

Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar KÖR
B1, 3-5 · 68159 Mannheim

Verbandsversammlung

Ihre Nachricht vom:
Ihr Zeichen:
Unser Zeichen: Eng/HT
Unser Aktenzeichen:

Datum: 26. Juli 2022
Bearbeiter: Frau Engesser
Durchwahl: 0621 10770-110
E-Mail: p.engesser@vrn.de

Protokoll der 113. Sitzung der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar am 23. Juni 2022

**Zweckverband
Verkehrsverbund Rhein-Neckar KÖR**

B1, 3-5
68159 Mannheim
📍 Schloss: Linien 1, 5, 7

T +49.(0)621.10 770-0
F +49.(0)621.10 770-170
I www.vrn.de

Verbandsvorsitzender:
Christian Specht, Erster Bürgermeister

VR Bank Rhein-Neckar eG
IBAN: DE34 6709 0000 0093 6652 01
BIC/SWIFT: GENODE61MA2

Mitglieder:
Land Baden-Württemberg, Land Hessen,
Land Rheinland-Pfalz, Main-Tauber-Kreis,
Neckar-Odenwald-Kreis, Rhein-Neckar-Kreis,
Stadt Heidelberg, Stadt Mannheim,
Kreis Bergstraße, Kreis Alzey-Worms,
Kreis Bad Dürkheim, Kreis Germersheim,
Kreis Kaiserslautern, Kreis Kusel,
Kreis Südliche Weinstraße, Kreis Südwestpfalz,
Donnersbergkreis, Rhein-Pfalz-Kreis,
Stadt Frankenthal, Stadt Kaiserslautern,
Stadt Landau, Stadt Ludwigshafen a.Rh.,
Stadt Neustadt a.d.W., Stadt Pirmasens,
Stadt Speyer, Stadt Worms, Stadt Zweibrücken

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der Anlage erhalten Sie das Protokoll der 113. Sitzung der
Verbandsversammlung des Zweckverbandes Verkehrsverbund
Rhein-Neckar am 23. Juni 2022.

Mit freundlichen Grüßen

ZWECKVERBAND
VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR (KÖR)



i. A. Engesser

Anlagen

**Niederschrift
über die 113. Sitzung der Verbandsversammlung
am 23. Juni 2022**

Tagesordnung

1. Genehmigung der Niederschrift über die 112. Sitzung der Verbandsversammlung am 21. Dezember 2021
2. Wahl des Verbandsvorsitzenden und seiner Stellvertreter
3. Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den ÖPNV
4. Änderung der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar
5. Teilfortschreibung Gemeinsamer Nahverkehrsplan Rhein-Neckar
6. Verschiedenes

Die Liste der Teilnehmer ist der Niederschrift beigelegt.

Herr Specht eröffnet um 11 Uhr die 113. Sitzung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar. Er stellt fest, dass form- und fristgerecht zur Sitzung eingeladen worden ist und die vorgeschlagene Tagesordnung das Einverständnis der Vertreter der Verbandsmitglieder findet.

Herr Specht begrüßt die anwesenden Mitglieder unter Nennung der Vertretung gemäß beigelegter Anwesenheitsliste.

Die Beschlussfähigkeit ist aufgrund der Anwesenheiten gegeben.

TO-Punkt 1

Genehmigung der Niederschrift über die 112. Sitzung der Verbandsversammlung am 21. Dezember 2021

Beschluss 113.1/22

Die Verbandsversammlung genehmigt einstimmig die Niederschrift über die 112. Sitzung der Verbandsversammlung am 21. Dezember 2021.

TO-Punkt 2

Wahl des Verbandsvorsitzenden und seiner Stellvertreter

Herr Dallinger schlägt Herrn Specht als Verbandsvorsitzenden zur Wiederwahl vor. Die Tätigkeit des Verbandes und insbesondere seines Vorsitzenden war in den vergangenen 2 Jahren, auch gerade unter den großen Herausforderungen der Corona-Pandemie, von hohem Wert.

Herr Specht schlägt die bisherigen vier Stellvertreter ebenfalls zur Wiederwahl vor.

