

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd

34. Verbandsversammlung – öffentliche Sitzung –

am 18. Juni 2008, in Mainz

Gemeinsame Verbandsversammlung mit dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord

Beginn: 13:00 Uhr

Teilnehmer: Siehe beigefügte Teilnehmerliste

Die beiden Verbandsvorsteher Dr. Winfried Hirschberger und Bertram Fleck eröffnen die gemeinsame Verbandsversammlung der beiden SPNV-Zweckverbände und stellen die Beschlussfähigkeit fest. Als einziger Tagesordnungspunkt soll über die Neukonzeption des Rheinland-Pfalz-Taktes beraten und beschlossen werden.

Sie dankten Herrn Minister Hering dafür, dass er die Initiative für diese gemeinsame Sitzung der beiden SPNV-Zweckverbände ergriffen hatte. Sie gaben Herrn Minister Hering das Wort für seine einleitenden Erläuterungen zum Rheinland-Pfalz-Takt 2015.

Minister Hering führt aus, dass die Stärkung des ÖPNV eine Schwerpunktaufgabe des Landes ist - hierfür steht das Erfolgsmodell Rheinland-Pfalz-Takt. Seit 1994 konnte das Angebot um 50 % gesteigert werden, bei einer Zunahme der Nachfrage um 100 %. Aufgrund der in den nächsten Jahren bevorstehenden Ausschreibungen großer Teile des SPNV ist die Erarbeitung eines neuen Zielkonzeptes Rheinland-Pfalz-Takt 2015 (RPT 2015) erforderlich. RPT 2015 sei nur möglich durch die enge Kooperation von Zweckverbänden und Land.

Mit RPT 2015 soll mehr Angebot auf der Schiene zum gleichen Preis ermöglicht werden. Dies werde erreicht durch einen Dreiklang der Maßnahmen

- Effizienzsteigerungen
- Erlössteigerungen
- günstigere Preise durch Wettbewerbsverfahren

Die entstehenden Vorteile werden dann für den Fahrgast als verbessertes Angebot reinvestiert. Ziel der Verbesserungen ist es, verkehrlichen Nutzen für städtische Bereiche und ländliche Räume entstehen zu lassen, die Schaffung eines landesweiten RE-Netzes mit Abstimmung der RB-Linien zu erreichen und generell neue Durchbindungen, dichtere Takte und neue Stationen für den Fahrgast zu schaffen.

Herr Minister Hering stellt fest, dass mit der Konzeption RPT 2015 die gesteckten Ziele erreicht werden. Mit RPT 2015 solle das Angebot von 33,5 auf ca. 40 Mio. Zugkm zu steigern. Dies würde eine Steigerung von ca. 20% ggü. heute bzw. eine Steigerung von 80% ggü. 1994 bedeuten.

RPT 2015 bietet somit ein quantitativ höheres Angebot und landesweit mehr Direktverbindungen und verbesserte Anschlüsse. Als Highlights des neuen Angebotes benannte der Minister

- die erstmalige Schaffung eines landesweiten RE-Netzes
- die Bildung neuer ITF-Knoten in Trier und Koblenz
- die Verbesserung von Anschlüssen in vielen anderen Knoten
- Neue Linien, neue Direktverbindungen & Taktverdichtungen
- und im RB-Netz neue Direktverbindungen und dichtere Takte

Außerdem würde die Reaktivierung von 6 Strecken (Heimbach - Baumholder, Monsheim - Langmeil, Homburg - Zweibrücken, Diez - Zollhaus, Kaisersesch - Ulmen, Weststrecke Trier) neben der bereits beschlossenen Hunsrückbahn geprüft.

Minister Hering betonte, dass die Kürzung der Regionalisierungsmittel vor einiger Zeit und das neue Projekt RPT 2015 kein Widerspruch seien. Bis zum Jahr 2013/2014 gehe es vorrangig um das Auffangen der Kürzung der Regionalisierungsmittel. Spielräume für RPT 2015 und die Zeit danach, entstehen durch die langfristig angelegte Planung in Verbindung mit dem angesprochenen Dreiklang aus Effizienzsteigerung, Erlössteigerung und Wettbewerbseffekten.

