

Verbandsversammlung 54. Sitzung

in Koblenz im Gebäude des Landesbetriebes Mobilität
am 10. Dezember 2015 um 10:00 Uhr im großen
Sitzungssaal (Raum 401)

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

23.11.2015

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 53. Sitzung der Verbandsversammlung vom 10. Juli 2015 in Koblenz
2. Revision der Regionalisierungsmittel: Aktueller Sachstand
3. Bericht des Rechnungsprüfungsamtes über den Haushalt 2014; Entlastung des Verbandsvorstehers, seines Vertreters und des Verbandsdirektors
4. Haushaltssatzung und Haushaltsplan 2016
5. Stationsoffensive RLP 2016
6. ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord: Grundsatzbeschluss über das regionale Hauptnetz (RegioLinien)
7. Verschiedenes

Bearbeitung: Julia Portugall (-24)

B) Nichtöffentlicher Teil

1. Genehmigung der Niederschrift über den nichtöffentlichen Teil der 53. Sitzung der Verbandsversammlung vom 10. Juli 2015 in Koblenz
2. Aktuelle Vergabeverfahren: Aktueller Sachstand
 - a) Rechte Rheinstrecke (RE 8 und RB 27)
 - b) Saar-RB
3. Verschiedenes

A) Öffentlicher Teil

TOP 1 Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 53. Sitzung der Verbandsversammlung vom 10. Juli 2015 in Koblenz

Die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 53. Sitzung der Verbandsversammlung ist Ihnen mit Schreiben vom 20. August 2015 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 53. Sitzung der Verbandsversammlung am 10. Juli 2015 in Koblenz.

TOP 2 Revision der Regionalisierungsmittel: Aktueller Sachstand

Die Verbandsversammlung wurde in den letzten zwei Jahren regelmäßig über den Diskussionsprozess zur Revision der Regionalisierungsmittel informiert. Die Festlegungen zur Höhe und Dynamisierung der Mittel waren schon längst überfällig und hätten bereits zum 1. Januar diesen Jahres wirksam werden sollen.

Zuletzt war nach unterschiedlichen Positionen von Bundestag und Bundesrat der Vermittlungsausschuss angerufen worden, der Anfang September seine Arbeit aufnahm.

Für viele überraschend kam es dann am 24. September im Rahmen des „Flüchtlingsgipfel“ unter den Ministerpräsidenten und der Bundesregierung auch zu einer Verständigung über die Eckpunkte der Revision. Auf dieser Basis kam es dann am 14. Oktober zu einer Empfehlung des Vermittlungsausschusses und die notwendigen gesetzgeberischen Maßnahmen erfolgten am 15. und 16. Oktober im Bundestag und Bundesrat im Zusammenhang mit den übrigen Gesetzgebungen zur Flüchtlingsproblematik.

Im Ergebnis stehen jetzt folgende Eckpunkte fest:

1. Für das laufende Jahr 2015 gilt die alte Regelung inkl. der bisherigen Dynamisierung von 1,5%;
2. Im Jahr 2016 beträgt die Höhe der Regionalisierungsmittel bundesweit 8,0 Mrd. EUR;
3. Dieser Betrag wird ab 2017 jährlich um (neu) 1,8% dynamisiert;
4. Diese Regelung gilt bis ins Jahr 2031;
5. Nach Maßgabe des (ebenfalls in Aufstellung befindlichen) Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) soll dafür gesorgt werden, dass die Nutzungsentgelte für die Eisenbahninfrastruktur nur noch eingeschränkt steigen dürfen;
6. Die Verteilung der Regionalisierungsmittel auf die Länder erfolgt auf der Grundlage einer Rechtsverordnung, die der Bundesverkehrsminister mit Zustimmung des Bundesrates erlässt.

In der Branche wird dieses Ergebnis insgesamt verhalten positiv bewertet. Zwar wurden die ursprünglichen Ziele (8,5 Mrd. + höhere Dynamisierung) nicht vollständig erreicht. Gleichwohl ist das Ergebnis insofern zufriedenstellend, als dass in den meisten Ländern zumindest das vorhandene Angebot langfristig gesichert werden kann.

