

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

**Tagesordnung**

1. Genehmigung der Niederschrift über die 115. Sitzung der Verbandsversammlung am 27. April 2023
2. Bericht zum Deutschlandticket – mündlicher Bericht –
3. Verkehrspolitische Leitlinie – VRN-Leitfaden Sharing-Mobilität
4. Verkehrspolitische Leitlinie – VRN-Leitfaden Mobilstationen
5. Seilbahn – Ergebnisse Machbarkeitsstudie
6. Integration Buchung VRN-Flexline in myVRN-App – mündlicher Bericht –
7. Information über die überörtliche Prüfung der Gemeindeprüfungsanstalt
8. Verschiedenes

Die Liste der Teilnehmer ist der Niederschrift beigelegt.

Herr Specht eröffnet um 11:25 Uhr die 116. Sitzung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar. Er stellt fest, dass form- und fristgerecht zur Sitzung eingeladen worden ist und die vorgeschlagene Tagesordnung das Einverständnis der Vertreter der Verbandsmitglieder findet.

Herr Specht begrüßt die anwesenden Mitglieder unter Nennung der Vertretung gemäß beigelegter Anwesenheitsliste sowie die neuen Mitglieder und Herrn Pitz als beratendes Mitglied.

Die Beschlussfähigkeit ist aufgrund der Anwesenheiten gegeben.

**TO-Punkt 1**

**Genehmigung der Niederschrift über die 115. Sitzung der Verbandsversammlung am 27. April 2023**

**Beschluss 116.1/23**

Die Verbandsversammlung genehmigt einstimmig die Niederschrift über die 115. Sitzung der Verbandsversammlung am 27. April 2023.

## **TO-Punkt 2**

### **Bericht zum Deutschlandticket**

– mündlicher Bericht –

Herr Dr. Winnes informiert über den aktuellen Sachstand. Erste Erkenntnisse aus den Vertriebsdaten zeigen, dass insbesondere Flatrate-Tickets durch das Deutschlandticket ersetzt wurden. Durch das erweiterte Geltungsgebiet und die vereinfachte Tariflandschaft wurde ein deutlicher Mehrwert für die Abokunden geschaffen.

Im eigenen Vertriebskanal, der myVRNApp, wurden per 20.06.2023 rd. 4.500 Abos verkauft, allerdings erfolgten auch bereits 10% Kündigungen, welche erheblichen bürokratischen Vertriebsaufwand nach sich ziehen. Höhere Volatilität auf der Ertragsseite wird die Folge sein.

Im Verbundgebiet wurden von 220.000 Abonnenten bereits 200.000 auf das Deutschlandticket umgestellt, dessen Ausgabe digital auf dem Smartphone, auf einer Chipkarte bzw. noch als vorläufige Plastikkarte mit Barcode erfolgte. Die Ausgabe der Chipkarte wurde bereits durch erste Verkehrsunternehmen umgesetzt und wird bei den übrigen Verkehrsunternehmen bis Ende 2023 erfolgen. Die Umstellung der restlichen 20.000 Ticket erfolgt zeitnah.

Insgesamt ist die Zahl der Abonnenten um 10% gestiegen. Ob es sich hierbei um Neukunden handelt oder ob diese Käufer zuvor Nutzer von Monatskarten oder Einzeltickets waren, kann derzeit nicht bewertet werden.

Zwischenzeitlich konnten auch schon über 1.300 Job-Ticket-Vereinbarungen mit den Arbeitgebern des Verbundgebietes auf das Deutschlandticket umgestellt werden.

Nach den Zahlen des VDV wurden bundesweit bisher 11 Mio. Tickets (vorläufig per 20.06.2023) ausgegeben.

