

**Niederschrift
über die 119. Sitzung der Verbandsversammlung
am 19. Dezember 2024**

Tagesordnung

1. 40 Jahre ZRN
2. Genehmigung der Niederschrift über die 118. Sitzung der Verbandsversammlung am 27. Juni 2024
3. Wahl eines Stellvertreters des Verbandsvorsitzenden
4. Fertigstellung der Riedbahnsanierung
- mündlicher Bericht -
5. Feststellung des Jahresabschlusses 2023, Genehmigung der Ergebnisverwendung
6. Entlastung des Leiters der Verbandsverwaltung für das Wirtschaftsjahr 2023
7. Aktueller Bericht zum Deutschlandticket
8. Wirtschaftsplan 2025
9. Beschluss einer Änderungssatzung zur Änderung der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar
10. Vertrag zur Umsetzung des Übergangsbereichs östliches Saarland
11. Bekanntgabe Tarifierpassungen zum 01.01.2025
12. Änderungen im S-Bahn-Netz 2026/27
13. Sitzungstermine 2025
14. Verschiedenes

Die Liste der Teilnehmenden ist der Niederschrift beigelegt.

Herr Specht eröffnet um 11:00 Uhr die 119. 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. Zu TOP 7, 9 und 11 liegen Tischvorlagen vor.

Herr Specht begrüßt die anwesenden Mitglieder. Des Weiteren heißt er Herrn Weinhold von der DB InfraGO AG als Gast willkommen.

Die Beschlussfähigkeit ist aufgrund der Anwesenheiten/ Vollmachten gegeben.

TO-Punkt 1 **40 Jahre ZRN**

Herr Specht begrüßt als Ehrengäste anlässlich des 40jährigen Jubiläums des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar ehemalige Geschäftsführungen, Prokuristen und Verbandsvorsitzende.

Im Rahmen seiner Laudatio würdigt er die Leistungen des Zweckverbandes. Er blickt zurück auf die Meilensteine der Entwicklung beginnend mit der Gründung am 1. Juli 1984, welche das Ergebnis langjähriger vorheriger Verhandlungen mit dem Ziel, einen einheitlichen Tarif in einem Verkehrsverbund für den Raum der Metropolregion zu schaffen, war. Im Dezember 1985 gab es den gemeinsamen Staatsvertrag, den sogenannten Grundvertrag, in dem die Bundesrepublik Deutschland, die Länder Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen sowie der ZRN den Rahmen für den Verband schufen und auch eine erste Finanzierungsregelung sowie die erste Verbundstufe regelten. Am 1. Dezember 1989 erfolgte dann die Gründung des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar, dessen Gebiet seitdem kontinuierlich wuchs.

Wesentliche Meilensteine in der Folge waren verschiedene, bedeutende regionale S-Bahn-Vorhaben, die erfolgreich vorangetrieben und umgesetzt werden konnten sowie gemeinsame Nahverkehrspläne für abgestimmte Verkehrsangebote. Im Jahr 2009 erfolgte der Beschluss des Rhein-Neckar-Taktes als verkehrspolitische Leitlinie für das gesamte Schienennetz. Tarifliche Weiterentwicklungen beinhalteten u.a. den Luftlinientarif im Jahr 2014. Im Jahr 2015 wurde die Erweiterung zu einem Mobilitätsverbund durch das Angebot VRNnextbike erfolgreich gestartet. Mit der myVRN App in 2018 wurde ein weiterer bedeutender Digitalisierungsschritt vollzogen und mit der Aufnahme von Regionalbuslinien zur Verbindung von regionalen Mittelzentren ab 2019 eine weitere Stärkung des Verbundverkehrs begonnen. Zuletzt wurden mit der Einführung der VRN flexline Ende 2022 in Landau sowie der Unterzeichnung der vertraglichen Grundlagen zur Reaktivierung der Strecke Homburg-Zweibrücken im August 2024 weitere bedeutende Schritte für die künftige Ausrichtung des Verkehrsverbundes vollzogen.