Aktuell (zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Vorlage) existieren noch zwei relevante „Baustellen“:

1. Verteilung der Mittel unter den Ländern

Die Verteilung der Mittel auf die Länder wird künftig nicht mehr unmittelbar im Gesetz geregelt, sondern in einer eigenen Rechtsverordnung. Bereits im September 2014 hatten sich die Länder auf eine Neuverteilung verständigt („Kieler Schlüssel“), sind dabei aber von einer höheren Gesamtmasse (8,5 Mrd.) und einer höheren Dynamisierung (2,8%) ausgegangen. Der Kieler Schlüssel orientiert sich zu 50% an der Bevölkerungszahl und zu 50% an den bestellten Zugkilometern eines Landes. Im Ergebnis profitieren davon primär die bevölkerungsstarken Länder im Westen und verlieren die Flächenstaaten im Osten. Vereinbart war zum damaligen Zeitpunkt auch eine „Sperrklinke“, wonach für jedes Bundesland eine jährliche Steigerung von mind. 1,25% gewahrt bleibt.

Auf der Basis der jetzt feststehenden Eckpunkte zur Höhe und Dynamisierung der Mittel lässt sich die vorstehende Bedingung nicht mehr erfüllen. Daher war es auch nicht gelungen, im Zuge der zuletzt sehr kurzfristigen Gesetzgebung das Verteilproblem einvernehmlich zu lösen. Dies wurde nun „vertagt“ und muss auf der Grundlage der Rechtsverordnung kurzfristig erfolgen.

2. Begrenzung der Infrastrukturkostensteigerungen

Das in Aufstellung befindliche Eisenbahnregulierungsgesetz muss eine wirksame Regelung enthalten, die für die Zukunft garantiert, dass die Belastungen für den SPNV nicht höher als die Regionalisierungsmittel steigen. Eine derartige Festlegung zeigt jedoch weitgehende Auswirkungen auf die gesamte Finanzierungssystematik der Eisenbahninfrastruktur. Da aus heutiger Sicht davon ausgegangen werden muss, dass die Kosten für die Unterhaltung und den Betrieb jährlich wahrscheinlich um mehr als 1,8% steigen werden, müssen entweder die Infrastrukturentgelte für andere Nutzer (Fern- und Güterverkehr) deutlich stärker steigen oder der Bund muss (z. B. im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung – LuFV) dem Infrastrukturbetreiber entsprechend höhere Zuwendungen gewähren. Zudem wird es nicht einfach, die jetzt vorgegebene Grenze von 1,8% Steigerung auch in den Entgeltsystemen der DB-Infrastrukturgesellschaften sachgerecht abzubilden.

Bedeutung für Rheinland-Pfalz

Ausgehend davon, dass die noch ausstehende Verteilungsdiskussion nicht noch massiv andere Quoten bringt, wird Rheinland-Pfalz in 2016 voraussichtlich ca. 419 Mio. EUR Regionalisierungsmittel erhalten. In 2015 sind es rund 388 Mio. EUR. Der Haushaltsentwurf des SPNV-Nord für 2016 berücksichtigt diese neuen Werte bereits.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht über die Ergebnisse der Revision der Regionalisierungsmittel zur Kenntnis.

TOP 3 Bericht des Rechnungsprüfungsamtes über den Haushalt 2014; Entlastung des Verbandsvorstehers, seines Vertreters und des Verbandsdirektors

Das Rechnungsergebnis des Haushaltsjahres 2014 wurde am 14.10.2015 durch das Rechnungs- und Gemeindeprüfungsamt des Landkreises Mayen-Koblenz festgestellt.

Der Ergebnishaushalt schließt bei der Summe der laufenden Erträge aus Verwaltungstätigkeit mit einem Betrag in Höhe von +149.003.493 EUR ab. Die Summe der laufenden Aufwendungen aus Verwaltungstätigkeit ergibt einen Betrag in Höhe von -149.008.946 EUR. Damit ergibt sich in der Ergebnisrechnung ein Saldo aus der Verwaltungstätigkeit in Höhe von -5.453 EUR. Zudem sind in 2014 Finanzerträge in Höhe von +5.453 EUR gebucht worden.

Die Finanzrechnung schließt bei den Einzahlungen aus der Verwaltungstätigkeit mit einem Betrag in Höhe von +147.496.092 EUR sowie Auszahlungen aus der Verwaltungstätigkeit in Höhe von -138.414.294 EUR ab. Damit ergibt sich im Finanzhaushalt als Saldo der laufenden Ein- und Auszahlungen aus der Verwaltungstätigkeit ein Finanzmittelüberschuss i. H. v. +9.081.798 EUR.

Die Prüfung der Jahresrechnung 2014 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 Verbandsvorsteher, seinem Stellvertreter sowie dem Verbandsdirektor nach § 114 GemO i.V.m. § 6 Abs. 1 Ziffer 6 der Verbandsordnung die Entlastung zu erteilen.

