

**Niederschrift
über die 120. Sitzung der Verbandsversammlung
am 26. Juni 2025**

Tagesordnung

1. Genehmigung der Niederschrift über die 119. Sitzung der Verbandsversammlung am 19. Dezember 2024
2. Sachstand und Beschlussfassung zum Ausbau Knoten Mannheim – Heidelberg (Grundsatzbeschluss: keine Inbetriebnahme Frankfurt-Mannheim ohne unmittelbare Anbindung an Hbf und Rangierbahnhof)
3. Qualitätsbericht zum Jahr 2024
– mündlicher Bericht –
4. 2 Jahre Deutschlandticket
5. Die neue „Eltern-Kind-Funktion“ in der myVRN-App
6. Vorstellung des Begleitgutachtens zur Riedbahnsanierung
7. Änderung der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar
8. Verschiedenes

Die Liste der Teilnehmenden ist der Niederschrift beigelegt.

Herr Specht eröffnet um 11:10 Uhr die 120. 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. Er stellt klar, dass der Tagesordnungspunkt 7 entfällt.

Herr Specht begrüßt die anwesenden Mitglieder, Vertreter und Vertreterinnen der Mitglieder.

Die Beschlussfähigkeit ist aufgrund der Anwesenheiten/Vollmachten gegeben.

TO-Punkt 1

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

Beschluss 120.1/25

Die Verbandsversammlung genehmigt einstimmig die Niederschrift über die 119. Sitzung der Verbandsversammlung am 19. Dezember 2024.

TO-Punkt 2

Sachstand und Beschlussfassung zum Ausbau Knoten Mannheim-Heidelberg (Grundsatzbeschluss: keine Inbetriebnahme Frankfurt-Mannheim ohne unmittelbare Anbindung an Hbf und Rangierbahnhof)

Herr Specht schildert die Hintergründe und erläutert, dass es nicht um eine Blockade gehe, sondern um die Verhinderung von negativen Auswirkungen für die Gesamtregion und das Vorhaben „Knoten Mannheim - Heidelberg“, welche Folge einer derzeit vorgesehenen Grenze des Planungsgebietes der Schnellfahrstrecke Frankfurt – Mannheim im Mannheimer Norden wären. Jetzt müssen die Chancen durch neue Mittel und einen neuen Verkehrsminister genutzt werden. Es sei nicht sinnvoll, die Neubaustrecke im Mannheimer Norden in Waldhof enden zu lassen, ohne eine Lösung für die Weiterfahrt durch Mannheim mitzudenken. Die Knoten-Thematik und die Konsequenzen des weiteren Verlaufs müssten aufgrund ihrer hohen Bedeutung für die gesamte Metropolregion im Fokus der Planungen stehen.

Die Notwendigkeit der Kapazitätsausweitungen über den Mannheimer Norden hinaus seien schon jetzt erkennbar. So müsse der Halt des RE 70 in Mannheim-Waldhof wegen nicht mehr ausreichender Kapazitäten für den Regionalverkehr entfallen, obwohl dieser dringend benötigt werde. Er bediene ein Einzugsgebiet von 80.000 Personen und werde von vielen Pendlern aus Richtung Frankfurt, auch aus dem Kreis Bergstraße, genutzt, die zu großen Unternehmen im Mannheimer Norden sowie der BASF fahren und sich dabei den Umweg über den Mannheimer Hauptbahnhof ersparen. Gleiches gelte für die Gegenrichtung. Eine vergleichbare Problematik mit etwas geringeren Auswirkungen ergebe sich auch für Walldorf-Mörfelden.

Der Beschluss solle zumindest die Planung der Neubaustrecke bis zum Mannheimer Hauptbahnhof und Rangierbahnhof ganzheitlich einfordern und sicherstellen, dass die Lösung für den Knoten nicht geschoben werde. Dies diene auch zur Verbesserung der Akzeptanz des Neubauvorhabens. Bei 200 zusätzlichen Zügen ohne Nutzenzugewinn wären ansonsten erhebliche Widerstände zu erwarten. Bei fehlender Lösung der Knoten-Problematik drohten zunehmende Verspätungen sowie erhebliche Probleme für die S-Bahnen und deren Äste.

