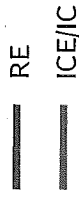
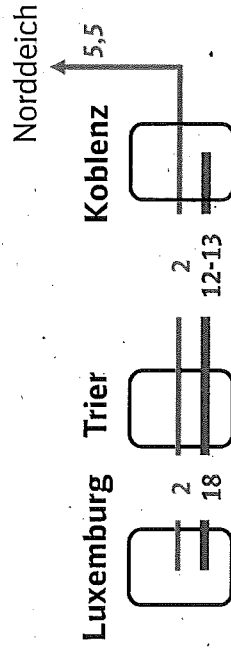


Situation Moselstrecke: Durch Vergabe des RE-Stundentakts ab 2015ff wurde Rückzug des Fernverkehrs in Kauf genommen

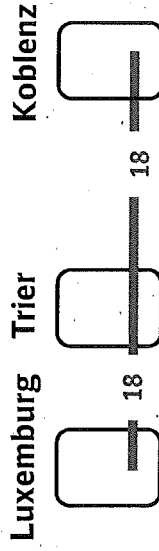


Angebotskonzepte Moselstrecke

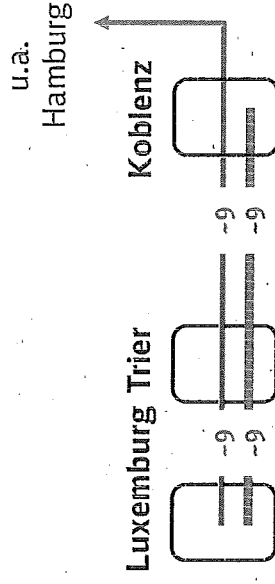
Status Quo 2014



NV-Planung 2015ff



Integrationsansatz DB 2015ff



- Seit 2012 zwei IC-Zugpaare in Hauptlastrichtung morgens aus Luxemburg ins Netz, abends retour
- Bis 2011 zusätzlich verkehrende 3 IC-Zugpaare und 1 ICE-Zugpaar mit Auslastung von nur ~20%

- Stündliche Bedienung Mosel mit Nahverkehr
- Anschlüsse an Fernverkehr in Koblenz
- Rückzug DB Fernverkehr wegen weiterer Reduzierung des verkehrlichen Nutzens

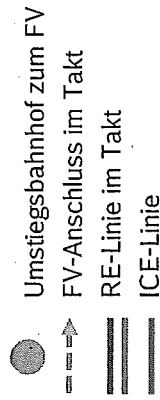
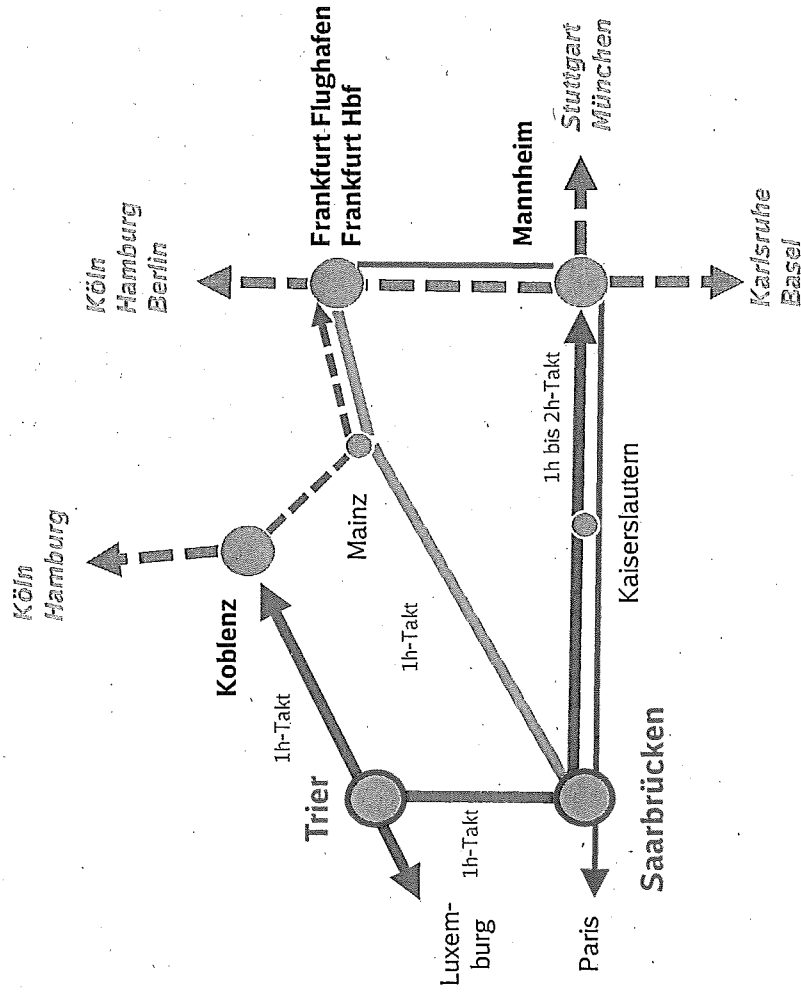
- Schaffung stündlicher Nahverkehr durch Öffnung Fernverkehrs-Züge
- Verbesserung Fernverkehrs-Angebot durch neue, attraktive Reiseziele
- Investition DB Fernverkehr in neue Fahrzeuge

Angebot von Ländern abgelehnt

seitens Land durch Vergabe an Nahverkehr entschieden

Ab 2015 Trier und Saarbrücken im RE-Takt mit optimalen Verknüpfungen weiterhin gut ins Fernverkehrsnetz angebunden

Schnelle Verbindungen für Trier / Saarbrücken 2015ff



Künftiges Angebot ab Trier

- nach Köln/Hamburg mit optimalem FV-Anschluss in Koblenz **unverändert schnell und neu stündlich**
- nach Mainz/Frankfurt ca. 20 bzw. 30min langsamer mit RE- statt heutigem FV-Anschluss in Koblenz
- nach Mannheim **ähnlich schnell** mit FV-Anschluss nach Süddeutschland – aber **neu zweistdl. und umsteigefrei mit RE**
- nach Paris **ICE-Anschluss** in Saarbrücken

Puschel, Michael (ISIM)

Von: Winkler, Joachim (ISIM)
Gesendet: Mittwoch, 18. Juni 2014 16:22
Betreff: STG Fernverkehr Trier: Infrastrukturministerium: CDU-Kritik an Vorgehen des Landes falsch
Anlagen: STG Fernverkehr Trier18614.doc

Infrastruktur / Fernverkehrsanbindung Trier

Infrastrukturministerium: CDU-Kritik an Vorgehen des Landes falsch

Ohne Kenntnis der tatsächlichen Abläufe übernehme MdB und CDU-Generalsekretär Patrick Schnieder die von der Deutschen Bahn immer wieder vorgetragenen unzutreffenden Darstellungen in Bezug auf die Fernverkehrsanbindung Triers, stellt ein Sprecher des Infrastrukturministeriums zur Kritik am Vorgehen des Landes bei Gesprächen zur Sicherung des Fernverkehrs in der Region fest. Die tatsächlichen Verhältnisse seien genau umgekehrt: Die DB sei trotz langer Bemühungen des Landes, eine Abstimmung zwischen Fern- und Nahverkehr herbeizuführen, nicht in der Lage gewesen, langfristige Zusagen für die Fortführung des Fernverkehrs auf der Moselstrecke zu geben.

Nicht das Land habe den Fernverkehr auf der Moselstrecke abgebaut, sondern die DB AG selbst, indem sie unter Hinweis auf angebliche Defizite auf der Strecke Jahr für Jahr Einschränkungen vorgenommen habe, so der Sprecher. Fernverkehr sei eindeutig Sache des Bundes und der DB und nicht Aufgabe des Landes, das für den Nahverkehr zuständig sei.

„Nicht der Rheinland-Pfalz-Takt 2015 hat daher den Fernverkehr auf der Moselstrecke torpediert“. Vielmehr sei DB Fernverkehr nicht in der Lage gewesen, eine belastbare Zusage für den Fernverkehr oder dessen Integration zu geben. Erst daraus sei die Notwendigkeit für den schnellen Stundentakt im Regionalverkehr entstanden.

Im Übrigen treffe es auch nicht zu, dass die Gespräche mit der DB AG zu Ende geführt seien. Vielmehr warte das Land immer noch auf ein abschließendes Angebot der DB AG für eine Integration von Fern- und Nahverkehr. Die von der Bahn bislang unterbreiteten Vorstellungen zur Öffnung von Fernverkehrszügen seien allerdings für das Land und die Zweckverbände völlig unwirtschaftlich gewesen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

--
Joachim Winkler
Pressesprecher
Pressereferat

MINISTERIUM DES INNERN, FÜR SPORT UND INFRASTRUKTUR
RHEINLAND-PFALZ

Schillerplatz 3-5
55116 Mainz
Telefon 06131 16-3460

Puschel, Michael (ISIM)

Von: Winkler, Joachim (ISIM)
Gesendet: Mittwoch, 18. Juni 2014 14:55
An: Puschel, Michael (ISIM)
Betreff: WG: Z.K. Patrick Schnieder: „Das ist ein Beweis für das geballte Unvermögen der rheinland-pfälzischen Landesregierung!“ zu Fernverkehr Trier

Von: Winkler, Joachim (ISIM)
Gesendet: Mittwoch, 18. Juni 2014 14:53
Betreff: Z.K. Patrick Schnieder: „Das ist ein Beweis für das geballte Unvermögen der rheinland-pfälzischen Landesregierung!“ zu Fernverkehr Trier

CDU-Pressemeldung

Patrick Schnieder: „Das ist ein Beweis für das geballte Unvermögen der rheinland-pfälzischen Landesregierung!“

Generalsekretär Patrick Schnieder MdB, Mitglied im Verkehrsausschuss, erklärt fassungslos: „Wie aus eingeweihten Kreisen zu hören ist, hat die rot-grüne Landesregierung der Bahn in Sachen Fernverkehr in der Region Trier abschließend einen Korb verpasst. Ministerpräsidentin Dreyer lehnt eine Einigung zu Gunsten der Menschen und der Unternehmen in der gesamten Region ab. Damit ist klar: Dank des Unvermögens der Landesregierung wird es ab 2015 keinen Fernverkehr mehr auf der Moselstrecke geben! Das ist eine Katastrophe für die gesamte Region und für unser Nachbarland Luxemburg! Als Verkehrspolitiker kann ich mir nur die Haare raufen!“

Die Landesregierung und die Deutsche Bahn standen bis vor wenigen Tagen in Verhandlungen zu der Integrierung des Fernverkehrs in den Nahverkehr auf der Bahnstrecke zwischen Trier und Koblenz. Nun wurde bekannt, dass die Landesregierung das Angebot der Deutschen Bahn abgelehnt hat.

„Das ist ein Ding der Unmöglichkeit: In anderen Ländern funktioniert das tadellos. In Baden-Württemberg und Niedersachsen war es kein Problem mit den Landesregierungen einen Vertrag auszuhandeln, in dem der Nah- und Fernverkehr auf einer Bahntrasse einen gemeinsamen Takt fahren. Nur in

Rheinland-Pfalz klappt das nicht. Die Landesregierung lehnt den Vorschlag der Bahn ab, weil er ihrer Ansicht nach zu teuer sei. Die Wahrheit aber ist, die Landesregierung – allen voran Verkehrsminister Lewentz – haben bei der Neugestaltung des Vertrags für den Nahverkehr schlicht die Einbindung des Fernverkehrs verschlampt“, so Schnieder.

(Nr. 092/2014 - 18.06.2014)

16. 04. 2014

Handwritten notes:
L
R 125
R. 375.2
Z. kl
Nr 1615
K 24/15
13.5.
27.5.
7

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jutta Blatzheim-Roegler und Stephanie Nabinger (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur

Fernverkehrsanbindung Trier

Die Kleine Anfrage 2265 vom 27. März 2014 hat folgenden Wortlaut:

Nach Medienberichten wurde im Rahmen des „Bahngipfels“ in Saarbrücken unter anderem mit der Ministerpräsidentin des Saarlandes, Annegret Kramp-Karrenbauer, und dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Dr. Rüdiger Grube, ein aktualisiertes Angebot zu den beiden zur Streichung vorgesehenen Intercity-Zugpaaren von Koblenz nach Trier diskutiert.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Liegt der Landesregierung ein neues Angebot für die beiden IC-Zugpaare Koblenz – Trier vor?
2. Wenn ja, seit wann?
3. Welche Konditionen enthält das neue Angebot?
4. Entstehen bei einem Erhalt der beiden IC-Zugpaare Nachteile hinsichtlich der Finanzierung und Ausgestaltung des Rheinland-Pfalz-Taktes?

Das Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 15. April 2014 wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung:

Die DB Fernverkehr hat bereits vor den Planungen zum Rheinland-Pfalz-Takt 2015 das Angebot auf der Moselstrecke über Jahre hinweg Zug um Zug ausgedünnt. Die Landesregierung hat diesen Maßnahmen jeweils mit Nachdruck widersprochen. Rechtliche Einflussmöglichkeiten des Landes auf das Fernverkehrsangebot der Bahn bestehen nicht. Der Fernverkehr fährt eigenwirtschaftlich.

Das Konzept Rheinland-Pfalz-Takt 2015 wurde im Juni 2008 einstimmig von allen Mitgliedern der Zweckverbandsversammlung der Zweckverbände SPNV beschlossen. Auch das Saarland und das Großherzogtum Luxemburg haben dieser Konzeption zugestimmt und beteiligen sich aktiv an der Umsetzung.

Bereits lange im Vorfeld der Planungen zur Konzeption „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ haben das Land und die Zweckverbände SPNV versucht, die DB Fernverkehr zu einer verbindlichen Aussage zur Zukunft der Fernverkehrsangebote auf der Moselstrecke zu bewegen und eine Abstimmung der Angebote zu erreichen. DB Fernverkehr war hierzu nicht in der Lage. Um eine möglichst hohe Flexibilität zu erhalten, sieht die neue Konzeption des Rheinland-Pfalz-Taktes 2015 für den Regionalexpress zwischen Mannheim/Saarbrücken bzw. Luxemburg, Trier und Koblenz nunmehr eine um ca. 20 Minuten verschobene Taktlage vor, die unabhängig von der bisherigen Taktlage des Fernverkehrs verläuft und dem Fernverkehr damit nutzbare Planungsspielräume bietet.

Für die Moselstrecke besteht damit letztlich für die DB AG weiterhin die Möglichkeit, Fernverkehr anzubieten. Es wäre durchaus möglich, auch nach Dezember 2014 zumindest in einzelnen Lagen oder zu bestimmten Zeiten zusätzlichen Fernverkehr anzubieten, um beispielsweise das große touristische Potenzial der Mosel mit Direktverbindungen auszuschöpfen.

b. w.

Vor diesem Hintergrund beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Zu den Fragen 1, 2 und 3:

Der Landesregierung liegt derzeit lediglich ein bereits im Zuge der früheren Integrationsgespräche unterbreitetes, wirtschaftlich nicht tragfähiges Angebot der DB AG vor. Die DB AG hatte zwischenzeitlich weitere Gespräche angeboten; ein neues finanzielles Angebot liegt derzeit noch nicht vor.

Zu Frage 4:

Die bisherigen Angebote der DB AG hinsichtlich einer Integration des Nah- und Fernverkehrs auf der Moselstrecke hätten angesichts des sehr günstigen Wettbewerbsergebnisses für das RE-Netz Südwest zu jährlichen Mehrkosten in Millionenhöhe geführt. Diese Mittel stünden nicht zur Verfügung.

