Niederschrift über die 76. Sitzung der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord am 19. September 2024 in Koblenz

Beginn: 09:15 Uhr
Ende 11:10 Uhr

Teilnehmer: siehe beigefügte Teilnehmerliste.

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

A) Öffentlicher Teil

TOP 1 Begrüßung

Der Verbandsvorsteher Landrat Achim Hallerbach begrüßt die Mitglieder der Verbandsversammlung.
Zudem heißt er die Vertreterinnen und Vertreter der Geschäftsstelle sowie die Gäste zur 76. Sitzung der Verbandsversammlung willkommen.

TOP 2 Genehmigung der Tagesordnung und Feststellung der Beschlussfähigkeit

Der Verbandsvorsteher stellt fest, dass frist- und formgerecht eingeladen wurde und dass die Beschlussfähigkeit gegeben ist.
Es gibt keine Änderungen zur Tagesordnung. Tagesordnung wurde angenommen.

TOP 3 Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 75. Sitzung der Verbandsversammlung am 05.06.2024 in Koblenz

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

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

Verbandsvorsteher Achim Hallerbach übergibt das Wort an Frau Julia Portugall. Sie informiert anhand der Charts über die in der letzten Verbandversammlung im nichtöffentlichen Teil der Sitzung gefassten Beschlüsse:

- TOP 10 Vergabe zum klassischen Vertrieb zu Gunsten des Bieters Transdev Vertrieb GmbH
- TOP 11 Einnahmeaufteilungsvertrag VRM ab 2023, Beauftragung Gutachter IVV zur Ermittlung der Poolschlüssel 2023

Ergänzend weist Frau Julia Portugall auf einen notwendig gewordenen Eilbeschluss hin, welcher im Zeitraum seit der letzten Sitzung beim Verbandsvorsteher und seinem Stellvertreter eingeholt wurde:

- Eilbeschluss vom 25.07.2024 Zustimmung zur Zeichnung der Ergänzungsvereinbarung über die Umsetzung des Fernverkehrsverkaufs an den Fahrausweisautomaten an die Transdev Vertrieb GmbH

Seit der letzten Sitzung gab es keine Umlaufbeschlüsse.
Das Plenum hat keine Fragen.

TOP 5 Bericht MKUEM zur Entwicklung einer neuen Dachmarke für das ÖPNV-Landesmarketing

Verbandsvorsteher Achim Hallerbach übergibt das Wort an Herrn Martin Haubitz vom MKUEM. Er berichtet über die Pläne für eine neue Mobilitätdachmarke für Rheinland-Pfalz. Seit Anfang des Jahres arbeiten die beiden rheinland-pfälzischen Aufgabenträger gemeinsam mit dem MKUEM dafür in einem Kernteam mit Unterstützung zweier beauftragter Agenturen (Die Wegmeister und ifok) zusammen. Herr Martin Haubitz erläutert das „Warum“ und das „Wohin“ des Vorhabens anhand einiger Charts.
Herr Martin Haubitz erläutert, dass in anderen Bundesländern jeweilige Mobilitätsdachmarken in unterschiedlicher Form positiv zur Außenwirkung und zur Zusammenarbeit für den Nahverkehr beitragen. Die Erfahrungen aus der bisherigen Dachmarke „Rolph“ greift das Kernteam für die neue Mobilitätsdachmarke konstruktiv auf. Die Dachmarke soll das Ziel unterstützen, den ÖPNV für die Nutzer einfacher zu machen. Unter den aktuell schwierigen Umständen soll die Dachmarke für die Menschen in Rheinland-Pfalz u.a. übergreifende Angebote schaffen, die den Zugang zum ÖPNV einfacher machen, beispielsweise mit Hilfs- und Erklär-Angeboten. Auch soll die Dachmarke die Rheinland-Pfälzer motivieren, den ÖPNV einfach mal auszuprobieren, z.B. durch die Schaffung von Fahranlässen.
Herr Martin Haubitz betont, dass Einzelmarken der Verbünde und Verkehrsunternehmen nicht in Frage gestellt werden, sondern durch die Dachmarke ergänzt werden. Er formuliert für den weiteren Prozess das Angebot an Verbünde, Verkehrsunternehmen, Kommunen und weitere Stakeholder, gemeinsam in den Dialog zu gehen mit konstruktiver Kritik und guten Ideen. Dies soll nicht nur über die geplanten Interviews ab Ende September 2024 erfolgen, sondern er plädiert ausdrücklich für eine enge Zusammenarbeit aller Akteure darüber hinaus.

