

Fragen an Herrn Pauly

Frage Dirk Meid (SPD):

Es gibt aus Mayen einen **Wunsch nach Wiedereinführung des Autobahnbusses Mayen - Koblenz**. Eine solche Direktverbindung gab es früher Mal. Im neuen Konzept gibt es das nur ab Polch. Es wird erklärt - ohne dass ich das Nachprüfen kann - dass viele Menschen diese Verbindung nutzen würden. Alle anderen Busverbindungen sind mit erheblichem Zeitverzug verbunden. Der Verweis auf die Bahnverbindung Mayen - Koblenz wird - nicht ganz zu Unrecht - damit gekontert, dass man nicht nur die reine Fahrtzeit vergleichen dürfe. Der Zug dauere zwar nur unwesentlich länger, aber man müsse ja erst mal zum Bahnhof kommen, während der Bus mit zentraler Abfahrt in Mayen, z.B. Obertor, für viele Menschen fußläufig erreichbar sei.

Ich habe dazu nur eine ablehnende Haltung der Kreisverwaltung. Vielleicht kann uns Herr Pauly etwas dazu sagen.

Im Ergebnis würde eine solche Direktverbindung ganz sicher nicht dazu beitragen, vor allem zahlreiche neue Kunden zu gewinnen. Vielmehr würden bereits vorhandene Nutzer von den bereits bestehenden und als ausreichend und attraktiv zu bezeichnenden ÖPNV-/SPNV-Angeboten abgezogen. Die Einrichtung einer solchen Direktverbindung stellt aus unserer Sicht einen klassischen Parallelverkehr dar, der sich konkurrenzierend auf die Nachfrage im Schienenverkehr zwischen Mayen, Andernach und Koblenz auswirken würde, wie auch nachteilig auf die Nachfrage auf der Linie 300 und vor allem konkurrenzierend zur Regiolinie 350.

Parallelverkehre werden vom Land nicht mitfinanziert, so dass das neue Angebot einer Direktfahrt vom Kreis allein finanziert werden müsste. Ggf. müsste bei der Einrichtung eines „Autobahnbusses“ sogar damit gerechnet werden, dass sich das Land auch aus der bestehenden Mitfinanzierung der Regiolinie 350 zurückziehen würde.

Dem finanziellen Mehraufwand des Kreises für die Bestellung eines solchen Angebotes stünden jedoch nur die Erlöse der die Direktfahrt nutzenden Kunden ohne Fahrgelderlöse der dann ausgelassenen Binnenrelationen gegenüber. Es darf zumindest angezweifelt werden, dass ein potentiell Mehr an Kunden einer solchen zusätzlichen Linie, für die auch eine Konzession beim LBM beantragt werden müsste, die von den anderen Angeboten abgezogenen Kunden und den materiellen Aufwand einer neuer Direktverbindung kompensiert. Diese „Schnellbuslinie“ müsste zudem europaweit ausgeschrieben werden.

Erfahrungsgemäß führt die Realisation einer Direkt- und Schnellverbindung in der Regel zu weiteren Forderungen, deren man nach Schaffung eines Berufungs- und Präzedenzfalles nur schwer wehren kann.

Fragen der CDU-Kreistagsfraktion:

A) Draufsicht BPV

In der Präsentation vom 29.10.2024 „Rückblick „Draufsicht“ und Umstellungskonzept““ wird auf Seite 11 unter dem Punkt „2.1 ÖPNV Angebot MYK im regionalen Vergleich“ dargestellt, dass das ÖPNV-Angebot nach Kilometerleistung in Relation zur Siedlungsdichte im Landkreis Mayen-Koblenz höher liegt, als in anderen Landkreisen.

Nach der Draufsicht der BPV (Herr Zimmer) ist das ÖPNV-Angebot an Einwohnerdichte und Siedlungsstruktur anzupassen.

Der VRM wird um Stellungnahme gebeten,

- 1. ob das ÖPNV-Angebot anzupassen ist,**
- 2. wie – unabhängig von der Stellungnahme zu Ziffer 1 - das ÖPNV Angebot angepasst werden kann.**

Zu 1.)

