

**Satzung  
über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar**

Inhaltsverzeichnis

**Satzung**

**Teil 1 Organisatorische Grundlagen des Verbundes**

§ 1	Verbundtarif	Seite 6
§ 2	Verbundgesellschaft	Seite 7
§ 3	Verbundunternehmen und Tarifanerkennungspartner	Seite 8
§ 4	Vertrieb des Verbundtarifes	Seite 9
§ 5	Versammlung der Verbundunternehmen (VVU)	Seite 10
§ 6	[entfallen]	Seite 12
§ 7	Tarifausschuss	Seite 12
§ 8	Marketingausschuss	Seite 13
§ 9	Beirat für das Fahrpersonal	Seite 13
§ 10	Alternative Bedienungsformen	Seite 13

**Teil 2 Gemeinwirtschaftliche Höchsttarifvorgaben und deren Ausgleich**

§ 11	Interventionsrecht der Verbundgesellschaft	Seite 15
§ 12	Besondere Regelungen für Zeitkarten	Seite 15
§ 12a	Deutschlandticket	Seite 16
§ 13	Zeitkarten im Ausbildungsverkehr	Seite 17
§ 14	Ausgleichsregelungen der Höchsttarifvorgaben aus § 12	Seite 18
§ 15	Ausgleichsregelung für die Rabattierung der Ausbildungszeitkarten	Seite 18
§ 16	Anerkennung der Zeitkarten in alternativen Bedienungsformen	Seite 19
§ 17	Abweichung von der Wabensystematik	Seite 19
§ 18	Überkompensation	Seite 21
§ 19	Sonderverkehre	Seite 21

### **Teil 3 Durchführungsvorschriften zur Einnahmeaufteilung**

§ 20	Einnahmeaufteilung	Seite 23
§ 21	Regionale Busnetze	Seite 24
§ 22	Vergabe – und Genehmigungsverfahren	Seite 24

### **Teil 4 Sonstige Bestimmungen**

§ 23	Fahrgastinformation	Seite 25
§ 24	Marketing	Seite 26
§ 25	Gestaltung der Fahrausweise und Fahrausweisprüfung	Seite 26
§ 26	Erhebungen im Verbund	Seite 26
§ 27	Altlasten der URN GmbH	Seite 27
§ 28	Besondere Regelungen in Ausnahmesituationen	Seite 27
§ 29	Inkrafttreten	Seite 27

<b>Anlage 1</b>	Kooperationsvertrag	Seite 29
-----------------	---------------------	----------

<b>Anlage 2</b>	Gemeinsame Stimmrechtswahrnehmung bei Bruttobündeln gem. § 5 Abs. 4 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im VRN	Seite 33
-----------------	--	----------

<b>Anlage 3</b>	Abrechnungsregelung ZRN-Mittel	Seite 35
-----------------	--------------------------------	----------

<b>Anhang 1</b>	zur Abrechnungsregelung ZRN-Mittel	Seite 38
-----------------	------------------------------------	----------

<b>Anhang 2</b>	zur Abrechnungsregelung ZRN-Mittel	Seite 39
-----------------	------------------------------------	----------

<b>Anlage 3a</b>	Grundsätze zur Umsetzung des bundes- und landesweiten Clearing des Deutschlandtickets im Verkehrsverbund Rhein-Neckar	Seite 43
------------------	--	----------

<b>Anlage 3b</b>	Abrechnungsregelung für den kommunalen Finanzierungsanteil des D-Ticket JugendBW	Seite 45
------------------	---	----------

<b>Anlage 3c</b>	Abrechnungsregelung für den mit dem Deutschlandticket verbundenen Nachteilsausgleich	Seite 47
------------------	---	----------

<b>Anlage 4a</b>	Abrechnungsregelung für die Mittel nach § 15 ÖPNVG BW	Seite 49
------------------	---	----------

<b>Anhang 1</b>	Zuordnung der Linienbündel auf die Verbandsmitglieder	Seite 52
-----------------	--	----------

<b>Anhang 2</b>	LB in kommunaler Eigenregie kreisangehöriger Kommunen	Seite 52
-----------------	--	----------

<b>Anlage 4b</b>	Abrechnungsregelung für die LAVG-Mittel in Rheinland-Pfalz	Seite 53
------------------	--	----------

<b>Anhang 1</b>	Aufteilungsschlüssel LAVG-Mittel RP	Seite 55
-----------------	-------------------------------------	----------

<b>Anhang 2</b>	Übersicht Direktvergaben zur Abrechnung	Seite 55
-----------------	---	----------

<b>Anhang 3</b>	Übersicht Verkehre im Übergangsbereich zur Abrechnung	Seite 56
<b>Anhang 4</b>	Aufteilung Verwaltungskostenpauschale	Seite 56
<b>Anlage 5</b>	Förderung alternativer Bedienungsformen im VRN	Seite 57
<b>Anlage 6</b>	Einnahmenaufteilungsregelung (EAR)	Seite 59
<b>I. Grundlagen der Einnahmeaufteilung</b>		
§ 1	Aufteilungsmasse	Seite 60
§ 2	Linienbündel, Leistungseinheit und regionale Busnetze	Seite 61
<b>II. Aufteilung der Einnahmen</b>		
§ 3	Priorität der Aufteilungsvorgabe	Seite 62
§ 4	Vorwegentnahme für alternativen Bedienformen	Seite 62
§ 5	[weggefallen]	Seite 62
§ 5a	Vorwegentnahme für Verkehrsleistungen im Übergangsbereich zum Saarland	Seite 63
§ 6	Vorwegentnahme Tarifanerkennungsfälle	Seite 63
§ 6a	Vorwegentnahme Linienbedarfsverkehr	Seite 64
§ 7	Vorwegentnahme für angebotsverbessernde Maßnahmen	Seite 64
§ 8	Vorwegentnahme für nicht mehr aktiv geltende Einnahmeaufteilungs- regelungen	Seite 65
§ 9	Vorwegentnahme Vertriebsbonus	Seite 65
§ 10	Sonderverteilung für bestimmte Fahrscheinarten	Seite 65
§ 11	Aufteilung des Einnahmenpools	Seite 65
§ 12	Sonderverteilungen für besondere Fahrscheinsortimente und sonstige Mittel	Seite 66
§ 13	Sonderverteilung Kombiticket mit Sonderverkehr	Seite 67
§ 14	Sonderverteilung Kombiticket ohne Sonderverkehr	Seite 68
§ 15	Sonderverteilung Maimarktticker	Seite 68
§ 16	Vertriebsbonus	Seite 69
§ 17	Regionale Busnetze	Seite 70
<b>III. Einnahmenabrechnung</b>		
§ 18	Einnahmemeldung	Seite 72
§ 19	Errechnung der Einnahmeansprüche	Seite 73

§ 20	Monatlicher Zahlungsausgleich	Seite 73
§ 21	Jahresabrechnung	Seite 74
§ 22	Abrechnung von nicht zur Aufteilungsmasse zählenden Erträgen	Seite 74
§ 23	Verwendung der Verkaufs- und Abrechnungsdaten	Seite 74
<b>IV.</b>	<b>Ermittlung und Fortschreibung der Nachfragewerte</b>	
§ 24	Erhebungsmethodik	Seite 75
§ 25	Erhebungspflicht	Seite 75
§ 26	Halbjährliche Anpassung der Nachfrageschlüssel	Seite 77
§ 27	Nachfragezuwachs im SPNV	Seite 77
§ 28	Demographiefaktor	Seite 77
§ 29	Spitzabrechnung von Absetzungen	Seite 78
§ 30	Angebotsreduktion	Seite 80
<b>V.</b>	<b>Sonstige Regelungen</b>	
§ 31	Betreiberwechsel	Seite 81
§ 32	Vergabeverfahren	Seite 81
§ 33	Übergangsbereich zum Saarland	Seite 81
§ 34	[weggefallen]	Seite 82
§ 35	Prüfungsbestimmungen	Seite 82
	<b>Anhang 1</b> zur EAR (Regionale Busnetze)	Seite 84
	<b>Anhang 2</b> zur EAR fortgeltende frühere Einnahmeaufteilungsregelungen	Seite 85
	<b>Anhang 3</b> zur EAR Mustervereinbarung Sozialtarif	Seite 86
	<b>Anhang 4</b> zur EAR [weggefallen]	Seite 87
	<b>Anhang 5</b> zur EAR Zuordnung der AT zur Ermittlung der Demografiekennzahl	Seite 88
	<b>Anhang 6</b> zur EAR Basiswerte Demografiekennzahl	Seite 89
	<b>Anhang 7</b> zur EAR [weggefallen]	Seite 90
<b>Anlage 7</b>	[weggefallen]	Seite 91
<b>Anlage 8</b>	Fahrausweiskontrollen im VRN	Seite 92

**Satzung**  
**über einen einheitlichen Verbundtarif im**  
**Verkehrsverbund Rhein-Neckar**

Fassung vom 01.01.2018,  
zuletzt geändert durch Änderungssatzung vom 17.12.2025

Die Verbandsversammlung des Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) erlässt aufgrund des § 5 Abs. 3 des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit des Landes Baden-Württemberg i.V.m. § 4 Abs. 1 der Gemeindeordnung Baden-Württemberg sowie § 5 Abs. 1 Ziffer 5 der Satzung der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) und § 8a Abs. 1 Satz 2 des Personenbeförderungsgesetzes folgende Satzung als Allgemeine Vorschrift im Sinne des Art. 2 Buchstabe I der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007:

Teil 1  
Organisatorische Grundlagen des Verbundtarifes

**§ 1**  
**Verbundtarif**

- (1) <sup>1</sup>Innerhalb des Verbandsgebietes gem. § 4 der Verbandssatzung des ZRN (Verbundgebiet) dürfen Personenverkehrsleistungen im ÖPNV gem. § 2 RegG sowie den ÖPNV ergänzende und nach dem PBefG genehmigungspflichtige Personenverkehrsdienstleistungen nur zum VRN-Verbundtarif angeboten werden (Verbundverkehr). <sup>2</sup>Soweit in den Einzelregelungen dieser Satzung nicht anderes vermerkt ist, umfasst der Begriff des Linienbündels die im Gemeinsamen Nahverkehrsplan des ZRN definierten Linienbündel, nicht gebündelte Einzellinien, die Leistungseinheiten des SPNV, die regionalen Busnetze sowie alle sonstigen im Rahmen von PBefG-Genehmigungen zusammengefassten Mobilitätsangebote als Überbegriff in Bezug auf die Einnahmeaufteilung und die sonstigen Bestimmungen dieser Satzung.<sup>1</sup>
- (2) Soweit mit Nachbarverbünden bzw. benachbarten zuständigen Behörden im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370/2007) tarifliche Regelungen für den grenzüberschreitenden Verkehr getroffen werden, sind diese als Übergangstarif Bestandteil des VRN-Verbundtarifes.
- (3) Alle Verbundunternehmen sind verpflichtet, sämtliche Verbundfahrausweise gegenseitig anzuerkennen (Einheitstarif).
- (4) <sup>1</sup>Der Verbundtarif ist ein Zonentarif auf Grundlage eines Wabenplanes. <sup>2</sup>Ab der Preisstufe 7 gelten alle Verbundfahrscheine im gesamten Verbundgebiet.<sup>2</sup>
- (5) Innerhalb der Übergangstarifbereiche sind die Verbundfahrscheine des jeweiligen Nachbarverbundes gem. den jeweiligen Übergangstarifbestimmungen anzuerkennen.
- (6) <sup>1</sup>Die Preisgestaltung im Luftlinientarif erfolgt abweichend von den Vorgaben in Absatz 4 nicht waben-, sondern entfernungsabhängig mit einem Grundpreis je Fahrt zuzüglich einem km-Satz nach in Luftlinie zurückgelegter Strecke. <sup>2</sup>Es gilt ein Maximalpreis pro Fahrt, der dem Preis entspricht, der im Wabentarif für diese Fahrt mit einem 5 Fahrten- bzw. Einzel-Ticket gegolten hätte.<sup>3</sup>Pro Tag gilt ein Preis, der dem Preis eines Einzeltages des 5 Tage-Tickets entspricht, der im Wabentarif für diesen Tag gegolten hätte. <sup>4</sup>Der Maximalpreis liegt beim Preis eines Einzeltages des 5 Tage-Tickets Verbundgebiet.<sup>5</sup>Pro Monat gilt ein Maximalpreis, der von der Versammlung der Verbundunternehmen festzusetzen ist<sup>3,4</sup>.
- (7) Zum Verbundtarif im Sinne des Absatz 1 zählt auch das bundesweit im gesamten Nahverkehr gültige Deutschlandticket, sofern dies durch eine gesetzliche Regelung durch den Bund bzw. die Länder vorgegeben wird oder unabhängig von einem gesetzlichen Anwendungzwang eine vollständige Finanzierung durch den Bund und die Länder erfolgt<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> § 1 Abs. 1 neu gefasst mit Wirkung zum 1.1.2020 durch Änderungssatzung vom 19.12.2019

<sup>2</sup> § 1 Abs. 4 neu gefasst mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

<sup>3</sup> § 1 Abs. 6 Satz 5 neu gefasst mit Wirkung zum 1.1.2026 durch Änderungssatzung vom 17.12.2025

<sup>4</sup> § 1 Abs. 6 neu gefasst mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

<sup>5</sup> § 1 Abs. 7 neu gefasst mit Wirkung zum 1.5.2023 durch Änderungssatzung vom 27.04.2023

## § 2 Verbundgesellschaft

- (1) Die operative Umsetzung aller mit der Organisation und Abwicklung des Verbundtarifes verbundenen Aufgaben obliegt der VRN GmbH (Verbundgesellschaft).
- (2) Die Verbundgesellschaft stellt bei den zuständigen Genehmigungsbehörden im Namen aller Verbundunternehmen die Anträge zur Genehmigung der Tarif- und Beförderungsbedingungen des Verbundtarifes.
- (3) <sup>1</sup>Zur Finanzierung der der Verbundgesellschaft aufgrund dieser Satzung zugewiesenen Gemeinschaftsaufgaben in Zusammenhang mit dem Verbundtarif wie Fahrgastinformation, Tarifmarketing, Einnahmeabrechnung, Mobilitätsgarantie usw. steht der Verbundgesellschaft ein pauschales Dienstleistungsentgelt der Verbundunternehmen in Höhe von 4.832.000.- € zzgl. gesetzl. Mehrwertsteuer (z. Zt. 19%) zu. <sup>2</sup>Dieses wird von den Verbundunternehmen im Verhältnis der ihnen auf Grundlage der Einnahmenaufteilungsregelung zustehenden Einnahmeansprüche anteilig übernommen.
- (4) <sup>1</sup>Der Betrag nach Abs. 3 wird um die Steigerungsrate des VRN-Einnahmenpools zwischen dem drei Jahren zurückliegenden Jahr und dem zwei Jahren zurückliegenden Jahr dynamisiert. <sup>2</sup>So ergibt sich beispielsweise der Betrag des Jahres 2017 aus dem Betrag des Jahres 2016 dynamisiert um die Steigerung des Einnahmenpools von 2014 auf 2015. <sup>3</sup>Die Dynamisierungsrate beträgt jedoch mindestens 2,0% und höchstens 3,0%. <sup>4</sup>Als VRN-Einnahmenpool wird dabei die Aufteilungsmasse im Sinne des § 1 der Einnahmenaufteilungsregelung verstanden, wobei Einmal- und Sondereffekte herauszurechnen sind.
- (5) <sup>1</sup>Den Verbundunternehmen wird der Aufwand der Verbundgesellschaft in Abschlägen quartalsweise zu Beginn des Quartals in Rechnung gestellt. <sup>2</sup>Die Jahresendabrechnung erfolgt spätestens zwei Monate nach Feststellung der Jahresrechnung im Rahmen der Einnahmeabrechnung gem. § 21 EAR. <sup>3</sup>Die Abschläge sowie der Saldo aus der Jahresendabrechnung werden mit den Einnahmeansprüchen im Rahmen der Einnahmenaufteilungsregelung verrechnet.
- (6) [Entfallen]<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> § 2 Abs. 6 aufgehoben durch Änderungssatzung vom 19.12.2024 mit Wirkung zum 01.01.2025

### § 3 Verbundunternehmen und Tarifanerkennungspartner

- (1) <sup>1</sup>Berechtigt und verpflichtet zur Anwendung des Verbundtarifes sind alle Verkehrsunternehmen, die innerhalb des Verbundgebietes Verbundverkehr
- als Eisenbahnverkehrsunternehmen im Sinne des § 6 AEG oder
  - als Inhaber einer PBefG-Liniengenehmigung
- betreiben (Verbundunternehmen) und die keinen gesonderten Vertrag über die Tarifanerkennung mit der Verbundgesellschaft abgeschlossen haben.
- <sup>2</sup>Ausgenommen hiervon sind die Inhaber von PBefG-Liniengenehmigungen für Angebote gem. § 10 dieser Satzung, sofern die von ihnen betriebenen Angebote den Verbundtarif nicht voll anwenden. <sup>3</sup>Die Verbundunternehmen sind verpflichtet, zur Integration in den Verkehrsverbund Rhein-Neckar den in Anlage 1 beigefügten Kooperationsvertrag mit der Verbundgesellschaft abzuschließen.<sup>7</sup>
- (2) Die Rechte und Pflichten eines Verbundunternehmens wirken auch nach dem Verlust der letzten Verkehrsleistung im Sinne des Absatz 1 Satz 1 solange fort, bis alle Einnahmeansprüche der ehemals erbrachten Verkehrsleistungen endgültig mit der Verbundgesellschaft abgerechnet sind.
- (3) <sup>1</sup>Sofern der VRN-Tarif bei Verkehrsleistungen zur Anwendung kommt, die nur eine geringe Bedeutung für den Verbundverkehr haben, wie beispielsweise nur saisonal angebotene Leistungen (Holidaypark etc.), Verkehrsleistungen im Übergangsbereich östliches Saarland, oder einbrechende Linien aus Nachbarverbünden, kann die Integration des Betreibers durch einen Tarifanerkennungsvertrag zwischen der Verbundgesellschaft und dem Betreiber erfolgen (Tarifanerkennungspartner).<sup>8</sup> <sup>2</sup>Dasselbe gilt für Verkehrsleistungen, die nicht auf Grundlage des AEG oder PBefG erbracht werden, wie beispielsweise die Rhein- und Neckarfähren oder die Bergbahn Heidelberg sowie für Vereinbarungen mit benachbarten Aufgabenträgerorganisationen über die Anerkennung des Verbundtarifes außerhalb der Verbundgebiete. <sup>3</sup>Betreiber von digital buchbaren Linienbedarfsverkehren werden mit einem Tarifanerkennungsvertrag integriert, sofern sie keine weiteren Verbundverkehre erbringen.<sup>9</sup>
- (4) <sup>1</sup>Die Vertretung der Verbundunternehmen in den Verbundgremien erfolgt durch Mitarbeiter entweder des Verbundunternehmens selbst oder eines mit diesem Verbundunternehmen verbundenen Unternehmens (§ 15 AktG) oder einer Beteiligungsgesellschaft des Verbundunternehmens. <sup>2</sup>Die Verbundunternehmen im Main-Tauber-Kreis sind berechtigt, sich in den Verbundgremien durch die kreiseigene Vertriebsgesellschaft (§ 4 Abs. 3) vertreten zu lassen. <sup>3</sup>Durch die Verbundgesellschaft können ferner generell oder im Einzelfall auch Wirtschaftsprüfer, Steuerberater oder Rechtsanwälte als Bevollmächtigte zugelassen werden.
- (5) <sup>1</sup>Die Verbundunternehmen bleiben Träger der sich aus Gesetzen, Verordnungen und öffentlich-rechtlichen Genehmigungen ergebenden Rechte und Pflichten. <sup>2</sup>Sie führen ihre Betriebe in eigener Verantwortung, tragen vorbehaltlich abweichender Einzelvereinbarungen die wirtschaftlichen Risiken dafür und bleiben Vertragspartner ihrer Fahrgäste.

---

<sup>7</sup> § 3 Abs.1 Satz 2 neu gefasst mit Wirkung zum 1.1.2021 durch Änderungssatzung vom 17.12.2020

<sup>8</sup> § 3 Abs. 2 Satz 2 geändert durch Änderungssatzung vom 19.12.2024 mit Wirkung zum 01.01.2025

<sup>9</sup> § 3 Abs. 3 ergänzt um Satz 3 mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

## § 4

### Vertrieb des Verbundtarifes

- (1) <sup>1</sup>Zum Vertrieb der Verbundfahrscheine berechtigt sind die Verbundunternehmen, die Tarifanerkennungspartner sowie die Verbundgesellschaft. <sup>2</sup>Organisieren sie den operativen Vertrieb durch Dritte, so handeln diese ausschließlich im Namen eines Verbundunternehmens oder der Verbundgesellschaft. <sup>3</sup>Das Verbundunternehmen bzw. die Verbundgesellschaft, in deren Namen der Fahrschein ausgegeben wird, ist auf den Fahrscheinen kenntlich zu machen. <sup>4</sup>Die Erlöse aus dem Verkauf der Verbundfahrscheine sind auf Grundlage der Einnahmeaufteilungsregelung vollständig in die Einnahmenaufteilung einzubringen.
- (2) <sup>1</sup>Scheidet ein Verbundunternehmen aus dem Verbund infolge des Verlustes oder der Einstellung seines Verbundverkehrs aus, so bleiben die von ihm verkauften Verbundfahrscheine wirksam. <sup>2</sup>Die Aboverträge eines ausscheidenden Verbundunternehmens sind von diesem auf ein anderes Verbundunternehmen oder die Verbundgesellschaft zu übertragen. <sup>3</sup>Der Abokunde ist seitens des ausscheidenden Verbundunternehmens schriftlich über den neuen Vertragspartner zu informieren.
- (3) <sup>1</sup>Aufgrund der besonderen Bündelungsstruktur des Main-Tauber-Kreises ist dieser berechtigt, eine bündelübergreifende Vertriebsgesellschaft in Form eines Regiebetriebes oder einer kreiseigenen GmbH mit dem Vertrieb der Verbundfahrscheine im Namen dieser Vertriebsgesellschaft zu beauftragen. <sup>2</sup>Die von dieser kreiseigenen Vertriebsgesellschaft erzielten Verbundeneinnahmen werden nach Abzug des sich aus der Einnahmeaufteilung ergebenden Vertriebsbonus vollständig an den Einnahmepool zur Einnahmeaufteilung abgeführt. <sup>3</sup>Die Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten des Kreises kann vorsehen, dass bezuschusste Ausbildungszeitkarten ausschließlich über diese zentrale Vertriebsstelle zu beziehen sind. <sup>4</sup>Die Gesellschaft nimmt mit Gaststatus an den Sitzungen des Marketingausschusses sowie der Versammlung der Verbundunternehmen teil.
- (4) Vereinbarungen mit Unternehmen und sonstigen Arbeitgebern über die Einführung des Job-Tickets für die jeweilige Belegschaft werden gemeinsam von der Verbundgesellschaft und einem Verbundunternehmen abgeschlossen. Scheidet ein Verbundunternehmen aus dem Verbund aus, das Vereinbarungen nach Satz 1 abgeschlossen hat, findet Absatz 2 entsprechende Anwendung.<sup>10</sup>
- (5) <sup>1</sup>Schließen die Verbundunternehmen bzw. die Verbundgesellschaft mit Dritten gem. Absatz 1 Satz 2 neue Verträge über die Durchführung des Vertriebes ab, bedarf dies der Zustimmung des Tarifausschusses. <sup>2</sup>Die Verträge müssen sicherstellen, dass der Dienstleister alle vertrieblichen Vorgaben zur einheitlichen Gestaltung der Verbundfahrscheine beachtet und eine den Vorgaben dieser Satzung entsprechende Erfassung und Testierung aller Kasseneinnahmen gewährleistet. <sup>3</sup>Die Verträge müssen jederzeit kündbar sein, sofern ein beauftragter Dritter gegen diese vertrieblichen Vorgaben verstößen sollte. <sup>4</sup>Vom Zustimmungserfordernis ausgenommen sind örtliche Verkaufsstellen innerhalb des Verbundgebietes. <sup>5</sup>Diese sind lediglich der Verbundgesellschaft anzugeben.<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> § 4 Abs. 4 neu gefasst mit Wirkung zum 1.1.2020 durch Änderungssatzung vom 19.12.2019

<sup>11</sup> § 4 Abs. 5 eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2021 durch Änderungssatzung vom 17.12.2020

## § 5

### Versammlung der Verbundunternehmen (VVU)

- (1) <sup>1</sup>Mitglieder der VVU sind alle Verbundunternehmen sowie die Aufgabenträger von Linienbündeln, die einem auf Bruttobasis vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag unterliegen. <sup>2</sup>Die Geschäftsführung der VRN GmbH nimmt als Gast an den Sitzungen der VVU teil. <sup>3</sup>Auf Wunsch des Vorsitzenden der VVU können die mit der Abrechnung des Verbundtarifes betrauten Mitarbeiter der Verbundgesellschaft zu den Sitzungen der VVU hinzugezogen werden. <sup>4</sup>Der Zweckverband Personennahverkehr östliches Saarland erhält das Recht, mit einem Vertreter als Guest an der VVU teilzunehmen.<sup>12</sup>
- (2) <sup>1</sup>Die VVU beschließt im Rahmen der Vorgaben dieser Satzung über die Tarifbestimmungen, die Tarifhöhe und Tarifstruktur sowie die VRN-Beförderungsbedingungen, die Vertriebsformen und die Gestaltung der Fahrausweise und über Änderungen der Einnahmeaufteilungsregelung (EAR). <sup>2</sup>Sie berät die Verbundgesellschaft in allen Fragen der Einnahmeaufteilung und der Abrechnung des Verbundtarifes. <sup>3</sup>Die VVU ist über jede Entscheidung nach § 12 Abs. 7 und 8 sowie § 14 Abs. 3 Satz 4 EAR sowie die turnusgemäßen Schlüsselanpassungen gem. § 26 EAR zu informieren. <sup>4</sup>Die Verbundgesellschaft gewährleistet gegenüber der VVU hinsichtlich Einnahmeaufteilung und operativer Einnahmeabrechnung ein höchstmögliches Maß an Transparenz. <sup>5</sup>Sie erstattet in jeder Sitzung der VVU Bericht über sich abzeichnende Entwicklungen und Entscheidungsbedarfe und legt der VVU halbjährlich einen schriftlichen Rechenschaftsbericht über die Einnahmeaufteilung in Gänze vor.
- (3) <sup>1</sup>Das Stimmrecht in der VVU richtet sich nach dem Einnahmeanspruch der Linienbündel. <sup>2</sup>Jedem Linienbündel steht pro angefangenen 100.000,- € Einnahmeanspruch im Jahr eine Stimme zu. <sup>3</sup>Die Berechnung des Stimmgewichts je Linienbündel erfolgt anhand der jeweils letzten festgestellten Jahresabrechnung. <sup>4</sup>Die Stimmen der eigenwirtschaftlich betriebenen und der auf Nettobasis bestellten Linienbündel stehen den jeweiligen sie betreibenden Verbundunternehmen zu. <sup>5</sup>Die Stimmen der auf Bruttobasis bestellten Linienbündel stehen den jeweiligen Aufgabenträgern zu.
- (4) <sup>1</sup>Die Verbundunternehmen und Aufgabenträger sind berechtigt, ihre Mitwirkungs- und Stimmrechte je Linienbündel durch einen Vertreter des ZRN wahrnehmen zu lassen. <sup>2</sup>Wird ein Brutto-Linienbündel im Busverkehr von mehreren Aufgabenträgern bestellt, wird das Stimmrecht zwingend durch den ZRN wahrgenommen, um eine einheitliche Stimmabgabe sicherzustellen. <sup>3</sup>Das interne Abstimmungsverfahren der durch den ZRN vertretenen Aufgabenträger ist in Anlage 2 festgelegt.
- (5) <sup>1</sup>Die VVU wählt aus ihrer Mitte einen Vorsitzenden und einen ersten und zweiten Stellvertreter. <sup>2</sup>Es ist dabei sicherzustellen, dass je ein Vertreter der in Absatz 8 genannten drei Gruppen gewählt wird und dass diese nicht demselben Unternehmen bzw. demselben Konzern angehören. <sup>3</sup>Die Sitzungen der VVU werden von dem Vorsitzenden geleitet. <sup>4</sup>Ist der Vorsitzende verhindert, übernehmen der erste bzw. im Falle dessen Verhinderung der zweite Vorsitzende die Aufgaben des Vorsitzenden. <sup>5</sup>Sind alle drei verhindert, leitet der Geschäftsführer der Verbundgesellschaft die Sitzung. <sup>6</sup>Sofern dies von mindestens drei Verbundunternehmen schriftlich unter der Benennung eines konkreten Tagesordnungspunktes, der in die Zuständigkeit der VVU fällt, beantragt wird, ist in Absprache mit dem Vorsitzenden, unverzüglich unter Wahrung der Einladungsfristen eine Sitzung der VVU einzuberufen. <sup>7</sup>Die Einladung erfolgt durch den Vorsitzenden, der sich dazu der Verbundgesellschaft bedient.

