

**Niederschrift
über die 122. Sitzung der Verbandsversammlung
am 19. Juni 2026**

Tagesordnung

1. Genehmigung der Niederschrift über die 121. Sitzung der Verbandsversammlung am 17. Dezember 2025
2. Wahl neuer Stellvertreter des Verbandsvorsitzenden für die Dauer der laufenden Wahlperiode
3. Wahl des Verbandsvorsitzenden und seiner Stellvertreter
4. Änderungssatzung zur Änderung der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar: Ruftaxiförderung
5. Sachstand Schienenknoten Rhein-Neckar
6. Vorbereitung zur Neuvergabe der S-Bahn Rhein-Neckar
7. Fahrgastentwicklung
8. Abschluss der Projekte aus dem Förderprogramm saubere Luft
9. Digitalisierung im VRN
10. Information über Befreiungen nach dem KommRegBefrG
11. Verschiedenes

Die Liste der Teilnehmenden ist der Niederschrift beigelegt.

Herr Specht eröffnet um 11:00 Uhr die 122. Sitzung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar. Es wurde form- und fristgerecht zur Sitzung eingeladen und die vorgeschlagene Tagesordnung findet das Einverständnis der Vertreter der Verbandsmitglieder. Er verliest die Entschuldigungen, Vertretungen sowie Stimmübertragungen und begrüßt die neuen Mitglieder, die Landräte Herrn Just und Herrn Leßmeister sowie Herrn Stephan als beratendes Mitglied.

Die Beschlussfähigkeit ist aufgrund der Anwesenheiten/ Vollmachten gegeben.

TO-Punkt 1

Genehmigung der Niederschrift über die 121. Sitzung der Verbandsversammlung am 17. Dezember 2025

Beschluss 122.1/2026:

Die Verbandsversammlung genehmigt einstimmig die Niederschrift über die 121. Sitzung der Verbandsversammlung am 17. Dezember 2025.

TO-Punkt 2

Wahl neuer Stellvertreter des Verbandsvorsitzenden für die Dauer der laufenden Wahlperiode

Herr Specht führt aus, dass die Wahl zweier neuer Stellvertreter erforderlich sei, da Herr Dallinger und Frau Heß-Schmidt wegen Eintritts in den Ruhestand ausgeschieden sind. Entsprechend der Repräsentation der Teilräume des Verbundes werden die Nachbesetzungen vorgeschlagen. Darauf basierend ergeht einstimmig folgender Beschluss:

Beschluss 122.2/2026:

Herr Leßmeister, Landrat des Landkreises Kaiserslautern, und Herr Just, Landrat des Rhein-Neckar-Kreises, werden als neue Stellvertreter des Vorsitzenden der Verbandsversammlung gewählt.

TO-Punkt 3

Wahl des Verbandsvorsitzenden und seiner Stellvertreter

Die Amtszeiten des Verbandsvorsitzenden des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar (Herr Oberbürgermeister Specht) und seiner vier Stellvertreter enden am 31.10.2026 und machen daher eine Neuwahl erforderlich.

Herr Dr. Brötel schlägt Herrn Specht zur Wiederwahl und im nächsten Schritt die Stellvertreter vor. Es ergeht einstimmig folgender Beschluss:

Beschluss 122.3/2026:

Herr Specht wird zum Verbandsvorsitzenden für die am 01.11.2026 beginnende zweijährige Amtszeit gewählt. Als Stellvertreter werden Herr Landrat Seefeldt, Herr Landrat Just, Herr Landrat Leßmeister sowie Herr Landrat Engelhardt gewählt.

TO-Punkt 4

Änderungssatzung zur Änderung der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar: Ruftaxiförderung

Herr Dr. Winnes erläutert, dass zwei Gründe vorlägen, die ausnahmsweise zur Jahresmitte eine Satzungsänderung erforderlich machten:

Aufgrund steuerlicher Begutachtung sei es erforderlich, die Zuwendungen für die Ruftaxi-Förderung in weitergeleitete Fahrgeldeinnahmen und echten Zuschuss aufzuteilen und dies transparenter an verschiedenen Stellen der Satzung darzustellen.

