

STADT  
**MANNHEIM**<sup>2</sup>

RECHNUNGS-  
PRÜFUNGSAMT

**Bericht über die Prüfung des  
Jahresabschlusses zum 31.12.2021 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](mailto: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

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

ANLAGEN

	Nr.
Bilanz zum 31.12.2021	1
Gewinn- und Verlustrechnung vom 01.01. bis 31.12.2021	2
Anhang	3
Lagebericht	4
Rechtliche Verhältnisse	5
Ergänzende Aufgliederungen und Erläuterungen zur Bilanz zum 31.12.2021	6
Ergänzende Aufgliederungen und Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 01.01. bis 31.12.2021	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) in Folge der Corona-Pandemie zusätzliche Einbußen bei Nachfrage und Tarifeinnahmen und befindet sich wie die Wirtschaft in einem tiefen Tal. Ohne finanzielle Unterstützung von Bund und Ländern wäre ein Aufrechterhalten der Fahrplanangebote nicht weiter zu leisten. Im Rahmen der Rettungsschirme der drei Bundesländer wurden wie bereits im Vorjahr die erforderlichen Anträge auf Lastenausgleiche gestellt, um die Netto-Mindereinnahmen ersetzt zu bekommen. Dem ZRN flossen alleine aus dem Rettungsschirm Corona 22 811 TEUR zu, die unverzüglich über die VRN GmbH

an die betroffenen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger weitergeleitet wurden. Das Jahresergebnis des ZRN selbst fiel aufgrund Rückstellungsanpassung mit rund - 2 TEUR nur geringfügig schlechter als geplant aus.

### **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:

Auch wenn neue Finanzierungsvereinbarungen mit den beteiligten Bundesländern anstehen ist eine Planungssicherheit bis 2022 für den Zweckverband grundsätzlich gegeben. Die jedoch teilweise disruptiven Entwicklungen im Mobilitätssektor sowie die Folgen der Corona-Pandemie sind weiterhin mit erheblichen Unabwägbarkeiten behaftet und erschweren gesicherte Vorhersagen über die kurz- mittel- und langfristige Finanzausstattung.

Wie bereits in den Vorjahren sorgt die in 2013 erfolgte Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und die hierzu ergangene Rechtsprechung weiterhin für Rechtsrisiken der Aufgabenträger. Selbst die Novellierung des PBefG in 2021 vermochte diese bislang nicht auszuräumen.

## **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/August 2022 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 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 ab 04.07.2022 die Wirtschaftsführung und das Rechnungswesen des ZRN in den Wirtschaftsjahren 2015 bis 2020 geprüft.

Die Prüfungshandlungen sind zum jetzigen Zeitpunkt beendet. Der Prüfungsbericht der GPA steht noch aus.

## **6 Wirtschaftsplan**

Die Verbandsversammlung hat den Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2021 nach § 9 (2) Ziffer 6 der Satzung am 17.12.2020 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 2021 mit Schreiben vom 18.02.2021 bestätigt.

Nachstehend sind zusammengefasst den Ist-Werten der Gewinn- und Verlustrechnung für 2021 die Ansätze des Wirtschaftsplans für 2021 gegenübergestellt.



	GuV	Planansatz	Abweichung
	2021	2021	+ Verbesserung
	TEUR	TEUR	- Verschlechterung
			TEUR
Umsatzerlöse			
- Zuschüsse der kommunalen Gebietskörperschaften	+ 14 536	+ 14 618	- 82
- AboPlus	+ 244	+ 380	- 136
- „Saubere Luft“	+ 550	+ 550	0
- Integrationsbedingte Lasten	+ 287	+ 287	0
- Zuschüsse der Länder	+ 37 031	+ 9 884	+ 27 147
- Umlage für S-Bahn/ Knoten MA-HD	+ 4 884	+ 6 850	- 1 966
Personalkostenerstattung und sonstige betriebliche Erträge	+ 208	+ 184	+ 24
	+ 57 740	+ 32 753	+ 24 987
Aufwendungen für bezogene Leistungen			
- Zuschuss für Verbundtarif	- 16 142	- 16 142	0
- Zuschuss für Verbundgesellschaft	- 8 032	- 8 055	+ 23
- AboPlus	- 244	- 380	+ 136
- Schülerabo	- 4 277	0	- 4 277
- „Saubere Luft“	- 550	- 550	0
- Rettungsschirm Corona	- 22 811	0	- 22 811
- Zuschuss für S-Bahn/ Knoten MA-HD	- 4 884	- 6 850	+ 1 966
- Kosten der Verbandsverwaltung	- 55	- 55	0
- Integrationsbedingte Lasten	- 507	- 507	0
Personalaufwand und sonstige Aufwendungen	- 228	- 203	- 25
	- 57 730	- 32 742	- 24 988
Finanzergebnis	- 12	- 11	- 1
Jahresverlust	- 2	0	- 2

Die Umsatzerlöse lagen aufgrund erhaltener Zahlungen aus dem Rettungsschirm zum Ausgleich coronabedingter Mindererträge, Erstattungen für Schülerabos sowie bei einer gleichzeitig geringeren Umlage für S-Bahn/Knotenpunkt MA-HD, insgesamt erheblich über dem Planansatz. Die Mittel aus dem Rettungsschirm sowie die Erstattungen für Schülerabos wurden durch den ZRN in seiner Rolle als koordinierende Stelle unverzüglich über die VRN GmbH an die betroffenen Verkehrsunternehmen und Auftraggeber weitergeleitet. Entsprechend sind die Aufwendungen im selben Umfang wie die Erträge im Vergleich zu den Planansätzen erhöht.

Unter Berücksichtigung eines Finanzergebnisses fast auf Planhöhe, ergibt sich ein Jahresverlust von 2 TEUR.

## **7 Feststellungen zur Rechnungslegung**

### **7.1 Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung**

#### **7.1.1 Vorjahresabschluss**

In der 112. Verbandsversammlung am 21.12.2021 wurden folgende Beschlüsse gefasst:

Der Jahresabschluss des ZRN zum 31.12.2020 wird festgestellt und der Jahresgewinn in Höhe von 20 611,30 EUR ist der Allgemeinen Rücklage zuzuführen.

Dem Leiter der Verbandsverwaltung (Verbandsvorsitzender) wird Entlastung für das Wirtschaftsjahr 2020 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

	2021		2020		Veränderung + Verbesserung – Verschlechterung TEUR
	TEUR	%	TEUR	%	
Umsatzerlöse	+ 57 739	100,0	+ 68 298	100,0	– 10 559
Sonstige betriebliche Erträge	+ 1	0,0	+ 12	0,0	– 11
Gesamtleistung	+ 57 740	100,0	+ 68 310	100,0	– 10 570
Materialaufwand	– 57 520	99,6	– 68 137	99,7	+ 10 617
Personalaufwand	– 57	0,1	– 0	0,0	– 57
Sonstige betriebliche Aufwendungen	– 153	0,3	– 138	0,2	– 15
Finanzergebnis	– 12	0,0	– 14	0,1	+ 2
Jahresverlust/-gewinn	- 2	0,0	+ 21	0,0	– 23

Sowohl die Gesamtleistung als auch der Materialaufwand ist stark durch die Zahlungen aus dem Corona-Rettungsschirm geprägt. Ein direkter Vergleich mit den Vorjahreszahlen ist daher nicht aussagekräftig. Insgesamt hat sich bei nur gering abweichendem Finanzergebnis ein um 23 TEUR schlechteres Jahresergebnis als im Vergleichsjahr 2020 ergeben.

## 8.2 Vermögenslage

Den nachfolgenden Erläuterungen legen wir eine zusammenfassende Übersicht der Bilanz zum 31.12.2021 (Anlage 1) zugrunde, der wir im Vergleich die Zahlen der Vorjahresbilanz gegenüberstellen:

	31.12.2021		31.12.2020		Veränderungen	
	TEUR	%	TEUR	%	TEUR	
<u>Aktiva</u>						
Finanzanlagen	35	1,3	35	1,9		0
Umlaufvermögen						
- Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1 697	62,2	1 299	70,7	+	398
- Guthaben bei Kreditinstituten	974	35,7	481	26,2	+	493
Rechnungsabgrenzungsposten	23	0,8	23	1,2		0
Bilanzsumme	2 729	100,0	1 838	100,0	+	891
<u>Passiva</u>						
Eigenkapital	896	32,8	898	48,9	-	2
Rückstellungen	584	21,4	521	28,3	+	63
Verbindlichkeiten	1 249	45,8	419	22,8	+	830
Bilanzsumme	2 729	100,0	1 838	100,0	+	891

Die um 891 TEUR gestiegene Bilanzsumme ist neben den stichtagsbedingt höheren Forderungen und Verbindlichkeiten aufgrund ausstehender Landeszuschüsse auf die gewachsenen Bankguthaben zurück zu führen. Die Rückstellungsveränderung ergibt sich im Wesentlichen aus der jährlichen Bewertung der Pensionsansprüche. Bei nur geringfügiger Veränderung des Eigenkapitals ist als Folge der gestiegenen Bilanzsumme die Eigenkapitalquote von 48,9 % auf 32,8 % gesunken.

### 8.3 Finanzlage

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

	2021		2020
	TEUR		TEUR
<b>1. Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit</b>			
Jahresergebnis	– 2	+	21
Abschreibungen/Verluste aus Anlagenabgängen	0		0
Cashflow	– 2	+	21
Verringerung der Ausleihungen	0	+	20
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	– 398	+	682
Veränderung der Rückstellungen	+ 63	–	9
Veränderung der Verbindlichkeiten	+ 830	–	1 054
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	+ 495	–	340
<b>2. Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>			
	0		0
<b>3. Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>			
	0	–	20
<b>4. Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>			
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds (Zwischensumme 1 – 3)	+ 493	–	360
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	481		841
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	974		481

## 9 Abschließendes Prüfungsergebnis

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach dem Ergebnis der Prüfung des Jahresabschlusses 2021 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, 03.11.2022

Stadt Mannheim  
Rechnungsprüfungsamt



Schürmeier  
Ltd. Verwaltungsdirektor

## Bilanz zum 31. Dezember 2021

<b>Aktiva</b>	<u>31.12.2021</u>	<u>31.12.2020</u>	<b>Passiva</b>	<u>31.12.2021</u>	<u>31.12.2020</u>
<b><u>A. Anlagevermögen</u></b>			<b><u>A. Eigenkapital</u></b>		
<b>Finanzanlagen</b>					
1. Beteiligungen	34.512,20 €	34.512,20 €	1. Allgemeine Rücklage	897.840,29 €	877.228,99 €
	..... 34.512,20 €	..... 34.512,20 €	2. Jahresverlust/-gewinn	<u>-1.948,88 €</u>	<u>20.611,30 €</u>
				..... 895.891,41 €	..... 897.840,29 €
<b><u>B. Umlaufvermögen</u></b>			<b><u>B. Rückstellungen</u></b>		
<b>I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>					
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00 € (Vj.:0,00 €)	7.782,67 €	10.955,95 €	1. Rückstellungen für Pensionen	567.336,39 €	514.519,32 €
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00 € (Vj.:0,00 €)	74.324,79 €	8.675,70 €	2. Sonstige Rückstellungen	<u>16.717,50 €</u>	<u>6.700,00 €</u>
3. Forderungen an Mitglieder davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 0,00 € (Vj.:0,00 €)	997.386,05 €	712.593,96 €		..... 584.053,89 €	..... 521.219,32 €
4. Sonstige Vermögensgegenstände	<u>618.052,45 €</u>	<u>566.842,79 €</u>	<b><u>C. Verbindlichkeiten</u></b>		
	1.697.545,96 €	1.299.068,40 €	<b>I. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>		
			davon mit einer Restlaufzeit		
			bis zu einem Jahr 153.704,00 € (Vj.:326.974,22 €)		
			<b>II. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen</b>		
			davon mit einer Restlaufzeit		
			bis zu einem Jahr 959.208,84 € (Vj.: 56.442,14 €)		
			<b>III. Verbindlichkeiten gegenüber Mitgliedern</b>		
			davon mit einer Restlaufzeit		
			bis zu einem Jahr 136.062,56 € (Vj.: 35.689,88 €)		
<b>II. Guthaben bei Kreditinstituten</b>	973.653,15 €	481.375,86 €		<u>153.704,00 €</u>	<u>326.974,22 €</u>
				..... 1.248.975,40 €	..... 419.106,24 €
	..... 2.671.199,11 €	..... 1.780.444,26 €			
<b><u>C. Rechnungsabgrenzungsposten</u></b>					
	23.209,39 €	23.209,39 €			
	<u>2.728.920,70 €</u>	<u>1.838.165,85 €</u>		<u>2.728.920,70 €</u>	<u>1.838.165,85 €</u>



**Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit  
vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021**

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
<b>1. Umsatzerlöse</b>	57.739.328,28 €	68.298.289,47 €
<b>2. Sonstige betriebliche Erträge</b>	593,31 €	12.137,90 €
<b>3. Materialaufwand</b>		
Aufwendungen für bezogene Leistungen	57.519.556,99 €	68.137.400,19 €
<b>4. Personalaufwand</b>	56.987,93 €	76,00 €
davon für Altersversorgung 56.987,93 € (Vj.: 76,00 €)		
<b>5. Sonstige betriebliche Aufwendungen</b>	153.119,17 €	138.344,60 €
<b>6. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge</b>	0,00 €	450,45 €
davon von Mitgliedern 0,00 € (Vj.: 450,45 €)		
<b>7. Zinsen und ähnliche Aufwendungen</b>	12.206,38 €	14.445,73 €
davon von Mitgliedern 0,00 € (Vj.: 0,00 €)		
<b>8. Jahresverlust/-gewinn</b>	<b>-1.948,88 €</b>	<b>20.611,30 €</b>

## **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 31.12.2020:	877.228,99
+ Einstellung des Jahresgewinns des Vorjahres:	20.611,30
Stand 31.12.2021:	897.840,29

**Übersicht über die Entwicklung der Finanzanlagen des  
Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar  
im Wirtschaftsjahr 2021 (01.01. bis 31.12.2021)**

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
<b>I. Finanzanlagen</b>														
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
<b>GESAMT</b>	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

Die Bewertung der Pensionsrückstellungen erfolgt nach dem Teilwertverfahren und Anwartschaftsbarwertverfahren.

Die Bewertung der unmittelbaren Pensionsrückstellungen basiert auf folgenden Rechnungsgrundlagen:

	<u>2021</u>
- Rententrend	1,50 %
- Gehaltstrend	1,50 %
- Zinssatz (§ 253 Abs.2 Satz 2 HGB) Richttafeln von Heubeck 2018G	1,87 %

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 42.644,33 EUR.

Rückstellungen	Stand 01.01.2021 Euro	Verbrauch Euro	Auflösung Euro	Zuführung Euro	Stand 31.12.2021 Euro
I. Pensionsrückstellungen	514.519,32	16.377,24	0,00	69.194,31	567.336,39
II. sonstige Rückstellungen	6.700,00	6.106,70	593,30	16.717,50	16.717,50
	<u>521.219,32</u>	<u>22.483,94</u>	<u>593,30</u>	<u>85.911,81</u>	<u>584.053,89</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	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
II. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	153.704,00	153.704,00	0,00	0,00	0,00
III. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	959.208,84	959.208,84	0,00	0,00	0,00
IV. Verbindlichkeiten gegenüber Mitgliedern	136.062,56	136.062,56	0,00	0,00	0,00
	<u>1.248.975,40</u>	<u>1.248.975,40</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>

Am Bilanzstichtag bestehen noch sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 57.039,84 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.: 15.000,00 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 Christian Engelhardt, Landrat	(stellvertretender Vorsitzender)	- Kreis Bergstraße
Frau Gudrun Heß-Schmidt, 1. Kreisbeigeordnete	(stellvertretende Vorsitzende)	- Kreis Kaiserslautern
Herr Jürgen Odszuck, Erster Bürgermeister		- Stadt Heidelberg
Herr Alexander Thewalt, Beigeordneter		- Stadt Ludwigshafen
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 (bis 31.05.2021)		- Main-Tauber-Kreis
Herr Christoph Schauder, Landrat (ab 01.06.2021)		- Main-Tauber-Kreis
Herr Heiko Sippel, Landrat		- Kreis Alzey-Worms
Herr Martin Hebich, Oberbürgermeister		- Stadt Frankenthal
Herr Hans-Ulrich Ihlenfeld, Landrat		- Kreis Bad Dürkheim
Herr Lukas Hartmann, Beigeordneter		- Stadt Landau
Herr Adolf Kessel, Oberbürgermeister (bis 31.10.2021)		- Stadt Worms
Herr Timo Horst, Beigeordneter (ab 01.11.2021)		- Stadt Worms
Herr Clemens Körner, Landrat		- Rhein-Pfalz-Kreis
Herr Bernhard Adams, Beigeordneter		- Stadt Neustadt
Herr Michael Maas, Bürgermeister		- Stadt Pirmasens
Herr Dietmar Seefeldt, Landrat		- Kreis Südliche Weinstraße
Frau Stefanie Seiler, Oberbürgermeisterin		- Stadt Speyer
Frau Christina Rauch, Beigeordnete		- Stadt Zweibrücken

**Vertreter der Länder**

Herr Michael Puschel, Ministerialrat (bis 26.08.2021)	- Land Rheinland-Pfalz
Herr Fritz Engbarth-Schuff (ab 27.08.2021)	- Land Rheinland-Pfalz
Herr Bernhard Maßberg, Ministerialdirigent	- Land Hessen
Herr Gerd Hickmann, Ministerialdirigent	- Land Baden-Württemberg

Der Verbandsvorsitzende schlägt vor, den Jahresverlust zum 31. Dezember 2021 in Höhe von 1.948,88 EUR durch eine Entnahme der Allgemeinen Rücklage auszugleichen.

Mannheim, 31.07.2022

  
Christian Specht

## **Lagebericht für das Geschäftsjahr 2021**

### **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.

Zur Wahrnehmung der Aufgaben der Verbandsverwaltung bedient sich der Zweckverband des Verkehrsverbundes 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<sub>x</sub> -Grenzwerte nachweisbar und dauerhaft einzuhalten. Von den Grenzwertüberschreitungen waren in der Metropolregion Rhein-Neckar vor allem die Städte Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg betroffen. Neben Maßnahmen in diesen Städten selbst konnten 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 die VRN GmbH seit dem Jahr 2018 im Rahmen mehrerer Förderaufrufe zahlreiche Projektanträge beim BMVI eingereicht, die mit wenigen Ausnahmen bewilligt wurden.

Unter anderem werden 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 (VRNradbox) abgewickelt. In allen drei Projekten konnten in 2021 an mehreren Standorten die jeweiligen Maßnahmen erfolgreich umgesetzt werden. Pandemiebedingt wurde in den Projekten VRNradbox und P+R Sensorik eine weitere Laufzeitverlängerung beantragt, die wiederum bewilligt wurde.

Vier Förderprojekte betreffen den Bereich der Mobilitätsdienstleistungen und werden derzeit im Rahmen des Förderprogramms Digitalisierung der kommunalen Verkehrssysteme durchgeführt. Zum einen betrifft dies die Digitalisierung der Fahrradmobilität und deren Erweiterung auf die elektronische Mobilitätsplattform der VRN GmbH, zum anderen die Digitalisierung des regionalen Fahrradvermietsystems VRNnextbike. Das Förderprojekt VRNnextbike I konnte zum Oktober 2021 erfolgreich abgeschlossen werden.

Bei den im Rahmen des fünften Förderaufrufes bewilligten drei weiteren Fördervorhaben zum Ausbau der Big Data-Plattform wurde die Umsetzung aufgenommen. Es handelt sich hierbei um die Vorhaben

- „VRN-MIReady“: Damit erhält der VRN Anschluss an das im Aufbau befindliche deutschlandweite Projekt „Mobility inside“, einer Vernetzungsinitiative der ÖPNV-Branche.

- „Big\_Data\_Haltestelle“: Erstellung eines „Big Data Haltestellenkatasters“ für die Erfassung, Bewertung und Entwicklung von Maßnahmen zur ÖPNV-Angebotsverbesserung. Es schafft zugleich die Voraussetzungen für eine barrierefreie Beauskunftung des ÖPNV-Angebots.
- „Digi\_Ich“: Entwicklung eines individualisierten Produkt- und Informationsangebotes für Mobilität im Umweltverbund.

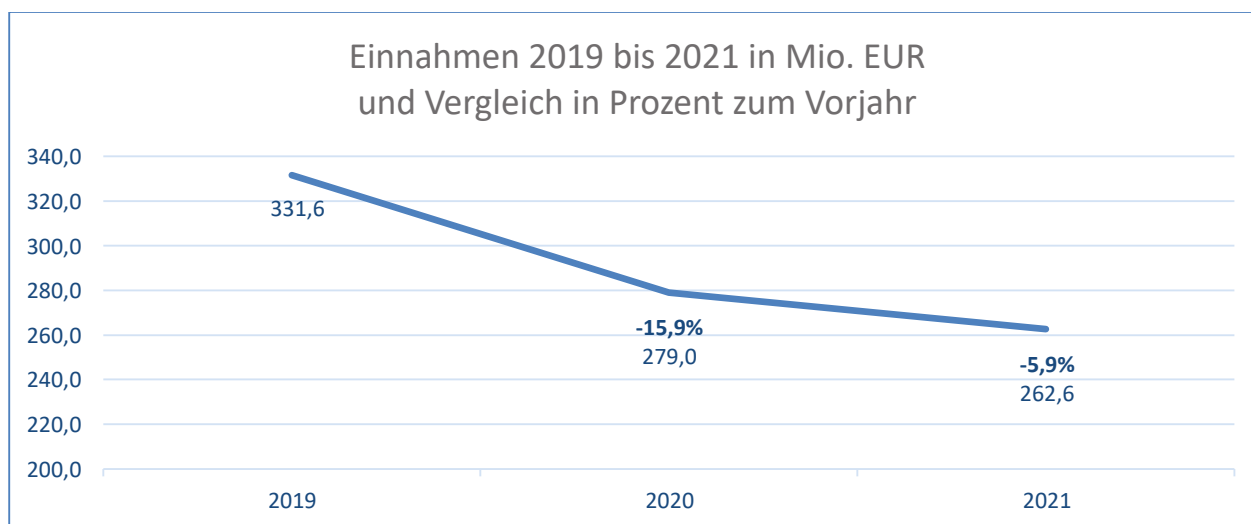
Gleiches gilt für die im Vorjahr in Kooperation mit dem Land Rheinland-Pfalz und mit Förderung durch das Land landesweit einheitliche Nacherhebung der barrierefreien Haltestellenattribute auf Basis des im VRN schon vorhandenen Haltestellenkatasters. Der Bund fördert die Maßnahmen mit bis zu 70%. Die Kofinanzierung wird durch den Projektträger VRN sicher gestellt.

## **2. Wirtschaftliche Entwicklung des Verkehrsverbundes im Geschäftsjahr 2021**

### **Absatz und Vertrieb**

Auch im Jahr 2021 hat die Pandemie ihre volle negative Auswirkung auf unser öffentliches Leben ausgeübt. Der ÖPNV hat unter den weiteren Corona-Wellen und den damit verbundenen Einschränkungen zusätzliche Einbußen bei Nachfrage und Tarifeinnahmen hinnehmen müssen und befindet sich wie die Wirtschaft in einem tiefen Tal. Ohne finanzielle Unterstützung von Bund und Ländern wäre ein Aufrechterhalten der Fahrplanangebote nicht weiter zu leisten.