---

<sup>12</sup> § 5 Abs. 1 Satz 4 eingefügt durch Änderungssatzung vom 19.12.2024 mit Wirkung zum 01.01.2025

- (6) <sup>1</sup>Die Tagesordnung der VVU wird vom Vorsitzenden gemeinsam mit der Verbundgesellschaft festgelegt und in der Einladung mitgeteilt. <sup>2</sup>Die Einladung erfolgt schriftlich per E-Mail spätestens zwei Wochen vor dem Sitzungstermin. <sup>3</sup>Auf schriftlichen Antrag von mindestens drei Verbundunternehmen können bis eine Woche vor der Sitzung weitere Tagesordnungspunkte benannt werden, sofern sie die Zuständigkeit der VVU berühren. <sup>4</sup>Die Verbundunternehmen und Vertreter der Brutto-Aufgabenträger sind berechtigt, zu allen Tagesordnungspunkten Beschlussanträge einzubringen. <sup>5</sup>In eilbedürftigen Fällen kann von der Wahrung der Einladungsfrist Abstand genommen werden. <sup>6</sup>Dies setzt voraus, dass die Mehrheit der anwesenden stimmberechtigten Verbundunternehmen und Aufgabenträger dem Verzicht auf die Einladungsfrist zu Beginn der Sitzung ihre Zustimmung erteilt.
- (7) <sup>1</sup>Die VVU ist beschlussfähig, sofern mindestens 75 % der Gesamtzahl der auf die Linienbündel entfallenden Stimmen vertreten sind. <sup>2</sup>Wird keine Beschlussfähigkeit erreicht, erfolgt unter Wahrung der erneuten Einladungsfrist eine Vertagung mit denselben Tagesordnungspunkten. <sup>3</sup>In dieser erneuten Sitzung entfällt das Quorum gem. Satz 1.
- (8) <sup>1</sup>Beschlüsse der VVU werden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst. <sup>2</sup>Sofern Änderungsanträge zu den Beschlussanträgen gestellt werden, ist über die einzelnen Änderungsanträge einzeln abzustimmen. <sup>3</sup>Ein Beschluss zum Tarif, zur Änderung der Tarifbestimmungen, der Beförderungsbedingungen sowie der Einnahmeaufteilungsregelung kommt unabhängig von Satz 1 nicht zu Stande, wenn die Mehrheit der Stimmanteile, die jeweils den Linienbündeln mit Straßenbahnverkehr (Gruppe Straßenbahnverkehr), den Leistungseinheiten im Eisenbahnverkehr (Gruppe Eisenbahnverkehr) oder den Linienbündeln mit ausschließlichem Busverkehr (Gruppe Busverkehr) zustehen, mit nein gestimmt haben.<sup>13</sup>
- (9) <sup>1</sup>Der Beirat für das Fahrpersonal bestimmt aus seiner Mitte sechs Vertreter, die ein beratendes Gastrecht in der VVU besitzen. <sup>2</sup>Dabei ist darauf zu achten, dass den kommunalen Verkehrsbetrieben, den Eisenbahnverkehrsunternehmen, den öffentlichen Busunternehmen, den privaten Busunternehmen sowie den Gewerkschaften jeweils ein Vertreter zusteht. <sup>3</sup>Die Wahl erfolgt durch Mehrheitsentscheidung der jeweiligen Unternehmensgruppe für jeweils fünf Jahre. <sup>4</sup>Scheidet der Vertreter aus dem entsendenden Verbundunternehmen, der entsendenden Gewerkschaft oder dem Beirat aus, erfolgt eine Nachwahl für den Rest der verbleibenden Amtszeit.
- (10) Der Vorsitzende der VVU und seine beiden Stellvertreter vertreten die Verbundunternehmen als ständige Gäste im Verwaltungsrat der VRN GmbH.
- (11) Die Versammlung der Verbundunternehmen kann bei Bedarf auch ohne persönliche Anwesenheit ihrer Mitglieder in Form einer Video- oder Telefonkonferenz tagen.<sup>14</sup>

---

<sup>13</sup> § 5 Abs. 8 Satz 3 neu gefasst mit Wirkung zum 1.1.2020 durch Änderungssatzung vom 19.12.2019

<sup>14</sup> § 5 Abs. 11 eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2021 durch Änderungssatzung vom 17.12.2020

## § 6 [weggefallen]<sup>15</sup>

## § 7 **Tarifausschuss**

- (1) Der Tarifausschuss ist das vorberatende Gremium für alle Themen, die der Zuständigkeit der VVU unterliegen. In Fragen der Tarifgestaltung und Tarifhöhe gibt er empfehlende Beschlüsse für die VVU ab.
- (2) <sup>1</sup>Im Tarifausschuss werden die verschiedenen Gruppen von Verbundunternehmen jeweils durch ein links- und rechtrheinisch tätiges Unternehmen vertreten:
- SPNV-Betreiber
  - Interne Betreiber der kreisfreien Städte
  - kommunale Unternehmen kreisangehöriger Kommunen
  - Regionalbusunternehmen der öffentlichen Hand
  - Konzerngebundene private Busunternehmen
- <sup>2</sup>Die Gruppe der familiengeführten privaten Busunternehmen wird durch zwei rheinland-pfälzische, ein hessisches und ein baden-württembergisches Unternehmen vertreten.
- (3) <sup>1</sup>Die Vertreter der jeweiligen Unternehmensgruppe werden von den jeweils der Gruppe angehörigen Verbundunternehmen mit einfacher Mehrheit für die Dauer von fünf Jahren gewählt. <sup>2</sup>Die Mitgliedschaft im Tarifausschuss ist eine persönliche Mitgliedschaft. <sup>3</sup>Die gewählten Mitglieder können sich durch einen anderen Mitarbeiter des jeweiligen Verbundunternehmens oder einen Vertreter eines anderen Verbundunternehmens aus derselben Unternehmensgruppe vertreten lassen.
- (4) <sup>1</sup>Die Mitgliedschaft im Tarifausschuss endet, sofern das entsendende Verbundunternehmen seinen Status als Verbundunternehmen verliert oder nicht mehr die Voraussetzungen des § 3 Abs. 4 erfüllt. <sup>2</sup>In diesem Fall ist eine Nachwahl für die Restlaufzeit der ursprünglichen Wahlperiode vorzunehmen.
- (5) Ein Vertreter des ZRN vertritt die Bruttobündel im Tarifausschuss.
- (6) § 5 Abs. 5 und Abs. 11 findet auf den Tarifausschuss entsprechende Anwendung.<sup>16</sup>
- (7) <sup>1</sup>Die Tagesordnung des Tarifausschusses wird vom Vorsitzenden gemeinsam mit der Verbundgesellschaft festgelegt und in der Einladung mitgeteilt. <sup>2</sup>Die Einladung erfolgt schriftlich per E-Mail spätestens zwei Wochen vor dem Sitzungstermin. <sup>3</sup>Sie wird allen Verbundunternehmen nachrichtlich zur Kenntnis gegeben. <sup>4</sup>Auf schriftlichen Antrag von mindestens drei Mitgliedern können bis eine Woche vor der Sitzung weitere Tagesordnungspunkte benannt werden, sofern sie die Zuständigkeit der VVU berühren. <sup>5</sup>In eilbedürftigen Fällen kann von der Wahrung der Einladungsfrist Abstand genommen werden. <sup>6</sup>Dies setzt voraus, dass die Mehrheit der anwesenden Mitglieder dem Verzicht auf die Einladungsfrist zu Beginn der Sitzung ihre Zustimmung erteilt.
- (8) <sup>1</sup>Der Tarifausschuss ist beschlussfähig, sofern mindestens acht Mitglieder vertreten sind. <sup>2</sup>Wird keine Beschlussfähigkeit erreicht, erfolgt keine Empfehlung an die VVU. <sup>3</sup>Die

---

<sup>15</sup> § 6 aufgehoben durch Änderungssatzung vom 19.12.2024 mit Wirkung zum 01.01.2025

<sup>16</sup> § 7 Abs. 6 neu gefasst mit Wirkung zum 1.1.2021 durch Änderungssatzung vom 17.12.2020

entsprechenden Tagesordnungspunkte werden in der anschließenden VVU dennoch beraten und zur Abstimmung gestellt.

- (9) <sup>1</sup>Beschlüsse des Tarifausschusses werden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst. <sup>2</sup>Der Vertreter des ZRN sowie die Mitglieder nach Abs. 2 haben jeweils eine Stimme. <sup>3</sup>Ein Ergebnisprotokoll über die gefassten Beschlüsse wird allen Verbundunternehmen zur Kenntnis gegeben.

## § 8 [weggefallen]<sup>17</sup>

### § 9 Beirat für das Fahrpersonal

- (1) Der Beirat für das Fahrpersonal berät das Fahrpersonal in den Verbundverkehr betreffenden Fragestellungen und ist vor Änderungen der Beförderungsbedingungen anzuhören.
- (2) <sup>1</sup>Dem Beirat für das Fahrpersonal gehört je ein Vertreter des Betriebsrates jedes Verbundunternehmens an, soweit in den Verbundunternehmen ein Betriebsrat gebildet ist. <sup>2</sup>Anderenfalls ist das Fahrpersonal des Verbundunternehmens berechtigt, durch Mehrheitsentscheid jeweils für die Dauer von fünf Jahren ein Mitglied zu benennen. <sup>3</sup>Das Verbundunternehmen hat die gewählte Person für die Sitzungen des Beirats freizustellen und die Fahrtkosten zu den Sitzungen zu übernehmen. <sup>4</sup>Gewerkschaften, die einen Tarifvertrag für Fahrpersonal abgeschlossen haben, der im Verbundverkehr zur Anwendung gelangt, haben das Recht, einen Vertreter in den Beirat zu entsenden.
- (3) <sup>1</sup>Die Sitzungen des Beirats für das Fahrpersonal werden von der Verbundgesellschaft per E-Mail unter Benennung der Tagesordnung mit einer Frist von zwei Wochen einberufen. <sup>2</sup>Die Sitzungsleitung obliegt der Verbundgesellschaft. § 5 Abs. 11 findet entsprechende Anwendung.<sup>18</sup>

### § 10<sup>19</sup> Alternative Bedienungsformen

- (1) <sup>1</sup>Den allgemeinen Verbundverkehr in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage ergänzende alternative bzw. flexible Angebote wie Ruftaxen, Bürgerbusse oder Ähnliches können auf Wunsch des jeweiligen Aufgabenträgers von der Vollanwendung des Verbundtarifes ausgenommen werden. <sup>2</sup>Anzuerkennen sind jedoch zwingend die Jahres- und Halbjahreskarten des Verbundtarifes.
- (2) <sup>1</sup>Der Bartarif für Einzelfahrten für Leistungen nach Absatz 1 orientiert sich am VRN-Tarif für Einzelfahrscheine und richtet sich nach der Anzahl der durchfahrenen Waben. <sup>2</sup>Hiervon abweichende Bartarifregelungen bedürfen der Zustimmung der Verbundgesellschaft, es sei denn, die abweichende Tarifregelung bestand bereits beim Inkrafttreten dieser Satzungsbestimmung am 01.01.2014 und gilt deshalb als genehmigt.

---

<sup>17</sup> § 8 aufgehoben mit Wirkung zum 1.1.2026 durch Änderungssatzung vom 17.12.2025

<sup>18</sup> § 9 Abs. 3 Satz 3 eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2021 durch Änderungssatzung vom 17.12.2020

<sup>19</sup> § 10 Abs. 3 bis 6 eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2020 durch Änderungssatzung vom 19.12.2019

- (3) <sup>1</sup>Linienbedarfsverkehre<sup>20</sup> sind zur Vollanwendung des VRN-Tarifes verpflichtet. <sup>2</sup>Auf den Verkauf von Fahrscheinen in den Fahrzeugen kann verzichtet werden, sofern dem Fahrgast die Nutzung des Luftlinientarifes nach § 1 Abs. 6 angeboten wird. <sup>3</sup>Die Betreiber dieser Systeme sind berechtigt, ergänzend zum VRN-Tarif einen Qualitätszuschlag zu erheben, dessen Höhe vom Verwaltungsrat der Verbundgesellschaft festgelegt wird<sup>21</sup>. <sup>4</sup>Diese Zuschläge zählen nicht zur Aufteilungsmasse gem. § 1 der Anlage 6 dieser Satzung (EAR). <sup>5</sup>Die Ermittlung der Nachfragewerte zur Feststellung des Erlösanspruches nach § 6a EAR erfolgt auf Grundlage der digital erfassten Buchungen gem. den Vorgaben der Anleitung zur Durchführung von Fahrgasterhebungen im VRN<sup>22,23</sup>.
- (4) [weggefallen]<sup>24</sup>
- (5) <sup>1</sup>Zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung der Bevölkerung in den VRN-Liniensäcken und zur Wahrung der in den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen gewährten ausschließlichen Rechte ist eine Konkurrenzierung des Linienverkehrs durch alternative Bedienformen zu unterbinden. <sup>2</sup>Eine Konkurrenzierung ist nicht gegeben, wenn durch die alternativen Bedienformen das ÖPNV-Angebot im Rahmen einer verkehrlichen Gesamtkonzeption sinnvoll ergänzt wird.
- <sup>3</sup>Hierzu zählen insbesondere:
- Angebote mit Zu- und Abbringerfunktion zu qualitativ hochwertigen Linienverkehren. Als qualitativ hochwertig sind Taktverkehre im Halbstundentakt einzustufen, mit denen der Fahrtwunsch mit maximal einem Umstieg abgedeckt werden kann,
  - Angebote zur Schließung von zeitlichen und räumlichen Bedienungslücken,
  - vom ÖPNV-Aufgabenträger gewünschte räumlich und/oder zeitlich begrenzte Zusatzangebote.
- (6) <sup>1</sup>Zur Konkretisierung der Vorgaben des Absatz 5 kann die Verbandsversammlung auf Antrag des betroffenen Aufgabenträgers für Innenstadtgebiete und auf sonstigen Straßenabschnitten mit einer überdurchschnittlichen Verkehrsbelastung Sperrzonen festlegen, in denen aufgrund einer engmaschigen Erschließung mit Bus- und Straßenbahnen zu bestimmten Tageszeiten keine flexiblen Angebote zugelassen werden. <sup>2</sup>Diese sind vom ZRN öffentlich bekanntzumachen.
- (7) <sup>1</sup>In Ergänzung zum allgemeinen Verbundverkehr, insbesondere zur Erschließung der ersten und letzten Meile, beauftragt die Verbundgesellschaft im Auftrag der ZRN-Verbandsmitglieder ein verbundweites Fahrradvermietsystem „VRNrad“. <sup>2</sup>Alle Abonnements des Verbundtarifes berechtigen ab der Neuvergabe 2027 zur Nutzung eines rabattierten Sondertarifs.<sup>25</sup>

---

<sup>20</sup> Begriff ersetzt mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021.

<sup>21</sup> Auf Grundlage des § 10 Abs. 3 Satz 3 hat der Verwaltungsrat am 7.4.2022 folgenden Beschluss gefasst:

Gem. § 10 Abs. 3 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar setzt der Verwaltungsrat den Qualitätszuschlag für Linienbedarfsverkehre mit Wirkung zum 01.07.2022 wie folgt neu fest:

- *Inhaber von VRN-Jahres- und Halbjahreskarten 1.- € je Fahrt,*
- *Fahrgäste mit anderen VRN-Tickets 2.- € je Fahrt.*

<sup>22</sup> § 10 Abs. 3 S. 5 neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2023 durch Änderungssatzung vom 22.12.2023

<sup>23</sup> § 10 Abs. 3 neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

<sup>24</sup> § 10 Abs. 4 aufgehoben mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

<sup>25</sup> § 10 Abs. 7 neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2026 durch Änderungssatzung vom 17.12.2025

Teil 2  
Gemeinwirtschaftliche Höchsttarifvorgaben und deren Ausgleich

**§ 11  
Interventionsrecht der Verbundgesellschaft**

- (1) Die Verbundgesellschaft hat das Recht, den Tarifbeschlüssen der VVU innerhalb eines Monats zu widersprechen.
- (2) <sup>1</sup>Im Falle eines Widerspruchs kann die Verbundgesellschaft innerhalb von zwei Monaten eine andere Tarifentscheidung treffen. <sup>2</sup>Diese Entscheidung ist wirksam, wenn sichergestellt ist, dass keine Ergebnisverschlechterungen eintreten, oder dass die zu erwartenden, von der VVU und von einem Wirtschaftsprüfer testierten Ergebnisverschlechterungen von der Verbundgesellschaft gegenüber der Aufteilungsmasse dauerhaft ausgeglichen werden.
- (3) <sup>1</sup>Bestreitet die Verbundgesellschaft dem Grunde oder der Höhe nach die von der VVU kalkulierten Ergebnisverschlechterungen und verlangt sie gleichwohl die Verwirklichung ihrer Tarifentscheidung, hat sie die Ergebnisverschlechterung in der kalkulierten Höhe gegenüber der Aufteilungsmasse auszugleichen. <sup>2</sup>Die VVU ist in diesem Fall verpflichtet, innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf eines Jahres seit Inkrafttreten der Tarifänderung eine von einem Wirtschaftsprüfer zu testierende Nachkalkulation unter Beachtung des Anhangs zur Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorzulegen, anhand derer die Zahlungen nach Satz 1 rückwirkend spitz abgerechnet und für die Zukunft neu festgelegt werden.
- (4) <sup>1</sup>Die Verbundgesellschaft kann der VVU Anträge vorlegen, über die diese innerhalb von sechs Monaten entscheiden muss. <sup>2</sup>Lehnt die VVU diese Anträge ab, kann die Verbundgesellschaft innerhalb eines Monats durch Bestätigung ihrer Anträge eine Tarifänderung festlegen. Für diese Festlegung gelten Absatz 2 und 3 entsprechend.
- (5) Die vorstehenden Regelungen gelten entsprechend für Änderungen der Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen.

**§ 12  
Besondere Regelungen für Zeitkarten<sup>26</sup>**

- (1) <sup>1</sup>Das MAXX-Ticket, die Karte ab 60, das Job-Ticket und das Rhein-Neckar-Ticket sind als verbundweit gültige Jahresabonnements anzubieten. <sup>2</sup>Der monatliche Abonnementpreis hat die Preisvorgaben der Anlage 3 zu beachten.
- (2) Die Berechtigung zum Erwerb des MAXX-Tickets, der Karte ab 60 sowie des Job-Tickets ergibt sich aus den Tarifbestimmungen des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar.<sup>27</sup>
- (3) [weggefallen]<sup>28</sup>
- (4) [weggefallen]<sup>29</sup>
- (5) [weggefallen]<sup>30</sup>

<sup>26</sup> Überschrift neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2025 durch Änderungssatzung vom 19.12.2024

<sup>27</sup> § 12 Abs. 2 neu gefasst mit Wirkung zum 1.1.2026 durch Änderungssatzung vom 17.12.2026

<sup>28</sup> § 12 Abs. 3 aufgehoben mit Wirkung zum 1.1.2026 durch Änderungssatzung vom 17.12.2026

<sup>29</sup> § 12 Abs. 4 aufgehoben mit Wirkung zum 1.1.2026 durch Änderungssatzung vom 17.12.2026

<sup>30</sup> § 12 Abs. 5 aufgehoben mit Wirkung zum 1.1.2026 durch Änderungssatzung vom 17.12.2026

(6) [weggefallen]<sup>31</sup>

(7) <sup>1</sup>Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar hat zum 01.08.2016 das landesweite Schülerticket Hessen und zum 01.01.2020 das landesweite Seniorenticket Hessen eingeführt. <sup>2</sup>Beide Tickets gelten im gesamten Bundesland Hessen und in Mainz sowie in den Übergangstarifgebieten zwischen VRN und RMV bis zu den Orten Hohensachsen und Lützelsachsen der Stadt Weinheim, in der Stadt Eberbach und in der Kernstadt von Worms. <sup>3</sup>Der Preis sowie die Tarifbestimmungen richten sich nach den Vorgaben des Landes Hessen in Abstimmung mit den hessischen Tariforganisationen. <sup>4</sup>Die Verbundgesellschaft ist ermächtigt, die entsprechende Änderung der VRN-Tarifbestimmungen gemäß den landesweit einheitlichen Grundlagen des Schülerticket Hessen und des Seniorenticket Hessen gemeinsam mit den anderen Tariforganisationen in Hessen bei den zur Genehmigung des Tarifes zuständigen Behörden zu beantragen und anschließend zu veröffentlichen, ohne dass es hierzu eines förmlichen Beschlusses der Versammlung der Verbundunternehmen bedarf. <sup>5</sup>Voraussetzung für die Einführung und Beibehaltung des Schülerticket Hessen und des Seniorenticket Hessen ist die auskömmliche Finanzierung der mit den beiden Tickets verbundenen wirtschaftlichen Nachteile nach § 14 Abs. 7.<sup>32</sup>

### § 12a<sup>33</sup> Deutschlandticket

- (1) <sup>1</sup>Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar führt zum 1.5.2023 das bundesweit im gesamten Nahverkehr gültige Deutschlandticket ein. <sup>2</sup>Der Preis des Deutschlandtickets sowie die Tarifbestimmungen richten sich nach den Vorgaben des Bundes und der Länder zum Deutschlandticket. <sup>3</sup>Die Verbundgesellschaft ist ermächtigt, die entsprechende Änderung der VRN-Tarifbestimmungen gemäß den bundesweiten einheitlichen Grundlagen des Deutschlandtickets bei den zur Genehmigung des Tarifes zuständigen Behörden zu beantragen und anschließend zu veröffentlichen, ohne dass es hierzu eines förmlichen Beschlusses der Versammlung der Verbundunternehmen bedarf.
- (2) Voraussetzung für die Einführung und Beibehaltung des Deutschlandtickets ist eine auskömmliche Finanzierung der mit dem Deutschlandticket verbundenen wirtschaftlichen Nachteile durch den Bund und die Länder.
- (3) Der ZRN beantragt im Namen seiner Mitglieder die Ausgleichleistungen für das Deutschlandticket.
- (4) Das Deutschlandticket ist von den Vorgaben des § 13 Abs. 1 und 2 ausgenommen und ist im Rahmen dieser Satzung den Jahres- und Halbjahreskarten gleichgestellt, soweit nicht explizit für das Deutschlandticket etwas anderes geregelt ist.<sup>34</sup>
- (5) <sup>1</sup>Die Verbundgesellschaft nimmt stellvertretend für die Verbundunternehmen an der bundesweiten Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket teil und wird ermächtigt, alle hierfür nötigen formalen Erklärungen im Namen der Verbundunternehmen abzugeben. <sup>2</sup>Die Verbundunternehmen sind verpflichtet, der Verbundgesellschaft alle zur Abwicklung des Deutschlandtickets notwendigen Daten zur Verfügung zu stellen. <sup>3</sup>Dies betrifft bei Verbundunternehmen, die auch im Bereich weiterer das Deutschlandticket vertreibender Tarifgeber tätig sind, nur diejenigen Deutschlandtickets, die diese Verbundunternehmen dem Tarifgeber VRN zuordnen und als VRN-Umsätze in den Verbundpool einbringen. <sup>4</sup>Dem VRN sind mindestens diejenigen Deutschlandtickets zuzuordnen, deren Inhaber bereits zum 30.04.23 VRN-Abokunden

<sup>31</sup> § 12 Abs. 6 ausgehoben mit Wirkung zum 1.1.2019 durch Änderungssatzung vom 12.12.2018

<sup>32</sup> § 12 Abs. 7 eingefügt mit Wirkung zum 01.01.2025 durch Änderungssatzung vom 19.12.2024

<sup>33</sup> § 12a neu gefasst mit Wirkung zum 1.5.2023 durch Änderungssatzung vom 27.04.2023

<sup>34</sup> § 12a Abs. 4 geändert mit Wirkung zum 01.01.2025 durch Änderungssatzung vom 19.12.2024

waren. <sup>5</sup>Die Umsetzung der bundes- und landesweiten Aufteilungsverfahren zum Deutschlandticket für alle Beförderungsleistungen mit dem VRN-Tarif erfolgt gemäß Anlage 3a („Grundsätze zur Umsetzung des bundes- und landesweiten Clearing des Deutschlandtickets im Verkehrsverbund Rhein-Neckar“).

- (6) [entfallen]<sup>35</sup>
- (7) <sup>1</sup>Alle VRN-Abonnements, deren Preis über dem Preis des Deutschlandtickets liegt, werden zum 1.5. automatisch auf das Deutschlandticket umgestellt, sofern die Abonnenten der Umstellung nicht widersprechen. <sup>2</sup>Sie sind vom vertreibenden Verbundunternehmen über die Umstellung und die Möglichkeit des Widerspruchs zu informieren. <sup>3</sup>Sofern ein Verbundunternehmen nicht über die digitale Vertriebstechnik für das Deutschlandticket verfügt und diese auch nicht bis zum 31.12.2023 aufbauen wird, hat es die umzustellenden Abonnements in entsprechender Anwendung des § 4 Abs. 2 auf ein anderes Verbundunternehmen zu übertragen.
- (8) Im grenzüberschreitenden Verkehr zu den Nachbarverbünden in Rheinland-Pfalz ist das Deutschlandticket unabhängig von bestehenden Übergangstarifregelungen ebenfalls anzuerkennen. Der Ausgleich für die im PBefG-Verkehr entstehenden Mindereinnahmen wird gem. Abs. 3 mit beantragt und im Rahmen dieser Satzung ausgeglichen. Der Ausgleich der Mindereinnahmen aus dem Deutschlandtarif im SPNV wird vom ZÖPNV Süd getrennt beantragt und im Rahmen der öffentlichen Dienstleistungsaufträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen separat abgerechnet.

### § 13 Zeitkarten im Ausbildungsverkehr

- (1) Auszubildenden im Sinne der Tarif- und Beförderungsbedingungen sind Monatskarten anzubieten, deren Preis maximal 75 % des Preises der jeweiligen Monatskarte für Erwachsene betragen darf.<sup>36</sup>
- (2) Die Tarifvorgabe für das MAXX-Ticket im Rahmen der Anlage 3 hat sicherzustellen, dass der Preis des MAXX-Tickets maximal 75 % des Rhein-Neckar-Tickets beträgt.
- (3) <sup>1</sup>Zum 1.12.2023 wird das zum 1.3.2023 eingeführte Landesweite Jugendticket Baden-Württemberg nach den Vorgaben des Landes eingestellt und als vom Land und den kommunalen Aufgabenträgern bezuschusstes Deutschland-Ticket auf das D-Ticket JugendBW umgestellt. <sup>2</sup>Die Regelung des § 12a Abs. 7 findet auf diese Umstellung entsprechende Anwendung. <sup>3</sup>Die Abwicklung des den Berechtigten gewährten Zuschusses für das D-Ticket Jugend BW erfolgt gegenüber den Zuschussgebern Land und Aufgabenträger sowie den ausgebenden Verkehrsunternehmen durch die Verbundgesellschaft.<sup>37</sup> <sup>4</sup>Die Aufteilung des kommunalen Finanzierungsanteils erfolgt nach Anlage 3b dieser Satzung („Abrechnungsregelung für den kommunalen Finanzierungsanteil des D-Ticket JugendBW“), die durch einen Beschluss des Verwaltungsrates der Verbundgesellschaft geändert werden kann. <sup>5</sup>Bei Änderungen der Anlage 3b durch den Verwaltungsrat der Verbundgesellschaft sind ausschließlich die betroffenen Gebietskörperschaften aus Baden-Württemberg stimmberechtigt.<sup>38</sup>

---

<sup>35</sup> § 12a Abs. 6 aufgehoben durch Änderungssatzung vom 19.12.2024 mit Wirkung zum 01.01.2025

<sup>36</sup> § 13 Abs. 1 neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

<sup>37</sup> § 13 Abs. 3 neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2024 durch Änderungssatzung vom 21.12.2023

<sup>38</sup> § 13 Abs. 3 Sätze 4 und 5 eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2026 durch Änderungssatzung vom 17.12.2025

## § 14 Ausgleichsregelung der Höchsttarifvorgaben aus §§ 12 und 12a<sup>39</sup>

- (1) Der ZRN gewährt den Verbundunternehmen auf Grundlage von Art. 3 Abs. 2 der VO 1370/2007 einen Ausgleich für die Mindererlöse, die durch die in den Tarifvorgaben in § 12 und § 12a dieser Satzung enthaltenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entstehen.
- (2) Die für den Ausgleich nach Abs. 1 insgesamt zur Verfügung stehenden Ausgleichsmittel werden durch die Verbundfinanzierungsverträge mit den beteiligten Bundesländern und die diese Verträge ergänzende Umlage der kommunalen Gebietskörperschaften gem. Art. 7 des Grundvertrages zum Verkehrsverbund Rhein-Neckar begrenzt.
- (3) Die Berechnung der Ausgleichsbeträge erfolgt getrennt für verschiedene Verkehrssarten auf Grundlage der Linienbündel und Leistungseinheiten.
- (4) <sup>1</sup>Die Berechnung der auf die Linienbündel und Leistungseinheiten entfallenden Ausgleichsbeträge erfolgt auf Grundlage der „Abrechnungsregelung ZRN-Mittel“. <sup>2</sup>Diese ist als Anlage 3 Teil dieser Satzung und wird durch den Vorstand des Verwaltungsrates der VRN GmbH fortgeschrieben, sofern sich die Mittelzuweisung durch die Länder und/oder die Umlage der kommunalen Gebietskörperschaften ändert.
- (5) Bei der Berechnung des Ausgleichs gem. Anlage 3 sind die auf Grundlage einer Regelung nach Art. 3 Abs. 3 VO 1370/2007 von anderer Stelle gewährten Ausgleichszahlungen zu berücksichtigen, sodass nur die sich über die gesetzliche Regelung hinaus aus dieser Satzung ergebenden zusätzlichen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ausgeglichen werden.
- (6) <sup>1</sup>Den Verbundunternehmen steht ein Ausgleich der mit der Einführung des Deutschlandtickets gem. § 12a verbundenen wirtschaftlichen Schäden zu. <sup>2</sup>Die Ausgleichshöhe errechnet sich nach den Vorgaben der jeweiligen Richtlinien zur Finanzierung des Deutschlandtickets der drei Bundesländer.<sup>40</sup> <sup>3</sup>Die Verteilung des verbundweit zur Verfügung stehenden Ausgleichs erfolgt nach Anlage 3c dieser Satzung („Abrechnungsregelung für den mit dem Deutschlandticket verbundenen Nachteilsausgleich“).
- (7) Der Ausgleich für das Schülerticket Hessen und das Seniorenticket Hessen gem. § 12 Abs. 7 richtet sich jeweils nach den mit dem Land Hessen und dem Kreis Bergstraße getroffenen Regelungen.<sup>41</sup>

## § 15 Ausgleichsregelung für die Rabattierung der Ausbildungszeitkarten

- (1) <sup>1</sup>Die Betreiber der PBefG-Linienbündel in Baden-Württemberg erhalten einen gesonderten Ausgleich der Höchsttarifvorgaben aus § 13. <sup>2</sup>Die Berechnung des Ausgleichs ergibt sich aus Anlage 4a dieser Satzung („Abrechnungsregelung für die Mittel nach § 15 ÖPNVG BW“). <sup>3</sup>Bei Änderungen der Anlage 4a durch den Verwaltungsrat der Verbundgesellschaft sind ausschließlich die betroffenen Gebietskörperschaften aus Baden-Württemberg stimmberechtigt.

