

77. Verbandsversammlung

SPNV-Nord

Öffentlicher Teil

Koblenz, 05.12.2024

TOP 1

Begrüßung

Landrat Achim Hallerbach

- Verbandsvorsteher -

TOP 2

Ordnungsmäßigkeit der Einladung

Beschlussfähigkeit

Bestätigung der Tagesordnung

TOP 3

Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 76. Sitzung der Verbandsversammlung

TOP 4

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

In nichtöffentlicher Sitzung gefasster Beschluss – s. TOP 10 Servicepersonale Bahnhof Remagen (Vorlage 1/76/2024):

Die Verbandsversammlung ermächtigt den Vorstandsvorsteher bzw. die Geschäftsstelle, die Vereinbarung über die Bereitstellung einer stationären Einrichtung zur Information und Betreuung von Reisenden am Bahnhof Remagen mit der DB InfraGO AG abzuschließen.

- Die Vereinbarung wurde zwischenzeitlich gezeichnet.

TOP 5

**Finanzielle Situation des ÖSPV / SPNV im Norden von
Rheinland-Pfalz**

Rechtliches

SPNV-Nord
Wir bewegen die Region

Das Regionalisierungsgesetz **Bedeutung, Geschichte, Werte,** **Nutzung, Umsetzung RLP, Kritik**

Thorsten Müller, Nov 2024

SPNV-Nord
Wir bewegen die Region

Finanzierung der ZVe nach NVG

Thorsten Müller, Nov 2024

Stand 24.11.24

Baustein 1 - NVG § 16 (2)

- **Voraussetzung 1:** SPNV muss im Einklang mit LNVP stehen
- **Festlegung 1 :** Finanzierung ist eine gemeinsame Aufgabe der Aufgabenträger und des Landes
- **Festlegung 2:** Land verwendet vorrangig Mittel aus RegG

Baustein 2 - NVG § 16 (3)

- **Voraussetzung 2:** Nutzer sind angemessen zu beteiligen
- **Festlegung 3:** Preise sollen aber Anreiz pro ÖPNV geben

Baustein 3 - NVG § 16 (4)

- **Voraussetzung 3:** Land muss an Finanzierung beteiligt sein
- **Festlegung 4:** Den beiden Zweckverbänden **werden** Mittel nach den Absätzen 5 bis 9 zur Verfügung gestellt

Baustein 4 - NVG § 16 (5) - konkretisiert die Absätze 2-4

- **Voraussetzung 4 bzw. 1:** SPNV muss im Einklang mit LNVP stehen (Wiederholung)
- **Voraussetzung 5:** Einklang mit LNVP wird geprüft durch KIT - Kompetenzzentrums Integraler Taktfahrplan
- **Voraussetzung 6:** Abschluß einer KoopFinVB mit Land und ZV

Baustein 5 - NVG § 16 (6)

- **Voraussetzung 7:** vom ZV aufgestellter jahresbezogener Haushalt, der im Einklang mit LandesHH steht
- **Festlegung 5:** uneingeschränkt finanziert werden SPNV-Leistungen des alten NVG (bis Jan 2021 beauftragt)
- **Festlegung 6:** SPNV-Leistungen des neuen NVG ab Fbr 2021 werden finanziert wenn Baustein 4 erfüllt ist.

Nachholbedarf in Methodik

Landeshaushalt

Da die Landeshaushalte immer nur für ein oder zwei Jahre gelten, wären für die langfristigen Ausgaben der ZVe z.B. Verpflichtungs-ermächtigungen wie in anderen Ländern auch sinnvoll. Das sollte auch deswegen eigentlich kein Problem darstellen, da die Zuweisungen des RegG an die Länder bis 2031 festgelegt sind.

NVG schreibt an keiner Stelle, dass kommunale Mitglieder für SPNV zu zahlen haben.

Denkbar ist dies für SPNV-Leistungen nach dem neuen NVG, welche kommunale Mitglieder haben wollen, aber nicht das Land. Dies kommt deutschlandweit tatsächlich gelegentlich vor.

Baustein 1 - NVG § 16 (2)

- **Voraussetzung 1:** RL-ÖSPV muss im Einklang mit LNVP stehen
- **Festlegung 1 :** Finanzierung ist eine gemeinsame Aufgabe der Aufgabenträger und des Landes
- **Festlegung 2:** Land verwendet vorrangig Mittel aus RegG

Baustein 2 - NVG § 16 (3)

- **Voraussetzung 2:** Nutzer sind angemessen zu beteiligen
- **Festlegung 3:** Preise sollen aber Anreiz pro ÖPNV geben

Baustein 3 - NVG § 16 (4)

- **Voraussetzung 3:** Land muss an Finanzierung beteiligt sein
- **Festlegung 4:** Den beiden Zweckverbänden **werden** Mittel nach den Absätzen 5 bis 9 zur Verfügung gestellt

Baustein 4 - NVG § 16 (5) - konkretisiert die Absätze 2-4

- **Voraussetzung 4 bzw. 1:** RL-ÖSPV muss im Einklang mit LNVP stehen (Wiederholung)
- **Voraussetzung 5:** Einklang mit LNVP wird geprüft durch KIT - Kompetenzzentrums Integraler Taktfahrplan
- **Voraussetzung 6:** Abschluß einer KoopFinVB mit Land **UND** ZV **UND** lokalem AT

Baustein 5 - NVG § 16 (7)

- **Voraussetzung 7:** vom ZV aufgestellter jahresbezogener Haushalt, der im Einklang mit LandesHH steht
- **Festlegung 5:** Mittel zur Finanzierung bei RL-ÖSPV werden den Zweckverbänden zur Verfügung gestellt. (wenn Baustein 4 erfüllt ist)

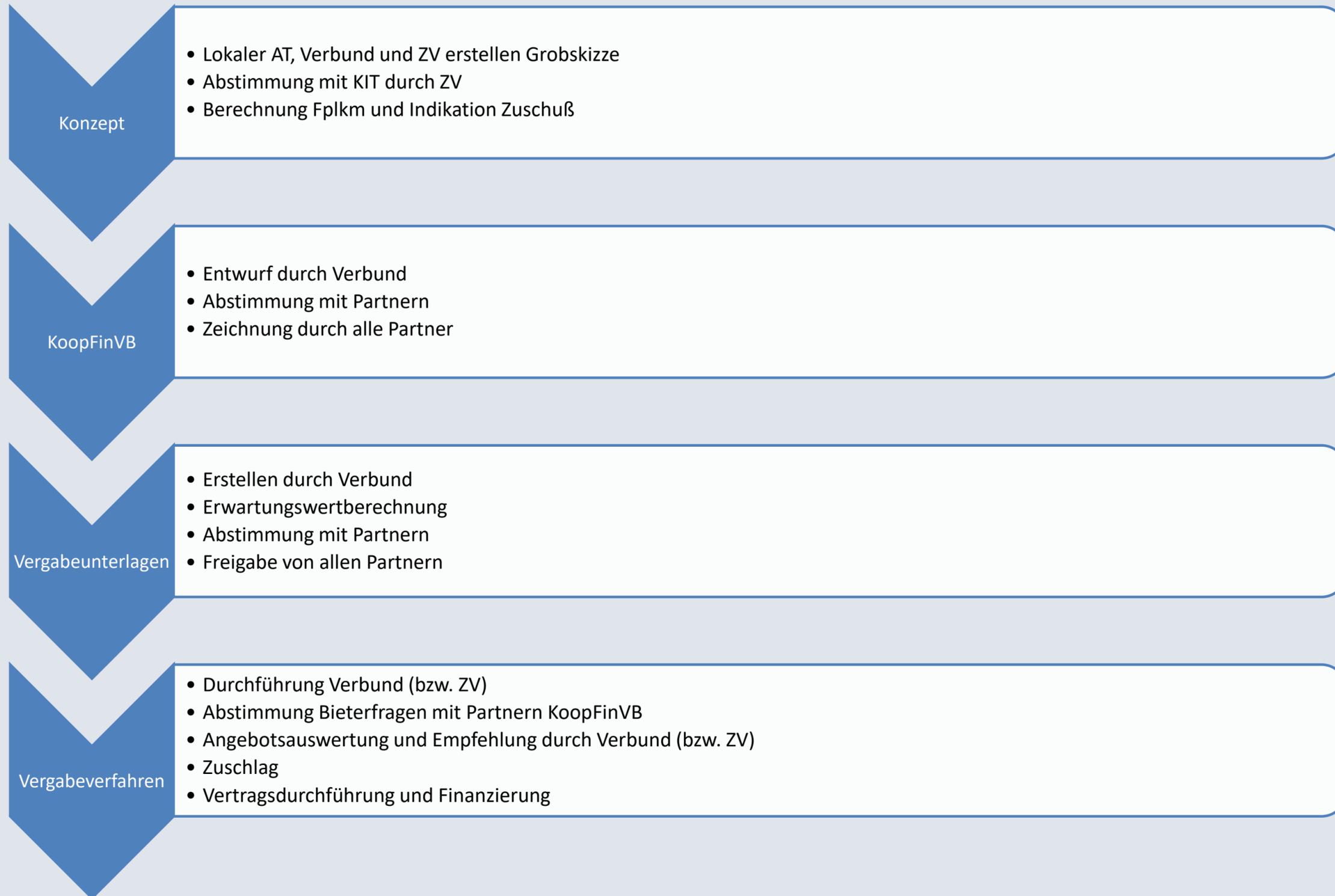
Nachholbedarf in Methodik Landeshaushalt

Da die Landeshaushalte immer nur für ein oder zwei Jahre gelten, wären für die langfristigen Ausgaben der ZVe z.B. Verpflichtungs-ermächtigungen wie in anderen Ländern auch sinnvoll.

NVG schreibt an keiner Stelle, dass kommunale Mitglieder für RegioLinien zu zahlen haben.

