

Verbandsversammlung 60. Sitzung

in Koblenz im Gebäude des Landesbetriebes Mobilität
am 5. Dezember um 10:15 Uhr im großen
Sitzungssaal (Raum 401)

Zweckverband
SchienenPersonenNahVerkehr
Rheinland-Pfalz Nord

Friedrich-Ebert-Ring 14-20
56068 Koblenz

Telefon 02 61 · 30 29 17-00
Telefax 02 61 · 291411359
E-Mail info@spnv-nord.de
Internet www.spnv-nord.de

19. Nov. 2018

Bankverbindung
Konto 22 33 21
BLZ 570 501 20
IBAN DE68 5705 0120
0000 2233 21
BIC MALADE51KOB
Bank Sparkasse Koblenz

Tagesordnung

A) Öffentlicher Teil

1. Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 59. Sitzung der
Verbandsversammlung am 8. August 2018 in Koblenz
2. Rechnungsprüfung 2017; Beschluss über die Feststellung des geprüften
Jahresabschlusses und Entlastungsbeschluss 2017
3. Haushaltssatzung und Haushaltsplan 2019
4. Übernahme der Rechnungsprüfung durch das Rechnungsprüfungsamt des
Landkreises Altenkirchen
5. ÖPNV-Konzept Nord: Änderungen bei den Linien in Aufgabenträgerschaft
des SPNV-Nord
6. Deutschlandtakt: Bewertung des aktuellen Planungsstandes aus Sicht des
SPNV-Nord
7. Organisatorische Veränderungen im VRT; Kooperationsvereinbarung VRT /
SPNV-Nord
8. Marketing: Weiterentwicklung der Dachmarke „Rheinland-Pfalz-Takt“
9. Verschiedenes

Bearbeitung: Jürgen Heizmann (-27)

B) Nichtöffentlicher Teil

1. Genehmigung der Niederschrift über den nichtöffentlichen Teil der 59.
Sitzung der Verbandsversammlung am 8. August 2018 in Koblenz
2. Vergabeentscheidung Busbündel „Hunsrückhöhenstraße Süd“
3. Personalangelegenheiten: Übergang der Geschäftsführung auf Herrn
Thorsten Müller
4. Verschiedenes

A) Öffentlicher Teil

TOP 1 Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 59. Sitzung der Verbandsversammlung am 8. August 2018 in Koblenz

Die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 59. Sitzung der Verbandsversammlung ist Ihnen mit Schreiben vom 20. August 2018 zugesandt worden; sie ist den Unterlagen nochmals beigefügt. Anmerkungen zur Niederschrift sind nicht eingegangen.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung genehmigt die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 59. Sitzung der Verbandsversammlung am 8. August 2018 in Koblenz.

Zweckverband
SchienenPersonenNahVerkehr
Rheinland-Pfalz Nord

Friedrich-Ebert-Ring 14-20
56068 Koblenz

Telefon 02 61 · 30 29 17-00
Telefax 02 61 · 30 29 17-20
E-Mail info@spnv-nord.de
Internet www.spnv-nord.de

Bankverbindung
Konto 22 33 21
BLZ 570 501 20
IBAN DE68 5705 0120
0000 2233 21
BIC MALADE51KOB
Bank Sparkasse Koblenz

16. Aug. 2018

Niederschrift
über die 59. Sitzung der Verbandsversammlung des
Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord
am 8. August 2018 in Koblenz

Beginn: 10:15 Uhr

Ende: 12:00 Uhr

Teilnehmer: siehe beigefügte Teilnehmerliste

Der Vorstandsvorsteher begrüßt die Mitglieder der Verbandsversammlung zur 59. Sitzung und stellt fest, dass frist- und formgerecht eingeladen wurde. Anregungen zur Tagesordnung wurden nicht vorgebracht. Er stellt die Beschlussfähigkeit fest und weist darauf hin, dass noch zwei weitere Mitglieder der Verbandsversammlung etwas verspätet eintreffen werden.

Bearbeitung: Jürgen Heizmann (-27)

Vor dem Hintergrund der im nichtöffentlichen Teil zu behandelnden Personalangelegenheit habe man für diese Sitzung ausnahmsweise den nichtöffentlichen Teil an den Anfang gestellt.

B) Öffentlicher Teil

TOP 1: **Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 58. Sitzung der Verbandsversammlung am 21. Dezember 2017 in Koblenz**

Ohne Aussprache wurde die Niederschrift über den öffentlichen Teil der letzten Verbandsversammlung einstimmigen genehmigt.

TOP 2: **Rechnungsprüfung 2016; Beschluss über die Feststellung des geprüften Jahresabschlusses und Entlastungsbeschluss**

Zu diesem Tagesordnungspunkt bat der Vorsitzende den dienstältesten Landrat unter den Mitgliedern der Verbandsversammlung, Herrn Günther Schartz, um die Übernahme der Sitzungsleitung. Dieser verwies auf die Vorlage und fragte, ob es dazu Anmerkungen gebe.

Herr Ludwig wunderte sich, warum zu einem derart späten Zeitpunkt der Jahresabschluss 2016 behandelt werde.

Herr Geyer verwies auf die diesbezüglichen Beratungen in der Dezembersitzung des Zweckverbandes. Hier habe man darüber informiert, dass das zuständige Rechnungsprüfungsamt leider aus Termingründen die Prüfung des Abschlusses 2016 nicht mehr in 2017 realisieren konnte. Daher musste die Rechnungsprüfung auf 2018 verschoben werden.

Nachdem keine weiteren Fragen mehr gestellt wurden, erfolgte durch die Verbandsversammlung folgender einstimmiger Beschluss:

- 1. Der geprüfte Jahresabschluss 2016 wird von der Verbandsversammlung festgestellt.**
- 2. Dem Verbandsvorsteher Landrat Michael Lieber, dem stellvertretenden Verbandsvorsteher Landrat Dr. Joachim Streit sowie dem Verbandsdirektor Dr. Thomas Geyer wird für das Haushaltsjahr 2016 Entlastung erteilt.**

Abschließend bedankte sich Herr Schartz im Namen der Verbandsversammlung bei den Vorsitzenden und der Geschäftsstelle für die in der Vergangenheit geleistete Arbeit.

TOP 3: **Information über die Bestellung des neuen Verbandsdirektors / der neuen Verbandsdirektorin**

Herr Lieber informiert über die im nichtöffentlichen Teil der Sitzung erfolgte Bestellung von Herrn Thorsten Müller als neuen Verbandsdirektor des Zweckverbandes SPNV-Nord. Herr Müller wird sein Amt voraussichtlich am 1. Februar 2019 antreten.

TOP 4: Perspektiven im grenzüberschreitenden SPNV von und nach Frankreich

Der Vorsitzende verweist auf die Vorlage und bittet Herrn Geyer um ergänzende Informationen. Dieser wies insbesondere auf die Situation der Obermoselstrecke hin. Der hier relevante Verkehrsvertrag endet in 12/2024. Daher müsse man idealerweise im ersten Halbjahr 2019 eine abschließende Klärung über die gemeinsamen Verkehre und deren Ausschreibungen mit den französischen Kollegen erzielen.

In der anschließenden Diskussion zeigte sich Landrat Scharz außerordentlich erfreut über diese Entwicklung. Er habe über Jahre hinweg immer auf die Notwendigkeit einer verbesserten Schienenverbindung zwischen Trier und Metz hingewiesen und sei nun guter Hoffnung, dass man diesem Ziel ein gutes Stück weiter entgegengekommen sei.

Er erwähnte auch die unterstützende Wirkung von Herrn Schreiner in der Staatskanzlei, der sich dort u. a. um grenzüberschreitende Verkehre kümmere.

Nachdem keine weiteren Fragen mehr aufgeworfen wurden, erfolgte durch die Verbandsversammlung einstimmig folgender Beschluss:

Die Verbandsversammlung begrüßt die aufgezeigten Perspektiven für eine Verbesserung des grenzüberschreitenden Verkehrs zwischen Trier und Metz. Sie beauftragt die Geschäftsstelle, den aufgezeigten Weg weiter zu beschreiten und ermächtigt den Verbandsvorsteher zum Abschluss eines entsprechenden Lol.

TOP 5: Zukunft der nicht elektrifizierten „Dieselstrecken“ im Verbandsgebiet des SPNV-Nord

Der Vorsitzende verweist auf die sehr umfangreiche Vorlage, in der die Gesamtproblematik ausführlich dargestellt sei. In der Vorlage selbst sei auch darauf hingewiesen, dass mit Blick auf die Eifelstrecke bereits aktuelle Verhandlungen mit dem in Nordrhein-Westfalen zuständigen Zweckverband NVR gäbe und bat Herrn Geyer um eine Aktualisierung des Sachstandes.

Dieser berichtet, von jüngsten Verhandlungen mit den Kölner Kollegen. Demnach sei im NVR vorgesehen, das Kölner S-Bahn-Netz auf die Eifelstrecke auszudehnen und dazu eine Elektrifizierung der Eifelstrecke bis nach Kall vorzusehen. Dazu habe man vor, kurzfristig eine Machbarkeitsstudie auf den Weg zu bringen. Da mit dieser Maßnahme auch Konsequenzen für das gesamte Verkehrsangebot der Eifelstrecke einhergingen, habe man die diesbezügliche Abstimmung mit dem Zweckverbands SPNV-Nord gesucht.

In der letzten Gesprächsrunde habe man sich nunmehr darauf verständigt, drei unterschiedliche Elektrifizierungsvarianten zum Gegenstand einer Machbarkeitsstudie zu machen. Neben der Teilelektrifizierung bis Kall sollte eine zweite Variante einer Teilelektrifizierung von Hürth-Kalscheuren bis Gerolstein sowie die Vollelektrifizierung der Eifelstrecke untersucht werden.

Für alle drei Varianten müsse der Gutachter jeweils mindestens zwei Betriebskonzepte hinterlegen, auf deren Grundlage dann die Gesamtwirtschaftlichkeit der Maßnahme beurteilt werden könne.

Abschließend wies Dr. Geyer darauf hin, dass Entscheidungen zur Zukunft der Dieselstrecken immer auch im Kontext der laufenden Verkehrsverträge zu fällen seien; hier müsse man damit rechnen, dass man bereits Mitte der 20er Jahre absolute Klarheit über die Zukunft einzelner Dieselstrecken haben müsse.

In der anschließenden Diskussion warf Dr. Saftig die Frage auf, ob es politisch nicht zielführender sei, grundsätzlich die Vollelektrifizierung aller Schienenstrecken zu fordern. Dr. Geyer erwiderte dazu, dass es wahrscheinlich eher sinnvoll ist, klare Prioritäten zu setzen. Auch der Bund ginge nicht davon aus, dass hundert Prozent aller Schienenstrecken elektrifiziert werden, sondern strebe lediglich eine Erhöhung der Elektrifizierungsquote von 60 auf 70 Prozent an.

Herr Pauly unterstützte die Position von Dr. Saftig und verwies darauf, dass die Prüfung der möglichen Elektrifizierung der Eifelstrecke bereits beim letzten Bundesverkehrswegeplan negativ ausgegangen sei. Daher habe er wenig Hoffnung, dass eine vom Zweckverband beauftragte Machbarkeitsstudie zu einem anderen Ergebnis komme.

Landrat Thiel erwiderte, dass es s. E. wichtig sei, wirklich „**machbare**“ Konzepte zu entwickeln. Nach seinem Dafürhalten sei eine Teilelektrifizierung bis Gerolstein wahrscheinlich die sinnvollste Lösung, in deren Konsequenz man den Restabschnitt der Strecke dann mit Hybridfahrzeugen befahren müsse. Mittelfristig müsste man sich wahrscheinlich mit einem Technologiemix abfinden.

Landrat Dr. Streit problematisiert eine Unterbrechung der Elektrifizierung in Gerolstein; er befürchte, dass damit der Südabschnitt der Strecke weiter an Bedeutung verlieren würde. Er unterstütze das Ziel der Vollelektrifizierung der Eifelstrecke.

Herr Ludwig unterstützt die Vollelektrifizierung der Eifelstrecke als Vision und Endziel; sehe aber gleichwohl die Notwendigkeit, Übergangskonzepte zu gestalten, weil s. E. die Vollelektrifizierung kurz- und mittelfristig nicht zu finanzieren sei.

In ähnlicher Richtung argumentierte Herr Schartz und betonte insbesondere die Notwendigkeit durchgehender Zugverbindungen zwischen Trier und Köln über die Eifelstrecke. Herr Geyer wies abschließend darauf hin, dass es in der Vorlage keineswegs ausschließlich um die Eifelstrecke ging; es gäbe noch eine Reihe weiterer Dieselstrecken, die ebenfalls zu bewerten seien. Insgesamt müsse man hier einen Migrationsprozess gestalten, der wahrscheinlich über viele Jahrzehnte gehen werde.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen mehr vorlagen, stellte der Vorsitzende den Beschlussvorschlag zur Abstimmung. Dieser wurde wie folgt einstimmig beschlossen:

Die Verbandsversammlung nimmt die Ausführungen der Geschäftsstelle zur Zukunft der Dieselstrecken im Gebiet des SPNV-Nord zur Kenntnis. Sie begrüßt die Initiativen zur detaillierten Untersuchung der Machbarkeit der Vollelektrifizierung der Dieselstrecken unter gleichzeitiger Berücksichtigung des Einsatzes alternativer Antriebe. Der Vorstandsvorsteher bzw. die Geschäftsstelle werden ermächtigt, in diesem Zusammenhang erforderliche externe Unterstützungen in Abstimmung mit dem Land in Auftrag zu geben.

TOP 6: Information über Vergabeentscheidungen im Umlaufverfahren

Hier bat der Vorsitzende die Verbandsversammlung um Kenntnisnahme der zwischenzeitlich erfolgten zwei Vergabeentscheidungen. Aus Zeitgründen sei hier eine Entscheidung im Umlaufverfahren notwendig gewesen.

Die Verbandsversammlung nahm die Ergebnisse der beiden Vergabeentscheidungen im Umlaufverfahren zu Kenntnis.

TOP 7: Runder Tisch „Baustellenmanagement“: Mögliche Auswirkungen auf bestehende Verkehrsverträge

Einführend berichtete Dr. Geyer über die Arbeit des bundesweiten „Runden Tisches“ Baustellenmanagement, an dem er als Präsident der BAG SPNV auch teilgenommen habe.

Wichtig sei hier, dass an diesem Runden Tisch ein Branchenkonsens über vier unterschiedliche Säulen bzw. Handlungsfelder erzielt werden konnte. Herr Geyer erläutert diese vier Bereiche noch einmal und verweist im Übrigen auch auf die Kurzfassung der Abschlussdokumentation, die den Unterlagen beigelegt war. Die Verbandsversammlung fasste einstimmig folgenden Beschluss:

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Entwicklung der Bautätigkeit im Verbandsgebiet zur Kenntnis. Sie erklärt ihr Einverständnis damit, künftig bei bestehenden Verkehrsverträgen in einzelnen, besonders begründeten Härtefällen von den vertraglichen Regelungen zur Finanzierung von Schienenersatzverkehren und den damit baubedingten Zugausfällen abzuweichen.

TOP 8: Grenzüberschreitender Verkehr nach Luxemburg - Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung

Auch hier verwies der Vorsitzende auf die Vorlage und führte dazu aus, dass der Vertrag inzwischen unter den Partnern abgeschlossen sei.

Herr Geyer erläuterte ergänzend die Hintergründe dieser Vereinbarung, die u. a. den Zweck habe, laufende Vergabeverfahren, die grenzüberschreitende Buslinien umfassen, zu legitimieren. Erfreulich sei, dass man sich erstmalig mit dem Großherzogtum Luxemburg über eine gemeinsame Vorgehensweise verständigt habe.

Herr Streit begrüßte die Vereinbarung und sieht darin einen wichtigen Fortschritt in den grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen nach Luxemburg.

Herr Schartz sieht in der Vereinbarung einen Schritt in die richtige Richtung, sieht aber noch weitergehende Maßnahmen als erforderlich an. Unter anderem fordere er die vollständige Öffnung des Luxemburger Marktes im Busverkehr auch Verkehrsunternehmen, die nicht aus Luxemburg stammen.

Nachdem keine weiteren Fragen mehr aufgeworfen wurden, fasste die Verbandsversammlung einstimmig folgenden Beschluss:

Die Verbandsversammlung begrüßt die Öffnung des Luxemburger Marktes im Busverkehr und nimmt den Bericht zur Zusammenarbeit im grenzüberschreitenden Verkehr nach Luxemburg zur Kenntnis.

TOP 9: Dampfspektakel 2018: Rückblick auf die Veranstaltung im Frühjahr dieses Jahres

Der Vorsitzende fasst ein kurzes Resümee zu dieser Veranstaltung, das insgesamt sehr positiv ausfalle. Einzig ein unerfreulicher Unfall am ersten Veranstaltungstag habe das Dampfspektakel etwas überschattet.

Herr Geyer wies ergänzend auf die positive Erlössituation hin: Man habe an den vier Veranstaltungstagen Fahrscheine im Wert von knapp 300.000 Euro verkaufen können. Damit sei auch gewährleistet, dass der ursprünglich geplante Budgetrahmen für die Veranstaltung eingehalten werden könne.

Die Verbandsversammlung nahm den Bericht zum Dampfspektakel 2018 zur Kenntnis.

TOP 10: Verschiedenes

Unter TOP Verschiedenes fragt Herr Schöberl vom Rhein-Lahn-Kreis nach dem aktuellen Sachstand im Hinblick auf die Reaktivierung der Aartalbahn.

Herr Dr. Geyer erinnert an den vorliegenden Bericht des Landesrechnungshofes, auf dessen Grundlage das bisher verfolgte Konzept leider so nicht realisiert werden könne. Man habe aber jedoch inzwischen gemeinsam mit dem Land unterschiedliche Alternativstrategien entwickelt, die sich im Kontext der aktuellen Diskussion zur Citybahn Wiesbaden anbieten.

Auf Staatssekretär-Ebene gäbe es dazu ein Schreiben für Rheinland-Pfalz nach Hessen. Inwieweit es bereits eine Reaktion aus Hessen dazu gebe, sei dem Zweckverband bislang nicht bekannt.

Außerdem versuche man weiterhin, das Thema Güterverkehr zu forcieren.

Nachdem keine weiteren Fragen unter TOP 10 Verschiedenes aufgeworfen wurden, schloss der Vorsitzende um 12:00 Uhr die Sitzung und dankte der Geschäftsstelle für die Vorbereitung.

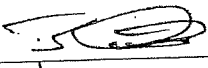
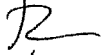

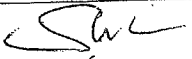
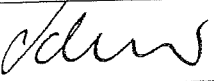
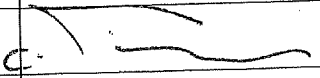
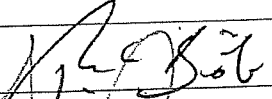
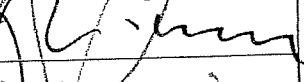

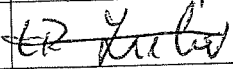
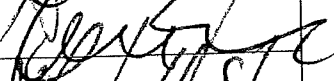

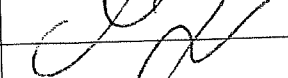

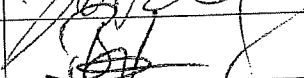
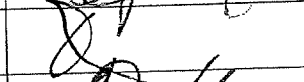
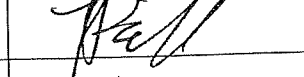
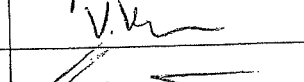

gez.

Michael Lieber
(Verbandsvorsteher)

gez.

Dr. Thomas Geyer
(Verbandsdirektor)

59. Verbandsversammlung am 8. August 2018

Mitglied	Vertreter	Unterschrift
Landkreis Trier-Saarburg		
Stadt Koblenz	B. DÖRTE	
Landkreis Ahrweiler	Fuchs	
Landkreis Altenkirchen		Michaeli
Landkreis Bernkastel-Wittlich	Bernhard Klante	
Eifelkreis Bitburg-Prüm	STREIT	
Landkreis Cochem-Zell	Manfred Müller	
Landkreis Vulkaneifel		
Landkreis Mayen-Koblenz		Saff
Landkreis Neuwied		
Rhein-Hunsrück-Kreis	Marlon Böhr	
Rhein-Lahn-Kreis	H.-L. Jöhösch	
Stadt Trier	LUDWIG, A.	
Westerwaldkreis		
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (MWVLW) Geschäftsstelle SPNV-Nord	Dr. Henning Hausch Dr. Thomas Geyer, Verbandsdirektor	 
Zweckverband VRT		
Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM)	Stephan Pausly	
Verkehrsverbund Region Trier (VRT)	Barbara Schwarz	
GS SPNV-Nord	Thomas Mölker	
"	Julia Portugal	
"	Verena Verron	V.V.
"	Jürgen Heizmann	
"	Dr. Saff	Saff



Mitglied	Vertreter	Unterschrift
Lfm RP	WEISEL	<i>[Signature]</i>
LK Vulkaneifel	Ewertz S.	<i>[Signature]</i>
Stadt TRIER	Wilko KANNENBERG	<i>[Signature]</i>

TOP 2 Rechnungsprüfung 2017; Beschluss über die Feststellung des geprüften Jahresabschlusses und Entlastungsbeschluss 2017

Die örtliche Prüfung fand am 18.10.2018 in der Geschäftsstelle des SPNV-Nord in Koblenz durch die Herren Büsch und Minor statt.

Das Rechnungsergebnis des Haushaltsjahres 2017 wurde am 22.10.2018 durch das Rechnungs- und Gemeindeprüfungsamt des Landkreises Mayen-Koblenz festgestellt.

Der Ergebnishaushalt schließt für 2017 bei der Summe der laufenden Erträge aus Verwaltungstätigkeit mit einem Betrag in Höhe von + 146.807.001,79 EUR ab, während die Aufwendungen 146.806.233,32 EUR betragen. Dies ergibt einen positiven Saldo von +768,47 EUR.

Die Finanzrechnung schließt bei den laufenden Einzahlungen aus der laufenden Verwaltungstätigkeit mit einem Betrag in Höhe von + 152.512.437,03 EUR sowie laufende Auszahlungen aus der Verwaltungstätigkeit in Höhe von – 146.815612,2 EUR ab. Damit ergibt sich im Finanzhaushalt als Saldo der laufenden Ein- und Auszahlungen aus der Verwaltungstätigkeit ein Betrag i. H. v. + 5.696.824,82 EUR.

Aufgrund der Entwicklung im Projekt „Rhein-Ruhr-Express“ (RRX) im Jahr 2017 wurden im laufenden Jahr weitere Tranchen bei der Europäischen Investitionsbank in Höhe von insgesamt 4.378.953,72 EUR zur Fahrzeugfinanzierung abgerufen und an den Fahrzeughersteller ausgezahlt. Die Kreditsumme beläuft sich nunmehr auf 5.509.224,62 EURO.

Der Haushaltsausgleich konnte zum Ende des Jahres unter Berücksichtigung der Anforderungen des § 18 Abs. 2 GemHVO in der Ergebnisrechnung, der Finanzrechnung sowie der Bilanz erreicht werden.

Die Prüfung der Jahresrechnung 2017 des SPNV-Nord führte zu dem Ergebnis, dass der Jahresabschluss im Wesentlichen ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz-, und Ertragslage des Zweckverbandes vermittelt.

Die besondere Aufgabenstellung sowie die Finanzierung des SPNV-Nord spiegeln sich in den Ausführungen des Rechenschaftsberichtes zutreffend wider. Zudem steht der Rechenschaftsbericht mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang und erweckt keine falschen Vorstellungen von der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Zweckverbandes.

Aus Sicht des Rechnungs- und Gemeindeprüfungsamtes der Kreisverwaltung Mayen-Koblenz wird empfohlen, dem Vorstandsvorsteher, seinem Stellvertreter sowie dem Verbandsdirektor nach § 114 GemO i.V.m. § 6 Ziffer 6 der Verbandsordnung die Entlastung zu erteilen.

Beschlussvorschlag

- 1. Der geprüfte Jahresabschluss 2017 wird von der Versammlung beschlossen.**
- 2. Dem Vorstandsvorsteher Landrat Michael Lieber, dem stellvertretenden Vorstandsvorsteher Landrat Dr. Joachim Streit sowie dem Verbandsdirektor Dr. Thomas Geyer wird für das Haushaltsjahr 2017 Entlastung erteilt.**



K R E I S V E R W A L T U N G M A Y E N - K O B L E N Z

Prüfbericht

zum Jahresabschluss
für das Haushaltsjahr
2017

des Zweckverbandes
Schienenpersonennahverkehr
Rheinland-Pfalz Nord

Rechnungs- und
Gemeindeprüfungsamt

22.10.2018

Inhaltsverzeichnis

1	Jahresabschluss	3
2	Allgemeine Feststellungen	3
2.1	Vorbemerkung	3
2.2	Prüfungsabwicklung	4
2.2.1	Auftrag	4
2.2.2	Umfang	4
2.2.3	Unterlagen	4
2.3	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord	5
2.3.1	Mitglieder	5
2.3.2	Verbandsordnung	5
2.3.3	Organe	6
3	Prüfungsfeststellungen	6
3.1	Entlastungsbeschluss für das Haushaltsjahr 2016	6
3.2	Haushaltssatzung und Haushaltsplan 2017	6
3.3	Nachtragshaushaltssatzung und Nachtragshaushaltsplan 2017	7
3.4	Jahresabschluss zum 31.12.2017	7
3.4.1	Schlussbilanz zum 31.12.2017	7
3.4.2	Feststellungen und Erläuterungen zu den Posten der Bilanz	8
3.4.3	Ergebnisrechnung 2017	9
3.4.4	Finanzrechnung 2017	9
3.4.5	Haushaltsausgleich	9
3.4.6	Anhang und Anlagen	10
4	Zusammenfassung der Prüfungsfeststellungen	10

1 Jahresabschluss

Am Schluss eines jeden Haushaltsjahres ist gem. § 7 Abs. 1 Nr. 8 des Landesgesetzes über die kommunale Zusammenarbeit (KomZG) i.V.m. § 108 Gemeindeordnung (GemO) ein Jahresabschluss aufzustellen, in dem das Ergebnis der Haushaltswirtschaft des Haushaltsjahres nachzuweisen ist. Die Aufstellung hat innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf des Haushaltsjahres (§ 108 Abs. 4 GemO) zu erfolgen. Gemäß § 114 Abs. 1 GemO beschließt die Verbandsversammlung bis zum 31.12. des auf das Haushaltsjahr folgenden Jahres über die Feststellung des geprüften Jahresabschlusses.