---

<sup>39</sup> Überschrift des § 14 neu gefasst mit Wirkung zum 1.5.2023 durch Änderungssatzung vom 27.04.2023

<sup>40</sup> § 14 Abs. 6 neu gefasst mit Wirkung zum 1.5.2023 durch Änderungssatzung vom 27.04.2023

<sup>41</sup> § 14 Abs. 7 eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2025 durch Änderungssatzung vom 19.12.2024

(2) <sup>1</sup>Die Betreiber der PBefG-Linienbündel in Rheinland-Pfalz erhalten einen gesonderten Ausgleich der Höchsttarifvorgaben aus § 13. <sup>2</sup>Die Berechnung des Ausgleichs ergibt sich aus Anlage 4b dieser Satzung („Abrechnungsregelung für die LAVG-Mittel in Rheinland-Pfalz“), die durch einen Beschluss des Verwaltungsrates der Verbundgesellschaft geändert werden kann. <sup>3</sup>Bei Änderungen der Anlage 4b durch den Verwaltungsrat der Verbundgesellschaft sind ausschließlich die betroffenen Gebietskörperschaften aus Rheinland-Pfalz stimmberechtigt.

(3) <sup>1</sup>Die Betreiber der Linienbündel in Hessen erhalten keinen Ausgleich für die Tarifvorgaben des § 13 im Rahmen dieser allgemeinen Vorschrift. <sup>2</sup>Der Ausgleich der Rabattierung der Ausbildungszeitkarten erfolgt in Hessen gem. § 9a ÖPNVG durch die Finanzierung sämtlicher gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Rahmen der öffentlichen Dienstleistungsaufträge.

(4) [weggefallen]<sup>42</sup>

(5) [weggefallen]<sup>43</sup>

## § 16 Anerkennung der Zeitkarten in alternativen Bedienungsformen

<sup>1</sup>In den alternativen Bedienungsformen nach § 10 sind die verbundweit gültigen Jahres- und Halbjahreskarten des VRN-Tarifes anzuerkennen. <sup>2</sup>Als Ausgleich wird den Betreibern dieser Angebote eine Ausgleichsleistung nach Anlage 5 dieser Satzung gewährt („Förderung alternativer Bedienungsformen im VRN“). <sup>3</sup>Anlage 5 wird durch den Verwaltungsrat der Verbundgesellschaft fortgeschrieben.

## § 17 Abweichungen von der Wabensystematik<sup>44</sup>

- (1) <sup>1</sup>Innerhalb der Stadt Heidelberg gilt der Stadttarif Heidelberg. Innerhalb der zusammengefassten Gebiete der Städte Mannheim und Ludwigshafen sowie der Gemeinde Ilvesheim gilt der Stadttarif MA/LU. <sup>3</sup>In allen anderen Städten und Gemeinden kann auf Antrag der jeweiligen Kommune an die Verbundgesellschaft ein besonderer Tarif angewendet werden (lokaler Tarif). <sup>4</sup>Der lokale Tarif gilt nur für Fahrten mit Start und Ziel innerhalb des Gebiets der Kommune sowie innerhalb einer Wabe und kann auf einzelne Linien begrenzt werden. <sup>5</sup>Der lokale Tarif kann die Preisstufe 0 oder der Ortstarif sein. <sup>6</sup>Die zum 31.12.2021 bereits vorhandenen besonderen kommunalen Tarifangebote unterhalb der Preisstufe 0 genießen als besondere Ortstarife Bestandsschutz. <sup>7</sup>Im Gebiet des ehemaligen WVV werden die besonderen Preisstufen City und 21 fortgeführt.<sup>45</sup>
- (2) <sup>1</sup>Die mit Einführung der Preisstufe 0 verbundenen Mindererlöse werden durch eine Nacherhebung spätestens im zweiten Jahr nach Einführung der Preisstufe 0 ermittelt. <sup>2</sup>Es sind dabei die Nachfragewerte der Nutzer im Bartarif mit den Preisstufen 0 und 1<sup>46</sup> mit der letzten Nachfragerhebung vor Einführung der Preisstufe 0 zu vergleichen. <sup>3</sup>Die Mindereinnahmen aus etwaigen Rückgängen des normalen Bartarifs saldiert um die Mehreinnahmen aus der Preisstufe 0 sind rückwirkend zum Einführungstermin der

---

<sup>42</sup> § 15 Abs. 4 entfallen mit Wirkung zum 1.1.2024 durch Änderungssatzung vom 21.12.2023

<sup>43</sup> § 15 Abs. 5 entfallen mit Wirkung zum 1.1.2024 durch Änderungssatzung vom 21.12.2023

<sup>44</sup> § 17 umbenannt mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

<sup>45</sup> § 17 Abs. 1 neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

<sup>46</sup> In § 17 Abs. 2 entfällt „und“ mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

Preisstufe 0 von der veranlassenden Kommune an die Aufteilungsmasse abzuführen.

<sup>47</sup> Die Sätze 1 bis 3 gelten bei Einführung des Ortstarifes entsprechend.<sup>47</sup>

- (3) <sup>1</sup>In den Folgejahren wird der Ausgleichsbetrag nach Abs. 2 jährlich um 10 % reduziert und nach 10 Jahren eingestellt. <sup>2</sup>Die Kommune hat die Möglichkeit, die Sonderregelung zur Preisstufe 0 jährlich mit einer Frist von sechs Monaten zum Jahresende durch eine schriftliche Erklärung gegenüber der Verbundgesellschaft zu beenden. Die Sätze 1 und 2 gelten bei Einführung des Ortstarifes entsprechend.<sup>48</sup>
- (4) Beantragt eine Gemeinde die Verlegung auf eine Wabengrenze, legt die Verbundgesellschaft einen angemessenen jährlich von der Gemeinde zu leistenden Ausgleichsbetrag für die damit verbundenen Mindereinnahmen fest, der der allgemeinen Ausgleichsmasse zugeführt wird.
- (5) <sup>1</sup>Innerhalb des Geltungsbereiches der Stadt tarife kann auf Antrag der jeweiligen Stadt ein Kurzstreckenticket zum Einzelfahrtscheinpreis der Preisstufe 0 ausgegeben werden, das zur Einzelfahrt über maximal vier aufeinanderfolgende Haltestellen berechtigt.<sup>49</sup> <sup>2</sup>Der Geltungsbereich des Kurzstreckentickets kann auf bestimmte Verkehrsarten beschränkt werden.
- (6) <sup>1</sup>Innerhalb des Geltungsbereiches der Stadt tarife kann auf Antrag der jeweiligen Stadt ein Stadtteilticket zum Einzelfahrtscheinpreis der Preisstufe 0 ausgegeben werden, das zur Einzelfahrt innerhalb des festgelegten Stadtteiles berechtigt.<sup>50</sup> <sup>2</sup>Der Geltungsbereich des Stadtteiltickets kann auf bestimmte Verkehrsarten beschränkt werden.
- (7) <sup>1</sup>Die Städte haben zum Ausgleich der mit dem Kurzstreckenticket sowie dem Stadtteilticket verbundenen ungedeckten Kosten eine Ausgleichsleistung an den Einnahmepool abzuführen. <sup>2</sup>Diese errechnet sich nach folgenden Parametern:
1. Vor Einführung werden die zu erwartenden ungedeckten Kosten aufgrund eines Mengengerüstes durch einen externen Gutachter ermittelt, wobei keine Steigerung der Nachfrage berücksichtigt wird.
  2. Die Stadt hat zunächst den vom Gutachter ermittelten Betrag als Abschlag zu leisten.
  3. Verändert sich im Rahmen einer Tarifanpassung das Abspannverhältnis zwischen dem Einzelfahrtschein Erwachsene der Preisstufe 0 und dem Einzelfahrtschein innerhalb des jeweiligen Stadt tarifes, so wird der Betrag nach Ziffer 2 um die prozentuale Entwicklung dieses Abspannverhältnisses fortgeschrieben.<sup>51</sup>
  4. Im Rahmen der Jahresabrechnung wird die tatsächliche Nutzung ermittelt.
  5. Liegt die tatsächliche Nutzung über der vom Gutachter prognostizierten Nutzung, so reduziert sich der Ausgleichsbetrag um die durch die zusätzliche Nutzung erzielten Mehreinnahmen.
- (8) <sup>1</sup>Kreisangehörige Städte und Gemeinden können innerhalb ihres Gemeindegebietes den Busverkehr kostenlos auf Antrag anbieten, indem sie für alle kostenlos beförderten Fahrgäste den entsprechend vor Ort gültigen Einzelfahrtscheinpreis an den Pool abführen. <sup>2</sup>Zur Ermittlung der kostenlos beförderten Fahrgäste werden die Fahrgastzahlen digital über automatische Fahrgastzählsysteme (AFZS) ermittelt. <sup>3</sup>Die Quote derjenigen Fahrgäste, die ohne anderweitigen Fahrschein im Binnenverkehr kostenlos unterwegs sind, wird im ersten Jahr einmalig im Rahmen einer repräsentativen

<sup>47</sup> § 17 Abs. 2 Satz 4 ergänzt mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

<sup>48</sup> § 17 Abs. 3 Satz 3 ergänzt mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

<sup>49</sup> § 17 Abs. 5 Satz 1 neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

<sup>50</sup> § 17 Abs. 6 Satz 1 neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

<sup>51</sup> § 17 Abs. 7 Nr. 3 neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

Fahrgastbefragung ermittelt.<sup>4</sup> Diese Quote wird auch in den Folgejahren auf die digital ermittelte Gesamtzahl der Fahrgäste angewendet.<sup>5</sup> Die Befragung ist von der Verbundgesellschaft zu beauftragen und von der Gemeinde zu finanzieren.<sup>6</sup> Bei am 1.1.2024 bereits vorhandenen kostenlosen Busverkehren, die noch nicht über AFZ-Systeme verfügen, wird ab 2024 die Anzahl der im Jahr 2023 beim Zustieg ausgestellten kostenlosen Fahrausweisen auch in den Folgejahren bis zur Einführung von AFZ-Systemen von den Verbundunternehmen im Rahmen einer monatsweisen Abrechnung den Gemeinden in Rechnung gestellt, wobei der Fahrpreis dem jeweils gültigen Tarifstand entspricht.<sup>52</sup>

<sup>7</sup> Die auf diesem Wege von der Gemeinde bezahlten Fahrscheine sind von den Verbundunternehmen als normale Fahrscheine zu melden und entsprechend als Fahrscheinverkäufe in die Einnahmeaufteilung einzubringen.<sup>53</sup> <sup>8</sup> Befindet sich die Gemeinde in einer Wabe, in der weitere Gemeinden liegen, wird gem. Satz 1 maximal die Preisstufe 0 abgerechnet.<sup>54</sup>

- (9) <sup>1</sup> Die Einführung aller in den Absätzen 1 bis 8 geregelten Tarifangebote erfolgt ausschließlich zum Jahreswechsel und ist spätestens zum 1.7. des Vorjahres bei der Verbundgesellschaft zu beantragen. <sup>2</sup> Dasselbe gilt für die Einstellung der jeweiligen Angebote. <sup>3</sup> Die Rechnungsstellung der von den Kommunen gem. § 17 zu leistenden Ausgleichszahlungen erfolgt jährlich nach Eingang der Einnahmemeldungen der Verbundunternehmen für den Dezember.<sup>55</sup>

## **§ 18 Überkompenstation**

- (1) <sup>1</sup> Als Anreiz im Sinne von Nr. 7 des Anhangs der VO 1370/2007 ist der Verkehrsverbund Rhein-Neckar grundsätzlich als Nettoverbund organisiert. <sup>2</sup> Die Einnahmen aus dem Verbundtarif stehen den Verbundunternehmen als Betreiber der eigenwirtschaftlichen Genehmigungen bzw. der auf Nettobasis vergebenen öffentlichen Dienstleistungsaufträge zu, wodurch ein maximaler Anreiz zur Wirtschaftlichkeit und Kundenorientierung gegeben ist.
- (2) <sup>1</sup> Sofern die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages für ein Linienbündel oder eine Leistungseinheit auf Bruttobasis erfolgt, liegt im Rahmen der Vorgaben der §§ 12 und 13 keine ausgleichsfähige gemeinwirtschaftliche Verpflichtung vor, da der Bruttobetreiber die Mindereinnahmen aus der Tarifvorgabe nicht wirtschaftlich zu tragen hat, sondern im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages ersetzt bekommt. <sup>2</sup> Daher werden die auf diese Linienbündel und Leistungseinheiten nach der Systematik der Anlagen 3 und 4 entfallenden Ausgleichsbeträge nicht dem Verbundunternehmen, sondern dem jeweiligen Aufgabenträger zweckgebunden zur Finanzierung des Linienbündels zur Verfügung gestellt.

## **§ 19 Sonderverkehre**

- (1) Die Verbundgesellschaft kann zu Marketingzwecken bei örtlich und zeitlich begrenzten Veranstaltungen Sondertarife oder die kostenlose Beförderung der Fahrgäste in

---

<sup>52</sup> § 17 Abs. 8 S. 2-6 neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2024 durch Änderungssatzung vom 21.12.2023

<sup>53</sup> § 17 Abs. 8 ergänzt mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

<sup>54</sup> § 17 Abs. 8 S. 4 (inzwischen S.8) ergänzt mit Wirkung zum 1.7.2022 durch Änderungssatzung vom 23.06.2022

<sup>55</sup> § 17 Abs. 9 ergänzt mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

einzelnen Angeboten des Verbundverkehrs genehmigen und zum Ausgleich der damit verbundenen Mindereinnahmen einen sachgerechten Ausgleich mit dem Veranstalter oder der jeweiligen Kommune vereinbaren, der der Aufteilungsmasse zuführen ist.

- (2) Für zeitlich befristete Zusatzverkehre im Rahmen von Sonderveranstaltungen (Sonderlinien oder Zusatzfahrten innerhalb bestehender Linien durch zeitliche Ausweitung oder Taktverdichtung) kann die Verbundgesellschaft auf Antrag des betroffenen Verkehrsunternehmens ein vereinfachtes Verfahren zur Vorwegentnahme der hierdurch generierten zusätzlichen Fahrgeldeinnahmen genehmigen (z. B. Einbehalt der im Druckerverkauf erzielten Bargeldeinnahmen).<sup>56</sup>

---

<sup>56</sup> § 19 Abs. 2 eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2019 durch Änderungssatzung vom 12.12.2018

Teil 3  
Durchführungsvorschriften zur Einnahmeaufteilung

**§ 20**  
**Einnahmeaufteilung**

- (1) <sup>1</sup>Die Einnahmeaufteilung erfolgt auf Grundlage der in Anlage 6 dieser Satzung beigefügten Einnahmeaufteilungsregelung (EAR) durch die Verbundgesellschaft. <sup>2</sup>Änderungen der EAR bedürfen der Zustimmung des Verwaltungsrates der Verbundgesellschaft sowie der VVU. <sup>3</sup>Kommt eine Zustimmung der VVU aufgrund § 5 Abs. 8 Satz 2 nicht zu Stande, tritt die Änderung in Kraft, sofern anschließend ein positiver Beschluss des Verwaltungsrates einstimmig gefasst wird. <sup>4</sup>Führt eine auf Grundlage des Satz 3 erfolgte Änderung der EAR zu Mindereinnahmen des Gesamtpools, so ist die Verbundgesellschaft analog der Regelungen in § 11 Abs. 2 und 3 zum dauerhaften Ausgleich dieser Mindereinnahmen verpflichtet.
- (2) <sup>1</sup>Wird im Rahmen eines Nachprüfungsverfahrens die vergaberechtliche Unzulässigkeit einzelner Bestimmungen der EAR rechtskräftig festgestellt, so ist die Verbundgesellschaft berechtigt, eine Ersatzregelung zu treffen, um die Aufhebung des Vergabeverfahrens abzuwenden. <sup>2</sup>Diese Ersatzregelung ist im Rahmen der Einnahmeabrechnung abweichend von der EAR zu beachten, sofern nicht die am öffentlichen Dienstleistungsauftrag beteiligten Partner später einer Anwendung der gegebenenfalls erst nach Abschluss des Vergabeverfahrens korrigierten EAR zustimmen.
- (3) <sup>1</sup>Wird die EAR nach Inkrafttreten dieser Satzung in den Berechnungsmethoden der nachfrageorientierten Schlüssel gem. §§ 11, 16, 27 und 28 EAR verändert, so haben die Inhaber eigenwirtschaftlicher Genehmigungen bzw. auf Nettobasis vergebener öffentlicher Dienstleistungsaufträge für die Restdauer ihrer Genehmigung bzw. ihres öffentlichen Dienstleistungsauftrages analog § 8 EAR einen Anspruch auf Abrechnung der auf die betroffenen Linienbündel entfallenden Einnahmeansprüche auf Grundlage der unveränderten Abrechnungsgrundsätze gem. §§ 11, 16, 27 und 28 EAR.

## § 21 Regionale Busnetze

- (1) <sup>1</sup>Die in § 1 Abs. 1 der Anlage 3 unter den Ziffern 2 und 3 zusammengefassten regionalen Busverkehrsleistungen nehmen an der Einnahmeaufteilungsregelung nicht als Einzellinien bzw. einzelne Linienbündel teil, sofern sie durch einen Beschluss des Verwaltungsrates der VRN GmbH zur Vereinfachung der Nachfrageerhebung zu regionalen Busnetzen zusammengefasst wurden. <sup>2</sup>Eine wirksame Beschlussfassung zur Integration eines Linienbündels in ein regionales Busnetz setzt unabhängig von den regulären Beschlussregularien die Zustimmung aller an einem Linienbündel beteiligten ZRN-Mitglieder voraus.
- (2) <sup>1</sup>Verbundunternehmen, die einzelne Linienbündel auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages oder einer eigenwirtschaftlichen Genehmigung nach dem Nettoprinzip betreiben, können innerhalb von vier Wochen nach der schriftlichen Information über den Beschluss zur Bildung eines regionalen Busnetzes durch die Verbundgesellschaft der Integration dieser Linienbündel in das regionale Busnetz schriftlich gegenüber der Verbundgesellschaft widersprechen. <sup>2</sup>Der Widerspruch hat zur Folge, dass die betroffenen Linienbündel erst mit Ablauf des öffentlichen Dienstleistungsauftrages bzw. der eigenwirtschaftlichen Genehmigung nachträglich in das regionale Busnetz integriert werden.
- (3) Mit Bildung des regionalen Busnetzes sind die Abrechnungsregelungen im Rahmen der öffentlichen Dienstleistungsaufträge der betroffenen Linienbündel so anzupassen, dass Einnahmeänderungen infolge der Schlüsselanpassung nach § 17 Abs. 4 der EAR zuschussmindernd- bzw. zuschusserhöhend im Rahmen der Jahresschlussrechnung über den Zuschussbedarf ausgeglichen werden.
- (4) Sofern ein Verbundunternehmen ein Linienbündel, das einem regionalen Busnetz zugeordnet wurde, auf eigenwirtschaftlicher Genehmigungsbasis betreibt, wird dieses Linienbündel auf Antrag des Verbundunternehmens hin für die Dauer der eigenwirtschaftlichen Genehmigung außerhalb des regionalen Busnetzes nach den Bestimmungen der EAR für nicht in ein regionales Busnetz integrierte Linienbündel abgerechnet.

## § 22<sup>57</sup> Vergabe- und Genehmigungsverfahren

Die Verbundgesellschaft stellt den SPNV-Aufgabenträgern, die die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages vorbereiten und Unternehmen, die die Beantragung einer eigenwirtschaftlichen Genehmigung erwägen, auf schriftliche Nachfrage alle zur Berechnung bzw. Abschätzung des Einnahme- bzw. Ausgleichsanspruchs des jeweiligen Linienbündels notwendigen Daten gem. dieser Satzung zur Verfügung.

---

<sup>57</sup> § 22 neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2026 durch Änderungssatzung vom 17.12.2025

Teil 4  
Sonstige Bestimmungen

**§ 23**  
**Fahrgastinformation**

- (1) Die Verbundunternehmen informieren die Verbundgesellschaft fortlaufend und so früh wie möglich über ihre Planungen und Entscheidungen zum Fahrplanangebot und treffen ihre Entscheidungen zum Fahrplanangebot im Benehmen mit der VRN GmbH, soweit öffentliche Dienstleistungsaufträge und gesetzliche Bestimmungen keine weitergehenden Mitwirkungsrechte vorsehen.
- (2) <sup>1</sup>Die Verbundgesellschaft stellt im Namen der jeweiligen Verbundunternehmen die Anträge auf Erteilung der gesetzlich vorgeschriebenen Genehmigungen für die Änderung der Fahrpläne bzw. nimmt die Anzeige der Fahrplanänderungen gem. § 40 Abs. 1 PBefG vor. <sup>2</sup>Sind für bestimmte Fahrplanleistungen diese Anträge durch andere Einrichtungen zu stellen, tragen die Verbundunternehmen dafür Sorge, dass die Verbundgesellschaft mit der Antragstellung eine Mehrfertigung der Anträge und Antragsunterlagen erhält.
- (3) <sup>1</sup>Die Verbundunternehmen stellen der Verbundgesellschaft ihre Fahrplanunterlagen einschließlich vorhandener Bildfahrpläne zur Verfügung. <sup>2</sup>Die jeweiligen Fahrpläne müssen zur Aufnahme in die Fahrplanmedien rechtzeitig an die Verbundgesellschaft geliefert werden. <sup>3</sup>Der jeweilige Redaktionsschluss zu den regulären Fahrplanwechseln (ca. zehn Wochen vorher) wird seitens der Verbundgesellschaft eigens bekanntgegeben und ist zwingend einzuhalten. <sup>4</sup>Die Fahrpläne müssen alle relevanten Daten einschließlich Fahrnummern, Fahrzeugdaten, Verkehrsbeschränkungen, Hinweise usw. enthalten. <sup>5</sup>Diese Daten sind im Grundsatz in elektronischer Form zu übermitteln und müssen auch als Fahrplantabelle zur Verfügung gestellt werden. <sup>6</sup>Die Details der Datenübermittlung sind vorab mit der Verbundgesellschaft abzustimmen.
- (4) Fahrplanänderungen, die nicht zum Fahrplanwechsel erfolgen, müssen ebenfalls in elektronischer Form und anhand einer Tabelle acht Arbeitstage vorab übermittelt werden.
- (5) Geplante, zeitlich begrenzte Fahrplanänderungen (z.B. aufgrund von Baustellen, Umleitungen bei Veranstaltungen) und Zusatzverkehre müssen ebenfalls in der oben genannten Form acht Arbeitstage vorab übermittelt werden.
- (6) <sup>1</sup>Für alle Linien sind der Verbundgesellschaft geographische Linienwege mit dem exakten Fahrweg und der genauen Lage aller Haltestellen steigscharf (d.h. die genaue Haltestellenposition der Hin- und Rückrichtung) zu übermitteln. <sup>2</sup>Jede Linienwegänderung oder neue oder veränderte Haltestellen- und Steigposition ist unverzüglich der Verbundgesellschaft mitzuteilen.
- (7) Die Verbundgesellschaft stellt die Fahrpläne des gesamten Verbundverkehrs unter Einbeziehung weiterer für die Öffentlichkeit wichtiger Informationen zusammen und veröffentlicht unverzüglich sämtliche Fahrplandaten.
- (8) <sup>1</sup>Die Verbundunternehmen stellen der Verbundgesellschaft die Echtzeitdaten des Verbundverkehrs umlaufbezogen und unentgeltlich zur Verfügung. <sup>2</sup>Die Verbundgesellschaft veröffentlicht die Echtzeitinformationen in geeigneter Weise im Rahmen eigener oder externer Fahrgastinformationssysteme.

## **§ 24** **Marketing**

- (1) <sup>1</sup>Die Verbundgesellschaft betreibt das Marketing des Verbundtarifes, des Verbundverkehrs sowie der Marke „VRN“. <sup>2</sup>Die Verbundunternehmen unterstützen die Verbundgesellschaft hierin durch die Verteilung der entsprechenden Marketingartikel, den Aushang von Werbeplakaten und Ähnliches.
- (2) Die Marketingaktivitäten der Verbundunternehmen bezüglich des eigenen Leistungsangebotes sind vorab mit der Verbundgesellschaft abzustimmen, um einen einheitlichen Marktauftritt des Verbundverkehrs zu gewährleisten.
- (3) <sup>1</sup>An allen Fahrzeugen des Verbundverkehrs ist durch Verwendung des VRN-Logos in ausreichendem Maße deutlich zu machen, dass das jeweilige Verkehrsangebot Teil des Verbundverkehrs ist und mit den Fahrscheinen des Verbundtarifes genutzt werden kann. <sup>2</sup>Entsprechendes gilt für die Beschilderung von Fahrkartautomaten und anderen Vertriebseinrichtungen.

## **§ 25** **Gestaltung der Fahrausweise und Fahrausweisprüfung**

- (1) <sup>1</sup>Die Gestaltung der Fahrausweise durch die zum Vertrieb berechtigten Unternehmen erfolgt nach verbundweit einheitlichen Vorgaben, die von der Verbundgesellschaft festzulegen sind. <sup>2</sup>Änderungen dieser Vorgaben bedürfen der Zustimmung der VVU. § 20 Abs. 1 Satz 3 und 4 sind entsprechend anzuwenden.<sup>58</sup>
- (2) <sup>1</sup>Die Fahrausweisprüfung im Verbundverkehr erfolgt nach Anlage 8 "Fahrausweiskontrollen im VRN". <sup>2</sup>Nach diesen Grundsätzen sind von den Verkehrsunternehmen durch den Einsatz von besonderen Fahrausweisprüfern die beförderten Fahrgäste nach einer bestimmten Prüfquote auf eigene Kosten zu prüfen. <sup>3</sup>Diese Prüfquote ist einmal jährlich durch die Vorlage der Prüfstatistik durch die einzelnen Verbundunternehmen gegenüber der Verbundgesellschaft nachzuweisen.

## **§ 26** **Erhebungen im Verbundverkehr**

- (1) <sup>1</sup>Mitarbeiter der Verbundgesellschaft und der für den ÖPNV zuständigen Stellen der Aufgabenträger sowie von diesen beauftragte Dritte sind keine Fahrgäste, sofern sie den Verbundverkehr nutzen, um Erhebungen durchzuführen oder die Qualität des Verbundverkehrs zu überwachen, sodass sie für diese Fahrten keinen Verbundfahrschein benötigen. <sup>2</sup>Dies gilt auch für Fahrten zum und vom Erhebungs- bzw. Kontrollgebiet. <sup>3</sup>Sollte sich aus dem PBefG etwas anderes ergeben, so gilt der Kontroll-, Erheber- bzw. Prüfausweis als Dienstfahrschein.
- (2) Die Verbundunternehmen stellen sicher, dass das Erhebungs-, Prüf- und Kontrollpersonal gem. Abs. 1 Zugang zu den Fahrzeugen des Verbundverkehrs erhalten und ungehindert ihrer Tätigkeit in den Fahrzeugen nachgehen können.

