

**Niederschrift  
über die 117. Sitzung der Verbandsversammlung  
am 21. Dezember 2023**

**Tagesordnung**

1. Genehmigung der Niederschrift über die 116. Sitzung der Verbandsversammlung am 29. Juni 2023
2. Deutschlandticket
3. Betriebsqualität SPNV- und Busangebote im VRN – aktueller Sachstandsbericht
4. Finanzierung Reaktivierung Homburg-Zweibrücken
4. a Knoten Mannheim-Heidelberg
5. Feststellung des Jahresabschlusses 2022, Genehmigung der Ergebnisverwendung
6. Entlastung des Leiters der Verbandsverwaltung für das Wirtschaftsjahr 2022
7. Änderung der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar
8. Wirtschaftsplan 2024
9. Sitzungstermine 2024
10. Verschiedenes

Die Liste der Teilnehmenden ist der Niederschrift beigelegt.

Herr Specht eröffnet um 11:00 Uhr die 117. 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, erstmalig Herrn Frömming als Vertreter des Landes Rheinland-Pfalz und Inhaber der Vollmachten für die Länder Hessen und Baden-Württemberg, sowie weitere Gäste.

Die Beschlussfähigkeit ist aufgrund der Anwesenheiten / Vollmachten gegeben.

**TO-Punkt 1**

**Genehmigung der Niederschrift über die 116. Sitzung der Verbandsversammlung am 29. Juni 2023**

Beschluss 117.1/23:

Die Verbandsversammlung genehmigt einstimmig die Niederschrift über die 116. Sitzung der Verbandsversammlung am 29. Juni 2023.

## **TO-Punkt 2** **Deutschlandticket**

Herr Dr. Winnes informiert über den aktuellen Sachstand anhand einer Kurzpräsentation. Bundesweit gab es auf vorläufiger Datenbasis zum Stand September ca. 10 Mio. Kunden, davon sind 44% frühere Abonnenten, 40% Umsteiger aus dem Bartarif, 11% Umsteiger aus anderen Zeitkarten und letztlich rd. 4 % tatsächliche Neukunden. Die Ausgabe erfolgte zu 54% auf dem Smartphone, der Rest waren Chipkarten und noch im Jahr 2023 gültige Papierausdrucke bzw. Plastikkarten, wobei letztere nur noch bis zum Jahresende 2023 ausgegeben werden. Von der Gesamtzahl sind 75% normale D-Tickets, die übrigen Jobtickets sowie Starterkarten. Die durchschnittlichen Einnahmen lagen bei 48,32 EUR pro Ticket bzw. bei 483 Mio. EUR pro Monat; daraus ergibt sich ein Finanzierungsdelta gegenüber den Soll-Einnahmen von 175 Mio. € pro Monat.

Im VRN-Gebiet gab es im September 275.000 Abos, davon entfielen 76% auf frühere Abonnenten und 24% auf andere Umsteiger. Zum 01.12.2023 ergab sich durch die Umstellung des Jugendtickets Baden-Württemberg nochmals ein deutlicher Anstieg um 75.000 Tickets. Die Abo-Quote beim VRN lag bei 98%, teilweise gab es noch MAXX-Tickets oder sonstige Alt-Abos (2%). Die durchschnittlichen monatlichen Einnahmen liegen bei 16,6 Mio. EUR, der durchschnittliche monatliche Schaden bei 7 Mio. EUR.

Erfreulich ist der Zuwachs der Arbeitgeber beim Jobticket-Angebot um 25% bei gleichzeitiger 50%iger Steigerung der Nutzerquote. Mehr als die Hälfte der Arbeitgeber gewähren einen Zuschuss von 50%, mehr als jeder 10. Arbeitgeber zahlt sogar 100%.

Wie der Presse zu entnehmen war, ist aufgrund der Einigung zwischen dem Bund und den Ländern die Finanzierungsthematik weitgehend, aber noch nicht vollständig, geklärt. Der Finanzierungsanteil des Bundes von 1,5 Milliarden EUR ist auch für das Jahr 2024 gesichert. Darüber hinaus werden nicht benötigte Mittel aus 2023 auf das Jahr 2024 übertragen. Eine Nachschusspflicht des Bundes gibt es jedoch für 2024 nicht mehr, vielmehr haben die Verkehrsminister der Länder den Auftrag, das erwartete Finanzierungsdelta in 2024 über eine Preisanpassung zu schließen. Frühestens zum 01.05.2024 ist daher eine Preiserhöhung zu erwarten. Genauer Zeitpunkt und Höhe der Preiserhöhung sind noch Gegenstand der Gespräche. Insgesamt ist durch die Verständigung auf die Ausgleichs-Musterrichtlinie die Finanzierung und Fortführung im VRN für das Jahr 2024 gesichert. Die Umsetzung der Musterrichtlinie in Landesrecht steht noch an, die drei Bundesländer haben allerdings bereits schriftlich die Umsetzung zugesagt, sodass das Ticket im VRN fortgeführt werden kann.