Nach § 108 Abs. 2 und 3 GemO besteht der Jahresabschluss aus

- der Ergebnisrechnung,
- der Finanzrechnung,
- den Teilrechnungen (Teilergebnis- und Teilfinanzrechnungen),
- der Bilanz,
- dem Anhang und den Anlagen

Im Anschluss an die öffentliche Bekanntmachung der Beschlüsse über die Feststellung des Jahresabschlusses und die Entlastung sind der Jahresabschluss mit dem Rechenschaftsbericht sowie der Prüfbericht des Rechnungsprüfungsamtes an sieben Werktagen öffentlich auszulegen. In der öffentlichen Bekanntmachung ist auf Ort und Zeit der Auslegung der erforderlichen Unterlagen hinzuweisen.

2 Allgemeine Feststellungen

2.1 Vorbemerkung

Mit diesem Bericht informiert das Rechnungs- und Gemeindeprüfungsamt der Kreisverwaltung Mayen-Koblenz über das Ergebnis der Prüfung des Jahresabschlusses 2017 des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord).

Die örtliche Erhebung fand am 18. Oktober 2018 in der Geschäftsstelle in Koblenz, Friedrich-Ebert-Ring 14 – 20, statt.

Die Prüfung war auf angemessene und notwendige Stichproben beschränkt.

Die Prüfungsfeststellungen sind auf der Seite 10 dieses Berichtes zusammengefasst.

2.2 Prüfungsabwicklung

2.2.1 Auftrag

Durch Beschlussfassung der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord vom 02.07.2013 sowie des Kreistages des Landkreises Mayen-Koblenz am 12.11.2013 wurde die Prüfung des Jahresabschlusses für die Dauer von fünf Jahren auf das Rechnungs- und Gemeindeprüfungsamt der Kreisverwaltung Mayen-Koblenz übertragen.

2.2.2 Umfang

Nach den Festlegungen des KomZG gelten für den Zweckverband SPNV-Nord die Vorschriften der Gemeindeordnung über die Wirtschaftsführung sinngemäß. Der Zweckverband musste somit auch sein Haushalts- und Kassenwesen auf die Doppik umstellen. Dies erfolgte zum 01.01.2009.

Das Rechnungs- und Gemeindeprüfungsamt hat den Jahresabschluss insbesondere dahingehend geprüft, ob

- der Jahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- Finanz- und Ertragslage des Zweckverbandes SPNV-Nord unter Beachtung der Grundsätze ordnungsgemäßer Buchführung für Gemeinden vermittelt und
- der Rechenschaftsbericht mit dem Jahresabschluss im Einklang steht

und kommt nunmehr der Verpflichtung nach, über wesentliche Ergebnisse der Prüfung zu informieren.

2.2.3 Unterlagen

Für die Prüfung haben vorgelegen:

- die Haushaltssatzung und der Haushaltsplan 2017,
- die 1. Nachtragshaushaltssatzung und der 1. Nachtragshaushaltsplan 2017
- der Jahresabschluss und die Anlagen,
- die Zahlungsbelege mit den zahlungsbegründenden Unterlagen.

Die Prüfung wurde auf Stichproben beschränkt, die notwendig und angemessen waren, um relevante Sachverhalte beurteilen und die im Rahmen des Prüfungsauftrages erforderlichen Feststellungen treffen zu können.

Die zur Haushalts- und Kassenführung eingesetzten EDV-Programme waren nicht Gegenstand der Prüfung.

2.3 Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord

2.3.1 Mitglieder

Der Zweckverband wurde am 17.11.1995 auf der Grundlage des Nahverkehrsgesetzes (NVG) mit Sitz in Koblenz errichtet und hat entsprechend § 1 der Verbandsordnung i.V.m. § 6 Abs. 3 NVG folgende Mitglieder:

das Land Rheinland-Pfalz und

die Landkreise:

- Ahrweiler
- Altenkirchen (Westerwald)
- Bernkastel-Wittlich
- Eifelkreis Bitburg-Prüm
- Cochem-Zell
- Vulkaneifel
- Mayen-Koblenz
- Neuwied
- Trier-Saarburg
- Rhein-Hunsrück-Kreis
- Rhein-Lahn-Kreis
- Westerwaldkreis

sowie die kreisfreien Städte:

- Koblenz
- Trier

2.3.2 Verbandsordnung

Die Aufgaben des Zweckverbands SPNV-Nord sind im § 3 der Verbandsordnung, zuletzt angepasst am 21.12.2016, definiert. Diese umfassen die Gestaltung der Verkehrsangebote im SPNV sowie die Gestaltung der von dem Zweckverband übernommenen regionalen Busverkehre nach § 6 Abs. 9 NVG, insbesondere

- die Gestaltung der Fahrpläne und Tarife,
- Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des SPNV im Fahrdienst und vor Ort, wie Gestaltung der Bahnhofs- und Umsteigeanlagen,
- Öffentlichkeitsarbeit und Werbemaßnahmen.

2.3.3 Organe

Die Organe des Zweckverbandes SPNV-Nord sind nach § 4 der Verbandsordnung die Verbandsversammlung und der Verbandsvorsteher.

Im Haushaltsjahr 2017 war der Landrat des Landkreises Altenkirchen, Herr Michael Lieber, Verbandsvorsteher und Vorsitzender der Verbandsversammlung.
Als Verbandsdirektor und Leiter der Geschäftsstelle war weiterhin Herr Dr.-Ing. Thomas Geyer bestellt.

3 Prüfungsfeststellungen

3.1 Entlastungsbeschluss für das Haushaltsjahr 2016

Der Bericht vom 19.03.2018 über die Prüfung des Jahresabschlusses 2016 enthielt keine wesentlichen Prüfbemerkungen. Die geprüfte Jahresrechnung 2016 wurde von der Verbandsversammlung am 08.08.2018 beschlossen.

Gleichzeitig wurde dem Verbandsvorsteher Landrat Michael Lieber, dem stellvertretenden Verbandsvorsteher Landrat Dr. Joachim Streit sowie dem Verbandsdirektor, Dr. Thomas Geyer, für das Haushaltsjahr 2016 Entlastung erteilt.

Der in der Bilanz zum 31.12.2016 festgestellte Kassenbestand i. H. v. rund 0,937 Mio. € wurde in das Haushaltsjahr 2017 übertragen.

3.2 Haushaltssatzung und Haushaltsplan 2017

Die Haushaltssatzung 2017 und der Haushaltsplan waren durch Beschluss der Verbandsversammlung vom 21. Dezember 2016 vorschriftsmäßig zustande gekommen.

Ergebnishaushalt	
• Gesamtbetrag der Erträge	155.502.300 €
• Gesamtbetrag der Aufwendungen	155.502.300 €
Jahresüberschuss/Fehlbetrag	0,00 €

Finanzhaushalt	
• Ordentliche Einzahlungen	155.502.300 €
• Ordentliche Auszahlungen	155.502.300 €
Saldo	-4.500.000 €
der Ein- und Auszahlungen aus Investitionstätigkeit	4.895.000 €
der Ein- und Auszahlungen aus Finanzierungstätigkeit	

Der Ergebnishaushalt war dem Grunde nach ausgeglichen geplant und erfüllt damit die gesetzlichen Vorgaben des § 93 Abs. 4 GemO i.V.m. § 18 Gemeindehaushaltsverordnung (GemHVO). Der Finanzhaushalt war mit einem Fehlbetrag von 4.500.000 € geplant.

Eigenkapital war nicht veranschlagt. Der Höchstbetrag der Kredite zur Liquiditätssicherung wurde auf 10 Mio. € festgesetzt (§ 4 der Nachtragshaushaltssatzung).

Es wurden folgende vier Teilhaushalte gebildet:

- Schienenpersonennahverkehr: Produkt 5471
- RegioLinien: Produkt 5475
- Touristische Verkehre: Produkt 5478
- Sonstiges: Produkt 5479

Die Teilhaushalte wurden für gegenseitig deckungsfähig erklärt (§ 5 Nachtragshaushaltssatzung).

Mit Schreiben vom 20.02.2017 wurde seitens der Aufsichtsbehörde, dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, die vorgelegte Haushaltssatzung beanstandet, da der Gesamtbetrag der Kreditemächtigung nicht in der Haushaltssatzung enthalten war und daher eine Nachtragshaushaltssatzung zwingend erforderlich sei.

Gegen die Festsetzungen in der Haushaltssatzung und Veranschlagungen im Haushaltsplan im Übrigen wurden aufsichtsbehördlich keine Bedenken wegen Rechtsverletzung erhoben.

3.3 Nachtragshaushaltssatzung und Nachtragshaushaltsplan 2017

Die Nachtragshaushaltssatzung 2017 und der Nachtragshaushaltsplan wurden am 07.06.2017 von der Verbandsversammlung beschlossen.
Wesentlicher Inhalt ist die Darstellung der Kreditaufnahme in § 2 der Nachtragshaushaltssatzung.

Die Aufsichtsbehörde hat dem SPNV-Nord mit Schreiben vom 17.07.2017 mitgeteilt, dass die vorgelegte Nachtragshaushaltssatzung für das Jahr 2017 betreffend der vorgesehenen Aufnahme von Investitionskrediten gem. §§ 95 Abs. 4 Nr. 2 i.V.m. § 103 Abs. 2 Satz 1 GemO genehmigt wird.
Die öffentliche Bekanntmachung der Nachtragshaushaltssatzung erfolgte am 31.07.2017 im Staatsanzeiger Nr. 28/Seite 762.

Die Auslegung erfolgte in der Zeit vom 01.08.2017 bis einschließlich 11.08.17 in der Geschäftsstelle des SPNV-Nord, Friedrich-Ebert-Ring 14-20, 56068 Koblenz.

3.4 Jahresabschluss zum 31.12.2017

3.4.1 Schlussbilanz zum 31.12.2017

Aus den drei Rechnungskomponenten (Ergebnisrechnung, Finanzrechnung, Bilanz) stellt die Bilanz das zentrale Element dar.

Finanz- und Ergebnisrechnung sind vor der Bilanz abzuschließen sowie u. a. die Daten für die Bildung der Rückstellungen zu ermitteln. Die Position Kassenbestand der Bilanz spiegelt den Zahlungsmittelbestand der Finanzrechnung wieder.

Die Prüfungsergebnisse zu den einzelnen Bilanzpositionen sind aufgeschlüsselt dargestellt.

Bilanz (vereinfacht) zum 31.12.2017					
Aktiva			Passiva		
Posten	€		Posten	€	
1	Anlagevermögen	8.220.505,45	1	Eigenkapital	0,00
2	Umlaufvermögen	10.673.056,29	2	Sonderposten	0,00
			3	Rückstellungen	0,00
4.2	Rechnungsabgrenzungsposten	0,00	4	Verbindlichkeiten	18.893.561,74
Bilanzsumme		18.893.561,74	Bilanzsumme		18.893.561,74

3.4.2 Feststellungen und Erläuterungen zu den Posten der Bilanz

Das Nahverkehrsgesetz sieht keine Ausstattung des Zweckverbandes mit Eigenkapital vor. Alle Rückstellungen wurden bereits im Haushaltsjahr 2015 aufgelöst, so dass in die Bilanz 2017 keine Rückstellungen mehr eingestellt wurden.

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Land belaufen sich zum Bilanzstichtag 31.12.2017 auf 13.384.337,12 €.

Es ist vorgesehen, dass diese im nächsten Haushaltsjahr mit weiteren Ausgleichszahlungen zu Verkehrsverträgen verrechnet werden.

Die Büroräume und die Geschäftsausstattung sowie das notwendige Personal wurden weiterhin vom Land zur Verfügung gestellt.

Der Zweckverband beschäftigt keine Beamten. Daher war die Bildung von Pensions- und Beihilferückstellungen entbehrlich.

Der in der Bilanz ausgewiesene Kassenbestand in Höhe von 6.220.619,22 € stimmt mit dem Kontoauszug zum 31.12.2017 überein (Konten 223321 und 22339 bei der Sparkasse Koblenz).

3.4.3 Ergebnisrechnung 2017

Für die Durchführung der eigentlichen Leistungen (SPNV-Leistungen, Busverkehre, touristische Sonderverkehre, Marketingmaßnahmen) sowie für laufende Aufgaben erhält der Zweckverband Zuweisungen des Landes. Diese Zuwendungen dienen nicht der Anschaffung von Gegenständen des Anlagevermögens. Daher sind keine Sonderposten zu bilden; die Zuwendungen sind unmittelbar als Ertrag zu erfassen. Ebenso stellen die Zahlungen an die Leistungserbringer Aufwand dar. Bei diesen Erträgen und Aufwendungen ist eine mögliche Periodenabgrenzung zu beachten.

Erträge aus der Auflösung von Sonderposten sowie Aufwendungen aus der Abschreibung von Anlagegütern fielen beim SPNV-Nord systembedingt nicht an.

Die Ergebnisrechnung schloss mit einem positiven Saldo in Höhe von +768,47 € ab, da sich die Summe der Erträge auf 146.807.001,79 € belief, während die Aufwendungen 146.806.233,32 € betragen.

Wesentliche Abweichungen gegenüber den Haushaltsansätzen wurden im Rechenschaftsbericht hinreichend dargestellt und begründet. Aus diesem Grund wird in diesem Prüfbericht auf die Darstellung und Behandlung der Planabweichungen verzichtet und diesbezüglich auf den Rechenschaftsbericht verwiesen.

3.4.4 Finanzrechnung 2017

Die Summe der laufenden Einzahlungen aus Verwaltungstätigkeit betrug 152.512.437,03 €. Dem gegenüber standen laufende Auszahlungen aus Verwaltungstätigkeit in Höhe von 146.815.612,21 €; so dass die Finanzrechnung mit einem Saldo der laufenden Ein- und Auszahlungen in Höhe von + 5.696.824,82 € abschloss.

Wesentliche Abweichungen gegenüber den Haushaltsansätzen wurden im Rechenschaftsbericht hinreichend dargestellt und begründet. Auf eine wiederholende Darstellung wird verzichtet.

3.4.5 Haushaltsausgleich

Gemäß § 93 Abs. 4 GemO ist der Haushalt in jedem Jahr in Planung und Rechnung auszugleichen. Der Haushaltsausgleich konnte zum Ende des Haushaltsjahres unter Berücksichtigung der Anforderungen des § 18 Abs. 2 GemHVO in

- der Ergebnisrechnung
- der Finanzrechnung sowie
- der Bilanz

erreicht werden. In der Bilanz war kein negatives Eigenkapital ausgewiesen.

3.4.6 Anhang und Anlagen

Gemäß § 108 Abs. 1 GemO ist der Anhang verbindlicher Bestandteil des Jahresabschlusses. Die dem Jahresabschluss beizufügenden Anlagen sind im § 108 Abs. 2 GemO aufgeführt. Im Anhang sind wesentliche Erläuterungen z. B. zu Änderungen in den Bewertungs- und Bilanzierungsmethoden, über Anlagegüter, für die Rückstellungen für unterlassene Instandhaltung u. ä. zu erläutern. Wegen der Besonderheiten des Zweckverbandes SPNV-Nord, z. B. im Hinblick auf fehlendes Anlagevermögen und fehlende Abschreibungen (wegen Abweichung von linearer AfA), war es in sinngemäßer Anwendung der entsprechenden Vorschriften der GemO und GemHVO zulässig, die erforderlichen Angaben in den Rechenschaftsbericht einzuarbeiten. Auf die Anlagenübersicht und den Beteiligungsbericht konnte verzichtet werden. Der zur Prüfung vorgelegte Rechenschaftsbericht gab den Verlauf des Haushaltsjahres auf der Grundlage des Ergebnishaushaltes zutreffend wieder.

4 Zusammenfassung der Prüfungsfeststellungen

Das Rechnungs- und Gemeindeprüfungsamt der Kreisverwaltung Mayen-Koblenz hat den doppelten Jahresabschluss für das Haushaltsjahr 2017 des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr geprüft. Die Prüfung umfasste die Bilanz, die Ergebnis- und die Finanzrechnung sowie den Rechenschaftsbericht vom 15. Oktober 2018. Gegenstand der Prüfung war auch die Buchführung und das Rechnungs- und Anordnungswesen.

Die Aufstellung des Jahresabschlusses hat **innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf des Haushaltsjahres** (§ 108 Abs. 4 GemO) zu erfolgen. Gemäß § 114 Abs. 1 GemO beschließt die Verbandsversammlung **bis zum 31.12. des auf das Haushaltsjahr folgenden Jahres** über die Feststellung des geprüften Jahresabschlusses.

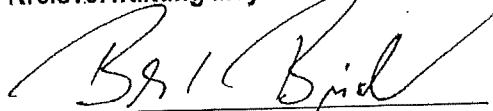
Der Jahresabschluss 2017 wurde verspätet erst im Oktober 2018 erstellt und dem Rechnungs- und Gemeindeprüfungsamt zugeleitet. **Insoweit wird die gesetzliche Frist der GemO nicht eingehalten. Wir bitten künftig um entsprechende Beachtung.**

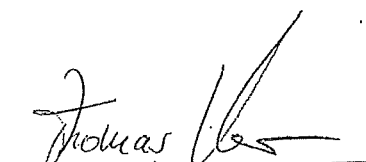
Der Beschluss über die Feststellung des Jahresabschlusses und über die Entlastung ist öffentlich bekannt zu machen. Der Jahresabschluss mit dem Rechenschaftsbericht sowie die Prüfberichte sind öffentlich auszulegen.

Aus Sicht des Rechnungs- und Gemeindeprüfungsamtes der Kreisverwaltung Mayen-Koblenz wird der Verbandsversammlung empfohlen, dem Vorstandsvorsteher, seinem Stellvertreter sowie dem Verbandsdirektor nach § 114 GemO i.V.m. § 6 Ziffer 6 der Verbandsordnung Entlastung zu erteilen.

Koblenz, 22. Oktober 2018

Rechnungs- und Gemeindeprüfungsamt
Kreisverwaltung Mayen Koblenz


Bernd Büsch


Thomas Minor

Bilanz 2017
 Einjahresbericht
 zum 31.12.2017
 Betragsangaben in EUR

09.10.2018
 10:26:25

Seite: 1

Aktiv	Passivseite	Passiv
1 SPNV-Nord		
Aktivseite	1. Eigenkapital	
1. Anlagevermögen	1.1. Kapitalrücklage	
1.1. Immaterielle Vermögensgegenstände	1.2. Sonstige Rücklagen	
1.1.1. Gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	1.3. Ergebnisvortrag	
1.1.2. Geleistete Zuwendungen	1.4. Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag	
1.1.3. Gezahlte Investitionszuschüsse	2. Sonderposten	
1.1.4. Geschäfts- oder Firmenwert	2.1. Sonderposten für Belastungen aus dem kommunalen Finanzausgleich	
1.1.5. Anzahlungen auf immaterielle Vermögensgegenstände	2.2. Sonderposten zum Anlagevermögen	
1.2. Sachanlagen	2.2.1. Sonderposten aus Zuwendungen	
1.2.1. Wald, Forsten	2.2.2. Sonderposten aus Beiträgen und ähnlichen Entgelten	
1.2.2. Sonstige unbebaute Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte	2.2.3. Sonderposten aus Anzahlungen für Anlagevermögen	
1.2.3. Bebaute Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte	2.3. Sonderposten für den Gebührenaussgleich	
1.2.4. Infrastrukturvermögen	2.4. Sonderposten mit Rücklageanteil	
1.2.5. Bauten auf fremdem Grund und Boden	2.5. Sonderposten aus Grabnutzungsentgelten	
1.2.6. Kmsgegenstände, Denkmäler	2.6. Sonderposten aus Anzahlungen für Grabnutzungsentgelte	
1.2.7. Maschinen, technische Anlagen, Fahrzeuge	2.7. sonstige Sonderposten	
1.2.8. Betriebs- und Geschäftsausstattung	3. Rückstellungen	
1.2.9. Pflanzen, Tiere	3.1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	
1.2.10. Geleistete Anzahlungen, Anlagen im Bau	3.2. Steuerrückstellungen	
1.3. Finanzanlagen	3.3. Rückstellungen für latente Steuern	
1.3.1. Anteile an verbundenen Unternehmen	3.4. Sonstige Rückstellungen	
1.3.2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	4. Verbindlichkeiten	
1.3.3. Beteiligungen	4.1. Anleihen	
1.3.4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4.2. Verbindlichkeiten aus Kreditaufnahmen	
1.3.5. Sondervermögen, Zweckverbände, Anstalten des öffentlichen Rechts, rechtsfähige kommunale Stiftungen	4.2.1. Verbindlichkeiten aus Kreditaufnahmen für Investitionen	5.509.224,62
1.3.6. Ausleihungen an Sondervermögen, Zweckverbände, Anstalten des öffentlichen Rechts, rechtsfähige kommunale Stiftungen	4.2.2. Verbindlichkeiten aus Kreditaufnahmen zur Liquiditätssicherung	5.509.224,62
1.3.7. Sonstige Wertpapiere des Anlagevermögens	4.3. Verbindlichkeiten aus Vorgängen, die Kreditaufnahmen wirtschaftlich gleichkommen	
1.3.8. Sonstige Ausleihungen	4.4. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	
2. Umlaufvermögen		
		18.893.561,74
		10.673.056,29

Bilanz 2017
Einjahressicht
zum 31.12.2017

Betragsangaben in EUR

Aktiv		Passiv
1 SPNV-Nord		
2.1. Vorräte		
2.1.1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		
2.1.2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen		
2.1.3. Fertige Erzeugnisse, fertige Leistungen und Waren		
2.1.4. Geleistete Anzahlungen auf Vorräte	4.452.437,07	
2.2. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	3.839.450,59	
2.2.1. Öffentlich-rechtliche Forderungen, Forderungen aus Transferleistungen		
2.2.2. Privatrechtliche Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
2.2.3. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		
2.2.4. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		
2.2.5. Forderungen gegen Sondervermögen, Zweckverbände, Anstalten des öffentlichen Rechts, rechtsfähige kommunale Stiftungen		
2.2.6. Forderungen gegen den sonstigen öffentlichen Bereich	612.986,48	
2.2.7. sonstige Vermögensgegenstände		
2.2.8. wertberichtigte Forderungen		
2.3. Wertpapiere des Umlaufvermögens		
2.3.1. Anteile an verbundenen Unternehmen		
2.3.2. Sonstige Wertpapiere des Umlaufvermögens	6.220.619,22	
2.4. Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei der Europäischen Zentralbank, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		
3. Ausgleichsposten für latente Steuern		
4. Rechnungsabgrenzungsposten		
4.1. Disagio		
4.2. Sonstige Rechnungsabgrenzungsposten		
5. Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag		
Summe Aktiv	18.893.561,74	Summe Passiv
		18.893.561,74

Rechenschaftsbericht

zum Jahresabschluss des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr
Rheinland-Pfalz Nord

für das Haushaltsjahr 2017

1. Rechtsgrundlagen

Nach § 14 der Verbandsordnung in Verbindung mit § 7 Abs. 1 Landesgesetz über die kommunale Zusammenarbeit (KomZG) i.V.m. § 108 Abs. 3 Nr. 1 Gemeindeordnung (GemO) ist der Jahresrechnung ein Rechenschaftsbericht als Anlage beizufügen.

Gemäß § 49 Gemeindehaushaltsverordnung (GemHVO) gliedert sich der Rechenschaftsbericht in folgende Abschnitte:

- Lage des Zweckverbands,
- Vermögens- und Finanzlage,
- Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Schluss des Haushaltsjahres,
- Gliederung der Teilhaushalte,
- Prognosebericht,
- Ertragslage und Risikobericht.

2. Lage des Zweckverbands

Gemäß Nahverkehrsgesetz (NVG) des Landes Rheinland-Pfalz vom 17.11.1995 (GVBl. S. 450) obliegt den Landkreisen und kreisfreien Städten die Aufgabenträgerschaft für die Gestaltung der Angebote des Schienenpersonennahverkehrs, die sie als Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung in den beiden Zweckverbänden wahrnehmen, die im südlichen sowie im nördlichen Landesteil gebildet wurden.

Dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) gehören das Land Rheinland-Pfalz, die Landkreise Ahrweiler, Altenkirchen (Westerwald), Bernkastel-Wittlich, Eifelkreis Bitburg-Prüm, Cochem-Zell, Vulkaneifel, Mayen-Koblenz, Neuwied, Trier-Saarburg, Rhein-Hunsrück-Kreis, Rhein-Lahn-Kreis, Westerwaldkreis sowie die kreisfreien Städte Koblenz und Trier an.

Die Zusammenarbeit im Zweckverband sowie die Aufgaben und Kompetenzen der Organe des Zweckverbandes sind in der Verbandsordnung (aktueller Stand vom 21.12.2016) festgelegt.