---

<sup>58</sup> § 25 Abs. 1 neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

## § 27 Altlasten der URN GmbH

<sup>1</sup>Soweit ZRN oder VRN GmbH im Rahmen der Neuorganisation des Verkehrsverbundes durch die Neufassung dieser Satzung zum 01.01.2018 die Haftung für Altverbindlichkeiten der Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH) übernehmen müssen (z.B. Pensionsansprüche früherer Geschäftsführer der URN GmbH oder Schadensersatzansprüche aus der Abrechnung des Verbundtarifes in der Zeit vor dem 31.12.2017), erhöhen die hierfür aufgewendeten Beträge den von den Verbundunternehmen gem. § 2 Abs. 3 zu leistenden Verbundaufwand.<sup>2</sup>Erfolgt eine Verschmelzung von VRN GmbH und URN GmbH, richtet sich der Haftungsumfang nach den im Rahmen der Verschmelzung abgeschlossenen Vereinbarungen.<sup>3</sup>Der nach § 2 Abs. 3 zu leistende Verbundaufwand erhöht sich zusätzlich um die Aufwendungen im Zusammenhang mit der von der URN GmbH ausgegründeten Vertriebsgesellschaft „ticket2go Betreibergesellschaft mbH“, die der VRN GmbH infolge einer eventuellen Übernahme der Geschäftsanteile der URN GmbH an dieser Gesellschaft künftig entstehen, unabhängig davon, ob diese Beteiligung im Wege der Verschmelzung oder separaten Übertragung auf die VRN GmbH übergeht.

## § 28<sup>59</sup> Besondere Regelungen in Ausnahmesituationen

- (1) Der Verwaltungsrat wird ermächtigt, zeitlich befristet die Anwendung von Detailregelungen auszusetzen bzw. an die gestörten Verhältnisse sachgerecht anzupassen, sofern die Anwendung einzelner Satzungsbestimmungen in Folge unvorhersehbarer externer Effekte wie beispielsweise einer Pandemie zu für die Verbundunternehmen nicht kalkulierbaren wirtschaftlichen Folgen führt.

## § 29<sup>60</sup> Inkrafttreten

- (1) Diese Neufassung der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar tritt mit Wirkung zum 01.01.2018 in Kraft.
- (2) Die bisherige Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar wird mit Wirkung zum 01.01.2018 aufgehoben.

### Verzeichnis der Anlagen:

- Anlage 1: Kooperationsvertrag für den Verkehrsverbund Rhein-Neckar
- Anlage 2: Gemeinsame Stimmrechtswahrnehmung bei Bruttobündeln gem. § 5 Abs.4 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar
- Anlage 3: Abrechnungsregelung ZRN-Mittel
- Anlage 3a:
- Anlage 3b:
- Anlage 4a: Abrechnungsregelung für die Mittel nach § 15 ÖPNVG BW
- Anlage 4b: Abrechnungsregelung für die LAVG-Mittel in Rheinland-Pfalz
- Anlage 5: Förderung alternativer Bedienungsformen im VRN
- Anlage 6: Einnahmeaufteilungsregelung (EAR)
- Anlage 7: Fahrausweise VRN

---

<sup>59</sup> § 28neu eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2021 durch Änderungssatzung vom 17.12.2020

<sup>60</sup> § 28alt umbenannt in § 29 mit Wirkung zum 1.1.2021 durch Änderungssatzung vom 17.12.2020

- Anlage 8: Fahrausweiskontrollen im VRN

Die Verbundgesellschaft ist ermächtigt, Anpassungen an den vorgenannten Anlagen ohne weiteren Beschluss der Verbandsversammlung vorzunehmen, sofern dies der Umsetzung einer von den Aufgabenträgern beschlossenen Anpassung der Linienbündelung, der regionalen Busnetze oder des Vergabekalenders dient (beispielsweise die Rücknahme eines Widerspruchs zur Integration in ein regionales Busnetz mit entsprechendem Anpassungsbedarf der Tabelle in Anhang 1 zur Anlage 6). Diese Änderungen sind vom ZRN öffentlich bekanntzumachen.<sup>61</sup>

---

<sup>61</sup> Anlagenverzeichnis ergänzt mit Wirkung zum 1.1.2018 durch Änderungssatzung vom 15.3.2018

**Anlage 1**  
**zur Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund  
Rhein-Neckar**

Kooperationsvertrag  
für den  
Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)

**Kooperationsvertrag**

zwischen der

**Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH**  
**B 1, 3–5**  
**68159 Mannheim**

- nachfolgend "Verbundgesellschaft" genannt -

und

**N.N. GmbH**

- nachfolgend "Verbundunternehmen" genannt -

## **Präambel**

<sup>1</sup>Die N.N. GmbH betreibt Verkehrsleistungen im ÖPNV im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar und ist daher aufgrund der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar verpflichtet, den Verbundtarif anzuwenden. <sup>2</sup>Die N.N. GmbH ist damit ein Verbundunternehmen im Sinne des § 3 Abs. 1 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar. <sup>3</sup>Dieser Kooperationsvertrag dient der operativen Integration des Verbundunternehmens in den Verkehrsverbund Rhein-Neckar.

## **§ 1** **Pflichten des Verbundunternehmens**

<sup>1</sup>Das Verbundunternehmen bietet innerhalb des Verbundgebietes seine Verkehrsleistungen im ÖPNV gem. der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar ausschließlich zum Verbundtarif inklusive der zum Verbundtarif zählenden Übergangstarife an. <sup>2</sup>Es erkennt die von Dritten auf Grundlage der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar ausgegebenen Verbundfahrscheine an und bringt alle Erlöse, die mit dem Verkauf von im eigenen Namen ausgegebenen Verbundfahrscheinen erwirtschaftet werden, in die Einnahmeaufteilung ein. <sup>3</sup>Das Verbundunternehmen erkennt alle im Rahmen der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar geregelten Pflichten der Verbundunternehmen gegenüber den Fahrgästen, dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar sowie der Verbundgesellschaft an und unterstützt alle Partner im Verkehrsverbund Rhein-Neckar im gemeinsamen Bemühen, möglichst viele Fahrgäste zur Nutzung des Verbundverkehrs zu bewegen.

## **§ 2 Rechtsstellung und Aufgaben des Verbundunternehmens**

- (1) <sup>1</sup>Das Verbundunternehmen bleibt Träger der sich aus Gesetzen, Verordnungen, Verträgen mit den Aufgabenträgern und Aufgabenträgerorganisationen und öffentlich-rechtlichen Genehmigungen ergebenden Rechte und Pflichten. <sup>2</sup>Es bleibt Eigentümer seiner Anlagen und Verkehrsmittel. <sup>3</sup>Es führt seinen Betrieb, trägt die Aufwendungen dafür und bleibt Vertragspartner seiner Fahrgäste.
- (2) Das Verbundunternehmen ist an den Entscheidungen und Maßnahmen der Verbundgesellschaft auf Grundlage der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar zu beteiligen, insbesondere über die Mitarbeit in der Versammlung der Verbundunternehmen, im Beirat für das Fahrpersonal sowie im Marketingsausschuss.
- (3) Das Verbundunternehmen stellt der Verbundgesellschaft alle zur Erfüllung ihrer Aufgaben und Pflichten gem. der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar notwendigen Informationen termingerecht zur Verfügung.

## **§ 3 Finanzierung der Verbundgesellschaft**

Das Verbundunternehmen beteiligt sich nach den Vorgaben des § 2 Abs. 3, 4 und 5 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar an der Finanzierung der Verbundgesellschaft.

## **§ 4 Betriebliches Leistungsangebot und Verbundfahrplan**

- (1) Die Verbundgesellschaft kann auf Wunsch des Verbundunternehmens im Namen des Verbundunternehmens bei der Genehmigungsbehörde die Anträge auf Fahrplanzustimmung nach § 40 Absatz 2 PBefG stellen.
- (2) <sup>1</sup>Die Veröffentlichung des Verbundfahrplanes hat durch die Verbundgesellschaft im Rahmen der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar zu erfolgen. <sup>2</sup>Die Teilstrecken des Verbundunternehmens sind von diesem zu veröffentlichen und auszuhängen.

## **§ 5 Verbundtarif**

- (1) Das Verbundunternehmen bevollmächtigt die Verbundgesellschaft, in ihrem Namen bei der Genehmigungsbehörde die Anträge auf Genehmigung des Verbundtarifes zu stellen und alle mit der Tarifgenehmigung verbundenen Rechte des Verbundunternehmens wahrzunehmen.
- (2) Die Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen und das Verkaufs- und Abfertigungssystem für den Verbundtarif werden von der Verbundgesellschaft auf Grundlage der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar beantragt.

- (3) <sup>1</sup>Das Verbundunternehmen beschafft sich seine Verbundfahrausweise selbst. <sup>2</sup>Es führt über den Verkauf der Fahrausweise mindestens Aufzeichnungen über Anzahl, Gattungen, Preisstufen und Einnahmen entsprechend den Vorgaben der Verbundgesellschaft.
- (4) Für eigene Kassenfehlbeträge hat das Verbundunternehmen aufzukommen.

## § 6

### Vertragsdauer

- (1) Dieser Vertrag wird am xx.xx.xxxx wirksam und gilt auf unbestimmte Dauer.
- (2) Dieser Vertrag tritt außer Kraft, sobald das Verbundunternehmen nicht mehr die Voraussetzungen des § 3 Abs. 1 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar erfüllt und nach § 3 Abs. 2 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar alle Einnahmeansprüche endgültig abgerechnet sind.

Mannheim, den xx.xx.xxxx

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH)

---

\_\_\_\_\_, den \_\_\_\_\_

N.N. GmbH

**Anlage 2**  
**zur**  
**Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar**

**Gemeinsame Stimmrechtswahrnehmung bei Bruttobündeln gem. § 5 Abs. 4 der  
Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar**

Nach § 5 Abs. 4 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar nimmt ein Vertreter des ZRN die Mitwirkungs- und Stimmrechte der auf Bruttobasis vergebenen Linienbündel und Leistungseinheiten in der Versammlung der Verbundunternehmen (VVU) wahr, sofern dies vom jeweiligen Bruttoaufgabenträger so gewünscht wird bzw. ein Brutto-Linienbündel von mehreren Aufgabenträgern gemeinsam vergeben wurde. Diese Regelung betrifft das Innenverhältnis zwischen dem ZRN und seinen Mitgliedern in Bezug auf die Abstimmung des Stimmverhaltens des ZRN und die dazu notwendige interne Kommunikation zwischen den Beteiligten.

1. Die interne Abstimmung und Sitzungsvorbereitung erfolgt über die mit dem Vertragscontrolling betraute Vergabestelle des ZRN.
2. Der ZRN informiert per eMail die Aufgabenträger (in der Regel die jeweiligen Mitglieder des Planungsrates) über die anstehenden Sitzungstermine und die Tagesordnungen sowie die Sitzungsvorlagen der jeweiligen Sitzungen der VVU, sobald die Verbundunternehmen die entsprechenden Informationen erhalten. Die jeweiligen Ansprechpartner auf Aufgabenträgerseite werden von den Aufgabenträgern festgelegt. Es sind auch Mehrfachbenennungen möglich.
3. Sofern seitens des ZRN Einwände gegen die von den Verbundunternehmen vorgelegten Beschlussvorschläge bestehen, erstellt der ZRN eine entsprechende Stellungnahme inklusive Handlungsempfehlung und versendet diese an die betroffenen Aufgabenträger. Die Aufgabenträger prüfen den Handlungsvorschlag des ZRN und übermitteln gegebenenfalls dem ZRN sowie den anderen Aufgabenträgern per Mail ihre Änderungsvorschläge. Unterbleibt innerhalb von fünf Arbeitstagen eine Rückmeldung des Aufgabenträgers, so gilt dies als Zustimmung. Als die Zustimmung durch Schweigen hemmende Rückmeldung ist auch die Bitte um mehr Bearbeitungszeit oder eine automatisch zugestellte Abwesenheitsnotiz zu verstehen.
4. Sind die einzelnen Stellungnahmen der Beteiligten in diesem elektronischen Abstimmungsverfahren nicht konsensfähig, lädt der ZRN die Vertreter der Aufgabenträger zu einer persönlichen Abstimmungs runde ein. Zur kalendarischen Termsicherung legt der ZRN nach Bekanntgabe der Sitzungstermine im Vorfeld jeder VVU-Sitzung einen vorläufigen Termin für eine solche Abstimmungs runde unter den Aufgabenträgern fest, der abgesagt wird, sofern die Abstimmung im eMail-Verfahren erfolgreich abgeschlossen werden konnte. Die Aufgabenträger können sich in dieser Abstimmungs runde gegenseitig oder durch die Vergabestelle vertreten lassen.
5. Sind Linienbündel mehreren Aufgabenträgern zugeordnet und sind diese unterschiedlicher Auffassung über das Abstimmungsverhalten, entscheidet die Mehrheit gem. den in der Finanzierungsvereinbarung zum Linienbündel festgelegten Finanzierungsanteilen.
6. Kommt auch in der Abstimmungs runde kein Konsens über ein gemeinsames Abstimmungsverhalten zwischen den Aufgabenträgern zu Stande, so stimmt der ZRN in der VVU mit dem Stimmgewicht der einzelnen Linienbündel getrennt nach den Vorgaben der jeweiligen Aufgabenträger der Linienbündel ab.

7. Die Mitwirkungsrechte des ZRN in der VVU werden soweit terminlich möglich durch einen Vertreter der Vergabestelle neben der generellen Teilnahme des Geschäftsführers der VRN GmbH wahrgenommen, um eventuellen Interessenkonflikten zwischen den Bruttoaufgabenträgern einerseits und den Gesamtinteressen des ZRN bzw. der VRN GmbH andererseits Rechnung tragen zu können.
8. Der ZRN informiert alle Aufgabenträger nach den VVU-Sitzungen per eMail über die Sitzungsergebnisse.

**Anlage 3<sup>62</sup>**  
**zur**  
**Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar**

**Abrechnungsregelung ZRN-Mittel**

**§ 1**  
**Verteilung der ZRN-Mittel auf die Verkehrsarten**

- (1) Die nach § 14 Abs. 2 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar zur Verfügung stehenden Ausgleichsmittel, die nicht im Rahmen der Verträge zu den Übergangstarifen an Dritte zu leisten sind, werden in einem ersten Schritt anteilig auf folgende Verkehrsarten („Töpfe“) verteilt:
1. 8,8923% für Busverkehre in Universitätsstädten mit mehr als 90.000 Einwohnern
  2. 46,0107%<sup>63</sup> für regionale Busverkehre mit Schwerpunkt Ausbildungsverkehr
  3. 28,8117%<sup>64</sup> für sonstige regionale Busverkehre
  4. 13,2318% für Schienenverkehr auf Meterspur
  5. 3,0535% für sonstigen Schienenverkehr
- (2) <sup>1</sup>Als Busverkehre mit dem Schwerpunkt Ausbildungsverkehr gelten alle Linienbündel, bei denen auf Grundlage der verbundweiten Verkehrserhebung 2007 der Anteil der Tarifbeförderungsfälle mit dem Fahrtzweck Ausbildung an den gesamten Tarifbeförderungsfällen über 70 % lag. <sup>2</sup>Dies sind:
- Ahorn
  - Alzey-Worms Nord
  - Bad Bergzabern
  - Boxberg
  - Buchen<sup>65</sup>
  - Bürstadt
  - Creglingen
  - Donnersbergkreis
  - Germersheim
  - Grünstadt
  - Hundheim
  - Igelsheim
  - Kaiserslautern Nord
  - Kaiserslautern West
  - Kembach
  - Külsheim
  - Lampertheim
  - Landau
  - Maintal
  - Mosbach<sup>66</sup>
  - Niederstetten
  - Odenwald Mitte

---

<sup>62</sup> Anlage 3 vollständig neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2023 durch Änderungssatzung vom 22.12.2022

<sup>63</sup> Prozentsatz geändert mit Wirkung zum 1.1.2018 durch Änderungssatzung vom 15.3.2018

<sup>64</sup> Prozentsatz geändert mit Wirkung zum 1.1.2018 durch Änderungssatzung vom 15.3.2018

<sup>65</sup> Bündelname geändert mit Wirkung zum 1.1.2018 durch Änderungssatzung vom 15.3.2018

<sup>66</sup> Bündelname geändert mit Wirkung zum 1.1.2018 durch Änderungssatzung vom 15.3.2018

- Odenwald Nord
- Odenwald Süd
- Osterburken-Lauda
- Pfälzer Bergland
- Pirmasens Umland
- Queichtal
- Ried
- Rodalben
- Seckach-Walldürn
- Sinsheim Nord
- Tauberbischofsheim
- Weikersheim Ost
- Wertheim
- Wonnegau-Altrhein
- Zweibrücken Umland
- die nicht gebündelten Linien 789, 230, 986, 890, 981, 260, 263, R7, 298,

## **§ 2 Grundlagen der Ausgleichsberechnung**

- (1) Grundlage der Ausgleichsberechnung sind die Tarifvorgaben nach § 12 der Satzung.
- (2) Zur Vermeidung von Überkompensationen werden im Wege des Preis-Preis-Vergleiches bei den verschiedenen Jahreskarten die Mindereinnahmen gem. Anhang 1 je verkauftem Fahrschein im Vergleich zu der entsprechenden Monatskarte, bewertet mit dem Mittelwert der durchfahrenen Waben, als maximaler Ausgleichsbetrag festgesetzt.

## **§ 3 Verteilung der Ausgleichsmittel**

- (1) <sup>1</sup>Die nach § 1 auf Töpfe verteilten Ausgleichsmittel werden gemäß Anhang 2 auf die einzelnen Linienbündel verteilt.

## **§ 4 Übergangsregelung**

<sup>1</sup>Für alle Linienbündel, die vor Inkrafttreten der Satzung bereits im Wettbewerb vergeben wurden, gelten abweichend von § 3 bis zur erneuten Vergabe die hierzu von der Gesellschafterversammlung der URN GmbH für die Wettbewerbsverfahren festgelegten Berechnungsregelungen, die Grundlage der Dienstleistungsaufträge mit den Aufgabenträgern geworden sind. <sup>2</sup>Die entsprechenden Festbeträge sind in den jeweiligen Töpfen vorab zuzuweisen.<sup>67</sup>

## **§ 5 Auszahlung**

---

<sup>67</sup> § 4 Satz 3 gestrichen mit Wirkung zum 1.1.2026 durch Änderungssatzung vom 17.12.2025

(1) <sup>1</sup>Die Auszahlung der ZRN-Mittel erfolgt ab dem 01.01.2014 durch die VRN GmbH.

<sup>2</sup>Ausgezahlt wird zum jeweils 5. des Folgemonats ein monatlicher Abschlag von einem Zwölftel des auf das Linienbündel entfallenden Jahresbetrages.

(2) Wechselt ein Linienbündel unterjährig den Betreiber, werden die im Kalenderjahr auf das Bündel entfallenden Ausgleichsmittel durch die Zahl der Kalendertage im Jahr geteilt und für jeden Betreiber mit der Zahl an Kalendertagen, an denen er das Bündel betrieben hat, multipliziert.

## **Anhang 1 zur Abrechnungsregelung ZRN-Mittel**

Tarifvorgaben für einzelne Fahrscheinarten und Referenzpreise

### **1. Karte ab 60**

Die Karte ab 60 ist preislich so zu gestalten, dass ihr Monatspreis den Preis der Monatskarte der Preisstufe 1 nicht überschreitet.<sup>68</sup>

### **2. MAXX-Ticket<sup>69</sup>**

Das MAXX-Ticket ist preislich so zu gestalten, dass der Monatspreis maximal in einer Bandbreite von 91 - 95 %<sup>70</sup> des Preises der Ausbildungsmonatskarte der Preisstufe 1 liegt.

### **3. Rhein-Neckar-Ticket**

Das Rhein-Neckar-Ticket ist preislich so zu gestalten, dass sein Monatspreis maximal in einer Bandbreite von 80 - 85 %<sup>71</sup> des Monatspreises der Jahreskarte für Erwachsene<sup>72</sup> Preisstufe 3 liegt.

### **4. Job-Ticket**

Das Job-Ticket ist preislich so zu gestalten, dass sein Monatspreis maximal in einer Bandbreite von 80 - 85 %<sup>73</sup> des Monatspreises der Jahreskarte für Erwachsene<sup>74</sup> der Preisstufe 1 liegt.

### **5. [weggefallen]<sup>75</sup>**

### **6. [weggefallen]<sup>76</sup>**

---

<sup>68</sup> Wort „Senioren“ gestrichen mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

<sup>69</sup> Einschränkung in der Westpfalz aufgehoben mit Wirkung zum 1.1.2026 durch Änderungssatzung vom 17.12.2025

<sup>70</sup> Prozentwert geändert mit Wirkung zum 1.1.2019 durch Änderungssatzung vom 12.12.2018

<sup>71</sup> Prozentwert geändert mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

<sup>72</sup> Begriff ersetzt mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

<sup>73</sup> Prozentwert geändert mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

<sup>74</sup> Begriff ersetzt mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

<sup>75</sup> Ziffer 5 aufgehoben mit Wirkung zum 1.1.2026 durch Änderungssatzung vom 17.12.2025

<sup>76</sup> Ziffer 6 aufgehoben mit Wirkung zum 1.1.2026 durch Änderungssatzung vom 17.12.2025

**Anhang 2 zur Abrechnungsregelung ZRN-Mittel<sup>77</sup>**

<b>Topf</b>	<b>Bündel Nr.</b>	<b>Bündel</b>	<b>Schlüssel ZRN-Mittel ab 2026</b>
1	02	Heidelberg	22,5117%
1	56	Kaiserslautern	26,3501%
1	03	Ludwigshafen	26,7188%
1	01	Mannheim	24,4194%
			100,0000%

<b>Topf</b>	<b>Bündel Nr.</b>	<b>Bündel</b>	<b>Schlüssel ZRN-Mittel ab 2026</b>
2	34	Ahorn MTK (Los 1)	0,1370%
2	48	Alzey-Worms-Nord	1,2674%
2	42	Bad Bergzabern	2,9194%
2	33	Boxberg MTK (Los 2)	1,0458%
2	28	Buchen	5,1306%
2	12	Bürstadt	0,0604%
2	66	Creglingen MTK (Los 3)	0,7007%
2	51	Donnersbergkreis	9,5550%
2	41	Germersheim (Los 1)	1,5334%
2	41	Germersheim (Los 2)	2,4110%
2	41	Germersheim (Los 3)	0,5209%
2	39	Grünstadt	6,7535%
2	68	Hundheim MTK (Los 4)	0,8299%
2	64	Igersheim MTK (Los 5)	1,2818%
2	54	Kaiserslautern Nord	3,5582%
2	55-1	Kaiserslautern Nordwest (Los 1)	2,8017%
2	55-2	Kaiserslautern Südwest (Los 2)	2,1958%
2	70	Kembach MTK (Los 6)	1,3742%
2	67	Külsheim MTK (Los 7)	0,8299%
2	10	Lampertheim	0,9468%
2	45	Landau	1,1783%
2	69	Maintal (MTK)	1,0346%
2	25	Mosbach	6,9028%
2		nicht gebündelte Linie 789	0,0174%
2		nicht gebündelte Linie 986 (Alt: Linie 976)	0,0583%
2		nicht gebündelte Linien 230	0,0006%
2		nicht gebündelte Linien 260 und 263	0,0908%
2		nicht gebündelte Linien 890 und 981	0,3334%
2		nicht gebündelte Linien R 7 und 298	0,0986%
2	65	Niederstetten MTK (Los 9)	0,8435%
2	07	Odenwald Nord	1,7867%
2	09	Odenwald Süd	3,5752%
2	08	Odenwald-Mitte	1,8506%
2	74	Osterburken-Lauda MTK (Los 8)	1,8028%
2	53-1	Pfälzer Bergland Nord (Los 3)	2,6809%

<sup>77</sup> Tabellen neugefasst mit Wirkung zum 01.01.2025 durch Änderungssatzung vom 19.12.2024

2	53-2	Pfälzer Bergland Süd (Los 4)	3,1027%
2	60	Pirmasens Umland	6,6565%
2	46	Queichtal	3,7838%
2	05	Ried	2,8783%
2	61	Rodalben	0,7441%
2	31	Seckach-Walldürn (Los 1)	0,5999%
2	31	Seckach-Walldürn (Los 2)	0,3119%
2	22	Sinsheim Nord	1,9988%
2	73	Tauberbischofsheim MTK (Los 10)	2,0674%
2	63	Weikersheim-Ost MTK (Los 12)	0,8443%
2	49	Wonnegau-Altrhein	4,7490%
2	62	Zweibrücken Umland	4,1554%
			100,0000%

Topf	Bündel Nr.	Bündel	Schlüssel ZRN-Mittel ab 2026
3	40	Bad Dürkheim	0,8118%
3	13	Bensheim	0,4081%
3	25	Eberbach	0,9049%
3	44	Frankenthal	2,9882%
3	24	Heidelberg Ost	6,9370%
3	16	Ladenburg-Schriesheim	2,9205%
3	19	Leimen	4,2116%
3	23	Neckargemünd	6,2385%
3	43	Neustadt (Los 1)	10,4104%
3	43	Neustadt (Los 2)	1,2463%
3	43	Neustadt (Los 3)	3,7123%
3		nicht gebündelte Linie 125 (780)	0,1042%
3		nicht gebündelte Linie 660	0,0121%
3		nicht gebündelte Linie 730	0,0066%
3		nicht gebündelte Linie 738	0,1254%
3		nicht gebündelte Linie 811	0,1036%
3		nicht gebündelte Linien 852-855;858;859;945	0,0543%
3	04	Nördliche Bergstraße	1,9054%
3	58	Pirmasens	4,2260%
3	37	Rheinpfalz	13,5495%
3	17-1	Schwetzingen-Hockenheim Los 1	7,3465%
3	17-2	Schwetzingen-Hockenheim Los 2	0,3122%
3	17-2	Schwetzingen-Hockenheim Los 3	1,0081%
3	21	Sinsheim Süd	3,3771%
3	38	Speyer	2,9491%
3	18	St.Leon-Rot/Sandhausen	4,4179%
3	59	Stadt Zweibrücken	1,7537%
3	52	Stadtbus Bad Mergentheim	0,5123%
3	06	Stadtbus Hockenheim	0,1289%
3	32	Stadtbus Walldürn	0,0710%
3	11	Viernheim	0,9139%
3	14	Weinheim	3,2074%
3	71	Wertheim MTK (Los 14)	0,7241%

3	20	Wiesloch-Walldorf	5,1503%
3	50	Worms	7,2508%
			100,0000%

Topf	Bündel Nr.	Bündel	Schlüssel ZRN-Mittel ab 2026
4		HSB-Schiene	17,1977%
4		MVV-Schiene	44,4309%
4	LE 30	OEG-Schiene	18,7363%
4	LE 31	RHB-Schiene	3,5614%
4		VBL-Schiene	16,0737%
			100,0000%

Topf	Bündel Nr.	Bündel <sup>78</sup>	Schlüssel ZRN-Mittel Ab 2026
5	LE01a-1	Dieselnetz Südwest Los 1	15,1192%
5	LE01a-2	Dieselnetz Südwest Los 2	0,4617%
5	LE 03a	E-Netz Saar Los 1	0,3163%
5	LE Netz 1, Los 3	Franken - Enz	0,5190%
5	LE Netz 11	Hohenlohe - Franken - Untermain	5,2890%
5	LE MNR	Main-Neckar-Ried-Express	6,2976%
5	LE Netz 1, Los 1	Neckartal	2,0349%
5	LE 22	RB Neckarelz - Heilbronn (Anteil DB)	0,1127%
5	LE SRN 6a	S-Bahn Rhein-Neckar (Los 1)	39,9070%
5	LE SRN 6b	S-Bahn Rhein-Neckar (Los 2)	19,8348%
5	LE 22	Stadtbahn Heilbronn Nord (Anteil AVG)	0,2351%
5	LE 20	Stadtbahn Karlsruhe (Erweiterung Wörth-Germersheim)	0,4063%
5	LE 03-1	RE-Netz Rheinland-Pfalz SÜWEX Los 1	0,1160%
5	LE 03-2	RE-Netz Rheinland-Pfalz SÜWEX Los 2	1,3111%
5	LE 04	Westpfalznetz (bis 09.12.2023)	2,1226%
5	LE 04a	Südpfalznetz ohne Direktvergaben (bis 09.12.2023)	3,2367%
5	LE 04b	Direktvergabe DB Regio Südpfalz (bis 09.12.2023)	2,6798%
5	LE IVV PN	Interimsverkehrsvertrag Pfalznetze (von 10.12.2023 – 13.12.2025)	6,8367%
5	LE IVV PN	Interimsverkehrsvertrag Pfalznetze (von 14.12.2025 – 12.12.2026)	4,7188%
5	LE PN1	Pfalznetze, Los 1 (von 14.12.2025 – 12.12.2026)	2,1179%
5	LE PN1	Pfalznetze, Los 1 (ab 13.12.2026)	5,5861%
5	LE PN2	Pfalznetze, Los 2 (von 10.12.2023 – 12.12.2026)	1,2024%
5	LE PN2	Pfalznetze, Los 2 (ab 13.12.2026)	1,7054%
5	LE FV	Frankreichverkehre (ab 13.12.2026)	0,7475%
5			100,0000%

<sup>78</sup> Tabelle neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2025 durch Änderungssatzung vom 19.12.2024



### Anlage 3a

#### **Grundsätze zur Umsetzung des bundes- und landesweiten Clearing des Deutschlandtickets im Verkehrsverbund Rhein-Neckar**

Die Verbundgesellschaft nimmt für alle Beförderungsleistungen mit dem VRN-Tarif an der bundesweiten und den landesinternen Einnahmenaufteilungsverfahren in Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz gemäß § 12a Abs. 5 der Satzung teil.

