

**Niederschrift  
über die 109. Sitzung der Verbandsversammlung  
am 27. Juni 2019**

**Tagesordnung**

1. Genehmigung der Niederschrift über die 108. Sitzung der Verbandsversammlung am 12. Dezember 2018
2. S-Bahn Rhein-Neckar
  - 2.1. Sachstandsbericht S-Bahn Betrieb
    - mündlicher Bericht -
  - 2.2. Sachstandsbericht S-Bahn Ausbau
    - mündlicher Bericht -
3. Bekanntgabe der Tarifentscheidungen
4. E-Bus-Studie
  - Vortrag von Marcel Corneille EMCEL-
5. Neue Mobilitätsformen – Ungesteuerte Fahrdienste oder integriertes Ridepooling?
  - Vortrag von Dr. Volker Deutsch, VDV -
6. Verschiedenes
  - 6.1. Sachstand E-Tretroller
    - mündlicher Bericht -

Die Liste der Teilnehmer ist der Niederschrift beigelegt.

Herr Specht eröffnet um 11:10 Uhr die 109. 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 anwesenden Vertreter der Verbandsmitglieder findet.

**TO-Punkt 1**

**Genehmigung der Niederschrift über die 108. Sitzung der Verbandsversammlung am 12. Dezember 2018**

Beschluss 109.1/19

Die Verbandsversammlung genehmigt die Niederschrift über die 108. Sitzung der Verbandsversammlung am 12. Dezember 2018.

## **TO-Punkt 2**

### **S-Bahn-Rhein-Neckar**

#### **2.1 Sachstandsbericht Betrieb**

- mündlicher Bericht –

Herr Malik informiert über die geplante Inbetriebnahme der S-Bahn Rhein-Neckar Los 2 zum Dez. 2020 bzw. auf der Strecke Mainz – Mannheim im Jahr 2021. Die Mireo-Fahrzeuge befinden sich derzeit im Bau.

#### **2.2 Sachstandsbericht S-Bahn Ausbau**

- mündlicher Bericht –

Herr Malik berichtet ausführlich anhand einer Power-Point-Präsentation über den aktuellen Sachstand zum Themenbereich Infrastruktur.

Der aktuelle Stand der Baumaßnahmen wird visuell mit Hilfe einer „Ampel“ dargestellt:

- Auf dem Streckenabschnitt Ludwigshafen – Mainz wurden alle Baumaßnahmen Ende 2015 abgeschlossen. – grüne Ampel-
- Für den Streckenabschnitt Ludwigshafen Hbf - Ludwigshafen BASF und innerhalb der BASF konnte planmäßig zum Fahrplanwechsel am 09.12.2018 die Inbetriebnahme erfolgen. -grüne Ampel-
- Der Streckenabschnitt Mannheim-Schwetzingen-Karlsruhe ist in drei Abschnitte unterteilt:
  - Streckenabschnitt 1 Mannheim – Schwetzingen: Die Inbetriebnahme des Bahnsteigprovisoriums an der Station MA-Neckarau ist bis April 2020 vorgesehen. Für die Station Schwetzingen-Nordstadt ist das Planrechtsverfahren angelaufen. Bau/Fertigstellung erfolgt voraussichtlich in 2021. Auch für die Station Schwetzingen-Hirschacker ist das Planrechtsverfahren angelaufen. Die Inbetriebnahme ist für 2021 vorgesehen. -gelbe Ampel-
  - Streckenabschnitt 2 Schwetzingen – Graben-Neudorf: Hier liegt inzwischen für alle Stationen das Planrecht vor. Der Baubeginn erfolgte tlw. bereits im Sept. 2017. Hinsichtlich der abgelehnten Förderung der Rampen zur Unterführung an der Station Oftersheim wurde gegen den Widerspruchsbescheid des Bundes seitens der DB S&S AG Klage beim VG Köln eingereicht. Inzwischen liegt auch die Klageerwiderung des Bundes vor. -gelbe Ampel-
- Auf dem Streckenabschnitt Mannheim – Darmstadt liegt inzwischen für alle Stationen das Planrecht vor. Mit dem Umbau der Station Weinheim-Sulzbach wird ab Juli 2019 begonnen. Hinsichtlich der abgelehnten Förderung des Aufzugs in Laudenbach liegt auch hier die Klageerwiderung des Bundes vor. -grüne Ampel-
- Die Fertigstellung der für das Kuppeln und Flügeln des Main-Neckar-Ried-Express am Bahnhof Neu-Edingen/Friedrichsfeld notwendigen Signaltechnik ist zum Juni 2019 erfolgt. -grüne Ampel-
- Streckenabschnitt Mannheim – Biblis ist in zwei Abschnitte unterteilt:
  - Streckenabschnitt 1 Mannheim Hbf – Groß-Rohrheim: An den Stationen Lampertheim, Bürstadt, Bobstadt und Biblis wurden die Bahnsteige umgebaut. Teilweise stehen Restarbeiten weiterhin aus. -grüne Ampel-
  - Streckenabschnitt 2 Mannheim Hbf – MA-Waldhof: Für die Station MA-Käfertal liegt der Planfeststellungsbeschluss seit Febr. 2019 vor. Für die neue Station MA-Neuostheim

