**Niederschrift über die 79. Sitzung der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord am 21. August 2025 in Koblenz**

Beginn: 09:24 Uhr
Ende: 11:07 Uhr

Teilnehmende: siehe beigefügte Teilnehmerliste.

Begleitend zur Sitzung wurde zu den einzelnen Tagesordnungspunkten eine Präsentation gezeigt. Die Charts sind als Anlage dem Protokoll beigefügt.

# A) Öffentlicher Teil

### TOP 1 Begrüßung

In Vertretung des Verbandsvorstehers Landrat Achim Hallerbach begrüßt der stellvertretende Verbandsvorsteher Andreas Kruppert die Mitglieder der Verbandsversammlung und eröffnet die Sitzung.

### TOP 2 Genehmigung der Tagesordnung und Feststellung der Beschlussfähigkeit

Der stellvertretende 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 78. Sitzung der Verbandsversammlung am 11.04.2025 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

Die stellvertretende Verbandsdirektorin Julia Portugall informiert anhand der Charts über sechs in der letzten Verbandversammlung im nichtöffentlichen Teil der Sitzung gefassten Beschlüsse sowie über einen Eilbeschluss und zwei Umlaufbeschlüsse, welche im Zeitraum seit der letzten Sitzung umgesetzt wurden.
Im Rahmen der Anpassung der Verträge im Ahrtal und dem anstehenden Abschluss der Elektrifizierung der Strecke kündigt Verbandsdirektor Thorsten Müller den Mitgliedern die Planung einer gemeinsamen Sonderfahrt mit der Ahrtalbahn an. Hierfür werden rechtzeitig entsprechende Planungen eingeleitet.

**TOP 5 Bericht Sachstand LNVP**

Andreas Kruppert führt in den TOP ein. Das Thema Landesnahverkehrsplan (LNVP) sei für die Kommunen wichtig, klärt es doch die Finanzen und die Strukturen des Landesnahverkehrs der nächsten Jahre und Jahrzehnte.
Seit der letzten Verbandssitzung im April hat es weitere Gespräche und Abstimmungen zum LNVP gegeben. Staatssekretär Michael Hauer, Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität (MKUEM), bringt die Verbandsversammlung auf den aktuellen Sachstand. Michael Hauer bedankt sich beim Team im MKUEM für die Arbeiten am LNVP und betont die Bedeutung und die Wichtigkeit der Umsetzung.
Die Zusammenarbeit mit dem Landkreistag sei sehr gut und vertrauensvoll, wenn auch nicht immer einfach, so wie der LNVP insgesamt nicht einfach sei, denn in ihm werden bisher nicht geklärte Dinge geklärt oder Punkte, die in Zukunft relevant werden.
Besonders das Thema Finanzen hat dazu geführt, dass länger am LNVP gearbeitet wurde. Dieses Thema habe man sehr ernstgenommen, denn mit dem LNVP soll die Finanzierung auf eine solide Basis gestellt werden. Man befinde sich an einer Zeitenwende bei der Finanzierung des SPNV und des ÖPNV, denn der Bund könne mit den Regionalisierungsmitteln den regionalen Verkehr nicht mehr komplett finanzieren. Das Land müsse dies haushalterisch abbilden und mitfinanzieren. Das Thema würde in Zukunft an Relevanz gewinnen. Mit dem LNVP solle diesbezüglich Planungssicherheit hergestellt werden. Man habe zudem Zusatzgelder im Doppelhaushalt (DHH) eingestellt. Allerdings könne man im LNVP keine Beiträge des DHH nennen. Jedoch sei explizit im LNVP festgelegt: Für die Bestellung der regionalen Verkehre ist das Land in der fiskalischen und finanziellen Verantwortung. Dies werde zudem in den Verkehrsverträgen der Regionallinien festgelegt. Die finanzielle Verantwortung gelte für den kompletten Zeitraum der Verträge, also zwischen 10 und 15 Jahre. Die lokalen Verkehre verblieben in der Finanzverantwortung der Kommunen.
Bezüglich der regionalen Linien sei man auf einem evidenzbasierten Evaluationskurs: Man prüfe genau, welche Linien abbestellt und ggf. ausgebaut werden. Fahrgastzählungen, Anforderungen der Abrechnung durch das Deutschlandticket und die Digitalisierung würden einfließen.
Ein weiterer Knackpunkt sei die Konnexitätsfrage. Hier gibt das Land die Zusage, dass bei konkreten Vorgaben und Verpflichtungen, die durch das Land an die Kommunen herangetragen werden, das Land in der finanziellen Verantwortung liegt.
Beim Design legt der LNVP fest, dass lokale Verkehre auch lokal werben dürfen. Hier gibt es keine Einschränkungen.