#### **§ 1**

##### **Meldung der Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket an die Bundesclearingstelle**

Alle an den Verbund in einem Monat gemeldeten Fahrgeldeinnahmen aus dem Vertrieb des Deutschlandtickets werden von der Verbundgesellschaft gebündelt an die Bundesclearingstelle gemäß bundesweitem EAV-Vertrag gemeldet. Dabei werden die Datensätze wie folgt auf drei Meldestellen verteilt:

1. Meldestelle „Hessen“ enthält alle Datensätze mit PLZ aus Hessen
2. Meldestelle „Rheinland-Pfalz“ enthält alle Datensätze mit PLZ aus Rheinland-Pfalz
3. Meldestelle „Baden-Württemberg“ enthält alle anderen Datensätze

#### **§ 2**

##### **Bundes- und Landesclearing**

- (1) Das bundesweite Clearing wird gemäß bundesweitem EAV-Vertrag vorgenommen. Die Aufteilung der jeweiligen Landeschubladen ist in den jeweiligen Vereinbarungen zur Einnahmenaufteilung der Deutschlandticket-Einnahmen bzw. in den Beschlüssen des EAV-Rates Baden-Württemberg geregelt.
- (2) Zusätzliche Fahrgeldeinnahmen aus dem Bundes- und Landesclearing stehen der allgemeinen Aufteilungsmasse gem. § 1 Abs. 1 Anhang 6 zur Satzung (EAR) zu. Sie werden dem Verbund seitens der jeweiligen Landesclearingstelle zugeschieden. Die Verbundgesellschaft benennt gegenüber der jeweiligen Landesclearingstelle ein oder mehrere Verbundunternehmen, die im Rahmen der VRN-Einnahmenaufteilung höhere Erlösansprüche als Kasseneinnahmen haben, die die Fahrgeldeinnahmen aus dem Landesclearing stellvertretend für den Verbundpool entgegennehmen.
- (3) Abzugebende Fahrgeldeinnahmen aus dem Bundes- und Landesclearing sind von der allgemeinen Aufteilungsmasse gem. § 1 Abs. 1 Anhang 6 zur Satzung (EAR) zu leisten. Wird der Verbund seitens einer der drei Landesclearingstellen zur Zahlung aufgefordert, benennt die Verbundgesellschaft eines oder mehrere Verbundunternehmen, die im Rahmen der VRN-Einnahmenaufteilung höhere Kasseneinnahmen als Erlösansprüche haben, die die Zahlung an die von der Landesclearingstelle benannten Gegenstelle stellvertretend für den Verbundpool leisten müssen.
- (4) Die Verbundgesellschaft erstellt monatlich eine Zahlungsanweisung mit allen erforderlichen Daten zum Zahlungsausgleich. Der Zahlungsanweisung ist fristgerecht Folge zu leisten.
- (5) Die nach Abs. 2 bzw. Absatz 3 erhaltenen bzw. abgegebenen Fahrgeldeinnahmen sind über die Monatsmeldung gem. § 18 Anhang 6 zur Satzung (EAR) der Aufteilungsmasse hinzuzufügen bzw. von der Aufteilungsmasse abzusetzen und unterliegen nicht dem Vertriebsbonus nach § 16 Abs. 1 Anhang 6 zur Satzung (EAR).

- (6) Die gemeldeten Fahrgeldeinnahmen sind nach den bundesweiten Vorgaben zu testieren. Die Verbundunternehmen haben im Rahmen ihres Testates gemäß § 35 Anhang 6 zur Satzung (EAR) auch die Deutschlandticket-Einnahmen nach den bundesweiten Vorgaben zu testieren. Dies gilt bereits für die Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2025.

**Anlage 3b<sup>79</sup>**  
**zur**  
**Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im**  
**Verkehrsverbund Rhein-Neckar**

**Abrechnungsregelung für den kommunalen Finanzierungsanteil  
des D-Ticket JugendBW (DJTBW)**

Die Abwicklung des den Berechtigten gewährten Zuschusses gem. § 13 Abs. 3 der Satzung für das D-Ticket Jugend BW erfolgt durch die Verbundgesellschaft. Hierzu beantragt der ZRN gegenüber dem Land die Landesanteile und stellt diese der Verbundgesellschaft zur Abrechnung mit den Verbundunternehmen zur Verfügung. Der kommunale Finanzierungsanteil wird wie folgt abgewickelt:

**§ 1  
Aufteilung**

Der nach § 13 Abs. 3 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar zu finanzierende Zuschuss, der gemäß dem jeweiligen Schlussbescheid des Landes Baden-Württemberg anteilig von den kommunalen Aufgabenträgern im Verkehrsverbund Rhein-Neckar zu leisten ist, wird auf die Verbandsmitglieder Heidelberg, Mannheim, Main-Tauber-Kreis, Neckar-Odenwald-Kreis und Rhein-Neckar-Kreis wie folgt aufgeteilt:

1. Alle DTJBW-Abonnenten im VRN werden nach Alter in zwei Töpfe aufgeteilt:
  - a) unter 21 Jahren und
  - b) ab 21 Jahre.
2. Je Topf wird eine separate Höhe des auf die Kommunen anfallenden Finanzierungsanteils im Abrechnungszeitraum ermittelt.
3. <sup>1</sup>Für die Aufteilung der Ausgleichsmittel aus dem 1. Topf wird das Wohnortprinzip angewendet, bei dem die Abonnenten gemäß ihren Wohnort-PLZ den 5 Verbandsmitgliedern zugeordnet werden, woraus dann der jeweilige Anteil eines jeden Verbandsmitgliedes am Gesamttopf berechnet wird. <sup>2</sup>Abonnenten aus Wohnorten außerhalb der 5 baden-württembergischen Verbandsmitglieder, die jedoch einen Anspruch auf Bezug des DJTBW im VRN-Bereich haben, werden quotal gemäß dem nach Satz 1 ermittelten Schlüssel auf die Verbandsmitglieder verteilt.
4. <sup>1</sup>Für die Aufteilung der Ausgleichsmittel aus dem 2. Topf werden die Anteile der Studierenden je Verbandsmitglied auf Basis von aktuellen Immatrikulationsdaten der Hochschulen und Universitäten berechnet. <sup>2</sup>Es sind die statistischen Daten des Landes Baden-Württemberg anzusetzen oder alternativ Selbstauskünfte der Hochschulen und Universitäten auf Anforderung des jeweiligen Verbandsmitgliedes. <sup>3</sup>Sind keine aktuellen Daten verfügbar, werden die Immatrikulationswerte der letzten Abrechnung verwendet.

**§ 2  
Abschlagszahlungen und Spitzabrechnung**

- (1) Die Abschlagszahlungen der Verbandsmitglieder an die Verbundgesellschaft werden nach der im § 1 beschriebenen Methode mit den aktuellsten Daten von der

---

<sup>79</sup> Anlage 3a neugefasst mir Wirkung zum 1.1.2026 durch Änderungssatzung vom 17.12.2025

Verbundgesellschaft berechnet und sind quartalsweise jeweils zum 31.1, 30.4., 31.7. und 31.10. zu leisten.

- (2) Die Spitzabrechnung gem. § 1 erfolgt durch die Verbundgesellschaft nach der Erteilung des Schlussbescheides des Landes Baden-Württemberg, in dem die Höhe des kommunalen Finanzierungsanteils im VRN für den jeweiligen Abrechnungszeitraum festgelegt wurde.

**Anlage 3c<sup>80</sup>**  
**zur**  
**Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im**  
**Verkehrsverbund Rhein-Neckar**

**Abrechnungsregelung für den mit dem Deutschlandticket verbundenen  
Nachteilsausgleich**

Der ZRN beantragt gem. § 12a Abs. 3 im Namen seiner Mitglieder die Ausgleichleistungen für das Deutschlandticket und stellt diese nach folgenden Grundsätzen dem Verbundpool zur Verfügung.

**§ 1**  
**Grundlagen der Ausgleichsberechnung**

- (1) Grundlage der Ausgleichsberechnung sind die Landesrichtlinien und -verordnungen der Bundesländer Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket in der jeweils gültigen Fassung.
- (2) Die Mittel stehen nach Zuscheidung durch die 3 Bundesländern grundlegend dem Verbundpool insgesamt und damit allen Linienbündeln im Verkehrsverbund Rhein-Neckar gemeinsam zu, unabhängig vom Landesgebiet, in dem die Leistungen erbracht werden.

**§ 2**  
**Verteilung der Ausgleichsmittel**

- (1) Die nach § 1 in einem Abrechnungsjahr zustehenden Ausgleichsmittel werden ab dem 1.1.2026 auf die einzelnen Linienbündel gemäß ihren Anteilen am Gesamtausgleichsbedarf im Verkehrsverbund Rhein-Neckar im Jahr 2025 verteilt.
- (2) Sobald erstmalig nach Einführung des Deutschlandtickets neue Nachfragedaten aufgrund einer verbundweiten Erhebung in die EAV eingepflegt werden, sind die Anteile im Rahmen einer fiktiven Berechnung so anzupassen, als hätten die neuen Schlüssel bereits im Jahr 2025 gegolten.
- (3) Bis zur Endbescheidung des Ausgleichsjahres 2025 erfolgt die Verteilung nach vorläufigen Schlüsseln, die die Verbundgesellschaft anhand der zur Verfügung stehenden Prognosedaten errechnet.
- (4) Werden von den zuständigen Aufgabenträgern die Leistungen einzelner Linienbündel neu zugeschnitten, sind die Anteile der betroffenen Linienbündel von der Verbundgesellschaft entsprechend anzupassen.

**§ 3**  
**Mittelverwendung**

- (1) Die Verbundgesellschaft zahlt einen monatlichen Abschlag von einem Zwölftel des auf das Linienbündel entfallenden Jahresbetrages aus, sofern ihr die entsprechenden Mittel seitens der Länder bereitgestellt wurden.

---

<sup>80</sup> Anlage 3b neugefasst mir Wirkung zum 1.1.2026 durch Änderungssatzung vom 17.12.2025

- (3) Wechselt ein Linienbündel unterjährig den Betreiber, werden die im Kalenderjahr auf das Bündel entfallenden Ausgleichsmittel durch die Zahl der Kalendertage im Jahr geteilt und für jeden Betreiber mit der Zahl an Kalendertagen, an denen er das Bündel betrieben hat, multipliziert.
- (4) Die gem. § 2 auf Bruttobasis vergebenen PBefG-Linienbündel entfallenden Ausgleichsbeträge werden abweichend von Absatz 1 von der Verbundgesellschaft im Rahmen der Abrechnung der Konzessionsverträge eingesetzt.

**Anlage 4a**  
**zur**  
**Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar**

**Abrechnungsregelung für die Mittel nach § 15 ÖPNVG BW**

**§ 1**  
**Abrechnung gegenüber dem Land Baden-Württemberg**

- (1) Der ZRN übernimmt im Namen seiner baden-württembergischen Verbandsmitglieder die gesamte Abwicklung der Abrechnung der auf Grundlage von § 15 ÖPNVG BW gewährten Mittel.
- (2) <sup>1</sup>Die operative Abwicklung der Aufgabe nach Absatz 1 nimmt auf Grundlage des Grundvertrages zum Verkehrsverbund Rhein-Neckar die Verbundgesellschaft für den ZRN wahr. <sup>2</sup>Die vom Land nach § 18 ÖPNVG BW gewährte Aufwandpauschale steht daher der VRN GmbH zur Deckung ihrer mit dieser Abrechnungsregelung verursachten Kosten zu.
- (3) <sup>1</sup>Zur Vereinfachung der Abwicklung der vom Land bereitgestellten Ausgleichsmittel nutzen die baden-württembergischen Verbandsmitglieder gem. § 3 Abs. 1 des Vergabestellenvertrages den ZRN bzw. die Verbundgesellschaft auch zur Abwicklung der aus den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen zu leistenden Ausgleichzahlungen. <sup>2</sup>Ausgenommen hiervon sind Direktvergaben nach §§ 3 und 4.

**§ 2**  
**Aufgabenträgerscharfe Abrechnung**

- (1) Die vom Land gewährten Mittel sind gem. der Zuordnung in § 15 ÖPNVG BW getrennt für die jeweils durch die Verbandsmitglieder bestellten Verkehre in ihrem Stadt- bzw. Kreisgebiet zu verwenden.
- (2) <sup>1</sup>Der Zuordnung der früheren pauschalisierten 45a-Mittel in § 15 ÖPNVG BW liegt eine vom strengen Territorialprinzip abweichende Zuordnung der VRN-Liniensbündel auf jeweils einen im Verbundgebiet hauptverantwortlich das Liniensbündel finanzierenden Aufgabenträger zu Grunde. <sup>2</sup>Diese Zuordnung ist in Anhang 1 festgelegt. <sup>3</sup>Alle Ausgleichsleistungen, die auf Grundlage der Satzung oder der mit den Verbundunternehmen abgeschlossenen öffentlichen Dienstleistungsaufträge bündelscharf ausgezahlt werden, sind im Rahmen der Mittelverwendung nach Abs. 1 demjenigen Verbandsmitglied zuzuordnen, das nach Anhang 1 das Liniensbündel hauptsächlich finanziert.
- (3) Die Zuordnung nach Absatz 1 ist auch im Rahmen der Zuordnung der Leistungskennzahlen maßgeblich, nach denen ab dem Jahr 2021 die Mittelverteilung nach § 15 ÖPNVG BW neue festgelegt werden soll.

### § 3 Direktvergaben

- (1) Soweit die Verbandsmitglieder die ihnen zugeordneten Linienbündel nach Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 direkt an einen internen Betreiber vergeben haben, erhalten die betroffenen Verbundunternehmen keinen Ausgleich für die Tarifvorgaben gem. § 13 der Satzung auf Grundlage dieser allgemeinen Vorschrift, sondern auf Grundlage des § 16 Abs. 4 ÖPNVG BW im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages.
- (2) Die Auszahlung der auf Direktvergaben nach Absatz 1 entfallenden Beträge erfolgt im Rahmen des § 1 durch die Verbundgesellschaft.

### § 4

#### **Kommunale Selbsterbringung und Direktvergaben nach § 6 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG BW**

- (1) <sup>1</sup>Sofern kreisangehörige Kommunen vom Recht nach § 6 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG BW Gebrauch machen und ihnen dementsprechend anteilige Mittel gem. § 15 Abs. 5 ÖPNVG BW zustehen, leitet die Verbundgesellschaft diesen Kommunen die den Kommunen zustehenden Anteile am Budget des Aufgabenträgers zu. <sup>2</sup>Die Kommunen sind verpflichtet, der Verbundgesellschaft alle für den Verwendungsnachweis gegenüber dem Land notwendigen Daten zur Verfügung zu stellen. <sup>3</sup>Kommt die Kommune dem nicht oder nur unvollständig nach, sind die der Kommune zugewiesenen Mittel entsprechend zu kürzen.
- (2) Die zum 01.01.2018 nach Abs. 1 vergebenen Linienbündel sowie die auf diese Linienbündel entfallenden Beträge sind in Anhang 2 dargestellt.

### § 5

#### **Ausgleichsleistung gem. § 16 Abs. 4 Satz 1 ÖPNVG BW**

Für Linienbündel mit einer eigenwirtschaftlichen PBefG-Genehmigung erfolgt der Ausgleich zu den wirtschaftlichen Folgen aus der gemeinwirtschaftlichen Tarifvorgabe nach § 13 Abs. 1 und 2 der Satzung nach folgenden Parametern:<sup>81</sup>

1. Ausgangspunkt sind die nach § 34 der Anlage 6 zur Satzung (EAR) ermittelten Stückzahlen.<sup>82</sup>
2. Zur Vermeidung einer Überkompensation werden die Stückzahlen mit einem Abschlagsfaktor multipliziert.
3. Der Abschlagsfaktor beträgt 0,9.
4. Die Stückzahlen werden mit der Summe der infolge der Tarifvorgabe nach § 13 ungedeckten Kosten multipliziert.
5. Die sich aus Ziffer 4 ergebende Summe wird je Linienbündel um den sich gem. der Anlage 3 zur Satzung ergebenden Betrag für den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gem. § 12 bezüglich des MAXX-Tickets reduziert.

---

<sup>81</sup> § 5 S. 1 neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2023 durch Änderungssatzung vom 22.12.2022 und zum 1.1.2024 durch Änderungssatzung vom 21.12.2023

<sup>82</sup> Für 2023 erfolgt der Ausgleich auf Basis der Stückzahlen von 2022, da die neuen Tarifprodukte „Deutschlandticket“ und „Landesweites JugendticketBW“ sonst zu erheblichen Verwerfungen geführt hätte.

## § 6

### Abrechnung der öffentlichen Dienstleistungsaufträge

- (1) Die nach Abzug der gem. § 4 an die kreisangehörigen Kommunen und gem. § 5 an die Verbundunternehmen ausgekehrten Mittel je Aufgabenträger werden zur Finanzierung der nach Anhang 1 den jeweiligen Aufgabenträgern zugeordneten Linienbündel im Rahmen der hierzu abgeschlossenen öffentlichen Dienstleistungsaufträge verwendet.
- (2) Im Neckar-Odenwald-Kreis sowie im Main-Tauber-Kreis werden die gem. Abs. 1 im jeweiligen Kreisgebiet verbleibenden Mittel nach den jeweils vom Kreis für die einzelnen Linienbündel aufzuwendenden Zuschussbeträgen quotal zur anteiligen Finanzierung der den Konzessionsnehmern geschuldeten Zuschussbeträge verwendet.
- (3) <sup>1</sup>Im Rhein-Neckar-Kreis wird im Rahmen der Zuschussabrechnung mit den Kreisgemeinden jedem Linienbündel derjenige Betrag zugeordnet, der sich nach Abrechnung des § 5 im jeweiligen Linienbündel im Vergleich zur bis 2017 vom Land gewährten Pauschalierungssumme ergibt. <sup>2</sup>Sofern sich hierdurch eine Unterdeckung im Budget des Rhein-Neckar-Kreises ergibt, wird diese vom Rhein-Neckar-Kreis übernommen. <sup>3</sup>Im Falle freier Mittel entscheidet der Kreis, wie diese für bestehende oder weitere öffentlichen Dienstleistungsaufträge eingesetzt werden sollen.

## Anhang 1

Zuordnung der Linienbündel auf die Verbandsmitglieder

**Rhein-Neckar-Kreis:**

Schwetzingen-Hockenheim, Hockenheim, Ladenburg-Schriesheim, Sinsheim Nord und Süd, Wiesloch-Walldorf, Leimen, St.Leon-Rot/Sandhausen, Neckargemünd, Weinheim, Eberbach, Linie 682 (als Teil des Bündels Odenwald-Süd), nicht gebündelte Linien im Übergangstarif zum KVV, Schulverkehr PGL (VU Hoffmann), Linie 811

**Neckar-Odenwald-Kreis:**

Buchen, Mosbach, Walldürn, Seckach-Walldürn, nicht gebündelte Linien im Übergangstarif zum HNV

**Main-Tauber-Kreis:**

Ahorn, Bad Mergentheim, Boxberg, Creglingen, Hundheim, Igelsheim, Künsheim, Maintal, Niederstetten, Osterburken-Lauda, Tauberbischofsheim, Kembach, Weikersheim Ost und Wertheim

**Mannheim:**

Mannheim

**Heidelberg:**

Heidelberg

## Anhang 2

Linienbündel in kommunaler Eigenregie kreisangehöriger Kommunen gem. § 6 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG BW (Stand 1.1.2021):

Eberbach, Bad Mergentheim

Auf die Linienbündel entfallen weiterhin diejenigen Beträge, die sie auf Grundlage der Pauschalierungsverträge 2017 erhalten haben.<sup>83</sup>

---

<sup>83</sup> Anhang 2 wurde zum 1.1.2021 aktualisiert durch Beschluss des Verwaltungsrates vom 24.3.2021

**Anlage 4b**  
**zur**  
**Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar**

**Abrechnungsregelung für die LAVG-Mittel in Rheinland-Pfalz**

**§ 1**  
**Abrechnung gegenüber dem Land Rheinland-Pfalz**

- (1) Der ZRN übernimmt im Namen seiner rheinland-pfälzischen Verbandsmitglieder die gesamte Abwicklung der Abrechnung der auf Grundlage von § 3 Landesgesetz über Ausgleichsleistungen bei Preisermäßigungen im Ausbildungsverkehr des öffentlichen Personennahverkehrs gewährten Mittel.
- (2) Die operative Abwicklung der Aufgabe nach Absatz 1 nimmt auf Grundlage des Grundvertrages zum Verkehrsverbund Rhein-Neckar die Verbundgesellschaft für den ZRN wahr.
- (3) <sup>1</sup>Zur Vereinfachung der Abwicklung der vom Land bereitgestellten Ausgleichsmittel nutzen die rheinland-pfälzischen Verbandsmitglieder gem. § 3 Absatz 1 des Vergabestellenvertrages den ZRN bzw. die Verbundgesellschaft auch zur Abwicklung der aus den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen zu leistenden Ausgleichzahlungen. <sup>2</sup>Ausgenommen hiervon sind gemäß § 2 Absatz 3 und 4 Direktvergaben und Verkehre im Übergangsbereich zu anderen Verbünden, deren Abrechnung des öffentlichen Dienstleistungsauftrages nicht zentral über die Verbundgesellschaft abgewickelt wird.

**§ 2**  
**Aufteilung der Mittel**

- (1) <sup>1</sup>Die nach § 3 Absatz 1 des Landesgesetzes über Ausgleichsleistungen bei Preisermäßigungen im Ausbildungsverkehr des öffentlichen Personennahverkehrs dem ZRN vom Land Rheinland-Pfalz zur Verfügung gestellten Mittel werden nach Anhang 1 auf die jeweils von den kommunalen Verbandsmitgliedern bestellten Verkehre aufgeteilt. <sup>2</sup>Die Verteilungsschlüssel bemessen sich dabei an den Wertansätzen je Linienbündel, die sich aus der Abrechnung der vom Land gewährten Ausgleichssummen für das Jahr 2022 ergeben haben.
- (2) <sup>1</sup>Die nach Absatz 1 aufgeteilten Mittel werden grundsätzlich je Linienbündel von der Verbundgesellschaft im Rahmen der jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsaufträge zur anteiligen Finanzierung der den Konzessionsnehmern geschuldeten Zuschussbeträge verwendet. <sup>2</sup>Bei der Abrechnung der von den kommunalen Verbandsmitgliedern zu leistenden Finanzierungsanteile im jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrag werden die Mittel quotal gemäß ihrer Finanzierungsanteile aufgeteilt und damit zur Reduktion ihrer Aufwände eingesetzt.
- (3) <sup>1</sup>Die im Anhang 2 aufgelisteten Linienbündel wurden von den zuständigen Verbandsmitgliedern direkt an einen internen Betreiber vergeben, sodass die Abrechnung nicht gemäß Absatz 2 erfolgen kann. <sup>2</sup>Die Auszahlung der den direkt vergebenen Linienbündeln nach Absatz 1 zugewiesenen Mittel wird im Rahmen der öffentlichen Dienstleistungsaufträge von der Verbundgesellschaft stellvertretend für die internen Betreiber beherrschenden Aufgabenträger direkt an die internen Betreiber geleistet.

- (4) <sup>1</sup>Die im Anhang 3 aufgelisteten Linienbündel umfassen überwiegend Verkehrsleistungen im Übergangsbereich zu anderen Verbünden, deren Abrechnung des öffentlichen Dienstleistungsauftrages nicht zentral über die Verbundgesellschaft abgewickelt wird und damit die Abrechnung nicht gemäß Absatz 2 erfolgen kann. <sup>2</sup>Die Auszahlung der für die Linienbündel nach Absatz 1 zugewiesenen Mittel wird entweder direkt an den federführenden Aufgabenträger oder auf Wunsch des Aufgabenträgers direkt an den Betreiber des jeweiligen Linienbündels geleistet.

### **§ 3 Verwaltungskostenpauschale**

- (1) Die nach § 3 Absatz 6 des Landesgesetzes über Ausgleichsleistungen bei Preisermäßigungen im Ausbildungsverkehr des öffentlichen Personennahverkehrs dem ZRN vom Land Rheinland-Pfalz zusätzlich in Form einer Verwaltungskostenpauschale zur Verfügung gestellten Mittel werden vorrangig dafür verwendet, die Mittel nach § 2 in den Abrechnungsjahren 2025 und 2026 so weit aufzufüllen, dass den Linienbündeln von der Verbundgesellschaft mindestens die Beträge zugewiesen werden können, die sich aus der Abrechnung der vom Land gewährten Ausgleichssummen für das Jahr 2022 ergeben.
- (2) <sup>1</sup>Die nach Abzug der zur Finanzierung der öffentlichen Dienstleistungsaufträge erforderlichen Mittel gemäß Absatz 1 verbleibenden Mittel werden den Verbandsmitgliedern nach dem Aufteilungsschlüssel gemäß Anhang 4 von der Verbundgesellschaft gutgeschrieben. <sup>2</sup>Die Verwendung der den Verbandsmitgliedern direkt gutgeschriebenen Beträge ist gemäß den Landesvorgaben durch die Verbandsmitglieder selbst nachzuweisen.

## Anhang 1

Aufteilung der LAVG-Mittel nach § 3 Absatz 1 des Landesgesetzes über Ausgleichsleistungen bei Preisermäßigungen im Ausbildungsverkehr des öffentlichen Personennahverkehrs auf die Linienbündel

Linienbündel	Schlüssel LAVG-Mittel
Alzey-Worms Nord	5,38977449%
Bad Bergzabern - Los 4	1,61940317%
Bad Dürkheim	0,33616056%
Donnersbergkreis	7,52566802%
Frankenthal	0,92229552%
Germersheim Mitte - Los 2	2,29801050%
Germersheim Nord - Los 1	1,16443453%
Germersheim Süd - Los 3	2,16229623%
Grünstadt	3,95018278%
Kaiserslautern	10,38940242%
Kaiserslautern Nord	3,18320317%
Kaiserslautern NW - Los 1	3,40388997%
Kaiserslautern SW - Los 2	2,36259677%
Landau	0,89605619%
Ludwigshafen	10,90464278%
Neustadt - Los 1	5,11813121%
Neustadt - Los 2	0,40175036%
Neustadt - Los 3	1,55891163%
Nicht gebündelte Linien zum RNN	0,07482040%
Pf. Bergland Nord - Los 3	2,39820786%
Pf. Bergland Süd - Los 4	4,11510916%
Pirmasens	1,52403981%
Pirmasens Umland	5,35958584%
Queichtal - Los 5	2,32267434%
Rheinpfalz	6,21381472%
Rodalben	0,51429617%
Saarpfalz-Kreis Nord	0,16461058%
Saarpfalz-Kreis Süd	0,00908274%
Speyer	0,93475648%
St. Wendel	0,26332869%
Wonnegau-Altrhein - Los 2	4,35621790%
Worms - Los 1	3,38676788%
Wörth	0,05453945%
Zweibrücken	1,74289379%
Zweibrücken-Umland	2,97844389%
<b>Gesamt</b>	<b>100,00000000 %</b>

## Anhang 2

Direktvergaben an interne Betreiber im Sinne von § 2 Absatz 3:  
Ludwigshafen, Pirmasens, Kaiserslautern,

### Anhang 3

Verkehre im Übergangsbereich zu anderen Verbünden im Sinne von § 2 Absatz 4:  
Wörth, Saarpfalz-Kreis Süd, St. Wendel, Saarpfalz-Kreis Nord, Nicht gebündelte Linien zum RNN

### Anhang 4

Aufteilung der Verwaltungskostenpauschale nach Abzug der zur Finanzierung der öffentlichen Dienstleistungsaufträge erforderlichen Mittel

<b>Verbandsmitglied</b>	<b>Anteil in %</b>
Donnersbergkreis	4,83%
Landkreis Alzey-Worms	6,50%
Landkreis Bad Dürkheim	6,63%
Landkreis Germersheim	6,66%
Landkreis Kaiserslautern	5,24%
Landkreis Kusel	4,83%
Landkreis Südliche Weinstraße	5,52%
Landkreis Südwestpfalz	4,83%
Rhein-Pfalz-Kreis	7,54%
Stadt Frankenthal	4,83%
Stadt Kaiserslautern	4,90%
Stadt Landau	4,83%
Stadt Ludwigshafen	8,71%
Stadt Neustadt/W.	4,83%
Stadt Pirmasens	4,83%
Stadt Speyer	4,83%
Stadt Worms	4,83%
Stadt Zweibrücken	4,83%
<b>Gesamt</b>	<b>100,00%</b>

**Anlage 5**  
**zur**  
**Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar<sup>84</sup>**

**Förderung alternativer Bedienungsformen im VRN**

Die VRN GmbH unterstützt den Betrieb alternativer bzw. flexibler Bedienungsformen gem. § 10 Abs. 1 der Satzung als Ergänzung des konventionellen ÖPNV in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage nach folgenden Kriterien:

**1. Fördervoraussetzungen**

- Beachtung der Tarifvorgaben gem. § 10 Abs. 1 und 2 der Satzung.
- Vollständige und rechtzeitige Lieferung der für die Abrechnung erforderlichen Grundlagendaten – spätestens bis 30. April des Folgejahres.