Nachdem keine weiteren Vorschläge und keine Einwendungen gegen eine offene Abstimmung vorgebracht werden, ergeht einstimmig folgender Beschluss:

Beschluss 113.2/22

Die Verbandsversammlung wählt Herrn Ersten Bürgermeister Specht als Verbandsvorsitzenden sowie Herrn Landrat Dallinger, Herrn Landrat Dr. Brechtel, Herrn Landrat Engelhardt und Frau 1. Kreisbeigeordnete Heß-Schmidt als Stellvertreter bzw. Stellvertreterin für eine neue Amtszeit (01.11.2022 - 31.10.2024).

TO-Punkt 3

Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den ÖPNV

- mündlicher Bericht -

Herr Malik informiert über die weiterbestehenden großen Einflüsse der Corona-Pandemie auf den ÖPNV. Weiterhin bewegen sich die Fahrgastzahlen bzw. Einnahmen unter dem Vor-Corona-Niveau. Wie im vergangenen Jahr liegen die erwarteten Einnahmeverluste im Verbund bei etwa 21%, daher ist auch für 2022 keine Konsolidierung des Marktes erwartbar. Die detaillierte Entwicklung der Absatzzahlen findet sich auch im zur Veröffentlichung anstehenden Geschäftsbericht.

Aufgrund des auch für das Jahr 2022 beschlossenen Bund-Länder-Rettungsschirms ist das Leistungsangebot im laufenden Jahr gesichert. Hingegen wird es nach der Erklärung des Bundes für 2023 keinen Rettungsschirm geben, so dass sich große Probleme für die Branche abzeichnen. Herr Malik appelliert daher an die Ländervertreter, beim Bund auf die Erhöhung der Regionalisierungsmittel 2023 nachdrücklich hinzuwirken, da bei fehlendem Verlustausgleich Leistungsabbestellungen drohen.

Herr Specht sichert die weitere Unterrichtung über die Entwicklung bei den Rettungsschirm- und Regionalisierungsmitteln zu.

TO-Punkt 4

Änderung der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar

Unter Bezugnahme auf die Vorberatungen weist Herr Specht auf eine mögliche Gefährdung der Einheitlichkeit bzw. Transparenz des Verbundtarifs durch kostenlose ÖPNV-Angebote in einzelnen Teilgebieten hin; zugleich betont er die weiterhin gegebene Berechtigung des Verbundes. Berücksichtigt wurde, dass einerseits der Druck auf kommunaler Ebene zur Einführung kostenloser Angebote wächst, andererseits aber auch künftig Mobilitätsangebote über die eigene Gemeinde hinaus benötigt werden. Durch die vorgeschlagene Änderung der Satzung zum Verbundtarif wird diesen verschiedenen Aspekten Rechnung getragen. Im Rahmen der Satzungsänderung werden auch die Vorgaben zum landesweiten Jugendticket umgesetzt.

Herr Specht appelliert zudem an die Gemeindevertretungen bei Forderungen nach kostenlosen Angeboten, zunächst mittels eines Verkehrsgutachtens die Mobilitätsbedarfe zu erheben, um die tatsächlichen Mobilitätsprobleme bei der Entscheidung zu berücksichtigen.

Die Verbandsversammlung fasst einstimmig folgenden Beschluss:

Beschluss 113.4/22

Die Verbandsversammlung beschließt die in Anlage beigefügte Satzungsänderung zur Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar.

TO-Punkt 5

Teilfortschreibung Gemeinsamer Nahverkehrsplan Rhein-Neckar

Herr Specht verweist auf die ausgiebige Diskussion und den noch bestehenden Abstimmungsbedarf mit dem Land Rheinland-Pfalz zum Kapitel On-Demand-Angebot (flexible Angebotsformen im VRN gemäß Anlage 1 der Beschlussvorlage).

Aufgrund der Einigkeit zu den anderen Fortschreibungen des Nahverkehrsplans und zeitlicher Aspekte schlägt Herr Malik vor, die Anlage 1 Linienbedarfsverkehr aus der Beschlussfassung herauszunehmen und die übrigen Teile zu beschließen. Herr Specht unterstützt diesen Vorschlag und erklärt, den ausgeklammerten Teil nochmals gesondert zu einem späteren Zeitpunkt vorzulegen.

