

NIEDERSCHRIFT
ÜBER DIE 7. SITZUNG DES KREISAUSSCHUSSES
GEMEINSAM MIT DEM AUSSCHUSS FÜR WIRTSCHAFT, TOURISMUS UND ÖPNV
IN DER 10. WAHLPERIODE AM 11. NOVEMBER 2014 IN BAD EMS

Es sind anwesend:

Vorsitzender:

Herr Landrat Frank Puchtler Oberneisen

Kreisbeigeordnete:

Frau Erste Kreisbeigeordnete Gisela Bertram Nievern

Herr Kreisbeigeordneter Horst Gerheim Obernhof

Mitglieder des Kreisausschusses bzw. deren *Vertreter*:

Herr Aslan Basibüyük Dachsenhausen

Frau Monika Becker..... Winden

Herr Christoph Ferdinand Lahnstein

Herr Harald Gemmer Katzenelnbogen

Herr Carsten Göller..... Eschbach

Herr Werner Groß..... Lahnstein

Herr Jens Güllering..... Kestert

Herr Matthias Lammert, MdL Diez

Herr Michael Schnatz..... Diez

Mike Weiland Kamp-Bornhofen

Herr Josef Winkler Bad Ems

Frau Rita Wolf..... Braubach

Es fehlen:

Herr Kreisbeigeordneter Karl Werner Jüngst..... Niederneisen

Herr Josef Oster Bad Ems

Herr Bernd Hartmann..... Gemmerich

Herr Günter Groß..... Lahnstein

Frau Gabriele Laschet-Einig Lahnstein

**Mitglieder des Ausschuss für Wirtschaftsförderung, Tourismus und ÖPNV
bzw. deren *Vertreter*:**

Herr Matthias Boller Lahnstein

Herr Jens Güllering..... Kestert

Herr Johannes Lauer Lahnstein

Herr Holger Puttkammer Braubach

Herr Oliver Sacher Gemmerich

Frau Eva Schmidt Singhofen

Frau Evelin Stotz Schiesheim

Frau Gertrude Stoy-Niel..... Kestert
Herr Uwe Welker Klingelbach
Herr Emil Werner Nastätten

Es fehlen:

Herr Jürgen Linkenbach..... Dausenau
Frau Irmtraud Wahlers Fachbach
Herr Horst Klöppel Katzenelnbogen
Herr Dr. Bernd Paffrath..... Kemmenau

Von der Verwaltung:

Herr Friedhelm Rücker
Herr Hans-Ulrich Schöberl
Herr Ralf Zimmerschied
Herr Wolf-Dieter Matern
Herr Uwe Gilberg-Rindsfüßer

Der Vorsitzende eröffnet um 14:35 Uhr die gemeinsame öffentliche Sitzung des Kreisausschusses des Rhein-Lahn-Kreises und des Ausschuss für Wirtschaftsförderung, Tourismus und ÖPNV.

Vor Eintritt in die Tagesordnung verpflichtet der Vorsitzende zunächst die Ausschussmitglieder Holger Puttkammer, Eva Schmidt und Getrude Stoy-Niel per Handschlag auf die gewissenhafte Erfüllung ihrer Amtspflichten gemäß § 23 Abs. 2 Satz 1 LKO.

Er stellt die ordnungsgemäße Einladung sowie die Beschlussfähigkeit des gemeinsamen Ausschusses fest.

Hinsichtlich der mit Schreiben vom 30.10.2014 vorgelegten Tagesordnung werden keine Einwendungen bzw. Änderungswünsche vorgetragen, sodass diese wie folgt beschlossen wird:

1. Mobilität im Rhein-Lahn-Kreis
2. Verschiedenes

Punkt 1:

Mobilität im Rhein-Lahn-Kreis

Herr Landrat Puchtler führt in das Thema ein, begrüßt insbesondere Herrn Stephan Pauly und Herrn Daniel Junghans von der Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH sowie Herrn Max Klöppinger von der IGDB Dreieich. Danach erteilt er Herrn Pauly das Wort.

Herr Pauly trägt vor, dass die Beförderung der Schüler und Kindergartenkinder in den ländlichen Regionen immer noch das Rückgrat des ÖPNV bildet. Im Rahmen des demographischen Wandels werden aber immer weniger Schüler befördert, wobei der Beförderungsbedarf älterer Menschen langsam zunimmt. Dieser Wandel führt bei den Verkehrsunternehmen zu Umsatzeinbußen und somit zu einem Umdenken, so dass Linienkonzessio-

nen teilweise nicht mehr beantragt werden. Um jedoch zu verhindern, dass die Busunternehmen nur noch Konzessionen für nachfragestarke Linien beantragen (Rosinenpickerei) hat der Kreistag des Rhein-Lahn-Kreises als eine der ersten in der Region vor nunmehr zwei Jahren Linienbündelungen als Nachtrag zum Nahverkehrsplan beschlossen.

