

Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar

Geteilte Region im Verbund verbunden

Das Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN), in dessen Zentrum die Großstädte Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen liegen, hat eine lange gemeinsame Geschichte. Den Kern unserer Region bildet die in den Stürmen der Zeit untergegangene Kurpfalz, das einst von den „Pfalzgrafen bei Rhein“ beherrschte Gebiet. Als vor 200 Jahren das Heilige Römische Reich Deutscher Nation erlosch, war die Kurpfalz, deren Herrscher zu den vier wichtigsten Reichsfürsten gehörten, schon drei Jahre zuvor zerteilt und von der Landkarte verschwunden. Heute gehört die Region zu Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen. Die Teilung also blieb. Aber der Verkehrsverbund verbindet, was Geschichte und Politik vor mehr als 200 Jahren getrennt haben.



Werner Schreiner,
Geschäftsführer,
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH,
Mannheim



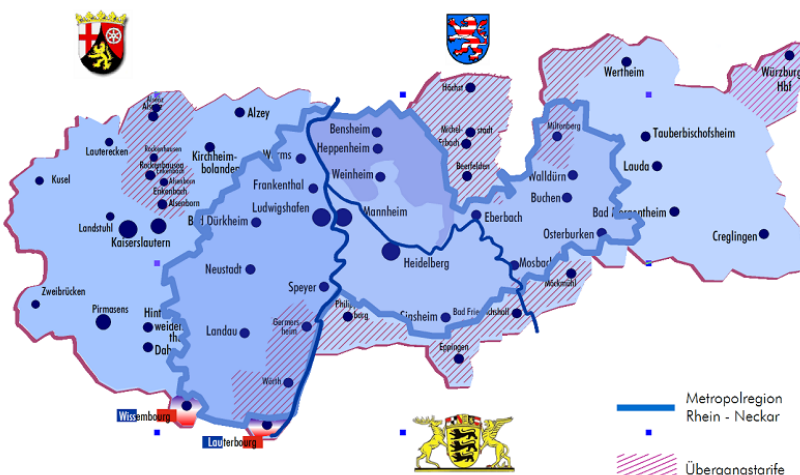
Horst Kummerow,
Geschäftsführer, Unternehmensgesellschaft
Rhein-Neckar GmbH,
Mannheim

Entstehung und Entwicklung

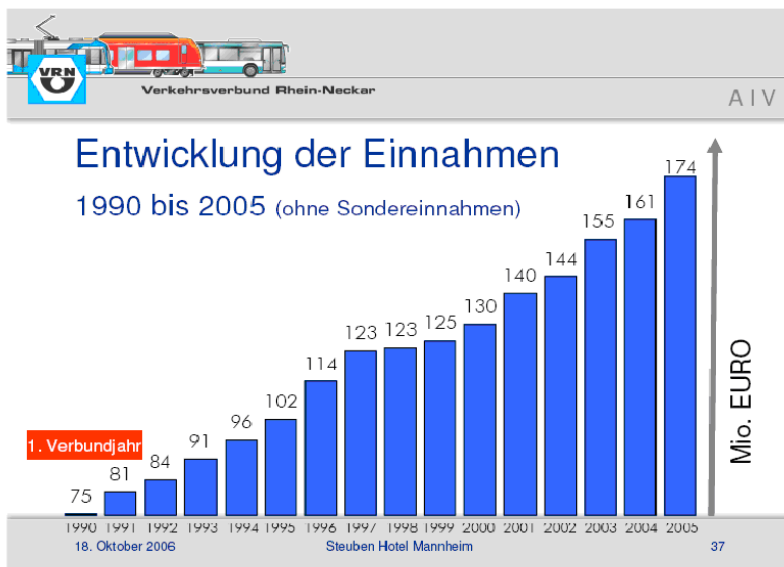
Als im Jahr 1984 nach vielen Vorüberlegungen der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) gegründet wurde, wollte man sowohl einen Verkehrsverbund wie auch eine S-Bahn schaffen. Da beides nicht gleichzeitig realisierbar war, schuf man zuerst den Verbund: Die Verbundgesellschaft nahm am 1. Dezember 1989 ihre Arbeit auf. Als siebter und letzter der „klassischen“ Verkehrsräume schaffte es der VRN

soeben noch, den vom Bundeskabinett ausgesprochenen Stopp für weitere Verbundgründungen mit Beteiligung des damals noch bestehenden Sondervermögens „Bundesbahn“ zu umgehen. Die seit der Gründung des Hamburger Verkehrsverbundes eingespielte Struktur galt also auch für den VRN: Eine von den Kommunal- und Bundesunternehmen paritätisch getragene und geführte Verbundgesellschaft schafft in Kooperationen mit weiteren – meist privaten – Anbietern einen Gemeinschaftstarif, stimmt die Verkehrsleistungen ab, informiert über das Verbundangebot und bemüht sich, mit Marketing und Werbung Kunden zu binden und zu gewinnen.