Erste Marktforschungsergebnisse zeigen, dass wichtigster Erwerbsgrund der Nutzer die deutschlandweite Gültigkeit (41%) war, gefolgt von der attraktiven Preisgestaltung, Umweltaspekten und dem bewussten Verzicht auf Autofahrten. Der Kauf unterblieb insbesondere mangels Bedarfs. Die Befragung ergab, dass seitens der Kunden die Ausgabe zu 49% als Smartphone-Ticket, zu 37% als Chipkarte und zu 11% als Papierticket bevorzugt wird. Bestellungen erfolgten zu 61% über digitale Vertriebskanäle.

Weiterer Handlungsbedarf besteht noch in der Schaffung von bundeseinheitlichen Regelungen zu Tariffragen und zur bundesweiten Einnahmeaufteilung, zur Kontrollierbarkeit und Nachfrageermittlung sowie insbesondere auch zur künftigen Finanzierung.

Derzeit werden auch verschiedene tarifliche Add-Ons (beim VRN bisher nicht praktiziert) vom Bund kritisiert. Im Hinblick auf die angestrebte Bereinigung der Tarif-Strukturen ist diese Kritik nachvollziehbar, jedoch bedarf es auch eines Entgegenkommens des Bundes, um fehlende Regelungen, wie z.B. zum Semester-Ticket, einheitlich umzusetzen. Im Verbund wurde z.B. als Folge des Deutschlandtickets von der Universität Heidelberg der Semester-Ticket-Vertrag zum Semesterende gekündigt.

Bezogen auf das Semester-Ticket konnte aber bereits eine Verständigung zwischen dem Bund und den Ländern erzielt werden, dass ein bundeseinheitliches, vollsolidarisches Modell des Semester-Tickets mit einem 40%igen Rabatt eingeführt werden soll und dies von Bund und Ländern paritätisch finanziert wird. Der VRN will dies als einheitliche Lösung den Hochschulen

zeitnah anbieten, sobald der Koordinierungsrat von Bund und Ländern die Einführung formal beschlossen hat.

Auch die Kontrollierbarkeit stellt noch eine größere Herausforderung dar, da insbesondere in Bussen eine Kontrolle durch die Busfahrer mangels fehlender adäquater technischer Lösungen ausscheidet. Die Kosten einer ggf. zu schaffenden Kontrolltechnik sind zudem nur unzureichend in die Ausgleichsrichtlinie eingepreist.

Vielfältige Fragen zur Regulierung und Finanzierung sind darüber hinaus noch zu klären. Insbesondere die Nachschusspflicht, sollten 2024 die eingeplanten 3 Mio. € nicht ausreichen, sowie Fragen künftiger Beschluss- und Veröffentlichungszuständigkeiten zur Tariffhöhe müssen noch geregelt werden. Hinzu kommt, dass sich steigende Kundenzahlen wirtschaftlich nicht mehr in zusätzlichen Einnahmen für die Betreiber abbilden, aus denen ein zusätzliches Angebot finanziert werden könnte, da der Finanzierungsmechanismus in diesem Fall zur Absenkung der Bund- und Länderzuschüsse führt.

Auf Bitten von Herrn Specht beschreibt Herr Volz, dass sich neben dem einmaligen Einführungsaufwand auch dauerhaft hoher Vertriebsaufwand durch die hohen Kündigungszahlen ergibt, was zu einer massiven Belastung der Beschäftigten führt. Im Mai gingen bei der rnv 7.000 Kündigungen ein. Weitere folgen, da in RLP die umgestellten Schülertickets nur für 11 Monate von den Schulverwaltungsämtern finanziert werden dürfen. Um daraus resultierende Kostensteigerungen einzudämmen, wäre ein Abo ohne Kündbarkeit hilfreich, welches durchaus Preisnachlässe gegenüber dem kündbaren Ticket aufweisen könnte.

Frau Dr. Schmiedeberg fragt anknüpfend nach dem Grund der Kündigungsfrist zum 10. des Monats. Nach Auskunft von Herrn Volz ist bei digitalen Vorgängen perspektivisch eine Änderung denkbar, bei der Vielzahl von Papiervorgängen wird allerdings ein zeitlicher Vorlauf mit Frist benötigt.

