

STADT
MANNHEIM²

RECHNUNGS-
PRÜFUNGSAMT

**Bericht über die Prüfung des
Jahresabschlusses zum 31.12.2019 des
Zweckverbandes Verkehrsverbund
Rhein-Neckar – ZRN –**

Prüfer für das Rechnungsprüfungsamt: Herr Haas

Stadt Mannheim
Rechnungsprüfungsamt
D 7, 2a-4
68159 Mannheim
Tel.: 0621-293-8836
Fax: 0621-293-8814
E-Mail: rechnungspruefungsamt@mannheim.de

Gendering:

Aus Gründen der Lesbarkeit und Verständlichkeit haben wir möglichst die geschlechtsneutrale und ansonsten die in der Umgangssprache übliche männliche oder weibliche Form verwendet.

INHALT

1	Vorbemerkung	5
2	Prüfungsauftrag	5
3	Grundsätzliche Feststellungen	5
3.1	Lagebeurteilung	5
3.1.1	Geschäftsverlauf und Lage des Zweckverbandes	5
3.1.2	Künftige Entwicklung und Risiken der künftigen Entwicklung	6
3.2	Feststellungen nach § 321 (1) Satz 3 HGB	6
4	Gegenstand, Art und Umfang der Prüfung	6
4.1	Gegenstand der Prüfung	6
4.2	Art und Umfang der Prüfung	6
5	Überörtliche Prüfung	8
6	Wirtschaftsplan	8
6.1	Erfolgsplan	8
6.2	Vermögensplan	10
7	Feststellungen zur Rechnungslegung	10
7.1	Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung	10
7.1.1	Vorjahresabschluss	10
7.1.2	Buchführung und weitere geprüfte Unterlagen	10
7.1.3	Jahresabschluss	11
7.1.4	Lagebericht	11
7.2	Zusammenfassende Beurteilung	12
8	Analyse und Erläuterung zum Jahresabschluss	12
8.1	Ertragslage	12
8.2	Vermögenslage	13
8.3	Finanzlage	14
9	Abschließendes Prüfungsergebnis	15

ANLAGEN

	Nr.
Bilanz zum 31.12.2019	1
Gewinn- und Verlustrechnung vom 01.01. bis 31.12.2019	2
Anhang	3
Lagebericht	4
Rechtliche Verhältnisse	5
Ergänzende Aufgliederungen und Erläuterungen zur Bilanz zum 31.12.2019	6
Ergänzende Aufgliederungen und Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 01.01. bis 31.12.2019	7

1 Vorbemerkung

Nach § 1 der Verbandssatzung finden auf die Verfassung, Verwaltung und Wirtschaftsführung sowie das Rechnungswesen des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar – ZRN – die für Eigenbetriebe geltenden Vorschriften unmittelbar Anwendung mit der Maßgabe, dass an die Stelle des Gemeinderates die Verbandsversammlung und an die Stelle des Bürgermeisters der Verbandsvorsitzende tritt. Der ZRN bedient sich zur Wahrnehmung der Aufgaben der Verbandsverwaltung der Verbundgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH).

2 Prüfungsauftrag

In § 14 (4) der Satzung des ZRN ist bestimmt, dass für die örtliche Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts die Vorschriften über die örtliche Prüfung in den Gemeinden (§ 111 Gemeindeordnung für Baden-Württemberg) entsprechend gelten. Die Prüfung hat durch ein beauftragtes Rechnungsprüfungsamt oder einen beauftragten Rechnungsprüfer eines Verbandsmitgliedes zu erfolgen. Mit Beschluss der Verbandsversammlung vom 30.06.1994 wurde das Rechnungsprüfungsamt der Stadt Mannheim mit der Prüfung der Kassen-, Vermögensbestände und Vorräte sowie mit der Prüfung der Jahresrechnung (jetzt Jahresabschluss) beauftragt.

3 Grundsätzliche Feststellungen

3.1 Lagebeurteilung

3.1.1 Geschäftsverlauf und Lage des Zweckverbandes

Der Lagebericht des Verbandsvorsitzenden (Anlage 4) enthält u. E. folgende Kernaussagen:

Der Zweckverband verzeichnete im Berichtsjahr mittels Wahrnehmung seiner Aufgaben durch die Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH) insgesamt bei sinkenden Fahrgastzahlen eine über der Tarifierung liegende prozentuale Ertragsentwicklung. Ein ursächlicher Zusammenhang wird mit dem bezuschussten Projekt „Modellstadt Mannheim“ gesehen. Das Jahresergebnis des ZRN selbst fiel aufgrund niedrigerer Personalaufwendungen mit 7 TEUR besser aus als geplant.

3.1.2 Künftige Entwicklung und Risiken der künftigen Entwicklung

Die Darstellung der voraussichtlichen Entwicklung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar im Lagebericht basiert auf Annahmen, bei denen Beurteilungsspielräume vorhanden sind. Wir halten diese Darstellung für plausibel. In diesem Zusammenhang ist insbesondere auf folgende Kernaussagen des Lageberichts hinzuweisen:

Mit dem Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen mit den beteiligten Bundesländern ist eine Planungssicherheit 2020/21 für den Zweckverband grundsätzlich gegeben. Die Folgen aus der Corona-Pandemie sind aber mit erheblichen Unwägbarkeiten verbunden und erschweren gesicherte Vorhersagen. Wie bereits in den Vorjahren sorgt die in 2013 erfolgte Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes und die hierzu ergangene Rechtsprechung weiterhin für Rechtsrisiken der Aufgabenträger.

3.2 Feststellungen nach § 321 (1) Satz 3 HGB

Bei der Durchführung der Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts haben wir keine Unrichtigkeiten oder Verstöße im Sinne von § 321 (1) Satz 3 HGB festgestellt.

4 Gegenstand, Art und Umfang der Prüfung

4.1 Gegenstand der Prüfung

Im Rahmen des uns erteilten Auftrags haben wir gemäß § 317 HGB die Buchführung, den Jahresabschluss und den Lagebericht auf die Einhaltung der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften geprüft.

Der Verbandsvorsitzende trägt die Verantwortung für den Jahresabschluss, den Lagebericht sowie die uns erteilten Auskünfte und vorgelegten Unterlagen. Unsere Aufgabe ist es, diese Unterlagen und Angaben im Rahmen unserer pflichtgemäßen Prüfung zu beurteilen.

4.2 Art und Umfang der Prüfung

Wir haben die Prüfung im Juli 2020 durchgeführt. Einzelheiten über die Prüfungsdurchführung haben wir nach Art, Umfang und Ergebnis in unseren Arbeitspapieren dokumentiert.

Unsere Prüfung haben wir gemäß den Vorschriften der §§ 316 ff. HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen.

Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden kann, ob die Buchführung, der Jahresabschluss und der Lagebericht frei von wesentlichen Unrichtigkeiten und Verstößen sind.

Auf dieser Basis haben wir die Prüfung des Jahresabschlusses mit der Zielsetzung angelegt, solche Unrichtigkeiten und Verstöße gegen die gesetzlichen Vorschriften zur Rechnungslegung zu erkennen, die sich auf die Darstellung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage i. S. d. § 264 (2) HGB wesentlich auswirken.

Grundlage unseres risikoorientierten Prüfungsvorgehens ist die Erarbeitung einer Prüfungsstrategie. Diese basiert auf der Beurteilung des wirtschaftlichen und rechtlichen Umfelds des Unternehmens, seiner Ziele, Strategien und Geschäftsrisiken. Sie wird darüber hinaus von der Größe und Komplexität des Unternehmens und der Wirksamkeit seines rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems beeinflusst. Die hieraus gewonnenen Erkenntnisse haben wir bei der Auswahl und dem Umfang unserer analytischen Prüfungshandlungen und der Einzelfallprüfungen berücksichtigt. Im unternehmensindividuellen Prüfungsprogramm haben wir die Schwerpunkte unserer Prüfung, Art und Umfang der Prüfungshandlungen sowie den zeitlichen Prüfungsablauf und den Einsatz von Mitarbeitern festgelegt. Hierbei haben wir die Grundsätze der Wesentlichkeit und der Risikoorientierung beachtet.

In Anbetracht der überschaubaren Größe des Unternehmens und der Übersichtlichkeit seiner Verfahrensabläufe haben wir im vorliegenden Fall im Wesentlichen Einzelfallprüfungen durchgeführt. Dabei haben sich folgende Prüfungsschwerpunkte und erwähnenswerte Prüfungshandlungen ergeben:

- Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände
- Guthaben und Verbindlichkeiten bei Kreditinstituten
- Bestand und Bewertung der Verbindlichkeiten und Rückstellungen
- Ausgewählte Posten der Gewinn- und Verlustrechnung
- Plausibilität der Prämissen und Prognosen im Lagebericht

Ziel unserer Prüfungshandlungen im Rahmen der Prüfung des Lageberichts war es festzustellen, ob der Lagebericht im Einklang mit dem Jahresabschluss steht und eine zutreffende Vorstellung von der Lage des Unternehmens vermittelt sowie ob die Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dargestellt sind. In diesem Rahmen waren die Vollständigkeit und – soweit es sich um prognostische Angaben handelt – Plausibilität der Angaben zu prüfen. Wir haben die Angaben unter Berücksichtigung unserer Erkenntnisse, die wir während der Abschlussprüfung gewonnen haben, beurteilt.

Alle von uns erbetenen Aufklärungen und Nachweise sind erteilt worden. Die Verbandsverwaltung hat uns die Vollständigkeit dieser Aufklärungen und Nachweise sowie der Buchführung, des Jahresabschlusses und des Lageberichts schriftlich bestätigt.

5 Überörtliche Prüfung

Die Gemeindeprüfungsanstalt Baden-Württemberg (GPA) hat letztmals vom 15.03. bis 23.03.2016 – mit Unterbrechungen - die Wirtschaftsführung und das Rechnungswesen des ZRN in den Wirtschaftsjahren 2009 bis 2014 geprüft. Eine Stellungnahme zu den Prüfungsfeststellungen des Prüfungsberichts vom 23.06.2016 war nicht erforderlich. Daraufhin erklärte das Regierungspräsidium Karlsruhe das Prüfungsverfahren am 14.07.2016 für abgeschlossen.

6 Wirtschaftsplan

Die Verbandsversammlung hat den Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2019 nach § 9 (2) Ziffer 6 der Satzung am 12.12.2018 genehmigt. Er beinhaltet den Erfolgsplan, den Vermögensplan und den fünfjährigen Finanzplan. Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat die Gesetzmäßigkeit des Beschlusses der Verbandsversammlung über die Feststellung des Wirtschaftsplans für das Wirtschaftsjahr 2019 mit Schreiben vom 22.02.2019 bestätigt.

6.1 Erfolgsplan

Nachstehend sind zusammengefasst den Ist-Werten der Gewinn- und Verlustrechnung für 2019 die Ansätze des Wirtschaftsplans für 2019 gegenübergestellt.

	GuV		Planansatz		Abweichung	
	2019		2019		+ Verbesserung	- Verschlechterung
	TEUR		TEUR		TEUR	TEUR
Umsatzerlöse						
- Zuschüsse der kommunalen Gebietskörperschaften	+ 12 435		+ 12 517		- 82	
- AboPlus	+ 361		+ 359		+ 2	
- Integrationsbedingte Lasten	+ 287		+ 287		0	
- Zuschüsse der Länder	+ 9 898		+ 9 815		+ 83	
- Umlage für S-Bahn/ Knoten MA-HD	+ 9 081		+ 14 640		- 5 559	
Personalkostenerstattung und sonstige betriebliche Erträge	+ 156		+ 169		- 13	
	+ 32 218		+ 37 787		- 5 569	
Aufwendungen für bezogene Leistungen						
- Zuschuss für Verbundtarif	- 16 142		- 16 142		0	
- Zuschuss für Verbundgesellschaft	- 5 891		- 5 891		0	
- AboPlus	- 361		- 359		- 2	
- Zuschuss für S-Bahn/ Knoten MA-HD	- 9 081		- 14 640		+ 5 559	
- Kosten der Verbandsverwaltung	- 190		- 194		+ 4	
- Integrationsbedingte Lasten	- 507		- 507		0	
Personalaufwand und sonstige Aufwendungen	- 23		- 39		+ 16	
	- 32 195		- 37 772		+ 5 577	
Finanzergebnis	- 16		- 15		- 1	
Jahresgewinn	+ 7		0		+ 7	

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen liegen insbesondere durch geringere Abrechnungen für den Ausbau der S-Bahn-Strecken unter den Planansätzen. Dies löste einen niedrigeren Umlagen- und Zuschussbedarf auf der Erlösseite aus, welcher die geringeren Aufwendungen kompensiert. Es ergibt sich unter Berücksichtigung eines Finanzergebnisses fast auf Planhöhe eine Ergebnisverbesserung von 7 TEUR.

6.2 Vermögensplan

	Ist TEUR	Plan TEUR	Abweichung TEUR
<u>Mittelherkunft</u>			
Jahresgewinn	7	0	+ 7
Sonderumlagen für Tilgungsraten	20	20	0
	27	20	+ 7
<u>Mittelverwendung</u>			
Einstellung in Allgemeine Rücklage	7	0	+ 7
Tilgungsraten an Kreditinstitut	20	20	0
	27	20	+ 7

Im Berichtsjahr wurde entgegen der Planung ein Jahresgewinn von 7 TEUR erzielt, welcher vorbehaltlich eines entsprechenden Beschlusses der Verbandsversammlung der Allgemeinen Rücklage zugeführt wird.

7 Feststellungen zur Rechnungslegung

7.1 Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung

7.1.1 Vorjahresabschluss

In der 110. Verbandsversammlung am 19.12.2019 wurden folgende Beschlüsse gefasst:

Der Jahresabschluss des ZRN zum 31.12.2018 wird festgestellt und der Jahresgewinn in Höhe von 5 834,65 EUR ist der Allgemeinen Rücklage zuzuführen.

Dem Leiter der Verbandsverwaltung (Verbandsvorsitzender) wird Entlastung für das Jahr 2018 erteilt.

7.1.2 Buchführung und weitere geprüfte Unterlagen

Die Organisation der Buchführung, der Datenfluss und das Belegwesen ermöglichen die vollständige, richtige, zeitgerechte und geordnete Erfassung und Buchung der Geschäftsvorfälle.

Die aus weiteren geprüften Unterlagen (z.B. Verträge) entnommenen Informationen haben zu einer ordnungsgemäßen Abbildung in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht geführt.

Die Buchführung wurde EDV-gestützt unter Verwendung der Software SAP R/3-FI durchgeführt.

Die Verfahrensabläufe in der Buchführung haben im Berichtsjahr keine nennenswerten organisatorischen Änderungen erfahren.

Die Buchführung entspricht nach unseren Feststellungen den gesetzlichen Vorschriften.

7.1.3 Jahresabschluss

Der Jahresabschluss wurde unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) sowie den Sondervorschriften der Eigenbetriebsverordnung (EigBVO) aufgestellt. Er entspricht den gesetzlichen Vorschriften.

Aufbauend auf der von uns geprüften Vorjahresbilanz ist der vorliegende Jahresabschluss aus den Zahlen der Buchführung und aus den weiteren geprüften Unterlagen richtig entwickelt worden. Für die Aktiv- und Passivposten liegen ausreichende Nachweise vor.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen den handelsrechtlichen Vorschriften. Einzelheiten zur Bewertung sind im Anhang dargestellt.

Die Angaben im Anhang sind vollständig und zutreffend.