Der zweite Grund liege in einer Änderung der Deutschlandticket-Bestimmungen. Ab dem Jahr 2026 gibt es erstmalig einen Vertriebsanreiz für das Deutschlandticket, nachdem Kosten diesbezüglich in den Vorjahren abweichend über den Ausgleich teilweise gedeckt wurden. Dies mache eine Anpassung der Satzungsregelung zum Vertriebsbonus erforderlich.

Nach Vorberatung in der Gesellschafterversammlung ergeht einstimmig der Beschluss:

Beschluss 122.4/2026:

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

TO-Punkt 5

Sachstand Schienenknoten Rhein-Neckar

Herr Specht führt aus, dass aktuelle Neuerungen vorlägen. So seien die Projekte repriorisiert und neue Projektstrukturen festgelegt worden. Die Bedeutung sei am 18.06.2026 mit der DB erörtert worden. Zuletzt seien zusammen mit Vertretern der Region beim Gespräch am 26./27. Januar 2026 im Bundesverkehrsministerium und mit Abgeordneten die zentralen Forderungen vorgetragen worden.

Herr Dr. Winnes beschreibt die im Sommer verabschiedete Resolution, dass im Rahmen der Planungen der Neubaustrecken Frankfurt-Mannheim bzw. Mannheim-Karlsruhe die Durchfahrung der Mitte des Schienekorridors in Mannheim nicht ausgeschlossen werden dürfe, um einer Überlastungssituation zu entgegenen. Danach solle der geplante Gütertunnel auch für den Fernverkehr konzipiert werden, um maximale Entlastung erreichen zu können.

Bei der weiteren Vertiefung mit dem Gutachter habe sich gezeigt, dass der Fernverkehr die Hauptproblematik im Schienenknoten verursache. Zentraler Punkt sei, dass Mannheim im Rahmen des Deutschlandtaktes als Korrespondenz-Halt gesetzt sei. Nur im Hbf Mannheim trafen sich die zwei großen ICE-Hauptlinien von Süden nach Norden, zum einen die Rheinschiene Karlsruhe-Basel mit Weiterfahrt nach Italien und zum anderen die Trasse von München/Stuttgart/Ulm; danach gingen die Hauptlinien wieder auseinander. Für diese beiden Hauptlinien sei ein zeitgleicher Korrespondenz-Halt im Hbf Mannheim im 30-Minuten Deutschland-Takt vorgesehen, um Umstiege für unterschiedliche Weiterfahrten nach Norden zu ermöglichen. Diese Notwendigkeit, beide Linien zeitgleich im Halbstundentakt an einem Bahnsteig halten zu lassen, belege die restlichen Kapazitäten.

Bei den letzten Terminen sei der Fokus auf mehr Präsenz in der deutschlandweiten Öffentlichkeit gelegt worden, auch weil bisher in Baden-Württemberg Stuttgart 21 alle Aufmerksamkeit gebunden habe und in den anderen Bundesländern andere Themen von hoher Bedeutung seien. Zu diesem Zweck wurde ein 3-dimensionales Modell erarbeitet und auf dem Maimarkt präsentiert. Mittels dieses Modells konnten eindrücklich die Überlastungen in der Region visualisiert und verdeutlicht werden, dass das Nadelöhr nicht nachhaltig überplant ist. Dieses Modell werde auch auf dem deutschen Nahverkehrstag im Mittelpunkt der Diskussionen stehen.

Als weiteres Thema habe der Vorstand der DB InfraGo erläutert, dass die Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik auf ETCS bis Mitte der 30er Jahre vorangetrieben werden solle; bis zum Jahr 2034 solle ETCS im Kernraum nutzbar sein.

Kernproblematik sei, dass die Neubaustrecke von Frankfurt in Mannheim-Waldhof ende und ab Mannheim-Friedrichsfeld neue Gütergleise nach Süden projektiert seien, allerdings für den innerstädtischen Bereich ein Planungsstillstand bestehe. Im Jahr 2000 sei die Priorität für den viergleisigen Ausbau des Schienenknoten Mannheim zugesagt, allerdings in der Folge nicht umgesetzt worden. Die Region fordere, dass der Tunnelausbau für den Güterverkehr auch für den Fernverkehr genutzt werden müsse, da damit eine deutliche Entlastung der Schieneninfrastruktur oberirdisch ermöglicht werden könnte. Zudem werde nochmals gutachterlich untersucht, was als Folge an oberirdischen Ausbaumaßnahmen verzichtbar sei und dadurch an Einsparungen, finanziell und kapazitär, möglich sein könnte. Für den Gesamtknoten sei die Variante mit dem maximalen Nutzen nachhaltig zu wählen.