In Vertretung:
Günter Kern
Staatssekretär

RE 1 Koblenz Hbf - Trier Hbf, Stand 28.02.14

Zugtyp		RE-D	RE	RE-D	RE-D	RE-D	RE-D	RE-D	RE-D	RE-D
Zugnummer		4100	4102	4104	4106	4108	4110	4748	4112	4114
Verkehrstag		[23] W(Sa)*	[18] TGL*	[26] TGL*	[18] TGL*	[20] TGL*	[29] Mo-Do+Sa*	[34] Fr+So*	[39] TGL*	[18] TGL
km	Von:									
0	Koblenz Hbf	6:03	7:06	8:06	9:06	10:06	11:06	11:06	12:06	13:06
2	Ko Mosel Gbf									
3	Ko-Moselweiß									
4	Koblenz-Güls									
8	Winningen(Mosel)									
15	Kobern-Gondorf	o 6:15	7:18	8:18	9:18	10:18	11:18	11:18	12:18	13:18
	Kobern-Gondorf	6:15	7:18	8:18	9:18	10:18	11:18	11:18	12:18	13:18
17	Lehmen									
21	Kattenes									
24	Löf									
26	Hatzenport									
31	Moselkern									
33	Müden (Mosel)									
37	Treis-Karden	o 6:29	7:32	8:32	9:32	10:32	11:32	11:32	12:32	13:32
	Treis-Karden	6:30	7:33	8:33	9:33	10:33	11:33	11:33	12:33	13:33
39	Pommern (Mosel)									
44	Klotten									
48	Cochem (Mosel)	o 6:37	7:40	8:40	9:40	10:40	11:40	11:40	12:40	13:40
	Cochem (Mosel)	6:38	7:41	8:41	9:41	10:41	11:41	11:41	12:41	13:41
53	Ediger-Eller									
55	Neef									
59	Bullay DB	o 6:46	7:49	8:49	9:49	10:49	11:49	11:49	12:49	13:49
	Bullay DB	6:47	7:50	8:50	9:50	10:51	11:50	11:50	12:51	13:50
62	Pünderich DB									
67	Bengel									
71	Ürzig DB									
76	Wittlich Hbf	o 6:59	8:02	9:02	10:02	11:02	12:02	12:02	13:02	14:02
	Wittlich Hbf	7:00	8:03	9:03	10:03	11:03	12:03	12:03	13:03	14:03
84	Salmrohr									
86	Salmtal									
89	Sehlem(Wittlich)									
92	Hetzerath	7:10								
96	Föhren	7:13								
100	Schweich DB	o 7:17	8:17	9:17	10:17	11:17	12:17	12:17	13:17	14:17
	Schweich DB	7:18	8:18	9:18	10:18	11:18	12:18	12:18	13:18	14:18
102	Quint									
105	Ehrang Ort									
105	Ehrang									
105	Salzel									
109	Trier Hbf Nord									
112	Trier Hbf	o 7:30	8:30	9:30	10:30	11:30	12:30	12:30	13:30	14:30

-D	RE-D	RE-D	RE-D	RE-D	RE-D	RE-D	RE-D	RE-D	RE-D	RE-D	RE-D	RE-D
15	4117	4119	4121	4749	4123	4125	4127	4129	4131	4133	4135	4137
Mo)*	[1] TGL*	[2] TGL*	[31] Sa-Do*	[32] Fr*	[2] TGL*	[1] TGL*	[6] TGL*	[2] TGL*	[2] TGL*	[5] TGL*	[2] TGL*	[41] Fr+Sa*
12:32	12:32	13:32	14:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	19:32	20:32	21:32	22:32
12:41	12:41	13:41	14:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:41	19:41	20:41	21:41	22:41
12:42	12:42	13:42	14:42	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42	19:42	20:42	21:42	22:42
12:55	12:55	13:55	14:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	19:55	20:55	21:55	22:55
12:56	12:56	13:56	14:56	14:56	15:56	16:56	17:56	18:56	19:56	20:56	21:56	22:56
13:09	13:08	14:08	15:08	15:08	16:08	17:08	18:08	19:08	20:08	21:08	22:08	23:08
13:10	13:10	14:10	15:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10	22:10	23:10
13:18	13:18	14:18	15:18	15:18	16:18	17:18	18:18	19:18	20:18	21:18	22:18	23:18
13:19	13:19	14:19	15:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19	20:19	21:19	22:19	23:19
13:27	13:27	14:27	15:27	15:27	16:27	17:27	18:27	19:27	20:27	21:27	22:27	23:26
13:27	13:27	14:27	15:27	15:27	16:27	17:27	18:27	19:27	20:27	21:27	22:27	23:27
13:42	13:42	14:42	15:42	15:42	16:42	17:42	18:42	19:42	20:42	21:42	22:42	23:42
13:43	13:43	14:43	15:43	15:43	16:43	17:43	18:43	19:43	20:43	21:43	22:43	23:43
13:55	13:55	14:55	15:55	15:55	16:55	17:55	18:55	19:55	20:55	21:55	22:55	23:55

Referat 375.2

Mainz, 28. Februar 2014

Az.:

Tel. 22 23
Puschel, Michael

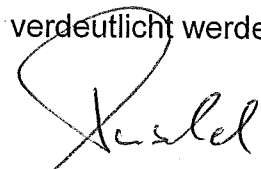
Gu. 28.2.

V e r m e r k:

Integration Fern- und Nahverkehr auf der Mosel- und der Pfalzstrecke

Im Rahmen des Projektes RPT 2015 wurden die wesentlichen Ausschreibungen bereits durchgeführt und vergeben. Daher ist es äußerst fraglich was "neue und abschließende" Gespräche zur Fernverkehrsintegration bringen könnten. Wie im Schreiben von Herrn Minister Lewentz (liegt als Anlage bei) an das BMVBS im Detail erläutert, sind die Verhandlungen über eine Integration des Fernverkehrs in den Rheinland-Pfalz-Takt bereits mehrfach geführt worden. Aufgrund des sehr guten Ergebnisses des Ausschreibungsverfahrens RE-Netz Südwest, hätte eine Integration des Fernverkehrs jährliche Zusatzkosten in erheblicher Millionenhöhe zur Folge und dies bei sehr geringem Zusatznutzen im konkreten Fall.

Das Papier von Herrn Konz bietet hier keinerlei neue Ansatzpunkte. Es ist daher nicht sinnvoll ein erneutes Gespräch isoliert zu diesem Thema zu führen - schon gar nicht auf politischer Ebene. Da das Land aber auf Fachebene ohnehin in regelmäßigen Gesprächen mit dem Konzernbevollmächtigten ist, kann die Thematik in das nächste reguläre Gespräch eingebunden und Herrn Konz die Position des Landes nochmals verdeutlicht werden.


Michael Puschel

DB Fernverkehr AG • Stephensonstr. 1 • 60326 Frankfurt am Main

Frau
Ministerpräsidentin Malu Dreyer
Peter-Altmeier-Allee 1
55116 Mainz

Berthold Huber
Vorsitzender des Vorstands
DB Fernverkehr AG

Tel. 069-265-62220
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main
www.deutschebahn.com

MP	CdS	MD	LMDB	PR-MP	FMP	PR-CdS	SpL
Antwort auf MP	Die Ministerpräsidentin des Landes Rheinland-Pfalz Vorzimmer						Abt. 1
Antwort auf CdS	24. Feb. 2014						Abt. 2
Antwort durch Abteilung	AZ..						Abt. 3
Vor Abgang z. K.	Stellungnahme/				Bürgerbüro		Abt. 4
nach Abgang z. K.	Votum						

21. Februar 2014

Sehr geehrte Frau Dreyer,

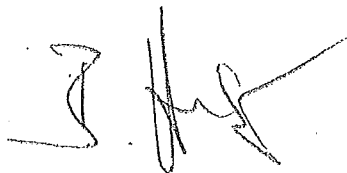
in Ihrem Telefonat mit Hr. Dr. Grube haben Sie den Wunsch geäußert noch einmal im Detail über die Grundidee des integrierten Nah- und Fernverkehr informiert zu werden.

Anbei finden Sie eine Informationsunterlage, die das Prinzip des Integrationskonzeptes erläutert und darüber hinaus auch auf die angebotenen Integrationskonzepte für die Moselstrecke und die Rheinland-Pfalzbahn eingeht.

Sehr geehrte Frau Dreyer, ich hoffe, dass Ihnen unsere Unterlage einen Überblick über das Konzept des integrierten Nah- und Fernverkehr gibt.

Gern stehe ich Ihnen auch für ein persönliches Gespräch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Berthold Huber

Integration Nah-/Fernverkehr Informationsunterlage

vertraulich

DB Fernverkehr AG
Angebotsmanagement

18.02.2014

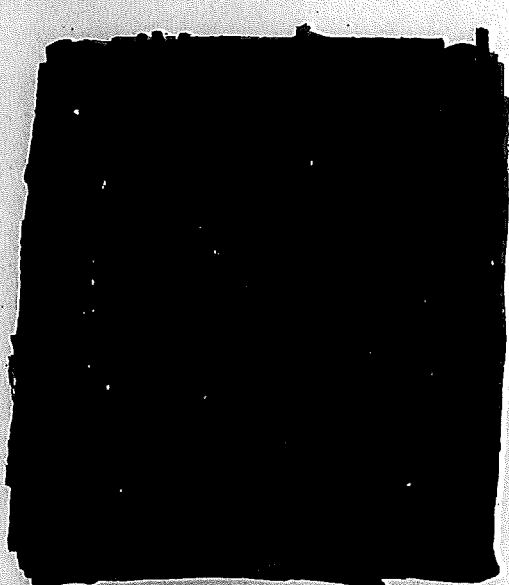
Problemstellung: Schwache Nachfrage im Ergänzungsnetz – Fv bei parallelem hochwertigen und subventionierten Nv nicht konkurrenzfähig

DB BAHN

vertraulich

Besetzung Fernverkehr
In Personen pro Zug

„Kernnetz“ – Besetzung über 150 P/Zug
„Ergänzungsnetz“ – Besetzung unter 150 P/Zug

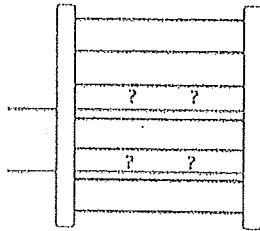


- Schwache Nachfrage im Ergänzungsnetz mit wesentlichen Achsen des Fernverkehrs unter der Break-Even-Besetzung
- Bei Nahverkehrsausweitungen und/oder Fernbusangebot wirtschaftliche Situation besonders kritisch
- Hieraus resultierendes Überangebot führt zu Kannibalisierung des Fernverkehrs – Rückzug von Nahverkehr (Nv) oder Fernverkehr (Fv) zum Abbau von Überkapazitäten notwendig

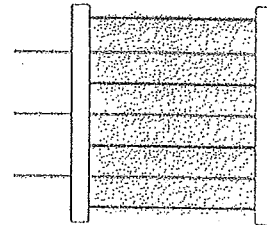
Lösungsansatz: Integrierte Nah- / Fernverkehrskonzepte stabilisieren Verkehrsangebot und vermeiden Überkapazitäten

Grundidee Integrationskonzepte

Bisher: Kannibalisierung!



Neu: Stärkere Integration!



- Unwirtschaftliche / überlagerte Fernverkehrsangebote werden abgebaut
- Signifikante Ausweitung Nahverkehr zur Schließung Lücken notwendig
- Weiterer Rückzug Fernverkehr aufgrund zunehmender Kannibalisierung

- Gemeinsamer Fahrplan, gemeinsamer Tarif: Substitution bestehender oder geplanter Nahverkehrszüge bei Beibehalt Haltemuster sowie Nv-Takt **Abbau Überkapazitäten**
- Aufgabenträger zahlt **Tarifausgleich** statt eigene RE-Leistungen zu bestellen
- Ggf. Invest in **neue Fahrzeuge**

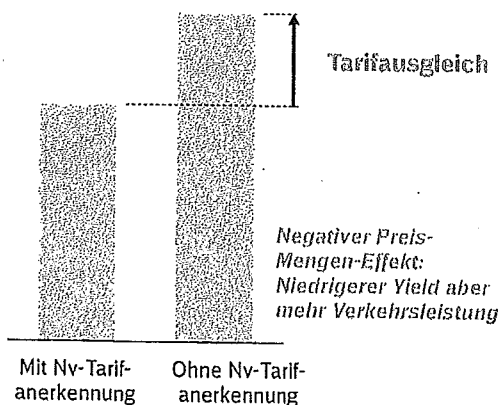
Berechnung Tarifausgleich: Basis des Tarifausgleichs ist der Preisabstand zwischen Nah- und Fernverkehrstarif

Logik Tarifausgleich - schematisch

Juristischer Grundsatz:

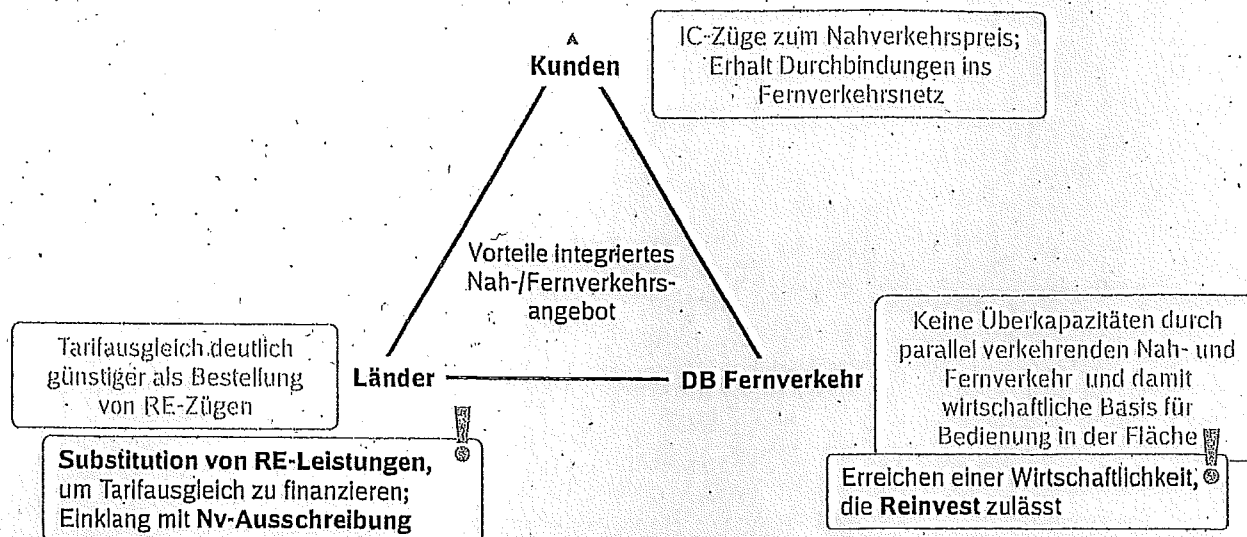
„Der Ausgleich beschränkt sich strikt auf **diejenigen Effekte**, die kausal auf die **Anerkennung der Nahverkehrstickets** zurückzuführen sind.“

Erlös aus Binnenverkehren



Erfolgsbedingungen: Win-Win-Situation für alle Beteiligten – monetärer Vorteil sowohl für Land als auch DB Fernverkehr

Vorteile und Bedingungen integrierter Angebote



DB Fernverkehr kann Integrationskonzept anbieten, Entscheidung zur Annahme des Angebots liegt beim Land

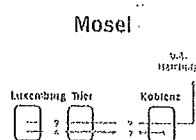
Integrationskonzept in Niedersachsen, BaWü, [REDACTED] umgesetzt, da Erfolgsbedingungen für alle Beteiligten erfüllt

Erfüllungsgrad Erfolgsbedingungen: bereits umgesetzte Integrationskonzepte

	Niedersachsen	BaWü / Gäubahn	[REDACTED]	
Synchron zu Nv-Ausschreibung / Erweiterung	✓	(✓)	[REDACTED]	Land
Fv mit echtem verkehrlichen Mehrwert (z.B. Reisezeitvorteil, Durchbindung)	✓	✓	[REDACTED]	Land, Kunde, FV
Ausreichende Auslastung / freie Sitzplatzkapazitäten	✓	✓	[REDACTED]	FV

Integrationskonzepte in Rheinland-Pfalz zur Vermeidung Überangebot durch RE-Ausweitung vom Land nicht angenommen

Übersicht angebotene Integrationskonzepte für Moselstrecke und Saar-Pfalz-Bahn



Saar-Pfalz-Bahn



Ausgangssituation im Fernverkehr	■ Zweistdl. RE gleich schnell wie Fv ■ Geringes Aufkommen Fv-Reisende ■ seit 2012 2 statt 6 Fv-Zugpaare am Tag	■ 5 Fv-Zugpaare Paris-Frankfurt gut genutzt ■ 5 nationale Fv-Zugpaare von/nach Saarbrücken z.T. schwach nachgefragt
Situation mit Rheinland-Pfalz-Takt 2015	■ Ausweitung RE von 2h- auf 1h-Takt, zeitlich versetzt/unabhängig zu Fv-Zügen ■ RE neu durchgehend Luxemburg-Trier-Koblenz mit Fv-Anschluss nach Köln ■ Fv-Züge dann noch geringerer Nutzen	■ Ausweitung RE von 2 Zugpaaren auf 2h-Takt; z.T. zeitgleich zu Fv-Zügen ■ Drohende Verdrängung einzelner Fv-Züge durch Kannibalisierung und Fahrbarkeitskonflikte
Integrationsangebot von DB Fv	■ Stündlicher RE-Takt mit Integration von bis zu 9 Fv-Zügen zu neuen attraktiven Zielen wie z.B. Hamburg	■ Zweistdl. RE-Takt mit Integration / Beibehaltung 4 nationaler Fv-Zugpaare ■ Paris-ICE verkehren davon unabhängig
Gründe für Ablehnung Integrationsangebot	■ RE-Bestellung für Land preisgünstiger ■ Noch offene Fahrbarkeitskonflikte	■ RE-Bestellung für Land preisgünstiger ■ RE statt Fv in nachfragestarken Zeitlegen

DB Fernverkehr AG, Angebotsmanagement, 20.02.2014

7

Bei ähnlichem zeitlichen Vorlauf Integrationskonzept in Niedersachsen erfolgreich umgesetzt

Vergleich Historie Integrationskonzepte für Rheinland-Pfalz und Niedersachsen

	Rheinland-Pfalz	Niedersachsen
Selt 2009	Land erwägt Ausweitung RE-Angebot, DB Fv weist auf Reduktion Fernverkehrsangebot als mögliche Konsequenz hin	
Sommer 2010		DB bietet alternativ Integrationskonzept an - nach Vorliegen mögliches Fahrzeugkonzept durch neue IC-Doppelstock und noch vor Start der Nv-Ausschreibung
Anfang 2011		Prüfung/Ausdetaillierung Integrationskonzepte auf Arbeitsebene seitens DB und Land
Sommer 2011	Juni: Vergabe RE-Ausweitung ab 2015 statt Annahme Integrationskonzept	August: Land und DB verkünden erfolgreiche Umsetzung des ab 2014 geplanten Integrationskonzepts