Nach § 9 KomZG werden der Verbandsvorsteher und der stellvertretende Verbandsvorsteher von der Verbandsversammlung für die Dauer der Wahlzeit der kommunalen Vertretungen gewählt. In der 50. Sitzung der Verbandsversammlung am 25. Juli 2014 fanden Neuwahlen statt. Hier wurde Landrat Fleck als Verbandsvorsteher und Landrat Dr. Streit als Stellvertreter wiedergewählt. Da die Amtszeit von Herrn Fleck als Landrat am 02. Mai 2015 endete und damit auch seine Amtszeit als Verbandsvorsteher, wurde in dieser Sitzung schon sein Nachfolger als Verbandsvorsteher gewählt. Als Nachfolger mit Wirkung ab dem 03. Mai 2015 wurde Herr Landrat Lieber (Landkreis Altenkirchen) gewählt. Der Verbandsvorsteher und Vorsitzende der Verbandsversammlung vertritt den Zweckverband nach außen. Als Verbandsdirektor und Leiter der Geschäftsstelle ist weiterhin Herr Dr. Thomas Geyer bestellt.

Für die Wahrnehmung der Verwaltungsgeschäfte stellt der Landesbetrieb Mobilität das notwendige Verwaltungspersonal und die Verwaltungseinrichtung unentgeltlich zur Verfügung (§ 6 Abs. 6 NVG).

Zur Durchführung der Aufgaben erhält der Zweckverband pauschale Zuweisungen des Landes nach § 10 Abs. 2 NVG und Sonderzuweisungen aus dem Landeshaushalt. Aufsichtsbehörde des Zweckverbandes ist seit dem 01. Juni 2016 das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau in Mainz (MWVLW).

Grundlage der Haushaltswirtschaft für das Jahr 2017 bildet die von der Versammlung am 21.12.2016 beschlossene Haushaltssatzung sowie die am 07.06.2017 beschlossene Nachtragssatzung 2017. Die Nachtragssatzung war erforderlich geworden, da die Investitionskreditaufnahme zwar im Haushaltplan, nicht aber in der vorgelegten Satzung ausgewiesen war. Dies wurde in § 2 der Nachtragssatzung nachgeholt.

Aufgrund der Entwicklung im Projekt „Rhein-Ruhr-Express“ (RRX) im laufenden Geschäftsjahr 2017 war im Dezember 2016 eine erste Tranche bei der Europäischen Investitionsbank in Höhe von 1.130.270,90 € zur Fahrzeugfinanzierung abgerufen und an den Fahrzeughersteller ausgezahlt worden. In 2017 wurden weitere Kredite zur Fahrzeugfinanzierung bei der Europäischen Investitionsbank aufgenommen und an den Fahrzeughersteller ausgezahlt: 15.06.17 mit 1.215.248,02 €; 15.12.17 mit 1.130.270,90 € und 15.12.17 mit 2.033.434,80 €. Mit dem Kredit aus 2016 in Höhe von 1.130.270,90 € ergibt dies ein Kreditvolumen von 5.509.224,62 €. Die Tilgung der Kredite beginnt ab dem Haushaltsjahr 2019 (s. Anlage 4)

3. Vermögens- und Finanzlage

3.1 Bilanz (s. Anlage 1)

Das Nahverkehrsgesetz sieht keine Ausstattung des Zweckverbandes mit Eigenkapital vor. In der Bilanz sind keine Rückstellungen mehr eingestellt. Alle Rückstellungen wurden bereits in den Vorjahren aufgelöst. Verbindlichkeiten gegenüber dem Land bestehen in Höhe von rd. 13,38 Mio. €, die im nachfolgenden Haushaltsjahr mit weiteren Ausgleichzahlungen zu Verkehrsverträgen verrechnet werden. Der Kassenbestand beläuft sich zum Bilanzstichtag auf 6.220.619,22 €.

3.2 Ergebnisrechnung

Die Ergebnisrechnung und die Teilhaushalte siehe Anlage 2.

3.3 Finanzrechnung

Die Finanzrechnung und die Teilhaushalte siehe Anlage 3.

Eine Aufnahme von Kassenkrediten war im Haushaltsjahr 2017 nicht erforderlich.

3.4 Haushaltsausgleich

Der Haushaltsausgleich wurde unter Berücksichtigung der Voraussetzungen für die Bilanz, der Ergebnis- sowie der Finanzrechnung erreicht.

Der SPNV-Nord geht davon aus, dass der Haushaltsausgleich auch in den kommenden Jahren erreicht werden kann.

3.5 Rückstellungen

Insgesamt sind in der Bilanz 2017 keine Rückstellungen mehr eingestellt.

3.6 Verlauf der Haushaltswirtschaft

Wesentliche Abweichungen gegenüber den Haushaltsansätzen je Teilhaushalt:

lfd. Nr.	Ansatz	tatsächlich	Differenz
<u>Teilergebnishaushalt SPNV</u>			
2 Zuwendungen Land	151.240.218	138.328.839,44	-12.911.378,56

Die Mindererträge bei den Landeszuweisungen resultieren im Wesentlichen daraus, dass weniger Landesmittel erforderlich wurden um den Aufwand zu decken.

9 sonstige laufende Erträge	400.000	4.720.232,73	4.320.232,73
------------------------------------	----------------	---------------------	---------------------

Die erwarteten Rückzahlungen aus der Abrechnung von SPNV-Verkehrsverträgen fielen höher aus als erwartet. Insbesondere ergaben sich Rückzahlungen aus der Abrechnung von SPNV-Verkehrsverträgen wegen Verspätungen, Zugausfällen und sonstigen Pönalen.

13 Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	150.214.606	142.879.244,43	-7.335.361,57
---	--------------------	-----------------------	----------------------

Die Aufwendungen für die Bestellung von SPNV-Leistungen konnten unter den prognostizierten Haushaltsansätzen bei den Verträgen gehalten werden. Maßgeblich dafür waren u. a. wegen Schlechtleistungen gekürzte bzw. einbehaltene Abschlagszahlungen in einzelnen Verkehrsverträgen. Zudem wurden weniger Ausgaben für Marketingleistungen getätigt.

18 sonstige laufende Aufwendungen	1.300.823	199.726,48	-1.101.096,52
--	------------------	-------------------	----------------------

Insgesamt wurden im Jahr 2017 weniger Ausgaben für die Beauftragung externer Beratungen, Fahrgastuntersuchungen, Erlösgutachten u.ä. veranlasst. Die tatsächlichen Ausgaben beliefen sich in diesem Bereich auf rd. 171.100,- €.

Teilhaushalt RegioLinien

2 Zuwendungen Land	3.508.751	3.156.188,30	-352.562,70
---------------------------	------------------	---------------------	--------------------

Die Mindererträge bei den Landeszuweisungen resultieren im Wesentlichen daraus, dass sich die Aufwandssituation bei den RegioLinien-Verträgen in 2017 besser als erwartet entwickelt hat und dadurch weniger Landesmittel erforderlich wurden.

9 sonstige laufende Erträge	20.000	306.770,44	286.770,44
------------------------------------	---------------	-------------------	-------------------

Im Zug von Schlussabrechnungen der laufenden RegioLinien-Verkehrsverträge ergaben sich entgegen der Prognosen in der Haushaltsplanung zusätzliche Rückzahlungen von den Verkehrsunternehmen.

13 Aufw. Sach- und Dienstleistungen	3.494.967	2.875.594,74	-619.372,26
--	------------------	---------------------	--------------------

Die tatsächlichen Aufwendungen für die Bestellung von regionalen Busverkehren lagen unter den prognostizierten Haushaltsansätzen.

18 sonstige laufende Aufwendungen	30.827	178.212,14	147.385,14
--	---------------	-------------------	-------------------

Die Mehr-Ausgaben in diesem Bereich sind vor allem dadurch entstanden, da im Bereich der Vergaben neuer Linien und Linienbündel mehr externe Beratungsleistungen in Anspruch genommen werden mussten.

Teilhaushalt Touristische Verkehre

2 Zuwendungen Land	303.331	294.970,88	-8.360,12
---------------------------	----------------	-------------------	------------------

Die Mindererträge bei den Landeszuweisungen resultieren im Wesentlichen daraus, dass sich die Aufwandssituation in 2017 besser als erwartet entwickelt hat und dadurch weniger Landesmittel erforderlich wurden.

13 Aufw. Sach- und Dienstleistungen	300.427	488.366,80	187.939,80
--	----------------	-------------------	-------------------

Die Aufwendungen für die Bestellung von touristischen Sonderverkehren stiegen gegenüber dem prognostizierten Haushaltsansatz weil eine erste Abschlagszahlung für das Dampfspektakel 2018 von rd. 290.000,- fällig wurde.

18 sonstige laufende Aufwendungen	2.650	25.287,50	22.637,50
--	--------------	------------------	------------------

Die Ausgaben im Bereich der touristischen Sonderverkehre fielen höher aus als erwartet da mehr externe Beratungsleistungen in Anspruch genommen worden sind.

Teilhaushalt Sonstiges

2 Zuwendungen Land	30.000	0,00	-30.000,00
---------------------------	---------------	-------------	-------------------

Im Jahr 2017 wurden keine Planungsleistungen für Bahnhofsprojekte bezuschusst. Die Aufwendungen wurden aus eigenen Mitteln bestritten. (siehe 18).

<i>18 Sonstige Transferaufwendungen</i>	<i>30.000</i>	<i>30.079,37</i>	<i>79,27</i>
---	---------------	------------------	--------------

Im Jahr 2017 wurden Planungsleistungen für Bahnhofspunkte (Machbarkeitsstudien) gezahlt, insbesondere für barrierefreier Ausbau.

4. Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Schluss des Haushaltsjahres

Nach dem Schluss des Haushaltsjahres 2017 sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten.

5. Gliederung der Teilhaushalte

Dem Teilhaushalt ÖPNV zugeordnet sind folgende Produkte:

- 5471 SPNV-Leistungen,
- 5475 RegioLinien,
- 5478 Touristische Verkehre,
- 5479 Sonstiges.

6. Prognosebericht

Der SPNV-Nord geht davon aus, dass auch in den kommenden Jahren ein Haushaltsausgleich erreicht werden kann. Ein wesentlicher Teil der Ausgaben wird auf Grund von Verkehrsverträgen geleistet. Diese werden über einen längeren Zeitraum abgeschlossen und stellen die Planungsgrundlage für die kommenden Haushaltsjahre dar.

Um die Liquidität des SPNV-Nord zu sichern, wurde der Höchstbetrag der Kassenkredite auf 10,0 Mio. € festgesetzt.

7. Ertragslage und Risikobericht

Zur Durchführung seiner Aufgaben erhält der SPNV-Nord pauschale Zuweisungen des Landes nach § 10 Abs. 2 NVG und Sonderzuweisungen aus dem Landeshaushalt. Ein Einnahmerisiko könnte sich für den SPNV insbesondere auf Grund von Kürzungen der Regionalisierungsmittel ergeben.

Die Revision des Regionalisierungsgesetzes erfolgte mit Datum 23.12.2016 (BGBl. I S. 3234)

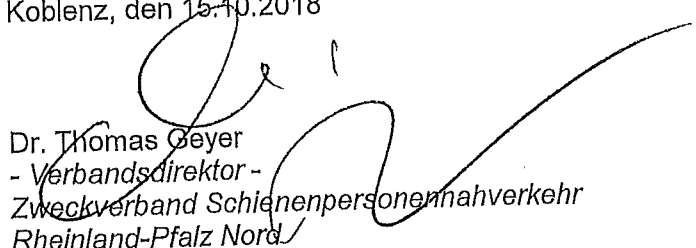
Der Betrag für 2016 beläuft sich demnach auf 8,0 Mrd. €. Ab 2017 bis 2031 steigt dieser Betrag um jährlich 1,8 vom Hundert. Die Verteilung des Betrages auf alle Länder erfolgt nach den Festlegungen des Kieler Schlüssels. Auf das Land Rheinland-Pfalz entfielen für das Jahr 2017 insgesamt 426.566.432 EURO.

Da das Gesetzgebungsverfahren vollständig durchlaufen ist, stehen dem Land RLP absehbar genügend Regionalisierungsmittel zur Verfügung, um dem SPNV-Nord die zur dauerhaften Sicherstellung des aktuellen Leistungsangebotes im SPNV erforderlichen Mittel zu gewähren.

Mögliche Änderungen im Bereich der Ausgabenseite können sich für den SPNV-Nord im Rahmen der laufenden Verkehrsverträge und der vertraglich vereinbarten Regelungen zur

Übernahme von Kostensteigerungen ergeben. Der überwiegende Teil der Verkehrsverträge enthält Regelungen, wonach die Erhöhung von Infrastrukturkosten sowie die Erhöhung von Energiekosten durch den Aufgabenträger auszugleichen sind. Dies kann innerhalb der Vertragslaufzeiten von Verkehrsverträgen nennenswerte Mehrkosten verursachen. Zudem wurde mit dem im August 2016 in Kraft getretenen Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) der Entwicklung der Infrastrukturnutzungsentgelte erstmals gesetzliche Grenzen gesetzt.

Koblenz, den 15.10.2018


Dr. Thomas Geyer
- Verbandsdirektor -
Zweckverband Schienenpersonennahverkehr
Rheinland-Pfalz Nord

TOP 3 Haushaltssatzung und Haushaltsplan 2019

Haushaltssatzung und Haushaltsplan des SPNV-Nord für das Jahr 2019 wurden nach den Regeln der kommunalen Doppik erstellt. Alle Unterlagen sind als Anlage beigefügt.

Der Haushaltsplan 2019 sieht im Ergebnishaushalt laufende Erträge aus Verwaltungstätigkeit in Höhe von 179.688.400 EUR und laufende Aufwendungen aus Verwaltungstätigkeit von 179.598.400 EUR vor.

Im Finanzhaushalt sind in 2019 laufende Einzahlungen aus Verwaltungstätigkeit in Höhe von 179.688.400 EUR und laufende Auszahlungen aus Verwaltungstätigkeit in Höhe von 179.418.400 EUR vorgesehen, woraus sich ein Saldo von +270.000 EUR ergibt. Die Summe der Auszahlungen aus Investitionstätigkeit (Fahrzeuge RRX) beläuft sich in 2019 auf einen Betrag in Höhe von 4.800.000 EUR, sodass sich für das Haushaltsjahr 2019 ein Finanzmittelfehlbetrag in Höhe von -4.620.000 EUR ergibt. Die Deckung dieses Finanzmittelfehlbetrages erfolgt durch die Aufnahme von Investitionskrediten sowie durch die Abnahme der liquiden Bestände.

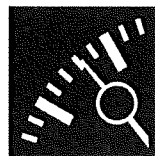
Der SPNV-Nord hat entsprechend der Beschlussfassung der Verbandsversammlung am 24.03.2015 dem Abschluss verschiedener Darlehensverträge mit den Banken zur Finanzierung der RRX-Fahrzeuge zugestimmt. Im Haushaltsjahr 2019 stehen vier Auszahlungstranchen von insgesamt rd. 4.765.500 EUR an. Mit diesem Darlehensbetrag werden weitere Zahlungsraten an den Hersteller der Fahrzeuge bedient.

Inhaltlich ist auch das Haushaltsjahr 2019 wie in den Vorjahren im Wesentlichen durch die Bestellung von SPNV-Leistungen und RegioLinien geprägt. Der Ansatz für das Sachkonto 562600 (Beratungen, Untersuchungen, Fahrgastzählungen) wurde wieder vorsorglich auf 1,3 Mio. EUR festgesetzt, um das Risiko möglicher Rechtsstreitigkeiten (Anwaltskosten) abzufedern.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung beschließt die vorliegende Haushaltssatzung für das Jahr 2019.

SPNV-Nord
Wir bewegen die Region



Haushalt 2019

Inhalt

Haushaltssatzung

Vorbericht

Ergebnishaushalt

Teilergebnishaushalte

Finanzhaushalt

Teilfinanzhaushalte

Übersicht über die wesentlichen Verkehrsverträge (Produkt-Übersichten)

Haushaltsquerschnitt

Stellenplan

Bilanz zum 31.12.2017

Haushaltssatzung 2019

Die Verbandsversammlung des SPNV-Nord hat in ihrer Sitzung am 05. Dezember 2018 aufgrund § 7 des Landesgesetzes über die kommunale Zusammenarbeit (KomZG) i.V.m. §§ 95 ff der Gemeindeordnung (GemO) von Rheinland-Pfalz folgende Haushaltssatzung beschlossen:

§ 1 Ergebnis- und Finanzhaushalt 2019

Festgesetzt werden:

1. im Ergebnishaushalt 2019:

Summe der laufenden Erträge aus Verwaltungstätigkeit	179.688.400 EUR
Summe der laufenden Aufwendungen aus Verwaltungstätigkeit	-179.598.400 EUR
Laufendes Ergebnis aus Verwaltungstätigkeit	90.000 EUR
Zins- und Finanzerträge	0 EUR
Zins- und sonstige Finanzaufwendungen	90.000 EUR
Finanzergebnis	-90.000 EUR
Jahresergebnis	0 EUR

2. im Finanzhaushalt 2019:

Summe der laufenden Einzahlungen aus Verwaltungstätigkeit	179.688.400 EUR
Summe der laufenden Auszahlungen aus Verwaltungstätigkeit	-179.418.400 EUR
Saldo der laufenden Ein- und Auszahlungen aus Verwaltungstätigkeit	270.000 EUR
Zins- und sonstige Finanzeinzahlungen	0 EUR
Zins- und sonstige Finanzauszahlungen	90.000 EUR
Saldo der Zins- und sonstigen Finanzein- und -auszahlungen	-90.000 EUR
Summe der Einzahlungen aus Investitionstätigkeit	0 EUR
Summe der Auszahlungen aus Investitionstätigkeit	-4.800.000 EUR
Saldo der Ein- und Auszahlungen aus Investitionstätigkeit	-4.800.000 EUR
Finanzmittelfehlbetrag	-4.620.000 EUR
Einzahlungen aus der Aufnahme von Investitionskrediten	4.765.500 EUR
Auszahlungen zur Tilgung von Investitionskrediten	-85.000 EUR
Saldo der Ein- und Auszahlungen aus Investitionskrediten	-4.680.500 EUR
Einzahlungen aus der Abnahme liquider Mittel	0 EUR
Auszahlungen zur Bildung liquider Mittel	440.500 EUR
Veränderungen der liquiden Mittel	-440.500 EUR
Saldo der Ein- und Auszahlungen aus Finanzierungstätigkeit	4.240.000 EUR
Einzahlungen aus durchlaufenden Geldern	1.290.000 EUR
Auszahlungen aus durchlaufenden Geldern	-910.000 EUR
Saldo aus durchlaufenden Geldern	380.000 EUR
Deckung des Finanzmittelfehlbetrages	4.620.000 EUR

§ 2 Gesamtbetrag der vorgesehenen Kredite

Der Gesamtbetrag der vorgesehenen Kredite, deren Aufnahme zur Finanzierung von Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen erforderlich ist, wird festgesetzt für

Zinslose Kredite auf	0 EUR
Verzinste Kredite auf	4.765.500 EUR
Zusammen auf	4.765.500 EUR

§ 3 Eigenkapital

Der Stand des Eigenkapitals zum 31.12.2017 und der voraussichtliche Stand zum 31.12.2018 betragen 0,00 EUR.

§ 4 Höchstbetrag der Kredite zur Liquiditätssicherung

Der Höchstbetrag der Kredite zur Liquiditätssicherung wird festgesetzt auf 10,0 Mio. EUR.

§ 5 Über- und außerplanmäßige Aufwendungen und Auszahlungen (Deckungsfähigkeit)

Erhebliche über- und außerplanmäßige Aufwendungen oder Auszahlungen gemäß § 100 Abs. 1 Satz 2 GemO liegen vor, wenn im Einzelfall 5.000 EUR überschritten werden. Alle Teilhaushalte sind gegenseitig deckungsfähig. In Höhe der Mehreinnahmen können Mehrausgaben geleistet werden.

Koblenz, den 05. Dezember 2018

Landrat Michael Lieber
[Verbandsvorsteher SPNV-Nord]

Haushaltsplan 2019

VORBERICHT

Die Finanzen des SPNV-Nord waren im vergangenen Jahr geordnet. Auch für das Jahr 2019 kann dies erwartet werden.

Der Haushalt gliedert sich in einen Ergebnis- und in einen Finanzhaushalt. Im Ergebnishaushalt werden durch Aufwendungen und Erträge der Ressourcenverbrauch und das Ressourcenaufkommen, im Finanzhaushalt der Zahlungsmittelfluss durch Auszahlungen und Einzahlungen dargestellt.

Sowohl Ergebnis- als auch Finanzhaushalt sind in Teilhaushalte für die wesentlichen Produkte des SPNV-Nord untergliedert:

- Schienenpersonennahverkehr: Produkt 5471
- RegioLinien: Produkt 5475
- Touristische Verkehre: Produkt 5478
- Sonstiges: Produkt 5479

Der Haushaltsplan 2019 sieht im Ergebnishaushalt laufende Erträge aus Verwaltungstätigkeit in Höhe von 179.688.400 EUR und laufende Aufwendungen aus Verwaltungstätigkeit von 179.598.400 EUR vor. Es werden im Haushaltsjahr 2019 Zinsaufwendungen fällig, welche im Zusammenhang mit den in der Vergangenheit abgeschlossenen Kreditverträgen für das Projekt Rhein-Ruhr-Express (RRX) stehen.

Im Finanzhaushalt sind in 2019 laufende Einzahlungen aus Verwaltungstätigkeit in Höhe von 179.688.400 EUR und laufende Auszahlungen aus Verwaltungstätigkeit in Höhe von 179.418.400 EUR vorgesehen, woraus sich ein Saldo von +270.000 EUR ergibt. Durch die in 2019 fälligen Darlehenszinsen ergibt sich ein Saldo der Zins- und sonstigen Finanzein- und auszahlungen in Höhe von -90.000 EUR. Die Summe der Auszahlungen aus Investitionstätigkeit (Fahrzeuge RRX) beläuft sich in 2019 auf einen Betrag in Höhe von 4.765.500 EUR, sodass sich für das Haushaltsjahr 2019 ein Finanzmittelfehlbetrag in Höhe von -4.620.000 EUR ergibt. Die Deckung dieses Finanzmittelfehlbetrages erfolgt durch die Aufnahme von Investitionskrediten sowie durch die Veränderung der liquiden Bestände.

Der SPNV-Nord hat entsprechend der Beschlussfassung der Verbandsversammlung am 24.03.2015 dem Abschluss verschiedener Darlehensverträge mit den Banken zur Finanzierung der RRX-Fahrzeuge zugestimmt. Im Haushaltsjahr 2019 stehen vier Auszahlungstranchen von insgesamt rd. 4.765.500,- EUR an. Mit diesem Darlehensbetrag werden weitere Zahlungsraten an den Hersteller der Fahrzeuge bedient.

Inhaltlich ist auch das Haushaltsjahr 2019 wie in den Vorjahren im Wesentlichen durch die Bestellung von SPNV-Leistungen und RegioLinien geprägt. Der Ansatz für das Sachkonto 562600 (Beratungen, Untersuchungen, Fahrgastzählungen) wurde wieder vorsorglich auf 1,3 Mio. EUR festgesetzt, um das Risiko möglicher Rechtsstreitigkeiten (Anwaltskosten) abzufedern.

Wie schon im vorangegangenen Haushaltsjahr 2018 ist im Bereich der Aufwendungen das Aufwandskonto 525420 (Aufwendungen an den öffentlichen Bereich – an das Land) mit einem Betrag in Höhe von 370.000 EUR aufgeführt. Dieser Planungsbetrag wurde durch die vorübergehende Finanzierung von Personalstellen notwendig, bis diese über den Landeshaushalt finanziert werden können. Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz tritt als personalbewirtschaftende Stelle mit den Gehaltszahlungen in Vorlage und erhält die Personalausgaben vom SPNV-Nord zurück. Dieser Vorgehensweise hatte die Verbandsversammlung in ihrer Sitzung am 07. Juni 2017 zugestimmt.

In der Haushaltssatzung wurde vorsorglich eine Ermächtigung zur Kreditaufnahme zur Liquiditätssicherung gemäß der Haushaltssatzung aus dem Vorjahr beibehalten.

Nähere Informationen zu den Verpflichtungen aus den wesentlichen Verkehrsverträgen können aus den beigefügten Produktübersichten entnommen werden.

