

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

Tagesordnung

1. Genehmigung der Niederschrift über die 120. Sitzung der Verbandsversammlung am 26. Juni 2025
2. Änderung der Verbandssatzung, Änderung der Geschäftsordnung und Änderung des Gesellschaftsvertrags der VRN GmbH
3. Erweiterung Meterspurnetz
4. Zukunftsfahrplan Baden-Württemberg
5. Feststellung des Jahresabschlusses 2024, Genehmigung der Ergebnisverwendung
6. Entlastung des Leiters der Verbandsverwaltung für das Wirtschaftsjahr 2024
7. Wirtschaftsplan 2026 des ZRN
8. VRN-Beteiligung für die Umsetzung von DFI-Anzeigern
9. Bericht zum Deutschlandticket
10. Änderungssatzung zur Änderung der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar
11. Gesamtbericht nach der VO (EG) 1370/2007 für das Jahr 2022
12. Bekanntgabe Tarifanpassungen zum 01.01.2026
13. Sitzungstermine 2026
14. Verschiedenes

Die Liste der Teilnehmenden ist der Niederschrift beigelegt.

Herr Specht eröffnet um 11:00 Uhr die 121. Sitzung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar. Er stellt fest, dass form- und fristgerecht zur Sitzung eingeladen worden ist und die vorgeschlagene Tagesordnung das Einverständnis der Vertreter der Verbandsmitglieder findet. Er begrüßt die neuen Mitglieder Herrn Brandl, Herrn Leßmeister, Herrn Arnold sowie die anwesenden Mitglieder. Zu TOP 10 liegt eine Tischvorlage vor.

Die Beschlussfähigkeit ist aufgrund der Anwesenheiten/ Vollmachten gegeben.

TO-Punkt 1

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

Beschluss 121.1/25:

Die Verbandsversammlung genehmigt einstimmig die Niederschrift über die 120. Sitzung der Verbandsversammlung am 26. Juni 2025.

TO-Punkt 2

Änderung der Verbandssatzung, Änderung der Geschäftsordnung und Änderung des Gesellschaftsvertrags der VRN GmbH

Herr Specht führt aus, die Vorlage sei in der Gesellschafterversammlung und dem Verwaltungsrat der VRN GmbH vorberaten worden.

Herr Dr. Winnes ergänzt, in der Vorberatung sei angeregt worden, eine Ergänzung in Nr. 2 der Änderungssatzung vorzunehmen, um analog zu § 34 GemO BW eine Mindestregelung zu gewährleisten. Er verliest die Neufassung von § 10 Abs. 1 S. 1 mit dieser Ergänzung: „Der Verbandsvorsitzende beruft die Verbandsversammlung schriftlich oder elektronisch mit angemessener Frist ein und teilt rechtzeitig, *in der Regel mindestens 7 Tage vor dem Sitzungstag*, die Sitzungsgegenstände mit.“

Darauf basierend ergeht einstimmig folgender Beschluss:

Beschluss 121.2/25

1. Die Verbandsversammlung beschließt die als Anlage 1 beigefügte Änderungssatzung zur Verbandsatzung mit der verlesenen Ergänzung in § 10 Abs. 1 S. 1.
2. Die Verbandsversammlung beschließt die als Anlage 2 beigefügte Geschäftsordnung.
3. Die Verbandsversammlung stimmt den in der Anlage dargestellten Änderungen des Gesellschaftsvertrags der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH zu, ermächtigt den Vorsitzenden der Verbandsversammlung zur Änderung des Gesellschaftsvertrags und beauftragt ihn, diese Änderungen in der Gesellschafterversammlung umzusetzen.

TO-Punkt 3

Erweiterung Meterspurnetz

Herr Dr. Winnes führt anhand einer Präsentation aus, dass trotz schwieriger Haushaltslage der öffentlichen Hand die Zukunftsplanungen hinsichtlich der Verkehrswende und zum Ausbau der Infrastruktur fortgeführt werden, um das Verkehrsangebot verbessern zu können. Gemeinsam mit allen Akteuren und mit der rnv GmbH als größtem Verkehrsunternehmen in der Region seien die verschiedenen Projekte in unterschiedlichen Planungsphasen diskutiert worden.

