Jahr ebenfalls Bad Ems) genannt.

In vielen dieser Fälle werden auch hier die Regelverkehre in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen entweder verstärkt oder ergänzt. Zusatzleistungen sind meist insbesondere in den späteren Abendstunden erforderlich. Die finanzielle Abwicklung erfolgt auch hier im Rahmen der bestehenden Verkehrsverträge über die allgemeine Haushaltsstelle für die Bestellung von SPNV – Leistungen.

RegioRadler

Auch die von Zweckverband getragenen RegioLinien haben in den letzten Jahren zunehmend an touristischer Bedeutung gewonnen. Besonders hervorzuheben sind die RegioLinien mit Fahrradtransport, derzeit zwischen Bingen und Simmern/Emmelshausen sowie Morbach – Bernkastel – Kues – Daun. Insbesondere letztere hat in ihrer Parallellage zum beliebten Maare – Mosel – Radwanderweg einen enormen Zulauf erfahren, der den Zweckverband dazu veranlasst hat, zur Nachfragesteuerung ein spezielles Buchungssystem im Internet einzurichten. Auf dieser Grundlage konnten in den letzten beiden Jahren jeweils über 15.000 Fahrräder transportiert werden, für eine Buslinie eine außergewöhnliche Leistung.

Die Sonderaufwendungen für die Ausstattung der Busse für den Fahrradtransport sowie das Buchungssystem werden über die jeweiligen Verkehrsverträge finanziert (Haushaltsstelle: Bestellung regionaler Busverkehre), teilweise auch über den Marketingetat des Zweckverbandes.

Touristische Bedeutung des Regelverkehrs

Auch der reguläre SPNV sowie die regionalen Busverkehre besitzen eine große Bedeutung für den Freizeitverkehr. Einschlägige Untersuchungen belegen, dass im Durchschnitt bis zu 40 % der Verkehrsnachfrage aus Freizeitbetätigungen herrührt. Damit gehört der Freizeitverkehr neben den Berufs- und Ausbildungsverkehren zu den drei wichtigsten Nachfragegruppen im ÖPNV überhaupt.

Zu bestimmten Verkehrszeiten, z.B. in den Ferien und an Wochenenden ist der Anteil der Freizeitverkehre am Gesamtverkehr sogar absolut dominant.

Vor diesem Hintergrund hat der Zweckverband im Einvernehmen mit seinen jeweiligen Vertragspartnern die Freizeitverkehre immer wieder auch in den Mittelpunkt seiner Marketingaktivitäten gestellt (Die Verbandsversammlung wurde in einer ihrer letzten Sitzungen ausführlich darüber informiert).

Im Kern der Bemühungen steht dabei immer wieder, mögliche Freizeitaktivitäten, seien es Besuche von Sehenswürdigkeiten, Wanderungen zu Fuß oder mit dem Rad gezielt mit der Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu verbinden. Entsprechende Projekte haben dabei immer einen ganz konkreten regionalen Bezug wie z.B. die Bewerbung der TransRegio – Strecke Andernach – Mayen – Kaisersesch im Zusammenhang mit dem Vulkanpark-Radweg entlang der Strecke.

In diese Richtung geht auch die für dieses Jahr vorgesehene Kampagne zur Bewerbung des inzwischen aufs Wochenende ausgeweiteten Rheinland-Pfalz-Tickets, wo ausgehend von Trier und Koblenz ausgewählte Freizeitziele beworben werden.

Die Finanzierung derartiger Maßnahmen erfolgt ebenfalls immer im Rahmen der Verkehrsverträge (Haushalt: Bestellung von SPNV-Leistungen bzw. regionaler Busverkehre), flankierend über den Marketingetat des Zweckverbandes (eigene Haushaltsstelle).

Regionalwirtschaftliche Bedeutung der Freizeitsonderverkehre

Der Freizeitverkehr insgesamt und die vom SPNV-Nord finanziell unterstützten Freizeitsonderverkehre im Besonderen sind von hoher regionalwirtschaftlicher Relevanz. Unter der Gesamtüberschrift „Ausflugszüge“ werden die Angebote von beiden rheinland-pfälzischen SPNV-Zweckverbänden seit mehreren Jahren in einer gemeinsamen Broschüre landesweit beworben (liegt den Unterlagen bei).

Landesweit werden mit diesen Ausflugszügen jährlich ca. eine halbe Mio. Menschen bewegt und damit zu Freizeitaktivitäten veranlasst, die der Tourismuswirtschaft des Landes nachhaltigen Nutzen bringt. Unterstellt man die im Tagestourismus üblichen Umsätze, dann kann von einem jährlichen Gesamtumsatz von 20 bis 30 Mio. € ausgegangen werden, der in Folge dieser Aktivitäten in die Tourismusregionen des Landes fließen.

Zusammenfassung

Der Freizeitverkehr stellt für den SPNV neben den Berufs-, Ausbildungs- und Versorgungsverkehren ein wichtiges Marktsegment dar. Die zeitliche Verteilung dieser Nachfrage (Konzentration in Zeiten, in denen die übrigen Nachfragegruppen geringer ausgeprägt sind) führt zu einer insgesamt ausgewogeneren Verteilung der Verkehrsnachfrage.

Eine Vernachlässigung dieser Nachfragegruppe würde die Wirtschaftlichkeit des SPNV deutlich verschlechtern.

Gleichzeitig sind die Freizeitverkehre von hoher regionalwirtschaftlicher Relevanz.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung bestätigt die herausgehobene Bedeutung des Freizeitverkehrs für den SPNV. Sie beschließt die Aufhebung des Sperrvermerkes für die Haushaltsstelle 792.633.

TOP 3 Untersuchungen zur Weiterentwicklung des SPNV in den Regionen Trier und Mittelrhein – Bericht über den Stand der Arbeiten und Beschlussfassung über den Fortbestand der Schieneninfrastruktur zwischen Wittlich-Stadt und Wittlich-Wengerohr

Auf der Grundlage einer in der Verbandsversammlung besprochenen und beschlossenen Leistungsbeschreibungen hat der Zweckverband SPNV-Nord nach Ausschreibung die Aufträge zu Untersuchungen zur Weiterentwicklung des SPNV in den Regionen Trier und Mittelrhein an eine Bietergemeinschaft, bestehend aus den den Firmen ETC GmbH und PBV Planungsbüro für Verkehr, beide aus Berlin, vergeben.

