

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

63. Verbandsversammlung am 29.04.2021 Öffentliche Sitzung

TOP 4 Vereinbarung Verlängerung S 3 Germersheim - Karlsruhe

Ausgangslage

Bahnstrecke Karlsruhe – Wörth – Germersheim wird seit Dezember 2010 durch zwei Linien (S 51 und S 52) der Stadtbahn Karlsruhe bedient. An Mo-Fr besteht heute ein angenäherter 30-Minutentakt (mit Bedienungslücken am Vormittag daher dann zeitweise nur Stundentakt), an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ein stündliches Angebot. Kunden, die aus/in Richtung Speyer, Ludwigshafen, Mannheim unterwegs sind, müssen in Germersheim auf die Züge der S-Bahn Rhein-Neckar umsteigen.

Der Verkehrsvertrag mit der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) auf der Strecke Karlsruhe – Wörth – Germersheim läuft im Dezember 2023 aus. Dies bietet die grundsätzliche Chance einer Neuordnung des Zugangebotes zwischen Karlsruhe und Germersheim.

Neue Angebotskonzeption ab Dezember 2023

Um Verbesserungen für die Kunden erzielen zu können, wird daher ab Dezember 2023 das Zugangebot zwischen Karlsruhe und Germersheim wie folgt neu strukturiert:

- Die S 52 wird ab diesem Zeitpunkt durch die S 3 der S-Bahn Rhein-Neckar ersetzt, die dann folgenden Laufweg haben wird: Karlsruhe Hbf – Heidelberg – Mannheim – Ludwigshafen – Speyer – Germersheim – Wörth – Karlsruhe Hbf (sowie in der Gegenrichtung).
- Ergänzt wird dieses neue stündliche S-Bahn-Angebot an Mo-Fr in beiden Richtungen durch die ebenfalls im Stundentakt weiterhin verkehrende S 51 der AVG.
- Dadurch ergibt sich an Mo-Fr ein ganztägiger 30-Minutentakt zwischen ca. 08:00 Uhr und ca. 19:30 Uhr. Dadurch werden die morgendlichen Bedienungslücken geschlossen. Nach 19.30 Uhr wird die Strecke an Mo-Fr stündlich bis ca. 23:30/00:00 Uhr in beiden Richtungen bedient.

- Von Betriebsstart zwischen 04:30 Uhr und 05:45 Uhr (da je Richtung etwas unterschiedlich) bis ca. 08:00/08:30 Uhr wird ein auf die Belange des Berufs- und Schülerverkehr abgestimmtes Zugangebot angeboten (1-3 Züge pro Stunde).
- Am Wochenende wird die Bahnstrecke (Karlsruhe-) Wörth – Germersheim weiterhin stündlich durch die Stadtbahn bedient werden (letzte Spätverbindungen um 00:30, 01:30 Uhr je nach Richtung).

Die Vorteile dieser Verkehrskonzeption sind:

- Stündlich umsteigefreie Verbindungen für die Gemeinden zwischen Wörth und Germersheim sowohl in Richtung Karlsruhe als auch in Richtung Speyer, Ludwigshafen, Mannheim.
- Stündlicher Wegfall des zeitlich sehr knappen und damit störungsanfälligen Umstieges in Germersheim.

Um diese Verbesserungen realisieren zu können, werden im Verkehrsvertrag der S-Bahn Rhein-Neckar, Los 1, im Streckenabschnitt Germersheim – Wörth – Karlsruhe ab Dezember 2023 entsprechende Zubestellungen zum europaweit ausgeschriebenen Zug-km Satz vorgenommen werden. Das Angebot der AVG wird entsprechend reduziert.

Da der allergrößte Teil der künftigen S-Bahnleistungen zwischen Germersheim und Karlsruhe (bzw. in der Gegenrichtung) heutige Stadtbahnleistungen sind (Linie S 52), müssen ca. 4-5 zusätzliche Zugpaare zusätzlich finanziert werden, um die heute bestehenden Bedienungslücken zu einem 30-Minutentakt zu schließen.

Beschlussvorschlag

Der Vorstandsvorsteher wird ermächtigt, die Vereinbarung bezüglich der Verlängerung der S 3 von Germersheim über Wörth nach Karlsruhe (und in der Gegenrichtung von Karlsruhe über Wörth nach Germersheim) mit der DB Regio AG zu unterzeichnen.

