

---

## Tagesordnung

**für die 101. Verbandsversammlung des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig am 22. Juni 2026 um 17:15 Uhr im Beratungsraum der ZVNLS GmbH, Emilienstraße 15 in 04107 Leipzig (4. OG)**

- TOP 1** Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit und der Beschlussfähigkeit sowie Bestätigung der Tagesordnung
- TOP 2** Bestätigung der Niederschriften über die 99. und 100. Verbandsversammlung des ZVNL und Bestimmung der zwei Verbandsräte zur Unterzeichnung der heutigen Niederschrift nach § 40 Abs. 2 GemO analog
- TOP 3** Bekanntgabe Fahrplan-/Kapazitätenbestellung 2026/2027
- TOP 4** Lagebericht der Geschäftsführung
- TOP 5** Elektronetz Saale-Thüringen-Südharz (STS 2030)  
*(Vorlage 12/2026 – zur Beschlussfassung)*
- TOP 6** Änderung Bestellung baubedingter Zusatzverkehre  
*(Vorlage 13/2026 – zur Beschlussfassung)*
- TOP 7** Zusätzliche Mittel ÖPNVFinVO  
*(Vorlage 14/2026 – zur Beschlussfassung)*
- TOP 8** Personalangelegenheiten
- TOP 9** Bestellung des ständigen Vertreters des ZVNL im Aufsichtsrat der MDV GmbH  
*(Vorlage 15/2026 – zur Beschlussfassung)*
- TOP 10** Sonstiges



## **TOP 1**

**Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit und der Beschlussfähigkeit sowie Bestätigung der Tagesordnung**



## **TOP 2**

**Bestätigung der Niederschriften über die 99. und 100. Verbandsversammlung des ZVNL und Bestimmung der zwei Verbandsräte zur Unterzeichnung der heutigen Niederschrift nach § 40 Abs. 2. GemO**

**Niederschrift**

**über die 99. öffentliche Verbandsversammlung des Zweckverbandes für den  
Nahverkehrsraum Leipzig am 24. November 2025**

Tagungsdauer: 17.00 Uhr bis 18.46 Uhr

Tagungsort: Geschäftsstelle der ZVNLS GmbH  
Emilienstraße 15, 04107 Leipzig

**Teilnehmer**

Verbandsmitglieder: Herr Kai Emanuel, Landrat Landkreis Nordsachsen und  
Verbandsvorsitzender,  
Herr Thomas Dienberg, Bürgermeister Stadt Leipzig  
Herrn Henry Graichen, Landrat Landkreis Leipzig  
Herr Mathias Plath, Landkreis Nordsachsen  
Herr Tobias Heller, Landkreis Nordsachsen  
Herr Karsten Schütze, Landkreis Leipzig  
Herr Andreas Nowak, Stadt Leipzig  
Herr Maik Kunze, Landkreis Leipzig  
Herr Frank Franke, Stadt Leipzig

Weiterer Teilnehmer: Herr Bernd Irrgang, Geschäftsführer ZVNL  
Herr Jens Wolff, stellv. Geschäftsführer ZVNL  
Herr Paul Moritz, BBVL  
Frau Ines Lüpfer, Landkreis Leipzig  
Herr Ron Böhme, MDV  
Gäste n.n.

Protokoll: Herr Jens Wolff, stellv. Geschäftsführer ZVNL

Anlage: Präsentation zur Verbandsversammlung  
Teilnehmerliste

**TOP 1**

**Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit und der Beschlussfähigkeit sowie Bestätigung der  
Tagesordnung**

Herr Emanuel eröffnet die 99. Verbandsversammlung und stellt die Anwesenheit von neun von  
neun Verbandsräten und gleichzeitig drei von drei Stimmführern fest. Die Beschlussfähigkeit  
der Verbandsversammlung ist gegeben.

Die Einladungen und Unterlagen zur Verbandsversammlung sind den Mitgliedern fristgerecht zugegangen. Hierzu gibt es keine Beanstandungen.

Es gibt keine weiteren Ergänzungen zur Tagesordnung. Die Tagesordnung wird einstimmig bestätigt.

