

**Niederschrift über die 69. Sitzung der Verbandsversammlung des  
Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord  
am 23. September in Koblenz**

Beginn: 09:15 Uhr

Ende 10:45 Uhr

Teilnehmer: siehe beigefügte Teilnehmerliste

Begleitend zur Sitzung wurde zu den einzelnen Tagesordnungspunkten eine Präsentation gezeigt, welche Anlage zum Protokoll ist.

## **A) Öffentlicher Teil**

### **TOP 1 Begrüßung**

Verbandsvorsteher Landrat Achim Hallerbach begrüßt die Mitglieder der Verbandsversammlung zur 69. Sitzung

Der Verbandsvorsteher stellt fest, dass frist- und formgerecht eingeladen wurde.

Der Vorsteher begrüßt zwei neue anwesende Mitglieder: Im MKUEM ist die Position des Abteilungsleiters Mobilität neu durch Ingmar Streese besetzt worden. Im Rhein-Lahn-Kreis hat Jörg Denninghoff die Nachfolge von Frank Puchtler als Landrat angetreten. Der Vorsteher wünscht beiden alles Gute und freut sich auf eine gute Zusammenarbeit hier im SPNV-Nord.

Der Vorsteher vertieft zwei wichtige Themen (Finanzierung und 9€Ticket) der jüngsten Zeit.

Die Finanzierung des ÖPNV entwickelt sich anders als in früheren Jahren zu einem kritischen Thema. Anfang dieser Woche gab es eine Sonder-VMK – wieder ohne Ergebnis für eine Steigerung der sogenannten Reg-Mittel. Unsere Ministerin Eder setzt sich intensiv für eine Steigerung ein, bislang passiert im Bund jedoch nichts. Die Situation scheint verfahren zu sein. Unsere Sorgen zur Finanzausstattung haben Achim Schwickert für den Landkreistag und der Vorsteher für den Zweckverband in einem Schreiben an die Ministerin kundgetan und liegt den Mitgliedern auch vor.

Die Dramatik verdeutlicht die Grafik auf dem Chart zum Anstieg allein der Ausgaben im ZV zu den RegioLinien: Bis 2017 von durchgehend ca. 2-3 Mio. € p.a. auf über 50 Mio. € in 2025 - basierend auf Planungszahlen des letzten Jahres. Gemeinsam mit dem südlichen Zweckverband werden in ein paar Jahren für die RegioLinien im Land über 100 Mio. € zu zahlen sein. Ob das alles im ÖPNV-Konzept Nord enthalten war und von dem seinerzeitig zuständigen Ressort in RLP so im Haushalt verankert wurde? Als Haushaltstitel ist es nicht erkennbar.

RLP erhält vom Bund dieses Jahr rund 500 Mio. € Reg-Mittel, diese Mittel wachsen mit 1,8 % p.a.. Woher kommen dann diese ganzen Mittel, wenn auch die Ausgaben für die Schiene ebenfalls stark anwachsen? Und das Bundesgesetz spricht im Regionalisierungsgesetz von Mitteln „insbesondere“

für den SPNV. Das Wachstum der RegioLinien geht über das Wachstum der RegMittel weit hinaus – wo soll das hinführen?

2 Szenarien zeichnen sich ab, wenn nicht mehr Geld ins System hineinkommt:

Szenario 1: Der Bund bleibt bei seinem bisherigen Nein, die Reg-Mittel für die Betriebsleistungen zu erhöhen. Infolgedessen wären massive Abbestellungen ab 2023 erforderlich.

Szenario 2: Der Bund gleicht nur die gestiegenen Energiekosten aus. In der Konsequenz kann man dann viele Wachstumsprojekte auch aus dem Koalitionsvertrag RLP beerdigen. Über ein RLP-Takt 2030 müssen wir uns dann wohl keine Gedanken mehr machen.