Handlungs- und Klärungsbedarf besteht noch bzgl. der Regulierung. Dem hiermit beauftragten Koordinierungsrat mangelt es an einer Legitimation und Geschäftsordnung, was sich zunehmend als Hemmnis bei Detailfragen zeigt. Weitere Probleme sind bezüglich der flächendeckenden Gültigkeit des Deutschlandtickets aufgetaucht. Zwar hält der Kreis Stendal jetzt doch an der Anerkennung der Gültigkeit fest, allerdings gibt es weitere Diskussionen (z.B. auf Nordsee-Inseln) in Bereichen touristischer Verkehre. Aus Sicht des VRN könnte ein Staatsvertrag eine gute Lösung zur Regelung von Gültigkeitsfragen sein.

Bezüglich des Semestertickets wurde das bundeseinheitlich vollsolidarische Modell, d.h. eine Finanzierung durch alle Studierenden mittels Umlage, beschlossen, welches eine Rabattierung von 40% auf das D-Ticket beinhaltet. Gespräche mit den Studierendenwerken laufen, dürften aber frühestens zum Sommersemester 2024 eine Umsetzung ermöglichen. Derzeitiger Stand ist, dass Verträge gekündigt wurden (z.B. Universität Heidelberg) bzw. auslaufen. Eine Verständigung auf

die neuen Bestimmungen ist in Rheinland-Pfalz wahrscheinlich, in Baden-Württemberg aufgrund der aktuellen Gültigkeit des Jugendtickets bis zum Alter von 27 Jahren eher skeptisch zu sehen. Hier bedarf es ggf. nochmals Anpassungen zur Vermeidung von Konkurrenzen dieser beiden Angebote.

In den verschiedenen bundesweiten Arbeitsgruppen werden weitere Tarifoptimierungen sowie Fragen von Mitnahmemöglichkeiten und ein vollsolidarisches Job-Ticket diskutiert. Geklärt ist die weitere kalendermonatliche Gültigkeit. Seitens des VRN besteht der Wunsch, Anreize für die Smartphone-Lösung in den Tarifbestimmungen zu schaffen, da Chipkarten sehr viel Aufwand verursachen und auch ökologisch nachteilig sind. Die Chipkarten-Ausgabe sollte nur noch für Abos angeboten werden, bei denen die Kundinnen und Kunden auf eine monatliche Kündbarkeit verzichten. Zudem wäre eine Preisdifferenzierung zwischen Jahresabo und monatlicher Kündbarkeit sowie eine Mitnahmemöglichkeit im Rahmen eines D-Tickets plus sinnvoll.

Frau Dr. Schmiedeberg fragt nach dem Grund der Abschaffung des Papiertickets und der Möglichkeit, das Handy-Ticket zur Sicherheit auszudrucken, um für Fälle der Nichtnutzbarkeit des Smartphones den Ausdruck als gültiges Ticket vorweisen zu können. Herr Dr. Winnes erläutert, ursprünglicher Wunsch des BMDV sei nur die Ausgabe über die App auf dem Smartphone gewesen. Grund dieser Barcode-Technik ist das Erfordernis einer bundesweiten Kontrollierbarkeit. Ein Papierausdruck verliert aufgrund der monatlichen Änderung des Barcodes regelmäßig seine Gültigkeit. Aufgrund von Vorbehalten im Markt wurde ergänzend die Chipkarte als Ausgabeform geschaffen und auch vom VRN angeboten.

Bezogen auf die Einnahmeminderungen bittet Herr Schreider nicht von Schaden zu sprechen, da letztlich durch das D-Ticket ein großer Fortschritt erzielt wurde. Herr Specht stellt klar, dass das D-Ticket insgesamt als großer Wurf mit handwerklichen Klärungsbedarfen angesehen wird und ergänzt, dass durch das Ticket ein erheblicher Zuwachs im Schienenpersonennahverkehr verzeichnet werden konnte, im ÖPNV der Effekt mit Zuwachsraten von 4% bis 5% überschaubarer ist und eine weitere Evaluation erfolgen muss.

