Niederschrift

über die 11. öffentliche Sitzung der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Region Trier

Sitzungstermin:	**Dienstag, 21. März 2017**
Sitzungsbeginn:	17:00 Uhr
Sitzungsende:	18:20 Uhr
Ort, Raum:	Trier, Sitzungssaal der Kreisverwaltung des Landkreises Trier-Saarburg

Anwesende:

a) Vertreter des Landkreises Bernkastel-Wittlich

Frau Bernard, Maria	Vertretung für Herrn Landrat Gregor Eibes
Frau Graham, Marion	
Herr Hackethal, Andreas	
Herr Haussmann, Erwin	
Herr Meyer, Alois	
Frau Zender, Nadine	

b) Vertreter des Landkreises Vulkaneifel

Frau Ewertz, Sonja	Vertretung für Herrn Landrat Heinz-Peter Thiel
Herr Dr. Scholzen, Reinhard	
Herr Linnerth, Georg	
Frau Simon, Melitta	
Herr Vietoris, Josef	
Frau Winter, Magdalena	

c) Vertreter des Eifelkreises Bitburg-Prüm

Herr Landrat Dr. Streit, Joachim	Verbandsvorsteher
Herr Barz, Helmut	
Herr Wirtz, Rainer	
Herr Petry, Moritz	
Herr Ritter, Klaus	
Herr Dr. Scheiding, Günter	

d) Vertreter des Landkreises Trier-Saarburg

Herr Schmitz-Wenzel, Stephan	Vertretung für Herrn Landrat Schartz, Günther
Herr Neumann, Paul	
Frau Quijano-Burchardt, Sabrina	
Frau Schlöder, Kathrin	
Herr Weber, Joachim	

e) Vertreter der Stadt Trier

Frau Wiemann-Enkler, Iris	Vertretung für Herrn Beigeordneten Andreas Ludwig
Frau Albrecht, Jutta	
Herr Albrecht, Thomas	
Herr Schmitz, Hans-Alwin	
Herr Wilhelm, Stefan	

f) Vertreter der Verwaltungen

Herr Kreutz, Thomas	Kreisverwaltung Eifelkreis Bitburg-Prüm

g) VRT GmbH

Frau Schwarz, Barbara	Geschäftsführerin

h) Zweckverband VRT

Frau Schwarz, Barbara	Geschäftsführerin
Herr Roquette, Marcel	Schriftführer

i) Gäste

Herr Meinhart, Raphael	IGDB GmbH
Herr Schabio, Ulrich	Servicestelle LTTG, Trier

Entschuldigt:

Herr Landrat Eibes, Gregor	Landkreis Bernkastel-Wittlich; entschuldigt; vertreten durch Frau Bernard, Maria
Herr Kohl, Fritz	Landkreis Bernkastel-Wittlich; entschuldigt; Stimmrecht an Herrn Hackethal, Andreas
Frau Blatzheim-Roegler, Jutta (MdL)	Landkreis Bernkastel-Wittlich; entschuldigt; Stimmrecht an Frau Bernard, Maria
Herr Landrat Thiel, Heinz-Peter	Landkreis Vulkaneifel; entschuldigt; vertreten durch Frau Ewertz, Sonja
Herr Michels, Helmut	Landkreis Vulkaneifel; entschuldigt; Stimmrecht an Frau Winter, Magdalena
Herr Kruppert, Andreas	Eifelkreis Bitburg-Prüm; entschuldigt; Stimmrecht an Herrn Landrat Dr. Streit, Joachim
Herr Pick, Alfred	Eifelkreis Bitburg-Prüm; entschuldigt; Stimmrecht an Herrn Dr. Scheiding, Günter
Herr Landrat Schartz, Günther	Landkreis Trier-Saarburg; entschuldigt; vertreten durch Herrn Schmitz-Wenzel, Stephan
Herr Beigeordneter Ludwig, Andreas	stellvertretender Verbandsvorsteher; entschuldigt; vertreten durch Frau Wiemann-Enkler, Iris
Herr Lehnart, Rainer	Stadt Trier, entschuldigt; Stimmrecht an Herrn Wilhelm, Stefan
Frau Dr. Tressel, Elisabeth	Stadt Trier, entschuldigt; Stimmrecht an Herrn Albrecht, Thomas

Nicht anwesend:

Herr Petry, Jörg	Landkreis Vulkaneifel
Herr Steuer, Hans	Landkreis Trier-Saarburg
Herr Rausch, Walter	Landkreis Trier-Saarburg
Herr Seidel, Ole	Stadt Trier

Der **Verbandsvorsteher Herr Landrat Dr. Joachim Streit begrüßt** die VertreterInnen der Verbandsversammlung. Er stellt fest, dass zur öffentlichen und nichtöffentlichen Sitzung der Verbandsversammlung **frist- und formgerecht** am 07.03.2017 eingeladen wurde und **Beschlussfähigkeit** besteht.

Vor Eintritt in die Tagesordnung **verpflichtet** Herr Landrat Dr. Streit folgende **neue Mitglieder** auf die gewissenhafte Erfüllung der Pflichten durch Handschlag

- Frau Jutta Albrecht (anstelle von Herrn Udo Köhler; Stadt Trier)
- Herrn Stefan Wilhelm (anstelle von Herrn Sven Teuber; Stadt Trier)
- Herrn Georg Linnerth (anstelle von Frau Schmitt, Vulkaneifel)

als ordentliche Mitglieder der Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRT und weist auf die §§ 20 (Schweigepflicht) und 21 (Treuepflicht) der Gemeindeordnung hin.

Gegen die Tagesordnung der öffentlichen und nichtöffentlichen Sitzung der Verbandsversammlung vom 21. März 2017 werden keine Einwände erhoben. Sie gilt somit als genehmigt.

Herr Landrat Dr. Streit stellt die **Tagesordnung** damit wie folgt fest:

Tagesordnung der öffentlichen Sitzung:

1 Mitteilungen
2 Niederschrift der 10. öffentlichen Sitzung vom 29. November 2016
3 Ergänzung des regionalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Bernkastel-Wittlich
4 Sachstand Fortschreibung regionaler Nahverkehrsplan
5 Mindestanforderungen an Fahrzeuge
6 Servicestelle Landestariftreuegesetz
7 Verschiedenes

Tagesordnung der nichtöffentlichen Sitzung:

8 Mitteilungen
9 Niederschrift der 10. nichtöffentlichen Sitzung vom 29. November 2016
10 Kooperations- und Finanzierungsverträge für die Linienbündel Römische Weinstraße, Trierer Land, Südeifel und Mosel
11 Neuorganisation VRT
12 Verschiedenes

Öffentlicher Teil

TOP 1 Mitteilungen

Der Verbandsvorsteher Herr Landrat Dr. Streit übergibt das Wort an Frau Schwarz.

- Frau Schwarz teilt mit, dass jede zuständige Behörde einmal jährlich einen Gesamtbericht gemäß Artikel 7 der VO (EG) Nr. 1370/2007 zu erstellen hat und öffentlich zugänglich zu machen hat. Inhalte sind dabei: gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, gewährte Ausgleichszahlungen an Betreiber. Die Gesamtberichte der Jahre 2010 bis 2015 können nach Terminvereinbarung in der Geschäftsstelle des ZV VRT eingesehen werden.
- Die Vorinformation für öffentliche Dienstleistungsaufträge für das Linienbündel Östliche Vulkaneifel ist auf der Internetseite www.zv-vrt.de veröffentlicht. Der Tag der Bekanntmachung im Amtsblatt der EU bzw. im TED (Tenders Electronic Daily), der Online-Version, war am 13.12.2016. Die Frist für den Eingang eigenwirtschaftlicher Anträge ist am 13.03.2017 abgelaufen. Die Ausschreibung erfolgt im Dezember 2017.
- Bis zum 18. April 2017 ist bei allen zentralen Beschaffungsstellen die elektronische Kommunikation einzuführen (sog. eVergabe). D. h., die gesamte Kommunikation zwischen Vergabestelle und Bieter im Vergabeverfahren muss in elektronischer Form erfolgen. Angebote sind grundsätzlich elektronisch einzureichen.

TOP 2 Niederschrift der 10. öffentlichen Sitzung vom 29.11.2016

Die Niederschrift der 10. öffentlichen Sitzung vom 29. November 2016 wurde am 17. Januar 2017 im Internet unter www.zv-vrt.de eingestellt. Die Vertreter der Verbandsversammlung wurden darüber am 17. Januar 2017 per E-Mail informiert.

Herr Landrat Dr. Streit stellt keine Änderungswünsche fest, damit gilt die Niederschrift als beschlossen.

TOP 3 Ergänzung des regionalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Bernkastel-Wittlich

Herr Landrat Dr. Streit erteilt Frau Schwarz das Wort. Frau Schwarz stellt die Sitzungsvorlage und die Anlagen vor.

Die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens zur Ergänzung des regionalen Nahverkehrsplanes VRT und des lokalen Nahverkehrsplanes Bernkastel-Wittlich um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Bernkastel-Wittlich waren als Anlagen 1 und 2 den Sitzungsunterlagen beigefügt.

Herr Landrat Dr. Streit stellt den Beschlussvorschlag nach Diskussion zur Abstimmung. Es ergeht folgender Beschluss:

Beschluss 11.3/2017

- **Die Verbandsversammlung des ZV VRT beschließt die Fortschreibung des regionalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept des Landkreises Bernkastel-Wittlich gemäß der Anlage 1 (Abwägungsentscheidung/Synopse) und der Anlage 2 (Linienbündelungskonzept).**
- **Sollten sich im Rahmen der Fortschreibung des regionalen Nahverkehrsplanes und der lokalen Nahverkehrspläne neue Erkenntnisse ergeben, wird die Geschäftsstelle des ZV VRT hiermit beauftragt, die Linienbündelungsbeschlüsse den gewonnenen Erkenntnissen anzupassen.**

Ergebnis der Abstimmung

Die Verbandsversammlung fasst den Beschluss einstimmig.

TOP 4 Sachstand Fortschreibung regionaler Nahverkehrsplan

Herr Landrat Dr. Streit erteilt Herrn Meinhart vom Verkehrsplanungs- und Beratungsbüro IGDB Dreieich GmbH das Wort. Herr Meinhart stellt den aktuellen Sachstand der regionalen Nahverkehrsplanung in einer Präsentation vor. Die Präsentation ist als Anlage dieser Niederschrift beigefügt.

Herr Landrat Dr. Streit stellt den Beschlussvorschlang nach Diskussion zur Abstimmung. Es ergeht folgender Beschluss:

Beschluss 11.4/2017

- **Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstand und den Zeitplan zur Fortschreibung des regionalen Nahverkehrsplanes zur Kenntnis.**
- **Die Verbandsversammlung beschließt auf Basis der Ergebnisse aus dem ÖPNV-Konzept RLP Nord den regionalen Nahverkehrsplan fortzuschreiben.**

Ergebnis der Abstimmung

Die Verbandsversammlung fasst den Beschluss einstimmig.

TOP 5 Mindestanforderungen an Fahrzeuge

Herr Landrat Dr. Streit erteilt Frau Schwarz das Wort. Frau Schwarz erläutert den Tagesordnungspunkt und schlägt aufgrund der Empfehlung durch den Verbandsausschuss eine Ergänzung des Beschlussvorschlages um einen weiteren Punkt (s. u.) vor.

Herr Landrat Dr. Streit erteilt Herrn Meinhart das Wort. Herr Meinhart (IGDB) stellt die Mindestanforderungen an die Fahrzeuge im VRT (siehe Anlage) vor.

