

**Niederschrift über die 71. Sitzung der Verbandsversammlung des
Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord
am 31. März 2023 in Koblenz**

Beginn: 09:15 Uhr
Ende 10:45 Uhr

Teilnehmer: siehe beigefügte Teilnehmerliste.

Begleitend zur Sitzung wurde zu den einzelnen Tagesordnungspunkten eine Präsentation gezeigt, die Anlage zum Protokoll ist. Außerdem sind die Präsentationen zum Rheinland-Pfalz-Takt 2030+ und zum Landesnahverkehrsplan als weitere Anlagen zum Protokoll beigefügt.

A) Öffentlicher Teil

TOP 1 Begrüßung

Verbandsvorsteher Landrat Achim Hallerbach begrüßt die Mitglieder der Verbandsversammlung, die Vertreter/innen der Geschäftsstelle sowie die Gäste und den Pressevertreter zur 71. Sitzung der Verbandsversammlung.

TOP 2 Genehmigung der Tagesordnung und Feststellung der Beschlussfähigkeit

Der Verbandsvorsteher stellt fest, dass frist- und formgerecht eingeladen wurde und dass die Beschlussfähigkeit gegeben ist.

Es gibt keine Änderungen zur Tagesordnung.

TOP 3 Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 70. Sitzung der Verbandsversammlung am 30.11.2022 in Koblenz

Die Niederschrift über den öffentlichen Teil der letzten Verbandsversammlung wurde einstimmig genehmigt.

TOP 4 Bekanntgabe in nichtöffentlicher Sitzung gefasster Beschlüsse, zu Umlaufbeschlüssen, zu Eilbeschlüssen gem. §48 GemO

Frau Portugall informiert anhand einiger Charts über die in der letzten Verbandsversammlung im nichtöffentlichen Teil der Sitzung gefassten Beschlüsse zum Abschluss einer Koop- und Finanzierungs-Vereinbarung für die Buslinie 201 (Prüm – Bitburg), zu den Eckpunkten der Finanzierungs- und Kooperationsvereinbarung für das LB Altenkirchen – Wissen, zur Vergabeempfehlung im Vergabeverfahren des „Linienbündels Kylltal“, zur Endverhandlung und Zeichnung je einer Nachtragsvereinbarung zu den Verkehrsverträgen ENS Los 1 und EWS Los 1 sowie zu den geänderten Rahmenbedingungen in der Projektkostenkalkulation zu den alternativen Antrieben.

TOP 5 Bericht Geschäftsstelle

Der Vorstandsvorsteher übergibt für diesen – zur letzten Sitzung der Verbandsversammlung neu eingeführten – TOP das Wort an Herrn Müller, der anhand der beigefügten Charts über folgende Themen aus der Geschäftsstelle genauer berichtet:

In Sachen Modernisierung von Bahnstationen wurden im Januar 2023 ein Pressetermin zum Spatenstich für den Bahnhof Bad Breisig und im Februar 2023 ein Einweihungstermin für den Bahnhof Remagen abgehalten. Das Bahnhofsprojekt Mendig dauert noch an und der Bahnhof in Thür ist soweit fertig gestellt. Im Hinblick auf die Barrierefreiheit der Stationen besteht in Rheinland-Pfalz noch Handlungsbedarf.

Die Sanierung der hochwassergeschädigten Ahrtal- und Eifelstrecke läuft weitgehend planmäßig. An der Wiederinbetriebnahme der Ahrtalbahn bis Ahrbrück zum Dezember 2025 hält die DB fest. Auf der Eifelstrecke geht der Abschnitt Kyllburg – Gerolstein zum 17. April 2023 wieder in Betrieb. Im Rahmen der Elektrifizierung der Eifelstrecke muss noch eine Lösung für die Umstellung von den Dieselfahrzeugen auf den elektrischen Betrieb gefunden werden.

Einige Bahnstationen an der Obermoselstrecke haben zweisprachige Namen erhalten.