Der nachfolgend gezeigte ImageFilm „40 Jahre ZRN Verkehrsverbund Rhein-Neckar“ illustriert diese erfolgreiche Entwicklung.

TO-Punkt 2 **Genehmigung der Niederschrift über die 118. Sitzung der Verbandsversammlung am 27. Juni 2024**

Beschluss 119.2/24:

Die Verbandsversammlung genehmigt einstimmig die Niederschrift über die 118. Sitzung der Verbandsversammlung am 27. Juni 2024.

TO-Punkt 3 **Wahl eines Stellvertreters des Verbandsvorsitzenden**

Herr Specht führt aus, dass Herr Dr. Brechtel am 30.11.2024 ruhestandsbedingt als Vertreter des Landkreises Germersheim aus der Verbandsversammlung des Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar ausgeschieden sei. Aus diesem Grund ist die Wahl eines neuen Stellvertreters für die restliche Laufzeit der Wahlperiode erforderlich.

Hierzu ergeht einstimmig folgender Beschluss:

Beschluss 119.3/24

Die Verbandsversammlung wählt Herrn Landrat Seefeldt, der am 03.12.2024 zum neuen Verbandsvorsteher des ZÖPNV Süd gewählt wurde, in Nachfolge von Herrn Dr. Brechtel zum stellvertretenden Vorsitzenden der Verbandsversammlung für die restliche Laufzeit der Wahlperiode.

Herr Specht dankt abschließend Herrn Dr. Brechtel für seine geleistete Tätigkeit.

TO-Punkt 4

Fertigstellung der Riedbahnsanierung - mündlicher Bericht –

Als Gesamtprogrammverantwortlicher für Sanierungsprojekte und Projektverantwortlicher der DB InfraGo AG schildert Herr Weinhold die Hintergründe, die Abwägungsgründe für den modifizierten Start sowie den aktuellen Stand des Pilotprojektes der Riedbahnsanierung. Er hebt die Besonderheiten des neuen Konzeptes hervor einschließlich der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund und zieht das Fazit, dass die Vorgehensweise grundsätzlich funktioniert hat. Auch sei es gelungen im Schienenersatzverkehr (SEV) verbesserte Standards umzusetzen und den Kunden besser zu informieren.

Nach durchgängiger Bauphase ist die Inbetriebnahme erfolgt. Die Bauphase wurde fristgerecht abgeschlossen mit regelmäßiger Veröffentlichung der Zwischenstände; zwischenzeitliche Verzögerungen wurden aufgeholt. Die Konsortialpartner der Baumaßnahmen haben ihren Zeitplan gut eingehalten. Leichtere Verzögerungen gab es im Bereich der Lieferung und Montage von elektromechanischen Kleinteilen (u.a. bedurfte es hier einer Nachsteuerung auch bei der Fa. Siemens).

Verkehrlich waren massive Umleitungen im Fernverkehr erforderlich. Diese liefen sehr robust. Der Ersatzverkehr hatte eine verbesserte Pünktlichkeit mit ca. 86%. Auch für den Güterverkehr und den Nahverkehr gab es positive Rückmeldungen. Leider konnte dann jedoch bei der Inbetriebnahme nicht das vollständige Nahverkehrsangebot wieder aufgenommen werden. Begründet war dies im Wesentlichen durch Probleme bei der Montage der LST-Komponenten mit der Folge, dass die Abnahmeprüfer Anfang Dezember angekündigt haben, dass sie die Tätigkeiten nicht rechtzeitig abschließen könnten.

