

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

31. Verbandsversammlung am 02.07.2007 öffentliche Sitzung

TOP 4 Sachstandsbericht über die Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes zur Kompensation fehlender Regionalisierungsmittel

In der 29. Verbandsversammlung vom 21.12.2006 wurde zur Kompensation der fehlenden Regionalisierungsmittel unter der Zielsetzung

- Erhalt des Rheinland-Pfalz-Taktes in seiner Netz- und Breitenwirkung
- Verzicht auf Streckenstilllegungen
- Erhalt der Bedienung im Stundentakt

ein Maßnahmenkonzept beschlossen, das in seinen Eckpunkten

- die Überprüfung der bestellten SPNV-Leistung auf nicht bzw. nur schwach nachgefragte Züge,
- die konzeptionelle Angebotsanpassungen der bestellten SPNV-Leistung
- sowie weitere Einsparungen im Haushalt des ZSPNV Süd vorsieht.

In den vergangenen Wochen und Monaten hat die Geschäftsstelle des Zweckverbandes die erforderlichen Detailabstimmungen mit den Zweckverbandsmitgliedern getroffen und die Verhandlungen und Gespräche mit dem Land und den Verkehrsunternehmen zur Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes geführt. Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass die in Folge der Kürzung der Regionalisierungsmittel eingetretene Finanzierungslücke bis Ende 2008 geschlossen werden konnte.

In der Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes werden neben Einsparungen bei den Ausgaben bei der bestellten SPNV-Leistung und im Marketing auch Einnahmeerhöhungen umgesetzt z. B. durch die Einführung einer finanziellen Beteiligung von Veranstaltern an den Kosten der Sonderverkehre (Zugverstärkungen und zusätzliche Züge zu Festen und Veranstaltungen).

Für die Bestellung des Fahrplanes für das Jahr 2008 hat der Zweckverband vor allem Züge mit sehr schwacher Nachfrage überprüft, die in Tagesrandlagen oder zusätzlich zu den Taktangeboten verkehren. Darüber hinaus wurde im Einzelfall die Optimierung und konzeptionelle Fortentwicklung des Angebotes geprüft. Auch hierbei wurden die Grundprinzipien des Rheinland-Pfalz-Taktes eingehalten.

Die Übersicht der aus dem Maßnahmenkonzept resultierenden Fahrplanänderungen, die zum Fahrplanwechsel am 09.12.2007 in Abstimmung mit den Verbandsmitgliedern und den Vertragspartnern/Verkehrsunternehmen umgesetzt werden, ist als Anlage beigefügt.

Im Bereich des Zweckverbandes werden - verteilt auf 17 Kursbuchstrecken - insgesamt 80 Züge mit schwacher Nachfrage, die in Tagesrandlagen oder zusätzlich zum Stundentakt bisher angeboten wurden, zukünftig entfallen. Im Gegenzug werden 25 neue Zuglagen angeboten, die z. B. zur Entlastung von Zügen im Schülerverkehr im Bereich Alzey dienen oder die in Folge der Neustrukturierung bzw. Optimierung des Angebotes auf der S-Bahn-Strecke Schifferstadt – Speyer – Germersheim in anderen Zeitlagen angeboten werden.

Eine Optimierung wird es auch auf der Strecke Kusel – Kaiserslautern am Wochenende geben. An Samstagen und Sonntagen verkehren fast alle Züge nur noch zwischen Kusel und Landstuhl. Dort wird ein Anschluss auf die S-Bahnen in Richtung Kaiserslautern hergestellt.

Auf der Strecke Alzey – Kirchheimbolanden werden die Taktzüge Alzey zukünftig 7 Minuten früher verlassen. Damit kann die Umstiegszeit aus Richtung Mainz verkürzt werden, es wird in Alzey jedoch bei allen Zügen einen Umstieg geben, da die bisher durchgehend angebotenen Züge zukünftig in Alzey jeweils beginnen und enden.