Zum Hinweis von Herrn Müller, dass dem SPNV-Nord auf die Anfrage beim MKUEM und MWVLW zur Alternativtrasse zum Mittelrheintal noch keine Informationen vorliegen, erklärt Herr Paul, dass das MKUEM diese Unterlagen auch noch nicht hat, aber gerne weitergibt, wenn diese vorliegen.

Die Modernisierung der Oberwesterwaldbahn, die mit der Einführung eines neuen Fahrplankonzepts verbunden ist, ist zum Januar 2024 geplant, aber insbesondere wegen anstehender Beauftragungen und Bauausführungen noch nicht sicher.

Im Hinblick auf die Bahnkommunikation wird das heutige 2G-basierte GSM-R-System perspektivisch durch das 5G-basierte System FRMCS (Future Rail Communication System) ersetzt.

Bei den Infrastrukturprojekten sind deutliche Kostensteigerungen erkennbar, was problematisch ist.

In Sachen Investitionen für den Schienenverkehr ist die Einigung des Koalitionsausschusses auf zusätzliche 45 Mrd. für die Schiene ein Meilenstein. Die Arbeiten für die gemeinnützige Schieneninfrastrukturgesellschaft InfraGo schreiten voran mit einer Konzentration auf die Verschmelzung der Hochleistungskorridore. Im Rahmen der geplanten Generalsanierung des Hochleistungsnetzes ist nach dem aktuellen Stand die rechte Rheinstrecke zum 2. Halbjahr 2026 und die linke Rheinstrecke zum 1. Halbjahr 2028 vorgesehen. Die umfassenden Netzsanierungen im Zuge der Hochleistungskorridore sind im Ergebnis für die Fahrgäste trotz der Einschränkungen während der Bauzeit gegenüber den permanenten Baumaßnahmen von Vorteil. Infolge der Digitalisierung der Infrastruktur und der Verringerung der Gleisabstände macht die Generalsanierung des Netzes einen stabileren Zugbetrieb möglich, führt aber nicht zur Erhöhung der Zugkapazitäten. Für den Fall, dass bereits ab 2028 nur noch das neue Zugsicherungssystem ETCS eingebaut würde, wäre eine Umrüstung der gesamten Fahrzeugflotte im Norden von Rheinland-Pfalz erforderlich.

Die Finanzierungssituation der Bundesländer in Bezug auf den SPNV ist sehr kritisch. So wurden kürzlich Pressemeldungen veröffentlicht, dass in Nordrhein-Westfalen ab 2024 Abbestellungen drohen. Es handelt sich um ein bundesweites Problem, da alle Bundesländer Finanzierungsprobleme im Personennahverkehr haben, zumal die Kostensteigerungen größer als die Steigerung der Regionalisierungsmittel sind. Bei den Busverkehren ist der Anstieg des Finanzierungsbedarfs infolge der Leistungsausweitungen im Rahmen des ÖPNV-Konzepts besonders hoch.

Eine weitere Herausforderung ist die Bewältigung des Fachkräftemangels in der ÖPNV-Branche.

Zum Deutschlandticket, dessen Einführung zum 1. Mai ansteht, informiert Herr Breuer die Versammlung mit Hilfe der Charts. Dabei geht es insbesondere um die Einrichtung einer zentralen Stelle für die Einnahmeaufteilung sowie um die Handhabung des Vertriebs und der Kontrolle der Deutschlandtickets im SPNV-Nord. Die Einnahmeaufteilung ist für die Geldverteilung und Liquidität relevant. Dazu wurde der Koordinierungsrat Deutschlandticket als Unterarbeitsgruppe der Bundesländer-AG gegründet, in der der Bundesverband Schienennahverkehr beratendes Mitglied ist. Der Verkauf des Deutschlandtickets erfolgt im SPNV-Nord über den DB Navigator als mobiles Ticket sowohl im Deutschlandtarif als auch im VRM- und VRT-Tarif. Für die Kontrolle in den Zügen durch das Zugbegleitpersonal kommen elektronische Kontrollgeräte zum Einsatz und für die elektronische Kontrolle in den Bussen ist noch eine Lösung zu finden.