Nach Zustimmung durch Herrn Paul als Vertreter des Landes Rheinland-Pfalz zu diesem modifizierten Vorgehen fasst die Verbandsversammlung einstimmig folgenden Beschluss:

Beschluss 113.5/22

Die Verbandsversammlung stimmt der Teilfortschreibung des Gemeinsamen Nahverkehrsplans Rhein-Neckar in Form der Anpassung der Anlagen 2 (Linienbündelliste), 3 (Haltestellenbeschilderung) und 4 (Vorgaben zur Anwendung des Verbundtarifs) zu.

TO-Punkt 6

Verschiedenes

Herr Specht bittet Herrn Malik um eine erste vorläufige Einschätzung zum 9-Euro-Ticket. Herr Malik führt aus, dass Herr Bundesverkehrsminister Wissing das 9-Euro-Ticket als großen Erfolg beschreibt und dies bisher – bei alleiniger Betrachtung der Absatzzahlen – auch vom VRN bestätigt werden kann. Es wurden bundesweit bisher 26 Millionen Tickets verkauft, davon 16 Millionen an neue Kunden und 10 Millionen an Zeitkarteninhaber. Für eine Gesamtbewertung bedarf es zusätzlicher Erkenntnisse über die sonstige Entwicklung des Absatzmarktes, wie zum Beispiel die Verkaufszahlen bei Einzelfahrscheinen, welche im nächsten Monat von den Verkehrsunternehmen an den Verbund gemeldet werden. Ein dortiger Rückgang wäre erfolgsschmälernd. Bereits heute kann die mediale ÖPNV-Präsenz (Headline der Tagesschau) als Erfolg gewertet werden, ob die dafür eingesetzten 2,5 Mrd. gerechtfertigt sind, mag allerdings bezweifelt werden.

Ergänzend erläutert Herr Volz für die Sparte der Stadtverkehre, dass die ersten Zahlen, insbesondere aufgrund eines untypischen Nutzungsverhaltens und noch zu erwartender

Änderungen im Zeitverlauf, noch unter großem Vorbehalt zu betrachten sind. Bisher kann die Lage bei den Stadtverkehren als gut angesehen werden; die stärkste Bewegung wurde bei den Freizeitverkehren verzeichnet, insgesamt sind die Ausschläge moderat. Schon in den letzten Monaten konnte die rnv einen Aufwärtstrend verzeichnen. So lagen die Verkaufszahlen im Mai bereits bei 85% und im Juni ca. bei 100% des Vor-Corona-Niveaus. Dabei gibt es aktuell eine abweichende Verteilung mit stärkerem Fokus auf den Freizeitverkehr, was jedoch auch unabhängig vom 9-Euro-Angebot durch unterschiedlichste Faktoren wie Wetterlage, Veranstaltungsangebote oder Ferienlage begründet sein kann.

Die rnv hat bisher 170.000 9-Euro-Tickets verkauft, davon knapp 20% für die folgenden Monate Juli bzw. August. Zusammen mit den Abos, deren Preise auf 9 Euro gesenkt wurden, handelt es sich um über 300.000 Tickets. Die Digitalquote ist dabei auf 23% gestiegen, aber immer noch unter dem angestrebten Niveau. Langfristig stehen Gedanken über die Nutzerfinanzierung im Mittelpunkt, da weiterhin auch diese Finanzierung benötigt wird, um das Angebot, welches wichtiger als der Preis ist, zu verbessern. Dabei sind die Grundgedanken der Einfachheit und Fairness des Tarifs (Berücksichtigung von Fahrtstrecke/-dauer) von Bedeutung, um Fehlanreize zu vermeiden.

Herr Dreser beschreibt für den Schienenpersonennahverkehr die Aspekte Auslastung und betriebliche Situation unter Berücksichtigung der Extremsituation der letzten drei Wochen mit Pfingsten und sonstigen Feiertagen. Insgesamt war der stabile Betrieb im Nahverkehr gesichert, allerdings zu Lasten der Pünktlichkeit mit Haltezeitüberschreitungen von rd. 30%. Die S-Bahn-Kapazitäten wurden am Wochenende ausgebaut; auch wochentags war die Auslastung höher als vor der Corona-Zeit. Der Wochenend-Ausflugsverkehr führt den Betrieb an die Grenzen der Kapazitäten (u.a. 2% höchstausgelastete Verkehre mit 60%iger statt 30%iger Auslastung) und führt zusammen mit der Corona- und der Hitzewelle zu hohen Belastungen der Mitarbeiter.