DB Fernverkehr AG, Angebotsmanagement, 20.02.2014

8

Backup

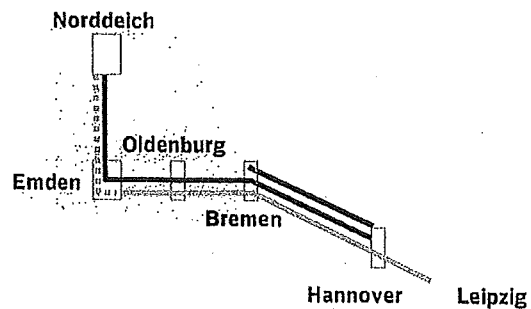
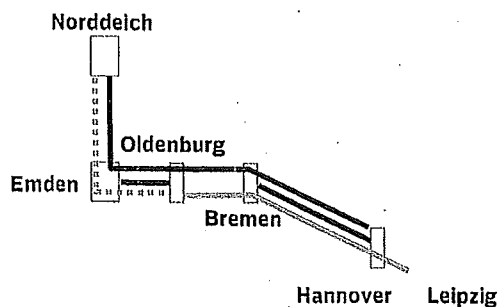
Erfolgsbeispiel Niedersachsen: Ab Fahrplan 2014 stündliches Nv-Angebot und Verdreifachung Fv-Angebot in Richtung Bremen

Integrationsabschnitt Bremen – Emden – Norddeich

RE jew. 2-h-Takt
IC
Integrationsraum

Status Quo

Integrationskonzept 2014



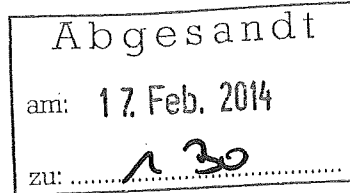
Angebot
Bremen
Emden

- » zweistdl. Nv-Angebot
- » 3 Fernverkehrs-Zugpaare

- » stdl. Nv-Angebot über Anerkennung Nv-Tickets im IC (alternierend IC / RE)
- » Ausweitung auf 9 Fernverkehrs-Zugpaare

Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz
Postfach 3280 | 55022 Mainz

1.) ISIM/RS-Kennung /
Betriebsgruppe Eisenbahn SPD
Herrn
Karl-Heinz Zimmermann
Weilburgerstraße 24
60326 Frankfurt/M



DER MINISTER

Schillerplatz 3-5
55116 Mainz
Telefon 06131 16-0
Telefax 06131 16-3720
Mail: Poststelle@isim.rlp.de
www.isim.rlp.de

17. Februar 2014

4.7.2.

Mein Aktenzeichen
375.1 - 4432
Bitte immer angeben!

Ihr Schreiben vom
10.01.2014

Telefon / Fax
06131 16-2300
06131 16-172300

Schienenfernverkehr

f.k. 24/2
R
H
H

Sehr geehrter Herr Zimmermann,

für Ihr Schreiben vom 10.01.2014 zum Schienenfernverkehr, insbesondere betreffend die Region Luxemburg - Trier danke ich Ihnen.

Der Rückzug der DB Reise&Touristik AG im Fernverkehr aus Randregionen Deutschlands folgt aus der Tatsache, dass für den SPNV eine Aufgabenträgerschaft mit Mittelausstattung festgelegt wurde, für den Fernverkehr jedoch nicht. Insofern kommt der Bund seiner Verantwortung für den SPNV nur teilweise, jedenfalls nach ganz anderen Maßstäben nach, als die Länder für den SPNV. An den Schnittstellen passt es daher nicht zusammen.

Die Länder haben versucht, dieses Missverhältnis durch die Vorlage eines Fernverkehrssicherstellungsgesetzes im Zusammenhang mit den Privatisierungsvorschlägen des Bundes für die DB AG auszugleichen. Derzeit ist offen, ob der Gesetzentwurf nochmals aufgegriffen werden wird. Dies gilt gerade auch vor dem Hintergrund der Liberalisierung des Busfernverkehrs, der grundsätzlich geeignet sein könnte, neben

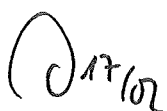
den Regionalexpressverbindungen auf der Schiene ein Mindestangebot im Fernverkehr sicher zu stellen.

Die von der Betriebsgruppe Eisenbahnen vorgetragenen Argumente, insbesondere hinsichtlich der grundgesetzlichen Verantwortung des Bundes für die Angebote seiner Bahnen, werden von mir geteilt. Ebenso wird die Auffassung geteilt, dass die DB AG durch die Änderung der Finanzierungsregeln für die Vorplanung von Maßnahmen in die Lage versetzt werden sollte, jedenfalls die vorhandenen Mittel für die Infrastrukturmaßnahmen zu verbauen. Auf die Initiative der VMK konnte hier erreicht werden, dass der Bund die Vorfinanzierungsmöglichkeiten etwas verbessert hat, allerdings nicht ausreichend, um das Problem zu lösen.

Die von der Betriebsgruppe geforderte Initiative im Bundesrat gab es - auch auf Betreiben des Landes - mit dem Fernverkehrs-Sicherstellungsgesetz, das im Bundesrat verabschiedet, aber von der Bundesregierung nicht aufgegriffen wurde. Es muss realistischerweise davon ausgegangen werden, dass auch die neue Bundesregierung (Aussagen finden sich in der Koalitionsvereinbarung nicht) einen neuen Vorstoß wohl ebenfalls aus Haushaltsgründen nicht aufgreifen wird.

Auch angesichts der neuen Konstellation der Bundesregierung dürften die Erfolgsperspektiven einer Beratung in der GKVS und in der VMK sehr gering sein. Was die Forderungen nach Einrichtung von Fonds anlangt, ist das gerade Gegenstand der Beschlüsse der VMK gewesen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D. Lewentz' with a stylized flourish.

Roger Lewentz

HA

Betriebsgruppe Eisenbahn

Karl-Heinz Zimmermann

SPD



im Nachgang zur clear
25
855-Mr. 91-057752
im Tagebuch eingetragen
am 17.02.2014

An
Roger Lewentz
Minister des Innern, für Sport und Infrastruktur
Schillerplatz 3-5
Mainz 55116

Frankfurt/Main, den 10.

Nachr. Sören Bartol ; Stellvertretender Fraktionsvorsitzender SPD Bundestagsfraktion

HA 13.01.

Sehr geehrter Herr Minister,

Lieber Roger,

auf unsere am 03. Dezember 2013 beschlossene Resolution erhielten wir heute die angefügten Stellungnahmen vom Verkehrsministerium in Bonn und die Antwort DB Fernverkehr AG.

Die Länder lassen sich immer mehr dazu hinreißen(siehe Schreiben DB Fernverkehr), die durch die Rückzugsstrategie der DB Fernverkehr aufgerissenen bzw. aufreißenden Wunden notdürftig zu verbinden und dafür die Fläche weiter im SPNV ausbluten zu lassen, indem bisherige (und auch weiterhin eigentlich klassische – siehe § 2 Absatz 5 AEG) eigenwirtschaftlich zu erbringende Fernverkehre nun als Nahverkehrsleistungen vertraglich gebunden und mit Regionalisierungsmittel finanziert werden, die dann für den Weiterbetrieb im Netz des SPNV fehlen – mit allen Auswirkungen für die Menschen vor Ort, für das öffentliche Mobilitätssystem, für die Umwelt und nicht zuletzt die Jobs unserer KollegInnen.

Vielleicht können wir ein Umdenken bei der jetzigen Bundesregierung und den Koalitionspartnern erzielen

Ein besonderer Schwerpunkt der weiteren Arbeit ist die Gewährleistung des in Art. 87 e Absatz 4 GG verankerten Auftrags des Staates zur Daseinsvorsorge : „Der **Bund gewährleistet**, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den **Verkehrsbedürfnissen**, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, **Rechnung getragen wird.**“

Der Verfassungsgeber hat erkannt, dass ein leistungsfähiges Schienenverkehrs-System Voraussetzung sowohl für eine gute wirtschaftliche Entwicklung als auch der

Vorsitzender des Zentralen Betriebsgruppenausschusses Eisenbahn in der SPD
Weilburgerstraße 24 , 60326 Frankfurt/Main , Tel. +697536342 , Fax +697536451
e-mail: karl-heinz.zimmermann@evg-online.org

gesellschaftliche Teilhabe der Bürgerinnen und Bürger ist. Die Sicherung von Mobilität durch eine angemessene Verkehrsinfrastruktur einschließlich eines bedarfsgerechten Verkehrsangebots gehören mithin zu den wesentlichen Elementen dieses Daseinsvorsorgeauftrags. Den in den letzten Jahren zu verzeichnende stetige Abbau von Fernverkehrsverbindungen im Schienenpersonenverkehr und das damit verbundene Abhängen ganzer Regionen und Mittelzentren von den Hochgeschwindigkeitsnetzen und Metropolen gilt es umzukehren. Hier stehen neben dem Bund faktisch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen und vor allem auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Fernverkehr betreiben in der Pflicht und Verantwortung; insbesondere die Deutsche Bahn AG und ihre Tochtergesellschaften DB Netz AG und DB Fernverkehrs AG.

Hierzu haben wir im Dezember 2013 mit der „Resolution Fernverkehr – Region Lux-Trier-Rhein-Main-Ruhr“ eine breite politische Kampagne gestartet, die dem Thema die notwendige Aufmerksamkeit in der verkehrspolitischen Diskussion verschafft.

Der Koalitionsvertrag enthält zudem im Punkt 1.3 „In Deutschlands Zukunft investieren: Infrastruktur“ die maßgeblichen Zielstellungen, einschließlich der Schaffung eines Deutschlandtaktes.

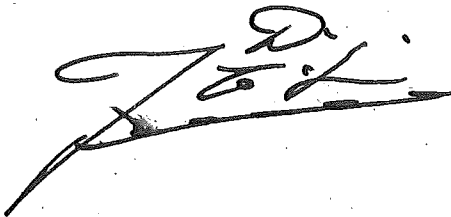
Dies bedarf einer ausreichenden und nachhaltigen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur, einschließlich des Abrufs und des Verbauens vorhandener Mittel, insbesondere der europäischen TEN-Mittel.

Hier fordern wir die Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf, die dafür notwendigen personellen Ressourcen aufzubauen und dauerhaft vorzuhalten. Es ist ein schier unerträglicher Zustand, dass Jahr für Jahr Infrastrukturmittel im erheblichen Maße nicht verbaut werden (können). In diesem Zusammenhang werden wir uns für eine Änderung des zugrundeliegenden Verfahrens (Vorplanung) einsetzen, damit die bereitgestellten Mittel dauerhaft zur Verfügung stehen und konsequent für den Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur der Eisenbahnen verwendet werden. Ein möglicher Weg dazu ist die Einrichtung eines entsprechenden Infrastrukturfonds.

Die Beseitigung des vorhandenen, enormen Investitionstaus, insbesondere beim Thema Brücken und Lärmschutz, die Beseitigung von Flaschenhälsen und die Erstellung von Ausweich- und Entlastungsstrecken stehen im Fokus der Zukunft.

Wir bitten die Landesregierung von Rheinland-Pfalz unsere Vorstellungen bei der Bundesregierung und den Koalitionspartnern durch entsprechende Initiativen durch den Bundesrat zu unterstützen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'T. D.', with a long horizontal stroke extending to the left.



Vorsitzender
des Zentralen Betriebsgruppenausschusses
Eisenbahn in der SPD
Herrn Karl-Heinz Zimmermann
Weilburgerstraße 24
60326 Frankfurt/Main

HAUSANSCHRIFT
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-4151
FAX +49 (0)228 99-300-4099

Ref-LA15@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

Betreff: Fernverkehr Region Lux-Trier-Rhein-Main-Ruhr

Bezug: Ihr Schreiben vom 04.12.2013
Aktenzeichen: LA 15/5163.3/2 / 2126366
Datum: Bonn, 17.12.2013
Seite 1 von 2

Sehr geehrter Herr Zimmermann,

für Ihr Schreiben, in dem Sie den Koalitionsvertrag und die Fernverkehrsverbindung Luxemburg – Trier – Köln – Norddeutschland ansprechen, danke ich Ihnen auch im Namen des bisherigen Bundesministers Dr. Ramsauer MdB. Er hat mich noch zu seiner Amtszeit beauftragt, Ihnen zu antworten.

Das Ziel des Deutschland-Taktes ist es, die bestehenden Taktsysteme des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) besser aufeinander abzustimmen, um Umsteigezeiten in den Knotenbahnhöfen zu verringern. Hierzu werden derzeit in einem Forschungsvorhaben u. a. betrieblich-technische Maßnahmen geprüft. Ausgangspunkt der Untersuchung hinsichtlich der Infrastruktur und das unterstellte Verkehrsangebot sind der Bezugsfall B0 der Bedarfsplanüberprüfung¹ sowie einzelne Bauvorhaben, die abweichend hiervon in der Realisierung sind. Die aktuelle Gestaltung des Angebots hat daher keinen Einfluss auf die Untersuchung.

Die RE-Züge auf der Moselstrecke zwischen Koblenz und Trier weisen trotz zusätzlicher Halte eine um einige Minuten geringere Fahrzeit auf als die IC-Züge. Zudem sind sie – im Vergleich der Regeltarife – preislich günstiger. Daher ist die Aussage der DB AG nachvollziehbar, dass bei Einführung des Rheinland-Pfalz-Takts 2015 mit stünd-

¹ Schlussbericht zu der Bedarfsplanüberprüfung veröffentlicht unter
<http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/59400/publicationFile/31198/schlussbericht-schienen-de.pdf>





Seite 2 von 2

lich verkehrenden, durchgehenden RE-Zügen zwischen Koblenz und Luxemburg bzw. Saarbrücken (Flügelung in Trier) ein paralleles SPFV-Angebot wirtschaftlich nicht darstellbar ist.

Die Gestaltung des Fernverkehrsangebots der DB AG auf dem Schienennetz ist eine unternehmerische Aufgabe. Der Gewährleistungsauftrag des Bundes nach Artikel 87 e Absatz 4 GG erstreckt sich auf die Infrastruktur und ein dem Wohl der Allgemeinheit dienendes Verkehrsangebot (ausgenommen Schienenpersonennahverkehr) der Eisenbahnen des Bundes. Der Bund nimmt diese Verantwortung grundsätzlich für beide Bereiche wahr, indem er – entsprechend dem Verkehrsbedarf und im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel – Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes finanziert.

Eine Bestandsgarantie für einzelne Verkehrsangebote besteht nicht. Auch würde die staatliche Festlegung eines bestimmten Verkehrsangebotes die Verhältnisse umkehren, die mit der Bahnreform 1993 geschaffen werden sollten: Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit des Schienenpersonenfernverkehrs. Jedoch hat der Bund für die Verkehrsbedürfnisse insgesamt eine Grundversorgung auch durch den Schienenverkehr in der Weise zu gewährleisten, dass die Eisenbahnen des Bundes im Zusammenwirken der Verkehrsträger einen angemessenen Beitrag zur Erfüllung der Verkehrsbedürfnisse (mit Ausnahme des SPNV) leisten.

Ob das SPFV-Angebot dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, entspricht, kann nur im konkreten Einzelfall nach gründlicher Analyse bewertet werden. Dabei kommt es nicht darauf an, möglichst viele Zugkilometer zu fahren, sondern möglichst viele Fahrgäste dann zu befördern, wenn diese das Angebot nachfragen. Dies bedeutet für das Angebot im SPFV, dass das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die Verkehrsbedürfnisse, nicht tangiert wird, wenn die Nachfrage nach dem Verkehrsmittel Schiene so gering ist, dass das Verkehrsbedürfnis vertretbar anderweitig befriedigt werden kann. In die Beurteilung der Vertretbarkeit sind auch der Umfang der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel und die Verpflichtung, mit diesen Mitteln wirtschaftlich umzugehen, einzubeziehen.

Ich gehe davon aus, dass Sie die Resolution auch an die DB AG gesandt haben, und möchte auf deren Antwort zu den Hintergründen der Angebotsgestaltung verweisen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

H. D. Müller



Berthold Huber
Vorsitzender des Vorstands
DB Fernverkehr AG

DB Fernverkehr AG • Stephensonstraße 1 • 60326 Frankfurt am Main

Herr
Karl-Heinz Zimmermann
Vorsitzender des Zentralen
Betriebsgruppenausschusses
Eisenbahn in der SPD
Weilburgerstraße 24
60326 Frankfurt/Main

19. Dezember 2013

Sehr geehrter Herr Zimmermann,

vielen Dank für die Zusendung der Resolution „Fernverkehr – Region Lux-Trier-Rhein-Main-Ruhr“, die ich mit Interesse gelesen habe. Herr Dr. Grube hat mich gebeten, Ihnen auch in seinem Namen zu antworten.

In Ihrem Papier fordern Sie die Aufrechterhaltung und Verbesserung der Infrastruktur, möglichst viel Verkehr zu bezahlbaren Preisen auf die Schiene zu bringen sowie die Bedürfnisse der Bahnkunden bestmöglich zu erfüllen. Ich kann Ihnen versichern, dass die Deutsche Bahn diese Ziele teilt. Ebenso wie das BMVBS setzen wir uns für eine bessere Mittelausstattung der Schieneninfrastruktur ein. Dies ist eine unverzichtbare Voraussetzung dafür, um auch künftig mehr Verkehr auf die Schiene zu holen.