Außerdem stellt Herr Breuer die Vorzüge der neuen Geräte der DB für Fahrkartenkontrollen, Fahrpreisnacherhebung und Verkauf im Fahrzeug als Nachfolger der mobilen Handterminals dar, die im Juni 2023 eingeführt werden sollen.

Am Ende des Berichts der Geschäftsstelle geht Herr Müller noch kurz auf die Gipfelpräsidentschaft von Rheinland-Pfalz in 2023 und 2024 für die Großregion ein. Außerdem spricht er die Anhörung im saarländischen Landtag zur Verbesserung der Verbindung Saarbrücken – Luxembourg an. Herr Beigeordneter Ludwig ergänzt die Bedeutung der geplanten Verbesserungen für die Region.

In Sachen Deutschlandticket macht Landrat Dr. Saftig darauf aufmerksam, dass die Rückabwicklung nach dem Auslaufen der Finanzierung noch nicht geregelt ist. In diesem Zusammenhang appelliert der Vorstandsvorsteher gegenüber dem MKUEM an die Kostenträgerschaft des Landes.

Weitere Nachfragen oder Anmerkungen zum Bericht der Geschäftsstelle gibt es nicht.

TOP 6 Bericht Rheinland-Pfalz-Takt 2030+

Der Vorstandsvorsteher erläutert einleitend kurz das Projekt:

Der Rheinland-Pfalz-Takt steht im Zuge der Bahnreform seit 1995 für einen innovativen Schienenpersonennahverkehr nach schweizerischem Vorbild. Zur Fortschreibung dieser Erfolgsgeschichte haben das Land und beiden Zweckverbände das Projekt „Rheinland-Pfalz-Takt 2030+“ initiiert und gemeinsam Ingenieurs- und Beratungsleistungen dazu beauftragt.

Zusammen mit dem Landesnahverkehrsplan (LNVP), der unter TOP 7 Thema ist, stellt dies zwei Seiten einer Medaille dar. Dabei bildet der Rheinland-Pfalz-Takt 2030+ den Schienenanteil des LNVP, der sich selbst auf den straßengebundenen ÖPNV konzentriert.

Herr Pott von der BPV Consult aus Koblenz stellt das Projekt „Rheinland-Pfalz-Takt 2030+“ anhand der beigefügten Präsentation in der Sitzung näher vor.

Die Verbandsversammlung nimmt diese Informationen zur Kenntnis.

TOP 7 Bericht Erstellung LNVP

Der Verbandsvorsteher führt zur Einführung in das Projekt aus:

Der LNVP ist ein neues Instrument, das mit der Verabschiedung des neuen Nahverkehrsgesetzes eingeführt wurde. Zur Verbesserung des straßengebundenen Nahverkehrs wurde bereits in 2015 das ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord beschlossen. Der LNVP wird viel davon aufgreifen und um aktuelle Themen ergänzen.

Von Seiten der kommunalen Familie möchten die Mitglieder des SPNV-Nord am LNVP konstruktiv und kritisch mitarbeiten, haben aber einen Finanzierungsvorbehalt im Hinblick auf die Realisierung möglicher Konzepte ausgesprochen. Dabei betont der Verbandsvorsteher, dass beim LNVP das Land und die beiden Zweckverbände gemeinsam in einem Boot sitzen.

Dr. Priester von der PTV Group aus Karlsruhe gibt mittels der beigefügten Präsentation einen Überblick über die Erstellung des LNVP. Die Vorstellung in der Verbandsversammlung stellt den Auftakt zu einem umfassenden Beteiligungsprozess der kommunalen Partner am LNVP dar.