Er stellt die verschiedenen Projekte gesamthaft dar, deren Fokus auf dem Schienenverkehr liegt. Hintergrund dieser Fokussierung ist, dass deutliche Fahrgaststeigerungen insbesondere durch Erweiterungen des Stadtbahn-Angebots möglich sind, da diese höhere Kapazitäten als Busse bieten. Das Meterspurnetz sei dabei von besonderem Interesse, da auf diesem aktuell 40% der Fahrgäste der Gesamtnetze befördert werden und der Ausbau des DB-S-Bahn-Netzes in der Region bereits weit vorangeschritten ist. Zugleich ist im Bereich der Meterspur ein schnellerer und kostengünstiger Ausbau möglich.

Durch Verfahrensänderungen bei der standardisierten Bewertung im Jahr 2022 sei es einfacher geworden, den volkswirtschaftlichen Nutzen nachzuweisen. Daher wurden sowohl alte als auch neue Projekte intensiv angeschaut und Machbarkeitsstudien beauftragt. Der VRN unterstütze diese finanziell und werde dies auch bei weiteren Planungen tun, um in enger Abstimmung mit den Kommunen die Verfahren zu beschleunigen.

Linksrheinisch seien mehrere Einzelprojekte in und um Ludwigshafen sowie ins Umland im Projekt Pfalztram zusammengefasst worden. Zum einen gehe es um eine Nord-Süd-Achse zwischen Pfingstweide und Waldsee mit optionalem Anschluss von Frankenthal, zum anderen um eine Ost-West-Achse zwischen Ludwigshafen und Dannstadt. Bei den beiden Strecken könne ein volkswirtschaftlicher Nutzen nachgewiesen werden, sodass die Entscheidung fiel, die entsprechenden Planungen weiter voranzutreiben. Hierzu sei vom Land Rheinland-Pfalz, der rnv, dem VRN und dem ZÖPNV Süd am 27.11.2025 ein Letter of Intent unterschrieben worden, damit der ZÖPNV Süd nun mit Finanzierung des Landes die Vorentwurfsplanung angehen könne.

Rechtsrheinisch seien verschiedene Streckenpotentiale untersucht worden. Zum einen wurde die Strecke zwischen Mannheim-Rheinau über Brühl, Ketsch und Schwetzingen nach Heidelberg mit der Anbindung des neuen Stadtteils Patrick-Henry-Village betrachtet; zum anderen die Trassen zwischen Heidelberg und Kirchheim bzw. zwischen Mannheim-Feudenheim und Schriesheim mit Lückenschluss innerhalb des OEG-Ringes. Der VRN werde anstehende weitere Untersuchungen und Abstimmungen mit den beteiligten Akteuren unterstützen, um den volkswirtschaftlichen Nutzen dieser Maßnahmen zu belegen. Darüber hinaus wurde im Bereich des Normalspurnetzes eine Studie zum Zukunftsprojekt Weschnitztalbahn mit dem Fokus einer Streckenaufwertung, einer Elektrifizierung und besseren Anbindungen z.B. in Weinheim beauftragt. Diese Projekte befinden sich noch in einer frühen Phase; die Ergebnisse bleiben abzuwarten, um bei zeitlichen Opportunitäten reagieren zu können.

Herr Specht begrüßt den Schub, den der Ausbau schon lange liegender Projekte erfährt. Er honoriert auch die Bereitschaft von Kommunen, in schwierigen Zeiten knapper Kassen weiter an den Planungen der Verkehrswende im Verbundgebiet zu arbeiten. Dies sei wichtig, um Konzepte für kommende Gelegenheiten vorliegen zu haben. Die Notwendigkeit zur Verlagerung von Verkehrsströmen vom Individualverkehr zum ÖPNV/SPNV bestehe fort, auch um die massiven landschaftlichen Einschnitte von alternativ erforderlichen Straßenbaumaßnahmen zu vermeiden, wie man sie beispielsweise an den Ortsumfahrungen im südlichen Odenwald sehen könne. Auch da weitere Maßnahmen künftig kaum in vergleichbaren Dimensionen umsetzbar sein dürften, ist es von großer Bedeutung, die schienenengebundenen Bestandsalternativen zu ertüchtigen. Auch sei der Lol zum Thema Pfalztram ein Grund zur Freude, selbst wenn es im Moment nur um Planungen gehe. Die Verkehrswende werde weiter bearbeitet, Visionen seien dafür von hoher Bedeutung.