Beschlussvorschlag

Die Jahresrechnung 2014 wird von der Versammlung beschlossen und dem ehemaligen Verbandsvorsteher Landrat Bertram Fleck, dem stellvertretenden Verbandsvorsteher Landrat Dr. Joachim Streit sowie dem Verbandsdirektor Dr. Thomas Geyer wird für das Haushaltsjahr 2014 Entlastung erteilt.

TOP 4 Haushaltssatzung und Haushaltsplan 2016

Haushaltssatzung und Haushaltsplan des SPNV-Nord für das Jahr 2016 wurden nach den Regeln der kommunalen Doppik erstellt. Alle Unterlagen sind als Anlagen beigefügt.

Der Haushaltsplan 2016 sieht im Ergebnishaushalt laufende Erträge aus Verwaltungstätigkeit in Höhe von +157.622.100 EUR und laufende Aufwendungen aus Verwaltungstätigkeit in Höhe von -157.625.100 EUR vor. Zusätzlich sind für 2016 Finanzerträge in Summe von +3.000 EUR eingestellt. Laut Ergebnishaushalt liegt das Jahresergebnis in 2016 damit bei 0 EUR.

Der Finanzhaushalt weist laufende Einzahlungen aus der Verwaltungstätigkeit in Höhe von +157.622.100 EUR auf und laufende Auszahlungen aus der Verwaltungstätigkeit in Höhe von -157.625.100 EUR. Die Zins- und sonstigen Finanzeinzahlungen belaufen sich in Summe auf +3.000 EUR. Die Summe der Auszahlungen aus der Investitionstätigkeit beträgt -1.144.938 EUR (zweite Rate an den Fahrzeughersteller im Rahmen des Rhein-Ruhr-Express (RRX)), sodass sich für das Haushaltsjahr 2016 ein Finanzmittelfehlbetrag in Höhe von -1.144.938 EUR ergibt. Die Deckung des Finanzmittelfehlbetrages erfolgt durch die Aufnahme von Investitionskrediten (Darlehensaufnahme RRX-Fahrzeugfinanzierung) sowie die Abnahme der liquiden Bestände.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung beschließt die vorliegende Haushaltssatzung für das Jahr 2016.

TOP 5 Stationsoffensive RLP 2016

Der SPNV-Nord hat sich bereits in den vergangenen Jahren immer wieder mit der Frage beschäftigt, wo es sinnvoll und möglich ist, neue Verkehrsstationen für den SPNV einzurichten, um Stadtteile und Ortszentren im Verbandsgebiet verkehrsgünstiger erschließen zu können. Ziel war und ist, hierdurch Fahrgastzuwächse zu generieren, ohne das Angebot an Fahrleistungen steigern zu müssen. Erfolgreiche Ergebnisse dieser Bemühungen sind z. B. neue Bahnhaltdepunkte wie Trier-Ehrang, Hatzenport oder Koblenz-Stadtmitte.

In genau diesem Sinne hat nunmehr die DB Station & Service AG eine bundesweit angelegte Kampagne gestartet, in der unter der Überschrift „Stationsoffensive“ intensiv und systematisch verkehrlich sinnvolle und zugleich wirtschaftlich betreibbare Stationen im Netz der Deutschen Bahn identifiziert werden sollen.

Das Verfahren basiert auf mehreren Schritten von der automatischen Modelloptimierung, über eine Grob- und eine Feinanalyse bei denen das zunächst bundesweit ermittelte Potential von ca. 30.000 Standorten auf 300-400 nunmehr zur Diskussion stehenden Stationen reduziert wurde. Im letzten Schritt spielt die fahrplantechnische Umsetzbarkeit eine entscheidende Rolle, die auch zu Ausschlüssen zwischen den potentiellen Standorten auf einer Strecke führen kann.

Die inzwischen von DB Station & Service für das Gebiet des SPNV-Nord identifizierten potentiellen Standorte decken sich in hohem Maße mit diesbezüglichen Vorüberlegungen des SPNV-Nord. Zurzeit sind nach mehreren gemeinsamen Arbeitsgängen 41 sorgfältig ausgewählte Standorte in der Detailprüfung. Es wurde vereinbart, dass die Kandidaten für die Stationsoffensive nicht nur aus den Stationen der DB-Liste bestehen, sondern die Liste auch für Vorschläge des Landes/des SPNV-Nord und für zurückgestellte Stationen der DB-Liste geöffnet werden.