Um in den kommenden Jahren im Rahmen der Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes RLP Nord in den Ausschreibungsverfahren die gleichen Fahrzeugstandards sicher zu stellen, wurden in einer Sitzung von Mitarbeitern der drei Verbünde VRT, VRM, RNN, der beiden Zweckverbände des SPNV und des MWVLW gemeinsame Fahrzeuganforderungen erarbeitet. Ziel ist es, überall eine gleich hohe Fahrzeugqualität sicher zu stellen.
Nach Diskussion wird der Beschlussvorschlag um den u. g. letzten Punkt auf Empfehlung des Verbandsausschusses ergänzt. Herr Landrat Dr. Streit stellt den ergänzten Beschlussvorschlag zur Abstimmung. Es ergeht der folgende Beschluss:

Beschluss 11.5/2017

- **Die Verbandsversammlung beschließt die Mindestanforderungen an die Fahrzeuge im VRT gemäß Anlage 3; diese sollen in den noch fortzuschreibenden regionalen Nahverkehrsplan übernommen werden.**
- **Die Mindestanforderungen an die Fahrzeuge (Anlage 3) sind mit den Gremien der lokalen Aufgabenträger abzustimmen.**
- **Die abgestimmten Mindestanforderungen an die Fahrzeuge (Anlage 3) stellt die „Mustervergabeunterlage Fahrzeuge“ für kommende Vorabbekanntmachungen und Ausschreibungen der Linienbündel im VRT dar.**
- **Sollte es auf Grund der vorhandenen Infrastruktur des auszuschreibenden Linienbündels Anpassungen bzgl. der Gefäßgrößen bedürfen, sind diese zulässig.**
- ***Ergänzung:* Sollte es auf Grund von gesetzlichen Vorgaben und/oder aus konstruktionstechnischer Sicht Anpassungen bedürfen, sind diese zulässig.**

Ergebnis der Abstimmung

Die Verbandsversammlung fasst den Beschluss einstimmig.

TOP 6 Servicestelle Landestariftreuegesetz (LTTG)

Herr Landrat Dr. Streit erteilt Herrn Schabio von der Servicestelle LTTG, einer Institution des Landesamtes für Soziales, Jugend und Versorgung, das Wort.

Herr Schabio stellt die Anforderungen des LTTG und die Aufgaben der Servicestelle LTTG im Rahmen einer Präsentation vor. Die Präsentation ist als Anlage dieser Niederschrift zu entnehmen.

TOP 7 Verschiedenes

Die ursprünglich für den 08. Juni 2017 geplante nächste Sitzung der Verbandsversammlung des ZV VRT wurde auf den **06. Juni 2017** vorverlegt.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorliegen dankt der Verbandsvorsteher den Anwesenden und schließt die Sitzung um 18:20 Uhr.

Sitzungsleiter		Schriftführer	
02.05.2017	_____ Landrat Dr. Joachim Streit Verbandsvorsteher ZV VRT	02.05.2017	_____ Marcel Roquette ZV VRT

Anlagen (öffentlicher Teil)

Anlage zu TOP 5: Mindestanforderungen an Fahrzeuge (Mustervergabeunterlage)

Anlage zu TOP 4: Präsentation Sachstand NVP

Anlage zu TOP 6: Präsentation Servicestelle LTTG

Zulässige Fahrzeugtypen und Mindestanforderungen bezüglich des Platzangebotes sind in der Kategorie A:

KB = Kleinbus: Länge maximal 8,9 m, Breite maximal 2,4 m, mindestens 7 Fahrgast-Sitzplätze, Mitnahmemöglichkeit für Kinderwagen/Rollator

NBn = Niederflur Minibus: Länge maximal 8 m, Breite maximal 2,35 m, mindestens 13 Fahrgast-Sitzplätze, Mitnahmemöglichkeit für Kinderwagen/Rollator/Rollstuhl/Fahrrad nach VDV-Schrift 231

MBn = Midibus, auch als Low-Entry-Variante: Länge 8 m bis 10,90 m, mindestens 19 Fahrgast-Sitzplätze (inkl. Klappsitzen), Mitnahmemöglichkeit für Kinderwagen/Rollator/Rollstuhl/Fahrrad nach VDV-Schrift 231

Bn = Niederflur-Solobus, auch als Low-Entry-Variante: Länge bis 13,50 m, mindestens 30 Sitzplätze (inkl. Klappsitzen), Mitnahmemöglichkeit für Kinderwagen/Rollator/Rollstuhl/Fahrrad nach VDV-Schrift 231

MXn = Niederflur-15m-Bus, auch als Low-Entry-Variante: Länge bis 15,50 m, mindestens 45 Sitzplätze (inkl. Klappsitzen), Mitnahmemöglichkeit für Kinderwagen/Rollator/Rollstuhl/Fahrrad nach VDV-Schrift 231

GBn = Niederflur-Gelenkbus, auch als Low-Entry-Variante: Länge bis 18,75 m, mindestens 45 Sitzplätze (inkl. Klappsitzen), Mitnahmemöglichkeit für Kinderwagen/Rollator/Rollstuhl/Fahrrad nach VDV-Schrift 231

Bn+Anh = Buszug Standard, Niederflur- oder Low-Entry-Variante: Länge bis 23 m, mindestens 60 Sitzplätze (inkl. Klappsitzen), Mitnahmemöglichkeit für Kinderwagen/Rollator/Rollstuhl/Fahrrad nach VDV-Schrift 231

DD = Doppeldecker, Niederflur- Variante: Länge bis 15 m, mindestens 90 Sitzplätze, (inkl. Klappsitzen), Mitnahmemöglichkeit für Kinderwagen/Rollator/Rollstuhl/Fahrrad nach VDV-Schrift 231

Zulässige Fahrzeugtypen und Mindestanforderungen bezüglich des Platzangebotes sind in der Kategorie B:

MB = Midibus, auch als Low-Entry-Variante: Länge 8 m bis 10,90 m, mindestens 19 Fahrgast-Sitzplätze (inkl. Klappsitzen). Ab 01.01.2022 Mitnahmemöglichkeit für Kinderwagen/Rollator/Rollstuhl/Fahrrad nach VDV-Schrift 231

B = Solobus, auch als Low-Entry-Variante: Länge bis 13,50 m, mindestens 37 Sitzplätze (inkl. Klappsitzen). Ab 01.01.2022 Mitnahmemöglichkeit für Kinderwagen/Rollator/Rollstuhl/Fahrrad nach VDV-Schrift 231

MX = 15m-Bus, auch als Low-Entry-Variante: Länge bis 15,50 m, mindestens 45 Sitzplätze (inkl. Klappsitzen). Ab 01.01.2022 Mitnahmemöglichkeit für Kinderwagen/Rollator/Rollstuhl/Fahrrad nach VDV-Schrift 231

GB = Gelenkbus, auch als Low-Entry-Variante: Länge bis 18,75 m, mindestens 50 Sitzplätze (inkl. Klappsitzen). Ab 01.01.2022 Mitnahmemöglichkeit für Kinderwagen/Rollator/Rollstuhl/Fahrrad nach VDV-Schrift 231

B+Anh = Buszug Standard: Länge bis 23 m, mindestens 60 Sitzplätze (inkl. Klappsitzen), Mitnahmemöglichkeit für Kinderwagen/Rollator/Rollstuhl/Fahrrad nach VDV-Schrift 231

DD = Doppeldecker, Niederflur- Variante: Länge bis 15 m, mindestens 90 Sitzplätze, (inkl. Klappsitzen), Mitnahmemöglichkeit für Kinderwagen/Rollator/Rollstuhl/Fahrrad nach VDV-Schrift 231

Zulässige Fahrzeugtypen und Mindestanforderungen bezüglich des Platzangebotes sind in der Kategorie C:

AST = Ruffahrzeug (PKW)

Van = Ruffahrzeug (Van): mindestens 7 Fahrgast-Sitzplätze

Für die Bedienung im Ruf-Betrieb muss je Linienbündel ein rollstuhlgerechtes Fahrzeug (Van/Kleinbus) vorgehalten werden mit mindestens 4 Sitzplätzen, mechanischer Klapprampe oder Hublift; Tragfähigkeit mind. 350 kg und Befestigungsmöglichkeiten für Rollstühle, Kinderwagen, Fahrräder oder ähnlichem (z. B. Gurte).

Nr.	Ausstattungskriterien und Mindestanforderungen Fahrzeuge	Kategorie		
		A	B	C
1.1	**Fahrzeugalter** (Als Stichtag zur Ermittlung des Fahrzeughöchstalters ist auf den Tag des Ersteinsatzes bei der Personenbeförderung, spätestens jedoch auf den Regelfahrplanwechsel im Dezember des Jahres der Betriebsaufnahme abzustellen.)			
1.1.1	**Maximales Alter (zu jedem Zeitpunkt der Vertragslaufzeit)**			
	10 Jahre	X		X
	20 Jahre		X	
1.1.2	**Maximales Durchschnittsalter**			
	8 Jahre Das Erfordernis der Einhaltung des Durchschnittsalters von 8 Jahren entfällt, sofern die bei Betriebsaufnahme eingesetzten Fahrzeuge Neufahrzeuge sind. (Zur Betriebsaufnahme neu angeschaffte Fahrzeuge werden nicht in die Berechnung mit einbezogen.) Dies soll es ermöglichen, eine für die vertragsgegenständliche Leistung neu angeschaffte Fahrzeugflotte über die gesamte Genehmigungslaufzeit ohne Ersatzinvestition einsetzen zu können.	X		
1.1.3	**Buszug**			
	Maximales Alter des Personenanhängers ab dem Tag des Ersteinsatzes in der Personenbeförderung: 20 Jahre. *(Der Personenanhänger wird bei der Berechnung des Durchschnittsalters der Fahrzeugflotte nicht gewertet)*	X	X	
1.2	**Technische Merkmale**			
1.2.1	**Motor**			
	Angemessene Motorleistung (gem. § 35 StVZO) entsprechend den topographischen Anforderungen einer im Mittelgebirge liegenden Region und betrieblichen Gegebenheiten sowie den Fahrplanvorgaben. Die Fahrzeuge müssen die vom Aufgabenträger vorgegebenen Fahrplanzeiten unter Vollbesatz einhalten können. Bei Fahrzeugen mit Anhängerbetrieb ist die zusätzlich benötigte Zugkraft zu berücksichtigen.	X	X	X
	Motorraumkapselung zur Dämpfung der Fahrgeräusche. Für Fahrzeuge, bei denen bauartbedingt eine Motorraumkapselung nicht möglich ist, wird zur Fahrgeräuschdämmung eine Begrenzung der Dezibelzahl auf 80 dB (A) nach § 49 StVZO gefordert.	X[2]	X[2]	
1.2.2	**Fahrgasttüren**			
	Anzahl: mindestens 2, für Gelenkfahrzeuge mindestens 3, für Klein- und Minibusse mindestens 1	X	X	X
	Breite: mindestens eine doppelbreite Tür mit einer lichten Durchgangsbreite von 1250 mm (+/- 50 mm) oder eine einflüglige Tür mit Breite 1150mm sowie eine Tür von mindestens 850 mm Durchgangsbreite	X	X	
1.2.3	**Ein- und Ausstieg**			
	Bei Niederflurfahrzeugen (vgl. Nr. 1.): Absenkvorrichtung (Kneeling) als elektropneumatisches System zur Fahrzeugabsenkung an der Einstiegsseite; Absenkbarkeit der Einstiegskante um 60-80 mm aus der Fahrstellung von 320 mm bis 360 mm	X[2]		
	Bei Niederflurfahrzeugen (vgl. Nr. 1.): Rampe/Hublift, Tragkraft 350 kg, für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste und/oder Kinderwagen an der doppeltbreiten Tür mit direktem Zugang zur Mehrzweckfläche. Diese ist an den Haltestellen auf Anforderung für mobilitätseingeschränkte Personen einzusetzen.	X	X[1]	
	Bei barrierefreien Fahrzeugen für Ruf-Angebote muss eine Rampe/Hublift, Tragkraft 350 kg vorhanden sein.			X
	Podestloser Durchgang zwischen Tür 1 und Tür 2 (stufenloser Mittelgang einschließlich Stehperron)	X[2]	X[1,2]	