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

63. Verbandsversammlung am 29.04.2021 Öffentliche Sitzung

TOP 5 Vereinbarung Kapazitätsausweitung S-Bahn Rhein-Neckar

Ausgangslage

Im Rahmen der 61. Verbandsversammlung am 10.06.2020 (TOP 1 nicht öffentliche Sitzung) wurde erstmals über diese Thematik berichtet.

Die dort beschriebenen Verhandlungen mit der DB Regio AG konnten nun abgeschlossen werden. Durch die Unterzeichnung einer neuen Vereinbarung mit diesem Verkehrsunternehmen wird es ab Ende dieses Jahres möglich sein, 14 S-Bahn-Fahrzeuge des Typs ET 425, die durch den Einsatz der Neufahrzeuge des Typs „Mireo“ auf der S-Bahnlinie S 6 Mainz – Mannheim ab Dezember 2021 frei werden, auch künftig im S-Bahn-Netz einzusetzen. Hiervon werden 11 Elektrotriebwagen in Rheinland-Pfalz und 3 Triebwagen in Baden-Württemberg die Kapazitäten der Züge verstärken.

Diese sollen unter anderem

- die Altfahrzeuge aus der Vereinbarung mit der DB Regio AG aufgrund der Thematik „Ludwigshafener Hochstraße“ für die Jahre 2020 und 2021 ersetzen und
- weitere Kapazitätsausweitungen im Netz der S-Bahn Rhein-Neckar aufgrund zu erwartender Nachfragesteigerungen (nach dem Ende der Covid19-Thematik) ermöglichen. Insbesondere
 - aufgrund der zu erwartenden Nachfragesteigerungen infolge des VRN-Job-Tickets für Beschäftigte bei der BASF (laut der letzten Mobilitätsumfrage der BASF im Jahr 2017 haben hochgerechnet rund 3.000 Mitarbeiter die S-Bahn/Nahverkehrszüge und rund 300 Mitarbeiter Fernzüge als das Hauptverkehrsmittel von und zum Arbeitsplatz genannt)
 - auf der S-Bahnlinie S 6 zwischen Mainz, Worms und Mannheim (ein Zugpaar wird ab dem Fahrplanjahr 2022 auch künftig mit einer Doppeltraktion ET 425 gefahren, um bei anderen Zugleistungen auf dieser Strecke mit den Neufahrzeugen des Typs „Mireo“ weitere Zusatzkapazitäten schaffen zu können.

Um die zuvor dargestellten Kapazitätsausweitungen bei den S-Bahnangeboten in den Jahren 2022 ff. realisieren zu können, ist ein jährlicher Finanzierungsbedarf in Höhe von ca. 2,5 Mio € für den ZSPNV Süd erforderlich. Diese Finanzmittel sind zum allergrößten Teil für die Vorhaltung der zusätzlichen Fahrzeuge und die zusätzlichen Fahrzeug-km erforderlich, um die geplanten Kapazitätssteigerungen realisieren zu können.

Im Gegenzug wurde mit der DB Regio AG eine Fahrzeugverfügbarkeitsgarantie für die zusätzlichen Elektrotriebwagen besprochen. D.h. können diese Fahrzeuge nicht vereinbarungsgemäß eingesetzt werden, wird für jedes fehlende Fahrzeug tagesscharf der Kostensatz für die Fahrzeugvorhaltung vom Zuschussbedarf im Rahmen der jährlichen Schlussabrechnung abgezogen.

Bei der Kalkulation des Bedarfs in den Jahren nach Corona wurde in Übereinstimmung mit allen Aufgabenträgern in der Region Rhein-Neckar ein Fahrgastzuwachs von 30% (Basis: Zahlen vor Corona) in den kommenden Jahren unterstellt und dann zugscharf auf die Fahrgastzahlen der einzelnen Zugleistungen umgelegt.

Die aktuellen Prognosen für die Erholung der Fahrgastzahlen infolge der Covid19- Thematik gehen zwar von einer mittelfristigen Zeitstrecke aus, der verbleibende Zeitraum bis zum Auslaufen des derzeitigen S-Bahn Rhein-Neckar-Vertrages (Dezember 2033) erscheint aber ausreichend, um diese Qualitätsverbesserungen im S-Bahn-Angebot zu begründen.