Daraufhin fiel aus Sicherheitsgründen die Entscheidung, ohne die S-Bahn-Linien S8 und S9 und einige Nebenverkehre, mit Auswirkungen auf die RB-Linien 62 und 63, zu starten und stattdessen den SEV zeitlich zu verlängern. Zwischenzeitlich seien diese Abnahmen erfolgt. Ab dem Tag der Verbandsversammlung wäre die S8/9 fahrbar gewesen, aber aufgrund des nicht ausreichenden Vorlaufs für die entsprechende Informationsweitergabe werde die Fahrleistung der S 8/ S9 sowie der RB 62/ 63 erst ab dem 24.12. wieder erfolgen. Die Fahrten der S7 und RE 70 werden ab dem 15.12.24 wieder gemäß Fahrplan stattfinden.

Allerdings dauere die Geschwindigkeitsbegrenzung des Fernverkehrs auf max. 160 km/h auf der Riedbahn weiter an. Hintergrund sei, dass zukünftig mit ETCS gefahren werden soll. Die Anlage befinde sich in der Abnahme. Ab dem 06.01.2025 könne im Südabschnitt wieder 200 km/h gefahren werden; der Nordabschnitt werde im 2. Quartal 2025 wieder mit 200 km/h befahrbar sein. Im Ergebnis bestehe hohe Zufriedenheit mit der Qualität der Anlagen und der Stabilität nach

Inbetriebnahme trotz kleinerer Störungen. Verbesserungsbedarf bestehe noch hinsichtlich der Pünktlichkeit im Fernverkehr; weitere Fehler werden noch ausgeräumt.

Als Conclusio betont Herr Weinhold, dass so ein ambitioniertes Bauprogramm realisierbar sei; künftig könne es sinnvoll sein, eine gestaffelte Inbetriebnahme von vornherein einzuplanen. Für das nächste Vorhaben in der Region, die Rhein-Neckar-Bahn im ersten Halbjahr 2027, können die Erkenntnisse genutzt werden.

Herr Specht lobt das Pilotprojekt unter Berücksichtigung der besonderen Herausforderung, die in der Dimension lag, weist aber auch auf die erkannte Komplexität des Konzeptes Schiene hin und stellt zudem klar, dass die Region während der Bauphase Nachteile in Kauf nehmen musste. So hatte die Stadt Mannheim u.a. Einbußen im Bereich der Kongresse zu verzeichnen. Er hofft daher, dass das Konzept dauerhaft trage und dankt für die die nunmehr doch mit geringerer Verzögerung umgesetzte Inbetriebnahme des Nahverkehrsangebotes.

Herr Maier skizziert anschließend die Ergebnisse der Evaluation des VRN zur Frage der Auswirkungen der Baustelle auf die Fahrgäste. Als erstes Fazit beschreibt er die anfänglichen Kinderkrankheiten, aber auch, dass der Zugverkehr auf den Umleitungsstrecken normal lief. Allerdings gab es während der Projektphase weiterhin Stellwerksunterbesetzungen und Sperrungen mit Auswirkungen auf den Ersatzverkehr.

Gemeinsam mit der DB und dem RMV wurde eine Marktuntersuchung durchgeführt, bei der auch die Personen begleitet wurden, die während der Sperrung nicht mehr die Bahn nutzten. Die bisherigen Zwischenergebnisse der Befragungen zeigen, dass der Ersatzverkehr von den Fahrgästen gut angenommen wurde. Der Reiseanlass habe sich prozentual zugunsten des Berufsverkehrs und zulasten des Freizeitverkehrs verschoben. 17% der früheren Fahrten seien auf PKW bzw. Motorrad umgestiegen. Die Befragung laufe nächstes Jahr nach Ende der Sperrung weiter. Die Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem Ersatzverkehr war anfänglich und am Ende gut; dieser Ersatzverkehr wurde besser als frühere SEV bewertet.

Von Herrn Schreider (MdB, virtuell zugeschaltet) kam ergänzend der Hinweis, dass neben dem Haushaltsausschuss auch der Verkehrsausschuss des Bundestages der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen der Bahn und dem Bund zugestimmt habe.