Im Schienenpersonenfernverkehr haben die Fahrgastzahlen und die Verkehrsleistung in den letzten Jahren deutlich zugelegt. So ist die Verkehrsleistung im Fernverkehr in den letzten zehn Jahren insgesamt um deutschlandweit ca. 2,5% pro Jahr gewachsen und somit in einem vergleichbaren Ausmaß wie im Nahverkehr. Dieses Wachstum streut im dichten Verkehrsnetz der DB Fernverkehr AG allerdings stark. Während auf den Hauptachsen, so zum Beispiel von Hamburg nach Stuttgart/Basel/München/Rhein-Ruhr oder von und nach Berlin, deutliche Nachfragezuwächse zu verzeichnen sind, stagniert in den Randbereichen des Fernverkehrsnetzes die Nachfrage auf niedrigem Niveau und ist auf manchen Achsen gar rückläufig.

Die DB Fernverkehr AG ist ein Netzanbieter und wird in Deutschland auch weiterhin ein dichtes Fernverkehrsnetz anbieten und dieses kundenorientiert weiter entwickeln. Zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2013 werden beispielsweise mehr Verbindungen und mehr Halte im Fernverkehr angeboten als im vorherigen Fahrplanjahr.

Es gibt allerdings auch Fälle, in denen eine Angebotseinschränkung unvermeidlich ist, weil die Nachfrage nicht ausreicht, einen wirtschaftlichen Betrieb sicherzustellen. So wurden auch die Fernverkehrszüge auf der Mosel in den vergangenen Jahren deutlich zu schwach in Anspruch genommen und erwirtschafteten damit ein jährliches Defizit im höheren einstelligen Millionenbereich. Und dies, obwohl diese Züge die Tourismus- und Universitätsstadt Trier an die Rhein-Ruhr-Region, den größten Ballungsraum Deutschlands, umsteigefrei angebunden haben. Wesentliche Ursache hierfür war die stündlich versetzte und gleich schnelle Regionalexpress-Verbindung, die durch den Bestellerentgelt unterstützten und damit günstigeren Nahverkehrstarif von den Kunden als attraktiver empfunden wurde.

Trotz der bereits angespannten Nachfragesituation auf der Moselstrecke hat das Land mit dem „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ nun mittelfristig eine deutliche Ausweitung des Nahverkehrsangebotes auf einen 1-Stunden-Takt beschlossen. Die schnellen Regionalexpresszüge werden dann stündlich und umsteigefrei zwischen Luxemburg, Trier und Koblenz sowie mit Anschluss an den Fernverkehr weiter in Richtung Rhein/Ruhr verkehren. Auf diese Weise wird ein an regionalen Bedürfnissen ausgerichtetes, in diesem Sinne verkehrlich gutes und für den Kunden preisgünstiges Konzept geschaffen, welches – z.B. in Richtung Rhein/Ruhr – einen gemeinsamen Takt mit dem Fernverkehr bildet und damit auch die dem Deutschlandtakt zugrundeliegenden Gedanken wahr. Parallel und damit im Wettbewerb zu diesem ab 2015 neu geschaffenen Taktsystem besteht für die DB Fernverkehr AG keine Perspektive, auf der Moselstrecke ein verkehrlich sinnvolles und wirtschaftlich tragfähiges Fernverkehrsangebot anzubieten. Die Verdopplung des Nahverkehrsangebotes verdrängt den Fernverkehr.

Mit der Liberalisierung des Fernbusmarktes können zudem Fernbusse konkurrenzfähige Reisezeiten zu sehr günstigen Reisepreisen anbieten. Ersten Erhebungen zufolge kommen bereits heute knapp 30% der Fernbuskunden aus dem Netz der DB Fernverkehr AG, mit den entsprechenden wirtschaftlichen Implikationen. Die Änderung der verkehrspolitischen Leitplanken akzeptieren wir. Allerdings kann DB Fernverkehr nicht umhin, die veränderten Rahmenbedingungen sowie das damit einhergehende wirtschaftliche Risiko in ihre Überlegungen zur zukünftigen Netzgestaltung mit einzubeziehen.

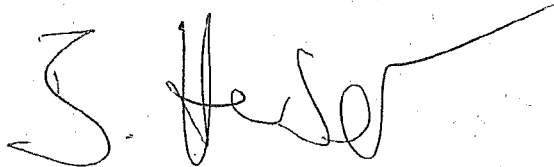
Die DB Fernverkehr AG hat durchaus versucht, Teil des Rheinland-Pfalz-Taktes zu werden, um auf diese Weise den von Ihnen kritisierten Rückzug auf der Mosel zu vermeiden. So wurde in intensiven Gesprächen mit dem Land/Aufgabenträger als Alternative eine fahrplanseitige und tarifliche Integration der Fernverkehrsleistungen in den neuen RE-Takt angeboten. Auf diese Weise wäre ein gemeinsames Taktsystem von Nah- und Fernverkehr geschaffen worden, welches sowohl alle Vorteile des jetzt bestellten stündlichen Nahverkehrsangebots, aber zusätzlich auch weiterhin den Erhalt der direkten Fernverkehrsanbindung mit attraktiven Zielen und neuen, modernen Fahrzeugen ermöglicht hätte. Ähnliche Integrationskonzepte konnten bereits in den Bundesländern Baden-Württemberg, [REDACTED] und Niedersachsen/Bremen erfolgreich vereinbart werden, mit deutlichen Vorteilen für alle Beteiligten. So können Bahnreisende seit dem 15. Dezember 2013 auf der Strecke zwischen Emden und Bremen IC-Züge mit Nahverkehrstickets nutzen. Gleichzeitig erhöht die DB die Anzahl der IC-Verbindungen, so dass mit der zweistündlich verkehrenden Regionalexpress-Linie von Bremen nach Emden ein durchgehender Stundentakt an die Nordsee besteht.

Leider hat das Land Rheinland-Pfalz unser Angebot eines Integrationskonzeptes mit Erhalt der direkten Fernverkehrsanbindung für die Mosel abgelehnt und stattdessen die Nahverkehrsausweitung beschlossen. Die DB hat frühzeitig und immer wieder darauf hingewiesen, dass mit der Ausweitung des RE-Angebots auf einen Stundentakt der ohnehin geringe verkehrliche Nutzen eines parallelen Fernverkehrsangebots nicht mehr gegeben und ein Einstellen der verbleibenden zwei IC-Verbindungen damit unausweichlich sei. Die Entscheidung, die Nahverkehrsausweitung dennoch der Integrationslösung vorzuziehen, lag beim Land, das für die Nahverkehrsausgestaltung verantwortlich ist. Wir können dies im Ergebnis lediglich mit Bedauern zur Kenntnis nehmen. Unsere Bereitschaft, erneute Gespräche zur Integrationslösung aufzunehmen, haben wir mehrfach signalisiert.

Sehr geehrter Herr Zimmermann, ich respektiere den von Ihnen gezeigten Einsatz, die Fernverkehrsanbindung Triers zu erhalten. So ist es mir auch ein Anliegen, Ihnen persönlich auf die übermittelte Resolution zu antworten. Ich hoffe, meine Ausführungen haben Ihnen die Hintergründe und auch die Zwänge unseres Handelns deutlich gemacht. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie uns dabei unterstützen würden, dass die beschriebenen Hintergründe und Fakten in der Diskussion um die Bahnanbindung der Region Beachtung fänden. Darüber hinaus möchte ich für Ihre Unterstützung im Hinblick auf eine insgesamt besser auszustattende Infrastruktur und möglicherweise auch für einen erneuten Anlauf zur Realisierung eines Integrationskonzeptes im Sinne der Kunden werben. Gerne stehen wir in diesem Zusammenhang für ein persönliches Gespräch zur Verfügung. Ich würde mich freuen, wenn Sie sich hierzu vertrauensvoll an Herrn Harmen van Zijderveld, Leiter Angebotsmanagement Fernverkehr, unter harmen.van-zijderveld@deutschebahn.com wenden würden.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine geruhssame Vorweihnachtszeit sowie einen guten Jahresausklang.

Mit freundlichem Gruß





Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz
Postfach 3280 | 55022 Mainz

Betriebsgruppe Eisenbahn SPD
Herrn
Karl-Heinz Zimmermann
Weilburgerstraße 24
60326 Frankfurt/M

DER MINISTER

Schillerplatz 3-5
55116 Mainz
Telefon 06131 16-0
Telefax 06131 16-3720
Mail: Poststelle@isim.rlp.de
www.isim.rlp.de

17. Februar 2014

Mein Aktenzeichen
375.1 - 4432
Bitte immer angeben!

Ihr Schreiben vom
10.01.2014

Telefon / Fax
06131 16-2300
06131 16-172300

Schienenfernverkehr

Sehr geehrter Herr Zimmermann, *lieber Karl-Heinz,*

für Ihr Schreiben vom 10.01.2014 zum Schienenfernverkehr, insbesondere betreffend die Region-Luxemburg - Trier danke ich Ihnen.

Der Rückzug der DB Reise&Touristik AG im Fernverkehr aus Randregionen Deutschlands folgt aus der Tatsache, dass für den SPNV eine Aufgabenträgerschaft mit Mittelausstattung festgelegt wurde, für den Fernverkehr jedoch nicht. Insofern kommt der Bund seiner Verantwortung für den SPNV nur teilweise, jedenfalls nach ganz anderen Maßstäben nach, als die Länder für den SPNV. An den Schnittstellen passt es daher nicht zusammen.

Die Länder haben versucht, dieses Missverhältnis durch die Vorlage eines Fernverkehrssicherstellungsgesetzes im Zusammenhang mit den Privatisierungsvorschlägen des Bundes für die DB AG auszugleichen. Derzeit ist offen, ob der Gesetzentwurf nochmals aufgegriffen werden wird. Dies gilt gerade auch vor dem Hintergrund der Liberalisierung des Busfernverkehrs, der grundsätzlich geeignet sein könnte, neben



den Regionalexpressverbindungen auf der Schiene ein Mindestangebot im Fernverkehr sicher zu stellen.

Die von der Betriebsgruppe Eisenbahnen vorgetragenen Argumente, insbesondere hinsichtlich der grundgesetzlichen Verantwortung des Bundes für die Angebote seiner Bahnen, werden von mir geteilt. Ebenso wird die Auffassung geteilt, dass die DB AG durch die Änderung der Finanzierungsregeln für die Vorplanung von Maßnahmen in die Lage versetzt werden sollte, jedenfalls die vorhandenen Mittel für die Infrastrukturmaßnahmen zu verbauen. Auf die Initiative der VMK konnte hier erreicht werden, dass der Bund die Vorfinanzierungsmöglichkeiten etwas verbessert hat, allerdings nicht ausreichend, um das Problem zu lösen.

Die von der Betriebsgruppe geforderte Initiative im Bundesrat gab es - auch auf Betreiben des Landes - mit dem Fernverkehrs-Sicherstellungsgesetz, das im Bundesrat verabschiedet, aber von der Bundesregierung nicht aufgegriffen wurde. Es muss realistischerweise davon ausgegangen werden, dass auch die neue Bundesregierung (Aussagen finden sich in der Koalitionsvereinbarung nicht) einen neuen Vorstoß wohl ebenfalls aus Haushaltsgründen nicht aufgreifen wird.

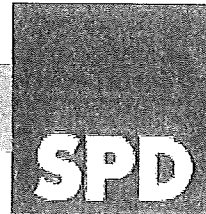
Auch angesichts der neuen Konstellation der Bundesregierung dürften die Erfolgsperspektiven einer Beratung in der GKVS und in der VMK sehr gering sein. Was die Forderungen nach Einrichtung von Fonds anlangt, ist das gerade Gegenstand der Beschlüsse der VMK gewesen.

Mit freundlichen Grüßen

Roger Lewentz



Betriebsgruppe Eisenbahn



Dienstag, 3. Dezember 2013

Resolution Fernverkehr – Region Lux-Trier-Rhein-Main-Ruhr

Wir kämpfen gegen die Abkopplung der deutsch-luxemburgischen Großregion vom deutschen Schienenpersonenfernverkehr!!!

Die DB AG betreibt seit Jahren eine verfehlte Unternehmensstrategie in Bezug auf ein ausgewogenes ganzheitliches Verkehrsangebot im bundesweiten Schienenpersonenfernverkehr (SPFV). Wir fordern daher die politisch Verantwortlichen der Bundesregierung als Eigentümer des DB Konzerns auf, auf die restriktive und einseitige gewinnorientierte Verkehrsplanung in Fernverkehr - notfalls gesetzgeberisch - einzuwirken.

Der Bahnvorstand muss maßgeblich dazu angehalten werden sein Leistungsangebot auch in der Fläche und in Mittelzentren weiterhin den Bürgerinnen und Bürgern zur Verfügung zu stellen. Unsere Resolution zur nachhaltigen Verbesserung des SPFV in der Großregion Trier/Luxemburg kann daher beispielhaft für viele vergleichbare deutschen Mittelzentren mit grenzüberschreitenden Charakter zur Grundlage einer stetigen Verbesserung des Angebots genommen werden.

Trier ist schon heute die am schlechtesten ans Bahnnetz angehängte deutsche Großstadt. Ab Mitte 2014 droht der gesamten Region nun das Abstellgleis und die Städte Trier und Luxemburg werden von Fernverkehrszügen nicht mehr bedient.

Wir fordern daher - stellvertretend für vergleichbar betroffenen Regionen - zwingend:

- ✗ Die Sicherung des bestehenden Angebots
(4 InterCity-Züge: Luxemburg-Trier-Köln-Norddeutschland)
- ✗ Stärkung/Ausbau der bisherigen Verbindungen. Mindestens auf das Niveau des Jahres 2006.
- ✗ Direkter Anschluss an die Metropolregionen RHEIN/RUHR und RHEIN/MAIN durch Fernverkehrszüge
- ✗ Attraktiver Anschluss an die Hochgeschwindigkeitsstrecken in Deutschland und Frankreich (via Luxemburg)
- ✗ Verpflichtung der unternehmerischen Entscheidungsträger durch

Vorsitzender des Zentralen Betriebsgruppenausschusses Eisenbahn in der SPD
Weilburgerstraße 24 , 60326 Frankfurt/Main , Tel. +697536267 , Fax +697536449
e-mail: karl-heinz.zimmermann@evg-online.org

den Eigentümer Bund.

Wir brauchen endlich verbindliche Regelungen, damit sich die Deutsche Bahn nicht Jahr für Jahr aus der Fläche zurückzieht und sehen den Bund in der Verantwortung, den Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der bundeseigenen Eisenbahnen sowie eine optimale Nutzung dieses Netzes im Personenfernverkehr als Teil öffentlicher Daseinsvorsorge zu gewährleisten (vgl. Art. 87e, Abs. 4 GG).

Insgesamt ist der Schienenverkehr seit der Bahnreform deutlich kundenorientierter und effizienter geworden.

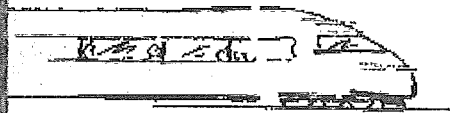
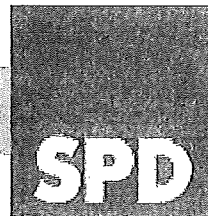
Innovationen wie der Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken, die Einführung neuer Produkte (z. B. InterRegio, kurz IR, für mittlere Distanzen) und die Entwicklung des InterCityExpress (ICE) erhöhten in den vergangenen zwei Jahrzehnten die Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität des SPFV gegenüber Pkw und Flugzeug und schafften so die Voraussetzung, um eigenwirtschaftlich handeln zu können. 2001 wurde jedoch der SPFV abermals einer einschneidenden Neuausrichtung unterworfen. Das Angebot des IR wurde mit dem Programm MORA P reduziert und Streckenangebote unter dem Zwei-Stunden-Takt gestrichen. Die verbliebenen IR-Strecken erhielt der InterCity (IC). Das Netz wurde neu strukturiert und vollständig dem IC und ICE neu zugeordnet.

Die DB AG betreibt unserer Auffassung nach seitdem den Fernverkehr nur noch sehr einseitig. Sie ist dabei ausschließlich auf die Bedienung und den **einseitigen Ausbau des Hochgeschwindigkeitsverkehrs** fixiert und vernachlässigt das Zusammenspiel des Gesamtsystems. Untermauert wird die Position durch die seit 2001 sinkenden absoluten Fahrgastzahlen der DB Fernverkehr AG. Die Einstellung des InterRegio (IR) sowie zahlreiche Streckenreduzierungen ließen die Fahrgastzahlen deutlich einbrechen. Des Weiteren müssen seit Einführung des Projekts "Marktorientiertes Angebot im Personenverkehr (**MORA P**)" bis heute die Bundesländer unter diesen Entscheidungen leiden. Sie mussten durch Einschränkungen des Fernverkehrsangebots in den Regionen zusätzliche finanzielle Belastungen in Kauf nehmen. Ersatzverkehre für entfallene und fehlende SPFV-Angebote müssen im Rahmen der länderfinanzierten SPNV-Finanzierungen teilweise länderübergreifend organisiert werden. Das bedeutet zusätzliche Kosten bei gleichbleibender Höhe der Regionalisierungsmittel. Im Ergebnis kam es in einigen Regionen zu Einschnitten im bestehenden SPNV.