Frau Drewitz weist in diesem Zusammenhang auch auf die hohen Wartezeiten bei den Mobilitätszentralen hin und schildert ihren Vorschlag eines Verkaufs auch an Bahnhöfen oder anderen Verkaufsstellen. Herr Specht erwidert, dass dieser Andrang bei den Mobilitätszentralen insbesondere Folge der Weigerung der DB ist, vorläufige Papiertickets auszugeben. Herr Volz und Herr Dr. Winnes ergänzen, dass alternativ Online-Bestellungen von Chipkarten möglich sind und auch papiergebundene Bestellscheine vereinbarungsgemäß bei allen Verkaufsstellen entgegengenommen werden müssen. Die Chipkarten bzw. Papierkarten mit Barcode werden dann per Post zugesendet.

Zur Frage von Herrn Harthausen nach dem Stand der Überlegungen des Landes RLP zu einem Landes-Jugendticket legt Herr Streese dar, dass diese Absicht besteht, aber noch kein fertiges Konzept beschlossen wurde.

Ergänzend bittet Herr Munderloh um Informationen zum Auslastungsstand von Bussen und Bahnen, welche von Herrn Dr. Winnes allerdings erst für einen späteren Zeitpunkt in Aussicht gestellt werden können.

Des Weiteren appelliert Herr Kutsch an die Ländervertreter, frühzeitig weitere Gespräche mit der Bundesregierung zu vereinbaren, um Planungssicherheit für alle Beteiligten zu schaffen. Herr Hickmann verweist hierzu auf die ungeklärte Frage, ob der Bund 50% der Nachschusspflicht bei einer Kostenüberschreitung in 2024 übernimmt, wozu die Länder bereit wären. Bis zur Klärung dieser Frage werden keine weiteren Zusagen ländereitig erfolgen.

Abschließend fasst Herr Specht zusammen, dass trotz hoher finanzieller Risiken aufgrund der politischen Notwendigkeit eine Einigung auch zur Finanzierung von Kostenüberschreitungen wahrscheinlich ist und weiterhin die Hoffnung besteht, dass eine frühere Einigung als zuletzt erfolgt. Dies gilt auch hinsichtlich der Finanzierungsfragen für 2024.

### **TO-Punkt 3**

#### **Verkehrspolitische Leitlinie – VRN-Leitfaden Sharing-Mobilität**

Herr Specht stellt heraus, dass die mit Experten entwickelte Leitlinie als Handreichung bzw. Orientierung gedacht ist. Gründe für die Entwicklung finden sich in der Vorlage. Die Beschlussfassung erfolgt gemeinsam mit dem Beschluss zu TOP 4 einstimmig und ohne Enthaltungen.

#### **Beschluss 116.3/23**

Die Verbandsversammlung verabschiedet den in der Anlage beigefügten VRN-Leitfaden Sharing-Mobilität als verkehrspolitische Leitlinie.

### **TO-Punkt 4**

#### **Verkehrspolitische Leitlinie – VRN-Leitfaden Mobilstationen**

Herr Dr. Winnes erläutert die Zielsetzung der Leitlinie als Handlungsfaden zur Regelung der Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsformen/-dienstleistungen und zur Erleichterung des Umstiegs des Fahrgastes von einem auf ein anderes Verkehrsmittel. Die Leitlinie enthält Vorschläge zur Ausgestaltung, um die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für den Fahrgast so einfach wie möglich zu gestalten. Auch wird ein einheitlicher Auftritt im Gesamtverbund bezweckt. Damit wird ein Beitrag zur Stärkung des Umweltverbundes und zur Aufwertung des öffentlichen Raumes erbracht.

Der Leitfaden dient als Hilfe für kommunale Mitarbeiter zur Einrichtung von Mobilitätsstationen und gibt Hinweise zur planerischen Umsetzung. Gemeinsam mit Fachleuten wurden Kriterien für unterschiedliche Räume entwickelt, um eine sinnvolle Ausgestaltung zu ermöglichen. Angeboten wird zudem die Nutzung eines Rahmenvertrages des VRN für eine einheitliche Möblierung.