Abteilungsleiter Michael Frömming und Mathias Paul, beide Mobilitätsabteilung MKUEM, informieren über den weiteren Zeitplan: Die Möglichkeit für die Stellungnahmen zum LNVP liefen am vergangen Freitag, 15. August, aus. Nun gebe es rund 700 Einzelpunkte aus den Stellungnahmen zu prüfen. Danach erfolge die formaljuristische Prüfung durch das Justizministerium, die bis zu drei Monate dauern könne. Ziel ist, das Verfahren zu beschleunigen, um den Beschluss des LNVP noch im Jahr 2025 zu fassen.
Sofern der Abschluss des LNVP noch in diesem Jahr erfolgt, können gemäß Landeshaushalt noch 15 Millionen Euro für lokale Verkehre zur Auszahlung an die Aufgabenträger kommen.

Verbandsdirektor Thorsten Müller übernimmt das Wort und ergänzt, das bisher zwei Videokonferenzen zum Sachstand stattgefunden haben. Er möchte zwei Punkte ergänzen, die nicht allen bekannt sein dürften. Zum ersten die Frage, wie man mit Empfehlungen im LNVP umgehe, weil dieser den Status einer Rechtverordnung hat. Hier gebe es den Vorschlag, den Passus

aufzunehmen, dass Empfehlungen des LNVP nicht verpflichtend seien. Es müsse sichergestellt sein, dass in Zukunft aus den Empfehlungen keine Soll-Verpflichtungen entstünden.
Zweitens das Thema Design der Busse. Hier gibt es einen Vorschlag aus dem MKUEM, dass bei den regionalen Linien das Landesdesign als gesetzt gilt, weil das Land hier auch in der Finanzierungsverantwortung ist. Für die lokalen Verkehre gelte das Landesdesign jedoch nicht. Hier könne das Design der Verkehrsverbünde oder des lokalen Marketings eingesetzt werden.

Es schließt sich eine rege Diskussion an.
Inhaltsgleiche Wortmeldungen sind nicht im Protokoll aufgeführt.

Wortmeldung stv. Verbandsvorsteher Andreas Kruppert: Der LNVP ist ein großes Thema in den Kommunen, das zeigt sich an der hohen Zahl von 700 Rückmeldungen. Überall da, wo in der Vergangenheit nicht klar geregelt wurde, standen die Kommunen letztendlich alleine da. Das sollte zukünftig verhindert werden. Der Zeitplan bis zum Beschluss des LNVP ist ambitioniert.

Wortmeldung Landrätin Anke Beilstein, Landkreis Cochem-Zell: Das Landesdesign für regionale Linien ist in der Praxis nicht umsetzbar. Bei Angeboten, die abgegeben werden, ist im Flottenmanagement eine Trennung in regionale und lokale Verkehre nicht möglich. Wenn dies gewährleistet werden müsste, müssten die Verkehrsunternehmen mehr Busse anschaffen. Der Einsatz von Fahrzeugen getrennt nach regionalen Linien und lokalen Linien würde dadurch höhere Kosten verursachen. Zudem sind die Busse wegen der Umsetzung des Landesdesigns teurer in der Anschaffung und es reduziert sich der Wiederverkaufswert.
Die lokalen Verkehre werden in erster Linie für die Schülerbeförderungen eingesetzt. Hier gibt es keine Finanzierung, die den Kommunen weiterhilft. Man werde mit dem Thema alleingelassen. Im Landkreis Cochem-Zell hat sich durch die Schülerverkehre ein finanzielles Desaster ergeben.

Wortmeldung Verbandsdirektor Thorsten Müller: Die Linienbündel im Verbandsgebiet sind sehr unterschiedlich geschnitten. Die Trennung der Fahrzeuge in lokale und regionale Verkehre ist gut möglich. Kleinbusse können nie auf regionalen Linien eingesetzt werden. Zudem sind die Busse mit höchster Qualität auf den regionalen Linien unterwegs. Das Ministerium ist den Kommunen in der Frage der Finanzierung sehr entgegengekommen.

Wortmeldung Staatssekretär Michael Hauer: Es ist möglich, über einen Prozentsatz zu reden, dass auch auf den lokalen Linien eingesetzte Busse auf regionalen Linien fahren dürfen, auch wenn ein anderes Busdesign vorgesehen ist. Praktikable Abweichungsquoten sind in der Praxis gängig.
Der LNVP regelt nur die Finanzierung und die Qualitätsstandards für die regionalen Linien. Was der LNVP nicht regelt, sind Vorgaben für die Schülerverkehre und lokalen Verkehre. Der kommunale Finanzausgleich, welcher die Finanzierung der Schülerbeförderung regelt, ist nicht Regelungsbestandteil des LNVP. Wie die lokale Finanzierung und Zuweisungen aussehen, ist eine separate Frage. Zudem ist im LNVP geregelt, dass die Verkehrszählsysteme komplett vom Land finanziert werden.