Ergänzend informiert Herr Dr. Winnes, dass zudem seitens der DB InfraGO entschieden wurde, das bestehende Projektteam aufgrund der Restrukturierung der DB InfraGO aufzulösen. Aufgrund der fehlenden Durchfinanzierung der Projekte sollen Planungskapazitäten anders eingesetzt werden. Dies gefährde die zentralisierte Planung.

Herr Specht verdeutlicht die darin liegende besondere Problematik. Es bestehe Wettbewerb mit vielen Projekten in verschiedenen Großregionen. Wichtig sei daher die Geschlossenheit innerhalb der Region, um die zeitnahe Realisierungsnotwendigkeit aufzuzeigen. Da vor 20 Jahren die S-Bahn ohne eigene Gleisinfrastruktur in Betrieb genommen wurde, konnten entscheidende Potenziale nicht gehoben werden. Zentrale Fragestellung sei, wie die Anforderungen für die Fernverkehre, die Güterverkehre (mit Mannheim als bundesweit zweitgrößtem Güterbahnhof und zugleich zweitgrößtem europäischen Binnenhafen) in Einklang gebracht und zugleich Kapazitäten für Regionalverkehre gesichert werden könnten. Um einen Stopp zu verhindern, sei daher die Vermittlung wichtig, dass bereits Maßnahmen der Ausfinanzierung der Planungskosten ergriffen wurden. Großes Ziel sei es, Mittel aus dem Infrastrukturfonds zu sichern. Die Verkehrswende ist nur mit verlässlichen Bahnen im Halb-Stunden-Takt möglich.

Herr Schreider konstatiert, dass die Umsetzungschancen eher gesunken zu sein scheinen und fragt nach dem Stand der Gespräche sowie deren Chancen in Berlin. Er ergänzt, dass auch das Projekt Mannheim-Karlsruhe mehr als ein Güterprojekt sei, vielmehr auch für den Personenverkehr benötigt werde.

Herr Harthausen fragt, inwieweit die Strecke zwischen Ludwigshafen Hbf und Oggersheim in die gutachterliche Betrachtung einbezogen werde.

Herr Specht bestätigt, dass auch diese zu der gutachterlichen Untersuchung gehöre.

Ergänzend erläutert er, dass die Verkehrspolitiker grundsätzlich zustimmen würden. Allerdings drängen die Finanzpolitiker auf eine Konzentration auf 22 Projekte in Deutschland (wobei selbst diese nicht ausfinanziert sind). Dies zeige die Notwendigkeit konzentrierter Aktionen zur Verdeutlichung der deutschlandweit größten Wirkungen und Fortschritte. Die Region habe viele Vorarbeiten geleistet und mitfinanziert und sei damit bereit für die nächste Planungsphase. Es bestehe die Sorge, dass bei fehlendem Fortschritt auch die S-Bahn beschnitten werden könnte. Es sei Aufgabe der Politik, dies in den nächsten Wochen und Monaten zu verdeutlichen.

Auf Nachfrage zum Stand einer Projektgesellschaft führt Herr Specht ergänzend aus, dass es weiterhin elementar sei, dass die Projektverantwortung in einer Hand liege (was auch in anderer Form als einer Gesellschaft gesichert werden kann). Dazu laufen die Gespräche.

Herr Thewalt bittet um Ergänzung des kleinen Projekts „Studernheimer Kurve“ in der Darstellung, was von Herrn Dr. Winnes zugesagt wird.

Die Verbandsversammlung fasst einstimmig folgenden Beschluss:

Beschluss 122.5/2026:

Die Verbundgesellschaft wird aufgefordert, auf Grundlage der im Rahmen des Fahrplangutachtens erarbeiteten Erkenntnisse eine weitere Untersuchung vornehmen zu lassen, die aufzeigt, welche Infrastrukturmaßnahmen geeignet sind, um sowohl den Deutschlandtakt als auch ein den regionalen Bedürfnissen entsprechendes S-Bahn- und Regionalnetz stabil betreiben zu können.