Im Einzelnen wurden die nachfolgenden Standorte bewertet – dabei sind die Stationen mit aktuell besten Ergebnissen fett gedruckt:

1. Fürthen (Siegstrecke)
2. Michelbach (Oberwesterwaldstrecke)
3. Altenkirchen – Quengelsbach (Oberwesterwaldstrecke)
4. Westerburg – Wengenroth (Oberwesterwaldstrecke)
5. **Pracht-Wickhausen (Oberwesterwaldstrecke), Verlegung eines bestehenden Haltes**
6. Willmenrod (Oberwesterwaldstrecke), Verlegung eines bestehenden Haltes
7. Urbar (rechte Rheinstrecke)
8. **Bendorf (rechte Rheinstrecke)**
9. Neuwied – Block (rechte Rheinstrecke)
10. Neuwied – Fahrlich (rechte Rheinstrecke)
11. Neuwied – Feldkirchen (rechte Rheinstrecke)
12. Lahnstein Industriegebiet Süd (rechte Rheinstrecke)
13. Koblenz Industriestraße (linke Rheinstrecke)
14. Koblenz Gewerbepark (linke Rheinstrecke)
15. Andernach Feldfrieden (linke Rheinstrecke)
16. Brey (linke Rheinstrecke)
17. Pelm (Eifelstrecke)

18. Trier Ehrang (Eifelstrecke)
- 19. Lohrsdorf (Ahrtalbahn)**
- 20. Remagen Südallee (Ahrtalbahn)**
- 21. Bad Neuenahr Mitte (Ahrtalbahn)**
22. Andernach Süd (Pellenz – Eifel – Strecke)
23. Mayen – Brückentor (Pellenz – Eifel – Strecke)
24. Lahnstein Friedland-Hohenrhein (Lahntalbahn)
- 25. Lahnstein Mitte (Lahntalbahn)**
26. Miellen (Lahntalbahn)
27. Koblenz Oberwerth (Querspange Horchheimer Brücke)
- 28. Koblenz Horchheim (Querspange Horchheimer Brücke)**
29. Heiligenroth (Unterwesterwaldstrecke)
- 30. Siershahn Ort (Unterwesterwaldstrecke)**
31. Girod (Unterwesterwaldstrecke)
32. Filzem (Saarstrecke)
- 33. Trier Kaiserthermen (Trier Oststrecke)**
34. Trier Gartenfeldstraße (Trier Oststrecke)
- 35. Trier Feyen (Trier Oststrecke)**
- 36. Trier Nord (Trier Oststrecke)**
37. Quint Schwarzer Weg (Moselstrecke)
- 38. Altrich (Moselstrecke)**
- 39. Koblenz Rauental (Moselstrecke)**
40. Koblenz Layer Fähre (Moselstrecke)
41. Traben-Trarbach Schule (Moselweinbahn)

Bei der Bewertung ist in einzelnen Fällen noch zu beachten, dass sich potentielle Haltepunkte, die an einer Strecke liegen, aus fahrplantechnischen Gründen gegenseitig ausschließen können.

Für die Umsetzung der identifizierten Standorte wird auch ein neues Finanzierungsmodell diskutiert, an dem sich auch die DB AG entgegen bisheriger Praktiken beteiligen soll. Erste Entwürfe für diesbezügliche Vereinbarungen zwischen DB AG, dem Land und den SPNV-Zweckverbänden liegen vor. Eine unmittelbare finanzielle Beteiligung des Zweckverbandes ist dabei nicht vorgesehen; allerdings muss der SPNV-Nord die Bedienung der Stationen langfristig gewährleisten (Bestellgarantie).

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung begrüßt die gemeinsame Initiative von DB, Land und SPNV-Zweckverbänden zur Schaffung zusätzlicher SPNV-Verkehrsstationen. Sie nimmt den Stand der bisherigen Untersuchungen zur Kenntnis. Sie beauftragt die Geschäftsstelle, die begonnenen Untersuchungen abzuschließen und ermächtigt den Vorstandsvorsitzenden, die zur Realisierung der Projekte ggf. erforderlichen Vereinbarungen mit dem Land und der DB Station & Service AG abzuschließen.

TOP 6 ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord: Grundsatzbeschluss über das regionale Hauptnetz (RegioLinien)

Die Verbandsversammlung hatte sich zuletzt in der Sitzung am 16. Dezember 2014 mit dem ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord beschäftigt. Hierbei wurde über den von der IGDB GmbH (Dreieich) vorgelegten Zwischenbericht informiert.

