

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr

Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

25. Verbandsversammlung am 05.04.2006 öffentliche Sitzung

TOP 3 Rechnungsabschluss 2005

Entlastung des Verbandsvorstehers, seines Stellvertreters und des Verbandsdirektors

Stellungnahme/Schlussbericht des Zweckverbandes SPNV Rhld.-Pf. Süd zur Prüfung der Jahresrechnung 2005 durch die Kreisverwaltung Mainz - Bingen

Für das Haushaltsjahr 2005 wurde die Jahresrechnung gem. § 109 Abs. 2 Gemeindeordnung (GemO) nach Abschluss des Haushaltsjahres aufgestellt. Dies erfolgte durch die Feststellung des Ergebnisses der Haushaltsrechnung.

Die Kreisverwaltung Mainz - Bingen hat eine Niederschrift über die Kassen- und Rechnungsprüfung des Zweckverbandes SPNV Rhld.-Pf. Süd für das Haushaltsjahr 2005 erstellt.

Gem. § 113 Abs. 1 GemO hat die Geschäftsstelle des Zweckverbandes die notwendigen Folgerungen aus dem Prüfungsergebnis zu ziehen.

Die nach den Grundsätzen des § 112 GemO durchgeführte Prüfung der Jahresrechnung 2005 ergab keine Beanstandung die einer Entlastung des Verbandsvorstehers, seines Stellvertreters und des Verbandsdirektors entgegensteht.

Nach § 113 Abs. 2 GemO ist der Schlußbericht der Verbandsversammlung vorzulegen.

Die Verbandsversammlung beschließt gem. § 114 Abs. 1 GemO über die Jahresrechnung bis spätestens 31.12. des auf das Haushaltsjahr folgenden Jahr (2006). Zugleich ist über die Entlastung des Verbandsvorstehers, des stellvertretenden Verbandsvorstehers und des Verbandsdirektors gem. § 6 Abs. 1 Ziffer 6 der Verbandsordnung zu entscheiden.

Der Beschluss über die Entlastung ist gem. § 114 Abs. 2 GemO öffentlich bekannt zu machen.

Beschlussvorschlag:

- 1. Die Verbandsversammlung beschließt die Jahresrechnung 2005.**
- 2. Der Verbandsvorsteher, sein Stellvertreter und der Verbandsdirektor werden für das Haushaltsjahr 2005 entlastet.**

Dieser Überschussbetrag errechnet sich aus dem Überschuss der vorherigen Haushaltsjahre in Höhe von insgesamt 4.352.780,66 € und im Haushaltsjahr 2005 in Höhe von 439.244,04 €.

2.3 Abweichungen gegenüber der Veranschlagung

Abweichungen gegenüber der Veranschlagung

Im Verwaltungshaushalt ergeben sich gegenüber der Veranschlagung im Haushaltsplan folgende Abweichungen:

Mindereinnahmen

Haushaltsstelle	Bezeichnung	Ansatz	Einnahme	Differenz
7920 1300	Einnahmen aus Verkauf	500,00 €	0,00 €	-500,00 €
7920 1500	sonst. Verwaltungseinnahmen	500,00 €	0,00 €	-500,00 €
7920 1510	Zweckgebundene Einnahmen	10.000,00 €	0,00 €	-10.000,00 €
7920 1710	Pauschalzuweisung Land	149.500.000,00 €	149.474.190,04 €	-25.809,96 €
7920 1711	Sonderzuweisung Land	25.000.000,00 €	20.721.082,26 €	-4.278.917,74 €
7920 1760	Zuweisung priv. Unternehmen	2.707.993,00 €	1.972.209,00 €	-735.784,00 €
		177.218.993,00 €	172.167.481,30 €	-5.051.511,70 €

Mehreinnahmen

Haushaltsstelle	Bezeichnung	Ansatz	Einnahme	Differenz
7920 1670	Erstattung Verw.kosten VRN	15.000,00 €	15.259,28 €	259,28 €
9110 2050	Zinseinnahmen	70.000,00 €	118.038,54 €	48.038,54 €
9200 2950	Abwicklung der Vorjahre	0,00 €	4.352.780,66 €	4.352.780,66 €
		85.000,00 €	4.486.078,48 €	4.401.078,48 €

Minderausgaben

Haushaltsstelle	Bezeichnung	Ansatz	Ausgaben	Differenz
7920 4010	Aufwendungen ehrenamtl.	9.020,00 €	9.019,20 €	-0,80 €
7920 4140	Vergütung für Angestellte	83.000,00 €	74.541,98 €	-8.458,02 €
7920 4160	Beschäftigungsentgelte	15.000,00 €	13.824,60 €	-1.175,40 €
7920 4400	Unfallversicherung	250,00 €	128,27 €	-121,73 €
7920 4500	Beihilfen	2.500,00 €	1.907,46 €	-592,54 €
7920 6310	SPNV-Leistungen	152.501.543,00 €	149.368.125,12 €	-3.133.417,88 €
7920 6320	Regio-Busverkehre	2.900.000,00 €	2.336.928,30 €	-563.071,70 €
7920 6340	S-Bahn RheinNeckar	20.487.830,00 €	18.389.649,20 €	-2.098.180,80 €
7920 6350	Marketing	300.000,00 €	260.358,94 €	-39.641,06 €
7920 6450	Versicherungen	1.000,00 €	747,85 €	-252,15 €
7920 6500	Fahrplan und Tarifgestaltung	35.000,00 €	9.113,88 €	-25.886,12 €
7920 6580	Kontogebühren	250,00 €	186,75 €	-63,25 €
7920 6610	Mitgliedsbeiträge an Verbände	4.500,00 €	4.500,00 €	0,00 €
7920 6611	Zweckgebundene Ausgaben	10.000,00 €	0,00 €	-10.000,00 €
7920 6721	Erstattung an Kommunen	15.000,00 €	9.119,26 €	-5.880,74 €
9110 8080	Zinsausgaben	100.000,00 €	0,00 €	-100.000,00 €
		176.464.893,00 €	170.478.150,81 €	-5.986.742,19 €

Mehrausgaben

Haushaltsstelle	Bezeichnung	Ansatz	Ausgaben	Differenz
7920 4340	Versorgungskassen	4.100,00 €	60.634,45 €	56.534,45 €
7920 6330	Sonderverkehre	152.000,00 €	369.011,16 €	217.011,16 €
7920 6360	Plandampf	200.000,00 €	297.526,14 €	97.526,14 €
7920 6510	Bücher und Zeitschriften	500,00 €	723,85 €	223,85 €
7920 6540	Reisekosten	9.000,00 €	11.048,14 €	2.048,14 €
7920 6550	Beratung, Fahrgastzahlungen	150.000,00 €	309.847,85 €	159.847,85 €
7920 6600	Repräsentation	2.500,00 €	2.507,40 €	7,40 €
7920 6720	Erstattung von Verw.ausgaben	1.000,00 €	1.437,90 €	437,90 €
7920 6730	Erstattung an Zweckverbände	50.000,00 €	57.780,92 €	7.780,92 €
7920 6760	Erstattung priv. Unternehmen	270.000,00 €	272.866,46 €	2.866,46 €
9200 8950	Jahresüberschuß 2005	0,00 €	4.792.024,70 €	4.792.024,70 €
		839.100,00 €	6.175.408,97 €	5.336.308,97 €

Die Mittel standen im Rahmen der Deckungsfähigkeit zur Verfügung.

