

**Niederschrift
über die 114. Sitzung der Verbandsversammlung
am 15. Dezember 2022**

Tagesordnung

1. Genehmigung der Niederschrift über die 113. Sitzung der Verbandsversammlung am 23. Juni 2022
2. Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den ÖPNV – mündlicher Bericht –
3. Klimaticket / Deutschlandticket – mündlicher Bericht –
4. Änderung der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar
5. Teilfortschreibung Gemeinsamer Nahverkehrsplan Rhein-Neckar / Flexible Angebotsformen im VRN
6. Riedbahnspernung 2024 – mündlicher Bericht –
7. Wirtschaftsplan 2023 des ZRN
8. Feststellung des Jahresabschlusses 2021, Genehmigung des Lageberichtes und der Ergebnisverwendung
9. Entlastung des Leiters der Verbandsverwaltung für das Wirtschaftsjahr 2021
10. Neues aus dem Mobilitätsverbund – mündlicher Bericht –
11. Sitzungstermine 2023
12. Verschiedenes

Die Liste der Teilnehmer ist der Niederschrift beigelegt.

Herr Specht eröffnet um 11 Uhr die 114. 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 113. Sitzung der Verbandsversammlung am 23. Juni 2022

Beschluss 114.1/22

Die Verbandsversammlung genehmigt einstimmig die Niederschrift über die 113. Sitzung der Verbandsversammlung am 23. Juni 2022.

TO-Punkt 2

Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den ÖPNV

– mündlicher Bericht –

Herr Malik informiert über die weiterhin bestehenden Einflüsse der Corona-Pandemie auf den ÖPNV. Die Einnahmen liegen aktuell rd. 15% niedriger als 2019; hingegen erreichen die Fahrgastzahlen im September und Oktober 2022 nahezu das Vor-Corona-Niveau. Insgesamt zeichnet sich für 2023 eine Stabilisierung der Zahlen auf dem Niveau von 2019 und damit eine positive Entwicklung ab.

Anders als im Jahr 2022 wird es für 2023 wohl keinen Bund-Länder-Rettungsschirm geben, sodass entstehende Einnahmeverluste im Ergebnis von den kommunalen Aufgabenträgern und den Ländern bzw. Zweckverbänden zu tragen sein werden.

Ergänzend berichtet Herr Malik über derzeitige Einschränkungen des Leistungsangebotes durch hohe Krankheitsausfälle.

TO-Punkt 3

Klimaticket / Deutschlandticket

– mündlicher Bericht –

Herr Malik berichtet über die aktuellen Kenntnisse zum Deutschlandticket für 49 EUR. Es wird sich um ein Monatsticket im Jahres-Abo handeln, das bundesweit im gesamten ÖPNV gültig sein wird. Mit dieser Ausgestaltung geht das Risiko fehlender Kundenbindung einher. Insbesondere stehen dabei noch einige offene Fragen im Raum:

- 1) Wie erfolgt die Finanzierung des Fahrgeldausfalls ab dem 2. Jahr?
Im Etatbeschluss ist vorgesehen, dass zur Deckung von Finanzierungslücken ab dem 2. Jahr Verhandlungen über den Ticketpreis möglich sind. Weiteres ist heute jedoch noch nicht absehbar.
- 2) Wie werden die Einnahmen und die Zuschüsse des Bundes und der Länder verteilt?
Hier dürfte es auf eine bundesweite Einnahmeverteilung hinauslaufen, welche erfahrungsgemäß noch einige Zeit in Anspruch nehmen dürfte.
- 3) Welche Tarifgestaltungsmöglichkeiten bleiben vor Ort? Wie können z. B. Job-Ticket-, Semester-Ticket-Angebote des Verbundes, welche solidarisch finanziert werden, ausgestaltet und angeboten werden?

Als Fazit ergibt sich insgesamt, dass die Einführung hoch komplex ist. Hinsichtlich des Starttermins besteht ebenfalls weiter Ungewissheit. Die politisch gewünschte frühe Einführung in 2023 ist nicht realistisch, auch der vom Branchenverband genannte Starttermin 1. April ist wenig wahrscheinlich angesichts der Termine des erforderlichen Gesetzgebungsverfahrens. Es dürfte daher eher auf eine Einführung nicht vor Mai 2023 hinauslaufen.