Herr Baghlani begrüßt den Beschluss. Auf seine Nachfrage zum Text im Beschlussvorschlag erläutert Herr Dr. Winnes, dass im weiteren Projekt „Mannheim – Karlsruhe“ der Rangierbahnhof mitgedacht sei. Deswegen fokussiere der Beschlussvorschlag auf die Verlängerung bis zum Hauptbahnhof, welche nicht im anderen Projekt einbezogen werde.

Herr Schreider betont die Wichtigkeit des Vorhabens und der Klärung der Frage, wie die Bahnhöfe in Mannheim und Karlsruhe angebunden werden. Ergänzend bittet er um Auskunft zu neuen Kenntnissen zur Problematik des Fahrlachtunnels auch im Zusammenhang mit der geforderten Untertunnelung der Stadt Mannheim. Auch aus seiner Sicht handele es sich nicht nur um ein Güterprojekt. Er betont, dass die politischen Vertreter aus der Metropolregion das Problem durchaus verstanden hätten, und appelliert für eine weitere enge Verknüpfung mit der Landes- und Bundespolitik.

Herr Dallinger bestätigt, dass sich die Metropolregion hier vollständig mit dem VRN auf einer Linie befinde und dass der Verband Region Rhein-Neckar regelmäßig im Austausch mit der Politik stehe. Die Frage des Tunnels bewege alle Akteure schon lange. Die Bahn habe mitgeteilt, dass sich eine Tunnellösung auf Basis der alten Zugzahlen nicht rechne, allerdings könne unter bestimmten Voraussetzungen eine Neubewertung auf Basis der Zugzahlen im Jahr 2040 erfolgen. Diese neuen Zugzahlen sollen bis Ende des Jahres vorliegen. Davon hänge das weitere Vorgehen ab. Darauf

solle nun gewartet und dann eine Position der Region zur Frage der Untertunnelung gefunden werden.

Herr Harthausen unterstützt den Beschlussvorschlag. Er fragt, warum alpenquerender Güterverkehr vollständig über Frankfurt und Mannheim laufen müsse und empfiehlt die Kontaktaufnahme mit dem Bundesverkehrsministerium, um mögliches Entlastungspotenzial zu heben.

Herr Specht erläutert, dass großräumige Umfahrungsalternativen geprüft wurden, diese sich allerdings als nachteilig erwiesen haben. Ergebnis war, dass die Neubaustrecke über Mannheim auch Güterverkehr beinhalten muss. Darauf basierend müsse nunmehr aber die gesamte Strecke geplant werden. Erforderlich sei eine Planung aus einem Guss, die nicht mitten in der Stadt enden kann. Diese Forderung stehe seit 20 Jahren im Raum. Nunmehr könne auf die aktualisierten Zahlen gewartet werden, um dann eine Planung ohne Lücken zu tätigen.

Herr Schreider fragt nach der technischen Machbarkeit der Untertunnelung und ob man mit dieser Frage warten könne. Herr Specht bestätigt die grundsätzliche technische Machbarkeit und ergänzt, dass die technische Begutachtung parallel laufe, aber die Wirtschaftlichkeit zu klären sei.

Mit einer Enthaltung ergeht folgender Beschluss:

Beschluss 120.2/25

Die Verbandsversammlung fasst folgenden Grundsatzbeschluss:

Die infrastrukturelle Weiterentwicklung des „Gesamtknotens Mannheim“ ist von zentraler verkehrlicher Bedeutung für die Metropolregion Rhein-Neckar sowie den Schienenverkehr in Südwestdeutschland insgesamt. Die aktuell von der DB InfraGO verfolgte stark segmentierte Planung der Maßnahmen wird der Komplexität der Herausforderung nicht gerecht. Nur eine koordinierte, integrative Planung und Umsetzung aller betroffenen Teilprojekte kann den Anforderungen an eine leistungsstarke Infrastruktur gerecht werden. Jede weitere Belastung des Knotens ist zu vermeiden. Deshalb darf die Neubautrasse Frankfurt – Mannheim nicht auf dem Waldhof enden, sondern muss von Anfang an die Anbindung des Hauptbahnhofes mit umfassen.

TO-Punkt 3

Qualitätsbericht zum Jahr 2024 – mündlicher Bericht –

Herr Dr. Winnes führt aus, dass nun Zahlen zur Qualität im Bereich der regionalen Buslinien aus dem Jahr 2024 zusammengetragen wurden. Diese zeigen eine erfreuliche Entwicklung, insgesamt seien weniger Mängel im Jahr 2024 als im Vorjahr erhoben worden. Insgesamt habe sich eine hohe Qualität gezeigt, 23% weniger Fahrtausfälle verdeutlichen dies.