2.3.5 Erläuterung der wesentlichen Abweichungen

2.3.5.1 Mindereinnahmen

- a) **Haushaltsstelle 7920.1300 Einnahmen aus Verkauf**
Haushaltsstelle 7920.1500 Sonst. Verwaltungs- und Betriebseinnahmen
Haushaltsstelle 7920.1510 Zweckgebundene Einnahmen
Es wurden keine Einnahmen erzielt.
- b) **Haushaltsstelle 7920.1710 Pflichtzuweisung Land**
Haushaltsstelle 7920.1711 Sonderzuweisung des Landes
Der Haushaltsansatz war letztendlich zu hoch, da z.B. Zuschläge für den Neigetechnikbetrieb aufgrund nicht funktionierender Neigetechnikzüge einbehalten wurden.
- c) **Haushaltsstelle 7920.1760 Zuweisung privater Unternehmen**
Es handelt sich hierbei um Rückerstattungen aus Schlussrechnungen verschiedener Verkehrsverträge (z.B. Mehrerlöse) einzelner Verkehrsunternehmen. Der Ansatz wurde in 2005 zu hoch angesetzt.

2.3.5.2 Mehreinnahmen

- a) **Haushaltsstelle 7920.1670 Verwaltungskostenerstattung vom VRN**
Der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) erstattet dem ZSPNV ein Drittel der zustehenden Vergütung einschließlich der Personalnebenkosten von Herrn Schreiner in seiner Funktion als Verbandsdirektor und in Personalunion als Geschäftsbereichsleiter. Da Herr Schreiner nur bis 30.06.2005 beim ZSPNV war, wurde der Ansatz zwar verringert, aber dennoch geringfügig überschritten.
- b) **Haushaltsstelle 9110.2050 Zinseinnahmen**
Der Haushaltsansatz wurde aufgrund Mehreinnahmen in den letzten Haushaltsjahren erhöht, aber dennoch überschritten.
- c) **Haushaltsstelle 9200.2950 Abwicklung der Vorjahre**
Aus den vergangenen Haushaltsjahren wurde ein Überschuss in das Haushaltsjahr 2005 übertragen.

2.3.5.3 Minderausgaben

- a) **Haushaltsstelle 7920.4140 Vergütung für Angestellte**
Der Haushaltsansatz wurde aufgrund einer Prognose der PPA entsprechend erhöht, allerdings nicht erreicht.
- b) **Haushaltsstelle 7920.4160 Beschäftigungsentgelte**
Der geplante Haushaltsansatz wurde nicht ausgeschöpft.
- c) **Haushaltsstelle 7920.4400 Unfallversicherung**
Für das Jahr 2005 erfolgte keine Rechnungsstellung des Westpfalzkrankenhauses für eine arbeitssicherheitstechnische und arbeitsmedizinische Untersuchung/Betreuung, so dass der Haushaltsansatz nicht erreicht wurde.

- d) **Haushaltsstelle 7920.6310 Bestellung von SPNV-Leistungen**
Haushaltsstelle 7920.6340 S-Bahn RheinNeckar
Haushaltsstelle 7920.6320 Bestellung von regionalen Busverkehren
Entsprechend den in den Verkehrsverträgen zwischen dem MWVLW, dem ZSPNV und den Verkehrsunternehmen DB AG, Albtal Verkehrsgesellschaft, Trans Regio und Eurobahn sowie ORN, RVS und RSW festgelegten Zuschussbeträgen, werden jeweils zum 15. eines Monats seitens des Ministeriums die Beträge an den Zweckverband überwiesen, die wiederum am gleichen Tag an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet werden.
- e) **Haushaltsstelle 7920.6350 Marketingmaßnahmen**
Die Marketingmittel wurden nicht in vollem Umfang ausgeschöpft, da ein Teil über den Verkehrsvertrag mit der DB Regio AG, bzw. das Rheinland-Pfalz-Takt Budget des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau abgerechnet wurde.
- f) **Haushaltsstelle 7920.6450 Versicherungen, Schadensfälle, Sonstiges**
Der Haushaltsansatz wurde nicht voll ausgeschöpft.
- g) **Haushaltsstelle 7920.6500 Fahrplan- und Tarifgestaltung**
Der Haushaltsansatz wurde unterschritten, da die veranschlagten Kosten auf mehrere Projektpartner verteilt werden konnten.
- h) **Haushaltsstelle 7920.6580 Kontogebühren**
Der Haushaltsansatz war zu hoch und wurde nicht voll ausgeschöpft.
- i) **Haushaltsstelle 7920.6721 Erstattung an Kommunen**
Aufgrund der Rückzahlung von gewährten Darlehen, wurde der Haushaltsansatz nicht erreicht.
- j) **Haushaltsstellen 9110.8080 Zinsausgaben**
Durch die jederzeit positive Kassenlage waren Zinsausgaben nicht erforderlich.

2.3.5.4 Mehrausgaben

- a) **Haushaltsstelle 7920.4340 Versorgungskassen**
Aufgrund der Unterdeckung der Pensionszusage bzw. einer Erweiterung der Versorgungspflicht aufgrund einer Vertragsverlängerung für den ausgeschiedenen Verbandsdirektor, musste um die bestehende Versorgungslücke zu schließen die bestehende Rückdeckungsversicherung aufgestockt werden.
- b) **Haushaltsstelle 7920.6330 Sonderverkehr**
Der Haushaltsansatz wurde im Jahr 2005 verringert (2004: 287.000 €), da ursprünglich geplant war, mehrere Großveranstaltungen abrechnungstechnisch in den Regelfahrplan zu übernehmen, was letztendlich nur beim Bad Dürkheimer Wurstmarkt umgesetzt werden konnte. Darüber hinaus wurde der bestellte Sonderverkehr bei der „Trans Regio“ für 2004 erst im Jahr 2005 abgerechnet sowie im Umfeld der Plandampfveranstaltung wurden zahlreiche Zugverstärkungen erforderlich.
- c) **Haushaltsstelle 7920.6360 Plandampf**
Zur Vermarktung des Rheinland-Pfalz-Taktes wurden in Absprache mit dem MWVLW an einem verlängerten Wochenende im Oktober für drei Tage Regel-

züge durch Dampfzüge ersetzt. Aufgrund der hierfür erforderlichen umfangreichen Vorbereitungen, die die ursprünglichen Planungen im Vorfeld überstiegen haben, konnte der Haushaltstitel nicht im vollen Umfang eingehalten werden.