Die vom ISIM, SPNV-Nord, VRM und VRT formulierte Projekt-Aufgabenstellung umfasst:

- die Neukonzipierung des gesamten Busverkehrs im Norden von Rheinland-Pfalz (lokale und regionale Linien),
- die Integration der Schülerverkehre,
- die Berücksichtigung des Schienenkonzeptes Rheinland-Pfalz-Takt 2015,
- die Definition von Grundprodukten in einem hierarchischen Netz,
- eine wirtschaftliche und verkehrsplanerische Bewertung,
- eine Kosten- und Erlösprognose,
- Vorschläge für die Bündelung von Linien sowie
- die optionale Erstellung von Nahverkehrsplänen (Bearbeitungsschwerpunkt: 2015 bis 2017).

Das Projekt steht nun kurz vor dem Abschluss (Dezember 2015). Darin wurde unter anderem das so genannte regionale Hauptliniennetz erarbeitet (bisherige RegioLinien), welches auch künftig in der Aufgabenträgerschaft des SPNV-Nord liegen soll. Die Entwürfe für das Hauptliniennetz im Planungsgebiet (siehe Anlagen 1, 2 und 3) orientieren sich unter anderem an der Verteilung der zentralen Orte im Raum (Ober-, Mittel- und Grundzentren), deren Anbindung an den SPNV, dem Fahrgastpotenzial entlang der Linienführung (Quellpotenzial/Einwohner) und den Prüfaufträgen von ZV VRT, VRM und der lokalen Aufgabenträger.

Die Hauptlinien werden Bestandteile von Linienbündeln sein und in diesem Rahmen gemeinsam mit anderen Linien des Ergänzungsnetzes in der Regel ausgeschrieben, es sei denn, es kommt in Einzelfällen zu eigenwirtschaftlichen Genehmigungsanträgen für das gesamte Bündel. Die konkrete Umsetzung der Linienbündel orientiert sich an den bestehenden Genehmigungslaufzeiten und wird sich schrittweise über die Jahre 2015 bis 2024 erstrecken.

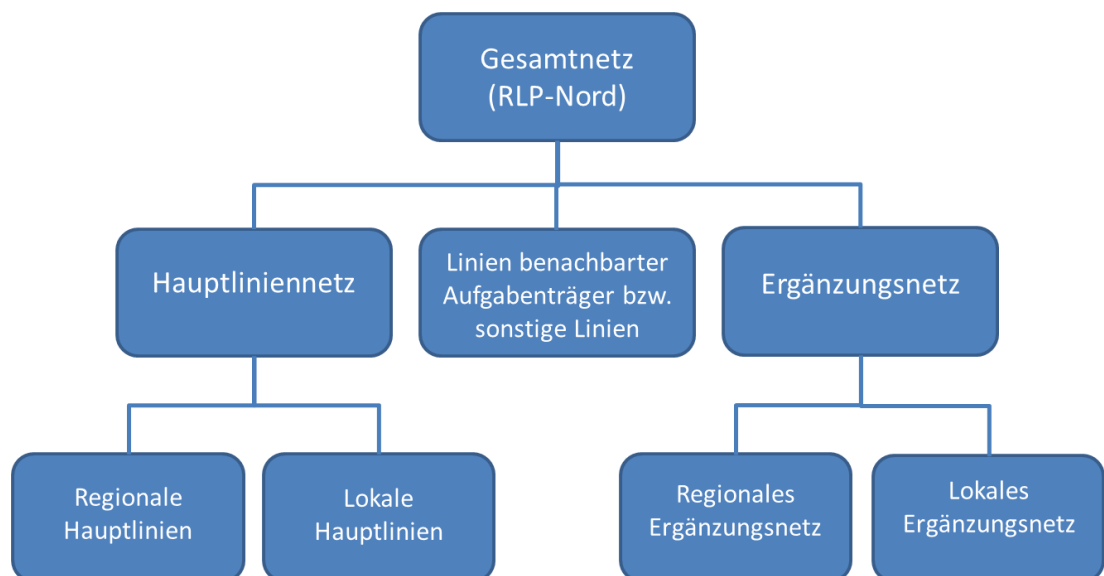


Abb. 1: Hierarchische Struktur des künftigen Netzes im straßengebundenen ÖPNV.

Insgesamt umfasst das Hauptliniennetz in Aufgabenträgerschaft des SPNV-Nord 20,9 Mio. NwKm/Jahr (Hochrechnung; Stand: 11/2015). Davon entfallen ca. 6 Mio. NwKm/Jahr auf den VRM (rechtsrheinisch); ca. 5,2 Mio. NwKm/Jahr auf den VRM (linksrheinisch) und ca. 9,7 Mio. NwKm/Jahr auf den VRT.

