Niederschrift über die 77. Sitzung der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord am 05. Dezember 2024 in Koblenz

Beginn: 09:15 Uhr
Ende: 11:05 Uhr

Teilnehmende: 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 und Presse zur 77. Sitzung der Verbandsversammlung willkommen.
Er begrüßt Staatssekretär Michael Hauer, der für die TOPs Haushaltssatzung 2025 und RLP-Index teilnimmt sowie Frau Kathrin Schütz-Sczepanski, die als Geschäftsbereichsleiterin in der Kreisverwaltung Vulkaneifel das erste Mal in der Verbandsversammlung ist.
Der Verbandsvorsteher verabschiedet die Landräte Gregor Eibes und Alexander Saftig in ihrer letzten Sitzung der Verbandsversammlung und wünscht ihnen für die Zukunft alles Gute und viel Gesundheit. Dem anwesenden Landrat Gregor Eibes überreicht er ein Weinpräsent und dankt ihm für sein Engagement und Einsatz für den SPNV in seiner Region.
Der Verbandsvorsteher gratuliert Prof. Dr. Andreas Lukas, der Ende Oktober 2024 von der Hochschule Geisenheim zum Honorarprofessor im Studienbereich Landschaftsarchitektur berufen wurde.

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 76. Sitzung der Verbandsversammlung am 19.09.2024 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 eines Charts über einen in der letzten Verbandversammlung im nichtöffentlichen Teil der Sitzung gefassten Beschluss:

- TOP 10: Servicepersonale Bahnhof Remagen, Vorlage 1/76/2024. Dieser wurde zwischenzeitlich gezeichnet.

Seit der letzten Sitzung gab es keine Eil- oder Umlaufbeschlüsse.

TOP 5 Finanzielle Situation des ÖSPV / SPNV im Norden von Rheinland-Pfalz

Der Verbandsvorsteher geht auf die offene und emotionale Diskussion in der letzten Verbandsversammlung ein, die er als notwendig und zielführend bezeichnet, denn es gehe um die Zukunft des ÖPNV in Rheinland-Pfalz. Nur im Schulterschluss mit dem Land könne man diese Aufgabe umsetzen.

Er übergibt das Wort an Verbandsdirektor Thorsten Müller, der im TOP 5 über die finanzielle Situation des ÖSPV / SPNV im Norden von Rheinland-Pfalz berichtet und Einblick in die Zahlen der nächsten Jahre gibt. Der Verbandsdirektor geht in seinem Bericht auf die Finanzierung des Zweckverbandes auf Grundlage des Regionalisierungsgesetzes (RegG) als Bundesgesetz und die Finanzierung der Zweckverbände nach dem Nahverkehrsgesetz (NVG) des Landes ein. Thorsten Müller verweist dabei auf zwei Präsentationen aus dem November 2024, die den Verbandsmitgliedern vorab zugingen. Grundlegend sei, dass die Finanzierungspflicht beim Land liege, nicht auf kommunaler Seite.
Er geht dabei im Besonderen auf die Finanzierung der Regiolinien ein:
Wichtige Grundvoraussetzung sei eine Kooperationsvereinbarung zwischen dem jeweiligen Landkreis, dem Zweckverband und dem Land, die unbedingt im Vorfeld der Vergabe eines Linienbündels mit Regio Linien zu schließen sei. Er bittet daher die kommunalen Mitglieder, den Zweckverband rechtzeitig bei Planungen zu informieren, d.h. mit Beginn des Planungsprozesses der Regio Linien.
Der Verbandsdirektor blickt auf das Jahr 2024 zurück und dankt dem MKUEM, in dem man zwar weniger Zuweisungen bekommen habe als in der Mittelanforderung beantragt, aber die letztendlich auch zur Deckung der finanziellen Verpflichtungen in 2024 ausgereicht haben.
Danach stellt Thorsten Müller dar, wie der Einklang zwischen Landeshaushalt 2025 und Haushalt 2025 des Zweckverbandes erreicht wurde. Er bedankt sich bei den Vertretern des MKUEM für die Einstellung von sonstigen Landesmitteln in Summe von 190 Mio. Euro für 2025. Dies sei ein Novum und eine großartige Verhandlungsleistung. Nur durch diese Zuweisung habe man den Haushalt 2025 des Zweckverbandes auskömmlich gestalten können.
Mit entsprechenden Maßnahmen kann der Zweckverband für 2025 einen ausgeglichenen Haushalt aufstellen: Beim SPNV werden nur mit Anforderungen von Abschlagswerten (IST) gerechnet, nicht mit dem SOLL-Wert der Leistungen von 100 Prozent (Einsparung rund 15 Mio. Euro). Beim Bus gibt es für 2025 geringere Anmeldungen bei beiden Verbünden VRM und VRT (Einsparung rund 10 Mio. Euro). Ein weiterer Effekt ergibt sich durch den Start der Evaluation ÖPNV-Konzept Nord mit der Verteilung auf die drei Teilhaushalte (Einsparung rund 5 Mio. Euro). Beim SPNV gibt es in Höhe von 5 Mio. Euro positive Effekte aus Preisgleitung und Sonstigem. Positiv auf die Planungszahlen ausgewirkt haben sich das Sinken der Energiekosten und die geringer ausfallende Preissteigerung bei einigen anderen Indices.