Das Angebot der Ausflugszüge bleibt aufgrund deren Marketingfunktion zur Neukundengewinnung grundsätzlich erhalten. Die Saisonzeiten, in denen diese Züge verkehren, wird allerdings auf die Monate Mai bis Oktober beschränkt. Der Elsass-Express (Mainz – Wissembourg) wird ab 2008 auch nur noch samstags und sonntags in der Sommersaison (bisher ganzjährig) angeboten. Der Rheintal-Express (Karlsruhe – Koblenz) wird auf dem Abschnitt Karlsruhe – Neustadt mit dem regulären Regionalexpress vereint (Taktintegration) und erhält in Koblenz einen Anschluss in/aus Richtung Köln.

Mit dem Maßnahmenkonzept können die Auswirkungen der Kürzung der Regionalisierungsmittel auf ein geringst mögliches Maß in der Kundenwirkung begrenzt werden.

Darüber hinaus werden folgende wesentlichen Änderungen zum Fahrplanwechsel am 09.12.2007 umgesetzt:

Nahestrecke

Der Airportsprinter (RE 3301 + RE 3318) wird in Abstimmung mit dem Saarland in einen regulären RegionalExpress überführt und hält daher auch in Türkismühle, Neubrücke, Bad Sobernheim, Bad Münster, Gensingen-Horrweiler und Ingelheim.

Bei den folgenden RegionalExpress-Zügen wird die Sitzplatzkapazität um jeweils eine zusätzliche Zügeinheit (Triebwagen) erhöht:

montags bis donnerstags: RE 3312 (17:00 Uhr Mainz – Saarbrücken);

freitags: RE 3336 (13:55 Uhr Mainz – Saarbrücken)

samstags: RE 3309 (10:59 Uhr ab Mainz)

Zusätzliche IC-Halte in Bingen Hbf

Zum Fahrplanwechsel verbessert sich die Fernverkehrsanbindung von Bingen durch die Halte folgender InterCity-Züge, für die aufgrund von Fahrplanzwängen allerdings einzelne Regionalbahnen in Mainz-Mombach nicht mehr halten können.

Zug	Verkehrstag	Bingen an	Bingen ab	Laufweg
IC 1818 +)	Mo-Fr	vsl. 9:04	vsl. 9:06	Stuttgart - Köln Hbf/Berlin Ostbf.(nur Fr)
IC 1945 +)	So	vsl. 11:04	vsl. 11:06	Frankfurt(M) Hbf - Berlin Ostbf.
IC 1819 +)	Mo-Do	vsl. 16:50	vsl. 16:52	Köln Hbf - Stuttgart
IC 2019 *)	Fr+So	vsl. 18:50	vsl. 18:52	Berlin Südkreuz - Stuttgart
IC 1946 *)	So	vsl. 20:50	vsl. 20:52	Berlin Südkreuz - Karlsruhe
IC 2018 *)	So	vsl. 21:04	vsl. 21:06	München Hbf - Dortmund

+) Züge, die ab Dezember neu verkehren

*) bestehende Züge, die bisher in Bingen nicht gehalten haben

Die Verbesserung der Anbindung von Bingen Hbf an das Fernverkehrsangebot der Deutschen Bahn AG wird insbesondere auch vor dem Hintergrund der im Jahr 2008 in Bingen stattfindenden Landesgartenschau positiv bewertet.

Änderung aufgrund des neuen ICE-Fahrplanes Frankfurt/M. – Paris

Aufgrund von Fahrplankonflikten zwischen dem ICE und den Nahverkehrsangeboten kann die S-Bahn 6216 zukünftig erst um 6:43 Uhr (bisher 6:39 Uhr) Mannheim verlassen und wird daher in Ludwigshafen-Mundenheim und – Rheingönheim nicht mehr halten. Ebenso wird diese S-Bahn zwischen Kaiserslautern und Homburg weniger Halte bedienen, da sie Neustadt erst nach Durchfahrt des ICE verlassen kann und in Homburg den Anschlusszug Richtung Saarbrücken erreichen muss.

Am Nachmittag muss der Fahrplan der Sprinter-S-Bahn 6260 (17:38 Uhr Mannheim – Neustadt) angepasst werden, die zukünftig als RegionalExpress (17:48 Uhr ab Mannheim mit Anschluss vom ICE aus Frankfurt) mit Dieseltriebwagen nach Neustadt (ohne Halt in Böhl-Iggelheim u. Haßloch) verkehrt und weiter als RegionalBahn über Landau nach Karlsruhe eingesetzt wird.