7.1.4 Lagebericht

Der Lagebericht steht mit dem Jahresabschluss und unseren bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen im Einklang und vermittelt insgesamt eine zutreffende Vorstellung von der Lage des Unternehmens. Unsere Prüfung nach § 317 (2) Satz 2 HGB hat zu dem Ergebnis geführt, dass im Lagebericht die wesentlichen Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dargestellt sind. Die Angaben nach § 289 HGB sind vollständig und zutreffend.

7.2 Zusammenfassende Beurteilung

Nach unserer pflichtgemäß durchgeführten Prüfung sind wir der Überzeugung, dass der Jahresabschluss insgesamt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsgemäßer Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Verbandes vermittelt.

8 Analyse und Erläuterung zum Jahresabschluss

8.1 Ertragslage

	2019		2018		Veränderung + Verbesserung – Verschlechterung TEUR
	TEUR	%	TEUR	%	
Umsatzerlöse	+ 32 209	100,0	+ 29 828	100,0	+ 2 381
Sonstige betriebliche Erträge	+ 9	0,0	+ 1	0,0	+ 8
Gesamtleistung	+ 32 218	100,0	+ 29 829	100,0	+ 2 389
Materialaufwand	– 32 034	99,4	– 29 614	99,3	– 2 420
Personalaufwand	– 23	0,1	– 49	0,1	+ 26
Sonstige betriebliche Aufwendungen	– 138	0,4	– 144	0,5	+ 6
Finanzergebnis	– 16	0,1	– 16	0,1	0
Jahresgewinn	+ 7	0,0	+ 6	0,0	+ 1

Sowohl die Gesamtleistung als auch die Materialaufwandsseite ist jeweils stark vom Finanzierungsumfang der S-Bahn-Strecken des betreffenden Jahres geprägt. Ein direkter Vergleich mit den Vorjahreszahlen ist insofern nur bedingt aussagekräftig. Insgesamt konnte bei einem unveränderten Finanzergebnis ein positives Jahresergebnis erzielt werden.

8.2 Vermögenslage

Den nachfolgenden Erläuterungen legen wir eine zusammenfassende Übersicht der Bilanz zum 31.12.2019 (Anlage 1) zugrunde, der wir im Vergleich die Zahlen der Vorjahresbilanz gegenüberstellen:

	31.12.2019		31.12.2018		Veränderung	
	TEUR	%	TEUR	%	TEUR	
<u>Aktiva</u>						
Finanzanlagen	55	1,9	75	3,1	-	20
Umlaufvermögen						
- Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1 981	68,3	1 581	64,4	+	400
- Guthaben bei Kreditinstituten	841	29,0	775	31,6	+	66
Rechnungsabgrenzungsposten	23	0,8	23	0,9		0
Bilanzsumme	2 900	100,0	2 454	100,0	+	446
<u>Passiva</u>						
Eigenkapital	877	30,3	870	35,5	+	7
Rückstellungen	529	18,2	508	20,7	+	21
Verbindlichkeiten	1 494	51,5	1 076	43,8	+	418
Bilanzsumme	2 900	100,0	2 454	100,0	+	446

Die größere Bilanzsumme ist insbesondere durch stichtagsbedingt höhere Forderungen und Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Baukosten der S-Bahn-Strecken und der gestiegenen Bankguthaben entstanden. Die Finanzanlagen (Ausleihungen Westpfalz) haben sich entsprechend den Kredittilgungen verringert. Die Rückstellungsveränderung ergibt sich aus der jährlichen Bewertung der Pensionsansprüche. Bei nur geringfügiger Erhöhung des Eigenkapitals ist als Folge der gestiegenen Bilanzsumme die Eigenkapitalquote von 35,5 % auf 30,3 % gesunken.

8.3 Finanzlage

Die Veränderung des Finanzmittelfonds sowie die dafür ursächlichen Mittelbewegungen werden anhand der nachfolgenden Kapitalflussrechnung aufgezeigt:

	2019		2018
	TEUR		TEUR
1. Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit			
Jahresergebnis	+	7	+ 6
Abschreibungen/Verluste aus Anlagenabgängen		0	0
Cashflow	+	7	+ 6
Verringerung der Ausleihungen	+	20	+ 50
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	–	400	+ 624
Veränderung der Rückstellungen	+	21	+ 49
Veränderung der Verbindlichkeiten	+	438	– 993
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	+	86	– 264
2. Cashflow aus der Investitionstätigkeit		0	0
3. Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit		– 20	– 63
4. Finanzmittelfonds am Ende der Periode			
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds (Zwischensumme 1 – 3)	+	66	– 327
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode		775	1 102
Finanzmittelfonds am Ende der Periode		841	775

9 Abschließendes Prüfungsergebnis

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach dem Ergebnis der Prüfung des Jahresabschlusses 2019 wird bestätigt, dass

- die Erhebung der Zuschüsse und Umlagen von den Ländern und den Gebietskörperschaften richtig erfolgte,
- die Verbandssatzung eingehalten wurde,
- das Rechnungs- und das Belegwesen den gesetzlichen Vorschriften und den Grundsätzen ordnungsgemäßer Buchführung (GoB) entspricht,
- der Jahresabschluss entsprechend den gesetzlichen Vorschriften gegliedert ist,
- der Ansatz und die Bewertung der Vermögensgegenstände und der Schulden nach handelsrechtlichen Bestimmungen vorgenommen wurde,
- der Jahresabschluss unter Beachtung der GoB ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage vermittelt,
- im Anhang die gesetzlichen Angaben ausreichend, zutreffend und vollständig enthalten sind,
- der Lagebericht den gesetzlichen Vorschriften entspricht, mit dem Jahresabschluss im Einklang steht und einen zutreffenden Eindruck von der Lage des ZRN erweckt.

Mannheim, 03.11.2020

Stadt Mannheim
Rechnungsprüfungsamt



Schürmeier
Ltd. Verwaltungsdirektor

Bilanz zum 31. Dezember 2019

Aktiva	<u>31.12.2019</u>	<u>31.12.2018</u>	Passiva	<u>31.12.2019</u>	<u>31.12.2018</u>
<u>A. Anlagevermögen</u>					
Finanzanlagen					
1. Beteiligungen	34.512,20 €	34.512,20 €	1. Allgemeine Rücklage	870.212,67 €	864.378,02 €
2. Sonstige Ausleihungen	<u>20.157,74 €</u>	<u>39.806,01 €</u>	2. Jahresgewinn	<u>7.016,32 €</u>	<u>5.834,65 €</u>
	..... 54.669,94 €	..... 74.318,21 €		..... 877.228,99 €	..... 870.212,67 €
<u>B. Umlaufvermögen</u>					
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände					
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00 € (Vj.:0,00 €)	1.265.768,23 €	8.610,35 €	1. Rückstellungen für Pensionen	521.061,09 €	499.307,51 €
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00 € (Vj.:0,00 €)	27.734,91 €	65.646,08 €	2. Sonstige Rückstellungen	<u>8.000,00 €</u>	<u>8.000,00 €</u>
3. Forderungen an Mitglieder davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00 € (Vj.:0,00 €)	165.609,98 €	1.029.408,91 €		..... 529.061,09 €	..... 507.307,51 €
4. Sonstige Vermögensgegenstände	<u>522.022,56 €</u>	<u>477.545,65 €</u>	<u>C. Verbindlichkeiten</u>		
	1.981.135,68 €	1.581.210,99 €	I. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		
II. Guthaben bei Kreditinstituten			20.157,74 €		
	841.405,23 €	774.950,51 €	davon mit einer Restlaufzeit		
	..... 2.822.540,91 €	..... 2.356.161,50 €	bis zu einem Jahr 20.157,74 € (Vj.:19.648,27 €)		
<u>C. Rechnungsabgrenzungsposten</u>			II. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
	23.209,39 €	23.209,39 €	242.554,43 €		
	<u>2.900.420,24 €</u>	<u>2.453.689,10 €</u>	davon mit einer Restlaufzeit		
			bis zu einem Jahr 242.554,43 € (Vj.:1.014.290,00 €)		
			III. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		
			60.466,40 €		
			davon mit einer Restlaufzeit		
			bis zu einem Jahr 60.466,40 € (Vj.: 8.826,28 €)		
			IV. Verbindlichkeiten gegenüber Mitgliedern		
			1.170.951,59 €		
			davon mit einer Restlaufzeit		
			bis zu einem Jahr 1.170.951,59 € (Vj.: 13.246,63 €)		
			<u>1.494.130,16 €</u>	<u>1.076.168,92 €</u>	
			..... 1.494.130,16 €	..... 1.076.168,92 €	
			<u>2.900.420,24 €</u>	<u>2.453.689,10 €</u>	

**Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit
vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019**

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
1. Umsatzerlöse	32.209.189,58 €	29.828.894,61 €
2. Sonstige betriebliche Erträge	8.606,65 €	605,12 €
3. Materialaufwand		
Aufwendungen für bezogene Leistungen	32.033.573,70 €	29.614.396,11 €
4. Personalaufwand	23.197,97 €	49.235,65 €
davon für Altersversorgung 23.197,97€ (Vj.: 49.235,65 €)		
5. Sonstige betriebliche Aufwendungen	137.773,71 €	143.776,08 €
6. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.134,85 €	3.124,72 €
davon von Mitgliedern 1.134,85 € (Vj.: 3.124,72 €)		
7. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	17.369,38 €	19.381,96 €
davon von Mitgliedern 0,00 € (Vj.: 0,00 €)		
8. Jahresgewinn	<u>7.016,32 €</u>	<u>5.834,65 €</u>

Anhang

A. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Erstellung des Jahresabschlusses erfolgte nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches in der Fassung des Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetz (BilRUG), soweit sich aus dem Eigenbetriebsgesetz / Eigenbetriebsverordnung nichts anderes ergibt.

Die Finanzanlagen und Forderungen an Mitglieder werden mit dem Nennwert bilanziert.

Guthaben bei Kreditinstituten werden mit dem Nominalwert bilanziert.

Rückstellungen wurden in Höhe des Betrages gebildet, die nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig sind.

Die Verbindlichkeiten werden mit dem Erfüllungsbetrag bewertet.

B. Erläuterung zur Bilanz und zur Gewinn- und Verlustrechnung

Sämtliche in der Bilanz ausgewiesene Forderungen haben eine Restlaufzeit bis zu einem Jahr.

Allgemeine Rücklage	Euro
Stand 31.12.2018:	864.378,02
+ Einstellung des Jahresgewinns des Vorjahres:	5.834,65
Stand 31.12.2019:	870.212,67

**Übersicht über die Entwicklung der Finanzanlagen des
Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar
im Wirtschaftsjahr 2019 (01.01. bis 31.12.2019)**

Posten des Anlagevermögens	ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN					ABSCHREIBUNGEN/WERTBERICHTIGUNGEN					Restbuchwerte am Ende des Geschäfts- jahres	Restbuchwerte am Ende des vorange- gangenen Ge- schäftsjahres	Kennzahlen	
	Anfangsstand	Zugang	Abgang	Umbuch- ungen	Endstand	Anfangs- bestand	Abschreibung im Geschäfts- jahr	Um- buchungen	Abschreibungen auf die in Spalte 4 ausgewiesenen Abgänge	Endstand			Durch- schnitt- licher A F A - satz	Durch- schnitt- licher R B W
	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	v.H.	v.H.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
I. Finanzanlagen														
1. Beteiligungen														
Beteiligung an der VRN GmbH	34.512,20	0,00	0,00	0,00	34.512,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	34.512,20	34.512,20	0,00	100,00
2. Sonstige Ausleihungen														
Summe Sonstige Ausleihungen	39.806,01	0,00	19.648,27	0,00	20.157,74	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	20.157,74	39.806,01	0,00	100,00
GESAMT	74.318,21	0,00	19.648,27	0,00	54.669,94	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	54.669,94	74.318,21	0,00	100,00

Die Bewertung der Pensionsrückstellungen erfolgt nach dem Teilwertverfahren und Anwartschaftsbarwertverfahren.

Die Bewertung der unmittelbaren Pensionsrückstellungen basiert auf folgenden Rechnungsgrundlagen:

	<u>2019</u>
- Rententrend	1,50 %
- Gehaltstrend	1,50 %
- Zinssatz (§ 253 Abs.2 Satz 2 HGB) Richttafeln von Heubeck 2018G	2,71 %

Der Unterschiedsbetrag aus der Abzinsung der Pensionen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre und dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre gem. § 253 Abs. 6 HGB beträgt 44.896,47 EUR.

Rückstellungen	Stand 01.01.2019 Euro	Verbrauch Euro	Auflösung Euro	Zuführung Euro	Stand 31.12.2019 Euro
I. Pensionsrückstellungen	499.307,51	17.678,92	0,00	39.432,50	521.061,09
II. sonstige Rückstellungen	8.000,00	5.935,00	2.065,00	8.000,00	8.000,00
	<u>507.307,51</u>	<u>23.613,92</u>	<u>2.065,00</u>	<u>47.432,50</u>	<u>529.061,09</u>

Über die Restlaufzeiten der Verbindlichkeiten gibt nachfolgender Verbindlichkeitspiegel Auskunft:

Verbindlichkeiten	Gesamtbetrag Euro	bis zu 1 Jahr Euro	ab 1 Jahr bis zu 5 Jahren Euro	mehr als 5 Jahre Euro	durch Pfandrechte gesichert Euro
I. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	20.157,74	20.157,74	0,00	0,00	0,00
II. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	242.554,43	242.554,43	0,00	0,00	0,00
III. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	60.466,40	60.466,40	0,00	0,00	0,00
IV. Verbindlichkeiten gegenüber Mitgliedern	1.170.951,59	1.170.951,59	0,00	0,00	0,00
	<u>1.494.130,16</u>	<u>1.494.130,16</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>

Am Bilanzstichtag bestehen noch sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 53.765,52 EUR pro Jahr aufgrund des Vertrages mit der VRN GmbH über die Wahrnehmung der Aufgaben der Verbandsverwaltung.

Der Verbandsvorsitzende und seine Stellvertreter erhielten im Berichtsjahr für die geleistete Tätigkeit insgesamt 15.000,00 EUR (Vj.: 14.700,00 EUR).