Anpassungen des ÖPNV-Angebotes erfolgten bereits auf Beschluss des Kreisausschusses vom 24.06.2024 im Schülerverkehr zum Schulstart im August 2024; wenngleich auf den erheblichen Protest von Eltern wegen der Kapazitätseinschränkungen einige der Kürzungen zu den Herbstferien 2024 wieder rückgängig gemacht werden mussten. Weitere Anpassungen des bisherigen Leistungsangebotes wurden in der Kreisausschusssitzung im November 2025 beschlossen. Diese sind aufgrund der ebenfalls beschlossenen und vorab durchzuführenden Zählungen auf den zur Kürzung vorgesehenen Linien noch nicht umgesetzt worden.

Zu 2.)

Erhebliche Einsparungspotentiale lassen sich außerhalb der Schülerverkehre im Landkreis Mayen-Koblenz montags bis freitags nur an den Wochenenden samstags und sonntags identifizieren. Die umfassendsten Einsparungsmöglichkeiten ergäben sich bei einer vollständigen Einstellung aller Wochenendverkehre. Dies müsste jedoch von den kommunalen Gremien in dieser Form mitgetragen werden, da touristische Einrichtungen, wie z. B. der Rheinsteig, Moselsteig, Rhein-Burgen-Weg, Weinfeste an Mosel und Rhein, Schumpftal, Burg Eltz, Radwege etc. gerade und am Wochenende auf die Belange von Touristinnen und Touristen ausgerichtet sind und dementsprechend massiv davon betroffen wären. Dennoch handelt es sich bei den Wochenendverkehren um die zweifelsfrei kostenaufwendigsten Leistungsangebote, da hier die Beschäftigten im ÖPNV die höchsten Lohnzuschläge erhalten.

B) Kürzungen der Verkehrsleistungen

Die Verwaltung schätzte die Einsparungen aufgrund der Streichungen, welche im Rahmen der Sitzung des ÖPNV-Ausschuss vom 01.10.2025 beschlossen wurden, auf **300.000 Euro bis 500.000 Euro**.

1. Gab es zwischenzeitlich eine Einigung mit dem Verkehrsunternehmen?
Ja, mit dem Verkehrsunternehmen konnte eine Brutto-Einsparung bei den Aufwendungen identifiziert werden.
2. Wenn ja, in welcher Höhe?
In einer in nichtöffentlicher Sitzung zu benennenden Höhe.
3. Wenn nein, bitte die Gründe benennen.
entfällt
4. Wurden die beschlossenen Veränderungen, Reduzierungen und Streichungen zwischenzeitlich umgesetzt?
Nein, da vorab Zählungen durchzuführen waren.
5. Wenn ja, seit wann?
In Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen sollen diese zum 01.04.2026 umgesetzt werden.
6. Wenn nein, welche Abweichungen zur Beschlusslage bestehen und welche Gründe gibt es hierzu?
Die Beschlusslage sah vorab eine Zählung der bereits als „schwachlastig“ identifizierten Linien vor. Zudem muss das Unternehmen mit einem mit der Arbeitnehmervertretung abgestimmten Zeitvorlauf die Dienstpläne erstellen.
7. Wurden die Aushänge und Beschilderungen an den von den Veränderungen, Reduzierungen und Streichungen betroffenen Bushaltestelle zwischenzeitlich angepasst?
Dafür trägt das Verkehrsunternehmen gemäß Verkehrsvertrag die Verantwortung. Die rechtzeitige Kundeninformation an den Haltestellen wurde vom Verkehrsunternehmen zugesagt.

C) Fahrgastzählsystem

Neue Vorschläge für Kürzungen der Verkehrsleistungen sollten auf Grundlage einer neuen Datenbasis erfolgen. Für die Zählung der Fahrgastzahlen wurde entsprechende Fahrgastzählsysteme durch den VRM nachgerüstet.