Zur fachlichen Begleitung der Arbeiten wurden für beide Räume projektbegleitende Arbeitsgruppen eingerichtet, die sich jeweils aus Vertretern der von der Untersuchung betroffenen lokalen Aufgabenträgern, des Landes, der jeweiligen Verbundgesellschaft sowie der jeweiligen IHK und Planungsgemeinschaft zusammensetzt. In der AG zum Projekt Trier wirkt auch ein Vertreter des luxemburgischen Transportministeriums mit. Die projektbegleitenden Arbeitsgruppen haben beide 3 mal getagt und alle wesentlichen Untersuchungsschritte fachlich begleitet.

Inhaltlich können die Arbeiten inzwischen als weitgehend abgeschlossen angesehen werden; die beauftragten Büros bearbeiten derzeit den Endbericht. Sobald der Endbericht vorliegt, wird er allen Mitgliedern der Verbandsversammlung in seiner Langfassung zur Verfügung gestellt.

Nach Versendung des Abschlußberichtes erhält jedes Verbandsmitglied Gelegenheit, sich mit den Untersuchungsergebnissen intensiv zu beschäftigen, bei Bedarf sind die Geschäftsstelle und ggf. auch die Gutachter zu ergänzenden Erläuterungen gerne bereit.

Soweit von den Mitgliedern der Verbandsversammlung vier Wochen nach Versand der Untersuchungsergebnisse keine Einwendungen vorgebracht werden, wird die Geschäftsstelle die Untersuchungsergebnisse in geeigneter Form veröffentlichen. Bei Bedarf können auch gemeinsam mit einzelnen Mitgliedern der Verbandsversammlung im lokalen Umfeld Präsentationen der Ergebnisse in Betracht gezogen werden.

Eine ausführliche Präsentation und Diskussion der Untersuchungsergebnisse im Rahmen einer Verbandsversammlung erschien der Geschäftsstelle vor dem Hintergrund der intensiven Begleitung der Arbeiten durch die beiden projektbegleitenden Arbeitsgruppen und aufgrund des dafür erforderlichen Zeitaufwandes nicht gerechtfertigt. Sollte eine entsprechende Behandlung in der Verbandsversammlung dennoch gewünscht werden, würde dies in der Herbst-Sitzung nachgeholt.

Vorab ist im folgenden Abschnitt eine Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse dargestellt:

Studie Region Mittelrhein

Im Mittelpunkt der Studie zur Weiterentwicklung des SPNV in der Region Mittelrhein stand die Frage, wie die neu geplanten Haltepunkte im Bereich der Stadt Koblenz (Stadtmitte und Verwaltungszentrum II) optimal in den Regionalverkehr auf der Schiene eingebunden werden können.

Die Gutachter untersuchten die folgenden drei Planfälle:

- I. Bau der beiden neuen Haltepunkte **ohne** Änderungen in der Angebotsstruktur
- II. Bau der beiden neuen Haltepunkte mit kleineren Änderungen in der Angebotsstruktur (Verlängerung der RB 25 von der Lahntalstrecke bis Ko.-Lützel; Tausch der Laufwege von RE 8 und RB 27 von Neuwied kommend und Verlängerung der RB 27 bis zum Verwaltungszentrum II; Verlängerung der RB 10 von Wiesbaden kommend bis Ko. – Lützel)

- III. Bau der beiden neuen Haltepunkte mit großen Änderungen in der Angebotsstruktur (systematische Schaffung von sog. „Duchmesserlinien“ über den Hauptbahnhof hinweg).

Im Ergebnis kommen die Gutachter auf der Grundlage einer verkehrswirtschaftlichen Bewertung der drei Planfälle zu einer eindeutigen Empfehlung zugunsten des Planfalles II.

Neben dem Bau der beiden Haltepunkte erfordert die Realisierung dieses Planfälle die Schaffung von zwei Zugwendeanlagen in Koblenz-Lützel und am oder hinter dem neuen Haltepunkt Verwaltungszentrum II. Damit sind Gesamtinvestitionen in die Schieneninfrastruktur in Höhe von etwa 17,4 Mio. € verbunden. Gleichzeitig sind verkehrliche Mehrleistungen in Höhe von 350.000 Zkm/a erforderlich, die der Zweckverband SPNV-Nord finanzieren müsste.

Die Realisierung des Planfalles II führt im Untersuchungsraum zu einer voraussichtlichen Nachfragesteigerung im SPNV um 7,5 %.

Studie Region Trier

Die Studie für die Region Trier dient primär der Überarbeitung und Weiterentwicklung der bestehenden Regionalbahnkonzeption, von der in den letzten Jahren bislang nur Teilaspekte der Stufe I realisiert werden konnte.

Aufbauend auf der „alten“ Konzeption der Regionalbahn Trier wurden auch hier drei Planfälle konstruiert und einer systematischen Bewertung unterzogen. Dabei wurde auch mit in Betracht gezogen, wie die Verbindung nach Luxemburg und die Eifelstrecke besser in die Konzeption eingebunden werden kann.

Konkret stellen sich die drei Planfälle wie folgt da:

- I. Bau von 6 neuen Haltepunkten zwischen Trier-Ehrang und Konz, Verlängerung der RB 81 von Koblenz kommend bis Konz
- II. Maßnahmen aus Planfall I, zusätzlich Rückverlängerung der RE 14 nach Luxemburg bis Schweich zur besseren Erschließung von Pendlerpotentialen (zusätzliche Maßnahme von Planfall II, lässt sich auch isoliert von Planfall I realisieren)
- III. Zusätzlich zu den Maßnahmen aus den Planfällen I und II Einbeziehung der Weststrecke in die Konzeption. Schaffung einer neuen Regionalbahnlinie Konz – Ehrang über die Weststrecke, Bau von 6 Haltepunkten entlang der Weststrecke.

Sonderthemen:

Zusätzlich zu diesen drei Planfällen wurden zwei „Sonderthemen“ einer separaten Bewertung unterzogen:

- Die Verbesserung der Schieneninfrastruktur zwischen Trier und Landesgrenze Luxemburg zur Beschleunigung der grenzüberschreitenden Verbindung und
- Die Möglichkeit der Einbeziehung der Strecke von Wittlich-Wengerohr nach Wittlich-Stadt in den SPNV.

Der zuletzt genannte Punkt wird im Hinblick auf die kurzfristig erforderliche Entscheidung des Zweckverbandes im Anschluss etwas umfänglicher dargestellt; die nachfolgende Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse bezieht sich daher nur auf die Planfälle und das Thema Luxemburg.

Bezüglich der Bewertung der drei Planfälle kommen die Gutachter zu der Empfehlung, den Planfall II umzusetzen. Planfall III, die Einbeziehung der Weststrecke in den SPNV, soll demnach nicht weiter verfolgt werden.