Natürlich geht die Botschaft zu allererst an den Bund. Dort müssen die Reg-Mittel erhöht werden. Aber auch im Land RLP muss entschieden werden, wieviel dem Land der ÖPNV wert ist. Tarife und Busangebote sind keine Aufgabe, die vom Bund übertragen wurden, sondern Aufgaben eines jeden Landes – deswegen dürfen hier auch nennenswerte Eigenmittel fließen. Die Substituierung von Landesmitteln durch die Reg-Mittel des Bundes geht wohl nicht mehr lange gut.

Die Landesregierung hat am 13.09.2022 im Ministerrat den Regierungsentwurf des Landeshaushaltes für die Jahre 2023 und 2024 beschlossen. Der Vorsteher hofft auf eine entsprechende Dotierung für Tarifausgleiche und Busangebote aus Landesmitteln. Der Vorsteher befürchtet, dass die Mittel schon in 2023 nicht mehr für die bestehenden Zugleistungen reichen werden, dann wird über Mangelverwaltung anstelle von Aufbruch geredet. Soweit darf es nach diesem 9-Euro-Ticket-Erfolg nicht kommen.

Zum 9-Euro-Ticket zieht der Vorsteher eine gemischte Bilanz:

Das 9-Euro-Ticket hat eine gigantische Nachfrage erzeugt. Manche Züge waren im Verbandsgebiet derart voll und überfüllt, dass sogar reihenweise Fahrgäste an Stationen stehen bleiben mussten, auch haben manche es nicht rechtzeitig geschafft, an den Zielorten aus den Zügen zu kommen. Der Vorsteher dankt den vielen Fahrgästen, die dieses 9-Euro-Ticket-Experiment ertragen haben und hofft, dass die vielen oftmals vergrauten Stammfahrgäste sich wieder in den Zügen einfinden werden. Bei den vollen und oftmals nach keinem Fahrplan mehr fahrenden Zügen in der noch vorhandenen Corona-Phase gilt sein besonderer Dank auch den vielen Eisenbahnern bei allen betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die das jeden Tag als Lokführer, Zugbegleiter, Disponenten und auf anderen Positionen gestaltet und ertragen haben. Häufig war es auch einfach zu viel, so dass deutlich mehr Zugausfälle zu verzeichnen waren als zuvor. Systemausfälle, wie die ganze rechtsrheinische Linie des RE 8, dürfen sich nicht wiederholen. Die EVU müssen hier entsprechend vorsorgen.

Die Überforderung der angebotenen Zugkapazitäten insbesondere auf dem linken Rhein lässt sich nachhaltig nur durch zusätzliche neue Zuggarnituren und mehr Fahrten im Fahrplan lösen. All dies kostet viel Geld und kann durch die Fahrgeldeinnahmen nicht gedeckt werden. Bahn&Bus brauchen deswegen dringend und schnell sehr viel mehr Reg-Mittel vom Bund im System, um eine derartige Nachfrage dauerhaft bewältigen zu können.

Die Einfachheit des Tickets ohne Tarifgrenzen und der ausgesprochen günstige Preis hat die Menschen überzeugt. Damit die Produktionskosten trotzdem gedeckt werden konnten, waren die hohen Zuschüsse des Bundes nötig. Die Schnelligkeit, mit der dieses 9-Euro-Ticket-Experiment erfunden und umgesetzt wurde, ist absolut untypisch für die Bahn-&Bus-Branche, zeigt aber wie Bund und Länder zusammen mit der Branche Fahrgastnachfrage schnell steigern können. Nur die Sitzplatzkapazität kommt da nicht hinterher.

Der Vorsteher beendet seine Ausführungen mit dem Appell, dass für den Ausbau des SPNV dringend und schnell mehr Geld vom Bund gebraucht wird, jedoch müssen auch die Länder ihren eigenen Beitrag für den Busbereich leisten.

