

Stellungnahme / Antwort

zu Antrag-/Anfrage Nr. **AF/0049/2010**

der Stadtratssitzung am 28.05.2010

Punkt: 27 ö.S.

Betr.: Anfrage der CDU-Ratsfraktion: Folgekosten Schienenthaltepunkt

Zu 1: Wer ist für die laufende Unterhaltung des Schienenthaltepunktes zuständig?

Die Unterhaltung des Schienenthaltepunktes Koblenz Stadtmitte ist vollständig Aufgabe von DB Station & Service. Dies ist in der Bau- und Finanzierungsvereinbarung geregelt. Sobald nach Fertigstellung des Haltepunktes die Inbetriebnahme erfolgt ist, wird gemäß Vereinbarung der Haltepunkt der Bahn übergeben. Er gehört ab diesem Zeitpunkt der Bahn.

Die Stadt Koblenz hat keinerlei weitere Verpflichtungen für den Haltepunkt.

Die öffentlichen Verkehrswege zum Haltepunkt, z.B. Pastor Metzdorf Weg, gehören jedoch auch weiterhin der Stadt Koblenz, d.h. die Unterhaltung dieser Flächen wird wie bisher auch durch die Stadt Koblenz sichergestellt. Dies betrifft aber nur die öffentlichen Flächen außerhalb des Haltepunktes, nicht die direkten neuen Zuwegungen zum Haltepunkt. Praktisch bedeutet das, dass die Stadt Koblenz im Pastor Metzdorf Weg den Schnee bis zur Hinterkante des Gehweges räumen muss. Ab dort beginnt der Aufgabenbereich der Bahn.

Zu 2/3: Wie ist die Kostenverteilung? / Mit welchen Kosten hat die Stadt Koblenz zu rechnen?

Die Kosten für die Unterhaltung des Haltepunktes werden von der Stadt Koblenz bei der Bahn abgelöst. Das bedeutet, dass die Stadt Koblenz einen einmaligen Betrag als Anteil an den Unterhaltungskosten der Bahn erstattet. Die Berechnung der Ablösebeträge ist bereits gemäß dem gesetzlich vorgeschriebenen Schlüssel erfolgt und in der Kostenaufstellung /-berechnung berücksichtigt.

Hier kommen keine weiteren Kosten auf die Stadt zu.

Zu 4: Leisten die anfahrenen Bahnbetriebe einen Anteil?

Die Eisenbahnbetriebsunternehmen, die den Haltepunkt nutzen werden, sind an den Baukosten des Haltepunktes nicht beteiligt. Jedoch zahlen diese Unternehmen (DB Regio, SPNV Nord) für die Nutzung des Haltepunktes ein

entsprechendes Nutzungsentgelt an DB Station & Service. Dies ist ebenfalls in der Bau- und Finanzierungsvereinbarung geregelt, denn nur aufgrund der Nutzungsentgelte (=Einnahmen für DB S & S) verbunden mit einer festen Anzahl an garantierten Zughalten ist der Haltepunkt für DB S & S wirtschaftlich. Dies war Bedingung für DB S & S, die Bau- und Finanzierungsvereinbarung zu unterzeichnen. Allerdings beruht die Berechnung auf angenommenen Fahrgastzahlen. Sollte der Haltepunkt im konkreten Betrieb nicht wirtschaftlich sein, hat DB S & S keine Möglichkeit, hier zusätzliche Gelder von der Stadt zu fordern. Das heißt konkret, wenn der Haltepunkt an DB S & S übergeben ist, hat die Stadt Koblenz hier keinerlei finanzielle Verpflichtungen mehr.

Zu 5: Gibt es seitens der Stadt Betriebskostenzuschüsse / -entgelte an die Bahnbetriebe?

Die Stadt zahlt keine Entgelte an DB Regio. Im Fall des SPNV Nord ist die Stadt am Zweckverband beteiligt. Das 1995 verabschiedete Nahverkehrsgesetz hat die Organisation des regionalen Zug- und Busangebotes in Rheinland-Pfalz den beiden Zweckverbänden Schienenpersonennahverkehr Nord und Süd übertragen. Als Zusammenschluss der jeweils zugehörigen Landkreise, kreisfreien Städte und dem Land ist der SPNV-Nord seitdem der zentrale Aufgabenträger sämtlicher Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs und des regionalen Busverkehrs im Norden des Landes. Zur Finanzierung dieser Aufgaben erhält der Zweckverband einen Teil der dafür vorgesehenen Regionalisierungsmittel des Bundes und zusätzliche Finanzaufweisungen des Landes. Die Stadt zahlt somit kein Geld an den Zweckverband SPNV Nord.

Zu 6: Wenn ja, mit welcher Höhe muss seitens der Stadt kalkuliert werden?

Entfällt (siehe 5.)

Zu 7: Wer entscheidet über die weiteren Nutzungen des Schienenhaltepunktes durch Bahnbetriebe?

Grundsätzlich gehört der Haltepunkt nach Fertigstellung DB Station & Service. Wenn weitere Eisenbahnbetriebsunternehmen am Haltepunkt halten wollen, müssen diese direkt mit DB S & S verhandeln.

Zu 8: Wie sieht die Verwaltung die weitere Entwicklung des Schienenhaltepunktes? Welche zukünftigen Planungen gibt es seitens des Schienenzweckverbandes?

Hier ist die Konzeption des Rheinlandpfalz Taktes 2015 zu nennen. Folgende Ziele sind damit verbunden:

- Schaffung eines landesweiten Regionalexpressnetzes, das die Oberzentren des Landes untereinander sowie mit den benachbarten Zentren verbindet.
- Optimierung der regionalen Netze
- Verbesserung des Angebotes bei gleich bleibendem Mitteleinsatz

Die Bedienungsqualität am Haltepunkt-Mitte für das Jahr 2011 sieht folgendermaßen aus:

- 4 SPNV-Linien (RE 5, RB 26, RB 27 und Rheingaubahn)
- 8 Halte/Std. (4 je Richtung)
- Ca. 120 Halte pro Tag
- Direkte Erreichbarkeit von den beiden Rheinstrecken nördlich Koblenz sowie der rechten Rheinstrecke südlich Koblenz

Für den Fahrplan 2015 sieht das Konzept nachfolgende Maßnahmen vor:

- Durchbindung Mittelrheinbahn (= Verknüpfung RB 26 mit RB 32)
- Rückverlängerung Lahntalbahn bis Andernach (Verknüpfung mit Eifel-Pellenz nach Mayen)

Dies hat letztlich zum Ergebnis:

- 5 SPNV-Linien (RE 5, RB 26/32, RB 27, RB 25 und Rheingaubahn)
- 10 Halte/Std. (5 je Richtung)
- Ca. 150 Halte pro Tag
- Direkte Erreichbarkeit von allen nach Koblenz verkehrenden SPNV-Strecken mit Ausnahme der Moselstrecke

Zu 9: Sind die aktuellen EU-Richtlinien zur Anbindung an das EU-Schienennetz beachtet?

Bei der Planung und Bauausführung des Haltepunktes sind alle Richtlinien, national und EU-weit, berücksichtigt. Zusätzliche Kosten wie bei der TSI-PRM Richtlinie sind nicht zu erwarten. Sollte eine weitere Richtlinienänderung eintreten, kann diese am Haltepunkt nicht mehr berücksichtigt werden, da der Baufortschritt mittlerweile Fakten geschaffen hat.

Eine Änderung kann somit nur noch nach der Inbetriebnahme berücksichtigt werden und zu diesem Zeitpunkt gehört der Haltepunkt nicht mehr der Stadt Koblenz sondern DB Station & Service.