Ergebnishaushalt 2019

Muster 5 (zu § 2 Abs. 1 GemHVO)

Bezeichnung	Rechn.-Erg. Vorjahr 2017	Vorjahr 2018	Planjahr 2019	Planjahr 2020	Planjahr 2021	Planjahr 2022
2. Zuwendungen, allgemeine Umlagen und sonstige Transfererträge	147.485.433,86	167.082.100,00	178.838.400,00	190.362.853,00	194.810.950,00	206.729.400,00
5. privatrechtliche Leistungsentgelte	0,00	6.000,00	250.000,00	740.000,00	1.050.000,00	1.050.000,00
9. sonstige laufende Erträge	5.027.003,17	620.000,00	600.000,00	600.000,00	600.000,00	600.000,00
10. Summe der laufenden Erträge aus Verwaltungstätigkeit	152.512.437,03	167.708.100,00	179.688.400,00	191.702.853,00	196.460.950,00	208.379.400,00
11. Personalaufwendungen	129.721,86	135.400,00	157.700,00	160.150,00	162.650,00	165.200,00
13. Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	146.243.205,97	166.220.000,00	177.900.000,00	189.480.800,00	194.010.800,00	205.910.800,00
14. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und auf Sachanlagen sowie auf aktivierte Aufwendungen für die Inangasetzung und Erweiterung der Verwaltung	0,00	5.000,00	180.000,00	520.000,00	720.000,00	720.000,00
18. sonstige laufende Aufwendungen	433.305,49	1.335.700,00	1.360.700,00	1.356.903,00	1.377.500,00	1.398.400,00
19. Summe der laufenden Aufwendungen aus Verwaltungstätigkeit	146.806.233,32	167.696.100,00	179.598.400,00	191.517.853,00	196.270.950,00	208.194.400,00
20. laufendes Ergebnis aus Verwaltungstätigkeit	5.706.203,71	12.000,00	90.000,00	185.000,00	190.000,00	185.000,00
21. Zins- und sonstige Finanzerträge	266,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
22. Zins- und sonstige Finanzaufwendungen	1.035,07	12.000,00	90.000,00	185.000,00	190.000,00	185.000,00
23. Finanzergebnis	- 768,47	- 12.000,00	- 90.000,00	- 185.000,00	- 190.000,00	- 185.000,00
24. ordentliches Ergebnis	5.705.435,24	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
27. außerordentliches Ergebnis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
28. Jahresergebnis (Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag)	5.705.435,24	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
31. Jahresergebnis nach Berücksichtigung der Veränderung des Sonderpostens für Belastungen aus dem kommunalen Finanzausgleich	5.705.435,24	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Teilergebnishaushalt 2019

Teilhaushalt: 5471 Schienenpersonennahverkehr

Muster 8 (zu § 4 GemHVO)

Bezeichnung	Rechn.-Erg. Vorvorjahr 2017	Vorjahr 2018	Planjahr 2019	Planjahr 2020	Planjahr 2021	Planjahr 2022
2. Zuwendungen, allgemeine Umlagen und sonstige Transfererträge	138.328.839,44	162.492.153,01	169.029.717,73	175.617.697,34	177.040.233,84	181.673.920,17
5. privatrechtliche Leistungsentgelte	0,00	6.000,00	250.000,00	740.000,00	1.050.000,00	1.050.000,00
9. sonstige laufende Erträge	4.720.232,73	400.000,00	400.000,00	400.000,00	400.000,00	400.000,00
10. Summe der laufenden Erträge aus Verwaltungstätigkeit	143.049.072,17	162.898.153,01	169.679.717,73	176.757.697,34	178.490.233,84	183.123.920,17
11. Personalaufwendungen	127.179,17	131.423,27	148.738,04	147.618,62	147.702,78	145.090,50
13. Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	142.879.244,43	161.453.259,15	167.977.607,27	174.654.350,42	176.181.620,41	180.845.654,38
14. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und auf Sachanlagen sowie auf aktivierte Aufwendungen für die Inangasetzung und Erweiterung der Verwaltung	0,00	5.000,00	180.000,00	520.000,00	720.000,00	720.000,00
18. sonstige laufende Aufwendungen	199.726,48	1.296.470,59	1.283.372,42	1.250.728,30	1.250.910,65	1.228.175,29
19. Summe der laufenden Aufwendungen aus Verwaltungstätigkeit	143.206.150,08	162.886.153,01	169.589.717,73	176.572.697,34	178.300.233,84	182.938.920,17
20. laufendes Ergebnis aus Verwaltungstätigkeit	- 157.077,91	12.000,00	90.000,00	185.000,00	190.000,00	185.000,00
21. Zins- und sonstige Finanzerträge	266,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
22. Zins- und sonstige Finanzaufwendungen	1.014,80	12.000,00	90.000,00	185.000,00	190.000,00	185.000,00
23. Finanzergebnis	- 748,20	- 12.000,00	- 90.000,00	- 185.000,00	- 190.000,00	- 185.000,00
24. ordentliches Ergebnis	- 157.826,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
27. außerordentliches Ergebnis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
28. Jahresergebnis des Teilhaushalts vor Verrechnung der internen Leistungsbeziehungen	- 157.826,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
31. Saldo der Erträge und Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
32. Jahresergebnis des Teilhaushalts nach Verrechnung der internen Leistungsbeziehungen	- 157.826,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Teilergebnishaushalt 2019

Teilhaushalt: 5475 RegioLinien

Muster 8 (zu § 4 GemHVO)

Bezeichnung	Rechn.-Erg.					
	Vorvorjahr 2017	Vorjahr 2018	Planjahr 2019	Planjahr 2020	Planjahr 2021	Planjahr 2022
2. Zuwendungen, allgemeine Umlagen und sonstige Transfererträge	3.156.188,30	3.615.307,28	9.505.082,19	14.442.434,21	17.468.022,58	24.752.907,88
9. sonstige laufende Erträge	306.770,44	20.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00
10. Summe der laufenden Erträge aus Verwaltungstätigkeit	3.462.958,74	3.635.307,28	9.705.082,19	14.642.434,21	17.668.022,58	24.952.907,88
11. Personalaufwendungen	2.542,69	3.005,58	8.690,11	12.277,54	14.695,44	19.868,59
13. Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	2.875.594,74	3.602.652,55	9.621.410,14	14.526.132,59	17.528.870,01	24.764.853,95
18. sonstige laufende Aufwendungen	178.212,14	29.649,15	74.981,94	104.024,08	124.457,13	168.185,34
19. Summe der laufenden Aufwendungen aus Verwaltungstätigkeit	3.056.349,57	3.635.307,28	9.705.082,19	14.642.434,21	17.668.022,58	24.952.907,88
20. laufendes Ergebnis aus Verwaltungstätigkeit	406.609,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
22. Zins- und sonstige Finanzaufwendungen	20,27	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
23. Finanzergebnis	- 20,27	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
24. ordentliches Ergebnis	406.588,90	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
27. außerordentliches Ergebnis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
28. Jahresergebnis des Teilhaushalts vor Verrechnung der internen Leistungsbeziehungen	406.588,90	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
31. Saldo der Erträge und Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
32. Jahresergebnis des Teilhaushalts nach Verrechnung der internen Leistungsbeziehungen	406.588,90	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Teilergebnishaushalt 2019

Teilhaushalt: 5478 Touristische Verkehre

Muster 8 (zu § 4 GemHVO)

Bezeichnung	Rechn.-Erg. Vorvorjahr 2017	Vorjahr 2018	Planjahr 2019	Planjahr 2020	Planjahr 2021	Planjahr 2022
2. Zuwendungen, allgemeine Umlagen und sonstige Transfererträge	294.970,88	974.639,71	303.600,08	302.721,45	302.693,58	302.571,95
9. sonstige laufende Erträge	0,00	200.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
10. Summe der laufenden Erträge aus Verwaltungstätigkeit	294.970,88	1.174.639,71	303.600,08	302.721,45	302.693,58	302.571,95
11. Personalaufwendungen	0,00	971,15	271,85	253,84	251,78	240,91
13. Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	488.366,80	1.164.088,30	300.982,59	300.316,99	300.309,58	300.291,67
18. sonstige laufende Aufwendungen	25.287,50	9.580,26	2.345,64	2.150,62	2.132,22	2.039,37
19. Summe der laufenden Aufwendungen aus Verwaltungstätigkeit	513.654,30	1.174.639,71	303.600,08	302.721,45	302.693,58	302.571,95
20. laufendes Ergebnis aus Verwaltungstätigkeit	- 218.683,42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
23. Finanzergebnis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
24. ordentliches Ergebnis	- 218.683,42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
27. außerordentliches Ergebnis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
28. Jahresergebnis des Teilhaushalts vor Verrechnung der internen Leistungsbeziehungen	- 218.683,42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
31. Saldo der Erträge und Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
32. Jahresergebnis des Teilhaushalts nach Verrechnung der internen Leistungsbeziehungen	- 218.683,42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Teilergebnishaushalt 2019

Teilhaushalt: 5479 Sonstiges

Muster 8 (zu § 4 GemHVO)

Bezeichnung	Rechn.-Erg. Vorvorjahr 2017	Vorjahr 2018	Planjahr 2019	Planjahr 2020	Planjahr 2021	Planjahr 2022
10. Summe der laufenden Erträge aus Verwaltungstätigkeit	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
18. sonstige laufende Aufwendungen	30.079,37	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
19. Summe der laufenden Aufwendungen aus Verwaltungstätigkeit	30.079,37	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
20. laufendes Ergebnis aus Verwaltungstätigkeit	- 30.079,37	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
23. Finanzergebnis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
24. ordentliches Ergebnis	- 30.079,37	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
27. außerordentliches Ergebnis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
28. Jahresergebnis des Teilhaushalts vor Verrechnung der internen Leistungsbeziehungen	- 30.079,37	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
31. Saldo der Erträge und Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
32. Jahresergebnis des Teilhaushalts nach Verrechnung der internen Leistungsbeziehungen	- 30.079,37	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Teilergebnishaushalt 2019

Finanz-Teilhaushalt: 6000 Allgemeine Finanzwirtschaft

Muster 8 (zu § 4 GemHVO)

Bezeichnung	Rechn.-Erg. Vorvorjahr 2017	Vorjahr 2018	Planjahr 2019	Planjahr 2020	Planjahr 2021	Planjahr 2022
10. Summe der laufenden Erträge aus Verwaltungstätigkeit	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
19. Summe der laufenden Aufwendungen aus Verwaltungstätigkeit	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
20. laufendes Ergebnis aus Verwaltungstätigkeit	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
23. Finanzergebnis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
24. <u>ordentliches Ergebnis</u>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
27. außerordentliches Ergebnis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
28. <u>Jahresergebnis des Teilhaushalts vor Verrechnung der internen Leistungsbeziehungen</u>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
31. <u>Saldo der Erträge und Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen</u>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
32. Jahresergebnis des Teilhaushalts nach Verrechnung der internen Leistungsbeziehungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Finanzhaushalt 2019

Muster 6 (zu § 3 Abs. 1 Satz 1 GemHVO)

Bezeichnung	Rechn.-Erg. Vorvorjahr 2017	Vorjahr 2018	Planjahr 2019	Planjahr 2020	Planjahr 2021	Planjahr 2022
2. Anwendungen, allgemeine Umlagen und sonstige Transfereinzahlungen	147.485.434	167.082.100	178.838.400	190.362.853	194.810.950	206.729.400
5. privatrechtliche Leistungsentgelte	0	6.000	250.000	740.000	1.050.000	1.050.000
9. sonstige laufende Einzahlungen	5.027.003	620.000	600.000	600.000	600.000	600.000
10. Summe der laufenden Einzahlungen aus Verwaltungstätigkeit	152.512.437	167.708.100	179.688.400	191.702.853	196.460.950	208.379.400
11. Personalauszahlungen	131.459	135.400	157.700	160.150	162.650	165.200
13. Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen	146.243.206	166.220.000	177.900.000	189.480.800	194.010.800	205.910.800
16. sonstige laufende Auszahlungen	440.947	1.335.700	1.360.700	1.356.903	1.377.500	1.398.400
17. Summe der laufenden Auszahlungen aus Verwaltungstätigkeit	146.815.612	167.691.100	179.418.400	190.997.853	195.550.950	207.474.400
18. <u>Saldo der laufenden Ein- und Auszahlungen aus Verwaltungstätigkeit</u>	<u>5.696.825</u>	<u>17.000</u>	<u>270.000</u>	<u>705.000</u>	<u>910.000</u>	<u>905.000</u>
19. Zins- und sonstige Finanzeinzahlungen	267	0	0	0	0	0
20. Zins- und sonstige Finanzauszahlungen	1.035	12.000	90.000	185.000	190.000	185.000
21. <u>Saldo der Zins- und sonstigen Finanz- und -auszahlungen</u>	<u>-768</u>	<u>-12.000</u>	<u>-90.000</u>	<u>-185.000</u>	<u>-190.000</u>	<u>-185.000</u>
22. <u>Saldo der ordentlichen Ein- und Auszahlungen</u>	<u>5.696.056</u>	<u>5.000</u>	<u>180.000</u>	<u>520.000</u>	<u>720.000</u>	<u>720.000</u>
25. <u>Saldo der außerordentlichen Ein- und Auszahlungen</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
26. <u>Saldo der ordentlichen und außerordentlichen Ein- und Auszahlungen</u>	<u>5.696.056</u>	<u>5.000</u>	<u>180.000</u>	<u>520.000</u>	<u>720.000</u>	<u>720.000</u>
35. Summe der Einzahlungen aus Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0
37. Auszahlungen für Sachanlagen	4.378.954	7.000.000	4.800.000	1.600.000	0	0
42. Summe der Auszahlungen aus Investitionstätigkeit	4.378.954	7.000.000	4.800.000	1.600.000	0	0
43. <u>Saldo aus der Ein- und Auszahlungen aus Investitionstätigkeit</u>	<u>-4.378.954</u>	<u>-7.000.000</u>	<u>-4.800.000</u>	<u>-1.600.000</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
44. <u>Finanzmittelüberschuss / Finanzmittelfehlbetrag</u>	<u>1.317.103</u>	<u>-6.995.000</u>	<u>-4.620.000</u>	<u>-1.080.000</u>	<u>720.000</u>	<u>720.000</u>
45. Einzahlungen aus der Aufnahme von Investitionskrediten	4.378.954	6.955.000	4.765.500	1.570.600	0	0
46. Auszahlungen zur Tilgung von Investitionskrediten	0	12.000	85.000	385.000	661.000	680.000
47. <u>Saldo der Ein- und Auszahlungen aus Investitionskrediten</u>	<u>4.378.954</u>	<u>6.943.000</u>	<u>4.680.500</u>	<u>1.185.600</u>	<u>-661.000</u>	<u>-680.000</u>
48. Einzahlungen aus der Aufnahme von Krediten zur Liquiditätssicherung	0	0	0	0	0	0
49. Auszahlungen zur Tilgung von Krediten zur Liquiditätssicherung	0	0	0	0	0	0

Finanzhaushalt 2019

Muster 6 (zu § 3 Abs. 1 Satz 1 GemHVO)

Bezeichnung	Rechn.-Erg. Vorvorjahr 2017	Vorjahr 2018	Planjahr 2019	Planjahr 2020	Planjahr 2021	Planjahr 2022
50. Saldo der Ein- und Auszahlungen aus Krediten zur Liquiditätssicherung	0	0	0	0	0	0
51a. Einzahlungen aus der Abnahme liquider Mittel der Einheitskasse	0	77.000	0	0	0	0
51. Abnahme der liquiden Mittel	0	77.000	0	0	0	0
52a. Auszahlung zur Bildung liquider Mittel der Einheitskasse	5.283.249	0	440.500	335.600	59.000	40.000
52. Zunahme der liquiden Mittel	5.283.249	0	440.500	335.600	59.000	40.000
53. Veränderung der liquiden Mittel	- 5.283.249	77.000	- 440.500	- 335.600	- 59.000	- 40.000
54. Saldo der Ein- und Auszahlungen aus Finanzierungstätigkeit	- 904.295	7.020.000	4.240.000	850.000	- 720.000	- 720.000
55. Einzahlungen aus durchlaufenden Geldern	0	1.300.000	1.290.000	530.000	0	0
56. Auszahlungen aus durchlaufenden Geldern	412.808	1.325.000	910.000	300.000	0	0
57. Saldo aus durchlaufenden Geldern	- 412.808	- 25.000	380.000	230.000	0	0
58. Verwendung des Finanzmittelüberschusses / Deckung des Finanzmittelfehlbetrages	- 1.317.103	6.995.000	4.620.000	1.080.000	- 720.000	- 720.000

Teilfinanzhaushalt 2019

Teilhaushalt: 5471 Schienenpersonennahverkehr

Muster 8 (zu § 4 GemHVO)

Bezeichnung	Rechn.-Erg. Vorvorjahr 2017	Vorjahr 2018	Planjahr 2019	Planjahr 2020	Planjahr 2021	Planjahr 2022
1. Saldo der laufenden Ein- und Auszahlungen aus Verwaltungstätigkeit	5.550.195	17.000	270.000	705.000	910.000	905.000
2. Saldo der Zins- und der sonstigen Finanzein- und -auszahlungen	- 748	- 12.000	- 90.000	- 185.000	- 190.000	- 185.000
3. Saldo der ordentlichen Ein- und Auszahlungen	5.549.447	5.000	180.000	520.000	720.000	720.000
4. Saldo der außerordentlichen Ein- und Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
5. Saldo der ordentlichen und außerordentlichen Ein- und Auszahlungen vor Verrechnung der internen Leistungsbeziehungen	5.549.447	5.000	180.000	520.000	720.000	720.000
6. Saldo der Ein- und Auszahlungen aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
7. Saldo der ordentlichen und außerordentlichen Ein- und Auszahlungen nach Verrechnung der internen Leistungsbeziehungen	5.549.447	5.000	180.000	520.000	720.000	720.000
16. Summe der Einzahlungen aus Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0
18. Auszahlungen für Sachanlagen	4.378.954	7.000.000	4.800.000	1.600.000	0	0
23. Summe der Auszahlungen aus Investitionstätigkeit	4.378.954	7.000.000	4.800.000	1.600.000	0	0
24. Saldo der Ein- und Auszahlungen aus Investitionstätigkeit	- 4.378.954	- 7.000.000	- 4.800.000	- 1.600.000	0	0
25. Finanzmittelüberschuss / Finanzmittelfehlbetrag des Teilhaushalts	1.170.493	- 6.995.000	- 4.620.000	- 1.080.000	720.000	720.000

Teilhaushalt: 5475 RegioLinien

Muster 8 (zu § 4 GemHVO)

Bezeichnung	Rechn.-Erg. Vorvorjahr 2017	Vorjahr 2018	Planjahr 2019	Planjahr 2020	Planjahr 2021	Planjahr 2022
1. Saldo der laufenden Ein- und Auszahlungen aus Verwaltungstätigkeit	395.393	0	0	0	0	0
2. Saldo der Zins- und der sonstigen Finanzzin- und -auszahlungen	-20	0	0	0	0	0
3. Saldo der ordentlichen Ein- und Auszahlungen	395.372	0	0	0	0	0
4. Saldo der außerordentlichen Ein- und Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
5. Saldo der ordentlichen und außerordentlichen Ein- und Auszahlungen vor Verrechnung der internen Leistungsbeziehungen	395.372	0	0	0	0	0
6. Saldo der Ein- und Auszahlungen aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
7. Saldo der ordentlichen und außerordentlichen Ein- und Auszahlungen nach Verrechnung der internen Leistungsbeziehungen	395.372	0	0	0	0	0
16. Summe der Einzahlungen aus Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0
23. Summe der Auszahlungen aus Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0
24. Saldo der Ein- und Auszahlungen aus Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0
25. Finanzmittelüberschuss / Finanzmittelfehlbetrag des Teilhaushalts	395.372	0	0	0	0	0

Teilfinanzhaushalt 2019

Teilhaushalt: 5478 Touristische Verkehre

Muster 8 (zu § 4 GemHVO)

Bezeichnung	Rechn.-Erg. Vorvorjahr 2017	Vorjahr 2018	Planjahr 2019	Planjahr 2020	Planjahr 2021	Planjahr 2022
1. Saldo der laufenden Ein- und Auszahlungen aus Verwaltungstätigkeit	- 218.683	0	0	0	0	0
2. Saldo der Zins- und der sonstigen Finanzzin- und -auszahlungen	0	0	0	0	0	0
3. Saldo der ordentlichen Ein- und Auszahlungen	- 218.683	0	0	0	0	0
4. Saldo der außerordentlichen Ein- und Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
5. Saldo der ordentlichen und außerordentlichen Ein- und Auszahlungen vor Verrechnung der internen Leistungsbeziehungen	- 218.683	0	0	0	0	0
6. Saldo der Ein- und Auszahlungen aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
7. Saldo der ordentlichen und außerordentlichen Ein- und Auszahlungen nach Verrechnung der internen Leistungsbeziehungen	- 218.683	0	0	0	0	0
16. Summe der Einzahlungen aus Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0
23. Summe der Auszahlungen aus Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0
24. Saldo der Ein- und Auszahlungen aus Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0
25. Finanzmittelüberschuss / Finanzmittelfehlbetrag des Teilhaushalts	- 218.683	0	0	0	0	0

Teilfinanzhaushalt 2019

Teilhaushalt: 5479 Sonstiges

Muster 8 (zu § 4 GemHVO)

Bezeichnung	Rechn.-Erg. Vorvorjahr 2017	Vorjahr 2018	Planjahr 2019	Planjahr 2020	Planjahr 2021	Planjahr 2022
1. Saldo der laufenden Ein- und Auszahlungen aus Verwaltungstätigkeit	- 30.079	0	0	0	0	0
2. Saldo der Zins- und der sonstigen Finanzein- und -auszahlungen	0	0	0	0	0	0
3. Saldo der ordentlichen Ein- und Auszahlungen	- 30.079	0	0	0	0	0
4. Saldo der außerordentlichen Ein- und Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
5. Saldo der ordentlichen und außerordentlichen Ein- und Auszahlungen vor Verrechnung der internen Leistungsbeziehungen	- 30.079	0	0	0	0	0
6. Saldo der Ein- und Auszahlungen aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
7. Saldo der ordentlichen und außerordentlichen Ein- und Auszahlungen nach Verrechnung der internen Leistungsbeziehungen	- 30.079	0	0	0	0	0
16. Summe der Einzahlungen aus Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0
23. Summe der Auszahlungen aus Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0
24. Saldo der Ein- und Auszahlungen aus Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0
25. Finanzmittelüberschuss / Finanzmittelfehlbetrag des Teilhaushalts	- 30.079	0	0	0	0	0

Teilfinanzhaushalt 2019

Muster 8 (zu § 4 GemHVO)

Finanz-Teilhaushalt: 6000 Allgemeine Finanzwirtschaft

Bezeichnung	Rechn.-Erg. Vorvorjahr 2017	Vorjahr 2018	Planjahr 2019	Planjahr 2020	Planjahr 2021	Planjahr 2022
1. Saldo der laufenden Ein- und Auszahlungen aus Verwaltungstätigkeit	0	0	0	0	0	0
2. Saldo der Zins- und der sonstigen Finanzzin- und -auszahlungen	0	0	0	0	0	0
3. Saldo der ordentlichen Ein- und Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
4. Saldo der außerordentlichen Ein- und Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
5. Saldo der ordentlichen und außerordentlichen Ein- und Auszahlungen vor Verrechnung der internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
6. Saldo der Ein- und Auszahlungen aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
7. Saldo der ordentlichen und außerordentlichen Ein- und Auszahlungen nach Verrechnung der internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
16. Summe der Einzahlungen aus Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0
23. Summe der Auszahlungen aus Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0
24. Saldo der Ein- und Auszahlungen aus Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0
25. Finanzmittelüberschuss / Finanzmittelfehlbetrag des Teilhaushalts	0	0	0	0	0	0

Produkt-Übersicht: Schienenpersonennahverkehr

Index	Produkt-Nr.	Leistungs-Nr.	Leistungsbezeichnung	2019	2020	2021	2022
1	5471	547119	CFL Verkehrsleistung: Lux - TR	3.340.000	3.410.000	3.470.000	3.540.000
2	5471	547128	CFL Beistellung: TR - KO	4.710.000	4.720.000	4.740.000	4.760.000
3	5471	547124	Daadetalbahn	1.540.000	1.580.000	1.610.000	1.650.000
4	5471	547115	Dieselnetz Köln - Vareo inkl. Vertriebsdienstleistungsvertrag	27.640.000	30.710.000	31.210.000	31.710.000
5	5471	547123	Dieselnetz Südwest Los 2 - Vlexx	2.690.000	2.710.000	2.780.000	2.840.000
6	5471	547125	EWS Los 1 - Lahn-Eifel-Bahn	21.940.000	21.960.000	23.580.000	23.740.000
7	5471	547126	EWS Los 2 - 3-Länder-Bahn	23.140.000	22.330.000	21.380.000	21.680.000
8	5471	547112	Hunsrückbahn	2.610.000	2.650.000	2.700.000	2.750.000
9	5471	547109	Mittelrheinbahn	11.300.000	11.470.000	11.630.000	11.800.000
10	5471	547108	Moseltalbahn	21.150.000	18.800.000	19.120.000	19.450.000
11	5471	547127	Moselweinbahn	2.070.000	2.110.000	2.150.000	2.190.000
12	5471	547117	RE-Netz SW Los 1 - SÜWEX	7.650.000	8.640.000	8.970.000	8.340.000
13	5471	547117	RE-Netz SW Los 2 - SÜWEX	2.450.000	2.540.000	2.530.000	2.620.000
14	5471	547120	Rheinachse Nord RB 27+RE 8 (bis 12/19) inkl. Vertriebsdienstleistungsvertrag	13.410.000	0	0	0
15	5471	547133	RE 5 Interimsvertrag (bis 05/19) inkl. Vertriebsdienstleistungsvertrag	1.610.000	0	0	0
16	5471	547136	RE 5/RRX-Verkehrsvertrag (ab 06/19)	2.120.000	2.830.000	2.820.000	2.800.000
17	5471	547111	Rheingau RB 10	10.170.000	10.150.000	10.240.000	10.330.000
18	5471	547110	Rhein-Sieg-Express - RSX	760.000	770.000	780.000	790.000
19	5471	547113	Saar-RB	5.740.000	0	0	0
20	5471	547138	Zusatzvertrag Trier-Metz	160.000	160.000	160.000	160.000
21	5471	547129	Trier Weststrecke - Verkehrsleistung (PLAN ab 12/2019)	0	2.410.000	2.360.000	2.390.000
22	5471	547137	Trier Weststrecke - Beistellung (PLAN ab 12/2019)	0	3.220.000	3.100.000	3.070.000
23	5471	547135	Rheinachse Nord RE 8 (PLAN ab 12/2019)	580.000	7.380.000	7.070.000	7.090.000
24	5471	547139	Rheinachse Nord RB 27 (PLAN ab 12/2019)	660.000	8.480.000	8.530.000	8.580.000
25	5471	547134	Elektronetz Saar-RB (PLAN ab 12/2019)	0	5.440.000	5.070.000	8.390.000
Summe [Aufwendungen für "SPNV"]				167.440.000	174.470.000	176.000.000	180.670.000