Für alle Planungen würden Wirtschaftlichkeitsrechnungen für die jeweiligen Teilnetze durchgeführt, um die Finanzierung der Planungen zu verifizieren; die bisherigen Ergebnisse seien dabei sehr ermutigend.

Zur Infrastruktur führte Minister Hering aus, dass versucht worden sei, die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen zu minieren. Man investiere aber gezielt dort, wo durch die Investition ein verkehrlich und/oder wirtschaftlich besseres Angebot ermöglicht werde. Die hierfür erforderlichen Planungsmittel und VE's seien im kommenden Doppelhaushalt eingestellt. Die Investitionsmittel werden dann anwachsend bis 2015 bereitgestellt.

Minister Hering stellte abschließend fest, dass mit RPT 2015 die größte Weiterentwicklung des Rheinland-Pfalz-Takts seit 1994 beabsichtigt sei. Hierbei gebe es Verbesserungen für alle Regionen des Landes, die die Standortgunst von Städten und ländlichen Räumen deutlich stärken. RPT 2015 sei das Vorzeigemodell für den öffentlichen Verkehr in Rheinland-Pfalz und werde mit Priorität vorangetrieben

Im Anschluss an die Ausführungen von Minister Hering erläuterte Dr. Hirschberger die grundsätzliche Bedeutung der Neukonzeption für das Gebiet des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd.

Im Anschluss an die Ausführungen von Dr. Hirschberger stellte Landrat Fleck die Bedeutung des Rheinland-Pfalz-Taktes 2015 für den Norden des Landes dar. Wie seine Vorredner betonte er insbesondere das landesweite Regional-Express-Netz, mit dem die wichtigsten Zentren des Landes systematisch untereinander sowie mit bedeutsamen Zentren und Verknüpfungspunkten außerhalb des Landes verbunden werden. Er betonte, dass die Verkehrsangebote im nachgeordneten Netz und dabei nicht zuletzt auch die RegioLinien das RE-Konzept in der Fläche ergänzen und damit eine gleichwertige Erschließung aller Landesteile gewährleisten.

Besondere Bedeutung habe für ihn die Wirtschaftlichkeit der Konzeption. Er unterstrich das bereits von Minister Hering betonte Ziel, bei mehr oder minder identischen Mitteleinsatz mehr und bessere Verkehre organisieren zu wollen. Dazu müssten die vorhandenen Ressourcen besser genutzt werden und die möglichen Effekte von Wettbewerbsverfahren weiter ausgeschöpft werden.

Er betonte, dass mit der Neukonzeption der Verkehre auch das bisherige Ungleichgewicht in der SPNV-Bedienung zwischen Nord und Süd zumindest teilweise aufgehoben wird. So sei u. a. vorgesehen, die Mehrleistungen ziemlich genau hälftig auf die beiden Zweckverbände aufzuteilen.

Im Anschluss an die Ausführungen des Verbandsvorstehers SPNV-Nord erläuterte Verbandsdirektor Heilmann Details der Konzeption für den Süden des Landes. Die wesentlichen Inhalte seiner Erläuterungen können der als Anlage beigefügten Präsentation entnommen werden. Gleiches gilt für die sich anschließenden Erläuterungen von Dr. Geyer für den Norden des Landes.

Nach den verschiedenen Beiträgen zur Vorstellung des Konzeptes eröffneten die Verbandsvorsteher die Diskussion.

In einem ersten Beitrag kritisierte Landrat Graef die seines Erachtens zu weit gehende Mittelbindung durch das vorgelegte Konzept für den SPNV. Ihm fehlte die Bedeutung der

RegioLinien insbesondere für die Teilräume des Landes, in denen der Schienenverkehr nur noch eine untergeordnete Rolle spiele. Er forderte, die Beschlusslage zumindest für den Norden dahingehend zu ergänzen, dass die Geschäftsstelle beauftragt werden solle, die Konzeption Rheinland-Pfalz-Takt 2015 durch ein überarbeitetes Konzept zur Entwicklung der RegioLinien zu ergänzen.