NVG fordert in §16 (8) bei Linienbündeln mit regionalen **und** lokalen Verkehren ein kommunaler Mindestfinanzierungsanteil in zuvor vereinbarter Höhe als Voraussetzung für eine Mittelbereitstellung.

Finanzierung lokaler Bus- und Straßenbahnverkehre erfolgt in (9) analog zu RegioLinien.
Auch erbrachte Leistungen mit Direktvergaben oder im Wege der Selbsterbringung werden gemäß (10) finanziert



Beteiligung ZV von Beginn an nötig
ZV stellt Einbindung KIT sicher

Erst die KoopFinVB, dann das
konkrete Ausarbeiten
Leider gab es Fälle wo dieser Schritt
nach Vergabe erfolgen sollte => keine
Mitfinanzierung gesichert

Abstimmen immer von A bis Z mit ZV
und der mit KIT bzw. MKUEM

Erfolgreiche Vergabe und
Durchführung des Vertrags

Kurzfristig – 2024

Trotz Kürzung erfreuliche Einigung zu Zuweisung 2024 mit MKUEM

183,2 Mio. € bis Okt 2024 abgerufene Mittel
65,0 Mio. € Absicht Nov und Dez abzurufende Mittel
248,2 Mio. € Vorschau Mittelbedarf 2024 SPNV-Nord
273,2 Mio. € beschlossener Haushalt 2024
24,9 Mio. € Restguthaben 2024

Restguthaben soll eingesetzt werden um 2025 ff abzumildern.

Neue Festlegung der Zuweisungen vom MKUEM an beide ZVe per Mail am 17.10.24

ZV Süd noch 58.772.734,50 EUR
ZV Nord noch 45.530.000,00 EUR

65,0 Mio. € Absicht Abruf SPNV-Nord Nov und Dez
45,5 Mio. € Verfügungsmöglichkeit MKUEM
19,5 Mio. € Fehlbetrag I 2024
9,7 Mio. € Nicht geplante Einnahme aus SR
9,8 Mio. € Fehlbetrag II 2024

Neue Festlegung der finalen Mittelzuweisung 2024 per Mail am 07.11.24

MKUEM bestätigt, dass die vom SPNV-Nord beantragten Mittel für 2024 alle zur Verfügung gestellt werden.

MKUEM hat mit Schreiben vom 25.01.2024 HH und monatlichen Mittelabruf bestätigt:

Mein Aktenzeichen	Ihr Schreiben vom	Ansprechpartner/-in / E-Mail	Telefon
5003#2024/0006-1401 8.0001 Bitte immer angeben!	19.12.2023	Anna Rose-Strasser anna.rose-strasser@mkuem.rlp.de	(06131) 16-6518

Mittelausstattung des SPNV-Nord für das Haushaltsjahr 2024

Sehr geehrter Herr Müller,

am 14.12.2023 hat die Zweckverbandsversammlung die Haushaltssatzung und den Haushaltsplan für das Jahr 2024 beschlossen. Darin ist ein Zuweisungsbedarf in Höhe von insgesamt 273.180.000,00 € ausgewiesen.

Entsprechend dem Verfahren in den Vorjahren kann dem SPNV Nord ab Januar 2024 zunächst grundsätzlich monatlich jeweils ein Zwölftel des angemeldeten Gesamtbedarfs zugewiesen werden. Dies ergäbe monatliche Zahlungsbeträge von jeweils 22.765.000,00 €.

Wirkung Landeshaushalt

Entwurf Doppelhaushalt 2025/26

Jahr	Einzelplan	RegG Wert in EUR	FAG Wert in EUR	EntfG Wert in EUR	LM LVFGKom	SonstLM Wert in EUR	Sonst Dritte
2017	MWVLW	426.566.400 €	35.280.000 €	16.524.000 €		642.500 €	1.700.000 €
2018	MWVLW	434.161.700 €	35.280.000 €	16.524.000 €		691.000 €	2.000.000 €
2019	MWVLW	441.883.800 €	35.390.000 €	15.524.000 €		973.000 €	1.360.000 €
2020	MWVLW	449.743.200 €	35.390.000 €	0 €		13.194.000 €	1.310.000 €
2021	MWVLW	473.197.800 €	35.390.000 €		9.200.000 €	4.503.000 €	1.350.000 €
2022	MWVLW		0 €			2.484.300 €	
	MKUEM	481.669.300 €	35.280.400 €		12.000.000 €		1.350.000 €
2023	MKUEM	497.740.600 €	35.280.400 €		12.000.000 €	37.500.000 €	1.350.000 €
2024	MKUEM	506.604.800 €	35.280.400 €		12.000.000 €	50.990.000 €	1.350.000 €
2025	MKUEM	642.164.700 €	35.080.000 €		12.000.000 €	321.686.700 €	1.300.000 €
2026	MKUEM	607.708.500 €	34.880.000 €		12.000.000 €	324.985.100 €	1.300.000 €

Eigene Erfassung und Darstellung – kann Fehler enthalten

- Das Kapitel Mobilität lässt sich trotz der Wechsel der ministeriellen Zuständigkeit schön abgrenzen.
- 2023 und 2024 war erstmals eine kleine Steigerung der sonstigen Landesmittel erkennbar.
- 2025 und 2026 gibt das Land erstmals große Beträge ins Kapitel 14.
- Der Finanzplan mit Wirkung bis 2029 macht keine Angaben über die Höhe der sonstigen Landesmittel.
- Anlagen 1, 3 und 4 des RegG (also kein DT) haben in 2025 in Summe 590, 1 Mio. € - 2026 ist richtig wieder „reines“ RegG.

Im Rahmen des Doppelhaushaltes 2025/2026 stellt das Land Rheinland-Pfalz erstmalig 190 Mio € (für 2025) und 195 Mio € (für 2026) für die Bestellung von Betriebsleistungen zur Verfügung. Dies ist ein sehr guter Verhandlungserfolg.

LHH RLP: Verwendung der RegM im EP 14 Kap 18

Einnahme/Ausgabe	HGr	Titel Hnr	Titel Unr	Zweck kurz	2025		2026	
					MKUEM		MKUEM	
					Plan	RegG Wert Erläu	Plan	RegG Wert Erläu
Einnahmen		2 231	2	RegG	568.367.300 €	568.367.300 €	574.361.500 €	574.361.500 €
		3 331	2	RegG	21.697.400 €	21.697.400 €	33.347.100 €	33.347.100 €
Einnahmen Summe					590.064.700 €	590.064.700 €	607.708.600 €	607.708.600 €
Ausgaben		5 546	1	Gutachten, Studien, Beratung	239.000 €	239.000 €	206.000 €	206.000 €
			2	LandesMaßn im Verkehrssektor	8.337.900 €	767.900 €	8.409.000 €	769.000 €
			5	VerwAuf ÖPNV/SPNV	2.150.000 €	2.150.000 €	2.150.000 €	2.150.000 €
		6 617	72	ZuwsG Persnl- und Verw.-aufwand	0 €	0 €	0 €	0 €
		633	2	Zuweisungen an AT insbes Ausbildungsverkehr	50.000.000 €	16.630.000 €	50.000.000 €	16.830.000 €
		637	14	ZuwsG an ÖSPV-AT	37.000.000 €	37.000.000 €	37.000.000 €	37.000.000 €
			72	ZuwsG Bestellung ÖPNV	633.335.200 €	511.170.400 €	676.546.700 €	516.991.500 €
			73	Zuweisungen für die Finanzierung des DT	162.000.000 €	52.100.000 €		
		682	11	ZuwsG Fördermaßn. ÖPNV, insbesondere Ausbldgsverkehr	0 €	0 €	0 €	0 €
		686	12	Projekte, Maßnahmen im Verkehr	717.000 €	410.000 €	722.000 €	415.000 €
			14	Dachmarkenmarketing RLP-T	1.300.000 €	0 €	1.300.000 €	0 €
		8 883	2	Zuwndng Verkehrsanlagen des ÖPNV/SPNV	19.038.400 €	5.438.400 €	29.853.900 €	16.253.900 €
		891	1	Zuwendungen Investitionen SPNV	3.983.100 €	3.983.100 €	5.626.100 €	5.626.100 €
			11	Zuwendungen S-Bahn Rhein-Neckar-Raum		0 €		0 €
			2	Förderung innovativer Verkehrsprojekte	500.000 €	500.000 €	500.000 €	500.000 €
			21	Zuwndng Reaktivierung HunsrückQuerBahn	110.000 €	0 €	110.000 €	0 €
			41	Zuwndng Reaktivierung SPNV-Strecken	59.000.000 €	11.525.900 €	57.500.000 €	10.717.000 €
		892	2	Projekte, Maßnahmen im Verkehr	250.000 €	250.000 €	250.000 €	250.000 €
Ausgaben Summe					977.960.600 €	642.164.700 €	870.173.700 €	607.708.500 €

- Dargestellt sind für den Doppelhaushalt 2025/26 die Titelunternummern nach Gesamtwert und davon RegMittel.
- Da im RegG mindestens 2 Anlagen vorhanden sind, werden die Einnahmen in 2 Titeln erfasst.
- Kritische Verwendungen sind rot hinterlegt, besser wäre hier Einsatz von Landesmitteln.
- 2025: Nur 81 % der Landeszuweisungen an die beiden ZVen stammen aus RegMittel.
- 2025: 87 % der RegMittel an RLP werden den beiden ZVen zugewiesen.