Thorsten Müller bedankt sich bei den Geschäftsführern der Verkehrsverbünde, Frau Schwarz und Herrn Pauly, für die erstmals sehr gute Zuarbeit für die Finanzplanungen der RegioLinien. Der Verbandsdirektor hält fest, dass es durch die guten Planungen für den Haushalt 2025 zu keinen Abbestellungen im Bereich Bus für das Jahr 2025 kommen wird. Für das Jahr 2026 sei man im Gespräch mit den Verkehrsverbünden – grundsätzlich ist eine Evaluation der bestehenden Verträge notwendig.
Thorsten Müller betont, dass die Planungszahlen nun außerhalb der Komfortzone seien. Unerwartete Preissteigerungen könnten mit dem Haushalt 2025 nicht mehr wie in der Vergangenheit aufgefangen werden.
In 2026 bestehe noch eine Lücke zwischen dem Finanzbedarf und dem Landeshaushalt, welche durch weitere Maßnahmen im Jahr 2025 geschlossen werden müsse. Rückzahlungen von Verkehrsunternehmen durch Minderungen und Vertragsstrafen aus Schlechtleistungen seien im Haushaltsplan 2025 noch nicht berücksichtigt. Diese sollen im Haushalt 2026 Berücksichtigung finden und die Finanzierungslücke schließen. Für den Haushalt 2026 habe man genug Vorlauf, um jetzt entsprechende Schritte angehen zu können.
Wie es ab 2027 im Finanzplan mit den Eigenmittelnd es Landes weitergeht, sei unbekannt. Bislang seien im Landeshaushalt für die Finanzierung der langfristigen Verkehrsverträge keine Sicherheiten wie z.B. Verpflichtungsermächtigungen enthalten. Die Finanzierungsicherheit der Zweckverbände hängt also immer direkt an den Haushaltsjahren. Die Sicherheit des Landeshaushaltes käme daher üblicherweise erst so spät, dass Reaktionen durch Abbestellungen nicht mehr möglich seien.
Thorsten Müller geht im Weiteren auf Veränderungen ein, die sich über die Zeit bei den Teilhaushalten Schiene und Bus ergeben: Im SPNV steht ein moderates Wachstum an. Ab 2025 werde die Weststrecke Trier ihr Potential entfalten und ab 2026 das Ahrtal mit elektrischen Zügen und neuem Angebotskonzept aufgewertet werden. 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 seien bislang nicht in den Planungen enthalten.
Bei den Regio Linien starte im Dezember 2025 im Rhein-Lahn-Kreis die zweite Runde der Vergaben. 2027 kommen neue Vereinbarungen mit den Stadtwerden Trier zu Regio Linien im Kreis Trier-Saarburg und der Stadt Trier hinzu. Auch hier ist bei neuen Vergaben von einem Anstieg der Preise auszugehen.