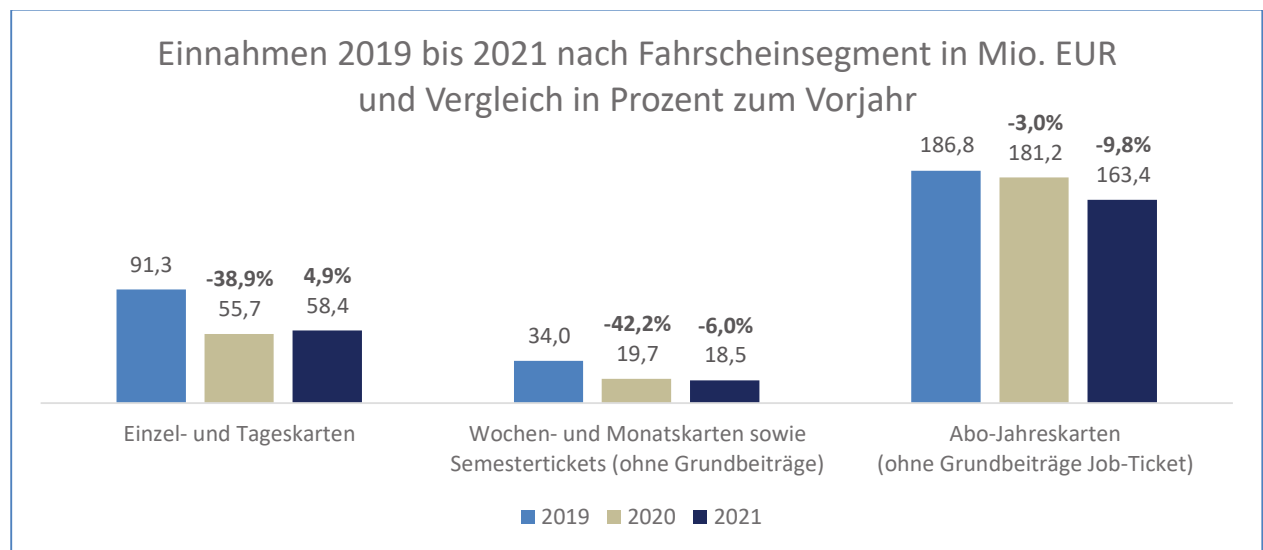
Die VRN-Fahrgeldeinnahmen 2021 (ohne Sondereinnahmen) erreichten mit 262,6 Mio. Euro den niedrigsten Stand seit 10 Jahren. Sie lagen im Vergleich zu 2019 bei -20,8 % und waren auch im Vergleich zu 2020 mit -5,9 % deutlich geringer.



*Gesamteinnahmen (ohne Sonderpool) 2019 bis 2021 und prozentualer Vergleich zum Vorjahr*



Im Vergleich zum Vorjahr hatten nur die Einzel- und Tageskarten ein leichtes Plus aufzuweisen; im Vergleich zu 2019 sehen aber auch diese Werte verschlechtert aus:



### **Rettungsschirme 2020 und 2021**

Die tatsächlichen Netto-Fahrgeld-Mindereinnahmen aufgrund der Corona-Pandemie, die gemäß Rettungsschirmrichtlinien von Bund und Länder nachgewiesen wurden, beliefen sich im Jahr 2020 auf 63,7 Mio. EUR. Alle drei Länder haben sich entschieden, diese Schäden zu 100 % auszugleichen. Die restlichen Ausgleichsbeträge aus Baden-Württemberg und Hessen wurden noch 2021 ausgezahlt, die aus Rheinland-Pfalz Anfang 2022.

Im Rahmen der Rettungsschirme der drei Bundesländer wurden auch im Jahr 2021 die Mindereinnahmen prognostiziert und die erforderlichen Anträge in unterschiedlichen Phasen bei den Bewilligungsstellen gestellt. Für 2021 werden gemäß den aktuellen Prognosen ca. 74 Mio. EUR NETTO-Mindereinnahmen erwartet. Die Nachweise sind bis zum 31.03.2023 zu erbringen.

### **Vertrieb und Tarif**

Aufgrund der auch im Jahr 2021 anhaltenden Pandemie-Situation konnten wie im Vorjahr viele Projekte und Werbemaßnahmen nicht so durchgeführt werden, wie ursprünglich vorgesehen. Besonders betroffen waren hiervon die Kommunikationsmaßnahmen für die Tarifprodukte sowie die öffentlichkeitswirksamen Veranstaltungen.

Die zu Beginn des Jahres 2020 angestellten Planungen zu einer umfassenden Reform des Tarifes konnten in 2021 erfolgreich abgeschlossen werden. Gemeinsam mit dem beauftragten und in Dresden ansässigen Beratungsunternehmen Probst & Consorten konnte die mit Vertretern der Verkehrsunternehmen DB, Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) und SWK sowie dem VRN besetzte Arbeitsgruppe die erarbeiteten Vorschläge in die Verbundgremien einbringen und diese zu einer positiven Beschlussfassung bewegen. Kern der zum Jahreswechsel 2021 umgesetzten Tarifreform war die Verschlinkung des Tarifs in Bezug auf nachfrageschwache Tarifprodukte, die Ausrichtung des Tarifs auf flexible Angebote, um der aufgrund der Pandemie-Situation veränderten Rahmenbedingungen vieler Beschäftigter entsprechend Rechnung zu tragen sowie die konsequente Ausrichtung auf die Stärkung der digitalen Vertriebswege. Unter dem Motto „Flexibler-einfacher-fairer“ wurden der Regeltarif nach Waben vereinfacht, mit dem Rhein-Neckar-Ticket-Flex und dem Rhein-Neckar-Ticket Plus Tarifangebote unter der Berücksichtigung der Home-Office-Situation geschaffen und insbesondere die seit mehreren Jahren bereits existierende und über das Check-In/Check-Out- bzw. Be-Out-System angebotene Tarifierung der Luftlinie durch eine Bestpreisabrechnung aufgewertet. Diese bietet den das System nutzenden Fahrgästen grundsätzlich das Versprechen, nie mehr als nach der Regeltarifierung per Waben bezahlen zu müssen und ist derzeit in Deutschland einzigartig. Mit den ersten Überlegungen, die mit der VRN GmbH bereits kooperierenden Anbieter von Mobilitäts-

dienstleistungen wie Stadtmobil Rhein-Neckar, nextbike oder den E-Tretroller-Anbietern in die Tarifangebote des VRN zu integrieren, wurde in 2021 ebenfalls begonnen.

Nachdem zum Jahreswechsel 2021 aufgrund der Pandemie-Situation die Tarifierung ausgesetzt wurde, haben sich die Verkehrsunternehmen und die Aufgabenträger darauf verständigt, die Tarifierung, die in vielen Fällen zu günstigeren Tarifangeboten geführt hat, mit einer Tarifierung i. H. v. 3% zu verknüpfen, um auch den wirtschaftlichen Belangen aller am Verbund Beteiligten entsprechend Rechnung tragen zu können.

Das seit dem 01.01.2020 angebotene nutzerorientierte Job-Ticket-Modell, bei dem der seitens des Arbeitgebers zu entrichtende Grundbeitrag lediglich für die Mitarbeiter zu bezahlen ist, die das Job-Ticket tatsächlich erwerben, wurde trotz der Corona-Krise und ohne dies mittels einer breit angelegten Kommunikationsmaßnahme zu bewerben, dennoch von vielen Firmen und Institutionen nachgefragt, sodass bis zum Ende des Jahres 2021 mit mehr als 50 Unternehmen eine vertragliche Vereinbarung abgeschlossen werden konnte. Dieses Modell hat sich insbesondere für kommunale Verwaltungen und Unternehmen im ländlichen Raum, bei denen die ÖPNV-Nutzerquote vor Abschluss der Vereinbarung eher niedrig war, als optimale Ergänzung des bereits bestehenden Portfolios existierender Job-Ticket-Angebote im Verbund herauskristallisiert.

Im Zusammenhang mit der bevorstehenden und zum Fahrplanwechsel 2024 umzusetzenden Ausschreibung von Verkehrsleistungen im elsässischen Teil der Région Grand Est, die verkehrlich die Verkehrsverbünde von Südbaden über die Technologieregion Karlsruhe sowie die Metropolregion Rhein-Neckar bis nach Rheinland-Pfalz und dem Saarland tangiert, wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die sich mit der Thematik eines Ländergrenzen überschreitenden Tarifes zwischen Deutschland und Frankreich befasst. Das von den beteiligten Ländern, den Zweckverbänden und Verkehrsverbänden erarbeitete Lastenheft war Grundlage für die im Jahr 2021 durchgeführte Ausschreibung zur Vergabe eines Tarifgutachtens, bei der sich die in Köln ansässige Firma mobilité Unternehmensberatung GmbH & Co. KG durchgesetzt hat. Gemeinsam mit der Arbeitsgruppe wurden seitens des beauftragten Gutachters im Jahr 2021 erste Grundlagen für eine Grenzüberschreitende Tarifierung erarbeitet.

Nachdem zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 die zweite Stufe des Landestarifes Baden-Württemberg (BW-Tarif) mit der Einführung der Zeitkarten für Erwachsene und Berufstätige starten konnte, wurde entsprechend des vorgesehenen Zeitplanes das angebotene Tarifsortiment zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 mit den Ausbildungszeitkarten komplettiert. Der VRN war in den entsprechenden Facharbeitskreisen (Tarif, Einnahmenaufteilung, Vertrieb und Kommunikation) an den vorbereitenden Maßnahmen beteiligt.

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 auch im Jahr 2021 für ein weiteres Jahr verlängert werden.

Aufgrund des Ausfalls zahlreicher Veranstaltungen, kam es auch im Jahre 2021 zu keiner nennenswerten Anzahl von Kombi-Ticket-Vereinbarungen, da sich die bereits im Jahr 2020 seitens der Veranstalter abgesagten bzw. verschobenen Events auch im Jahr 2021 zum überwiegenden Teil nicht realisieren ließen. Zu vermehrten Sondierungsgesprächen kam es lediglich im letzten Quartal d. J., um Kombi-Ticket-Vereinbarungen für das Jahr 2022 zu fixieren, wobei festzustellen ist, dass die Veranstalter mittlerweile das Print-at-Home-Verfahren bevorzugen, damit die Besucher ihre Eintrittskarte bzw. Kombi-Tickets zuhause ausdrucken können.

Da im Jahre 2023 die Bundesgartenschau in Mannheim stattfindet, wurden mit der BUGA-Geschäftsstelle und der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv), mehrere Gespräche zum Abschluss einer Kombi-Ticket-Vereinbarung geführt und die Verbundgremien über den jeweiligen Sachstand unterrichtet. Die über mehrere Monate stattfindende und an zwei nicht unmittelbar angrenzenden Standorten innerhalb des Stadtgebietes, dem Spinelli-Gelände, einem ehemaligen Standort der amerikanischen Streitkräfte und dem Luisenpark, vorgesehene Veranstaltung erfordert ein spezielles Verkehrskonzept, um mittels eines Shuttle-Verkehrs die problemlose Erreichbarkeit der beiden Standorte für die Besucher zu gewährleisten. Der Abschluss der Kombi-Ticket-Vereinbarung erfolgte Anfang Juli 2022.

Ende des Jahres 2021 hat sich die Verbundgesellschaft dazu entschlossen, den seit August 2020 bestehenden Dienstleistungsvertrag mit der Rhein-Neckar Verkehr GmbH (rnv), der den Verkauf von Fahrausweisen in der App myVRN über die technische Anbindung an die rnv sichergestellt hat, zu kündigen und den digitalen Vertrieb selbst abzuwickeln. Die seit vielen Jahren für den VRN tätige Münchner Firma Mentz GmbH, die u. a. auch die elektronische Mobilitätsauskunft des VRN betreut, konnte für dieses Vorhaben gewonnen werden. Gemeinsam mit dem in dieses Projekt eingebundenen Zahlungsdienstleister LogPay wird die Firma Mentz Mitte des Jahres 2022 die Verkaufsfunktion der App myVRN wiederherstellen und den zunächst vorgesehenen Verkauf von Fahrscheinen des Gelegenheitsverkehrs perspektivisch um die Zeitkarten sowie um den Luftlinientarif ergänzen.