Zudem ergibt sich nur jetzt die einmalige Chance, sich diese zusätzlichen Elektrotriebwagen zu sichern, da diese ab Dezember 2021 durch den Einsatz neuer S-Bahnfahrzeuge frei werden und ansonsten über die DB-interne Fahrzeugbörse bundesweit anderen Verkehrsverträgen zugeordnet würden.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung ermächtigt den Vorstandsvorsteher, die Vereinbarung mit der DB Regio AG bezüglich der Kapazitätserweiterungen bei der S-Bahn Rhein-Neckar, Los 1, mittels elf zusätzlichen Elektrotriebwagen des Typs „ET 425“ ab dem Jahresfahrplan 2022 (Beginn 12/2021) für die Dauer dieses Verkehrsvertrages (12/2033) abzuschließen.

Die hierfür erforderlichen Finanzmittel werden seitens des Landes Rheinland-Pfalz dem Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd zugewiesen.

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

63. Verbandsversammlung am 29.04.2021 Öffentliche Sitzung

TOP 6 Sachstand ÖPNV-Konzept Pfalz

In den vergangenen Jahren wurden innerhalb von Rheinland-Pfalz neue ÖPNV-Konzepte für den straßengebundenen Busverkehr sowie bedarfsgesteuerte ÖPNV-Angebote entwickelt. Begonnen wurde in den Regionen Westerwald, Hunsrück und Eifel. In den letzten Jahren wurde eine derartige Konzeption für die Region Rheinhessen-Nahe erarbeitet, die nun auch für den Bereich Pfalz umgesetzt werden soll.

Vor diesem Hintergrund hat am 03.03.2021 eine Auftaktsitzung für den Bereich der Pfalz mit Vertretern des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar sowie dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd und am 20.04.2021 zusätzlich mit den linksrheinischen ÖPNV-Referenten stattgefunden.

Geplant wird dabei nach dem „Top-Down-Prinzip“, d.h. das Schienennetz bildet die Grundlage der Planung, dann werden die Hauptlinien im Busbereich geplant, danach die lokalen Netze. Dabei werden die Planungen in mehreren Iterationsschritten angepasst.

Die regionalen Bushauptlinien sollen dabei – wie bei den bereits erarbeiteten ÖPNV-Konzepten – auf die Ebene der Grundzentren (zentrale Orte Prinzip aus der Regional- und Landesplanung) ausgeweitet werden, so dass für alle zentralen Orte innerhalb von Rheinland-Pfalz ein angebotsorientiertes Grundnetz entsteht. Das Land hat seine Bereitschaft erklärt, neue Bushauptlinien zu finanzieren, damit die Aufgabenträger für den lokalen Busverkehr, d.h. die Landkreise und kreisfreien Städte, finanzielle Spielräume gewinnen, um die Angebote des lokalen Busverkehrs verbessern zu können.

Diese neue Konzeption wird in den kommenden Jahren schrittweise in die einzelnen Linienbündel des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar implementiert und europaweit ausgeschrieben werden. Der detaillierte Zeitplan wird in den nächsten Monaten gemeinsam mit den lokalen Aufgabenträgern für den ÖPNV besprochen werden.

Im Zuge der nächsten Verbandsversammlungen wird über die weiteren Projektfortschritte informiert werden.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt den Vorlagenbericht zur Kenntnis.

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

63. Verbandsversammlung am 29.04.2021 Öffentliche Sitzung

TOP 7 Machbarkeitsuntersuchung für die (stillgelegte) Bahnstrecke Landau – Germersheim – weitere Vorgehensweise

Im Rahmen der 62. Verbandsversammlung am 03.12.2020 ist im Hinblick auf eine denkbare Reaktivierung der stillgelegten Bahnstrecken Landau – Germersheim und Landau – Herxheim (-Rülzheim) für den Schienenpersonennahverkehr die Durchführung einer erneuten Nutzen-, Kostenuntersuchung beschlossen worden, wenn die Vorgaben für die sogenannte Standardisierte Bewertung (Nutzen-, Kostenuntersuchung) seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) überarbeitet sind. Dies wird vsl. Anfang des kommenden Jahres sein.