Beschlussvorschlag

Die Zweckverbandsversammlung nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis und stimmt der Umsetzung des abgestimmten Maßnahmenkonzeptes zur Kompensation fehlender Regionalisierungsmittel zu.

TOP 5 Stadtbahnausbau Wörth - Germersheim

Das Konzept zum Ausbau der Stadtbahn, über das bereits im Rahmen der 29. Verbandsversammlung am 21.12.2006 berichtet wurde, sieht folgendes vor

- die Elektrifizierung der Strecke von Wörth nach Germersheim auf 27 km,
- den Umbau der bestehenden Bahnhöfe und Haltepunkte sowie den Neubau von bis zu acht zusätzlichen Haltepunkten,
- die Anpassung der Infrastruktur (im Bereich der Bahnhöfe Germersheim u. Wörth, die Anpassung der Signal- u. Nachrichtentechnik und der Bahnübergänge),
- Stadtbahnbetrieb im 30-Minuten-Takt mit Direktverbindungen in die Karlsruher Innenstadt integriert in den Rheinland-Pfalz-Takt mit Herstellung der Umsteigeknoten in Germersheim und Wörth.

Die Baukosten zur Realisierung des Stadtbahnausbaus betragen nach ersten Kostenschätzungen zwischen 30 und 40 Mio. Euro.

Der Bund hat aufgrund des festgestellten positiven Kosten-Nutzen-Verhältnisses die Förderwürdigkeit dieses Ausbauprojektes anerkannt. Damit kann von einem Zuschuss des Bundes in Höhe von 60% sowie einem Zuschuss des Landes in Höhe von 25% der zuwendungsfähigen Baukosten ausgegangen werden. Die übrigen Baukosten sowie die Planungs-, Verwaltungs- und Baunebenkosten müssen von den beteiligten Kommunen getragen werden.

Für die Ausarbeitung der Finanzierungsanträge sowie zur Erstellung der Planrechtsunterlagen ist der Abschluss einer Grundsatzvereinbarung zwischen den Projektpartnern erforderlich, in der neben Regelungen zur Planung, zum Bau und zur Finanzierung auch die Betriebskostenübernahme zu vereinbaren ist.

Hierzu wurden Gespräche und Verhandlungen mit den maßgeblichen Projektpartnern, der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft und dem Landkreis Germersheim über den vsl. Zuschussbedarf des Stadtbahnbetriebes und dessen Finanzierung geführt. Nach einer ersten Abschätzung des Zuschussbedarfes für einen Stadtbahnbetrieb im Zielkonzept mit einem 30-Minuten-Takt an allen Tagen der Woche (ausgenommen im Abendverkehr) wurde im Vergleich zum Zuschussbedarf für den bestehenden Stundentakt der RegionalBahn ein ungedeckter Finanzbedarf in Höhe von rund 3 Mio. Euro pro Jahr festgestellt.

Dabei wurde deutlich, dass dieses Zielkonzept unter den derzeitigen Rahmenbedingungen, d. h. nach Kürzung der Regionalisierungsmittel und unter Berücksichtigung der kommunalen Finanzkraft zur Betriebsaufnahme im Dezember 2010 nicht finanzierbar ist.

Zu Schließung der Finanzierungslücke wurde mit dem Bund als Zuwendungsgeber abgestimmt, dass die Aufnahme des Stadtbahnbetriebes auch in zwei Stufen erfolgen kann. Der Bund sieht dabei grundsätzlich keine finanz- und fördertechnische Schwierigkeiten, den Stadtbahnbetrieb zunächst mit einem Stundentakt und dem Bau nur einiger neuer Haltepunkte aufzunehmen, wenn das Zielkonzept anschließend in einer zweiten Stufe zu einem definierten Zeitpunkt verbindlich umgesetzt wird. Hier könnte sich die Entscheidungsfindung, welche der Haltepunkte zuerst und welche erst später gebaut und bedient werden, als problematisch erweisen. Zudem steht die Akzeptanz eines stündlichen Stadtbahnangebotes grundsätzlich in Frage.