läuft das Planfeststellungsverfahren im Rahmen der Wiederherstellung der zweigleisigen Befahrbarkeit. Für die Station MA-Waldhof (Bahnsteig 3) musste das Planfeststellungsverfahren auf Verlangen des Eisenbahn-Bundesamtes zurückgezogen werden.  
*-rote Ampel-*

- Für die Stationen auf dem Streckenabschnitt Heidelberg – Bruchsal konnte die im Sommer aufgetretene Frage der Förderfähigkeit inzwischen geklärt werden. Seitens des Bundes wurde die Zuordnung der Maßnahmen zur 1. Ausbaustufe bestätigt. Der Neubau Station Stettfeld-Weiher ist in Ausführung. Die Bahnsteigverlängerungen an den Stationen HD-Kirchheim/Rohrbach, St. Ilgen/Sandhausen, Rot-Malsch, Bad Schönborn/Kronau, Bad Schönborn Süd, Ubstadt-Weiher verlaufen planmäßig. Die Fertigstellung ist bis Ende 2019 geplant.  
*grüne Ampel-*
- Auf dem Streckenabschnitt Bruchsal – Karlsruhe erfolgten die baulichen Umsetzungen durch die AVG bereits im Sommer 2017.  
*-grüne Ampel-*
- Für den Streckenabschnitt Ludwigshafen Hbf - Ludwigshafen BASF und innerhalb der BASF konnte planmäßig zum Fahrplanwechsel am 09.12.2018 die Inbetriebnahme erfolgen.  
*-grüne Ampel-*
- Für den Streckenabschnitt Homburg – Zweibrücken ist das Projekt in der Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung). Mit dem Ergebnis der Entwurfsplanung ist bis Anfang 2020 zu rechnen. Das Planfeststellungsverfahren soll voraussichtlich im Herbst 2020 eingeleitet werden.  
*-grüne Ampel-*

Die Folien der Präsentation werden der Niederschrift beigelegt.

#### Beschluss 109.2.1 - 2.2/19

Die Verbandsversammlung nimmt die Information zur Kenntnis.