C. Sonstige Angaben

Der Verbandsversammlung gehörten im Berichtsjahr an:

Vertreter der kommunalen Mitglieder (beschließende Vertreter):

Herr Christian Specht, Erster Bürgermeister	(Vorsitzender)	- Stadt Mannheim
Herr Dr. Fritz Brechtel, Landrat	(stellvertretender Vorsitzender)	- Kreis Germersheim
Herr Stefan Dallinger, Landrat	(stellvertretender Vorsitzender)	- Rhein-Neckar-Kreis
Herr Klaus Dillinger, Beigeordneter	(stellvertretender Vorsitzender)	- Stadt Ludwigshafen
Herr Christian Engelhardt, Landrat	(stellvertretender Vorsitzender)	- Kreis Bergstraße
Herr Jürgen Odszuck, Erster Bürgermeister	(stellvertretender Vorsitzender)	- Stadt Heidelberg
Frau Gudrun Heß-Schmidt, 1. Kreisbeigeordnete	(stellvertretende Vorsitzende)	- Kreis Kaiserslautern
Frau Beate Kimmel, Bürgermeisterin		- Stadt Kaiserslautern
Herr Otto Rubly, Landrat		- Kreis Kusel
Herr Rainer Guth, Landrat		- Donnersbergkreis
Herr Dr. Achim Brötzel, Landrat		- Neckar-Odenwald-Kreis
Frau Dr. Susanne Ganster, Landrätin		- Landkreis Südwestpfalz
Herr Reinhard Frank, Landrat		- Main-Tauber-Kreis
Herr Ernst Walter Görisch, Landrat		- Kreis Alzey-Worms
Herr Martin Hebich, Oberbürgermeister		- Stadt Frankenthal
Herr Hans-Ulrich Ihlenfeld, Landrat		- Kreis Bad Dürkheim
Herr Lukas Hartmann, Beigeordneter (ab 05.11.2019)		- Stadt Landau
Herr Dr. Maximilian Ingenthron, Bürgermeister (bis 05.11.2019)		- Stadt Landau
Herr Adolf Kessel, Oberbürgermeister (ab 01.07.2019)		- Stadt Worms
Herr Michael Kissel, Oberbürgermeister (bis 30.06.2019)		- Stadt Worms
Herr Clemens Körner, Landrat		- Rhein-Pfalz-Kreis
Herr Marc Weigel, Oberbürgermeister		- Stadt Neustadt
Herr Markus Zwick, Oberbürgermeister (ab 01.05.2019)		- Stadt Pirmasens
Herr Dr. Bernd Matheis, Oberbürgermeister (bis 30.04.2019)		- Stadt Pirmasens
Herr Dieter Seefeldt, Landrat		- Kreis Südliche Weinstraße
Frau Stefanie Seiler, Oberbürgermeisterin		- Stadt Speyer
Herr Dr. Marold Wosnitza, Oberbürgermeister		- Stadt Zweibrücken

Vertreter der Länder

Herr Michael Puschel, Ministerialrat	- Land Rheinland-Pfalz
Herr Bernhard Maßberg, Ministerialdirigent	- Land Hessen
Herr Gerd Hickmann, Abteilungsleiter	- Land Baden-Württemberg

Der Verbandsvorsitzende schlägt vor, den Jahresgewinn zum 31. Dezember 2019 in Höhe von 7.016,34 EUR der Allgemeinen Rücklage zuzuführen.

Mannheim, 27.07.2020



Christian Specht

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2019

1. Allgemeine Grundlagen

Der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) mit Sitz in Mannheim ist ein von drei Bundesländern und 24 kommunalen Gebietskörperschaften gebildeter Zweckverband im Sinne des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit (GKZ) für Baden-Württemberg.

Das Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) mit einer Fläche von 9.967 qkm erstreckt sich über Teilbereiche der drei Bundesländer Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen mit den Oberzentren Mannheim, Ludwigshafen, Heidelberg und Kaiserslautern. Der VRN sorgt mit den Verbund- und Mobilitätspartnern, zu denen zurzeit mehr als 50 Verkehrsunternehmen, zwei Carsharing-Anbieter, mehrere E-Tretroller-Anbieter sowie das Fahrradvermietsystem „VRNnextbike“ gehören, in den 24 Kreisen und kreisfreien Städten für Mobilität der über drei Millionen dort lebenden Menschen. Täglich werden ca. 830.000 Fahrgäste an ihr Ziel gebracht.

Zur Wahrnehmung der Aufgaben der Verbandsverwaltung bedient sich der Zweckverband der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH), deren Alleingesellschafter er ist.

Förderprogramm Saubere Luft

Mit dem Förderprogramm Saubere Luft unterstützt der Bund die Kommunen mit besonders hohen Stickstoffdioxid-Belastungen bei der Gestaltung nachhaltiger und emissionsarmer Mobilität mit dem Ziel, die festgelegten NO_x -Grenzwerte nachweisbar und dauerhaft einzuhalten. Von den Grenzwertüberschreitungen sind in der Metropolregion Rhein-Neckar vor allem die Städte Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg betroffen. Neben Maßnahmen in diesen Städten selbst können aus dem Sofortprogramm aber auch Maßnahmen im Umland gefördert werden, wenn diese Auswirkungen auf die Verkehrssituation im Zentrum der Metropolregion haben.

Vor diesem Hintergrund hat der VRN im Jahr 2018 zahlreiche Projektideen als Förderanträge im Rahmen des dritten Förderaufrufs beim BMVI eingereicht, die mit wenigen Ausnahmen, mit Fördermitteln ausgestattet, zur Umsetzung frei gegeben wurden.

Die Planungsabteilung der VRN GmbH wickelt unter anderem die Projekte zur Ausrüstung der P+R-Anlagen mit einer Sensorik zur Erhebung der Auslastung in Echtzeit, die Ausrüstung von Bushaltestellen in der Region mit dynamischen Fahrgastinformationsanlagen und die Entwicklung und Implementierung eines digital buchbaren B+R-Systems ab. In allen Projekten wurden umfangreiche Bestandsaufnahmen durchgeführt und Umsetzungskonzepte erarbeitet. Darüber hinaus wurden Gespräche mit zahlreichen Gemeinden geführt und für eine Beteiligung an den Projekten geworben. Insgesamt sollen über das Vorhaben ca. 50 Haltestellen mit DFI-Anzeigern und rund 25 P+R-Plätze mit Sensoren ausgerüstet werden.

Der Bund hat in 2019 einen vierten Förderaufruf gestartet. Hierzu hat die VRN GmbH weitere verbundrelevante Projekte angemeldet wie das Vorhaben „SmartBot“ zur digitalen Unterstützung der Kundenkommunikation im VRN, ein Vorhaben „SmartMobility“ zur Umsetzung zusätzlicher digitaler Ausgabekanäle (SmartWatch, seheingeschränkte App, Kinder- / jugendgerechte Fahrplanauskunftssysteme) sowie Projekt „myShuttle“ zur Beauskunftung, Anforderung und Buchung eines automatisiert fahrenden Shuttles auf Franklin.

In Anknüpfung an die bereits laufenden Projekte im Bereich der sogenannten „aktiven“ Mobilität aus dem dritten Aufruf wird ferner sowohl die Digitalisierung der Fahrradmobilität stärker ausgeweitet als auch der Ausbau von VRNnextbike weiter vorangetrieben.

Ein weiterer Förderantrag beinhaltet die Fortschreibung des Haltestellenkatasters des VRN um barrierefreie Attribute mit dem Ziel, den Fahrgästen, insbesondere jenen mit einer Mobilitätseinschränkung, eine auf ihre Bedürfnisse ausgerichtete Routenplanung zu ermöglichen.

Die Prüfung der Anträge ist seitens des Bundes noch nicht abgeschlossen. Aus den bisherigen Erfahrungen heraus ist jedoch von einer Bewilligung der eingereichten Anträge auszugehen, so dass ab 2020 weitere Projekte insbesondere im Bereich der digitalen Mobilität realisiert werden können. Daneben haben auch die drei Städte Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen zahlreiche Förderanträge beim Bund eingereicht, die in Eigenregie abgewickelt und direkt von den Städten finanziert werden.

Der Bund fördert die Maßnahmen mit bis zu 70%. Die Kofinanzierung ist durch den Projektträger sicherzustellen.

2. Wirtschaftliche Entwicklung des Verkehrsverbundes im Geschäftsjahr 2019

Absatzentwicklung

Die genannten Werte beziehen sich auf den Vergleichszeitraum des Gesamtjahres 2019 zu 2018.

Nach einer Tarifierpassung von durchschnittlich 2,42 % stiegen die regulären Tarifeinnahmen im Jahr 2019 um 4,31 % auf insgesamt 331,9 Mio. Euro. Es ist davon auszugehen, dass der überproportionale Anstieg der Einnahmen vor allem durch das Projekt „Modellstadt Mannheim“ begründet wurde. Es ist Teil eines vom Bund initiierten Vorhabens zur Reduzierung der Stickoxidbelastung und Verringerung des motorisierten Individualverkehrs in insgesamt fünf deutschen Städten. Im Modellprojekt Mannheim soll vorrangig die Umstiegsbereitschaft auf den ÖPNV getestet werden. Im Rahmen des Modellprojekts wurde der Preis für Fahrscheine gültig in Mannheim und Ludwigshafen stark abgesenkt (GreenCity Tickets), die Mindereinnahmen gleicht der Bund in Höhe von 95% aus. Trotz dieser positiven Einnahmenentwicklung sind die Fahrgastzahlen im Vergleich zum Vorjahr von 305,9 Mio. um rund 0,9 % auf 303,1 Mio. gesunken. Grund dafür ist insbesondere der anhaltende Rückgang bei den Schüler- und Studierendenzeitkarten.

Positiv haben sich dagegen die restlichen Jahreskarten entwickelt. Während die Absatzzahlen der Karte ab 60 erneut relativ konstant geblieben sind, konnte bei den Berufspendlern ein Plus von 1,6 % gegenüber 2018 verzeichnet werden.

Abwanderung aus den Tages- und Zeitkarten in die vergünstigten Einzel- und Mehrfahrtenkarten

Die Fahrgastzahlen im Bereich der Einzel- und Mehrfahrtenkarten sind im Vergleich zu 2018 überproportional um 13,9 % gestiegen. Vor allem in den Großstädten Mannheim und Ludwigshafen war die Nachfrage nach den vom Bund bezuschussten „GreenCity-Tickets“ sehr hoch. Eine große Rolle spielten hierbei die Mehrfahrtenkarten Erwachsene und die Einzelfahrscheine Kinder mit einer Steigerung von jeweils 21 % gegenüber 2018. Beide Tickets sind aufgrund des Bundeszuschusses aus dem Preisgleichgewicht des VRN-Sortiments herausgefallen, sodass sie im Vergleich zu den Tages- und Zeitkarten deutlich attraktiver wurden.

Deshalb fanden große Abwanderungen aus den Tages- und Zeitkarten in diesem Bereich statt. Die Nachfrage von Tages- und Jugendgruppenkarten in der Preisstufe 0-3 (Großstädte Mannheim und Ludwigshafen) ist im Vergleich zu 2018 um 10,6 % gesunken. In den anderen Preisstufen konnte eine moderate Steigerung gegenüber dem Vorjahr verzeichnet werden, so dass die Tageskarten mit einem Minus von insgesamt 6,9 % abschneiden.

Der digitale Vertrieb legte im Jahr 2019 deutlich zu

8,7 % aller VRN-Tickets wurden 2019 digital vertrieben, 2018 waren es noch 6 %. Damit machte der digitale Vertrieb im VRN im Jahr 2019 einen deutlichen Sprung nach vorne und verbesserte sich im direkten Vergleich um knapp 12 %. Zum einen wird dieser moderne Vertriebsweg immer beliebter, zum anderen hat auch hier die „Modellstadt Mannheim“ Spuren hinterlassen, vor allem wegen der Neukundenaktion mit 20-Euro-Startguthaben im eTarif. Aber auch das neu eingeführte digitale Abo macht sich bemerkbar, vor allem bei den Einnahmen.

Mit insgesamt 14,2 Mio. Euro wurden 4,3 % der VRN-Umsätze im digitalen Vertrieb generiert, knapp 3 Mio. Euro mehr als im Jahr 2018.

Zeitkartenangebote für Berufstätige immer beliebter

Positiv haben sich 2019 die Jahreskarten für Berufstätige entwickelt. Bei einer relativ stabilen Nachfrage der Jahreskarte Jedermann und einem leichten Rückgang beim Rhein-Neckar-Ticket (- 1 %) klettern die Job-Ticket-Stückzahlen um weitere 3,75 % nach oben und bleiben somit auf dem Erfolgskurs der letzten fünf Jahre mit einem Zuwachs von insgesamt 14,6 % seit 2015. Auch beim Job-Ticket ist eine positive Auswirkung des Projektes „Modellstadt Mannheim“ zu verzeichnen, die jedoch in der Trendentwicklung dieses Produktes nicht besonders zum Tragen kommt.

Die Absatzzahlen bei den Wochen- (- 17,8 %) und Monatskarten (- 12 %) sind dagegen überproportional zurückgegangen. Ursächlich hierfür sind die erwähnten Wanderungsbewegungen im Bereich der Großstädte hin zu den flexibleren und durch den Bundeszuschuss deutlich günstigeren Einzel- und Mehrfahrtenkarten, was sich leider nicht im Sinne einer langfristigen Kundenbindung auswirken dürfte.

Zeitkarten für Senioren weiterhin leicht rückläufig

Der in den letzten Jahren festzustellende Rückgang bei der Karte ab 60 hält weiterhin an, fällt jedoch mit - 0,5 % etwas geringer aus als im Vorjahr. Die Absatzzahlen der Seniorenmonatskarte ist mit -7,3 % deutlich zurückgegangen (auch bedingt durch das Projekt „Modellstadt Mannheim“), ihr Anteil an dem Segment der Zeitkartenangebote für Senioren ist jedoch mit weniger als 1,4 % nicht signifikant. Trotz steigender Altersdemographie und intensiver Kommunikationsmaßnahmen wie bspw. der jährlichen Mailingaktion für Neusechziger ist es auch in 2019 nicht gelungen, den Absatz der Karte ab 60 zu steigern.

Weiterhin Rückgänge im Bereich der Ausbildungszeitkarten und Semester-Tickets

Der negative Trend der letzten Jahre wird im Bereich der Jahreskarten für Schüler und Auszubildende mit - 2,8 % im Vergleich zu 2018 fortgesetzt und spiegelt teilweise den demografischen Wandel wider. In den letzten fünf Jahren sind die Stückzahlen in diesem Bereich um insgesamt -9,2 % zurückgegangen. Diese Entwicklung kann sowohl für das Altgebiet des VRN als auch für das Gebiet der Westpfalz festgestellt werden und ist bei fast allen Fahrausweisgattungen erkennbar.

Das umsatzstärkste Tarifangebot für Schüler und Auszubildende, das MAXX-Ticket, sank im Jahr 2019 um 50.000 monatliche Abos auf insgesamt 1,6 Mio. und weist somit einen Rückgang von -3 % gegenüber 2018 auf. Aufgefangen wird ein Teil dieses Rückgangs durch das Schülerticket Hessen, das im Landkreis Bergstraße vollumfänglich gilt und dessen Absatz im Jahr 2019 mit insgesamt 32.000 monatlichen Abos ein Plus von 3,8 % gegenüber 2018 aufweist.

Auch der Absatz beim Semester-Ticket ist erneut gesunken (- 3,8 %). Ursachen hierfür könnten die ausgeweiteten Abendregelungen und die zunehmend beliebten alternativen Mobilitätsformen wie VRNnextbike oder eTretroller sein. Zudem sind auch hier Auswirkungen des Projektes „Modellstadt Mannheim“ nicht ausgeschlossen. Das Anschluss-Semester-Ticket ist sogar noch stärker gesunken (- 7,5 %), der Anteil dieses Produktes am Gesamtumsatz ist jedoch gering.

Kommunikation

Im April 2019 wurde die Mobilitätszentrale in Lampertheim als erster Standort in Hessen eröffnet und damit die konsequente Ausrichtung des VRN, sowohl die eigenen Mobilitätsdienstleistungen als auch die der kooperierenden Mobilitätspartner an einem zentralen Ort zu bündeln und in modern gestalteten Geschäftsräumen den Fahrgästen und potenziellen Kunden anzubieten, fortgeführt. Schwerpunkt der Beratung in der Mobilitätszentrale bilden die digitalen Angebote des VRN, die Dienstleistungen der Mobilitätspartner VRNnextbike und CarSharing Stadtmobil Rhein-Neckar sowie die Beantwortung aller Fragen zur individuellen Mobilität im Verbundgebiet.