	Gut erreichbare Haltewunschtaster (innen).	X	X	
	Haltewunschtaster (innen), an jeder vorhandenen vertikalen Haltestange und im Bereich des Stehperrons	X		
	kontrastreich Farbgestaltung der Haltewunschtasten und damit für seheingeschränkte Fahrgäste erkennbar (vgl. VDV-Richtlinie 230 oder vergleichbar)	X	X	
	„Wagen hält"-Anzeige: muss im gesamten Fahrgastraum gut einsehbar sein	X	X	
	akustische Bestätigung des Haltewunsches für das Fahrpersonal	X		
1.2.4	**Fahrgastkomfort und Sicherheit**			
	Sitzplätze			
	Sitzabstand mindestens 680 mm	X	X	
	Überland-Ausstattung mit entsprechender „Überland"-Polsterung	X		
	Die Fahrgastsitze sind mit Polster und Stoffbezügen in einem einheitlichen Design zu versehen.	X		
	Sondernutzungsflächen, Stehperron			
	Ausgewiesene Sondernutzungsfläche mit Einstiegshilfe für Rollstühle/Kinderwagen/Fahrräder nach VDV-Richtlinie 230/231	X	X[1]	
	Ausgewiesene Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste in Türnähe mit separatem Haltewunschtaster versehen	X	X[1]	
	Kontrastreiche Gestaltung von orientierungsrelevanten Einrichtungselementen des Innenraums	X	X[1]	
	Sicherheit			
	Ausreichende Innenraumbeleuchtung, der Türbereich ist bei geöffneten Türen zusätzlich auszuleuchten.	X	X	
	Anfahrsperre (bei offener Tür wirksam)	X	X	
	Längs des Ganges ist mindestens eine horizontale Haltestange in Deckennähe anzubringen (bei Low-Entry-Fahrzeugen nur im Niederflur-Bereich).	X	X[1]	
	Vertikale Haltestangen im Abstand von zwei Sitzreihen, in Kontrastfarben	X		
	An den Fahrgastsitzen, an denen keine Haltestangen vorhanden sind, sind gangseitig auf beiden Seiten des Ganges Haltegriffe vorzuhalten, die von den im Gang stehenden Fahrgästen gut erreicht werden können.	X	X	
	Fensterschutzstange im Bereich der Sondernutzungsfläche	X	X[1]	
	Winterbereifung auf der Antriebsachse in der Zeit vom 01.11. bis 01.04. des Folgejahres und zusätzlich bei entsprechender Witterung, Allwetterreifen sind nicht zulässig	X	X	X
	Buszüge (ergänzende Ausstattung)			
	Abschrankung/Absperrbänder zwischen Zugfahrzeug und Anhänger	X	X	
	Videoüberwachung im Personenanhänger	X	X	
	Gegensprechanlage zwischen Fahrgast und Fahrer	X	X	
	Spiegel-/Kamerasystem zur Überwachung des Raumes neben, zwischen und hinter dem Anhänger	X	X	
	Heizung, Lüftung, Klimatisierung			
	Heizung (Fahrgastraum und Fahrerplatz)	X	X	X
	Klimaanlage (Fahrgastraum und Fahrerplatz), die folgende Vorgaben erfüllt: Temperatur- und Regelungsvorgaben bei Heiz- und Kühlbetrieb gemäß[2] VDV-Schrift 236, gleichmäßige Temperaturverteilung im Bus (vorne-mitte-hinten)	X		X
	Ausreichende Belüftung von Fahrgastraum und Fahrerplatz, auch bei Ausfall der Klimaanlage	X	X	X
	Heizung und Klimaanlage bei Personenanhänger Buszug	X	X	
1.2.5	**Fahrgastinformation im Fahrzeug**			
	Optische Haltestellenanzeige (elektronische Anzeige der nächsten Haltestelle) im Wageninnenraum	X	X[1]	
	Mindestens 18,5 Zoll Monitor (ab 15 m Buslänge 2 Monitore) mit Perlschnuranzeige der nächsten Haltestellen und Umsteigemöglichkeiten. Bei Buszügen je ein Monitor im Zugfahrzeug und im Personenanhänger	X		

	Akustische Haltestellen- und Umsteigeansage über Sprachspeicher (digitales Ansagegerät)	X	X[1]	
	Bordmikrofon für Ansagen an die Fahrgäste im Wageninneren	X	X	
	Über der Sondernutzungsfläche ist ausreichend Platz für das Anbringen eines Liniennetzplanes vorzusehen. Anzubringen ist ein vom Aufgabenträger gestellter Liniennetzplan in max. DIN A 2.	X		
	Bereitstellung eines Plakatrahmens DIN-A2 an der Rückseite der Fahrerkabine und im Bereich der Sondernutzungsfläche für Marketingaktionen	X	X	
1.2.6	**Fahrgastinformation am Fahrzeug**			
	Linienbeschilderung außen (frei programmierbar und alphanumerisch) als elektronische Vollmatrixanzeige: Fahrzeugfront: Fahrtziel, Linienbezeichnung Einstiegsseite: Linienverlauf, Linienbezeichnung Fahrzeugheck: Linienbezeichnung	X	X[1]	
	Linienbeschilderung außen (Fahrtziel, Linienbezeichnung) gemäß § 33 BOKraft		X[3]	
	Gilt nur für Fahrzeugtyp KB: Linienbeschilderung außen, an der Frontseite (Fahrtziel, Linienbezeichnung)	X	X	
	Verbund-Logo ist am Fahrzeug gut sichtbar an der Front (Fahrerseite) anzubringen	X	X	
	Alle Fahrzeuge weisen ein einheitliches Fahrzeugdesign auf, insbesondere eine einheitliche Farbe bzw. wird von den Aufgabenträgern vorgegeben	X	X	
	Kennzeichnung als Ruf-Fahrzeug			X
1.2.7	**Bordrechner / Fahrzeugkommunikation / Fahrkartenverkaufsgerät**			
	Bordrechner mit ITCS Funktion und DFI Fähigkeit zur Lieferung von Echtzeitdaten an die Landesdatendrehscheibe Rheinland-Pfalz. Für Fahrzeuge die im Gebiet der Stadt Trier eingesetzt werden, auch LSA-Beeinflussung. (Details sind bei der Stadtverwaltung Trier abzufragen).	X	X	X
	Verkaufsbereiter elektronischer Fahrkartendrucker nach dem jeweils aktuellen Stand der Vertriebstechnik der Verkehrsverbünde	X	X	X
	mobiles Fahrkartenverkaufsgerät mit der Möglichkeit Echtzeitdaten an die Landesdatendrehscheibe Rheinland-Pfalz zu liefern	X	X	X
	Funkgerät (Sprechfunk, Bündelfunk, Mobiltelefon o. ä.) zur Kommunikation zwischen Fahrpersonal und Betriebsleitung u.a.	X	X	
	Folgende Option wird von den Aufgabenträgern gewünscht			
	In den Fahrzeugen sollte eine – in Abhängigkeit von der jeweiligen Netzabdeckung entlang der bedienten Strecke – ausreichende Empfangsqualität im Mobilfunk gewährleistet ist. Dazu darf die Dämpfung der Mobilfunksignale durch die Außenhaut bzw. die Fenster der Fahrzeuge maximal 10 dB betragen. Wird dieser Grenzwert nicht eingehalten, ist die Mobilfunkversorgung durch den Einbau von Repeatern zu gewährleisten. Die Einhaltung des Grenzwertes ist durch Vorlage von Messwerten nachzuweisen.	X	X	

1 ab 01.01.2022

2 gilt nicht für Fahrzeugtyp KB

3 zulässig bis 31.12.2021

Wartung und Sauberkeit

Die Fahrzeuginstandhaltung und -wartung unterliegt der Aufsichts- und Sorgfaltspflicht des Verkehrsunternehmens. Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich, die Fahrzeuge stets im verkehrs- und betriebssicheren sowie ordnungsgemäßen, sauberen und gepflegten Zustand zu halten.

Zum täglichen Betriebsbeginn haben die Fahrzeuge innen und außen sauber zu sein. Klebrige oder abfärbende Rückstände und entfernbare Schmierereien des Vortags sind bis spätes-

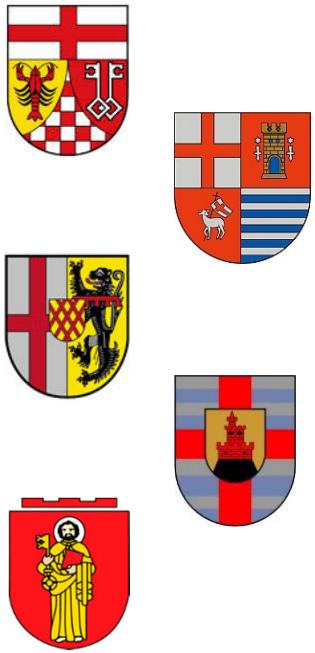
tens Betriebsbeginn des Folgetages zu entfernen. Das Fahrzeug hat gut gelüftet zu sein, die Sitze müssen trocken sein.

Starke Verunreinigungen im Fahrgastraum (z.B. durch Erbrochenes) und Quellen unangenehmer Gerüche sind unverzüglich - soweit möglich - bereits durch das Fahrpersonal zu beseitigen. Auf den Fahrzeugen sind entsprechend Reinigungsgeräte und Reinigungsmittel vorzuhalten, damit das Fahrpersonal die genannten punktuellen Reinigungsmaßnahmen durchführen kann.

Die Fahrzeuge müssen innen und außen schadensfrei sein. Etwaige Unfallschäden an Karosserie und Lack sind binnen zwei Wochen nach Auftreten zu beseitigen. Kaugummis, Schmierereien, aufgeschlitzte Sitze, Beschädigungen von Wand- und Deckenverkleidungen sowie sonstige Schäden im Fahrgastraum sind binnen sieben Tagen nach Auftreten zu beheben.

Um das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste positiv zu beeinflussen, sind die Fahrzeuge übersichtlich und hell zu gestalten.