Gleichzeitig beschloss die Verbandsversammlung des ZSPNV Süd eine Resolution, die das Bundesverkehrsministerium auffordert, Umwelt- und Klimagesichtspunkte im Rahmen der sogenannten Standardisierten Bewertung künftig deutlich stärker monetär zu gewichten.

Im Vortrag der Gutachterin für die Nutzen-, Kostenuntersuchungen (PTV Karlsruhe) im Rahmen der Verbandsversammlung am 03.12.2021 wurde deutlich, dass die Schienenstrecke Landau – Germersheim bei einer Überarbeitung der Kriterien und deren Neugewichtung, auf der Nutzenseite vsl. größere Chancen als die Strecke Landau – Herxheim (-Rülzheim) haben wird, ein positives Nutzen-, Kostenverhältnis (d.h. größer 1) zu erzielen.

Vor diesem Hintergrund wird seitens des Zweckverbandes vorgeschlagen, den Zeitraum bis zur Überarbeitung der Kriterien für die Standardisierte Bewertung durch den Bund zu nutzen (vsl. bis Frühjahr 2022), um eine Vorentwurfplanung (HOAI Leistungsphasen 1 und 2) für die Reaktivierung, bzw. den Neubau der Schienen- und Stationsinfrastruktur der Bahnstrecke Landau – Germersheim zu erarbeiten.

Somit stünde für eine Neuauflage der Nutzen-, Kostenuntersuchung der Schienenstrecke Landau – Germersheim im kommenden Jahr eine deutlich präzisere Kostenermittlung für die Wiederherstellung der Eisenbahninfrastruktur zur Verfügung.

Wie bei vergleichbaren bisherigen Projekten nach dem Bundes-GVFG (z. B. Reaktivierung Homburg – Zweibrücken), sollen nach den Vorgaben des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau bis auf weiteres die Planungen unter kommunaler Federführung erfolgen, wobei der Zweckverband SPNV Süd die Kommunen unterstützen kann. Auch die Kosten der Planungen von Projekten, die

mit einer Finanzierung nach dem Bundes-GVFG umgesetzt werden sollen, sind grundsätzlich kommunal zu tragen. Endgültige Regelungen auf Landesebene stehen hierzu allerdings noch aus und sollen vsl. nach Beginn der neuen Legislaturperiode zeitnah mit der für die Verkehrsabteilung dann zuständigen Hausleitung besprochen werden.

Vor diesem Hintergrund wird einmalig für die Finanzierung der Vorentwurfsplanung für dieses Projekt folgender Finanzierungsschlüssel vorgeschlagen:

- Land: 49,1 %
- Landkreis Germersheim: 16,7 %
- Landkreis Südliche Weinstraße: 16,7 %
- Stadt Landau: 16,7 %

Die Geschäftsstelle des Zweckverbandes wird daher in den nächsten Wochen die DB Netz AG als Eigentümer der Eisenbahninfrastruktur der Schienenstrecke Landau – Germersheim bitten, die Kosten für eine Vorentwurfsplanung zu ermitteln.

Vor diesem Hintergrund ergeht folgender Beschlussvorschlag:

Beschlussvorschlag

Als Ergebnis der Nutzen-, Kostenuntersuchungen für die Reaktivierung der Schienenstrecken Landau – Germersheim und Landau – Herxheim (Rülzheim) konnte herausgearbeitet werden, dass bei einer erneuten Durchführung dieser Untersuchungen mit den neuen Kriterien des Bundesverkehrsministeriums die Bahnlinie Landau – Germersheim die besseren Chancen hat, ein positives volkswirtschaftliches Ergebnis zu erzielen.

Vor diesem Hintergrund wird die Geschäftsstelle des Zweckverbandes beauftragt, die Kosten für eine Vorentwurfsplanung bezüglich der Reaktivierung, bzw. Wiederherstellung der Eisenbahninfrastruktur der Bahnstrecke Landau – Germersheim zu ermitteln.