Für die Regionalbusunternehmen berichtet Herr Wissmüller, dass an Wochenenden 20%, unter der Woche 10% mehr Fahrgäste in den Bussen zu verzeichnen waren. Diese Zuwächse konnten bewältigt werden, allerdings besteht die Sorge, dass im Sommer Schülergruppen mit dem 9-Euro-Ticket ihre Schulausflüge gestalten und die Auslastung weiter erhöhen.

Das Ticket wird von den Kunden sehr positiv bewertet. Jedoch stellt sich die Frage, ob angesichts bestehender Probleme durch hohe Energiepreise, hoher Tarifforderungen und angesichts von Erfordernissen zur Umrüstung auf alternative Antriebe gemäß Clean Vehicle Directive die Preissenkung ein falsches Signal darstellt. Klärungsbedürftig ist, wie bzw. ob die Finanzierung durch Regionalisierungsmittel dargestellt werden kann. Nach Auffassung der Busunternehmen bedarf es weiterhin auch eines relevanten Nutzerbeitrages. Kleine und mittlere Busunternehmen leisten einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende, können sich aber nur bei einem positiven Ergebnis am Angebot beteiligen.

Als Kämmerer wertet Herr Specht die Aufwendungen von 2,5 Mrd. € für das 9-Euro-Ticket als fehlgeleitetes Geld. Bei alternativer Verwendung dieses Betrages zur Angebotsverbesserung wären die Effekte im Hinblick auf CO₂-Reduzierung und nachhaltige Nutzerzuwächse voraussichtlich größer gewesen. Grundsätzlich sind der Verbund und die Verkehrsunternehmen bereit, ihren Beitrag zur Verkehrswende zu leisten, sofern die Aufwendungen richtig benannt und finanziert werden. Bei Fortführung des Angebotes wären pro Jahr bis zu 11 Mrd. € (über die Jahre aufwachsend) zusätzlich zu den Aufwendungen für den Ausbau des Schienenpersonenverkehrs, neue Antriebe und sonstige Herausforderungen erforderlich.

Folglich ist die Forderung des Branchenverbandes nach einem Sondervermögen Mobilität im Volumen von rd. 20 Mrd. € jährlich (anwachsend) gerechtfertigt. Angesichts vorhandener Rahmenbedingungen in den Bund- und Länderhaushalten ist dies schwer vorstellbar. Wichtig ist, dass die Evaluation zeigt, welche Menschen tatsächlich ein Mobilitätsbedürfnis haben.

Aufgabe ist es, diese dauerhaft für den ÖPNV zu gewinnen. Eine Verlängerung ist nur bei vollständiger Finanzierung durch Bund und Länder ohne kommunale Mitfinanzierung darstellbar.

Daran anknüpfend fragt Herr Eisenhauer nach dem Korridor möglicher Preisgestaltungen für eine Verlängerung, der sich aus Diskussionen bzw. fachlicher Sicht - auch unter Berücksichtigung wegfallender Aufwendungen - ergibt.

Herr Malik antwortet, dass eine Bandbreite von 9 Euro pro Monat bis zu 365 Euro pro Jahr in den politischen Parteien diskutiert wird, allerdings Fachleute beides ablehnen. Die Branchenmeinung bevorzugt nach wie vor das „Wiener Modell“, welches auf einem langjährigen Ausbau der Infrastruktur fußt. Diese Infrastrukturerweiterung als Grundlage für eine Angebotsausweitung ist auch in Deutschland erforderlich.

Herr Sigloch ergänzt, dass die Gesamtkosten erst nach Laufzeitende feststehen werden. Er betont, dass jedenfalls die Einfachheit des Tickets zum Erfolg beiträgt. Die Frage der Vertriebswege, z.B. E-Ticket, ist von hoher Bedeutung, der Preis eher nachrangig.

Frau Dr. Schmiedeberg beschreibt das Angebot im VRN-Gebiet teilweise als sehr gut. Man sieht, dass kostengünstige Angebote, wie Job-Tickets, gut genutzt werden; Einzelfahrkarten aber geringere Attraktivität haben. Dass sich ca. 16 Millionen Menschen für das derzeitige Ticket interessieren, zeigt, dass der ÖPNV bezahlbar sein muss. Ggf. sollte eine bundes- oder landesweite Lösung gesucht werden. Auch über weitere Formen des Job-Tickets könnten mehr attraktive Angebote geschaffen werden.