In der folgenden Aussprache weist Landrat Dr. Saftig darauf hin, dass die Planungen nach seinen Erfahrungen für viele Gremienvertreter noch unverständlich sind. Im Zusammenhang mit dem ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord übt er Kritik an unzureichend nachgefragten Busverkehren, fordert vertragliche Möglichkeiten zum Ausstieg aus überdimensionierten Verkehrsangeboten und beklagt Mitarbeiterverluste in der Kreisverwaltung Mayen-Koblenz im ÖPNV-Bereich u.a. als Folge der vielen Kundenbeschwerden im Rahmen von Bündelstarts im ÖSPV.

Landrat Boch schließt daran an und fordert eine umfassende Einbindung der kommunalen Familie bei der Erstellung des LNVP. In diesem Kontext appelliert Herr Landrat Hallerbach an die kommunalen Mitglieder, an den Abstimmungsterminen aktiv teilzunehmen und die entsprechenden ÖPNV-Ausschüsse inhaltlich einzubinden.

Der Verbandsvorsteher stellt heraus, dass das Engagement der Kommunen für den Erfolg des LNVP unerlässlich ist und deshalb eine intensive Einbindung in den kommunalen Gremien notwendig ist. Die Erstellung des LNVP muss als transparenter Planungsprozess gestaltet werden mit einer engen Einbindung der kommunalen Partner, von deren Seite noch ein Finanzierungsvorbehalt besteht.

Der Stellvertretende Verbandsvorsteher erklärt, dass bei der Ausgestaltung der Verkehrsangebote und der Festsetzung von deren Standards eine Differenzierung im Hinblick auf die unterschiedlichen Ansprüche der städtischen Zentren und ländlichen Räume erforderlich ist. Von daher besteht auch ein Austausch der Oberbürgermeister von Trier und Koblenz zu den Wachstumsmöglichkeiten der beiden Oberzentren im Norden von Rheinland-Pfalz.

Abteilungsleiter Streese stellt im Hinblick auf den Beteiligungsprozess zum LNVP den besonderen Stellenwert der Einbindung der Kommunen einschließlich der kommunalen Spitzenverbände und auch weiterer Akteure heraus. Er betont, dass der LNVP ein gemeinsames Projekt des Landes und der beiden Zweckverbände ist, bei dem eine räumlich differenzierte Vorgehensweise notwendig ist.

Der Verbandsvorsteher zieht als Fazit, dass die Erstellung des LNVP eine wichtige Aufgabenstellung und große Herausforderung an die Kommunen ist und fordert zum Engagement dafür auf. Im Hinblick auf die Kostenstrukturen weist er noch einmal auf den Finanzierungsvorbehalt besonders hin.

TOP 8 Verbandsordnung ÖPNV-Nord

Der Verbandsvorsteher führt hierzu einleitend aus:

Auf Basis des neuen Nahverkehrsgesetzes entstand das Erfordernis, die bisherige Verbandsordnung des SPNV-Nord grundlegend zu überarbeiten. Die neuen Verbandsordnungen für die beiden ÖPNV-Zweckverbände Rheinland-Pfalz Nord und Süd wurden in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mit dem Land, den beiden kommunalen Spitzenverbänden, den beiden Zweckverbänden und den vier Verkehrsverbänden (VRM, VRT, RNN und VRN) erarbeitet. Die Methodik zur Weiterentwicklung des SPNV-Nord zum neuen Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (ÖPNV-Nord) wurde in der Verbandsversammlung des SPNV-Nord am 30.11.2021 beschlossen. Danach wurde den Mitgliedern im März 2022 die erarbeitete Verbandsordnung vorgestellt, darüber diskutiert und abgestimmt. Die Verbandsversammlung hat ebenfalls beschlossen, dass parallel zur Beschlussfassung in den kommunalen Gremien von Seiten des Landes ein Finanzierungskonzept vorgelegt werden müsse. Die Landrätekonzferenz hat ebenso entsprechende Beschlüsse gefasst.