Verbandsdirektor Thorsten Müller meldet sich zu Wort. Er betont, dass es unabdingbar eine Klammer für den SPNV brauche, die vom Land gesteuert wird. Es mache keinen Sinn, den Norden und den Süden zu trennen, die Notwendigkeit der Zusammenarbeit beider Zweckverbände im Bereich Marketing sei absolut notwendig. Es sei das vitale Interesse des Landes, die eigenen Marketingaktivitäten zu bündeln und darzustellen. Dass es die Dachmarke brauche, sei das eine – der Umfang sei das andere, hier brauche es eine Diskussion. Er betont, dass die Steuerung der Marketingaktivitäten der Dachmarke sich aus den Mitteln des Landes finanziert und nicht aus Umlagen.

VRT-Geschäftsführerin Barbara Schwarz meldet sich zu Wort. Sie stellt fest, dass die Vermittlung des Mehrwerts und Sinn von „Rolph“ schwierig gewesen sei. Sie stimmt der Notwendigkeit für eine Dachmarke für das Landesmarketing zu. Bezüglich der Entwicklung der Visualität verweist sie auf die Dreiecke, die insbesondere im VRT-Bereich auf allen Bussen zu finden sind und die auch bei der zukünftigen Dachmarke visuell bleiben müssen. Sie betont, dass die Finanzierung der

Dachmarke Bestandteil der im VRT-Bereich abgeschlossenen Verkehrsverträge ist und freut sich, dass der VRT im weiteren Prozess mit dabei ist.

VRM-Geschäftsführer Stephan Pauly meldet sich zu Wort. Er plädiert angesichts der überquellenden SPNV-Hauptlinien an Rhein und Mosel dafür, den ÖPNV als Gesamtpaket darzustellen. Der Schwerpunkt der Marketingaktivitäten sollte nicht nur auf den SPNV, sondern auch auf den straßengebundenen ÖPNV gesetzt werden.

Landrätin Cornelia Weigand meldet sich zu Wort. Es ginge in ihren Augen darum, möglichst gut von A nach B zu kommen, ob dies auf der Straße oder der Schiene ist, sei im Grunde egal. Es sei das Gesamtbild, das zähle und die Sichtweise des Kunden stehe im Vordergrund. Man müsse ein Gesamtpaket schaffen, auf das sich die Menschen verlassen können. Es ginge um eine Dachmarke, die trägt. Sie warnt davor, Bus und Zug gegeneinander auszuspielen.

Auf die Nachfrage von Landrat Volker Boch zur Zeitschiene und zum geplanten Budget betont Martin Haubitz, dass alle Beteiligten den Wunsch haben, relativ schnell voranzukommen und verweist auf den Start der Interviews Ende September 2024. Danach würde sich das zukünftige Team zusammenfinden. Man habe vor, noch in diesem Jahr erste Ideen präsentieren zu können. Der Launch der Marke soll bei warmen Außentemperaturen sein, eventuell Ostern 2025. Er verweist darauf, dass schon viel Vorarbeit geleistet sei und der theoretische Unterbau stehe. Es sei dem Kernteam wichtig gewesen, die Verbandssitzungen und Interviews abzuwarten, bevor eine Visualität erarbeitet wird. Zur Zeitschiene ergänzte Herr Müller, dass auf der Verbandsversammlung im Süden am 23.09.2024 die gleichen Informationen weitergegeben werden, so dass es einen gemeinsamen Start im Norden und Süden geben wird.
Martin Haubitz betont, dass das Geld aus den bestehenden Verkehrsverträgen generiert wird. In Abhängigkeit der gefahrenen Kilometer belaufe sich die Summe auf gut eine Million Euro pro Jahr. Man wolle auf einen Mix verschiedener Kanäle setzen: preiswerte wie Social Media sowie kostenintensive wie Plakate und Druckmittel. Er bestätigte, dass keine Landesgelder eingesetzt werden sollen.

Landrat Achim Schwickert meldet sich zu Wort und betont, dass er das Landesmarketing seit dem Rheinland-Pfalz-Takt begleite. Er kritisiert, dass eine neue Marke angesichts der angespannten Finanzsituation im ÖPNV nicht in die Landschaft passe. Er fordert das MKUEM auf, zuerst dafür zu sorgen, dass das Leistungsangebot und die Finanzierung funktioniert, bevor man Marketing macht.