TO-Punkt 6

Vorbereitung zur Neuvergabe der S-Bahn Rhein-Neckar

Herr Dr. Winnes informiert über die begonnenen Vorbereitungen zur Neuvergabe der S-Bahn-Lose im Dezember 2033 bzw. 2034, bei denen die Federführung beim Land Baden-Württemberg liege. Absehbar sei, dass neue reale Trassenprobleme auf den Verband zukämen. Das Fahrplangutachten der SMA habe untersucht, ob betriebliche Verbesserungen durch angepasste Trassenkonzepte möglich seien, kam aber zu ernüchternden Ergebnissen. Danach seien die aktuellen Trassenprobleme auch durch einen Linientausch nicht lösbar. Weitere entscheidende Erkenntnis aus dem Gutachten sei, dass selbst bei einem Streckenausbau zwischen Mannheim und Heidelberg und auf weiteren Strecken der Deutschlandtakt neue Engpässe und weitere Rückschritte gegenüber dem Status quo schaffen werde. Es gehe nicht nur um die Problematik zwischen Mannheim und Heidelberg. Vielmehr werde die Überlagerung mit dem Fernverkehr auf vielen wesentlichen Zulaufstrecken dazu führen, dass der Status quo-Erhalt und die geplanten Verbesserungen nicht umsetzbar sein werden. Dies betreffe die Riedbahn-Strecke, die Einfädelung Mannheim-Waldhof in Richtung Mannheim Hbf, die Strecke Mannheim-Karlsruhe und in besonderem Ausmaß die Strecke Mannheim-Heidelberg. Angesichts der Ausgangssituation mit Walldorf als Sitz des wertvollsten Unternehmens in Deutschland sei dies fatal. Dort drohe ein Rückschritt durch den Deutschlandtakt, sodass kein 30-minütiger Takt mehr möglich sein werde, schon gar nicht ein 15-Minuten-Takt, wie eigentlich nötig.

Damit seien langfristige Qualitätsverschlechterungen durch den Deutschlandtakt zu erwarten, welche die Potenziale aus den geplanten Erweiterungen an vielen Stellen zunichtemachen werden. Er appelliert an die Politik, dass bei Baumaßnahmen ein Gesamtraumblick erfolgen müsse; bei teuren aufwendigen Maßnahmen müsse eine Entlastung für 20 bis 30 Jahre möglich sein und der Planungsansatz Ausbaupotenziale für eine weitere Entwicklung beinhalten.

TO-Punkt 7

Fahrgastentwicklung

Herr Dr. Winnes führt aus, dass die Verkehrserhebung 2023 die erste verbundweite Gesamterhebung seit dem Jahr 2007 war. Bis zum Jahr 2020 sei die alte Erhebung nutzbar gewesen und sei um Einzelerhebungen im Rahmen der Neuvergabe von Linienbündeln aktualisiert worden. Mit der Pandemie im Jahr 2020 sei dieses Konzept überarbeitungsbedürftig geworden und Verkehrserhebungen ausgesetzt worden. Mit den Verkehrsunternehmen sei der Wiedereinstieg nach Ende der Pandemie vereinbart worden. Hierbei sei dann die Erhebung aller Nachfragedaten als Basis künftiger Kalkulationen erforderlich geworden. In der Folge sei es dann jedoch nochmals zu erheblichen Verzögerungen durch die Einführung des Deutschlandtickets im

Jahr 2023 gekommen, welche die Auswertung sehr komplex gestaltete. Mittlerweile seien aber alle Daten aufbereitet und an die Verkehrsunternehmen in einer ersten Lieferung weitergeleitet worden.

Datengrundlage waren sowohl AFZS-Zahlen als auch Daten aus Befragungen. Das Ergebnis der Sparten (SPNV, Bus, Meterspurnetz der mv) ist im Foliensatz dargestellt. Bei den Linienbeförderungsfällen erfolgte die reine Fahrgastzählung, bei den Tarifbeförderungsfällen wurden Umstiege berücksichtigt. Die größte Spreizung durch Umstiege war bei der Straßenbahn zu verzeichnen. Für die Einnahmeaufteilung seien die Tarifbeförderungsfälle mit 80% maßgeblich (Reiseweite mit weiteren 20%).