Da der Landkreis Germersheim und die beteiligten Kommunen die Aufnahme des Stadtbahnbetriebes im 30-Minuten-Takt favorisieren, wurde das Fahrplankonzept zur Senkung des Zuschussbedarfes modifiziert. Die erarbeitete und abgestimmte Fahrplanvariante 2, dem der Vorzug gegeben wird, weist folgende Angebotsmerkmale auf:

- Mo - Fr: 30- Minuten-Takt ausgenommen in der Zeit von 9 bis 12 h, mit stündlicher Bedienung aller neuen Haltepunkte
- Sa + So: Stundentakt mit Bedienung aller neuen Haltepunkte, mit längerer Übergangszeit in Wörth vom/zum RegionalExpress Richtung Karlsruhe (von bisher 4 auf 23 Min.)

Das Fahrplanangebot wird sich damit im Vergleich zum heutigen von montags bis freitags von 41 auf 60 Fahrten (+46%) und die Zugkilometerleistung von 406.000 auf 579.000 Zug-km erhöhen.

Neben der Modifikation des Fahrplanes konnte durch eine Beteiligung an den Mehrerlösen aus weiteren Fahrgaststeigerungen und gesetzlichen Ausgleichsleistungen (§ 6 AEG) in Gesprächen mit der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft eine weitere Zuschussreduzierung erreicht werden.

Der zwischen dem Landkreis Germersheim, den beteiligten Städten und Verbandsgemeinden entlang der Strecke, dem ZSPNV Süd und der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft zu schließenden Grundsatzvertrag über die Planung, den Bau und die Finanzierung des Stadtbahnausbaus sieht zur Betriebskostenübernahme folgende Regelung vor:

1. Die Anschaffungskosten für die erforderlichen Stadtbahn-Fahrzeuge übernehmen die Kommunen.
2. Der ZSPNV Süd übernimmt die Finanzierung der Betriebskosten für den Stadtbahnbetrieb im Stundentakt (mit bedarfsgerechter Verdichtung in der Hauptverkehrszeit).
3. Die Kommunen übernehmen die Finanzierung der über den Stundentakt hinaus gehenden Betriebskosten für den Stadtbahnbetrieb und zwar im Zeitraum von Dez. 2010 bis Ende 2015 in Höhe von bis zu 760.000 Euro p. a. im Sinne einer kommunalen Anschubfinanzierung.
4. Zur Reduzierung des kommunalen Finanzierungsbeitrages für die Betriebskosten wird mit der AVG die Gegenrechnung von Ausgleichsleistungen des Landes (gem. § 6a AEG) sowie die Beteiligung an Mehrerlösen bei Fahrgaststeigerung (über 41%) vereinbart.
5. Ab 2016 wird die vollständige Übernahme der Betriebskostenfinanzierung durch den ZSPNV Süd unter der Voraussetzung angestrebt, dass es nicht zu einer wesentlichen Änderung in dessen Finanzausstattung kommt (Bezug: Landesnahverkehrsgesetz i. Vbg. m. Regionalisierungsgesetz).

Dieser Finanzierungsvorschlag wurde mit den Bürgermeistern der beteiligten Städte und Verbandsgemeinden vorabgestimmt. Der Kreisausschuss des Landkreises Germersheim hat in seiner Sitzung vom 14.05.2007 diesem Vorschlag bei lediglich einer Enthaltung seine Zustimmung erteilt.

Es ist vorgesehen, bis zur Sommerpause bei allen Beteiligten die zur Unterzeichnung der Grundsatzvereinbarung notwendigen Gremienbeschlüsse einzuholen.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung stimmt dem Ausbau der Stadtbahn von Wörth nach Germersheim sowie dem Vorschlag zur Betriebskostenübernahme zu und ermächtigt den Vorstandsvorsitzer, die entsprechende Grundsatzvereinbarung zur Planung sowie zum Bau und zur Finanzierung des Stadtbahnausbaus abzuschließen.

