

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd
59. Verbandsversammlung – öffentliche Sitzung –
am 17.05.2018 in der Kreisverwaltung Bad Dürkheim

Beginn: 9:35 Uhr
Ergebnisprotokoll

Teilnehmer: siehe beigefügte Teilnehmerliste

TOP 1 Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit

Verbandsvorsteher Dr. Brechtel begrüßt die Teilnehmer der Verbandsversammlung und stellt die Beschlussfähigkeit fest.

**TOP 2 Genehmigung der Niederschrift zur 58. Verbandsversammlung
Genehmigung der Tagesordnung**

Die Tagesordnung wird wie folgt angepasst:

TOP 3 (Neuwahl des stellvertretenden Verbandsvorstehers) wird auf die nächste Sitzung vertagt, da hier noch weitere Vorgespräche geführt werden müssen.

TOP 8 (Mittelrheinbahn) wird vorab um den schriftlich geäußerten Antrag von Landrätin Schäfer (Landkreis Mainz-Bingen) zum Thema „Aktuelle Situation der Mittelrheinbahn – hohe Zahl von Zugausfällen“ ergänzt.

Weitere Ergänzungen oder Änderungswünsche bestehen nicht.

Beschluss 59-01:

Die anwesenden Mitglieder stimmen der Tagesordnung unter Berücksichtigung der aufgeführten Änderungen einstimmig und ohne Enthaltungen zu.

Dr. Haubitz (Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau) bittet im Protokoll der 58. VV um Anpassungen im TOP 4. Im vorletzten Absatz soll das Wort „ergänzenden“ gestrichen und die Jahresangabe 2021 durch 2022 ersetzt werden. Die Geschäftsstelle des ZSPNV Süd sagt zu, dies zu prüfen und mit dem damals gefassten Beschluss abzugleichen.

Beschluss 59-02:

Die Niederschrift der 58. Verbandsversammlung wird unter der Maßgabe, dass die vom Land eingebrachten Änderungen keine Auswirkungen auf die Beschlussfassung haben, einstimmig genehmigt.

TOP 3 entfällt

TOP 4 Ausschreibung von Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs in der West- und Südpfalz (Pfalznetz)

Verbandsdirektor Heilmann erläutert anhand einer Karte (siehe Anlage 1) die Tischvorlage und die geplante Losbildung in der Ausschreibung Pfalznetz.

Im Anschluss daran, stellen Prof. Dr.-Ing. Arndt Stephan und sein Mitarbeiter Herr Nyascha Wittemann anhand einer Präsentation (siehe Anlage 2) ihre Bewertungen alternativer Antriebe für neue Züge im Pfalznetz dar.

Dr. Brechtel zieht ein kurzes Resümee und erläutert den vorliegenden Beschlussvorschlag.

Dr. Ingenthron (Stadt Landau) fragt nach, inwieweit eine CO₂-Steuer – sofern sie denn käme – Auswirkungen auf die Ergebnisse der Untersuchung haben würde.

Prof. Stephan erläutert, dass dies zwar die Kostenbilanz beeinflussen würde, aber der Beste würde noch besser werden, womit seine Empfehlung bestehen bleiben würde.

Da noch einige Wortmeldungen vorliegen, wird entschieden, zunächst alle Fragen zu sammeln:

Frau Eder (Stadt Mainz): Inwieweit sind bestehende, kommunale Wasserstoff-Projekte (z.B. Wasserstoffbusse) und spezielle Förderprogramme in die Untersuchung eingeflossen?

Frau Seiler (Stadt Speyer): Wie sieht die Gesamtperspektive für Rheinland-Pfalz aus? Ist die Betrachtung einzelner Netze nicht zu kleinteilig?

Herr Dillinger (Stadt Ludwigshafen): Die Studie sei zu stark unter Kostenkriterien untersucht worden. Er vermisst einen Hinweis auf die Wasserstoffinitiative der Metropolregion Rhein-Neckar. Er bittet darum, sich nicht nur auf die Batterietechnik zu konzentrieren, sondern auch den Wasserstoff zu fokussieren.

Herr Ihlenfeld (Landkreis Bad Dürkheim): Er verweist auf die Aufwärtskompatibilität der Batterieantriebe hinsichtlich zukünftiger Streckenelektrifizierungen und fragt, ob es neben der Strecke Neustadt – Wörth weitere Tendenzen für Streckenelektrifizierungen gibt.