Zweckverband
Verkehrsverbund
Region Trier



ZV VRT

Fortschreibung des regionalen Nahverkehrsplanes des ZV VRT

11. Verbandsversammlung des ZV VRT

Dienstag, 21. März 2017

Trier

IGDB Verkehrsplanung + Beratung

Tagesordnung

1. **Rechtlicher Rahmen und Aufbau der Nahverkehrspläne**
2. **Anforderungsprofil regionaler NVP: Mindeststandards**
3. **Schwachstellenanalyse regionaler NVP**
4. **Arbeitsstand regionaler und lokale NVP**
5. **Zeitplan und Ausblick**



1. Rechtlicher Rahmen und Aufbau der Nahverkehrspläne

Rechtlicher Rahmen: Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr

§ 8 Abs. 2 NVG:

- (1) „Jeder Aufgabenträger […] soll einen Nahverkehrsplan aufstellen. Bei Verkehrsverbünden und sonstigen Verkehrskooperationen zwischen mehreren Aufgabenträgern soll ein gemeinsamer Nahverkehrsplan aufgestellt werden. Im Nahverkehrsplan sollen die Ziele und Rahmenvorgaben für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs festgelegt werden. Er muss den Zielen und Anforderungen der Raumordnung, der Landesplanung, des Städtebaus, des Umweltschutzes sowie der Wirtschaftlichkeit entsprechen.“
- (2) Im Nahverkehrsplan ist die von dem zuständigen Zweckverband nach § 6 Abs. 3 beschlossene Gestaltung der Angebote des Schienenpersonennahverkehrs zu beachten. Im Übrigen soll der Nahverkehrsplan Aussagen enthalten zu:

  1. den **verkehrspolitischen Zielen**,
  2. dem Netz des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich seiner **Verknüpfungspunkte** sowie der Schnittstellen mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr,
  3. der **Fahrplangestaltung**, der **Bedienungshäufigkeit**, der **Taktdichte** und den Anschlussbeziehungen an den **Verknüpfungspunkten**,

Rechtlicher Rahmen: Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr

§ 8 Abs. 2 NVG:

4. den Maßnahmen einer **alternativen Verkehrsbedienung**, wie insbesondere Personennahverkehrsdienste auf Abruf mit Kleinbussen, Taxen und Mietwagen,

5. der **Tarifgestaltung** einschließlich Kooperationsmaßnahmen im Tarifbereich,

6. den Vertriebssystemen,

7. der **baulichen Gestaltung** und Ausstattung des Verkehrsnetzes, von Bahnhöfen einschließlich ihres Umfeldes, **Haltestellen** und zentralen Umsteigeanlagen,

8. den Maßnahmen zur Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs,

9. den **Standards** der zum Einsatz kommenden **Fahrzeuge** des öffentlichen Personennahverkehrs,

10. der Berücksichtigung der **Belange von behinderten und alten Menschen**, von Kindern, von Familien mit Kindern und von Frauen und

11. der **Einhaltung von Tariftreue** durch die ausführenden Busunternehmen und ihre Subunternehmen.

- Der Nahverkehrsplan soll Aussagen zu seiner Umsetzung und Finanzierung enthalten.

Aufbau der Nahverkehrspläne

Beispiel Regionaler NVP:

- Einleitung und rechtlicher Rahmen
  - Regionalisierungsgesetz (RegG)
  - Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)
  - Nahverkehrsgesetzes von Rheinland-Pfalz (NVG)
  - Barrierefreiheit: Grundlage Behindertengleichstellungsgesetz (insbesondere §4 und §8 Abs. 2 BGG), § 8 Abs. 3 S. 2 PBefG und § 3 Abs. 7 NVG.
- Bestandsaufnahme:
  Analyse des Ist-Zustandes, z.B.: Angebotsstruktur, Schul- und Arbeitsstandorte
  aber auch Prognose, z.B.: demographische Entwicklung
- Anforderungsprofil:
  Definition der Anforderungen an: Takt, Bedienungszeiträume, Umsteigehäufigkeit, Fahrzeuge, Haltestellen, Tarif, Fahrpersonale, etc.
- Schwachstellenanalyse:
  Bestand (Ist-Zustand) ↔ Anforderungen an die künftige Verkehrsbedienung

Aufbau der Nahverkehrspläne

Bsp. Regionaler NVP:

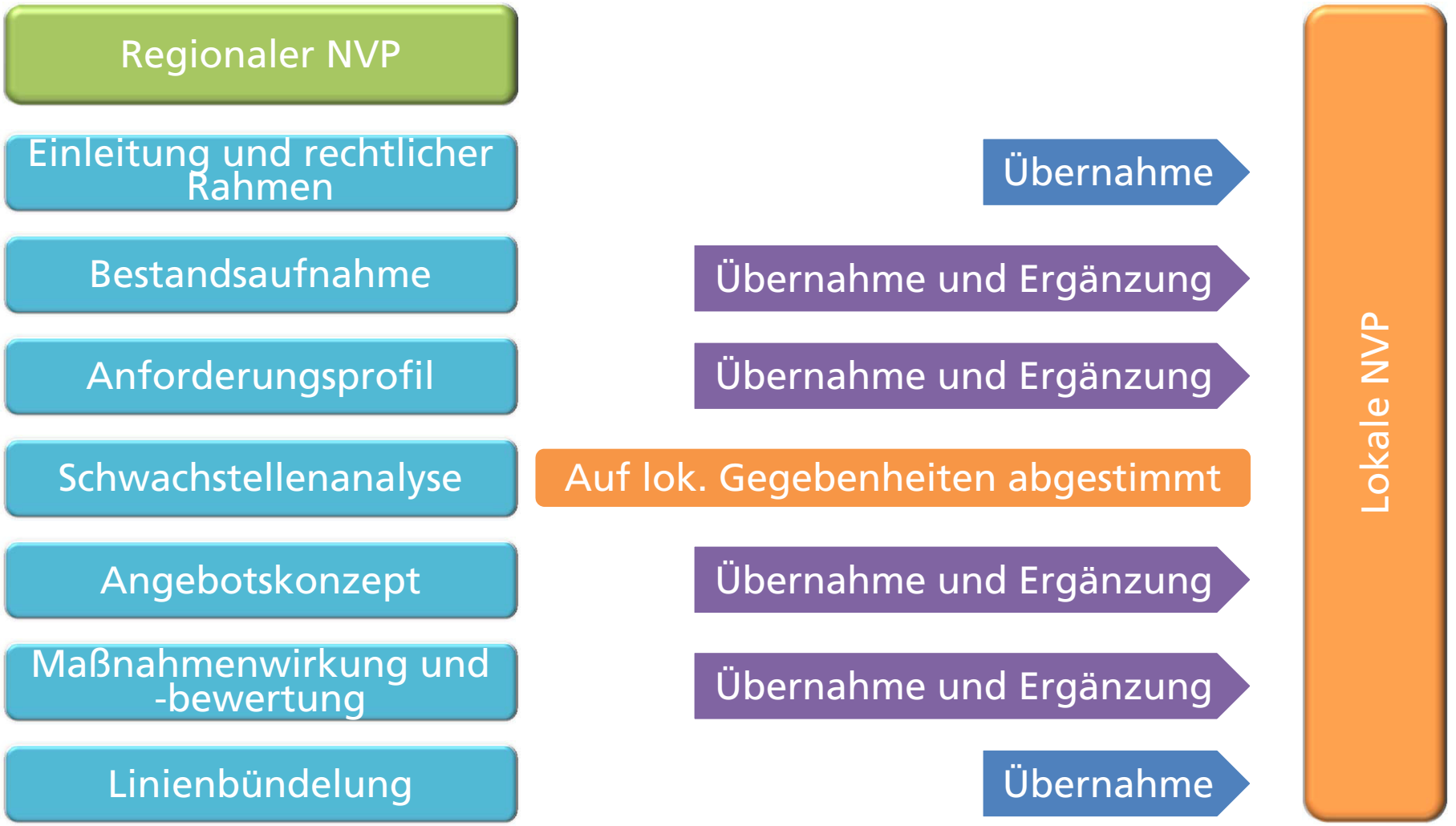
- Angebotskonzept:
  Darlegung der regionalen Linien (Schiene und Bus)
  - Investitionen in Ortsfeste Anlagen inkl. Prioritätensetzung
- Maßnahmenwirkung und -bewertung
  Auswirkung auf die Nachfrage
  Aussagen zur Finanzierung
- Linienbündelung

Trennung regionaler und lokale Nahverkehrspläne

Organisation:

- Jeder NVP als eigenständiges Dokument:
  - Regionaler NVP dient als Basis-Dokument,
    - ➡ Festlegung einheitlicher Mindestanforderungen
  - Inhalte aus dem regionalen NVP werden in die lokalen NVP übernommen und durch lokale Elemente ergänzt.
- **Ziel**: einheitliche Mindestanforderung (Fahrzeuge, Haltestellen, Bedienungszeiten/Takt, Tarif, Personal, etc.) über alle Nahverkehrspläne
- Ableitung der Ergebnisse aus dem ÖPNV-Konzept RLP-Nord

Trennung regionaler und lokale Nahverkehrspläne



2. Anforderungsprofil regionaler NVP: Mindeststandards – Auszug –

Fahrzeuge und Haltestellen

Fahrzeuggrößen und Konfiguration:

- Einheitliche Festlegung für VRT und VRM
- Siehe gesonderter Tagesordnungspunkt

Haltestellen:

- 3 Kategorien:
  - Zentrale Umsteigehaltestelle ➡ ZOB / Bahnhöfe
  - Haltestelle ➡ entlang der Hauptlinienwege
  - Haltepunkt ➡ nur Schul- und Rufangebote
- Ausstattung abhängig von Kategorie
  (Wetterschutz, Sitzgelegenheit, DFI-Anzeige, barrierefreier Ausbau)
- Einheitliches VRT-Design

Bsp.: Low Entry-Fahrzeug



Bsp.: Fahrzeuginnenraum



Bsp.: Mehrzweckfläche in einem Kleinbus



Bsp.: Haltestellenschilder

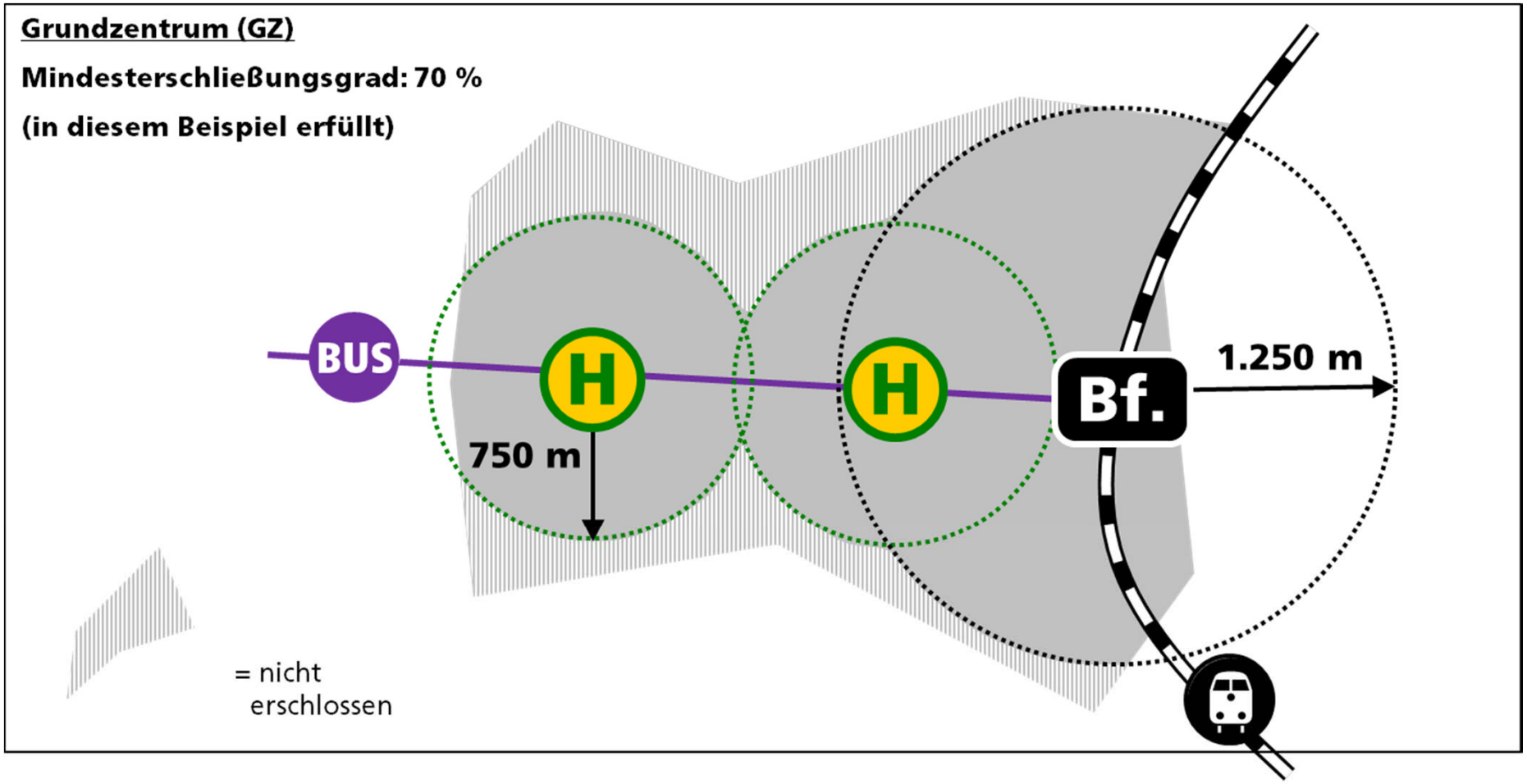




Design:

- Einheitlich im Verbund je nach Haltestellenkategorie
- Noch in Abstimmung mit dem VRT und den Landkreisen / Stadt Trier

Erschließungsqualität



Erschließungsqualität

Strukturraum	Zentralitätsstufe des Ortes	Mindesterschließungsgrad	Radius um Zugangsstelle mit regelmäßiger Bedienung	
			SPNV (RE, RB)	straßengeb. ÖPNV
hoch verdichteter Raum	OZ	90 %	750 m	300 m
verdichteter Raum	MZ	80 %	1.000 m	500 m
	GZ, NZ	80 %		750 m
ländlicher Raum	MZ	70 %	1.000 m	500 m
	GZ, NZ	70 %	1.250 m	750 m

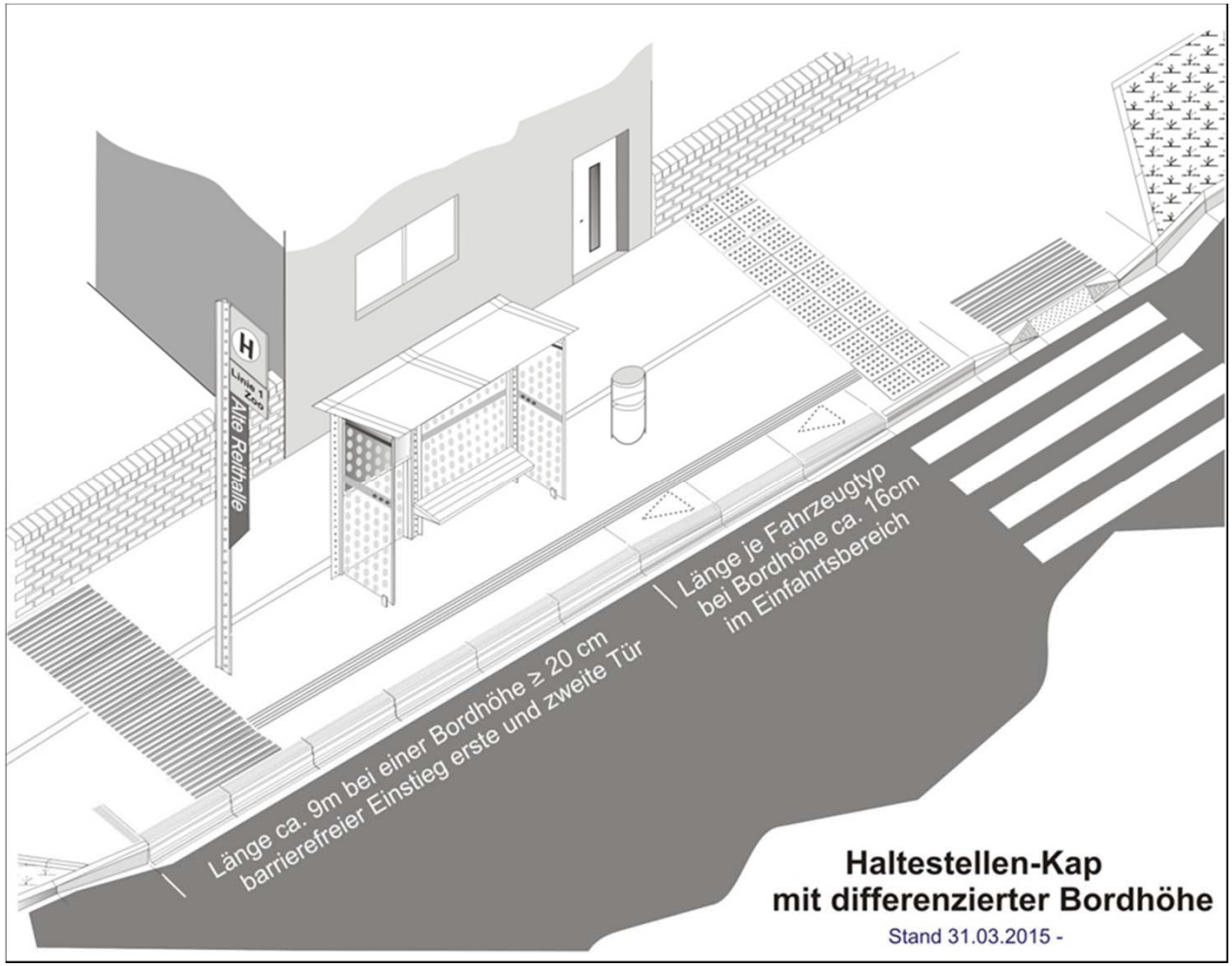
NZ = nicht-zentraler Ort über 200 Einwohner

GZ = Grundzentrum

MZ = Mittelzentrum

OZ = Oberzentrum

Musterbeispiel einer barrierefrei gestalteten Haltestelle



Quelle:
Hessen Mobil

Verbindungsqualität

Hoch verdichteter Raum (Stadt Trier)

	Relation	Zeitraum (von Min .00 bis Min .59	max. Umstieg	max. Fahrzeit
Mo-Fr		4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 0		
	OT <-> Zentrum		0	30
Sa		4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 0		
	OT <-> Zentrum		0	30
So		4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 0		
	OT <-> Zentrum		0	30

Erläuterungen

Relation: Mindeststandard auf jeweiliger Relation:

OT	Stadtteil der Stadt Trier
Zentrum	Innenstadt der Stadt Trier
NZ	nicht-zentraler Ort über 200 Einwohner
GZ	Grundzentrum
MZ	Mittelzentrum
OZ	Oberzentrum

Zeitraum: Angabe Bedienungszeitraum sowie Anzahl Fahrten je Stunde:
[bei einer anzustrebenden Vertaktung: Grundtakt in Minuten)
Abweichungen von +/- 30 Minuten möglich

2	1	0,5
[30]	[60]	[120]

Umstieg: Angabe der maximal zulässigen Umstiege innerhalb einer Relation
Bei einer Reisekette über den zentralen Ort hinaus sind die maximal zulässigen Umsteige je Relation zu addieren

Fahrzeit: Angabe der maximal zulässigen Fahrzeit innerhalb einer Relation
(vereinzelte Abweichungen nach oben aus geographischen Gründen zulässig)

Verbindungsqualität

Verdichteter Raum

	Relation	Zeitraum (von Min .00 bis Min .59	max. Umstieg	max. Fahrzeit
Mo-Fr		4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 0		
	NZ <-> GZ		1	30
	GZ <-> MZ		1	45
	MZ <-> OZ		1	45
Sa		4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 0		
	NZ <-> GZ		1	30
	GZ <-> MZ		1	45
	MZ <-> OZ		1	45
So		4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 0		
	NZ <-> GZ		1	30
	GZ <-> MZ		1	45
	MZ <-> OZ		1	45

Verbindungsqualität

Ländlicher Raum

	Relation	Zeitraum (von Min .00 bis Min .59	max. Umstieg	max. Fahrzeit
Mo-Fr		4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 0		
	NZ <-> GZ		1	45
	GZ <-> MZ		1	60
	MZ <-> OZ		1	90
Sa		4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 0		
	NZ <-> GZ		1	45
	GZ <-> MZ		1	60
	MZ <-> OZ		1	90
So		4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 0		
	NZ <-> GZ		1	45
	GZ <-> MZ		1	60
	MZ <-> OZ		1	90

Vorgaben zu Tarif, Tariftreue und Finanzierungsvorbehalt

Tarif:

- Verbundtarif VRT
- Übergangstarife des VRT und des Luxemburger Verkehrsverbundes
- Haustarife (nur bei grenzüberschreitenden Verkehren ohne Übergangstarif)
  ➡ mittelfristiges Ziel: Ersetzen der Haustarife durch Übergangstarife

Tariftreue

- Das Landestariftreuegesetz (LTTG) ist in der jeweils geltenden Form einzuhalten

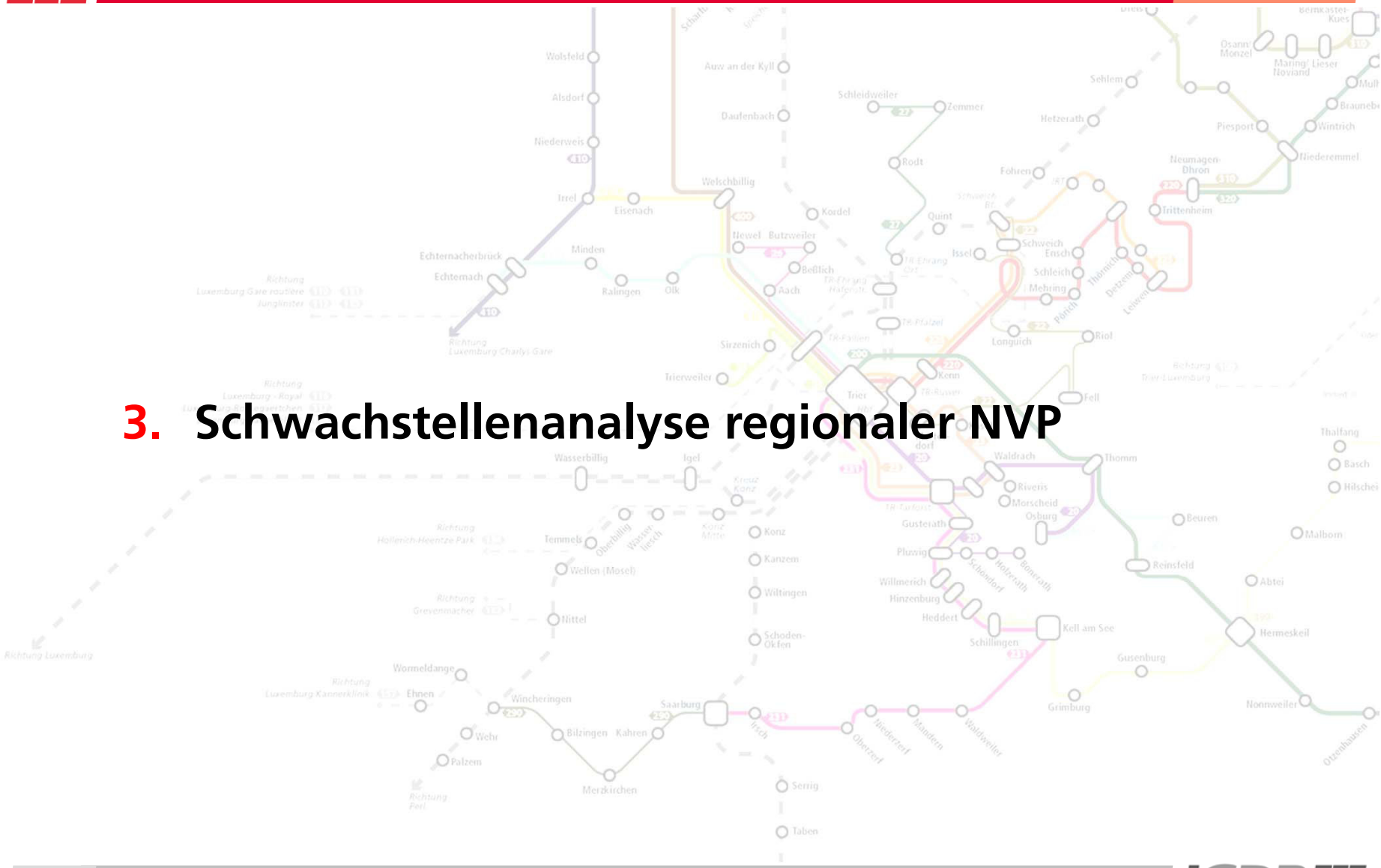
Finanzierungsvorbehalt

- Die zu erfüllenden Anforderungen sind an einen grundsätzlichen Finanzierungsvorbehalt geknüpft