1. Welchen Stand hat das Fahrgastzählsystem? Ist die Nachrüstung abgeschlossen?
Derzeit sind die im Landkreis Mayen-Koblenz eingesetzten Fahrzeuge mit einem D-Ticket-Kontrollgerät ausgerüstet. Ein Fahrgastzählsystem wurde im VRM bislang nicht eingeführt. Das Land Rheinland-Pfalz hat erst zum 18.12.2025 den Landesnahverkehrsplan in Kraft gesetzt. Erst damit sind die Fördervoraussetzung für eine Beschaffung eines flächendeckenden Fahrgastzählsystems gegeben. Eine vollständige Nachrüstung aller im Kreis Mayen-Koblenz eingesetzten Busse hätte vor dem 18.12.2025 eine ausschließlich kommunale Finanzierung erforderlich gemacht. Bei Gestehungskosten von ca. 5.000,- € je AFZS-Modul sind bei 236 im Kreis Mayen-Koblenz eingesetzten Fahrzeugen ca. 1.130.000,- € vom Kreis zu finanzieren. Darüber hinaus fördert das Land nur die Ausrüstung mit AFZS-Fahrgastzählsystem in Fahrzeugen, die jünger als fünf Jahre sind.
2. Konnten die Daten aus dem Fahrgastzählsystem ausgewertet werden?
Siehe Antwort zu 1
3. Welche Rückschlüsse können, insbesondere im Hinblick auf eine Reduzierung oder Optimierung der Verkehrsleistungen, gezogen werden?

Die aktuell gewonnen Erkenntnisse bzgl. der Auslastung der bereits zuvor als schwach ausgelasteten Linien und Fahrten stützen sich im Wesentlichen auf die Zählungen von Dezember 2025 und Januar 2026. Ergänzt mit den Auswertungen der D-Ticket-Kontrollgeräten wurden die notwendigen Rückschlüsse gewonnen.

Die Verwaltung informierte zuletzt, dass das Fahrgastzählsystem nicht alle Tickets „lesen“ kann und ein Zugang in den Bus auch ohne Zählung erfolgen kann.

Konnten die Herausforderungen, welche mit dem Fahrgastzählsystem identifiziert wurden, zwischenzeitlich abgestellt werden?

Bei den Fahrgastzählsystemen handelt es sich nicht um klassische Zählsysteme, wie z.B. AFZS, sondern um die zur Erkennung und Validierung der Deutschland-Tickets verbauten D-Ticket-Kontrollsysteme, mit denen jedoch auch Fahrgäste evaluiert und gezählt werden können; jedoch nur solche mit D-Ticket.

Können alle Tickets gezählt werden?

Nein, die Fahrgäste mit Deutschland-Ticket werden gezählt.

Wird der Zugang nur noch nach Kontrolle der Tickets gewährt?

Im Falle der Anwendung des Deutschland-Tickets ist dies so, ja.

Die Verwaltung informierte zuletzt, dass – alternativ zum Fahrgastzählsystem - zukünftig die Zählungen der Mobilfunkgeräte vorgesehen sei. Eine erste Abstimmung sei mit Transdev erfolgt. Details würden in einem weiteren Gespräch (02.10.) erfolgen.

Wie ist der Stand bei diesem (neuen) Zählsystem?

Das Pilotprojekt im Rhein-Hunsrück-Kreis ist derzeit noch in der Erprobungs- und Auswertungsphase; jedoch nicht bei TRANSDEV, sondern bei einem Mitbewerber. Abschließende Erkenntnisse liegen noch nicht vor.

D) Beförderungsentgelt

Es liegen Beschwerden von externen Beschwerdeführern und interne Erkenntnisse von Gremienmitgliedern über Fahrten vor, bei denen der jeweilige Fahrgast kein Beförderungsentgelt entrichtet bzw. entrichten muss, weil der eingesetzte Busfahrer kein Entgelt kassiert, sondern den Fahrgast aktiv durchwinkt oder passiv überhaupt keine Fahrscheine kontrolliert.

Sind dem VRM diese Beschwerden bekannt?

Ja, jedoch fallen bei System- und Vertriebskontrollfahrten diese Vorkommnisse wesentlich seltener aus, als diese gemeinhin kolportiert werden.