Herr Merkamp (Stadt Frankenthal): Verweist zur Information auf den Rheinpfalzartikel vom 17. Mai zum Thema Wasserstoff und die darin aufgeführten Produktionsdaten der BASF.

Die Fragen werden wie folgt beantwortet:

Dr. Brechtel: Die Wasserstoffinitiative der Metropolregion Rhein-Neckar ist bekannt. Aufgrund der großen Kostenunterschiede ist die Brennstoffzellentechnologie aber nicht die vom Zweckverband zu empfehlende Lösung. Dies wurde durch die Untersuchung der Universität Dresden klar herausgearbeitet.

Herr Heilmann: Es wird eine landesweite Studie zu diesem Thema geben, die eine Gesamtstrategie für RLP zum Ziel hat. Das Pfalznetz ist das erste Dieselnetz, das nun zur Ausschreibung ansteht. Es ist wichtig, sich ab heute auf zwei Varianten (Diesel und eine alternative Antriebstechnik) zu fokussieren, um die Vorbereitung der Ausschreibung in einem händelbaren Ausmaß zu halten. Die Detailplanung sowohl beim Verkehr als auch bei der Infrastruktur ist in der nötigen Detailtiefe nicht für alle Varianten umsetzbar.

Prof. Stephan (TU Dresden): Bei der Kostenermittlung des Brennstoffzellenzuges wurden bei den Kosten Best-Case-Fälle hinterlegt, die auf Angaben der Industrie beruhen. Hier wurden im Vorfeld Gespräche geführt. Für die Verbrauchskosten des Wasserstoffs ist jedoch vor allem die Logistik (die Verteilung in die Fläche) und nicht die Produktion maßgebend für die Kosten. Bei Eisenbahnen ist der elektrische Antrieb die vorteilhafteste und vor allem effektivste Variante.

Herr Heilmann erläutert, dass eine Entscheidung getroffen werden muss, da ein vier- oder fünfgleisiges Planen aller möglichen Technologien in der Vorbereitung der Ausschreibung nicht leistbar ist. Zudem gebe es derzeit nur einen Hersteller, der bisher einen Wasserstoffzug gebaut hat (was den Wettbewerb sehr erschwert) aber mehrere Hersteller für eine Batterie/Oberleitungstechnik. Zudem ist die Aufwärtskompatibilität der Batteriefahrzeuge vor allem hinsichtlich der Elektrifizierung der Strecke Neustadt – Wörth ein wichtiger Faktor.

Herr Wittemann (TU Dresden): Für keine der Technologien wurden Förderungen eingerechnet. Es gibt sowohl Vorbereitungen zur Förderung von Wasserstoff als auch für Ladeinseln, die für die Batterie/Oberleitungstechnik benötigt werden. Dies ist jedoch für die Kosten nicht entscheidend, da von den Förderungen nur der Invest betroffen ist. Maßgebend bei der langen Nutzungsdauer der Fahrzeuge sind jedoch die Verbrauchs- und Instandhaltungskosten.

Dr. Brechtel: Die heutige Entscheidung entsprechend der Beschlussvorlage wäre ein mutiger Schritt, der sehr nachhaltig aber auch wirtschaftlich vertretbar ist. Deshalb soll der vorliegende Beschlussvorschlag beibehalten werden.

Herr Keller (Kreis Südwestpfalz): Sollen die Ausflugsverkehre nach Bundenthal weiterhin mit Diesel betrieben werden?

Herr Heilmann: Stand heute, ja. Wenn sich die Technik weiterentwickelt, vor allem hinsichtlich der Reichweiten, kann auch nach Bundenthal mit den Batteriefahrzeugen gefahren werden

Herr Weigel, (Stadt Neustadt): Abseits der Technologiediskussion bittet er darum, bei den zukünftigen Fahrplankonzepten eine längere Bedienung des Bahnhofepunktes Neustadt-Süd aufzunehmen, da derzeit der letzte Zug um

21:58 Uhr fährt und somit für die Angestellten des benachbarten Einkaufszentrums (schließt um 22:00 Uhr) nicht erreichbar ist.

Frau Seiler: Warum wurde für Los 2 Diesel und keine alternativen Antriebe angesetzt?