Verbandsvorsteher Achim Hallerbach dankt Thorsten Müller für seine detaillierten Ausführungen. Es habe viele Gespräche gegeben und einen intensiven Austausch zum Haushalt 2025. Er bedankt sich beim MKUEM für die Kooperation und die Verhandlungen mit dem Finanzministerium.

Der stellvertretende Verbandsvorsteher Andreas Kruppert meldet sich zu Wort. Nach den Streichungsdiskussionen in und seit der letzten Verbandsversammlung habe man eine gute Ausgangslage gefunden, dass keine Kürzungen der Betriebsleistungen im SPNV oder ÖSPV in 2025 notwendig geworden seien. Wichtig sei in diesem Zusammenhang auch der neu einzuführende RLP-Index, welcher in einem der nächsten Tagesordnungspunkte zu besprechen sei. Er plädiert für eine frühzeitige Weichenstellung schon bereits in 2025.

Landrat Achim Schwickert, Westerwaldreis, meldet sich zu Wort. Er spricht von einem tragfähigen Ergebnis für 2025 und spricht dafür seinen Dank aus. Er sieht nun allerdings das Ende der Fahnenstange erreicht und große Herausforderungen in den kommenden Jahren auf den Zweckverband und die Kommunen zukommen. Unabkömmlich sei jetzt eine langfristige Betrachtung

der Finanzmittel. Angesichts der langfristigen Verpflichtungen aus den abgeschlossenen Verkehrsverträgen (15+ Jahre) brauche es aus seiner Sicht eine andere Herangehensweise und eine langfristige Mittelvorausschau.

Volker Boch, Landrat Rhein-Hunsrück-Kreis, meldet sich zu Wort. Auch von seiner Seite habe es einen intensiven Austausch mit dem MKUEM im Rahmen der finanziellen Beteiligung innerhalb der Linienbündel-Verträge gegeben. Er bedankt sich für die konstruktive Zusammenarbeit mit dem MKUEM. Zudem verweist er darauf, beim Blick auf die nächsten Jahre auf die zahlreichen kommunalen Linien zu schauen, die in seinen Augen einen regionalen Charakter haben und hier unbedingt zu prüfen ist, ob eine finanzielle Beteiligung seitens des Landes möglich werden kann.

Verbandsvorsteher Achim Hallerbach merkt das grundsätzliche Dilemma zwischen einer langfristigen Finanzierungsplanung und dem Konstrukt des Doppelhaushaltes des Landes an. Alle Beteiligten seien sich dessen bewusst und man sei im engen Austausch. In den Raum gestellt sei bspw. die Möglichkeit, mit Ermächtigungen zu arbeiten. Der ÖPNV sei eine Daueraufgabe und das Land müsse für dessen Finanzierung dauerhaft Sorge tragen. Die Zeiten eines „Wünsch-dir-was“ seien vorbei, es gehe darum, den Status Quo zu erhalten und nicht mehr darum, weitere Standards nach oben zu definieren.