Mit dem damit eingeschlagenen Weg und der im Sommer dieses Jahres erfolgten EU-weiten gesetzlich vorgeschriebenen Vorabbekanntmachung der zur Vergabe anstehenden Linienbündel Blaues Ländchen – Loreley und Katzenelnbogen nimmt der Rhein-Lahn-Kreis innerhalb des VRM eine Vorreiterrolle wahr.

Während im schienengebundenen ÖPNV die Verkehrsleistungen im Rahmen des Rheinland-Pfalz-Taktes 2015 weiter ausgebaut und vom Zweckverband SPNV Nord finanziert werden, finanzieren sich die Leistungen im straßengebundenen ÖPNV bisher alleine über die Fahrgeldeinnahmen und werden somit eigenwirtschaftlich erbracht. Mit dem Rückgang der Fahrgeldeinnahmen werden diese Buslinien künftig mit hoher Wahrscheinlichkeit gemeinwirtschaftlich erbracht. Das heißt, dass die Verkehre in Ergänzung zu den Fahrgeldeinnahmen nur geleistet werden, wenn die Aufgabenträger entsprechende Zuschüsse zahlen.

Ziel der heutigen Sitzung ist es jedoch, dass die Rahmenbedingungen für die künftige Bedienung im straßengebundenen ÖPNV festgelegt werden, damit die mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans betraute IGDB auf Basis dieser Vorgaben planen kann.

Die Rahmenbedingungen beinhalten, wie in der Anlage zur Sitzungseinladung beschrieben, Vorgaben zur Fahrzeugqualität zur Taktung, zur zeitlichen Lage der Fahrten und zur Barrierefreiheit.

Herr Pauly lässt dann eine Graphik zum geplanten Buseinsatz im Linienbündel Blaues Ländchen – Loreley aushändigen. Daran wird verdeutlicht, mit welchem Personal- und Busaufwand die morgendliche Schulspitze abzudecken ist. Dieses Kontingent an Fahrzeugen und Fahrpersonal bildet die Fixkosten für die Bereitstellung der Schülerbeförderung und steht somit auch für die nachfrageschwächeren Zeiträume am Vor- und Nachmittag zur Verfügung. Mit diesen ohnehin vorhandenen Kontingenten ist daher künftig möglich, ein Grundangebot im Linienverkehr anzubieten.

Herr Göller begrüßt die mit der Linienbündelung verbundenen Effekte, sieht jedoch den im Anforderungsprofil dargestellten 2-Stunden-Takt sowie die Aussagen zur Andienung von Ortsgemeinden mit weniger als 200 Einwohnern kritisch.

Hierauf erklärt Herr Pauly, dass die vorgesehene Taktung zunächst eine reine Planungsvorgabe darstellt. Damit wird noch nicht festgelegt, ob Fahrten tatsächlich durchgeführt werden oder ob vielleicht ein alternativer Verkehrsdienst eingesetzt wird. Er versichert, dass auch kleinste Ortsgemeinden in die Planung einbezogen und sehr wohl auch ange-dient werden. Dies ergibt sich schon alleine aus der Tatsache, dass die Schülerbeförderung als Pflichtaufgabe sicherzustellen ist.

Herr Zimmerschied zeigt auf, dass die Verkehrsunternehmen früher Linienkonzessionen nach Abstimmung der Fahrpläne mit der Verwaltung meist für eine Laufzeit von maximal möglichen acht Jahren beantragten. Durch den demographischen Wandel gehen die

Schülerzahlen jährlich um etwa 2 % zurück. Dies hat für die Unternehmen Umsatzeinbußen zur Folge, die diese nicht länger hinnehmen. Daher werden Linienkonzessionen in jüngster Vergangenheit teilweise gar nicht mehr beantragt oder nur noch für kurze Laufzeiten und bei einer deutlichen Reduzierung des Fahrtenangebotes. Die Verwaltung musste daher bereits zwei Linien und diverse Zusatzfahrten nach der Freistellungsverordnung ausschreiben, um die Beförderung der Schüler und Kindergartenkinder sicherzustellen. Künftig wird die Schülerbeförderung daher nur gewährleistet werden können, wenn die Unternehmen über die Fahrgeldeinnahmen hinaus und die zusätzlichen Zahlungen z.B. für die Fahrten am Nachmittag weitere Zuschüsse erhalten.