Was unternimmt der VRM in der Sache konkret?

Jeder Vorfall, unabhängig ob von Kunden oder den Revisoren des VRM ermittelt und festgestellt, wird einer Vertragsstrafe unterzogen. Die jeweilige Pönalezahlung liegt weit über den entgangenen Fahrgeldern und wird entsprechend direkt mit der im Zuge der monatlichen Abrechnung verrechnet. Pönalezahlungen erfolgen über die monatliche Abrechnung direkt an den Kreis und werden nicht in die Einnahmenaufteilung des Verbundes einbezogen.

Wie viele Kontrolleure hat der RM mit Stand 01.01.2026 insgesamt?

Insgesamt sind derzeit 9 Personen der VRM GmbH im gesamten VRM-Gebiet mit System- und Kontrollfahrten beschäftigt. Für den Zeitraum Februar bis September wurde mit dem Unternehmen VREM die zeitbefristete Einstellung weiteren Personals zur Kontrolle in den drei von der VREM betriebenen Linienbündel auf deren Kosten vereinbart.

Welche Linien im Landkreis Mayen-Koblenz wurden durch die Kontrolleure im 4. Quartal 2025 überprüft?

Gezählt wurde auf den Linien N23, N26, N29, N39, 300, 301, 302, 341, 342, 345, 354, 356, 357, 361, 365, 369, 372,375, 377, 381, 382, 383, 385 und 388.

Welche Ergebnisse haben die Prüfungen im 4. Quartal 2025 ergeben?

Im Ergebnis werden Einsparungen und Kürzungen vorgenommen, die dem Beschluss des Kreisausschusses entsprechen.

E) Sprachkenntnisse

Es liegen Beschwerden von externen Beschwerdeführern und interne Erkenntnisse von Gremienmitgliedern über Fahrten vor, bei denen die jeweils eingesetzten Busfahrer nicht über die notwendigen Sprachkenntnisse verfügten.

Sind dem VRM diese Beschwerden bekannt?

Ja, diese Beschwerden sind bekannt.

Was unternimmt der VRM in der Sache konkret?

Die VRM GmbH unterstützt verschiedene Verkehrsunternehmen auf administrativer Ebene (Austausch mit Botschaften und den Institutionen der Bundesagentur für Arbeit) bei der Akquisition von Fahrern und Fahrerinnen aus nordafrikanischen Ländern (vorrangig Tunesien und Marokko), weil deren Aufenthaltsstatus (samt Arbeitsgenehmigung) in der Bundesrepublik Deutschland an den Nachweis einer B-1-Sprachqualifikation gebunden ist. Zudem organisiert die VRM GmbH gemeinsam einen Arbeitskreis mit dem vom Sozialministerium in Mainz staatlich anerkannten Weiterbildungsträger „Arbeit und Leben gGmbH“, in der die Voraussetzungen für die Integration von arbeitenden Menschen mit Migrationshintergrund auch eine sprachliche Förderung vorsehen. Der SWR hat hierüber in einem eigenen Fernsehbeitrag berichtet. Verantwortlich für die Sprachqualifikation im Sinne der einschlägigen Gesetze und Verordnungen sind jedoch die Verkehrsunternehmen selbst.

Das Unternehmen VREM hat erst jüngst bekannt gegeben, dass der Anteil der Fahrer und Fahrerinnen mit Migrationshintergrund auf 90% angestiegen sei. Deutsche Arbeitnehmer seien auf dem Arbeitsmarkt kaum mehr zu akquirieren.

Aufsichtsbehörde für Fragen der Sprachqualifikation von Berufskraftfahrern ist der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM).

F) Digitalisierung Gästeticket

Welcher Stand hat die Digitalisierung des Gästetickets?