Herr Volz stellt klar, dass grundsätzlich die Art des Angebotes attraktiv ist, allerdings der Preis nahe einem Nulltarif Fehlanreize setzt. Weitere Angebotsvereinfachungen unter Berücksichtigung der Fairness (mit ausdifferenzierten Preisen) und auch unter Nutzung einer stärkeren Digitalisierung sind möglich und zielführend. Dabei ist die Klärung der Finanzierungsgrundlage elementar.

Frau Dr. Ganster beschreibt aus der Perspektive der ländlichen Räume, dass z. B. in den 84 Ortsgemeinden im Landkreis Südwestpfalz gerade mal 6 Fahrtenpaare mittels Anrufsammeltechnik pro Ortsgemeinde angeboten werden, zudem moderne Technik und barrierefreie Haltestellen fehlen. Das 9-Euro-Ticket ist unter diesen Rahmenbedingungen nicht hilfreich; die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse ist nicht gegeben. Eine eigene Finanzierung des ÖPNV-Ausbaus durch die Kommunen/ Kreise ist in dieser Region nicht darstellbar.

Herr Munderloh betont, dass ein Mix aus Angebot und Preisen erforderlich ist. Teilweise stagnierten vor der Corona-Pandemie die Fahrgastzahlen im VRN trotz guten Angebotes. Der alleinige Aufbau von Infrastruktur reicht nicht, auch die Bezahlbarkeit des Angebotes und die Einfachheit des Ticketsystems müssen gegeben sein.

Zur Nachfrage zum Stand des S-Bahn-Ausbaus von Homburg nach Zweibrücken erläutert Herr Malik, dass dieser derzeit planmäßig läuft. Zu den weiteren Fragen zum Stand der Zellertalbahn und zur Machbarkeitsstudie „Reaktivierung Eistalbahn“ wird eine schriftliche Antwort zugesagt. Frau Schappert ergänzt, dass bei der Zellertalbahn aufgrund begrenzter Kapazitäten derzeit leichte Verzögerungen im erforderlichen Planfeststellungsverfahren gegeben sind und dass bezogen auf die Eistalbahn derzeit eine Studie zu relevanten Daten erstellt wird.

Herr Hartmann beschreibt das Angebot in Landau. Hinter den politischen Ideen des Tankrabatts und des 9-Euro-Tickets steht der Grundgedanke der Entlastung für 9 Mio. Menschen, die den ÖPNV nutzen. Diese erfahren eine reale Entlastung von rd. 300 Euro in diesem Jahr. Zu betonen ist, dass der ÖPNV auch jetzt schon, z. B. mit 45 Euro für eine Zeitkarte, günstiger als das Auto ist. Insgesamt

ist die Haltung des VRN zur Priorisierung des Ausbaus und des Angebotes richtig. Wünschenswert wäre zudem ein funktionsfähiges bundesweites Ticket.

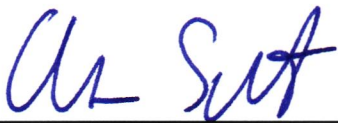
Hierzu verweist Herr Specht auf die Tätigkeiten zur perspektivischen deutschlandweiten Anerkennung von Verbundtickets. Der Verbund beteiligt sich z. B. an Mobility-Inside zusammen mit der DB und weiteren Verbänden. Wie auch Ergebnisse aus Marktforschungen zeigen, sind einheitliche, transparente und faire Tarife ein wichtiges Verkaufsargument. Die Ausgestaltung ist jedoch komplex; so ist u. a. auch hier die Finanzierung von Tarifierungsverlusten bei Übergangstarifen von hoher Relevanz und klärungsbedürftig.

Ausblickend steht der ÖPNV angesichts der Preisanstiege bei Betriebsmitteln, Energie- und Lohnkosten sowie zunehmenden Lieferproblemen auch bei Ausbauforderungen vor großen Herausforderungen, insbesondere unter dem Finanzierungsaspekt. Überlegungen zur Drittnutzerfinanzierung sollen durch das Land Baden-Württemberg bis Herbst 2022 in einen Gesetzesentwurf münden. Finanzierungsmittel seitens des Bundes und der Länder sind weiterhin elementar, da insbesondere auf kommunaler Seite keine weitere Umschichtung zugunsten des ÖPNV darstellbar sein wird.