Die Gutachter unterzogen auch die 6 an der Hauptstrecke gelegenen, neuen Haltepunkte einer differenzierten Bewertung, auf deren Grundlage eine zeitliche Prioritätensetzung bei der Umsetzung

vorgenommen werden kann. Demnach besitzen die Haltepunkte Trier-Nord und Kaiserthermen höchste Priorität.

Ausbau der Schieneninfrastruktur zwischen Konz und Landesgrenze Luxemburg

Im Hinblick auf die im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) vorgesehene Maßnahme zum Ausbau der Schieneninfrastruktur der Moselstrecke in Richtung Luxemburg kommen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass die darin neben der Neigetechnikertüchtigung der Moselstrecke vorgesehene Herstellung einer **durchgehenden Zweigleisigkeit** zwischen Konz und Landesgrenze aus Sicht des SPNV **in der bestehenden Trassierung** nur bedingt zielführend ist. Die Herstellung der Zweigleisigkeit auf der bestehenden Konzer Brücke sowie zwischen Igel und Wasserbillig ist aus betrieblicher Sicht nicht zwingend erforderlich und bringt so gut wie keine Beschleunigung der Fahrzeit zwischen Trier und Luxemburg (< 1 Minute).

Die Gutachter schlagen daher alternativ den **Neubau einer eingleisigen Moselbrücke** moselaufwärts zwischen Wasserliesch und Wasserbillig vor. In Verbindung mit der bestehenden Verbindung bestünde damit die geforderte Zweigleisigkeit, gleichzeitig könnte die Fahrzeit zwischen Trier und Luxemburg um ca. 10 % reduziert werden.

Nach Kostenermittlungen der Gutachter wäre diese Maßnahme mit knapp 32 Mio. € **nicht teurer** als die im BVWP vorgesehene Maßnahme.

Strecke Wittlich-Stadt und Wittlich-Wengerohr

Im Rahmen der Untersuchung zur Weiterentwicklung des SPNV in der Region Trier wurde auch untersucht, welche Rolle die noch bestehende Schieneninfrastruktur zwischen Wittlich-Wengerohr (Wittlich Hbf) und der Stadt Wittlich künftig spielen kann. Da zu dieser Frage vor dem Hintergrund einer aktuellen Straßenplanung (Ortsumfahrung Wengerohr) kurzfristig eine abschließende Position des Zweckverbandes erforderlich ist, soll dieser Punkt in der Sitzung der Verbandsversammlung vorab etwas intensiver behandelt werden. Die noch bestehende Schieneninfrastruktur zwischen der Hauptstrecke (KBS 690) von Trier nach Koblenz und der Stadt Wittlich war Bestandteil der ehemaligen Schienenverbindung zwischen Wittlich-Wengerohr und Daun. Zwischen Wittlich und Daun ist die Infrastruktur seit vielen Jahren rückgebaut; die Trasse wird inzwischen für den Maare-Mosel-Radweg genutzt.

Die noch vorhandene Gleisinfrastruktur endet derzeit am Stadtrand von Wittlich; sie wurde bis vor kurzem noch zur Güterverkehrsanbindung des Industriegebietes in Wittlich genutzt.

Zur Vorbereitung der Entscheidung wurden 3 unterschiedliche Varianten untersucht:

1. Die Einrichtung eines Pendelverkehrs mit Dieseltriebwagen zwischen Wittlich-Hauptbahnhof und Wittlich-Stadt auf der bestehenden Strecke
2. Die Verlängerung der elektrisch betriebenen Linie RB Perl – Trier – Wittlich (Hbf) nach Wittlich-Stadt auf der bestehenden Strecke (d. h. also mit „Kopfmachen“ in Wittlich-Hbf) und
3. Verlegung des Linienendpunktes der Linie Perl. – Trier – Wittlich Hbf nach Wittlich-Stadt durch Bau einer ca. 1 km langen, elektrifizierten Verbindungskurve zwischen der bestehenden Hauptstrecke Trier – Koblenz und der bestehenden Strecke nach Wittlich-Stadt, um damit ein direktes, schnelles und attraktives Angebot zwischen Trier und Wittlich ohne Richtungswechsel in Wittlich-Hbf zu erreichen.

Die 3 Varianten sind in Form von ITF-System-Skizzen in der Anlage veranschaulicht.

Ganz generell ist zu allen Varianten anzumerken, dass aufgrund der baulichen Entwicklung inzwischen ein Haltepunkt an dem bestehenden früheren Bahnhof in Wittlich nicht mehr möglich ist. Alternativ müsste ein neuer Endpunkt der Strecke gefunden werden, der allerdings innerhalb des Stadtgefüges deutlich ungünstiger läge als der frühere Bahnhof.

In der nachfolgenden Tabelle sind die wichtigsten Kennzahlen, die für einen qualitativen Vergleich der 3 Varianten relevant sind, übersichtlich zusammengefasst.

Übersicht der Varianten

Variante	Nullvariante	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Zkm-Mehrung	0	65.722	23.825	12.861
Umlaufmehrung ET	0	0	1	0
Umlaufmehrung VT	0	1	0	0
Infrastruktur Ingenieurbau	0	169.500 €	169.500 €	4.190.952 €
Infrastruktur Gleisbau, LST und Sonstiges	0	3.665.921 €	5.626.069 €	6.376.673 €
Pkm/a	7.973.000	9.329.500	8.751.500	9.093.500
Steigerung Pkm absolut	0	1.356.500	778.500	1.120.500
Steigerung Pkm relativ		17,0%	9,8%	14,1%

Betriebswirtschaftliche Betrachtung

Variante	Kostensatz	Abschreibung	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Mehrung Betriebsleistung	9,00 €/Zkm		591.497 €	214.424 €	115.751 €
zusätzliche Fahrzeuge ET	2,88 Mio. €/ET	25 Jahre, 5,7%	0 €	207.106 €	0 €
zusätzliche Fahrzeuge VT	1,69 Mio. €/VT	25 Jahre, 5,7%	121.819 €	0 €	0 €
Infrastruktur Ingenieurbau		75 Jahre, 5,7%	9.286 €	9.286 €	229.594 €
Infrastruktur Gleisbau, LST und Sonstiges		25 Jahre, 5,7%	263.623 €	404.581 €	458.558 €
Summe zusätzlicher Kosten je Variante			986.224 €	835.397 €	803.904 €
Zusätzliche Erlöse je Variante	9 ct/Pkm		122.085 €	70.065 €	100.845 €
Kostendeckung			12%	8%	13%

Zusammengefasst kann festgestellt werden, dass der verkehrliche Nutzen aller drei Varianten, ausgedrückt in den voraussichtlichen zusätzlichen Erlösen, in keinem günstigen Verhältnis zu den erforderlichen Aufwendungen steht. Eine so ermittelte Kosten-Denkung würde – je nach Variante – max. zwischen 8 und 13 % betragen.