LHH RLP: Verwendung SonstLM im EP 14 Kap 18

Eigene Erfassung und Darstellung – kann Fehler enthalten

HGr	Titel Hnr	Titel Unr	Zweck kurz	2023 MKUEM	2024 MKUEM	2025 MKUEM	2026 MKUEM
	5 521	2	Erstattung VerwK an EBA		340.000 €	360.000 €	360.000 €
	532	2	Erstattung VerwK an andere Länder		50.000 €	60.000 €	60.000 €
	546	2	LandesMaßn im Verkehrssektor			7.570.000 €	7.640.000 €
	6 617	72	Zuwsgr Persnl- und Verw.-aufwand			0 €	0 €
		73	Zuweisungen für Umsetzung DT			450.000 €	450.000 €
	633	2	Zuweisungen an AT insbes Ausbildungsverkehr			0 €	0 €
		72	Umsetzung LNVP			15.000.000 €	15.000.000 €
	637	14	Zuwsgr an ÖSPV-AT			0 €	0 €
		72	Zuwsgr Bestellung ÖPNV		15.000.000 €	122.164.800 €	159.555.200 €
		73	Zuweisungen für die Finanzierung des DT			109.900.000 €	81.000.000 €
		79	ÖPNV-Rettungsschirm	20.000.000 €	0 €	0 €	
	682	1	Ausgleich NE-Bahnen			210.000 €	210.000 €
		11	Zuwsgr Fördermaßn. ÖPNV, insbesondere Ausbldgsverkehr		15.000.000 €	0 €	0 €
	686	12	Projekte, Maßnahmen im Verkehr			307.000 €	307.000 €
	8 891	1	Zuwendungen Investitionen SPNV			0 €	0 €
		41	Zuwendng Reaktivierung SPNV-Strecken	17.500.000 €	20.600.000 €	47.474.100 €	46.782.900 €
		51	Zuwendng Reaktivierung Bahnstrecken außerhalb RLP-T 2015			11.490.800 €	5.835.000 €
		61	Ausbau barrierefreie und multimodale Infrastruktur			6.700.000 €	7.785.000 €
Gesamtergebnis				37.500.000 €	50.990.000 €	321.686.700 €	324.985.100 €

- Besonders lobend ist der Einsatz von Landesmitteln in den grün markierten Bereichen hervorzuheben.
- Die Gegenfinanzierung des Deutschlandticket mit dem Landesanteil ist sehr positiv.
- Dargestellt ist für den Doppelhaushalt 2025/26 die Verwendung der sonstigen Landesmittel nach Titelunternummern.
- Kritische Verwendungen sind rot hinterlegt, besser wäre hier den Einsatz von Landesmitteln auf die Ausgaben für die RegioLinien zu begrenzen.
- Zuweisungen an die beiden ZVe aus sonstigen Landesmitteln ist deutlich höher als der Bedarf für RegioLinien, die aber vsl. nach RegG abrechenbar sind.

SPNV-Nord - Vergleich PLR 23 und PLR 24

Kurzübersicht HH SPNV-Nord aus PLR 23 vom 21.11.23

Kontobezeichnung	PLAN 2024	PLAN 2025	PLAN 2026	PLAN 2027	PLAN 2028
SUMME Auszahlungen für Verkehrsverträge	278.297.000	307.890.000	344.513.000	369.597.000	376.193.000
↳ davon 'Bestellung von SPNV-Leistungen'	205.729.000	228.876.000	259.574.000	281.269.000	282.877.000
↳ davon 'Bestellung von Regionalen Busverkehren'	61.208.000	78.264.000	84.189.000	87.578.000	92.566.000
↳ davon 'Bestellung von Saisonalen Schienenverkehren'	530.000	750.000	750.000	750.000	750.000
↳ davon 'Auszahlungen für Abrechnung Verkehrsverträge aus Vorjahren'	10.830.000	-	-	-	-
SUMME Auszahlungen Verwaltungsaufwendungen	5.926.000	5.704.000	5.719.000	5.592.000	5.607.000
↳ davon 'Personalkosten lt. Stellenplan'	830.000	844.000	858.000	872.000	887.000
SUMME Auszahlungen u. Aufwand f. d. Koop. RRX (Fahrzeugfinanzierung)	2.092.000	2.118.000	2.136.000	2.154.000	2.172.000
SUMME Auszahlungen	286.315.000	315.712.000	352.368.000	377.343.000	383.972.000
SUMME Einzahlungen	13.135.000	2.075.000	2.092.000	2.109.000	2.126.000
↳ davon 'Erträge aus Rückzahlungen Verkehrsverträge'	11.077.000	-	-	-	-
↳ davon 'Mieten und Pachten RRX'	1.061.000	1.061.000	1.061.000	1.061.000	1.061.000
↳ davon 'Erträge Verfügbarkeitsentgelt'	997.000	1.014.000	1.031.000	1.048.000	1.065.000
SUMME 'Zuwendungen Land RLP'	273.180.000	313.637.000	350.276.000	375.234.000	381.846.000

Kurzübersicht HH SPNV-Nord aus PLR 24 vom 25.11.24

Kontobezeichnung	PLAN 2025	PLAN 2026	PLAN 2027	PLAN 2028	PLAN 2029
SUMME Auszahlungen für Verkehrsverträge	275.781.431	342.188.574	362.816.769	375.078.686	385.123.917
↳ davon 'Bestellung von SPNV-Leistungen'	211.747.431	262.467.574	279.507.769	289.203.686	296.537.917
↳ davon 'Bestellung von Regionalen Busverkehren'	62.777.000	78.971.000	82.559.000	85.125.000	87.836.000
↳ davon 'Bestellung von Saisonalen Schienenverkehren'	380.000	750.000	750.000	750.000	750.000
↳ davon 'Auszahlungen für Abrechnung Verkehrsverträge aus Vorjahren'	877.000	-	-	-	-
SUMME Auszahlungen Verwaltungsaufwendungen	6.586.000	6.594.000	6.575.000	6.618.000	6.665.000
↳ davon 'Personalkosten lt. Stellenplan'	854.000	868.000	882.000	896.000	911.000
SUMME Auszahlungen u. Aufwand f. d. Koop. RRX (Fahrzeugfinanzierung)	2.190.000	2.208.000	2.227.000	2.246.000	2.265.000
SUMME Auszahlungen	284.557.431	350.990.574	371.618.769	383.942.686	394.053.917
SUMME Einzahlungen	5.125.699	2.165.000	2.183.000	2.201.000	2.219.000
↳ davon 'Erträge aus Rückzahlungen Verkehrsverträge'	2.858.699	-	-	-	-
↳ davon 'Mieten und Pachten RRX'	1.061.000	1.061.000	1.061.000	1.061.000	1.061.000
↳ davon 'Erträge Verfügbarkeitsentgelt'	1.086.000	1.104.000	1.122.000	1.140.000	1.158.000
↳ davon 'Sonstige Erträge'	120.000	-	-	-	-
SUMME 'Zuwendungen Land RLP'	279.431.732	348.825.574	369.435.769	381.741.686	391.834.917

Mittelfristig – 2025+2026

**Hoher Einsatz sonstiger Landesmittel von 190 Mio. € in 2025f
ist sehr zu begrüßen.**

**2025 wird mit leichten Maßnahmen einen ausgeglichenen HH
aufweisen.**

**In 2026 besteht noch eine Lücke, welche durch verschiedene
Maßnahmen geschlossen werden muss.**

Haushalt 2025 geht so auf, Maßnahmen für 2026 erforderlich

- Neue Planungsdatenbank für SPNV aufgesetzt
- Erstmals sehr gute Zuarbeit beider Verbünde für RL
- Land macht DHH, ZV macht EHH
- Kürzung in 2025 liegt bei rund 34,2 Mio. € entspricht ~ 10,9 %
- Nachträgliche Freigabe des MKUEM der anteiligen 7 Mio. € berücksichtigt
- In PLR 24 sind die anteiligen 350 Mio. € Änderungen des BMDV (18 Mio. € RLP) mit ca. 8 Mio. € eingearbeitet
- Für 2025 sind geringe und die Folgejahre keine Rückzahlungen aus Schlussrechnungen wegen schlechter Qualität enthalten
- Fehlbetrag in 2026 liegt im Bereich von Rückzahlungen aus Schlussrechnung, d.h. insbesondere schnelleres Schlussrechnungsmanagement und auch unterjährig Anpassung der Abschläge bei Minderleistungen nötig
- Evaluation ÖPNV-Konzept Nord ist erforderlich und in PLR 24 integriert
- Risiko aus überproportional steigendem TPS ab 2026 noch nicht greifbar
- **Botschaft 2025: Mit leichten Kürzungen ausgeglichen = Blaues Auge**
- **Botschaft 2026: Weitere Maßnahmen sind noch erforderlich**
- -15 Mio. € SPNV: Anforderung nur der Abschlagswerte (IST) und nicht 100 % (SOLL)
- -10 Mio. € Bus: geringere Anmeldung beider Verbünde VRM und VRT
- -5 Mio. € Bus: Start Evaluation ÖPNV-Konzept Nord (Verteilung auf die 3 Teilhaushalte nach Kosten der THH)
- -4 Mio. € SPNV: Positive Effekte aus Preisgleitung und Sonstiges

	PLAN 2025	PLAN 2026
PLR 23	313.637.000	350.276.000
PLR 24	279.431.732	348.825.574
Delta 1a abs PLR 24-23	-34.205.268	-1.450.426
Delta 1b % PLR 24-23	-10,9%	-0,4%
DHH RLP gem Mail 28.10.24 inkl. Anteil 7 Mio. €	279.400.000	324.600.000
Delta 2a abs DHH zu PLR 24	31.732	24.225.574
Delta 2b % DHH zu PLR 24	0,0%	6,9%