Staatssekretär Michael Hauer dankt dem Verbandsdirektor für seine Erläuterungen und unterstreicht die Wortmeldung von Landrat Schwickert. Die Finanzausstattung sei die Grundlage für die zukünftige Gestaltung der Verkehrsangebote. Mit den sonstigen Landesmitteln in Höhe von 195 Mio. Euro für 2026 habe die Landesregierung bereits Vorsorge getragen.
Der Staatssekretär bestätigt erneut die Finanzierung der RegioLinien durch das Land, obwohl die Regionalisierungsmittel nicht annähernd so ausfielen, wie vom Bund und im Koalitionsvertrag angekündigt wurde. Dazu seien zusätzliche hohe Kosten durch die Beteiligung im Rahmen des Deutschlandtickets gekommen. Michael Hauer betont, dass die Finanzierung aller RegioLinien inklusive der Administrationskosten und der Kosten der Verbünde mit sonstigen Landesmitteln finanziert wird.
Die Finanzierung heute und in Zukunft könne nur funktionieren, wenn alle Beteiligten solide planen und das MKUEM und die Zweckverbände in einem offenen und gemeinsamen Dialog eng zusammenarbeiten. Der Staatssekretär dankte in diesem Zusammenhang MKUEM-Abteilungsleiter Michael Frömming und seinem Team für die gute Arbeit. Über Monate habe es gute Gespräche mit der Staatskanzlei und dem Finanzministerium gegeben, um die Kostenträgersituation aufzuschlüsseln. Die Transparenz in den Finanzen und den Finanzplanungen seien elementare Punkte, um Planungssicherheit zu gewinnen. Es gebe dabei eine hohe Erwartungshaltung an das MKUEM, einzelne Komponenten, wie bspw. die Kilometerentwicklung, abzubilden, um Legitimität für zukünftige Haushaltsentwicklungen zu erreichen. Bei der Kostenentwicklung sei es wichtig, Transparenz im Bereich Energie- und Personalkosten herzustellen und mit einem Index zu arbeiten. Auch die Unterscheidung effektiver IST-Leistungen gegenüber vertraglich festgehaltener SOLL-Leistung inklusive des Themas Pönale seien wichtig.
Man könne nur gemeinsam gewinnen und wolle sich als Land und Kommunen nicht auseinanderdefinieren lassen. Man sei auf einem guten Weg. Er plädiert für eine gute Kommunikation untereinander.
Der Staatssekretär bittet um Verständnis beim Thema Landesnahverkehrsplan: Auch hier müsse erst die Finanzierung solide stehen, bis man am Thema weiterarbeiten könne.

Verbandsdirektor Thorsten Müller meldet sich zu Wort und betont, dass das Thema Kostentransparenz in der Geschäftsstelle kontinuierlich weiterentwickelt werde, technisch und personell habe man in 2024 einen großen Schritt unternommen.

Landrat Achim Schwickert meldet sich erneut zu Wort. Er verweist auf den Landesnahverkehrsplan, der das Thema Finanzen ausklammere. Er verweist auf den Grundsatz, dass das, was man bestelle, auch bezahlen müsse. Die 190 Mio. Euro sonstige Landesmittel für den ÖPNV fehlen im Landeshaushalt nun an anderer Stelle. Es sei enorm wichtig, gemeinsam zu besprechen, was für ein Angebot man wolle und was dieses Angebot dann kostet.

Verbandsdirektor Achim Hallerbach dankt für die Wortbeiträge. Er hält fest, dass die Weiterarbeit an den Themen Transparenz und Nachvollziehbarkeit bei den Finanzen und den Finanzplanungen elementar seien.
Er bittet das MKUEM um frühzeitige Einbindung bei der Entwicklung der Standards im Landesnahverkehrsplan.

TOP 6 Haushaltssatzung 2025 – Vorlage 1/77/2024

Verbandsvorsteher Achim Hallerbach stellt fest, dass nach den Darstellungen von Thorsten Müller keine weiteren Fragen oder Anmerkungen bestehen und leitet nun zum Beschluss für die Haushaltssatzung 2025 über.

Der Beschlussvorschlag wird von ohne Gegenstimmen mit einer Enthaltung des MKUEM aus formalrechtlichen Gründen angenommen.

Beschluss:

Die Verbandsversammlung beschließt die vorliegende Haushaltssatzung für das Jahr 2025.