Nach Erlass des Regionalisierungsgesetzes des Bundes und den darauf folgenden Landesgesetzen war die Struktur des VRN als Unternehmensgesellschaft über das Jahr 1995 hinaus nicht mehr zu halten. Insbesondere das Land Hessen machte klar, dass der hessische Teil aus dem VRN auszuschneiden habe und dem damals neu gegründeten Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) anzugliedern sei, wenn der VRN nicht zum Aufgabenträgerverbund werde. Es



Verbundkarte des VRN.



kam zu einem vollständigen Austausch der Gesellschafter. Der ZRN wurde Alleingesellschafter der bisherigen Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH). Die als Gesellschafter ausgeschiedenen Verkehrsunternehmen gründeten eine eigene Gesellschaft, die Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH).

VRN GmbH und URN GmbH sind miteinander über einen „Kooperations- und Dienstleistungsvertrag“ (KDV) verbunden. Der KDV regelt die wesentlichen Finanzströme und grenzt die Entscheidungsbereiche der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen voneinander ab, wobei der URN GmbH im Wesentlichen die Einnahmenaufteilung und das primäre Gestaltungsrecht des Tarifangebotes obliegen. Bei den Einnahmen gilt im Verhältnis Aufgabenträger/Unternehmen das „Nettoprinzip“ – Chance und Risiko der Einnahmementwicklung verbleiben also bei den Unternehmen. Die Sachbearbeitung wird auch im Bereich der Unternehmensaufgaben der VRN GmbH übertragen, die dafür ein mit der Entwicklung der Tarifeinnahmen dynamisiertes Entgelt erhält.

Der VRN war immer auch Dienstleister für Dritte. Das galt vor allem für den

Aufbau der benachbarten Verkehrsverbände Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund (RNN), Verkehrsverbund Region Trier (VRT) und den inzwischen in den VRN integrierten Westpfalz Verkehrsverbund (WVV). Der WVV gehört seit dem 1. Juni 2006 offiziell zum VRN. Mit dieser Integration schlossen sich erstmals in Deutschland zwei Verbände dieser Größenordnung zusammen.

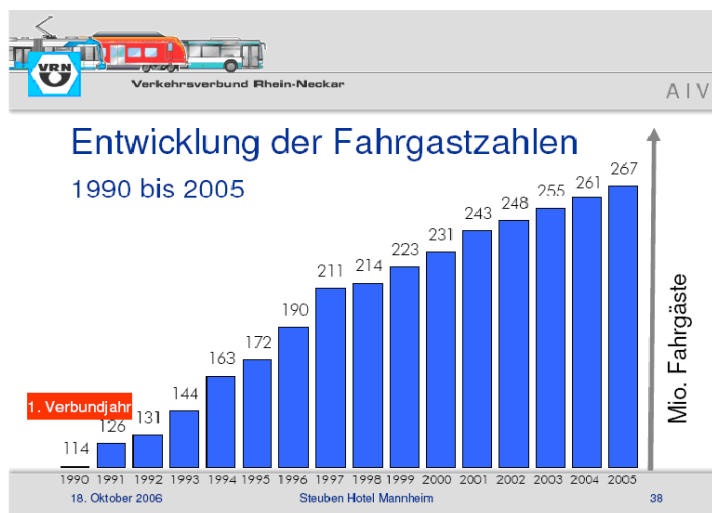
Erreichtes

Zwischen 1989, dem Jahr der Verbundgründung, und 2006 hat sich der Verbund vielfältig verändert. Gebiets-

erweiterungen, die das Verbundgebiet von 3 700 km² auf 10 000 km² wachen und die Einwohnerzahl von 1,8 Mio auf 3 Mio steigen ließen, wurden umgesetzt, so dass sich das Verbundgebiet jetzt von der saarländischen Landesgrenze bei Zweibrücken bis nach Tauberbischofsheim erstreckt. Inzwischen sind im VRN auf der Aufgabenträgerseite 12 Landkreise, 12 kreisfreie Städte sowie die drei Bundesländer Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen, und auf der Unternehmensseite 38 Verkehrsunternehmen zusammengeschlossen.

Die Tarife des VRN gelten bis nach Würzburg, aber auch im benachbarten Elsass, in Sonderregelungen sogar bis Strasbourg. Die seit den 70-iger Jahren des vergangenen Jahrhunderts geplante S-Bahn RheinNeckar wurde in ihrer ersten Stufe ab 1996 „auf's Gleis gesetzt“ und hat 2003 ihren Betrieb aufgenommen. Die Ausschreibung dieser Verkehrsleistung hat gezeigt, dass der Verbund auf den kommenden Wettbewerb im Nahverkehr vorbereitet ist.