TOP 6 Weiterentwicklung des Rheinland-Pfalz-Taktes 2015

Das Angebot des Rheinland-Pfalz-Taktes basiert auf der Zielkonzeption des Integralen Taktfahrplanes (ITF) Südwest aus dem Jahr 1992 und ist in den wesentlichen Grundzügen realisiert. Die letzte Teilanpassung des ITF Südwest wurde zum Fahrplanjahr 2003 aufgrund von Änderungen im Fernverkehrsangebot umgesetzt. Die eigentliche, grundlegendere Überarbeitung des Rheinland-Pfalz-Taktes war in einer zweiten Stufe für den Zielhorizont 2005 vorgesehen, sie wurde jedoch nicht verwirklicht.

In den letzten Jahren hat es verschiedene Gutachten bzw. Nutzen-, Kostenuntersuchungen u. a. für die S-Bahn RheinNeckar, die Stadtbahn Karlsruhe, die Räume Mainz & Rheinhessen sowie verschiedene Reaktivierungsuntersuchungen gegeben, die sich mit einzelnen Strecken oder Regionen befassen. Diese Untersuchungen basieren jedoch größtenteils auf dem Status-Quo-Angebot im jeweiligen Untersuchungsjahr und stellen somit keine grundlegende Revision dar. Sie sind zudem nicht komplett aufeinander abgestimmt und treffen Aussagen zu Teilräumen oder Linien, ohne eine Einordnung der Planungen in das Gesamtsystem des Rheinland-Pfalz-Taktes vorzunehmen.

Im Vorfeld der Wettbewerbsverfahren zur Vergabe der Leistungen des RegionalExpress-Netzes und des Rheinhessen-Weinstraßen-Netzes mit Betriebsaufnahme zum Dezember 2014 ist ebenfalls eine umfassende Betrachtung und Prüfung der Angebote im jeweiligen Teilnetz zwingend notwendig, um einen optimalen verkehrlichen Nutzen bei einem möglichst geringen Finanzbedarf zu erreichen. Hierzu ist sowohl eine Prüfung der Angebote im Teilnetz, als auch die Einordnung über die Knoten in das Gesamtsystem Rheinland-Pfalz-Takt notwendig. Die Einordnung in das Gesamtsystem bedarf dabei einer vorherigen Prüfung, ob das heutige System (bzw. das Zielnetz von 1992) das bestmögliche hinsichtlich der verkehrlichen Optimierung und des Finanzmitteleinsatzes ist.

Die strategische Angebotsplanung und die Überprüfung der auszuschreibenden Netze führt zur Erschließung neuer Wirtschaftlichkeitspotentiale und ist damit die Grundlage für weitere Angebotsverbesserungen.

Diese konzeptionelle Weiterentwicklung des Rheinland-Pfalz-Taktes soll im Rahmen eines gemeinsamen Projektes der Zweckverbände SPNV Nord und Süd, des Landes Rheinland-Pfalz und des Saarlandes erfolgen. Die konzeptionelle Weiterentwicklung (Themen u.a. Zuschnitt Teilnetze, Optimierung Angebot, wirtschaftliche Produktion des Angebotes) soll vorwiegend intern durch die beteiligten Projektpartner erstellt

werden. Die Ergebnisse der konzeptionellen Weiterentwicklung bilden dann die Grundlage für die Detailplanung der Ausschreibungs-Teilnetze.

Die Ergebnisse werden mit den Verkehrsverbänden und den jeweiligen Verbandsmitgliedern abgestimmt. Ziel ist es, die konzeptionelle Weiterentwicklung des Rheinland-Pfalz-Taktes für den Bereich SPNV als Grundlage für die Nahverkehrsplanungen in den Verbänden sowie in den einzelnen Gebietskörperschaften zu übernehmen und sie in eine Angebotsabstimmung SPNV/ÖPNV münden zu lassen.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung befürwortet die konzeptionelle Weiterentwicklung des Rheinland-Pfalz-Taktes und beauftragt die Geschäftsstelle, in der Projektgruppe die Planungen gemeinsam mit dem SPNV Nord, dem Land Rheinland-Pfalz und dem Saarland voranzutreiben und eine Abstimmung mit den Verkehrsverbänden und den benachbarten SPNV-Aufgabenträgern herzustellen.