In einem Spitzengespräch am 07.02.2023 wurde zum Finanzierungskonzept Einigkeit erzielt. Am 08.02.2023 hat die Landrätekonzferenz dann beschlossen, dass unter dem dringend gebotenen Finanzierungsvorbehalt die Arbeiten am LNVP in konstruktiver und guter Zusammenarbeit durchgeführt und die im Norden noch ausstehende neue Verbandsordnung beschlossen werden kann.

Der Verbandsvorsteher betont im Hinblick auf das zentrale Thema der Nahverkehrsfinanzierung, dass für die Ausschreibungen der Verkehrsleistungen Ausstiegsmöglichkeiten aus den Verträgen bei finanziellen Engpässen sehr relevant sind. Er weist noch einmal auf den Finanzierungsvorbehalt hin und stellt heraus, dass infolge der ab 2024 zu erwartenden erheblichen Kostenunterdeckung langfristige Lösungen für die Finanzierungsprobleme erforderlich sind. Von daher werden auch die noch notwendigen kommunalen Beschlüsse unter einem Finanzierungsvorbehalt stehen.

Zur Beschlussfassung erklärt der Verbandsvorsteher, dass einige kommunale Mitglieder vor dieser Sitzung der Verbandsversammlung noch keine Gremienbeschlüsse fassen konnten und deshalb der Beschluss unter dem Vorbehalt der Zustimmung der kommunalen Gremien steht. In der nächsten Sitzung Ende Juni wird dieser TOP wieder aufgerufen und dann die weiteren Schritte eingeleitet.

Der Beschlussvorschlag wird einstimmig angenommen.

Beschluss:

Die Verbandsversammlung beschließt die neue Verbandsordnung des ZV ÖPNV RLP Nord unter Gremienvorbehalt der Mitglieder.

Die kommunalen Mitglieder der Verbandsversammlung erklären, sich an den Arbeiten am Landesnahverkehrsplan in konstruktiver und guter Zusammenarbeit zu beteiligen, stellen die Ergebnisse jedoch unter einen dringend gebotenen Finanzierungsvorbehalt.

TOP 9 Wahl Stellvertretung für RPA

Der Verbandsvorsteher erläutert kurz das Prozedere hierzu:

Die Verbandsversammlung hat im Juni 2020 die Einrichtung eines Rechnungsprüfungsausschusses (RPA) beschlossen, in den jeweils ein Mitglied seitens des Landes, einer der kreisfreien Städte sowie eines Landkreises aus dem westlichen und östlichen Bereich des Verbandsgebiets berufen werden. Die Mitglieder des RPA sind, mit Ausnahme des Vertreters/der Vertreterin des Landes, namentlich von der Verbandsversammlung gewählt. In der Praxis zeigt sich, dass auch für die kommunalen Mitglieder ein Stellvertreter/eine Stellvertreterin zur Verfügung stehen sollte, um zu Terminen, Abstimmungen und Beschlüssen mehr Flexibilität zu ermöglichen.

Mangels genügend Freiwilliger wird empfohlen, gegenüber dem Beschlussvorlag aus der Vorlage die geografische Zuordnung aufzuheben und zwei Vertreter in der Reihenfolge nach zu benennen.

Die Verbandsversammlung nimmt den Vorschlag an und beschließt einstimmig:

Geänderter Beschluss:

Die Verbandsversammlung wählt die folgenden Personen als Vertreter/als Vertreterin in den RPA:

- 1. Vertreter: Michael Heinz, Leiter des Rechnungs- und Gemeindeprüfungsamtes des Landkreises Bitburg-Prüm**
- 2. Vertreterin: Maria Bernard, Leiterin des Geschäftsbereichs 1 des Landkreises Bernkastel-Wittlich**

TOP 10 Jahresabschluss 2020, Feststellung und Entlastung

Der Verbandsvorsteher erklärt einleitend, dass der Jahresabschluss 2020 mit Unterstützung eines beauftragten Steuerberatungsbüros erstellt wurde und die örtliche Prüfung des SPNV-Nord von einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft durchgeführt wurde. Der von der Verbandsversammlung eingerichtete RPA hat sowohl den Jahresabschluss als auch den Bericht der Wirtschaftsprüfer geprüft und eine Empfehlung ausgesprochen.