### **TO-Punkt 3**

#### **Bekanntgabe der Tarifentscheidungen**

Herr Specht begrüßt die Herren Volz und Wissmüller und dankt für die kooperative Zusammenarbeit in tariflichen Angelegenheiten. Herr Malik informiert über die Tarifentscheidungen. Nach der Einführung des landesweit geltenden Tickets für Schüler und Auszubildende sowie des Job-Tickets für Landesbedienstete beabsichtigt das Land Hessen zum 01.01.2020 eine Seniorenkarte einzuführen, die ebenfalls im gesamten Bundesland Hessen zur Benutzung der Busse und Bahnen gelten soll. Das neue Seniorenticket soll in zwei Versionen angeboten werden. Die Standardversion soll für 365 EUR p. a und die Premiumversion für 625 EUR p. a. angeboten werden. Eine weitere Änderung stellt die Erweiterung der Mobilitätsgarantie auf Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs dar. Die in den Beförderungsbedingungen des VRN verankerte Mobilitätsgarantie, die derzeit die nachträgliche Erstattung von Taxikosten im Falle einer unverhältnismäßigen Verspätung lediglich für die Inhaber von Wochen-, Monats- und Jahreskarten exklusive der Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs sowie für Personen mit Schwerbehindertenausweis inklusive Freifahrtberechtigung vorsieht, soll auf die Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs ausgedehnt werden. Des Weiteren sollen die Tarifbestimmungen um die „Besondere Beförderungsbedingungen zur Mitnahme von E-Tretrollern“ erweitert werden.

#### Beschluss 109.3/19

Die Verbandsversammlung nimmt die Information zur Kenntnis.

#### **TO-Punkt 4** **E-Bus-Studie**

- Vortrag von Marcel Corneille EMCEL-

Herr Corneille informiert ausführlich anhand einer Power-Point-Präsentation über die Machbarkeitsstudie „Potentiale für den Einsatz von E-Bussen im VRN-Gebiet“. Die aktuelle Feinstaubsituation in den deutschen Städten erfordert wirksame Alternativen. Das Ziel der Bundesregierung ist eine Reduzierung der Verkehrsemissionen bis zum Jahr 2030 um 40%. Dazu bedarf es einer erhöhten Akzeptanz des ÖPNV. Auf den Hinweis von Herrn Odszuck, dass bei der Umstellung von Diesel- auf Elektrobusse nicht mit dem Faktor eins gerechnet werden kann, weist Herr Corneille darauf hin, dass dieses Verhältnis nur auf bestimmte Streckenvarianten zutreffe. Aktuell existieren im VRN-Gebiet 60 Linienbündel „Bus“ mit mehr als 400 Linien, die mit mehr als 1.000 Bussen unter Verwendung von vier Technologien bedient werden. Es bestehen z. Zt. verschiedene Einstiegshürden in Bustechnologien.

Randbedingungen, wie großes Verbundgebiet, eingeschränkte Datengrundlage und verkehrsunternehmensunabhängiger Ansatz waren für die Nachbarkeitsstudie vorgegeben. Ziel war eine grobe Analyse zur ersten Einschätzung der geeigneten Technologien. Für die Bewertung der E-Bus-Technologie galt es technologische-, strecken- und bündelspezifische Kriterien zu untersuchen.

Die vorgestellte Machbarkeitsstudie soll den Entscheidungsträgern Möglichkeiten für den Betrieb von E-Bussen im VRN-Gebiet aufzeigen. Es bedarf aber einer differenzierten Betrachtungsweise je Linienbündel.

Um den Ladevorgang zu verringern, könnte sich Herr Sauerzapf den kompletten Tausch der Batterieeinheit vorstellen. Herr Corneille sieht die technische Umsetzung als nicht gegeben. Herrn Dr. Brechtel interessieren die Kosten der unterschiedlichen Varianten, da im SPNV wasserstoffbetriebene Fahrzeuge teurer als E-Fahrzeuge sind. Herr Corneille erläutert, dass es entscheidend auf die Randbedingungen ankäme. Herrn Odszuck interessiert die ökologische Gesamtbeurteilung zwischen Diesel- und E-Bus. Herr Corneille führt aus, dass die Emissionen bei Diesel-Fahrzeugen überwiegend beim Betrieb der Fahrzeuge, bei E-Fahrzeugen hingegen überwiegend in der Herstellung und Entsorgung entstehen. Herr Specht ergänzt, dass Energie in den regionalen Windparks nicht nur zur Strom- sondern auch zur Wasserstoffgewinnung verwendet wird.