- d) Haushaltsstelle 7920.6510 Bücher und Zeitschriften**
Die Mehrausgaben entstanden durch die vom ZSPNV durchzuführende Stellenausschreibung in Tageszeitungen für die neu zu besetzende Stelle des Verbandsdirektors.
- e) Haushaltsstelle 7920.6540 Reisekosten**
Die Reisekostenabrechnung des Vorstandsvorstehers und Stellvertreters für Tätigkeiten im Auftrag des ZSPNV wurden für das Jahr 2004 erst in 2005 abgerechnet. Ebenso kamen die Reisekosten des Verbandsdirektors für das 2. Halbjahr 2004 erst in 2005 zur Abrechnung.
- f) Haushaltsstelle 7920.6550 Beratung, Untersuchungen, Fahrgastzahlungen**
Bei der europaweiten Ausschreibung der Mittelrheinbahn (Mainz – Koblenz – Köln) waren im Vorfeld der Ausschreibung intensivere Abstimmungen mit den benachbarten Aufgabenträgern erforderlich, als ursprünglich geplant. Ferner wurden im Rahmen der Vorbereitung des SPNV-Vergabeverfahrens „West- und Südpfalznetz“ auf Wunsch des Landes zusätzliche Varianten bei der Erstellung des Kostengutachtens untersucht, die zu einem erhöhten Mittelbedarf geführt haben.
- g) Haushaltsstelle 7920.6600 Repräsentationsmittel**
Hier handelt es sich in erster Linie um Ausgaben für Repräsentationen, Besprechungen, u.a. in den Räumen des ZSPNV. Die anfallenden Ausgaben werden grundsätzlich von den Mitarbeitern des ZSPNV vorgelegt.
- h) Haushaltsstelle 7920.6720 Erstattung von Verwaltungskosten**
Aufgrund einer Erhöhung der Personalabrechnungskosten wurde der Haushaltsansatz überschritten. Der Haushaltsansatz wurde daher im Haushalt 2006 erhöht.
- i) Haushaltsstelle 7920.6730 Erstattung an Zweckverbände**
Gemäß Dienstleistungsüberlassungsvertrag zwischen dem ZRN und dem ZSPNV wurde Personal für die Betreuung von Planungs- und Bestellmaßnahmen im regionalen SPNV zur Verfügung gestellt.
- j) Haushaltsstelle 7920.6760 Erstattung an private Unternehmen**
Hierbei handelt es sich um Ausgaben in erster Linie für die Weiterführung des Projektes "Verbesserung des Erscheinungsbildes an Bahnhöfen" im Bereich des Zweckverbandes („Bahn Aktiv“). Der Haushaltsansatz wurde leicht überschritten, da eine Umsetzung nunmehr auch im Bereich Rheinhessen erfolgte.
- k) Haushaltsstelle 9200.8950 Jahresüberschuss 2002**
Der Jahresüberschuss für das Haushaltsjahr 2005 beträgt insgesamt 4.792.024,70 € und wird in das folgende Haushaltsjahr 2006 übertragen.

3. Vermögen, Schulden, Kredite, Haushaltsüberschreitung

Der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland - Pfalz Süd hat kein Vermögen und keine Schulden.

Eine Kreditaufnahme im Haushaltsjahr 2005 war nicht erforderlich.

4. Jahresbericht 2005

Allgemeines

Mit Landesgesetz vom 17.11.1995 (GVBl. S. 450) wurde der öffentliche Personenahverkehr in Rheinland-Pfalz neu geregelt. Aufgabenträger für die Gestaltung der Angebote des Schienenverkehrs und der RegioLinien sind die Landkreise und die kreisfreien Städte. Sie nehmen diese Funktion als Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung wahr, zu deren Wahrnehmung zwei Zweckverbände für den südlichen und nördlichen Landesteil gebildet wurden.

Dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd gehören das Land, die Landkreise Alzey-Worms, Bad Dürkheim, Bad Kreuznach, Birkenfeld, Germersheim, Kaiserslautern, Kusel, Rheinpfalz, Mainz-Bingen, Südwestpfalz und Südliche Weinstraße, der Donnersberg sowie die kreisfreien Städte Frankenthal (Pfalz), Kaiserslautern, Landau in der Pfalz, Ludwigshafen am Rhein, Mainz, Neustadt an der Weinstraße, Pirmasens, Speyer, Worms und Zweibrücken an.

Die erste Verbandsversammlung fand am 15.10.1996 statt. Die Verbandsversammlung hat eine Verbandsordnung beschlossen, die nach ihrer Veröffentlichung im Staatsanzeiger für Rheinland-Pfalz am 26.11.1996 in Kraft getreten ist. Zum Verbandsvorsteher wurde der Landrat des Kreises Bad Dürkheim, Herr Georg Kalbfuß, zu seinem Stellvertreter der Oberbürgermeister der Stadt Speyer, Herr Werner Schineller, gewählt, die in der Verbandsversammlung am 24. August 1999 in ihrem Amt bestätigt wurden. Zum Verbandsdirektor hat die Verbandsversammlung am 03.12.1996 Herrn Werner Schreiner gewählt. Seine Amtszeit endete zum 30.6.2005, neuer Verbandsdirektor ist seit dem 1.7.2005 Herr Christian Siemer.

Mit Ablauf des 29.10.2001 ist Herr Landrat Kalbfuß als Landrat des Kreises Bad Dürkheim und damit auch als Verbandsvorsteher ausgeschieden. Mit Wirkung vom 30.10.2001 wurde Herr Dr. Winfried Hirschberger, Landrat des Kreises Kusel zum Verbandsvorsteher ernannt. Stellvertretender Verbandsvorsteher ist weiterhin Herr Oberbürgermeister Werner Schineller.

Für die Wahrnehmung der Verwaltungsgeschäfte stellt der Landesbetrieb Straßen- und Verkehr Kaiserslautern das notwendige Verwaltungspersonal und die Verwaltungseinrichtung zur Verfügung (§ 6 Abs. 6 NVG). Zur Durchführung ihrer Aufgaben erhalten die Zweckverbände pauschale Zuweisungen des Landes nach § 10 Abs. 2 NVG und Sonderzuweisungen nach dem Landeshaushalt. Aufsichtsbehörde des Zweckverbandes ist das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau. Bei der Genehmigung des Haushaltsplanes ist das Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern und für Sport herzustellen (§ 6 Abs. 7 NVG).

Haushaltsjahr 2005

Auch im Jahr 2005 konnten wieder zahlreiche Maßnahmen und Projekte umgesetzt werden, um die Attraktivität der Angebote des Rheinland-Pfalz-Taktes im Bereich des Zweckverbandes Rheinland-Pfalz Süd weiter zu steigern:

1. Angebote des Schienenverkehrs sowie der RegioLinien

Aufgrund der intensiven Bemühungen des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd ist es gelungen, die positive Fahrgastentwicklung des Taktverkehrs auch im Jahr 2005 weiter fortzusetzen.