Produkt-Übersicht: RegioLinien

Index	Produkt-Nr.	Leistungs-Nr.	Leistungsbezeichnung	2019
1	5475	547514	RL 100 Trier - Flughafen Hahn	10.000
2	5475	547502	RL 132 (RL 120) Horhausen - Altenkirchen	60.000
3	5475	547508	R 200 Trier - Hermeskeil - Türckismühle	820.000
4	5475	547524	RR 290 RegioRadler Ruwer - Hochwald	100.000
5	5475	547507	RL 200 RTK Bäderstraße Nastätten - Wiesbaden	230.000
6	5475	547517	RR 250 RegioRadler Hunsrück	40.000
7	5475	547522	RL 300/500 (Neu ab 04/2016) Daun - Wittlich - Bernkastel-Kues - Gerolstein - Cochem	640.000
8	5475	547527	RL 567 (Neu-Vertrag ab 03/2017) Limburg - Diez - Hahnstätten - Michelbach	420.000
9	5475	547516	RL 610 Koblenz Hbf - Emmelshausen - Kastellaun - Flughafen Hahn	200.000
10	5475	547512	RL 720 Bullay - Zell	60.000
11	5475	547513	RL 750 (Cochem) - Bullay - Zell - Blankenrath - Flughafen Hahn	360.000
12	5475	547515	RL 994 Neuwied - Oberlahnstein	60.000
13	5475	547530	RL 520 Linienbündel Lahn-Dill-Kreis Herborn	70.000
14	5475	547525	RL 540 (Linienbündel Blaues Ländchen) Nastätten - Dachsenhausen - Braubach - Niederlahnstein	30.000
15	5475	547528	RL 550 (Linienbündel Bad Ems - Nassau) Nastätten - Nassau	80.000
16	5475	547526	RL 580 (Linienbündel Einrich) Limburg - Diez - Nastätten - St. Goarshausen	380.000
17	5475	547529	RL 800 Linienbündel Rhein-Brohltal	1.360.000
18	5475	547542	LB Betzdorf - Kirchen [RL 290]	390.000
19	5475	547543	LB Daaden - Gebardshain [RL 270]	660.000
23	5475	547541	LB Östliche Vulkaneifel [RL 520]	420.000
20	5475	547536	LB Hunsrückhöhenstraße Nord [RL 615 + RL 620]	920.000
21	5475	547539	LB Hunsrückhöhenstraße Mitte [RL 640 + RL 645]	360.000
22	5475	547540	LB Hunsrückhöhenstraße Süd [RL 660]	300.000
24	5475	547535	LB Römische Weinstraße [RL 220 + RL 221]	690.000
25	5475	547532	LB Mosel [RL 330 + RL 360]	470.000
26	5475	547533	LB Trierer Land [RL 25 + RL 250]	380.000
27	5475	547534	LB Südeifel [RL 400 + RL 410]	-
28	5475	547544	LB Ruwertal Hochwald [RL 200 + RL 20/21 + RL 23/24]	-
29	5475	547545	Einzellinien Zeller Land [RL 720]	80.000
30	5475	547546	LB Schneifel [RL 460 + RL 465]	-
31	5475	547547	LB Neuerburger Land [RL 450 + RL 455]	-
32	5475	547548	LB Eifelmaare [RL 560 Daun - Gillenfeld]	-
33	5475	547549	LB Eifel Kondelwald [LB 300 + 350]	-
34	5475	547550	LB Malfeld [RL 340 + 350 + RL 360]	-
35	5475	547558	LB Raiffelsenstraße ÜbergangslB [RL132]	-
36	5475	547559	LB Moselmare [RL 500]	-
SUMME [Aufwendungen für "RegioLinien"]				9.590.000

Produkt-Übersicht: Touristische Verkehre

Index	Produkt-Nr.	Leistungs-Nr.	Leistungsbezeichnung	2019
1	5478	547801	Linz - Kalenborn	200.000
2	5478	547802	Brohl - Engeln	100.000
SUMME				300.000

Haushaltsquerschnitt 2019

Produkt Nr.	Bezeichnung	Erträge und Aufwendungen Teilergebnishaushalt			Ein- und Auszahlungen Teilfinanzhaushalt		
		Erträge	Aufwendungen	Jahresergebnis	Einzahlungen	Auszahlungen	Jahresergebnis
5471	Schienerpersonennahverkehr	169.679.718	169.679.718	0	170.969.718	175.209.718	- 4.240.000
5475	RegioLinien	9.705.082	9.705.082	- 0	9.705.082	9.705.082	0
5478	Touristische Verkehre	303.600	303.600	0	303.600	303.600	0
6120	Sonstige allgemeine Finanzwirtschaft	0	0	0	4.765.500	525.500	4.240.000
	Summe:	179.688.400	179.688.400	0	185.743.900	185.743.900	0

Stellenplan 2019

A. SPNV-Nord nach Teilhaushalten B. Sondervermögen nach Betriebszweigen C. Zusammenfassung	Bes.-Gruppe/ Entgelt-gruppe	Zahl der Stellen für das Haushalts- jahr	Zahl der Stellen für das Haushalts- vorjahr SOLL	Zahl der Stellen für das Haushalts- vorjahr IST	Stellenvermerke und Erläuterungen
A. SPNV-Nord 1. Beamte 2. Arbeitnehmer Verbandsdirektor in Anlehnung an Bes.-Gruppe B3	außertariflich	1	1	1	
B. Sondervermögen					
C. Zusammenfassung Beamte SPNV-Nord und Sondervermögen Arbeitnehmer SPNV-Nord und Sondervermögen		1	1	1	
Summe		1	1	1	

Bilanz 2017
Einjahressicht
zum 31.12.2017
Betragsangaben in EUR

1 SPNV-Nord	Passiv
-------------	--------

Aktiv	Passivseite
1. Anlagevermögen	1. Eigenkapital
1.1. Immaterielle Vermögensgegenstände	1.1. Kapitalrücklage
1.1.1. Gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	1.2. Sonstige Rücklagen
1.1.2. Geleistete Zuwendungen	1.3. Ergebnisvortrag
1.1.3. Gezahlte Investitionszuschüsse	1.4. Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag
1.1.4. Geschäfts- oder Firmenwert	2. Sonderposten
1.1.5. Anzahlungen auf immaterielle Vermögensgegenstände	2.1. Sonderposten für Belastungen aus dem kommunalen Finanzausgleich
1.2. Sachanlagen	2.2. Sonderposten zum Anlagevermögen
1.2.1. Wald, Forsten	2.2.1. Sonderposten aus Zuwendungen
1.2.2. Sonstige unbebaute Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte	2.2.2. Sonderposten aus Beiträgen und ähnlichen Entgelten
1.2.3. Bebaute Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte	2.2.3. Sonderposten aus Anzahlungen für Anlagevermögen
1.2.4. Infrastrukturvermögen	2.3. Sonderposten für den Gebührenaussgleich
1.2.5. Bauten auf fremdem Grund und Boden	2.4. Sonderposten mit Rücklagenanteil
1.2.6. Kimmgegenstände, Denkmäler	2.5. Sonderposten aus Grabnutzungsentgelten
1.2.7. Maschinen, technische Anlagen, Fahrzeuge	2.6. Sonderposten aus Anzahlungen für Grabnutzungsentgelte
1.2.8. Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.7. sonstige Sonderposten
1.2.9. Pflanzen, Tiere	3. Rückstellungen
1.2.10. Geleistete Anzahlungen, Anlagen im Bau	3.1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen
1.3. Finanzanlagen	3.2. Steurrückstellungen
1.3.1. Anteile an verbundenen Unternehmen	3.3. Rückstellungen für latente Steuern
1.3.2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	3.4. Sonstige Rückstellungen
1.3.3. Beteiligungen	4. Verbindlichkeiten
1.3.4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4.1. Anleihen
1.3.5. Sondervermögen, Zweckverbände, Ausalten des öffentlichen Rechts, rechtsfähige kommunale Stiftungen	4.2. Verbindlichkeiten aus Kreditaufnahmen
1.3.6. Ausleihungen an Sondervermögen, Zweckverbände, Ausalten des öffentlichen Rechts, rechtsfähige kommunale Stiftungen	4.2.1. Verbindlichkeiten aus Kreditaufnahmen für Investitionen
1.3.7. Sonstige Wertpapiere des Anlagevermögens	4.2.2. Verbindlichkeiten aus Kreditaufnahmen zur Liquiditätssicherung
1.3.8. Sonstige Ausleihungen	4.3. Verbindlichkeiten aus Vorgängen, die Kreditaufnahmen wirtschaftlich gleichkommen
2. Umlaufvermögen	4.4. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen
8.220.505,45	18.893.561,74
8.220.505,45	5.509.224,62
	5.509.224,62
10.673.056,29	

Bilanz 2017
Einjähressicht
zum 31.12.2017
Betragsangaben in EUR

1 SPNV-Nord		Passiv
Aktiv		
2.1. Vorräte		
2.1.1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		
2.1.2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen		
2.1.3. Fertige Erzeugnisse, fertige Leistungen und Waren		
2.1.4. Geleistete Anzahlungen auf Vorräte		
2.2. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	4.452.437,07	
2.2.1. Öffentlich-rechtliche Forderungen, Forderungen aus Transferleistungen	3.839.450,59	
2.2.2. Privatrechtliche Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
2.2.3. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		
2.2.4. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		
2.2.5. Forderungen gegen Sondervermögen, Zweckverbände, Anstalten des öffentlichen Rechts, rechtsfähige kommunale Stiftungen		
2.2.6. Forderungen gegen den sonstigen öffentlichen Bereich		
2.2.7. sonstige Vermögensgegenstände	612.986,48	
2.2.8. wertberichtigte Forderungen		
2.3. Wertpapiere des Umlaufvermögens		
2.3.1. Anteile an verbundenen Unternehmen		
2.3.2. Sonstige Wertpapiere des Umlaufvermögens		
2.4. Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei der Europäischen Zentralbank, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	6.220.619,22	
3. Ausgleichsposten für latente Steuern		
4. Rechnungsabgrenzungsposten		
4.1. Disagio		
4.2. Sonstige Rechnungsabgrenzungsposten		
5. Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag		
Summe Aktiv	18.893.561,74	
		18.893.561,74

4.5. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
 4.6. Verbindlichkeiten aus Transferleistungen
 4.7. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen
 4.8. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht
 4.9. Verbindlichkeiten gegenüber Sondervermögen, Zweckverbänden, Anstalten des öffentlichen Rechts, rechtsfähige kommunale Stiftungen
 4.10. Verbindlichkeiten gegenüber dem sonstigen öffentlichen Bereich
 4.11. Sonstige Verbindlichkeiten
 5. Rechnungsabgrenzungsposten

13.384.337,12

Summe Passiv

18.893.561,74

TOP 3 Haushaltssatzung und Haushaltsplan 2019

Haushaltssatzung und Haushaltsplan des SPNV-Nord für das Jahr 2019 wurden nach den Regeln der kommunalen Doppik erstellt. Alle Unterlagen sind als Anlage beigefügt.

Der Haushaltsplan 2019 sieht im Ergebnishaushalt laufende Erträge aus Verwaltungstätigkeit in Höhe von 179.688.400 EUR und laufende Aufwendungen aus Verwaltungstätigkeit von 179.598.400 EUR vor.

Im Finanzhaushalt sind in 2019 laufende Einzahlungen aus Verwaltungstätigkeit in Höhe von 179.688.400 EUR und laufende Auszahlungen aus Verwaltungstätigkeit in Höhe von 179.418.400 EUR vorgesehen, woraus sich ein Saldo von +270.000 EUR ergibt. Die Summe der Auszahlungen aus Investitionstätigkeit (Fahrzeuge RRX) beläuft sich in 2019 auf einen Betrag in Höhe von 4.800.000 EUR, sodass sich für das Haushaltsjahr 2019 ein Finanzmittelfehlbetrag in Höhe von -4.620.000 EUR ergibt. Die Deckung dieses Finanzmittelfehlbetrages erfolgt durch die Aufnahme von Investitionskrediten sowie durch die Abnahme der liquiden Bestände.

Der SPNV-Nord hat entsprechend der Beschlussfassung der Verbandsversammlung am 24.03.2015 dem Abschluss verschiedener Darlehensverträge mit den Banken zur Finanzierung der RRX-Fahrzeuge zugestimmt. Im Haushaltsjahr 2019 stehen vier Auszahlungstranchen von insgesamt rd. 4.765.500 EUR an. Mit diesem Darlehensbetrag werden weitere Zahlungsraten an den Hersteller der Fahrzeuge bedient.

Inhaltlich ist auch das Haushaltsjahr 2019 wie in den Vorjahren im Wesentlichen durch die Bestellung von SPNV-Leistungen und RegioLinien geprägt. Der Ansatz für das Sachkonto 562600 (Beratungen, Untersuchungen, Fahrgastzählungen) wurde wieder vorsorglich auf 1,3 Mio. EUR festgesetzt, um das Risiko möglicher Rechtsstreitigkeiten (Anwaltskosten) abzufedern.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung beschließt die vorliegende Haushaltssatzung für das Jahr 2019.

TOP 4 Übernahme der Rechnungsprüfung durch das Rechnungsprüfungsamt des Landkreises Altenkirchen

Im Rahmen einer Vereinbarung über die Erbringung und Abrechnung von Leistungen zwischen der Kreisverwaltung Mayen-Koblenz und dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord vom 18.11.2013 wurde unter anderem die Rechnungsprüfung geregelt.

Danach war erstmals für die Prüfung des Jahresabschlusses 2012 das Gemeinde- und Rechnungsprüfungsamt der Kreisverwaltung Mayen-Koblenz zuständig. Mit Abschluss der Prüfung des Jahresabschlusses 2017 endet die Zuständigkeit. Diese Prüfung hat nunmehr stattgefunden.

Da sowohl die Kreisverwaltung Altenkirchen als auch der SPNV-Nord seine Kassengeschäfte über das Buchungsprogramm „KIS-KRW“ abwickelt, liegt es nahe, die Rechnungsprüfung auf die Kreisverwaltung Altenkirchen zu übertragen. Dafür spricht auch, dass die Prüfer das Programm kennen und sich nicht in ein anderes Programm einarbeiten müssten.

Die Geschäftsstelle schlägt daher vor, die Rechnungsprüfung zunächst einmal für die Jahre 2018 und 2019 auf das Gemeinde- und Rechnungsprüfungsamt des Landkreises Altenkirchen gegen Kostenerstattung zu übertragen.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung stimmt der Übertragung der Rechnungsprüfung für die Jahre 2018 und 2019 auf das Gemeinde- und Rechnungsprüfungsamt des Landkreises Altenkirchen gegen Kostenerstattung zu.

TOP 5 ÖPNV-Konzept Nord: Änderungen bei den Linien in Aufgabenträgerschaft des SPNV-Nord

Die Verbandsversammlung hatte sich zuletzt in der Sitzung am 10. Dezember 2015 mit dem ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord beschäftigt. Hierbei wurden die so genannten regionalen Hauptlinien beschlossen, welche grundsätzlich in der Aufgabenträgerschaft des SPNV-Nord liegen. Die konkrete Umsetzung der Linienbündel orientiert sich an den bestehenden Linien-Genehmigungslaufzeiten und wird sich schrittweise über die Jahre 2015 bis 2025 erstrecken.

Der oben genannte Beschluss umfasst:

- Reg. Hauptliniennetz VRM (rechts-Rheinisch): ca. 6 Mio. NwKm/Jahr
- Reg. Hauptliniennetz VRM (links-Rheinisch): ca. 5,2 Mio. NwKm/Jahr
- Reg. Hauptliniennetz VRT: ca. 9,7 Mio. NwKm/Jahr.

Dies entspricht insgesamt 23 rechts- und 17 linksrheinischen Linienbündeln im Gebiet des VRM sowie 15 Linienbündeln im Gebiet des VRT. In nur wenigen Ausnahmefällen ist der SPNV-Nord an keinem der genannten Bündel beteiligt. Grob ein Drittel der genannten Bündel wurde zwischenzeitlich im Wettbewerb vergeben oder ist Gegenstand entsprechender, laufender Verfahren. In diesem Rahmen wurden Kooperations- und Finanzierungsvereinbarungen mit den jeweils beteiligten Landkreisen abgeschlossen.

Da es unterschiedliche Laufzeiten der in einem Bündelungsgebiet bestehenden Alt-Liniengenehmigungen gibt, haben die Aufgabenträger jeweilige Harmonisierungszeitpunkte geplant, welche im Rahmen der wettbewerblichen Verfahren zu beachten sind. Aus diesem Grund ist es in einigen Fällen notwendig, dass der SPNV-Nord - zur Sicherung bestehender RegioLinien - Interimsvergaben vornimmt. Folgende Linien wurden kürzlich entsprechend vergeben oder sind in den kommenden Jahren zu beachten:

- RegioRadler 250 („Hunsrück“): Verlängerung der bestehenden Einzellinie bis zur Inbetriebnahme des Linienbündels im Rhein-Hunsrück-Kreis im August 2019.
- RL 300 (Daun - Wittlich - Bernkastel-Kues): Verlängerung der bestehenden Einzellinie bis zur Inbetriebnahme des Linienbündels Eifel-Kondelwald (LK Bernkastel-Wittlich) vom 01.06.2021 bis zum 11.12.2021
- RL 500 (Gerolstein – Ulmen – Cochem): Verlängerung der bestehenden Einzellinie bis zur Inbetriebnahme des Linienbündels Mosel-Mare (LK Cochem-Zell) vom 01.06.2021 bis zum 11.12.2021
- RL 567 (Limburg – Diez – Hahnstätten – Michelbach): Der laufende Vertrag kann per Option bis maximal zum 11.12.2021 verlängert werden. Sollte die Inbetriebnahme der Aartalbahn später erfolgen, müsste die RL 567 entsprechend neu ausgeschrieben werden.
- RL 720 (Bullay - Zell (- Barl)): Verlängerung der bestehenden Einzellinie bis zum 31.08.2019 im Status Quo-Fahrplan. Vom 01.09.2019 bis zum Dezember 2023 wird sie unter der Bezeichnung Linie 721, unter Federführung des LK Cochem-Zell, mit einem neuen Fahrplankonzept vergeben. Dies geschieht gemeinsam mit der heutigen Linie 333-4 (Bullay – Traben-Trarbach; künftig Linie 720).
- RL 750 (Cochem -) Bullay - Zell - Blankenrath - Flughafen Hahn: Interimsvergabe der bestehenden Einzellinie bis zur Inbetriebnahme des Linienbündels Blankenrath (LK Cochem-Zell) vom 09.12.2018 bis zum 09.12.2023.
- RL 994 (Engers Bf -) Vallendar – Oberlahnstein: Interimsvergabe der bestehenden Einzellinie bis zur Inbetriebnahme des Linienbündels Lahnstein (Rhein-Lahn-Kreis) vom 09.12.2018 bis zum 12.12.2020. Anschließend geht die Linie in die Aufgabenträgerschaft des Rhein-Lahn-Kreises über.

Im Jahr 2016 hat das MWVLW zusammen mit dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd und dem Zweckverband Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund zusätzlich ein entsprechendes ÖPNV-Konzept für das Gebiet des Rhein-Nahe Nahverkehrsverbundes (RNN) angestoßen. In diesem Rahmen entstanden auch drei neue, grenzüberschreitende regionale Hauptlinien (Linienbündel Birkenfeld-Nord; Inbetriebnahme im August 2022), die im Gebiet des SPNV-Nord von selbigem getragen werden:

- RL 800 (Trier - Erbeskopf - Idar-Oberstein)
- RL 840 (Wittlich - Hochmoselübergang - Morbach - Idar-Oberstein)
- RL 880 (Hermeskeil - Birkenfeld - Neubrücke).

Dadurch werden weite Teile der Region Trier erstmals zügig an die Nahetalstrecke angebunden. Mit einem Umstieg in den dort verkehrenden RE 3 werden die Städte Bad Kreuznach, Mainz und Frankfurt schnell erreicht.

Unter der Federführung der Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH vergab der SPNV-Nord von Dezember 2017 bis Dezember 2025 (plus Option auf zwei weitere Jahre) im Rahmen des Linienbündels LDK-Herborn Süd zusätzlich die folgende Linie, welche er in Rheinland-Pfalz finanziell trägt:

- RL 520 (Rennerod - Driedorf - Herborn).

Diese Linie verbindet die VG Rennerod schnell mit Herborn sowie der Dillstrecke von Siegen nach Gießen.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht über den aktuellen Stand des ÖPNV-Konzeptes RLP Nord, inklusive der oben genannten Ergänzungen und Weiterentwicklungen, zustimmend zur Kenntnis. Sie beauftragt die Geschäftsstelle, die entsprechenden wettbewerblichen Verfahren durchzuführen.

TOP 6 Deutschlandtakt: Bewertung des aktuellen Planungsstandes aus Sicht des SPNV-Nord

Kürzere Reisezeiten und bedarfsgerechte Kapazitäten für den wachsenden Schienengüterverkehr sind die Leitziele der Ausbaustrategie für das Schienennetz im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030. Der Ausbau orientiert sich entsprechend des Koalitionsvertrages erstmals am Ziel eines Deutschland-Takts mit bundesweit aufeinander abgestimmten Anschlüssen sowie leistungsfähigen Güterverkehrstrassen.

Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030

Das Bundesverkehrsministerium hat in diesem Rahmen die Einführung eines so genannten Deutschland-Takts geprüft. Dafür wurde zunächst eine Machbarkeitsstudie beauftragt, welche zeigt, dass ein integraler Taktfahrplan für den Personenverkehr auf dem deutschen Schienennetz betrieblich, technisch und rechtlich realisierbar ist. In diesem Kontext werden unterschiedliche Infrastrukturausbauten benötigt, die passgenau an den richtigen Stellen kürzere Fahrzeiten ermöglichen und in Engpassbereichen mehr Kapazitäten schaffen. Entsprechende planerische Modelle sind zu einer komplexen Simulation des deutschen Schienennetzes weiterentwickelt worden, die das Bundesverkehrsministerium in die Erstellung des BVWP einbezogen hat.

Der BVWP 2030 soll dazu beitragen, die Voraussetzungen für einen Deutschland-Takt zu schaffen und leitet damit einen Wandel in der Planung der Schieneninfrastruktur hin zu einer fahrplanbasierten Infrastrukturentwicklung mit effizienteren und schnelleren Anschlüssen im Personenverkehr und effizienten Systemtrassen im Güterverkehr ein. In der Vergangenheit wurde hingegen erst die Schieneninfrastruktur gebaut und auf dieser Grundlage ein Netzfahrplan erstellt. Das Zielnetz des BVWP 2030 korrespondiert mit einem Zielfahrplan 2030, der auch die derzeitigen Planungen der Länder und Aufgabenträger für den Nahverkehr beinhaltet. Zum vordringlichen Bedarf gehören daher auch Maßnahmen zur Realisierung der erforderlichen Fahrzeiten zwischen Knotenbahnhöfen.

Deutschland-Takt

Das Ziel des Deutschland-Takts besteht darin, mit einem netzweit abgestimmten Taktangebot im Schienenpersonenverkehr die Wegekette im System Bahn für eine möglichst große Anzahl von Personen attraktiver zu gestalten. Dazu sollen Züge in regelmäßigen Abständen, z.B. alle 30 oder 60 Minuten, an jedem der bestimmten Knotenbahnhöfe in Deutschland einfahren und diesen nach kurzer Zeit wieder verlassen, um lange Warte- und Umsteigezeiten zu vermeiden. Die netzweite Vertaktung kann auch zu einem Mehr an Reiseverbindungen führen. Im Schienengüterverkehr ermöglicht die Einführung eines Integralen Taktfahrplans eine hohe Verfügbarkeit von Systemtrassen.

Die Basis für den Deutschland-Takt soll nunmehr ein erweiterter „Fahrplan 2030plus“ bilden, der auf den Zielfahrplan 2030 und das Zielnetz des BVWP 2030 aufsetzt und diese um weitere, aus dem Fahrplan abgeleitete Maßnahmen – wie beispielsweise Maßnahmen des potenziellen Bedarfs des BVWP oder Maßnahmen zur Verbesserung des Nahverkehrs – ergänzt.

Das BMVI hat dazu im April 2016 ein Konsortium unter Führung des Planungsbüros SMA und Partner AG (Zürich) mit der Erstellung dieser netzweiten Fahrplankonzepte beauftragt. Es hat zur informellen Begleitung der Erarbeitung eines Fahrplans für den Deutschland-Takt einen Arbeitskreis eingerichtet. Dieser setzt sich aus der Deutschen Bahn AG, den SPNV-Aufgabenträgern, dem Arbeitskreis Bahnpolitik der Bundesländer, der Initiative Deutschland-Takt, dem Fahrgastverband Pro Bahn sowie dem Eisenbahn-Bundesamt zusammen. Die Auftaktveranstaltung fand Anfang Februar 2017 statt.

Ein erster Entwurf des Zielfahrplans 2030 wurde im 3. Quartal 2017 veröffentlicht und weitere Abstimmungstermine unter Beteiligung der Länder und Aufgabenträger folgten,

zuletzt am 14. November 2018 in Berlin. Die in diesem Termin diskutierte rheinland-pfälzische Netzgrafik ist den Unterlagen der Verbandsversammlung beigefügt.

Der SPNV-Nord nahm im Laufe des Planungsprozesses bereits mehrfach zu den unterschiedlichen Entwurfsständen Stellung.

Deutschland-Takt und Rheinland-Pfalz-Takt 2030

Im Jahr 2015 wurde unter dem Begriff „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ eine neue Angebotsstruktur umgesetzt. Aktuell laufen bundeslandintern die Arbeiten am Folgeprojekt „Rheinland-Pfalz-Takt 2030“, das im Wesentlichen ein Konzept zur Optimierung des erfolgreichen aktuellen Angebots sowie zur Implementierung neuer Antriebstechnologien sein wird.

Das Konzept des Deutschland-Takts muss zwingend mit den anlaufenden Planungen zum „Rheinland-Pfalz-Takt 2030“ synchronisiert werden.

