Niederschrift über die 78. Sitzung der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord am 11. April 2025 in Koblenz

Beginn: 09:15 Uhr
Ende: 10:45 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, darunter erstmals die neuen Landräte Marko Boos (Landkreis Mayen-Koblenz) und Andreas Hackethal (Landkreis Bernkastel-Wittlich). Er begrüßt zudem Abteilungsleiter Michael Frömming und Referent Mathias Paul vom Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität Rheinland-Pfalz (MKUEM), Dr. Landsberg als juristischen Berater des MKUEM für das Thema RLP-Index sowie die Vertreterinnen und Vertreter der Geschäftsstelle sowie die heute zahlreichen Gäste und Vertreter der Presse.
Der Verbandsvorsteher eröffnet die Sitzung und wünscht einen guten Sitzungsverlauf.

Zu Beginn der Sitzung hebt der Verbandsvorsteher mit dem Tarifkonflikt im Busgewerbe und der Baustellensituation auf dem Schienennetz zwei Themen hervor.
Achim Hallerbach stellt fest, dass der Tarifkonflikt im privaten Busgewerbe immer weiter eskaliert und heißt dies nicht gut. Er macht deutlich, dass man als SPNV-Nord auch für die lokalen Aufgabenträger der Arbeitgeberseite des VAV sehr deutlich mitgeteilt hat, dass man nicht in die Tarifhoheit eingreifen werde und damit auch nicht vorlaufend pauschale Regelungen treffe, die einen Tarifabschluss in den Verkehrsverträgen einfach durchreiche. Es sei für die Fahrgäste und für die Beschäftigten wichtig, dass die Tarifparteien wieder zueinander finden. Er ruft beide Seiten sehr dringend auf, wieder aufeinander zuzugehen und rasch eine Lösung in ihrem Verantwortungsbereich zu finden.
Der Verbandsvorsteher verweist auf die Informationen in TOP 10, Bericht Geschäftsstelle, zu den Bauarbeiten auf dem Schienennetz. Hierzu stellt er fest, dass die DB InfraGO verstehen müsse, dass beim Thema Bauen das Verhalten und die Arbeitsweise der DB InfraGO ein Maß erreicht haben, das nicht mehr erträglich sei. Die Menschen seien mittlerweile auf allen Seiten extrem stark belastet und hätten keine Geduld und kein Verständnis mehr, Fahrgäste gingen verloren. Die Beschwerden häuften sich, so Hallerbach, und seien tagtäglich. Sein dringender Appell ging an die Verantwortlichen, Lösungen zu finden, da die bisherigen Gespräche nicht zufriedenstellend seien.

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 wird angenommen.

TOP 3 Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 77. Sitzung der Verbandsversammlung am 05.12.2024 in Koblenz

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

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

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

- TOP 13: Direktvergabe Stadtwerke Trier, Vorlage 5/77/2025. Die Vereinbarung befindet sich aktuell noch in der finalen Abstimmung unter den Beteiligten. Julia Portugall verweist auf TOP 16 der heutigen Tagesordnung für weitere Informationen.
- TOP 14: Finanzierung der Linie LM-15, Vorlage 6/77/2025. Die Vereinbarung befindet sich aktuell im Zeichnungsverlauf.
- TOP 15: Vergabe Linienbündel Blaues Ländchen-Loreley und Einrich, Vorlage 7/77/2025. Die Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung befindet sich noch in Abstimmung mit dem MKUEM. Die Vergabe ist mit Datum vom 11.03.2025 im EU-Amtsblatt veröffentlicht worden.
- TOP 16: Vergabe Rhein-Ruhr-Express, Teilnetz B, Vorlage 8/77/2025. Aktuell befindet sich die Beteiligung an der geplanten Ausschreibung noch in der konzeptionellen Prüfung. Die Vereinbarung mit den beteiligten AT wurde noch nicht finalisiert. Julia Portugall verweist auf TOP 19 der heutigen Tagesordnung, Bericht Vergabemanagement.
- TOP 17: Umsetzung des Fernverkehrsverkaufs im personenbedienten Vertrieb, Vorlage 9/77/2025. Die Vereinbarung wurde zwischenzeitlich gezeichnet.
- TOP 18: Vergabe Interimsverkehre Trier-Metz, Vorlage 10/77/2025. Der Verkehrsvertrag wurde zwischenzeitlich abgeschlossen. Die Wochenend-Verkehrsleistungen zwischen Trier-Metz werden weitergeführt.