Aus Sicht der Gutachter wird daher **nicht** dazu geraten, die Schienenanbindung der Stadt Wittlich über die vorhandene Schieneninfrastruktur weiter zu verfolgen.

Der Verzicht auf die Schieneninfrastruktur zwischen Wittlich-Hbf und der Stadt Wittlich erleichtert auch die Planungen für die Ortsumgehung Wengerohr, da auf ein aufwendiges Brückenbauwerk zur Überquerung der Strecke verzichtet werden kann. Die dazu erforderliche Entwidmung der Strecke bedarf der Zustimmung des Zweckverbandes.

Beschlussvorschlag

1. Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht über die wichtigsten Ergebnisse der Untersuchungen zur Fortentwicklung des SPNV in den Regionen Trier und Mittelrhein zustimmend zur Kenntnis. Sie ist mit dem Vorschlag zur weiteren Vorgehensweise bezüglich der Umsetzung der Untersuchungsergebnisse einverstanden.
2. Die Verbandsversammlung nimmt die Bewertung der Gutachter zur Frage der möglichen Einbindung der Schienenverbindung zwischen Wittlich-Hbf und Wittlich-Stadt in den SPNV der Region Trier zustimmend zur Kenntnis. Sie beauftragt die Geschäftsstelle, dem Landesbetrieb Straßen und Verkehr gegenüber eine entsprechende Stellungnahme abzugeben, aus der die Zustimmung zur Entwidmung dieser Strecke hervorgeht.

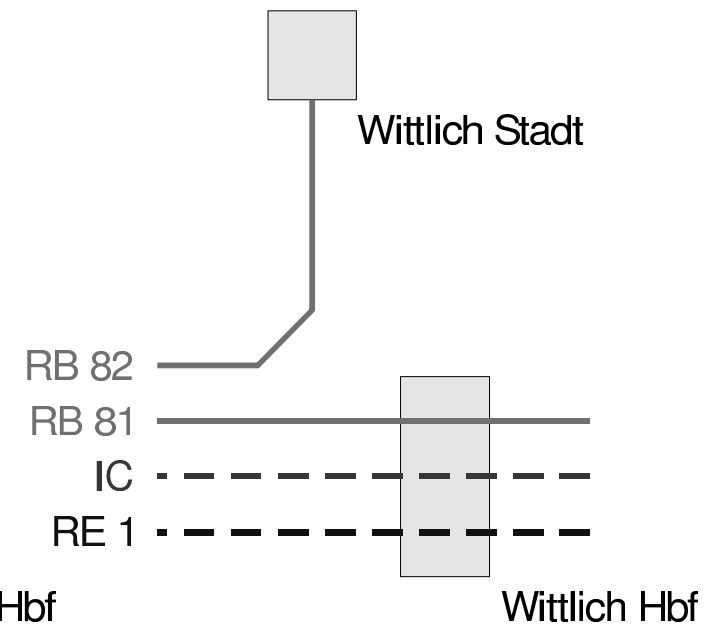
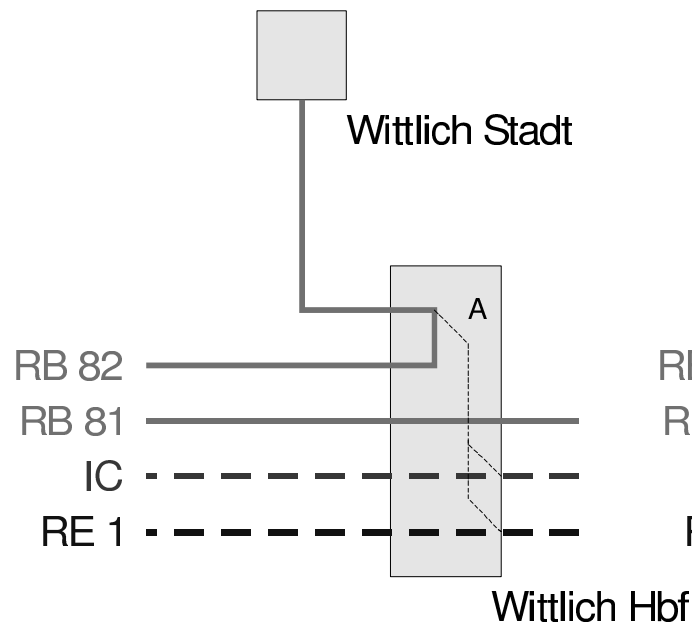
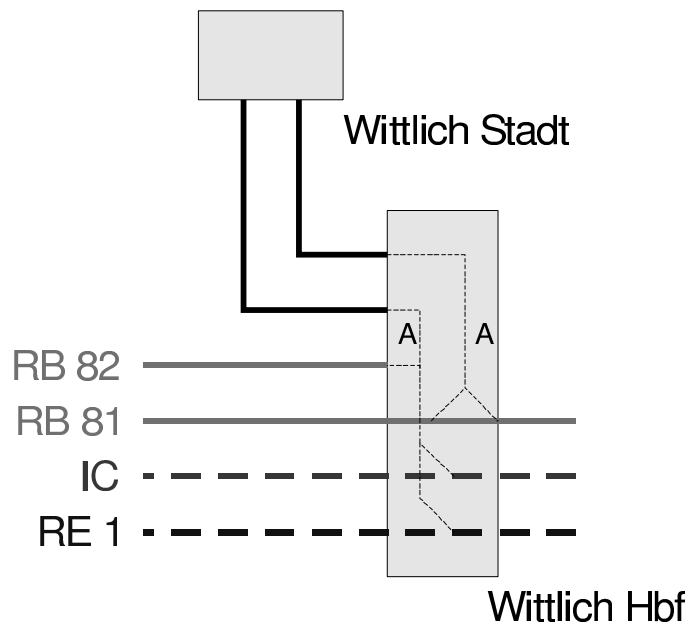
7 Verbesserte Anbindung von Wittlich

Schematische Übersicht

Variante 1

Variante 2

Variante 3



A = Anschlußbeziehungen

TOP 4 Fortführung von RegioLinien

a) RegioLinie Bitburg – Luxemburg
b) RegioLinie Bullay – Flughafen Hahn

a) RegioLinie Bitburg – Luxemburg

Auf Basis eines Beschlusses der 13. Sitzung der Verbandsversammlung am 3. April 2001 in Daun (TOP 3) wurde die RegioLinie Bitburg – Luxemburg (RegioDeLux) zum 24. März 2002 eingeführt.