Zahlreiche Kombi-Ticket-Vereinbarungen ermöglichten es den Besuchern von Veranstaltungen auch in 2019, ihre Eintrittskarte als Fahrschein für die verbundweit gültige An- und Abreise zu nutzen. Die Anzahl der Vertragsabschlüsse mit den Veranstaltern ist dabei deutlich gegenüber dem Vorjahr angestiegen, wobei diese verstärkt auf das Print-at-Home-Verfahren zurückgreifen, das es den Veranstaltungsbesuchern ermöglicht, ihre Eintrittskarte bzw. Kombi-Ticket zuhause selbst auszudrucken. Die mit der TSG Hoffenheim 1899 e. V. getroffene Kombi-Ticket-Vereinbarung konnte für weitere fünf Jahre inklusive eines höheren Abgeltungsbetrages verlängert werden.

Die im vergangenen Jahr begonnene Kampagne zur Bewerbung des Freizeitverkehrs, bei der insbesondere die Tages-Karte und das Erlebnis-Ticket in den Fokus der Werbemaßnahmen gestellt wurden, konnte in 2019 nahtlos fortgeführt werden. Der für beide Tarifangebote gemeinsam mit dem Rhein-Neckar-Fernsehen (RNF) erstellte Filmspot wurde über das ganze Jahr verteilt, in mehreren Wellen bei RNF gesendet. Flankierend wurden die Homepage des VRN, verschiedene Online-Kanäle und diverse Werbeaktionen zur Bewerbung beider Tarifangebote genutzt. Die Kampagne richtete sich insbesondere an Kleingruppen, die im Freizeitverkehr touristisch interessante Ausflugsziele im VRN im Blick haben, sowie an die Besucher der Technik-Museen in Sinsheim und Speyer, mit denen der VRN bereits seit vielen Jahren eine Kooperation unterhält, die es ermöglicht, den Eintritt in die Museen sowie die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs in Form eines Kombi-Tickets, dem Erlebnis-Ticket, zu erwerben.

Wie in den Jahren zuvor hat der VRN in 2019 sowohl mit stationär errichteten Messeständen, aber auch flexibel mit den mobilen Info-Bussen der Partner SWK, VGG und VGMT an zahlreichen durch Gebietskörperschaften, Institutionen und Verkehrsunternehmen initiierten Veranstaltungen teilgenommen. Wie gewohnt präsentierte sich der VRN auf dem Mannheimer Maimarkt, der größten Regionalmesse Deutschlands, im Eingangsbereich der Halle 35 der Metropolregion am gemeinsamen Stand mit dem Verband Region Rhein-Neckar. Der VRN konnte erstmals eine gegenüber dem eigentlichen Messestand liegende und bisher durch andere Aussteller belegte Fläche anmieten, die, optisch durch ein Taxifahrzeug hervorgehoben, zur Bewerbung der Ruftaxiverkehre und dem damit verbundenen Buchungssystem AnSaT genutzt wurde. Mittels der bereits im vergangenen Jahr eingesetzten und seitens der Besucher gut angenommenen Tablets, die in den Messestand integriert sind und eine interaktive Bedienung erlauben, konnten sämtliche Informationen zu den Ruftaxiverkehren abgerufen und der Buchungsvorgang simuliert werden.

Am 35. Rheinland-Pfalz-Tag in Annweiler, der vom 28. bis 30. Juni 2019 stattfand, war der VRN ebenfalls vertreten und hat gemeinsam mit dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd und den in der Region Queichtal tätigen Verkehrsunternehmen die Besucher über die vielfältigen Mobilitätsangebote im Verbundgebiet informiert.

Die Förderung der von den Verkehrsunternehmen durchgeführten Busschulen wurde auch in 2019 aufgrund des weiterhin bestehenden Interesses seitens der Lehrer und Schüler konsequent fortgeführt und finanziell unterstützt. Für 602 erste und fünfte Schulklassen wurden Busschulen durchgeführt, an denen rund 18.000 Schülerinnen und Schüler teilgenommen haben, um praxisorientiertes richtiges Verhalten bei der Nutzung des ÖPNV kennen zu lernen. Die Anzahl der durchgeführten Busschulen liegt damit zwar etwas unter der des Vorjahres, die konstante Entwicklung der letzten Jahre zeigt aber, dass sich das Format bewährt und etabliert hat. Das Projekt Schulwegbegleiter wurde unter professioneller Begleitung einer Mediatorin und Konfliktberaterin ebenfalls erfolgreich fortgesetzt. In 2019 wurden insgesamt 115 Schüler zu Schulwegbegleitern ausgebildet, um Gleichaltrige auf dem Weg von und zur Schule zu begleiten und Konfliktsituationen zu vermeiden. Auch bei diesem Projekt zeigt sich eine konstante Entwicklung, sodass dieses auch in den Folgejahren einen festen Bestandteil im Bereich der Verkehrserziehung bilden wird.

Das Interesse an dem ebenfalls etablierten Projekt „Mobilitätstraining für Senioren“ hält weiterhin an. Das Projekt dient dazu, älteren Menschen Berührungspunkte bei der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel

zu nehmen und Unsicherheiten abzubauen. Insgesamt 28 Städte und Gemeinden hatten in 2019 Interesse an der Durchführung eines auf zwei Tage mit einem theoretischen und praktischen Teil angelegten Mobilitätstrainings für insgesamt 200 Seniorinnen und Senioren. Es wird daher in 2020 seine Fortführung finden.

Vertrieb und Tarif

Im Rahmen des Projektes „Modellstadt Mannheim“ wurden zum 01.01.2019 die mit den Verkehrsunternehmen abgestimmten Tarifmaßnahmen am Markt platziert. Die wirksam werdenden Tarifmaßnahmen konzentrierten sich in erster Linie auf die Reduzierung der Fahrpreise im Gelegenheitsverkehr sowohl im konventionellen als auch digitalen Vertrieb für Fahrten innerhalb der Großwabe Mannheim/Ludwigshafen. Darüber hinaus wurden die Zeitkarten für die Großwabe rabattiert angeboten und die in Mannheim ansässigen Firmen und Institutionen bei Abschluss einer Job-Ticket-Vereinbarung von der Finanzierung der Grundbeiträge freigestellt. Die neuen Tarifangebote wurden unter dem Markennamen „GreenCity-Ticket“ eingeführt und durch die von der Stadt Mannheim beauftragten Mediaagenturen mittels unterschiedlichster Werbemaßnahmen kommuniziert.

Das im Jahre 2018 von dem Dresdner Beratungsunternehmen Probst & Consorten erstellte Gutachten zur Einführung eines über konventionelle Vertriebswege anzubietenden Kurzstreckentickets für Fahrten innerhalb der Stadt Heidelberg diente in 2019 als Diskussionsgrundlage sowohl für die Gremien der Stadt Heidelberg als auch für die Verbundunternehmen. Nachdem die Stadt Heidelberg sich bereit erklärt hatte, die den Verbundunternehmen durch die Einführung eines preisgünstigen Kurzstreckentickets entstehenden Fahrgeldeinnahmeherausfälle auszugleichen, konnten die entsprechenden Beschlüsse in den Verbundgremien eingeholt werden, sodass ein Kurzstreckenticket für bis zu vier aufeinanderfolgende Haltestellen sowie in Abwandlung ein Stadtteil bezogenes Ticket für Fahrten innerhalb der jeweiligen Stadtteile zum Preis von 1,70 Euro zum 01.01.2020 eingeführt werden konnte. Der bisher für einen Teilbereich der Heidelberger Innenstadt geltende City-Tarif wurde durch die beiden neuen Tarifangebote abgelöst. Aus vertriebstechnischen Gründen können die beiden Tickets allerdings zunächst nur an den Fahrausweisautomaten und den Druckern in den Bussen, das Stadtteil-Ticket auch in der Mobilitätszentrale Heidelberg, erworben werden. Sowohl auf der Homepage des VRN als auch an den Haltestellen innerhalb der Stadt Heidelberg sind die entsprechenden Informationen über die beiden neuen Tarifangebote erhältlich.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wurde das Check-In/Check-Out-System ticket2go abgeschaltet bzw. die App deaktiviert, da der Vertrag mit dem Systembetreiber DB Vertrieb mit Wirkung zum 31.03.2020 gekündigt wurde. Da das System nicht wirtschaftlich betrieben und der Landestarif Baden-Württemberg technisch nicht abgebildet werden konnte, hatten sich die Gesellschafter und Kooperationspartner der ticket2go Betreibergesellschaft mbH, zu denen auch der VRN gehört, zu diesem Schritt entschlossen. Für die Kunden innerhalb des VRN-Gebietes war die Deaktivierung der App ticket2go weniger problematisch, da mit der App eTarif eine Alternative zur Verfügung steht, die es den ehemaligen ticket2go-Kunden per Wechsel ermöglicht, weiterhin den Luftlinientarif zu benutzen.

Die in 2018 begonnenen Gespräche zur Einführung eines landesweit geltenden Tarifangebotes für Senioren in Hessen wurden in 2019 vertiefend fortgeführt. In mehreren Arbeitskreissitzungen wurden die Konditionen fixiert und nach dem Einholen der erforderlichen Gremienbeschlüsse in den drei hessischen Verbänden konnte noch vor Weihnachten mit dem Verkauf des Seniorentickets, das offiziell ab dem 01.01.2020 zur Fahrt in ganz Hessen benutzt werden kann, begonnen werden. Angeboten wird das Seniorenticket Hessen in zwei Varianten. Bei der Basisversion können Senioren ab dem 65. Lebensjahr das Ticket für 365 Euro erwerben und montags bis freitags ab 09:00 Uhr, ansonsten ganztägig, alle öffentlichen Verkehrsmitteln landesweit in Hessen nutzen. Daneben wird ein Premiumticket für 625 Euro angeboten, das die Nutzung der Busse und Bahnen ohne Sperrzeit erlaubt und zusätzlich neben der Nutzung der 1. Klasse auch eine Mitnahmeregelung für eine weitere erwachsene Person und beliebig viele Kinder unter 14 Jahren am Wochenende und wochentags ab 19 Uhr vorsieht. Das neue landesweit geltende Seniorenticket ergänzt die bisher bestehenden Tarifangebote für Senioren in den hessischen Verbänden, sodass dieser Kundengruppe je nach deren individuell vorliegenden Bedürfnissen und Fahrgewohnheiten entsprechend abgestimmte Tarifangebote zur Verfügung stehen. In Absprache zwischen dem Kreis Bergstraße, dem VRN und dem hessischen Verkehrsministerium wurde geregelt, dass die Inhaber des Seniorentickets Hessen ab dem 01.01.2020 die Ruftaxi-Angebote innerhalb des Landkreises analog zu der bestehenden Regelung bei den Inhabern einer Karte ab 60 unentgeltlich benutzen können. Die Einführung des neuen Angebotes für Senioren in Hessen wurde seitens des VRN durch einen Informationsflyer, durch Großflächenplakatierung im Landkreis Bergstraße sowie durch Rundfunkspots werblich begleitet.

In 2019 begannen die ersten Überlegungen, das bestehende Job-Ticket-Modell mit Grundbeitrag zu modifizieren, da für Firmen und Institutionen, die zwar viele Mitarbeiter beschäftigen, von denen aber nur wenige den ÖPNV nutzen, die erforderliche Finanzierung des Grundbeitrages über alle Mitarbeiter unabhängig der Nutzung eine zu hohe Belastung darstellt. Gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen konnte ein Modell entwickelt werden, das vorsieht, den vom Arbeitgeber zu finanzierenden Grundbeitrag lediglich auf diejenigen anzurechnen, die das Job-Ticket tatsächlich erwerben, wobei sich dieser aus der Differenz zwischen dem monatlichen Abonnementpreis des Rhein-Neckar-Tickets und des Job-Tickets ergibt. Die Einführung dieses nutzerorientierten Job-Ticket-Modells wurde zum 01.01.2020 genehmigt. Im Bereich des Job-Tickets mit Grundbeitrag stehen damit den interessierten Firmen und Institutionen zukünftig zwei Modelle zur Verfügung, die, mit unterschiedlich ausgestalteten Grundbeiträgen und in Abhängigkeit der Nutzerquote, den Bezug entweder auf die Anzahl der Mitarbeiter oder die Anzahl der Nutzer richten. In 2020 wird die Einführung des neuen nutzerorientierten Modells durch umfangreiche Kommunikationsmaßnahmen begleitet.

Nach den im vergangenen Jahr mit den Studierendenvertretern der Hochschulen im Verbundgebiet bereits geführten Gesprächen konnten die Verhandlungen zur Fortführung der Semester-Ticket-Vereinbarungen in 2019 abgeschlossen werden. Zum Beginn des Wintersemesters 2019/2020 wurden mit allen Hochschulen neue Verträge abgeschlossen, deren Laufzeit wie üblich auf fünf Jahre ausgelegt ist. Neu ist dabei die Option, dass sich jede Hochschule für eine entweder standortbezogene oder verbundweit geltende Abend- und Wochenendregelung mit oder ohne das Gebiet der Westpfalz zu unterschiedlichen preislichen Konditionen entscheiden kann. Die Studierenden haben dann die Möglichkeit, mit ihrem Studierendenausweis in den Abendstunden oder am Wochenende die Busse und Bahnen zu benutzen, ohne ein Semester-Ticket erwerben zu müssen. Für die Hochschulen in Kaiserslautern wird weiterhin das obligatorische Solidarmodell angeboten.

Zum Schuljahresbeginn im August 2019 konnten im Bereich des Übergangstarifes Westpfalz/Östliches Saarland zwei neue Jahreskarten, die als Flatrate-Tickets mit einem einheitlichen Preis ausgestaltet sind, am Markt platziert werden. Die neuen Tarifangebote Saar-Westpfalz-Ticket Ausbildung für Schüler, Auszubildende und Studierende sowie das Saar-Westpfalz-Ticket Jedermann für alle anderen Personen sind gültig in allen Regional- und Stadtbussen sowie in allen zuschlagsfreien Zügen des Nahverkehrs im kompletten Geltungsbereich Übergangstarif Westpfalz/Östliches Saarland und kosten 70 Euro bzw. 90 Euro monatlich im Abonnement. Die neuen Tarifangebote, die seitens des für den Übergangstarif zuständigen Beirats im VRN im Benehmen mit dem saarländischen Verkehrsverbund (saarVV) auf den Weg gebracht wurden, lösen die bisher im Saar-Pfalz-Kreis geltende Übergangslösung ab und ermöglichen damit eine einheitliche Gesamtlösung für alle Schüler im Geltungsbereich des Übergangstarifes.

Im Zusammenhang mit der bevorstehenden und zum Fahrplanwechsel 2024 umzusetzenden Ausschreibung von Verkehrsleistungen im elsässischen Teil der Région Grand Est, die verkehrlich auch Teile der am Oberrhein sowie in Rheinland-Pfalz und dem Saarland liegenden Verkehrsverbände tangiert, wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die sich mit der Thematik eines Ländergrenzen überschreitenden Tarifes zwischen Deutschland und Frankreich auseinandersetzt. Die beteiligten Länder, Zweckverbände und Verkehrsverbände haben in 2019 die Voraussetzungen dafür geschaffen, in 2020 eine Ausschreibung für ein Tarifgutachten in Auftrag geben zu können.

Nachdem zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 die erste Stufe des Landestarifes Baden-Württemberg (BW-Tarif), der den bis dato geltenden Tarif der Deutschen Bahn AG (DB) für Fahrten innerhalb der Landesgrenzen abgelöst hat, in Bezug auf die Ausgabe von Fahrausweisen des Gelegenheitsverkehrs eingeführt wurde, konzentrierte sich in 2019 die Arbeit der Facharbeitskreise auf die zweite Stufe bzw. die Konzeptionierung entsprechender Zeitkartenangebote. Der VRN ist hierbei in allen vier Facharbeitskreisen, die sich mit den Themen Tarif, Einnahmenaufteilung, Vertrieb und Kommunikation im Detail beschäftigen, vertreten. Die Einführung der Zeitkartenprodukte ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 vorgesehen.