Im Vorfeld der Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes Rheinland-Pfalz Nord werden zur Sicherung bestehender RegioLinien außerdem Interimsvergaben für folgende Linien notwendig sein:

- **RL 132** (Altenkirchen - Horhausen): Notmaßnahme und Interimsausschreibung;
- **RL 200/ RR 290** (Trier – Hermeskeil – Türkismühle): Notmaßnahme und Interimsausschreibung;
- **RL 567** (Limburg – Diez – Hahnstätten – Michelbach): Verlängerung der Laufzeit bis Inbetriebnahme Aartalbahn.

| Bereich | Verb.-Li. | AT | Typ | Linie | Linienweg | km/Jahr* |
|-----------|-------------|----|-----|---------|--|----------|
| VRM - LRS | VRM-230 | R | H | 230 | Simmern - Argenthal - Rheinböllen - Stromberg - Bingen Hbf - Bingen Stadtbhf. | 154.630 |
| VRM - LRS | VRM-340 | R | H | 340 | Mayen - Polch - Kerben - Lonnig - Wolken - Metternich - Koblenz | 435.509 |
| VRM - LRS | VRM-350 | R | H | 350 | Mayen - Welling - Ochtendung - Bassenheim - Rübenach - Metternich - Koblenz | 736.805 |
| VRM - LRS | VRM-360 | R | H | 360 | Mayen - Polch - Naunheim - Münstermaifeld | 226.722 |
| VRM - LRS | VRM-500 | R | H | 500 | Cochem - Sehl - Dohr - Alfien - Ulmen - Schönbach - Daun - Dockweiler - Gerolstein | 579.968 |
| VRM - LRS | VRM-615 | R | H | 615 | Koblenz - Emmelshausen - Kastellaun (- Flughafen Hahn) | 525.594 |
| VRM - LRS | VRM-620 | R | H | 620 | Simmern - Kumbd - Laubach - Kastellaun - Braunschorn - Emmelshausen - Halsenbach - Udenhausen - KO-Karthause - Koblenz | 646.078 |
| VRM - LRS | VRM-640 | R | H | 640 | Oberwesel - Engehöll - Laudert - Kesselbach - Simmern | 177.324 |
| VRM - LRS | VRM-645 | R | OV | 645 | Simmern - Rheinböllen - Bad Kreuznach | 96.233 |
| VRM - LRS | VRM-660 | R | H | 660 | Simmern - Kirchberg - Sohren - Büchenbeuren - Lautzenhausen - Flughafen Hahn | 255.265 |
| VRM - LRS | VRM-690 | R | F | 690 | Bingen - Weiler - Waldalgesheim - Stromberg - Rheinböllen - Simmern - Kastellaun - Emmelshausen | Offen |
| VRM - LRS | VRM-730 | R | H | 730 | Cochem - Greimersburg - Landkern - Illerich - Kaisersesch | 187.027 |
| VRM - LRS | VRM-750 | R | OV | 750 | Bullay - Zell - Blankenrath - Panzweiler - Flughafen Hahn | 274.066 |
| VRM - LRS | VRM-800 | R | H | 800 | Bad Neuenahr-Ahrweiler - Ramersbach - Königsfeld - Dedenbach - Niederzissen - Oberlützingen - Brohl - Bad Breisig | 449.859 |
| VRM - LRS | VRM-860 | R | H | 860 | Ahrbrück - Dümpelfeld - Müllenbach - Adenau - Breitscheid | 290.016 |
| VRM - RRS | VRM-100 | R | H | 100 | Neuwied - Rüscheid - Dierdorf - Raubach - Puderbach | 486.576 |
| VRM - RRS | VRM-110 | R | H | 110 | Vallendar - Bendorf - Kleinmascheid - Großmascheid - Dierdorf | 231.631 |
| VRM - RRS | VRM-120/160 | R | H | 120/160 | Neuwied - Rengsdorf - Straßenhaus - Horhausen - Flammersfeld - Altenkirchen | 520.389 |
| VRM - RRS | VRM-130 | R | H | 130 | Neuwied - Niederbreitbach - Roßbach - Wiedmühle - Neustadt - Asbach | 452.873 |
| VRM - RRS | VRM-140 | R | H | 140 | Neustadt - Fernthal - Krunkel - Hümmerich - Horhausen | 98.228 |
| VRM - RRS | VRM-180 | R | H | 180 | Linz - Roniger Hof - Hargarten - St. Katharinen - Vettelschoß - Neustadt | 239.926 |