Nachdem bis zum Jahr 2019 noch 240,7 Mio. Beförderungsfälle erhoben wurden, waren im Jahr 2023 als Pandemie-Nachwirkung nur noch 234,7 Mio. Beförderungsfälle zu verzeichnen. Die Entwicklung verlief im Verbundgebiet allerdings sehr heterogen; im mv-Netz verzeichnete man schon im Jahr 2023 wieder höhere Fahrgastzahlen. In anderen Bereichen, beispielsweise im SPNV, war auch im Jahr 2023 noch ein Rückgang gegeben, allerdings mit unterschiedlichen Entwicklungen in einzelnen Teilregionen. So gab es deutliche Zuwächse beim Main-Neckar-Ried-Express, im übrigen Rest Rückgänge. Im regionalen Busverkehr musste ein deutlicher Rückgang verzeichnet werden.

Die Zahlen spiegelten die Tendenz der rückläufigen Demografie in den ländlichen Räumen wider, dass insgesamt weniger Kinder/Jugendliche, die das Rückgrat bilden, transportiert wurden. Die Verkehrsunternehmen werden die finalen Daten noch erhalten, nachdem noch letzte Fragen mit dem Gutachter geklärt wurden. Im folgenden Schritt erfolge die Einspeisung in die Einnahmeaufteilung und die dortigen Schlüssel. Zunächst werde dies keine wirtschaftlichen Auswirkungen haben, da Mehreinnahmen zu Reduzierungen des Deutschlandticket-Ausgleichs in gleicher Höhe führen werden, Mindereinnahmen wiederum zu zusätzlichen Ausgleichsleistungen. Künftig werden sich aber wirtschaftliche Wirkungen wieder ganz regulär in den Erlösen abbilden, sofern sich Angebot und Nachfrage nachweislich verändern.

Aus den Zahlen konnte auch eine Entwicklung der Nutzerfinanzierung abgeleitet werden. Die Fahrgeldeinnahmen aufgeteilt auf Tarifbeförderungsfälle beliefen sich im Jahr 2007 auf 1,04 € pro Beförderungsfall, im Jahr 2019 auf 1,33 € und zum Stand 2023 nur noch auf 1,21 € und damit ungefähr auf dem Niveau aus dem Jahr 2012. Hier zeigten sich die Effekte aus der günstigen Flatrate des Deutschlandtickets. Dies habe Bedeutung für die Frage, was künftig über die Nutzerfinanzierung noch als Finanzierungsbeitrag zu Angeboten beigesteuert werden könne. In den Folgejahren werde sich das anders darstellen, auch wegen der deutlichen Preisanstiege beim Deutschlandticket.

Herr Wissmüller zieht das Fazit, dass absolut die Fahrgeldeinnahmen wieder auf dem Niveau des Jahres 2012 angekommen seien und das Deutschlandticket positiv dazu beigetragen habe, der negativen Pandemieentwicklung entgegenzuwirken.

Auf die Forderung nach detaillierteren, auf einzelne Gebiete heruntergebrochenen Zahlen entgegnet Herr Dr. Winnes, dass Detailinformationen über das BigData-Dashboard den Aufgabenträgern zugänglich gemacht werden. Hier können dann haltestellenscharf Fahrgastzahlen eingesehen werden. Allerdings sei es nicht möglich, daraus abgeleitet die Ertragskraft heruntergebrochen auf einzelne Linien bzw. Gebiete darzustellen.

TO-Punkt 8

Abschluss der Projekte aus dem Förderprogramm saubere Luft

Herr Specht blickt einleitend auf die im Jahr 2018 bzw. 2019 beschlossene Sonderumlage zur Finanzierung von Projekten, die der Verbesserung der Luftqualität dienen sollten und durch das Bundesverkehrsministerium gefördert wurden, zurück.

Herr Dr. Winnes dankt für die gewährte Sonderumlage. Alle Projekte, die über die Sonderumlage finanziert wurden, seien nunmehr abgeschlossen und damit die Sonderumlage abgerechnet worden. Insgesamt belief sich der tatsächliche Eigenaufwand nahezu auf den Betrag, der ursprünglich abgeschätzt wurde. Ein kleinerer, nicht benötigter Rest könne nun zurückgezahlt werden. Er legt dar, dass die Sonderumlage insbesondere für Digitalisierungsprojekte eingesetzt wurde.

U.a. Projekte zur Ausweitung der VRN-App seien zu nennen, die die Implementierung einer VRN-ID ermöglichten, welche maßgeblich für die Buchung und Tiefenintegration von VRNflexline und VRNrad sei, ebenso wie für die Integration der Ruftaxi-Buchungen, Bestpreis-Buchungen und von Sharing-Mobilität in der App.