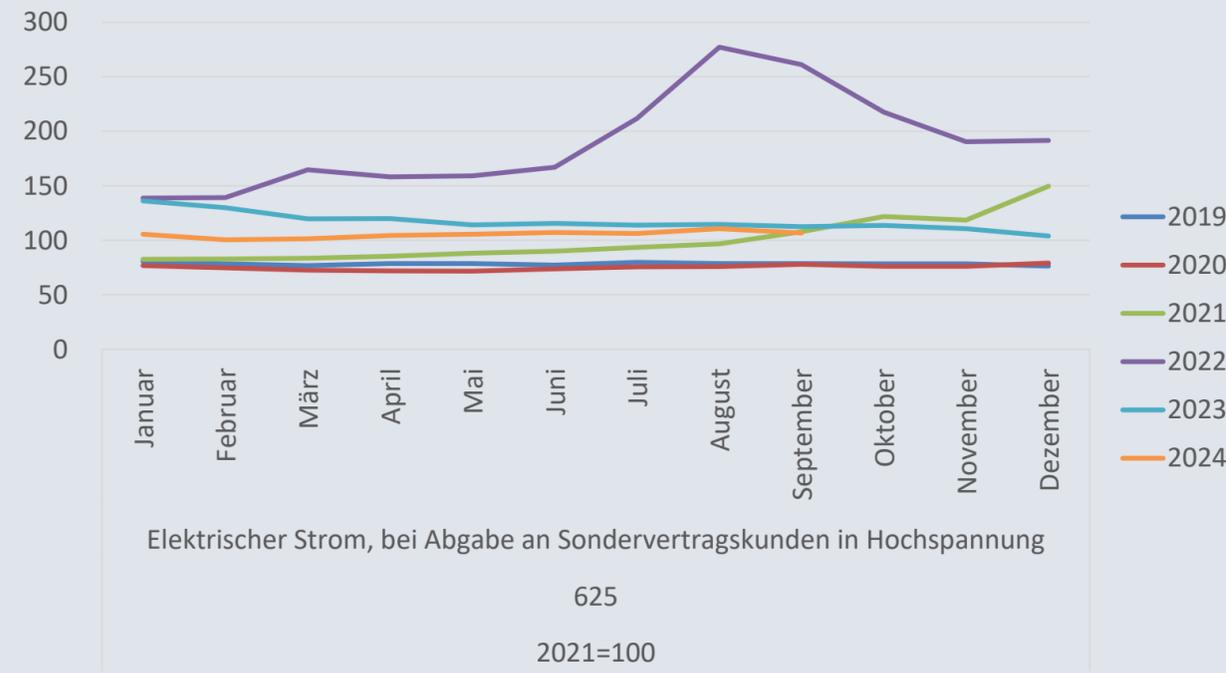
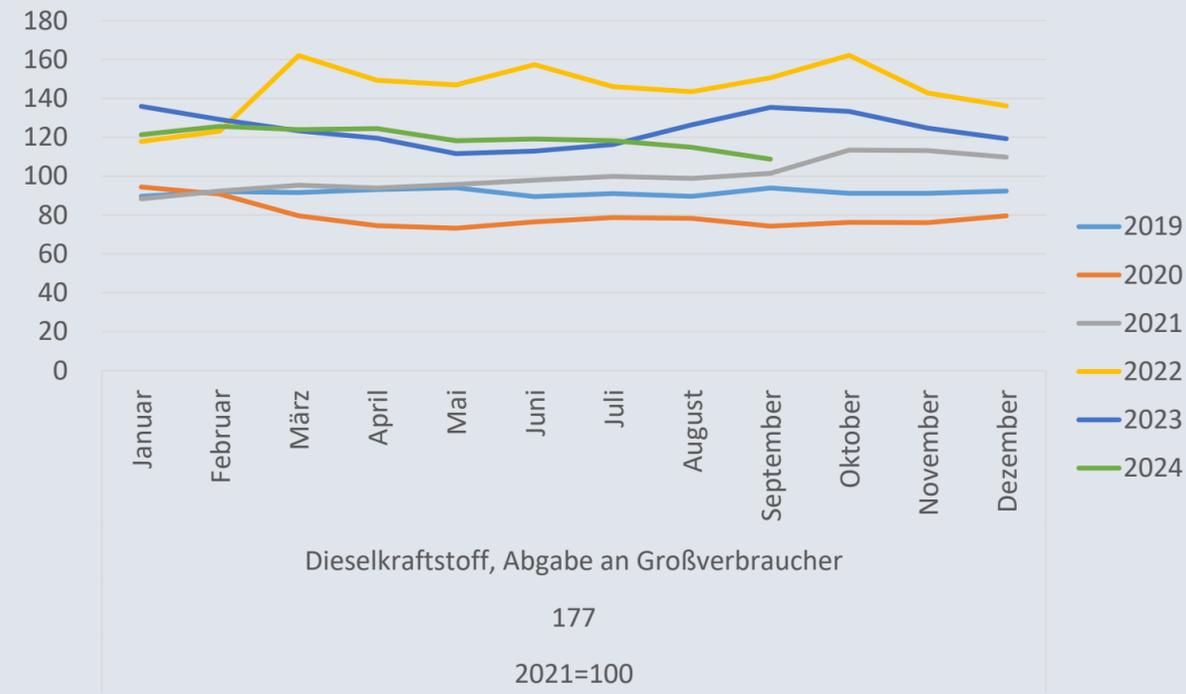
Bund will laut Entwurf 10. Ändrg RegG 350 Mio. € RegMittel für 2025 wegen HH-Konsolidierung erst in 2026 auszahlen.

Position MKUEM: möchte nach Abstimmung mit MF den Entwurf der 10. Änderung RegG berücksichtigt haben

Position SPNV-Nord: Hoffte, dass Passage zur HH-Konsolidierung gestrichen wird

Ergebnis&Wirkung: Plan Norden wird in 2025 an Vorgaben MF angepasst, Zuweisungen und Kosten werden nach 2026 verschoben

PLR 24: Indices für Energie stark gesunken ggü 2022



- Preise für Diesel und noch viel mehr Strom sind in 2022 extrem gestiegen.
- In der PLR 23 war der Rückgang so nicht absehbar.
- In PLR 24 neues niedrigeres Niveau verwendet.
- Nicht in allen Verträgen ist Energie separat ausgewiesen.
- Effekt liegt bei ca. 15 % Senkung Energiekosten im SPNV.
- Bei 2/3 der Zugkm werden die Energiepreise einzeln kalkuliert.

Langfristig – 2027ff

2027 ff offen, da Wert aus Landeshaushalt fehlt

Ohne Wert aus Landeshaushalt ist eine Aussage zur Auskömmlichkeit ab 2027 nicht wirklich möglich – das war aber bislang immer so.

Ab 2027 sind mehrere Szenarien möglich, wahrscheinlich ist Variante S1 mit Fortsetzung statusquo:

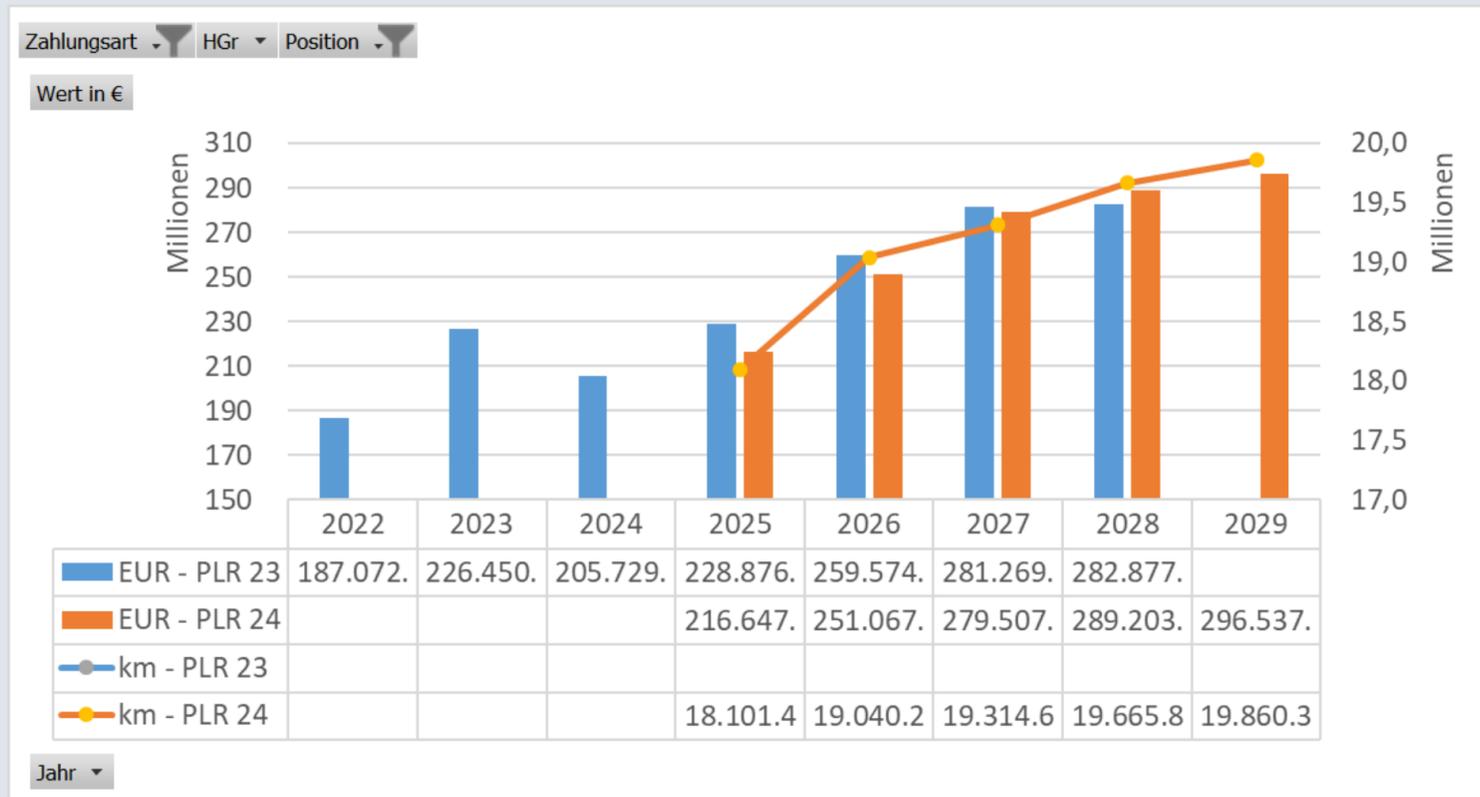
- S1: Land zahlt die 190 Mio. € dynamisiert weiter
- S2: Bund erhöht in der nächsten Legislatur die RegM
- S3: Land reduziert die Landesmittel
- S4: Land zahlt nur noch nach NVG §16 (2)
- Gewisse Kombinationen sind denkbar