TOP 7 Einnahmeaufteilung 2023 Rhein-Mosel – Vorlage 2/77/2024

Verbandsdirektor Achim Hallerbach leitet zum Beschluss der zweiten Vorlage über. Er verweist darauf, dass der gemeinsame Ausschuss Einnahmenaufteilung in seiner Sitzung vom 15.10.2024 über die Verwendung der gutachterlich für das Jahr 2023 ermittelten Poolschlüssel beraten und die Beschlussempfehlung mehrheitlich beschlossen habe. Die Gesellschafter der VRM GmbH kennen dies aus der Gesellschafterversammlung. Man beschließe hier wie schon zweimal in der Vergangenheit, da der VRM keinen vorgeschalteten Zweckverband wie der VRT habe.

VRM-Geschäftsführer Stephan Pauly meldet sich zu Wort und berichtet, dass die Klage eines Verkehrsunternehmens zurückgezogen wurde.

Seitens der Mitglieder besteht kein weiterer Erörterungsbedarf.
Der Beschlussvorschlag wird einstimmig angenommen.

Beschluss
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 Rhein-Mosel – Vorlage 3/77/2024

Verbandsvorsteher Achim Hallerbach geht zur nächsten Vorlage, der Einnahmeaufteilung 2024 Rhein-Mosel. Auch hier habe der gemeinsame Ausschuss Einnahmenaufteilung in seiner Sitzung vom 15.10.2024 über die Verwendung der gutachterlich für das Jahr 2023 ermittelten Poolschlüssel für 2024 beraten und die Beschlussempfehlung mehrheitlich beschlossen.

Seitens der Mitglieder besteht kein weiterer Erörterungsbedarf.
Der Beschlussvorschlag wird einstimmig angenommen.

Beschluss:
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

Verbandsvorsteher Achim Hallerbach übergibt das Wort an Verbandsdirektor Thorsten Müller.

Thorsten Müller verweist auf die Vorlage, die erst am Abend zuvor den Mitgliedern im Wortlaut zur Verfügung gestellt werden konnte. Es gebe erheblichen Änderungsbedarf bei dem Personalkostenindex innerhalb der Busverkehrsverträge. Das MKUEM habe gemeinsam mit den Beratungsfirmen KCW und BBG ein Index-Modell für die Kostenentwicklungen (RLP-I-PK) des Fahrpersonals des Omnibusverkehrs in Rheinland-Pfalz vorbereitet. Auf Basis der Gespräche habe das MKUEM eine Beschlussvorlage erarbeitet. Danach fanden zuerst im Süden und danach im Norden Mitgliedergespräche statt. Im Süden wurde die Vorlage des MKUEM überarbeitet und auch dem Norden zur Verfügung gestellt. Auf Basis dieser neuen Vorlage fand am 29.11.2024 eine Videokonferenz im Norden statt. Im Ergebnis sei die nun vorliegende Vorlage entstanden.
Die Tarifparteien haben hohe Erwartungen an den Abschluss eines pragmatischen RLP-Index, jedoch wird die geforderte pauschale Aufnahme des RLP-Index in Bestandsverträgen seitens des MKUEM und der kommunalen Aufgabenträger nicht nur aus finanziellen, sondern vor allem auch aus vergabe- und wettbewerbsrechtlichen Gründen abgelehnt. Ausgenommen davon seien Verträge, die bereits bei Vertragsabschluss die Aufnahme eines zukünftigen RLP-Index vereinbart haben (Öffnungsklausel).
Um größere finanzielle Verwerfungen auf Seiten der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen zu vermeiden, plane das Land, die zum 31.12.2026 auslaufende Richtlinie zur Förderung der Personalmehrkosten im Busgewerbe Rheinland-Pfalz um den Zeitraum zu verlängern, bis die letzten „Altverträge“ ausgelaufen seien (vrsl. Anfang der 2030er Jahre).

Thorsten Müller betonte, dass der RLP-Index seitens des MKUEM nicht verbindlich vorgegeben werde und zur Personal- und Energiekostenfortschreibung für Buslinienbündel vorgesehen sei, deren Verträge nach dem 01.01.2025 im Rahmen eines Vergabeverfahrens neu vergeben werden. Da bereits mit verschiedenen Indices gearbeitet werde, entscheide man gemeinsam, welcher Index wo eingesetzt werde. Der RLP-Index werde nicht pauschal angewendet.
Der neue RLP-Index gelte sowohl für private als auch für kommunale Beschäftigte. Das MKUEM favorisiere einen Kostendämpfungsfaktor, dessen Höhe eine Arbeitsgruppe festlegen werde, genauso wie weitere Festlegungen.