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

TOP 5 RLP-Index, Vorlage 1/78/2025

Der Verbandsvorsteher führt ins Thema ein: In der letzten Sitzung der Verbandsversammlung wurde zum RLP-Index ein Grundsatzbeschluss gefasst. Die heutige Beschlussvorlage sieht weitere Ergänzungen vor. Sie betreffen die Gewichtung der einzelnen Parameter zur Fortschreibung der Personalkosten bei den Buslinienbündeln. Ein analoger Beschluss wurde in der 74. Sitzung des ZÖPNV Süd getroffen, die am 10. April stattgefunden hat.
Verbandsdirektor Thorsten Müller erläutert die Ergänzungen anhand von Charts. Er führt aus, dass im letzten Beschluss noch einige Punkte offen waren und seitdem Gespräche mit dem MKUEM und

dem ZÖPNV-Süd RLP stattgefunden haben. Er dankt Dr. Landsberg für die professionelle Begleitung im Prozess und verweist auf die Handreichung zur Vorlage. Thorsten Müller betont mit Verweis auf die sitzungseinleitenden Worte des Verbandsvorstehers, dass mit dem heutigen Beschluss zum RLP-Index die Verbandsversammlung den Einigungsprozess der Tarifpartner unterstützen und guten Willen zeigen will. Man wolle einen Beitrag dazu leisten, dass die beiden Tarifparteien wieder aufeinander zugehen. Mit einem Nicht-Beschluss würde der Tarifstreit immer weiter eskalieren, sagt Müller, und bittet die Verbandsversammlung um Zustimmung.
Verbandsvorsteher Achim Hallerbach bekräftigt die Worte des Verbandsdirektors. Mit dem Beschluss gebe man ein Signal und setze die Leitplanken.

Aus dem Plenum kommt eine Frage von Stephan Pauly, Geschäftsführer Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM), bezüglich der Auswirkungen eines möglichen Wegfalls des Tarifvertrags für gewerbliche Arbeitnehmer (VAV) auf den RLP-Index.

Michael Frömming betont, wie wichtig es sei, dass beide Tarifparteien die Verhandlungen wiederaufnehmen. Es sei der gemeinsame Wunsch und Wille aller Beteiligten gewesen, dass es einen neuen RLP-Index gibt. Noch verbleibende Fragen werden in einem Begleit-Arbeitskreis fortlaufend diskutiert. Es gebe viele Wechselwirkungen bei dem Thema, deshalb sei ein gemeinsames Vorgehen so wichtig. Frömming bedankt sich ausdrücklich bei allen Beteiligten, die konstruktiv mitgearbeitet haben. Zur Beantwortung der Frage gibt er an Herrn Dr. Landsberg ab.

Herr Dr. Landsberg verweist auf Punkt 3 der Beschlussvorlage: Der RLP-Index soll alle drei bis fünf Jahre evaluiert bzw. modifiziert werden. Sollten außergewöhnliche Ereignisse auftreten, setzen sich Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zu Gesprächen zusammen, um zu klären, ob und ggf. in welcher Form eine Anpassung des Indexes vorgenommen werden soll (sogenannter „Notfallmechanismus“). Zudem verweist er auf Punkt 1 der Beschlussvorlage (Gewichtung der Tarifverträge), der ein Versuch darstelle, die Realität so nah wie möglich abzubilden. Falle ein Tarifvertrag weg, werde es Veränderungen in der Gewichtung des RLP-Indexes geben. Der Index werde an sich nicht in Frage gestellt, jedoch werde die Zusammensetzung modifiziert, sobald sich die Rahmenbedingungen ändern würden.