Anforderungen an den Schienenverkehr

Fahrzeuge und Haltestellen:

- In Abstimmung mit dem SPNV Nord



3. Schwachstellenanalyse regionaler NVP

Fahrzeuge des straßengebundenen ÖPNV

Typische Schwachstellen:

- Fehlende oder defekte Fahrtzielanzeigen
- Keine Barrierefreiheit bei Hochbodenfahrzeugen
- Eine Mehrzweckfläche ist nicht vorhanden (v.a. in Hochboden-Fahrzeugen)
- Die Fahrzeuge sind nicht oder mit zu wenigen Haltewunschtastern ausgerüstet
- Optische und akustische Haltestellenanzeigen/-ansagen nicht vorhanden
- Fehlende / nicht funktionierende Klimaanlage
- Einige Fahrzeuge sind teils älter als 20 Jahre
- Einige Fahrzeuge verfügen über keine Anfahrsperre bei geöffneten Türen

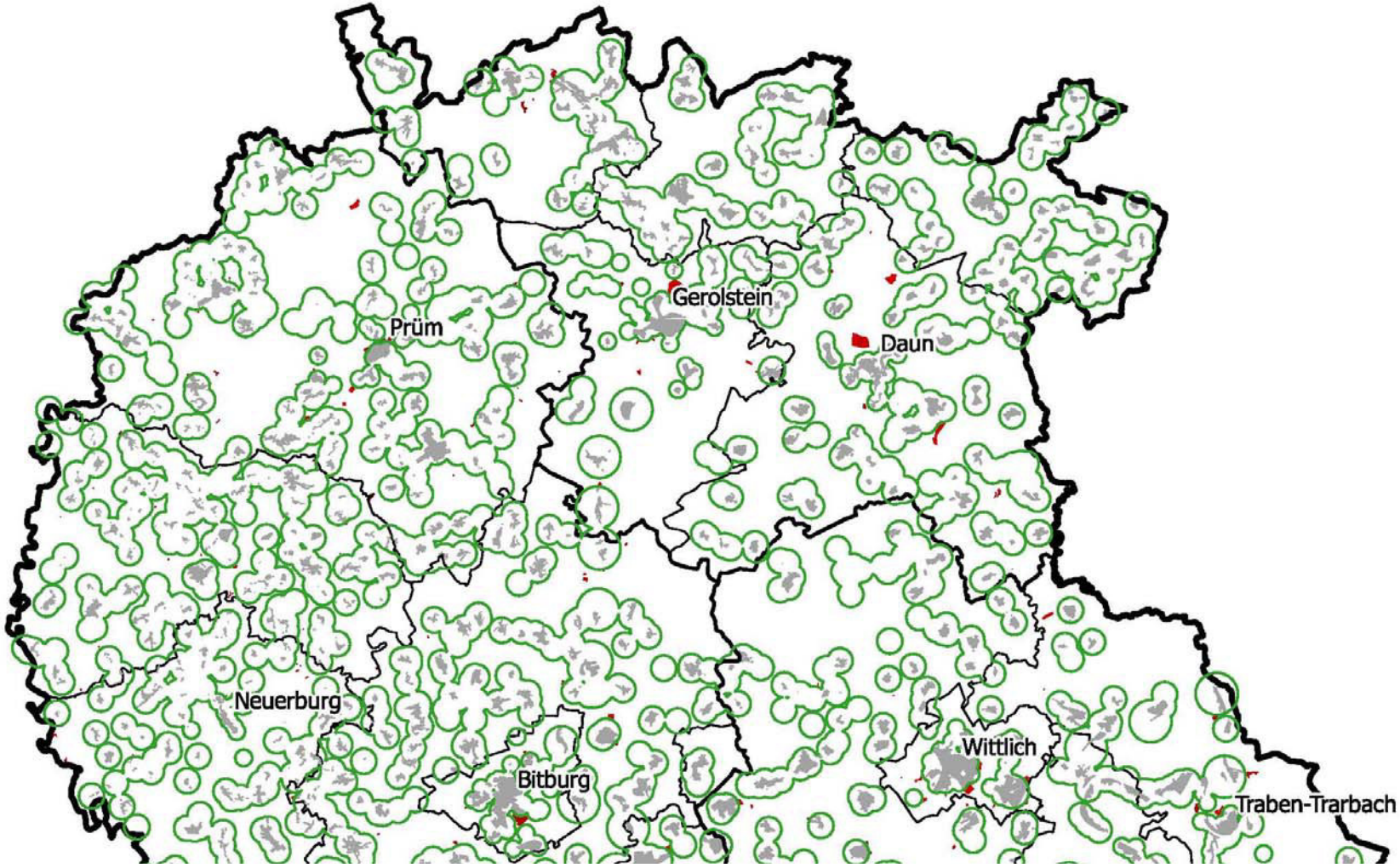
Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV

Typische Schwachstellen:

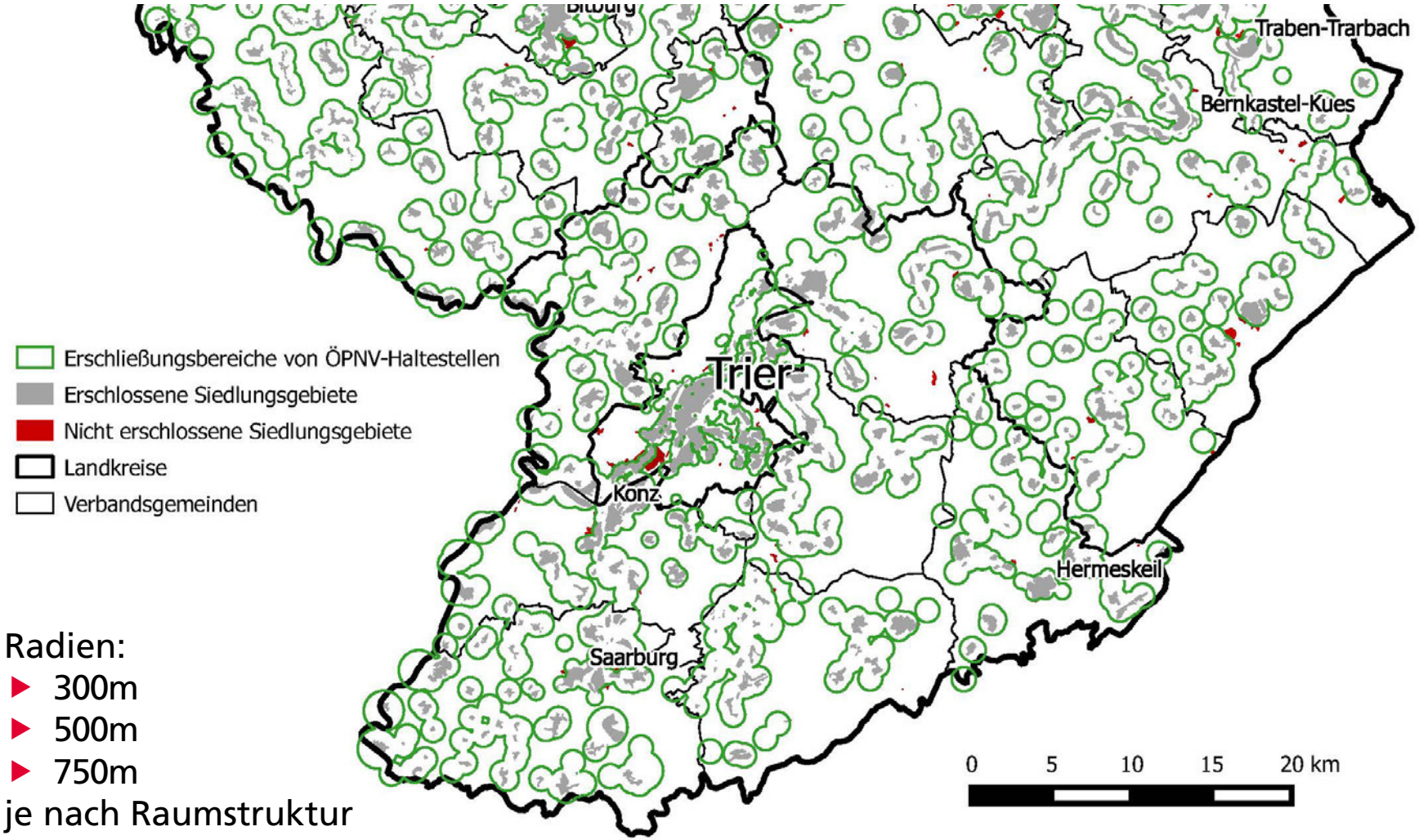
- Einschränkungen bei der Verkehrssicherheit
- Eingeschränkte Aufenthaltsqualität
- Beeinträchtigungen im Haltestellenumfeld
- Fehlende Barrierefreiheit
- Eingeschränkte verkehrliche Funktionalität
- Unzureichende Informationsmöglichkeiten
- Fehlende Vorgaben zu Haltestellendesign- und Pflege



Erschließungsbereiche



Erschließungsbereiche



Radien:

- 300m
- 500m
- 750m

je nach Raumstruktur

Verbindungsqualitäten

Untersuchung der Verbindungsrelationen

- Oberzentrum <-> Mittelzentrum bzw. angrenzendes Grundzentrum,
- Mittelzentrum <-> Grundzentrum,
- Kooperierende Grund- und Mittelzentren,

hinsichtlich

- Bedienzeitraum,
- Bedienungsintensität (Takt),
- Umsteigehäufigkeit,
- Fahrzeit.