Schienenpolitik in Deutschland darf jedoch nicht mit der Unternehmenspolitik der Deutschen Bahn AG gleichgesetzt werden. Sie muss sich zwar am betriebswirtschaftlichen Rentabilitätskriterium orientieren, dabei aber zugleich ihrem volkswirtschaftlichen Auftrag gerecht werden, und der heißt: Aufrechterhaltung und Verbesserung der Infrastruktur und der Verkehrsleistungen auf hohem Niveau, um möglichst viel Verkehr zu bezahlbaren Preisen auf die Schiene zu bringen und die Bedürfnisse der Bahnkunden bestmöglich zu erfüllen.



Betriebsgruppe Eisenbahn



Köln , den 22.02.2014

Antrag AfA Betriebsgruppenkonferenz

Fernverkehr – Region Lux-Trier-Rhein-Main-Ruhr

Wir kämpfen gegen die Abkopplung der deutsch-luxemburgischen Großregion vom deutschen Schienenpersonenfernverkehr!!!

Die DB AG betreibt seit Jahren eine verfehlte Unternehmensstrategie in Bezug auf ein ausgewogenes ganzheitliches Verkehrsangebot im bundesweiten Schienenpersonenfernverkehr (SPFV). Wir fordern daher die politisch Verantwortlichen der Bundesregierung als Eigentümer des DB Konzerns auf, auf die restriktive und einseitige gewinnorientierte Verkehrsplanung in Fernverkehr - notfalls gesetzgeberisch - einzuwirken.

Der Bahnvorstand muss maßgeblich dazu angehalten werden sein Leistungsangebot auch in der Fläche und in Mittelzentren weiterhin den Bürgerinnen und Bürgern zur Verfügung zu stellen. Unsere Resolution zur nachhaltigen Verbesserung des SPFV in der Großregion Trier/Luxemburg kann daher beispielhaft für viele vergleichbare deutschen Mittelzentren mit grenzüberschreitenden Charakter zur Grundlage einer stetigen Verbesserung des Angebots genommen werden.

Trier ist schon heute die am schlechtesten ans Bahnnetz angehängte deutsche Großstadt. Ab Mitte 2014 droht der gesamten Region nun das Abstellgleis und die Städte Trier und Luxemburg werden von Fernverkehrszügen nicht mehr bedient.

Wir fordern daher - stellvertretend für vergleichbar betroffenen Regionen - zwingend:

- ✗ Die Sicherung des bestehenden Angebots
(4 InterCity-Züge: Luxemburg-Trier-Köln-Norddeutschland)
- ✗ Stärkung/Ausbau der bisherigen Verbindungen. Mindestens auf das Niveau des Jahres 2006.
- ✗ Direkter Anschluss an die Metropolregionen RHEIN/RUHR und RHEIN/MAIN durch Fernverkehrszüge
- ✗ Attraktiver Anschluss an die Hochgeschwindigkeitsstrecken in Deutschland und Frankreich (via Luxemburg)

⌘ Verpflichtung der unternehmerischen Entscheidungsträger durch den Eigentümer Bund.

Wir brauchen endlich verbindliche Regelungen, damit sich die Deutsche Bahn nicht Jahr für Jahr aus der Fläche zurückzieht und sehen den Bund in der Verantwortung, den Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der bundeseigenen Eisenbahnen sowie eine optimale Nutzung dieses Netzes im Personenfernverkehr als Teil öffentlicher Daseinsvorsorge zu gewährleisten (vgl. Art. 87e, Abs. 4 GG).

Insgesamt ist der Schienenverkehr seit der Bahnreform deutlich kundenorientierter und effizienter geworden, die deutschen Mittelzentren wurden aber sukzessive abgekoppelt.

Innovationen wie der Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken, die Einführung neuer Produkte (z. B. InterRegio, kurz IR, für mittlere Distanzen) und die Entwicklung des InterCityExpress (ICE) erhöhten in den vergangenen zwei Jahrzehnten die Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität des SPFV gegenüber Pkw und Flugzeug und schafften so die Voraussetzung, um eigenwirtschaftlich handeln zu können. 2001 wurde jedoch der SPFV abermals einer einschneidenden Neuausrichtung unterworfen. Das Angebot des IR wurde mit dem Programm MORA P reduziert und Streckenangebote unter dem Zwei-Stunden-Takt gestrichen. Die verbliebenen IR-Strecken erhielt der InterCity (IC). Das Netz wurde neu strukturiert und vollständig dem IC und ICE neu zugeordnet.

Den Schienenpersonenfernverkehr sichern

Im Rahmen des Deutschland-Taktes sollen vertaktete Fernverkehrsangebote zwischen wichtigen Mittelzentren auch abseits der Ballungsräume dauerhaft erhalten bzw. – in Orientierung an dem früheren Interregio-System – wieder hergestellt werden. Der Schienenpersonenfernverkehr ist dabei auch in Zukunft eigenwirtschaftlich, d.h. ohne staatliche Zuschüsse, zu betreiben. Ein möglicher Weg, um auch auf schwächer frequentierten Strecken Fernverkehr anbieten zu können, ist die Integration von Regional- und Fernzügen zu einem gemeinsamen Taktverkehr, wie es für das nordwestliche Niedersachsen geplant ist. Dabei werden Regional- und Fernzüge zu einem einstündlichen Takt gekoppelt. In den Fernzügen werden auch Nahverkehrsfahrscheine anerkannt; die Einnahmeausfälle werden der DB Fernverkehr AG durch die Nahverkehrsträger erstattet. Perspektivisch werden wir über Modellprojekte nachdenken, bei denen auf Strecken, auf denen die DB AG Fernverkehre nicht mehr eigenwirtschaftlich rentabel betreiben kann, Konzessionen (Lizenzen) für Fernverkehrstakttrassen ausgeschrieben werden. Um einen eigenwirtschaftlichen Betrieb zu ermöglichen, können Pakete geschnürt werden, bei denen lukrative Takttrassen auf Schnellfahrstrecken im Verbund mit weniger einträglichen Trassen auf Anschlussstrecken vergeben werden. Zum Zuge käme jeweils derjenige tariftreue Bieter, der die höchste Lizenzabgabe zahlt.

Begründung:

Die DB AG betreibt unserer Auffassung nach in der kürzeren Vergangenheit den Fernverkehr nur noch sehr einseitig. Sie ist dabei ausschließlich auf die Bedienung und den **einseitigen Ausbau des Hochgeschwindigkeitsverkehrs** fixiert und vernachlässigt das Zusammenspiel des Gesamtsystems. Untermauert wird die Position durch die seit 2001 sinkenden absoluten Fahrgastzahlen der DB Fernverkehr AG. Die Einstellung des Produkts InterRegio (IR) sowie zahlreiche Streckenreduzierungen ließen die Fahrgastzahlen deutlich einbrechen. Des Weiteren müssen seit Einführung des Projekts "Marktorientiertes Angebot im Personenverkehr (MORA P)" bis heute die Bundesländer unter diesen Entscheidungen leiden. Sie mussten durch Einschränkungen des Fernverkehrsangebots in den Regionen zusätzliche finanzielle Belastungen in Kauf nehmen. Ersatzverkehre für entfallene und fehlende SPFV-Angebote müssen im Rahmen der länderfinanzierten SPNV-Finanzierungen teilweise länderübergreifend organisiert werden. Das bedeutet zusätzliche Kosten bei gleichbleibender Höhe der Regionalisierungsmittel. Im Ergebnis kam es in einigen Regionen zu Einschnitten im bestehenden SPNV.

Schienenpolitik in Deutschland darf jedoch nicht mit der Unternehmenspolitik der Deutschen Bahn AG gleichgesetzt werden. Sie muss sich zwar am betriebswirtschaftlichen Rentabilitätskriterium orientieren, dabei aber zugleich ihrem volkswirtschaftlichen Auftrag gerecht werden, und der heißt: Aufrechterhaltung und Verbesserung der Infrastruktur und der Verkehrsleistungen auf hohem Niveau, um möglichst viel Verkehr zu bezahlbaren Preisen auf die Schiene zu bringen und die Bedürfnisse der Bahnkunden bestmöglich zu erfüllen.

Antrag wurde durch die Konferenz am 22.02.2014 angenommen zur

Weiterleitung an :

SPD Bundestagsfraktion

SPD Landesverband Rheinland-Pfalz

SPD Landtagsfraktion Rheinland-Pfalz

Integration Nah-/Fernverkehr

Informationsunterlage

vertraulich

DB Fernverkehr AG

Angebotsmanagement

P.FMA

22.11.2013

Problemstellung: schwache Nachfrage im Ergänzungsnetz – FV bei parallelem hochwertigen und subventionierten NV nicht konkurrenzfähig



vertraulich

Besetzung Fernverkehr

„Kernnetz“ ~ — Besetzung über 150 P/Zug
„Ergänzungsnetz“ ~ - - - Besetzung unter 150 P/Zug

- **Schwache Nachfrage im Ergänzungsnetz** mit wesentlichen Achsen des Fernverkehrs unter der Break-Even-Besetzung
- Bei **Nahverkehrsausweitungen** und/oder **Fernbusangebot** wirtschaftliche Situation besonders **kritisch**
- Hieraus resultierendes **Überangebot** führt zu **Kannibalisierung** des Fernverkehrs – **Rückzug** von Nahverkehr (NV) oder Fernverkehr (FV) zum Abbau von Überkapazitäten **notwendig**

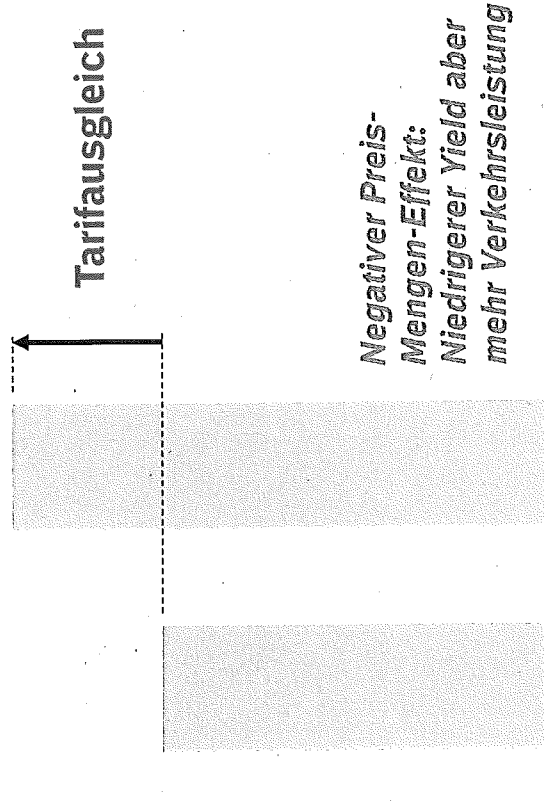
Berechnung Tarifausgleich: Basis des Tarifausgleichs ist der Preisabstand zwischen Nah- und Fernverkehrstarif

Logik Tarifausgleich - schematisch

Juristischer Grundsatz:

„Der Ausgleich beschränkt sich strikt auf **diejenigen Effekte**, die kausal auf die **Anerkennung der Nahverkehrstickets** zurückzuführen sind.“

Erlös aus Binnenverkehren



Mit NV-Tarif-anerkennung Ohne NV-Tarif-anerkennung

Lösungsansatz: Integrierte Nah- / Fernverkehrskonzepte stabilisieren Verkehrsangebot und vermeiden Überkapazitäten

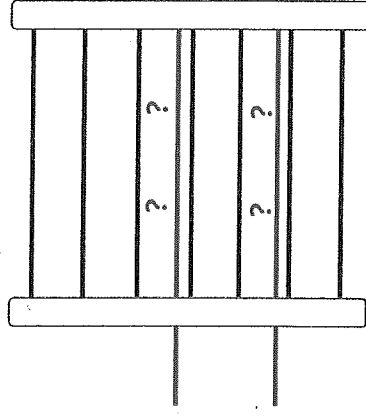


vertraulich

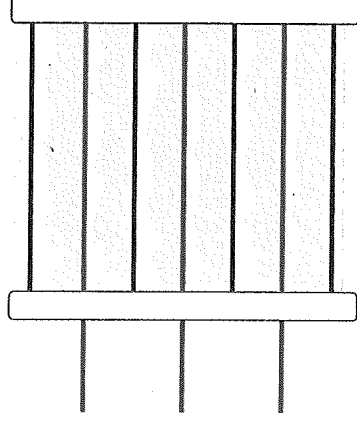
- Fernverkehr
 - Nahverkehr
- Integrationsraum

Grundidee Integrationskonzepte

Bisher: Kannibalisierung!



Neu: Stärkere Integration!



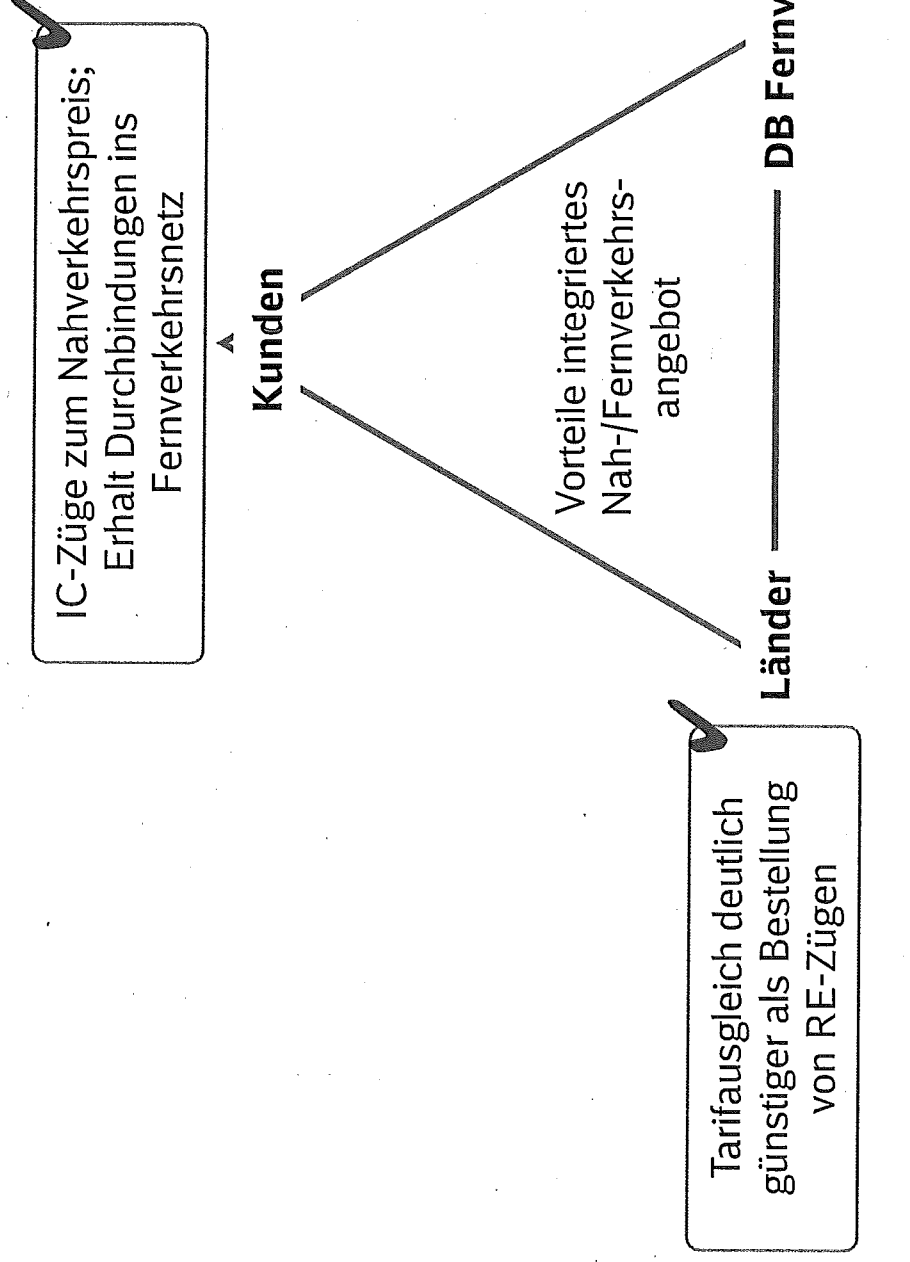
- **Unwirtschaftliche / überlagerte Fernverkehrsangebote** werden abgebaut
- **Signifikante Ausweitung Nahverkehr** zur Schließung Lücken notwendig
- **Weiterer Rückzug Fernverkehr** aufgrund zunehmender Kannibalisierung
- **Gemeinsamer Fahrplan, gemeinsamer Tarif:** Substitution bestehender oder geplanter Nahverkehrszüge bei Beibehalt Haltemuster sowie NV-Takt **Abbau Überkapazitäten**
- **Aufgabenträger zahlt Tarifausgleich** statt eigene RE-Leistungen zu bestellen
- **Ggf. Invest in neue Fahrzeuge**