Stephan Pauly hat eine weitere Frage bezüglich der Geltungsdauer der Förderrechtlinie.
Michael Frömming bestätigt, dass die Förderrichtlinie bis 2026 Bestand hat.

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

Beschluss:
Die Verbandsversammlung des SPNV-Nord folgt der Empfehlung des MKUEM und der Geschäftsstelle, die Zustimmung zu den folgenden Grundsätzen im Hinblick auf die Festlegung der Gewichtung der einzelnen Parameter zur Fortschreibung der Personalkosten bei den Buslinienbündeln zu erteilen:

1. Auf Grundlage der Datenerhebung über die Anzahl der Beschäftigten im Bereich des Fahrpersonals bei den Verkehrsunternehmen des Omnibusgewerbes in Rheinland-Pfalz wird der Tarifvertrag für gewerbliche Arbeitnehmer (VAV) mit 77 % und der Bezirkstarifvertrag für die kommunalen Nahverkehrsbetriebe (TV-N) mit 23 % gewichtet.
2. Der Tarifindex des Statistischen Bundesamtes für „sonstige Personenbeförderung im Landverkehr“ (H-49.3 / WZ08-493) wird mit 10 % beigemischt.

3. Der RLP-Index soll alle drei bis fünf Jahre evaluiert bzw. modifiziert werden. Sollten außergewöhnliche Ereignisse auftreten, setzen sich Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zu Gesprächen zusammen, um zu klären, ob und ggf. in welcher Form eine Anpassung des RLP-Indexes vorgenommen werden soll (sogenannter „Notfallmechanismus“).
4. Das Statistische Landesamt soll durch das MKUEM gebeten werden, im halbjährlichen Turnus die Veränderungsraten des RLP-Indexes im Omnibusverkehr RLP zu veröffentlichen.

TOP 6 Bericht MKUEM zu Sachstand LNVP

Verbandsvorsteher Achim Hallerbach übergibt das Wort an Thorsten Müller, der Informationen aus den Abstimmungen mit dem MKUEM zum Landesnahverkehrsplan vorbereitet hat und bittet Abteilungsleiter Michael Frömming um Ergänzungen. Achim Hallerbach verweist darauf, dass im Herbst der Beschluss im Ministerrat sowie in den Verbandsversammlungen im Norden und Süden erfolgen wird.

Verbandsdirektor Thorsten Müller erläutert anhand der Charts. Er verweist auf die Definition und den Regelungscharakter in § 11 NVG und geht auf den Arbeitsstand ein. Es gibt einen Referentenentwurf, der gerade diskutiert werde und in Kürze fertig sei. Hierbei seien auch viele Mitarbeitende der Geschäftsstelle involviert. Zeitgleich sind auch die Verkehrsverbünde zur Stellungnahme aufgerufen. Ende September oder Anfang Oktober stehe der Beschluss an, voraussichtlich in einer gemeinsamen Sitzung beider rheinland-pfälzischer Zweckverbände. Danach gehe der LNVP in den Ministerrat und werde anschließend als Rechtsverordnung erlassen.

Mathias Paul vom MKUEM ergänzt die Ausführungen. Die große Zeitspanne ergebe sich durch die Notwendigkeit der formaljuristischen Prüfung durch das Justizministerium über die Sommermonate und die Abstimmung mit anderen Ministerien.

Stephan Pauly meldet sich zu Wort und bittet das MKUM darum, die Technologie zur Fahrgastzählungen im LNVP offen zu lassen. Aktuell sind unterschiedliche Technologien im Einsatz: WLAN-basierte Fahrgastzählung im VRM-Bereich und die Zählung über installierte AFZ-System. Nachrüstungen sind unter Umständen mit finanziellen Mehrkosten verbunden.

Michael Frömming betont, dass das Land eine Einheitlichkeit der Zahlen anstrebe und Insellösung vermeiden wolle. Dabei gehe es um die Sicherstellung der Vergleichbarkeit der Zahlen. Dies sei auch wichtig bei Themen wie möglichen Reaktivierungen von Strecken.