Herr Harthausen merkt zum Lol Pfalztram an, dass es für die Kommunen schwierig sei, wenn sich das Land Rheinland-Pfalz bei der Kofinanzierung zum GVFG-Programm zurückhalte, indem es max. 10% unter Haushaltsvorbehalt zur Verfügung stelle. Er regt mit Hinweis auf eine Förderung in Höhe von 12,5% in Baden-Württemberg an, dass sich der ZRN dafür einsetzen möge, dass im Verbundgebiet ein gleiches Förderlevel erreicht werde, um ein gutes durchgängiges Netz zu bekommen.

Herr Schreider weist die Kritik zurück, da das Land die nächsten Untersuchungen zum Thema Pfalztram mit 3 Mio. EUR aus Landesmitteln fördere. Auch bisher sei schon die Rhein-Haardt-Bahn, die Teil der Pfalztram ist, aus Regionalisierungsmitteln finanziert worden.

Herr Frömming betont, dass es um einen Startpunkt gehe. Rund um Ludwigshafen solle ein Ausbau erfolgen. Das Land bemühe sich, die Bundesförderung sicherzustellen. Über ein etwaiges künftiges Engagement des Landes sei zu einem späteren Zeitpunkt zu befinden.

Herr Dr. Winnes dankt ausdrücklich dem Land und dem ZÖPNV Süd, da es erreicht wurde, dass aus Landesmitteln die weiteren Planungsschritte zur Pfalztram finanziert werden. Damit könne eine mühsame Befassung der betroffenen Kommunen mit Kofinanzierungsfragen vermieden werden. Diese vollständige Landesfinanzierung habe durchaus Vorbildcharakter für den Zweckverband, da sie anderweitig so noch nicht vereinbart werden konnte. Wie dann die Finanzierungsbedingungen nach dem GVFG, auch landesseitig, in der Bau- und Realisierungsphase aussehen werden, könne zum heutigen Zeitpunkt noch nicht eingeschätzt werden. Diese Thematik könne und müsse zu einem späteren Zeitpunkt geklärt werden.

TO-Punkt 4

Zukunftsfahrplan Baden-Württemberg

Herr Maier erläutert, dass das 2014 beschlossene Zielkonzept 2025 zur Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs weitgehend umgesetzt worden sei. So wurden auf 81% der Strecken die Anforderungen erfüllt; eine 100%ige Erfüllung konnte insbesondere aufgrund von Engpässen in der Infrastruktur bisher nicht realisiert werden.

Unter dem Titel „Zukunftsfahrplan“ wurde dann ab 2024 die angestrebte Weiterentwicklung bis in die Vierzigerjahre formuliert. Wichtigstes Ziel des Zukunftsfahrplans ist es, eine Verbindung für alle Regionen in BW im Takt von 30 Minuten bzw. in Ballungsräumen im Takt von 15 Minuten zu schaffen. Die Umsetzung soll in 3 Stufen erfolgen, zunächst für die Hauptverkehrszeiten, dann für den Normalverkehr und schlussendlich für die gesamte Betriebszeit. Auch die zeitliche Umsetzung soll in Etappen erfolgen. In der ersten Etappe bis zum Jahr 2028 liegt der Fokus auf der Inbetriebnahme des Bahnhofs Stuttgart 21, in der zweiten Etappe bis zum Jahr 2033 auf den Neuvergaben von Verkehrsverträgen mit erweiterten Angeboten. Noch recht unbestimmt seien die Etappen „203x“ und „204x“ mit weiteren Infrastrukturprojekten, wobei letztere die Realisierung aller zu dem Zeitpunkt noch absehbaren Vorhaben beinhalte. Aufgrund der begrenzten Bundesfinanzierung gebe es für die letzte Etappe eine Version Etappe 4b mit einem an die Infrastrukturrealitäten angepassten Konzept. Insgesamt handele es sich um ein ambitioniertes Gesamtkonzept.