Notwendige Voraussetzung für den Vertragsabschluss ist die Schaffung einer Win-Win-Situation für alle Beteiligten



vertraulich

Vorteile integrierter Angebote



Erfolgsbedingungen: monetärer Vorteil muss sowohl für Land als auch Fernverkehr gegeben sein

Vorteile integrierter Angebote

IC-Züge zum Nahverkehrspreis;
Erhalt Durchbindungen ins
Fernverkehrsnetz

Kunden

Vorteile integriertes
Nah-/Fernverkehrs-
angebot

Länder

DB Fernverkehr

Tarifausgleich deutlich
günstiger als Bestellung
von RE-Zügen

Substitution von RE-Leistungen,
um Tarifausgleich zu finanzieren;
Einklang mit **NV-Ausschreibung**

Keine Überkapazitäten durch
parallel verkehrenden Nah- und
Fernverkehr und damit
wirtschaftliche Basis für
Bedienung in der Fläche

Erreichen einer Wirtschaftlichkeit,
die **Reinvest** zulässt

Integrationskonzept in Niedersachsen, BaWü umgesetzt, da Erfolgsbedingungen für alle Beteiligte erfüllt

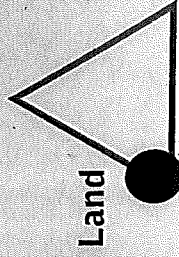


vertraulich

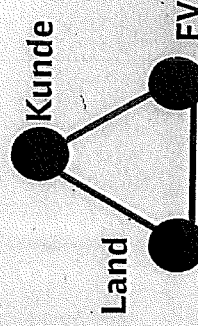
Erfüllungsgrad Erfolgsbedingungen: bereits umgesetzte Integrationskonzepte

	Niedersachsen	BaWü / Gäubahn
Synchron zu NV- Ausschreibung / - Erweiterung	✓	(✓)
FV mit echtem verkehrlichen Mehrwert (z.B. Reisezeitvorteil, Durchbindung)	✓	✓
Ausreichende Auslastung / freie Sitzplatzkapazitäten	✓	✓

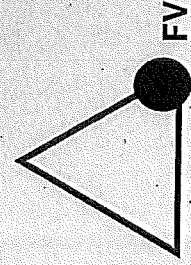
Synchron zu NV-
Ausschreibung / -
Erweiterung



FV mit echtem
verkehrlichen Mehrwert
(z.B. Reisezeitvorteil,
Durchbindung)



Ausreichende
Auslastung / freie
Sitzplatzkapazitäten



Erfolgsbeispiel Niedersachsen: Ab Fahrplan 2014 stündliches NV-Angebot und Verdreifachung Fv-Angebot in Richtung Bremen

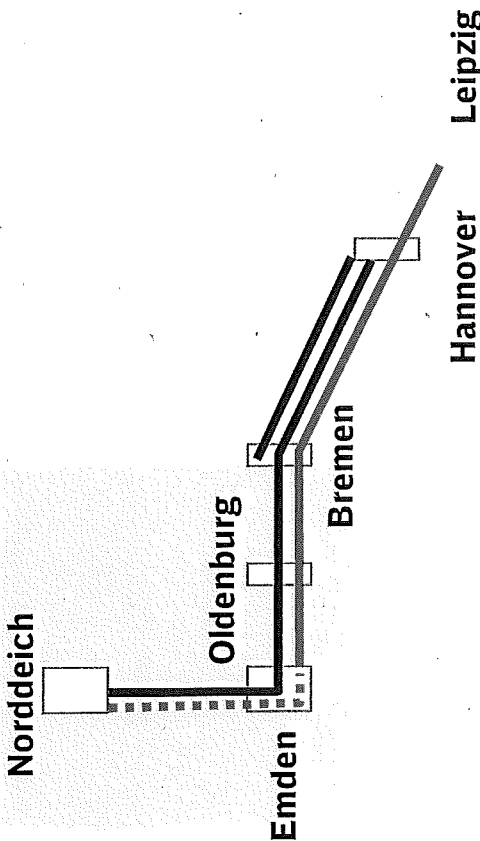
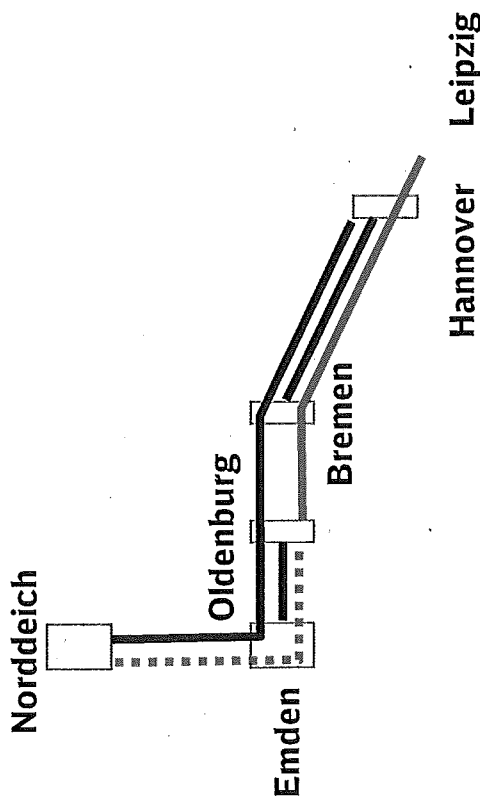
vertraulich

— RE
— jew. 2-h-Takt
— IC
— Integrationsraum

Integrationsabschnitt Bremen – Emden – Norddeich

Status Quo

Integrationskonzept 2014



Angebot
Bremen
–Emden

- zweistdl. NV-Angebot
- 3 Fernverkehrs-Zugpaare
- stdl. NV-Angebot über Anerkennung NV-Tickets im IC (alternierend IC / RE)
- Ausweitung auf 9 Fernverkehrs-Zugpaare

Erfolgsbeispiel Gäubahn: Ab Dez. 2017 durch Verdopplung Nah- und Fernverkehrsangebot signifikante Verbesserungen erzielt

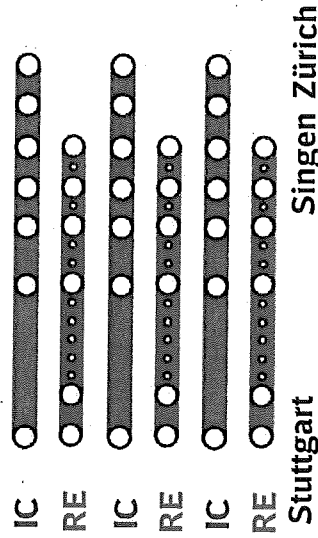


vertraulich

Integrationskonzept auf der Gäubahn ab Dez. 2017

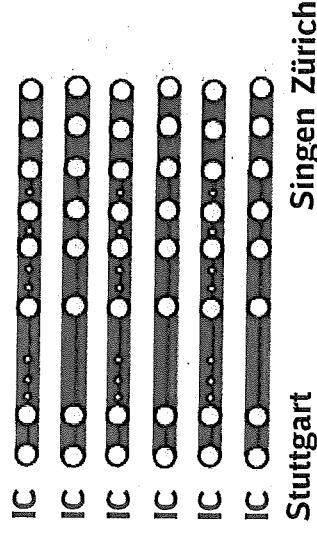
Blau = Fernverkehr
Rot = Nahverkehr

Status Quo



- Alternierender 2h-Takt aus Fern- und Nahverkehrszügen
- 2h-Takt Stuttgart-Zürich ohne kleinere Zwischenhalte im Fernverkehr

Integrationskonzept 2018



- ⊕ **Angebotsverdopplung gegenüber heute: Stundentakt Stuttgart-Zürich**
- zweistündlich mit zusätzlichen Zwischenhalten
- ⊕ **Anerkennung aller Nahverkehrstickets in Fernverkehrszügen: Stundentakt für alle**
Nahverkehrskunden zwischen **Stuttgart und Singen**
- ⊕ **Durchgehend neue Fernverkehrszüge auf Gäubahn im Einsatz**
- ⊕ **Verbesserte Anschlusssituation in Stuttgart**



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Min:	Sts	Sts'in	LMB	PR-Min	PR-Sts	PR-Sts'in
Antwort erhalten						
Stellung nahme						
Termin- übernahme						
ISIM Vorzimmer-Minister 04. Nov. 2013 Tagbuch-Nr. 1-05488						
11030 Berlin 2 3 4 5 6 7 8 9 Dr. Peter Ramsauer, MdB						

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Minister des Innern, für Sport und Infrastruktur
des Landes Rheinland-Pfalz
Herrn Roger Lewentz MdL
Schillerplatz 3-5
55116 Mainz

Bundesminister

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-4155

FAX +49 (0)30 18-300-1484

poststelle@bmvs.bund.de
www.bmvbs.de

**Betreff: Streichen aller Fernverkehrsleistungen der Deutschen
Bahn ab Dezember 2014 auf der Moselstrecke**

Bezug: Ihr Schreiben vom 30.08.2013 mit Zeichen 375.2 - 4432

Aktenzeichen: LA15/5163.3/2 - 2012681

Datum: Berlin,

Seite 1 von 2

30. OKT. 2013

Sehr geehrter Herr Kollege,

haben Sie vielen Dank für Ihr Antwortschreiben zum Thema Fernverkehr auf der Moselstrecke, welches ich sehr gerne zum Anlass nehme, um Ihnen noch einmal den Stand in dieser Angelegenheit darzustellen. Für mich war bemerkenswert, dass das Angebot der DB AG zur Öffnung von Fernverkehrszügen deutlich teurer war, als die Bestellung schneller Regionalzüge. Wie mit Schreiben vom 24.09.2013 mitgeteilt, habe ich unter anderem aufgrund dessen bei der Bahn nachgefragt. Es liegt mir nun von dort eine umfangreiche Stellungnahme zu diesem Sachverhalt vor.

Der auf der Moselstrecke bis 2010/2011 angebotene, zweistündliche Fernverkehrstakt wurde jahrelang deutlich zu schwach in Anspruch genommen, stattdessen haben die Reisenden die preiswerteren Nahverkehrszüge bevorzugt.

Die DB Fernverkehr räumt ein, dass für sie im Vorfeld der Planungen zum Rheinland-Pfalz-Takt 2015 keine verbindliche Planungsaussage zum langfristigen Fernverkehrsangebot möglich war. Dies hält DB Fernverkehr auch nicht für möglich, da sich - anders als im Nahverkehr - das Angebot an der Marktsituation und der Nachfrage ausrichtet.

Es ist auch klar, dass die DB Fernverkehr Zugverbindungen nur dann anbietet, wenn diese für sie einen finanziellen Nutzen bringen oder wenigstens kostendeckend betrieben werden können.



Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie



Seite 2 von 2

Soweit hier erkennbar, ist 1985 auf der Moselstrecke Koblenz – Trier ein Stundentakt mit Fernverkehrszügen eingeführt worden, der in dieser Form nicht beibehalten würde, weil er nicht wirtschaftlich betrieben werden konnte. Die aus dem Fahrplan herausgenommenen Fernverkehrsverbindungen vor mehr als zehn Jahren wurden durch Regionalzüge mit ähnlichen Fahrzeiten ersetzt, entsprechend den schnellen Eilzügen vor Einführung des Stundentakts. Dies war möglicherweise der Auslöser einer Entwicklung mit sich selbst verstärkender Wirkung.

Es ist nachvollziehbar, dass Nahverkehrsverbindungen für Reisende immer attraktiver werden, wenn sie Fernverkehrsverbindungen mit ähnlicher Leistung, aber zu günstigeren Preisen ersetzen.

Wie auch auf anderen Strecken zu beobachten ist, kann dies dazu führen, dass auch die verbleibenden Fernverkehrsverbindungen zunehmend unattraktiver werden und ein wirtschaftliches Betreiben im Wettbewerb mit gemeinwirtschaftlich bestellten Leistungen nicht möglich ist.

Eine Diskussion der Frage, wer letztlich an der sukzessiven Ausdünnung des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) „Schuld“ trägt, erscheint wenig zweckmäßig.

Zu dem von Ihnen aufgeworfenen Thema Deutschland – Takt kann ich Ihnen erfreulicherweise mitteilen, dass wir eine Leistungsbeschreibung zu einer Machbarkeitsstudie herausgegeben haben und uns nach Verhandlungsgesprächen und dem weiteren Vergabeverfahren bereits für einen Bieter entschieden haben.

Mit freundlichen Grüßen

/RS-Kennung:

*Es gilt das
gesprochene Wort*

Rede von Herrn Staatsminister Roger Lewentz im Rahmen der aktuellen Stunde zur Plenarsitzung am Fernverkehr auf der Moselstrecke

Anrede,

Bislang 6 Zugpaare
im Fernverkehr auf
der Moselstrecke

im derzeitigen Fahrplan verkehrt die IC-Linie 35 Norddeich - Ruhrgebiet - Köln - Koblenz - Trier - Luxemburg grundsätzlich im 2-Stunden-Takt mit Einschränkungen am Wochenende. Insgesamt sind an Werktagen zwischen Trier und Koblenz 6 Zugpaare eingesetzt, 5 Zugpaare verkehren weiter bis Luxemburg. Das in Trier beginnend/endende Zugpaar ist aus einer ICE-Garnitur gebildet, verkehrt allerdings in extremen Tagesrandlagen.

Mit Regional-
Express besteht
Stundentakt auf
Moselstrecke

Zusätzlich verkehrt ebenfalls im 2-Stunden-Takt ein Regional-express des Nahverkehrs zwischen Koblenz und Trier und weiter nach Saarbrücken. Damit besteht grundsätzlich jede Stunde eine schnelle Zugverbindung zwischen Koblenz und Trier.

Regional-Express
verkehrt ab Dezem-
ber 2014 stündlich

Ab Dezember 2014 wird nach der kürzlich erfolgten Vergabe des elektrischen RE-Netzes Südwest ein stündlicher Regionalexpress die Moselstrecke bedienen, der in Trier Richtung Saarbrücken und Luxemburg geflügelt wird. Dies bedeutet, es stehen dann stündliche Direktverbindungen von Luxemburg nach Koblenz mit dortigen guten Anschlüssen zur Verfügung.

Verlust Fernverkehr
5,5 Mio. €/Jahr

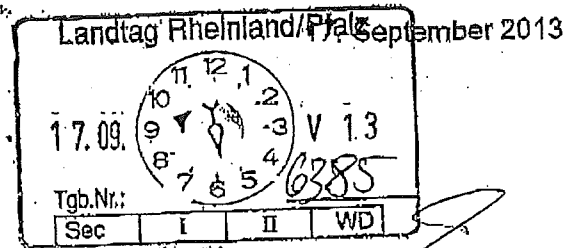
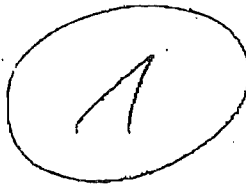
Die IC-Linie 35 ist nach Aussagen von DB Fernverkehr wirtschaftlich nicht mehr tragbar, der Verlust würde auf der Moselstrecke pro Jahr 5,5 Mio. € betragen.

DB will nur noch 2
Fernverkehrszu-
gpaare fahren, ab
Dezember 2014
keines mehr

Ohne finanzielle Kompensation will DB Fernverkehr ab Dezember 2011 das Angebot auf der IC-Linie 35 spürbar einschränken. Von den 6 werktäglichen Zugpaaren sollen nur noch zwei verbleiben, Luxemburg würde dann im Fernverkehr nur noch zweimal pro Tag angebunden. Außerdem sollen die Züge dann auch zwischen Köln und Koblenz ausfallen, so dass Koblenz, Andernach und Remagen weniger Fernverkehrsverbindungen in den Raum Köln hätten. Bis zum Betriebsstart des neuen RE-Angebotes ab Dezember 2014 soll dann in den nächsten Jahren das Fernverkehrsangebot auf der Moselstrecke auf Null herunter gefahren werden.