Verbandsvorsteher Achim Hallerbach meldet sich zu Wort. Er habe das gleiche Bauchgefühl wie Landrat Achim Schwickert, weil man im ÖPNV nicht grundsolide aufgestellt sei. Er sei sehr skeptisch, ob der Zeitpunkt passe. Der richtige Zeitpunkt für ihn sei, sobald klar sei, wie sich der ÖPNV in Zukunft finanziere und wie er aufgestellt sei.

Abteilungsleiter Michael Frömming übernimmt das Wort, um zum Gesagten Stellung zu beziehen. Er verweist darauf, dass das Land Rheinland-Pfalz in den letzten Jahren eine hohe Angebotserweiterung um ca. 33 Mio. Buskm erreicht habe. Es sei Wert, bekannter zu werden, was in den letzten Jahren in Rheinland-Pfalz an Gutem für den ÖPNV auf den Weg gebracht wurde und diesen Wert zu bewerben. Er stellt fest, dass die Kunden das Angebot annehmen und weiterhin viel Potential bestehe, Bus und Bahn als Alternativen zu nutzen. Es sei daher wichtig, auch in schwierigen Zeiten am Thema dranzubleiben. Die Kapazitätsprobleme auf den Hauptlinien seien auf

das Deutschland-Ticket zurückzuführen. Das Angebot auf den Nebenachsen sei gut, aber zu wenig bekannt. Es gehe um eine ehrliche Kommunikation darüber, wie und dass man besser werde. Er betont, dass dies nur gemeinsam gelingen könne.

Landrätin Anke Beilstein meldet sich zu Wort und betont, dass Sie, trotz aller Schwierigkeiten, eine großer Anhängerin des ÖPNV sei. Man müsse alles tun, dass das Angebot stärker angenommen werde. Sie betont dabei aber ausdrücklich, dass die Umsetzung der Angebotssteigerung der letzten Jahre ein Verdienst der Landkreise ist. Die Ausweitung des ÖPNV sei ein gemeinsames Konzept gewesen, bei dem die kommunale Seite einen sehr großen Anteil gehabt habe. Eine Vereinnahmung dieses Erfolgs durch das Land solle in der Außendarstellung daher vermieden werden.

Landrat Volker Boch meldet sich erneut zu Wort und plädiert für ein antizyklischeres Arbeiten. Das Geld aus den Verkehrsverträgen reiche nicht aus, das sich daraus ergebende Jahresbudget habe keine ausreichende Durchschlagskraft. Es sei dringend notwendig, dass Landesgelder dazu kämen.

VRT-Geschäftsführerin Barbara Schwarz meldet sich erneut zu Wort. Sie verweist auf den Umstand, dass eine Intensivierung des Marketings im besten Falle dazu führe, dass mehr Leute den ÖPNV nutzen und damit die Linien stärker ausgelastet werden. Daraus ergebe sich dann aber auch die Konsequenz, dass an bestimmten Stellen eine Erweiterung der Leistungen notwendig werde. Dagegen sperre sich aber das Land und die Finanzierung gehe gerade in eine andere Richtung, sodass die Kommunikation in Richtung Abbestellung seitens des Landes gelenkt werde.

Beigeordneter Thilo Becker meldet sich zu Wort mit einer Nachfrage zum Jahresbudget und bittet darum, dies in Relation zum Jahresbudget anderer Dachmarken zu setzen. Beim Rheinland-Pfalz-Takt sei das Land Vorreiter gewesen und sei oft kopiert worden. Martin Haubitz beantwortet die Frage: Baden-Württemberg habe ein mehr als sechsmal höheres Budget. Die Summe von einer Million sei als bescheiden einzustufen.

VRM-Geschäftsführer Stephan Pauly meldet sich erneut zu Wort. Es gebe ein Glaubwürdigkeitsproblem, wenn das Land eine Einsparung der Verkehrsleistung von zehn Prozent vorgebe. Er stellt zudem eine Nachfrage zur Finanzierung aus den Verkehrsverträgen, die Verbandsdirektor Thorsten Müller beantwortet: Die Finanzierung des Marketings erfolge zu 80-90 Prozent aus den SPNV-Verträgen. In allen SPNV-Verträgen sei dies fester Bestandteil. Auch in den Bus-Verträgen in Federführung des Zweckverbandes sei dies ein fester Bestandteil. In den VRM-Verträgen sei es nur Bestandteil in den Verträgen der neueren kommunalen Hauptlinien. Er stellt fest, dass das Geld für eine adäquate Kundenansprache nicht ausreiche.