Die im Jahre 2022 startenden Projekte Mobility Inside (MI) und Check-In/Check-Out Baden-Württemberg (CiCo BW) wurden im Jahr 2021 seitens des Verbundes im engen Austausch mit dem Fraunhofer-Institut in Dresden sowie der Firma Mobilligence GmbH in Frankfurt durch die Bereitstellung umfangreicher Datenlieferungen und der Beantwortung tariflicher Fragen intensiv begleitet. Bei dem Projekt MI, dem auch die rnv als Gesellschafter angehört, handelt es sich um ein digitales Vertriebssystem, das es den Kunden ermöglicht, mit lediglich einer Registrierung Einzelfahrscheine und Tageskarten aller an diesem Projekt derzeit beteiligten Verkehrsverbünde bzw. -unternehmen erwerben zu können. Das Projekt CiCo BW ist darauf ausgerichtet, den Kunden die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel im Nahverkehr über die Verbundgrenzen hinweg, aber auch innerhalb der jeweiligen Verkehrsverbünde, unter Zugrundelegung der jeweils geltenden Tarife, mittels Ein- und Ausloggen per Smartphone zu ermöglichen.

## **Kommunikation**

Im Jahr 2021 erfolgten mehrere Sitzungen auf Fachebene zur Einrichtung der ersten Mobilitätszentrale im Rhein-Neckar-Kreis am Standort des Bahnhofes Sinsheim. Mit dem Main-Tauber-Kreis, der im Rahmen eines Förderprojektes des Landes Baden-Württemberg hierfür finanzielle Unterstützung erhält, wurden erste Gespräche zur Einrichtung einer Mobilitätszentrale im Bahnhof Wertheim geführt. Perspektivisch soll auch im Bahnhof Lauda, einem wichtigen Verkehrsknoten im Main-Tauber-Kreis, eine weitere Mobilitätszentrale entstehen. 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, wird damit konsequent fortgeführt.

Wie im Vorjahr wurden auch im Jahr 2021 viele der ursprünglich geplanten Kommunikationsmaßnahmen aufgrund der anhaltenden Pandemie-Situation zurückgestellt. Dennoch konnten einige Projekte verwirklicht und insbesondere die Maßnahmen realisiert werden, die routinemäßig durchzuführen sind, um das gewohnte Erscheinungsbild des VRN in der Öffentlichkeit nicht zu verändern.

Unter Beachtung der von der Mannheimer Werbeagentur „srg, schulze, reister, grötzinger“ entwickelten Gestaltungsrichtlinie bei Anzeigen, Plakataktionen und Werbemaßnahmen wurde der Markenauftritt konsequent fortgeführt und die für die einzelnen Werbemaßnahmen notwendigen Leitmotive im Laufe des Jahres je nach Bedarf, der auch im Jahr 2021 aufgrund der Pandemie-Situation deutlich geringer ausgefallen ist, aktualisiert. Aufgrund der zum Jahreswechsel vorgesehenen Umsetzung der Tarifreform und der gleichzeitig stattfindenden Tarifanpassung mussten die Tarifinformationsmedien umfangreich überarbeitet und aktualisiert werden. Um die Öffentlichkeit frühzeitig vor dem Jahreswechsel auf die Tarifreform aufmerksam zu machen, wurde auf der Homepage des VRN im November eine Microsite platziert, die es Interessierten ermöglichte, sich über die Veränderungen im Tarifsortiment und die neuen Tarifprodukte ausführlich zu informieren. Umfangreichere Kommunikationsmaßnahmen für einzelne Tarifprodukte wurden aufgrund der zum Dezember wieder ansteigenden Corona-Fallzahlen auf das Jahr 2022 verschoben.

Die bereits 2019 getroffene Entscheidung, anstehende Kommunikationsmaßnahmen stärker auf die sozialen Medien auszurichten, da diese Art der Kommunikation in der Regel sehr kostengünstig angeboten wird und die Möglichkeit besteht, das Verhalten der angesprochenen und in der Regel Technik affinen Zielgruppen durch Tracking zu verfolgen, wurde auch im Jahr 2021 konsequent fortgeführt. Aufgrund der anhaltenden Pandemie-Situation konnte dies jedoch nur für Einzelmaßnahmen in Anspruch genommen werden.

Genutzt wurde diese Art der Kommunikation insbesondere für die im Sommer 2021 durchgeführten Aktionen des Landes Baden-Württemberg und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zur Belohnung der Zeitkarteninhaber, die trotz der Pandemie-Situation ihr Jahreskartenabonnement nicht gekündigt hatten. Unter dem Motto „bwAbo-Sommer“ konnten die Inhaber einer VRN-Jahreskarte in den

baden-württembergischen Sommerferien die öffentlichen Verkehrsmittel des Nahverkehrs landesweit benutzen, ohne hierfür einen zusätzlichen Fahrschein zu erwerben. Im September war es den Jahreskarteninhabern dann möglich, über einen Zeitraum von zwei Wochen die Verkehrsleistungen im Nah- und Regionalverkehr bundesweit über die VDV-Aktion „Deutschland Abo-Upgrade“ in Anspruch nehmen zu können. Beide Aktionen wurden seitens des VRN medial, insbesondere über die digitalen Kanäle, begleitet.

Die von der Mannheimer Werbeagentur Signum betreute Kundenzeitschrift „Hin und Weg“ erschien im Jahr 2021, wie im Vorjahr, in drei Ausgaben im Frühjahr, Sommer und Herbst, wobei jeweils ein aktueller oder außergewöhnlicher Themenbereich als Leitthema hervorgehoben und das Erscheinungsbild der Kundenzeitschrift insgesamt aufgefrischt wurde. Erneut aktualisiert und zum Teil auch mit neuen Inhalten und Zielen versehen wurden im Jahr 2021 die in mehreren Versionen aufgelegten Ausflugsbroschüren. Die zum Start der im Rahmen von Wettbewerbsverfahren vergebenen Verkehrsleistungen vorgesehenen Flyer und Fahrplanbroschüren wurden ebenfalls erstellt bzw. vorbereitet.

Die meisten der in der Regel von den Gebietskörperschaften, Institutionen oder Verkehrsunternehmen initiierten Informationsveranstaltungen, u. a. auch der Maimarkt in Mannheim, der größten Regionalmesse Deutschlands, bei denen der VRN in der Regel mit mobilen Infoständen oder den flexibel einsetzbaren Info-Bussen vor Ort zugegen ist, wurden auch im Jahr 2021 abgesagt. Gleiches galt für die Organisation der Busschulen und für das Projekt Mobilitätstraining für Senioren, die aus nachvollziehbaren Gründen auch in 2021 nicht in dem ursprünglich vorgesehenen Maße durchgeführt werden konnten.

Ende des Jahre 2021 hat das Land Baden-Württemberg die Aktion „Bus und Bahn statt Führerschein“ ins Leben gerufen, die bis August 2022 angeboten wird. Ab 1. Dezember 2021 können Seniorinnen und Senioren bis zum Ende des Aktionszeitraums im baden-württembergischen Teilgebiet des VRN mit einem Nachweis über den Verzicht auf ihren Führerschein ein kostenloses Jahresabo der Karte ab 60 bekommen und dies mit einem speziellen Aktions-Bestellschein bei den in Baden-Württemberg verkehrenden Verkehrsunternehmen bestellen. Der VRN unterstützt diese Aktion des Landes, die u. a. auch der Vorsorge zur Verkehrssicherheit dienen soll, mittels aktiver Bewerbung auf der Homepage und der Bereitstellung von Informationen für die an der Aktion beteiligten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.

## **Mobilitätsverbund**

Das im VRN erfolgreich gestartete und in mehreren Stufen ausgebaute Fahrradvermietsystem VRNnextbike umfasst derzeit 20 kommunale Standorte. Im Frühjahr 2021 kam mit der Kommune Limburgerhof der 21. Standort dazu.

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 2021 standen über 84.000 Kunden insgesamt mehr als 350 Stationen mit über 2.200 Rädern im Verbundgebiet zur Verfügung. 2021 wurden rund 570.000 Fahrten mit VRNnextbike durchgeführt – gegenüber dem Vorjahr ein Plus von 55%.

Im Bereich neuer Mobilitätsdienstleistungen koordiniert der VRN seit Mitte 2019 das Angebot der eTretroller Sharing-Anbieter im Verbundgebiet. Hauptaugenmerk lag im Jahr 2021 in der Begleitung der regulatorischen Entwicklung. Insbesondere die Oberzentren überlegen bzw. haben sich für die Umgestaltung der Selbstverpflichtungserklärungen in Sondernutzungsregelungen entschieden. Ende 2021 hatten fünf verschiedene Anbieter Angebote in insgesamt neun Kommunen etabliert. Dabei haben einzelne Anbieter ihr Angebot zeitweise, insbesondere über den Winter 2021/2022 ausgesetzt. Manche Anbieter ziehen sich nun auch aus einigen Städten gänzlich zurück. Es wird nun – auch aufgrund der veränderten regulatorischen Grundlage – mit einer Konsolidierung des Angebotes gerechnet.

## **Mobilitätsgarantie**

Seit September 2009 bietet der VRN eine Mobilitätsgarantie für Inhaber von VRN-Zeitkarten und für Fahrgäste mit Schwerbehindertenausweis inklusive Freifahrtberechtigung (Wertmarke). 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.

## **Einnahmenaufteilung**

Auch im Jahr 2021 wurden die Einnahmenaufteilungsregelungen gemäß VRN-Satzung angewendet. Es wurden alle Einnahmenmeldungen fristgerecht eingereicht. Die Einnahmestante 2020 wurden ebenfalls von fast allen Verkehrsunternehmen fristgerecht eingereicht; es wurde eine Sanktion verhängt.

Die vorläufige Jahresendabrechnung 2021 weist eine Poolmasse in Höhe von 262,6 Mio. EUR aus. Aus den Jahresendabrechnungen des Sondereinnahmepools, des Übergangstarifs Westpfalz/östliches Saarland sowie des Übergangstarifs RMV/VRN werden noch insgesamt ca. 7 Mio. EUR an die Verbundunternehmen ausgeschüttet.

Aufgrund der anhaltenden Pandemie und deren Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen im ÖPNV konnten die Vorwegentnahmen für Angebotsverbesserungen nach § 7 EAR erneut nicht spitz abgerechnet werden. Da ein objektiver Nachweis dieser Angebotsverbesserungen auch nicht im Rahmen einer zukünftigen Erhebung zu erwarten ist, haben sich die Verkehrsunternehmen auf eine Kompromisslösung geeinigt, mit der Folge, dass für alle ausgezahlten und bis Ende 2022 noch auszahlenden Vorwegentnahmen dieser Art eine pauschale Rückführung an den Pool in Höhe von 7,5 % geleistet wird (mit Ausnahme des abgerechneten und testierten Jahres 2020). Für die Jahre 2018 bis 2019 sowie 2021 wurden die Rückzahlungen bereits im Rahmen der Dezember-Abrechnung 2021 veranlasst.

Aufgrund der anhaltenden Pandemie wurden auch die regulären Verkehrserhebungen gemäß Satzung im Jahr 2021 ausgesetzt.

## **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, so dass sie in der Elektronischen Mobilitätsauskunft (EMA), der VRN-App und dem Buchungssystem für Ruftaxis und Rufbusse (AnSat) veröffentlicht werden konnten. Der Umfang kurzfristiger Fahrplananpassungen durch die Corona-Pandemie war im Jahr 2021 niedriger als im Vorjahr. Dafür hat die Zahl der unterjährigen Fahrplanänderungen beispielsweise durch Baustellen erheblich zugenommen, so dass auch außerhalb der beiden Fahrplanwechseltermine im Dezember bzw. Juni ein erheblicher Aktualisierungsaufwand der Fahrplandaten betrieben wurde.

Ein großer Teil der Aushangfahrpläne im Gebiet des VRN wurde wie in den Vorjahren produziert und den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt.

Daneben erfolgte in großem Umfang die Erstellung und Lieferung von Fahrplantabellen für Presse, Prospekte und Fahrplanbroschüren Dritter. Zum Start des Linienbündels Schwetzingen/Hockenheim wurde eine Broschüre mit allen relevanten Fahrplänen und einem Liniennetzplan erstellt.

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 Elektronische Fahrplanauskunft, 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.

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 wurden die Fahrpläne angepasst.

Darüberhinaus wurden in großem Umfang Anfragen, Anregungen und Beschwerden von Gebietskörperschaften und Kunden beantwortet und weiterverfolgt. Zu den Aufgaben gehörte darüberhinaus das Stellen 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 abgebildet werden können. Dies beinhaltet die Pflege von Haltestellenlagen, die Modellierung von komplexeren Haltestellen (z. B. Bahnhöfe mit zusätzlicher Busanbindung), die Pflege sog. Teilstrecken zwischen Haltepunkten und das Fußwegrouting. Außerdem wurden Linienvlaufpläne aller Linien im VRN und geographische Liniennetzpläne vieler Regionen und Kommunen im VRN erstellt.