Des Weiteren konnte die Funktionalität der Interaktiven Karte erweitert werden. Im Bereich smart mobility konnte eine Sprachassistentz implementiert werden. Im Bereich VRNnextbike konnten durch die Digitalisierung neue elektronische Schlösser angeboten und die Reservierungsmöglichkeit eingeführt werden. Die geplanten Park&Ride-Projekte wurden wegen geringeren Nutzens gegenüber der ursprünglichen Planung deutlich reduziert. Allerdings konnte auch hieraus noch Wissen über das Nutzungsverhalten abgeleitet werden.

Durch das Bike&Ride-Projekt wurden hochwertige Abstellmöglichkeiten für Räder geschaffen und deren Buchung über die App ermöglicht. Das Projekt Ridepooling-Konzept diene erfolgreich als Grundlage und Vorbereitungsmaßnahme für die Konzeption und Umsetzung der On-Demand-Verkehre. Darüber hinaus konnte die Fahrgastinformation durch den DFI-Anzeiger-Ausbau verbessert und durch das Ausrollen von AFZS in Regionalbussen wichtige Grundlagen für die Verkehrserhebung geschaffen werden. Zudem konnte auch mit der Förderung durch das Land Baden-Württemberg das AFZS-Hintergrundsystem aufgebaut werden. Die Fahrgastzahlen werden für die nächsten Neuvergaben noch an Bedeutung gewinnen, sodass eine vollständige Ausstattung mit AFZS weiterverfolgt werde.

Des Weiteren wurden Datendrehscheiben zur Erhebung und Weitergabe von Daten an überregionale Stellen aufgebaut und die im Hintergrund erforderliche BigData-Infrastruktur geschaffen sowie durch die Digitalisierung des Haltestellenkatasters die Transparenz verbessert.

Herr Specht dankt für die weitreichende Umsetzung und lobt die Bündelung im Verbund, die Nutzen für den gesamten Verbund geschaffen hat.

Auf Nachfrage zum Projekt Ridepooling wird nochmals dargelegt, dass im Rahmen dieses Projektes maßgebliche Vorarbeiten für die Planung und Einführung von On-Demand-Verkehren erfolgten, welche zwischenzeitlich bereits als VRNflexline implementiert wurden und erweitert werden könnten.

Einstimmig wird der folgende Beschluss gefasst:

Beschluss 122.8/2026:

Die Verbandsversammlung stimmt der Rückzahlung der nicht benötigten Beträge aus der Sonderumlage Saubere Luft entsprechend der den Sitzungsunterlagen beiliegenden Aufteilung zu.

TO-Punkt 9

Digitalisierung im VRN

Aus dem weiten Feld der Digitalisierungsaktivitäten greift Frau Reisenauer in der Präsentation die Apps heraus, die nach außen wirken, insbesondere die myVRN-App. Sie legt dar, dass die Digitalisierungsstrategie des VRN darin bestehe, Mobilität so einfach wie möglich zu gestalten. Getragen sei dies von dem Leitgedanken „Einfach ankommen“. Für die große heterogene Zielgruppe mit unterschiedlichen Interessen (Alleinreisende, Pendler, Kinder, Familien, Gruppen, Touristen etc.) erfordere dies unterschiedliche Maßnahmen.

Das Angebot habe sich insbesondere durch den Ausbau von Sharing- sowie On-Demand-Angeboten verändert; der Mobilitätsmix wachse exponentiell. Die verschiedenen Mobilitätsinteressen erforderten ein entsprechendes Informationsangebot, ebenso wie die Mobilität zu Fuß oder per Rad, auch wenn das Auto weiter und noch stärker als bisher als dominierendes Verkehrsmittel genutzt werde. Dieses Informationsangebot über nutzbare Möglichkeiten ermögliche die Entscheidung vor der Fahrt, welche Art der Mobilität gewählt wird.

Die im Einzelnen benötigten Informationen finden sich an vielen verschiedenen Stellen und bisher digital auch in verschiedenen Apps. Darüber hinaus bedürfe es der Möglichkeit der Buchung und Bezahlung der ÖPNV-Fahrten. Über verschiedene Zwischenschritte könne auch dies nunmehr über Apps erfolgen, die immer verfügbar, aktuell seien und vollständige sowie personalisierte Infos enthielten. Allerdings stelle die Vielzahl der Angebote in verschiedenen Apps die einfache Nutzbarkeit wieder in Frage. Dabei sei auch zu erkennen, dass bestimmte Nutzerschichten damit besondere Schwierigkeiten haben.