**2. Förderkonditionen**

- Regelfördersatz bis zu 45% der nicht durch Fahrgeldeinnahmen gedeckten Betriebskosten.

Bereitstellungs-, Verwaltungs- und Infrastrukturkosten werden nicht bezuschusst.

Eine Absenkung des Regelfördersatzes kann durch die VRN GmbH vorgenommen werden, falls das Antragsvolumen die in einem Haushaltsjahr zur Verfügung stehenden Finanzmittel übersteigt. Die zur Verfügung stehenden Mittel bemessen sich nach dem pauschalen Einnahmeanteil gemäß Anlage 6 § 4, der in gleicher Höhe durch Mittel der VRN GmbH ergänzt wird.

- Förderobergrenze je Linie 45.000 €

Darüber hinaus erfolgt aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten keine Förderung, da ab einer Zuschussbasis von 100.000 € in der Regel über die Umwandlung in ein reguläres Busangebot nachgedacht werden kann.

- Maximaler Zuschuss je Fahrgäst und Raumkategorie

Zur Kostensensibilisierung wurde eine Wirtschaftlichkeitskomponente in die Förderung aufgenommen. Um den unterschiedlichen räumlichen Rahmenbedingungen gerecht zu werden, erfolgt eine Staffelung nach Raumkategorien. Diese orientieren sich an den Vorgaben der Regionalplanung.

Raumkategorie		Maximaler Zuschuss je Fahrgäst
A	Verdichtungsraum / Kernzone	4,00 €
B	verdichtete Randzone	6,00 €

<sup>84</sup> Anlage 5 neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

C1	ländlicher Raum mit konzentrierter Siedlungsstruktur	8,00 €
C2	ländlicher Raum mit disperser Siedlungsstruktur	10,00 €

Zur Ermittlung der „Wirtschaftlichkeit“ wird für jede Linie der Quotient aus VRN-Zuschuss (45% der Zuschussbasis) und Anzahl der Fahrgäste gebildet. Ist dieser Quotient niedriger als der Höchstsatz der entsprechenden Raumkategorie werden 45% der nicht gedeckten Kosten ausbezahlt. Ist der Quotient höher als der Höchstsatz, wird nur das Produkt aus Fahrgastanzahl und Höchstsatz der entsprechenden Raumkategorie ausbezahlt.

- Anreizsystem zur Umwandlung in reguläre Busverkehre

Bei Umwandlung von Ruftaxiverkehren oder anderen alternativen Bedienungsangebote in reguläre Busangebote kann eine Weitergewährung des letztmaligen Zuschussbetrages für die ersten drei Betriebsjahre des neu eingerichteten Regelangebotes erfolgen.

Betriebsjahr	Zuschuss
Betriebsjahr 1	voller Zuschussbetrag des Vorjahres
Betriebsjahr 2	2/3 des Zuschussbetrages
Betriebsjahr 3	1/3 des Zuschussbetrages

- Besondere Regelungen für ehrenamtlich getragene Angebotsformen

Auf Grund der besonderen organisatorischen Struktur von ehrenamtlich getragenen Angebotsformen (z.B. Bürgerbus) ist eine Anwendung der o.g. Kriterien nicht oder nur mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand möglich.

Vor diesem Hintergrund erfolgt eine Förderung dieser Angebote mit einem Pauschalbetrag in Höhe von 0,45 € je nachgewiesenem Fahrgäst. Der Förderbetrag erhöht sich auf 0,60 €, sofern das Angebot mit innovativen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln bedient wird.

Ergänzend zu den unter 1. aufgeführten Voraussetzungen gelten für die Förderung ehrenamtlich getragener Angebotsformen folgende Voraussetzungen:

- Das Angebot ist Teil der Daseinsvorsorge.
- Das Angebot dient der Ergänzung des ÖPNV-Angebotes.
- Es erfolgt keine Beschränkung auf einzelne Nutzergruppen.
- Das Angebot verfügt über eine Genehmigung nach dem PBefG.
- Für das Angebot wird entsprechend den Regelungen des § 10 Absatz 1 und 2 ein Fahrpreis erhoben.

**Anlage 6**  
**zur**  
**Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund**  
**Rhein-Neckar**

**Einnahmeaufteilungsregelung**  
**(EAR)**

I. Abschnitt  
Grundlagen der Einnahmeaufteilung

**§ 1**  
**Aufteilungsmasse**

(1) Zur Aufteilungsmasse gehören

1. die Bruttofahrgeldeinnahmen aus allen nach dem Verbundtarif ausgegebenen Fahrausweisen, vermindert um Beförderungsentgelte, die nach den Beförderungsbedingungen und den Tarifbestimmungen rückvergütet werden,
2. die anteiligen Bruttofahrgeldeinnahmen, die aus Übergangs- und Gemeinschaftstarifen oder aufgrund sonstiger Vereinbarungen erzielt werden, die vom ZRN oder der Verbundgesellschaft mit
  - Verkehrsverbünden
  - Verkehrsgemeinschaften
  - Tarifgemeinschaften
  - Verkehrsunternehmen, die nicht Verbundunternehmen sind oder die neben dem Verbundverkehr weitere Verkehrsleistungen anbieten,
  - Verkehrsunternehmen, die mit einem Teilnetz der Satzung zum Verbundtarif nicht unterfallen, aber dort den Verbundtarif ganz oder teilweise anerkennen, abgeschlossen sind, soweit diese Einnahmen nicht einer besonderen Einnahmeaufteilung unterliegen,
3. Ausgleichsleistungen gemäß §§ 14 Abs. 6 und 7, 17 und 19 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar,<sup>85</sup>
4. Bruttofahrgeldeinnahmen und Rückforderungen aus der bundes- bzw. landesweiten Einnahmeaufteilung des Deutschlandtickets, die Beförderungsleistungen mit dem VRN- Tarif betreffen. Die Grundsätze in Anhang 4 gelten entsprechend.<sup>86</sup>

(2) Nicht zur Aufteilungsmasse gehören

1. die Beträge, die für die Beförderung von Fahrgästen mit Fahrausweisen des Verbundtarifes oder aus tariflichen Sonderangeboten der Verbundgesellschaft in Verkehrsmitteln, die nicht zum Leistungsangebot des Verbundes gehören, gutzubringen sind, und zwar
  - des Schienenpersonenfernverkehrs in dafür freigegebenen Zügen,
  - Verkehrsunternehmen oder Gebietskörperschaften aufgrund besonderer Vereinbarungen.
2. Sämtliche Ausgleichsleistungen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370/2007), wie beispielsweise aufgrund von § 45a PBefG bzw. der entsprechenden landesrechtlichen Folgeregelungen gem. § 64a PBefG, § 148 SGB IX oder aufgrund einer Allgemeinen Vorschrift nach Art. 3 Abs.2 VO 1370/2007 mit Ausnahme der Ausgleichsleistungen nach §§ 17 und 19 der

---

<sup>85</sup> § 1 Abs. 1 Ziffer 3 der Anlage 6 neu gefasst mit Wirkung zum 1.7.2022 durch Änderungssatzung vom 23.06.2022 und mit Wirkung zum 1.1.2024 durch Änderungssatzung vom 21.12.2023 und mit Wirkung zum 01.01.2025 durch Änderungssatzung vom 19.12.2024

<sup>86</sup> § 1 Abs. 1 Ziffer 4 der Anlage 6 neu gefasst mit Wirkung zum 1.1.2026 durch Änderungssatzung vom 17.12.2025

Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar.

3. Bartarifeinnahmen der alternativen Bedienformen gemäß § 10 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar und aus den besonderen Angeboten auf Nachtlinien.<sup>87</sup>
  4. Einnahmen aus dem erhöhten Beförderungsentgelt,
- (3) Die Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf des Übergangstarifes Westpfalz/östliches Saarland bilden bis zum 31.12.2024 einen gesonderten Einnahmepool „ÜT Westpfalz/östliches Saarland“.<sup>88</sup>
- (4) Die Einnahmen im Zusammenhang mit den Kombiticketvereinbarungen, dem Maimarktticket, dem Kongressticket, Ausgleichsleistungen nach § 17 und Maßnahmen nach § 19 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar, den mit den Ländern getroffenen Vereinbarungen zur Beförderung von Flüchtlingen, dem Baden-Württemberg-Ticket, dem Schülerferienpass Baden-Württemberg, dem DB City-Ticket, den besonderen Angeboten auf Nachtlinien und vergleichbaren künftigen Sondertickets werden im Rahmen besonderer Regelungen als Sondereinnahmen aufgeteilt und abgerechnet.<sup>89</sup><sup>90</sup>

## § 2 Linienbündel, Leistungseinheit und regionale Busnetze

- (1) <sup>1</sup>Die Verteilung der Einnahmen erfolgt leistungsbezogen auf die im Wettbewerb stehenden Verkehrsleistungen. <sup>2</sup>Der Einnahmeanspruch errechnet sich daher je Linienbündel im Bereich der PBefG-Verkehre bzw. Leistungseinheit im SPNV. <sup>3</sup>Maßgeblich ist dabei die vom ZRN im Rahmen des Gemeinsamen Nahverkehrsplanes festgelegte Linienbündelung, ggf. konkretisiert durch darüber hinausgehende Einzelfestlegungen im Rahmen der Vergabeverfahren (z.B. durch Losbildung). <sup>4</sup>Die Leistungseinheiten des SPNV werden von den SPNV-Aufgabenträgern durch die Gestaltung der Leistungsvolumina der öffentlichen Dienstleistungsaufträge festgelegt.
- (2) Zur Vermeidung von statistischen Risiken im Rahmen der Nachfrageerhebung wurden die Linienbündel des regionalen Busverkehrs zu den in Anhang 1 dargestellten regionalen Busnetzen zusammengefasst.
- (3) [weggefallen]<sup>91</sup>

---

<sup>87</sup> § 1 Abs. 2 Nr. 3 geändert mit Wirkung zum 01.01.2025 durch Änderungssatzung vom 19.12.2024

<sup>88</sup> § 1 Abs. 3 ergänzt mit Wirkung zum 1.1.2025 durch Änderungssatzung vom 19.12.2024

<sup>89</sup> § 1 Abs. 4 ergänzt mit Wirkung zum 1.1.2019 durch Änderungssatzung vom 12.12.2018

<sup>90</sup> § 1 Abs. 4 neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

<sup>91</sup> § 2 Abs. 3 aufgehoben mit Wirkung zum 1.1.2020 durch Änderungssatzung vom 19.12.2019

II. Abschnitt  
Aufteilung der Einnahmen

**§ 3**  
**Priorität der Aufteilungsvorgaben**

Die nach § 1 gebildete Aufteilungsmasse wird in der Reihenfolge der folgenden Bestimmungen unter den Verbundunternehmen aufgeteilt.

**§ 4**  
**Vorwegentnahme für alternative Bedienformen**

- (1) Die alternativen Bedienformen gemäß § 10 Abs.1 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar erhalten für die Anerkennung der Jahres- und Halbjahreskarten pro Jahr einen pauschalen Einnahmeanteil von 0,3 % der Aufteilungsmasse.<sup>92</sup>
- (2) Hiervon unberührt bleiben flexible Angebote im Rahmen der Liniengenehmigungen der Verbundunternehmen, bei denen die Vollanwendung des VRN-Tarifes erfolgt (Rufbus) sowie Linienbedarfsverkehre<sup>93</sup>.
- (3) Das VRNrad-System gemäß § 10 Abs. 7 erhält für die Anwendung des rabattierten Sondertarifs bei allen Abonnements des Verbundtarifes eine Vorwegentnahme von 1,5 Promille der Aufteilungsmasse, sofern das Gesamtsystem mindestens 1.250 Fahrräder umfasst. Die Vorwegentnahme erhöht sich bei einer Ausweitung der Fahrradflotte ab 2.000 Fahrrädern um jeweils 0,25 Promille je weitere 500 Fahrräder, jedoch maximal auf 3 Promille:

Anzahl Fahrräder	Vorwegentnahme
1.250 bis 2.000	0,150 %
2.001-2.500	0,175 %
2.501-3.000	0,200 %
3.001-3.500	0,225 %
3.501-4.000	0,250 %
4.001-4.500	0,275 %
ab 4.501	0,300 %

**§ 5**  
**[weggefallen]<sup>94</sup>**

<sup>92</sup> § 4 Abs. 1 redaktionell geändert mit Wirkung zum 01.01.2025 durch Änderungssatzung vom 19.12.2024

<sup>93</sup> Begriff ergänzt mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

<sup>94</sup> § 5 aufgehoben mit Wirkung zum 1.1.2026 durch Änderungssatzung vom 17.12.2025

### **§ 5a<sup>95</sup>**

#### **Vorwegentnahme für Verkehrsleistungen im Übergangsbereich zum Saarland**

- (1) <sup>1</sup>Originäre VRN-Linienbündel, die bis zum 31.12.2024 Erlösansprüche aus dem Sonderpool ÜT Westpfalz/östliches Saarland hatten, erhalten ab dem 01.01.2025 eine Vorwegentnahme entsprechend der Höhe der Erlösansprüche aus der Jahresendabrechnung 2024 des Sonderpools ÜT Westpfalz/östl. Saarland, dynamisiert um die jährliche durchschnittliche Tarifanpassungsrate des VRN-Tarifes. <sup>2</sup>Diese Regelung wird angewendet, bis eine der Regelungen nach Abs. 2 in Kraft treten kann.
- (2) Die Regelung nach Abs. 1 endet
  1. für Linienbündel mit einem Mindestanspruch in Höhe von 0,05 % oder einem Einnahmenanspruch von weniger als 2.500 € aus der Jahresendabrechnung 2024 des Sonderpools ÜT Westpfalz/östl. Saarland, sofern die Nachfragedaten aus der Verkehrserhebung 2023/2024 zur Anwendung kommen. Dabei werden die Fahrscheine aus dem ÜT Westpfalz/östl. Saarland im Einnahmeschlüssel nach P/Pkm gem. § 11 mitberücksichtigt;
  2. spätestens mit der nächsten Nachfrageerhebung des jeweiligen Linienbündels gem. § 25, sodass die Nachfragedaten vollständig im Einnahmeschlüssel nach P/Pkm gem. § 11 berücksichtigt werden.
- (3) Verkehrsleistungen, die bis zum 31.12.2024 nicht an der VRN-Einnahmenaufteilung teilgenommen haben und überwiegend im SaarVV verkehren, erhalten eine Tarifanerkennungsvereinbarung gem. § 3 Abs. 3 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar auf Basis der Jahresendabrechnung 2024 des Sonderpools ÜT Westpfalz/östliches Saarland, dynamisiert um die jährliche durchschnittliche Tarifanpassungsrate.

### **§ 6**

#### **Vorwegentnahme Tarifanerkennungsfälle**

Verkehrsleistungen, die Gegenstand einer Anerkennungsregelung gem. § 3 Abs. 3 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar sind, erhalten die ihnen aufgrund der Anerkennungsregelung zustehenden Einnahmen vorab aus der Aufteilungsmasse.

---

<sup>95</sup> § 5a eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2025 durch Änderungssatzung vom 19.12.2024

## § 6a

### Vorwegentnahmen Linienbedarfsverkehre<sup>96</sup>

- (1) <sup>1</sup>Linienbedarfsverkehre erhalten unabhängig von der Frage, ob sie Teil eines größeren Linienbündels oder auf Grundlage eines eigenständigen öffentlichen Dienstleistungsauftrages bzw. auf Grundlage einer eigenständigen eigenwirtschaftlichen Genehmigung betrieben werden, monatliche Absetzungen, die vorab der Aufteilungsmasse entnommen werden. <sup>2</sup>Im Rahmen der Jahresrechnung erfolgt auf Grundlage des Nachweises der realen Fahrgastzahlen, die unter Berücksichtigung des verbundweit durchschnittlichen Umsteigefaktors aus der letzten verbundweiten Erhebung in Tarifbeförderungsfälle (P) umgerechnet werden, eine Spitzabrechnung. <sup>3</sup>Die Nachfragewerte sind bis Ende Januar des Folgejahres einzureichen und im Rahmen des Einnahmentestates gem. § 35 Abs. 1 bestätigen zu lassen.<sup>97</sup>
- (2) <sup>1</sup>Die Höhe der Absetzung wird von der Verbundgesellschaft bei der Betriebsaufnahme auf Antrag des Betreibers festgesetzt. <sup>2</sup>Der Antrag hat eine Fahrgastabschätzung zu enthalten. <sup>3</sup>Die Absetzung wird jährlich rückwirkend zum 1.1. auf Grundlage der aktuellen Spitzabrechnung von der Verbundgesellschaft neu festgesetzt. <sup>4</sup>Sofern der Betreiber eine höhere Absetzung beantragt, ist ein entsprechender Nachweis aus dem digitalen Buchungssystem vorzulegen.
- (3) <sup>1</sup>Für die Berechnung des Erlösanspruches ist ein Ertragssatz pro Tarifbeförderungsfall (P) gerundet auf einen vollen Cent-Betrag maßgeblich. <sup>2</sup>Dieser wird jährlich auf Basis der festgestellten Jahresrechnung ermittelt, indem die zu verteilende Aufteilungsmasse gem. § 11 Abs. 1 Satz 1 durch die Summe der Tarifbeförderungsfälle (P) aller Linienbündel geteilt wird, die am 31.12. des Abrechnungsjahres an der Schlüsselverteilung gem. § 11 teilnehmen.<sup>98</sup>

## § 7

### Vorwegentnahme für angebotsverbessernde Maßnahmen

<sup>1</sup>Beantragt ein Verbundunternehmen die Zuscheidung von Mehreinnahmen infolge einer angebotsverbessernden Maßnahme, so hat das Verbundunternehmen mit dem beantragten Absetzungsbetrag die von ihm erwarteten Steigerungen der Nachfrage nach P und Pkm infolge der Angebotsverbesserung darzulegen. <sup>2</sup>Die Verbundgesellschaft legt auf dieser Basis eine entsprechende Absetzung fest, die unabhängig vom Einnahmeanspruch des Linienbündels aufgrund der nachfrageorientierten Schlüsselverteilung gemäß § 11 bzw. § 17 vorab der Aufteilungsmasse entnommen und dem Linienbündel zugeschieden wird. <sup>3</sup>Die Verbundgesellschaft kann hierbei den vom Betreiber beantragten Absetzungsbetrag reduzieren und ganz ablehnen, wenn diesem offensichtlich eine Missbrauchsabsicht oder eine massive Fehleinschätzung zugrunde liegt.

---

<sup>96</sup> § 6a eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

<sup>97</sup> § 6a Abs. 1 neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2025 durch Änderungssatzung vom 19.12.2024

<sup>98</sup> § 6a Abs. 3 neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2025 durch Änderungssatzung vom 19.12.2024

## § 8

### **Vorwegentnahme für nicht mehr aktiv geltende Einnahmeaufteilungsregelungen**

<sup>1</sup>Änderungen am Einnahmeaufteilungsverfahren wirken für die Dauer der Restlaufzeit nicht für Linienbündel, die Gegenstand eines netto vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrages oder einer eigenwirtschaftlichen Genehmigung sind. <sup>2</sup>Diese werden für die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages bzw. der eigenwirtschaftlichen Genehmigung vorab nach der jeweils zum Zeitpunkt der Vergabe geltenden Einnahmeaufteilungsregelung abgerechnet (Ertragskraftverfahren; vorläufige Einnahmeaufteilungsregelungen vom 9.12.2009, 6.8.2010 sowie 26.5.2011<sup>99</sup> oder im Falle einer künftigen Änderung dieser Anlage eine nach § 20 Abs. 3 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif garantierte Einnahmeaufteilungsregelung). <sup>3</sup>Dies gilt unbeschadet des Rechts des neuen Betreibers, sich freiwillig mit der Anwendung einer neuen Einnahmeaufteilungsregelung einverstanden zu erklären. <sup>4</sup>Die Altregelung entfällt zwingend, sofern ein Linienbündel in ein regionales Busbündel integriert wird.

## § 9<sup>100</sup>

### **Vorwegentnahme Vertriebsbonus**

Der nach § 16 zustehende Vertriebsbonus wird vorweg entnommen.

## § 10

### **Sonderverteilung für bestimmte Fahrscheinarten**

Einnahmen aus besonderen Fahrscheinarten werden nach den §§ 12 bis 15 und gem. Anlage 6a (EAR) gesondert verteilt.

## § 11

### **Aufteilung des Einnahmenpools**

- (1) <sup>1</sup>Die nach Abrechnung der Einnahmeansprüche gemäß den §§ 4 bis 10 verbleibende Aufteilungsmasse (Pool) wird gemäß dem nachfrageorientierten Schlüssel aus Abs. 2 verteilt. <sup>2</sup>Für Linienbündel in regionalen Busnetzen ist dabei die besondere Regelung in § 17 zu beachten.
- (2) <sup>1</sup>Die Nachfrage des Linienbündels wird nach den Vorgaben der „Anleitung zur Durchführung von Fahrgasterhebungen im VRN“ in Form von Tarifbeförderungsfällen (P) und Personenkilometer (Pkm) erhoben.<sup>101</sup> <sup>2</sup>Auf Basis der je Linienbündel zuletzt erhobenen Nachfragewerte wird der Anteil des Linienbündels an der Gesamtnachfrage des Verbundverkehrs ermittelt. <sup>3</sup>Dabei erfolgt eine Gewichtung von P und Pkm im Verhältnis von 80 % (P) und 20 % (Pkm). <sup>4</sup>Die Pooleinnahmen werden auf die Linienbündel nach dem sich aus Satz 2 und 3 ergebenden Nachfrageschlüssel aufgeteilt.
- (3) Bei der Ermittlung der Nachfrageschlüssel nach Abs. 2 werden zur Ermittlung der Gesamtnachfrage des Verbundverkehrs nur die Nachfragewerte derjenigen

<sup>99</sup> Die Liste der betroffenen Linienbündel ist in Anhang 2 dargestellt.

<sup>100</sup> § 9 neu gefasst mit Wirkung zum 1.1.2021 durch Änderungssatzung vom 17.12.2020

<sup>101</sup> § 11 Abs. S. 1 gekürzt mit Wirkung zum 1.1.2023 durch Änderungssatzung vom 22.12.2022

Linienbündel berücksichtigt, die an der allgemeinen Aufteilung des Pools partizipieren.

## § 12

### **Sonderverteilungen für besondere Fahrscheinsortimente und sonstige Mittel<sup>102</sup>**

- (1) Die Einnahmen aus dem Kongress-Ticket, sowie die der allgemeinen Aufteilung zufließenden Anteile aus den Kombitickets gem. § 13 Abs. 2, und § 14 Abs. 2 stehen den Linienbündeln im Verhältnis ihrer Einnahmeansprüche gem. §§ 5, 6a, 8, 9 und 11 aus dem jeweiligen Vorjahr zu.<sup>103</sup>
- (2) [weggefallen]<sup>104</sup>
- (3) Die Einnahmen aus den Zuschlägen für die Nutzung der 1.Klasse im SPNV verteilen sich auf die Leistungseinheiten des SPNV im Verhältnis ihrer Einnahmeansprüche gem. §§ 5, 8, 9 und 11 aus dem jeweiligen Vorjahr.
- (4) Die Einnahmen aus dem DB-City-Ticket und der pauschalen Fahrberechtigungen für Flüchtlinge stehen den Linienbündeln in denjenigen Städten im Verhältnis ihrer anteiligen Betriebsleistungen nach Ist-Fahrplankilometer des jeweiligen Abrechnungsjahres zu.<sup>105</sup>
- (5) Die Einnahmen aus dem Baden-Württemberg-Ticket und dem Schüler-Ferienpass Baden-Württemberg stehen den im baden-württembergischen Verbundgebiet befindlichen Linienbündeln mit Ausnahme der SPNV-Leistungseinheiten im Verhältnis ihrer Einnahmeansprüche gem. §§ 5, 6a, 8, 9 und 11 aus dem jeweiligen Vorjahr zu.<sup>106</sup>
- (5a) [entfallen]<sup>107</sup>
- (6) [entfallen]<sup>108</sup>
- (7) Die Verbundgesellschaft ist ermächtigt, für alle hier nicht erfassten oder künftigen besonderen Fahrscheinarten, die mit den in den Absätzen 1 bis 6 erfassten Fahrscheinarten vergleichbar sind, eine an den Grundsätzen der Abs. 1 bis 6 orientierte Verteilungsregelung festzulegen.
- (8) Soweit aufgrund der Besonderheiten einzelner Veranstaltungen oder Veranstaltungsreihen der Abschluss einer Kombiticketvereinbarung eine Modifikation der in §§ 13 und 14 niedergelegten Abrechnungsvorgaben erforderlich ist, ist die Verbundgesellschaft berechtigt, eine Sonderverteilung vorzunehmen.
- (9) Die Verbundgesellschaft führt eine Liste mit allen auf der Grundlage von Abs. 7 oder 8 beruhenden Sonderverteilungen und veröffentlicht diese auf der Webseite sowie durch elektronischen Versand jeder Aktualisierung an alle Verbundunternehmen.
- (10) <sup>1</sup>Zinsen, administrative Leistungen und sonstige Mittel die gem. dieser Satzung in die Sonderverteilung fließen, verteilen sich nach den Grundsätzen einer der in den

---

<sup>102</sup> § 12 umbenannt und um Abs. 10 ergänzt mit Wirkung zum 1.1.2020 durch Änderungssatzung vom 19.12.2019

<sup>103</sup> § 12 Abs. 1 neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2025 durch Änderungssatzung vom 19.12.2024

<sup>104</sup> § 12 Abs. 2 aufgehoben mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

<sup>105</sup> § 12 Abs. 4 neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2025 durch Änderungssatzung vom 19.12.2024

<sup>106</sup> § 12 Abs. 5 neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2025 durch Änderungssatzung vom 19.12.2024

<sup>107</sup> § 12 Abs. 5a aufgehoben mit Wirkung zum 1.1.2025 durch Änderungssatzung vom 19.12.2024

<sup>108</sup> § 12 Abs. 6 aufgehoben mit Wirkung zum 1.1.2025 durch Änderungssatzung vom 19.12.2024

Absätzen 1 bis 6 dargestellten Verteilungsregelung. <sup>2</sup>Absatz 9 findet entsprechend Anwendung.

### **§ 13 Sonderverteilung Kombiticket mit Sonderverkehr**

- (1) Sofern im Rahmen einer Kombiticketvereinbarung Sonderverkehre durchgeführt werden, erfolgt die Verteilung der Kombiticketeinnahmen nach den folgenden Absätzen.
- (2) 25 % der Gesamteinnahmen aus dem Kombiticket fließen in die allgemeine Sondereinnahmenabrechnung nach § 12 Abs. 1 ein.
- (3) <sup>1</sup>75 % der Einnahmen stehen den Linienbündeln zu, in denen Sonderverkehre für die jeweilige Veranstaltung erbracht werden. <sup>2</sup>Sie werden zunächst zur Finanzierung des Aufwands der Zusatzleistungen der PBefG-Verkehrsleistungen verwendet. <sup>3</sup>Maßgeblich für die Abrechnung des Aufwands sind die im Rahmen der wettbewerblichen Vergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrages des jeweiligen Aufgabenträgers ermittelten Kosten für die Sonderverkehre. <sup>4</sup>Wurde der Verkehr direkt vergeben, legt die Verbundgesellschaft den Aufwand anhand geeigneter Preisvergleiche mit Ergebnissen vergleichbarer wettbewerblicher Vergaben fest. <sup>5</sup>Nach der Finanzierung der PBefG-Verkehre noch vorhandene Mittel stehen den Leistungseinheiten mit Zusatzleistungen des SPNV zu, sofern die entsprechenden Sonderverkehre nicht bereits vollständig von den SPNV-Aufgabenträgern finanziert werden. <sup>6</sup>Ist der Aufwand der Sonderverkehre geringer als das zur Verfügung stehende Budget, erfolgt die Aufteilung quotal nach dem Aufwand der beteiligten Betreiber.
- (4) Reichen die nach Abs. 3 zur Verfügung stehenden Mittel nicht aus, um den Aufwand der Sonderverkehre auszugleichen, reduziert sich entsprechend der Anteil gem. Abs. 2.
- (5) <sup>1</sup>Die Verbundunternehmen teilen der Verbundgesellschaft die Höhe der Aufwände für Zusatzleistungen zu jeder Veranstaltung von Januar bis Juni bis spätestens zum 31.07. des laufenden Jahres bzw. für Veranstaltungen von Juli bis Dezember bis spätestens zum 31.01. des Folgejahres mit. <sup>2</sup>Wird eine Meldung von Zusatzkosten unbegründet versäumt oder verspätet eingereicht, werden die Zusatzkosten bei der Abrechnung der Sondereinnahmen nicht berücksichtigt.<sup>109</sup>

---

<sup>109</sup> § 13 Abs. 5 eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2019 durch Änderungssatzung vom 12.12.2018

## § 14 **Sonderverteilung Kombiticket ohne Sonderverkehr**

- (1) Einnahmen aus Kombiticketverträgen, die nicht zur Durchführung von Sonderverkehren führen, verteilen sich nach den Regelungen der folgenden Absätze.
- (2) 50 % der Einnahmen fließen in die allgemeine Sondereinnahmenabrechnung nach § 12 Abs. 1 ein.
- (3) <sup>1</sup>50 % der Einnahmen stehen dem Betreiber des Linienbündels zu, das den Veranstaltungsort primär andient. <sup>2</sup>Trifft dies auf mehrere Linienbündel zu, legt die Verbundgesellschaft den Anteil der jeweiligen Linienbündel auf Basis des betroffenen Verkehrsangebotes fest. <sup>3</sup>Erfasst eine Kombiticketvereinbarung mehrere wechselnde Veranstaltungsorte, legt die Verbundgesellschaft den Verteilungsschlüssel anhand geeigneter Kriterien fest. <sup>4</sup>Diese Verteilungsschlüssel sind in die Liste nach § 12 Abs. 9 mit aufzunehmen.