Herr Harthausen fragt nach der geplanten Vorgehensweise des VRN bezogen auf die Übergangstarife, die sich im Zeitkartenbereich durch das D-Ticket erübrigen. Dazu erläutert Herr Dr. Winnes, dass bis 2025 sowohl diesbezüglich als auch bezogen auf andere Tarifangebote noch keine Bereinigung stattfinden kann, da alle Alttarife als Abrechnungsgrundlage für den Ausgleichsmechanismus weiterhin dynamisiert vorgehalten werden müssen. Für den Einnahmeausgleich ist eine Fortschreibung der Soll-Einnahmen erforderlich. Auch die öffentlichen Ausgleichsleistungen (wie z.B. für verbundbedingte Lasten) müssen weiterhin ins System eingebracht werden. Im Ergebnis ist aktuell somit noch keine weitere Vereinfachung möglich.

Frau Drewitz fragt nach, ob der Code auf Papier ausgedruckt werden kann, um zu verhindern, dass man ansonsten bei nicht mitgeführtem Smartphone als Schwarzfahrer gilt. Herr Dr. Winnes kann nachvollziehen, dass die Smartphone-Lösung nicht eine optimale Lösung ist, stellt aber klar, dass aufgrund des politischen Beschlusses die einzig zulässige Alternative die Chipkarte ist und hier auch für den VRN kein weitergehender Handlungsspielraum besteht.

Herr Volz ergänzt die vorangegangene Darstellung mit dem Hinweis, dass die Langfristigkeit der Regelungen zum D-Ticket aus Sicht der Verkehrsunternehmen von großer Bedeutung ist. Für eine hohe Zahl der Nutzer dürfte das D-Ticket auch bei einem Preisanstieg interessant sein. Für Arbeitgeber als Jobticket-Kunden sind Diskussionen über Preisanstiege bzw. künftige Finanzierungen des D-Tickets allerdings schwierig. Insbesondere der Abschluss von neuen Vereinbarungen wird durch die politische Ungewissheit über künftige Preisgestaltungen erschwert. Zudem ist die Sicherung einer verlässlichen Finanzierung des ÖPNV-Angebotes auch elementar für die eigene Personalgewinnung und -bindung.

Herr Schoon fragt nach, ob nunmehr das D-Ticket in Form eines Jobtickets beim VRN bzw. der rnv via Smartphone erworben werden kann, nachdem dies im Mai / Juni noch nicht möglich war, und welche Erwerbe in die Zahlen des VRN eingehen. Herr Dr. Winnes führt dazu aus, dass die von DB-Vertrieb gemeldeten Umsätze für das Gebiet des VRN in die VRN-Zahlen eingehen. Weitere Einzelheiten der Zuordnung der Tickets müssen allerdings noch geregelt werden. Bezogen auf die Probleme des Jobticket-Erwerbs erläutert er, dass grundsätzlich der Jobticket-Vertrag zwischen dem Arbeitgeber und einem Verbundunternehmen abgeschlossen wird. Es gibt daher ein Vertriebsmonopol des Unternehmens, das den Vertrag mit dem Arbeitgeber geschlossen hat. Herr Volz ergänzt, dass die eigenen Vertriebsprobleme der rnv behoben wurden und der Ausgabeprozess insgesamt gut läuft.

Auf Nachfrage von Herrn Pitz erläutert Herr Dr. Winnes, dass insbesondere die Kontrollierbarkeit eine große Herausforderung darstellt. Insbesondere die Auslesung der Chipkarten erfordere die Anschaffung einer neuen Kontrolltechnik, welche nunmehr aber erfolgreich ausgerollt werden konnte.

### **TO-Punkt 3**

#### **Betriebsqualität SPNV- und Busangebot im VRN – aktueller Sachstandsbericht**

Herr Maier stellt sich als neuer Geschäftsbereichsleiter für den Bereich Leistungsangebot der VRN GmbH vor und gibt einen Überblick zum aktuellen Sachstand der Betriebsqualität.