Herr Specht eröffnet die gemeinsame Aussprache zu TOP 2 und 3.

Auf Nachfrage zu Möglichkeiten der Integration des Job-Tickets sowie anderer Mobilitätsangebote (z. B. Nextbike) und dem hierzu angedachten Zeitplan erläutert Herr Malik, dass das Deutschlandticket keine weiteren Vorteile für Kunden vorsieht. Es ist folglich auszuloten, ob man gegen einen moderaten Aufpreis zum Beispiel die Mitnahmemöglichkeit oder andere Dinge anflanschen kann. Bezüglich der Nutzung des VRN-Nextbike-Angebotes besteht weniger Zeitdruck, da bis auf Weiteres dafür der eigene Nextbike-Tarif zugrunde gelegt wird und erst perspektivisch eine Integration in den VRN-Tarif angedacht ist.

Herr Munderloh beschreibt die gravierenden Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Verkehrsleistungen im Raum Kaiserslautern in Form von hohen Ausfallzahlen und unzuverlässigem Schienenersatzverkehr. Die langjährigen Arbeiten an Mobilitäts- / und Verkehrskonzepten werden durch Minderleistungen der DB Regio konterkariert. Er möchte wissen, wie der VRN mit diesen Problemen umgeht, da für politische Vertreter Angebotskürzungen z. B. auf der Strecke nach Pirmasens unbefriedigend sind. Nach seiner Einschätzung ist der Personalmangel dabei nicht allein auf hohe Krankenstände, sondern auch auf eine verfehlte Personalausstattung der DB AG zurückzuführen. Kundenbindungen können bei massiven Angebotsausfällen nicht erreicht werden.

Herr Dreser erwidert, dass aktuell noch 96% des Leistungsangebotes bei einem Krankenstand von 14% erbracht werden. Er konzediert, dass punktuell Leistungen bei den Pfälzer Netzen herausgenommen wurden. Allerdings ist dies kein Thema der allgemeinen Personalausstattung, sondern eine aktuelle Folge des Ausfalls von 25% des Personals in diesen Netzen. Diese Dimension ermöglicht keine vollumfängliche Aufrechterhaltung der Leistung. Durch massive Recruiting-Anstrengungen sowie die ausgeweitete eigene Ausbildung dürfte im Laufe des kommenden Jahres eine stabilere Situation erreichbar sein, sofern nicht weitere Krankenhöchststände auftreten. Daran anknüpfend unterstreicht Herr Specht das Vorliegen einer Extremsituation. Trotz Ausbildung deutlich über Bedarf, ist z. B. auch in Mannheim die Streichung einer Buslinie erforderlich gewesen, um das restliche Netz zu stabilisieren. Für das 1. Quartal 2023 wird allerdings eine höhere Stabilität erhofft.

Unter Hinweis auf die hohe Bedeutung für eine Verkehrswende bittet Herr Munderloh um Einhaltung der vertraglich zugesicherten Leistungen und betont nochmals, dass die Probleme auf den Pfälzer Verbindungen seit langem regelmäßig bestehen und nicht nur eine Momentaufnahme sind.

Daraufhin räumt Herr Heilmann als Aufgabenträger für den SPNV ein, dass die Kundenkommunikation verbesserungsbedürftig ist, allerdings sei die Beschreibung andauernder Zugausfälle unzutreffend. Das aktuelle Problem liegt in den hohen Krankenständen begründet.