Angesichts starker Anstiege des Angebots und insbesondere der Nachfrage seit 1994 – letzteres unter Ausklammerung der Corona-Phase – bestehe die Erwartung, dass diese Entwicklung sich fortsetze. Vor diesem Hintergrund erscheinen die Ambitionen des Zukunftsfahrplans begründet.

Der ZRN beteiligte sich seit Juli 2024 am Dialogprozess und brachte mit den Aufgabenträgern abgestimmte Stellungnahmen ein, durch die Verbesserungen für den Rhein-Neckar-Raum erreicht werden konnten. Im Oktober 2025 erfolgte ein vorläufiger Abschluss mit der Vorstellung des Zielkonzeptes; in den nächsten Jahren sollen die Zwischenetappen ausgearbeitet werden.

Zu den Angeboten im Detail führt Herr Maier u.a. aus, dass im Verbundbereich die Strecken von Mannheim und Heidelberg Richtung Süden künftig bis Malsch bzw. Hockenheim ein 15 -Minuten Takt im S-Bahn-Bereich eingerichtet werden soll mit anschließender halbstündiger Weiterfahrt. Zusätzlich soll ein MEX-Angebot im halbstunden Takt hinzukommen, so dass auch an der südlichen Verbundgrenze vier Fahrmöglichkeiten pro Stunde bestehen werden. Weitere Ergänzung werden Direktverbindungen ab Mannheim über Heidelberg nach Stuttgart sein; im

Wechsel alle 2 Stunden über Bruchsal – Mühlacker und über die Schnellfahrstrecke. Ob dies in stündlicher Taktung möglich sei, sei noch in der Diskussion.

In Richtung Norden habe sich auf der westlichen Riedbahn ein 15 Minuten-Takt wegen der hohen Belegung mit Fernverkehrszügen und der heutigen unzureichenden Infrastruktur als nicht umsetzbar herausgestellt. Auf der östlichen Riedbahn solle alle 30 Minuten ein S-Bahn-Angebot bestehen, überlagert durch das Angebot eines Regionalexpresses, der künftig ebenfalls halbstündig fahren soll. Die wichtige Durchbindung der Züge durch den Mannheimer Hauptbahnhof sei wegen der Überlastung des Knotens Mannheim/ Heidelberg planerisch nach derzeitigem Stand nicht umsetzbar. Weitere Anpassungen auf den Strecken der Main-Neckar-Bahn, Schwetzingen – Heidelberg und im Neckartal sind in den Unterlagen dargestellt; dies beinhaltet weitere Verbesserungen aber auch noch Diskussionsbedarfe, z.B. die Verbindung nach Heilbronn betreffend.

Herr Maier ergänzt aus aktuellem Anlass, dass der S-Bahn-Linientausch aufgrund der nochmals verschobenen Inbetriebnahme von Stuttgart 21 zunächst nicht umgesetzt werde. Vielmehr werden die geplanten Fahrplanänderungen verschoben. Wegen damit verknüpfter Busfahrzeiten habe dies zur Folge, dass im Verbund Ausschreibungen wieder angepasst werden müssen und daraus Mehraufwand und Verzögerungen entstehen.

Herr Hickmann erläutert, dass der Zukunftsfahrplan zunächst der fachlichen Vorbereitung einer Ausbaustrategie dienen soll; eine Finanzierung gebe es für diese Pläne noch nicht. Weitere Aufgabe sei eine strukturelle Vorbereitung auf die Zukunft. Ziel sei dabei auch, die Fahrplanstrukturen neu und kompatibel zum Deutschlandtakt zu ordnen und sie dabei stabiler und robuster zu machen.