| | | | | | | |
|-----------|-----------|---|----|-------|--|---------|
| VRM - RRS | VRM-200 | R | H | 200 | Wiesbaden - Schlangenbad - Kemel - Egenroth - Holzhausen a. d. Haide - Nastätten | 45.546 |
| VRM - RRS | VRM-270 | R | H | 270 | Hachenburg - Nister - Atzelgift - Neunkhausen - Molzhain - Betzdorf | 288.291 |
| VRM - RRS | VRM-280 | R | H | 280 | Wissen - Roth | 253.208 |
| VRM - RRS | VRM-282 | R | H | 282 | Hamm - Au | 17.256 |
| VRM - RRS | VRM-290 | R | H | 290 | Betzdorf - Kirchen - Niederfischbach - Freudenberg | 143.341 |
| VRM - RRS | VRM-410 | R | H | 410 | Montabaur - Siershahn - Selters - Hachenburg | 395.979 |
| VRM - RRS | VRM-430 | R | H | 430 | Koblenz - Vallendar - Weikersburg - Siershahn - Montabaur | 554.853 |
| VRM - RRS | VRM-460 | R | H | 460 | Koblenz - Neuhäusel - Montabaur - Herschbach - Westerburg | 560.107 |
| VRM - RRS | VRM-466 | R | F | 466 | Koblenz - Neuhäusel - Montabaur - Westerburg | Offen |
| VRM - RRS | VRM-470 | R | H | 470 | Westerburg - Airlertchen - Höhn - Dreisbach - Bad Marienberg | 195.378 |
| VRM - RRS | VRM-480 | R | H | 480 | Westerburg - Pottum - Rennerod - Waigandshain - Mademühlen (- Krombach-Talsperre) | 228.811 |
| VRM - RRS | VRM-540 | R | H | 540 | Braubach - Dachsenhausen - Miehlen - Nastätten | 165.783 |
| VRM - RRS | VRM-550 | R | H | 550 | Nastätten - Miehlen - Obertiefenbach - Pohl - Lolschied - Nassau | 176.941 |
| VRM - RRS | VRM-562 | R | H | 562 | Bad Honnef - Stockhausen - Windhagen - Wülscheid - Aegidienberg - Asbach | 108.497 |
| VRM - RRS | VRM-569 | R | E2 | 569 | Niederneisen - Flacht - Diez | 3.250 |
| VRM - RRS | VRM-580 | R | H | 580 | St. Goarshausen - Nastätten - Katzenelnbogen - Schönborn - Diez - Limburg (Lahn) | 594.705 |
| VRM - RRS | VRM-994 | R | E2 | 994 | Neuwied - Engers - Vallendar - Urbar - Ehrenbreitstein - Niederlahnstein - Oberlahnstein | 6.100 |
| VRT | VRT-20/21 | R | H | 20/21 | Trier - Waldrach - Thomm - Osburg | 276.000 |
| VRT | VRT-23/24 | R | H | 23/24 | Trier - Waldrach - Korlingen - Trier | 307.100 |
| VRT | VRT-25 | R | H | 25 | Trier - Sirzenich - Trierweiler | 121.900 |
| VRT | VRT-200 | R | H | 200 | Trier - Thomm - Reinsfeld - Hermeskeil - Türkismühle | 724.100 |
| VRT | VRT-220 | R | H | 220 | Trier - Schweich - Mehring - Klüsserath - Trittenheim - Neumagen-Drohn | 540.100 |
| VRT | VRT-225 | R | H | 225 | Trier - Schweich - IRT - Klüsserath - Leiwen (- Trittenheim - Neumagen-Drohn) | 456.500 |
| VRT | VRT-230 | R | H | 230 | Trier - Pluwig - Kell am See - Hermeskeil | 281.400 |
| VRT | VRT-231 | R | H | 231 | Trier - Pluwig - Kell am See - Zerf - Saarburg | 369.000 |
| VRT | VRT-250 | R | H | 250 | Trier - Aach - Ralingen - Echternach | 411.000 |
| VRT | VRT-299 | R | F | 299 | Trier - Waldrach - Kell - Trier (RegioRadler) | Offen |
| VRT | VRT-300 | R | H | 300 | Daun - Manderscheid - Wittlich - Wengerohr - Zeltingen-Rachting - Bernkastel-Kues | 469.400 |
| VRT | VRT-310 | R | H | 310 | Neumagen-Drohn - Piesport - Salmthal - Dreis - Wittlich - Wengerohr - Osann-Monzel - Bernkastel-Kues | 274.100 |
| VRT | VRT-320 | R | H | 320 | Neumagen-Drohn - Mülheim - Bernkastel-Kues | 180.500 |
| VRT | VRT-350 | R | H | 350 | Traben-Trarbach - Kröv - Ürzig - Wittlich - Wengerohr | 245.100 |
| VRT | VRT-360 | R | H | 360 | Traben-Trarbach - Kröv - Zeltingen-Rachtring - Graach - Bernkastel-Kues | 222.700 |
| VRT | VRT-370 | R | H | 370 | Wittlich - Landscheid - Binsfeld - Speicher - Bitburg | 334.500 |
| VRT | VRT-390 | R | H | 390 | Wittlich - Wengerohr - Osann-Monzel - Bernkastel-Kues - Morbach - Thalfang - Malborn - Hermeskeil | 624.200 |
| VRT | VRT-400 | R | H | 400 | Trier - Welschbillig - Bitburg | 433.300 |
| VRT | VRT-410 | R | H | 410 | Bitburg - Irrel - Echternach (- Luxemburg) | 538.800 |
| VRT | VRT-412 | R | H | 412 | Bitburg-Erdorf Bf - Bitburg ZOB | 74.100 |
| VRT | VRT-415 | R | H | 415 | Trier - Welschbillig - Irrel | 235.000 |
| VRT | VRT-420 | R | H | 420 | Bitburg - Rittersdorf - Schönecken - Prüm | 284.200 |
| VRT | VRT-425 | R | H | 425 | Bitburg - Rittersdorf - Waxweiler - Pronsfeld - Prüm | 306.600 |
| VRT | VRT-450 | R | H | 450 | Bitburg - Bettingen - Mettendorf - Neuerburg | 200.300 |
| VRT | VRT-455 | R | H | 455 | Bitburg - Bettingen - Mettendorf - Körperich | 128.600 |
| VRT | VRT-460 | R | H | 460 | Gerolstein - Prüm - Pronsfeld - Arzfeld - Daleiden - Dasburg (- Clervaux) | 420.600 |
| VRT | VRT-465 | R | H | 465 | Gerolstein - Prüm - Sellerich - Branscheid - Bleialf (- St.Vith) | 312.900 |
| VRT | VRT-520 | R | H | 520 | Daun - Rengen - Kelberg | 130.200 |
| VRT | VRT-530 | R | H | 530 | Gerolstein - Hillesheim - Wiesbaum - Jünkerath | 206.900 |
| VRT | VRT-540 | R | H | 540 | Jünkerath - Stadtkyll (- Hallschlag) | 146.900 |
| VRT | VRT-560 | R | H | 560 | Daun - Mehren - Gillenfeld - Luzerath - Bullay | 245.300 |