Der Vorsteher bittet Herrn Streese um kurze Vorstellung. Herr Streese freut sich auf die Zusammenarbeit hier in der Verbandsversammlung und erläutert kurz seinen beruflichen Werdegang. Der ÖPNV sei in einer schwierigen Lage, aber es gebe auch positive Zeichen. Das 9-Euro-Ticket hat neue Kundengruppen erschlossen, mehr im städtischen als im ländlichen Raum. Der Preis allein macht es jedoch nicht, es bedarf auch eines guten Angebotes. Der Weggang von Busfahrern aus dem Land sei durch das neue Lohnniveau gestoppt worden. Durch den Ukraine-Krieg ist die Anspannung insbesondere bei den Energiekosten noch mal deutlich gestiegen, alle Länder sind sich daher einig, dass der Bund die Reg-Mittel erhöhen muss. Er erwartete eine Entscheidung auf der Verkehrsministerkonferenz am 12./13. Oktober. Herr Streese führt aus, dass das MKUEM von einem Abstellvolumen von rund 30 % ausgeht, wenn beim Bund nichts passiert. Seine Ausführungen beendet er mit dem Appell an die kommunalen Mitglieder, den Beschluss der neuen Verbandsordnung schnell vorzunehmen und nicht mit der Finanzierung zu verknüpfen. Beide Themen seien getrennt zu betrachten.

## **TOP 2 Feststellung der Beschlussfähigkeit**

Der Verbandsvorsteher stellt die Beschlussfähigkeit fest.

Zur Tagesordnung liegt eine Änderung vor: Die Geschäftsstelle, das MKUEM und der Verbandsvorsteher beantragen, den TOP 8 abzusetzen. Entgegen optimistischer Annahmen hat die Zeit doch nicht gereicht, um die Studie so rechtzeitig fertigzustellen, dass auch die Partner sich damit intensiv befassen konnten. Auch Landrat Schnur bittet eindringlich darum, dass erst die Partner die Studie kennenlernen und bewerten können.

Die Tagesordnung wird mit einer Änderung bestätigt, die Absetzung von TOP 8 erfolgt einstimmig.

## **TOP 3 Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 68. Sitzung der Verbandsversammlung am 13.05.2022**

Die Niederschrift über den öffentlichen Teil der letzten Verbandsversammlung wurde bei einer Enthaltung wegen Noch-Nicht-Teilnahme an dieser Sitzung genehmigt.

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

Herr Müller informiert anhand der beiliegenden Charts über die in der letzten Verbandsversammlung sowie über die im Rahmen von Umlaufbeschlüssen gefassten Beschlüsse zu SPNV- und Bus-Vergaben und die inzwischen durchgeführten Maßnahmen im Rahmen der Betriebsaufnahme.

## **TOP 5 Betriebsprogramme Ahrtalbahn und Eifelstrecke**

Der Vorsteher kündigt das Thema an und übergibt das Wort an Herrn Klees, der die Thematik erläutert. In der letzten Verbandsversammlung des SPNV-Nord im Mai 2022 berichteten DB Netz und

der SPNV-Nord über den Stand des Wiederaufbaus der Ahrtalbahn sowie der Eifelstrecke. Die Ahrtalbahn soll zum Ende des Jahres 2025 wiederaufgebaut und elektrifiziert sein. Die Eifelstrecke soll im Laufe des Jahres 2023 wieder im gesamten Streckenverlauf mit Einschränkungen befahrbar sein und in zu den Jahren 2027ff elektrifiziert sein.

Im laufenden Jahr 2022 haben der SPNV-Nord und der NVR gemeinsam mit dem Büro iRFP (Institut für Regional- und Fernverkehrsplanung, Dresden) sowie DB Netz diverse Betriebsprogramme entworfen und geprüft.

Auf der Ahrtalbahn ist ein 20-min-Takt geplant, was einer Leistungsausweitung von ca. 78 % im rheinland-pfälzischen Teil im Vergleich zum Referenzjahr 2021 (vor der Flut) entspricht.

Das künftige Betriebsprogramm der Eifelstrecke ist in die drei Zeitscheiben „Zwischenkonzept“, „Ausschreibungskonzept“ und „Zielkonzept“ untergliedert. Das geplante Fahrplanprogramm des Zwischenkonzepts erweitert den RE-Sprinter zu einem vollwertigen 2-Stunden-Takt, setzt dabei eine zusätzliche Zweigleisigkeit von ca. 10 km Streckenlänge voraus und würde das Leistungsvolumen im Vergleich zum Referenzjahr 2021 (vor der Flut) um ca. 24 % im rheinland-pfälzischen Teil der Strecke steigern.