Die Folien der Präsentation werden der Niederschrift beigelegt.

#### Beschluss 109.4/19

Die Verbandsversammlung nimmt die Information zur Kenntnis.

#### **TO-Punkt 5**

#### **Neue Mobilitätsformen – Ungesteuerte Fahrdienste oder integriertes Ridepooling?**

- Vortrag von Dr. Volker Deutsch, VDV -

Herr Dr. Deutsch informiert ausführlich anhand einer Power-Point-Präsentation über neue Mobilitätsformen und erste Erfahrungen über deren Auswirkungen auf den Verkehr, insbesondere den ÖPNV.

Herr Dr. Deutsch gibt zunächst eine Erklärung der Begrifflichkeiten. Bei Ridehailing handelt es sich um die entgeltliche und „on-demand“-gesteuerte Beförderung von einzelnen Personen oder Kleingruppen mittels eines für eine spezifische Fahrtanforderung angebotenen Fahrzeugs eines kommerziellen Plattform-Anbieters. Es besteht keine Betriebs- und Beförderungspflicht, kein Pflichtfahrgebiet und keine Tarifvorgabe.

Ridesharing ist als nicht-gewerbsmäßige Mitnahme von Personen in Privatautos bei ohnehin stattfindenden Fahrten gegen Unkostenbeitrag definiert. Integriertes Ridepooling wiederum ist als Transformation von Ridehailing unter Berücksichtigung öffentlicher Verkehrsinteressen gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zu verstehen, als Teil des ÖPNV mit den PBefG-Merkmalen: Betriebspflicht, Beförderungspflicht, Pflichtfahrgebiet, Integration in die öffentliche Mobilitätsplattform und transparente Tarifbildung.

Integriertes Ridepooling als atypischer Linienverkehr im Bereich:

- Der Städte: Probetriebe liefern erste Erfahrungen. Bei diesen Angeboten handelt es sich um die Erschließung der „letzten Meile“, „weiße Flecken“ und um „Auffangangebote“.
- Der städtischen Randgebiete: Hier sind ergänzende Einsatzgebiete für ergänzende Betriebsformen zu finden und die tariflichen Optionen abzustimmen. In stadtnahen Randgebieten hat sich bereits das Anrufsammeltaxi als ergänzende Betriebsform etabliert.
- Des ländlichen Raums: Die Betriebsformen sind situativ anzupassen und die tariflichen Optionen abzustimmen. Voranmeldung und Tarife zwischen Bus und Taxi dienen der Kostendeckelung.

Fazit: Nicht alles, was „innovativ“ ist, ist auch gut. Hier gilt es zu experimentieren.

Herr Specht informiert über eine Testphase von loki mit einem fahrplanlosen Bus in der Stadt Lampertheim. Herr Malik ergänzt, dass der VRN die Steuerung bei der Auswahl der künftigen Testfelder, übernimmt um eine Kannibalisierung des ÖPNV zu verhindern.

Die Folien der Präsentation werden der Niederschrift beigelegt.

Beschluss 109.5/19

Die Verbandsversammlung nimmt die Information zur Kenntnis.

## **TO-Punkt 6**

### **Verschiedenes**

#### **6.1. Sachstand E-Tretroller**

- mündlicher Bericht -

Herr Malik informiert, dass vsl. ab Anfang/Mitte Juli von der Zulassung der Fahrzeuge (E-Tretroller) durch das Kraftfahrtbundesamt auszugehen ist. Die E-Tretroller sollen möglichst in das bestehende Mobilitätsangebot integriert werden und die vorhandenen Services ergänzen. Als Teil der Mikro- und Nahmobilität können E-Tretroller zukünftig ein Baustein zur Bewältigung der sog. „letzten Meile“ als Ergänzung des ÖPNV sein. Es wird erwartet, dass sie insbesondere dazu beitragen, intermodale Wege noch einfacher zurückzulegen und die Unabhängigkeit vom eigenen Auto zu fördern. Um in den Verbundkommunen möglichst einheitliche Regelungen zu erreichen, erarbeitet der VRN im Auftrag der Kommunen eine Ausgestaltungsempfehlung für Verleihsysteme. Sie soll im Wege der Selbstverpflichtung von den Anbietern von Verleihsystemen übernommen werden.