Der stellvertretende Verbandsvorsteher Andreas Kruppert koordiniert die Wortmeldungen, da Verbandsvorsteher Achim Hallerbach den Sitzungsraum kurz mit Staatssekretär Hauer verlässt. Andreas Kruppert verweist darauf, dass im Vorfeld bereits detailliert über die Ausgestaltung und die Notwendigkeit des RLP-Index durchgesprochen wurde.

VRM-Geschäftsführer Stephan Pauly meldet sich zum Punkt des Auslaufens der Förderrichtlinie zu den Personalmehrkosten im Busgewerbe in Rheinland-Pfalz zu Wort. Es sei bisher nicht erkennbar gewesen, dass diese ausläuft. Damit würden die Personalkosten nicht mehr zwischen Land und Kommunen geteilt werden. Zudem seien die Förderrichtlinie nur in laufenden Verträgen enthalten und könnten nicht mehr in Neuverträgen angewendet werden. Obwohl der VRM Linien habe, die regional bedeutsam seien, habe er keine Verträge mit RegioLinien. Damit gäbe es im VRM bei vielen Linienbündeln keine zusätzlichen Landesmittel zur Abdeckung der Mehr-Kosten aus dem RLP-Index. Auch seien die Kriterien, nach denen bewertet wird, was regional bedeutsam ist, schon knapp zehn Jahre alt.

Landrat Volker Boch meldet sich zu Wort. Er bestätigt für seinen Landkreis, den Rhein-Hunsrück-Kreis, genau diese Situation – regional bedeutsame Linien, die aber nicht als RegioLinie eingestuft sind und damit komplett kommunal finanziert werden. Er habe diesbezüglich aber in der Vergangenheit gute Kompromissgespräche erlebt.

Verbandsvorsteher Achim Hallerbach hat in der Zwischenzeit den Sitzungssaal wieder betreten und übernimmt die weitere Moderation. Die angesprochene Thematik sei ihm neu. Sie sei allerdings keine Indexproblematik und müsse als Thema separat betrachtet werden.

Landrat Achim Schwickert meldet sich zu Wort und dankt dem Land für die Erarbeitung des RLP-Index mit dem vorgesehenen Kostendämpfungsfaktor. Seine größte Sorge sei gewesen, dass Tarifergebnisse automatisch an die öffentliche Hand durchgereicht werden. Die Diskussion über die Höhe der Kostendämpfungspauschale werde in die Arbeitsgruppe verschoben.

Staatssekretär Michael Hauer meldet sich zu Wort. Er bestätigt, dass mit dem Kostendämpfungsfaktor vermieden werden soll, dass zukünftig Tarifpartner und das Tarifrecht zu Lasten Dritter Entscheidungen treffen können.
Zudem betont der Staatssekretär, dass mit dem RLP-Index nicht nur das Thema Personal, sondern auch das Thema Energie aufgenommen wurde. Es gebe im Norden zwar schon Energieindices, mit denen erfolgreich gearbeitet werde, doch brauche es in Rheinland-Pfalz eine einheitliche Grundlage sowohl im Norden als auch im Süden. Die Bitte des MKUEM sei an dieser Stelle ein Beschluss im

Gleichklang mit dem Süden, um eine Planungssicherheit für ganz Rheinland-Pfalz herstellen zu können. Es könne keinen RLP-Index geben, der im Norden anders aussehe als im Süden.