Auf Nachfrage zu noch bestehenden Möglichkeiten die monatliche Kündbarkeit des Deutschlandtickets abzuwenden, erwidert Herr Specht, dass er diesbezüglich wenig Erfolgchancen sieht. Wichtig war die erreichte Fixierung einer Nachschusspflicht, darüber hinaus werden wenig Spielräume in der Branche gesehen. Er betont, dass Hinweise an den Kunden wichtig sind, dass dieser das Deutschlandticket lokal kauft, um die Liquidität im Verbundgebiet zu halten und dort zu sichern. Dies ist insbesondere von Bedeutung, da sich der Bund für die Regelung der Einnahmeverteilung bis zu 2 Jahre Zeit lassen will und viele weitere Fragen ungeklärt sind, u. a. die Frage der Einnahmensicherung im Falle eines Vertriebs durch neue andere Anbieter, die im worst case insolvent gehen.

Als Teilnehmer an den Verhandlungen auf politischer Ebene berichtet Herr Hickmann, dass darin der Bedarf nach einem Monatsticket, das teurer als das Jahresticket sein sollte, erkannt wurde. Der Preis von 49 € für das kündbare Abo war letztlich der politische Kompromiss, der kaum noch änderbar sein dürfte. Begleitet wird dieses Vorgehen von der Hoffnung, dass viele Nutzer aus Trägheit von der Kündigung nur geringen Gebrauch machen. Zwar wird die Kündigung die Erlöse des Tickets beeinflussen, jedoch verweist er darauf, dass das Einnahmedelta durch den Bund und die Länder ausgeglichen wird und hierin auch die weiteren Mindereinnahmen aufgrund der Kündigung berücksichtigt werden. Allerdings dürfte wohl nach 2 Jahren die Ausgleichshöhe eingefroren werden bzw. allenfalls noch einer Dynamisierung unterliegen.

Frau Dr. Schmiedeberg betont die Wichtigkeit von Mitnahmemöglichkeiten, da für Kinder ein Ticket für 49 Euro zu teuer und wenig sozialverträglich sei. Sie bittet weiterhin um Auskunft, wie das Ticket, das nur über eine App erhältlich sein soll, von Personen ohne Smartphone oder PC erworben werden kann und welche Erwartung hinsichtlich der Auswirkungen auf die Nutzung besteht.

Als Antwort legt Herr Malik dar, dass die digitalisierte Ausgabe ein weiterer Streitpunkt ist. Seitens des Bundes werden die Ausgabe über die App für das Handy oder als Chipkarte genannt; der VRN und die Branche fordern weitere Ausgabemöglichkeiten, so dass auch nicht digitale Ausgabeformen zunächst möglich sein dürften, aber weiterer Klärungsbedarf besteht.

Herr Schoon stellt mit Blick auf das Deutschlandticket klar, dass auch der ländliche Raum zu Deutschland gehört. Da die Kürzungen des Leistungsangebotes um 4% durch die DB vollständig im ländlichen Raum stattfinden und dort auch vermehrt Fahrer mit schlechterem Knowhow und unzureichender Ausbildung eingesetzt werden, wird es lange dauern, bis dort die Menschen wieder von den Vorteilen der ÖPNV-Nutzung überzeugt werden können. Daher sollten nicht alle Sparmaßnahmen im ländlichen Raum stattfinden.

Herr Harthausen fragt, ob auch die ausfallenden Grundbeiträge der Arbeitgeber zu den Einnahmeverlusten zählen oder ob es wahrscheinlich ist, dass die Kommunen diese tragen müssen.

Das Thema ist nach Aussage von Herrn Malik nicht geklärt. Das Ziel ist die Sicherung der bisherigen Solidarbeiträge, die sich beim Job-Ticket im Jahr 2023 auf je ca. 50 EUR für Nutzer und Arbeitgeber belaufen. Allerdings kann ein Rückzug eines Arbeitgebers aus dem Job-Ticket-Angebot nach Einführung des Deutschlandtickets nicht verhindert werden.

Herr Volz ergänzt, dass die Arbeitgeber der rd. 1.000 Unternehmen/Institutionen im Verbundgebiet kontaktiert werden, um das Job-Ticket als neues Unterprodukt des Deutschlandtickets zu erhalten und eine Mitfinanzierung zu sichern. Nach derzeitigem Stand sind einige Arbeitgeber bereit, weiterhin Beiträge zu leisten, wenngleich auch Abschläge von den derzeit rd. 15 Mio. EUR Solidarbeiträgen zu erwarten sind. Im Ergebnis sind jedoch noch viele Fragen ungeklärt.