Wichtige Elemente des Deutschland-Takts im Gebiet des SPNV-Nord

Im Folgenden werden die wichtigsten Konzeptvorschläge aus dem aktuellen Planungsstand dargestellt und einer ersten Kommentierung unterzogen:

- Siegstrecke:

Mit der Linie E 9 NW wird ein modifiziertes Nachfolgeprodukt für den bestehenden Rhein-Sieg-Express (RE 9) vorgeschlagen, das in Eitorf geflügelt wird und sich ab dort in einen weiter schnell verkehrenden Regionalexpress und eine alle Stationen bedienende Regionalbahn aufteilt. Diese Konzeptidee wird vom SPNV-Nord begrüßt. Unklar bleibt allerdings die Linienführung westlich von Köln Hauptbahnhof.

- Rechte Rheinstrecke (nördlich KO):

Die Angebotsstruktur auf der rechten Rheinstrecke nördlich von Koblenz sieht im rheinland-pfälzischen Teilplan nördlich von Bonn-Oberkassel fünf Züge pro Stunde vor (neben 3 S-Bahnlinien weiterhin den RE 8 und die RB 27 bzw. E 8 NW und N 27 NW). Im NRW-Plan wird dagegen die Linie E 27 NW stündlich nur bis Bonn Beuel dargestellt und nördlich Beuel als reine HVZ-Leistung. Letzteres ist derzeit auch der aktuelle Abstimmungsstand zwischen den beteiligten Aufgabenträgern NVR und SPNV-Nord.

- Rechte Rheinstrecke (südlich KO):

Auf der rechten Rheinseite südlich Koblenz wird eine zusätzliche stündliche Nahverkehrsleistung (E 10 RP) dargestellt, die in Koblenz bis nach Kobern-Gondorf auf die Mosel durchgebunden ist und unter Umfahrung von Wiesbaden Hbf direkt nach Frankfurt verkehren soll. Von den Nachfragepotentialen wäre es wahrscheinlich ausreichend, diese Linie zweistündlich zu fahren. Um die Attraktivität zudem zu erhöhen, sollte zwischen Koblenz und Mainz-Kastel eine deutliche Beschleunigung durch Wegfall von Halten erreicht werden („RE-Haltepolitik“).

- Aartalbahn:

Die Konzeption sieht für die Aartalbahn eine Linie N 90 RP vor, die auf der reaktivierten Strecke über Hahnstätten und Bad Schwalbach hinaus bis Wiesbaden verkehren soll. Nach dem letzten Stand der gemeinsamen Beratungen zwischen Rheinland-Pfalz und Hessen wird dieses Konzept bis Bad Schwalbach verfolgt werden, um dort einen Anschluss auf die geplante Citybahn Wiesbaden zu schaffen.

- Linke Rheinstrecke (südlich KO):

Für die linke Rheinstrecke wird vorgeschlagen, den bestehenden RE 2 („E 2 RP“) in eine stündlich verkehrende Leistung umzugestalten. Dieser Vorschlag wird aus Sicht der Geschäftsstelle ausdrücklich begrüßt.

- Linke Rheinstrecke (nördlich KO):

Die Konzeption sieht eine Durchbindung einer zweiten RRX-Linie über Remagen hinaus ins Ahrtal bis Ahrbrück vor. Eine derartige Konzeption wäre mit tiefgreifenden infrastrukturellen Maßnahmen verbunden; neben der Vollelektrifizierung der gesamten Ahrtalbahn (inkl. Tunnel mit veralteten Profilen) wäre auch die Anpassung aller Bahnsteige auf eine RRX-konforme Höhe notwendig. Eine derartige Durchbindung aus dem RRX-Konzept heraus wird von rheinland-pfälzischer Seite als wenig sinnvoll erachtet. Es gibt erheblichen Diskussionsbedarf im Hinblick auf die künftige Verknüpfung der Ahrtalbahn mit den Angeboten auf der Rheinachse. Das derzeit vorgeschlagene Konzept ist aus Sicht des SPNV-Nord weder verkehrlich sinnvoll noch technisch umsetzbar. Stattdessen wird ein Flügeln von Regionalbahnleistungen der linken Rheinstrecke und der Ahrtalstrecke in Remagen bevorzugt.

- Moselstrecke:

Auf der Moselstrecke wird als neues Angebot die Fernverkehrslinie FV 39 aus Norddeutschland kommend über Trier bis nach Luxemburg geführt. Diese Idee wird grundsätzlich befürwortet; allerdings fallen eine Reihe von nachteiligen Auswirkungen ins Auge. Dies beginnt bei der Durchbindung in Koblenz, die in beiden Richtungen mit einer relativ langen Standzeit von 10 bzw. 12 Minuten erfolgt. Die Fahrlage des neuen IC hat auch Auswirkungen auf die heutige Regionalbahn 81 (N 84 RP). Diese Linie muss zumindest alle zwei Stunden in Bullay unterbrochen werden, da es dort eine Überholung durch den IC gibt. Die Konzeption des Deutschlandtaktes sieht vor, dass diese Unterbrechung für die Einrichtung eines Flügelkonzeptes genutzt wird, in dem ein Teil dieser Linie bis nach Perl an der Obermosel und der andere Teil über die Moselweinbahn nach Traben-Trarbach geführt wird. Für die durchgehende Bedienung der N 84 bedeutet dies in Bullay eine vergleichsweise lange Unterbrechung von 8 bzw. 9 Minuten je nach Richtung. Voraussetzung für die Umsetzung dieser Konzeption wäre eine Elektrifizierung der Moselweinbahn oder der Einsatz von Hybridfahrzeugen. Aus Sicht des SPNV-Nord ist noch nicht abschließend klar, ob diese Konzeption mitgetragen werden kann.

Abgesehen davon wird mit Blick auf die nächste Vergabe der heutigen RB 81 (Betriebsaufnahme Dezember 2024) bereits sehr kurzfristig absolute Planungssicherheit für die tatsächliche Realisierung dieser neuen IC-Linie benötigt. Im Hinblick auf die neue IC-Linie ist außerdem unklar, mit welchem Fahrzeugkonzept sie realisiert werden soll. Die vorgesehene Durchbindung nach Luxemburg erfordert in jedem Fall mehrsystemfähige Fahrzeuge. Im Hinblick auf die Trassierung jenseits von Wasserbillig ist zudem anzumerken, dass es hier voraussichtlich Trassenkonflikte mit dem dort vorhandenen Nahverkehrsangebot geben würde.

- Eifelstrecke:

Die für die Eifelstrecke Trier - Gerolstein - Köln vorgesehene Einrichtung eines zweistündlich verkehrenden Regionalexpresses (E 12 RP) inklusive Einbindung in den 30-Knoten Trier wird grundsätzlich begrüßt; hier wäre jedoch die Haltepolitik zu überprüfen, da diese Leistung in Rheinland-Pfalz lediglich in Bitburg-Erdorf und Gerolstein halten soll. Ein zusätzlicher Halt mindestens in Jünkerath ist aus der Sicht des SPNV-Nord erforderlich.

Es würde folgender Infrastrukturbedarf auf der Eifelstrecke ausgelöst: Die Leit- und Sicherungstechnik (LST) müsste für so genannte Gleichzeitige Einfahrten in Kyllburg, Bitburg-Erdorf, Philippsheim und Speicher ertüchtigt werden. Zusätzlich müsste ein Gleiswechselbetrieb und eine Blockverdichtung im Abschnitt Trier-Ehrang bis Trier Hbf berücksichtigt werden.

- Verbindung Trier - Metz (E 80 RP):

Der SPNV-Nord begrüßt die Einrichtung einer zweistündlichen RE-Verbindung von Trier in Richtung Metz und zurück, weist jedoch darauf hin, dass die vorgesehene Trasse voraussichtlich zwischen Thionville und Metz nicht oder nur eingeschränkt zur Verfügung stehen wird. Nach dem derzeitigen Stand der Klärungen müsste die Linie in Trier um ca. 30 Minuten gedreht werden.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht über den aktuellen Stand der Planungen des Deutschland-Takts zur Kenntnis. Sie beauftragt die Geschäftsstelle, den Planungsprozess weiterhin eng zu begleiten und darauf hinzuwirken, dass die Inhalte kompatibel zum eigenen Konzept Rheinland-Pfalz-Takt 2030 bleiben werden.

Anlage 01: Auszug 01:

Nordhälfte SPNV-Nord: Zielfahrplan D-Takt, Erster Gutachterentwurf RLP/SL

Anlage 02:

Auszug 02: Südhälfte SPNV-Nord: Zielfahrplan D-Takt, Erster Gutachterentwurf RLP/SL

BMVI

Zielfahrplan
Deutschland-Takt

Erster Gutachterentwurf

Rheinland-Pfalz / Saarland

Stand 09.10.2018

SMA und Partner AG
CH-8050 Zürich

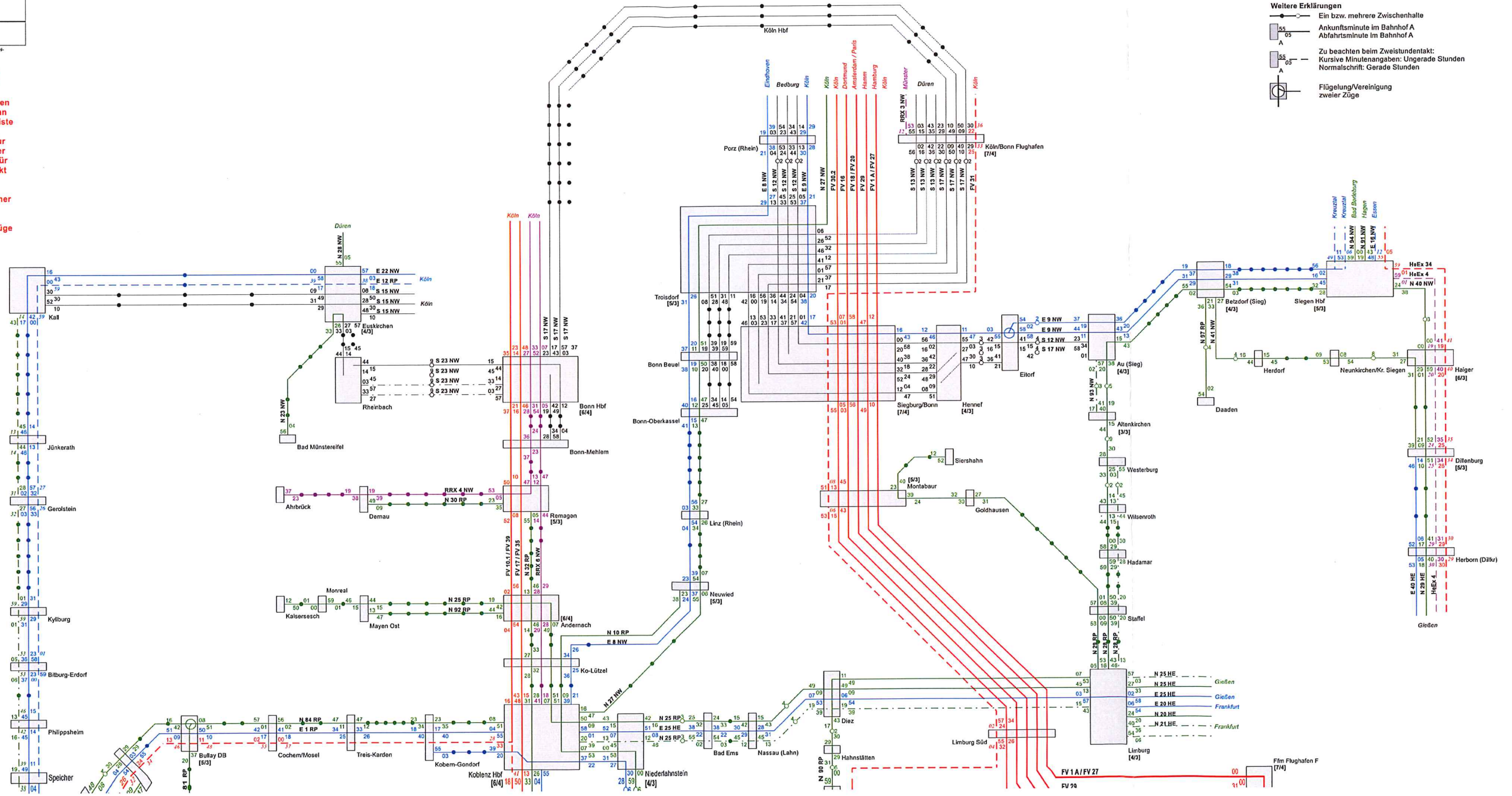
Infrastrukturgrundlage
- Zielnetz BVWP 2030 (BSchwag 12/16)
- 2017/18 in den vordringlichen Bedarf
aufgestiegene Maßnahmen
- fahrplanbasiert abgeleitete Maßnahmen
aus dem Gesamtkonzept Zielfahrplan
D-Takt für FV u RV gemäß separater Liste

Unterstellte Annahmen und Infrastruktur
können den begleitenden Folien und der
korrespondierenden Infrastrukturliste für
jede der Netzgrafiken Zielfahrplan D-Takt
(FV und Länder) entnommen werden.

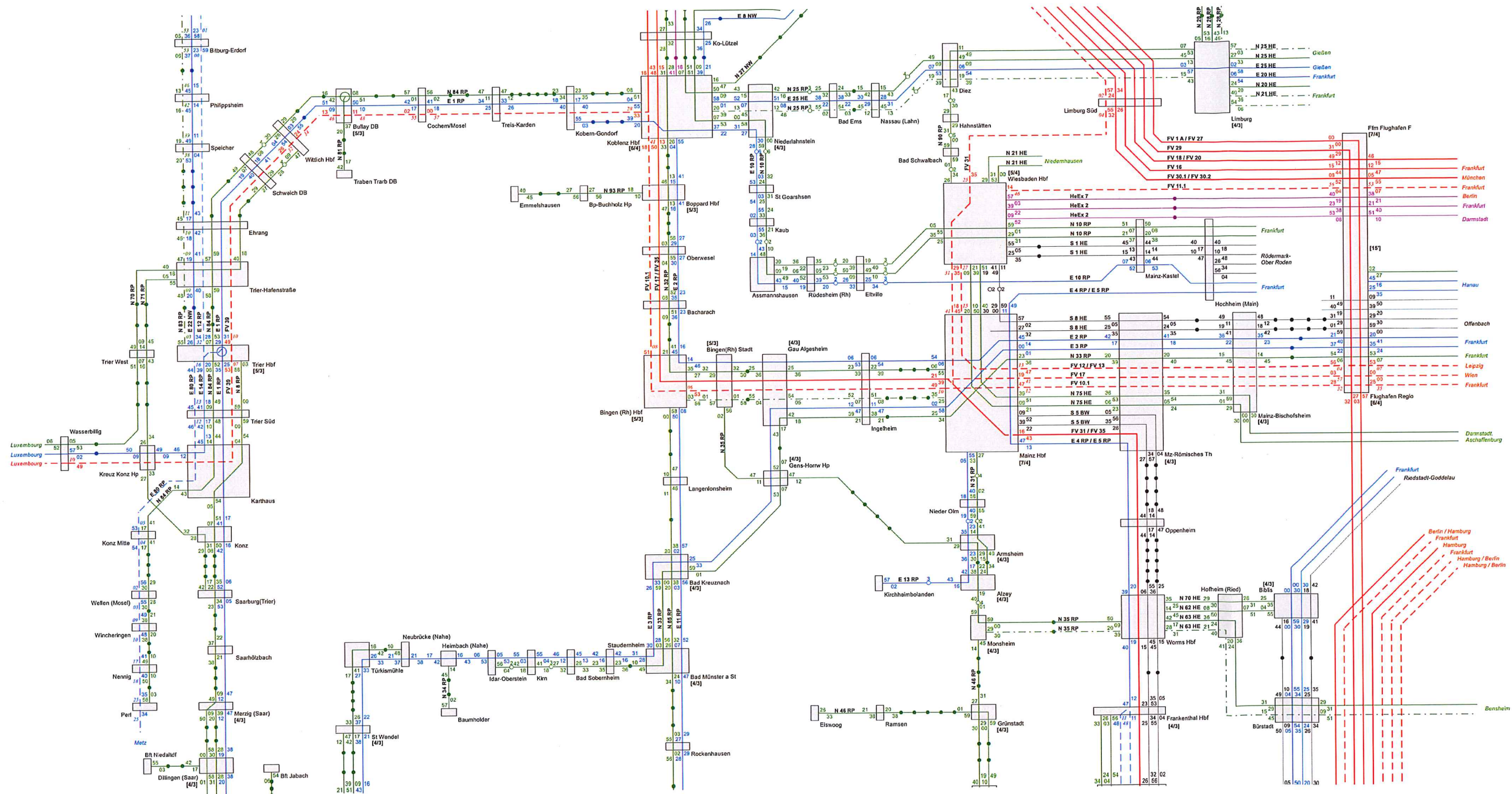
Planungen vorbehaltlich mikroskopischer
Prüfung

In den Randbereichen sind nicht alle Züge
dargestellt.

- Legende**
- Zugkategorien**
- Fernverkehr
 - Express (beschleunigter Regionalverkehr)
 - Nahverkehrs zug (Bedienung in der Regel aller Halte)
 - S-Bahn
- Frequenzen**
- Zug verkehrt stündlich
 - Zug verkehrt alle 2 Stunden
 - Zug verkehrt nur in der HVZ
- Weitere Erklärungen**
- Ein bzw. mehrere Zwischenhalte
 - Ankunftsminute im Bahnhof A
 - Abfahrtsminute im Bahnhof A
 - Zu beachten beim Zweistundentakt:
Kursive Minutenangaben: Ungerade Stunden
Normalschrift: Gerade Stunden
 - Fügelung/Vereinigung
zweier Züge



Zielfahrplan D-Takt, Erster Gutachterentwurf RLP/SL, Stand: 09.10.2018
Auszug 01: Nordhälfte SPNV-Nord



Zielfahrplan D-Takt, Erster Gutachterentwurf RLP/SL, Stand: 09.10.2018
 Auszug 02: Südhälfte SPNV-Nord

TOP 7 Organisatorische Veränderungen im VRT; Kooperationsvereinbarung VRT / SPNV-Nord

Ausgangssituation

Der Verkehrsverbund Region Trier (VRT) wurde im Jahr 2000 als sogenannter Mischverbund gegründet, in dem die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 des Landesgesetzes über den ÖPNV (Nahverkehrsgesetz – NVG), demnach die Landkreise Bernkastel-Wittlich, Trier-Saarburg, Vulkaneifel, Eifelkreis Bitburg-Prüm und die Stadt Trier, gemeinsam mit den die Verkehrsleistungen erbringenden Unternehmen in der VRT GmbH organisiert sind.

Als Gesellschafter der VRT GmbH fungieren zurzeit der Zweckverband Verkehrsverbund Region Trier (ZV VRT) als Zusammenschluss der Aufgabenträger nach § 4 Abs. 2 NVG und die Verkehrsmanagement- und Service GmbH (VMS). Die VMS ist ein Zusammenschluss der im VRT-Gebiet tätigen Verkehrsunternehmen. Die Zusammenarbeit innerhalb der VRT GmbH erfolgt bis zum 31.12.2018 auf der Grundlage des zwischen dem ZV VRT und der VMS abgeschlossenen Kooperations- und Dienstleistungsvertrages (KDV) vom 08.12.2000 und des Gesellschaftsvertrages der VRT GmbH vom 31.01.2001.

Durch den Rückgang von Fahrgastzahlen, insbesondere Schülerzahlen, und der damit verbundenen Erlösrückgänge kommt es zu einem sukzessiven Übergang von eigenwirtschaftlich erbrachten Verkehrsleistungen in die Gemeinwirtschaftlichkeit (Verkehre mit Zuschussbedarf durch die Aufgabenträger). Die Durchführung von Vergabeverfahren für die Erbringung von Verkehrsleistungen im ÖPNV wird daher zukünftig für die Aufgabenträger zum Tagesgeschäft werden. Dies ist jedoch nur möglich, wenn der Verkehrsverbund Region Trier wettbewerbskonform strukturiert ist. D. h. im Sinne eines fairen Wettbewerbs muss aus vergaberechtlichen Gründen ausgeschlossen sein, dass einzelne Verkehrsunternehmen in die Erarbeitung der Aufgabenstellung einbezogen werden, während potenziellen Mitbewerbern ein entsprechender Zugang verwehrt ist. Folglich ist die Auflösung des bestehenden Mischverbundes und die Schaffung einer reinen Aufgabenträgergesellschaft erforderlich, um eine eindeutige Trennung zwischen der Bestellerebene (Aufgabenträger) und der Erstellerebene (Verkehrsunternehmen) herbeizuführen.

Die immer komplexeren Rahmenbedingungen im ÖPNV erfordern, nicht nur in der Region Trier, eine Reaktion der Aufgabenträger. Vor dem Hintergrund des sukzessiven Rückgangs von ÖPNV-Angeboten im ländlichen Raum insbesondere wegen rückläufiger Fahrgastzahlen haben die Aufgabenträger gemeinsam mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (MWVLW) und dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) das ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord auf den Weg gebracht. Bis zum Jahr 2025 werden demnach voraussichtlich alle Linienbündel im Verkehrsverbund Region Trier auf der Basis sogenannter Bruttoverträge (mit Erlösverantwortung bei den Aufgabenträgern) ihren Betrieb aufgenommen haben.

Aus diesen Gründen hat die Verbandsversammlung des ZV VRT in ihrer Sitzung am 29.11.2016 die Kündigung des oben erwähnten Kooperations- und Dienstleistungsvertrages (KDV) und des Gesellschaftsvertrages der VRT GmbH mit Wirkung zum 31.12.2018 beschlossen. Die Verbundverträge sehen eine Kündigungsfrist von zwei Jahren zum Ende eines Kalenderjahres vor. Da der ZV VRT die Kündigung des KDV und des Gesellschaftsvertrages form- und fristgerecht im Dezember 2016 ausgesprochen hat, enden die Vertragswerke am 31.12.2018.

Neue Zielstruktur

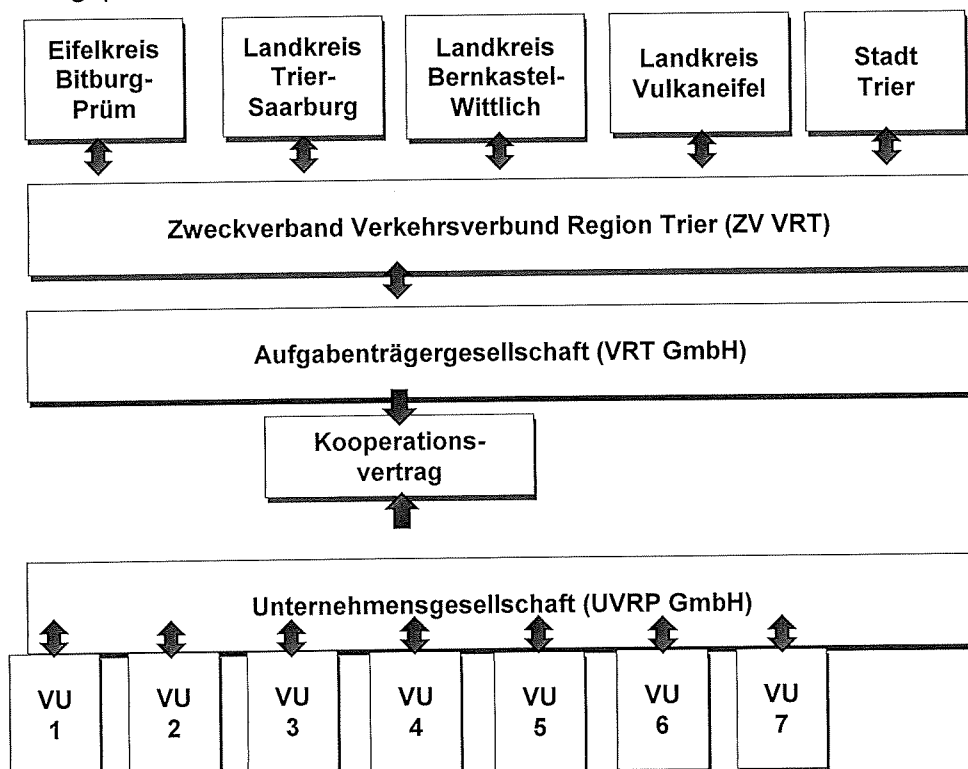
Die künftige Organisationsstruktur des VRT soll als Drei-Ebenen-Modell gestaltet sein:

Die obere Ebene (politische Ebene) ist den Aufgabenträgern vorbehalten, die ihre politischen Zielvorgaben u.a. in lokalen Nahverkehrsplänen festsetzen können. Die Aufgabenträger haben damit weiterhin die hoheitliche Aufgabe, den Verkehrsverbund Region Trier fortzuentwickeln. Der ZV VRT wird weiterhin, wie vor der notwendig gewordenen Trennung von Besteller- und Ersteller-Ebene, auf politischer Ebene agieren und auf eine einheitliche Fortentwicklung des Verkehrsverbundes hinwirken; dort werden politische Entscheidungen diskutiert und letztendlich zusammengeführt. Die Versammlung und der Verbandsausschuss bieten die Plattform für die Koordination der verschiedenen Aufgabenträger und damit der politischen Entscheidungsträger untereinander (horizontale Koordinationsaufgabe).