Aufgrund einer Vereinbarung zwischen dem Land Baden-Württemberg und dem VRN können Asylsuchende und Flüchtlinge in den Erstaufnahmeeinrichtungen in Mannheim, Heidelberg und Schwetzingen für die Dauer ihres dortigen Aufenthalts mit einer Bescheinigung über die Meldung als Asylbewerber, aus der ihre Identität und deren Aufenthalt ersichtlich sind, den ÖPNV im Gebiet des jeweiligen Stadt- bzw. Landkreises nutzen, in dem die jeweilige Erstaufnahmeeinrichtung gelegen ist. Die seit dem Jahre 2016 bestehende Vereinbarung konnte in 2019 für ein weiteres Jahr verlängert und mit einem höheren Abgeltungsbetrag zum Ausgleich etwaiger Mindereinnahmen der Verbundunternehmen versehen werden.

Mobilitätsverbund

Das Konzept des VRN, alle Dienstleistungen zum Thema Mobilität unter einem Dach anzubieten sowie verkehrliche und touristische Angebote in modernen Geschäftsräumen in zentraler Lage zu bündeln, wurde im Jahre 2019 konsequent fortgeführt.

Im Jahr 2019 wurden im Frühjahr die Vorbereitungen für ein VRN-Wiki zur Unterstützung der Mobilitätsberater in den Mobilitätszentralen fortgeführt, um ab Sommer das VRN-Wiki in einer Beta-Version allen Beratern der Mobilitätszentralen zur Verfügung zu stellen.

In 2019 hat der VRN weitere Schulungen für die Mobilitätsberater durchgeführt und anschließend das Schulungskonzept weiter angepasst.

Das im VRN erfolgreich gestartete und in mehreren Stufen ausgebaute Fahrradvermietsystem VRNnextbike konnte in 2019 um das System in Frankenthal auf derzeit 17 kommunale Standorte ergänzt werden. Um diese Entwicklung weiter zu forcieren und VRNnextbike als regionales Fahrradvermietsystem zu etablieren, werden weiterhin neue Kooperationen mit Kommunen, Unternehmen und anderen Partnern angestrebt. Die Eröffnung neuer Standorte wurde mittels einer Einführungsveranstaltung begleitet und das System im Rahmen der üblicherweise verwendeten Medien und Kanäle beworben. Hierbei wurden insbesondere die für die VRN-Zeitkarteninhaber und Carsharing-Kunden speziell ausgehandelten günstigeren Konditionen herausgestellt.

Zum Jahresende 2019 standen über 50.000 Kunden insgesamt mehr als 230 Stationen mit über 1.600 Rädern im Verbundgebiet zur Verfügung. 2019 wurden knapp 430.000 Fahrten mit VRNnextbike durchgeführt – gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung von über 40%.

Das 2017 gemeinsam mit den Partnern MWSP und rnv begonnene Pilotprojekt „RoboShuttle Franklin“ wurde 2019 weiter entwickelt. Im Vordergrund standen die komplexen Aktivitäten rund um die Fahrzeugauswahl, -beschaffung und die entsprechenden Abstimmungen mit den zuständigen Genehmigungsbehörden.

Im Bereich der Mobilitätsdienstleistungen werden derzeit zwei Förderprojekte im Rahmen des Förderprogramms Digitalisierung der kommunalen Verkehrssysteme durchgeführt. Zum einen betrifft dies die Digitalisierung der Fahrradmobilität und deren Erweiterung auf die elektronische Mobilitätsplattform des VRN, zum anderen die Digitalisierung des regionalen Fahrradvermietsystems VRNnextbike.

Mobilitätsgarantie

Seit dem 1. September 2009 bietet der VRN eine Mobilitätsgarantie für Inhaber von VRN-Zeitkarten und für Fahrgäste mit Schwerbehindertenausweis inklusive Freifahrtberechtigung (Wertmarke) an. Ausgenommen von der Regelung sind die Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs. Verspätet sich die voraussichtliche Ankunftszeit um mehr als 30 Minuten oder entfällt eine Fahrt, werden die Kosten für ein Taxi zum Zielort erstattet.

Dadurch werden die gesetzlichen Regelungen zu den Fahrgastrechten ergänzt und für mehr Verlässlichkeit und Zufriedenheit im Nahverkehr gesorgt. Die Inanspruchnahme der Mobilitätsgarantie ist ausgeschlossen, wenn die Verspätung oder der Fahrtausfall nicht auf das Verschulden eines der im VRN kooperierenden Verkehrsunternehmen zurückgeht, eine andere Fahrmöglichkeit mit VRN-Verkehrsmitteln innerhalb von 30 Minuten gegeben ist oder kein erstattungsfähiges Ticket vorliegt.

Die Mobilitätsgarantie wurde ab 01.08.2019 auf Inhaber von Ausbildungszeitkarten ausgeweitet. Bisher galt die Mobilitätsgarantie nur für Inhaber von Wochen-, Monats- und Jahreskarten Jedermann, Job-Ticket, Karte ab 60, Rhein-Neckar-Ticket, Monatskarte Senioren sowie für Personen mit Schwerbehindertenausweis inklusive Freifahrtberechtigung.

Fahrplan und Leistungsangebot

Die Fahrplandaten aller öffentlichen Verkehre im Verbundraum und in angrenzenden Gebieten – egal ob Zug, S-Bahn, Stadtbahn, Bus, Ruftaxi, Fähre oder Bergbahn - wurden digital erfasst und stets aktualisiert, sodass sie in der EFA und der VRN-App veröffentlicht werden konnten.

Ebenso wurde ein großer Teil der Aushangfahrpläne im Gebiet des VRN produziert und den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt.

Auf eine gedruckte Verbundfahrplanbuchausgabe wurde 2019 erstmals verzichtet. Die unterjährigen Fahrplanänderungen haben sich in den letzten Jahren vervielfacht, so dass ein gedruckter Fahrplan zu keiner zuverlässigen Kundeninformation geführt hätte. Kundenanfragen oder Beschwerden diesbezüglich wurden beantwortet. Auf Wunsch wurden Kunden Fahrpläne für bis zu fünf Linien als Ausdruck per Post zugesendet.

Daneben erfolgte in großem Umfang die Erstellung und Lieferung von Fahrplantabellen für Presse, Prospekte und Fahrplanbroschüren Dritter. Hinzu kamen die Erfassung und Aktualisierung der Fahrplandaten für den Rhein-Nahe-Verkehrsverbund (RNN), den Verkehrsverbund Region Trier (VRT) sowie für den Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM). Auch hier wurden die Daten für die Verwendungszwecke EFA, Buchseite und Aushangfahrplan erstellt.

Die Zug- und Busverkehre im Nordelsass wurden für die Fahrplanauskunft ebenfalls gepflegt. Außerdem wurde der werksinterne BASF-Nahverkehr als Dienstleistung für das Unternehmen erfasst und für die elektronische Fahrplanauskunft aufbereitet.

Die Pflege und Aktualisierung der Fahrplandaten für die Auskunftssysteme erfordern einen hohen Aufwand. Dies ist zurückzuführen auf die stetige Zunahme von unterjährigen Fahrplanänderungen sowie die umfangreichen Bauarbeiten und die Erfassung von Zusatzverkehren – auch im Rahmen der Mobilitätsgarantie.

Eine weitere Aufgabe bestand in der Mitarbeit bei Angebotsplanung und Anpassung der nachgeordneten Verkehre. Beispielsweise wurde für sämtliche Ruftaxiangebote des VRN, deren Fahrpläne auf Zubringerlinien (Bahn und/oder Bus) abgestimmt sind, die Anschlusssituation geprüft und gegebenenfalls die Fahrpläne angepasst.

Darüberhinaus wurden in großem Umfang Anfragen, Anregungen und Beschwerden von Gebietskörperschaften und Kunden beantwortet und weiterverfolgt. Zu den Aufgaben gehörte darüberhinaus die Stellung von Fahrplangenehmigungsanträgen gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) für einen Teil der im Verbund zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen.

Kartenprodukte

Die Datengrundlage der interaktiven Karte in der VRN-Fahrplanauskunft wurde mit Hilfe von OpenStreetMap (OSM)-Daten regelmäßig aktualisiert, so dass z. B. Umleitungen bei Großbaustellen oder der Fortschritt in Neubaugebieten zeitnah abgebildet werden können.

Die Aktualisierung der über die Homepage und in den Fahrtauskünften angebotenen Stationspläne wurde 2019 fortgeführt. Nach einer Erhebung vor Ort wurden die Pläne mit einer GIS-Software ebenfalls auf der Grundlage von OSM-Daten erstellt.

Haltstellenkataster

Das Projekt Haltstellenkataster ist weiter fortgeschritten. Für die geplante Nacherhebung der Attribute zur Barrierefreiheit wurden die bisherigen Erhebungen auf Vollständigkeit geprüft und Haltstellen bestimmt, die noch einmal vor Ort aufgenommen werden müssen.

Da das Haltstellenkataster die Grundlage für barrierefreie Fahrtauskünfte werden soll, wurden entsprechende Anpassungen durchgeführt. Die hinterlegten Fotos wurden den Datenschutzbestimmungen entsprechend korrigiert und die Steige im DIVA-System gegebenenfalls nachgepflegt bzw. angepasst.

Ausschreibungen von Verkehrsleistungen

Die VRN GmbH fungiert als operative Gesellschaft für ihren Eigentümer Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) mittlerweile für alle ÖPNV-Aufgabenträger und als zuständige Aufgabenträgerorganisation im Kreis Bergstraße als Vergabestelle.

Im Wege der europaweiten wettbewerblichen Vergabe nach Art. 5 Abs. 3 VO 1370/07 wurden die folgenden Linienbündel neu vergeben: Linienbündel Sinsheim (Nord / Süd) im Rhein-Neckar-Kreis, Linienbündel Odenwald-Süd im Kreis Bergstraße sowie die beiden rheinland-pfälzischen Linienbündel Zweibrücken und Frankenthal. Die wettbewerbliche Vergabe der Linienbündel Germersheim, Queichtal, Bad Bergzabern und Pirmasens-Umland wurden intensiv vorbereitet. Die Veröffentlichung der vorgenannten Linienbündel erfolgte im ersten Quartal 2020.

In allen Linienbündelvergaben spielt die Rekrutierung ausreichend qualifizierten Fahrpersonals zunehmend eine große Rolle. Auch für die Vergaben im Jahr 2019 / 2020 hat die Vergabestelle daran festgehalten, die Bieter zu verpflichten, den bisherigen Fahrern im Rahmen der Neu-Vergabe ein Anstellungsangebot zu unterbreiten. Auch die bereits im Jahr 2016 entwickelten zusätzlichen Sozialstandards mit Bezug auf geteilte Dienste und die Bezahlung von Pausenzeiten zur Sicherung ausreichender Beschäftigungsbedingungen wurden aufgrund der positiven Erfahrungen in allen Vergabeverfahren beibehalten.

Die zur Verbesserung des Qualitätscontrollings der abgeschlossenen Konzessionsverträge im Jahr 2018 neu eingerichtete Qualitätsdatenbank wurde in 2019 weiterentwickelt. Diese wird für das Controlling der im Rahmen der Vergabeverfahren verbindlich zugesicherten Qualitätsvorgaben ab dem Jahr 2019 eingesetzt. Mit ihrer Hilfe ist es möglich, kurzfristig Auswertungen zu der aktuell erbrachten Qualität der einzelnen Linienbündel bzw. der einzelnen Verkehrsunternehmen vorzunehmen. Darüber hinaus können die vom VRN eingesetzten Kontrolleure vor Ort mit dieser Datenbank arbeiten. 2019 wurde nun auch ein direkter Zugriff der Aufgabenträger auf die Datenbank ermöglicht, sodass der Informationsfluss in Sachen Betriebsqualität innerhalb des Verbundes insgesamt deutlich verbessert werden konnte.

Nahverkehrspläne

Die Nahverkehrspläne als Grundlage für die Entwicklung des ÖPNV wurden im Wesentlichen in den Jahren 2004 („VRN-Altgebiet“) und 2008 („Westpfalz“) beschlossen. Da sich die Rahmenbedingungen zwischenzeitlich erheblich verändert haben, erfolgt derzeit deren Fortschreibung. Hierbei dient der Nahverkehrsplan des Kreises Bergstraße – wie bei der ersten und zweiten Generation der Nahverkehrspläne – als „Muster“ hinsichtlich Struktur und Bearbeitungstiefe. Über den Umfang eines klassischen Nahverkehrsplans hinaus werden die Nahverkehrspläne zu einem „Mobilitätsplan“ als Grundlage für ein nachhaltiges Mobilitätsangebot aus einem Guss weiterentwickelt.

Die VRN GmbH übernimmt bei dieser Fortschreibung das zentrale Projektmanagement. Die Beauftragung der Gutachter erfolgte bereits Ende 2014, sodass Anfang 2015 mit den vorbereitenden Arbeiten begonnen wurde. Inzwischen konnten 10 Nahverkehrspläne beschlossen werden. Bei einigen Gebietskörperschaften sind weitere vertiefende Untersuchungen erforderlich, für einige Aufgabenträger liegen beschlussreife Entwürfe vor.

Für den Kreis Bergstraße wurden im Berichtsjahr die wesentlichen Arbeiten zur erneuten Fortschreibung durchgeführt. Ein Schwerpunkt bildet hier die kleinräumige ÖPNV-Erschließung im Zuge der Daseinsvorsorge. In einem umfangreichen Beteiligungsprozess wurden auch Wünsche und Anregungen aus der Öffentlichkeit befragt und im Rahmen der Fortschreibung auf die Umsetzbarkeit hin geprüft.

Verkehrskonzepte

Der Nahverkehrsplan des Rhein-Pfalz-Kreises enthält einen Prüfauftrag zur Untersuchung möglicher Nord-Süd-Verkehre im Kreisgebiet, da hier nur ein unzureichendes Angebot besteht. Gemeinsam mit dem Kreis wurde hierzu eine entsprechende Detailuntersuchung durchgeführt.

Gemeinsam mit dem Neckar-Odenwald-Kreis wurde im Berichtsjahr eine umfangreiche Überprüfung der Ruftaxiverkehre angestoßen. Ziel ist es, Möglichkeiten für eine weitere Attraktivitätssteigerung in diesem flexiblen Angebotssegment zu prüfen.

Die VRN GmbH wurde im Berichtsjahr intensiv mit dem neuen Themenfeld On-Demand-Mobilität konfrontiert. Hierzu wurden erste Planungsprämissen erarbeitet und ein ordnungsrechtlicher Rahmen über die Satzung zum einheitlichen Verbundtarif geschaffen. Parallel wurden für zwei mögliche On-Demand-Testfelder Konzepte erarbeitet. Hierbei handelt es sich um den Bereich Schifferstadt / Böhl-
Iggelheim / Dannstadt-Schauernheim sowie Sandhausen / Leimen / Nußloch. Ob es in 2020 zu einer

Umsetzung dieser Testfelder kommen wird, hängt jedoch noch von der Möglichkeit der Finanzierung der Projekte ab. Trotz möglicher Förderungen ist hier ein hoher Eigenanteil der kommunalen Seite notwendig.