Zusammen mit dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar wurde durch den Schweizer Gutachter „sma“ die Entwicklung der Fahrgastzahlen in den Jahren 2003 – 2005 untersucht, die kontinuierlich weiter zunehmen. Die aktuelle Entwicklung stellt sich, streckenbezogen dargestellt, wie folgt dar:

Abbildung: Entwicklung der Fahrgastzahlen des Rheinland-Pfalz-Taktes in den Jahren 2003 - 2005



Neben den Angeboten der Schiene hat sich auch die neu eingerichtete RegioLinie von Kirchheimbolanden nach Eisenberg gut bewährt. Nutzten vor der Verbesserung dieses Angebotes 2.430 Reisende/Woche diese Verbindung, so waren es im ersten Halbjahr diesen Jahres bereits 4.410 Fahrgäste/Woche. Ziel ist es daher, zusammen mit der Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH sowie den kommunalen Gebietskörperschaften diese positive Entwicklung auch im Jahr 2006 fortzuführen.

Ferner ist es mit der Erstellung und dem Versand des so genannten „GVFG C-Antrages“ an das Bundesverkehrsministerium gelungen, in Kooperation mit den Bundesländern Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Hessen eine wichtige Voraussetzung für die Umsetzung der zweiten Stufe der S-Bahn RheinNeckar zu schaffen. Planmäßig verlaufen auch die Bauarbeiten für die Verlängerung der S-Bahn Rhein-Neckar von Speyer nach Germersheim. Hier konnte am 28.10.2005 der symbolische „erste Spatenstich“ in Germersheim erfolgen.

2. SPNV-Vergabeverfahren

Gleich drei SPNV-Vergabeverfahren wurden unter Beteiligung des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd in diesem Jahr vorbereitet. Es sind dies

- das „Südhessennetz“
- die „Mittelrheinbahn“ sowie
- das „West- und Südpfalznetz“

Angebotseröffnung der Mittelrheinbahn ist der 21.12.2005, das Südhessennetz wurde im Oktober im EU-Amtsblatt veröffentlicht und der Start des SPNV-Vergabeverfahrens „West- und Südpfalznetz“ ist im Dezember dieses Jahres vorgeesehen.

In diesem Zusammenhang sei auf den hohen personellen, zeitlichen und finanziellen Aufwand hingewiesen, der zusätzlich zum Tagesgeschäft bewältigt werden muss.

3. Bahnprojekte

Von den 212 Bahnhöfen und Haltepunkten im Verbandsgebiet, konnten in den vergangenen Jahren bereits 93 Maßnahmen abgeschlossen werden, bzw. befinden sich in Bau.

4. Marketingprojekte

Highlight der Marketingveranstaltungen in diesem Jahr waren zweifelsohne die Festivitäten anlässlich des 150jährigen Jubiläums der Maximiliansbahn von Neustadt über Landau nach Wissembourg / Strasbourg, bzw. des 10jährigen Jubiläums der Streckenreaktivierung von Winden nach Bad Bergzabern, die in Kooperation mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, der Deutschen Bahn AG sowie den kommunalen Gebietskörperschaften vom 1. – 3.10.2005 gefeiert wurden.

An den drei ersten Oktobertagen verkehrten zahlreiche planmäßige Züge des Rheinland-Pfalz-Taktes mit Dampflokomotiven („Plandampf“), ferner wurden in Landau, Bad Bergzabern, Kandel und Wissembourg Bahnhofsfeiern veranstaltet. Ergänzend hierzu konnte durch eine Wanderausstellung zur 150 jährigen Geschichte der Maximiliansbahn ein breites Publikum über die Historie sowie die Zukunftsperspektiven

dieser traditionsreichen Bahnverbindung informiert werden. Trotz der ungünstigen Witterung kamen ca. 40.000 Besucher in die Südpfalz, die bei fast allen Zugverbindungen zu einer 150 – 200 %-igen Auslastung führten.

Ebenfalls mit einer sehr guten Publikumsresonanz wurde am 30.08.2005 in Kombination mit dem „Erlebnistag Deutsche Weinstraße“ das 10jährige Jubiläum der Reaktivierung der Bahnstrecke Monsheim - Grünstadt mit Dampfzügen und einem Bahnhofsfest in Grünstadt gefeiert.

5. Sonderverkehre

Auch 2005 wurden wieder zahlreiche Zusatzverkehre durchgeführt, um die Akzeptanz der An- und Abreise mit dem ÖPNV zu erhöhen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass im Jahr 2005 gelungen ist, den Rheinland-Pfalz-Takt erfolgreich weiterzuentwickeln und die Weichen für weitere Zukunftsprojekte zu stellen.

Zweckverband
Schienenpersonennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd

Kaiserslautern, den



Dr. Winfried Hirschberger
Verbandsvorsteher

Christian Siemer
Verbandsdirektor

TOP 4 Mittelfristiger Finanzbedarf u. Entwicklung der Regionalisierungsmittel

Die im Rahmen der 24. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd, am 19.12.2005, vorgelegte mittelfristige Finanzplanung wurde aktualisiert. Der mittelfristige Finanzbedarf des Zweckverbandes stellt sich in den Jahren 2009 bis 2010 wie folgt dar:

Mittelfristige Finanzplanung	2006	2007	2008	2009	2010
Bestellung von SPNV-Leistungen	154.195.775 €	157.512.502 €	162.070.543 €	162.811.390 €	162.292.625 €
S-Bahn Rhein-Neckar	19.302.046 €	21.430.423 €	21.751.879 €	22.078.158 €	22.409.330 €
Bestellung von regionalen Busverkehren	2.244.088 €	2.180.423 €	1.911.265 €	1.911.265 €	1.911.265 €
Bestellung von Sonderverkehren	500.000 €	375.000 €	375.000 €	375.000 €	375.000 €
Marketingmaßnahmen	300.000 €	250.000 €	250.000 €	250.000 €	250.000 €
Geschäftsbedarf ZSPNV Süd	712.270 €	722.954 €	733.798 €	744.805 €	755.977 €
Summe	177.254.179 €	182.471.302 €	187.092.486 €	188.170.617 €	187.994.197 €

*Veränderung i.
Vgl.*

zum Vorjahr

2,94%

2,53%

0,58%

-0,09%

Wie aus der v. g. Aufstellung ersichtlich, steigt der Finanzbedarf bis einschließlich dem Jahr 2009 an. Im Jahr 2010 stagniert der Finanzbedarf infolge günstigerer Preise bei der Bestellung von SPNV-Leistungen nach wettbewerblicher Vergabe (Mittelrheinbahn, Südhessennetz u. Westpfalznetz). Die Vergabe der Leistungen des Südpfalznetzes wirkt sich erst ab dem Jahr 2011 aus. Unberücksichtigt blieben auch noch die Planungen für die Stadtbahnverlängerung von Germersheim nach Wörth und die Reaktivierung der Hunsrückbahn.

Im Zuge der Bemühungen zur Haushaltskonsolidierung plant die Bundesregierung eine deutliche Kürzung der Regionalisierungsmittel. Der Entwurf des Haushaltsbegleitgesetzes, der am 22.02.2005 vom Bundeskabinett verabschiedet wurde, sieht Einsparungen von 2,3 Milliarden Euro in jährlichen Raten von 1,5 bis 11,7 % bis zum Jahr 2009 vor.