Der Verbund betreibe das Qualitätsmanagement, das insbesondere darin besteht, dass Kriterien, die u.a. durch Kontrolleure erhoben werden, in einer Qualitätsampel erfasst und in einer Datenbank gesichert werden. Hierdurch könne eine Vergleichbarkeit von Daten erreicht werden. Konkret werden relative Werte zum verbundweiten Durchschnitt erhoben, um die zwei Qualitätskennzahlen Fahrtausfälle und Pönalen zu ermitteln. Qualitätseinbußen um mehr als 30% gegenüber dem Durchschnitt führen zu einem Sanktionsmechanismus. Anhand der Qualitätsampel werden Einbehalte des Zuschusses vorgenommen, welche bei Beibehaltung der Mängel zu einer endgültigen Reduzierung des Zuschusses führen. Die schärfste Sanktion bei länger andauernden

Mängeln wäre ein Ausschluss von künftigen Vergabeverfahren. Dieses war bisher nicht einschlägig. Im Busbereich gab es in der Regel nur punktuelle, zeitlich beschränkte Fahrtausfälle, die zeitnah behoben werden konnten. Ein ähnliches Bild gab es im Bereich der Pönalen. Insgesamt waren 15 von 59 Linienbündeln in beiden Maßstäben ganzjährig im grünen Bereich und die Gesamtergebnisse haben sich gegenüber den Vorjahren deutlich verbessert. Ein verlässliches Angebot war somit gegeben. Als Fazit ergab sich, dass keine anteilige endgültige Minderung der Abschlagszahlungen erfolgen musste und die Qualitätsampel funktionierte.

Herr Dr. Winnes ergänzt, dass zudem eine neue Fahrzeugdatenbank aufgebaut und sukzessive ausgeweitet wurde. 1.100 blaue VRN-Fahrzeuge seien in Betrieb, jeweils 700 Fahrzeuge seien bereits mit automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS) und WLAN ausgestattet. Die Antriebswende befinde sich im Aufbau, aktuell fahren 13 E-Busse in Landau und Schwetzingen-Hockenheim. In einem nächsten Schritt werden auch in den Linienbündeln Ried und St.Leon-Rot ab der anstehenden Neuvergabe E-Busse im Einsatz sein.

Herr Specht betont die positiven Ergebnisse aus der Fortentwicklung der datengestützten Qualitätserfassung und den Vorteil der Größe des VRN als Lieferant von Daten für evidenzgestützte Entscheidungen.

TO-Punkt 4 **2 Jahre Deutschlandticket**

Herr Dr. Winnes beschreibt die ersten 2 Jahre des Deutschlandtickets bis Ende April 2025. Aktuell gebe es rund 500.000 Deutschlandtickets im Verbundgebiet, davon 400.000 aus eigenen Verkäufen. Die prognostizierten Einnahmen im Jahr 2025 belaufen sich auf 260 Mio. EUR, der Ausgleichsbedarf auf 140 Mio. EUR. Diese Zahlen fußen auf der Annahme der Umstellung des Clearings auf die Stufe 2 zum 01.07.2025. Dies könnte noch Auswirkungen auf den Schadensausgleich haben und zu Verschiebungen führen. Auf das klassische Deutschlandticket entfallen rd. 50% der Verkäufe, weitere Anteile entfallen auf die subventionierten Deutschlandtickets über Jobticket-Vereinbarungen sowie die Tickets für Schüler, Studenten und Auszubildende. Seit kurzem ist auch das Deutschland-Semesterticket einbezogen.

Die aus den eigenen Vertriebsdaten abgeleitete Entwicklung zeigte im Januar einen 2%igen Rückgang der Abo-Zahlen infolge der Preisanpassung. Insgesamt zeichne sich aber eine erkennbare Konstanz der Zahlen ab, die sich aktuell wieder bei rd. 400.000 einpendeln. Bei Betrachtung eines längeren Entwicklungszeitraums der Abo-Zahlen zeigte sich ein klarer Zuwachs nach der Corona-Delle. Allerdings gab es bereits im Jahr 2013 höhere Abonentenzahlen im VRN, die danach wieder wegen der rückläufigen Schülerzahlen abnahmen. So lag der Abo-Anteil im Jahr 2013 bei 70%. Die langfristige Einnahmenentwicklung zeige, dass im Jahr 1996 33% der Einnahmen durch Abos erzielt wurden. Durch die Preispolitik des VRN mit Flatrate-Tickets stieg dieser Anteil bis zum Jahr 2013 auf 70%. Mit einem Anteil von 78% im April 2025 habe das Deutschlandticket zwar den demografischen Wandel teilweise ausgeglichen, aber letztlich beim VRN keine größere Verschiebung bewirkt.