## **TOP 2**

Bestätigung der Niederschrift über die 98. Verbandsversammlung des ZVNL und Bestimmung der zwei Verbandsräte zur Unterzeichnung der heutigen Niederschrift nach § 40 Abs. 2 SächsGemO analog

Herr Emanuel fragt, ob es Anmerkungen oder Hinweise zur Niederschrift gibt.

Es gibt keine Hinweise oder Änderungswünsche zur Niederschrift über die 98. Verbandsversammlung des ZVNL.

Herr Emanuel schlägt Herrn Plath und Herrn Dienberg als Unterzeichner der Niederschrift zur heutigen Sitzung vor. Es gibt keine weiteren Vorschläge. Alle Anwesenden sind damit einverstanden.

## **TOP 3**

Lagebericht der Geschäftsführung

Hr. Irrgang führt anhand der Präsentation aus.

Die Pünktlichkeit der Züge hat zum Jahresende wieder deutlich nachgelassen (<95%), was einem jährlichen Phänomen folgt. Insbesondere Baumaßnahmen, schlecht geplante Baufahrpläne und erhöhtes Fahrgastaufkommen führen dazu, vor allem der Bereich City-Tunnel-Leipzig ist sehr betroffen. Weitere Aspekte sind Fahrzeug- und Personalprobleme. Ab Dezember 2026 werden 75 Siemens Mireo den Verkehr MDSB2025plus durchführen, wodurch eine Verbesserung erwartet wird, da mehr Kapazität und bessere Fahrgastwechsel möglich werden sowie eine höhere Fahrzeugstabilität erwartet wird.

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans befindet sich nach der Anhörung der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeitsbeteiligung in der Fertigstellung. Im März 2026 soll der Beschluss durch die Verbandsversammlung erfolgen.

Herr Graichen bittet um die Aufnahme des Prüfauftrags zum 30-Min-Takt Borna - Geithain in den Nahverkehrsplan. Herr Irrgang bestätigt dies.

Herr Nowak möchte wissen, ob hinsichtlich der Pünktlichkeit mit der DB InfraGO eine Diskussion zur Erreichung von mehr Stabilität im Fahrplan geführt wird. So gab es zur Stabilisierung z.B. erfolgreich einen Linientausch S3-S4 in Folge der Baustelle 7 Brücken in Leipzig. Herr Irrgang nennt auch die vorgesehene 0,5 min Haltezeit in der regionalen Planung. Besonders der City-Tunnel-Leipzig stellt hierbei eine Restriktion dar, weil die eingeplanten Pufferzeiten im Tunnel meist gebraucht werden. Die Streichung einer Linie zur Erhöhung der Stabilität stellt keine Option dar. In weniger frequentierten Randbereichen des SPNV-Netzes gibt es, zusammen mit DB InfraGO und dem EVU Möglichkeiten, bei vorhandener flexibler Fahrtrasse mehr Stabilität einzuplanen.

Herr Nowak bittet um Auskunft, inwieweit der Nachtbus nur für Pendler zum Flughafen und Nachtflüge in der Planung ausgerichtet wurde. Herr Emanuel erklärt, dass dieser vor allem für Flughafenmitarbeiter konstruiert und ausgerichtet wurde. Die LVB hat das Produkt mit Start beworben und in die Fahrgastauskunft aufgenommen. Die Linie verkehrt öffentlich zum MDV-Tarif.

Keine weiteren Fragen.

#### **TOP 4**

##### Beteiligungsbericht des ZVNL 2025 (Vorlage 13/2025 – zur Kenntnisnahme)

Herr Emanuel ruft den TOP 4 auf, verweist auf die drei Beteiligungen des ZVNL und bittet um Anmerkungen oder Fragen.

Es gibt keine weiteren Fragen.

*Der Beteiligungsbericht 2025 des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig wird zur Kenntnis genommen.*

#### **TOP 5**

##### Gesamtbericht des ZVNL 2024 (Vorlage 14/2025 – zur Kenntnisnahme)

Herr Emanuel ruft den TOP 5 auf und bittet um Anmerkungen oder Fragen.