* = VRM/VRT-Bereich km/a - Grundangebot ohne S-Verkehr-bedingte On-top-Leistungen; keine Berücksichtigung von Minderungen bei Rufangeboten.

Die km-Leistungen im Saarland und in Luxemburg bzw. Belgien sind enthalten; NRW und Hessen (aus VRM kommend) nicht enthalten. Bei verbundgrenzüberschreitenden Verkehr ist der km-Anteil dem für die Vergabe zuständigen Verbund zugeschrieben.

Abb. 2: Linien in künftiger Aufgabenträgerschaft des SPNV-Nord (Hochrechnung Km; Stand: 11/2015)

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht über den aktuellen Entwurfsstand für das ÖPNV-Konzept Nord zustimmend zur Kenntnis. Vorbehaltlich der noch anstehenden Beratungen in den Gremien der Verbände VRT und VRM sowie der Kreise und kreisfreien Städte sieht sie die Festlegung von regionalen Hauptlinien als Grundlage für die Weiterentwicklung des heutigen RegioLinien-Netzes. Die Aufgabenträgerschaft für die regionalen Hauptlinien liegt beim SPNV-Nord.

Das Konzept soll in den nächsten Jahren schrittweise umgesetzt werden. Dabei gilt der Grundsatz, dass Linien des regionalen Hauptnetzes nur im funktionalen Zusammenhang mit den lokalen Ergänzungsnetzen realisiert werden. Dazu werden gemeinsam mit den Verbänden und den lokalen Aufgabenträgern geeignete Linienbündel entwickelt.

Werden Linienbündel im Wettbewerb vergeben, sind im Vorfeld der Ausschreibung zwischen den jeweils beteiligten Aufgabenträgern Kooperations- und Finanzierungsvereinbarungen abzuschließen.

Beigefügte Anlagen zu TOP6:

- Anl. 1: Hauptliniennetz VRM (rechts-Rheinisch); Summe: ca. 6 Mio. NwKm/Jahr (Hochrechnung).
- Anl. 2: Hauptliniennetz VRM (links-Rheinisch); Summe: ca. 5,2 Mio. NwKm/Jahr (Hochrechnung).
- Anl. 3: Hauptliniennetz VRT; Summe: ca. 9,7 Mio. NwKm/Jahr (Hochrechnung).