Um dem zu entgegnen, verfolge der VRN die Strategie der myVRN-App, als „Die Eine für Alles“. Weitere Details und Planungsschritte sind in den Folien ausgeführt. Die VRN-App konnte sich in den letzten Jahren erfolgreich entwickeln. Im Jahr 2026 werden voraussichtlich ca. 300.000 registrierte Nutzer diese verwenden. Damit besitzt rd. jeder 10. Kunde im VRN-Bereich ein myVRN-Konto. Eine weitere Nutzungssteigerung werde angestrebt. Verschiedene andere Apps konnten abgeschaltet werden, darunter die tickin-App der DB, die eTicket-App und die fips-App der RNV. In der nächsten Zeit werden noch weitere Funktionen integriert, sodass weitere Apps abgestellt werden können. Die Strategie zeige somit Wirkung. Im Ergebnis führe dies zur Verringerung der Kosten, der Aufwände und Zeitbedarfe für die Betreiber und Nutzer und zu einer verstärkten Kundenbindung. Der Fokus werde weiterhin auf der gesamten Mobilitätskette und dem Mobilitätsmix liegen.

Das Ziel „Einfach ankommen“ soll durch „Die Eine für Alles“-myVRN-App mit verbesserter Anwenderfreundlichkeit erreicht werden.

TO-Punkt 10

Information über Befreiungen nach dem KommRegBefrG

Herr Dr. Winnes informiert, dass der ZRN die Befreiung von der Verpflichtung zur Erstellung eines Erweiterten Beteiligungsberichts (EBB) nach § 20 Abs. 3 GKZ i.V.m. §§ 95a GemO beantragt habe. Diesen Antrag habe das Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen des Landes BW mit Schreiben vom 04. Mai 2026 (Anlage) unter Auflagen genehmigt, welchen der ZRN in den Folgejahren nachkommen werde.

TO-Punkt 11

Verschiedenes

Herr Schreider moniert fehlende Verknüpfungen von Linien und regt an, Verspätungen der Bahnen durch wartende Busse abzufangen. Dieses Ansinnen bestätigt Herr Dr. Winnes und stellt klar, dass die konkrete Gestaltung bei den Bestellern liege, aber auch seitens des VRN in die Planung einbezogen werde. Die Problematik der Anschlusssicherung sei bewusst, in vielen Fällen gebe es Regeln zur Anschlusssicherung. Manchmal träten allerdings Probleme mit dem Fahrpersonal auf. Hierzu liefere eine kontinuierliche Analyse zusammen mit den Aufgabenträgern. Die Auswertung werde in die Gespräche mit den Unternehmen mitgenommen. Eine konkretere Darstellung wird für eine der folgenden Sitzungen erbeten.

Weitere Nachfragen aus dem Plenum gibt es zur Überprüfung von Art und Qualität der Leistungserbringung durch die Verkehrsunternehmen sowie von Fahrtausfällen durch verkürzte Züge. Herr Dr. Winnes schildert die vertraglich fixierten und auch vor Ort umgesetzten Qualitätskontrollen und -sanktionen im Busverkehr. Gleiches gebe es im Schienenverkehr mit Verantwortung bei den Aufgabenträgern; allerdings könnten Mängel im Schienenverkehr als Effekte aus der Infrastruktur auch bei Sanktionierung damit nicht behoben werden. Frau Dr. Janser ergänzt, dass diese Qualitätsmängel durch ein Portfolio von Maßnahmen erfasst werden. Herr Wissmüller schließt an und erläutert, dass nunmehr durch die Digitalisierung und die damit mögliche digitale Spurverfolgung zusätzliche Informationen zu diesen Fragestellungen vorlägen, welche von den Busunternehmen zur Qualitätsverbesserung genutzt werden.

Nachdem keine weiteren Fragen vorliegen, schließt Herr Specht die Sitzung um 12:55 Uhr.

Der Verbandsvorsitzende

Für die Niederschrift

gez. Specht

gez. Lehmann

Specht

Lehmann