Basis: Vorgaben aus dem Anforderungsprofil

Mindestanforderungen nicht, oder nur partiell erfüllt	☒	Mindestanforderungen vollumfänglich erfüllt	☑
Mindestanforderungen teilweise erfüllt (einzelne Fahrten in Tagesrandlage fehlen, kein einheitliches Taktgefüge bzw. "Stolpertakt")	✓		

Beispiel einer Analyse der Verbindungsqualitäten zw. zentralen Orten

Verbindungsrelation	Bedienzeitraum			Bedienungsintensität (Takt)			Umsteigehäufigkeit			Fahrzeit		
	Mo-Fr	Sa	So/F	Mo-Fr	Sa	So/F	Mo-Fr	Sa	So/F	Mo-Fr	Sa	So/F
Oberzentrum ↔Mittelzentrum bzw. angrenzendes Grundzentrum												
Trier ↔Konz	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑
Trier ↔Saarburg	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑
Trier ↔Hermeskeil	☑	☑	✓	☑	✓	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑
Trier ↔Bitburg	✓	☒	☒	✓	☒	☒	☑	☑	☑	☑	☑	☑
Trier ↔Neuerburg	✓	☒	☒	☒	☒	☒	☑	☑	☑	☑	☑	☑
Trier ↔Prüm	✓	✓	☒	✓	✓	✓	☑	☑	☑	☒	☒	☒
Trier ↔Gerolstein	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑
Trier ↔Daun	✓	✓	✓	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☒	☒	☒
Trier ↔Wittlich	☑	☑	☑	☑	✓	✓	☑	☑	☑	☑	☑	☑
Trier ↔Traben-Trarbach	✓	✓	✓	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑
Trier ↔Bernkastel-Kues	✓	✓	✓	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑

Informationsmedien und Verbundgedanke

Elektronische Auskunftsmedien:

- Ausgabe unrealistischer Fahrtrelationen (Bsp. Verbindung Daun – Kelberg über Remagen mit 4 Umstiegen und über 5h Fahrtzeit)
- Teils fehlerhaft aufgeführte Orte und Ausgabe falscher Linienwege

Dynamische Fahrgastinformation:

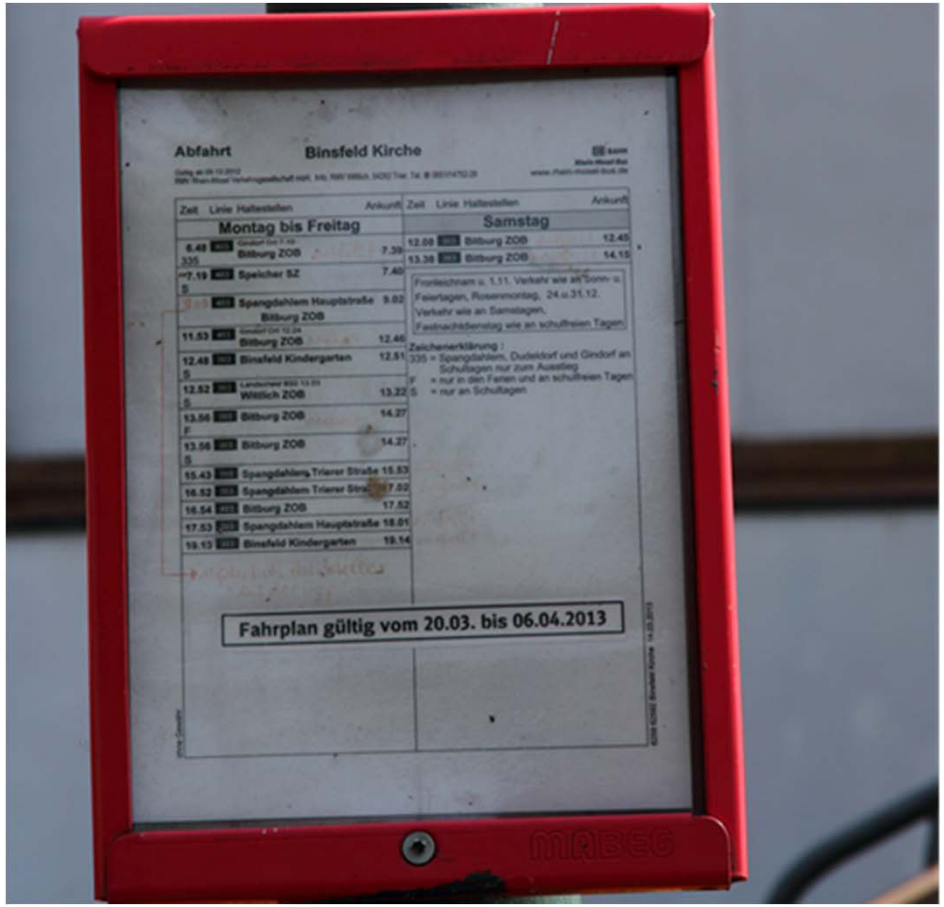
- Nur Echtzeitdaten von Moselbahn, DB und Stadtwerke Trier vorhanden
- DFI-Anzeigen nur im Stadtgebiet an ausgewählten Haltestellen

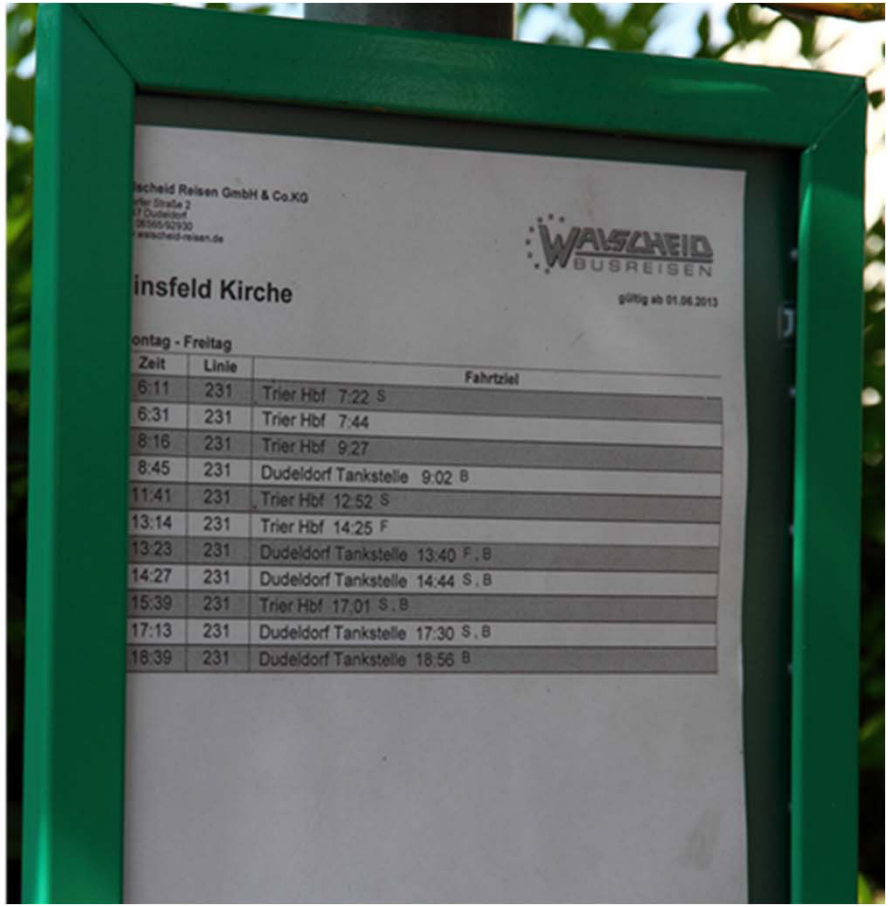
Beratungs- und Verkaufsstellen:

- Fehlende Präsenz des VRT in der Wahrnehmung als Verbund
- Fahrkartenverkauf dem VRT nicht gestattet
- Keine publikumswirksame Anlaufstelle/Mobilitätszentrale des Verbundes am Trierer Hauptbahnhof

Informationsmedien

Fahrplanaushänge an Haltestellen:





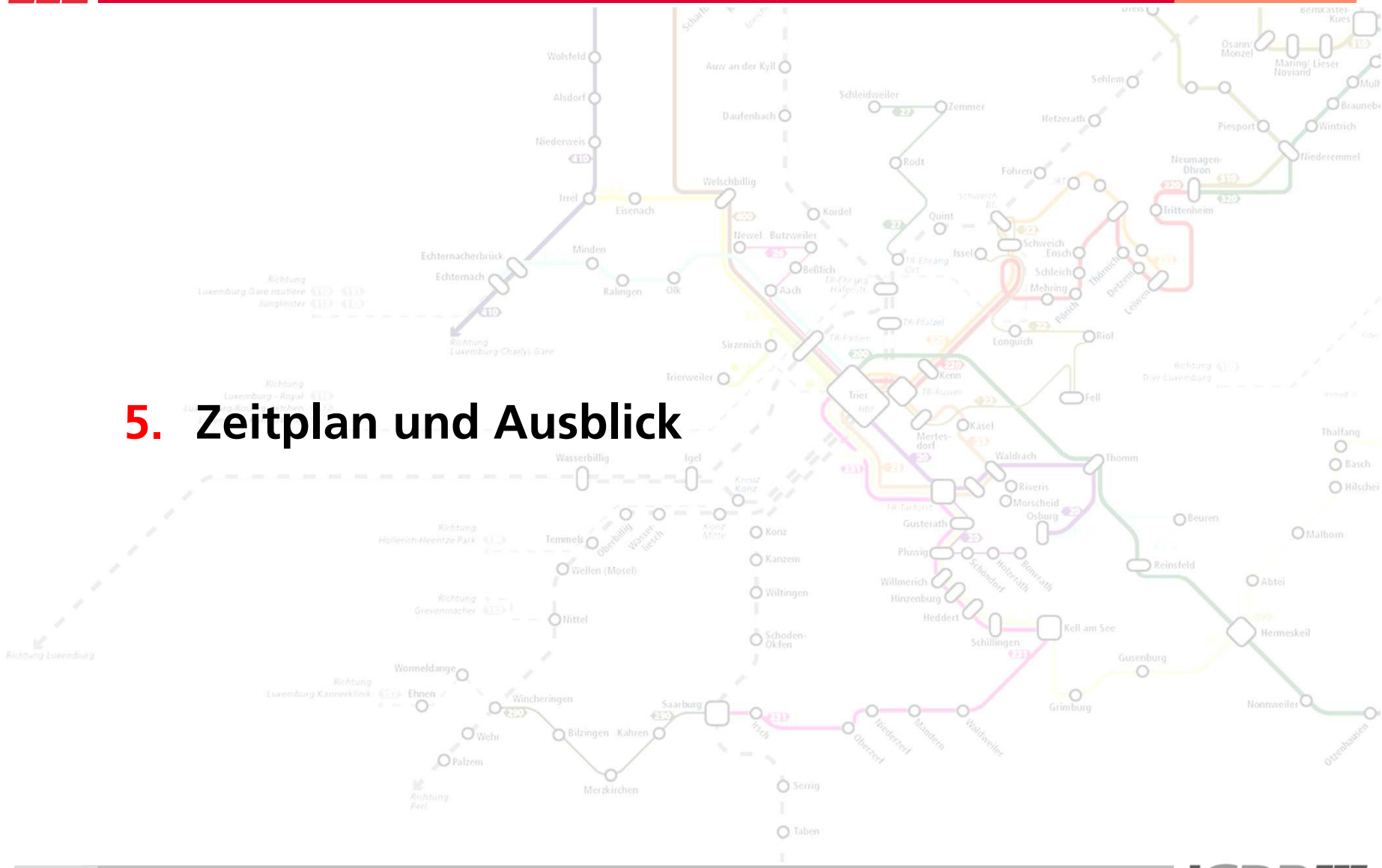


4. Arbeitsstand regionaler und lokale NVP

Arbeitsstand der Nahverkehrspläne: ✓ **Abgeschlossen** ⚒ **In Bearbeitung** ✗ **Ausstehend**

Nahverkehrspläne (Regionaler/lokale)	**Einleitung**	**Bestands-aufnahme**	**Anforde-rungsprofil**	**Mängel-analyse**	**Angebots-konzept**	**Maßnahmen-wirkung**	**Linien-bündelung**
Regionaler NVP	✓	✓	⚒	⚒	⚒	✗	⚒
Stadt Trier	✓	⚒	✗	✗	✗	✗	✗
Landkreis Bernkastel-Wittlich	✓	⚒	⚒	⚒	✗	✗	⚒
Eifelkreis Bitburg-Prüm	✓	⚒	⚒	⚒	✗	✗	⚒
Landkreis Trier-Saarburg	✓	⚒	⚒	⚒	✗	✗	⚒
Vulkaneifelkreis	✓	⚒	⚒	⚒	✗	✗	⚒