Zum Start neuer Linienbündel wurden schematische Liniennetzpläne der betroffenen Linien für die Verwendung in den Linienbündelbroschüren und zum Aushang in Bussen und an Haltestellen angefertigt. Zusätzlich werden nun auch Fahrplanänderungen, die nach einem Linienbündelstart erfolgen, in den bestehenden Liniennetzplänen nachgearbeitet, den Verkehrsunternehmen zum Aushang zur Verfügung gestellt und auf der Homepage des VRN veröffentlicht.

Die Aktualisierung der über die Homepage und in den Fahrtauskünften angebotenen Stationspläne wurde 2021 fortgeführt. Nach einer Erhebung vor Ort wurden die Pläne mit einer GIS-Software ebenfalls auf der Grundlage von OSM-Daten erstellt.

Der WMS-Dienst, der vor allem von Gemeindeverwaltungen genutzt wird, wurde um die Angabe der Teilstrecken erweitert.

### **Haltestellenkataster**

Grundlage für eine verbesserte Kundeninformation vor allem in Hinblick auf barrierefreie Reiseketten ist das Haltestellenkataster. Im Haltestellenkataster können Fotos und über 120 Haltestellenattribute, die für ein barrierefreies Routing bereitgestellt werden müssen (z.B. Eigenschaften von Bordsteinen und taktilen Blindenleitsystemen), abgebildet werden. Ab März 2021 wurden sämtliche relevanten Haltestellen im VRN-Gebiet angefahren und alle Attribute inkl. Fotos erhoben. Etlichen Aufgabenträgern wurden personalisierte Zugänge für das Haltestellenkataster bereitgestellt, damit die erhobenen Daten gleich genutzt werden können.

Die Schnittstellen des Haltestellenkataster wurden erweitert, damit Datenlieferungen schneller ins Kataster importiert und auch externe Systeme zukünftig zielgerichtet versorgt werden können. Die hinterlegten Fotos wurden den Datenschutzbestimmungen entsprechend korrigiert und die Steige im DIVA-System gegebenenfalls nachgepflegt bzw. angepasst.

Das VRN-Haltestellenkataster wird auch von allen anderen rheinland-pfälzischen Verkehrsverbänden eingesetzt. Die Erhebung der Daten der anderen Verkehrsverbände wurde deshalb unterstützt und begleitet.

## **Ausschreibungen von Verkehrsleistungen**

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

Im Wege der europaweiten wettbewerblichen Vergabe nach Art. 5 Abs. 1 VO 1370/07 i. V. m. dem 4. Teil des GWB wurden die folgenden Linienbündel neu vergeben: Linienbündel Schwetzingen-Hockenheim und Zweibrücken-Umland. Zusätzlich wurden die wettbewerblichen Vergaben der Linienbündel Neustadt, Landau, Kaiserslautern Nord, Speyer, Grünstadt, Seckach-Walldürn und Walldürn intensiv für das Jahr 2022 vorbereitet. Die Veröffentlichung der vorgenannten Vergaben erfolgte für das Linienbündel Neustadt bereits im Dezember 2021. Für die übrigen Vergaben der o. g. Linienbündel erfolgt die Veröffentlichung in 2022 bzw. im Fall des Linienbündels Speyer Anfang 2023.

Im Rahmen der Neu-Vergabe des Linienbündels Schwetzingen-Hockenhems kam es erstmalig im VRN zu der Situation, dass das in zwei Losen obsiegende Unternehmen wenige Wochen nach Erteilung des Zuschlags mitteilen musste, dass es nicht in der Lage sei, den Vertrag zu erfüllen. Um den kurzfristig erforderlich werdenden Beschaffungsbedarf zum 12. Dezember 2021 dennoch zu decken und die Sicherstellung der Verkehrsleistung zu gewährleisten, wurde ein Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb mit allen am bisherigen offenen Verfahren Beteiligten Bietern durchgeführt. Dieses konnte erfolgreich abgeschlossen und der Betrieb rechtzeitig aufgenommen werden.

Neben den vorgenannten Linienbündelvergaben wurde darüber hinaus ein wettbewerbliches Vergabeverfahren nach der Sektorenverordnung (SektVO) gemäß § 13 SektVO i.V.m. § 100 Abs. 1 Nr.1 und § 102 Abs. 4 GWB für den Neckar-Odenwald-Kreis im Bereich der Ruftaxi-Verkehre durchgeführt. Außerdem wurde ein weiteres wettbewerbliches Vergabeverfahren nach der Sektorenverordnung (SektVO) gemäß § 14 Abs. 1 SektVO i. V. m. § 100 Abs. 1 Nr.1 und 102 Abs. 4 GWB im Kreis Bergstraße für die Gemeinde Wald-Michelbach im Bereich des örtlichen Ruftaxi-Verkehrs durchgeführt.

In allen Linienbündelvergaben spielt die Rekrutierung ausreichend qualifizierten Fahrpersonals zunehmend eine große Rolle. Auch für die Vergaben im Jahr 2021 / 2022 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 erstmals im letzten Jahr entwickelte neue Personalkostenanlage wurde für die Angebotskalkulation nun als Standardanlage in die Vergabeunterlagen aufgenommen, um die kalkulierten Personalkosten der Verkehrsunternehmen über die komplette Laufzeit der Konzessionsverträge nachvollziehen zu können.

Durch den Bundestag wurde nach erfolgtem Umsetzungsbeschluss der Clean-Vehicles-Directive-Richtlinie das „Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge“ (SaubFahrzeugBeschG) verabschiedet. Nach diesem haben öffentliche Auftraggeber bei zukünftigen Beschaffungen die nach § 6 SaubFahrzeugBeschG festgelegten Mindestziele „insgesamt“ einzuhalten. Da die Erfüllung der einzuhaltenden Mindestziele sowie deren Überwachung im Zuständigkeitsbereich der einzelnen Bundesländer steht, ist zu erwarten, dass insbesondere durch die Regelung des § 7 Abs. 2 des SaubFahrzeugBeschG die einzelnen Bundesländer noch ergänzende landesrechtliche Verwaltungsvorschriften zur Erfüllung der vorgegebenen Mindestquoten für die öffentlichen Auftraggeber erlassen werden.

Da im Jahr 2021 die Abstimmung auf Landesebene noch nicht abgeschlossen wurde, konnten im Verbund noch keine verbindlichen Vorgaben zur Mindestquote für einzelne Linienbündel festgelegt werden. Solange dahingehend noch keine verbindlichen Vorgaben festgelegt wurden, wird in den Vergabeunterlagen eine Regelung aufgenommen, nach der während der Vertragslaufzeit geprüft werden soll, ob für ausgewählte Linien der Linienbündel mit alternativen Antriebsformen in Frage kommt. Auf dieser Grundlage soll ein Umsetzungskonzept erarbeitet werden, bei dem sich die Aufgabenträger das Recht vorbehalten bei positivem Beschluss des erarbeiteten Umsetzungskonzeptes durch die Aufgabenträger, den Einsatz der Busse mit alternativen Antriebsformen ab dem dritten Betriebsjahr im Linienbündel umzusetzen.

Unabhängig davon wurden im Linienbündel Schwetzingen-Hockenheim einzelne Linien des Stadtverkehrs in einem separaten Los zusammengefasst. In diesem Los wurde der Einsatz von Fahrzeugen mit Elektroantrieb im Rahmen eines Übernachtladungssystems (Depotladung) verpflichtend vorgeschrieben.

Die zur Verbesserung des Qualitätscontrollings der abgeschlossenen Konzessionsverträge im Jahr 2018 neu eingerichtete Qualitätsdatenbank wurde in 2020 und 2021 weiterentwickelt und insbesondere um detailliertere Auswertungskriterien erweitert. Die Qualitätsdatenbank wird für das Controlling der im Rahmen der Vergabeverfahren verbindlich zugesicherten Qualitätsvorgaben seit 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 und auch die Aufgabenträger haben seit 2019 einen direkten Zugriff auf die ihnen zugeordneten Linienbündel und können somit jederzeit die aktuelle Betriebsqualität ihrer Verkehre einsehen.

Infolge eines Vergleichs zur Beendigung von Streitigkeiten zwischen der Bahnstochter DRM und mehreren linksrheinischen Verbandsmitgliedern über die unzureichende Betriebsqualität in einigen Linienbündeln konnte 2021 ein neues Ampelsystem zur vergleichenden Bewertung der Betriebsqualität der Verbundunternehmen umgesetzt werden. Anhand der Qualitätsparameter Fahrtausfälle und Pönalezahlungen je 100.000 Fahrplankilometer werden künftig monatlich alle Linienbündel und Verbundunternehmen einem Vergleich mit dem Verbunddurchschnitt unterzogen. Liegt ein Bündel oder Unternehmen drei Monate in Folge 30% über dem Verbunddurchschnitt, tritt ein Sanktionsmechanismus mit Zuschusseinbehalt, Zuschusskürzung und schließlich dem Ausschluss des Unternehmens von weiteren VRN-Vergaben in Kraft.

### **Nahverkehrspläne**

Die Fortschreibung der dritten Generation der Nahverkehrspläne verläuft bei einigen Aufgabenträgern weiterhin schleppend. Inzwischen liegen bei insgesamt 12 Aufgabenträgern aktualisierte Nahverkehrspläne vor. Zwei weitere Nahverkehrspläne befinden sich derzeit in der Überarbeitung. Für die restlichen Nahverkehrspläne werden Gespräche zur Wiederaufnahme der zwischenzeitlich ausgesetzten Fortschreibung aufgenommen. Im Hinblick auf den Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar wurde ein erstes Grobkonzept für die Neuaufstellung erarbeitet. Diese soll 2022/2023 erfolgen.

### **Verkehrskonzepte/ Untersuchungen**

Gemeinsam mit dem Neckar-Odenwald-Kreis wurde im Grenzbereich zum Main-Tauber-Kreis eine Überplanung des ÖPNV-Angebotes für das Erftal vorgenommen. Anlass für die Untersuchung war der bis Dezember 2022 laufende Probetrieb der Frankenbahn zwischen Würzburg und Osterburken. Zur Etablierung/ Weiterfinanzierung des Angebotes auf der Frankenbahn sind täglich mindestens 500 Fahrgäste notwendig. Mit der Überplanung soll eine stärkere Nutzung und damit eine Verstetigung des Angebotes der Frankenbahn durch optimierte Zubringerverkehre erreicht werden.

Im rheinland-pfälzischen Verbundgebiet wurde in enger Abstimmung mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar und dem Verkehrsministerium die Eckpunkte für das ÖPNV-Konzept Pfalz erarbeitet. Ziel des Konzeptes ist es unter anderem regionale Hauptlinien zur Anbindung von Grundzentren zu definieren und Vorschläge für weitere Angebotsverbesserungen auf lokaler Ebene zu entwickeln. Darüber hinaus wurde unter anderem im Hinblick auf die Thematik alternativer Antriebsformen im Busverkehr eine vom Main-Tauber-Kreis initiierte Detailuntersuchung begleitet.

Neben diesen klassischen ÖPNV-Konzepten hat die VRN GmbH im Berichtsjahr das Themenfeld On-Demand-Mobilität weiterbearbeitet. Die im Rahmen des DKV-Förderprojektes erstellte verbundweite Untersuchung von Potenzialen für On-Demand-Angebote außerhalb der Oberzentren Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg konnte zum Abschluss gebracht und allen interessierten Kommunen vorgestellt werden. In Landau wurde auf dieser Grundlage ein konkretes Angebotskonzept erarbeitet, welches im Rahmen der Vergabe des Linienbündels Landau ab Ende 2022 umgesetzt werden soll. Zudem wurde eine Potenzialuntersuchung für urbane Seilbahnen auf den Weg gebracht. Die Beauftragung erfolgte im Februar 2022. Hierbei soll untersucht werden, wo ein solches Angebot das bestehende ÖPNV-Angebot sinnvoll ergänzen kann.