Landrat Boch fragt nach dem Bauvolumen der Elektrifizierung und wer welche Kosten trägt. Herr Müller erläutert den entsprechenden GVFG-Antrag.

Landrat Schnur fragt, ob diese Verkehre auch Auswirkungen auf andere Verkehre haben, z.B. die EifelQuerBahn. Herr Müller verweist auf den verkehrlichen Zusammenhang im Knoten Gerolstein.

Beigeordneter Ludwig unterstützt die dargestellte Angebotsausweitung.

Herr Paul betont die Wichtigkeit des Beschlusses für die weitere Arbeit mit der DB Netz AG und wirbt für Zustimmung.

Der Beschlussvorschlag wird einstimmig angenommen.

#### **Beschluss:**

**Die Verbandsversammlung beschließt die dargestellten Betriebsprogramme sowie die geplanten Angebotserweiterungen der Ahrtalbahn und der Eifelstrecke, sofern die entsprechenden Regionalisierungsmittel für den Betrieb zur Verfügung stehen. Sie beauftragt die Geschäftsstelle zur finalen Abstimmung mit den jeweiligen Partnern und zur Umsetzung.**

**Die Verbandsversammlung befürwortet den infrastrukturellen Ausbau der Ahrtalbahn und der Eifelstrecke, welcher die Voraussetzung für die jeweiligen Angebotsverbesserungen ist.**

#### **TOP 6 Information Haushalt**

Der Vorsteher bittet Herrn Müller um kurze Erläuterung.

Die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie und entsprechende zu zahlende Ausgleichszahlungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm aufgrund verminderter Einnahmen an die Verkehrsunternehmen bestimmen auch in 2022 die Finanzplanung des Zweckverbandes. Zudem führten massiv steigende Energiekosten sowie Auswirkungen der Ukraine-Krise auf den Rohstoffmarkt bereits unterjährig zu einer Erhöhung der laufenden Ausgaben im Rahmen der Abschlagszahlungen an die Verkehrsunternehmen. Eine Entspannung auf dem Energie- bzw. Rohstoffmarkt ist in 2022 nicht absehbar. Außerdem wurde für die Monate Juni – August 2022 eine Vorauszahlung zur Liquiditätssicherung an die Verkehrsunternehmen geleistet, welche aufgrund des seitens des Bundes aufgelegten 9-

Euro-Ticketes notwendig wurde und mit dem ÖPNV-Rettungsschirm 2022 verrechnet wird. Diese Mittel wurden dem Zweckverband im Vorfeld entsprechend über den Landeshaushalt zur Verfügung gestellt.

Der Haushalt des SPNV-Nord bewegt sich aber weiterhin im genehmigten Rahmen. Kredite zur Liquiditätssicherung wurden in 2022, wie auch in den Vorjahren, nicht in Anspruch genommen. Herr Müller korrigiert für das Jahr 2022 die Angaben in der Vorlage, da dort für 2022 ein Wert per Juni angegeben wird, dieser Wert ist jedoch per August und umfasst damit 2 Monate mehr.

Der Beschlussvorschlag wird einstimmig angenommen.