Die mittlere Management-Ebene (VRT GmbH neu) soll Detailfragen zu den politischen Zielvorgaben aus dem ZV VRT ausarbeiten und umsetzen. Des Weiteren kommt ihr in einer immer noch inhomogenen ÖPNV-Welt von gemeinwirtschaftlich und eigenwirtschaftlich tätigen Verkehrsunternehmen eine koordinierende Funktion zu. Auch kann zukünftig die Aufstellung und Weiterentwicklung des Verbundtarifes oder die Festlegung von Verbundstandards nur gemeinsam durch Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen erfolgen. Die „neue“ VRT GmbH ist also künftig weiterhin die Koordinationsstelle für eine konzeptionelle Weiterentwicklung des Verkehrsangebots (vertikale Koordinationsaufgabe).

Die Ersteller-Ebene (Verkehrsunternehmen) ist vor allem für die Personal- und Fahrzeugeinsatzplanung, die Verkehrsdurchführung sowie bis voraussichtlich 2025 noch für das Einnahmeaufteilungsverfahren zuständig. Zurzeit wird von Seiten der Verkehrsunternehmen eine Unternehmensgesellschaft aufgebaut (Unternehmensgesellschaft Rheinland-Pfalz Nord (UVRP GmbH)), die diese Aufgaben ab dem 01.01.2019 für die Verkehrsunternehmen in den beiden Verkehrsverbänden VRT und VRM übernehmen soll. Der Entwurf eines **Kooperationsvertrages**, der die Aufgabenteilung zwischen der Aufgabenträgergesellschaft und Unternehmensgesellschaft regeln soll, ist als Anlage beigefügt.

Das geplante Drei-Ebenen-Modell im VRT wird wie folgt veranschaulicht:



Die Schaffung eines Drei-Ebenen-Modells mit einer reinen Aufgabenträgergesellschaft im VRT wird vom MWVLW und SPNV-Nord auch im Rahmen des gemeinsamen ÖPNV-Konzeptes Rheinland-Pfalz Nord befürwortet und unterstützt. So werden künftige Aufwendungen des Verkehrsverbundes weiterhin hälftig vom MWVLW mitgetragen.

Obwohl der SPNV-Nord selbst kein Partner des Kooperationsvertrages zwischen der VRT GmbH und der UVRP GmbH werden soll, sieht der Vertragsentwurf vor, dass der SPNV-Nord als beratendes Mitglied an den Sitzungen des sogenannten Gemeinsamen Ausschusses teilnimmt, der als neues Gremium für die Ausgestaltung der Kooperation zwischen der Aufgabenträger- und Unternehmensseite verantwortlich ist.

Umsetzung

Zur Neuorganisation des Verkehrsverbundes soll die VRT GmbH (neu) künftig als 100%ige Tochter des ZV VRT das operative Geschäft durchführen. Der ZV VRT wird als übergeordnete politische Ebene Ziele und Entwicklungsrichtung vorgeben.

Die jetzigen Gesellschafter der VRT GmbH haben sich zur Umsetzung der Neuorganisation auf folgende grundlegende Vorgehensweise verständigt:

- Der ZV VRT ist bereit, die Gesellschafteranteile der VMS zum 01.01.2019 zu übernehmen.
- Die VMS ist bereit, ihre Gesellschaftsanteile an den ZV VRT zu übertragen.
- Zur Kaufpreisermittlung soll eine Bewertung des Vermögens der VRT GmbH auf Grundlage des zum Zeitpunkt der Übertragung zu erstellenden Jahresabschlusses vorgenommen werden (Kaufpreis entspricht dem Bucheigenkapital zum 31.12.2018).
- Die Anteilsübertragung soll mit Ablauf des 31.12.2018 erfolgen.
- Zum Stichtag 31.12.2017 beläuft sich das Eigenkapital der VRT GmbH aus dem laufenden Geschäftsbetrieb auf ca. 497 T€.
- Die Aufteilung des Bucheigenkapitals zum 31.12.2018 (Kaufpreis) erfolgt gemäß dem bisherigen Verständnis und der Willensbekundungen jeweils hälftig auf die beiden Gesellschafter.
- Die VRT GmbH soll dann in der bestehenden Form vom künftigen Alleingesellschafter ZV VRT weitergeführt werden. Die zu dem Zeitpunkt der Anteilsübertragung in der VRT GmbH beschäftigten Mitarbeiter verbleiben unverändert in der VRT GmbH. Die Mitarbeiter des ZV VRT sollen zu den bisherigen Konditionen ab dem 01.01.2019 in der VRT GmbH beschäftigt werden. Im ZV VRT wird die Geschäftsstellenleitung durch die Geschäftsführung der VRT GmbH in Personalunion weitergeführt.

Zusammenarbeit zwischen VRT und SPNV-Nord: Kooperationsvereinbarung

Der SPNV-Nord ist sowohl als Aufgabenträger für den SPNV als auch für regionale Busverkehre, die im Rahmen der sukzessiven Umsetzung vom Gemeinschaftsprojekt ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord eine ständig wachsende Bedeutung erlangen, auf eine kooperative Zusammenarbeit mit dem VRT grundlegend angewiesen. Dabei spielt eine besondere Rolle, dass – wie bereits erwähnt – die Linienbündel im VRT auf Basis sogenannter Bruttoverträge (mit Erlösverantwortung bei den Aufgabenträgern) im Wettbewerb vergeben werden und der SPNV-Nord folglich wachsendes Interesse daran hat, auf die Einnahmearteilung im VRT Einfluss nehmen zu können. Gleiches gilt selbstredend für die zunehmende Erlösverantwortung des SPNV-Nord im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs.

Da der SPNV-Nord selbst nicht Partner des geplanten Kooperationsvertrages zwischen der VRT GmbH und der UVRP GmbH (s. Anlage) ist, muss gewährleistet werden, dass seine Interessen über die VRT GmbH adäquat vertreten werden.

Dazu ist der Abschluss einer **Kooperationsvereinbarung** zwischen der VRT GmbH und dem SPNV-Nord vorgesehen, die ebenfalls im Entwurf als Anlage beigefügt ist.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt die Ausführungen zu den organisatorischen Veränderungen im VRT zur Kenntnis und ermächtigt den Verbandsvorsteher zum Abschluss der im Entwurf beigefügten Kooperationsvereinbarung zwischen der VRT GmbH und dem SPNV-Nord.

Kooperationsvertrag

über

die Zusammenarbeit

zwischen

der Verkehrsverbund Region Trier GmbH

**(eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Wittlich unter
HRB 4520)**

Deworastraße 1

54290 Trier

– nachfolgend einzeln „**VRT**“ oder
„**Verbundgesellschaft**“ genannt –

und der

Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbände Rheinland-Pfalz mbH

**(eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Koblenz unter
HRB 24810)**

Schlossstraße 18

56068 Koblenz

– nachfolgend einzeln „**UVRP**“ oder
„**Unternehmensgesellschaft**“ genannt –

– nachfolgend gemeinsam auch „**Partnern**“ und
einzeln „**Partner**“ genannt –

1. Abschnitt: Grundlagen

§ 1 Grundlagen

- (1) „Aufgabenträger“ im Sinne dieser Vereinbarung sind der ZV VRT, seine Verbandsmitglieder und der ZV SPNV-Nord.
- (2) „Verkehrsunternehmen“ im Sinne dieser Vereinbarung sind Eisenbahnverkehrsunternehmen im Sinne des AEG und Verkehrsunternehmen, die Leistungen nach §§ 42, 43 PBefG erbringen. „Verbundunternehmen“ sind Verkehrsunternehmen, die im Gebiet der Aufgabenträger Nahverkehrsleistungen erbringen.
- (3) Bestehende und künftig abzuschließende Verkehrs- bzw. Finanzierungsverträge zwischen den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern sind gegenüber diesem Vertrag vorrangig.
- (4) Für neu abzuschließende Verkehrs- und Finanzierungsverträge zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern ist dieser Vertrag eine verbindliche Grundlage. Darüber hinaus gehende verbindliche Regelungen können vertraglich vereinbart werden.
- (5) Die Partner vereinbaren eine konstruktive Zusammenarbeit. Auf vertraglicher Basis soll somit die im Jahre 2000 begonnene Kontinuität der Integration des Verkehrsangebots und der Kooperation zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen gewährleistet werden. Den Partner ist dabei bewusst, dass nicht alle Punkte einer solchen Kooperation einer vorherigen vertraglichen Regelung zugänglich sind. Die Partner gehen davon aus, dass getragen vom Bestreben der Integration der Verkehre im Verbundgebiet solche offenen Punkte in einer fairen Auseinandersetzung kooperativ einer Lösung zugeführt werden.
- (6) Im Rahmen dieser Vereinbarung nimmt die VRT die Belange der Aufgabenträger wahr und die UVRP die der Verkehrsunternehmen.
- (7) Die Aufgabenträger erfüllen ihre Aufgaben durch die Aufstellung von Nahverkehrsplänen und unter anderem auch im Rahmen von Vergaben. Die Vergabe wird räumlich nach Teilnetzen und in einem zeitlich gestaffelten Prozess erfolgen (siehe **Anlage 1**). Danach wird mit der Vergabe des Linienbündels Ruwertal-Hochwald (voraussichtliche Betriebsaufnahme 01.09.2021) mehr als die Hälfte der Busverkehrsleistungen durch die Aufgabenträger bestellt worden sein und mit Abschluss des Wirtschaftsjahres 2025 die Finanzierungsverantwortung durch sog. Bruttoverträge voraussichtlich auf die Aufgabenträger übergegangen sein. Die Aufgabenträger streben daher mit Wirkung zum 01.01.2026 (Stichtag) an, die hier definierten Kooperationsaufgaben federführend zu übernehmen. Über die weitere Zusammenarbeit ist rechtzeitig eine Verständigung zwischen den Partnern anzustreben.
- (8) Die UVRP ist eine Gesellschaft der Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Region Trier (Verkehrsverbund). Innerhalb der UVRP bestehen einzelne Unternehmensausschüsse. Ein Unternehmensausschuss besteht für die Wahrnehmung der Belange innerhalb des Verkehrsverbundes des VRT (der „**Ausschuss VRT**“). Nach dem Gesellschaftsvertrag der UVRP sind die Unternehmensausschüsse für den jeweiligen Verkehrsverbund zuständig für die Beratung der Gesellschafterversammlung und der Geschäftsführung u. a. bei Abschluss, Umsetzung und Abwicklung des jeweiligen Kooperationsvertrages mit der Aufgabenträgerorganisation. Die UVRP gewährleistet den diskriminierungsfreien Zugang aller interessierten Verkehrsunternehmen, welche derzeit und künftig im Gebiet des VRT tätig sind.
- (9) Die Partner versichern, dass ihre zuständigen Gremien dem Abschluss dieses Kooperationsvertrages zugestimmt haben.

§ 3 Vertragsziele und Vertragsinhalte

- (1) Ziel der Zusammenarbeit ist es, für den Fahrgast möglichst einheitliche Standards anzubieten. Über unterschiedliche Verkehrsträger und Unternehmen des ÖPNV hinweg soll ein möglichst einheitlicher und einfacher Zugang zum System des ÖPNV im Verkehrsverbund (**Anlage 2**) bewirkt werden. Dies soll insbesondere durch die in diesem Vertrag geregelten Kooperationsaufgaben erfolgen.
- (2) Die Aufgaben- und Verantwortungsteilung ergibt sich aus Abschnitt 2 in Verbindung mit **Anlage 3**.
- (3) Die Vertragsparteien fördern und unterstützen einander bei der Erfüllung ihrer Aufgaben. Die Vertragsparteien stellen einander insbesondere die für die Verkehrsplanung, die Tarifentscheidungen und die Einnahmenaufteilung notwendigen Unterlagen zur Verfügung und erteilen einander die hierzu notwendigen Auskünfte.
- (4) Gesellschafter und Kooperationspartner der UVRP, für die dieser Vertrag gilt, dürfen dessen Regelungen nicht zuwiderhandeln. Dies gilt auch für gemeinsam getroffenen Beschlüsse des Gemeinsamen Ausschusses. Sie haben diejenigen Verpflichtungen zu erfüllen, welche sich aus diesem Kooperationsvertrag insbesondere betreffend die Tarifentwicklung und -fortentwicklung, Ausgleichsleistungen, Einnahmenaufteilung und Vertrieb ergeben.

§ 4 Rechtsstellung der Akteure

- (1) Der ZV VRT bedient sich zur Wahrnehmung seiner Aufgaben der VRT. Mit Wirkung zum 01.01.2019 hat der ZV VRT die Gesellschaftsanteile der VRT übernommen. Alleiniger Gesellschafter der VRT ist der ZV VRT. Die VRT wirkt als Tochter des ZV VRT daraufhin, dass diese Vereinbarung und die aufgrund dieser Vereinbarung getroffenen Entscheidungen bei allen Beschlüssen des ZV VRT Berücksichtigung finden.
- (2) Die Verkehrsunternehmen bedienen sich zur Vertretung und Koordination ihrer Interessen in allen Verbundangelegenheiten des Verkehrsverbundes Region Trier der UVRP. Die UVRP vertritt die Unternehmen in allen Verbundangelegenheiten.
- (3) Die Verkehrsunternehmen bleiben Inhaber ihrer Konzessionen und Eigentümer ihrer Anlagen und Verkehrsmittel. Sie führen ihre Betriebe in eigener Verantwortung, tragen vorbehaltlich abweichender Einzelvereinbarungen die wirtschaftlichen Risiken dafür und bleiben Vertragspartner ihrer Fahrgäste.

§ 6 Einnahmenaufteilung

- (1) Für den Verkehrsverbund besteht ein Einnahmenaufteilungsvertrag mit Datum vom 02.02.2001. Der Vertrag wurde von den im Verbundgebiet tätigen Unternehmen unterzeichnet. Der Einnahmenaufteilungsvertrag inklusive der Nachträge 1 und 2 ohne deren Anlagen **(Anlage 5)** regelt die Grundzüge der Einnahmenaufteilung.
- (2) Die Einnahmenaufteilung und Abrechnung hat wettbewerbsneutral zu erfolgen. Sie soll überdies eine zeitnahe nachfrageorientierte Aufteilung bei geringem Vollzugsaufwand ermöglichen. Die Partner wirken im Rahmen ihrer rechtlichen Möglichkeiten auf die Beteiligten des Einnahmenaufteilungsverfahrens hin, die hier genannten Anforderungen sicherzustellen.
- (3) Die Unternehmensgesellschaft wird der Verbundgesellschaft einen etwaigen neuen, rechtsgültig zustande gekommenen Einnahmenaufteilungsvertrag unverzüglich zuleiten.
- (4) Die Einnahmenaufteilung wird, soweit die Verkehrsunternehmen nichts anderes vereinbaren, von der Unternehmensgesellschaft durchgeführt. Die Vertragspartner sind sich bewusst, dass während der Laufzeit dieses Vertrages eine Veränderung der Erlösverantwortung zwischen Unternehmen und Aufgabenträgern eintreten kann. Für diesen Fall soll rechtzeitig eine Verständigung zwischen den an der Einnahmenaufteilung Beteiligten und der Verbundgesellschaft erfolgen.
- (5) Die Unternehmensgesellschaft wirkt daraufhin, dass die nach dem Einnahmenaufteilungsvertrag vorgesehenen Zahlungen durchgeführt werden. Die Aufgabenträger werden im Rahmen des gemeinsamen Ausschusses beratend das Erhebungsdesign der Zählung begleiten. Das Erhebungsdesign soll auch auf die Belange der Aufgabenträger bzgl. der statistischen Sicherheit für Linienbündel bzw. SPNV-Linien eingehen. Sie wirkt weiterhin darauf hin, dass die Erhebungsdaten den Aufgabenträgern für alle Verkehre für die diese erlösverantwortlich sind zur Verfügung gestellt werden.

§ 7 Vertrieb

- (1) Vertrieb ist derzeit grundsätzlich Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Sie können auch Dritte mit Vertriebsdienstleistungen beauftragen.
- (2) Die Weiterentwicklung des Vertriebes ist gemeinsame Aufgabe der Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger.
- (3) Für den Vertrieb von Fahrkarten und elektronischen Tickets bestehen grundsätzlich keine exklusiven Rechte. Für alle zukünftigen Wege des digitalen Vertriebs ist die Frage der Exklusivität von der UVRP und den Aufgabenträgern gemeinsam zu entscheiden. Die Beauftragung eines dritten Dienstleisters mit dem Vertrieb von Online- oder elektronischen Tickets bedarf der vorherigen Zustimmung des VRT. Die Zustimmung darf nur aus wichtigem Grund verweigert werden. Sofern ein dritter Vertriebsdienstleister im Rahmen seiner Beauftragung Fahrkarten im eigenen Namen und auf eigene Rechnung vertreibt, muss sichergestellt sein, dass die Übermittlung der Einnahmendaten und der entsprechende Geldfluss an die für die Einnahmenaufteilung zuständige Stelle nach deren Vorgaben gewährleistet ist.
- (4) Gemeinsame Ziele der Vertragspartner sind die Erhaltung einheitlicher Standards im Vertrieb (technisch und organisatorisch) sowie für das Layout der Fahrkarten und deren Weiterentwicklung, um die Verständlichkeit der Tarife zu fördern. Der Gemeinsame Ausschuss erstellt Empfehlungen von Standards bzw. Mindestvorgaben zum Vertrieb zur Umsetzung durch die Verkehrsunternehmen.

3. Abschnitt: Organisation

§ 10 Gemeinsamer Ausschuss

- (1) Die Ausgestaltung der Kooperationsaufgaben obliegt dem Gemeinsamen Ausschuss. Er nimmt Beratungsaufgaben wahr. Im Gemeinsamen Ausschuss sind Leitlinien und Standards zum Beispiel für den Vertrieb im Verbund zu entwickeln und fortzuschreiben, sofern in dieser Vereinbarung keine abschließende Regelung getroffen wurde. Darüber hinaus erarbeitet er Empfehlungen und Vorschläge für die Partner.
- (2) Der Gemeinsame Ausschuss wird aus Vertretern des UVRP-Ausschusses VRT und des VRT gebildet. Die Partner entsenden je fünf stimmberechtigte Mitglieder in den Gemeinsamen Ausschuss. Der SPNV-Nord nimmt als beratendes Mitglied an den Sitzungen des Gemeinsamen Ausschusses teil. Der UVRP steht ebenfalls ein Sitz für ein beratendes Mitglied zu, welcher vorrangig durch einen Kooperationspartner der UVRP besetzt werden soll.
- (3) Beschlüsse des Gemeinsamen Ausschusses erfordern die einfache Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Jedes Mitglied hat eine Stimme. Stimmenthaltungen werden erfasst, aber für das jeweilige Abstimmungs- bzw. Beschlussergebnis nicht mitgezählt; das jeweilige Abstimmungs- bzw. Beschlussergebnis bestimmt sich nach dem Verhältnis der abgegebenen Ja- bzw. Nein-Stimmen.
- (4) Der Gemeinsame Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung. Diese ist einstimmig zu beschließen.

§11 Datenlieferung

- (1) Zur Wahrnehmung der Kooperationsaufgaben sind von den Gesellschaftern und Kooperationspartner der UVRP bestimmte Daten an die Verbundgesellschaft bereitzustellen. Die Einzelheiten ergeben sich aus **Anlage 6**.
- (2) Abweichend von Absatz 1 können seitens der Verbundgesellschaft weitere Erlösdaten im Rahmen einmaliger und besonderer Fragestellungen oder weiterer tarifbedingter Finanzierungen angefordert werden. Soweit sich aus den übermittelten Erlösdaten unmittelbar Rückschlüsse auf einzelne eigenwirtschaftliche Verkehrsunternehmen, Linien oder Linienbündel ziehen lassen, können relationsbezogene Erlösdaten nur mit Zustimmung der beteiligten Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden.
- (3) In den kommenden Jahren ist mit der Einführung eines verbundweiten Echtzeitinformationssystems zu rechnen. Hierzu soll die Verbundgesellschaft die Zentrale Datendrehscheibe (ZDD) betreiben oder Dritte damit beauftragen. Diese wird an überschneidende Verkehrsgebiete gekoppelt. Die Verkehrsunternehmen stellen die hierfür erforderlichen Echtzeitdaten zur Verfügung. Die Verwendung der Echtzeitdaten ist in separaten Verträgen zu regeln.

Anlagen

Anlage 1: Umsetzungsplan Linienbündelung im Verkehrsverbund

Anlage 2: Verbundkarte

Anlage 3: Aufgabenverteilung zwischen den Partnern

Anlage 4: Verfahren zur Weiterentwicklung des Verbundtarifs

Anlage 5: Einnahmenaufteilungsvertrag (EAV) incl. Nachträgen

Anlage 6: Datenbereitstellung

(Ende)

ENTWURF

Vereinbarung zur Zusammenarbeit bei Kooperationsaufgaben mit den Verkehrsunternehmen im Gebiet des Zweckverbandes Verkehrsverbund Region Trier

Zwischen dem Zweckverband Verkehrsverbund Region Trier (ZV VRT) und seiner Tochter, der Verkehrsverbund Region Trier GmbH (VRT GmbH), einerseits und dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) andererseits wird Folgendes vereinbart:

Präambel

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) wird in Rheinland-Pfalz durch die jeweils zuständigen Aufgabenträger geplant, organisiert und finanziert. Für den kommunalen straßengebundenen ÖPNV übernehmen diese Aufgaben in ihrem Gebiet der ZV VRT und seine Verbandsglieder; für den schienengebundenen ÖPNV und für regional bedeutsame Buslinien der SPNV-Nord (zusammen nachfolgend „Die Partnerverbände“).

Der ZV VRT bedient sich zur Erfüllung seiner Aufgaben der Verkehrsverbund Region Trier GmbH (VRT), deren alleiniger Gesellschafter er ist. Die VRT hat mit der Unternehmensgesellschaft Rheinland-Pfalz GmbH (UVRP) einen Kooperationsvertrag geschlossen. Der Kooperationsvertrag regelt das Zusammenwirken in Bezug auf die Tarifgestaltung, Vertrieb und Marketing und die Gestaltung des Verkehrsangebots (Kooperationsaufgaben). Die Kooperationsaufgaben betreffen auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sowie regional bedeutsame Buslinien, welche im Gebiet des ZV VRT tätig sind bzw. erbracht werden. Zur Abstimmung der öffentlichen Interessen vereinbaren die Partnerverbände, ihre Interessen abzustimmen. Das konkrete Zusammenwirken zwischen der VRT und dem SPNV-Nord regelt diese Kooperationsvereinbarung (Vereinbarung).

Die Vereinbarung sieht keine Übertragung von Aufgaben vor.

§ 2 Zusammenarbeit

- (1) Übereinkünfte mit der UVRP werden durch die VRT geschlossen.
- (2) Die VRT schließt keine Übereinkünfte, welche hoheitliche Befugnisse des SPNV-Nord betrifft. Dies sind etwa Anforderungen an die Ausgestaltung und Koordinierung der Verkehrsleistung des SPNV und regionalbedeutsamer Buslinien sowie Standards für den Vollzug des Vertriebs in Bahnen.
- (3) Der Abschluss einer Übereinkunft setzt immer die Zustimmung des SPNV-Nord voraus, sofern diese finanzielle Auswirkungen für den SPNV-Nord mit sich bringen.
- (4) Im Übrigen vereinbaren die Partner, sofern der Schienenpersonennahverkehr und/oder die regional bedeutsamen Buslinien betroffen sind wie folgt zusammenzuwirken:

a) Planung und Verkehrsangebot

Einvernehmen ist erforderlich bei:

- Erstellung von Nahverkehrsplänen
- Angebotsabstimmung mit Nachbarverbänden
- Fahrplanabstimmung
- Koordination von Umstiegsbeziehungen Schiene/Bus

b. Tarif/Vertrieb

Einvernehmen ist erforderlich bei:

Fragen des Vollzugs des Vertriebs bei regionalbedeutsamen Buslinien

- Tariflichen Übergangsregelungen zu den Nachbarverbänden

Benehmen wird hergestellt zu:

- Rahmenvorgaben welche als Höchstarife über allgemeine Vorschriften verbindlich festgelegt werden

§ 3 Überprüfung der Vereinbarung

- (1) Die Bestimmungen dieser Vereinbarung werden bei Bedarf überprüft.
- (2) Bei wesentlichen Änderungen der der Vereinbarung zugrunde liegenden Verhältnisse oder der Feststellung der Ungeeignetheit oder Unzumutbarkeit einzelner Regelungen werden die Partner über eine entsprechende Anpassung der Vereinbarung verhandeln.

(Ende)

Anlage

Anlage: Kooperationsvertrag VRT - UVRP

Unterschriften

Verkehrsverbund Region Trier GmbH (VRT)

Bitburg, den

Landrat Dr. Joachim Streit
Vorsitzender der Gesellschafterversammlung VRT

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord)
Koblenz, den

Landrat Michael Lieber
Verbandsvorsteher SPNV-Nord

Vereinbarung zur Zusammenarbeit bei Kooperationsaufgaben mit den Verkehrsunternehmen im Gebiet des Zweckverbandes Verkehrsverbund Region Trier

Zwischen dem Zweckverband Verkehrsverbund Region Trier (ZV VRT) und seiner Tochter, der Verkehrsverbund Region Trier GmbH (VRT GmbH), einerseits und dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) andererseits wird Folgendes vereinbart:

Präambel

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) wird in Rheinland-Pfalz durch die jeweils zuständigen Aufgabenträger geplant, organisiert und finanziert. Für den kommunalen straßengebundenen ÖPNV übernehmen diese Aufgaben in ihrem Gebiet der ZV VRT und seine Verbandsglieder; für den schienengebundenen ÖPNV und für regionalbedeutsame Buslinien der SPNV-Nord (zusammen nachfolgend „Die Partnerverbände“).