Verbandsvorsteher Achim Hallerbach fasst die Diskussion zusammen: Die Versammlung sieht die Notwendigkeit gegeben, eine neue Dachmarke in Rheinland-Pfalz zu entwickeln. Das Geld für das Landesmarketing aus den Verkehrsverträgen der Aufgabenträger reiche nicht aus und könne nur einen ersten Schritt darstellen. Eine weitere Klärung der Finanzierung sei entscheidend. Zudem sei es wichtig, dass sich bei der Entwicklung der Dachmarke alle Beteiligten aktiv einbringen. In der Versammlung gebe es zudem Stimmen, die den jetzigen Zeitpunkt für die Entwicklung einer neuen Dachmarke kritisch sehen: Nicht nur die Finanzierung müsse klarer sein, auch das öffentliche Klima müsse stimmen, um mit einem neuen Marketing zu starten – zurzeit sei der Frust in der Bevölkerung in Bezug auf den ÖPNV jedoch groß.

TOP 6 Finanzielle Situation des ÖSPV / SPNV in Rheinland-Pfalz

Verbandsvorsteher Achim Hallerbach ruft den nächsten Tagesordnungspunkt auf und führt dazu ein: „Die finanzielle Situation der öffentlichen Mobilität in Rheinland-Pfalz behandeln wir ja hier fast in jeder Sitzung. Am 3. September 2024 hat der neue Ministerpräsident die Eckpunkte des Doppelhaushaltes des Landes für 2025 und 2026 vorgestellt. Aufgrund von diversen Gesprächen hofften wir darauf, an diesem Tag auch die Haushalts-Werte für die beiden Zweckverbände zu erfahren, da wir bislang komplett im Unwissen gehalten wurden. Diese Hoffnung wurde leider enttäuscht. Bis heute Morgen liegen keine Informationen vor, wieviel Geld Bahn und Bus ab Januar 2025 – also in vier Monaten – haben werden. Heute soll der Landtag informiert werden und damit auch erst die kommunalen Spitzenverbände, die kommunalen Mitglieder und wir im SPNV-Nord. Herr Müller wird dann ab heute Mittag eine Auswertung vornehmen. Gerne hätten wir heute über die Konsequenzen diskutiert. Vielleicht sogar Beschlüsse fassen können. Wenn man bedenkt, dass in weniger als vier Monaten der neue Haushalt des Landes wirkt, Einsparungen unbekannter Größenordnung bei den Regio-Linien und vielleicht der Bahn drohen und wegen der Nicht-Beteiligung unserer Geschäftsstellen in beiden Zweckverbänden keine Vorbereitungen getroffen werden konnten, kommen größte Sorgen auf. Die kommunale Familie wird nicht die Fehler des Landes ausbaden und das Delta tragen. Der Hauptfehler des Landes ist die nichtvorhandene Langfristplanung, die zu einer misslungenen Ausgabenpolitik geführt hat. Frau Eder, die Mobilitätsministerin, muss das jetzt korrigieren, obwohl die Fehler in der Zeit davor liegen. Die Geschäftsstelle ist gerade intensiv mit der Aufstellung des neuen Haushaltes für 2025 beschäftigt – und das, ohne bislang Leitplanken aus Mainz zu haben.“