Mathias Paul stellt klar, dass es keine Notwendigkeit einer Nachrüstung gebe, wenn die Datenqualität der VRM-Lösung (WLAN-Lösung) zur Datenerfassung vergleichbar sei mit der Datenqualität automatischer Fahrgastzählsysteme. Es brauche den Nachweis, dass die Datenqualität die gleiche sei, denn die Daten müssten belastbar sein.

Stephan Pauly sagt zu, dass dieser Nachweis komme.

Volker Boch, Landrat Rhein-Hunsrück-Kreis, meldet sich zu Wort. Er bekräftigt, dass eine Nachrüstung der WLAN-basierten Zählung auf ein anderes System die Kommunen viel Geld kosten würde.

Anke Beilstein, Landrätin Landkreis Cochem-Zell, meldet sich zu Wort. Es sei wichtig, beim Thema Fahrgastzählung festzustellen, dass es Lösungen gebe, die die Landkreise viel und wenig kosten, jedoch am Ende des Tages die gleiche Aussagekraft haben. Das System des Rhein-Hunsrück-Kreises sei kostengünstig. Sie fordert, dieses System landesweit auszurollen.

Mathias Paul weist darauf hin, dass in vielen Region des Landes die Umsetzung der AFZ-Lösung erfolgt ist. Die Kosten für die Ausrüstung werden vom Land mitfinanziert und die Konnexität wurde entsprechend festgelegt.

Landrätin Beilstein bittet protokollarisch festzuhalten, dass das Land finanziell für das neue Fahrgastzählsystem (AFZ-System) aufkommen wird.

Michael Frömming stellt fest, dass es bezüglich der Innenausstattung unterschiedliche Informationen unter den Beteiligten gebe. Er erwartet dazu einen Vermerk mit allen Argumenten. Sein aktueller Kenntnisstand sei, dass keine zusätzlichen Kosten durch die Innenausstattung entstehen. Nach finaler Klärung gebe es einen erneuten Informationsaustausch.

Achim Schwickert betont, dass die Kommunen pleite seien und es kein Geld gebe, um es zusätzlich für Innenausstattung einzusetzen.

Volker Boch verweist darauf, dass eine Steuerung von Kosten über die Möglichkeit einer Fahrzeugbeschaffung im Gebrauchtmarkt bei einer vorgegebenen Innenausstattung nicht mehr möglich sei, da man an das Design gebunden sei.

Stephan Pauly betont, dass der höhere Kontrast des VRM-Designs bei der Innenausstattung von Behindertenverbänden vorgezogen werde. Fast alle Fahrzeuge im VRM-Gebiet seien mit einem hohen Kontrastbereich ausgestattet. Der Wiederverkaufswert der Fahrzeuge sei wichtig für die Unternehmenskalkulation. Die Verkehrsunternehmen gäben die Rückmeldung, dass der Wiederverkaufswert mit Fahrzeugen im Landesdesign (sowohl Außen- als auch Innendesign) deutlich geringer sei.

Burkhard Dörr von der Stadt Koblenz fragt, ob eine nachträgliche Förderung bzw. Refinanzierung der Kosten für die Ausstattung der Busse mit AFZ-Systeme durch das Land möglich sei, was von Mathias Paul und Michael Frömming bejaht wird.

Der Verbandsvorsteher stellt fest, dass dies von der Verbandsversammlung zur Kenntnis genommen wurde und kündigt an, dass das Thema im Herbst erneut auf die Tagesordnung komme.

TOP 7 Bericht NKU Streckenreaktivierungen

Verbandsdirektor Achim Hallerbach leitet zum Bericht zu den Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) für die Streckenreaktivierungen über. Mittlerweile liegen die Ergebnisse vor, die im Zweckverband Süd am Vortag vorgestellt worden sind. Er erläutert, dass diese Ergebnisse Grundlage für ein Ranking sind, das federführend durch das MKUEM erstellt werden wird und auf dessen Grundlage Entscheidungen über mögliche Reaktivierungen von Strecken getroffen werden können. Er übergibt das Wort an Thorsten Müller, der die Ergebnisse anhand von Charts vorstellt.