Herr Heilmann: Für Los 2 wird eine kürzere Vertragslaufzeit angestrebt, um die Laufzeit mit dem des benachbarten Verkehrsvertrags (DNSW Los 2 – vlexx) zu harmonisieren, bzw. ab Dezember 2023 weitere, von der Region gewünschte Direktverbindungen nach Mainz und Frankfurt aus dem Alsenztal heraus (bzw. in der Gegenrichtung) umsetzen zu können. Für die kürzere Vertragsdauer sind alternative Antriebe derzeit nicht rentabel.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, wird der vorliegende Beschlussvorschlag zur Abstimmung gestellt.

Beschluss 59-04 (einstimmig, bei zwei Enthaltungen):

Los 1, Pfalznetz

Die Geschäftsstelle des Zweckverbandes wird beauftragt, das Vergabeverfahren „Pfalznetz“ wie folgt weiter vorzubereiten:

1. **Erstellung eines Kostengutachtens bis Ende dieses Jahres, das zwei Antriebskonzeptionen der Züge im Pfalznetz, Los 1, monetär bewertet:**
 - a. **Einsatz von Oberleitungs-/Batterie-Hybridfahrzeugen ab 12/2024 flankiert durch ein stabiles Übergangskonzept (schrittweise Betriebsaufnahme) mit gebrauchten Dieselfahrzeugen**

oder

 - b. **Einsatz von neuen Dieselfahrzeugen,**

um im Detail die Kostendifferenz je Zug-km zwischen einem konventionellen Dieselantrieb und Oberleitungs-/Batterie-Hybridfahrzeugen ermitteln zu können.
2. **Auf dieser Basis kann dann im Rahmen der nächsten Verbandsversammlung (vsl. im Dezember 2019) final entschieden werden, ob die Ausschreibung der Verkehrsleistungen mit Oberleitungs-/Batterie-Hybridfahrzeugen im Pfalznetz, Los 1, gestartet wird oder ob - zumindest für einen Interimszeitraum - weiterhin noch Dieselfahrzeuge zum Einsatz kommen werden.**
3. **Die kommenden Monate sollen zudem dazu genutzt werden, die Kosten und die vsl. Realisierungszeiträume der für die Oberleitungs-/Batterie-Hybridfahrzeuge erforderlichen, zusätzlichen Infrastruktur (Oberleitungsinseln) noch detaillierter zu untersuchen.**

Los 2, Pfalznetz

Das Los 2 des Pfalznetzes, das aus der Bahnstrecke Kaiserslautern – Bad Kreuznach – Bingen und den beiden Ausflugszugstrecken besteht, soll nach dem derzeitigen Stand der Überlegungen in den kommenden Jahren weiterhin mit Dieselfahrzeugen betrieben werden.

Hintergrund dieser Überlegungen ist, dass aus dem Bereich des Alsenztals verkehrliche Verflechtungen in die Rhein-Main-Region bestehen, die durch eine Verknüpfung mit der Nahstrecke entwickelt werden könnten.

Dieser konzeptionelle Ansatz wird bis zur nächsten Verbandsversammlung (vsl. im Dezember 2019) weiter ausgearbeitet, bzw. es wird analysiert, welche Vertragslaufzeit für das Los 2 am geeignetsten wäre.

TOP 5 Ausschreibung von Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs zwischen der Pfalz und der Région Grand Est

Dr. Brechtel und Herr Heilmann erläutern anhand der Vorlage und einer Karte (siehe Anlage 1) das Projekt.

Dr. Ingenthron (Stadt Landau) befürwortet das Projekt und hebt hervor, dass die Entscheidung sehr wichtig ist, um direkt vor der Europawahl zu zeigen, was Europa leisten kann.

Beschluss 59-05 (einstimmig):

Der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd sowie das Land Rheinland-Pfalz haben in Abstimmung mit den anderen am Projekt beteiligten Aufgabenträgern das Ziel, das grenzüberschreitende Zugangebot ab Dezember 2024 auf den Relationen

- **Neustadt – Landau – Wissembourg – Strasbourg**
- **Mannheim (Prüfung von Einzelzügen)/Karlsruhe – Wörth – Lauterbourg – Strasbourg**

deutlich zu verbessern und einen Taktfahrplan an allen Tagen der Woche anzubieten. Die Fahrplandetails werden in den nächsten Monaten erarbeitet.

Die Fahrzeuge werden durch die Région Grand Est beschafft und dem Vergabeverfahren beigelegt.