Wortmeldung Landrätin Anke Beilstein, Landkreis Cochem-Zell: Der nicht ausreichende Finanzierungsausgleich ist aber der Knackpunkt im ländlichen Raum: die Schülerverkehre, die das Grundgerüst der lokalen Verkehre bilden. Beide Themen müssten zusammen gedacht werden. Dass die Finanzierung der Schülerverkehre durch das Innenministerium erfolgt, ist ein grundsätzlicher Webfehler.

Wortmeldung VRM-Geschäftsführer Stephan Pauly: Es gibt im Raum des VRM immer noch Diskussionsbedarf bezüglich des Innendesigns der Linienbündelfahrzeuge. Die Kooperation des VRM mit Behindertenverbänden hat gezeigt, dass das Landesdesign bezüglich der Kontrastwirkung der Innenausstattung von den Verbänden als nicht barrierefrei gewertet wird. Der VRM bittet darum, dass diese Rückmeldung der Behindertenverbände berücksichtigt wird.

Wortmeldung Mathias Paul, MKUEM: Auch das MKUEM hatte im Juli 2025 zwei Online-Veranstaltungen mit Interessenvertretern der Behindertenverbände, um diese beim Innendesign miteinzubeziehen. Das Design ist seit 2014 in Zügen in Anwendung und man beachtet die deutschen und europäischen Normen bezüglich der Barrierefreiheit (TSI PRM). Eine Präsentation zum Thema wird dem Protokoll beigefügt. Das MKUEM bittet darum, zukünftig zu Terminen mit Bezug auf die Barrierefreiheit eingeladen zu werden.

Wortmeldung Landrat Volker Boch, Rhein-Hunsrück-Kreis: Man sollte einen landesweiten Blick darauf werfen, wie regionale Linien definiert werden. Dabei sollten auch zukünftig noch Anpassungen möglich sein, da es einzelne lokale Linien gibt, die durchaus den „Charakter“ einer regionalen Linie innehaben können. Solche Anpassungen in der Abgrenzung der Linien gehören ebenfalls zur avisierten Evaluation.

Staatssekretär Hauer verabschiedet sich aus der Sitzung.

## TOP 6 Bericht Sachstand Streckenreaktivierungen

Verbandsdirektor Thorsten Müller erläutert den aktuellen Sachstand zu den Streckenreaktivierungen im Verbandsgebiet anhand der Charts.

Stefan Schmitt, Landkreis Bernkastel-Wittlich, meldet sich zu Wort und bittet darum, die Hunsrückquerbahn weiterzudenken, bezüglich einer Anbindung von Morbach, Hermeskeil oder gar Türkismühle Bf an den Flughafen Hahn.

Thorsten Müller erwidert, dass dies bereits für Morbach berücksichtigt wird.

## TOP 7 Bericht Geschäftsstelle

Die stellvertretende Verbandsdirektorin Julia Portugall, Bereichsleiter Dennis Klees, Holger Maier und der Verbandsdirektor Thorsten Müller geben der Verbandsversammlung aktuelle Informationen aus den Fachbereichen, die in den Charts dokumentiert sind.

Verbandsdirektor Thorsten Müller weist die Mitglieder auf die Möglichkeit hin, die Geschäftsstelle bei Haushaltsfragen rund um die Finanzplanung der lokalen Buslinien zu kontaktieren. Die Kolleg*innen sind ansprechbar und geben gerne im Rahmen ihrer Möglichkeit Unterstützung und Hilfe.

## TOP 8. Verschiedenes

Unter dem TOP Verschiedenes gibt es eine Wortmeldung.

VRM-Geschäftsführer Stephan Pauly berichtet von der Ankündigung von DB Fernverkehr gegenüber den Verkehrsverbünden, die Möglichkeit einer Nutzung der Bahncard im Nahverkehr zum 31. Dezember 2025 einzustellen. Zwischenzeitlich wurde dies von DB Fernverkehr wieder zurückgezogen. Pauly hat der VRM Gesellschafterversammlung empfohlen, die Bahncard weiterhin im Vertrieb des VRM zu behalten.

Andreas Kruppert bedankt sich für die Teilnahme an den Diskussionen, verabschiedet die Gäste und schließt die öffentliche Sitzung um 11:07 Uhr.

| | |
|---|---|
| gez. Landrat Andreas Kruppert | gez. Thorsten Müller |
| stv. Verbandsvorsteher | Verbandsdirektor |

Anlagen:
Anwesenheitsliste 79. VBVS
Charts