Weitere zukünftige Potenziale lägen im Bereich von rd. 40.000 Studierenden. Der Einbezug von Studierenden bis zum Alter von 26 Jahren in das D-Ticket JugendBW schränke dies in Baden-Württemberg allerdings ein, so dass hier bisher keine Vereinbarungen zum bundesweiten vollsolidarischen Semester-Ticket getroffen werden konnten. Sofern Vereinbarungen mit den baden-württembergischen Hochschulen geschlossen würden und damit alle Studierenden ein Semester-Ticket erhielten, wäre das Semester-Ticket für die Studierenden günstiger als das

D-Ticket JugendBW, ohne dass eine Subventionierung mit Steuermitteln erfolgen müsste. Entsprechende Appelle an die Landesspitze werden weiter ergehen.

Zusätzliches Potenzial besteht auch im Bereich des Jobtickets mit bis zu 8.000 Firmen, die noch keine Verträge haben. Weitere Überzeugungsarbeit gemeinsam mit der rnv wird hier geleistet.

Allgemein sei zu berücksichtigen, dass die Zählung der Fahrgäste noch nicht vollständig mittels AFZS erfolgen konnte, insbesondere die Jahre vor der Pandemie wurden nicht automatisch erfasst. Im regionalen Busverkehr wurde in Linienbündeln mit AFZS (26 Linienbündel) ein 7%iger Fahrgastzuwachs in den letzten 12 Monaten ermittelt, der damit über dem bundesweiten Trend eines 5%igen Zuwachses liege.

Die bundesweite Evaluation der Erfolge des Deutschlandtickets zeigte die höchste Durchdringung in den Stadtstaaten Hamburg und Berlin. In den Flächenländern liegt der Südwesten bei einer Durchdringung zwischen 18% und 22%, davon sind 68% Dauernutzer und 15% Gelegenheitsnutzer. Die Kündigungsquote lag bei rd. 7 % und zeigt eine gewisse, aber nicht überhöhte Fluktuation.

Deutschlandweit hatten 14 Mio. Menschen das Deutschlandticket. Im Jahr 2024 gab es vermehrt Umsteiger aus Bartarifen. Dabei wurde jede dritte Fahrt über Smartphone-Tickets gemacht. Insgesamt werde das Deutschlandticket als kundenfreundlich wahrgenommen. Entscheidend sei somit die dauerhafte Finanzierung, um dieses von der Kundschaft geschätzte Angebot zu erhalten.

Weitere Erkenntnisse der Evaluation waren, dass mehr als 80% der Kunden das Ticket ausschließlich im lokalen Verkehr nutzen und somit die bundesweite Nutzbarkeit von nachrangiger Bedeutung war, jedoch erziele schon die bloße Möglichkeit, bundesweit fahren zu können, offensichtlich einen positiven Effekt. Etwa 50% bewerteten Verlässlichkeit, Pünktlichkeit und Taktung höher als den Preis. Auch nach der bundesweiten Auswertung waren die Ticket-Zahlen des Jedermann-Bereichs zuletzt weitgehend konstant, Zuwächse erfolgten noch im Bereich der Spezialtickets.

Herr Frömming verlässt die Sitzung um 12:00 Uhr.

TO-Punkt 5

Die neue „Eltern-Kind-Funktion“ in der myVRN-App

Herr Dr. Winnes hebt die Wichtigkeit dieser App-Weiterentwicklung für eine höhere Familienfreundlichkeit hervor. Die neue Funktion in der App eröffne ein hohes Potenzial im Bereich der Jugendlichen, die mobil sein wollen. Die Möglichkeit zur Nutzung des ÖPNV können diese Kunden kennen- und schätzen lernen und damit ggfs. auch nachhaltig dessen Vorteile sehen.