Auf Nachfrage von Herrn Schreider, ob die Zuggattung MEX auch in den nicht-badischen Landesteilen eingeführt werden soll, antwortet Herr Maier, dass dies bisher im Pfälzer Bereich nicht geplant sei. Dies obliege, letztlich dem ZÖPNV Süd. Hinsichtlich des erfragten Konzeptes zur Umsetzung weiterer Durchbindungen schildert er die Einschätzung von Fachleuten, dass diese nach aktuellem Stand wegen des hohen Durchgangsfernverkehr schwierig umsetzbar seien.

Herr Specht ergänzt, dass Stuttgart 21 weitreichendere Konsequenzen habe als bisher angenommen. Es sei daher politische Aufgabe zu betonen, dass auch nach Umsetzung von Stuttgart 21 die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen zeitnah umgesetzt werden müssen. Auch Herr Dallinger unterstützt dies und betont die Notwendigkeit weiterer Abstimmungen mit dem Land Baden-Württemberg.

Herr Krohn fragt nach, ob die vorhandenen 30-Minuten Takte der S-Bahnen gehalten werden können, insbesondere wenn zusätzliche Züge auf diesen Strecken fahren sollen. Dieses Ziel bestätigt Herr Maier. Herr Dallinger konkretisiert, dass gewisse Einschränkungen zu erwarten seien. Hierzu laufen Abstimmungen mit den betroffenen Gemeinden und dem Verkehrsministerium. Letztlich werde eine gesamthafte Betrachtung einschließlich der dortigen Regiobuslinien erfolgen.

Zum Projekt Ausbau Schienenknoten Rhein-Neckar verdeutlicht das gezeigte Video (abrufbar auf der VRN-Homepage unter <https://www.vrn.de/verbund/planung/knoten/index.html>) dessen Bedeutung für die Beseitigung von Engpässen und Überlastungen sowie die Notwendigkeit der gesamthaften Planung und Finanzierung aller Verkehrsströme und Bauvorhaben. Herr Specht ergänzt, dass die Überlastung beispielsweise auch auf der Riedbahn erkennbar sei, deren Pünktlichkeitsquote selbst nach Komplettisanierung nur 80% betrage.

Herr Schreider begrüßt die Einrichtung einer Projektgesellschaft und fragt nach ersten Gesprächen. Herr Specht skizziert den Umfang der dortigen Gesprächsthemen und beschreibt die intensivierte Kontakte zum Bundesverkehrsministerium, die Anfang 2026 in konkrete Gespräche münden, um dort die Notwendigkeit zur Lösung der Knoten-Problematik zu verdeutlichen.

TO-Punkt 5

Feststellung des Jahresabschlusses 2024, Genehmigung der Ergebnisverwendung

Die Verbandsversammlung fasst einstimmig folgenden Beschluss:

Beschluss 121.5/25

- 1) Die Verbandsversammlung stellt am 17.12.2025 den Jahresabschluss des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) KöR für das Jahr 2024 mit folgenden Werten fest:

		Euro
1.	Erfolgsrechnung	
1.1	Summe Erträge	191.754.911,98
1.2	Summe Aufwendungen	191.737.825,59
1.3	Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag (Saldo aus 1.1 und 1.2)	17.086,39
	nachrichtlich:	
	Vorauszahlungen der Gemeinde auf die spätere Fehlbetragsabdeckung	0,00
	Vorauszahlungen an die Gemeinde auf die spätere Überschussabführung	0,00
2.	Liquiditätsrechnung	
2.1	Zahlungsmittelüberschuss / -bedarf aus laufender Geschäftstätigkeit	-4.415.388,23
2.2	Finanzierungsmittelüberschuss / -bedarf aus Investitionstätigkeit	80.158,11
2.3	Zahlungsmittelüberschuss / -bedarf (Saldo aus 2.1 und 2.2)	-4.335.230,12
2.4	Zahlungsmittelüberschuss / -bedarf aus Finanzierungstätigkeit	-19.904,05
2.5	Änderung des Finanzierungsmittelbestands zum Ende des Wirtschaftsjahres (Saldo aus 2.3 und 2.4)	-4.355.134,17
2.6	Überschuss / Bedarf aus wirtschaftsplanunwirksamen Einzahlungen und Auszahlungen	0,00
3.	Bilanzsumme	879.857,61

- 2) Die Verbandsversammlung genehmigt die vorgeschlagene Ergebnisverwendung, den Jahresüberschuss in Höhe von 17.086,39 EUR der Gewinnrücklage zuzuführen.