Insbesondere im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist die Betriebsqualität aktuell sehr angespannt. Vielfältige negative Entwicklungen der letzten Jahre verursachen in der Summe erhebliche Störungen. Zum einen ist hier die marode, überlastete Infrastruktur zu nennen, die auch mit Störungen aufgrund von vielen Baustellen einhergeht, zum anderen die schwierige Personalsituation bei DB Netz und DB Regio. Dies äußert sich durch die unzureichende personelle Besetzung von Stellwerken, aber auch in den Bereichen der Triebfahrzeugführer sowie der Werkstätten. Darüber hinaus kommt es aufgrund gleicher Problemlagen auch vermehrt zu Verspätungseinträgen durch den Fernverkehr. Die Folge sind vielfältige Störungen, insbesondere Fahrausfälle und Sperrungen kompletter Streckenabschnitte. Dazu kommen Beeinträchtigungen durch Streiks. Die Gesamtsituation belastet nicht nur die Kunden, sondern auch das Personal.

Im Busbereich besteht eine vergleichbare Personalsituation, die ebenfalls zu Störungen bzw. Angebotsausfällen führt. Überalterung verbunden mit einem Mangel an nachfolgendem Personal, u.a. aufgrund von hohen Ausbildungsanforderungen, sowie der Verteilungskampf, insbesondere aufgrund des hohen aktuellen Bedarfs für Schienenersatzverkehre, wirken hier zusammen mit den zusätzlichen Bedarfen aufgrund von Angebotsausweitungen.

Auch die Riedbahnsperren haben große Auswirkungen auf das Angebot. Aufgrund des Pilotcharakters der Riedbahnsanierung im Wege einer Vollsperrung wird der VRN die Auswirkungen auf die Kunden untersuchen (zum einen auf die Entwicklung der Fahrgastzahlen, aber auch im Hinblick auf langfristige Effekte hinsichtlich der Nutzung des ÖPNV).

Allerdings sind die Einflussnahmemöglichkeiten des VRN beschränkt. Der VRN steht in intensiver Abstimmung mit dem ZÖPNV Süd in Rheinland-Pfalz sowie der NVBW in Baden-Württemberg. Des Weiteren kann der VRN über seine Aufgabe der Kundeninformation für zeitnahe und umfassende Informationen sorgen, wobei dies allerdings bei kurzfristigen Störungen, wie z.B. bei Streiks, nur eingeschränkt möglich ist. Zusätzlich macht der VRN die politischen Entscheidungsträger auf die Probleme und Handlungsbedarfe aufmerksam.

Darüber hinaus haben die SPNV-Aufgabenträger, was der VRN nur im Kreis Bergstraße ist, einen größeren Einfluss auf die Verkehrsunternehmen im Schienenverkehr. Durch verschiedene Maßnahmen soll die Resilienz des Angebotes verbessert werden (u.a. durch größere Pufferzeiten und vermehrte Fahrzeugreserven). Weder für den VRN noch für die übrigen Aufgabenträger besteht jedoch eine direkte Einflussnahmemöglichkeit gegenüber der DB Netz AG. Aus den letzten Gesprächen konnte entnommen werden, dass dort allerdings ebenfalls die Personalprobleme erkannt und angegangen werden. Aktuell wurden die Ausbildungsaktivitäten deutlich ausgeweitet mit dem Ziel einer vollständigen Stellenbesetzung bis Ende 2024.

Herr Specht äußert die Hoffnung auf Verbesserung der Situation im Laufe des Sommers bzw. des Jahres 2024.

#### **TO-Punkt 4**

##### **Finanzierung Reaktivierung Homburg-Zweibrücken**

Herr Specht skizziert den erreichten Fortschritt bezogen auf die Reaktivierung Homburg-Zweibrücken durch den gefassten Planfeststellungsbeschluss und die Verständigung auf eine solidarische Übernahme der Mehrkosten. Er dankt auch dem Land Rheinland-Pfalz für die Unterstützung. Einstimmig ergeht folgender Beschluss:

###### Beschluss 117.4/2023:

Die Verbandsversammlung beschließt die Aktualisierung der S-Bahn-Umlage für die Maßnahmen der Strecke Homburg-Zweibrücken.

#### **TO-Punkt 4 a**

##### **Knoten Mannheim-Heidelberg**

Herr Specht berichtet, dass es gelungen ist, die Planungsmehrkosten durch den Zweckverband bzw. die Verbundgesellschaft ohne zusätzliche kommunale Sonderumlage zu finanzieren. Sein Dank gilt dem Land Baden-Württemberg, welches 50% der zusätzlichen Planungskosten übernimmt. Entscheidend ist zunächst die Fertigstellung der Planung, deren Umsetzung Schlüssel für das Wachstum der S-Bahn ist.