## § 15 **Sonderverteilung Maimarktticket**

- (1) <sup>1</sup>95 % der Einnahmen aus dem Kombiticket Maimarkt stehen dem Linienbündel Mannheim sowie den Leistungseinheiten des SPNV, die mit Sonderverkehren den Haltepunkt SAP-Arena andienen, zur Finanzierung der Sonderverkehre zu. <sup>2</sup>Die Verteilung auf die Linienbündel erfolgt anhand des Anteils der Linienbündel am Gesamtaufwand der Sonderverkehre.
- (2) 5 % der Einnahmen aus dem Kombiticket Maimarkt stehen allen anderen Linienbündeln im Verhältnis ihrer Einnahmeansprüche gem. §§ 5, 6a 8, 9 und 11 aus dem jeweiligen Vorjahr zu.<sup>110</sup>

---

<sup>110</sup> § 15 Abs. 2 ergänzt mit Wirkung zum 1.1.2025 durch Änderungssatzung vom 19.12.2024

## § 16 Vertriebsbonus

- (1) <sup>1</sup>Die Verbundunternehmen sowie die kreiseigene Vertriebsgesellschaft des Main-Tauber-Kreises gem. § 4 Abs. 3 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar erhalten auf die von ihnen erzielten Bruttofahrgeldeinnahmen einen Vertriebsbonus, soweit sie nicht einer vorläufigen Einnahmeaufteilungsregelung gem. § 8 unterliegen. <sup>2</sup>Dieser entspricht beim Deutschlandticket dem bundesweit festgelegten Vertriebsanreiz und beträgt für alle anderen Abonnements (Jahreskarten) und Halbjahreskarten 4,5 % sowie 10% für die übrigen Fahrkarten.<sup>111</sup> <sup>3</sup>Dies gilt unabhängig von der Vertriebsart (physischer oder elektronischer Fahrschein). <sup>4</sup>Sofern die Verbundgesellschaft von ihrem Recht auf Vertrieb von Verbundfahrausweisen im eigenen Namen Gebrauch macht, steht ihr kein Vertriebsbonus für die damit verbundenen Umsätze zu. <sup>5</sup>Beauftragt die gem. § 4 Abs. 1 Satz 2 der Satzung zum Vertrieb berechtigte Verbundgesellschaft Dritte, im Namen der Verbundgesellschaft Verbundfahrscheine zu vertreiben, so steht ihr für die von einer solchen Vereinbarung erfassten Umsätze gem. Absatz 1 Satz 2 ausnahmsweise auch der Vertriebsbonus zu, jedoch maximal in der mit dem Dritten vereinbarten Höhe.<sup>112</sup>
- (2) <sup>1</sup>Die Zuordnung der Bruttofahrgeldeinnahmen eines Verbundunternehmens auf die von ihm betriebenen Linienbündel erfolgt anteilig gemäß dem sich aus der vorl. Einnahmeaufteilung bzw. der nachfrageorientierten Aufteilung der Pooleinnahmen ergebenden Einnahmeanspruch der einzelnen Linienbündel. <sup>2</sup>Alternativ kann das Verbundunternehmen die Bruttofahrgeldeinnahmen nach Linienbündeln getrennt melden. <sup>3</sup>Hierfür sind geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die sachgerechte Trennung der Meldungen zu ermöglichen. <sup>4</sup>Die Zuordnung von verbundweit gültigen Zeitkarten im Abo-Verfahren (inkl. Semester-/Anschlusssemesterticket) erfolgt nach dem Wohnortprinzip. <sup>5</sup>Für Verkäufe, die sich auch unter Anwendung der vorstehenden Regeln nicht zweifelsfrei zuordnen lassen, ist Satz 1 anzuwenden. <sup>6</sup>Die Zuordnung auf die Linienbündel ist im Rahmen des jährlichen Einnahmetestates gemäß § 35 Abs. 1 zu testieren.

---

<sup>111</sup> § 16 Abs. 1 Satz 5 neu gefasst mit Wirkung zum 1.1.2026 durch Änderungssatzung vom 17.12.2025

<sup>112</sup> § 16 Abs. 1 Satz 5 eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2021 durch Änderungssatzung vom 17.12.2020

## § 17 Regionale Busnetze

- (1) Die regionalen Busnetze nach Anhang 1 nehmen an der Einnahmeaufteilung zunächst mit der Summe der P/Pkm-Werte der ihnen angehörenden Einzelbündel aus der bei der Bildung des regionalen Busnetzes aktuellen Einnahmeabrechnung teil.
- (2) Wird ein Linienbündel nachträglich in ein regionales Busnetz integriert, erhöht sich der dann aktuelle P/Pkm-Schlüssel des regionalen Busnetzes um die P/Pkm-Werte des hinzukommenden Linienbündels.
- (3) <sup>1</sup>Mit Einführung eines regionalen Busnetzes erfolgt die interne Einnahmeaufteilung auf die vom regionalen Busnetz umfassten einzelnen Linienbündel nach dem auf zwei Nachkommastellen gerundeten prozentualen Anteil seiner Nachfragewerte (P/Pkm) an den Gesamt-nachfragewerten des betreffenden regionalen Busnetzes. <sup>2</sup>Wird ein Linienbündel nachträglich in ein regionales Busnetz integriert, nimmt es an der internen Einnahmeaufteilung mit dem prozentualen Anteil seiner zum Integrationszeitpunkt aktuellen Nachfragewerte im Verhältnis zu den Gesamtnachfragewerten des regionalen Busnetzes inkl. des neu zu integrierenden Linienbündels teil. <sup>3</sup>Die Nachintegration eines Linienbündels ist nur zum Jahreswechsel möglich.<sup>113</sup>
- (4) <sup>1</sup>Nach Einführung eines regionalen Busnetzes verändert sich dieser prozentuale Anteil eines ihm angehörenden Linienbündels an den Gesamteinnahmen des regionalen Busnetzes anhand der Entwicklung der Betriebsleistung, sofern sich diese dauerhaft verändert. <sup>2</sup>Angebotsveränderungen im Rahmen einer Neuvergabe bzw. Veränderung der Linienbündelung sind davon ausgeschlossen und werden mittels Vorwegentnahme für angebotsverbessernde Maßnahmen nach § 7 EAR bzw. Angebotsreduktion nach § 30 EAR abgegolten.
- <sup>3</sup>Die Veränderung der Betriebsleistung wird dabei nach folgender Formel auf den Einnahmeanteil des einzelnen Linienbündels angerechnet:
- <sup>4</sup>Im ersten Schritt wird ein rechnerischer Einnahmeanteil eines Bündels (n) ermittelt.
- <sup>5</sup>Dieser entwickelt sich entsprechend der Änderung der Betriebsleistung (Fahrplankilometer) zum Ausgangsjahr.

$$\text{rechn. Einn. anteil (n)} = (100 \% + \Delta Fpl. km (n)) * \text{Einn. anteil alt (n)}$$

<sup>6</sup>Da die Summe der berechneten Einnahmeanteile der Einzelbündel innerhalb eines regionalen Busnetzes von 100% abweicht, muss dieser Wert auf 100% kalibriert werden. <sup>7</sup>Dies ergibt dann den kalibrierten Anteil des Einnahmeanspruchs.

$$\text{Einn. anteil kalibr. (n)} = \text{rechn. Einn. anteil (n)} * \frac{100\%}{\sum \text{rechn. Einn. anteile}}$$

<sup>8</sup>Die Ermittlung der km-Veränderungen sowie der neuen Schlüssel erfolgen durch die Verbundgesellschaft. <sup>9</sup>Die Umstellung der Schlüssel erfolgt jährlich zum Jahresbeginn. <sup>10</sup>Veränderungen der Betriebsleistungen wirken sich also immer erstmalig in der Abrechnung des Monats Januar des Folgejahres aus. <sup>11</sup>Um zum

---

<sup>113</sup> § 17 Abs. 3 neu gefasst mit Wirkung zum 1.1.2021 durch Änderungssatzung vom 17.12.2020

Vergleich der Fahrplanvolumina zwischen den Kalenderjahren Veränderungen allein durch die jeweils leicht unterschiedlichen Verkehrstage auszuschließen, erfolgt die vergleichende Berechnung der Kilometerleistung der Linienbündel anhand eines Normjahres.<sup>12</sup> Es werden dabei im Verbundgebiet einheitlich 190 Schultage Montag bis Freitag (je 38 pro Wochentag), 60 Ferientage Montag bis Freitag (je 12 pro Wochentag), 52 Samstage und 63 Sonn- und Feiertage berechnet.<sup>114</sup>

- (5) <sup>1</sup>Wird ein in ein regionales Busnetz integriertes Linienbündel gemäß § 21 Abs. 4 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar<sup>115</sup> für die Dauer der eigenwirtschaftlichen Genehmigungslaufzeit als einzelnes Linienbündel abgerechnet, werden für die Dauer dieser direkten Teilnahme an der Poolverteilung die Nachfragewerte des regionalen Busnetzes um die auf dieses eigenwirtschaftliche Linienbündel entfallenden Nachfragewerte reduziert. <sup>2</sup>Die interne Einnahmeaufteilung des regionalen Busnetzes (Prozentanteile der einzelnen Linienbündel innerhalb des regionalen Busnetzes) wird gleichzeitig nach Abs. 3 Satz 1 neu ermittelt. <sup>3</sup>Bei der Reintegration des Bündels nach dem Ende der Eigenwirtschaftlichkeit kommt Absatz 3 Satz 2 erneut zur Anwendung.

---

<sup>114</sup> § 17 Abs. 4 neu gefasst mit Wirkung zum 1.1.2021 durch Änderungssatzung vom 17.12.2020

<sup>115</sup> Verweis korrigiert mit Wirkung zum 1.1.2018 durch Änderungssatzung vom 15.3.2018

III. Abschnitt  
Einnahmenabrechnung

**§ 18**  
**Einnahmemeldung**

- (1) <sup>1</sup>Die Verbundunternehmen und Tarifanerkennungspartner sowie die weiteren zum Vertrieb in eigenem Namen berechtigten Stellen gemäß § 4 Abs. 1 und 3 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar teilen der Verbundgesellschaft für jeden Kalendermonat bis spätestens zum Ende des Folgemonats die Höhe der von ihnen erzielten Einnahmen aus dem Verkauf von Verbundfahrausweisen mit. <sup>2</sup>Zur Einnahmemeldung sind die von der Verbundgesellschaft vorgegebenen Meldeformulare zu verwenden. <sup>3</sup>Die Einnahmen verbleiben bei den Vertragspartnern, bis die Verbundgesellschaft den Einnahmenausgleich durchführt.
- (2) <sup>1</sup>Die Verbundunternehmen sind berechtigt, mit den Kreisen und Gemeinden im Verbundgebiet Vereinbarungen über die Bezuschussung des Erwerbs von Zeitkarten für bestimmte sozial benachteiligte Gruppen nach dem in Anhang 3 beigefügten Muster abzuschließen. <sup>2</sup>Die im Rahmen einer solchen Vereinbarung eingeräumte Provision in Höhe von 10% des den Berechtigten von der Kommune gewährten Zuschusses fließen als sonstige Ausgabe in die allgemeine Sonderverteilung nach § 12 Abs. 1 ein.<sup>116</sup>
- (3) Die Einnahmen aus Kombiticketverträgen und anderen Sondertarifen gem. § 1 Abs. 3 und 4 sind separat zu melden und werden soweit abrechnungstechnisch notwendig auf einem Sonderkonto der Verbundgesellschaft vereinnahmt.
- (4) Aus Abo-Verträgen resultierende uneinbringliche Forderungen dürfen im Rahmen der Einnahmemeldung nicht abgesetzt werden.
- (5) <sup>1</sup>Werden die erzielten Einnahmen nach Absatz 1 nicht fristgerecht meldet, so werden sie durch die Verbundgesellschaft nach eigenem Ermessen geschätzt. <sup>2</sup>Ab dem 3. Versäumnis in Folge wird monatlich ein Versäumnisentgelt in Höhe von 1.000 € zzgl. 19 % Mwst. in Rechnung gestellt. <sup>3</sup>Das Versäumnisentgelt wird mit den Einnahmenansprüchen im Rahmen der Einnahmenaufteilungsregelung verrechnet. <sup>4</sup>Es steht den übrigen Verkehrsunternehmen des EAV mit Ausnahme des Verursachers zu und wird im Rahmen der Sondereinnahmenabrechnung nach § 12 Abs. 1 entsprechend verteilt.
- (6) <sup>1</sup>Nachmeldungen und Korrekturen sind bis zum 30.04. des Folgejahres (spätestens mit Eingang der Bestätigung nach § 35 Abs. 1) einzureichen. <sup>2</sup>Sie werden bis zu einem Wert von 5.000 EUR in der laufenden Abrechnung berücksichtigt. <sup>3</sup>Übersteigen die Nachmeldungen bzw. Korrekturen den Wert von 5.000 € wird eine weitere Einnahmenabrechnung für das betreffende Jahr durchgeführt.
- (7) Ab dem 01.05. des Folgejahres werden Nachmeldungen bzw. Korrekturen analog § 35 Abs. 6 behandelt.<sup>117</sup>
- (8) <sup>1</sup>Soweit sich aus den Regelungen zum Deutschlandticket strengere Fristen oder weitergehende Meldeanforderungen ergeben, gehen diese den hier geregelten Fristen und Anforderungen vor. <sup>2</sup>Grundlegend gilt, dass die Verbundunternehmen der

---

<sup>116</sup> § 18 Abs. 2 Satz 2 neu gefasst mit Wirkung zum 1.1.2020 durch Änderungssatzung vom 19.12.2019

<sup>117</sup> § 18 Abs. 5 bis 7 eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2020 durch Änderungssatzung vom 19.12.2019

Verbundgesellschaft alle Daten fünf Arbeitstage vor Ablauf der entsprechend von der Verbundgesellschaft einzuhaltenden Meldefristen zuliefern müssen<sup>118</sup>.

## **§ 19 Errechnung der Einnahmeansprüche**

- (1) <sup>1</sup>Die Verbundgesellschaft teilt die monatlichen Einnahmen nach den Bestimmungen des Abschnitt II. auf die Linienbündel auf. <sup>2</sup>Sie teilt den Betreibern bis spätestens zwei Wochen nach Eingang der Mitteilungen nach § 18 die monatlichen Einnahmeansprüche der Linienbündel mit. <sup>3</sup>Aus der Darstellung muss die Berechnungsweise ersichtlich sein.
- (2) <sup>1</sup>Die Abrechnungsbasis der Kombiticketvereinbarungen bilden jeweils die Gesamteinnahmen des Kombiticketvertrages und der Gesamtaufwand aus der Laufzeit des Kombiticketvertrages. <sup>2</sup>Ist ein Kombiticketvertrag für mehr als ein Jahr abgeschlossen, erfolgt eine Abrechnung bezogen auf das Kalenderjahr bzw. auf die sportspezifische Spielzeit (z.B. Saison der Fußballbundesliga). <sup>3</sup>Die in den allgemeinen Pool fließenden Mittel werden nach Abrechnung des Kalenderjahres bzw. der Saison mit dem Veranstalter in die Poolabrechnung des aktuellen Jahres eingestellt.
- (3) <sup>1</sup>Die Einnahmen aus den Sondertarifen gemäß § 1 Abs. 4 werden halbjährlich nach den jeweiligen Verteilungsvorgaben abgerechnet. <sup>2</sup>Ist ein Kombiticketentgelt gem. § 13 für eine bestimmte Veranstaltungsperiode kalkuliert, erfolgt die Abrechnung bezogen auf diese Veranstaltungsperiode (z.B. Saison der Fußballbundesliga). <sup>3</sup>Die in die allgemeine Sondereinnahmenabrechnung gem. § 12 Abs. 1 fließenden Mittel werden nach Abrechnung der Veranstaltungsperiode mit dem Veranstalter in die Abrechnung des aktuellen Halbjahres eingestellt.

## **§ 20 Monatlicher Zahlungsausgleich**

- (1) Die Verbundunternehmen und sonstigen zum Vertrieb des Verbundtarifes berechtigten Unternehmen gleichen den Unterschied zwischen den von ihnen vereinnahmten Anteilen der Aufteilungsmasse und den ihnen nach der Aufteilungsrechnung gemäß § 19 zustehenden monatlichen Einnahmeansprüchen spätestens binnen zehn Tagen nach Zugang der Aufteilungsrechnung kassenmäßig aus.
- (2) <sup>1</sup>Einsprüche gegen die Richtigkeit der Berechnung der Ausgleichszahlungen bewirken keinen Zahlungsaufschub. <sup>2</sup>Im Falle des Zahlungsverzuges sind rückständige Ausgleichszahlungen vom Fälligkeitstag an mit vier Prozentpunkten über dem Basiszins gemäß § 247 BGB den Berechtigten zu verzinsen.

---

<sup>118</sup> § 18 Abs. 8 eingefügt mit Wirkung zum 1.5.2023 durch Änderungssatzung vom 27.04.2023

## **§ 21 Jahresabrechnung**

- (1) <sup>1</sup>Die vorläufige Endabrechnung eines Abrechnungsjahres ist bis spätestens 01. März des folgenden Abrechnungsjahres zu erstellen. <sup>2</sup>Die endgültige Jahresabrechnung ist dem Verwaltungsrat der Verbundgesellschaft zur Feststellung vorzulegen.
- (2) <sup>1</sup>Den Verbundunternehmen werden spätestens mit Vorlage der Jahresabrechnung an den Verwaltungsrat der Verbundgesellschaft ihre vorläufigen jährlichen Einnahmeansprüche je Linienbündel mitgeteilt. <sup>2</sup>Aus der Darstellung muss die Berechnungsweise im Einzelnen erkennbar sein.
- (3) Der kassenmäßige Jahresausgleich ist von den Verbundunternehmen spätestens binnen zehn Tagen nach Versand der Jahresabrechnung an die Verbundunternehmen durchzuführen.

## **§ 22 Abrechnung von nicht zur Aufteilungsmasse zählenden Erträgen**

Auf die Abrechnung der nicht zur Aufteilungsmasse zählenden Erträge gemäß § 1 Abs. 2 finden §§ 18 bis 21 entsprechende Anwendung.

## **§ 23 Verwendung der Verkaufs- und Abrechnungsdaten**

<sup>1</sup>Die Verkehrsunternehmen willigen in die Verwendung und Weitergabe ihrer unternehmensbezogenen Verkaufs- und Abrechnungsdaten zum Zwecke der Einnahmenaufteilung und Abrechnung ein. <sup>2</sup>Weiterhin willigen die Verkehrsunternehmen in die Verwendung und Weitergabe der vergaberelevanten Erlösdaten zur Veröffentlichung im Rahmen von Vergabeverfahren ein.

**IV. Abschnitt**  
**Ermittlung und Fortschreibung der Nachfragewerte**

**§ 24**  
**Erhebungsmethodik**

- (1) <sup>1</sup>Die Ermittlung der P- und Pkm- Werte zum Zwecke der Einnahmeaufteilung erfolgt nach den Vorgaben der „Anleitung zur Durchführung von Fahrgasterhebungen im VRN“. <sup>2</sup>Die Anleitung zur Durchführung von Fahrgasterhebungen im VRN wird auf Vorschlag der Verbundgesellschaft von der Versammlung der Verbundunternehmen beschlossen und in ihrer jeweils aktuellen Fassung auf der homepage des Verbundes veröffentlicht. <sup>3</sup>Die Erhebungen sind grundsätzlich von externen Fachbüros durchzuführen.<sup>119</sup>
- (2) <sup>1</sup>Aus Effizienzgründen und zur Wahrung der wirtschaftlichen Verhältnismäßigkeit können andere Verfahren (z. B. vertriebsdatengestützte Verfahren) ergänzend oder alternativ zum Einsatz kommen. <sup>2</sup>Dies gilt insbesondere für kleine Linienbündel und verkehrsverbessernde Maßnahmen mit vergleichsweise geringem Umfang. <sup>3</sup>Über die Zulassung alternativer Erhebungsmethoden entscheidet die Verbundgesellschaft.

**§ 25**  
**Erhebungspflicht**

- (1) <sup>1</sup>Nach der Betriebsaufnahme eines Linienbündels bzw. einer Leistungseinheit auf Grundlage eines neu vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrages oder einer eigenwirtschaftlichen Genehmigung hat das Verbundunternehmen auf eigene Kosten die aktuelle Nachfrage des Linienbündels neu zu erheben und spätestens zum Ende des zweiten Betriebsjahres ein entsprechendes unabhängiges Testat bei der Verbundgesellschaft einzureichen. <sup>2</sup>Ausgenommen hiervon sind Linienbündel, die in ein regionales Busnetz integriert wurden.
- (2) <sup>1</sup>Während der Laufzeit öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder eigenwirtschaftlicher Genehmigungen sind die Verbundunternehmen verpflichtet, die Nachfragedaten spätestens alle fünf Jahre durch eine Neuerhebung mit entsprechendem Testat auf eigene Kosten zu aktualisieren. <sup>2</sup>Eine Neuerhebung ist frühestens drei Jahre nach der letzten Erhebung des Linienbündels zulässig.
- (3) <sup>1</sup>Spätestens 24 Monate nach der erstmaligen Bildung eines regionalen Busnetzes wird dessen Nachfrage im Auftrag der Verbundgesellschaft neu erhoben. <sup>2</sup>Der Verwaltungsrat der VRN GmbH kann bei der Beschlussfassung über das regionale Busnetz einen abweichenden Termin für die Ersterhebung festlegen, um eine Staffelung der Erhebungstermine der regionalen Busnetze zu ermöglichen. <sup>3</sup>Nach der Ersterhebung sind die regionalen Busnetze spätestens alle fünf Jahre neu zu erheben. <sup>4</sup>Eine Neuerhebung ist frühestens drei Jahre nach der letzten Erhebung zulässig.
- (4) <sup>1</sup>Abs. 1 findet entsprechende Anwendung auf angebotsverbessernde Maßnahmen, für die gemäß § 7 eine Absetzung für erwartete Mehreinnahmen bei der Verbundgesellschaft beantragt und gewährt wurde. <sup>2</sup>Steht für ein Linienbündel, das eine angebotsverbessernde Maßnahme testieren lassen muss, innerhalb von 12 Monaten nach Auslaufen der Frist gem. Satz 1 eine Nacherhebung des Gesamtbündels gem. Abs. 1 oder 2 an, ist es möglich, den Nachweis dieser angebotsverbessernden Maßnahme im Rahmen der Erhebung des gesamten Linienbündels zu erbringen. <sup>3</sup>In diesem Fall

---

<sup>119</sup> § 24 neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2023 durch Änderungssatzung vom 22.12.2022

verlängert sich die Nachweisfrist für die angebotsverbessernde Maßnahme um maximal 12 Monate, längstens bis zum Auslaufen der Frist gem. Abs. 1 bzw. 2.

- (5) <sup>1</sup>Die Nacherhebungspflicht nach Abs. 1 entfällt, wenn ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag um maximal drei Jahre verlängert wird oder eine Neuvergabe bzw. Neugenehmigung ohne Wettbewerb für nicht mehr als drei Jahre erfolgt und lediglich der Harmonisierung der Vertrags- bzw. Genehmigungslaufzeiten oder der Sicherstellung des Verkehrs bei Verzögerungen von wettbewerblichen Vergabeverfahren unter grundsätzlicher Beibehaltung des bisherigen Angebotes dient. <sup>2</sup>In diesem Fall gelten die Regelungen und Nachfragewerte, die für das Linienbündel schon bisher angewandt wurden, auch für den Verlängerungszeitraum bis zur nächsten dauerhaften Neuvergabe fort.
- (6) <sup>1</sup>Das Verbundunternehmen teilt der Verbundgesellschaft spätestens 12 Monate vor Ablauf der Fisten nach Abs. 1 bis 3 mit, zu welchem Zeitpunkt die Nacherhebung stattfinden soll und wer die Erhebung durchführen wird. <sup>2</sup>Die Verbundgesellschaft kann der Beauftragung widersprechen, wenn es begründete Zweifel an der fachlichen Eignung des Dienstleisters gibt. <sup>3</sup>In diesem Fall sind dem Verbundunternehmen geeignete Alternativen zu benennen.
- (7) <sup>1</sup>Versäumt das Verbundunternehmen die Mitteilungsfrist nach Abs. 6 und holt die Mitteilung trotz schriftlicher Aufforderung durch die Verbundgesellschaft nicht innerhalb von vier Wochen nach, so ist die Verbundgesellschaft berechtigt, auf Kosten des Verbundunternehmens die Verkehrserhebung selbst durchzuführen oder in Auftrag zu geben. <sup>2</sup>Die Kosten einer solchen Erhebung können zugunsten der Verbundgesellschaft mit den Einnahmeansprüchen des Verbundunternehmens verrechnet werden.
- (8) <sup>1</sup>Auf Antrag des Verbundunternehmens können die Fisten nach Abs. 1 bis 3 angemessen verlängert werden, sofern eine Nacherhebung im letzten Jahr vor Auslaufen der Frist nicht sachgerecht erscheint, beispielsweise, weil aufgrund einer langfristigen Baustellensituation eine erhebliche Einschränkung des Fahrplanangebotes in Kauf genommen werden muss. <sup>2</sup>Gleiches gilt, wenn die Erhebung aus Gründen, die das Verbundunternehmen nicht zu verantworten hat, nicht rechtzeitig oder ordnungsgemäß durchgeführt werden kann, z. B. weil das beauftragte Erhebungsbüro den Auftrag kurzfristig wieder zurückgibt oder die Verbundgesellschaft bzw. das Verbundunternehmen zu dem Schluss kommt, dass das Erhebungsbüro die Anforderungen der Anleitung zur Durchführung von Fahrgasterhebungen im VRN nicht korrekt umsetzt.<sup>120</sup> <sup>3</sup>Voraussetzung für eine Fristverlängerung ist die unverzügliche Information der Verbundgesellschaft über den sachlichen Grund für die beantragte Fristverlängerung.
- (9) <sup>1</sup>Wird ein nach den Bestimmungen dieses Paragraphen geschuldetes Testat nicht fristgerecht bei der Verbundgesellschaft eingereicht, sind die Regelungen des § 29 Abs. 1 und 2 analog auf diejenigen Einnahmen anzuwenden, die für die Zeitspanne zwischen dem Zeitpunkt der versäumten Frist bis zum verspäteten Einreichen des Testates zugeschieden werden. <sup>2</sup>Das Recht auf Ersatzvornahme gem. Abs. 7 bleibt hiervon unberührt.

---

<sup>120</sup> § 25 Abs. 8 S. 2 neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2023 durch Änderungssatzung vom 22.12.2022

## § 26 Halbjährliche Anpassung der Nachfrageschlüssel

<sup>1</sup>Die gemäß § 25 neu erhobenen Nachfragewerte werden jeweils zum auf das Einreichen des Testates folgenden 1.Januar oder 1.Juli durch Anpassung der entsprechenden Nachfrageschlüssel der Linienbündel gemäß § 11 in die Einnahmeaufteilung und -abrechnung übernommen. <sup>2</sup>Gleichzeitig entfällt eine gemäß § 7 gewährte und mit der Nacherhebung spitz abgerechnete Absetzung.

## § 27 Nachfragezuwachs im SPNV

<sup>1</sup>Im Rahmen der Erhebungen nach § 25 testierte Nachfragesteigerungen gegenüber den Nachfragewerten der verbundweiten Erhebung des Jahres 2007 in Leistungseinheiten des SPNV auf der DB-Normalspur werden wie folgt gedämpft: <sup>2</sup>Bei der Ermittlung des neuen Nachfrageschlüssels werden nur 50 % der erhobenen zusätzlichen P und Pkm berücksichtigt. <sup>3</sup>Ausnahmsweise kann hiervon im Fall von gravierenden Angebotsmehrungen auf Antrag des Verbundunternehmens mit Zustimmung der Versammlung der Verbundunternehmen sowie der Verbundgesellschaft abgewichen werden.