Ausgleichsbetrag von 2,07 Mio. €/Jahr gefordert	DB Fernverkehr ist bereit, das bisherige Fernverkehrsangebot auf der Moselstrecke und weiter nach Köln vom Grundsatz her bis Ende 2014 weiter zu fahren, wenn vom Land/Schienenzweckverband hierfür eine Ausgleichszahlung in Höhe von rund 2,07 Mio. € pro Jahr geleistet wird, dies ergibt für die drei Jahre bis 2014 insgesamt eine finanzielle Belastung von rund 6,21 Mio. €. In diesem Fall würden die Züge auf der Moselstrecke auch für Nahverkehrskunden geöffnet.
Keine finanziellen Spielräume insbesondere wegen stark steigender Trassen- und Stationsentgelte	Aufgrund der bestehenden Verkehrsverträge für den Nahverkehr und des sich hieraus bereits ergebenden hohen Zuweisungsbedarfs an die SPNV-Zweckverbände, des angemeldeten Finanzierungsbedarfs für Infrastrukturprojekte, die zur Realisierung von RPT 2015 erforderlich sind, sowie wegen der zusätzlichen finanziellen Belastungen ab dem Jahr 2012 durch geänderte Trassen- und Stationspreissysteme in einer Größenordnung von rund 8 Mio. €/Jahr sind weitere finanzielle Belastungen der Regionalisierungsmittel des Landes nicht möglich. Dies gilt umso mehr, als dass es sich beim Fernverkehr nicht um Verkehre in der Zuständigkeit des Landes, sondern des Bundes handelt.
BMVBS lehnt Einwirkung auf DB AG ab	Ich habe daher ein entsprechendes „Protestschreiben“ an Verkehrsminister Ramsauer gerichtet. Ebenso hat sich Herr Ministerpräsident Beck an den Vorstandsvorsitzenden der DB AG und an Bundeskanzlerin Merkel gewandt. Reagiert hat bislang nur Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer, der eine Einwirkung auf die DB AG hinsichtlich der Gestaltung der Fernverkehrsangebote ablehnt.
Verhandlungen mit DB AG ohne Ergebnis	Die von mir mit der DB AG hierzu geführten Verhandlungen haben leider keinerlei Entgegenkommen seitens der Bahn gebracht. Es wurde lediglich das Angebot unterbreitet, bei Wegfall des in unattraktiven Lagen verkehrenden ICE-Zuges den jährlich zu leistenden Ausgleichsbetrag auf rund 1,75 Mio. €/Jahr zu verringern.
Kein finanzieller Ausgleich des Landes, Vorrang hat Umsetzung „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“	Ich möchte daher hier deutlich sagen: Einen finanziellen Ausgleich des Landes für den Erhalt des Fernverkehrs auf der Moselstrecke im bisherigen Umfang wird es nicht geben. Wir müssen alle finanziellen Anstrengungen auf die gemeinsame Realisierung des Projektes Rheinland-Pfalz-Takt 2015 im Schienenpersonennahverkehr, für den wir die Verantwortung tragen, richten. Es besteht kein finanzieller Spielraum für zusätzliche Aufgaben - schon gar nicht für den Erhalt des Fernverkehrs, für den die DB AG und der Bund die Verantwortung tragen.

Vielen Dank



Mündliche Anfrage

der Abgeordneten Astrid Schmitt und Ingeborg Sahler-Fesel (SPD)

Fernverkehr auf der Moselstrecke

Medienberichten zufolge ist in den letzten Jahrzehnten das Angebot im Fernverkehr auf der Moselstrecke hinsichtlich Quantität und Qualität kontinuierlich zusammengestrichen. Die DB AG hat dazu aktuell geltend gemacht, dass die Angebotsgestaltung im Rheinland-Pfalz-Takt 2015 hierfür ursächlich sei. Andererseits gab es zur Gestaltung des Fernverkehrs auf der Moselstrecke frühere Vereinbarungen mit dem Bund.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Wie sehen die Vereinbarungen mit dem Bund zu Fernverkehrsverbindungen auf der Moselstrecke aus?
2. Welche Gründe macht die DB AG für die Ausdünnung des Fernverkehrs auf der Moselstrecke geltend?
3. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, um bessere Verbindungen auch für die Anbindung der Stadt Trier an den Fernverkehr zu ermöglichen?

Astrid Schmitt

Ingeborg Sahler-Fesel

An die
Fraktion der
SPD, CDU und
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zur Plenarsitzung
am 19.09.13

Unverbindliche
Vorabinformation
- nur für interne Zwecke -

Hintergrundmaterial zur Anfrage des TV - Fernverkehr Moselstrecke

Auszüge aus der Vorlage Zweckverbandsversammlung SPNV-Nord (nicht-öffentlicher Teil) von Juni 2011 zur gleichen Thematik. Seitdem hat sich das Fernverkehrsangebot auf der Moselstrecke weiter verschlechtert, so dass im aktuellen Fahrplan nur noch zwei Zugpaare verkehren.

TOP 1 Fernverkehr auf der Moselstrecke; Entwicklung der Schienenverkehre in der Region Trier

Neben den Angeboten des Nahverkehrs (Regionalbahn Trier – Koblenz, Regionalexpress Saarbrücken – Trier – Koblenz) leistet momentan auch noch der Fernverkehr der Deutschen Bahn einen wesentlichen Beitrag zur verkehrlichen Erschließung der Moselregion. Nach einer Reihe von Kürzungen in den letzten eineinhalb Jahrzehnten – erinnert sei an die viel diskutierte Streichung der Interregio-Verbindungen – stellt sich das Fernverkehrsangebot in einer Grundstruktur heute wie folgt dar:

1 Zugpaar (IC) Koblenz – Trier – Luxemburg

4 Zugpaare (IC) Luxemburg – Trier – Koblenz – Emden

1 Zugpaar (ICE) Trier – Berlin

In Verbindung mit RE-Zügen ergänzen sich Fernverkehr und Nahverkehr momentan zu einem stündlich verkehrenden, „schnellen“ Produkt in der Relation Trier – Koblenz.

Lange im Vorfeld der Planungen an der Konzeption „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ versuchten die SPNV-Zweckverbände gemeinsam mit dem Land, die DB Fernverkehr zu einer verbindlichen Planungsaussage bezüglich der Zukunft der Fernverkehrsangebote auf den rheinland-pfälzischen Strecken zu bewegen. Während dies für die Rhein- und Pfalzstrecke (mit Einschränkungen) gelang, konnte für die Moselstrecke keine Aussage erreicht werden. Der Tenor war immer, dass die Wirtschaftlichkeit der Strecke grenzwertig sei und man von Jahr zu Jahr planen müsse.

Auf dieser Grundlage war es leider nicht möglich, seitens des Nahverkehrs eine langfristig angelegte Konzeption zu entwickeln, die optimal mit dem Fernverkehr abgestimmt gewesen wäre. Um hier aber eine möglichst hohe Flexibilität zu erhalten, sieht die neue Konzeption des Rheinland-Pfalz-Taktes 2015 für den Regionalexpress zwischen Saarbrücken bzw. Luxemburg, Trier und Koblenz nunmehr eine um ca. 20 Minuten verschobene Taktlage vor, die unabhängig von der bisherigen Taktlage des Fernverkehrs verläuft und dem Fernverkehr damit optimale Planungsspielräume bietet.

Das sog. „RE-Konzept“ war inzwischen Gegenstand einer europaweiten Ausschreibung. (vgl. TOP 3).

Erstmals im Spätsommer 2010 kam die DB mit neuen Vorschlägen zur Zukunft des Fernverkehrs auf der Pfalz- und Moselstrecke auf das Land und die Zweckverbände zu, in denen u. a. angedeutet wurde, dass man das bisherige Fernverkehrsangebot auf der Moselstrecke (und in Teilen auch auf der Pfalzstrecke) ohne finanzielle Unterstützung nicht mehr vollständig aufrecht erhalten werden könne. In diesem Zusammenhang wurden auch erste Vorstellungen artikuliert, wie man sich eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit vorstellen könne. Im Kern bestand die Idee darin, die Fernverkehrszüge für Kunden mit Nahverkehrsfahrscheinen (Verbundfahrausweise + Nahverkehrstarif der Deutschen Bahn) zu öffnen und dafür einen **finanziellen Ausgleich** zu bekommen, auf dessen Grundlage die „Eigenwirtschaftlichkeit“ des Angebotes gewahrt bliebe.

Auf dieser Basis sollte es dann auch möglich sein, eine optimale konzeptionelle Abstimmung zwischen Nah- und Fernverkehrsangeboten zu schaffen.

Der Vorstoß der DB AG kam jedoch zu einem sehr späten Zeitpunkt, so dass die Klärung wesentlicher Voraussetzungen (Vergabe- und beihilferechtliche Zulässigkeit der geforderten Ausgleichsleistung, Verbundintegration incl. Klärung der Einnahmeverteilung) vor der Veröffentlichung der Ausschreibung des RE-Netzes im Herbst letzten Jahres nicht mehr möglich war. Die Akteure verabredeten daher, die Gespräche nach Abschluss der Ausschreibung des RE-Netzes wieder aufzunehmen.

Im Vorfeld dazu ist eine grundsätzliche Positionierung des Zweckverbandes SPNV-Nord erforderlich. Die Rahmenbedingungen dafür stellen sich nach heutiger Sachlage wie folgt dar:

1. Die DB Fernverkehr sieht sich bereits ab dem Fahrplanjahr 2012 (also ab Dezember 2011) nicht mehr in der Lage, das aktuelle Angebot **ohne finanzielle Hilfestellung** aus der Region aufrecht zu erhalten. Bleibt eine finanzielle Hilfestellung aus, muss mit einer Kürzung des Fernverkehrsangebotes auf 2 Zugpaare pro Tag gerechnet werden.
2. Der Fernverkehr stellt sich die finanzielle Unterstützung so vor, dass bei gleichzeitiger Öffnung der Fernverkehrszüge für Reisende mit Nahverkehrsfahrscheinen (Verbundtickets VRT + VRM sowie „C-Preis“ der DB) ein Ausgleich von Mindererlösen erfolgt. Der notwendige Ausgleichsbetrag wird aktuell auf ca. [REDACTED] geschätzt. Für die fraglichen Leistungen im Umfang von rund 450.000 Zkm wäre demnach voraussichtlich ein Gesamtausgleich von [REDACTED] EUR/a erforderlich.
3. Die Alternative für den SPNV-Nord dazu bestünde darin, die entstehenden Angebotslücken für den Zeitraum 2012 bis 2014 entweder zu akzeptieren (danach wäre die stündliche Bedienung über das RE-Konzept gewährleistet) oder beim derzeitigen Vertragspartner DB Regio im Rahmen des in dieser Zeit noch bestehenden Verkehrsvertrages „Ersatzverkehre“ zu bestellen, für die voraussichtlich ein Zuschuss von [REDACTED] aufzuwenden wäre.

Bewertung der Situation:

Nach den Erfahrungen der zurückliegenden Jahre und vor dem Hintergrund vergleichbarer Abläufe in anderen Regionen der Republik muss damit gerechnet werden, dass die DB ihre Kürzungspläne im Fernverkehr mit größter Wahrscheinlichkeit umsetzen wird. Die „politische Gegenwehr“ müsste sich angesichts der rechtlichen Zuständigkeit (Art. 87 e, Abs. 4) gegen den Bund richten, der sich jedoch bis dato standhaft geweigert hat, Fernverkehre direkt zu bezuschussen. Es ist wenig wahrscheinlich, dass sich an dieser Position ausgerechnet in unserem Fall etwas ändert.

Verkehrlich sollte die stündliche Bedienung der Moselstrecke mit einem schnellen Produkt (neben der Regionalbahn) in jedem Fall aufrecht erhalten werden. Eine vorübergehende Verschlechterung der Angebotsqualität bis zur Betriebsaufnahme des RE-Netzes im Dezember 2014 würde sich voraussichtlich sehr negativ auf die Nachfrage auswirken. Erfahrungsgemäß ist es sehr schwierig, erstmal verlorene Potentiale durch ein später wieder verbessertes Angebot zurück zu gewinnen.

In der vergleichenden Bewertung der oben aufgezeigten Alternativen (vorübergehende Subventionierung des Fernverkehrs oder Bestellung von Ersatzleistungen bei DB Regio) ist die erste Variante eindeutig zu bevorzugen. Sie ist für den SPNV-Nord wirtschaftlicher und bietet für die Reisenden einen höheren Komfort.

Für die zweite Phase (2015 ff) sollte dann über die vom Fernverkehr vorgeschlagene Integration von einzelnen Fernverkehrszügen in das RE-Konzept verhandelt werden. Dazu müssen die ökonomischen Auswirkungen sehr genau bewertet werden. Zudem sind noch weitere Klärungen hinsichtlich der fahrplanmäßigen Integrationsmöglichkeiten

vorzunehmen. Im Übrigen können diese Verhandlungen erst nach dem rechtssicheren Abschluss des laufenden Vergabeverfahrens geführt werden.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht über die absehbaren Entwicklungen im Fernverkehr auf der Moselstrecke zur Kenntnis. Sie lehnt die Pläne zur weiteren Kürzung der Fernverkehrsangebote mit Nachdruck ab. Der Verbandsvorsteher wird beauftragt, dies gegenüber dem Vorstandvorsitzenden der DB AG und gegenüber der Bundesregierung in entsprechenden Protestschreiben deutlich zu machen.

Soweit diese Bemühungen erfolglos bleiben, werden Verbandsvorsteher und Geschäftsstelle beauftragt, mit der DB AG in Verhandlungen einzutreten mit dem Ziel, das bisherige Verkehrsangebot auf der Moselstrecke zumindest bis zur Inbetriebnahme des RE-Netzes (2015) möglichst weitgehend aufrecht zu erhalten.

Anhang 2

Vereinbarung Bund/Länder Rheinland-Pfalz und Hessen zu Verknüpfungsmaßnahmen im Zuge der Neubaustrecke Köln - Rhein/Main vom 21. 3. 1990

Neubaustrecke Köln - Rhein/Main

Ergebnisse der Abstimmungsgespräche zwischen der Bundesregierung und dem Land Rheinland-Pfalz vom 21. März 1990

1. Verknüpfung von Koblenz mit der Schnellbahn

Lahntalstrecke

Der Schienenverkehr im Zuge der Lahntalstrecke soll - gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke - verbessert werden. Vorgesehen sind:

- a) Elektrifizierung und damit verbundene Verbesserung der Strecke Koblenz - Limburg. Dabei ist zu berücksichtigen:
 - die Zubringerfunktion von Koblenz zur Schnellbahn,
 - eine überregionale Funktion im Zuge einer Ost-West-Strecke Luxemburg/Trier - Kassel,
 - Güterverkehr
- b) Regionalschnellverkehr Koblenz - Diez/Limburg - Gießen (Reisezeitverkürzung, Taktverkehr, Einsatz neuer Fahrzeuge wie z. B. Pendolino, Abstimmung mit dem Fernverkehr im Knoten Koblenz).

Im Interesse des Netzschlusses und der Verkehrsbedeutung als Zubringer soll ergänzend verfolgt werden: Die Elektrifizierung der Strecken

- Limburg - Wetzlar
- Wiesbaden - Niedernhausen (Limburg)

Moselstrecke

- Interregio-Linie Luxemburg/Trier - Koblenz - Köln
- Regionalschnellverkehr Luxemburg/Trier - Koblenz (Taktverkehr, Beschleunigung gegenüber heute, Einsatz neuer Fahrzeuge wie z. B. Pendolino, Abstimmung mit dem Fernverkehr im Knoten Koblenz).

Halt im Zuge der Neubaustrecke Köln - Rhein/Main im Bereich Limburg - Diez bzw. Montabaur

Für einen Halt im Raum Limburg/Diez/Montabaur kommen in Betracht:

- Limburg - Staffel
- Freindiez - Limburg
- Limburg - Eschhofen
- Montabaur.

Es besteht Einvernehmen darüber, daß ein Halt im Raum Limburg/Diez unverzichtbar ist.

Aus verkehrlicher Sicht und im Hinblick auf die strukturellen Entwicklungsmöglichkeiten des angestrebten gemeinsamen Oberzentrums Limburg/Diez stellt ein Bahnhof in Verknüpfung der Lahntalstrecke mit der Neubaustrecke die günstigste Lösung dar (Limburg-Diez oder Limburg-Eschhofen).

Sofern die Entscheidung im Raumordnungsverfahren nicht für einen Halt in Limburg-Diez oder Limburg-Eschhofen fällt, kommt nur ein alternierender Halt in Montabaur und Limburg-Staffel im Zweistundentakt in Betracht.

Die Standorte sollen in das Raumordnungsverfahren einbezogen werden. Die Festlegung der bzw. des Bahnstandsstandorte(s) erfolgt im Raumordnungsverfahren.

Die Länder Rheinland-Pfalz und Hessen werden in enger Zusammenarbeit eine zügige Vorbereitung und Durchführung des Verfahrens sicherstellen.

2. Schienenpersonenverkehr im Rheintal mit Zentrum Koblenz

Gemeinsames Ziel von Bund und Land ist die Verbesserung des Schienenpersonenverkehrs im Rheintal nach folgendem integrierten Rahmenkonzept:

a) Linke Rheinstrecke

- 1 IC-Linie im Stundentakt Köln - Bonn - Koblenz - Mainz
- 1 IR-Linie Köln - Koblenz - Trier/Luxemburg
- Regionalschnellverkehr im Einstunden-Takt (Verbesserungen durch Beschleunigungen gegenüber heute, Einsatz neuer Fahrzeuge, Abstimmung der Übergänge im Knoten Koblenz mit dem Fernverkehr).

- City-Bahn im Einstunden-Takt Köln - Bonn - Koblenz mit Durchbindung südlich Koblenz. Einsatz von City-Bahnfahrzeugen mit folgenden Merkmalen:
- Neugestaltete Fahrzeuge mit modernen Großräumen 1. und 2. Klasse
- Komfort
- Restauration (Cafe, Kiosk)
- Beschleunigung gegenüber heute
- Mitnahmemöglichkeit für Gepäck, Kinderwagen, Rollstühle, Fahrräder

b) Rechte Rheinstrecke

Gemeinsames Ziel des Bundes und der Länder Hessen und Rheinland-Pfalz ist die Verbesserung des Schienenpersonenverkehrs auf der rechten Rheinstrecke nach folgendem integrierten Rahmenkonzept:

- Regionalschnellverkehr im Einstunden-Takt zwischen Bonn/Linz und Wiesbaden (Verbesserungen durch Beschleunigung gegenüber heute, gegebenenfalls Einsatz neuer Fahrzeuge, Abstimmung der Übergänge in den Knoten Koblenz und Wiesbaden/Mainz mit dem Fernverkehr).
- Zeitgleiche Inbetriebnahme mit der Neubaulstrecke.

c) Ahrtalstrecke

- City-Bahn (Einsatz von City-Bahnfahrzeugen, Verknüpfung mit City-Bahn im Rheintal in Remagen, bedarfsgerechte Verdichtung des Taktes, Einsatz neuer Fahrzeuge.