Sehr kritisch kann sein, ab wann klar ist, wieviel ab wann zur Verfügung steht

1. Bislang sind im Landeshaushalt für die Finanzierung der langfristigen Verkehrsverträge keine Sicherheiten wie z.B. Verpflichtungsermächtigungen enthalten
2. Die Finanzierungssicherheit der Zweckverbände hängt also immer direkt an den Haushaltsjahren, bislang auch nicht an der Finanzplanung des Landes
3. Unklar ist bislang, ob der in 2025 erstmals eingeführte hohe Betrag an sonstigen Landesmitteln (190 Mio. €) auch in der Finanzplanung fortgeschrieben wird
4. Die Sicherheit eines Landeshaushaltes kommt üblicherweise auch erst so spät, dass Reaktionen durch Abbestellungen nicht mehr möglich sind

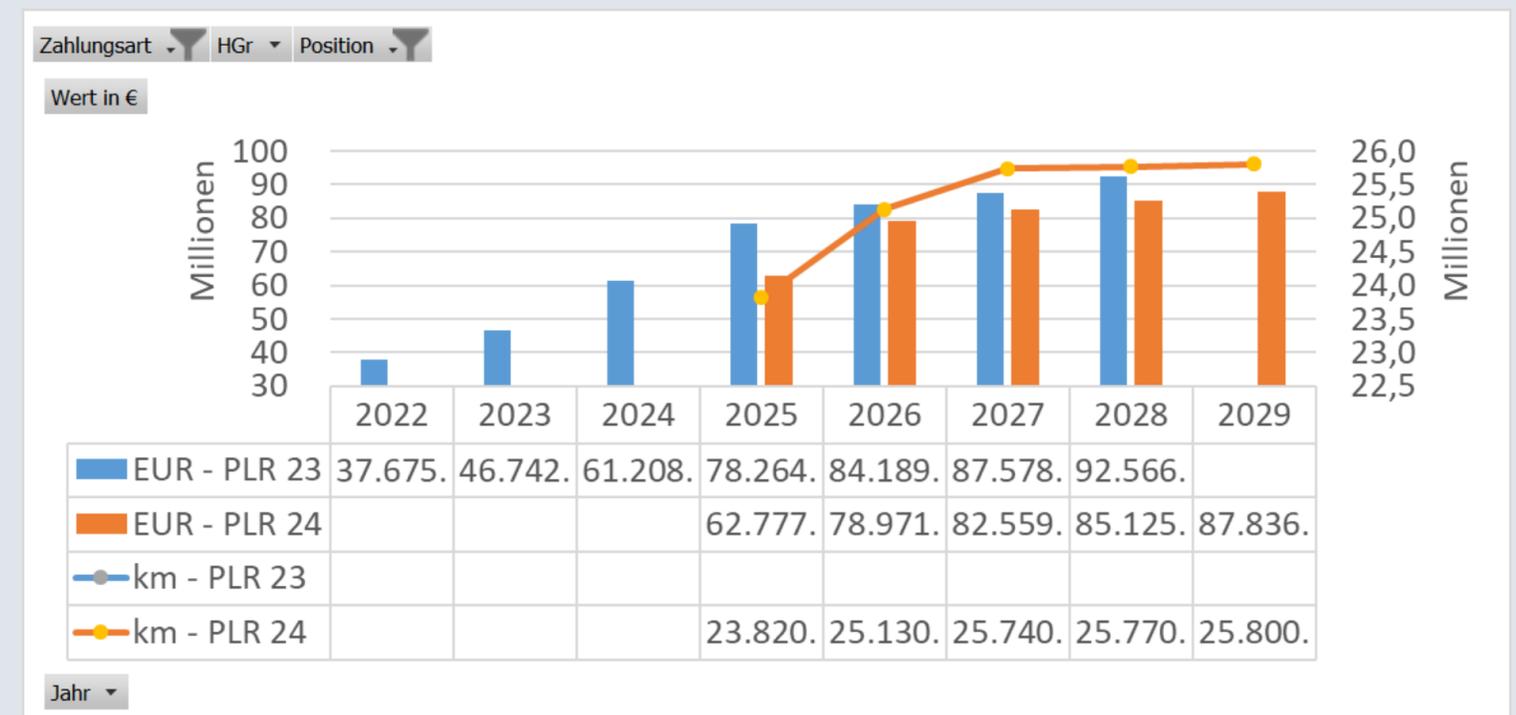
	PLAN 2027	PLAN 2028	PLAN 2029
PLR 23	375.234.000	381.846.000	
PLR 24	369.435.769	381.741.686	391.834.917
Delta 1a abs PLR 24-23	-5.798.231	-104.314	
Delta 1b % PLR 24-23	-1,5%	0,0%	
DHH RLP gem Mail 28.10.24 inkl. Anteil 7 Mio. €	noch nicht vorhanden		
Delta 2a abs DHH zu PLR 24	noch nicht vorhanden		
Delta 2b % DHH zu PLR 24	noch nicht vorhanden		

Veränderungen über die Zeit



- Im SPNV steht ein moderates Wachstum an.
- Ab 2025 wird die Weststrecke Trier ihr Potential entfalten.
- Ab 2026 könnte das Ahrtal mit elektrischen Zügen und neuem Angebotskonzept aufgewertet werden. Auch die Siegstrecke, die Moselstrecke und Rechte Rhein südlicher Teil könnten mit Verbesserungen profitieren
- Ab 2027 steht eine deutliche Verbesserung der Eifelstrecke an
- Ab 2028 kommen die Frankreichverkehre hinzu
- Bei neuen Vergaben ist von einem Anstieg der Preise auszugehen
- **Streckenreaktivierungen sind bislang nicht enthalten**

- Bei den RegioLinien startet in 2026 im Rhein-Lahn-Kreis nun die 2. Runde der Vergaben.
- 2027 kommen neue Vereinbarungen mit den Stadtwerken Trier zu RegioLinien im Kreis Trier-Saarburg und der Stadt Trier hinzu.
- Bei neuen Vergaben ist von einem Anstieg der Preise auszugehen



Entwicklung der Zugkm im SPNV in der PLR 24

Zugkm Vertrag kurz	Jahr				
	2025	2026	2027	2028	2029
DaadTB bis29					
DNSW Los 2					
ENS L1 19+					
ENS L1 RB 71 Verlängrg Schweich					
HLB					
HRB bis29					
LEB bis29					
MoselLUX					
MRB 24+					
MWB					
RB 27 19+					
RB 27 26+					
RE 11 CFL					
RE 16 24-26					
RE 5 RRX 19+					
RE 8 19+					
RGE 26+					
RheingauB 23+					
RLX 25+					
RSX 25+					
RSX bis 25					
SÜWEX L1					
SÜWEX L1 TR-IC					
SÜWEX L2					
VAREO					
VAREO Ahr 25+ RB 30					
VAREO Ahr 25+ RB 39					
VAREO Eifel 26+ RE 12					
VAREO Eifel Dieselrest					

- ENS: Halbstundentakt Schweich-Trier Hbf
- LEB: ab 07/2028 zwischen Andernach und Mayen besserer Takt nach IBN Neubau Zuwegung Bf Mendig und Anpassung an neuen Busbahnhof
- MLX: ab 2026 etwas mehr Schülerverkehr Richtung Kaub
- MLX: ab 12/2029 Integration der Moselweinbahn
- RGE: bis 2027 Wochenendverkehr, ab 2028 tägliche Verkehre
- RLX: ab 12/2025 Einführung RE-Linie Ffm-KO via rechter Rhein
- RSX: ab 12/2025 mit Interimsvertrag nur durchgängige Verbindungen auch abends nach Siegen
- SÜWEX RE 1 Verstärker: ab 12/2025 2 weitere Express-RE TR-KO
- VAREO: ab 2026 Ausbau der RB 39 nach Wiederaufbau Hochwasser
- VAREO: ab 2027 Ausbau des Eifelsprinters RE 12 K-TR nach Wiederaufbau Hochwasser

- RSX: Höherer Preise nach Interimsvergabe ab 2026
- MLX: Höherer Preise nach Neuvergabe ab 2025 (inkl. Weststrecke TR)
- RGE: Höhere Preise nach Interimsvergabe ab 2025
- RGE: Höhere Preise nach Zielvergabe ab 2028
- VAREO: Höhere Preise nach Umstellung EMU ab 2026 und 2027

Nachrichtlich

- RGB: Höhere Preise nach Neuvergabe ab 2024
- MRB: Höhere Preise nach Neuvergabe ab 2024

Teilhaushalt eigene Regiolinien

- Ab 12/2027 Folgevertrag RL 520 Linienbündel Lahn-Dill-Kreis Herborn
- Ab 12/2026 Folgevertrag Linie 281 RMV-LB LLW-Westerwald 1

Teilhaushalt Region Trier

- Ab 12/2026 Folgevertrag Stadtwerke Trier

Teilhaushalt Region Rhein-Mosel

- Ab 2027 Folgevertrag im RLK: LB Blaues Ländchen - Loreley - Braubach [RL 540]
- Ab 2027 Folgevertrag im RLK: LB Einrich [RL 580]
- Ab 2028 Folgevertrag im RLK: LB Bad Ems - Nassau [RL 550]
- Ab 7/2026 Folgevertrag in HUN: LB Hunsrückhöhenstraße Süd [RL 660]
- Ab 2026 Folgevertrag in AK: LB Raiffeisenstraße [RL 120 & RL 160]
- Ab 7/2025 Vergabe in WW: LB Kannenbäckerland [RL 430]
- Ab 7/2025 Vergabe in WW: LB Selters [RL 410]
- Ab 7/2028 Folgevertrag in AW: LB Rhein-Brohltal [RL 800]