Thorsten Müller betont nochmals, dass mit der NKU noch nicht entschieden sei, ob die Reaktivierung komme. Zudem koste jede Reaktivierung sehr viel Geld und brauche viel Zeit. Er stellt den Nutzen-Kosten-Indikator je Strecke dar und erläutert, dass ein Wert über 1 entscheidend sei. Mit dem anstehenden Ranking des MKUEM entstünde Klarheit, wo es weitergehe. Er versichert der Verbandsversammlung, dass über das Ranking berichtet werden wird.

Michael Frömming bedankt sich bei Thorsten Müller für die Ausführungen und dankt dem Zweckverband für die Vorbereitungen. Die letzten Ergebnisse der NKU lagen erst in der Woche der beiden Verbandsversammlungen im Süden und Norden vor. Auch aufgrund des großen öffentlichen Interesses an dem Thema sei es wichtig gewesen, heute über die Ergebnisse zu informieren. Frömming betont, dass man weiterhin fachlich fundiert vorgehen wolle und nicht nach dem sogenannten Windhundprinzip – wer zuerst kommt, mahlt zuerst. Man wolle keine Einzelfallbetrachtung vornehmen, sondern alle Reaktivierungen gleichzeitig in den Blick nehmen, um aus fachlicher Sicht eine Vergleichbarkeit zu ermöglichen. Das weitere Verfahren, das im Juni abgeschlossen sein soll, berücksichtige sowohl touristische Gesichtspunkte, als auch Themen wie Resilienz (Ausweichstrecken bei Sperrungen von Hauptlinien), Umwelt und Klima. Nach der fachlichen Aufbereitung werde die Entscheidung, welche Strecke reaktiviert werde, eine politische Entscheidung sein. Er betonte ebenfalls, dass eine Streckenreaktivierung ein sehr langer Prozess sei. Die Haushaltsmittel für die ersten beiden Planungsphasen seien eingestellt.
Der Abteilungsleiter bedankt sich ausdrücklich bei allen Ehrenamtlichen, die mit ihrem Engagement über Jahrzehnte dafür gesorgt haben, dass es die Stecken überhaupt noch gebe und damit eine Reaktivierung überhaupt möglich sei. Er sichert zu, dass keine Trasse verloren gehe, auch wenn sie beim Ranking auf den hinteren Plätzen liege. Die Trassensicherung sei wichtig, sollte ein späterer höherer Bedarf entstehen, bspw. durch Ansiedlung eines großen Unternehmens.

Landrätin Julia Gieseking meldet sich zu Wort und wirbt für die Streckenreaktivierung der Eifelquerbahn. Man sei im Vulkaneifelkreis seit der Flutkatastrophe Richtung Köln abgeschnitten und in Richtung Trier eingeschränkt mobil. Die Menschen seien sehr unzufrieden.

Landrat Volker Boch meldet sich zu Wort. Er führt an, dass die Bevölkerung bezüglich der Bautätigkeiten kommunikativ zu wenig mitgenommen werde und bietet die Zusammenarbeit an. Verbandsdirektor Thorsten Müller bestätigt Bochs Wortmeldung und kündigt an, dass die Kommunikation wie in der Eifel auch verbessert werden müsse und dass das Thema von der Geschäftsstelle angegangen werde.

Verbandsvorsteher Achim Hallerbach schließt den TOP und verweist darauf, dass sich nun das Land positionieren müsse. Das Thema Streckenreaktivierungen habe viele Hoffnungen geweckt. Ein Empfehlungsbeschluss werde der Verbandsversammlung vorgelegt, nachdem im Landtagsausschuss für Klima, Energie und Mobilität am 27. Juni das Ranking vorgestellt wurde.

TOP 8 Bericht Stabilisierung Linker Rhein

Der Linke Rhein ist bezüglich der Betriebsstabilität das Sorgenkind im Verbandsgebiet. Verbandsvorsteher Achim Hallerbach übergibt das Wort an den Verbandsdirektor, der anhand von Charts verschiedene Maßnahmen vorstellt, die zu einer Verbesserung der Lage beitragen könnten.