Maßnahmen, die unabhängig von der Inbetriebnahme der Schnellbahn der Verbesserung des Schienenangebots dienen, werden zum frühestmöglichen Zeitpunkt durchgeführt.

3. Weitere Verbesserungen des Schienenverkehrs auf der linken Rheinseite

Maßnahmen:

- a) Führung einer Interregio-Linie von Mannheim nach Mainz linksrheinisch nach Verwirklichung der Ausbaustrecke Mainz - Mannheim.
- b) Einrichtung einer Regionalschnellverkehrsverbindung im Zuge der linken Rheinseite zwischen Mainz und Karlsruhe/Wörth (Pendolino).

- c) Bau von Überholungsgleisen in Bonn und Remagen zur Angebotsverbesserung im Schienenpersonenverkehr.
- d) Es wird ein gemeinsames Gutachten erstellt, ob auch nach Wirksamwerden des Entlastungseffektes der Schnellbahn ein drittes Gleis (S-Bahn-Gleis) zwischen Bingen und Mainz notwendig ist. Bei Vorliegen der Voraussetzungen wird eine Finanzierung mit Mitteln des GVFG in Betracht gezogen.

4. Güterverkehrszentrum Koblenz

- a) Schaffung eines DB-Kombi-Terminals.
- b) Schaffung Güterverkehrszentrum der Stadt Koblenz in Verknüpfung Schiene/Straße/Wasserstraße. (Das Land wird die Stadt Koblenz bei der Realisierung des Projektes unterstützen).

5. Schnellbahn Mannheim/Ludwigshafen - Saarbrücken

Die Schnellbahn Köln-Rhein/Main muß auch mit dem südlich anschließenden Netz wirksam verknüpft werden. Im Bundesverkehrswegeplan '85 ist die Ausbaustrecke Mainz - Mannheim als „vordringlicher Bedarf“ enthalten. In Mannheim schließt nach Osten die 1991 verkehrsbereite Neubaustrecke nach Stuttgart und die Planung nach Saarbrücken - Paris an.

Bund und Land sind sich einig, daß für die Schnellbahn Mannheim - Saarbrücken eine Lösung gefunden werden muß, die für die Verbindung Paris - Mannheim etwa die gleiche Reisezeit wie bei der Route über Straßburg erreicht.

Der Bund geht von einem Kostenrahmen von 1,5 Mrd. DM aus, wobei bekannt ist, daß die Strecke durch einen landschaftlich sensiblen Bereich führt. Haltepunkte sind vorgesehen in Saarbrücken und Kaiserslautern. Die Realisierung ist als vordringliches Projekt in den 90er Jahren vorgesehen. Die Planungen werden unverzüglich aufgenommen.

6. Anschluß Mainz/Wiesbaden an die Neubaustrecke Köln - Rhein/Main

Der Bund und die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz gehen von einer zeitgleichen Verwirklichung der Anschlüsse Mainz/Wiesbaden und Flughafen Frankfurt im Zuge der Neubaustrecke Köln - Rhein/Main aus.

7. Pendolino

Der BMV unterstützt das Land Rheinland-Pfalz bei der zeitgerechten Verwirklichung der Pendolino-Planungen auf der Basis der vom Land vorgesehenen Modelle (Vermietung/Verpachtung). Der BMV wirkt gegenüber der DB darauf hin, daß die für den Einsatz des Pendolino erforderlichen Oberbaumaßnahmen rechtzeitig realisiert werden.

8. Ausbau der B49 zwischen Koblenz und Wetzlar

Zur Verbesserung der West-Ost-Fernstraßenverbindung Luxemburg/Trier - Koblenz - Wetzlar/Gießen - Leipzig/Dresden soll der Bau der B49 mit vorrangiger Priorität zwischen Koblenz und Wetzlar angestrebt werden (vierstreifiger Ausbau zwischen Hadamar und Wetzlar in Hessen und Bau der Umgehung Neuhäusel in Rheinland-Pfalz).



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Minister des Innern, für Sport und Infrastruktur
des Landes Rheinland-Pfalz
Herrn Roger Lewentz MdB
Schillerplatz 3-5
55116 Mainz

30/09

375.2

Min.	Sts	Sts in	LMB	PR- Min	PR- Sts	PR- Sts in
Antwort- entwurf	Vorzimmer Minister 30. Sep. 2013					MB 1
Stellung- nahme						MB 2
Termin- übernahme						PR 1
						PR 2
Tagebuch-Nr. M-055347						
1	2	3	4	5	6	7
					X	8
						9

eng. 2100

Ministerialdirektorin
Claudia Horn
Leiterin der Abteilung Landverkehr

HAUSANSCHRIFT
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-4000
FAX +49 (0)228 99-300-4099

AL-LA@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

**Betreff: Streichen aller Fernverkehrsleistungen der DB AG ab
Dezember 2014 auf der Moselstrecke**

Bezug: Ihr Schreiben vom 30.08.2013
Aktenzeichen: LA15/5163.3/2 - 2012681
Datum: Bonn, 24.09.2013

Handwritten signature and initials

Sehr geehrter Herr Minister Lewentz,

für Ihr Antwortschreiben danke ich Ihnen auch im Namen von Herrn
Bundesminister Dr. Peter Ramsauer MdB. Er hat mich gebeten, Ihnen
eine Zwischennachricht zukommen zu lassen.

Hinsichtlich Ihrer Aussage, das Angebot der DB AG zur Öffnung von
Fernverkehrszügen wäre deutlich teurer als die Bestellung der schnel-
len Regionalzüge, habe ich die Deutsche Bahn AG (DB AG) um eine
Stellungnahme gebeten.

Sobald mir die Informationen der DB AG vorliegen, werden Sie eine
Antwort auf Ihr Schreiben vom 30.08.2013 erhalten.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Claudia Horn
Claudia Horn

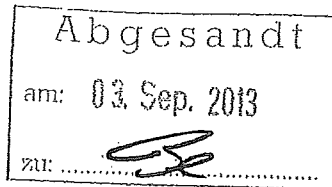


201, 4432

2. ENTWURF 627821

Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz
Postfach 3280 | 55022 Mainz

✓ Bundesministerium
für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung
Herrn Bundesminister
Dr. Peter Ramsauer, MdB
11030 Berlin



DER MINISTER

Schillerplatz 3-5
55116 Mainz
Telefon 06131 16-0
Telefax 06131 16-3720
Mail: Poststelle@lsm.rlp.de
www.lsm.rlp.de
August 2013

Mein Aktenzeichen
375.2 - 4432
Bitte immer angeben!

Ihr Schreiben vom
LA 15/5163.3/2-2012681
vom 16.8.2013

Telefon / Fax
06131 16-22 23
06131 16-17 22 23

Streichen aller Fernverkehrsleistungen der DB ab Dezember 2014 auf der Moselstrecke

Sehr geehrter Herr Bundesminister Dr. Ramsauer,

für Ihr Schreiben vom 16. August zu der geplanten Streichung aller Fernverkehrsverbindungen auf der Moselstrecke danke ich Ihnen.

Die von Ihnen weitergegebenen Aussagen der DB AG zu den Abläufen, die zur Einstellung des Fernverkehrs ab Dezember 2014 führen, entbehren leider jeder Grundlage und stellen die tatsächlichen Abläufe genau falsch herum dar.

Tatsächlich war der Ablauf wie folgt:

1. Die DB Fernverkehr hat in den letzten Jahrzehnten das Fernverkehrsangebot auf der Moselstrecke hinsichtlich Quantität und Qualität kontinuierlich zusammengestrichen und verschlechtert, obwohl die Vereinbarungen mit dem Bund, die im Zusammenhang mit dem Bau der Neubaustrecke Köln - Rhein-Main abgeschlossen wurden, etwas anderes vorsahen.

2. Bereits lange im Vorfeld der Planungen zur Konzeption „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ haben die für den SPNV zuständigen Zweckverbände gemeinsam mit dem Land versucht, die DB Fernverkehr zu einer verbindlichen Planungsaussage bezüglich der Zukunft der Fernverkehrsangebote auf der Moselstrecke zu bewegen, um eine belastbare Planungsgrundlage zu erhalten. DB Fernverkehr war hierzu nicht in der Lage. Der Tenor war vielmehr immer, dass die Wirtschaftlichkeit der Strecke grenzwertig sei und man von Jahr zu Jahr planen müsse. Von einem möglichen "gemeinsamen Angebot" war zu diesem Zeitpunkt seitens der DB AG keine Rede.
3. Auf dieser Grundlage war es leider nicht möglich, seitens des Nahverkehrs eine langfristig angelegte Konzeption zu entwickeln, die optimal mit dem Fernverkehr abgestimmt gewesen wäre. Um hier aber eine möglichst hohe Flexibilität zu erhalten, sieht die neue Konzeption des Rheinland-Pfalz-Taktes 2015 für den Regionalexpress zwischen Saarbrücken bzw. Luxemburg, Trier und Koblenz nunmehr eine um ca. 20 Minuten verschobene Taktlage vor, die unabhängig von der bisherigen Taktlage des Fernverkehrs verläuft und dem Fernverkehr damit optimale Planungsspielräume bietet. Dieses Vorgehen wurde der DB AG auch sehr frühzeitig kommuniziert.
4. Das Konzept Rheinland-Pfalz-Takt 2015 wurde im Juni 2008 einstimmig von allen Mitgliedern der Zweckverbandsversammlung der Zweckverbände SPNV beschlossen. Auch das Saarland und das Großherzogtum Luxemburg haben dieser Konzeption zugestimmt und beteiligen sich aktiv an der Umsetzung. Diese erfolgt in der Regel über wettbewerbliche Verfahren.
5. Erst kurz vor Veröffentlichung der Ausschreibung RE-Netz Südwest, die auch die neuen RegionalExpressleistungen auf der Moselstrecke enthält, kam DB Fernverkehr mit dem Vorschlag, die Fernverkehrszüge für Kunden mit Nahverkehrsfahrscheinen (Verbundfahrausweise + Nahverkehrstarif der Deutschen Bahn) zu öffnen. Die Aufgabenträger sollten hierfür der DB Fernverkehr einen finanziellen Ausgleich geben.

6. Was immer die Gründe gewesen sein mögen, ist es jedoch eine Tatsache, dass der Vorstoß der DB AG zu einem sehr späten Zeitpunkt kam, so dass die Klärung wesentlicher Voraussetzungen nicht möglich gewesen wäre ohne sämtliche Zeitpläne für die Ausschreibung zu gefährden.
7. Dessen ungeachtet hat es nach Vergabe der Leistungen weitere Gespräche zu einer möglichen Integration des Fernverkehrs zwischen den Beteiligten gegeben. Angesichts des sehr guten Ergebnisses der Ausschreibung waren die Angebote von DB Fernverkehr für die Aufgabenträger und das Land im Übrigen in hohem Maße unwirtschaftlich.

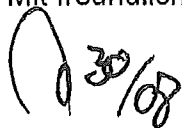
Nicht der Rheinland-Pfalz-Takt 2015 hat daher den Fernverkehr auf der Moselstrecke "kaputt gemacht", sondern DB Fernverkehr war nicht in der Lage, eine belastbare Zusage für den Fernverkehr zu geben. Erst daraus entstand die Notwendigkeit für den schnellen Stundentakt im Regionalverkehr. Das Angebot der DB AG zur Öffnung von Fernverkehrszügen war für das Land und die Zweckverbände deutlich teurer als die Bestellung der schnellen Regionalzüge und deshalb völlig unwirtschaftlich. Übrigens werden diese Züge zukünftig von DB Regio gefahren. Eine "wohlwollende Prüfung" des Vorschlags der DB AG ist daher nicht mehr notwendig, weil diese schon lang - mit deutlich negativem Ergebnis - erfolgt ist. Neue, für das Land und die Aufgabenträger finanziell attraktive Angebote seitens DB Fernverkehr sind mir nicht bekannt.

Das Beispiel Moselstrecke zeigt einmal mehr, dass der Fernverkehr in einem vom Bund vorgegebenen engen Korsett steckt. Die strikte Trennung von Nah- und Fernverkehr ist dem System Bahn nicht förderlich. Alle Versuche des Landes im Vorfeld von wettbewerblichen Verfahren zu Einigungen zu kommen, haben nicht zur von uns gewünschten Abstimmung von Nah- und Fernverkehr geführt. Sinnvolle Projekte, die diesem Missstand abhelfen könnten wie das Fernverkehrssicherstellungsgesetz oder das Projekt Deutschland-Takt werden vom Bund abgelehnt bzw.

nicht mit der nötigen Tatkraft vorangetrieben. Aus meiner Sicht ist es an der Zeit hier neue Überlegungen anzustellen.

Für die Moselstrecke besteht letztlich für die DB AG weiterhin die Möglichkeit, Fernverkehr anzubieten. Die heutige Trasse des Fernverkehrs wird durch die schnellen Regionalzüge nicht belegt. Aus meiner Sicht wäre es durchaus möglich, auch nach Dezember 2014 zumindest in einzelnen Lagen oder zu bestimmten Zeiten zusätzlichen Fernverkehr anzubieten, um beispielsweise das große touristische Potential der Mosel mit Direktverbindungen auszuschöpfen. Gerne höre ich hierzu Vorschläge der DB AG und würde mich über eine Unterstützung Ihres Hauses freuen.

Mit freundlichen Grüßen

 30/08

Roger Lewentz

 28.08.



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Min.	Sts	Sts'in	LMB	PR-Min	PR-Sts	PR-Sts'ir
ISIM						MB 1
Vorzimmer Minister						MB 2
19. Aug. 2013						PR 1
Tagebuch-Nr. 6-055064						PR 2
1	2	3	4	5	6	8

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Minister des Innern, für Sport und Infrastruktur
des Landes Rheinland-Pfalz
Herrn Roger Lewentz MdL
Schillerplatz 3-5
55116 Mainz

ausg. 39K
Dr. Peter Ramsauer, MdB
Bundesminister

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-4155
FAX +49 (0)30 18-300-1484

poststelle@bmvs.bund.de
www.bmvs.de

019/08 1. D AP-Büro & k. 2. + (iils)

**Betreff: Streichen aller Fernverkehrsleistungen der Deutschen
Bahn ab voraussichtlich Dezember 2014 für den Gesamttraum
Koblenz-Trier-Luxemburg/Saarbrücken**

Bezug: Schreiben von Herrn Bernhard Kaster MdB vom 25.06.2013
Aktenzeichen: LA15/5163.3/2 - 2012681
Datum: Berlin,
Seite 1 von 2

Sehr geehrter Herr Kollege,

Guten Herr Lewentz,

aufgrund der Anfrage des parlamentarischen Geschäftsführers der
CDU/CSU Fraktion Herrn Bernhard Kaster MdB zu Fernverkehrsver-
bindungen im Gesamttraum Koblenz Trier-Luxemburg/Saarbrücken
habe ich die Deutsche Bahn AG gebeten, mir hierzu die notwendigen
Informationen zu geben.

In der mir vorliegenden Stellungnahme bestätigt sie, dass die aktuelle
Planung der DB Fernverkehr AG ab Dezember 2014 keine Fernver-
kehrszüge auf der Achse Trier-Luxemburg mehr vorsieht. Dies be-
gründet sie damit, dass die DB Fernverkehr AG auf die vom Land
Rheinland-Pfalz bestellte Verdoppelung des schnellen RE-Angebots
auf der Moselstrecke im Rahmen des Rheinland-Pfalz-Taktes 2015
reagiert. Die DB AG sieht mit der geplanten Ausweitung keinen ver-
kehrlichen Nutzen eines hierzu parallelen Fernverkehrsangebots. An-
gesichts der geringen Inanspruchnahme der Fernverkehrsleistungen
auf der Moselstrecke muss die DB AG feststellen, dass die Reisenden
sich für den gleich schnellen aber preisgünstigeren subventionierten
Nahverkehr entschieden haben.

Die DB AG teilt in der Stellungnahme weiter mit, dass sie Ihnen und
dem Aufgabenträger des Nahverkehrs ein Alternativkonzept angebo-
ten hatte, das auf der Moselstrecke die tarifliche Integration von Fern-
verkehrsleistungen in das Nahverkehrsangebot des Rheinland-Pfalz-
Takts 2015 vorsah. Hierzu wäre - so heißt es weiter - allerdings eine





Seite 2 von 2

Ausgleichszahlung der Differenz zwischen Nah- und Fernverkehrstarif ihrerseits nötig, wobei Sie dafür aber gleichzeitig die Bestellung von Nahverkehrsleistungen einsparen könnten. 21

Nur dann, wenn Sie zu einer Integrationslösung aus Nah- und Fernverkehr bereit wären, wäre aus Sicht der DB AG eine verkehrlich sinnvolle Fernverkehrsanbindung auf der Moselstrecke doch noch realisierbar.

Sehr geehrter Herr Kollege Lewentz, da ich weiß, dass auch Sie ein Interesse an Fernverkehrsverbindungen für die Region haben, bitte ich Sie, diesen Vorschlag der DB AG noch einmal wohlwollend zu prüfen.

Mit freundlichen Grüßen