TO-Punkt 6

Entlastung des Leiters der Verbandsverwaltung für das Wirtschaftsjahr 2024

Herr Dallinger übernimmt den Vorsitz und führt aus, dass die Verbandsverwaltung ordnungsgemäß stattgefunden habe, hebt das hohe Engagement und Know-How des Verbandsvorsitzenden hervor und spricht im Namen aller den Dank für diese Tätigkeit aus. Ohne Aussprache fasst die Verbandsversammlung einstimmig folgenden Beschluss:

Beschlussvorschlag 121.6/25

Die Verbandsversammlung beschließt, den Leiter der Verbandsverwaltung für das Wirtschaftsjahr 2024 zu entlasten.

TO-Punkt 7

Wirtschaftsplan 2026

Herr Dr. Winnes führt aus, dass der Plan im Rahmen der langfristigen Planungen der Vorjahre liege und entsprechend der Beschlussfassungen im Wesentlichen den Finanzierungsbeitrag des ZRN zu den Planungskosten des Knotens Mannheim/Heidelberg enthalte.

Die Verbandsversammlung fasst daraufhin einstimmig folgenden Beschluss:

Beschluss 121.7/25

Gemäß § 9 Abs. 2 Ziff. 6 der Verbandssatzung sowie aufgrund von § 20 des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit (GKZ) in der Fassung vom 16.09.1974 (GBl. S.408), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12.11.2024 (GBl. S. 9) i. V. m. den Regelungen des Eigenbetriebsgesetzes in der Fassung vom 17. Juni 2020 (GBl. S. 403) beschließt die Verbandsversammlung die Feststellung des Wirtschaftsplans für das Wirtschaftsjahr 2026. Darin werden festgesetzt:

1.	im Erfolgsplan	
-	die Erträge auf	198.116.723 EUR
-	die Aufwendungen auf	-198.256.348 EUR
-	das Jahresergebnis (Jahresfehlbetrag) auf	-139.625 EUR
2.	im Liquiditätsplan	
a)	Zahlungsmittelbedarf aus laufender Geschäftstätigkeit auf	-174.492 EUR
b)	Einzahlungen aus Investitionstätigkeit	53.216 EUR
	Auszahlungen aus Investitionstätigkeit	0 EUR
	Zahlungsmittelüberschuss aus Investitionstätigkeit auf	53.216 EUR
c)	Finanzierungsmittelbedarf aus a) und b) auf	-121.276 EUR
d)	Einzahlungen aus Finanzierungstätigkeit	0 EUR
	Auszahlungen aus Finanzierungstätigkeit	-24.419 EUR
	Zahlungsmittelbedarf aus Finanzierungstätigkeit auf	-24.419 EUR
e)	Saldo des Liquiditätsplans auf	-145.695 EUR
3.	Kredite	0 EUR
4.	der Höchstbetrag der Kassenkredite auf	102.000 EUR
5.	die Verbandsumlage 2026 auf	15.321.972 EUR

TO-Punkt 8

VRN-Beteiligung für die Umsetzung von DFI-Anzeigern

Herr Dr. Winnes gibt zur Kenntnis, dass es der VRN GmbH im Rahmen des Wirtschaftsplans ermöglicht worden sei, ein kleines Förderprogramm zugunsten der Kommunen zum weiteren Ausbau der digitalen Fahrgastinformation (DFI) aufzulegen. Diese Förderung flankiere den möglichen Abruf von DFI-Anzeigern über den seitens der VRN GmbH abgeschlossenen Rahmenvertrag. Sie verfolge das Ziel, trotz angespannter Haushaltslage der Kommunen die Errichtung weiterer DFI-Anzeiger zu ermöglichen, um die Fahrgastinformationen in der Fläche, auch im ländlichen Raum weiter zu verbessern.