Zur Umsetzung hatte der SPNV-Nord gemeinsam mit dem Großherzogtum Luxemburg einen Verkehrsvertrag mit der RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH abgeschlossen, der zunächst auf drei Jahre befristet war.

Zwischenzeitig vom Verkehrsunternehmen vorgelegte Fahrgastzählungen dokumentieren, dass die Fahrgastnachfrage auf dieser grenzüberschreitenden RegioLinie trotz einer von Anfang an entsprechenden Bewerbung vergleichsweise gering ist.

Eine der Ursachen dafür ist das erhebliche Tarifgefälle zwischen dem ÖPNV in Luxemburg und dem in Rheinland-Pfalz. Daher fährt nach wie vor ein nennenswerter Anteil der Berufspendler – der Hauptzielgruppe dieser Buslinie – mit dem Pkw bis zur Landesgrenze und nutzt die RegioLinie erst ab Echternach zur Fahrt nach Luxemburg.

Ein vor diesem Hintergrund in Anlehnung an die attraktive Preisstruktur in Luxemburg zwischenzeitlich eingeführtes, besonders preiswertes grenzüberschreitendes Tarifangebot für diese RegioLinie, das gemeinsam mit den luxemburgischen Partnern intensiv beworben worden ist, hat im Hinblick auf die Fahrgastnachfrage jedoch bereits erste positive Effekte nach sich gezogen.

Da dieser Vertrag zwar eigentlich am 23. März 2005 ausgelaufen wäre, eine Entscheidung über die Fortführung dieser staatsgrenzüberschreitenden Busverbindung allerdings aufgrund spezieller Interessen der luxemburgischen Partner zeitlich etwas aufgeschoben werden musste, hat sich der SPNV-Nord im Januar 2005 mit dem luxemburgischen Transportministerium dahingehend geeinigt, dass der gemeinsame Vertrag mit der RMV zunächst bis zum Fahrplanwechsel 2005 zu den bisherigen Konditionen fortgeführt wird.

In diesem Rahmen wurde sich zudem darauf verständigt, dass der SPNV-Nord im Frühjahr 2005 eine eigene umfangreichere Fahrgastzählung auf der RegioLinie Bitburg – Luxemburg durchführt und dass unter besonderer Berücksichtigung der aktuellen Fahrgastzahlen dann in der Verbandsversammlung eine Entscheidung über die Fortführung dieser Linie getroffen wird.

Fahrgastnachfrage auf der RegioLinie Bitburg – Luxemburg

Fahrtrichtung: Bitburg – Luxemburg

Wochentag	Durchschnittliche Besetzung pro Fahrt in den Abschnitten				
	Bitburg - Wolsfeld	Wolsfeld - Irrel	Irrel - Echternach	Echternach - Junglinster	Junglinster - Luxemburg
Mo	8,9	5,9	4,0	6,3	6,4
Di	9,6	6,3	3,7	7,1	7,8
Mi	8,6	6,2	3,3	7,8	7,9
Do	8,6	6,0	3,1	6,3	6,4
Fr	8,9	5,6	3,2	6,3	6,5
Sa	0,8	0,6	0,2	0,6	0,6
So	1,3	1,3	1,2		
Mo-Fr	8,9	6,0	3,5	6,8	7,0

Fahrtrichtung: Luxemburg - Bitburg

Wochentag	Durchschnittliche Besetzung pro Fahrt in den Abschnitten				
	Luxemburg - Junglinster	Junglinster - Echternach	Echternach - Irrel	Irrel - Wolsfeld	Wolsfeld - Bitburg
Mo	4,8	6,4	4,0	7,2	8,9
Di	4,8	6,0	3,4	6,9	9,3
Mi	5,9	7,8	4,1	6,1	8,8
Do	4,0	3,4	2,2	6,7	8,9
Fr	4,8	5,0	3,2	7,2	9,7
Sa	1,2	1,5	0,7	1,0	1,3
So			1,1	1,1	1,0
Mo-Fr	4,9	5,7	3,4	6,8	9,1

Quelle: Eigene Erhebung des SPNV-Nord (16.04. - 22.04.05)

Vor dem Hintergrund dieser aktuellen Fahrgastzahlen schlägt die Geschäftsstelle der Verbandversammlung vor, die RegioLinie Bitburg – Luxemburg unter Maßgabe folgender Einschränkungen in den Dauerbetrieb zu überführen:

- In Anbetracht der Tatsache, dass die sehr viel geringere Fahrgastnachfrage am Wochenende gegenüber der Nutzung unter der Woche deutlich macht, dass die Hauptzielgruppe im Bereich der grenzüberschreitenden Berufspendler sowie auch im Schüler- und Ausbildungsverkehr auf der deutschen Seite liegt, sollte auf dieser Linie auf ein Angebot an Wochenenden und Feiertagen ab dem Fahrplanwechsel 2005 verzichtet werden.
- Da die Fahrgastnachfrage unter der Woche infolge der deutlichen Ausrichtung auf die grenzüberschreitenden Berufspendler in Abhängigkeit von der Lastrichtung – morgens in Richtung Luxemburg und nachmittags/abends umgekehrt – starken Schwankungen unterliegt, sollte auf dieser Linie eine Optimierung des verbleibenden Angebots unter der Woche zum Fahrplanwechsel 2005 vorgenommen werden.
- Die Geschäftsstelle wird die notwendigen Maßnahmen zur Umsetzung dieser Angebotsanpassungen gemeinsam mit den beteiligten Partnern auf der deutschen und luxemburgischen Seite zeitnah in Angriff nehmen.

b) RegioLinie Bullay – Flughafen Hahn

Auf Grundlage eines Beschlusses der 18. Sitzung der Verbandsversammlung am 20. Mai 2003 in Cochem (TOP 6) erfolgte die Einrichtung einer RegioLinien-Verbindung zwischen Bullay und dem Flughafen Hahn als kombiniertes Linien- und Rufbusangebot zum 17. Juni 2003.

Dieses Angebot hat der SPNV-Nord mit dem Unternehmen VBC Verkehrsbetrieb Cochem GmbH zunächst für zwei Jahre vertraglich vereinbart.

Im Hinblick auf die Frage einer Fortführung der RegioLinien-Verbindung zwischen Bullay und dem Flughafen Hahn wurde seinerzeit beschlossen, dass die Verbandsversammlung nach Vorlage von Fahrgastzahlen vor Ablauf der Zweijahresfrist darüber entscheidet.