### **Angebotsbetreuung / Linienbündelmanagement**

Der Betrieb der bisher vergebenen Linienbündel wurde in Abstimmung mit den jeweiligen ÖPNV-Aufgabenträgern kontinuierlich begleitet.



Für die Vergabeverfahren wurden im Berichtszeitraum die konzeptionellen Arbeiten für das Linienbündel Neustadt vollständig bzw. im Linienbündel Landau weitestgehend abgeschlossen. Die Vergabe des Linienbündels Neustadt konnte im Dezember 2021 und die Vergabe des Linienbündels Landau im Februar 2022 veröffentlicht werden. Im Linienbündel Landau wurde dabei erstmals ein On-Demand-Verkehr mit verpflichtender Nutzung des neuen Hintergrundsystems des VRN in die Linienbündelvergabe mit aufgenommen.

Für die Linienbündel Speyer, Grünstadt und Seckach-Walldürn wurden erste vorbereitenden Tätigkeiten und Abstimmungen für die Neuvergaben durchgeführt.

Das Linienbündel Frankenthal wurde zum 01.01.2021 in Betrieb genommen. Das Unternehmen Dürk Reisen wurde und wird intensiv bei operativen Fragestellungen unterstützt. Nach Vorbereitung konnte zudem das Linienbündel Schwetzingen-Hockenheim zum 12.12.2021 bzw. 01.01.2022 erfolgreich in Betrieb genommen werden. Durch die Verzögerungen bei der Vergabe fand die offizielle Auftaktveranstaltung inklusive der Präsentation der Broschüre erst am 15.03.2022 statt. Im Rahmen dieses Linienbündels wurden zwei neue Regiobuslinien eingeführt. Besonders zu erwähnen ist hier die Linie 798 die erstmals bundeslandüberschreitend eine direkte und attraktive Verbindung zwischen Rheinland-Pfalz (Speyer) und Baden-Württemberg (Hockenheim und Walldorf) schafft.

Im Linienbündel Leimen/St. Leon-Rot wurde die Linie 749 als Lückenschluss eingeführt, Die Linie verbindet die Gemeinde Nußloch mit der Stadt Walldorf (SAP, Bahnhof). Perspektivisch soll diese Linie 2022 bis Leimen verlängert werden (Anschluss Straßenbahn). Im Linienbündel Mosbach-Buchen wurde zudem auf der Line 844 ein Zusatzverkehr vom Bahnhof Osterburken durch das Gewerbegebiete RIO zur besseren Erschließung eingerichtet.

Das Linienbündel Germersheim wurde nach der Inbetriebnahme einer intensiven Prüfung und Schwachstellenanalyse unterzogen. In Folge mussten zur betrieblichen Stabilisierung zahlreiche Änderungen an den Fahrplänen und Fahrwegen der einzelnen Linien vorgenommen werden. Das Linienbündel Odenwald Süd, das im Dezember 2019 den Betrieb aufgenommen hat, wurde auch im Jahr 2021 intensiv begleitet und geringfügig angepasst. Im Linienbündel Nördliche Bergstraße wurde die Großbaustelle auf der Ortsdurchfahrt Zwingenberg fertiggestellt, sodass sich die Situation auf der Linie 669, wieder entspannt hat. Wegen einer angekündigten Großbaustelle am Bensheimer Bahnhof (Neubau Sparkasse) wurde die Linie 669 am Bahnhof Bensheim geteilt und in zwei neue Linien aufgeteilt: Die Linie 669 von Heppenheim nach Bensheim Bf/ZOB sowie die Linie 670 von Alsbach nach Bensheim Bf/ZOB. Diese Maßnahme hat die Fahrplanstabilität auf diesem Korridor erheblich verbessert.

Neben den allgemeinen Aufgaben im Bereich des Linienbündelmanagements war auch 2021 durch pandemiebedingte Angebotsänderungen geprägt. Nach Ende der Weihnachtsferien 2020 wurde im Januar 2021 wieder der Regelfahrplan mit den entsprechenden Schülerverkehren aufgenommen; lediglich die Freizeitverkehre (Nachtverkehre) waren noch eingeschränkt. Auch wenn zu Beginn des Jahres 2021 viele Schüler\*innen aufgrund der Pandemiesituation noch im Homeschooling weilten, konnte durch das Fahrtenangebot der Zugang zu der von den Schulen angebotenen Notbetreuung sichergestellt werden. Im Zuge weiterer Lockerungsmaßnahmen wurden im Laufe des Jahres auch die Nachtverkehre an den Wochenenden wiederaufgenommen.

### **Bedarfsorientierte Verkehre**

Für Wald-Michelbach erfolgte die Ausschreibung eines flexiblen Ruftaxis mit Flächenbedienung. Die Ausschreibung und Vorbereitung erfolgte in enger Zusammenarbeit zwischen der VRN GmbH, dem Kreis Bergstraße und der Gemeinde. Das Angebot wurde Anfang Januar 2022 in Betrieb genommen. Mit einzelnen Kommunen wurden Gespräche zur Anbindung der Ruftaxiverkehre an das zentrale Buchungssystem AnSaT geführt. Im Jahr 2021 wurden hierüber rund 83.400 Buchungen abgewickelt. Positiv hervorzuheben ist hierbei der weiter steigende Trend bei den Internetbuchungen. Diese betragen 2021 durchschnittlich rund 16%.

Im Hinblick auf die Umsetzung von zukünftigen On-Demand-Verkehren wurde verbundseitig eine entsprechende Umsetzungsstrategie entwickelt. Demnach sollen die Verkehre in den ÖPNV integriert sein und idealerweise auch Bestandteil der jeweiligen Linienbündel werden. Um den Aufwand für die Herstellung entsprechender Schnittstellen zur Elektronischen Mobilitätsauskunft zu minimieren, wurde zudem entschieden eine zentrale Software für die Abwicklung dieser Verkehre zu beschaffen. Vor diesem Hintergrund wurde im Berichtsjahr ein Rahmenvertrag europaweit ausgeschrieben. Den Zuschlag erhielt

die ioki GmbH. Das System soll nun erstmals mit der Betriebsaufnahme des Linienbündels Landau im Dezember 2022 zum Einsatz kommen.

### **Barrierefreiheit**

Im Berichtsjahr war die VRN GmbH wieder regelmäßig bei Planungen für den Um- und Neubau von Bushaltestellen eingebunden. Insbesondere bei schwierigen örtlichen Gegebenheiten, bei denen die geltenden Regelungen und Normen nicht unmittelbar umgesetzt werden können, wurden in Abstimmung mit den Gebietskörperschaften geeignete Lösungen entwickelt.

### **Verkehrserhebung**

Die Einnahmenaufteilungsregelung des VRN sieht anstelle regelmäßiger verbundweiter Verkehrserhebungen Zählungen und Befragungen in den einzelnen Linienbündeln und SPNV-Leistungseinheiten vor. Diese Daten bilden zum einen die Grundlage für die Einnahmenaufteilung, zum anderen die Grundlage für planerische Zwecke. Diese aus unterschiedlichen Quellen stammenden Daten müssen, um für planerische Zwecke genutzt werden zu können, in einer Datenbank zusammengeführt werden. Wesentliche Grundlagenarbeiten wurden hier fertiggestellt.

Die Erfassung der Fahrgäste soll perspektivisch vollständig mittels automatischer Fahrgastzählsysteme (AFZS) erfolgen. Im Rahmen der Vergabeverfahren wird der Einsatz von AFZS gefordert. Die VRN GmbH hat ein AFZS-Hintergrundsystem beschafft und fungiert als Dienstleister für die Verkehrsunternehmen. Der Einsatz automatischer Fahrgastzählsysteme nimmt kontinuierlich zu, so dass Ende 2021 insgesamt etwa 200 entsprechend ausgerüstete Fahrzeuge bei 11 Verkehrsunternehmen in 20 Linienbündeln zum Einsatz kamen.

Aufgrund der Corona-Pandemie wurden auch 2021 keine Verkehrserhebungen durchgeführt. Ausschließlich bei Linienbündeln, die mit AFZS ausgerüstet sind, wurden Fahrgäste gezählt. Insbesondere während des ersten Lockdowns gingen die Fahrgastzahlen erheblich zurück, stiegen dann im Laufe des Jahres wieder an. Das Ausgangsniveau wurde jedoch nicht wieder erreicht.

Das Land Baden-Württemberg strebt an ab 2026 landesweit Informationen zur Nachfrage zu erhalten. Dies soll hauptsächlich mittels AFZS erfolgen. Hierzu sollen landesweit etwa sechs zentrale Hintergrundsysteme gefördert werden. Es ist vorgesehen, dass der VRN in Kooperation mit dem KVV eines dieser Hintergrundsysteme betreiben wird.

### **SPNV-Betrieb und Infrastruktur**

Der Infrastrukturausbau der 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar mit Ausnahme des Streckenabschnitts Homburg-Zweibrücken und der östlichen Riedbahn ist bis auf wenige Einzelmaßnahmen baulich abgeschlossen. Für die östliche Riedbahn ist der Abschluss des Planfeststellungsverfahrens zur Wiederherstellung der zweigleisigen Befahrbarkeit für 2022 avisiert. Hiermit verbunden ist auch die Realisierung der neuen Station Mannheim-Neuostheim. Die Fertigstellung und Inbetriebnahme der Stationen Mannheim-Käfertal sowie der Station Schwetzingen-Hirschacker an der Strecke Mannheim-Karlsruhe ist für Dezember 2022 vorgesehen. Der S-Bahn gerechte Neubau des Mittelbahnsteigs C in Mannheim-Waldhof soll bis zur BUGA 2023 erfolgen. Für den Streckenabschnitt Homburg-Zweibrücken wurde das Planfeststellungsverfahren eingeleitet und die Abstimmung des zur Realisierung notwendigen Bau- und Finanzierungsvertrages weiter vorangetrieben. Der Planfeststellungsbeschluss wird für Ende 2022 erwartet.

Der Ausbau der Stationen entlang der Nibelungenbahn ist komplett abgeschlossen. Die Finanzierung der Maßnahmen erfolgte aus Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen der DB AG und dem Bund.

Auf der Weschnitztalbahn 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. Im Dezember wurden die Planfeststellungsunterlagen beim Eisenbahnbundesamt eingereicht. Die Realisierung der Station ist für Herbst 2024 avisiert.

Im Berichtsjahr konnte der Prozess der Inbetriebnahme für die zweite Stufe des Loses 2 der S-Bahn Rhein-Neckar (Strecke Mannheim-Mainz) erfolgreich abgeschlossen werden. Die Inbetriebnahme erfolgte planmäßig zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 mit Neufahrzeugen vom Typ Mireo der Firma Siemens.

Pandemiebedingt gab es in den Monaten Januar und Februar mit Blick auf den zweiten bundesweiten Lockdown noch vereinzelte Angebotsreduzierungen bei den (Wochenend-)Spätverkehren. Ansonsten wurde das SPNV-Angebot stabil weitergefahren. Größere Ausfälle aufgrund von erhöhten Krankenständen seitens der Verkehrsunternehmen wurden nicht verzeichnet.

### **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. Auf Grund der finanziellen Rahmenbedingungen ist eine Reduzierung des finanziellen Aufwandes für die VRN GmbH dringend geboten. Um die Projekte dennoch weiterführen zu können, wurden insbesondere in Baden-Württemberg Gespräche mit dem Land als SPNV-Aufgabenträger und der DB Station&Service AG geführt mit der Zielsetzung diese in die finanzielle Verantwortung für die Projekte zu bringen. Seitens der VRN GmbH wird eine finanzielle Neuausrichtung bis Mitte 2022 angestrebt.

### **Haltestelleninfrastruktur**

Die 23 digitalen Fahrgastinformationsanzeiger (DFI) im Kreis Bergstraße laufen sehr zuverlässig im Betrieb. Kleinere Störungen und Probleme konnten kurzfristig behoben werden. Neue Standorte sind in Zwingenberg mit Ende der Baumaßnahme Ortsdurchfahrt hinzugekommen und in Betrieb genommen worden.