### **Beschluss:**

**Die Verbandsversammlung nimmt die Vorlage zur Kenntnis.**

### **TOP 7 Sachstand Verbandsordnung**

Der Vorsteher informiert zum aktuellen Sachstand. Wie eingangs erläutert treibt den Zweckverband die nicht auskömmliche Finanzierung von Bahn&Bus sehr um. Und jedes kommunale Mitglied hat dann mit Steigerungen in den lokalen Busverkehren eine eigene Schieflage im Kreishaushalt. Die kommunalen Partner im Zweckverband wollen sich nicht querstellen, erwarten aber weiterhin ein Finanzierungskonzept und Perspektiven. Schon im Zuge der Entwicklung des neuen Nahverkehrsgesetzes forderte die kommunale Seite des Landkreistag RLP insbesondere im Norden des Landes ein Finanzierungskonzept des Landes für den ÖPNV. Der Vorsteher setzt durchaus Hoffnung in den neuen Landesnahverkehrsplan (LNVP). Damit werden dann die langfristigen Rahmenbedingungen des Landes bekannt und die kommunalen ÖSPV-Aufgabenträger können sich daran orientieren. Der Vorsteher erwartet jedoch nicht, dass der LNVP auch Finanzströme regelt. Deswegen warten die kommunalen Mitglieder immer noch auf ein Finanzierungskonzept. Bis auf den LK AW wurden bislang keine Beschlüsse zu der neuen VO gefasst. Der Vorsteher verweist auf das anstehende Spitzengespräch mit Staatssekretär Hauer am 27.09.2022, von dem sich die kommunalen Spitzenverbände positive Signale erhoffen.

Herr Streese wirbt noch einmal dafür, dass hier sachfremde Themen nicht miteinander verknüpft werden. Aus dem NVG ergibt sich nach seinen Aussagen eine Pflicht zur Änderung der Verbandsordnung. Daneben stelle das Land den beiden Zweckverbänden ja auch das erforderliche Geld zur Verfügung.

Herr Müller verweist noch mal auf die andere Reihenfolge im Norden im Gegensatz zum Süden.

Herr Hallerbach bittet das MKUEM um Verständnis, dass auch die Beschlüsse des Landkreistags beachtet werden müssen.

Herr Ludwig unterstreicht, dass die kommunalen Partner den ÖPNV stärken wollen, aber er muss auch bezahlt werden können, gerade in den Landkreisen. Die Kostendeckung gehe immer weiter herunter, auch im Trierer Stadtverkehr, zur Kompensation wären allein im VRT 2stellige Tarifsteigerungen erforderlich. Zugleich sieht er auch, dass die Situation des Landes gegenüber dem Bund nicht leicht ist. Er fordert vom MKUEM mehr Solidarität mit der kommunalen Ebene.

Herr Streese betont abermals die Trennung beider Themen und verweist auf die Bezeichnung des TOP.

Herr Schnur greift nochmals den neuen Finanzausgleich auf. Der Rucksack der Landkreise sei sehr groß und manche Landkreise würden von der Erhöhung des LFAG gar nicht profitieren.

Herr Hallerbach greift die politische Situation in den Kreistagen durch die Erhöhung der Ausgaben im lokalen Busverkehr auf und bittet um Verständnis, dass die Kreistage hier parteiübergreifend Druck für eine bessere Finanzierung ausüben.

Der Vorsteher beendet die Diskussion mit dem Appell, dass ein Konsens gefunden werden muss.

#### **TOP 8 Vorstellung NKU Eifelquerbahn**

Aufgrund des einstimmig angenommenen Antrags zur Absetzung von der Tagesordnung wird der TOP übersprungen.

#### **TOP 9 Verschiedenes**

Der Vorsteher bittet die Geschäftsstelle um Informationen.

Frau Jonen informiert anhand der Charts über die in Kürze erscheinende Kommunikationsbroschüre zur Rahmenvereinbarung Modernisierung Stationen. Herr Maier berichtet mit den beiliegenden Charts über das zukünftige Fahrzeugkonzept an der Mosel (Mosel-Lux-RB) und zum Sachstand alternative Antriebe, und gibt ein Update zum Ökostrom im SPNV im Norden von RLP. Herr Breuer informiert über die Preismaßnahmen im Deutschland-Tarif für 2023.

Weitere Punkte unter Verschiedenes wurden von den Teilnehmern nicht vorgebracht.

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

gez. Landrat Achim Hallerbach  
Verbandsvorsteher

gez. Thorsten Müller  
Verbandsdirektor

Anlagen:  
Anwesenheitsliste 69. VBVS  
Veranstaltungscharts öTeil