Nach dem aktuellen Verhandlungsstand wird der Anteil des ZSPNV Süd an den Entwicklungskosten ca. 6,04 Mio € betragen, die innerhalb von zwei Jahren zu je ca. 3 Mio € gegenüber der Région Grand Est finanziert werden müssen. Hierbei ist eine wahrscheinliche Förderung durch EU-Mittel (Interreg-Programm) noch nicht berücksichtigt. Das Land Rheinland-Pfalz wird den ZSPNV Süd mit den entsprechenden Mitteln in dieser

Höhe ausstatten, damit dieser diese Verpflichtungen gegenüber der Région Grand Est erfüllen kann.

Des Weiteren ermächtigt die Verbandsversammlung den Verbandsvorsteher des ZSPNV Süd, eine Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung mit der Région Grand Est abzuschließen, auf Basis dieser die Région Grand Est die Fahrzeugbestellung auslösen kann.

TOP 6 Mittelrheinbahn: Neue Fahrzeuge zwischen Mainz und Bingen ab Dezember 2020

Herr Heilmann erläutert die Vorlage.

Bezugnehmend auf die Anfrage von Frau Landrätin Schäfer verweist er auf den akuten Personalmangel bei Trans Regio durch das Abwerben von Lokführern vor allem in die Schweiz und nach Luxemburg. Derzeit ist auf dem Arbeitsmarkt kein Ersatz verfügbar. Dieser Fachkräftemangel ist ein generelles Problem bei allen Verkehrsunternehmen.

Um die Ausfälle bei Trans Regio in den Griff zu bekommen, wurde schon ein Notfahrplan umgesetzt, um für die Fahrgäste eine Planbarkeit herzustellen. Leider hat sich gezeigt, dass dieser Notfahrplan nicht ausreicht. Der Zweckverband Süd sucht daher derzeit nach Ersatzlösungen für einen Übergangszeitraum. Evtl. können temporär einzelne Zügeleistungen durch andere Verkehrsunternehmen übernommen werden oder bei Zügen anderer Betreiber werden zusätzliche Halte eingelegt. Hierzu finden derzeit Gespräche statt.

Frau Eder bittet um Informationen an die Stadt Mainz und den Kreis Mainz-Bingen, wenn diese Gespräche erfolgt sind.

Herr Heilmann sagt dies zu.

TOP 7 Sachstand Buskonzept Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund

Dr. Brechtel verweist auf die Vorlage und führt aus, dass TOP 7 direkt mit TOP 8 und TOP 9 zusammenhängt.

Herr Ihlenfeld fragt nach, inwieweit die Übernahme der Aufgabenträgerschaft des Zweckverbandes bei weiteren Buslinien im RNN-Gebiet nicht zu einer Benachteiligung der Kommunen im VRN-Gebiet führt.

Herr Heilmann teilt mit, dass es eine Zusage des Landes gibt, im Anschluss an das Buskonzept-RNN ein ähnliches Projekt auch für das rheinland-pfälzische VRN-Gebiet umzusetzen. Gespräche dazu werden in Kürze geführt.

Beschluss 59-07 (einstimmig):

Die Verbandsversammlung des ZSPNV Süd beschließt die Aufgabenträgerschaft für die oben genannten neuen regionalen Hauptlinien zum jeweils genannten Startzeitpunkt. Das Land weist dem ZSPNV Süd hierfür die entsprechenden Finanzmittel zu.

Die Aufgabenträgerschaft auf den o. g. Linien wird durch den ZSPNV Süd unter der Voraussetzung übernommen, dass die betroffenen Landkreise und kreisfreien Städte die im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes in ihrem Verantwortungsbereich beschlossenen Angebotsverbesserungen ebenfalls umsetzen und für die Dauer des abzuschließenden gemeinsamen Verkehrsvertrages grundsätzlich aufrechterhalten.

Zur Umsetzung der Linien wird die Geschäftsstelle des ZSPNV Süd dazu ermächtigt, diese gemäß der gültigen Rechtslage im EU-Amtsblatt zu veröffentlichen und – sollte es keine eigenwirtschaftlichen Anträge geben – das Vergabeverfahren durchzuführen. Der ZSPNV Süd strebt hierbei gemeinsame Vergabeverfahren mit beteiligten Mitgliedern des ZSPNV Süd und dem RNN im Sinne der Linienbündelung an (analog der Verfahrensweise beim Verkehrsverbund Rhein-Neckar).