Der Austausch bzw. die Nachrüstung einzelner Haltestellen mit neuen Schildern und Fahrplankästen erfolgt im laufenden Betrieb. 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 des VRN stieg in 2021 auf über 1,08 Milliarden und hat sich damit gegenüber dem Vorjahr nahezu verdoppelt. Zudem wurden von den Kunden für die Interaktive Karte 146 Millionen und für die Haltestellenabfahrtsmonitore 73 Millionen Aufrufe online getätigt. Hinzu kamen rd. 485 Millionen Fahrplanauskünfte, rd. 110 Millionen Abfragen der Interaktiven Karte sowie rd. 303 Millionen Abfragen der Haltestellenabfahrtsmonitore für Auskünfte von externen Partnern und Mandanten des VRN.

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

Im VRN werden rund 88 % der Verkehre mit Echtzeit beauskunftet. Dabei ist bereits ein Großteil der Verkehrsunternehmen zur Lieferung von Echtzeitdaten verpflichtet.

Im Rahmen des Förderprojekts „Ausbau dynamischer Fahrgastinformation in der Region“ (Förderprogramm "Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme") wurden an 11 Standorten große Dynamische Fahrgastinformationsanzeiger (DFI) und an 54 Standorten kleinere Anzeiger (DFI Light) in Betrieb genommen und an die Datendrehscheibe angeschlossen. Für weitere Standorte 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. Eine adressscharfe bundesweite Tür-zu-Tür-Auskunft steht seit 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 sowie aus den Verkehrsgebieten der Verbünde RNN, VRT und VRM zu.

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 VRN weiter vorangetrieben. Die detaillierten Daten zu Haltestellen der Verkehrsverbünde in Rheinland-Pfalz werden künftig in einem gemeinsamen Haltestellenkataster vorgehalten. Dieses Kataster ist mandantenfähig und wird vom VRN betrieben.

### **Gemeinsam für die Zukunft mit einer intelligenten, elektronischen Mobilitätsplattform (EMP)**

Über die neue elektronische Mobilitätsplattform erhalten die Kunden des VRN sämtliche Mobilitätsangebote im Verbundraum und teilweise darüber hinaus bequem aus einer Hand. Sie ermöglicht dabei Wahlfreiheit und Komfort für ihre Nutzer, indem sie die vorhandenen Mobilitätsangebote des eigenen Produktportfolios bündelt und verfügbar macht. Der VRN bezieht zunehmend mehr Angebote ein und priorisiert nach Kundenprofilen und den daraus bekannten Anforderungen (beispielsweise schnellste Verbindung, wenigste Umstiege, kürzeste Fußwege, etc.). Ziel der multimodalen digitalen Plattformen ist es, dass durch die Verbindung mehrerer Mobilitätsangebote in nur einer App die komplette Reiseroute mit mehreren Verkehrsmitteln unkompliziert geplant und gebucht werden kann. Angestrebt wird darüber hinaus, die Zahlung der Mobilitätsdienstleistungen ganz oder teilweise in einer Hand abzuwickeln. Eine integrierte deutschlandweite Vernetzung der Angebote ist das Ziel. Dazu beteiligte sich der VRN auch in 2021 an der Brancheninitiative Mobility Inside.

### **Auswirkungen und Beitrag der EMP zu einer klimafreundlichen Mobilität**

Das Potenzial der multimodalen elektronischen Mobilitätsplattformen des VRN für die Verkehrswende ist hoch. Der Kundenzugang erfolgt via myVRN einfach und routinemäßig. Diese App liefert zukünftig außer den Zeit- und Kostenangaben auch Informationen zum ökologischen Fußabdruck und zum Klimaeffekt verschiedener Mobilitätsangebote. Vor allem aber senkt sie die Transaktionskosten in der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel und sie verspricht eine viel höhere Planungssicherheit als bisher. Für diese Zwecke wurden verschiedene Aktivitäten umgesetzt:

- *VRN-ID - Ein Mobilitätskonto für alle Dienste des VRN: Planung und Prototyping*  
Mit VRN-ID gibt es künftig nur noch einen zentralen Account für alle digitalen Dienste und Angebote des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar. Der neue Single Sign-On wurde in 2021 im Rahmen des Förderprojektes „Erweiterung der myVRN App“ geplant, und wird ab 2022 schrittweise eingeführt.
- *VRN-Ticketshop: Planung*  
Bargeldlos, einfach, sicher, intermodal und immer zum Bestpreis – so soll modernes Ticketing im VRN funktionieren. Dafür wurde im Rahmen des Förderprojektes „Erweiterung der myVRN App“ in 2021 begonnen, eine unter Zugrundelegung des VRN Mobilitätsaccounts (s. o. VRN-ID) aufbauende One-Stop-Lösung zu planen, die die Vorteile des klassischen Ticketings mit denen moderner CheckIn/BeOut bzw. CheckIn/CheckOut Lösungen kombiniert und gleichzeitig verschiedene Tarifsysteme (klassischer VRN-Wabentarif, optimierter VRN Luftlinientarif mit Bestpreisabrechnung, landesweiter CiCo BW Tarif, etc.) unterstützt. Ab 2022 ist dann ein gestufter Go-Live für die erforderlichen Aktivitäten vorgesehen.
- *Fortschreibung der interaktiven Karte*  
Bereits in vergangenen Berichtszeiträumen wurde die interaktive Karte des VRN im Rahmen des Förderprojektes „Interaktive Karte“ um die Darstellung der Taxiverkehre (Standort mit Rufnummer und Verfügbarkeit) und die Darstellung von Ladesäulen zur Unterstützung der eMobilität (Standorte, Zugänge, Ladearten, Verfügbarkeiten) im Verbundgebiet erweitert. Im aktuellen Berichtszeitraum wurden weitere Informationen zum regionalen Parkraummanagement (z.B. Standorte, Auslastung, Preise) in die interaktive Karte integriert. Die Aufnahme weiterer interaktive Elemente, insbesondere die

Integration des Autoverkehrs (Auslastung, Baustellen und Routing) wurde geplant, um diese in 2022 anbieten zu können und damit die Grundlage für weitere künftige Funktionalitäten (Rerouting, Mobilitätsassistent mit Schutzengelfunktion) zu schaffen.

- *Ausbau der digitalen Kundenschnittstelle*

Der VRN verfolgt mit einem weiteren Förderprojekt „Smart Mobility“ das Ziel, seinen Nutzern weitere digitale Kundenschnittstellen anzubieten, um den Zugriff auf barrierefreie Informationen zu erleichtern, die Benutzererfahrung zu verbessern und somit die Hemmnisse in der Nutzung des ÖPNV weiter zu senken. Der VRN hat bereits seine elektronische Mobilitätsplattform (EMP) etabliert, welche die Möglichkeit bietet, multimodale Fahrtempfehlungen nicht nur über das Internet auszuliefern, sondern auch über seine App bzw. standardisierte Schnittstellen. Im Zuge dieses Projekts wird die EMP um einen Sprachassistenten, eine Bedienung per Smartwatch und Augmented Reality erweitert werden. Zudem werden die ersten beiden Bedienkonzepte auch mit Funktionen, die sehbehinderten und blinden Menschen die Nutzung des ÖPNV erleichtern, versehen werden. In 2021 wurde das Projektmanagement aufgesetzt, die rechtlichen Rahmenbedingungen geklärt und mit der Analyse des Nutzerverhaltens begonnen, die als Ausgangsbasis für die Konzeption der neuen Kundenschnittstellen dient.

- *Umsetzung und Integration der Tarifreform 2022 in die elektronischen Mobilitätsplattform (EMP)*

In Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen DB und RNV wurde den Verbundpartnern der EMP die Tarifreform 2022 mit dem enthaltenen „optimierten Luftlinientarif“ über die TRIAS-Schnittstelle zur Verfügung gestellt.

### **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. Im Berichtszeitraum wurde deshalb am weiteren Aufbau der Big Data Plattform weitergearbeitet.

Die Konzeptionierung und Implementierung der Big Data Plattform wurde im Rahmen von mehreren Förderprojekten vorangetrieben. Mit der Entwicklung einer modernen Mobilitätsdatenplattform und dem Aufbau fachlicher Kompetenzen ist der VRN nun in der Lage, die Rolle des regionalen Mobilitätsdatenkoordinators einzunehmen. Es wurden mit der Entwicklung eines Mobility Dashboards begonnen, das der Öffentlichkeit und seinen Aufgabenträgern den Zugang zu digitalen Daten erleichtern wird. Über Fördermittel des Landes Baden-Württemberg finanziert wurde die Konzeption und prototypische Implementierung der Schnittstellen zur Landes-Mobilitätsplattform Mobi Arch BW des Landes Baden-Württemberg erfolgreich abgeschlossen.

Zum 01.01.2021 startete das Projekt „VRN-MiReady“. Mit VRN-MiReady geht der VRN einen weiteren Schritt in Richtung Digital-Vertrieb. Der VRN übernimmt damit seine Rolle als Tarifprodukt-Verantwortlicher im Verbundgebiet und schafft die Voraussetzungen, um sich an dem im Aufbau befindlichen deutschlandweiten Projekt „Mobility inside“ zu beteiligen. VRN-MiReady unterstützt damit das übergeordnete Ziel, den Digitalvertrieb von ÖPNV-Produkten voranzutreiben.

Die Erstellung eines „Big Data Haltestellenkatasters“ (Laufzeit 01.03.2021 – 30.04.2024) für die Erfassung, Bewertung und Entwicklung von Maßnahmen zur ÖPNV-Angebotsverbesserung erweitert das bestehende Haltestellenkataster. Es werden 3D-Modelle ausgewählter Haltestellen und zusätzliche Umfeld-Informationen erfasst, zusammengeführt und den ÖPNV-Nutzern für eine barrierefreie Beauskunftung des ÖPNV-Angebots bereitgestellt. Auf Grundlage der erfassten Daten werden Verfahren entwickelt, die es erlauben, ÖPNV-Angebotslücken zu identifizieren und zu schließen.

Mit der Entwicklung des digitalen Ich's „Digi\_Ich“ (Laufzeit 01.05.2021 – 30.04.2024) sollen VRN-Kunden zukünftig von individualisierten Produkt- und Informationsangebote profitieren. Der Projektstart ist gleichzeitig auch der Einstieg in die Umsetzung des VRN Mobilitätsassistenten mit Schutzengelfunktion. Mit der Einführung der VRN-ID und des „Digitalen Ich“ verarbeitet der VRN erstmals personenbezogene Daten. Mit der Durchführung des Vorhabens wird gewährleistet, dass diese unter Einhaltung der DSGVO verarbeitet werden können. Ergebnis wird u.a. auch ein Privacy Dashboard sein, das dem Kunden vollständige Transparenz und Souveränität über die eigenen Daten gewährleistet.

## **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 aus investiven Förderprogrammen in Höhe bis zu 1,8 Mio. EUR mit GVFG-Mitteln finanziert. Zudem wurden zusätzliche Mittel für Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie durch Zusatzvereinbarungen bereitgestellt.

Aufgrund der Folgen der Corona-Pandemie, sowie der Unvorhersehbarkeit der weiteren Entwicklung der Pandemielage und der damit verbundenen Planungsunsicherheit wurde die Laufzeit der Finanzierungsvereinbarung für das Kalenderjahr 2022 verlängert. Intensive Gespräche über eine neu abzuschließende Finanzierungsvereinbarung für die Jahre 2023-2027 wurden bereits mit dem Land Hessen geführt und werden in 2022 fortgesetzt.

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“ „Effizienzsteigerung“ 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. Wie im Vorjahr fanden aufgrund der Pandemielage einige Zielkriterien keine Anwendung.

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 - Verbundförderung***

Mit Wirkung für die Jahre ab 2021 wurde die Verbundförderung in das Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (PPNVG) aufgenommen. Gemäß § 9 ÖPNVG stellt das Land Mittel zur Verbundförderung zur Verfügung, welche bei einem Verbund von Aufgabenträgern unmittelbar an den beauftragten Zweckverband gezahlt werden können. Die Höhe der Verbundförderung wird durch die Verordnung des Ministeriums für Verkehr zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV-VO) bestimmt. Die hiernach an den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar fließende Verbundförderung beinhaltet auch die Förderung der Regiekosten in einem angemessenen Anteil. Der ZRN leitet diese Mittel an die VRN GmbH weiter, welche diese zweckentsprechend verwendet.