Die Entwicklung der Fahrgastnachfrage auf dem kombinierten Linien- und Rufbusangebot geht aus der folgenden tabellarischen Übersicht genauer hervor:

Fahrgastnachfrage auf der RegioLinie Bullay – Flughafen Hahn

Monat	Anzahl der beförderten Personen	Durchschnittliche Besetzung pro Fahrt
Juni 2003	52	0,2
Juli 2003	73	0,2
August 2003	101	0,3
September 2003	343	1,1
Oktober 2003	361	1,2
November 2003	407	1,4
Dezember 2003	334	1,1
Januar 2004	183	0,6
Februar 2004	255	0,9
März 2004	384	1,2
April 2004	539	1,8
Mai 2004	597	1,6
Juni 2004	431	1,2
Juli 2004	524	1,4
August 2004	853	2,3
September 2004	1046	2,9
Oktober 2004	769	2,1
November 2004	289	0,8
Dezember 2004	317	0,9
Januar 2005	211	0,6
Februar 2005	385	1,1
März 2005	533	1,4
Durchschnitt	409	1,2

In Anbetracht der Tatsache, dass die Fahrgastzahlen auf der RegioLinien-Verbindung zwischen Bullay und dem Flughafen Hahn trotz wiederholter gemeinsamer Marketingmaßnahmen von VBC, Landkreis Cochem-Zell und SPNV-Nord für dieses Verkehrsangebot absolut gesehen leider noch immer viel zu gering sind – auch wenn ein saisonaler Aufwärtstrend zum Sommer/Herbst hin durchaus erkennbar ist – schlägt die Geschäftsstelle der Verbandsversammlung vor, wie folgt weiter zu verfahren:

- Angesichts der besonderen verkehrspolitischen Bedeutung einer ÖPNV-Anbindung der Mittelmosel-Region an den Flughafen Hahn wird dem kombinierten Linien- und Rufbus noch eine Chance eingeräumt, sich so zu entwickeln, dass es gerechtfertigt ist, dieses Angebot weiter durch den SPNV-Nord zu bezuschussen.
- Um dieses Ziel erreichen zu können, soll das bestehende Linien- und Rufbusssystem in einer solchen Art und Weise planerisch angepasst werden, dass es den tatsächlichen Kundenbedürfnissen besser entspricht.

- Die mittelfristig angestrebte Verbesserung der Konzeption dieser RegioLinien-Verbindung sollte in enger Abstimmung von VBC, Landkreis Cochem-Zell und SPNV-Nord noch vor den Sommerferien erarbeitet werden.
- Als kurzfristige Maßnahme zur Rettung des kombinierten Linien- und Rufbusangebotes hat sich die Geschäftsstelle bereits mit dem VBC auf eine – für den SPNV-Nord kostenneutrale – Fahrplanverbesserung verständigt, die eine gezieltere Anbindung an die Flüge auf dem Flughafen Hahn ermöglicht, der neue Fahrplan ist ab Anfang Mai 2005 gültig.
- Um eine technische Abwicklung dieser Verbesserungsmaßnahmen zu gewährleisten, wird der bestehende Verkehrsvertrag zwischen VBC und SPNV-Nord zunächst zeitlich befristet noch bis Ende 2005 verlängert, damit die Beteiligten die notwendige Planungssicherheit haben.
- Unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklung der aktuellen Fahrgastnachfrage auf der RegioLinien-Verbindung zwischen Bullay und dem Flughafen Hahn bis Sommer 2005 wird die Verbandsversammlung in ihrer nächsten Sitzung im Herbst 2005 darüber entscheiden, ob der Zweckverband dieses Angebot tatsächlich weiter finanziell unterstützen will. Auf Grundlage dieses Beschlusses ergibt sich, ob eine weitere Verlängerung des Vertrages mit dem VBC über 2005 hinaus zustande kommt.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung nimmt diesen Bericht zustimmend zur Kenntnis und beauftragt die Geschäftsstelle, im Hinblick auf die Fortführung der RegioLinien Bitburg – Luxemburg und Bullay – Flughafen Hahn so zu verfahren, wie in den Ausführungen vorgeschlagen wird.

TOP 5 Eifelquerbahn – Untersuchungen zu einer möglichen Reaktivierung des SPNV im Abschnitt Ulmen - Kaisersesch (Finanzierungskonzept)

Die Verbandsversammlung hatte sich in ihrer letzten Sitzung im Dezember 2004 ausführlich mit möglichen Reaktivierungen von Schienenstrecken im Gebiet des Zweckverbandes SPNV-Nord beschäftigt. Grundlage dafür war eine vergleichende Bewertung der hier zur Zeit aktuell diskutierten Reaktivierungsprojekte, bei der eine Reaktivierung des Abschnittes Kaisersesch – Ulmen am besten abschnitt. Daher wurde die Geschäftsstelle beauftragt, die erforderlichen Klärungen zur Finanzierung dieser Maßnahme anzustellen.

Das Ergebnis dieser Überlegungen sowie der Stand der jeweiligen Vorklärungen kann dem beigefügten Papier entnommen werden

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung nimmt die Ausführung der Geschäftsstelle zur möglichen Finanzierung einer Reaktivierung des SPNV im Abschnitt Ulmen – Kaisersesch zustimmend zur Kenntnis. Sie befürwortet eine Reaktivierung des SPNV des Abschnittes Kaisersesch – Ulmen unter der Maßgabe, dass die dazu erforderlichen finanziellen Aufwendungen des Zweckverbandes nicht zu Einschränkungen des Verkehrsangebotes auf anderen Strecken oder bei den Regiolinien führen. Die Geschäftsstelle wird beauftragt, die zur Umsetzung der Maßnahme erforderlichen Schritte einzuleiten.

Reaktivierung Eifelquerbahn – Finanzierungskonzept

Anlage zu TOP 5 der Vorlage zur Verbandsversammlung am 19.05.05

Ausgangslage

Die Verbandsversammlung des SPNV-Nord hat im Rahmen ihrer Sitzung am 3.12.04 die Geschäftsstelle beauftragt, ein Finanzierungskonzept für eine mögliche Reaktivierung des SPNV im Abschnitt Kaisersesch – Ulmen aufzustellen.

Eine entscheidende Rahmenbedingung für die Finanzierung eines möglichen SPNV zwischen Kaisersesch stellt die Frage dar, welcher **Infrastrukturbetreiber** für die Instandsetzung und den Betrieb der Infrastruktur verantwortlich wird. Wird die Infrastruktur von DB Netz, dem derzeitigen Eigentümer der Strecke betrieben, kann die Instandsetzung aus Mitteln des Bundes (BSchWAG) erfolgen; erfolgt der Infrastrukturbetrieb durch ein nichtbundeseigenes Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), ist eine Förderung der Infrastrukturmaßnahmen mit Bundesmitteln derzeit nicht möglich. Für diesen Fall ist zu klären inwieweit eine Förderung durch das Land möglich ist.