Auf Nachfrage von Herrn Schreider zu Standortüberlegungen erwidert Herr Dr. Winnes, dass die konkrete Planung zur Ausgestaltung und Verortung bewusst in die Entscheidungsfreiheit der Kommunen gelegt wird und der VRN nur bei Bedarf beratend tätig wird.

Weiterhin wird die Frage nach Konzepten zur Verbesserung der Verknüpfung von Verkehrsträgern, wie z.B. durch bessere Anschlussverbindungen, diskutiert. Herr Specht erläutert hierzu, dass z.B. die DB Netz AG sich weigert, eine Anschlusssicherung im S-Bahn-Netz zu garantieren. Eine Zuspitzung wird durch die Riedbahnsperre erfolgen. Herr Dr. Winnes ergänzt, dass die Digitalisierung zur Verbesserung der Reisekettensicherung auch bei anderen Verkehren beitragen soll und kann. Bei wichtigen Anschlüssen wird bei Ausschreibungen die Teilnahme an dem rechnergestützten Betriebsleitsystem der rnv vorgegeben. Aber das Handling durch den Faktor Mensch wird weiterhin störanfällig sein.

Frau Dr. Schmiedberg gibt den Hinweis, dass im Entwurf für die Mobiliarauswahl auf Maßnahmen zur Reduzierung von Vogelschlag und Glasbruch, u.a. durch Vorgabe geeigneter Materialien, geachtet werden sollte. Herr Specht sichert dies und die Berücksichtigung weiterer Anforderungen zu und ergänzt, dass auch das Thema Verschattung mitgedacht werden muss.

Einstimmig ergeht folgender Beschluss:

Beschluss 116.4/23

Die Verbandsversammlung verabschiedet den in der Anlage beigefügten VRN-Leitfaden Mobilitätsstationen als verkehrspolitische Leitlinie.

## **TO-Punkt 5**

### **Seilbahn- Ergebnisse der Machbarkeitsstudie**

Herr Specht berichtet über den Seilbahntag und dort diskutierte vielfältige Umsetzungsmöglichkeiten. Vor einigen Jahren bestanden Überlegungen zu einer kombinierten Personen-/ Lastenseilbahn von Mannheim nach Ludwigshafen, deren Umsetzung letztlich jedoch verworfen werden musste. Aktuell wurden mehrere Trassen geprüft.

Herr Dr. Winnes skizziert die Ergebnisse der vertiefenden Studie. Im ersten Schritt wurden mögliche Korridore ermittelt, danach 4 Korridore vertiefend untersucht, insbesondere in Bezug auf die Fragestellung der konkreten Streckenführung und Stations-Standorte. Zur Bewertung von Realisierungschancen wurde auch eine grobe Kostenabschätzung vorgenommen.

Als die vielversprechendste Verbindung ergab sich die Anbindung des Neuenheimer Feldes in Heidelberg. Diese Verbindung könnte ein guter Einstieg für ein Modellprojekt sein. Der Bund hat großes Interesse an der Realisierung einer in den ÖPNV integrierten Seilbahn, sodass gute Chancen auf eine Bundesförderung gesehen werden.

Einzelheiten zu den weiteren 3 Verbindungen sind in der Informationsvorlage dargestellt.

Herr Odszuck bedankt sich für diese Untersuchung und betont, dass eine funktionale Verbindung innerhalb Heidelbergs zum Neuenheimer Feld als unbedingt notwendig angesehen wird, bisher aber an den Notwendigkeiten zum Brückenbau scheiterte. Die Funktionalität ohne Brücke zu schaffen, stellt eine große Chance dar.