Für das Land Rheinland-Pfalz würde dies zu einer Mittelkürzung in Höhe von 120,6 Mio. Euro in Summe führen, die sich wie folgt auf die einzelnen Jahre verteilt:

2006: - 5,5 Mio. Euro

2007: - 29,1 Mio. Euro

2008: - 40,1 Mio. Euro

2009: - 45,9 Mio. Euro

Den Sparplänen der Bundesregierung steht entgegen, dass der Finanzbedarf für den SPNV allein schon aufgrund stark steigender Energiekosten sowie der erheblichen Kostenrisiken für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur sogar weiter ansteigen wird. Die Bundesarbeitsgemeinschaft der SPNV-Aufgaben-träger (BAG-SPNV) hat daher zu den geplanten Kürzungen der Regionalisierungsmitteln ein Positionspapier verfasst, das als **Anlage** beigefügt ist.

Im Land Rheinland-Pfalz und im Zweckverbandsgebiet gefährden die geplanten Kürzungen der Regionalisierungsmittel den Erfolg der Regionalisierung im SPNV und den Rheinland-Pfalz-Takt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Hinblick auf das Jahr 2006 aufgrund des bestellten Fahrplanes keine Abbestellungen mehr realisiert werden können. Für den Jahresfahrplan 2007 läuft die Frist für die Bestellung von SPNV-Leistungen am 30.04.2006 ab, so dass keine Reaktionszeit mehr für Leistungsreduzierungen in Verbindung mit konzeptionellen Umstellung für das Jahr 2007 gegeben ist.

Daher müssten die Kürzungsbeträge der Jahre 2006 und 2007 durch vollständige Auflösung der Rücklagen in den Zweckverbänden und beim Land aufgefangen werden.

Es bleibt jedoch zunächst abzuwarten, wie das Land Rheinland-Pfalz gegenüber den Zweckverbänden im Hinblick auf deren Mittelbedarf reagiert und ob die Kürzung der Regionalisierungsmittel durch Landesmittel ganz oder teilweise kompensiert werden kann.

Beschlussvorschlag:

Die Zweckverbandsversammlung nimmt den Bericht über die mittelfristige Entwicklung des Finanzbedarfs und der Regionalisierungsmittel zur Kenntnis

TOP 5 Verkehrskonzept zur WM 2006

Anlässlich der FIFA-Fußballweltmeisterschaft 2006 bereitet der ZSPNV ein umfangreiches „Paket“ an Zusatzleistungen und Verstärkungsmaßnahmen auf allen Zulaufstrecken auf den WM-Spielort Kaiserslautern vor, das aus mehreren Bausteinen besteht:

1. Das **Kernangebot** umfasst die Bereitstellung erheblicher, zusätzlicher Zugleistungen sowie die Ausweitung bestehender Kapazitäten am Tag des Eröffnungsspieles, an allen fünf Spieltagen in Kaiserslautern sowie am 14.06.2006 („Deutschland - Polen“ in Dortmund, darauf folgender Feiertag, Fronleichnam) und an den Halbfinal- bzw. Finalspieltagen.
2. Das **Ergänzungsangebot A** umfasst alle weiteren WM-Spieltage, die auf einen Freitag oder Samstag fallen. An diesen Tagen werden zusätzliche Züge mit einer Abfahrt gegen **Mitternacht sowie gegen 02:00 Uhr**, in alle Richtungen, das Regelangebot ergänzen.
3. Das **Ergänzungsangebot B** umfasst alle weiteren WM-Spieltage, die auf einen Montag bis Donnerstag oder Sonntag fallen. An diesen Tagen werden zusätzliche Züge mit einer Abfahrt gegen **Mitternacht**, in alle Richtungen, das Regelangebot ergänzen.
4. Nach den zwei „21-Uhr-Spielen“ in **Frankfurt/ Main** fährt eine zusätzliche S-Bahn des Rhein-Main-Verkehrsverbundes nach Mainz mit Ankunft um 00:26 Uhr. Je eine zusätzliche Zugfahrt nach Bingen am Rhein, Bad Kreuznach, Alzey und Worms werden auf Betreiben des ZSPNV die Heimfahrt der Fans aus Rheinhessen gewährleisten.
5. Für den WM-Spielort **Stuttgart** gilt dies analog: dort finden drei „21-Uhr-Spiele“ statt. Für die Fans aus der Pfalz wird der ZSPNV an allen drei Spieltagen je einen Abbringerzug von Mannheim bis nach Kaiserslautern bezuschussen.

Die Bereitstellung des Zusatzangebotes sowie die Ausweitung bestehender Kapazitäten sind mit einem erheblichen finanziellen Aufwand verbunden. Da es sich allerdings bei der FIFA-WM um eine mit weltweiter Aufmerksamkeit verbundene Veranstaltung handelt, hält die Geschäftsstelle die Vorhaltung des dargestellten umfangreichen Angebotes für gerechtfertigt.

Obwohl die Geschäftsstelle die Zusatzverkehre zur WM 2006 bereits bei der Aufstellung des Haushaltsplanes 2006 berücksichtigt hatte, ergibt sich doch – auf Grund der von allen Beteiligten – insbesondere der Bundespolizei – geforderten umfangreichen Mehrverkehre eine Kostendeckungslücke in Höhe von ca. 100.000 € gegenüber dem Haushaltsansatz. Der Zweckverband wird daher versuchen, diese Deckungslücke durch Verhandlungen mit den Verkehrsunternehmen zu reduzieren.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis

TOP 6 Sachstand S-Bahn RheinNeckar **1. und 2. Baustufe**

1. Stufe

Speyer – Germersheim

Mit der Umsetzung der S-Bahnverlängerung von Speyer nach Germersheim zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 (10.12.2006), ist die erste Baustufe der S-Bahn RheinNeckar abgeschlossen. Die Bauarbeiten für die Streckenelektrifizierung haben am 28.10.2005 in Germersheim mit dem Aufstellen des ersten Mastes für die Oberleitung begonnen und verlaufen seitdem im Zeitplan. Insgesamt werden rund 14 Mio. € in die Elektrifizierung der Strecke und ca. 6,3 Mio. € in die Modernisierung der Stationen investiert.

Um den Bauablauf möglichst kostengünstig durchführen zu können, werden die Bahnsteiganlagen der Stationen Römerberg, Heiligenstein, Berghausen, Lingenfeld und Germersheim vom Freitag, 30.06.2006, 23.50 Uhr bis Montag, 28.08.2006, 4.00 Uhr, während eines Schienenersatzverkehrs (d. h. größtenteils während der Sommerferien) auf S-Bahn Standard gebracht (Bahnsteighöhe 76 cm für den barrierefreien Ein- und Ausstieg, komplette Erneuerung der Bahnsteigausstattung etc.). Zwischen Speyer und Germersheim ersetzen dann Busse während dieses Zeitraumes die Nahverkehrszüge, der Regional-Express Karlsruhe - Germersheim - Speyer - Ludwigshafen - Worms - Mainz wird über die Strecke Karlsruhe - Mannheim - Ludwigshafen umgeleitet werden.

Das S-Bahn Betriebsprogramm, das im Wesentlichen auf der heutigen Fahrplankonzeption beruht, befindet sich derzeit in der Endabstimmung mit der DB Regio AG. Die Anschlüsse von/nach Bruchsal, Wörth werden dann in Germersheim hergestellt.