Es gibt keine weiteren Fragen.

*Der Gesamtbericht gemäß Artikel 7 Abs. 1 der VO (EG) 1370/2007 bzw. Nr. 8 lit. a) der VO (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der VO (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig für das Jahr 2024 wird zur Kenntnis genommen.*

#### **TOP 6**

##### Umsetzung Beschluss 11/2025 der 98. Verbandsversammlung des ZVNL (Vorlage 15/2025 – zur Kenntnisnahme)

Herr Emanuel ruft TOP 6 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen. In der vorangegangenen Verbandsversammlung wurden die Kürzungen im MDSB2025plus-Netz hinterfragt und Prüfaufträge hinsichtlich der Rücknahme von Kürzungen beschlossen. Herr Irrgang nennt die einzelnen Maßnahmen anhand der Tabelle in der Präsentation. Die Prüfung und Bestätigung der Zugtrassen mit DB InfraGO und die Bestätigung der Verfügbarkeit von Personal und Fahrzeugen durch das EVU DB Regio sind für das Fahrplanjahr 2026 erfolgt. Es werden weiterhin Bombardier Talent 2 eingesetzt, zum Teil aus anderen Regionen stammend.

Herr Nowak hinterfragt die Mitführung eines verschlossenen Fahrzeugs. Grund hierfür sind die Bahnsteiglängen, an welchen Vierteiler-Doppeltraktionen nicht halten können. Eine entsprechende Reisendeninformation ist vorgesehen.

Herr Dienberg möchte wissen, ob Leerfahrten in Rechnung gestellt werden. Die Leerfahrten sind im Vertragspreis einkalkuliert und werden nicht gesondert abgerechnet.

Die finanziellen Mittel für Zubestellungen sind jetzt verfügbar, da die Minderungen durch Nicht- und Schlechtleistungen höher als erwartet ausfallen. Zum Zeitpunkt der Vergabe der Leistungen war dies nicht absehbar.

Für die avisierten Bestellungen in den Jahren 2027 bis 2030 ist eine Lösung absehbar. Die Verfügbarkeit von zusätzlichen Fahrzeugen der Linie S4 ist derzeit noch offen und in Verhandlung mit dem EVU DB Regio. Ein Beschlussentwurf wird der Verbandsversammlung im März 2026 vorgelegt.

Herr Nowak möchte wissen welches Fahrzeug für die Anbindung Falkenbergs notwendig ist. Der Siemens Mireo 4-Teiler der DB Regio ist vorgesehen. Alternativen werden aktuell geprüft. DB hat Beschaffung eines weiteren Fahrzeugs durch die ZVNLs mit sehr hohen Preisen und Vertragsklauseln (Lizenzen) verweigert.

Herr Dienberg bittet die Geschäftsführung des ZVNL um eine Darstellung, wieviel Fahrten der Linie S10 seit Bestellung tatsächlich stattgefunden haben. Diese Verbindung hat eine hohe Priorität für die Stadt Leipzig. Der ZVNL soll eine Einschätzung treffen, wie die realistische Perspektive der Linie S10 ist.

Herr Emanuel sieht hierzu eine Analyse der Fahrten und Fahrgäste in Zusammenhang mit den Linien S1 und S10 als sinnvoll an. Er verweist jedoch auch auf die Festlegungen, wie der heutige Stand bei verfügbarem Budget wieder bestellt werden kann.

Es gibt keine weiteren Fragen.

*Der Stand der Umsetzung des Beschlusses 11/2025 vom 23.06.2025 wird zur Kenntnis genommen.*

## **TOP 7**

### Verkehrsvertrag RE 6

*(Vorlage 16/2025 – zur Kenntnisnahme)*

Herr Emanuel ruft den TOP 7 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen.

Die Produktionsphase der MDSB2025plus Siemens Mireo BEMU ist aktuell im vorgesehenen Terminplan im Gegensatz zu den Alstom Coradia BEMU des RE6 mit zweieinhalb Jahren Verspätung. Die ersten Alstom Coradia BEMU sind ab Januar 2026 im Regelverkehr verfügbar. Die Auslieferung und finale Zulassung erfolgt im Dezember 2025 an den ZVMS bzw. das EVU.