Thorsten Müller bestätigt, dass die Probleme und Ausfälle am linken Rhein ihresgleichen suchen. Das Deutschland-Ticket habe zu einer starken Nachfragesteigerung von 20-30 Prozent auf der Rheinstrecke geführt. Man wolle die Hände nicht in den Schoss legen und es gebe einige Ideen, die mit dem Zweckverband Süd und dem MKUEM entwickelt worden seien. Er erläutert die Ideen anhand der Charts. Es werde sich in Abstimmung mit den Nachbaraufgabenträgern, dem MKUEM und den EVU zeigen, wieviel davon bis wann umsetzbar sei. Alle diesbezüglichen Beschlüsse werden in der Verbandsversammlung getroffen.

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht dankend zur Kenntnis. Es gibt keine Wortmeldungen.

TOP 9 Bericht Elektromobilität

Die Elektromobilität ist eines der großen Themen, die den SPNV beschäftigen. Verbandsvorsteher Achim Hallerbach übergibt das Wort an Dennis Klees, Bereichsleitung Verkehrsmanagement, der anhand von Charts den aktuellen Stand der Elektromobilitätsstrategie Schiene im SPNV-Nord darlegt, ihre Vorteile und den Umsetzungsgrad in unserem Verbandsgebiet. Als Fallbeispiele spricht Dennis Klees über den BEMU-Testbetrieb mit der HLB und Siemens mit der RB 29 und RB 90 im Westerwald.

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht dankend zur Kenntnis. Es gibt keine Wortmeldungen.

TOP 10. Bericht Geschäftsstelle

Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit schlägt Verbandsvorsteher Achim Hallerbach vor, den Bericht der Geschäftsstelle nicht mündlich vortragen zu lassen, sondern die Verbandsversammlung schriftlich darüber zu informieren (TOP 10 der Veranstaltungscharts, Veröffentlichung auf der SPNV-Nord-Homepage sowie als Anlage zum Protokoll; zudem Informationen per Mail aus der Geschäftsstelle).

Die Verbandsversammlung ist mit diesem Vorgehen einverstanden.

TOP 11. Verschiedenes

Unter dem TOP Verschiedenes gibt es Wortmeldungen.

Wilko Kannenberg und Stephan Schmitz-Wenzel, Stadt Trier, beziehen sich auf einen Bericht des Trierischen Volksfreundes zur Einführung von SPNV-Fahrten, die Saarbrücken über Konz nach Luxemburg anbinden und fragt, ob es dazu Erkenntnisse der Geschäftsstelle gebe. Thorsten Müller bestätigt, dass es zu diesem Thema eine gemeinsame AG mit den relevanten Akteuren aus dem Saarland, Luxemburg und dem südlichen Zweckverband gebe. Im Rahmen einer Studie werde untersucht, ob die Schiene eine attraktivere Verbindung als die mit dem Bus darstellt.

Gaby Pauly, Landkreis Mayen-Koblenz, meldet sich mit einer Frage zu Wort bezüglich der Vollsperrung der linken Rheinseite im Mai: Sollte der gesperrte Korridor Trassen öffnen für den Güterverkehr, bspw. zwischen Andernach und Koblenz für das Werk Rasselstein, könne dann auch die RB 26 weiterhin verkehren?

Verbandsdirektor Thorsten Müller bestätigt, dass eine Anfrage an InfraGO laufe für Lützel und Rasselstein. Eine Lösung sei, dass der Güterverkehr auf dem Baugleis fahre. Diese Lösung sei jedoch nicht für den SPNV möglich.

Er bedankt sich für die Teilnahme an den Diskussionen, verabschiedet die Gäste und schließt die öffentliche Sitzung um 10:45 Uhr.

gez. Landrat Achim Hallerbach
Verbandsvorsteher

gez. Thorsten Müller
Verbandsdirektor

Anlagen:
Anwesenheitsliste 78. VBVS
Charts