2. Stufe

Kaiserslautern – Homburg

Nach umfangreichen Vorarbeiten haben im März 2006 die Baumaßnahmen zur Verlängerung der S-Bahn RheinNeckar von Kaiserslautern nach Homburg begonnen. Stellvertretend für die sieben rheinland-pfälzischen Bahnprojekte fanden am 13.03.2006 die offiziellen Spatenstiche am Bahnhof Landstuhl im Beisein von Staatssekretär Eymael und am 22.03.2006 mit Minister Bauckhage in Bruchmühlbach-Miesau statt.

In einer ersten Bauphase werden bis zum Juni dieses Jahres die Bahnsteige an den Bahnhöfen in Homburg/Saar, Hauptstuhl, Kindsbach und Bruchmühlbach-Miesau fertig gestellt sein. In Landstuhl ist bis zu diesem Zeitpunkt der Anschluss der neuen städtischen Straßenunterführung im Bahnhofsvorfeld an die Personenunterführung der Bahn vorgesehen. Nach der WM ist bis Mitte Dezember 2006 die Fertigstellung der Bahnhöfe Landstuhl und Einsiedlerhof geplant, so dass dann ab diesem Zeitpunkt durchgehende Züge in der Relation Mannheim – Homburg eingerichtet werden können. Wegen der noch ausstehenden Arbeiten an der Schnellbahnverbindung Paris - Frankfurt (POS) und aus baubetrieblichen Gründen können die Stationen

Vogelweh (Provisorium bis zur Fertigstellung der Linienverbesserung im Rahmen der POS in diesem Bereich, vsl. ab ca. 2010 ff.) und Kennelgarten erst im Jahr 2007 für den S-Bahnverkehr zur Verfügung stehen. Eine Ersatzbedienung dieser Stationen durch andere Züge wird angestrebt.

Im Rahmen der Verlängerung der S-Bahn RheinNeckar von Kaiserslautern nach Homburg werden insgesamt 15,5 Mio. € in die Bahnhöfe und Haltepunkte investiert. Hauptkostenpunkt ist die Erneuerung der Bahnsteigausstattung sowie die Erhöhung der Bahnsteige auf 76 cm, damit in die Fahrzeuge der S-Bahn RheinNeckar barrierefrei eingestiegen werden kann.

Finanziert werden die Maßnahmen in Rheinland-Pfalz im Wesentlichen aus Mitteln des Bundes (60 % der zuwendungsfähigen Kosten) und des Landes Rheinland-Pfalz (25 % der zuwendungsfähigen Kosten). Alle verbleibenden Baukosten sowie die nicht zuwendungsfähigen Kosten (z. B. Planungskosten) werden von den kommunalen Gebietskörperschaften getragen.

Schienenersatzverkehr während der Bauphase

Um die Baumaßnahmen rationell durchführen zu können und teure Provisorien zu sparen, ist es leider unabdingbar, dass während der Bauphase vom Montag, 03.04.2006, 4:00 Uhr bis Freitag, 09.06.2006, 5:00 Uhr, Schienenersatzverkehr zwischen Homburg und Kaiserslautern eingerichtet wird, da die Stationen Kindsbach, Hauptstuhl und Bruchmühlbach-Miesau nicht auf der Schiene bedient werden können.

Bruchsal – Germersheim

Im Anschluss an die Verlängerung der S-Bahn RheinNeckar von Speyer nach Germersheim ist die stündliche Weiterführung über Graben-Neudorf nach Bruchsal geplant. Die Federführung beim S-Bahnausbau dieser Linie liegt beim Land Baden-Württemberg sowie beim Verkehrsverbund Rhein-Neckar.

Vor dem Hintergrund der geplanten Betriebsaufnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 laufen derzeit die Detailgespräche in punkto Betriebsprogramm (das sich in seiner Grundstruktur an den heutigen Anschlussbindungen orientiert und in der Hauptverkehrszeit zusätzliche Stadtbahnverbindungen vorsieht) sowie bezüglich des Ausbaus der einzelnen Stationen und deren Finanzierung.

Ziel ist es, möglichst bald eine Planungsvereinbarung zwischen der DB AG und der kommunalen Seite abzuschließen, um die detaillierten Kosten für diese Maßnahme zu ermitteln. Auf dem kurzen rheinland-pfälzischen Abschnitt (von der östlichen Seite der Rheinbrücke zum Bahnhof Germersheim, ca. 2 km) ist das wesentliche Infrastrukturprojekt - neben der erforderlichen Streckenelektrifizierung - die Anlage eines neuen Haltepunktes „Germersheim Ost“, der deutlich günstiger zum Stadtzentrum liegt, als der heutige Bahnhof.

Ein weiterer Vorteil dieses Streckenausbaus ist ferner die Möglichkeit, mittelfristig die RE-Linie Karlsruhe – Germersheim – Speyer – Mainz auf elektrischen Betrieb umzustellen und somit die Kapazität dieser stark nachgefragten Linie weiter zu erhöhen.

Ludwigshafen – Worms - Mainz

Entsprechend dem Beschluss der 23. Verbandsversammlung vom 30.06.2005 soll auch nach der Einführung der S-Bahn RheinNeckar zwischen Ludwigshafen und Worms ein durchgängiges Verkehrskonzept zwischen Mainz und Ludwigshafen (- Mannheim) bestehen, um einen Verkehrsbruch in Worms zu vermeiden.

Vor diesem Hintergrund laufen daher derzeit in Abstimmung mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau die Gespräche mit dem Bundesverkehrsministerium mit dem Ziel, die Gesamtstrecke in die zweite Stufe der S-Bahn RheinNeckar zu integrieren. Das Land Rheinland-Pfalz hat diesbezüglich bereits einen Antrag beim Bundesverkehrsministerium gestellt.

Parallel hierzu informieren das Land und der Zweckverband in Einzelgesprächen die betroffenen Gebietskörperschaften über dieses Infrastrukturprojekt, um für den mittelfristig anstehenden Bahnsteigausbau die erforderliche kommunale Akzeptanz zu schaffen.

Ergänzend zum Ausbau der bestehenden Stationen ist die Realisierung weiterer S-Bahnhaltepunkte in Worms und Frankenthal geplant, um die Erschließung der heutigen und künftigen Siedlungsbereiche noch weiter zu verbessern. Um den optimalen Standort für den Halt „Worms Süd“ zu ermitteln, wird ferner derzeit im Auftrag des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd sowie des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar eine Potentialuntersuchung erstellt.

Um für diese Strecke die erforderlichen Elektrotriebwagen für den späteren S-Bahnbetrieb zu beschaffen, wurde in diesen Tagen ein Fahrzeugtausch Doppelstockwagen / ET 425 mit dem Land Baden-Württemberg durchgeführt. Die auf der Strecke Mainz – Mannheim eingesetzten ET 425.4 entsprechen dabei weitestgehend den Fahrzeugen der S-Bahn RheinNeckar, weisen jedoch als wesentlichen Unterschied zu den S-Bahnfahrzeugen (ET 425.2) Stufen im Einstiegsbereich auf.