Auf Nachfrage zu den Chancen des 49-Euro-Tickets im Hinblick auf zusätzliche Verkäufe erwidert Herr Malik, dass Hoffnungen bestehen, auch wenn die Erfahrungen aus dem 9-Euro-Ticket andere waren.

TO-Punkt 4

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

Nach Vorberatung in der Gesellschafterversammlung fasst die Verbandsversammlung einstimmig folgenden Beschluss:

Beschluss 114.4/22

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 / Flexible Angebotsformen im VRN

Herr Malik erläutert unter Bezugnahme auf das PBefG die Notwendigkeit der Integration eines eigenen Kapitels Bedarfsverkehre im Nahverkehrsplan. Die Darstellung soll als Empfehlung für die Genehmigungsbehörden dienen, zumal Mobility on demand ein wichtiges Zukunftsthema darstellt.

Beschluss 114.5/22

Die Verbandsversammlung beschließt einstimmig die Aufnahme des neuen Kapitels „Flexible Angebotsformen im VRN“ (wie in der Anlage dargestellt) in den Gemeinsamen Nahverkehrsplans Rhein-Neckar.

TO-Punkt 6

Riedbahnspernung 2024

– mündlicher Bericht –

Einleitend zu diesem Tagesordnungspunkt beschreibt Herr Specht die geplante Riedbahnspernung nach der Fußball-Europameisterschaft als massiven Eingriff. Er erinnert daran, dass bereits vor 25 Jahren eine Neubaustrecke angedacht war, die nicht in Angriff genommen wurde. Seitdem wurde die Infrastruktur auf dieser zentralen Achse für die Region, Deutschland und Europa heruntergefahren, ohne dass in den letzten Jahren neue, weitere Kapazitäten geschaffen wurden. Als Folge dieser Fehlentscheidungen ist nunmehr die dringende Sanierung nur im Wege einer vollständigen Sperrung der Strecke in der Zeit vom 15.07. bis zum 14.12.2024 darstellbar. Da hiervon auch etliche andere Strecken betroffen sein werden, sind vielfache Behinderungen zu erwarten. Zur Minimierung der Auswirkungen wurden verschiedene Arbeitsgruppen eingerichtet, u. a. zur Schaffung von Schienenersatzverkehren, welche die bisher praktizierten Dimensionen deutlich übersteigen werden.

Herr Malik erläutert unter Verweis auf die Präsentation (als Anlage dem Protokoll beigefügt) und die mediale Berichterstattung die landesweite Bedeutung dieser Maßnahme, da die Sanierung des Streckennetzes erstmalig in dieser Form der Vollsperrung stattfindet und die erste Maßnahme zur Ertüchtigung des Gesamtnetzes ist. Zum 01.01.2024 soll im Zuge einer kleinen Bahnreform eine Verschmelzung der DB Netz AG und DB Station und Service AG vorgenommen werden, um die Hochleistungskorridore zu ertüchtigen. Erster Schritt ist dabei die Sanierung des Hochleistungskorridors zwischen Mannheim und Frankfurt. Die Besonderheit ist die Vollsperrung unter Inkaufnahme von Betriebserschwernissen. Die Maßnahme wird durch die Bahn sorgfältig

vorbereitet, auch der VRN ist involviert. Die Umleitung des Nah- und Fernverkehrs auf benachbarte Strecken wird zwangsläufig zu Belastungen des Nahverkehrs führen. Von der DB AG wurde daher auch ein hochwertiger, weitreichender Schienenersatzverkehr zugesagt; jedoch wird dieser mangels Erfahrungen eine große Herausforderung darstellen.

Daran anknüpfend berichtet Herr Specht über die Überlegung der DB Regio zum Aufbau einer eigenen Busflotte. Auch die Main-Neckar-Bahn und die Verbindung Mainz – Worms – Mannheim werden betroffen sein. Es handelt sich insgesamt um eine komplexe Aufgabe, die auch die Chancen des 49-Euro-Tickets und die darin hängenden Einnahmen in diesem Raum schmälern dürfte.