## **TO-Punkt 6**

### **Integration Buchung VRN-Flexline in myVRN-App**

– mündlicher Bericht –

Im Rahmen des regelmäßigen Überblicks zum Stand der Elektronischen Mobilitätsplattform beschreibt Herr Müller als zuständiger Abteilungsleiter der VRN GmbH die Integration der VRN-Flexline in die myVRNApp. In der App wird die Beauskunftung der On-Demand-Verkehre kurzfristig verfügbar sein, bis Ende 2023 wird auch die Buchung und Bezahlung inter- und multimodaler Reiseketten möglich sein. Exemplarisch wird der Buchungsablauf und dessen einzelne Schritte beschrieben. Nach Auswahl der Fahrt und Disposition des Fahrzeugs bestehen für den Kunden weitere Reservierungsmöglichkeiten (u.a. Kindersitze). Nach der Buchung erfolgt die Angabe des Ortes der virtuellen Haltestelle und der Abfahrtszeit. Die Fahrtberechtigung kann über den VRN-Ticketshop erworben werden. Der Fahrer bekommt hierüber eine Rückmeldung ins Fahrzeug. Auch die Funktionalität Check-In und Check-Out für den Luftlinientarif ist gegeben. Die Zahlung kann über übliche Zahlwege erfolgen und wird über die App ausgewiesen.

Künftig wird auch das D-Ticket stärker in der VRN-App beworben, indem es direkt in der Verbindungsauskunft als Alternative zum Einzelfahrschein angeboten wird.

Als weiteres Digitalisierungsprojekt beschreibt Herr Müller das Smart-Mobility-Förderprojekt, mit dem ein Sprachassistent basierend auf einem bekannten marktüblichen System geschaffen wurde. Der Sprachassistent bereitet Fahrplaninformationen sprachlich und grafisch auf. Hierüber sind u.a. Verbindungsauskünfte, Informationen zu Haltestellen, Abfahrtszeiten, Routings erhältlich. Auch Echtzeit-/Störinformationen werden in der Sprachassistenten berücksichtigt.

### **TO-Punkt 7**

#### **Information über die überörtliche Prüfung der Gemeindeprüfungsanstalt**

Herr Dr. Winnes verweist auf die Informationsvorlage und erläutert, dass das Prüfverfahren ohne Beanstandungen abgeschlossen wurde.

### **TO-Punkt 8**

#### **Verschiedenes**

Frau Drewitz kommt nochmals zu der Frage des Erwerbs des Deutschlandtickets bei den Verkaufsstellen zurück. Da nach nochmaliger Recherche bei den Verkaufsstellen die Möglichkeit der Bestellung nicht angezeigt wird, bittet sie um Vermittlung seitens des VRN. Herr Dr. Winnes wiederholt, dass das Deutschlandticket Teil des VRN-Tarifes ist und damit durchaus zum Leistungskatalog der Verkaufsstellen zählt. Herr Specht bestätigt, dass hierzu zusätzlicher Informationsbedarf besteht.

Des Weiteren erkundigt sich Frau Dr. Schmiedeberg nach dem Grund der Abschaffung der Gruppenkarte für Schüler, welche insbesondere bei Klassenfahrten von Grundschulkindern ein geeignetes Angebot darstellte. Der Wegfall führt aktuell zu umständlicheren Verfahren mit Käufen von Einzel- oder Kleingruppenkarten. Herr Volz wird dies im Nachgang klären.

Abschließend verabschiedet Herr Specht die langjährige Mitarbeiterin und Prokuristin des Verkehrsverbundes Frau Engesser, die im Sommer aufgrund des Eintritts in den Ruhestand ihre Tätigkeit beim Verkehrsverbund beendet. Im Namen aller spricht er ihr für das lange und große Engagement, ihre moderierenden Fähig- und Fertigkeiten und ihr Mitwirken an den Grundzügen und der Fortentwicklung des Verkehrsverbundes großen Dank aus.

Herr Specht schließt die Sitzung um 12:50 Uhr.

Der Verbandsvorsitzende

Für die Niederschrift

*gez. Specht*

*gez. Lehmann*

\_\_\_\_\_  
Specht

\_\_\_\_\_  
Lehmann