Ab dem Zeitpunkt der Fertigstellung der Bahnsteiganlagen mit einer Kantenhöhe von 76 cm müssen dann die Einstiegsbereiche umgebaut werden, um einen barrierefreien Ein- und Ausstieg zu gewährleisten.

Ziel des Zweckverbandes ist es, den S-Bahnausbau in der Relation Mainz – Worms – Mannheim zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2010 abzuschließen. Nach Fertigstellung der Elsenzalbahn in Baden-Württemberg (Heidelberg - Neckargemünd – Sinsheim – Eppingen) ist geplant, diese verkehrlich mit der Relation Mannheim – Worms – Mainz zu verknüpfen, so dass beispielsweise durchgehende Fahrtmöglichkeiten in der Relation Mainz, Worms, Frankenthal nach Heidelberg geschaffen werden können.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis

TOP 7 Sachstand: Planung Stadtbahn Germersheim – Wörth – Karlsruhe

Eines der wesentlichen Ergebnisse, der im Jahr 2004 durchgeführten standardisierten Bewertungen in der Südpfalz, war die Bestätigung des volkswirtschaftlichen Nutzens der Integration der Schienenstrecke Germersheim – Wörth in die Stadtbahn Karlsruhe. Hierbei wurden zwei grundsätzliche Varianten des Betriebsprogramms untersucht:

1. Betriebskonzept Variante „Mitfall 1 S“ (Status-Quo-Angebot)

- S 4 (Heilbronn -) Karlsruhe Marktplatz – Albtalbahnhof – Wörth – Germersheim im Stundentakt
- S 5 (Pforzheim – Söllingen -) Karlsruhe Marktplatz – Knielingen – Wörth – Germersheim, nur in der Hauptverkehrszeit (dreimal täglich)
- Stadtbahn ersetzt Regionalbahnen Wörth – Germersheim
- Fahrgastzuwachs laut NKU: 1.132 Fahrgäste pro Werktag (+41 %)
- Rückgang MIV laut NKU um 989 Personenfahrten bzw. 824 PKW-Fahrten werktätlich
- Kosten-Nutzenfaktor: 1,2

2. Betriebskonzept Variante „Mitfall 3 S“ (Angebotsverdichtung zum 1/2-Stundentakt)

- S 4 (Heilbronn -) Karlsruhe Marktplatz – Albtalbahnhof – Wörth – Germersheim im Stundentakt
- S 5 (Pforzheim – Söllingen -) Karlsruhe Marktplatz – Knielingen – Wörth – Germersheim im Stundentakt
- somit zwischen Karlsruhe, Wörth und Germersheim Halbstundentakt
- Stadtbahn ersetzt Regionalbahnen Wörth – Germersheim
- Fahrgastzuwachs laut NKU: 1.890 Fahrgäste pro Werktag (+69 %)
- Rückgang MIV laut NKU um 1.634 Personenfahrten bzw. 1.362 PKW-Fahrten werktätlich
- Kosten-Nutzenfaktor: 1,4

Auf der Kostenseite sind im Rahmen der standardisierten Bewertung folgende Infrastrukturmaßnahmen in die Untersuchung eingeflossen:

- Elektrifizierung der Strecke Germersheim – Wörth auf 27 km
- Bau zusätzlicher Haltepunkte in Germersheim Ost und Süd, Rülzheim Süd, Rheinzabern Mitte und Süd, Jockgrim Süd und Wörth Nord sowie der
- Umbau/Ausbau der bestehenden Haltepunkte in Bellheim, Jockgrim, Rheinzabern, Rülzheim, Sondernheim

Bezüglich des Ausbaustandards der Bahnhöfe und Haltepunkte werden folgende Planungsparameter zugrunde gelegt:

- Barrierefreier Zugang zum Bahnsteig, 55 cm Bahnsteighöhe, barrierefreier Ein-, Ausstieg in die Stadtbahn
- Bahnsteiglänge: Für Stadtbahnbetrieb in 3fach-Traktion (120 m), zusätzlich 40 m für BASF-Züge, insgesamt somit 160 m

Im Ergebnis geht die Kosten-, Nutzenuntersuchung von Gesamtkosten (Kostenschätzung) von 37,4 Mio. € aus, die sich wie folgt gliedern:

- 17,0 Mio. € für Elektrifizierung
- 10,0 Mio. € für Neu-, Um-, Ausbau der Bahnhöfe und Haltepunkte
- 3,7 Mio. € für sonstige Maßnahmen (Anpassung Bahnübergänge, Abstellhalle in Germersheim usw.) zuzüglich:
- 6,2 Mio. Euro Planungskosten
- 0,5 Mio. Euro EBA-Gebühren

Mit dem Bundesverkehrsministerium wurde im Rahmen eines Gespräches am 14.11.2005 besprochen, als nächsten Schritt die Planungen weiter zu konkretisieren, um die Voraussetzungen für einen GVFG-A-Antrag zu schaffen.

Aus Sicht des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd ergibt sich somit bis zur Betriebsaufnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 folgender Zeitplan:

- | | |
|------------------|--|
| Jahr 2006: | Abschließende Definition des Betriebsprogramms insbesondere im Hinblick auf die Finanzierbarkeit und unter Berücksichtigung der heutigen Anschlussbindungen des Rheinland-Pfalz-Taktes (an die S-Bahn in Germersheim sowie den RE Neustadt – Karlsruhe in Wörth) |
| | Auf Basis des abgestimmten Betriebskonzeptes Ermittlung und Zuordnung der Planungskosten für die Infrastrukturmaßnahmen zur Vorbereitung einer Planungsvereinbarung mit den betroffenen Kommunen |
| Jahre 2007/2008: | Abschluss einer Planungsvereinbarung zwischen den Infrastrukturunternehmen und den Kommunen |
| | Klärung und Sicherstellung der Finanzierung des Bauvorhabens (bei Bund, Land und Kommunen) |
| | Abschluss des Bau- und Finanzierungsvertrages |

Jahre 2009/2010: Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen
Bauphase
Betriebsaufnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010

Beschlussvorschlag:

Die Zweckverbandsversammlung nimmt den Sachstandsbericht zur Planung der Stadtbahnverlängerung von Wörth nach Germersheim zur Kenntnis

TOP 8 Sachstand: Planungen zur Reaktivierung der Hunsrückbahn

Ende 2005 hat sich die Lenkungsgruppe zur Reaktivierung der Hunsrückbahn konstituiert. Mitglieder dieser Lenkungsgruppe sind neben dem ZSPNV Süd auch der Zweckverband SPNV Nord, die Deutsche Bahn AG, das Eisenbahnbundesamt, die beiden hauptsächlich betroffenen Landkreise Bad Kreuznach und Rhein-Hunsrück-Kreis, die Flughafen AG sowie das rheinland-pfälzische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau.

In mehreren Sitzungen des Lenkungskreises sowie der begleitenden Arbeitsgruppe wurde zwischenzeitlich versucht, eine von allen Beteiligten mitgetragene Angebotskonzeption zu entwickeln.