TO-Punkt 9

Aktueller Bericht zum Deutschlandticket

Herr Dr. Winnes berichtet, dass auf Grundlage des Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz im September 2025 nun eine neue Finanzierungsära beginne. Beschlossen worden sei eine dauerhafte Finanzierung bis zum Jahr 2030, wodurch Planungssicherheit geschaffen wurde. Da zugleich allerdings auch die Deckelung der jährlichen Bund- und Länderzuschüsse auf 3 Mrd. EUR ohne Dynamisierung beschlossen worden sei, müsse aufgrund steigender Kosten auch der Ticketpreis steigen. Die Preisfestsetzung ab dem Jahr 2026 sei erschwert worden, da bereits im laufenden Jahr 2025 der Ausgleichsbedarf höher als 3 Mrd. EUR war. Um auch diese Finanzierungslücke zu schließen, ergab sich die Notwendigkeit zur überproportionalen Erhöhung des Preises zum 01.01.2026 auf 63 EUR. Bei alleiniger Ausgleichsnotwendigkeit des Kostenindexanstiegs vom Jahr 2025 auf das Jahr 2026 hätte die Preissteigerung nur 2,6% und damit der Ticketpreis 59,50 EUR betragen müssen.

Insgesamt sei die gesamte Ausgleichssystematik verkompliziert worden, weil die Verteilung der Fahrgelder über die Einnahmeaufteilung anders erfolge als die Verteilung der Ausgleichsleistungen, die nunmehr nicht mehr dynamisiert, sondern pauschaliert dem Verbund zugewiesen werden. Letzteres führt zur Notwendigkeit von weiteren ebenfalls komplexen Korrekturverfahren, um eine empfängergerechte Verteilung der Fahrgeldmehreinnahmen schlussendlich zu gewährleisten. Erst 2028 werden diese Korrekturfaktoren endgültig berechnet werden können, sodass derzeit noch keine genaue Aussage über die Höhe der pauschalierten Ausgleichsleistung für den ZRN möglich sei.

Trotz dieser komplexen Herangehensweise habe der Verwaltungsrat der VRN GmbH auf Basis der vorliegenden Kenntnisse beschlossen, dass die Finanzierung des Deutschlandtickets 2026 auskömmlich sei und infolgedessen dieses weiter angeboten werde.

Die Absatzzahlen auf Bundesebene hätten sich im Jahr 2025 konstant entwickelt. Der, zu verzeichnende leichte Rückgang weise auf eine Konsolidierung hin. Auch für den Verbund deuten diese leichten Rückgänge eine Marktsättigung an. Eine ähnliche Tendenz zeigte sich ebenfalls in den Segmenten Deutschland-Job-Ticket und D-Ticket JugendBW. Die Entwicklung im Jahr 2026 nach der Preisanhebung werde zu beobachten sein.

TO-Punkt 10

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

Der Beschluss wurde im Verwaltungsrat der VRN GmbH vorberaten und empfohlen. Herr Dr. Winnes ergänzt, dass in der Änderungssatzung noch eine Anpassung in Anlage 4b § 2 Abs. 2 Satz 2 bezüglich der neuen Ausgleichsmittel des Landes Rheinland-Pfalz vorgenommen worden sei. In der Tischvorlage werde durch die Ergänzung des Adjektivs „kommunale“ der Kreis der Verbandsmitglieder präzisiert.