Herr Harthausen erkundigt sich nach den Auswirkungen für die linke Rheinschiene und nach der Einbindung der betroffenen Kommunen. Herr Malik und Herr Heilmann führen dazu aus, dass die Einbindung durch die DB Netze vor Ort passieren wird und derzeit Konzepte erarbeitet werden, in welche die Kommunen Anfang 2023 eingebunden werden.

Herr Horst verweist auf die hohe Bedeutung für die Region und viele Berufspendler. Dabei muss sichergestellt werden, dass der Schienenersatzverkehr auch Bensheim einbindet und eine Überlastung der Nibelungenbahn verhindert wird.

Abschließend sagt Herr Specht weitere Informationen zu, an denen – auch wegen bedeutender Einnahmeauswirkungen – allseits ein hohes Interesse besteht.

TO-Punkt 7

Wirtschaftsplan 2023 des ZRN

Herr Malik verweist auf die Vorlage und die vergleichbaren Darstellungen in den Vorjahren.

Nachdem keine Fragen bestehen, ergeht bei einer Enthaltung folgender Beschluss:

Beschlussvorschlag 114.7/22

Gemäß § 9 Abs. 2 Ziff. 6 der Verbandssatzung sowie aufgrund von § 20 des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit (GKZ) in der Fassung vom 16.09.1974 (GBl.S. 408), zuletzt geändert durch Gesetz vom 07.06.2020 (GBl.S. 403) i. V. m. § 1 des Eigenbetriebsgesetzes in der Fassung vom 17.06.2020 (GBl.S. 403) beschließt die Verbandsversammlung die Feststellung des Wirtschaftsplanes für das Wirtschaftsjahr 2023.

Darin werden festgesetzt:

- | | |
|---------------------------------------|--------------------|
| a) im Erfolgsplan | |
| - die Erträge auf | 31.645.000,00 EUR |
| - die Aufwendungen auf | 31.645.000,00 EUR |
| b) Kredite | 0,00 EUR |
| c) der Höchstbetrag der Kassenkredite | 102.000,00 EUR |
| d) die Verbandsumlage 2023 auf | 15.330.534,00 EUR. |

TO-Punkt 8

Feststellung des Jahresabschlusses 2021, Genehmigung des Lageberichtes und der Ergebnisverwendung

Nachdem keine Fragen zu dem TOP bestehen, fasst die Verbandsversammlung einstimmig folgenden Beschluss:

Beschlussvorschlag 114.8/22

Die Verbandsversammlung stellt den Jahresabschluss des ZRN zum 31. Dezember 2021 fest und genehmigt den Lagebericht sowie die vorgeschlagene Ergebnisverwendung.

TO-Punkt 9

Entlastung des Leiters der Verbandsverwaltung für das Wirtschaftsjahr 2021

Herr Specht übergibt den Vorsitz an Herrn Dallinger.

Herr Dallinger führt aus, dass die Verbandsverwaltung ordnungsgemäß stattgefunden hat und hebt das hohe Engagement und Know-how von Herrn Specht hervor. Ohne Aussprache fasst die Verbandsversammlung einstimmig folgenden Beschluss:

Beschluss 114.9/22

Die Verbandsversammlung beschließt, den Leiter der Verbandsverwaltung für das Wirtschaftsjahr 2021 zu entlasten.

Herr Dallinger dankt Herrn Specht, Herrn Malik und den Mitarbeitenden der VRN GmbH für die hervorragende Arbeit.

TO-Punkt 10

Neues aus dem Mobilitätsverbund

– mündlicher Bericht –

Herr Malik berichtet über Neues aus dem Mobilitätsverbund anhand der anliegenden Präsentation.