TO-Punkt 5

Feststellung des Jahresabschlusses 2023, Genehmigung der Ergebnisverwendung

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

Beschluss 119.5/2024

- 1) Die Verbandsversammlung stellt am 19.12.2024 den Jahresabschluss des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) KöR für das Jahr 2023 mit folgenden Werten fest:

		Euro
1.	Erfolgsrechnung	
1.1	Summe Erträge	128.214.527,04
1.2	Summe Aufwendungen	128.206.355,16
1.3	Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag (Saldo aus 1.1 und 1.2)	8.171,88
	nachrichtlich:	
	Vorauszahlungen der Gemeinde auf die spätere Fehlbetragsabdeckung	0,00
	Vorauszahlungen an die Gemeinde auf die spätere Überschussabführung	0,00
2.	Liquiditätsrechnung	
2.1	Zahlungsmittelüberschuss / -bedarf aus laufender Geschäftstätigkeit	3.931.292,15
2.2	Finanzierungsmittelüberschuss / -bedarf aus Investitionstätigkeit	13.706,20
2.3	Zahlungsmittelüberschuss / -bedarf (Saldo aus 2.1 und 2.2)	3.944.998,35
2.4	Zahlungsmittelüberschuss / -bedarf aus Finanzierungstätigkeit	-18.917,96
2.5	Änderung des Finanzierungsmittelbestands zum Ende des Wirtschaftsjahres (Saldo aus 2.3 und 2.4)	3.926.080,39
2.6	Überschuss / Bedarf aus wirtschaftsplanunwirksamen Einzahlungen und Auszahlungen	0,00
3.	Bilanzsumme	7.341.493,34

2) Die Verbandsversammlung genehmigt die vorgeschlagene Ergebnisverwendung, den Bilanzgewinn in Höhe von 8.171,88 EUR der Gewinnrücklage zuzuführen.

TO-Punkt 6

Entlastung des Leiters der Verbandsverwaltung für das Wirtschaftsjahr 2023

Herr Dallinger übernimmt den Vorsitz und führt aus, dass die Verbandsverwaltung ordnungsgemäß stattgefunden habe, 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:

Beschlussvorschlag 119.6/2024

Die Verbandsversammlung beschließt, den Leiter der Verbandsverwaltung für das Wirtschaftsjahr 2023 zu entlasten.

TO-Punkt 7

Aktueller Bericht zum Deutschlandticket

Herr Dr. Winnes informiert, dass am 20.12.2024 auf Bundesebene der Beschluss zur Übertragbarkeit der Bundesmittel im Regionalisierungsgesetz erfolgen solle.

In Zahlen hat das Deutschlandticket 13 Millionen Kunden monatlich bundesweit; davon sind 49% frühere Abonnenten, 41% frühere Gelegenheitskunden, 7% andere Zeittarifkarten-Umsteiger und

4% echte Neukunden, die Systemeinsteiger sind. Als Vertriebsart nutzen 57% das Smartphone bundesweit, im VRN noch etwas weniger. Insgesamt nutzen 70% der Kunden das Standardticket, die restlichen 30% verteilen sich auf Jobtickets und Semestertickets. Der Finanzbedarf betrug im Jahr 2024 rd. 3,6 Mrd. €. Im Regionalisierungsgesetz stehen jeweils 3 Mrd. € für 2023, 2024 und 2025 zur Verfügung, sodass die Beschlussfassung zur Übertragung der in 2023 nicht benötigten Reste daher zwingend erforderlich ist, um die Bedarfe in 2024 und 2025 zu decken.

Die Verteilung im VRN zeigt, dass mehr als die Hälfte ein Jedermann-Ticket, rd. 25% das D-Ticket BW, 18% ein Jobticket und nunmehr aufgrund geschlossener Vereinbarungen mit den Hochschulen in Kaiserslautern und Landau rd. 3,5% ein Semesterticket nutzen.