5. Zeitplan und Ausblick



Organisation und Arbeitsschritte

Regionaler NVP:

- Abstimmung von Bestandsaufnahme, Anforderungsprofil und Mängelanalyse mit den Kreisen und Stadt Trier
- Vorbereitung Beteiligungsverfahren: 1. Regionalkonferenz vsl. 2. Quartal 2017
- Fertigstellung der Kapitel Angebotskonzept und Maßnahmenwirkung/-bewertung
- Vsl. 4. Quartal 2017: 2. Regionalkonferenz und Eröffnung des offiziellen Beteiligungsverfahrens
- Erstellung der Synopse zum Beteiligungsverfahren
- Beschlussfassung zu NVP sowie erstellter Synopse
- Einarbeiten der Änderungswünsche und Fertigstellung des NVP

Organisation und Arbeitsschritte

Lokale NVP:

- 06. April: Auftaktveranstaltung lokaler NVP Trier-Saarburg
- Mitte 2. Quartal 2017:
  - Auftaktveranstaltungen lokale NVP Bernkastel-Wittlich, Bitburg-Prüm und Vulkaneifel
  - 1. Regionalkonferenz
- Vsl. 4. Quartal 2017: 2. Regionalkonferenz je Landkreis und Eröffnung des offiziellen Beteiligungsverfahrens

Beteiligungsverfahren:

- **1. Regionalkonferenz**: Gemeinsame Sitzung für alle NVP zu den Kapiteln: Rechtlicher Rahmen, Bestandsaufnahme, Anforderungsprofil und Mängelanalyse
- **2. Regionalkonferenz:** eine Sitzung je NVP

IGDB-Team für das Projekt:

Dr. Hinrich Schmöe	06103 / 5067-140	schmoee@igdb.de
Raphael Meinhart	06103 / 5067-235	meinhart@igdb.de
David Moritz	06103 / 5067-160	d.moritz@igdb.de
Max Klöppinger	06103 / 5067-280	kloeppinger@igdb.de

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

IGDB GmbH
Im Steingrund 3
63303 Dreieich

Rheinland-Pfalz
LANDESAMT FÜR SOZIALES, JUGEND UND VERSORGUNG

Das Landestariftreuegesetz Rheinland-Pfalz

Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRT am 21.03.2017 in Trier

Uli Schabio, Referent „Tarifregister und Servicestelle LTTG“ beim Landesamt für Soziales, Jugend und Versorgung RLP, Dienstort Trier,
Tel: 0651/1447210, E-Mail: schabio.ulrich@lsjv.rlp.de

Das Landestariftreuegesetz

Landesgesetz zur Gewährleistung von Tariftreue und Mindestentgelt bei öffentlichen Auftragsvergaben (Landestariftreuegesetz)

In Kraft getreten am 1.3.2011- zuletzt novelliert mit Wirkung ab dem 19.3.2016

Ziele des Gesetzes sind

- Verzerrungen im Wettbewerb um öffentliche Aufträge entgegen zu wirken, die durch den Einsatz von Niedriglohnkräften entstehen

und

- Belastungen für die sozialen Sicherungssysteme zu mildern.

Grundsätzliches zum LTTG

- Es bestimmt zu diesem Zweck, dass öffentliche Aufträge (Liefer-, Bau- oder Dienstleistungsaufträge) in Rheinland-Pfalz nur an Unternehmen vergeben werden dürfen, die sich tariftreu verhalten bzw. das in dem Gesetz festgesetzte Mindestentgelt bezahlen.
- Öffentliche Aufträge dürfen nur an fachkundige, leistungsfähige sowie gesetzestreue und zuverlässige Unternehmen vergeben werden.
- Auch Nachunternehmen haben die Tarif- bzw. Mindestentgeltpflicht zu erfüllen.

§ 4 LTTG: Tariftreuepflicht

Tariftreuepflicht besteht bei

- öffentlichen Aufträgen, die ein Branche betreffen, für die nach dem Arbeitnehmer-Entsendegesetz (AEntG) ein Mindestlohn für „allgemeinverbindlich“ erklärt wurde
  - § 4 Abs. 1 LTTG
- **öffentlichen Aufträgen über Dienstleistungen im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs auf Straße und Schiene (hier werden einschlägige und repräsentative Tarifverträge vorgegeben)**
  - § 4 Abs. 3 und 4 LTTG

Hinweis: Fehlt die Tariftreueerklärung bei Angebotsabgabe und wird sie auch nach Aufforderung nicht vorgelegt, so ist das Angebot von der Wertung auszuschließen. (Mustererklärungen 1 und 2)

Tarifverträge für öffentlichen Personenverkehr auf Straße und Schiene

Das Ministerium für Soziales, Arbeit, Gesundheit und Demografie hat zuletzt mit Verwaltungsvorschrift vom 11. Oktober 2016 eine Liste der repräsentativen Tarifverträge veröffentlicht, die für den Bereich des öffentlichen Personenverkehrs auf Straße und Schiene das Mindestentgeltniveau vorgeben.

Sie ist die ausschließliche Grundlage für die Benennung von repräsentativen Tarifverträgen durch den öffentlichen Auftraggeber.

Besonderheit beim eigenwirtschaftlichen Verkehr

Das LTTG gilt nicht unmittelbar für den eigenwirtschaftlichen Verkehr, da in diesen Fällen kein öffentlicher Auftrag i.S. d. Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) vergeben wird.

Entsprechend der Aussage in den maßgebenden Nahverkehrsplänen macht allerdings der Landesbetrieb Mobilität (LBM) eine Auflage zur Einhaltung des LTTG in der Genehmigungsurkunde für die Einrichtung und den Betrieb des Linienverkehrs mit Kraftfahrzeugen gem. § 42 PBefG. Somit gelten auch in diesen Fällen für den Auftragnehmer und auch für die Nachunternehmen die repräsentativen „Tarifvertraglichen Regelungen für das private Omnibusgewerbe“.

§ 3 LTTG: Mindestentgelt

- Soweit nicht nach § 4 Tariftreue gefordert werden kann, dürfen öffentliche Aufträge nur an Unternehmen vergeben werden, die sich bei Angebotsabgabe schriftlich verpflichten, ihren Beschäftigten das festgesetzte Mindestentgelt zu zahlen.
- Mindestentgelt (jeweils brutto pro Stunde):
  ab 01.03.2011: 8,50 €
  ab 01.01.2013: 8,70 €
  ab 01.07.2014: 8,90 €
- Harmonisierung von vergabespezifischem Mindestentgelt nach dem LTTG und dem Bundesmindestlohn nach dem Mindestlohngesetz (MiLoG), für die Zukunft. Das aktuelle Mindestentgelt von 8,90 Euro wurde festgeschrieben und wird abgelöst, wenn der Bundesmindestlohn (z. Zt: 8,84 €) diesen Betrag übersteigt.

Verpflichtender Beschäftigtenübergang bei Betreiberwechsel

- Im LTTG ist seit 19.03.2016 festgelegt, dass Aufgabenträger im Rahmen der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Bereich der öffentlichen Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße Auftragnehmer zu verpflichten haben, den Arbeitnehmer/innen, die zuvor zur Erbringung der betroffenen Dienste eingestellt wurden, im Fall eines Betreiberwechsels ein Angebot zur Übernahme zu den bisherigen Arbeitsbedingungen zu machen **(neuer § 1 Abs. 4 LTTG: verpflichtender Beschäftigtenübergang)**.

  Die Servicestelle LTTG hat den entspr. Handlungsleitfaden aktualisiert.

§ 6 LTTG: Nachweise und Kontrollen

- Das beauftragte Unternehmen und die Nachunternehmen sind verpflichtet, dem öffentlichen Auftraggeber die Einhaltung der Tariftreue bzw. Mindestentgeltverpflichtung jederzeit nachzuweisen.
- Das beauftragte Unternehmen und die Nachunternehmen haben vollständige und prüffähige Unterlagen über die eingesetzten Beschäftigten bereitzuhalten und auf Verlangen des öffentlichen Auftraggebers vorzulegen.
- Die öffentlichen Auftraggeber haben gemäß § 6 LTTG, die Einhaltung der Tariftreue- bzw. Mindestentgeltverpflichtung zu kontrollieren.

Neuerung zur Erleichterung der Kontrolle

Um spätere Kontrollen durch die öffentlichen Auftraggeber und die Servicestelle zu erleichtern, wurde in § 4 Abs. 5 LTTG folgender Satz 3 aufgenommen: **„Bei Angebots-abgabe haben die Unternehmen nachvollziehbar darzustellen, wie sie die Tariftreueverpflichtung nach Satz 1 erfüllen wollen.“** Unternehmen müssen danach im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs auf Schiene und Straße zukünftig ein **Konzept vorlegen**, wie sie die Tariftreuepflicht während der Laufzeit des öffentlichen Auftrags erfüllen wollen, zum Beispiel durch Erläuterung der Personalkostenkalkulation.

Mitwirkung der Servicestelle bei der Prüfung

Zur Erleichterung der Kontrollen durch die öffentlichen Auftraggeber wirkt die Servicestelle nun bei der Prüfung der Einhaltung des LTTG bei der sehr komplexen Materie der einschlägigen und repräsentativen Tarifverträge im öffentlichen Personenverkehr auf Schiene und Straße und beim Beschäftigtenübergang mit (neuer § 4 Abs. 5 LTTG seit 19.03.2016).

Die Prüfungen können sowohl anlassbezogen als auch stichprobenweise erfolgen.

Mitwirkung der Servicestelle bei der Prüfung

Dazu hat der öffentliche Aufgabenträger der Servicestelle die für die Prüfungen erforderlichen Auskünfte zu erteilen und prüfungsrelevante Unterlagen zur Verfügung zu stellen. Zudem werden der Servicestelle die Rechte eingeräumt, sich vom beauftragten Unternehmen und den Nachunternehmern Tariftreueerklärungen sowie vollständige und prüffähige Unterlagen (Entgeltabrechnungen, Werkverträge und andere Geschäftsunterlagen), aus denen Umfang, Art, Dauer und tatsächliche Entlohnung der eingesetzten Beschäftigten hervorgehen oder abgeleitet werden können, vorlegen zu lassen.

Bei Feststellung eines Verstoßes spricht die Servicestelle eine Sanktionsempfehlung gegenüber dem öffentlichen Auftraggeber aus.

§ 7 LTTG: Sanktionen

- Vertragsstrafen (1 bis 10 % des Auftragswertes)
- fristlose Kündigung aus wichtigem Grund
- Ausschluss von künftigen Auftragsvergaben für die Dauer von bis zu 3 Jahren
- bei Verstößen gegen die Tariftreuepflicht nach § 4 Abs. 1 LTTG sind die Behörden der Zollverwaltung zu informieren (zuständig für Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach AEntG)

Servicestelle LTTG (§ 4 Abs. 5 LTTG)

- Beim LSJV wird eine Servicestelle eingerichtet, die über das LTTG informiert und die Entgeltregelungen aus den einschlägigen und repräsentativen Tarifverträgen unentgeltlich zur Verfügung stellt.
- https://lsjv.rlp.de/de/unsere-aufgaben/arbeit/landestariftreuegesetz-lttg/

  u.a. mit den Rubriken:
  - Gesetze und Verordnungen
  - Mustererklärungen
  - Repräsentative Tarifverträge
  - Tariftreue in Nahverkehrsplänen und Beispiel für einen Umsetzungstext
  - Handlungsleitfaden
  - Informationsschreiben

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!