Angebotsbetreuung / Linienbündelmanagement

Der Betrieb der bisher vergebenen Linienbündel wurde in Abstimmung mit den jeweiligen ÖPNV-Aufgabenträgern kontinuierlich begleitet. Vorbereitet wurden zudem die Betriebsaufnahmen der Linienbündel Zweibrücken, Odenwald-Süd, Sinsheim Nord und Süd sowie Hockenheim. Die Inbetriebnahme der Linienbündel Nördliche Bergstraße, Bensheim und Bürstadt zum Winterfahrplanwechsel im Dezember 2018 sowie des eigenwirtschaftlichen Bündels Rodalben zum 01.01.2019 wurden durch den VRN begleitet und unterstützt.

Die Linienbündel Nördliche Bergstraße, Bensheim und Bürstadt waren in 2019 geprägt von zahlreichen größeren Baustellen, die insbesondere den Betrieb der Linie 669 (Alsbach – Heppenheim) beeinträchtigten. Mehrfach im Laufe des Jahres wurde der Fahrplan dieser Linie baustellenbedingt angepasst, u.a. wegen mehrerer Baustellen in Heppenheim, der zeitweisen Sperrung der Haltestelle Bensheim Bahnhof/Amersham-Platz sowie der Erneuerung der Ortsdurchfahrt in Zwingenberg. Auch im Jahr 2020 wird nach Baustellenfahrplan gefahren. Die Heppenheimer Stadtbuslinie 678 kann auch über ein Jahr nach Inbetriebnahme nicht nach dem ausgeschriebenen Konzept verkehren, da zwei Haltestellen im noch nicht fertiggestellten Neubaugebiet Nordstadt-2 liegen.

Die Betriebsaufnahme der Linienbündel Mosbach und Buchen sollte zum 01.01.2019 erfolgen. Aufgrund erheblicher Probleme bei der Personalrekrutierung und der deutlichen Angebotsausweitung konnte das neue Betriebskonzept erst mit Verspätung zum 01.04.2019 umgesetzt werden. Herauszustellen ist die erfolgreiche und fristgerechte Inbetriebnahme zum 01.01.2019 zweier Regiobuslinien in diesen Linienbündeln, die zum einen den Main-Tauber-Kreis mit dem Neckar-Odenwald-Kreis (Linie 999) und zum anderen den Neckar-Odenwald-Kreis mit dem Rhein-Neckar-Kreis (Linie 899) verbinden, und damit wichtige Lücken im ÖPNV- und SPNV-Netz geschlossen wurden. Die wachsenden Fahrgastzahlen bestätigen den Erfolg der Regiobuslinien. Gefördert werden die beiden Linien durch das Land BaWü.

Auch 2019 gab es wieder erhebliche Schwierigkeiten mit zahlreichen Verspätungen sowie Fahrtausfällen im Betrieb der Bündel Worms und Wonnegau-Altrhein, insbesondere nach den umfangreichen Zubestellungen in diesen beiden Linienbündeln zum 14.10.2019 im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes des ZRNN. Auch die Betriebsqualität nach der verspäteten Inbetriebnahme der Linienbündel Mosbach und Buchen war leider nicht zufriedenstellend. Erst nach erheblichen Anstrengungen wurde die Betriebsqualität gesteigert, muss aber noch weiterhin verbessert werden. Am 15.12.2019 startete der Probetrieb zur Frankenbahn, hierzu mussten in den beiden Landkreisen Neckar-Odenwald-Kreis und Main-Tauber-Kreis auch die Busverkehre in der Bauland- und Tauber-Franken-Region entsprechend angepasst werden

Eine weitere Herausforderung im Jahr 2019 war die Planung eines Buskonzeptes mit Verstärkerfahrten zum 35. Rheinland-Pfalz-Tag, der vom 28. bis 30. Juni 2019 in Annweiler am Trifels stattfand. Hierzu wurde ein umfangreiches Sonderverkehrsangebot in die umgebende Region geschaffen. Die Planung dieses Konzeptes wurde von der QNV Queichtal Nahverkehrsgesellschaft GmbH übernommen und durch die VRN GmbH unterstützt.

Zum Winterfahrplanwechsel am 15.12.2019 nahm das neue Linienbündel Odenwald Süd den Betrieb auf. Den Zuschlag auf die im Frühjahr 2019 veröffentlichte Ausschreibung erhielt der bisherige Betreiber dieses Linienbündels, die VGG mbH. Es erfolgte eine enge Zusammenarbeit in den Monaten vor Betriebsaufnahme zwischen der VRN GmbH, dem Kreis Bergstraße, dem Verkehrsunternehmen und den betreffenden Gemeinden. In diesem Linienbündel erfolgte eine deutliche Verkehrsausweitung und Taktverstärkungen auf den Hauptverkehrsachsen. Die Vorgaben des Nahverkehrsplans 2014 - 2018 des Kreises Bergstraße wurden vollständig umgesetzt und teilweise sogar übertroffen. So wurde die Buslinie 683 nach Heppenheim verlängert, sodass nun ein Stundentakt zwischen Heppenheim und Wald-Michelbach besteht.

Mobilitätspakt Walldorf-Wiesloch

Auf Initiative des Landes Baden-Württemberg wurde im Oktober 2018 ein Mobilitätspakt für den Raum Walldorf-Wiesloch abgeschlossen. Ziel ist es, die Mobilität in dieser Wirtschaftsregion deutlich zu verbessern. An der Erarbeitung haben sich unter Leitung des Verkehrsministeriums das

Regierungspräsidium Karlsruhe, der Rhein-Neckar-Kreis, die Städte Walldorf und Wiesloch, die IHK Rhein-Neckar, die VRN GmbH, die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg sowie die Unternehmen Heidelberger Druckmaschinen AG, MLP SE und SAP SE beteiligt. Die gemeinsame Absichtserklärung listet eine Reihe von Themenfeldern unter Berücksichtigung der Verkehrsträger ÖPNV, Schiene und Straße auf und umfasst neben wichtigen Akteuren im betrieblichen Mobilitätsmanagement auch die Verbesserung des Radverkehrs in der Region. An der Umsetzung soll nun bis zum Jahr 2023 gearbeitet werden. Im Berichtsjahr wurde eine umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Hierdurch soll der Mobilitätspakt auch in der Maßnahmenausrichtung auf eine breite Basis gestellt werden.

Ruftaxi-, Rufbusverkehre

Im Dezember 2019 wurde die Integration der Rufbusleistungen in das Buchungs- und Abrechnungssystem im Stadtverkehr Zweibrücken vorbereitet, die zum 01.01.2020 realisiert wurde. Für mehrere Städte und Landkreise wurden Angebote für die Integration abgegeben. Im Jahr 2019 wurden über das System rund 88.700 Buchungen abgewickelt. Der Anteil der Internetbuchungen lag durchschnittlich bei ca. 9,2% wobei hier regional sehr große Unterschiede festzustellen sind.

Barrierefreiheit

Nach § 8 Abs. 3 PBefG hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Umfassende Grundlagenarbeiten hierfür wurden durch eine verbundweite Bestandsaufnahme, der darauf aufbauenden Kategorisierung mittels verschiedener Parameter, der Priorisierung im Hinblick auf die hinsichtlich der Umsetzung sowie dem Leitfaden zur barrierefreien Gestaltung von (Bus-) Haltestellen geleistet.

Im Berichtsjahr war die VRN GmbH regelmäßig bei Planungen eingebunden. Insbesondere bei schwierigen örtlichen Gegebenheiten, die sich nicht im Rahmen eines allgemeingültigen Leitfadens darstellen lassen, wurden in Abstimmung mit den Gebietskörperschaften geeignete Lösungen entwickelt.

SPNV-Betrieb und Infrastruktur

Mit Ausnahme von Restarbeiten konnten zwischenzeitlich alle Stationsausbauten auf den Strecken der hessischen Riedbahn sowie der Main-Neckar-Bahn abgeschlossen werden. Im Streckenabschnitt Heidelberg - Bruchsal konnten die Baumaßnahmen an den Bahnsteigverlängerungen in Heidelberg-Kirchheim/Rohrbach, St. Ilgen-Sandhausen, Rot-Malsch, Bad Schönborn-Kronau, Bad Schönborn-Süd und Ubstadt-Weiher sowie der Neubau der Station Stettfeld-Weiher ebenfalls bis auf Restarbeiten abgeschlossen werden. Damit ist der Infrastrukturausbau der 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar mit Ausnahme des Streckenabschnitts Homburg-Zweibrücken baulich abgeschlossen. Für diesen Streckenabschnitt wurde die Entwurfsplanung 2019 abgeschlossen, auf deren Grundlage nun die weiteren Projektschritte geklärt und eingeleitet werden können.

Der Ausbau der Stationen entlang der Nibelungenbahn konnte mit dem Umbau der Station Bürstadt „unten“ ebenfalls im Berichtsjahr abgeschlossen werden. Die Finanzierung der Maßnahmen erfolgt aus Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen der DB AG und dem Bund.

Auf der Weschnitzalbahn wurde intensiv die Planung für eine zusätzliche Station im Bereich Rimbach Schulzentrum weiter fortgeführt. Die DB Station&Service AG beabsichtigt, im Rahmen eines bundesweiten Programms „Stationsoffensive“, hier einen neuen Haltepunkt zu errichten und wird sich erstmalig selbst direkt an den Kosten beteiligen. In 2018 wurde hierzu eine Planungsvereinbarung für die Leistungsphasen 1 bis 4 unterzeichnet. Bezüglich einer neuen Station in zentraler Lage in Mörlenbach wurde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie deren technische Umsetzbarkeit nachgewiesen. Darüber hinaus wurde in Form einer Fahrplanstudie untersucht, welche Auswirkungen eine Reaktivierung der Überwaldbahn auf Betrieb und Infrastruktur der Weschnitzalbahn hat. Eine Entscheidung, ob die Überlegungen weitergeführt werden sollen, steht jedoch noch aus.

Im Berichtsjahr konnte der Inbetriebnahmeprozess für das Los 2 der S-Bahn Rhein-Neckar weiter vorangebracht werden. Die Inbetriebnahme soll stufenweise ab Dezember 2020 mit Neufahrzeugen der Firma Siemens erfolgen. Der Betrieb erfolgt durch die DB Regio AG mit einer Laufzeit von 15 Jahren.

Bahnhofspflege

Seit Jahren gehören die Aktivitäten im Bereich der Bahnhofspflege zu einem festen Bestandteil der Aufgaben der VRN GmbH. Für das Ziel, das Erscheinungsbild von Bahnhöfen und Haltestellen zu verbessern und eine Attraktivitätssteigerung für die Fahrgäste zu erreichen, besteht weiterhin ein Bedarf an zusätzlichen, die DB Station&Service AG als Eigentümerin und Betreiberin der Verkehrsstationen unterstützenden Reinigungs-, Pflege- und Instandhaltungsarbeiten. Zu diesem Zweck kooperiert die VRN GmbH seit Jahren gezielt mit Partnern aus der Wohlfahrtspflege, um deren soziales Engagement zur Beschäftigung und Förderung von auf dem Arbeitsmarkt benachteiligten Menschen zu unterstützen. Das Bahnhofspflegeprojekt an den Stationen im rheinland-pfälzischen Verbundgebiet unter Federführung des ZSPNV Rheinland-Pfalz Süd wurde ebenso wie die Projekte im Bereich des Bahnhofsmanagements Mannheim/Heidelberg und innerhalb des Kreises Bergstraße erfolgreich weitergeführt.

Haltestelleninfrastruktur

Die 21 digitalen Fahrgastinformationsanzeiger (DFI) im Kreis Bergstraße laufen sehr zuverlässig im Betrieb. Kleinere Störungen und Probleme konnten kurzfristig behoben werden. Neue Standorte sind im Jahr 2019 keine hinzugekommen, da aufgrund diverser noch laufender und anstehender Umbaumaßnahmen an Haltestellen auch die Montage der DFI an diesen Standorten aufgeschoben wird.

Der Austausch der Beschilderung und Aushangkästen an den Bushaltestellen im Landkreis Bergstraße wurde 2019 sukzessive fortgesetzt und ist weitgehend abgeschlossen. Auch der barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen im Kreis Bergstraße erfolgt schrittweise. Die Kommunen stehen den erforderlichen Umbauten prinzipiell offen gegenüber.

Fahrplanauskunft

Die Zahl der Fahrplanauskünfte, die 2019 von den Servern des VRN ausgeliefert wurden, lag bei rund 480 Millionen. Neben den Fahrtauskünften wurden von den Kunden online ca. 200.000 Haltestellen-Aushangfahrpläne und 16.000-mal die Fahrplanbuchseiten zu Linien abgerufen.

Die kostenlose „myVRN“ App wurde Ende 2019 mit Bundesmitteln aus dem Sofortprogramm „Saubere Luft“ gefördert und um die Möglichkeit erweitert, direkt aus der App heraus sowohl VRNnextbikes als auch die im August 2019 in Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg an den Start gegangenen eTretroller des Anbieters TIER zu beauskunften und zu buchen.

Ferner wurde mit Bundesförderung sowohl ein System zum Echtzeit-Monitoring aufgebaut, das es erlaubt, sowohl die eingehenden Echtzeitdaten als auch deren Verarbeitung in der Fahrplanauskunft kontinuierlich zu überwachen, als auch ein Hintergrundsystem zur Überwachung des Betriebs der DFI-Anzeiger eingerichtet, welches über eine offene, herstellerunabhängige Schnittstelle für DFI-Statusinformationen verfügt und somit die Anzeige unterschiedlicher Hersteller darstellen kann.

An die "Echtzeit-Datendrehscheibe" des VRN wurden weitere Verkehrsunternehmen angeschlossen, um die Fahrplanauskunft und Dynamische Fahrgastinformationssysteme mit Echtzeitdaten zu versorgen.

An mehreren Standorten in der Gemeinde St. Leon-Rot wurden Dynamische Fahrgastinformationsanzeiger (DFI) in Betrieb genommen und an die Datendrehscheibe angeschlossen. Für Standorte in 13 weiteren Kommunen im VRN-Gebiet wurde Beratung und Unterstützung zum Thema DFI (Technik, Standort und Förderung) geleistet.

Der VRN beteiligt sich im Auftrag des Landes Rheinland-Pfalz aktiv an dem Projekt DELFI, der deutschlandweiten Fahrplaninformation. Seit Mai 2019 sind die bundesweiten Fahrplandaten in die Fahrplanauskunft des VRN integriert. Adressscharfe bundesweite Tür-zu-Tür-Auskunft steht ab diesem Zeitpunkt den Kunden des VRN und auch denen der Mandanten BASF, RNN, VRT und der Landesauskunft Rheinland-Pfalz zur Verfügung. Auch die Kartengrundlage auf Basis von OSM wurde um das erweiterte Auskunftsgebiet ergänzt. Das öffentlich zugängliche "zentrale Haltestellenverzeichnis", in dem die Haltestellendaten aus ganz Deutschland vorgehalten werden, wird täglich durch den VRN per Schnittstelle aktualisiert. Der VRN liefert hier die Daten aus seinem eigenen Bereich zu sowie die der Verkehrsgebiete der Verbünde RNN, VRT und VRM.