Auch beim Fahrpersonal ändern sich die Bedingungen nachhaltig. Während bisher die Verkehrsspitzen mit Teilzeitkräften und geringfügig Beschäftigten ergänzend abgedeckt werden, steht diese Personengruppe künftig nicht mehr zur Verfügung. Der Erwerb eines Busführerscheins kostet zurzeit etwa 8.000 €. Hinzu kommen alle fünf Jahre die erforderlichen Fortbildungsmodule nach dem Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz sowie die Aufwendungen für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis. Diese hohen Kosten werden dazu führen, dass künftig fast ausschließlich Fahrpersonal in Vollbeschäftigung eingesetzt werden kann.

Somit müssen neben den Fahrzeugen auch die Aufwendungen für das Fahrpersonal bei der Kalkulation bereits voll eingerechnet werden.

Frau Becker gibt zu bedenken, ob diese Verstärkung der Verkehrsleistungen zu finanzieren ist. Hierauf erwidert Herr Pauly, dass eine Umlauf- und Einsatzplanung nicht zwangsläufig bedeutet, dass auch tatsächlich Busse fahren. Ein großer Anteil kann auch als Anrufverkehre ausgewiesen werden.

Herr Boller merkt an, dass der Buseinsatz wirtschaftlich und vor allem nachfrageabhängig sein soll. Daher ist es wichtig, dass auf veränderte Fahrgastströme auch während der Konzessionslaufzeit reagiert werden kann.

Aus Sicht von Herrn Werner und Frau Stoy-Niel wird ein Unternehmen nur Fahrpersonal entlohnen, wenn es auch fährt und daher mit Teilzeitkräften arbeiten. Herr Pauly bestätigt die Ausführungen von Herrn Zimmerschied und führt weiter aus, dass sich der Wandel beim Fahrpersonal bis spätestens in den nächsten fünf Jahren vollziehen wird.

Herr Güllering fragt nach, ob der von der Verbandsgemeinde Nastätten finanzierte ALFA-Verkehr im ÖPNV-Konzept des Rhein-Lahn-Kreises aufgeht. Hierzu erläutert Herr Schöberl, dass mit den notwendigen Aufwendungen für die Schülerbeförderung als Pflichtaufgabe des Kreises ein Grundverkehr künftig zu finanzieren sei. Hierbei werden voraussichtlich auch Fahrleistungen des ALFA-Verkehrs werktags an Vor- und Nachmittagen mit abgedeckt. Der ALFA-Bus erfährt daher eine Entlastung. Der ALFA-Verkehr wird aber nicht völlig entbehrlich, wenn die Verbandsgemeinde darüber hinaus für die Bürger auch in den Abendstunden oder am Wochenende (Samstag, Sonntag, Feiertag) Fahrangebote abseits von Bahn- bzw. Regio-Linien bereitstellen möchte.

Herr Winkler begrüßt die Vorbereitungen mit der Linienbündelung und Laufzeitharmonisierung und regt an, dass das Gremium mit der Zustimmung zum Anforderungsprofil die Fortschreibung des Nahverkehrsplans auf den Weg bringt.

Nach der Auffassung von Herrn Groß soll der ALFA-Verkehr in Gänze im ÖPNV-Konzept des Rhein-Lahn-Kreises aufgehen und von dort finanziert werden. Die Verbandsgemeinde Loreley sei von ihm so informiert worden, dass nach einer Verlängerung der Probephase bis Ende des Jahres 2015 und der Übernahme der damit verbundenen Aufwendungen der ALFA-Verkehr Bestandteil des Linienkonzeptes des Kreises werde.

Hierauf entgegnet Herr Pauly, dass außerhalb der Pflichtaufgabe Schülerbeförderung und der damit möglichen Grundversorgung eine Ausweitung als freiwillige Leistung aufgrund der Haushaltslage nicht möglich erscheint und von der Aufsichtsbehörde sicherlich beanstandet würde. Reine Verkehre für Jedermann in den Abendstunden und Wochenenden könnten daher in der Planung zwar berücksichtigt und als Ab- bzw. Zubestellkontingente ausgewiesen werden. Diese Leistungen wären aber weiterhin durch die Verbandsgemeinden zu finanzieren.

Frau Becker ist davon überzeugt, dass der Rhein-Lahn-Kreis mit den in der Vorlage beschriebenen Maßnahmen den richtigen Weg beschreitet. Sie ist froh, dass man den ÖPNV als wichtige Strukturmaßnahme begreift und bittet bei der Planung die Bedürfnisse bei der Beförderung von Kindergartenkindern angemessen zu berücksichtigen. Nach ihrer Auffassung ist eine Beförderung nur mit Sicherheitsgurten und möglichst kleinen Fahrzeugen zu planen, um dem Sicherheitsempfinden der Eltern angemessen Rechnung zu tragen.