Beschluss 121.10/25

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

TO-Punkt 11

Gesamtbericht nach der Verordnung (EG) 1370/2007 für das Jahr 2022

Herr Dr. Winnes dankt den kommunalen Aufgabenträgern für die hohen Ausgleichsleistungen, die von ihnen für die über den Verkehrsverbund wettbewerblich vergebenen Leistungen zur Verfügung gestellt wurden. Die Verteilung der ÖPNV-Ausgleichsleistungen im Jahr 2022 sei in der Vorlage regional gegliedert dargestellt. Die Betrachtung im Zeitablauf zeige, dass sich diese Mittel für den regionalen Busverkehr seit 2018 nahezu verdoppelt haben. Weitere Aufwendungen für die Unterstützung kommunal getragener Verkehrsunternehmen seien nicht Gegenstand des Berichts.

TO-Punkt 12

Bekanntgabe Tarifierpassungen zum 01.01.2026

Mit der Vorlage werden die Tarifierpassungen zum 01.01.2026 zur Kenntnis gegeben.

Herr Dr. Winnes erläutert hierzu, dass als Folge des Deutschlandtickets und des ab dem Jahr 2026 pauschalierten Ausgleichs eine Bereinigung des Sortiments möglich sei. Damit werde den Nachfragerückgängen in zahlreichen Tarifprodukten Rechnung getragen und eine Konzentration auf nachfragestarke Angebote vorgenommen. Dies wiederum ermögliche Einsparungen bei den Vertriebskosten und verbessere zugleich die Verständlichkeit des Angebots in der Außenwahrnehmung. Alle Sondertarife für Zeitkarten im Bereich Westpfalz werden zum Jahreswechsel abgeschafft und zugleich das MAXX-Ticket auch hier angeboten.

Aufgrund der Entwicklung von Energie- und Personalkosten sei jedoch insgesamt eine Tarifierpassung um 3,9% erforderlich gewesen, die dabei unter dem Bundesdurchschnitt liege.

Als kundenorientierte Verbesserungen werde die City-Ticket Regelung mit der DB-Fernverkehr auch auf die Kommunen Bensheim und Weinheim erweitert werden. Weiterhin werde ein Monatsdeckel in Höhe von 68 EUR im Luftlinientarif implementiert und ein Schulausflugsticket nach Vorbild des Landes Hessen verbundweit übernommen. Hinzu komme ein neues Tagedsticket im Ortstarif sowie die Umstellung der Sonderfahrkarten für die Mitnahme von Fahrrad bzw. Hund vom Jahres- auf den Monatszeitraum.

TO-Punkt 13

Sitzungstermine 2026

Herr Specht weist auf die beigelegte Übersicht der Sitzungstermine 2026 hin. Diese werden zur Kenntnis genommen.

TO-Punkt 14

Verschiedenes

Herr Specht verabschiedet Frau Hess-Schmidt und dankt persönlich und im Namen des Verkehrsverbundes für deren über 20jährigen Einsatz für die Belange des ÖPNV. Er hebt ihre Dienste als Erste Kreisbeigeordnete und stellvertretende Verbandsvorsitzende des ZRN für den öffentlichen Verkehr im Kreis Kaiserslautern und der gesamten Westpfalz hervor. Ihr Handeln sei stets von dem Ziel geleitet gewesen, die Region zusammenzubringen und den unterschiedlichen Bedürfnissen Rechnung zu tragen. Die Hebung der Potenziale des ÖPNV habe sie nachhaltig auch gegen Widerstände und mit besonderem Augenmerk auch auf den ländlichen Raum vorangetrieben.

Im Rahmen ihrer Verbundtätigkeit setzte sie sich unter anderem für die Verlängerung der S-Bahn von Kaiserslautern nach Homburg und damit eine Verbesserung der Pendlerverbindung und des länderübergreifenden Verkehrs ein. Zu ihren weiteren Verdiensten zählen die Integration des Westpfalz-Verkehrsverbundes in den ZRN vor 25 Jahren und viele andere bedeutenden Schritte wie die Neuorganisation in 2017, die Verschmelzung der URN GmbH auf die VRN GmbH sowie die tarifliche Integration der Westpfalz und des östlichen Saarlands.

Herr Seefeld schließt sich im Namen des ZÖPNV dem Dank an.

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

Der Verbandsvorsitzende

Für die Niederschrift

gez. Specht
Specht

gez. Lehmann
Lehmann