Teilhaushalt "RegioLinien (eigene & auslaufend)"	3.782.000	3.790.000	3.946.000	4.330.000	4.432.000
Teilhaushalt "RegioLinien RA Region Trier"	24.358.000	26.909.000	28.654.000	29.512.000	30.383.000
Teilhaushalt "RegioLinien RA Rhein-Mosel"	35.134.000	48.272.000	49.959.000	51.283.000	53.021.000
SUMME ["RegioLinien"] inkl. Rückzahl.:	63.274.000	78.971.000	82.559.000	85.125.000	87.836.000

TOP 6

Haushaltssatzung 2025

Vorlage 1/77/2024

Haushaltsplan 2025:

- Der Finanzhaushalt 2025 ist ausgeglichen:

<u>Saldo Ein-/Auszahlungen aus Verwaltungstätigkeit</u>	984.000 €
<u>+ Saldo der Zins-/ und sonst. Finanzein-/Auszahlungen</u>	-39.000 €
<u>+ Saldo der Ein-/Auszahlungen aus Investitionstätigkeit</u>	0 €
= Finanzmittelüberschuss	945.000 €
<u>+ Saldo der Ein-/Auszahlungen aus Investitionskrediten</u>	-701.000 €
<u>+ Saldo aus der Veränderungen der liquiden Mittel</u>	-244.000 €
= Saldo/Verwendung Finanzmittelüberschuss	-945.000 €

- Der Ergebnishaushalt endet mit einem Jahresfehlbetrag:

<u>Saldo Erträge/Aufwendungen aus Verwaltungstätigkeit</u>	-6.000 €
<u>+ Saldo der Zins- und Finanzerträge/-Aufwendungen</u>	-39.000 €
= Jahresfehlbetrag aus Ergebnishaushalt	-45.000 €

Ergänzungen:

- Die Gliederung des Haushaltsplans erfolgt in 8 Teilhaushalte.
- Alle Teilhaushalte sind gegenseitig deckungsfähig.
- In Höhe der Mehreinnahmen können Mehrausgaben geleistet werden.
- Die Aufnahme von Krediten zur Finanzierung von Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen ist für 2025 nicht vorgesehen.
- Der Höchstbetrag der Kredite zur Liquiditätssicherung wird festgesetzt auf **10 Mio. €**.

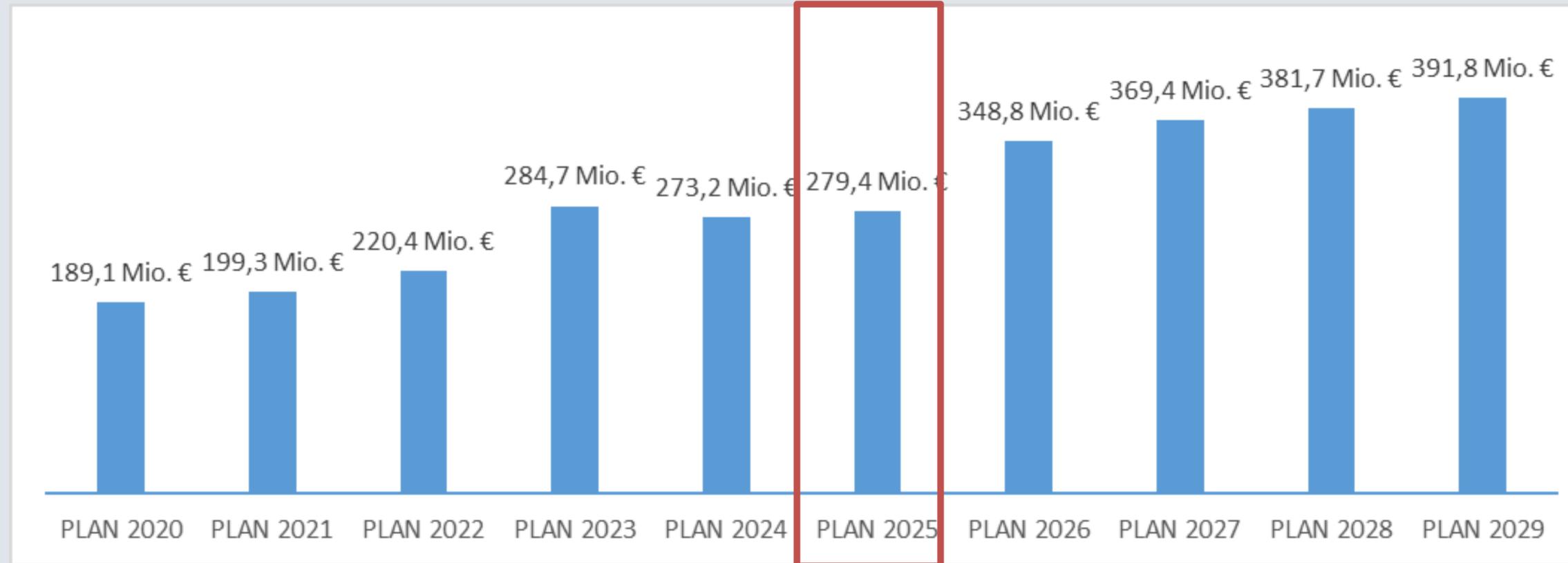
**Entwicklung:
PLAN-Auszahlungen für 'Bestellung von
SPNV-Leistungen'
(ohne Berücksichtigung Ergebnisse von
Schlussrg)“**



**Entwicklung: PLAN-Auszahlungen für
'Bestellung RegioLinien'
(ohne Berücksichtigung Ergebnisse von
Schlussrg)“**



**Entwicklung:
Pos. 'Zuwendungen vom Land RLP'**



Planungsdetails :

- Der Jahresfehlbetrag im Ergebnishaushalt in Höhe von -45.000€ resultiert ausschließlich aus dem Betrieb der gewerblichen Art (Kooperation RRX) und stimmt mit dem Budgetplan der Kooperation RRX für 2025 überein. Das Ergebnis ergibt sich vornehmlich aus Rückstellungen für Umsatzsteuer im Bereich der RRX-Kooperation.
- Nach dem extremen Preisanstieg in 2022 für Energie entspannten sich die Entwicklungen in 2024 deutlich: Dies führt dazu, dass in der Planung 2025 geringere Aufwendungen wie zuletzt 2023 erwartete angenommen werden können. Dies betrifft sowohl den Bereich SPNV- als auch Regio-Linien-Verträge.
- Bekannte Ergebnisse aus den jährlichen Schlussrechnungen wurden bei Auszahlungen an EVU/VU als Rückstellungen eingearbeitet (rd. 0,9 Mio. €), Rückzahlungen von den EVU/VU in die Erträge einbezogen (rd. 2,9 Mio. €).
- Seit dem Haushaltsjahr 2020 wird die Finanzierung eigener Personalstellen als Aufwandsposition eingeplant. Für die Haushaltsjahre 2025 ff. werden die Kosten für die Planstellen weiterhin fortgeschrieben. Die erstmalige Besetzung einer ausgeschriebenen Stelle im Zweckverband gem. Stellenplan erfolgte im Nov. 2024 (davon ausgenommen Stellenbesetzung des Verbandsdirektors).
- Auch im Jahr 2024 führten Einbrüche bei den Fahrgelderlösen infolge der im Mai 2023 erfolgten Einführung des Deutschlandtickets zu entsprechenden finanziellen Minder-Einnahmen. Durch die Vielzahl an Brutto-Verkehrsverträgen wirken sich diese Erlösminderungen unmittelbar auf die Zahlungsverpflichtungen im Rahmen der Verkehrsverträge aus. Bund und Länder haben Ausgleichsleistungen gezahlt und die Mindereinnahmen ausgeglichen. Die Prognosen des SPNV-Nord belaufen sich für 2025 auf 12,5 Mio. € Deutschlandticket-bedingte Mindereinnahmen.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung beschließt die vorliegende Haushaltsatzung für das Jahr 2025.

TOP 7

Einnahmeaufteilung 2023 Region Rhein-Mosel

Vorlage 2/77/2024

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung beschließt, dass die vom Gutachter für das Jahr 2023 berechneten Poolschlüssel gemäß der Anlage in der Schlussabrechnung der Einnahmen für das Jahr 2023 im Kerngebiet final anzuwenden sind.

Die für das Jahr 2023 vom Gutachter ermittelten Poolschlüssel werden nach Beschluss durch die Zweckverbandsversammlung ab Abrechnung des Monats Januar 2025 in die laufenden Einnahmenabrechnungen für das Jahr 2025 übernommen.

TOP 8

Einnahmeaufteilung 2024 Region Rhein-Mosel

Vorlage 3/77/2024

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung beschließt, dass die vom Gutachter für das Jahr 2023 berechneten Poolschlüssel korrigiert um Betreiberwechsel auch im Jahr 2024 bei der Einnahmenabrechnung angewendet werden. Es erfolgt somit für das Jahr 2024 keine Ermittlung von Poolschlüsseln.

TOP 9

RLP-Index

Vorlage 4/77/2024

- Erheblicher Änderungsbedarf aus den vergangenen Jahren
- Einführung eines Personalindex im SPNV
- Fortsetzung der FöRiLi in RLP (RLP-Index alt) für Verträge bis Okt 22
- Entwicklung RLP-Index neu für Personal für Vergaben ab 1.1.25 möglich
- RLP-Index neu sowohl für private als auch kommunale Beschäftigte
- MKUEM und andere favorisieren Kostendämpfungsfaktor – jedoch keine Konnexitätsfolgen
- Kritik an Kostendämpfungsfaktor
- Arbeitsgruppe für weitere Festlegungen
- Regelmäßige Evaluation des RLP-Index durch Begleitarbeitskreis
- Einsatz in Bestandsverträge, die bereits eine Öffnungsklausel enthalten (z.B. VRT)
- Annahme: Verträge nach dem Stichtag 1.10.22 der FöRili inkludierten vorherige Tarifsteigerungen
- Tarifpartner wünschen pragmatische Regelung für Bestandsverträge ohne Öffnungsklausel
- Finanzielle Wirkung hängt bei allen Indices von Tarifabschlüssen ab
- Land finanziert vollständig die Index-Folgekosten der über die beiden Zweckverbände finanzierten Linien.
- Die Kostentragung für die bestehende FöRili müsste von beiden Seiten fortgeführt werden.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung beschließt die vorliegende Haushaltsatzung für das Jahr 2025.