Nach der Einführung übergibt er das Wort an Verbandsdirektor Thorsten Müller. Er erläutert anhand des bereits in vergangenen Sitzungen veröffentlichten Charts auf Seite 18 die finanzielle Lage aus der Planungsrunde 2023. Das Land konzentriere die Regionalisierungsmittel auf den SPNV, was einen starken Einsatz von Landesmitteln für Bus, Tarif und Verbünde notwendig mache. Ein besonderes Problem sei das Wachstum der Regio-Linien-Verkehre. Es sei ein neues und verlässliches Finanzierungskonzept erforderlich, da die Zweckverbände zurzeit keine verbindliche Finanzlinie haben. Es gebe bis zum Tag der Verbandsversammlung noch keine Erkenntnisse und Infos zum rheinland-pfälzischen Doppelhaushalt 2025 / 2026, obwohl man nur noch drei Monate bis zum Jahresende habe. Der Zweckverband sei immer noch im Ungewissen über das Finanzvolumen für 2025 und damit fern einer Einschätzung, ob eine auskömmliche Finanzierung für das kommende Jahr überhaupt gegeben ist. Die Einsparungen in Bezug auf die Regio-Linien seien eine unbekannte Größenordnung. Die Kommunen würden die steigenden Kosten nicht tragen können und wollen. Thorsten Müller betont, dass man konstruktiv mit dem Land zusammenarbeiten und diskutieren wolle. Beim Thema Haushalt sei dies aber unzureichend und man wisse nicht, wo man heute stehe und wo es hingehen soll. Ohne einen Kassensturz könne es keine Handlungsfähigkeit geben. Thorsten Müller geht in einem weiteren Chart auf vertragliche Verpflichtungen ein, die sich aus Infrastrukturmaßnahmen oder der Anschaffung von neuen Fahrzeugen ergeben haben. Dort sei eine Handlungsfähigkeit für Einsparungen nicht gegeben. Betroffen sind fast alle Strecken im Norden.

Michael Frömming verweist auf das parlamentarische Verfahren, dem geschuldet sei, dass zuerst der Landtag über den Haushalt informiert werden müsse. Für den Doppelhaushalt 2025 / 2026 seien für den ÖSPV und SPNV zusätzliche 190 Millionen eingestellt. Damit seien nun über eine Milliarde für Bus und Bahn vorgesehen. Es werde keine Kürzungen im SPNV wie beispielsweise in Schleswig-Holstein geben. Mit dem zusätzlichen Geld sei jedoch nichts Zusätzliches gewonnen, sondern es

müsse angesichts der Rahmenbedingungen – allgemeine Kostensteigerungen beispielsweise im Bereich Personal und Energie, Co-Finanzierung des Deutschland-Tickets, keine Erhöhung der Regionalisierungsmittel durch den Bund, drohende überproportional steigende Trassenpreise – zu Einsparungen kommen, denn selbst mit dem zusätzlichen Geld könne der Status Quo nicht aufrechterhalten werden. Es müsse daher zu Anstrengungen in den Landkreisen kommen und im Ergebnis zu Einsparungen im Linienbusverkehr. Hier müsse jeder Vertrag und jede Liniennutzung evaluiert werden, um eine zehnprozentige Einsparung der Finanzmittel im ÖPNV-Bereich erreichen zu können. Dazu verweist Michael Frömming auf die ersten Gespräche mit dem Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan und den Landkreisen, welche in den zurückliegenden Wochen bereits stattgefunden haben. Ein engerer Takt oder Ausbau des Angebots, wie im Landesnahverkehrsplan (LNVP) bisher vorgesehen, sei nicht mehr möglich. Mit Blick auf die Haushaltslage könne es über die 190 Millionen hinaus kein zusätzliches Landesgeld für den ÖPNV geben. Michael Frömming betont, dass der LNVP nicht als Ganzes in Frage gestellt werde, da in ihm Regeln für Standards im SPNV und ÖSPV entwickelt worden seien, mit denen man weiterarbeiten wolle. Herr Frömming verwies darauf, dass über die finanziellen Herausforderung Staatssekretär Hauer in der VBVS schon berichtet habe und Ministerin Katrin Eder dazu auch schon auf dem Deutschen Nahverkehrstag in Koblenz sich geäußert habe.

In Reaktion auf diese Ausführungen gibt es zahlreiche Wortmeldungen.

Landrat Andreas Kruppert, stellvertretender Verbandsvorsteher, bezeichnet das Vorgehen als monetäre 180-Grad-Wende. Seitens der Kommunen habe man das Thema Ausbau ÖPNV im Sinne des Landes mit Vollgas vorangetrieben und solle nun zurückfahren. Dies würde hohen Frust und Unverständnis in den Kommunen und bei den Entscheidungsträgern auslösen. Angesichts des Haushaltsdefizits im ÖPNV brauche man Unterstützung vom Land.

Landrat Achim Schwickert bezeichnet das Agieren des Landes in den letzten Jahren im ÖPNV als unrealistische Wunschdenkerei. Er fordert eine ehrliche Planung auf Grundlage der Finanzen und eine Überarbeitung des LNVP. Der Ausbau der Leistungen und der Standards sei auf Wunsch des Landes erfolgt, aber ohne eine solide Planung der Finanzierung. Man könne nicht immer mehr Leistung mit immer weniger Geld erbringen. Vorgegebene Standards und Marketing-Maßnahmen seien weitere Kostentreiber. Eine zehnprozentige Einsparung des Finanzvolumens im Bereich Bus sieht Achim Schwickert als unrealistisch, da sich die meisten Verpflichtungen aus der Schülerbeförderung ergeben.