Die Finanzierung dieser Planungskosten erfolgt (vorbehaltlich des Beschlusses der kommunalen Gremien) nach dem folgenden Kostenschlüssel:

- ***Land: 49,1 %***
- ***Landkreis Germersheim: 16,7 %***
- ***Landkreis Südliche Weinstraße: 16,7 %***
- ***Stadt Landau: 16,7 %***

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

63. Verbandsversammlung am 29.04.2021 Öffentliche Sitzung

TOP 8 Machbarkeitsuntersuchung für die (stillgelegte) Bahnstrecke (Grünstadt-) Eiswoog – Enkenbach (-Kaiserslautern)

Ausgangslage

Die Bahnstrecke Grünstadt – Eisenberg – Enkenbach wurde im Jahr 1976 für den Personenverkehr stillgelegt. 18 Jahre später, d.h. im Jahr 1994 und quasi als Startschuss für die Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes im südlichen Rheinland-Pfalz, erfolgte im Abschnitt Grünstadt – Eisenberg die Reaktivierung für den Personenverkehr, die ein Jahr später auf den Streckenabschnitt Eisenberg – Ramsen ausgeweitet wurde. Im Jahr 2001 konnte dann zudem der Streckenabschnitt Ramsen – Eiswoog für den saisonalen Zugverkehr wieder in Betrieb genommen werden. Das beliebte Ausflugsziel rund um den Eiswoog ist seitdem wieder an das Schienennetz angeschlossen. Auf dem restlichen Streckenstück von Eiswoog bis nach Enkenbach ist der Gesamtverkehr (d.h. Personen- und Güterverkehr) seit dem 31.12.1988 eingestellt, die Strecke seitdem stillgelegt aber nach Recherchen der DB Services Immobilien GmbH noch durchgängig als Eisenbahnstrecke gewidmet.

Auf Initiative des Donnersbergkreises soll nun im Rahmen einer volkswirtschaftlichen Nutzen-, Kosten- sowie einer Machbarkeitsuntersuchung zur Reaktivierung der Schienen- und Stationsinfrastruktur untersucht werden, ob eine Wiederinbetriebnahme der Schienenstrecke Grünstadt – Enkenbach (-Kaiserslautern) volkswirtschaftlich sinnvoll ist.

Nutzen-, Kostenuntersuchung (NKU)

Vor diesem Hintergrund beabsichtigt der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd in Abstimmung mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau sowie den betroffenen Mitgliedern des Zweckverbandes, eine Nutzen-, Kostenuntersuchung im Jahr 2022 durchzuführen, d.h. wenn die Kriterien für Nutzen-, Kostenuntersuchungen seitens des Bundes stärker als bisher in Richtung Klima- und Umweltschutz weiterentwickelt wurden.

Bei der Erstellung der NKU wird folgende Vorgehensweise vorgeschlagen:

1. Der Zweckverband Süd beauftragt in Abstimmung mit dem Land die DB Netz AG als Eigentümerin der Strecke Eiswoog – Enkenbach mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie für die Reaktivierung der Strecke, um eine Grobkostenschätzung der notwendigen Infrastrukturinvestitionskosten zu erhalten.
2. Der Zweckverband Süd führt eine Preisanfrage bei mehreren Ingenieurbüros durch, die Referenzen im Bereich der Erstellung von Nutzen-, Kostenuntersuchungen haben.
3. An der Finanzierung der Kosten für die Nutzen-, Kostenuntersuchung beteiligen sich der ZÖPNV RLP Süd, die Landkreise Bad Dürkheim, Donnersbergkreis, der Landkreis und die Stadt Kaiserslautern sowie das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau zu je 16,7 % (bei vsl. Kosten in Höhe von ca. 100 T€).
4. Die Kosten für die Machbarkeitsuntersuchung zur Wiederherstellung der Schieneninfrastruktur übernimmt vollständig das Land Rheinland-Pfalz.
5. Auf der Basis der Ergebnisse der o.g. Machbarkeitsuntersuchung erfolgt eine erste Bewertung mittels einer NKU. Sollte sich hierbei herausstellen, dass kein positives Nutzen-, Kostenverhältnis erzielt werden kann (d.h. der für eine Förderung durch den Bund und das Land erforderliche Wert von „eins“ deutlich nach unten verfehlt wird), werden die Untersuchungen an dieser Stelle beendet.
6. Erscheint ein Nutzen-, Kostenverhältnis >1 nach Durchführung der Grobkostenschätzung und damit eine Finanzierung des Reaktivierungsprojekts über das Bundes-GVFG erreichbar, wird unter kommunaler Federführung eine Vorentwurfsplanung (Lph 1 und 2 HOAI) in Auftrag gegeben. Nach Vorlage dieser Planung erfolgt eine Evaluierung der NKU.