Der ZV VRT bedient sich zur Erfüllung seiner Aufgaben der Verkehrsverbund Region Trier GmbH (VRT), deren alleiniger Gesellschafter er ist. Die VRT hat mit der Unternehmensgesellschaft Rheinland-Pfalz GmbH (UVRP) einen Kooperationsvertrag geschlossen. Der Kooperationsvertrag regelt das Zusammenwirken in Bezug auf die Tarifgestaltung, Vertrieb und Marketing und die Gestaltung des Verkehrsangebots (Kooperationsaufgaben). Die Kooperationsaufgaben betreffen auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sowie regional bedeutsame Buslinien, welche im Gebiet des ZV VRT tätig sind bzw. erbracht werden. Zur Abstimmung der öffentlichen Interessen vereinbaren die Partnerverbände, ihre Interessen abzustimmen. Das konkrete Zusammenwirken zwischen der VRT und dem SPNV-Nord regelt diese Kooperationsvereinbarung (Vereinbarung).

Die Vereinbarung sieht keine Übertragung von Aufgaben vor.

§ 1 Grundlagen

- (1) Die Partner vereinbaren eine konstruktive Zusammenarbeit bei Kooperationsaufgaben, welche die Belange des straßen- und schienengebundenen ÖPNVs im Gebiet des ZV VRT betreffen. Mit der Zusammenarbeit verfolgen die Partnerverbände das Ziel, die Interessen der Aufgabenträger zu koordinieren und diese gegenüber der UVRP einheitlich zu vertreten.
- (2) Der ZV VRT und die VRT nehmen die öffentlichen Interessen der kommunalen Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV wahr; der SPNV Nord vertritt die Interessen für den Schienenpersonennahverkehr und die regional bedeutsamen Buslinien
- (3) Die UVRP ist eine Gesellschaft der Verkehrsunternehmen in Rheinland-Pfalz. Innerhalb der UVRP bestehen einzelne Unternehmensausschüsse. Ein Unternehmensausschuss besteht für die Wahrnehmung der Belange innerhalb des Gebietes des ZV VRT (der „**Ausschuss VRT**“). Nach dem Gesellschaftsvertrag der UVRP sind die Unternehmensausschüsse zuständig für die Beratung der Gesellschafterversammlung und der Geschäftsführung u.a. bei Abschluss, Umsetzung und Abwicklung des jeweiligen Kooperationsvertrages mit der Aufgabenträgerorganisation.
- (4) Zwischen der VRT GmbH und der UVRP wurde ein, mit dem SPNV-Nord abgestimmter Kooperationsvertrag (Anlage) zum 01.01.2019 mit Wirkung bis zum 31.12.2025 geschlossen.
- (5) Der SPNV-Nord räumt der VRT das Recht ein, Verhandlungen und Abstimmungen mit der UVRP/dem „Ausschuss VRT“ nach Maßgabe dieser Vereinbarung zu führen und Übereinkünfte zu treffen:

§ 2 Zusammenarbeit

- (1) Übereinkünfte mit der UVRP werden durch die VRT geschlossen.
- (2) Die VRT schließt keine Übereinkünfte, welche hoheitliche Befugnisse des SPNV-Nord betrifft. Dies sind etwa Anforderungen an die Ausgestaltung und Koordinierung der Verkehrsleistung des SPNV und regionalbedeutsamer Buslinien sowie Standards für den Vollzug des Vertriebs in Bahnen.
- (3) Der Abschluss einer Übereinkunft setzt immer die Zustimmung des SPNV-Nord voraus, sofern diese finanzielle Auswirkungen für den SPNV-Nord mit sich bringen.
- (4) Im Übrigen vereinbaren die Partner, sofern der Schienenpersonennahverkehr und/oder die regional bedeutsamen Buslinien betroffen sind wie folgt zusammenzuwirken:

a) Planung und Verkehrsangebot

Einvernehmen ist erforderlich bei:

- Erstellung von Nahverkehrsplänen
- Angebotsabstimmung mit Nachbarverbänden
- Fahrplanabstimmung
- Koordination von Umstiegsbeziehungen Schiene/Bus

b. Tarif / Vertrieb

Einvernehmen ist erforderlich bei:

- Fragen des Vollzugs des Vertriebs bei regionalbedeutsamen Buslinien
- Tariflichen Übergangsregelungen zu den Nachbarverbänden

Benehmen wird hergestellt zu:

- Rahmenvorgaben welche als Höchstarife über allgemeine Vorschriften verbindlich festgelegt werden

- Entwicklung des Verbundtarifs
- Entwicklung von einheitlichen Vertriebsstandards

c. Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Benehmen wird hergestellt zu:

- Verkehrs- und Tarifangebot (Kundeninformation)
- Öffentlichkeitsarbeit / Presse
- Koordination der Aushangfahrpläne

- (5) Die VRT verpflichtet sich im Falle von Einvernehmens- und Benehmensregelungen, den SPNV-Nord über alle relevanten Aspekte rechtzeitig und umfassend zu informieren.

Die Information kann schriftlich, per E-Mail oder telefonisch erfolgen und sollte in der Regel eine ausreichende Befassung des SPNV-Nord mit dem Thema ermöglichen. Als ausreichend wird ein Vorlauf von zwei Wochen in Bezug auf den geplanten Termin der Übereinkunft angesehen, in Dringlichkeitsfällen kann von der Frist abgewichen werden. Der SPNV-Nord teilt der VRT seinerseits rechtzeitig seine Entscheidung mit. Die Information sollte mind. fünf Tage vor der geplanten Übereinkunft erfolgen.

- (6) Sofern kein Einvernehmen zwischen dem VRT und dem SPNV-Nord erzielt wird, wird die VRT keine Übereinkunft mit der UVRP zu dem Thema eingehen.

§ 3 Überprüfung der Vereinbarung

- (1) Die Bestimmungen dieser Vereinbarung werden bei Bedarf überprüft.
- (2) Bei wesentlichen Änderungen der der Vereinbarung zugrunde liegenden Verhältnisse oder der Feststellung der Ungeeignetheit oder Unzumutbarkeit einzelner Regelungen werden die Partner über eine entsprechende Anpassung der Vereinbarung verhandeln.

(Ende)

Anlage

Anlage: Kooperationsvertrag VRT - UVRP

Unterschriften

Verkehrsverbund Region Trier GmbH (VRT)
Bitburg, den

Landrat Dr. Joachim Streit
Vorsitzender der Gesellschafterversammlung VRT

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord)
Koblenz, den

Landrat Michael Lieber
Verbandsvorsteher SPNV-Nord

TOP 8 Marketing: Weiterentwicklung der Dachmarke „Rheinland-Pfalz-Takt“

Im Rahmen der Regionalisierung vom Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf Grundlage der Bahnreform wurde in Rheinland-Pfalz bereits 1994 mit der schrittweisen Einführung eines angebotsorientierten Nahverkehrskonzepts begonnen. Dessen erstes Ziel und Markenkern war von Anfang an das feste Angebot eines Stundentakts im SPNV an allen Tagen der Woche mit abgestimmten Anschlüssen der Züge untereinander und zum regionalen Busverkehr. Dies war die Geburtsstunde vom „Rheinland-Pfalz-Takt“, unter dessen Namen das neue innovative Nahverkehrskonzept von Anfang an vermarktet wurde.

Über den ursprünglichen Markenkern hinaus wurde der Rheinland-Pfalz-Takt im Laufe der Jahre zu einer Dachmarke für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im ganzen Land entwickelt. In diesem Rahmen erfolgte auch zunehmend ein Wandel von einer absender- zu einer empfängerorientierteren Marke mit einer immer stärkeren Ausrichtung auf die Kundenbedürfnisse, was in der Änderung der Slogans von „Ein Land spart Zeit“, über „Wir bewegen unser Land“ zu „Bus & Bahn für unser Land“ zum Ausdruck kommt.

Leitmedium des Rheinland-Pfalz-Takt-Marketings war 15 Jahre lang die Takt-Zeitung, die neben landesweit bedeutsamen Themen zum ÖPNV mittels der regionalisierten Herausgabe für die Bereiche der jeweiligen Verkehrsverbünde auch gezielt regional relevante Inhalte dazu vermittelt hat. Ein besonderer Vorteil der Takt-Zeitung lag in der landesweiten Haushaltsverteilung in Rheinland-Pfalz.

Im Laufe der letzten Jahre hat die Rheinland-Pfalz-Takt-Internetseite www.der-takt.de gegenüber der Takt-Zeitung zunehmend an Bedeutung gewonnen und ist deshalb auch zu einem Mobilitätsportal ausgebaut worden.

Im Rahmen des Rheinland-Pfalz-Takt-Marketings sind auch eine ganze Reihe von Broschüren und Flyern herausgegeben worden, die überwiegend an Endkunden, aber auch an Meinungsbilder und Entscheidungsträger gerichtet sind.

Die Federführung für das Rheinland-Pfalz-Takt-Marketing liegt beim Land, vertreten durch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (MWVLW), das dabei intensiv mit den beiden SPNV-Zweckverbänden zusammenarbeitet. Außerdem erfolgt insbesondere bei der regionalisierten Herausgabe der Takt-Zeitung eine Kooperation mit den Verkehrsverbänden. Darüber hinaus werden auch die Verkehrsunternehmen soweit wie möglich eingebunden.

Die Finanzierung der landesweiten Kampagne erfolgt überwiegend aus finanziellen Beiträgen der Verkehrsunternehmen, zu denen sie über die Verkehrsverträge mit den SPNV-Zweckverbänden verpflichtet werden. Die entsprechenden Mittel werden folglich von den Verkehrsunternehmen in die Kosten für die Erbringung der Verkehrsleistungen eingepreist.

Das Rheinland-Pfalz-Takt-Marketing ist über viele Jahre im Rahmen von sog. Full-Service-Verträgen von der Agentur „Zink & Kraemer“ aus Trier erfolgreich betreut worden, die sich mehrfach in den Wettbewerbsverfahren dazu durchgesetzt hat.

Bei dem in diesem Jahr gemeinsam vom Land mit den SPNV-Zweckverbänden durchgeführten Vergabeverfahren für einen neuen Full-Service-Vertrag wurde der Schwerpunkt bewusst deutlich auf eine Weiterentwicklung der Dachmarke „Rheinland-Pfalz-Takt“ gelegt. Dabei ist die Frage zentral, ob die schon über 20 Jahre lang verwendete Rheinland-Pfalz-Takt-Dachmarke noch den rasanten Veränderungen des Verkehrsmarktes gerecht wird.

Aus dem Wettbewerb ist die renommierte Agentur Boy, Strategie und Kommunikation, aus Kiel mit fundierter ÖPNV-Erfahrung als Siegerin hervorgegangen, da sie mit ihren Ansätzen zur strategischen Weiterentwicklung der Dachmarke „Rheinland-Pfalz-Takt“ am meisten überzeugen konnte.

Dem beigefügten Bericht der Agentur zur Weiterentwicklung der Nahverkehrsmarke von Rheinland-Pfalz sind Herleitung und Sachstand hierzu genauer zu entnehmen.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstandsbericht zur Weiterentwicklung der Dachmarke „Rheinland-Pfalz-Takt“ zur Kenntnis und beauftragt die Geschäftsstelle, weiterhin konstruktiv an diesem Projekt mitzuarbeiten.

Weiterentwicklung der Nahverkehrsmarke von Rheinland-Pfalz

Prozess-Summary

Stand 16. November 2018

boy

STRATEGIE UND KOMMUNIKATION

Inhalt

1. Die Aufgabe.	Seite 03
<hr/>	
2. Die durchgeführten strategischen Vorarbeiten.	Seite 03
<hr/>	
3. Die Ergebnisse der Analyse.	Seite 03
3.1 Ist eine Dachmarke sinnvoll?	
3.2. Ist der Name Rheinland-Pfalz-Takt noch sinnvoll?	
3.3. Wie muss das Dachmarken-Marketing aussehen, das sich nicht mit den Marketingmaßnahmen der Verkehrsverbünde und –unternehmen überschneidet?	
3.4. Ist die Takt-Zeitung geeignet, um die Ziele zu erreichen?	
3.5. Die richtige Zielgruppe. Soll sich Kommunikation an Endkunden oder Meinungsbildner richten?	
<hr/>	
4. Strategische Ableitungen auf einen Blick.	Seite 06
4.1 Das Markenrad.	
<hr/>	
5. Die Übergangskampagne.	Seite 05
5.1 Ziel der Übergangskampagne.	
5.2 Medien und Maßnahmen der Übergangskampagne.	
5.3 Die Ergebnisse der Übergangskampagne.	
<hr/>	
6. Die nächsten Schritte.	Seite 07

1. Die Aufgabe.

Die Takt-Verantwortlichen (Land Rheinland-Pfalz und SPNV-Zweckverbände) suchten eine Agentur, die als vertrauensvoller und fachkundiger Partner die Marke „Rheinland-Pfalz-Takt“ weiterentwickelt. Grundsätzlich standen alle bisherigen Maßnahmen auf dem Prüfstand, die Takt-Verantwortlichen waren und sind bei schlüssiger Herleitung zu weitreichenden Änderungen bereit. Das Unternehmen boy | Strategie und Kommunikation GmbH erhielt den Auftrag.

2. Die durchgeführten strategischen Vorarbeiten.

Einarbeitung ins Thema / **Startworkshop** am 14. Mai 2018 / **Vor-Ort-Recherche** vom 22. bis 24. Mai 2018 / Durchführung einer **Straßenbefragung** in vier Städten mit 120 Teilnehmer*innen vom 22. bis 24. Mai 2018 / Durchführung von 12 **Storytelling-Interviews** mit Experten / Auswertung zur Verfügung gestellter **Statistiken** / Wettbewerbsanalyse und **Umfeldrecherche** / Medien-Monitor

3. Die Ergebnisse der Analyse.

Aus den strategischen Vorarbeiten konnten aufschlussreiche Erkenntnisse für die weiteren strategischen Schritte gewonnen werden. Die wichtigsten Ergebnisse werden im Folgenden kurz skizziert.

3.1 Ist eine Dachmarke sinnvoll?

Die in den Storytelling-Interviews befragten Experten befürworteten das Konzept einer übergeordneten Dachmarke. Bei der Überprüfung der aktuellen Sicht der Menschen (mittels Straßenbefragung) auf die Nahverkehrs-Dachmarke in Rheinland-Pfalz stellte sich heraus, dass der Rheinland-Pfalz-Takt den Menschen im Land als übergeordneter Verantwortlicher nicht bekannt ist. Diese Position ist im Kopf der Endverbraucher aber besetzbar, da nur 28% wissen, wer überhaupt in Rheinland-Pfalz für den Nahverkehr zuständig ist. Grundsätzlich ist den Menschen ein einheitlicher Ansprechpartner, an den sie sich wenden können, besonders wichtig.

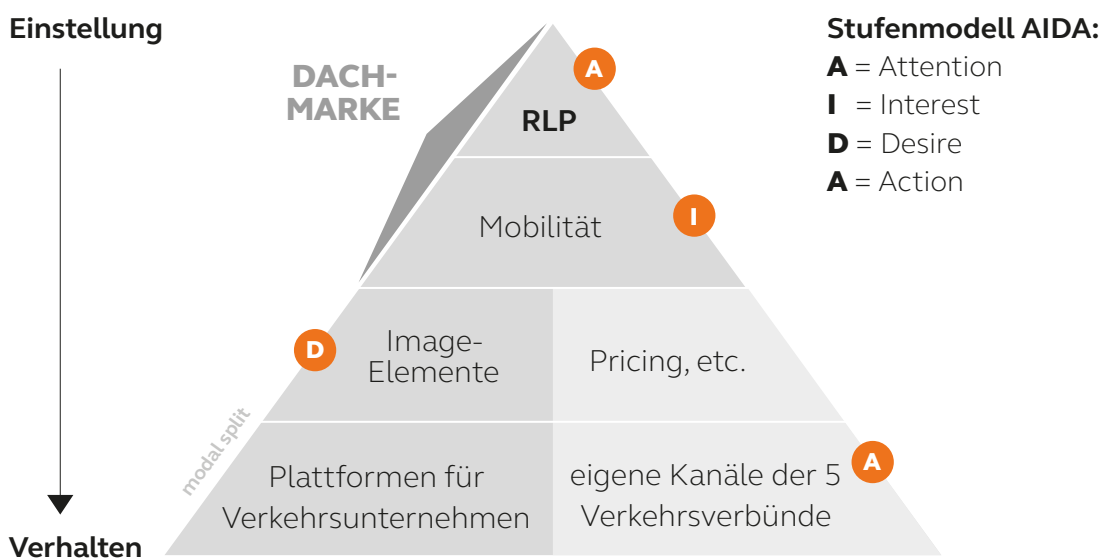
3.2. Ist der Name Rheinland-Pfalz-Takt noch sinnvoll?

Der Name „Rheinland-Pfalz-Takt“ – so das Meinungsbild aus den Recherchen – hat viele Schwächen. Er wird – wenn er überhaupt dem Nahverkehr zugeordnet wird – oft mit dem Rheinland-Pfalz-Ticket verwechselt. Demnach ist festzustellen, dass die Marke unzureichend bei der Zielgruppe angekommen ist. Zudem sei die Organisationsstruktur des Nahverkehrs sehr undurchsichtig und wird nicht verstanden.

3.3. Wie muss das Dachmarken-Marketing aussehen, das sich nicht mit den Marketingmaßnahmen der Verkehrsverbünde und -unternehmen überschneidet?

Grundsätzlich sehen wir eine Kombination aus Basisinformationen und übergeordnetem Meta-Thema „Mobilitätsverhalten“ in der Zuständigkeit einer Dachmarke. Es geht daher weniger um eine angebotsorientierte Kommunikation, sondern vielmehr um die Sinnstiftung für den einzelnen Bürger sowie langfristig um die Veränderung des Mobilitätsverhaltens.

In diesem Zusammenhang geht es um ein Rollenkonzept und eine klare Rollenverteilung, in der genau definiert wird, wer welche Aufgaben zu erfüllen hat. Die folgende Grafik zeigt auf, welche Zuständigkeiten der Dachmarke obliegen sollten und welche Aufgaben anderen Nahverkehrs-Akteuren zufallen.



3.4. Ist die Takt-Zeitung geeignet, um die Ziele zu erreichen?

Die Takt-Zeitung ist den Menschen in Rheinland-Pfalz nicht bekannt. Dies ist vermutlich zurückzuführen auf die Verteilart, die dem Medium eine sehr geringe Bedeutung zuweist und hohe Streuverluste (Ablage rund) verursacht. Das Marketing für die Dachmarke sollte moderne Medien und starke weiterverwertbare Inhalte nutzen.

3.5. Die richtige Zielgruppe.

Soll sich Kommunikation an Endkunden oder Meinungsbildner richten?

Aus Sicht der Experten ist die Kommunikation zwischen der Dachmarke und dem Endkunden zwingend notwendig. Im Zuge der Straßenbefragung stellte sich heraus, dass das Interesse der Endkunden an einem übergeordneten Verantwortlichen groß ist. Knapp 95% der Befragten fänden es sinnvoll, wenn jemand den gesamten Nahverkehr von Landesebene aus steuern würde. Hauptgrund dafür war, dass es dann einen einheitlichen Ansprechpartner gäbe. Um diesen einheitlichen Ansprechpartner zu repräsentieren, braucht es daher eine klare Absender- und Verantwortungsmarke.

4. Strategische Ableitungen auf einen Blick.

- Es braucht eine starke, inhaltlich klar profilierte Dachmarke für den Nahverkehr Rheinland-Pfalz.
- Diese Dachmarke braucht einen verständlichen Namen.
- Die Kommunikation mit den Endkunden ist eine der wichtigsten Aufgaben der Dachmarke.
- Die Takt-Zeitung erzielt keine Wirkung für die Anliegen der Dachmarke.
- Es muss ein wirksames Medienkonzept ausgearbeitet werden.
- Ein regelmäßiger, moderierter Austausch mit allen Nahverkehrs-Akteuren in Rheinland-Pfalz sollte turnusmäßig aufgebaut werden.

4.1 Das Markenrad.



5. Die Übergangskampagne.

Um die Zeit bis zum Launch der neuen Dachmarke für den Nahverkehr Rheinland-Pfalz zu überbrücken, wurde eine Übergangskampagne konzeptioniert und entwickelt. Sie ist seit dem 01. Oktober 2018 geschaltet, das Gewinnspiel als wichtiger Bestandteil der Kampagne läuft bis zum 31. Januar 2019.

5.1 Ziel der Übergangskampagne.

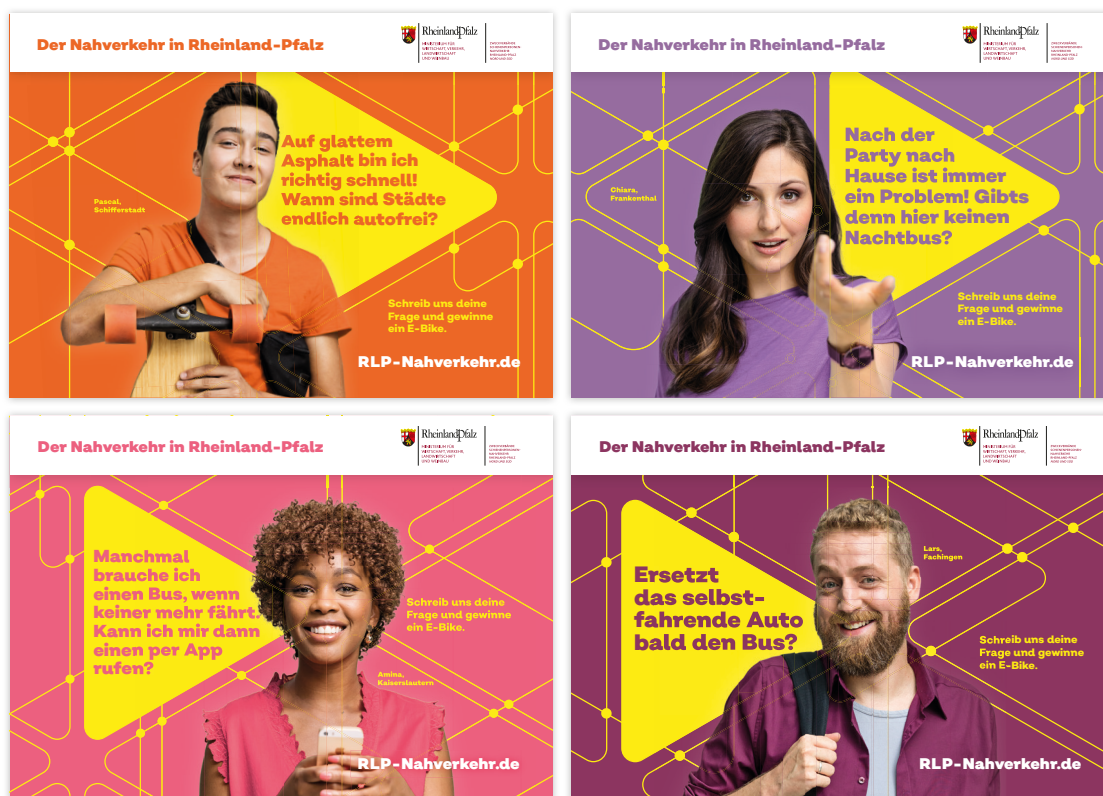
Ziel der Kampagne ist es, Meinungen und Fragen zum Thema Nahverkehr und Mobilität innerhalb der Bevölkerung von Rheinland-Pfalz einzuholen. Die Betrachter sollen sich mit dem Thema auseinandersetzen und ihre eigenen Fragen und Gedanken über die Microsite beim Ministerium einreichen.

5.2 Medien und Maßnahmen der Übergangskampagne.

Die Kampagne besteht aus insgesamt zehn Motiven und bildet zehn verschiedene Menschen aus Rheinland-Pfalz mit jeweils einer eigenen Frage zum Thema Nahverkehr und Mobilität ab. Zehn verschiedene Farben mit einem gelben Dreieck als wiederkehrendes Element gewährleisten eine hohe Wiedererkennbarkeit der Kampagne. Alle Motive sind mit einem Aufruf zur Gewinnspiel-Teilnahme versehen. Unter allen Teilnehmern werden zehn faltbare E-Bikes im Wert von je 3.000 Euro verlost.

Die Kampagne besteht aus den Medien Microsite, Out-Of-Home-Maßnahmen, Kinospots, Anzeigen (Print und Online), Radio-Themenwoche, YouTube-Kanal, Bierdeckeln, Bus-Tour durch Rheinland-Pfalz (inkl. Werbemittel).





5.3 Die Ergebnisse der Übergangskampagne.

In den ersten sechs Wochen der Kampagne gingen mehr als 500 Fragen aus der Bevölkerung ein. Die Fragen sind dabei von hoher Qualität, die Bewohner*innen des Landes setzen sich mit dem Thema Nahverkehr auseinander. Aus den bisherigen Einsendungen lassen sich bereits gut thematische Trends erkennen (Barrierefreiheit, Kapazitäten, Fahrrad-Mitnahme). Diese Erkenntnisse fließen in die Konzeption der ersten Kampagne mit neuer Dachmarke mit ein.

6. Die nächsten Schritte.

Aktuell werden zwei Vorschläge für eine neue Dachmarke des Nahverkehrs Rheinland-Pfalz ausgearbeitet. Ein Pretest beider Vorschläge findet am 04. und 05. Dezember 2018 in drei Fokusgruppen mit jeweils ca. 10 Teilnehmer*innen aus Rheinland-Pfalz statt. Im Anschluss folgt die Auswertung des Pretests und die Entscheidung für neue Dachmarke.

**boy | Strategie und
Kommunikation GmbH**

Düppelstraße 60
24105 Kiel

Anna-Louisa-Karsch Straße 9
101178 Berlin

T +49.(0)431.240 04-0
F +49.(0)431.240 04-44

www.its-a-boy.de
info@its-a-boy.de

© boy | 11.2018

Alle Rechte an dem Konzept und der Kreatividee liegen bei der Agentur boy | Strategie und Kommunikation GmbH. Bei Verwendung der Kreatividee werden die angebotenen Leistungen in Rechnung gestellt.