Bund und Länder haben sich im Rahmen des DELFI-Projektes auf ein Stufenkonzept zur Erreichung des Zieles einer barrierefreien Fahrgastinformation bis zu dem im PBefG geforderten Termin 01.01.2022 verständigt. Ein Stufenkonzept ermöglicht die schrittweise Annäherung an das Ziel der Bereitstellung von Informationen zu barrierefreien Reiseketten. Das DELFIplus-Handbuch „Barrierefreie Reiseketten in der Fahrgastinformation“ dient als bundesweite Grundlage zur Datenerhebung. Darauf aufbauend wurden seitens des VRN Prozesse zur Datenerhebung und -haltung auf Landesebene Rheinland-Pfalz und innerhalb des VRNs weiter vorangetrieben. Die detaillierten Daten zu Haltestellen der Verkehrsverbände in Rheinland-Pfalz werden künftig in einem gemeinsamen Haltestellenkataster vorgehalten. Dieses Kataster ist mandantenfähig und wird vom VRN betrieben.

Das Open-Data-Angebot für das Verkehrsgebiet des VRN wurde um das offene Standardformat GTFS Realtime (General Transit Feed Specification) erweitert. Die Fahrplandaten dieser GTFS-Realtime-Feeds stehen Entwicklern zur Ansicht und Weiterverarbeitung zur Verfügung.

Das Ereignis Management System“ (EMS) der Firma Mentz wurde im Rahmen eines Förderprojektes um die Schnittstellen zur rnv GmbH und die HIM-Schnittstelle zur DB erweitert. Störmeldungen und Hinweise der Verkehrsunternehmen stehen so automatisiert in der Fahrgastinformation zur Verfügung. Hierdurch soll schrittweise die Aktualität der Fahrgastinformationen erhöht und der Arbeitsaufwand der Sachbearbeitung reduziert werden.

Erweiterung der multimodalen Fahrplanauskunft (EMA) zur Elektronischen Mobilitätsplattform (EMP)

Die Fahrplanauskunft wurde um alternative oder flexible Angebote als räumliche und zeitliche Ergänzung zum konventionellen ÖPNV (Bus, Bahn, Auto, Fahrrad, Fußwege u. a.) und um Mobilitätsdienstleister (stadtmobil, VRNnextbike, TIER) erweitert.

Um den weiteren Ausbau der EMA zur EMP voranzutreiben, wurden in die interaktive Karte weitere Mobilitätsangebote aus den GreenCity Vorhaben mit zusätzlichen Hintergrundinformationen als weitere interaktive Elemente integriert. Somit wurde die Möglichkeit geschaffen, erstmals weiterführende Informationen zu Taxisständen und Ladeinfrastruktur anzubieten. Diese Verkettung von ÖPNV Informationen mit zusätzlichen Hintergrundinformationen zu externen Mobilitätsdienstleistungen ist ein weiterer Schritt zum Ausbau der Mobilitätsplattform des VRN.

Konzeption und Implementierung einer Big Data Plattform

Das Ziel des VRN, umfangreiche verkehrsbeeinflussende sowie für einzelne Verkehrsteilnehmer individualisierte Dienste anzubieten, bedarf aufgrund der großen zu verarbeitenden Datenmengen einer modernen Big Data Plattform, die in der Lage ist, alle mobilitätsrelevanten Daten zukünftig sinnvoll zu verknüpfen und für den VRN in integrierten Echtzeit-Mobilitätsangeboten nutzbar zu machen. Beispielsweise können Daten aus neuen Mobilitätskonzepten (Carsharing, Fahrradvermietung, Ridesharing) mit Informationen zu situativen Faktoren (Wetter, Baustellen, Staus) sowie individuelle Daten von Nutzern der Big Data gestützten Anwendungen im VRN verschnitten werden, um individuelle Mobilitätsketten zu optimieren, Alternativvorschläge zu unterbreiten oder individualisierte Angebote zu machen, die mit der Reisekette im Zusammenhang stehen.

Zu den Zielen des VRN im Hinblick auf die Implementierung einer Big Data Plattform gehören:

- der Aufbau von Big Data Know-How für die Errichtung einer hinsichtlich der Bedürfnisse des VRN angepassten Big Data Plattform,
- der Aufbau einer Big Data Plattform beim VRN,
- der Aufbau einer Pilotanwendung zum Einsatz der Big Data Plattform und
- die Verstetigung der Anwendungsentwicklung zur Erreichung der übergeordneten Ziele.

Mittelfristig soll eine Verstetigung des Plattformbetriebes beim VRN erreicht werden, die dem VRN intern zu einer effizienteren Bewältigung der anstehenden Aufgaben dient und dadurch die Kundenzufriedenheit und den Kundennutzen durch individualisierte Angebote und Beratung steigert. Darüber hinaus soll die Plattform als Grundlage und Verknüpfungspunkt weiterer VRN-Systeme und -Module konzipiert werden. Die Konzeptionierung und Implementierung der Big Data Plattform wird zurzeit im Rahmen von drei Förderprojekten vorangetrieben. Der VRN befindet sich aktuell in der Umsetzungsphase von zwei bewilligten Fördermaßnahmen des „Sofortprogramm Saubere Luft 2017 –

2020“, worunter die Erstellung einer Mobilitätsdatenlandkarte und auch die Implementierung einer Big Data Plattform fallen. Über Fördermittel des Landes Baden-Württemberg erfolgt die Konzeption und prototypische Implementierung der Schnittstellen zur Landes-Mobilitätsplattform Mobi Arch BW.

Finanzierungsvereinbarungen

Land Hessen

Die VRN GmbH hat am 19.12.2016 mit dem Land Hessen die aktuelle Finanzierungsvereinbarung für die Jahre 2017 bis 2021 abgeschlossen. Mit dieser Finanzierungsvereinbarung stellt das Land Hessen seine ÖPNV-Fördermittel der VRN GmbH in ihrer Funktion als Aufgabenträgerorganisation für den Kreis Bergstraße für weitere fünf Jahre zielorientiert zur Verfügung. Die VRN GmbH erhält während der Vertragslaufzeit für jedes Jahr ein festgelegtes Budget zur Finanzierung konsumtiver Ausgaben, wobei der in einem Geschäftsjahr nicht verausgabte Teil der zur Verfügung gestellten Landesmittel innerhalb der Finanzierungsperiode auf das nächste Geschäftsjahr übertragen wird. Die in den bisherigen Finanzierungsvereinbarungen enthaltenen Mittel für investive Kleinmaßnahmen sowie Planungskosten des Verbundes werden künftig aus investiven Förderprogrammen in Höhe von bis zu 1,5 Mio. Euro mit GVFG-Mitteln finanziert.

Ein Teilbetrag der zur Verfügung gestellten Budgetmittel dient als Leistungsanreiz und wird mit der Maßgabe ausgezahlt, dass die festgelegten Ziele erreicht werden. Das aktuelle Finanzierungskonzept beinhaltet die Ziele: „Erfolg der Markt- und Kundenorientierung“ gemessen an den Kriterien Einnahmenentwicklung und Angebotsqualität, „Effizienzsteigerung“ mit dem Kriterium Wettbewerb sowie „Stärkung der Innovationskraft“. Mit diesem Ziel sollen die Verbünde aufgefordert werden, sich den Zukunftsthemen zur langfristigen Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV in Hessen durch neue Technologien sowie den Trends zu Multimodalität und Digitalisierung zu widmen. Im Jahr 2019 konnte die VRN GmbH die Ziele nicht in allen Kriterien vollständig erreichen. Ein entsprechender Malusbetrag wird an das Land zurückgezahlt.

Im Budget enthalten sind auch weiterzuleitende Zuwendungen für den lokalen Verkehr (Infrastrukturkostenhilfe) und eine Pauschale zur Finanzierung der Busverkehre im Kreis Bergstraße. Da die Finanzierungsvereinbarung den Grundvertrag für den VRN unberührt lässt, hat die VRN GmbH mit den Budgetmitteln die finanziellen Verpflichtungen des Landes gegenüber dem ZRN nach dem Grundvertrag zu erfüllen.

Land Baden-Württemberg

Mit dem Land Baden-Württemberg hat die VRN GmbH am 20./21.12.2012 eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen, die zum 01.01.2013 in Kraft trat und deren Laufzeit sich bis zum 31.12.2018 erstreckte. Diese Vereinbarung entspricht weitgehend den Vertragsinhalten, die das Ministerium auch mit den anderen baden-württembergischen Verkehrsverbänden bereits vereinbart hatte. Entgegen der bis 2012 geltenden Regelung wird nun der gesamte Förderbetrag einer dynamischen Leistungskomponentenregelung unterworfen. Es konnte jedoch erreicht werden, dass der Regiekostenanteil der Förderung als Festbetrag fixiert und um einen Inflationsausgleich erhöht wird.

Am 12.12.2018 wurde eine Folgevereinbarung für die Jahre 2019 und 2020 abgeschlossen, die als Kurzläufer dem Budget der bisherigen Jahre entspricht. Zur Vorbereitung der Verbundförderung ab dem Jahr 2021 verständigte man sich mit dem Land auf eine zukünftige Weiterentwicklung, die der Digitalisierung, den sich wandelnden Kundenbedürfnissen sowie den geänderten rechtlichen Rahmenbedingungen Rechnung trägt.

Die Entwicklung des dynamischen Förderbetrages hängt von der Entwicklung zweier Kennzahlen ab. Je nach Veränderung der Kennziffern gegenüber dem Vergleichsvorjahr kann dieser Teil der Förderung um bis zu höchstens 10 % absinken oder nach Maßgabe der bei den anderen Verbänden im Land freigesetzten Mittel steigen. In 2019 erfolgte aufgrund des Vergleiches des Jahres 2018 mit 2017 keine Reduzierung der Budgetmittel.

Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung in Baden-Württemberg

Das Land Baden-Württemberg hat die Neuordnung der Ausgleichsleistungen im Bereich § 45a PBefG mit Wirkung zum 01.01.2018 beschlossen. Kern ist dabei eine Kommunalisierung der Mittel bei den Aufgabenträgern. Die Verbundgesellschaft hat die Abwicklung der neuen Zahlungsströme im Rahmen einer Erweiterung der Satzung zum Verbundtarif übernommen. Ab 2021 sollen die Mittel im Land aufgestockt werden. Gleichzeitig wird die Aufteilung auf die Aufgabenträger neu geordnet. Der VRN hat sich 2019 sowohl auf Seiten der kommunalen Spitzenverbände als auch auf Seiten des VDV intensiv an der Debatte um das neue Verteilungsmodell beteiligt.

Land Rheinland-Pfalz

Zur Regelung der Finanzierung wurde zwischen dem Land Rheinland-Pfalz und dem ZRN am 24.03.2006 eine „Bilaterale Vereinbarung“ unterzeichnet. Mit dieser Vereinbarung wurden im Zuge der Integration des WVV in den VRN die Zuschüsse, die das Land bisher an den WVV geleistet hatte, ab 2006 auf den VRN übergeleitet. Außerdem stimmte das Land zu, dass die Mittel, die wegen der Neuregelung in Baden-Württemberg zur länderübergreifenden Parallelführung der Finanzierungsgrundlagen auch in Rheinland-Pfalz gekürzt werden müssen, zur Finanzierung der WVV-Integration verwendet wurden. Für die „Bilaterale Vereinbarung“ wurde im Hinblick auf die bereits beschlossene und anders in der Finanzierung nicht darstellbare Integration des WVV eine Kündigung bis zum 31.12.2012 ausgeschlossen. Dieser Kündigungsausschluss gilt auch für den VRN-Grundvertrag. Die Laufzeit der „Bilateralen Vereinbarung“ wurde um ein Jahr verlängert.

Mit Abschluss eines Anhangs zur bilateralen Vereinbarung zwischen dem Land Rheinland-Pfalz und dem ZRN vom 24.03.2006 mit der Laufzeit 2013 bis 2015 musste auf Grundlage der ungekürzten Beträge für den Ausgleich verbundbedingter Mindererlöse incl. Beibehaltung der Integrationsfördermittel Westpfalz und verschiedener Einzelmaßnahmen aus dem Jahr 2006 nur eine moderate Kürzung hingenommen werden.

Die Regelungen des Anhangs sind im Schriftwechselweg mit dem Ministerium auch für das Jahr 2019 vereinbart worden. Um einen Ausgleich u. a. für Inflationskosten und steigende Personalaufwendungen zu gewährleisten, wurden für die Regiekosten jedoch ein jährlich dynamisierter Zuschuss sowie zusätzliche Mittel für das Projekt „Echtzeit in Rheinland-Pfalz“ vereinbart.

3. Vermögens- und Ertragslage der Gesellschaft

Vermögens- und Kapitalstruktur

Im Berichtsjahr standen den Aufwendungen des ZRN in Höhe von 32.211,9 TEUR Erträge in Höhe von 32.218,9 TEUR gegenüber, die sich im Wesentlichen zusammensetzen aus der Verbandsumlage (Verbundbeitrag und Verwaltungskostenbeitrag), dem Verbundtarifbeitrag kommunaler Dritter für die Einbeziehung zusätzlicher Verkehre und zur Finanzierung der Übergangstarife und Tarifkooperationen, der Sonderumlage zur Finanzierung der S-Bahn-Infrastruktur, den Zuschüssen der Länder für verbundbedingte Mindererlöse (einschließlich der Zuschüsse für zusätzliche Verkehre und der Zuschüsse zur Finanzierung der Übergangstarife und Tarifkooperationen) und zur Finanzierung der VRN GmbH, der Darlehensleistung zur Finanzierung der S-Bahn-Erweiterung Kaiserslautern-Homburg/S sowie aus sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträgen. Beim Jahresabschluss ergibt sich damit ein Jahresgewinn in Höhe von 7 TEUR. Gegenüber dem geplanten Jahresergebnis in Höhe von 0 TEUR verbesserte sich das Jahresergebnis somit um 7 TEUR, im Wesentlichen durch Einsparungen beim Personalaufwand, resultierend aus der Anpassung der Pensionsvorsorge.

4. Wesentliche Chancen und Risiken der künftigen Entwicklung

Das Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG), das die Verantwortung der mit der Kontrolle der Unternehmen befassten Personen vergrößert und das die Einrichtung eines Risikofrüherkennungssystems für den Vorstand einer Aktiengesellschaft verpflichtend vorsieht, hat Ausstrahlungswirkung auf den Pflichtenrahmen der Geschäftsführung auch anderer

Gesellschaftsformen. So ist insbesondere nach § 53 HGrG davon auszugehen, dass der Risikofrüherkennung unter Verwendung geeigneter Methoden besondere Aufmerksamkeit zu widmen ist.

Angesichts der teilweise disruptiven Entwicklung im Mobilitätssektor ist dessen Zukunft mit großen Unsicherheiten behaftet, die sich mittel- bis langfristig auf die Finanzausstattung der VRN GmbH auswirken können.

Das zum 01.01.2013 novellierte PBefG wirft weiterhin Rechtsprobleme auf. Mittlerweile kamen alle gerichtlichen Entscheidungen zur neuen Rechtslage zu dem Schluss, dass die Liniengenehmigung stets ein ausschließliches Recht gewährt - was der Definition des eigenwirtschaftlichen Verkehrs und damit auch der Vorrangregelung für eigenwirtschaftliche Verkehre die Grundlage entzieht. Dies stellt ein erhebliches Rechtsrisiko für die Aufgabenträger dar. Es ist trotz der beginnenden Debatte um eine Novellierung des PBefG weiterhin nicht absehbar, wann der Gesetzgeber oder die Rechtsprechung die vorhandenen Rechtsprobleme im PBefG in Bezug auf die Überlagerung durch das Europarecht lösen werden, sodass die Aufgabenträger länger mit diesen Risiken umgehen müssen.