Michael Frömming vom MKUEM verliest den Beschluss zum RLP-Index, wie er am 3.12.2024 in der Verbandsversammlung des ZÖPNV RLP Süd getroffen wurde.
Verbandsvorsteher Achim Hallerbach betont, dass der RLP-Index ein Baustein sei, der modular aufgebaut sei und dessen Anwendung nicht verpflichtend sei. Dies wird von Staatssekretär Michael Hauer bestätigt. Mit dem RLP-Index gebe es einen Gleichklang, welche Risiken einzukalkulieren seien. Dadurch müsse von Seiten der Verkehrsunternehmen weniger Risikopotential eingeplant werden. Zudem sei auf dem Energiemarkt sehr viel Bewegung, besonders beim Thema Strom und Wasserstoff, weshalb ein neuer Energieindex hilfreich sei und Optionen zu öffnen.

Verbandsdirektor Thorsten Müller meldet sich zu Wort. Er empfiehlt der Verbandsversammlung aus den genannten übergeordneten Gründen, das Thema Energie mit in den Beschluss aufzunehmen, auch wenn es im Norden für diesen Baustein aufgrund vorhandener funktionierender Indices keinen Bedarf gebe.
Der Beschlusstext wurde im Nachgang zur Sitzung angepasst.

Verbandsvorsteher Achim Hallerbach fasst die Diskussion zusammen. Der RLP-Index sei EIN Index für ganz Rheinland-Pfalz. Er sei ein Baustein mit Modulen und man könne die Option ziehen, die vor Ort gebraucht werde. Die Grundsätze des RLP-Index seien variabel einsetzbar.

Landrat Volker Boch stellt die Frage, ob es einen dynamischen Prozess mit der Arbeitsgruppe geben werde und die Ergebnisse in der Verbandsversammlung vorgestellt werden.

Verbandsdirektor Thorsten Müller verspricht, dass es zum Thema Arbeitsgruppe in der nächsten Verbandsversammlung weitere Informationen gibt.
Er betont nochmals, dass der RLP-Index keine Automatismen nach sich ziehe. Auch zum Thema Kostendämpfungsfaktor könne eine Beschlussvorlage für die Verbandsversammlung vorbereitet werden. Er ergänzt, dass der RLP-Index alle drei bis fünf Jahre evaluiert werde und eine regelmäßige Überarbeitung vorgesehen sei. Die Governance-Regeln zum RLP-Index müssten noch definiert werden.

Seitens der Mitglieder besteht kein weiterer Erörterungsbedarf.
Der Beschlussvorschlag wird einstimmig angenommen.

Beschluss:
Die Verbandsversammlung beschließt die folgenden Grundsätze im Hinblick auf die Einführung eines Rheinland-Pfalz Indexes (RLP-Index) zur Fortschreibung der Personal- und Energiekosten bei den Buslinienbündeln:
1. Der RLP-Index fokussiert sich ausschließlich auf die Fortschreibung der Personal- und Energiekosten. Er dient ausdrücklich nicht dazu, alle Kostenbestandteile einer verkehrsvertraglichen Kalkulation (wie z.B. Materialkosten etc.) fortzuschreiben.
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 Personal- und Energiekostenfortschreibung 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 Personal- und Energiemehrkosten 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 Personal- und Energiekosten beibehalten werden oder ob der Vertrag auf den RLP-Index umgestellt werden soll, entscheiden die zuständigen ÖPNV-Aufgabenträger.

10. Bericht Geschäftsstelle

Für den Bericht der Geschäftsstelle übergibt Verbandsvorsteher Achim Hallerbach das Wort an Verbandsdirektor Thorsten Müller. Anhand der Charts wird über verschiedene Themen informiert.