Bisher konnten Jugendliche unter 18 Jahren nicht eigenständig digitale Tickets kaufen, nunmehr ist dies über die in die App integrierte Eltern-Kind-Funktion möglich. Dahinter stehe das Vorgehen, dass die zwei Registrierungen eines Elternteils und des Kindes verknüpft werden. Dabei geben die Eltern die Registrierung des Kindes frei und hinterlegen ein Budget über ein Eltern-Konto, sodass das Kind selbst kein eigenes Zahlungsmittel benötigt. Im Ergebnis erhalten Eltern und Kinder maximale Flexibilität bei großer Kostentransparenz über die digitale Abrechnung.

Perspektivisch zum 01.01.2026 solle auch der Rabatt für Kinder im Luftlinientarif analog dem Wabentarif durch Integration in die Eltern-Kind-Funktion angeboten werden.

TO-Punkt 6

Vorstellung des Begleitgutachtens zur Riedbahnsanierung

In Anknüpfung an seinen letzten Bericht im Dezember 2024 erläutert Herr Maier die Struktur der Begutachtung während und nach der Sperrung der Riedbahn Frankfurt – Mannheim. Zum einen gab es eine Kundenzufriedenheitsbefragung der Bahn. Ergänzend erfolgte eine Vertiefungsbefragung vor Ort, zudem mit einigen Probanden eine Online-Panel-Befragung. Das Ergebnis war, dass nach anfänglichen Vorbehalten später bis zu 89% der Nutzer den Ersatzverkehr genutzt haben mit dem Haupteinsatzzweck des Arbeitsweges. Als Hauptgrund für die Nichtnutzung wurde die längere Fahrdauer genannt. Dabei war das Deutschlandticket die meistgenutzte Fahrkarte, sogar Zuwächse beim Deutschlandticket konnten im Laufe der Sperrung verzeichnet werden. 77% der Nutzer würden den Ersatzverkehr weiterempfehlen; insbesondere das Angebot und die Pünktlichkeit wurden positiv bewertet.

Nach der Rückkehr zum Bahnverkehr gab es noch Verzögerungen bei der vollumfänglichen Inbetriebnahme. Bis Weihnachten konnten diese weitgehend ausgeräumt werden. Nach der Wiederaufnahme wurden Kunden zurückgewonnen. Insgesamt zeigte sich ein Zugewinn an Zufriedenheit bei der Nutzung des SPNV. Fahrgäste bewerteten die gebündelte Sanierung besser als eine Vielzahl kleiner Maßnahmen.

Aus Sicht des VRN wurde das Ersatzkonzept gut angenommen. Da es auch nach der Wiederinbetriebnahme noch zu Beeinträchtigungen kam, musste ein Teil des Bus-Ersatzverkehrs weiter verkehren. Im Bereich der S-Bahnen wurden zwischenzeitlich die alten Fahrgastzahlen wieder erreicht; anders verhielt es sich beim Regionalverkehr, wo die Nutzerzahlen der Regionalexpreß weiterhin geringer als vor der Sperrung sind.

Herr Specht fasst zusammen, dass die Verlässlichkeit nach der Sanierung mit 79% hinter den Erwartungen bleibe. Insgesamt sei die Maßnahme aber sinnvoller als ein Verzicht auf die Sanierung.

Herr Harthausen beschreibt die Effekte auf andere betroffene Korridore, insbesondere auf die linksrheinische Strecke mit verstärkten Fahrgastabwanderungen aufgrund von hoher Unzuverlässigkeit des Ersatzverkehrs und bittet diese künftig mitzubetrachten.

TO-Punkt 7

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

Der TOP wird abgesetzt.

TO-Punkt 8

Verschiedenes

Herr Schreider fragt nach neuen Erkenntnissen zur Generalsanierung der Strecke von Mannheim bis nach Saarbrücken. Dazu erläutert Herr Heilmann, dass diese Generalsanierung im 2. Halbjahr 2029 erfolgen solle; der ZÖPNV Süd prüft hierzu aktuell, ob durch Verringerung der Projekte die Komplexität verringert werden kann.

Abschließend verabschiedet der Verbandsvorsitzende Herrn Landrat Clemens Körner, der sich seit 2009 in vielfältiger Weise für den ÖPNV engagiert hat, und bedankt sich abschließend im Namen der Kollegen und Kolleginnen.

Nachdem keine weiteren Fragen vorliegen, schließt Herr Specht die Sitzung um 12:40 Uhr.

Der Verbandsvorsitzende

Für die Niederschrift

gez. Specht

gez. Lehmann

Specht

Lehmann