Die Verbandsversammlung beschließt die folgenden Grundsätze im Hinblick auf die Einführung eines Rheinland-Pfalz Indexes (RLP-Index) zur Fortschreibung der Personalkosten bei den Buslinienbündeln:

1. Der RP Index fokussiert sich ausschließlich auf die Fortschreibung der Personalkosten.
2. Der Personalkosten-Index-Entwurf umfasst die Personalkostenentwicklung der Busfahrerinnen und Busfahrer in Rheinland-Pfalz, sowohl die privat Beschäftigten des VAV-Tarifs als auch die kommunal Beschäftigten des TV-N-Tarifs.
3. Als Kostendämpfungsfaktor wird ein Index des Statistischen Bundesamtes für die „sonstige Personenbeförderung im Landverkehr (sog. „H 49.3 Index“) aufgenommen, um die automatische Durchreichung von Tarifergebnissen an die öffentliche Hand und damit drohende überhöhte Kosten zu vermeiden. Die detaillierten Gewichtungen werden noch im Rahmen einer Arbeitsgruppe erarbeitet.
4. Der RLP-Index wird seitens des MKUEM nicht verbindlich vorgegeben und ist zur Personalkostenfortschreibung für Buslinienbündel vorgesehen, deren Verträge nach dem 01.01.2025 im Rahmen eines Vergabeverfahrens neu vergeben werden.
5. Für die Bestandsverträge wird die seitens des Landes bestehende Richtlinie zur Förderung von Personalmehrkosten im Busgewerbe Rheinland-Pfalz wie in der Vorlage beschrieben fortgeführt.
6. In Bestandsverträgen, die bereits eine Überleitungsregelung zum RLP-Index enthalten, wird diese Öffnungsklausel aktiviert.
7. Ob die bisherigen, im jeweiligen Buslinienbündelvertrag definierten, Fortschreibungsregelungen der Personalkosten beibehalten werden oder ob der Vertrag auf den RLP-Index umgestellt werden soll, entscheiden die zuständigen ÖPNV-Aufgabenträger.

TOP 10

Bericht Geschäftsstelle

Verkehrsmanagement

Nicht- und Unterbesetzung elektronischer Stellwerke (Estw) durch Ausfall von Fahrdienstleiterschichten in der DB-Betriebszentrale (BZ) in Frankfurt werden zurzeit zum Dauerzustand.

Folgen:

- In den letzten Monaten kam es immer wieder zu kurzfristigen Ausfällen auf der rechten Rheinstrecke im SPNV, sowohl nördlich als auch südlich von Koblenz. Besonders häufig traten im November solche Fälle auf, vermutlich geht dies auf eine Krankheitswelle bei den Fahrdienstleitern zurück.
- Neben den Ausfällen am rechten Rhein kommt es auch zu vielen Umleitungsverkehren im Güterverkehr auf der linken Rheinstrecke, die dann häufig das System durch Überlastung der Strecke zum Kollaps bringen. Hier bauen sich dadurch im SPNV extreme Verspätungen auf und es kommt ebenfalls zu Ausfällen.
- In einigen Fällen wurden SPNV-Linien durch DB InfraGO eingekürzt, um die Strecke zu entlasten.
- Durch die Kurzfristigkeit der Maßnahmen fallen umlaufbedingt auch immer wieder Züge vor und nach den genannten Ausfallzeiten aus.

Lösungsmöglichkeit:

- Der SPNV-Nord drängt die DB, die Arbeitsplätze der Fahrdienstleiter schnellstmöglich nach Koblenz zu transferieren, da hier die Situation deutlich besser ist als im Großraum Rhein-Main.

- Verlegung RB 83 führt zu Reduzierung von Verbindungen TR-Lux
- Ersatzverkehre nach TR Hbf mit einem Zugpaar nur geringere verkehrliche Wirkung, finanziell nicht mehr machbar
- RB 83 wird auch für S gewünscht, wurde seinerzeit von MWVLW abgelehnt, finanzielle Konsequenzen werden erarbeitet
- Verlängerung RB 83 und 84 an Wochend-Abenden
- 30 min Takt TR Hbf – Wittlich gewünscht, aber nicht in Konzeption vorhanden und aktuell nicht finanzierbar
- RB 84 Verlängerung von in Konz endenden Zügen nach Saarburg gut und nicht finanzierbar
- Diskussion zu Durchbindung RE 1 nach Mainz bzw. Ffm

Baumaßnahmen 2025

Einbau einer Hilfsbrücke in Roisdorf Gleis 1

- Zeitraum: 11.04. – 13.12.2025
- Auswirkung SPNV: Langsamfahrstelle

Elektrifizierungsarbeiten Euskirchen – Nettersheim

- Zeitraum: 06.01. – 13.06.2025
- Auswirkung SPNV: Ausfall RE 12, RE 22 und RB 24
- Parallel Sperrungen Euskirchen – Mechernich & Mechernich – Kall

Diverse Arbeiten südl. Linker Rhein

- Zeitraum: 10.01. – 03.08.2025
- Auswirkung SPNV: Diverse Ausfälle und Teilausfälle RE 2, RE 17, RE 25, RB 10, RB 26 und RB 27 in verschiedenen Zeitscheiben



Baumaßnahmen 2025

Diverse Arbeiten südl. Rechter Rhein Nordmainische S-Bahn

- Zeitraum: 16.06. – 05.12.2025
- Auswirkung SPNV: Diverse Ausfälle und Teilausfälle RB 10, RB 23, RB 26 und RB 27 in verschiedenen Zeitscheiben

Eisenbahnüberführung (EÜ) Kesselheim

- Zeitraum: 01.03. – 13.12.2025
- TSP Kesselheim – Koblenz Lützel Nord, ESP und GWB Koblenz Lützel Nord – Urmitz und Andernach – Weißenthurm
- Auswirkung SPNV: Teilausfall RB 10, RB 23, RE 5 und RE 25 zwischen Koblenz und Neuwied bzw. Koblenz und Andernach (-Bonn)



Baumaßnahmen 2026

Generalsanierung Rechter Rhein (Vgl. Folien 76. VBVS)

- Zeitraum: 10.07. – 12.12.2026
- Auswirkung SPNV: Ausfall RB 10, RB 27, RE 8 und RE 19, Teilausfall RB 23, RB 26, RB 30 und RB 71

Eisenbahnüberführung (EÜ) Kesselheim

- Zeitraum: 14.12.2025 – 27.02.2026 und 10.07. – 06.11.2026
- Diverse abschnittsweise TSP Neuwied – Koblenz – Niederlahnstein – Bad Ems ESP Mülheim-Kärlich – Koblenz-Lützel Mitte sowie
- Auswirkung SPNV: Teilausfall RB 10, RB 23 und RE 25 zwischen Koblenz und Neuwied bzw. Koblenz und Andernach



Vertragsmanagement

IBN MoselLux

- Linien: RB 81, 82, 83, 87 und in späteren Betriebsstufen RB 10-V (12/2025) sowie RE 85 und RE 86 (12/2029)
- Vorbereitungen laufen, Problem: Fahrzeugfertigstellung und Zulauf im Netz (siehe Bericht HM)
- IBN der Weststrecke Trier am 03.03.2025
- Neuerungen: Radlotsen, 100% Zugbegleitquote, Doppelstreifen Zugbegleit-/Sicherheitspersonal auf ausgewählten Schichten
- Events zur Inbetriebnahme geplant in Verbindung mit der Weststrecke Trier:
 - 17.02.2025 von 11:00 bis 13:00 Uhr an der Weststrecke Trier
 - offizielle IBN der Weststrecke inkl. Sonderfahrt mit einem Regio-Zug sowie Besuch aller Bahnhöfe am 03.03.2025

IBN RB 84 im Verkehrsvertrag Elektronetz Saar-RB (Los 1)

- 4 Jahre verspätet geht auch die RB 84 mit dem Verlauf über die Trierer Weststrecke in den Betrieb
- Weitere Verbesserungen rund um Trier sind in Planung

Infrastruktur

Übergeordnete Vereinbarungen:

- | | |
|---|---------|
| - 1. Nachtrag Elektrifizierung Ahrtalbahn | 11/2023 |
| - 1. Nachtrag Elektrifizierung Eifelstrecke | 12/2023 |
| - 1. Änderungsvereinbarung FABB 2 | 10/2023 |

Realisierungs- und Finanzierungsverträge:

- | | |
|---------------------------------|--------|
| - Andernach (kommunaler Anteil) | 8/2024 |
| - Andernach (Landesanteil) | 9/2024 |

Planungsvereinbarungen:

- | | |
|---------------------------------|--------|
| - Koblenz Hbf, Aufzug Westseite | 5/2024 |
| - Weißenthurm | 2/2023 |

Abgeschlossene Maßnahmen:

- Bad Breisig (Barrierefreier Ausbau ohne Neubau PU)
- Gerolstein (Barrierefreier Ausbau ohne Bahnsteig 4/5)
- Linz (Barrierefreier Ausbau ohne Neubau PU)

Laufende Maßnahmen:

- Ahrtalbahn (Wiederaufbau seit 2024)
- Andernach (Bahnsteigmodernisierung seit August 2024)
- Betzdorf (Reaktivierung Gleis 107 seit Februar 2024)
- Brachbach (Barrierefreier Ausbau seit 2021)
- Eifelstrecke (Wiederaufbau seit 2024)
- Koblenz Hbf: Kaisertreppe (seit 2024)
- Sinzig (Barrierefreier Ausbau seit 2019)
- Weststrecke Trier (Reaktivierung seit 2023)