Zum Thema Verkehrsmanagement informiert Thorsten Müller über die massiven Ausfälle durch nicht- und unterbesetzte Stellwerke und ihre Auswirkungen auf die Rheinstrecke. Bei diesem Thema sei der Geschäftsstelle die Hände gebunden. Es fehle bei der DB an hoch qualifiziertem Fachpersonal, das nicht kurzfristig auffüllbar sei.
Er berichtet, dass es beim Thema Inbetriebnahme Weststrecke Trier in den letzten Wochen heftige Diskussionen und Kritik zur veränderten Streckenführung der RB 83 in Presse und Kommunen gegeben habe (Ende der Interimslösung über Trier Hbf und Ziel-Streckenführung über die Weststrecke). Thorsten Müller rief die Mitglieder dazu auf, die neue Strecke positiv zu begleiten und nicht schlecht zu machen, da sie insgesamt eine deutliche Verbesserung darstelle. Die Diskussion um die RB 83 hätte vermieden werden können, hätte man auf die Interimseinführung im Jahr 2019 zugunsten der Kunden verzichtet. Man werde die Situation genau im Blick behalten und Verbesserungen umsetzen, wenn sie finanziell tragbar seien.

Verbandsvorsteher Achim Hallerbach übergibt das Wort an den Fachbereichsleiter Verkehrsmanagement Dennis Klees, der anhand der Charts die Baumaßnahmen Schiene im nächsten Jahr erläutert. Er betont, dass es aufgrund des maroden Schienennetzes eine starke Bautätigkeit in unserer Region geben und einige ambitionierte SEV-Konzepte im nächsten Jahr notwendig seien.

Verbandsvorsteher Achim Hallerbach übergibt das Wort an die Fachbereichsleiterin Vertragsmanagement Silke Rutkowski. Sie erläutert anhand der Charts die Inbetriebnahmen der neuen Verkehrsverträge MoselLux und RB 84 im Verkehrsvertrag Elektronetz Saar-RB (Los1).

Das Wort geht an Verbandsdirektor Thorsten Müller, der anhand der Charts zum Thema Infrastruktur berichtet. Er zeigt Maßnahmen an Stationen auf und gibt einen aktuellen Blick auf die Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) im Bereich Infrastruktur. Die NKU sind vom Bund im Vorfeld etwaiger Maßnahmen gesetzlich vorgeschrieben. Bezüglich der Reaktivierungen sei man mit dem MKUEM im Gespräch. Staatssekretär Michael Hauer ergänzt, dass landesweit zwölf Strecken zum Kandidatenkreis einer Reaktivierung gehören. Ein Ranking der Strecken sei erst möglich, wenn alle NKU vorlägen. Dies sei voraussichtlich Mitte 2025.
Thorsten Müller berichtet weiter über den Sachstand von Eifelstecke, Ahrstrecke und Weststrecke Trier.

Verbandsvorsteher Achim Hallerbach übergibt das Wort an Holger Maier für den Bereich Fahrzeuge. Holger Maier erläutert, dass der Herstellungsprozess für das Pilotprojekt BEMU (Siemens Mireo +B) sehr positiv und pünktlich ablaufe. Beim Herstellungsprozess der MoselLux-Fahrzeuge gebe es große Probleme in der Lieferkette und der Hersteller liege weit hinter dem Lieferplan (plus sieben Monate). Zur Betriebsaufnahme am 15. Dezember 2024 gibt es ein Ersatzkonzept des Eisenbahnverkehrsunternehmens, DB Regio AG. Beim Rheingau-Loreley-Express betont Holger Maier, dass sich hier ebenfalls Verzögerungen durch Probleme in der Lieferkette abzeichnen. Der Betriebsaufnahmetermin im Dezember 2025 könne unter Umständen nicht gehalten werden.

Der stellvertretende Verbandsvorsteher Landrat Andreas Kruppert meldet sich zu Wort. Er bittet um weitere Informationen zum Sachstand der Eifelstrecke in der nächsten Sitzung. Thorsten Müller kündigt an, dass zu diesem TOP die Geschäftsstelle die Ansprechpartner der DB einladen wird.

11. Verschiedenes

Weitere Punkte unter Verschiedenes wurden von den Teilnehmern nicht vorgebracht.

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

gez. Landrat Achim Hallerbach
Verbandsvorsteher

gez. Thorsten Müller
Verbandsdirektor

Anlagen:
Anwesenheitsliste 77. VBVS
Charts