Der Anstieg der Fahrgast- und Einnahmehzahlen um jeweils 133 % vom ersten vollen Verbundjahr 1990 bis zum Jahr 2005 beweist den Erfolg des Verbundes. Auch wenn man den Effekt der Gebietserweiterungen eliminiert, wurde die Zahl der Fahrgäste



und Einnahmen mehr als verdoppelt. Zugleich ist die Kundenbindung bei einem Zeit-kartenanteil von 91,3 % und einem Jah-reskartenanteil von fast 80 % außerordentlich hoch. Grund dafür ist die vom Verbund von Anfang an konsequent ver-folgte Tarifstrategie der sog. zielgrup-penorientierten (Halb-) Jahreskarten. So bietet der VRN zu at-traktiven Preisen eine spezielle (Halb-) Jahreskarte für Schüler und Auszubildende, für Studenten, für Berufstätige und für Menschen ab 60 Jahre. Zuletzt wurde Ende 2003 das RheinNeckar-Ticket, eine Jahreskarte für „Jedermann“ eingeführt, deren Verkaufszahlen mehr als zufriedenstellend sind.

Der Verbund ist im hessischen Teil Aufgabenträger des SPNV – hier dann aber, anders als der RMV, zugleich auch lokale Nahverkehrsgesellschaft. In Rheinland-Pfalz bestand und besteht mit dem dortigen SPNV-Aufgabenträger Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd eine personelle Zusammenarbeit. In Baden-Württemberg kooperiert das Land in Fragen der SPNV-Entwicklung eng mit dem VRN.

Für die informelle Kompetenz des VRN in der grenzüberschreitenden Entwicklung des SPNV hat sich der Terminus „Plattform der Gemeinsamkeiten“ her-

» Ziel ist der Betriebsbeginn der voll ausgebauten S-Bahn Rhein-Neckar im Dezember 2015 «

ausgebildet, mit dem sich in der Pra-xis gut arbeiten lässt. Die S-Bahn Rhein-Neckar, die im Dezember 2006 in ihr viertes Jahr geht, ist ein großer Erfolg. Bei bundesweiten Kundenbewer-tungen der DB AG hat sie schon mehrfach Platz 1 aller deutschen S-Bahn-Systeme er-rungen. Ein Kundenzuwachs um 30 % in nicht einmal drei Jahren spricht für sich.

Für die Aufgabenträger des sonsti-

gen ÖPNV hat der VRN im Bereich der Nahverkehrsplanung die sachbearbei-tende Koordination übernommen. Ohne Verlust der jeweiligen kommunalen Ent-scheidungskompetenz ist so ein Plan-

bedingungen sind berücksichtigt.

Während die Streckenverlängerung von Speyer nach Germersheim noch als „Nachhut“ der 1. Stufe und die Stre-ckenverlängerung von Kaiserslautern



Geplante Streckenführungen der S-Bahn RheinNeckar (Bilder: VRN).

werk aus einem Guss entstanden. Zur Vorbereitung des Wettbewerbs wurden verbundweit Linienbündel als Vergabe-einheiten geschaffen und die Zuordnung der Einnahmen zu den Linienbündeln ist weitgehend schon erfolgt und steht vor dem Abschluss. Die VRN GmbH stellt ihr Know-how den Aufgabenträgern des Verbundes bei Vergaben sowie den Genehmigungsbehörden bei Genehmigungswett-bewerben zur Verfügung und dieses Angebot wird intensiv genutzt.

Geplantes

Mit der erfolgreichen Projektleitung beim Aufbau der 1. Stufe der S-Bahn RheinNeckar wurden entscheidende Weichen für die Aufgabe gestellt, die in den kommenden Jahren die Arbeit des VRN bestimmen wird: der Gesamtaus-bau des S-Bahn-Systems. Planungen und Planungszeiträume für diese große Aufgabe sind inzwischen neu justiert. Die veränderten finanziellen Rahmen-

nach Homburg als erste „Etappe“ der 2. Stufe zum Dezember 2006 in Be-trieb gehen, mit der DB noch über den Endaus-bau von vier bisher erst provi-sorisch ausgebauten Stationen verhan-delt wird, sind die Vorbereitungen des Gesamtausbaus der S-Bahn RheinNeckar voll im Gang. Bis 2015 soll die Infra-struktur insgesamt hergestellt sein und spätestens 2011 soll die europaweite Ausschreibung der Gesamtleistung der voll ausgebauten S-Bahn RheinNeckar mit Ziel Betriebsbeginn Dezember 2015 erfolgen.

Eine weitere Aufgabe, an der im VRN intensiv gearbeitet wird, ist die wettbe-werbskonforme Ausgestaltung der VRN-Gesamtorganisation. Es gibt also auch in der Zukunft viel in der Region zu bewegen. Der VRN präsentiert sich dabei als moderner und leistungsfähiger Dienstleister und unterstützt damit wes-entlich die wirtschaftliche und soziale Weiterentwicklung der Metropolregion Rhein-Neckar.