- Indikative NKU erforderlich für alle Maßnahmen der Stationsoffensive (StOff) (Neubau von Stationen)
- Anmeldung durch DB S&S als GVFG-Projekt erfolgt
- DB S&S kann Planungen Lph 1-4 nicht durchzuführen, deswegen Vergabe für Bendorf, TR-Nord und KO-VZ durch SPNV-Nord
- Für alle StOff-Kandidaten laufen aktuell die NKU'en.
- Indikative NKU für Streckenreaktivierungen in Umsetzung

Studie	Aktueller Stand
Stationsoffensive NKU (10 Stationen)	In Umsetzung beim Gutachter
Reaktivierung Kasbachtalbahn NKU	Entwurf liegt vor. Weiteres Vorgehen in Abstimmung mit MKUEM
Reaktivierung Koblenz-Lützel – Bassenheim NKU	In Umsetzung beim Gutachter
Reaktivierung Brexbachtalbahn NKU	In Umsetzung beim Gutachter
Reaktivierung Hunsrückquerbahn NKU	In Umsetzung beim Gutachter / Federführer ZÖPNV Süd
Reaktivierung Eifelquerbahn NKU	Entwurf liegt vor. Weiteres Vorgehen in Abstimmung mit MKUEM
Zweigleisiger Ausbau der Eifelstrecke NKU	In Umsetzung beim Gutachter
Stationsoffensive Planungsleistungen (3 Stationen)	In Umsetzung beim Ingenieurbüro
Reaktivierung Aartalbahn NKU	In Umsetzung beim Gutachter
Zusätzliche Stationen an der Ahrtalbahn NKU	Vergabe gestartet
Verlängerung der Ahrtalbahn nach Adenau MBS	Vergabe gestartet
Machbarkeitsstudie Station Mayen-Mitte	Vergabe gestartet

Wiederaufbau Eifelstrecke

- Symbolischer Spatenstich in Kyllburg am 28.10.2024
- Dosto-Einsatz mit Profil DE 2 möglich, große Güterzugprofile mit GC nicht
- Inbetriebnahme Elektronisches Stellwerk (ESTW-IBN) Ende 2024
- Elektrifizierung IBN Gesamtstrecke auf 12/2028 verschoben; weitere Sperrungen im Raum Köln in 2029
- Viele baubedingte Sperrungen Eifelstr. bis Ende 2026
- Zweigleisiger Ausbau von 10 km weiterhin offen, eine NKU ist in Umsetzung.
- Bau-Lose Oberleitungsanlage (OLA) konnten nicht alle vergeben werden. Daher Verschiebung der IBN.
- Tunnelmaßnahmen in Bearbeitung.
- Kostenerhöhungen nach Vergaben.



Bild: Deutsche Bahn AG / Stefan Wildhirt

Wiederaufbau Ahrtalbahn

- ESTW Remagen – Walporzheim ist Ende 2023 in Betrieb gegangen.
- Neue Station Heimersheim-Lohrsdorf geht zum Fahrplanwechsel in Betrieb.
- Umfangreiche Umweltplanungen erschweren den Projektfortschritt.
- Projektzeitplan bisher eingehalten.
- IBN der Gesamtstrecke inkl. Elektrifizierung 12/2025.
- Kostenerhöhungen nach Vergaben.



Bild: Martin Heckner

Reaktivierung Weststrecke Trier

- IBN wird sich aufgrund fehlender Abnahmeprüfer verzögern.
- DB Regio muss zunächst das Personal auf der neuen Infrastruktur schulen.
- Alle Stationen befinden sich gerade im Bau.
- Hohe Kostensteigerungen in LuFV.
- Eröffnung Personenverkehr am 03.03.2025 (Rosenmontag)
- Bis 02.03.25 weiterhin alte Station Ehrang in Betrieb, anschließend neue Station Trier Hafenstraße.
- Bis 02.03.25 altes Verkehrskonzept im Raum Trier, anschließend Umstellung auf neues Fahrplankonzept der Weststrecke
- SPNV-Nord, DB InfraGO und Stadt Trier in enger Abstimmung.



Bild: Deutsche Bahn

Inbetriebnahme Oberwesterwald

- Geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen mit mehrfacher Verzögerung im Frühjahr 2024 fertiggestellt.
- Start verlief schlecht, große Verspätungen wegen Kreuzungen waren die Folge. Mittlerweile eingependelt.
- Davon unabhängige Baumaßnahme (EÜ Quengelbach) in Altenkirchen, nun fertiggestellt.
- Stellwerke seit Oktober offiziell wieder durchgängig besetzt. Allerdings gab es in den vergangenen Wochen weiterhin vereinzelte Personalausfälle auf den Stellwerken.

Elektrifizierung Moselweinbahn

- Grundsätzliche Projekt-Entscheidung seitens MKUEM positiv entschieden.
- Terminschiene muss nach Zustimmung durch das MKUEM angepasst werden.
- Planungsvertrag befindet sich im Zeichnungslauf.
- Projekt sehr wichtig, um künftiges Fahrplanprogramm (Elektrozüge von Traben-Trarbach nach Trier sowie Koblenz ab 12/2029) anbieten zu können.

Fahrzeuge

08.11.2024

Siemens Werksbesichtigung des SPNV-Nord, NWL und der HLB in Krefeld-Uerdingen.

Lieferplan wird eingehalten.

Die 3 BEMU Fahrzeuge befinden sich derzeit in der statischen Inbetriebsetzung (IBS). Mit der Fertigstellung bis zum Ende des Jahres erfolgt anschließend die Überführung der Fahrzeuge ins Siemens PZW nach Wegberg-Wildenrath zur Dynamischen IBS und Zulassung.

Die vertragliche Abnahme der Fahrzeuge ist für Mitte 2025 geplant.



Status

Nach mehrmaligen Verzögerungen im Montageprozess ist die Lage derzeit stabil. Es wird davon ausgegangen, den aktuellen Lieferplan einhalten zu können.

Die vertraglichen Abnahmen der ersten beiden Fahrzeuge sind für Ende Februar 2025 geplant.

Alle weiteren Fahrzeuge folgen, die nach Zulassung, Ausbildungs- und Testphase sukzessive in den Betrieb eingeschert werden.

Vergabe Gutachter

Nach der Vergabe für die gutachterliche Begleitung des Herstellungsprozesses, Inbetriebnahme und Abnahme sowie der anschließenden Betriebsphase konnte der Zuschlag für die PROSE GmbH erteilt werden.

Der Gutachter hat bereits die Arbeit aufgenommen.



- Stadler gibt für die Fahrzeuge des Rheingau-Loreley Express Verzögerungen in der Lieferkette bekannt!
- DEZ 2024 - VIAS und Stadler stimmen weiteres Vorgehen ab. Umfassende Information seitens VIAS an die AT in Vorbereitung.
- Betriebsaufnahmetermin 12/2025 kann unter Umständen nicht gehalten werden.
- Weitere Informationen folgen.



Linie RE 3

Zwischen Namborn und Walhausen (Saar), Richtung Mainz bei Bahnkilometer 98

2 Fahrzeuge in Doppeltraktion 622 417 + 622 422

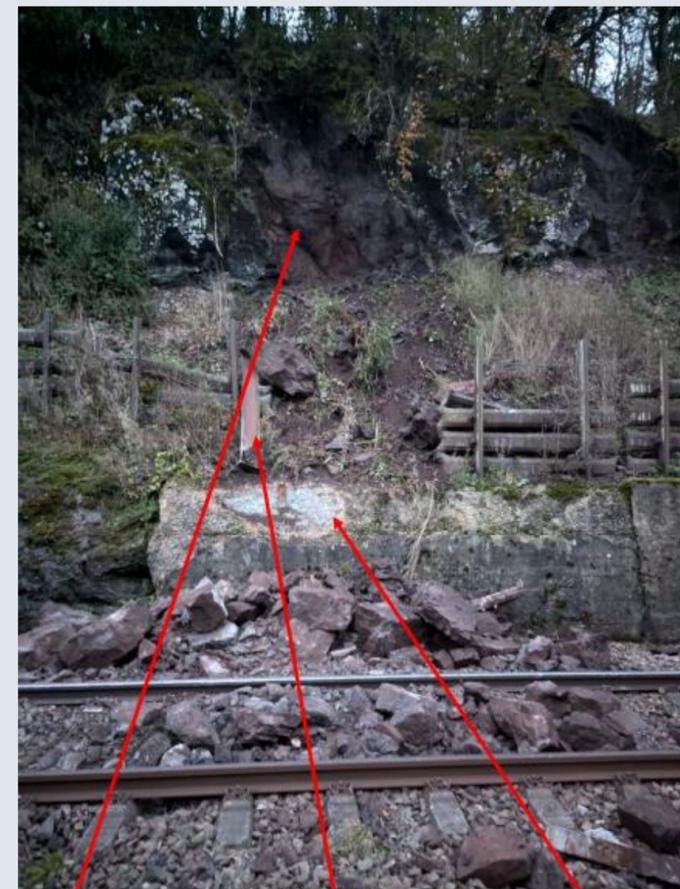
Kollision mit einem auf der Strecke liegenden Felsbrocken (1m Durchmesser) mit einer Aufprallgeschwindigkeit von ca. 100 km/h. Grund dafür war ein voraus gegangener Hangrutsch.

Das führende Drehgestell des ersten Zugteils entgleiste nach Kontakt mit dem Felsbrocken und dem losen Gestein auf der Strecke.

Schaden: ca. 500.000€

Ausfallzeit des führenden Fahrzeuges 422 417 wird auf mehr als 12 Monate nach Unfallzeitpunkt geschätzt. Fahrzeug 622422 ist nach kürzerem Werkstattaufenthalt bereits wieder im Einsatz.

Regulierung: Versicherungsschaden mit Selbstbehalt.



Abbruchfläche verbliebene Strebe/Schiennenprofil abgeplatzter Beton

TOP 11
Verschiedenes

Ende Öffentlicher Teil