Im Hinblick auf die zukünftige Höhe der Ausgleichsleistungen zeigt das aktuelle Monitoring rd. 500.000 Abos mit VRN-Postleitzahlen, davon wurden aber bisher nur 412.000 über eigene Vertriebskanäle verkauft. Bei einer künftigen Einnahmeaufteilung nach Postleitzahlen können daher höhere Einnahmeanteile für den Verbundpool erwartet werden.

Derzeit sieht die Prognose Einnahmen in Höhe von 225 Mio. EUR und Ausgleichsmittel für Mindereinnahmen in Höhe von 134 Mio. EUR vor.

Die vorläufige Nutzerzahlen werden voraussichtlich im Dez. 2024 bei über 400.000 liegen.

Die Auswertung der Nutzerzahlen ergab einen hohen Anteil von Nutzern in Heidelberg mit 39% (39 Nutzer pro 100 EW) auch wegen der gesonderten Förderung für Jugendliche, Inhaber des Heidelberg-Passes und für Senioren. Auch andere größere Städte haben vergleichsweise hohe Nutzerquoten. Erkennbar war auch ein deutlicher Zuwachs des Jobticket-Angebotes bis Ende 2024 (um 10%). Hier werden weitere Potenziale gesehen. Erfreulicherweise geben 41% der Arbeitgeber einen 50%igen Zuschuss.

Abschließend fasst Herr Dr. Winnes zusammen, dass noch am 20.12.2024 im Bundesrat die entsprechende Änderung des Regionalisierungsgesetzes beschlossen werden muss, um die Finanzierung für die Jahre bis 2025 endgültig zu sichern. Dies beinhaltet auch die Preiserhöhung um 9 EUR ab dem Jahr 2025. Aufgrund der zwischenzeitlich erfolgten politischen Einigung könne die erfolgreiche Umsetzung erwartet werden. Aufgrund der bereits im Herbst 2024 erlassenen Musterrichtlinie der Länder, die sich in den drei Ländern in Umsetzung befindet und hierzu ergangener Zusagen der Länder könne daher auch der vollständige Ausgleich mit Wirkung für den VRN angenommen werden. Auf dieser Basis konnte daher die Gesellschafterversammlung das weitere Fortführung des Angebotes positiv beschließen. Die Zukunft ab dem Jahr 2026 wird Gegenstand von neuen Verhandlungen einer neuen Regierung sein. Besonders wichtig sei dabei eine dauerhafte Finanzierungsregelung zur Fortführung des Deutschlandtickets.

TO-Punkt 8 **Wirtschaftsplan 2025**

Herr Specht verweist auf die Vorlage, die entsprechende Vorberatung im Verwaltungsrat und stellt klar, dass die Umlage stabil bleibe.

Die Verbandsversammlung fasst einstimmig folgenden Beschluss:

Beschluss 119.8/2024

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 Eigenbetriebsgesetzes in der Fassung vom 17. Juni 2020 (GBl. S. 403) beschließt die Verbandsversammlung die Feststellung des Wirtschaftsplans für das Wirtschaftsjahr 2025. Darin werden festgesetzt:

1.	im Erfolgsplan	
	- die Erträge auf	194.063.499 EUR
	- die Aufwendungen auf	-194.161.701 EUR
	- das Jahresergebnis (Jahresfehlbetrag) auf	-98.202 EUR
2.	im Liquiditätsplan	
a)	Zahlungsmittelbedarf aus laufender Geschäftstätigkeit auf	-82.054 EUR
b)	Einzahlungen aus Investitionstätigkeit	20.000 EUR
	Auszahlungen aus Investitionstätigkeit	0 EUR
	Zahlungsmittelüberschuss aus Investitionstätigkeit auf	20.000 EUR
c)	Finanzierungsmittelbedarf aus a) und b) auf	-62.054 EUR
d)	Einzahlungen aus Investitionstätigkeit	0 EUR
	Auszahlungen aus Investitionstätigkeit	-24.324 EUR
	Zahlungsmittelbedarf aus Finanzierungstätigkeit auf	-24.324 EUR
e)	Saldo des Liquiditätsplans auf	-86.378 EUR
3.	Kredite	0 EUR
4.	der Höchstbetrag der Kassenkredite auf	102.000 EUR
5.	die Verbandsumlage 2025 auf	15.309.102 EUR