Aus heutiger Sicht kann nicht abschließend gesagt werden, welche Variante tatsächlich zum Tragen kommt. Entgegen ursprünglicher Erwartungen hat DB Netz inzwischen ernsthaftes Interesse am Infrastrukturbetrieb zwischen Kaisersesch und Ulmen geäußert. Dazu soll bis Ende April 05 eine Aussage bezüglich der zur Ertüchtigung der Strecke erforderlichen Investitionen getroffen werden. Zu beachten ist in dieser Frage auch, dass DB Netz in keinem Fall zu einer Abgabe der Strecke **gezwungen** werden kann.

Bis zur Vorlage der diesbezüglichen Aussagen von DB Netz soll die Zeit genutzt werden, die Rahmenbedingungen für einen „NE – Betrieb“ der Infrastruktur zwischen Kaisersesch und Ulmen weiter zu konkretisieren und darüber der Verbandsversammlung in ihrer nächsten Sitzung im Mai 05 Bericht zu erstatten.

Bis zu diesem Zeitpunkt sollte auch geklärt sein, ob das Land im Falle der „NE – Variante“ grundsätzlich zu einer Förderung der Maßnahme bereit ist.

Die nachfolgenden Ausführungen konkretisieren die finanziellen Rahmenbedingungen für einen SPNV – Betrieb zwischen Ulmen und Kaisersesch unter der Prämisse des Infrastrukturbetriebes durch einen „NE – Betreiber“. Sobald Aussagen der DB Netz über ihre „Bedingungen“ vorliegen, wird eine Vergleichsbetrachtung in Form einer „DB – Variante“ nachgereicht.

Finanzierungskonzept „NE – Variante“

Dieses Finanzierungskonzept geht von folgenden Prämissen aus:

1. Es wird ein neues Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) gegründet.
2. Die Strecke geht im Abschnitt Kaisersesch – Gerolstein von der DB Netz AG in das Eigentum des neuen EIU über; im Finanzierungskonzept wird von einem Kaufpreis von € 1,0 Mio. ausgegangen.

3. Die Strecke wird im Abschnitt **Kaisersesch – Ulmen** für einen regelmäßigen SPNV ertüchtigt, im Abschnitt **Ulmen – Gerolstein** findet weiterhin Freizeitverkehr statt. Auf dem Abschnitt **Kaisersesch – Ulmen** werden dazu Investitionen von insgesamt € 3,9 Mio. erforderlich¹.
4. Für Erwerb **und** Instandsetzung der Strecke werden damit insgesamt € 4,9 Mio. benötigt.
5. Das Land beteiligt sich an den Kosten für den Erwerb und die Ertüchtigung der Strecke mit Mitteln aus dem GVFG in Höhe von 65% (entspricht € 3,2 Mio.).
6. Die restlichen € 1,7 Mio. werden vom EIU über Eigenkapital und Kredite finanziert.
7. Die Refinanzierung des Eigenanteiles des EIU erfolgt über Trassenentgelte.

Einzelfragen

Infrastrukturbetrieb

Das Finanzierungskonzept geht hinsichtlich des Betriebes der Infrastruktur davon aus, dass diese nicht von der DB Netz AG, sondern von einem nicht bundeseigenem Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben wird. Derzeit ist die Strecke noch im Eigentum der DB AG, wird aber auf der Grundlage eines Pachtvertrages von der Vulkan-Eifel-Bahn Betriebsgesellschaft mbH betrieben.

Sollte es zu einer dauerhaften Reaktivierung des SPNV kommen, stellt die Verpachtung der Strecke keine geeignete Lösung für den Infrastrukturbetrieb dar, insbesondere dann, wenn größere Investitionen in die Strecke erforderlich sind.

Wird die Strecke von einem anderen EIU übernommen, entfällt die Möglichkeit, auf Fördermittel des Bundes zurückzugreifen. Grundsätzlich hat der Betreiber jedoch die Möglichkeit, beim Land Fördermittel aus dem GVFG zu beantragen. Für die hier zunächst dargestellte Finanzierungsvariante wird eine Landesförderung in Höhe von 65% zugrunde gelegt.

Übernahme und Betrieb der Streckeninfrastruktur durch einen nicht bundeseigenen Betreiber bringen den Vorteil, beim Ausbau und dem Betrieb „NE – Standards“ umzusetzen. Dabei kann davon ausgegangen werden, dass der Infrastrukturbetrieb damit dauerhaft günstiger gestaltet werden kann, als bei der „DB – Variante“. Ob dieser Vorteil letztendlich auch für den SPNV – Nord als Besteller der Verkehrsleistungen spürbar wird, hängt von den heute noch nicht bekannten Trassenentgelten in der „DB – Variante“ ab.

Finanzierung des Infrastrukturbetriebes („NE-Modell“)

Im folgenden wird hinsichtlich der Infrastrukturfinanzierung das „NE-Modell“ einer näheren Betrachtung unterzogen. Für Kauf und Ertüchtigung der Strecke (Kauf Kaisersesch – Gerol-

¹ Diese Angabe beruht, was die Oberbaumaßnahmen angeht (€ 2,5 Mio.), auf einer Ausschreibung des derzeitigen Infrastrukturbetreibers; die restlichen Kosten (Bü.-Maßnahmen, Haltepunkte und die signaltechnische Anpassung in Kaisersesch) wurden vom EIU geschätzt.

stein gesamt, Ertüchtigung für SPNV nur im Abschnitt Ulmen – Kaisersesch) wird zunächst von einem Investitionbedarf von insgesamt 4,9 Mio. ausgegangen. Bei einer GVFG – Förderung von 65% verbleiben 1,7 Mio., die vom EIU aufgebracht werden müssen.²

In Abhängigkeit von der Höhe des von den Gesellschaftern eingebrachten Eigenkapitals muss ein Anteil dieses Betrages über Kredite finanziert werden. Für die hier angestellten Berechnungen werden (zur Vereinfachung) die unterstellte Eigenkapitalrendite und die Kreditzinsen einheitlich bei 8 % angesetzt. Die Investitionen werden über 25 Jahre abgeschrieben. Auf der Grundlage dieser Eckdaten ergibt sich eine jährliche Belastung für den Infrastrukturbetreiber in Höhe von ca. 160.000 €. Günstigere Kreditzinsen oder eine längere Abschreibungsfrist können diesen Betrag reduzieren.