Zum 01.01.2027 soll das VRM-Gästeticket mit einem Erlösanteil von 0,9% am Gesamterlös des VRM-Erlöspools von derzeit rund 105.000.000 € digitalisiert werden. Der weitere Fortschritt des Projekts hängt von den Kapazitäten der von den Fremdenverkehrsorganisationen beteiligten IT-Dienstleistern und der Umsetzungsbereitschaft der 1.200 beteiligten Beherbergungsbetriebe im gesamten VRM ab. Ein diesbezügliches Pilotprojekt wurde in der Stadt Boppard Ende des vergangenen Jahres gestartet. Die Stadt Boppard wendet gleichermaßen wie die Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler über einen Grundlagenvertrag mit der VRM GmbH und unter Berücksichtigung des Kommunalabgabengesetzes (KAG) vom 20. Juni 1995, zuletzt geändert durch Gesetz vom 25.02.2025, gemäß §12 KAG für alle Beherbergungsbetriebe auf deren Stadtgebieten einen Tourismus- und Gästebeitrag an. Gleiches ist ab 01.04.2026 für den gesamten (!) Rhein-Lahn-Kreis vorgesehen. Um die in diesem Landkreis an der geplanten Einführung gesamthaft beteiligten Beherbergungsbetriebe technisch nicht zu überfordern, hat die Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Rhein-Lahn-Kreises eine flächendeckende Einführung des digitalen Gästetickets zudem erst für das Jahr 2027 empfohlen.

Wann werden die Beteiligten (Tourist-Infos, Beherbergungsbetriebe) informiert?

Die VRM GmbH steht mit den Fremdenverkehrsinstitutionen der Tourismusbranche in einem engen Kontakt. Darüber hinaus wird im ersten Quartal jährlich eine Informationsveranstaltung durchgeführt, zu der alle entsprechenden Institutionen eingeladen und über Neuerungen zum VRM-Gästeticket ausführlich und detailliert informiert werden.

G) Digitalisierung Fahrgastinformationssystem

Welcher Stand hat die Digitalisierung der Fahrgastinformationen an den Bushaltestellen?

Auf Beschluss der Gesellschafterversammlung der VRM GmbH wurde in Zusammenarbeit mit den Kreisverwaltungen und der Stadtverwaltung der Stadt Koblenz die Aufstellung digitaler Fahrplan-Informationsstelen an einzelnen ausgewiesenen Verknüpfungspunkten von ÖPNV und SPNV umgesetzt. Die Einspeisung der digitalen Fahrplandaten läuft derzeit verbundweit noch im Probetrieb, soll aber im Laufe des Frühjahrs auf den Regelbetrieb umgestellt werden.

Wann werden die Beteiligten (insbesondere Ortsgemeinden) informiert?

Die Aufstellung der Stelen konnte nur nach Erteilung einer verkehrspolizeilichen Anordnung der jeweils beteiligten Ortsgemeinden erfolgen; insoweit waren die einzelnen Ortsgemeinden informiert.

Fragen Norbert Leimbach (GRÜNE):

In öffentlicher Sitzung wurde durch einzelne Personen mehrfach geäußert, sie seien bei der Planung des neuen Nahverkehrskonzeptes falsch beraten worden.

Nach meinem Kenntnisstand wurden in den letzten Jahren die Beschlüsse zur Entwicklung des neuen Nahverkehrskonzeptes überwiegend einstimmig gefasst. Mir ist nicht bekannt/aufgefallen, dass in den Ausschusssitzungen zur Planung des neuen Nahverkehrskonzeptes Fragen offengeblieben sind, die durch die Fachplaner nicht beantwortet werden konnten und die jetzt den Vorwurf einer Falschberatung begründen könnten.

Frage:

Wurde Herr Pauly/der VRM in der Vergangenheit von Ausschussmitgliedern direkt mit entsprechenden Fragen/Vorwürfen konfrontiert. Falls dem so war, wären Erläuterungen sicher hilfreich.

Nein, mit Fragen von einzelnen Ausschussmitgliedern im Sinne von Vorwürfen zur Konzeption des Nahverkehrs im Kreis Mayen-Koblenz wurde ich außerhalb der Gremiensitzungen nicht konfrontiert.