Zur Empfehlung übergibt er das Wort an den Vorsitzenden des RPA, Herrn Schmitz-Wenzel, der den Jahresabschluss kurz erläutert. Im Ergebnis empfiehlt der RPA der Verbandsversammlung die Feststellung und dem Verbandsvorsteher, seinem Stellvertreter sowie dem Verbandsdirektor nach GemO § 114 i.V.m. Verbandsordnung § 6 Ziffer 6 Entlastung zu erteilen.

Der Beschlussvorschlag wird einstimmig angenommen.

Beschluss:

- 1. Die Verbandsversammlung stellt den Jahresabschluss des SPNV-Nord zum 31.12.2020 in der vorgelegten Fassung fest.**
- 2. Die Verbandsversammlung erteilt dem aktuellen Verbandsvorsteher Landrat Achim Hallerbach (seit Nov. 2021), dem ehemaligen Verbandsvorsteher Landrat Dr. Jürgen Pföhler, dem aktuellen stellvertretenden Verbandsvorsteher Beigeordneter Andreas Ludwig (seit April 2021), dem ehemaligen stellvertretenden Verbandsvorsteher Landrat Dr. Joachim Streit und dem Verbandsdirektor Thorsten Müller (seit Jan. 2019) für das Haushaltsjahr 2020 Entlastung.**

TOP 11 Verschiedenes

Wichtigstes Thema unter diesem TOP ist die Verabschiedung des Stellvertretenden Verbandsvorstehers Andreas Ludwig, der zum 30. April aus dem Amt des Beigeordneten der Stadt Trier ausscheidet, womit auch seine Amtszeit als Stellvertretender Verbandsvorsteher des SPNV-Nord endet.

Der Verbandsvorsteher würdigt das große Engagement von Herrn Ludwig während seiner Amtszeit als Stellvertretender Verbandsvorsteher für die Belange des Nahverkehrs im Norden von Rheinland-Pfalz. Er betont, dass sich Herr Ludwig mit seinen reichhaltigen Erfahrungen und seiner Funktion beim Verkehrsverbund Region Trier in das Amt beim SPNV-Nord hervorragend eingebracht hat und eine gute Verbindung zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsverbänden darstellt. Die größten Herausforderungen hatte Herr Ludwig in der Zeit nach der Hochwasserkatastrophe von Juli 2021 im Ahrtal und in der Eifel zu bewältigen. In dieser Zeit hat er auch den ehemaligen Verbandsvorsteher, Landrat Dr. Pföhler, über längere Zeit vertreten und war übergangsweise dann auch amtierender Verbandsvorsteher des SPNV-Nord.

Im Namen des Zweckverbands bedankt sich der Verbandsvorsteher herzlich bei Herrn Ludwig und wünscht ihm für die neue Lebensphase alles Gute.

Herr Schwab bringt das Anliegen der Stadt Koblenz vor, die Linie RB 28 (Neuwied – Niederlahnstein) auch nach Beendigung der Baustelle des Horchheimer Tunnels beizubehalten und bis Oberlahnstein zu verlängern. Die Geschäftsstelle wird sich diesem Prüfauftrag annehmen.

Weitere Punkte unter Verschiedenes wurden von den Teilnehmern nicht vorgebracht.

Verbandsvorsteher Landrat Achim Hallerbach bedankt sich für die Teilnahme der Gäste und der Presse und schließt die öffentliche Sitzung.

gez. Landrat Achim Hallerbach
Verbandsvorsteher

gez. Thorsten Müller
Verbandsdirektor

Anlagen:
Anwesenheitsliste 71. VBVS
Charts
Präsentationen Rheinland-Pfalz-Takt 2030+ & LNVP