Dabei wurde als Ziel seitens des Flughafens Hahn und des Landes vorgegeben, eine stündliche, umsteigefreie Regional-Express-Verbindung zwischen dem Flughafen Hahn und Mainz, mit einer Reisezeit von maximal 90 Minuten, einzurichten.

Hierzu wurden mehrere Varianten eines Betriebskonzeptes entwickelt, die auf ihre Fahrbarkeit derzeit von der DB Netz AG geprüft werden. Nach einem ersten Zwischenbericht stellt sich insbesondere die Durchbindung der Züge bis nach Mainz aufgrund der starken Trassenbelegung zwischen Bingen und Mainz als problematisch dar. Darüber hinaus ist erkennbar, dass die Fahrzeit der Züge zwischen Hahn und Mainz aufgrund der Trassierung der Strecke von Langenlonsheim zum Hahn (enge Gleisbögen) und den vorgegebenen Zugkreuzungspunkten auf der eingleisigen Strecke voraussichtlich mindestens 95 Minuten betragen wird.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis

TOP 9 Fernverkehrsplanungen Frankfurt – Paris (POS)

Mit der Realisierung der Schnellbahnverbindung Frankfurt – Mannheim – Saarbrücken – Paris wird sich das Fernverkehrsangebot in der Relation Mannheim – Saarbrücken, beginnend ab Juni 2007, wesentlich verändern.

Nach Aussage der DB Fernverkehr AG ist eine stufenweise Einführung des zukünftigen Fernverkehrskonzeptes unvermeidbar, da im Juni 2007 noch nicht alle Fahrzeuge für den internationalen Verkehr zur Verfügung stehen.

Erste Fahrplanänderung im Juni 2007

Zu diesem Termin sind von Seiten der DB Fernverkehr AG folgende Maßnahmen geplant:

- Das Angebot der lokbespannten EC-Linie 82 Frankfurt – Mannheim – Saarbrücken – Paris wird in Saarbrücken gebrochen und es werden vsl. zwei Umsteigeverbindungen von/ nach Paris eingerichtet werden.
- Das heutige Zugpaar EC 52, 53 (Mannheim heute ab 7.39 Uhr in Richtung Paris sowie Saarbrücken ab 20.48 Uhr von Paris) wird durch ein neues ICE-Zugpaar Frankfurt – Paris ersetzt, das dann nicht mehr die Halte in Homburg und Neustadt bedient.

Fahrplanwechsel Dezember 2007

Im Dezember 2007 sind dann alle für die fünf Zugpaare Frankfurt – Paris erforderlichen Fahrzeuge vorhanden, so dass in der o.g. Relation Fahrtzeiten zwischen 3 Stunden 48 Minuten bzw. 3 Stunden 53 Minuten realisierbar sind, bei der Bedienung folgender Halte auf deutscher Seite: Frankfurt Hbf., Mannheim, Kaiserslautern und Saarbrücken.

Im Einzelnen plant die DB Fernverkehr AG folgende Maßnahmen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007, die darüber hinaus mehrere gravierende Verschlechterungen für die Angebote des Rheinland-Pfalz-Taktes zur Folge hätten:

1. Wegfall aller Fernverkehrshalte in Neustadt/Wstr. und Homburg bei den Fernverkehrsverbindungen in der Relation Paris – Mannheim - Frankfurt
2. Somit auch erhebliche Verschlechterung der Fernverkehrsbedienung von Neustadt/ Wstr aus Richtung Frankfurt: Die heute bestehende, nahezu stündliche Fahrtmöglichkeit im nachmittäglichen Berufsverkehr Frankfurt – Mannheim – Neustadt, wird es ab Dezember 2007 nach den derzeitigen Planungen der DB Fernverkehr AG nicht mehr geben:
 - Heute bestehen folgende, umsteigefreie Fahrtmöglichkeiten von Frankfurt nach Neustadt im nachmittäglichen Berufsverkehr: Frankfurt Hbf. ab 15:55 Uhr, 16:58 Uhr und 18:46 Uhr, Neustadt Hbf. an 17:08 Uhr, 18:06 Uhr und 19.57 Uhr.
 - Gemäß den aktuellen Planungen der DB Fernverkehr AG wird es nur noch um 15:55 Uhr eine umsteigefreie Verbindung ab Frankfurt Hbf. nach Neustadt geben.

3. Des Weiteren bestehen aus Sicht des Zweckverbandes folgende nicht akzeptable Konflikte der neuen Fernverkehrslagen mit den Zügen der S-Bahn Rhein-Neckar:
- In den Stunden 9, 11, 15 und 19 Anschlussverluste der Züge von Pirmasens, Bad Münster und Lauterecken an die S-Bahn RheinNeckar in Kaiserslautern Hbf. in Richtung Neustadt oder alternativ dazu: keine Anschlussverluste in Kaiserslautern, sondern Überholung der S-Bahn in Hochspeyer zu den o. g. Zeitlagen, aber Anschlussverlust in Neustadt an die Züge in Richtung Bad Dürkheim und vsl. keine Möglichkeit der Verstärkung der S-Bahnzüge in Neustadt.
 - Aufgabe des stark nachgefragten Übereckanschlusses in Neustadt Hbf. zwischen der S-Bahn aus Richtung Ludwigshafen, Neustadt Hbf. an 6:55 Uhr und dem Berufszug in Richtung Karlsruhe, Neustadt Hbf. ab 6:58 Uhr aufgrund eines Trassenkonfliktes mit dem Fernverkehr. Hier von wären ca. 20 – 25 Umsteiger betroffen.
 - Verdrängung der sehr gut nachgefragten „Sprinter-S-Bahn“ aus ihrer heutigen Lage (17:38 Uhr ab Mannheim Hbf, Neustadt Hbf. an 18:03 Uhr). Vorschlag DB Fernverkehr AG: Mannheim Hbf. ab 17:49 Uhr, Neustadt Hbf. an 18:14 Uhr, dadurch Verlust des Anschlusses an den RE nach Landau (18:10 Uhr ab Neustadt Hbf.) sowie in Neustadt-Böbig in Richtung Grünstadt (Neustadt-Böbig ab 17:07 Uhr).
 - Ausfall der Halte in Ludwigshafen–Mundenheim und -Rheingönheim bei der S 6216 (Mannheim Hbf. ab 6:43 Uhr)

Zusammengefasst ist die vorliegende Konzeption der DB Fernverkehr AG nicht akzeptabel, da einerseits die Chancen für die Erschließung zusätzlicher Fahrgastpotentiale in Neustadt/Wstr. durch den Wegfall zahlreicher Fernverkehrshalte vertan werden und zum anderen gravierende Beeinträchtigungen des Rheinland-Pfalz-Taktes im Berufsverkehr die Folge wären.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung lehnt die vorliegende Konzeption der DB Fernverkehr AG ab, da diese zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Angebote des Rheinland-Pfalz-Taktes führen.

Die DB Fernverkehr AG wird daher aufgefordert, das vorliegende Angebot nachzubessern, durch

- **die Beibehaltung der Fernverkehrshalte in Neustadt Hbf. sowie**
- **die Vermeidung von Konflikten mit Zügen des Rheinland-Pfalz-Taktes**