Insbesondere der VRN-Datenraum Mobilität wurde erweitert und bietet Vorteile für alle Beteiligten. Die dort zwischenzeitlich in Dashboards hinterlegten Informationen sind nun sowohl als Information, aber auch als Basis für Schlussfolgerungen bzw. Handlungsentscheidungen nutzbar. Beispielhaft kann hier die Fahrgastentwicklung im Linienbündel Neckargemünd betrachtet werden. Die Entwicklung dient sowohl als Service für Kunden, Aufgabenträger, Länder und sonstige Partner als auch für VRN-interne Zwecke.

Darüber hinaus wurde die Interaktive Karte aufgewertet und zeigt nun auch die Auslastung auf den Straßen. Auch hier wird ein weiterer sukzessiver Angebotsausbau stattfinden. Ab dem zweiten Quartal 2023 soll darüber hinaus ein Sprachassistent zur Verfügung gestellt werden.

Des Weiteren kann ab dem 15. Dezember die neue myVRN-App heruntergeladen werden, über die nun auch wieder Ticketkäufe möglich sein werden. Hier wird auch das Deutschlandticket erhältlich sein, sobald dieses an den Start geht. Die bei der Anmeldung erhaltene eigene ID ermöglicht zudem auch die Anmeldung bei anderen Verbänden.

Herr Specht empfiehlt ergänzend die Dashboard-Funktionen auch als Kommunikationsunterstützung für die lokalen Aufgabenträger.

TO-Punkt 11
Sitzungstermine 2023

Herr Specht weist auf die beigefügte Übersicht der Sitzungstermine 2023 hin.

Beschluss 114.11/22

Die Verbandsversammlung nimmt die Information zur Kenntnis.

TO-Punkt 12
Verschiedenes

Frau Münch-Weinmann beschreibt Probleme hinsichtlich der Nutzbarkeit des Rheinland-Pfalz-Tickets im VRN-Raum und bittet um Klärung im Jahr 2023. Hierzu sieht Herr Malik aufgrund der fehlenden Bereitschaft der DB Regio zu Einnahmeausgleichen allerdings kaum Chancen.

Im Rahmen der anschließenden Verabschiedung von Herrn Malik hebt Herr Specht die Vision von Herrn Malik zur Entwicklung des Verkehrsverbundes zu einem Mobilitätsverbund hervor. Mit dem Ziel die Wertschöpfungskette zu erweitern, hat der VRN unter seiner Leitung das erfolgreiche Fahrrad-Verleihsystem Nextbike neu und Mobilitätszentralen wieder eingeführt; durch Ruftaxiverkehre, On-Demand-Verkehre wurde die Angebotsflexibilität deutlich ausgeweitet. Durch die digitalisierte Sammlung und Generierung von Daten sind nunmehr Kundenwünsche und gelebte Mobilität bekannt und nutzbar. Herr Specht unterstreicht die hohe Bedeutung der Teilhabe des Verkehrsverbundes an diesen und künftigen Entwicklungen und benennt die tariflichen Weiterentwicklungen, wie z. B. der im VRN pilotierte Luftlinientarif, ebenso wie die Angebotsausweitungen (Ausbau der S-Bahn-Strecken und Regiobus-Linien) als weitere Kernthemen der Tätigkeit von Herrn Malik. Aufgrund seiner Fähigkeit, Perspektiven unterschiedlicher Partner zu berücksichtigen, wurde er zum geschätzten Verhandlungspartner auch in Sachen Rettungsschirm, Hessen-Budget, RLP-Index. Mit großem Dank im Namen aller Beteiligten und besten Wünschen für das weitere ehrenamtliche Engagement von Herrn Malik bei einer Bürgerbuslinie in seiner Gemeinde beschließt Herr Specht die Verabschiedung.

Herr Malik hebt abschließend die Leistungen der Mitarbeitenden des Verkehrsverbundes hervor und bedankt sich bei allen Beteiligten für die gute Zusammenarbeit.

Nachdem keine weitere Wortmeldung erfolgt, schließt Herr Specht die Sitzung um 12:30 Uhr und verweist auf die nächste Verbandsversammlung im Juni 2023.

Der Verbandsvorsitzende

Für die Niederschrift

gez. Specht

gez. Lehmann

Specht

Lehmann