Zur Risikofrüherkennung wurden von der VRN GmbH neben der permanenten Beobachtung der oben genannten Risikofaktoren die von den Verbundunternehmen gemeldeten Tarifeinnahmen durch Untersuchungen der Fahrscheinsegmente und Ertragskraftberechnungen eingehend analysiert und entsprechende Statistiken erstellt sowie gravierende Veränderungen den Aufgabenträgern und den Verbundunternehmen mitgeteilt. Ferner war die Gesellschaft durch ihre Kontakte zu den Fachministerien sowie durch ihre Mitarbeit in den verschiedenen Gremien des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen, der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr sowie der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV über mögliche drohende Risiken gut unterrichtet, sodass auch die Aufgabenträger und Verbundunternehmen des VRN rechtzeitig und umfassend informiert werden konnten.

Der ZRN rechnet im Jahr 2020 mit Umsatzerlösen in Höhe von 34.254 TEUR sowie einem neutralen Jahresergebnis.

Abschließend sei noch darauf hingewiesen, dass die Gesellschaft in 2019 drei Klageverfahren für rheinlandpfälzische Aufgabenträger (Linienbündel Kaiserslautern Südwest, Pfälzer Bergland Nord und Pfälzer Bergland Süd) über die Berechtigung von konzessionsvertraglichen Sanktionen infolge erheblicher Betriebsstörungen betreut hat. Außerdem wurde von demselben Verbundunternehmen 2019 ein Nachprüfungsantrag aufgrund eines Ausschlusses eines Verkehrsunternehmens aufgrund von andauernder qualitativer Schlechtleistung und somit Nichteinhaltung der VRN-Qualitätsvorgaben im Rahmen der Neuvergabe des Linienbündels Frankenthal gestellt, den die VRN GmbH für die betroffenen Aufgabenträger betreut hat.

Der Verbund konnte sich jedoch am 20.03.2020 für alle anhängigen Verfahren mit dem betroffenen Verkehrsunternehmen auf einen Vergleich verständigen, sodass vorgenannte Gerichtsverfahren beendet werden konnten.

Die im März von Bund und Ländern getroffenen infektionsschutzrechtlichen Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie haben zu tiefgreifenden wirtschaftlichen Folgen für den ÖPNV geführt. Die Fahrgastzahlen und damit die Umsatzerlöse aus dem Fahrscheinverkauf sind bereits im März drastisch eingebrochen. Zunächst konnte das Leistungsangebot an die reduzierte Nachfrage angepasst werden, allerdings nicht in einem Maße, das die Produktionskosten auch nur annähernd im Gleichklang mit den sinkenden Einnahmen reduzieren konnte. Mit der Wiederaufnahme des Schulbetriebes Ende April muss wieder weitgehend das volle Leistungsprogramm angeboten werden, aber aufgrund der geltenden Hygieneauflagen mit deutlich reduzierten Fahrgastzahlen. Bei einer Ausweitung des Schulbetriebes ab Juni könnten auch zusätzliche Leistungsmehrungen notwendig werden, um dem Abstandsgebot ausreichend Rechnung tragen zu können. Damit verbunden wären zusätzliche Kosten, ohne dass diesen Kosten zusätzliche Erträge von Fahrgastseite gegenüberstehen. Insgesamt ist daher in allen Verbundverkehren ein nicht eingeplantes erhebliches Defizit entstanden, das von der öffentlichen Hand auszugleichen ist, wenn das Leistungsangebot für die Bevölkerung aufrechterhalten werden soll. Mit einer Normalisierung der Fahrgastzahlen und Einnahmesituation ist in absehbarer Zeit nicht zu rechnen.

5. Risikoberichterstattung über die Verwendung von Finanzinstrumenten

Zu den im Unternehmen bestehenden Finanzinstrumenten zählen im Wesentlichen Forderungen und Guthaben bei Kreditinstituten.

Forderungsausfälle gibt es nicht. Die Vereinnahmung der Forderungen wird überwacht und erfolgt planmäßig.

Rechtliche Verhältnisse

1 Allgemeine Angaben

Der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) ist eine Körperschaft des öffentlichen Rechts, auf die das Zweckverbandsrecht des Landes Baden-Württemberg anzuwenden ist. Im Wirtschaftsjahr 2019 galt die Satzung vom 14.12.1995 in der Fassung vom 22.06.2017. In § 2 der Verbandssatzung sind die Mitglieder des ZRN aufgeführt. Die Aufgaben des ZRN sind in §§ 5 und 6 der Verbandssatzung festgelegt. Der ZRN hat seinen Sitz in Mannheim.

2 Organe des ZRN sind

- die Verbandsversammlung,
- der Verbandsvorsitzende.

Die Verbandsversammlung besteht aus je einem Vertreter der Mitglieder. Neben dessen Stellvertreter können für Mitglieder, die vier und mehr Stimmen haben, bis zu drei weitere, für Mitglieder, die zwei oder drei Stimmen haben, bis zu zwei weitere und für die übrigen Mitglieder ein weiterer Vertreter beratend an der Verbandsversammlung teilnehmen.

Der Verbandsvorsitzende ist Vorsitzender der Verbandsversammlung und Leiter der Verbandsverwaltung und vertritt den Zweckverband. In der 107. Verbandsversammlung am 19.06.2018 wurde Herr Christian Specht (Erster Bürgermeister Stadt Mannheim) zum Verbandsvorsitzenden für die Amtsperiode ab 01.11.2018 wiedergewählt. Die Amtszeit des Verbandsvorsitzenden und seiner vier Stellvertreter beträgt nach § 12 der Satzung zwei Jahre.

3 Verbandsverwaltung

Der ZRN bedient sich zur Wahrnehmung der Aufgaben der Verbandsverwaltung der VRN GmbH. Die VRN GmbH erhält dafür ein Entgelt, das durch Vereinbarung zwischen dem ZRN und der VRN GmbH den allgemeinen Preisänderungen angepasst werden kann. Im Geschäftsjahr 2019 wurde ein Entgelt von 52 199,52 EUR incl. MwSt. berechnet.

**Ergänzende Aufgliederungen und Erläuterungen
zur Bilanz zum 31.12.2019**

AktivaA. AnlagevermögenFinanzanlagen

1. <u>Beteiligungen</u>	31.12.2019	EUR	34 512,20
	31.12.2018	EUR	34 512,20

Es handelt sich um die Stammeinlage bei der VRN GmbH. Der ZRN ist alleiniger Gesellschafter der GmbH.

2. <u>Sonstige Ausleihungen</u>	31.12.2019	EUR	20 157,74
	31.12.2018	EUR	39 806,01

Stand 01.01.2019			39 806,01
Tilgungen 2019			19 648,27
Stand 31.12.2019			20 157,74

Ausgewiesen werden langfristige Forderungen gegenüber den Verbandsmitgliedern der Westpfalz aus der Finanzierung des Ausbaus der S-Bahn-Strecke Kaiserslautern-Homburg (vgl. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten)

B. UmlaufvermögenI. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

1. <u>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</u>	31.12.2019	EUR	1 265 768,23
	31.12.2018	EUR	8 610,35

2. <u>Forderungen gegen verbundene Unternehmen</u>	31.12.2019	EUR	27 734,91
	31.12.2018	EUR	65 646,08

Es handelt sich um Ansprüche gegenüber der VRN GmbH aus Personalkostenerstattungen.

3. <u>Forderungen an Mitglieder</u>	31.12.2019	EUR	165 609,98
	31.12.2018	EUR	1 029 408,91

Es handelt sich im Wesentlichen um noch offene Umlagebeträge der Verbandsmitglieder für Baukosten der S-Bahn-Strecken.

4. <u>Sonstige Vermögensgegenstände</u>	31.12.2019	EUR	522 022,56
	31.12.2018	EUR	477 545,65

Ausgewiesen wird der Aktivierungswert zweier Rückdeckungsversicherungen bei der Bayern-Versicherung als Gegenposition zur Rückstellung für Pensionen.

II. <u>Guthaben bei Kreditinstituten</u>	31.12.2019	EUR	841 405,23
	31.12.2018	EUR	774 950,51
	31.12.2019		31.12.2018
	EUR		EUR
Sparkasse Vorderpfalz			
– Kontokorrentkonto Nr. 380030445	478 823,87		352 786,20
Kreissparkasse Kaiserslautern			
– Girokonto Nr. 71100	395,11		10 137,30
– Tagesgeldkonto Nr. 200955870	0,00		2 859,30
Deutsche Kreditbank AG			
– Girokonto Nr. 1020560692	356 961,62		241 755,50
VR Bank Rhein-Neckar eG			
– Girokonto Nr. 93628608	5 224,63		167 412,21
	841 405,23		774 950,51

C. <u>Rechnungsabgrenzungsposten</u>	31.12.2019	EUR	23 209,39
	31.12.2018	EUR	23 209,39

Hierbei handelt es sich um bereits für das Jahr 2020 gezahlte Prämien für eine Rückdeckungsversicherung sowie eine D&O-Versicherung.

Passiva

A. Eigenkapital

1. <u>Allgemeine Rücklage</u>	31.12.2019	EUR	870 212,67
	31.12.2018	EUR	864 378,02
Stand 01.01.2019			864 378,02
Zuführung Jahresgewinn 2018			5 834,65
Stand 31.12.2019			870 212,67

Gemäß dem Beschluss der 110. Verbandsversammlung am 19.12.2019 wurde der Jahresgewinn 2018 von 5 834,65 EUR der Allgemeinen Rücklage zugeführt.

2. <u>Jahresgewinn</u>	31.12.2019	EUR	7 016,32
	31.12.2018	EUR	5 834,65

Über die Verwendung des Jahresgewinns 2019 wird im Rahmen der Feststellung des Jahresabschlusses in der Verbandsversammlung entschieden.

B. Rückstellungen

I. <u>Rückstellungen für Pensionen</u>	31.12.2019	EUR	521 061,09
	31.12.2018	EUR	499 307,51
II. <u>Sonstige Rückstellungen</u>	31.12.2019	EUR	8 000,00
	31.12.2018	EUR	8 000,00

Die Sonstigen Rückstellungen betreffen die Prüfungskosten für den Jahresabschluss.

C. Verbindlichkeiten

I. <u>Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten</u>	31.12.2019	EUR	20 157,74
	31.12.2018	EUR	39 806,01
Darlehensstand zum 01.01.2019			39 806,01
Tilgungen 2019			19 648,27
Stand zum 31.12.2019			20 157,74

Zur Finanzierung der S-Bahn-Strecke Kaiserslautern-Homburg wurden bei der Kreissparkasse Kaiserslautern mehrere Kreditverträge abgeschlossen. Der noch verbliebene Kredit hat eine Verzinsung von 3,4 % p.a. bis 30.12.2020.

II. <u>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</u>	31.12.2019	EUR	242 554,43
	31.12.2018	EUR	1 014 290,00

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betreffen Zuschusszahlungen an die Deutsche Bahn zur Finanzierung der S-Bahn-Strecken.

III. <u>Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen</u>	31.12.2019	EUR	60 466,40
	31.12.2018	EUR	8 826,28

Es handelt sich um weiterzuleitende Fördermittel an die VRN GmbH.

IV. <u>Verbindlichkeiten gegenüber Mitgliedern</u>	31.12.2019	EUR	1 170 951,59
	31.12.2018	EUR	13 246,63

Der Bilanzposten besteht im Wesentlichen aus Restverbindlichkeiten gegenüber dem Verbandsmitglied Ludwigshafen am Rhein aus dem S-Bahn-Ausbau.

**Ergänzende Aufgliederungen und Erläuterungen
zur Gewinn- und Verlustrechnung vom 01.01. bis 31.12.2019**

1. <u>Umsatzerlöse</u>	2019	EUR	<u>32 209 189,58</u>
	2018	EUR	<u>29 828 894,61</u>
	2019		2018
	EUR		EUR
Zuschuss der Länder für verbundbedingte Mindererlöse und für Verbundgesellschaft	9 897 714,29		9 845 415,72
Zuschüsse für verbundbedingte Mindererlöse der Gebietskörperschaften einschl. Verwaltungskostenbeitrag	12 795 823,07		12 023 246,51
Umlage für die S-Bahn/ Knoten Mannheim-Heidelberg	9 081 118,09		7 486 815,57
Sonderumlage Westpfalz	286 619,00		286 619,00
Personalkostenerstattungen	142 615,13		181 497,81
Verwaltungskostenbeitrag für Gastmitglieder	5 300,00		5 300,00
	<u>32 209 189,58</u>		<u>29 828 894,61</u>

Bei den Umsatzerlösen handelt es sich überwiegend um die Zuwendungen der Länder und der kommunalen Gebietskörperschaften nach Artikel 7 des Grundvertrages für die VRN GmbH und die Umlage für die S-Bahn.

2. <u>Sonstige betriebliche Erträge</u>	2019	EUR	<u>8 606,65</u>
	2018	EUR	<u>605,12</u>

3. Materialaufwand

<u>Aufwendungen für bezogene Leistungen</u>	2019	EUR	<u>32 033 573,70</u>
	2018	EUR	<u>29 614 396,11</u>
	2019		2018
	EUR		EUR
Zuschuss für verbundbedingte Mindererlöse	17 009 719,34		16 974 702,79
Eigenaufwandsabdeckung VRN GmbH	5 890 536,75		5 102 198,59
Entgelt an Verbundgesellschaft zur Wahrnehmung der Aufgaben des ZRN	52 199,52		50 679,16
Zuschuss für die S-Bahn/ Knoten Mannheim-Heidelberg	9 081 118,09		7 486 815,57
	<u>32 033 573,70</u>		<u>29 614 396,11</u>

Der ZRN leitet die erhaltenen Zuschüsse an die Verbundgesellschaft des Zweckverbandes und an die Deutsche Bahn weiter.

4. <u>Personalaufwand</u>	2019	EUR	<u>23 197,97</u>
	2018	EUR	<u>49 235,65</u>

Ausgewiesen wird die Zuführung zur Rückstellung für Pensionen.

5. <u>Sonstige betriebliche Aufwendungen</u>	2019	EUR	<u>137 773,71</u>
	2018	EUR	<u>143 776,08</u>

	2019 EUR	2018 EUR
Aufwandsentschädigungen	<u>15 000,00</u>	<u>14 700,00</u>
Beiträge für Rückdeckungsversicherung und D&O-Versicherung	47 926,12	47 926,12
Jahresabschlusskosten und örtliche Prüfung	7 805,00	7 805,00
Bankspesen	722,42	744,07
Übrige	<u>66 320,17</u>	<u>72 600,89</u>
	<u><u>137 773,71</u></u>	<u><u>143 776,08</u></u>

6. <u>Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge</u>	2019	EUR	<u>1 134,85</u>
	2018	EUR	<u>3 124,72</u>

Die Beträge resultieren aus der Weiterbelastung des Zinsaufwands an die Verbandsmitglieder Westpfalz.

7. <u>Zinsen und ähnliche Aufwendungen</u>	2019	EUR	<u>17 369,38</u>
	2018	EUR	<u>19 381,96</u>

	2019 EUR	2018 EUR
Darlehenszinsen (Verbandsmitglieder Westpfalz)	<u>1 134,85</u>	<u>3 124,72</u>
Zinsaufwand Pensionsrückstellungen	<u>16 234,53</u>	<u>16 257,24</u>
	<u><u>17 369,38</u></u>	<u><u>19 381,96</u></u>

8. <u>Jahresgewinn</u>	2019	EUR	<u>7.016,32</u>
	2018	EUR	<u>5.834,65</u>