In § 9 ÖPNVG wurde auf eine Leistungskomponente verzichtet; diese fließt künftig über § 15 ÖPNVG ein.

### ***Land Baden-Württemberg - Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung***

Im Zuge der ÖPNV-Finanzreform ab 2018 durch das Land Baden-Württemberg wurden die ehemaligen § 45a PBefG-Mittel zunächst kommunalisiert. Durch die ab 2021 geltende Regelung des § 15 ÖPNVG erhalten die Aufgabenträger nunmehr eine Zuweisung zur Finanzierung von Verkehrs- und Tarifleistungen im ÖPNV, welche bis zum Jahr 2023 ansteigt. Die Höhe der Zuweisung für die einzelnen Aufgabenträger fußt auf einem neuem Verteilschlüssel. Die Verbundgesellschaft hat die Abwicklung der neuen Zahlungsströme im Rahmen einer Erweiterung der Satzung zum Verbundtarif übernommen. Zur Abdeckung der damit verbundenen Verwaltungskosten erhält die VRN GmbH gemäß § 18 ÖPNVG eine Aufwandspauschale in Höhe von maximal 1% der Mittel.

### **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 Weg des Schriftwechsels mit dem Ministerium auch für das Jahr 2021 vereinbart worden. Um einen Ausgleich u. a. für Inflationskosten und steigende Personalaufwendungen zu gewährleisten, wurden für die Regiekosten jedoch ein jährlich dynamisierter Zuschuss vereinbart.

Ab dem Jahr 2022 sollen im Zuge der Änderung des Nahverkehrsgesetzes ggf. damit einhergehende Änderungen der Finanzierung des ÖPNV/SPNV beschlossen werden. Die VRN GmbH steht hierzu im Austausch mit dem Fachministerium.

## **3. Vermögens- und Ertragslage der Gesellschaft**

### **Vermögens- und Kapitalstruktur**

Im Berichtsjahr standen den Aufwendungen des ZRN in Höhe von 57.741,9 TEUR Erträge in Höhe von 57.739,9 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. Darüber hinaus flossen coronabedingt dem ZRN bei der Abwicklung des Rettungsschirms für dessen Rolle als koordinierende oder mittelbewilligende Stelle 22.811 TEUR an Einnahmen zu, die unverzüglich über den Verkehrsverbund Rhein-Neckar an die betroffenen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger weitergeleitet wurden. Entsprechend bilden die Aufwendungen für den Rettungsschirm eine Summe von 22.811 TEUR ab.

Beim Jahresabschluss ergibt sich damit ein Jahresverlust in Höhe von -1,95 TEUR. Gegenüber dem geplanten Jahresergebnis in Höhe von 0 TEUR verringerte sich das Jahresergebnis somit um -1,95 TEUR, unter anderem durch die Anpassung der sonstigen Rückstellungen.

## **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 und der aktuellen Pandemielage ist dessen Zukunft mit großen Unsicherheiten behaftet, die sich kurz- und mittel- bis langfristig auf die Finanzausstattung des VRN GmbH auswirken können.

Das zum 01.01.2013 novellierte PBefG warf 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 Novellierung des PBefG in 2021 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 2022 mit Umsatzerlösen in Höhe von 31.538 TEUR sowie einem neutralen Jahresergebnis.



---

## 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 2021 galt die Satzung vom 14.12.1995 in der Fassung vom 20.08.2021. 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 113. Verbandsversammlung am 23.06.2022 wurde Herr Christian Specht (Erster Bürgermeister Stadt Mannheim) zum Verbandsvorsitzenden für die Amtsperiode ab 01.11.2022 wiedergewählt. Die Amtszeit des Verbandsvorsitzenden und seiner Stellvertreter bzw. Stellvertreterin 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 2021 wurde ein Entgelt von 55 378,52 EUR inkl. MwSt. berechnet.

---

**Ergänzende Aufgliederungen und Erläuterungen  
zur Bilanz zum 31.12.2021**

**Aktiva**A. AnlagevermögenFinanzanlagen

1. <u>Beteiligungen</u>	31.12.2021	EUR	34 512,20
	31.12.2020	EUR	34 512,20

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

B. UmlaufvermögenI. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

1. <u>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</u>	31.12.2021	EUR	7 782,67
	31.12.2020	EUR	10 955,95

2. <u>Forderungen gegen verbundene Unternehmen</u>	31.12.2021	EUR	74 324,79
	31.12.2020	EUR	8 675,70

Es handelt sich um Ansprüche gegenüber der VRN GmbH.

3. <u>Forderungen an Mitglieder</u>	31.12.2021	EUR	997 386,05
	31.12.2020	EUR	712 593,96

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

4. <u>Sonstige Vermögensgegenstände</u>	31.12.2021	EUR	618 052,45
	31.12.2020	EUR	566 842,79

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

II. <u>Guthaben bei Kreditinstituten</u>	31.12.2021	EUR	973 653,15
	31.12.2020	EUR	481 375,86
	31.12.2021		31.12.2020
	EUR		EUR
Sparkasse Vorderpfalz			
– Kontokorrentkonto Nr. 380030445	402 705,13		263 318,80
Sparkasse Kaiserslautern			
– Girokonto Nr. 71100	0,00		372,92
Deutsche Kreditbank AG			
– Girokonto Nr. 1020560692	334 882,68		177 275,28
VR Bank Rhein-Neckar eG			
– Girokonto Nr. 93665201	236 065,34		40 408,86
	973 653,15		481 375,86
C. <u>Rechnungsabgrenzungsposten</u>	31.12.2021	EUR	23 209,39
	31.12.2020	EUR	23 209,39

Hierbei handelt es sich um bereits für das Jahr 2022 gezahlte Prämien für eine Rückdeckungsversicherung sowie eine D&O-Versicherung.

## Passiva

### A. Eigenkapital

1. <u>Allgemeine Rücklage</u>	31.12.2021	EUR	897 840,29
	31.12.2020	EUR	877 228,99
Stand 01.01.2021			877 228,99
Zuführung Jahresgewinn 2020			20 611,30
Stand 31.12.2021			897 840,29

Gemäß dem Beschluss der 112. Verbandsversammlung am 21.12.2021 wurde der Jahresgewinn 2020 von 20 611,30 EUR der Allgemeinen Rücklage zugeführt.

2. <u>Jahresverlust/-gewinn</u>	31.12.2021	EUR	- 1 948,88
	31.12.2020	EUR	20 611,30

Über die Verwendung des Jahresverlustes 2021 wird im Rahmen der Feststellung des Jahresabschlusses in der Verbandsversammlung entschieden.

### B. Rückstellungen

I. <u>Rückstellungen für Pensionen</u>	31.12.2021	EUR	567 336,39
	31.12.2020	EUR	514 519,32
II. <u>Sonstige Rückstellungen</u>	31.12.2021	EUR	16 717,50
	31.12.2020	EUR	6 700,00

Die Sonstigen Rückstellungen betreffen die Prüfungskosten durch die örtliche und überörtliche Prüfung.

---

**C. Verbindlichkeiten**

I. <u>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</u>	31.12.2021	EUR	<u>153 704,00</u>
	31.12.2020	EUR	<u>326 974,22</u>

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

II. <u>Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen</u>	31.12.2021	EUR	<u>959 208,84</u>
	31.12.2020	EUR	<u>56 442,14</u>

Es handelt sich um weiterzuleitende Fördermittel an die VRN GmbH.

III. <u>Verbindlichkeiten gegenüber Mitgliedern</u>	31.12.2021	EUR	<u>136 062,56</u>
	31.12.2020	EUR	<u>35 689,88</u>

Der Bilanzposten besteht aus Restverbindlichkeiten gegenüber den Verbandsmitgliedern Heidelberg und Rhein-Neckar-Kreis.

**Ergänzende Aufgliederungen und Erläuterungen  
zur Gewinn- und Verlustrechnung vom 01.01. bis 31.12.2021**

1. <u>Umsatzerlöse</u>	2021	EUR	<u>57 739 328,28</u>
	2020	EUR	<u>68 298 289,47</u>
	2021		2020
	EUR		EUR
Zuschuss der Länder für verbundbedingte Mindererlöse und für Verbundgesellschaft	9 943 104,06		9 869 926,13
Zuschüsse für verbundbedingte Mindererlöse der Gebietskörperschaften einschl. Verwaltungskostenbeitrag	14 779 902,54		14 175 083,35
Umlage für die S-Bahn/ Knoten Mannheim-Heidelberg	4 884 276,30		5 631 164,57
Sonderumlage Westpfalz	286 618,00		286 619,00
Sonderumlage Saubere Luft	550 000,00		1 140 000,00
Personalkostenerstattungen	202 305,97		114 532,87
Verwaltungskostenbeitrag für Gastmitglieder	5 300,00		5 300,00
Rettungsschirm Corona	22 810 989,20		32 827 325,95
Schülerabo/Treuebonus	4 276 832,21		4 248 337,60
	<u>57 739 328,28</u>		<u>68 298 289,47</u>

Bei den Umsatzerlösen handelt es sich wie im Vorjahr 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. In 2021 flossen dem ZRN zusätzlich Mittel aus dem Coronarettungsschirm zu, um coronabedingte Mindererlöse im Verbund auszugleichen. Zudem wurden vom Verkehrsministerium Zuschüsse gezahlt, um durch die Gewährung eines Treuebonus die Stammkunden von Zeitfahrkarten auch während der Corona-Pandemie zu binden.

2. <u>Sonstige betriebliche Erträge</u>	2021	EUR	<u>593,31</u>
	2020	EUR	<u>12 137,90</u>
3. <u>Materialaufwand</u>			
<u>Aufwendungen für bezogene Leistungen</u>	2021	EUR	<u>57 519 556,99</u>
	2020	EUR	<u>68 137 400,19</u>
	2021		2020
	EUR		EUR
Zuschuss für verbundbedingte Mindererlöse	16 892 813,68		16 953 899,65
Eigenaufwandsabdeckung VRN GmbH	8 599 267,08		8 424 262,34
Entgelt an Verbundgesellschaft zur Wahrnehmung der Aufgaben des ZRN	55 378,52		52 410,08
Zuschuss für die S-Bahn/ Knoten Mannheim-Heidelberg	4 884 276,30		5 631 164,57
Rettungsschirm Corona	22 810 989,20		32 827 325,95
Schülerabo/Treuebonus	4 276 832,21		4 248 337,60
	<u>57 519 556,99</u>		<u>68 137 400,19</u>

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

4. <u>Personalaufwand</u>	2021	EUR	<u>56 987,93</u>
	2020	EUR	76,00
Ausgewiesen wird die Zuführung zur Rückstellung für Pensionen.			
5. <u>Sonstige betriebliche Aufwendungen</u>	2021	EUR	<u>153 119,17</u>
	2020	EUR	<u>138 344,60</u>
	2021		2020
	EUR		EUR
Aufwandsentschädigungen	<u>15 000,00</u>		<u>15 000,00</u>
Beiträge für Rückdeckungsversicherung und D&O-Versicherung	47 926,12		47 926,12
Jahresabschlusskosten und örtliche Prüfung	16 500,00		6 500,00
Bankspesen	747,35		713,52
Verwahrenngelte	988,10		831,30
Übrige	71 957,60		67 373,66
	<u>153 119,17</u>		<u>138 344,60</u>
6. <u>Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge</u>	2021	EUR	<u>0,00</u>
	2020	EUR	450,45
Der Vorjahresbetrag resultiert aus der Weiterbelastung des Zinsaufwands an die Verbandsmitglieder Westpfalz.			
7. <u>Zinsen und ähnliche Aufwendungen</u>	2021	EUR	<u>12 206,38</u>
	2020	EUR	<u>14 445,73</u>
	2021		2020
	EUR		EUR
Darlehenszinsen (Verbandsmitglieder Westpfalz)	0,00		450,45
Zinsaufwand Pensionsrückstellungen	12 206,38		13 995,28
	<u>12 206,38</u>		<u>14 445,73</u>
8. <u>Jahresverlust/-gewinn</u>	2021	EUR	<u>-1.948,88</u>
	2020	EUR	<u>20.611,30</u>