In öffentlicher Sitzung wurde mehrfach geäußert, dass mit dem neuen Nahverkehrsplan deutlich mehr Leistungen ausgeschrieben und umgesetzt worden seien, als dies in der vorangegangenen Planung zum neuen Nahverkehrskonzept im Ausschuss vorher vorgestellt und beschlossen wurde.

Frage:

Wurden Nahverkehrsleistungen ausgeschrieben und realisiert, die nicht durch Beschlüsse gedeckt sind? Falls ja, wären auch hier Erläuterungen wünschenswert.

Nein, es wurden seitens des VRM keine Verkehrsleistungen ausgeschrieben oder realisiert, die nicht von den Gremien des Kreises zuvor beraten oder beschlossen worden waren. Insbesondere wurden in den Beschlussvorlagen stets die Vorgaben des kreiseigenen Nahverkehrsplanes berücksichtigt. Zudem waren in einem zweijährigen und den Beschlussvorlagen vorausgehenden intensiven Beratungsprozess die Anforderungen an den Schülerverkehr mit den Schulträgern in Detail erfolgt. Gleiches gilt für den Abstimmungsprozess mit dem Zweckverband SPNV Nord (ZV), der mit Blick auf die mit dem Land Rheinland-Pfalz und dem ZV abzuschließenden Kooperations- und Finanzierungsverträge einen tiefgehenden und sehr detaillierten Abstimmungsprozess erforderlich machte. Am 12.10. 2020 (!) teilte der ZV der VRM GmbH mit: „Wir haben keine Anpassungs-/Änderungswünsche mehr an den Vergabeunterlagen. Hiermit also gerne unsere Freigabe zur Veröffentlichung der Vergabe.“

Mit der Einführung des neuen Nahverkehrskonzeptes sind die durch die Fahrer eingenommen Fahrtengelte an den Kreis abzuführen. Es konnte in der Praxis Defizite in der Erhebung von Fahrgeld durch die Busfahrer festgestellt werden.

Welche Maßnahmen wurden hier durch den VRM getroffen, um den Sachverhalt im Kreisgebiet zu erfassen und dem Kreis die ihm zustehenden Beförderungsentgelte zu sichern.

Es finden regelmäßig Vertriebs- und Systemkontrollfahrten durch die Revisoren der VRM GmbH statt. Die immer wieder kolportierte Massierung oder Häufung derartiger Vorfälle konnte nicht bestätigt werden; was jedoch nicht bedeutet, dass es diese Fälle nicht gibt. Werden Fälle von nicht erfolgten Fahrausweisverkäufen bekannt, werden diese mit Vertragsstrafen geahndet. Diese Pönalen liegen empfindlich höher, als der jeweils zu erhebende Fahrscheinpreis. Auch Meldungen zahlungswilliger Kunden oder der Mitreisenden, die solches beobachtet haben, werden entsprechend berücksichtigt. Die Pönalen fließen direkt in die monatliche Abschlagsabrechnung mit ein.

Der VRM und Herr Pauly sind wichtige Faktoren für ein funktionierendes ÖPNV System in MYK. Für die weitere Entwicklung ist eine konstruktive Zusammenarbeit notwendig.

Frage:

Welche Vorstellungen/Anregungen/Bedenken für eine zukünftige Zusammenarbeit kann Herr Pauly hier an den Ausschuss/den Kreis weitergeben?

Um eine Anregung von Herrn Verbandsbürgermeister Jörg Lempertz aus öffentlicher Kreistagssitzung aus dem Jahr 2022 sinngemäß aufzugreifen:

Es wäre dem gesamten Image des ÖPNV im Kreis Mayen-Koblenz sicher förderlich, wenn die Arbeit der beteiligten Institutionen endlich in ein ruhiges und vom vertraglich geregelten Alltagsablauf geprägtes Fahrwasser ohne ständige Skandalisierung der von den Verkehrsunternehmen zu verantwortenden Vorfälle gelangen würde. Wörtlich sagte Herr Lempertz: „Hören wir endlich auf, selbst die Dinge schlecht zu reden, die sogar funktionieren oder nicht in unsere Verantwortung fallen.“