## § 28 Demographiefaktor

- (1) Für alle Linienbündel bzw. regionalen Busnetze mit Ausnahme der SPNV-Bündel auf der DB-Normalspur wird im Rahmen der Nacherhebungen nach § 25 eine Demographie-Kennzahl (DK) festgestellt.
- (2) <sup>1</sup>Der Verwaltungsrat der VRN GmbH legt bei der Bildung eines regionalen Busnetzes fest, welche vom regionalen Busnetz hauptsächlich bedienten Gebietskörperschaften bei der Ermittlung der Demografie-Kennzahl dem regionalen Busnetz zugeordnet sind. <sup>2</sup>Die Zuordnung der Aufgabenträger auf die Linienbündel und regionalen Busnetze ist in Anhang 5 dargestellt. <sup>3</sup>Die übrigen Linienbündel sind derjenigen Gebietskörperschaft zuzuordnen, in der die meisten Fahrplankilometer des Linienbündels erbracht werden.
- (3) <sup>1</sup>Zur Errechnung der DK werden die Einwohner- und Schülerzahlen des Basisjahres 2010 mit den Einwohner- und Schülerzahlen des letzten Kalenderjahres vor dem Jahr, in dem eine Nacherhebung nach § 25 durchgeführt wurde, miteinander verglichen und die prozentuale Veränderung der Schülerzahlen und der Gesamtbevölkerung ermittelt. <sup>2</sup>Die beiden Prozentwerte werden dann im Verhältnis 1:1 zur DK gemittelt. <sup>3</sup>Im Falle einer negativen DK werden die in der Nacherhebung ermittelten P- und PKM-Werte um die Demografiekennzahl - also um den Faktor 1-DK - erhöht. Im Linienbündel Mannheim ist im Falle einer negativen DK lediglich der halbe Wert anzusetzen.
- (4) Sind aufgrund der Größe eines Regionalnetzes dem regionalen Busnetz mehrere Aufgabenträger zugeordnet, ermittelt sich die Demografie-Kennzahl aus der Summe der Einwohner- und Schülerzahlen der betroffenen Gebietskörperschaften.
- (5) <sup>1</sup>Zur Feststellung der Demographie-Kennzahlen sind die online verfügbaren Veröffentlichungen der statistischen Landesämter maßgeblich. <sup>2</sup>Infolge des 2011 durchgeföhrten Zensusverfahrens kam es zwischen 2010 und 2011 zu statistischen Verwerfungen. <sup>3</sup>Daher sind in Anhang 6 die jeweils maßgeblichen Ausgangswerte festgeschrieben. <sup>4</sup>Die DK eines Linienbündels wird zeitgleich mit der Anpassung der Nachfrageschlüssel gemäß § 26 infolge der nach § 25 neu erhobenen Nachfragewerte in der Einnahmeabrechnung berücksichtigt.

## § 29

### Spitzabrechnung von Absetzungen

- (1) <sup>1</sup>Die Höhe einer Absetzung gemäß § 7 wird auf Grundlage des Testates gemäß § 25 separat für jedes volle oder anteilige Kalenderjahr wie folgt spitz abgerechnet: <sup>2</sup>Ist der sich aus dem Testat gemäß § 25 unter Berücksichtigung der §§ 27 und 28 ergebende Nachfrageschlüssel bzw. Einnahmeanspruch für das erweiterte Angebot höher als der gewährte Absetzungsbetrag, so wird der Absetzungsbetrag nicht rückwirkend angehoben, d. h. es erfolgt keine Nachzahlung an das Verkehrsunternehmen. <sup>3</sup>Ist der tatsächlich nachgewiesene Anspruch niedriger als der Absetzungsbetrag, so wird der Absetzungsbetrag periodengerecht rückwirkend auf das nachgewiesene Niveau abgesenkt, d. h. zu viel erhaltene Beträge sind vom Verkehrsunternehmen grundsätzlich mit einer Verzinsung von vier Prozentpunkten über dem Basiszins gemäß § 247 BGB zurückzuzahlen. <sup>4</sup>Bei Abweichungen der Vorabsetzung gegenüber dem nachgewiesenen Betrag von mehr als 20% beträgt die Verzinsung sechs Prozentpunkte plus Basiszins, bei Abweichungen von mehr als 50% acht Prozentpunkte plus Basiszins. <sup>5</sup>Die Verzinsung nach den Sätzen 2 und 3 ist vom Beginn des Monats, in dem die Absetzung erstmalig ausgezahlt wurde bis zum Beginn des Monats zu leisten, in dem das Testat vorgelegt wird. <sup>121</sup> <sup>6</sup>Die Zinseinnahmen fließen in die allgemeine Sondereinnahmenabrechnung nach § 12 Abs. 1 ein. <sup>7</sup>Das Verkehrsunternehmen kann mit dem Vorlegen des Testats die Einstellung oder Reduzierung des Absetzungsbetrages beantragen. <sup>122</sup>
- (2) Zu spät nachgewiesene Mehreinnahmen werden nicht anerkannt, erhaltene Absetzungsbeträge sind in diesem Fall vollständig zuzüglich Zinsen gemäß Abs. 1 in dem der Nacherhebung folgenden Kalenderjahr zurückzuzahlen. <sup>123</sup>
- (3) <sup>1</sup>Erhält der Betreiber eines Linienbündels, das in ein regionales Busnetz integriert wurde, eine Absetzung für eine angebotsverbessernde Maßnahme nach § 7, erhöht ein sich aus der Nacherhebung der Maßnahme gemäß § 25 ergebender Nachfragezuwachs den P/Pkm-Schlüssel des regionalen Busnetzes. <sup>2</sup>Gleichzeitig mit der Anpassung des P/Pkm-Schlüssels des regionalen Busnetzes erfolgt eine Anpassung der Schlüssel innerhalb des regionalen Busnetzes anhand folgender Regelung:
- <sup>3</sup>Im ersten Schritt werden sowohl die vor der Spitzabrechnung abgerechneten Einnahmen des Linienbündels, das von der angebotsverbessernden Maßnahme betroffen ist, als auch die Gesamteinnahmen des regionalen Busnetzes um die sich aus der Spitzabrechnung ergebenden Mehreinnahmen (bezogen auf das der Spitzabrechnung vorhergehende Kalenderjahr) erhöht.
  - <sup>4</sup>Im zweiten Schritt werden anhand der sich aus Schritt 1 ergebenden Einnahmewerte die neuen Prozentanteile (gerundet auf die zweite Nachkommastelle) der Linienbündel am regionalen Busnetz ermittelt.
  - <sup>5</sup>Die mit der angebotsverbessernden Maßnahme verbundene km-Mehrung wird bei der Anpassung der internen Schlüssel nach § 17 Abs. 4 nicht berücksichtigt.
- (4) <sup>1</sup>Für den Zeitraum des Schadensausgleichs aufgrund der Musterrichtlinie zum Ausgleich der wirtschaftlichen Folgen des Deutschlandtickets gem. der Rettungsschirmlogik erfolgt die Spitzabrechnung von angebotsverbessernden Maßnahmen gem. § 7 ergänzend zu den Regelungen der Absätze 1 bis 3 auf der Grundlage dieses Absatzes. <sup>2</sup>Basis der Spitzabrechnung sind die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen des Verbundpools

---

<sup>121</sup> § 29 Abs. 1 Satz 5 geändert mit Wirkung zum 1.1.2019 durch Änderungssatzung vom 12.12.2018

<sup>122</sup> § 29 Abs. 1 Sätze 6 und 7 eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2019 durch Änderungssatzung vom 12.12.2018

<sup>123</sup> § 29 Abs. 2 neu gefasst mit Wirkung zum 1.1.2020 durch Änderungssatzung vom 19.12.2019

gemäß der Berechnungsvorschrift der Musterrichtlinie.<sup>3</sup> Es steht für die Abgeltung der Erlösansprüche aus Angebotsverbesserungen maximal der Betrag zur Verfügung, der sich aus der Differenz zwischen den rein nach Tarif hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen und den nach tatsächlich erbrachten Betriebsleistung fortgeschriebenen Fahrgeldeinnahmen für den Verbundpool ergibt.<sup>4</sup> Sofern der so ermittelte Betrag für die Abgeltung der Erlösansprüche aus Angebotsverbesserungen nicht ausreicht, werden alle spitz abgerechneten Vorwegentnahmen gleichmäßig im Vergleich zum verfügbaren Gesamtbetrag reduziert.<sup>5</sup> Liegt der gem. Satz 3 für den Verbundpool errechnete Ausgleichsbetrag über der Summe der nach den Abs. 1 bis 3 nachgewiesenen Mehreinnahmen, steht der nach der Spitzabrechnung der Vorwegentnahmen verbleibende Betrag nach den allgemeinen Einnahmeschlüsseln dem Verbundpool insgesamt zu.<sup>124</sup>

---

<sup>124</sup> § 29 Abs. 4 eingefügt mit Wirkung zum 1.5.2023 durch Änderungssatzung vom 27.04.2023

## § 30

### **Angebotsreduktion**

<sup>1</sup>Reduziert ein Verbundunternehmen in erheblichem Maße die Verkehrsleistungen eines Linienbündels, so ist die Verbundgesellschaft berechtigt, die Nachfragewerte des Linienbündels im Rahmen der auf die Fahrplanreduktion folgenden nächsten Anpassung der Nachfrageschlüssel gem. § 26 angemessen zu reduzieren. <sup>2</sup>Das betroffene Verbundunternehmen ist in diesem Fall unabhängig von den Fristen des § 25 berechtigt, die Nachfragewerte des Linienbündels neu zu erheben und ein entsprechendes Testat vorzulegen.

V. Abschnitt  
Sonstige Regelungen

**§ 31**  
**Betreiberwechsel**

<sup>1</sup>Vergibt eine zuständige Behörde nach der VO 1370/2007 einen neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder erteilt die PBefG-Genehmigungsbehörde eine neue eigenwirtschaftliche Genehmigung über ein zumindest in Teilen bereits vorhandenes Verkehrsangebot, so übernimmt der neue Betreiber zum Zeitpunkt des sich aus dem neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrag bzw. der neuen Genehmigung ergebenden ersten Geltungstages alle sich aus dem Betrieb des Linienbündels aufgrund der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif sowie dieser EAR ergebenden Rechte und Pflichten.  
<sup>2</sup>Gleiches gilt für die Übertragung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages oder einer eigenwirtschaftlichen Genehmigung auf einen neuen Betreiber. <sup>3</sup>Der neue Inhaber des neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrages bzw. der neuen eigenwirtschaftlichen Genehmigung erhält ab der Betriebsübernahme den sich aus Abschnitt II. aufgrund der aktuellen Nachfragewerte (P/Pkm) des Linienbündels ergebenden Einnahmeanspruch zugeschieden. <sup>4</sup>Die Abrechnung der Einnahmeansprüche des Linienbündels zwischen dem Altbetreiber und der Verbundgesellschaft für die Zeit bis zum Betreiberwechsel bleibt hiervon unberührt.

**§ 32**  
**Vergabeverfahren**

<sup>1</sup>Änderungen der Einnahmeaufteilungsregelung, die nach Veröffentlichung der Wettbewerbsunterlagen im Rahmen eines Vergabeverfahrens beschlossen werden und auf die die Unternehmen vor Angebotsabgabe nicht mehr reagieren konnten, bleiben bei der Einnahmenberechnung der betroffenen Linienbündel unberücksichtigt. <sup>2</sup>Die betroffenen Linienbündel werden analog § 8 für die Dauer des öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach denjenigen Bestimmungen der EAR abgerechnet, die zum Zeitpunkt der Vergabe maßgeblich waren. <sup>3</sup>Änderungen der EAR, die aufgrund gerichtlicher Vorgaben beispielsweise zur Transparenz oder Diskriminierungsfreiheit der EAR vorgenommen werden müssen, bleiben hiervon unberührt.

**§ 33<sup>125</sup>**  
**Übergangsbereich zum Saarland**

- (1) <sup>1</sup>Im Übergangsbereich zum Saarland wird ab dem 01.01.2025 der VRN-Tarif angewendet. Der Übergangstarif Westpfalz/östliches Saarland wird nur noch als Schattentarif zwecks Abrechnung des Mindereinnahmenausgleichs gemäß Musterrichtlinie zum Schadensausgleich Deutschlandticket fortgeführt. <sup>2</sup>Er wird hierzu analog dem VRN -Tarif um die durchschnittliche Tarifanpassungsrate des VRN-Tarifes dynamisiert.
  
- (2) Zwecks Abrechnung des Mindereinnahmenausgleichs gemäß Musterrichtlinie zum Schadensausgleich Deutschlandticket wird folgende Regelung auf die hochgerechnete Einnahme 2019 im Sonderpool ÜT Westpfalz/östliches Saarland angewendet:

---

<sup>125</sup> § 33 neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2025 durch Änderungssatzung vom 19.12.2024

Der Sonderpool „ÜT Westpfalz/östliches Saarland“ analog der Bestimmungen in § 17 Abs. 3 und 4 zu den regionalen Busnetzen abgerechnet. Der Zahlungsausgleich erfolgt abweichend von § 20 Abs. 1 lediglich halbjährlich. Die Verteilung der Einnahmeanteile auf die Linienbündel ergibt sich aus dem auf die zweite Nachkommastelle gerundeten Verhältnis des Einnahmeanspruches des Linienbündels bezogen auf die Gesamteinnahmen im Jahr 2017. Jedem im Geltungsbereich des ÜT liegenden Linienbündel steht mindestens ein Mindestanteil von 0,05 Prozent der ÜT-Aufteilungsmasse zu.“

### § 34 [weggefallen]<sup>126</sup>

### § 35 Prüfungsbestimmungen<sup>127</sup>

- (1) <sup>1</sup>Die Verbundgesellschaft hat sich die Richtigkeit aller für die Einnahmeaufteilung zu berücksichtigenden Daten von den jeweiligen Verkehrsunternehmen durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer bestätigen zu lassen. <sup>2</sup>Die Kosten für diese Bestätigung trägt das Verkehrsunternehmen, um dessen Daten es sich hierbei handelt. <sup>3</sup>Die Bestätigung muss der Verbundgesellschaft bis spätestens zum 30.04. des Folgejahres vorgelegt werden. <sup>4</sup>Bei Verkehrsunternehmen, deren Kasseneinnahmen unter dem Gesamtjahreswert von 5.000 Euro liegen, kann die Verbundgesellschaft auf die Vorlage der Bestätigung verzichten.<sup>128</sup>
- (2) Die Richtigkeit der von der Verbundgesellschaft erstellten Einnahmeaufteilung ist von dem für sie bestellten Jahresabschlussprüfer anlässlich seiner Jahresabschlussprüfung zu bestätigen.
- (3) <sup>1</sup>Zur Prüfung der von der Verbundgesellschaft erstellten Einnahmeaufteilung sind auch der Bundesrechnungshof, die Landesrechnungshöfe, ein vom Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar bestimmtes Rechnungsprüfungsamt oder ein von ihm beauftragter Wirtschaftsprüfer oder ein vom Verwaltungsrat der VRN GmbH beauftragter Rechnungsprüfer berechtigt. <sup>2</sup>Sie stimmen ihre Prüfungen aufeinander ab.
- (4) Auf die Vorlage eines Testates für den Übergangstarif Westpfalz/östliches Saarland von dem den Jahresabschluss des jeweiligen Vertragspartners (VU) prüfenden Wirtschaftsprüfers kann verzichtet werden, falls im Prüfungszeitraum vom Verkehrsunternehmen keine Fahrausweise im ÜT vertrieben werden bzw. dem Verkehrsunternehmen für die Einnahmeaufteilung keine zu berücksichtigenden Daten aus Verkaufseinnahmen zuzuweisen sind.
- (5) <sup>1</sup>Wird die Bestätigung nach Abs. 1 bis zum 30.04. des Folgejahres nicht eingereicht, so wird ab dem 01.05. ein Versäumnisentgelt fällig. <sup>2</sup>Die Höhe des Versäumnisentgeltes richtet sich nach den Kasseneinnahmen des Verkehrsunternehmens ab:

<b>Topf</b>	<b>Kasseneinnahmen</b>	<b>Versäumnisentgelt</b>
Topf 1	bis 100.000 €	1.000 €
Topf 2	bis 1.000.000 €	2.000 €

<sup>126</sup> § 34 aufgehoben mit Wirkung zum 1.1.2026 durch Änderungssatzung vom 17.12.2025

<sup>127</sup> § 35 Abs. 5 und 6 eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2020 durch Änderungssatzung vom 19.12.2019

<sup>128</sup> § 35 Abs. 1 Sätze 3 und 4 eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2020 durch Änderungssatzung vom 19.12.2019

Topf 3	bis 5.000.000 €	5.000 €
Topf 4	über 5.000.000 €	10.000 €

<sup>3</sup>Das Versäumnisentgelt wird fällig am 1.5. des Folgejahres und am 1. eines jeden weiteren Versäumnismonats. <sup>4</sup>Das Versäumnisentgelt wird zzgl. 19 % Mwst. in Rechnung gestellt. <sup>5</sup>Es wird mit den Einnahmenansprüchen im Rahmen der Einnahmenaufteilungsregelung verrechnet. <sup>6</sup>Es steht den übrigen Verkehrsunternehmen des EAV mit Ausnahme des Verursachers zu und wird im Rahmen der Sondereinnahmenabrechnung nach § 12 Abs. 1 entsprechend verteilt.

- (6) <sup>1</sup>Werden im Rahmen einer verspätet eingereichten Bestätigung Einnahmendifferenzen festgestellt, so werden diese wie folgt behandelt:

- <sup>2</sup>Zu viel gemeldete bzw. von der Verbundgesellschaft gemäß § 18 Abs. 5 zu hoch geschätzte Einnahmen werden nicht zurückerstattet.
- <sup>3</sup>Zu wenig gemeldete bzw. von der Verbundgesellschaft gemäß § 18 Abs. 5 zu gering geschätzte Einnahmen müssen der Aufteilungsmasse zugeführt werden und nehmen an der zum Zeitpunkt der Feststellung aktuellen Einnahmenabrechnung teil. <sup>4</sup>Außerdem werden sie ab einem Betrag von 5.000 € mit vier Prozentpunkten über dem Basiszinssatz gemäß § 247 BGB verzinst, ab 100.000 € beträgt die Verzinsung sechs Prozentpunkte plus Basiszins. <sup>5</sup>Die Zinseinnahmen fließen in die allgemeine Sondereinnahmenabrechnung nach § 12 Abs. 1 ein.

## Anhang 1 zur EAR

### Regionale Busnetze

Der Verwaltungsrat der VRN GmbH hat mit Wirkung zum 01.01.2017 folgende regionale Busnetze gebildet:<sup>129</sup>

<b>Regionale Busnetze</b>	<b>Erhebungstermin</b>	<b>Bündel</b>	<b>Widerspruch</b>	<b>voraussichtliche Nachintegration</b>
<b>Bergstraße</b>	<b>2018</b>	Nördliche Bergstraße	x	01.01.2018
		Ried		
		Odenwald Nord		
		Odenwald Mitte		
		Odenwald Süd		
		Bürstadt		
		Bensheim		
<b>Odenwald-Tauber</b>	<b>2020</b>	Mosbach BRN	x	01.01.2019
		Mosbach SWEG		01.01.2019
		Buchen	x	01.01.2019
		Seckach-Walldürn - Los 2		
		Seckach-Walldürn - Los 1		
		Stadtbus Walldürn		
		Boxberg	x	01.01.2018
		Ahorn	x	01.01.2018
		Stadtbus Bad Mergentheim		
		Mergentheim	x	01.01.2018
		Weikersheim Ost	x	01.01.2018
		Igersheim	x	01.01.2018
		Niederstetten	x	01.01.2018
		Creglingen	x	01.01.2018
		Külsheim	x	01.01.2018
		Hundheim	x	01.01.2018
		Maintal	x	01.01.2018
		Kembach	x	01.01.2018
		Wertheim	x	01.01.2018
		Tauberbischofsheim	x	01.01.2018
		Osterburken-Lauda	x	01.01.2018
<b>Rheinhessen-Pfalz</b>	<b>2019</b>	Rheinpfalz	x	01.01.2026
		Frankenthal	x	01.01.2021
		Alzey-Worms Nord	x	01.01.2020
		Wonnegau-Altrhein	x	01.01.2025
		Germersheim - Los 2		
		Germersheim - Los 3		
		Germersheim - Los 1		
		Bad Bergzabern	x	01.01.2021
		Neustadt - Los 2		01.01.2018
		Neustadt - Los 3		01.01.2018
		Neustadt - Los 1	x	01.01.2023
		Landau		01.01.2018
<b>Westpfalz</b>	<b>2017</b>	Queichtal		
		Donnersberg		Integration zum 1.1.2018 (Beschluss Verwaltungsrat vom 15.3.2018)
		Pfälzer Bergland		
		Kaiserslautern Nord	x	01.01.2024
		Kaiserslautern West		
		Stadt Zweibrücken		Integration ausgesetzt bis aktuelle Nacherhebung geklärt
		Pirmasens Umland		01.01.2018
		Rodalben		
		Zweibrücken Umland		

<sup>129</sup> Tabelle aktualisiert mit Wirkung zum 1.1.2018 durch Änderungssatzung vom 15.3.2018

## Anhang 2 zur EAR

### Fortgeltende frühere Einnahmeaufteilungsregelungen

EAR	Bündel	Ende Konzessionslaufzeit
V2 EAR vom 06.08.2010		
	Dieselnetz Südwest Los 1	12.06.2038
	Dieselnetz Südwest Los 2	15.06.2037
V3 EAR vom 26.05.2011		
	RE-Netz Rheinland-Pfalz Los 1+2	15.12.2029

## **Anhang 3 zur EAR**

### **Mustervereinbarung Sozialtarif**

Das Verbundunternehmen

N.N.

und die Stadt/der Kreis

N.N.

vereinbaren auf Grundlage von § 18 Abs. 2 der Einnahmeaufteilungsregelung der Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (Anlage 6 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar) folgende Regelung über die Bezuschussung des Erwerbs von VRN-Zeitkarten durch sozial Benachteiligte:

#### **§ 1 Berechtigte**

Zum Erwerb der im Rahmen dieser Vereinbarung bezuschussten VRN-Zeitkarten berechtigt sind folgende Personengruppen:

- Zum Bezug von Leistungen nach § x SGB Berechtigten
  - ...
- (1) Der Nachweis der Berechtigung nach Abs. 1 wird durch die Stadt/Kreisverwaltung/ARGE ... ausgestellt.

#### **§ 2 Erfasste Zeitkarten und Zuschussabrechnung**

- (1) Im Rahmen des Verkaufs der in Anlage 1 aufgeführten VRN-Zeitkarten zahlt das Verbundunternehmen den nach § 1 Berechtigten die in Anlage 1 dargestellten Zuschussbeträge unter Verrechnung des sich aus dem VRN-Tarif ergebenden Kaufpreises im Namen der Stadt aus.
- (2) Das Verbundunternehmen erstellt bis zum x. des Folgemonats eine monatliche Berechnung aller auf Grundlage von Abs. 1 ausgezahlten Zuschussleistungen.
- (3) Die Stadt ersetzt innerhalb von x Tagen nach Eingang der Abrechnung gem. Abs. 2 dem Verbundunternehmen die ausgezahlten Zuschüsse abzüglich einer Vertriebsanreizkomponente von 10% der an die Berechtigten ausgezahlten Zuschusssumme.

**Anhang 3 zur EAR**  
**[weggefallen]<sup>130</sup>**

---

<sup>130</sup> Anhang 4 der Anlage 6 (EAR) aufgehoben mit Wirkung zum 1.1.2023 durch Änderungssatzung vom 22.12.2022

## Anhang 5 zur EAR

### **Zuordnung der Aufgabenträger zur Ermittlung der Demografiekennzahl in den regionalen Busnetzen**

#### **Regionales Busnetz Odenwald-Tauber**

- Main-Tauber-Kreis
- Neckar-Odenwald-Kreis

#### **Regionales Busnetz Bergstraße**

- Kreis Bergstraße

#### **Regionales Busnetz Rheinhessen-Pfalz**

- Kreis Alzey-Worms
- Kreis Bad Dürkheim
- Frankenthal
- Rhein-Pfalz-Kreis
- Neustadt an der Weinstraße
- Kreis Südliche Weinstraße
- Landau in der Pfalz
- Kreis Germersheim

#### **Regionales Busnetz Westpfalz**

- Kreis Kaiserslautern
- Kreis Kusel
- Kreis Südwestpfalz
- Zweibrücken

## Anhang 6 zu EAR

### Basiswerte Demografiekennzahl

Aufgabenträger (AT)	Schüler	Einwohner
	2010	2010
Landkreis Bergstraße	29.388	262.799
Stadt Heidelberg	16.241	146.113
Stadt Mannheim	37.612	313.174
Main-Tauber-Kreis	20.072	133.351
Neckar-Odenwald-Kreis	22.487	147.006
Rhein-Neckar-Kreis	76.225	537.625
Stadt Frankenthal	6.394	46.403
Stadt Kaiserslautern	11.902	99.184
Stadt Landau	5.757	43.615
Stadt Ludwigshafen	22.023	164.351
Stadt Neustadt	7.083	52.855
Stadt Pirmasens	5.298	41.046
Stadt Speyer	6.830	49.857
Stadt Worms	11.116	81.736
Stadt Zweibrücken	4.650	33.944
Landkreis Alzey-Worms	19.623	125.297
Landkreis Bad Dürkheim	18.984	132.757
Donnersbergkreis	11.826	76.218
Landkreis Germersheim	18.851	124.838
Landkreis Kaiserslautern	16.102	105.751
Landkreis Kusel	10.267	73.231
Rhein-Pfalz-Kreis	20.935	148.475
Landkreis Südliche Weinstraße	16.004	108.443
Landkreis Südwestpfalz	13.943	98.806

Aufgrund des Zensus 2011 wurde als Kompromiss festgelegt, dass bei denjenigen Aufgabenträgern, bei denen der Zensus zu statistischen Zuwächsen geführt hat, ein auf das Zensusergebnis referenzierter Wert des Jahres 2010 gilt. Sofern der Zensus bei Einwohnern und Schülern unterschiedlich wirkt, wurde die Variante gewählt, die zu einer höheren DK führt.

Zur Ermittlung der Schülerzahlen werden die Altersgruppen 6 bis 20 Jahre der Einwohnerstatistik verwendet.

**Anhang 7 zur EAR<sup>131</sup>**  
[weggefallen]<sup>132</sup>

---

<sup>131</sup> Anhang 7 geändert mit Wirkung zum 1.1.2019 durch Änderungssatzung vom 12.12.2018 und mit Wirkung zum 1.1.2025 durch Änderungssatzung vom 19.12.2024

<sup>132</sup> Anhang 7 aufgehoben mit Wirkung zum 1.1.2026 durch Änderungssatzung vom 19.12.2025

**Anlage 7**  
**[weggefallen]<sup>133</sup>**

---

<sup>133</sup> Anlage 7 aufgehoben mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021 und ersetzt mit Wirkung zum 1.1.2026 durch Änderungssatzung vom 17.12.2025

**Anlage 8**  
**zur**  
**Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund**  
**Rhein-Neckar**

**Fahrausweiskontrollen im VRN**

<sup>1</sup>Die einzuhaltende Prüfquote wird wie folgt festgelegt:

Ø Beanstandungsquote		Prüfquote/Linienbündel	
Bus	Tram/SPNV	Bus	Tram/SPNV
bis 4,0 %	bis 5,0 %	0,2 %	1,0 %
bis 5,0 %	bis 6,0 %	0,3 %	1,1 %
bis 6,0 %	bis 7,0 %	0,4 %	1,2 %
bis 7,0 %	bis 8,0 %	0,5 %	1,3 %
über 7,0 %	über 8,0 %	0,6 %	1,4 %

<sup>2</sup>Die durchschnittliche Beanstandungsquote wird aus dem Ergebnis der durch die Verbundgesellschaft organisierten und beauftragten unternehmensübergreifenden Fahrausweisprüfungen ermittelt. <sup>3</sup>Dabei müssen einer durchschnittlichen Beanstandungsquote mindestens drei Prüftage innerhalb des betroffenen Linienbündels in einem Jahr zugrunde liegen. <sup>4</sup>Falls in einem Bündel weniger als drei Prüftage vorliegen, gilt in diesem Bündel die niedrigste Prüfquote. <sup>5</sup>Die Beanstandungsquote eines Jahres bedingt die Prüfquote für das Folgejahr.

<sup>6</sup>Die von den Verkehrsunternehmen zu leistenden Fahrausweiskontrollen, die auf die Prüfquote angerechnet werden, können mit eigenem Prüfpersonal oder mit externen Dienstleistern erbracht werden.

<sup>7</sup>Die Einnahmen aus EBE verbleiben bei den Verkehrsunternehmen, in deren Verkehrsmitteln die EBE erhoben wurden. <sup>8</sup>Dies gilt sowohl für die eigenen Fahrausweis-prüfungen der VU als auch für die unternehmensübergreifenden Prüfungen im Auftrag der Verbundgesellschaft.