Landrätin Anke Beilstein schließt sich nahtlos ihren Vorrednern an. Dem Landkreis Cochem-Zell sei mit der Ausschreibung der drei neuen Linienbündel durch die zehnjährige Vertragsbindung finanziell auf lange Sicht das Genick gebrochen worden. Aus einer vertraglich hinterlegten zehnprozentigen Einsparungsquote der Verkehrsleistungen ergebe sich nur ein minimales monetäres Einsparungspotential. Sie erwarte Hilfe und Unterstützung für die Kommunen seitens des Landes.

Landrat Volker Bloch bekräftigt die Einschätzung seiner Vorrednerin bezüglich des Einsparungspotentials. Durch die langen Vertragslaufzeiten sei eine Evaluierung des ÖPNV-Konzepts nur in beschränktem Maße möglich. Zudem gebe es ein grundsätzliches Dilemma in der Vermittlung des Themas gegenüber der Bevölkerung, wenn man auf der einen Seite die Botschaft aussende, mit mehr Geld den ÖPNV zu stärken, um den Status Quo zu erhalten und auf der anderen

Seite jedoch Leistungskürzungen ankündigt. Es sei Aufgabe des Landes, dies kommunikativ zu vermitteln.

VRM-Geschäftsführer Stephan Pauly bekräftigt, dass eine Einsparung der Verkehrsleistungen als Ergebnis nur ein etwa halb so hohes monetäres Einsparpotential liefere. Aus Sicht der Kommunen muss vor allem die Schülerbeförderung sichergestellt werden. Er kritisiert das Nahverkehrsgesetz und den LNVP in Bezug auf seine Klarheit und seinen Konkretisierungsgrad, vor allem in Bezug auf die Finanzierung. Versprechen, auch lokale Verkehre seitens des Landes mitzufinanzieren, seien nicht eingelöst worden. Pflichtaufgaben bräuchten eine solide Finanzierung, man könne sie nicht im vagen Rahmen von „finanzieller Möglichkeiten“ erfüllen. Er fordert daher dringend eine Novellierung des Gesetzes. Die Glaubwürdigkeit beim Thema ÖPNV sei nach dem jahrelangen Ausbau durch die Einsparungsvorgaben massiv gefährdet.

Verbandsvorsteher Achim Hallerbach meldet sich zu Wort. Er verweist auch die Verantwortung aller politischen Akteure, verantwortlich zu planen und vernünftig zu kalkulieren.

MKUEM-Abteilungsleiter Michael Frömming bekräftigt, dass er die Lage der Landkreise sehe und verstehe. Man stehe in allen Bundesländern vor dem gleichen Dilemma, was die Verkehrswende angeht. Man stünde jetzt am Scheideweg in ganz Deutschland: Man könne sich den Ausbau des ÖPNV aufgrund der vieler Entwicklungen nicht mehr leisten und müsse daher modifizieren. Man habe in der Vergangenheit gemeinsam entschieden und er wolle Schuldzuweisungen vermeiden. Er appellierte für ein weiterhin gemeinsames Vorgehen. Er versicherte, dass Projekte wie die Eifelstrecke nicht zur Diskussion stehen würden.

Im Plenum herrscht Uneinigkeit, ob es sich beim Ausbau des ÖPNV und der Umsetzung des ÖPNV-Konzept Nord um ein gemeinsames Projekt gehandelt habe.

VRT-Geschäftsführerin Barbara Schwarz meldet sich zu Wort und bricht eine Lanze für das ÖPNV-Konzept Nord. Die Akteure haben gewusst, was man tue und seien in den Ausbau der ÖPNV-Leistungen nicht getrieben worden. Die Evaluierung von bestehenden Linienbündel-Verträgen werde bereits jetzt kontinuierlich mit allen Vertragspartnern praktiziert. Am Schülerverkehr könne nicht gespart werden, sodass nur die Regio-Linien in Betracht kämen. Diese haben zahlreiche Vernetzungen und Verstrickungen, auf die bei der Evaluation und Identifizierung zu streichender Linien geachtet werden müsse. Barbara Schwarz bekräftigte die Erwartung des Plenums, dass das Land die Kosten mittrage, welche sich aus den Vertragsverpflichtungen ergeben, wenn Streichungen in den Regio-Linien nicht möglich oder zielführend seien.