Herr Sauerzapf weist daraufhin, dass es bei den Job-Ticket-Vereinbarungen einer Änderung bedarf. Aktuell bestehe bei Mitarbeitern kleinerer Unternehmen keine Möglichkeit ein Job-Ticket zu erwerben. Herr Specht informiert, dass im Rahmen der Modellstadt Mannheim in verschiedene Richtungen gedacht wird. Herr Malik ergänzt, dass es spätestens Anfang nächsten Jahres ein neu konzipiertes Job-Ticket-Angebot geben soll.

Herr Malik berichtet, dass eine erfolgreiche und historische VDV-Jahrestagung mit rund 850 Teilnehmern vom 17. – 19. Juni 2019 in Mannheim stattgefunden hat.

Der Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband für über 600 Personen- und Schienengüterverkehrsunternehmen, hat zusammen mit 17 Start-Up-Unternehmen und weiteren Anbietern aus der Mobilitätsbranche eine neue Plattform für Zusammenarbeit und regelmäßigen Austausch ins Leben gerufen. Die Gründungsveranstaltung des „VDV New Mobility Forum“ fand am 16. Juni im Vorfeld der VDV Jahrestagung in Mannheim statt. Alle Teilnehmer unterzeichneten im Rahmen der Gründung eine Charta, in der sie sich auf gemeinsame Inhalte für die Zusammenarbeit bei der Gestaltung zukünftiger Mobilität festlegen. Ziel der Mitglieder des „VDV New Mobility Forums“ ist es, einen optimalen Verkehrsmittelmix sowohl für individuelle Nutzer als auch für die Allgemeinheit anzubieten, und dabei die Angebote für geteilte Nutzung von Mobilität deutlich auszubauen.

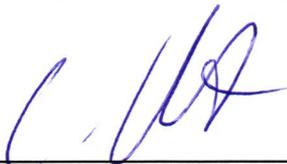
Ein weiteres Highlight bildete der Startschuss für die App „Mobility-Inside“. Diese ermöglicht es, dass die Kunden Tickets von Haustür zu Haustür von unterschiedlichen Verkehrsunternehmen kombinieren können. Ein Kunde, der etwa von Hannover nach München fährt, könnte so auch ohne die pauschalen City-Tickets der Bahn, über diese App Fahrkarten kaufen, die das Üstra-Ticket, den Bahn-Anteil und das MVG-Ticket enthalten. Bisher ist es zwar ebenfalls möglich, über die Bahn-App „DB Navigator“ Tickets für einzelne Verkehrsverbünde zu erwerben, der Kunde kauft das Ticket aber im Prinzip beim jeweiligen Verkehrsunternehmen, das über eine Anwendungsschnittstelle (API) eingebunden wird. In Zukunft soll das anders werden. „Mobility Inside“, soll mittelfristig den überregionalen Kauf von Fahrkarten aus einer Hand und mit einem Geschäftspartner ermöglichen. Die Abrechnung untereinander (Clearing-Verfahren) und die Koordination innerhalb der Verkehrsunternehmen/-verbänden soll die Initiative übernehmen.

Beschluss 106.6/19

Die Verbandsversammlung nimmt die Information zur Kenntnis.

Nachdem keine weitere Wortmeldung erfolgt, schließt Herr Specht die Sitzung um 12:40 Uhr.

Der Verbandsvorsitzende



Specht

Für die Niederschrift



Rosenkranz