Landrat Fleck erwiderte, dass er in seinen Erläuterungen bereits die Bedeutung der RegioLinien erwähnt habe. Außerdem beinhalte bereits die bestehende RegioLinien-Konzeption des Zweckverbandes noch eine Reihe von bislang nicht realisierten Linien. Unabhängig davon bestünde jedoch seines Erachtens sehr wohl die Möglichkeit, die Konzeption für die RegioLinien auch grundlegend zu überarbeiten.

Dr. Hirschberger betonte in diesem Zusammenhang für den Süden des Landes, dass hier kein Bedarf für zusätzliche RegioLinien mehr gesehen werde.

Frau Landrätin Läsch-Weber regte an, die Formulierung des Beschlussvorschlages dahingehend zu ändern, dass die Verbandsversammlung den Planungsstand zur Weiterentwicklung des SPNV grundsätzlich zustimmend zur Kenntnis nehmen solle. Sie begründete dies damit, dass – wie in der Vorlage bereits ausgeführt sei – eine Feinabstimmung von Details der Konzeption noch erfolgen muss, so dass es in diesem Zusammenhang auch noch zu Änderungen kommen könne. Die beiden Vorsitzenden signalisierten, dass sie mit dieser Ergänzung keine Probleme hätten.

Herr Landrat Berg-Winters wies auf lokale Abstimmungserfordernisse bezüglich der vorgeschlagenen Änderungen in den Laufwegen der Linien RE 8 und RB 27 hin. Hier müsse aus Sicht des Kreises nochmals genau geprüft werden, ob dieser Vorschlag tatsächlich den örtlichen Bedürfnissen gerecht werden könne. Dr. Geyer sagte dieser Prüfung zu.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen mehr vorlagen, stimmten beide Zweckverbände jeweils getrennt über die Beschlussvorschläge ab. Dabei wurde der vorgeschlagene Beschluss für beide Zweckverbände um den von Frau Läsch-Weber vorgeschlagenen Begriff „grundsätzlich“ ergänzt und somit zunächst folgender Beschluss gemeinsam gefasst:

Die Verbandsversammlung nimmt den aktuellen Stand der Planungen zur Weiterentwicklung des SPNV („Rheinland-Pfalz-Takt 2015“) grundsätzlich zustimmend zur Kenntnis. Sie beschließt diesen Planungsstand als Grundlage für die nunmehr abschließend anstehenden Abstimmungen mit den lokalen und benachbarten Aufgabenträgern. Sie beauftragt die Geschäftsstelle mit der Umsetzung der Konzeption entweder durch Anpassung der bestehenden Verkehrsverträge oder durch Einbindung der Konzeption in anstehende Ausschreibungen von Verkehrsleistungen.

Für den SPNV-Nord wurde der Beschluss wie folgt einstimmig ergänzt:

Die Geschäftsstelle des SPNV-Nord wird beauftragt, die bestehende Konzeption für die RegioLinien weiter zu entwickeln und der Verbandsversammlung zur Beratung vorzulegen.

Abschließend dankte der Minister den beiden Vorsitzenden der Zweckverbände sowie den Geschäftsstellen für die ausgezeichnete Zusammenarbeit in der Vorbereitung der gemeinsamen Konzeption. Er betonte die außerordentliche verkehrspolitische Bedeutung dieser gemeinsamen Positionsbestimmung zur Weiterentwicklung des SPNV in Rheinland-Pfalz.

Abschließend schlossen die beiden Vorsitzenden die gemeinsame Sitzung der beiden Verbandsversammlungen der SPNV-Zweckverbände.

gez. Dr. Thomas Geyer

gez. Michael Heilmann

Anlagen