Beschlussvorschlag

Die Geschäftsstelle des Zweckverbandes wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau eine Nutzen-, Kostenuntersuchung für eine Reaktivierung der derzeit stillgelegten Bahnstrecke (Grünstadt-) Eiswoog – Enkenbach (-Kaiserslautern) durchzuführen.

Die betroffenen Gebietskörperschaften, d.h. die Landkreise Bad Dürkheim, Donnersbergkreis sowie der Landkreis und die Stadt Kaiserslautern erklären zusammen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau und dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr ihre Bereitschaft, diese Nutzen-, Kostenuntersuchungen gemäß dem o.g. Finanzierungsschlüssel zu finanzieren. Hierzu wird zeitnah und vor Einleitung der weiteren Schritte eine Kooperationsvereinbarung zwischen den Beteiligten abgeschlossen.

Die Kosten für die erforderlichen Infrastrukturuntersuchungen werden durch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau getragen.

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

63. Verbandsversammlung am 29.04.2021 Öffentliche Sitzung

TOP 9 Vereinbarung Mobilitätsservicezentrale

Gegenstand der Vereinbarung

Der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd verfolgt gemeinsam mit dem Land Rheinland-Pfalz, den Kommunen sowie der DB Station & Service AG konsequent den barrierefreien Ausbau der Bahnstationen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist es gelungen, fast 80% der Bahnhöfe und Haltepunkte im Süden des Landes barrierefrei zu gestalten und das dazu passende Zugmaterial einzusetzen. Somit soll mittelfristig flächendeckend im Süden von Rheinland-Pfalz eine Bahnsteiginfrastruktur geschaffen werden, die ein vollkommen selbstbestimmtes barrierefreies Reisen ermöglicht.

Zur Ergänzung erbringt die DB Station&Service AG operative Leistungen bei der Ein-, Um und Ausstiegshilfe für mobilitätseingeschränkte Reisende in Form einer Mobilitätsservice-Zentrale (nachfolgend „MSZ“ genannt), welche Anmeldungen für Mobilitätshilfen von Reisenden entgegennimmt und die Reisekette organisiert. Die DB Station&Service AG wird künftig den Betrieb der MSZ bundesweit durchführen, um damit eine Einheitlichkeit im Organisationsprozess zu gewährleisten und die Leistung für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen erbringen zu können. Dies führt vor allem für mobilitätseingeschränkte Reisende zu einer Verbesserung beim Reisen im Schienenpersonennah- und fernverkehr.

Die Leistung umfasst konkret die Aufnahme, Beratung und Verarbeitung des Kundenanliegens bzgl. der Organisation von Ein-, Um- und Ausstiegshilfen für mobilitätseingeschränkte Reisende an den großen bundesweiten Knotenbahnhöfen sowie die Beratung dieser Kundengruppe hinsichtlich der Reiseplanung durch die MSZ. Mobilitätseingeschränkte Reisende können die Leistung des Ein-, Um- und Aussteigeservice in der MSZ vorbestellen.

Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt auf der Grundlage des § 37 Abs. 3 ERegG (Eisenbahnregulierungsgesetz). Damit wurde eine Regelung geschaffen, auch zukünftig Erweiterungen und Verbesserungen im Leistungsangebot des Betreibers der Personenbahnhöfe bei einer gesicherten Finanzierung realisieren zu können.

Bei der vorliegenden Vereinbarung handelt es sich um eine Vereinbarung im Sinne des § 37 Abs. 3 ERegG. Diese Vereinbarung stellt durch die finanzielle Abweichung vom Stationsentgelt nach § 37 Abs. 2 ERegG die Finanzierung der MSZ sicher.

Für den Bereich des ZSPNV Süd fallen im Jahr 2022 für die in der Vorlage beschriebenen Leistungen aufgrund des Abschlusses dieser Vereinbarung, Kosten in Höhe von ca. 51.000 € an, die in den Folgejahren jährlich um 1,8% (entsprechend der Dynamisierung der Regionalisierungsmittel) erhöht werden.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung ermächtigt den Verbandsvorsteher, die Vereinbarung bezüglich der Mobilitätsservicezentrale mit der DB Station & Service AG abzuschließen.