Landrätin Cornelia Weigand meldet sich zu Wort. Sie plädiert dringend dafür, Planungszyklen und Finanzierungszyklen zeitlich zu synchronisieren und aufeinander abzustimmen. Die finanziellen Rahmenbedingungen dürften sich nicht ändern, wenn Planungen darauf aufgebaut hätten. Zudem verweist sie auf das politische Ziel der gleichwertigen Lebensverhältnisse (Stadt / Land) und auf den Umstand, dass viele Kommunen in Rheinland-Pfalz vom Tourismus leben.

Verbandsdirektor Thorsten Müller resümiert, dass der Tagesordnungspunkt Haushalt zu einer sehr generellen und langen Diskussion geführt habe. Er verweist darauf, dass die Geschäftsstelle am Haushalt für 2025 arbeite und auch hier noch Einsparpotential sehe. Ob die zusätzlichen 190

Millionen reichen würden oder nicht, müsse sich noch zeigen. Sollten weiterhin nur 400 Millionen an die beiden Zweckverbände gehen, würden im nächsten Jahr rund 280 Millionen fehlen.
Trotz des unruhigen Fahrwassers sei man immer in guten Gesprächen und in guter Zusammenarbeit unterwegs. Thorsten Müller zeigt sich zuversichtlich, auch die neuen Herausforderungen gemeinsam lösen zu können. Die Geschäftsstelle werde für die Dezember-Sitzung Vorschläge erarbeiten und einen tragfähigen Haushalt für das Jahr 2025 zum Beschluss vorlegen.

Verbandsvorsteher Achim Hallerbach schließt den Tagesordnungspunkt um 11:10 Uhr. Es sei eine politische Diskussion, die geführt werden müsse. Man setze auf einen guten und fairen Austausch auf Augenhöhe. Er versichert gegenüber dem MKUEM, dass der Zweckverband den konstruktiven Weg in der Zusammenarbeit nicht verlassen wolle.

TOP 7 Bericht Geschäftsstelle

Landrat Achim Hallerbach übergibt für diesen TOP das Wort an den Verbandsdirektor Thorsten Müller, der aufgrund der vorangegangenen langen Diskussion den Tagesordnungspunkt auf wenige Minuten einkürzt und den gesamten Vortrag für die Geschäftsstelle übernimmt.
Der TOP ist zum Nachlesen in den Charts dokumentiert.

Beim Thema Infrastruktur informiert er kurz über den Stand der aktuell laufenden Studien und geht dabei auf den Sachstand der Reaktivierung der Weststrecke Trier ein. Die Bauarbeiten werden zwar bis Dezember 2024 fertig, eine Abnahme wird zeitlich jedoch nicht möglich sein, so dass es zu Verzögerungen bei der Inbetriebnahme der Strecke kommen wird.

Beim Thema Fahrzeuge betont Thorsten Müller, dass in einzelnen Verträgen der Fuhrpark in die Jahre gekommen sei und hier Handlungsbedarf bestehe. Der Sachstand der SÜWEX Refresh Maßnahmen und das Re-Design Mittelrheinbahn wird anhand der Charts dargestellt. Thorsten Müller berichtet zudem über den Zeitplan zu zwei laufenden Neufahrzeug-Projekten: das Pilotprojekt BEMU (Siemens Mireo +B) und die Fahrzeuge für den kommenden MoselLux-Verkehrsvertrag.

Abschließend geht Thorsten Müller auf das Thema Ökostrom ein, welches im Rahmen der bestehenden SPNV-Verkehrsverträge zusammen mit dem Land fortgesetzt wird. Zudem informiert er anhand einiger Charts über aktuelle Marketing-Kampagnen für verschiedene Linien.

TOP 8 Verschiedenes

Weitere Punkte unter Verschiedenes wurden von den Teilnehmern nicht vorgebracht.

Herr Landrat Hallerbach bedankt sich für die rege Teilnahme an den Diskussionen, verabschiedet die Gäste und schließt die öffentliche Sitzung.

gez. Landrat Achim Hallerbach
Verbandsvorsteher

gez. Thorsten Müller
Verbandsdirektor

Anlagen:
Anwesenheitsliste 76. VBVS
Charts