Nachdem keine weitere Wortmeldung erfolgt, schließt Herr Specht die Sitzung um 12:05 Uhr und verweist auf die nächste Verbandsversammlung im Dezember 2022.

Der Verbandsvorsitzende

Für die Niederschrift



Specht

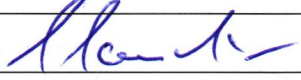
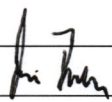
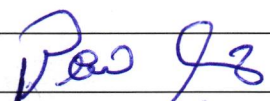
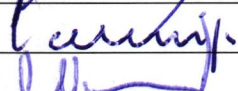
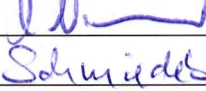
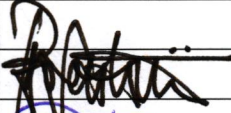



Lehmann

Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar


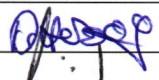
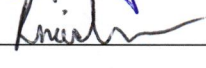
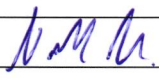




Anwesenheitsliste


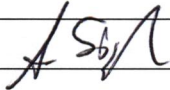
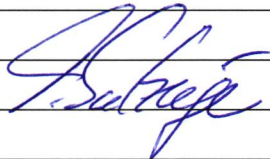
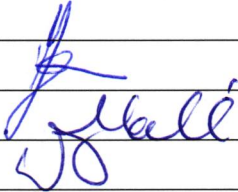

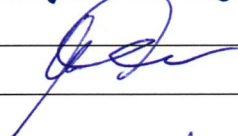
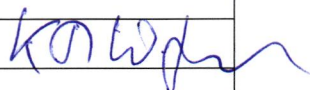
zur 113. Sitzung der Verbandsversammlung
am 23. Juni 2022 um 11:00 Uhr
in Mannheim, Stadthaus N 1, Ratssaal

	Name	Unterschrift
Main-Tauber-Kreis	Christoph Schaeck	
Neckar-Odenwald-Kreis	Adrian Bahr	
Rhein-Neckar-Kreis	RENE MÜSPERGER	
	Dalinger	
	Werner, Frank	
	Schmiedberg, Claudia	Schmiedberg
Stadt Heidelberg	Schmidt-Lamontdin	
	Föhr	

	Name	Unterschrift
Stadt Mannheim	Fled, Max	[Signature]
	Ralf Eisenhower	[Signature]
Kreis Bergstraße	Cornelia Kroschke	[Signature]
	Ruoff, Jochen	[Signature]
	Gyllhal, M.A.	[Signature]
Kreis Alzey-Worms	Heiko Sippel	[Signature]
	Ralph Bothe	[Signature]
Kreis Bad Dürkheim	LR H.-u. DHLENFELD	[Signature]
	Drewitz Maria	[Signature]
Kreis Germersheim		
ZSPNV Süd		

	Name	Unterschrift
Kreis Kaiserslautern		
Kreis Kusel	Jürgen Courad	
Kreis Südl. Weinstraße	Lothar Zimmermann	
Kreis Südwestpfalz	Dr. Susanne Gauster	
Donnersbergkreis	Schappert Frank	
Rhein-Pfalz-Kreis	Baginski Dierck Christ	
Stadt Frankenthal	Martin Hebich	
Stadt Kaiserslautern	Beate Kimmel Holger Rummel	

	Name	Unterschrift
Stadt Landau	Lukas Hartmann	
Stadt Ludwigshafen	Dominique Herzog BRÜCKNER JENS	 
Stadt Neustadt		
Stadt Pirmasens	Holl Michael	
Stadt Speyer	Jörgend Kind-Delich	
Stadt Worms	Timo Horst	
Stadt Zweibrücken	Christine Rauch	
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen	Stefan Woes	

	Name	Unterschrift
Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität Rheinland-Pfalz	Matthias Paul	
Ministerium für Verkehr Baden- Württemberg Referat ÖPNV	Andreas Sigloch	
Kreis Karlsruhe		
Kreis Heilbronn		
Verband Region Rhein-Neckar	Thomas Subrüg	
VRN GmbH	Ansel Thiemann v. Malitz Winnen	
RNV	Christina-Volt	
DB AG	Mark Dresow	
VGG	Karl Reinhard Wissmüller	
Rhenus Rail Logistics GmbH		