Herr Pauly versichert daraufhin, dass die Beförderung immer im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben erfolgt. Sofern die Beförderung der Kinder unter geänderten Bedingungen stattfinden solle, seien zunächst die rechtlichen Rahmenbedingungen anzupassen.

Herr Gemmer fragt nach, ob die Fortschreibung des NVP automatisch zur Ausschreibung der Beförderungsleistungen führe und für wie lange die Verkehrsleistungen dann vergeben werden. Herr Pauly erläutert, dass der NVP zunächst den Rahmen darstellt und dann die Details der einzelnen Linienbündel festgelegt werden. Nach dem Personenbeförderungsgesetz können Konzessionen im straßengebundenen ÖPNV für max. 10 Jahre vergeben werden und dies sei auch wirtschaftlich so sinnvoll, um den Unternehmen eine entsprechende Planungssicherheit zu gewährleisten.

Herr Weiland spricht noch einmal die zeitlichen Korridore an den einzelnen Fahrtagen an und bestätigt, dass in der Vergangenheit bereits zahlreiche Verkehrsleistungen von den Unternehmen gestrichen wurden. Zum Teil sei dies aber auch Parallelverkehren zwischen Bahn und Bussen geschuldet, so dass verständlicherweise diese Leistungen gekürzt wurden.

Nach Aussage von Herrn Pauly sollen die Fahrten an Werktagen zwischen 6:00 und 20:00 Uhr geplant werden. Aber selbst in diesen Zeiten werden zahlreiche Verbindungen nur als Anrufverkehre ausgewiesen. Fahrten zu den übrigen Zeiten und am Wochenende beschränken sich dann auf die Bahnstrecken und die Regio-Linien. Darüber hinaus werden

nicht alle Linienbündel im Rhein-Lahn-Kreis zeitgleich vergeben. Dies lässt auch den Unternehmen die Möglichkeit, sich auf die einzelnen Bündel entsprechend einzustellen.

Herr Schöberl betont noch einmal, dass für den Rhein-Lahn-Kreis die Schülerbeförderung eine Pflichtaufgabe ist und die hierfür erforderlichen Aufwendungen aufgrund der schlechten Haushaltslage somit den Rahmen für die Ausgestaltung des ÖPNV bilden. Alle weiteren zu finanzierenden Verkehrsangebote stellen daher eine freiwillige Leistung dar.

Herr Groß fordert noch einmal, dass die Nahverkehrsplanung aus einem Guss zu erfolgen habe und deshalb auch die ALFA-Verkehre voll umfänglich zu integrieren seien. Herr Pauly legt noch einmal dar, dass heute zunächst das Anforderungsprofil als Planungsauftrag beschlossen werden soll. Welche Leistungen dann tatsächlich gefahren und finanziert werden, sei erst in weiteren Schritten zu beschließen. Herr Boller schließt sich dem an und erläutert beispielhaft, dass es auch beim Autokauf keine Vollausrüstung zum Grundpreis gäbe. So müsse auch das ÖPNV-Angebot des Kreises ein sinnvolles Grundangebot beinhalten.

Herr Sacher ist mit den Inhalten des Anforderungsprofils einverstanden und fragt, wer die notwendigen Aufwendungen für die Infrastruktur trägt. Herr Pauly führt hierzu aus, dass diese Kosten die Straßenbaulastträger zu übernehmen haben.

Abschließend wirbt Herr Pauly noch einmal für das zu beschließende Anforderungsprofil, das der IGDB ermöglicht, in die weitere Planung einzusteigen. Im Rahmen der Beteiligung haben die Gremien weitere Möglichkeiten der Einflussnahme.

Der Vorsitzende schließt die Beratung ab und stellt den Beschluss zu Abstimmung. Es ergeht folgender einstimmig gefasster Beschluss:

Der Kreisausschuss und der Ausschuss für Wirtschaftsförderung, Tourismus und ÖPNV nehmen die Informationen zur Mobilität im Rhein-Lahn-Kreis zur Kenntnis und stimmen dem Anforderungsprofil zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans in der vorliegenden Form zu.

Punkt 2:

Verschiedenes

Nachdem sich kein weiterer Beratungsbedarf ergibt, schließt der **Vorsitzende** die gemeinsame Sitzung des Kreisausschusses mit dem Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und ÖPNV um 16:25 Uhr.

Der Vorsitzende:

gez.

(Frank Puchtler)
Landrat

Der Schriftführer:

gez.

(Ralf Zimmerschied)