TO-Punkt 9

Beschluss einer Änderungssatzung zur Änderung der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar

Ohne weitere Erörterung ergeht einstimmig der folgende Beschluss:

Beschluss 119.9/2024

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

TO-Punkt 10

Vertrag zur Umsetzung des Übergangsbereichs östliches Saarland

Ohne weitere Diskussion ergeht folgender einstimmiger Beschluss:

Beschluss 119.10/2024

Die Verbandsversammlung stimmt dem in der Anlage beigefügten Vertrag zu. Sie beauftragt den Verbandsvorsitzenden, diesen Vertrag mit dem Zweckverband Personennahverkehr Saarland abzuschließen.

TO-Punkt 11

Bekanntgabe Tarifierpassungen zum 01.01.2025

Die Vorlage liegt vor und wird zur Kenntnis genommen.

TO-Punkt 12

Änderungen im S-Bahn-Netz 2026/27

Herr Maier beschreibt die anstehenden Änderungen des S-Bahn-Netzes in den Jahren 2026 und 2027 insbesondere durch Stuttgart 21. Eine notwendige Folge späterer Ankunftszeiten des Fernverkehrs aus dem Norden seien spätere Abfahrtszeiten der RE 10 Mannheim – Heilbronn mit weiteren Auswirkungen auf die Verkehre in Heilbronn und die S-Bahn im Neckartal. Die Lösungsidee sehe einen Tausch der S-Bahn-Äste östlich und südlich von Heidelberg bis 2027 vor. Damit können künftig die starken Äste verbunden und Rangiermanövern zum Stärken und Schwächen der S-Bahn minimiert werden. Auch Anschlüsse werden verbessert. Insbesondere werde auch der Ringverkehr S 3 aufgelöst, welcher aktuell zu Problemen in der Fahrgastinformation und zu Irritationen führt. Weitere Einzelheiten werden in der Präsentation gezeigt. Noch zu lösende Herausforderungen seien zusätzliche Halte und Änderungen der Busanschlüsse.

Durch die Fahrplanänderungen im Fernverkehr werden auch Liniendurchbindungen von S-Bahnlinien im Los 2 zum Dezember 2025 möglich sein; teilweise seien hierzu auch Umbenennungen nötig und sinnvoll.

Herr Hardthausen lobt die Reorganisation des Liniennetzes im Süden. Er stellt allerdings klar, dass aufgrund bestehender Direktverbindung von Worms keine Durchbindung nach Bensheim benötigt werde, sondern regt an, eine wünschenswerte Durchbindung ins Neckartal zu prüfen.

Frau Seitz erkundigt sich, warum für Seckenheim kein Anschluss an die S 6 möglich sei.

Herr Maier erläutert, dass der Grund für die fehlende Durchbindung und den fehlenden Halt in der hohen Belastung des Bahnhofs Mannheim und der Zweigleisigkeit zwischen Mannheim und Heidelberg liege. Dieser erlaube keine andere Durchbindungen und keine Erhöhung der Zugzahl. Bis zum angestrebten mittelfristigen 4-gleisigen Ausbau seien daher diese Anpassungen nicht möglich.

TO-Punkt 13
Sitzungstermine 2025

Herr Specht weist auf die beigefügte Übersicht der Sitzungstermine 2025 hin.

Nachdem keine weiteren Fragen vorliegen, schließt Herr Specht die Sitzung um 12:30 Uhr.

Der Verbandsvorsitzende

Für die Niederschrift

gez. Specht

gez. Lehmann

Specht

Lehmann