TOP 8 Linienbündel „Wonnegau-Altrhein“

Beschluss 59-08 (einstimmig):

Die Verbandsversammlung des ZSPNV Süd beschließt die Übernahme der Aufgabenträgerschaft der Linien 430 (Alzey – Framersheim – Westhofen – Abenheim – Worms) und 432 (Guntersblum – Eich – Worms Hbf) durch den ZSPNV Süd zum 1. August 2019. Bei Verzögerungen der Betriebsaufnahme finanziert der ZSPNV Süd die genannten Linien erst zu einem späteren Zeitpunkt. Das Land weist dem ZSPNV Süd hierfür die entsprechenden Finanzmittel zu.

Die Aufgabenträgerschaft auf den o. g. Linien wird durch den ZSPNV Süd unter der Voraussetzung übernommen, dass die betroffenen Landkreise und kreisfreien Städte die im ÖPNV-Konzept in ihrem Bereich beschlossenen Angebotsverbesserungen ebenfalls umsetzen und für die Dauer des abzuschließenden gemeinsamen Verkehrsvertrages grundsätzlich aufrechterhalten.

Zur Umsetzung der Linien wird die Geschäftsstelle des ZSPNV Süd ermächtigt, das vorliegende Angebot der DB Regio Bus Mitte GmbH anzunehmen und alle erforderlichen vertraglichen Voraussetzungen zu schaffen, um den ZSPNV Süd in den bestehenden Vertrag als gleichberechtigten Partner aufzunehmen.

Ferner wird der Vorstandsvorsitzer des ZSPNV Süd ermächtigt, diesen dann zu unterzeichnen.

TOP 9 Vergabe der BusRegioLinien 640 – 650 - 660

Beschluss 59-09 (einstimmig):

Die Verbandsversammlung nimmt die Vorlage zur Kenntnis und beauftragt die Geschäftsstelle des ZSPNV Süd mit der Durchführung einer Ausschreibung der Betriebsleistungen auf den o. g. Linien – sofern kein eigenwirtschaftliches Angebot eingeht.

Im Falle einer Ausschreibung wird der Vorstandsvorsteher nach Zuschlag des wirtschaftlich günstigsten Angebotes ermächtigt, den Verkehrsvertrag mit dem zukünftigen Betreiber abzuschließen.

**TOP 10 Kosten-, Nutzenuntersuchungen für die (stillgelegten)
Bahnstrecken Landau – Germersheim und Landau – Herxheim
(-Rülzheim)**

Nach Erläuterung der Vorlage hebt Herr Seefeld die Bedeutung der beiden Bahnstrecken für den Kreis Südliche Weinstraße hervor. Wichtig für ihn sei, dass keine rein wirtschaftliche Betrachtung stattfindet, sondern dass auch z.B. klimapolitische Aspekte mit einbezogen würden. Es soll keine Untersuchung werden, die „das Projekt beerdigt“.

Herr Heilmann antwortet, dass eine volkswirtschaftliche Untersuchung erfolgen soll, die auch ökologische Aspekte betrachtet.

Beschluss 59-10 (einstimmig):

Die Geschäftsstelle des Zweckverbandes wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau eine Kosten-, Nutzenuntersuchung für eine Reaktivierung der derzeit stillgelegten Bahnstrecken Landau – Germersheim sowie Landau – Herxheim (-Rülzheim- Karlsruhe) durchzuführen.

Die betroffenen Gebietskörperschaften, d. h. die Landkreise Germersheim, Südliche Weinstraße und die Stadt Landau erklären zusammen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau und dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr ihre Bereitschaft, diese Nutzen-, Kostenuntersuchungen mitzufinanzieren. Der Finanzierungsschlüssel wird nach Auswahl des Ingenieurbüros mit dem besten Preis-, Leistungsverhältnis einvernehmlich festgelegt.

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

TOP 11 Sonstiges

Seitens des Zweckverbandes und der anwesenden Mitglieder liegen keine weiteren Themen vor.

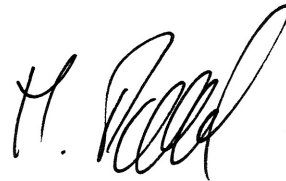
Um 11:35 Uhr schließt Herr Landrat Dr. Brechtel die Verbandsversammlung, da für den in der Tagesordnung der Verbandsversammlung vorgesehenen nicht öffentlichen Teil kein Gesprächsbedarf mehr besteht.

Der Verbandsvorsteher



Dr. Fritz Brechtel
Verbandsvorsteher Zweckverband
Schienenpersonennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd

Für das Protokoll



Mathias Paul