Hierzu ergeht einstimmig folgender Beschluss:

###### Beschluss 117.4a/2023:

Die Verbandsversammlung ermächtigt den Verbandsvorsitzenden, die erforderliche Nachtragsvereinbarung mit der DB Netz AG abzuschließen. Die Finanzierung der über die bisherige Sonderumlage hinausgehenden zusätzlichen Planungskosten erfolgt bis zur Höhe von 2,052 Mio. € aus Eigenmitteln der VRN GmbH in Höhe von 1,539 Mio. € sowie einer Auflösung der allgemeinen Rücklage beim ZRN in Höhe von 0,513 Mio. €.

#### **TO-Punkt 5**

##### **Feststellung des Jahresabschlusses 2022, Genehmigung der Ergebnisverwendung**

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

###### Beschluss 117.5/2023:

Die Verbandsversammlung stellt den Jahresabschluss des ZRN zum 31. Dezember 2022 fest und genehmigt die vorgeschlagene Ergebnisverwendung.

## **TO-Punkt 6**

### **Entlastung des Leiters der Verbandsverwaltung für das Wirtschaftsjahr 2022**

Herr Dallinger übernimmt den Vorsitz und führt aus, dass die Verbandsverwaltung ordnungsgemäß stattgefunden hat, hebt das hohe Engagement und Know-How von Herrn Specht hervor und spricht im Namen aller den Dank für diese Tätigkeit aus.

Ohne Aussprache fasst die Verbandsversammlung einstimmig folgenden Beschluss:

#### Beschluss 117.6/2023:

Die Verbandsversammlung beschließt, den Leiter der Verbandsverwaltung für das Wirtschaftsjahr 2022 zu entlasten.

## **TO-Punkt 7**

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

Bei der kurzfristig aufgelegten angepassten Fassung der Änderungssatzung gegenüber der versandten Vorlage handelt sich um eine redaktionelle Anpassung.

Die Verbandsversammlung fasst einstimmig den folgenden Beschluss:

#### Beschluss 117.7/2023:

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

## **TO-Punkt 8**

### **Wirtschaftsplan 2024**

Herr Dr. Winnes verweist auf die Vorlage, die auch Aussagen zur Beteiligung des ZRN an den Planungsmehrkosten für den Knoten Mannheim-Heidelberg und deren Finanzierung durch entsprechende Rücklagenentnahmen enthält. Im Übrigen weisen die Zahlen eine hohe Konstanz auf. Ursächlich für die Bilanzverlängerung im Vergleich zu den Vorjahren sind insbesondere hohe Erträge und Aufwendungen zur Kompensation der Einnahmeverluste aus dem D-Ticket.

Nachdem keine Fragen bestehen, ergeht einstimmig folgender Beschluss:

#### Beschluss 117.8/2023:

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. den Regelungen des Eigenbetriebgesetzes in der Fassung vom 17. Juni 2020 (GBl. S. 403) beschließt die Verbandsversammlung die Feststellung des Wirtschaftsplanes für das Wirtschaftsjahr 2024.

Darin werden festgesetzt:

1.	im Erfolgsplan	
	- die Erträge auf	98.644.000,00 EUR
	- die Aufwendungen auf	-98.703.000,00 EUR
2.	im Liquiditätsplan	
a)	der Saldo der Zahlungen aus laufender Geschäftstätigkeit auf	-46.000,00 EUR
b)	der Saldo der Zahlungen aus Investitionstätigkeit auf	0,00 EUR
c)	Finanzierungsmittelbedarf aus a) und b)	-46.000,00 EUR
d)	der Saldo der Zahlungen aus Finanzierungstätigkeit	0,00 EUR
e)	Saldo des Liquiditätsplans	-46.000,00 EUR
3.	Kredite	0,00 EUR
4.	der Höchstbetrag der Kassenkredite auf	102.000,00 EUR
5.	die Verbandsumlage 2024 auf	15.327.286,00 EUR

#### **TO-Punkt 9**

##### **Sitzungstermine 2024**

Herr Specht weist auf die beigefügte Übersicht der Sitzungstermine 2024 hin.

#### **TO-Punkt 10**

##### **Verschiedenes**

Herr Specht schließt die Sitzung um 12:10 Uhr.

Der Verbandsvorsitzende

Für die Niederschrift

*gez. Specht*

*gez. Lehmann*

\_\_\_\_\_  
Specht

\_\_\_\_\_  
Lehmann