Dazu kommen laufende Kosten für den Infrastrukturbetrieb, insbesondere Kosten für die laufende Instandhaltung und anteilige Personalkosten. In den vorliegenden Berechnungen werden diese Kosten auf ca. 200.000 € per Anno geschätzt.

Aus diesen beiden Größen ergibt sich eine Gesamtsumme von 360.000,- €, die das EIU über Trassenentgelte refinanzieren muß.

Die zentrale Frage des Finanzierungskonzeptes besteht nun darin, wie das EIU das Kreditrisiko absichern kann. Da die Refinanzierung der Investition in die Strecke primär über die in den nächsten Jahren anfallenden Trassenentgelte erfolgen soll, die von dem oder den die Strecke nutzenden Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgewandt werden müssen, bestünde eine Möglichkeit der Absicherung darin, dass der SPNV – Nord eine hinreichend lange „Bestellgarantie“ für SPNV-Leistungen auf dieser Strecke abgibt und diese in einer entsprechenden Vereinbarung mit dem EIU vertraglich regelt. Eine derartige Vorgehensweise ist auch bei Investitionen in die SPNV-Infrastruktur nach dem Bundesschienenwege-Ausbaugesetz oder bei Bahnhofprojekten nach GVFG üblich.

Die Konsequenz für den SPNV-Nord bestünde hier allerdings darin, dass die bei Reaktivierungsprojekten gerne genutzte „Erprobungsphase“ nicht möglich wäre, sondern von Anfang an eine Entscheidung über einen Zeitraum von 20 oder mehr Jahren erforderlich ist.

Diese Konsequenz könnte dann vermieden werden, wenn es eine andere Art der Absicherung, beispielsweise in Form einer Bürgschaft gäbe.

Finanzierung des SPNV im Abschnitt Kaisersesch – Ulmen

Bei allen Überlegungen zum SPNV in diesem Streckenabschnitt wird davon ausgegangen, dass derzeit dafür nur das Eisenbahnverkehrsunternehmen in Frage kommt, das auch den Betrieb im Abschnitt Andernach – Kaisersesch durchführt. Es ist weder verkehrlich noch wirtschaftlich vorstellbar, dass der zur Reaktivierung anstehende Abschnitt von einem anderen EVU in einem „Inselbetrieb“ befahren wird.

Für den Abschnitt Andernach – Kaisersesch gilt folgendes: Der SPNV auf dieser Strecke wird seit 2000 nach einer Ausschreibung von TransRegio betrieben. Der entsprechende Verkehrsvertrag läuft noch bis 2008.

² Der Zweckverband SPNV-Nord hat eine entsprechende Fördervoranfrage an das Land gerichtet. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Vorlage stand eine Antwort noch aus. Ohne Landesförderung würden sich die Kosten pro Zkm um 3,0 € erhöhen, die jährliche Belastung des SPNV-Nord um 600.000 €.

Von daher ist es naheliegend, zunächst mit TransRegio über die finanziellen Konditionen einer Einbeziehung des Abschnittes Kaisersesch – Ulmen in ihr Verkehrsangebot zu verhandeln. Erste Sondierungsgespräche dazu haben stattgefunden. Auf deren Grundlage wird derzeit davon ausgegangen, dass TransRegio die zusätzlichen Leistungen im Reaktivierungsabschnitt, ca. 200.000 Zugkilometer im Jahr, für einen Zuschuss von 3,00 bis 3,50 €/Zkm anbieten könnte. Der vergleichsweise günstige Preis erklärt sich damit, dass die zusätzlichen Leistungen aufgrund der Betriebssituation zwischen Andernach und Kaisersesch von TransRegio zu Grenzkosten angeboten werden können.

Dazu kämen die Entgelte für die Nutzung der Infrastruktur, die u.a. der Refinanzierung der oben dargestellten Investitionen in die Infrastruktur dienen. Geht man von den oben angenommenen Größenordnungen aus (€ 160.000,- zur Refinanzierung der Investitionen, € 200.000,- für den laufenden Infrastrukturbetrieb), ergibt sich pro Zugkilometer ein Trassenentgelt von 1,80 €. In der „NE – Variante“ wird davon ausgegangen, dass damit auch die Wiederherstellung bzw. der Neubau sowie die Unterhaltung der Stationen abgedeckt sind.

Damit ergeben sich für den SPNV – Betrieb im Abschnitt Kaisersesch – Ulmen Kosten in Höhe von rund 5,00 €/Zkm (Brutto). Davon gehen dann noch Fahrgelderlöse in bislang unbestimmter Höhe ab. In den vergleichenden Untersuchungen zu Reaktivierungsprojekten im Gebiet des SPNV-Nord wurden für die Eifelquerbahn zusätzliche Erlöse in Höhe von 430.000,- €/a prognostiziert; darin waren allerdings auch Erlöseffekte im bereits bedienten Abschnitt zwischen Andernach und Kaisersesch mit eingerechnet.

Bezieht man nur die Erlöse in die Berechnung ein, die unmittelbar auf den Reaktivierungsabschnitt entfallen, kann man bei konservativer Betrachtung von Erlösen in Höhe von 0,50 bis 1,0 €/Zkm ausgehen. Damit ergibt sich für den SPNV-Nord für die Reaktivierung des Streckenabschnittes Kaisersesch – Ulmen ein Zuschussbedarf in Höhe von max. 4,50 €/Zkm, bei ca. 200.000 Zkm/a insgesamt also ein Betrag von rund 1,1 Mio. € im Jahr, der aus Regionalisierungsmitteln über den Haushalt des Zweckverbandes finanziert werden müßte. Dieser Betrag wäre entweder über Einsparungen (z.B. im Zuge von Wettbewerbsverfahren, Übergang von Regiolinien in die Eigenwirtschaftlichkeit) oder entsprechende Erhöhungen der Sonderzuweisungen des Landes aufzubringen.

Vorläufige Zusammenfassung und weitere Schritte

Aus den bisherigen Betrachtungen ergeben sich folgende Notwendigkeiten:

1. Es bedarf eines leistungsfähigen Infrastrukturbetreibers, der die Finanzierung für Erwerb und Instandsetzung der Infrastruktur schultern kann.
2. Es bedarf einer Förderung des Landes (GVFG) in einer Höhe von ca. 3,2 Mio. €, die voraussichtlich in 2005 und 2006 anfallen würden.
3. Der Zweckverband muss eine Entscheidung zur unbefristeten Reaktivierung des Abschnittes Kaisersesch – Ulmen herbeiführen.
4. Zur Bestellung der zusätzlichen Betriebsleistungen muß der SPNV – Nord ca. 1,1 Mio. €/a bereitstellen.