Hinsichtlich der Lieferverzögerung ist nunmehr ein zweiter und dritter Nachtrag notwendig. Der bereits gefasste zweite Nachtrag liegt Transdev zur Unterschrift vor.

Herr Franke möchte wissen, ob der Nachtrag zusätzliche Kosten nach sich zieht. Dies ist in übersichtlichem Maße der Fall und wird zwischen ZVMS und ZVNL geteilt.

Herr Nowak fragt, ob ein Gleiswechselbetrieb im Hbf Chemnitz bei überschlagender Wende erfolgt. Dies ist so geplant. Die Wende am gleichen Bahnsteig wird geprüft.

Außerdem möchte Herr Nowak wissen, ob der RE6 mit den neuen Fahrzeugen nunmehr den Fernverkehrsanschluss in Leipzig erreicht. Diese Problematik wird damit nicht gelöst, da es bei einem Stundentakt bleibt. Der Halbstundentakt führt zur Verdoppelung der Kosten auf der RE6. Und setzt den weitgehenden zweigleisigen Ausbau der Strecke voraus, der noch nicht begonnen wurde. Es existiert eine andere Trassenlage des Fernverkehrs ab dem Fahrplanjahr 2026. Leipzig Hbf ist jedoch kein Fernverkehrsknoten. Diese sind z.B. Erfurt und Berlin. Mit der in den 90er Jahren vom Bund getroffenen Entscheidung Erfurt Hbf auszubauen werden die Verknüpfungen dort realisiert. Für Halle Hbf besteht das Problem ebenso, wobei dort als Durchgangsbahnhof günstigere Bedingungen herrschen.

Es gibt keine weiteren Fragen.

*Es wird zur Kenntnis genommen, dass sich die avisierte Lieferung und Zulassung der BEMU-Fahrzeuge zum Betrieb der Linie RE 6 Leipzig – Chemnitz erneut verzögert. Zur weiteren Sicherung des SPNV-Angebotes auf dieser Strecke ist eine 3. Ersatzfahrzeugphase erforderlich. Die Abstimmungen zur Festlegung der Rahmenbedingungen und eines 3. Nachtrags zum Verkehrsvertrag finden derzeit statt.*

## TOP 8

### Feststellung Jahresabschluss 2024

(Vorlage 17/2025 – zur Beschlussfassung)

Herr Emanuel ruft den TOP 8 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen. Herr Irrgang beginnt mit seinen Ausführungen anhand der Präsentation (s. Anlage). Das Rechnungsprüfungsamt der Stadt Leipzig hat den ZVNL geprüft und der Prüfungsvermerk wurde uneingeschränkt erteilt.

Es gibt keine weiteren Fragen.

Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt einstimmig:

Die Verbandsversammlung des ZVNL stellt den Jahresabschluss 2024 wie folgt fest:

#### 1.1 Ergebnisrechnung

Ordentliches Ergebnis:	14.156.297,67 €
Sonderergebnis:	0,00 €
Abdeckung von Fehlbeträgen aus Vorjahren:	0,00 €
verbleibendes Gesamtergebnis:	14.156.297,67 €

#### 1.2 Finanzrechnung

Zahlungsmittelsaldo aus laufender Verwaltungstätigkeit als Zahlungsmittelüberschuss/-bedarf:	4.118.955,14 €
Zahlungsmittelsaldo aus Investitionstätigkeit:	-17.169,05 €
veranschlagter Finanzierungsmittelüberschuss/-bedarf:	4.101.786,09 €
Zahlungsmittelsaldo aus Finanzierungstätigkeit:	0,00 €
Saldo aus haushaltsunwirksamen Vorgängen:	0,00 €
Veränderung des Bestandes an Zahlungsmitteln im Haushaltsjahr:	4.101.786,09 €
Endbestand an liquiden Mitteln am Ende des Haushaltsjahres:	9.159.467,04 €

#### 1.3 Vermögensrechnung

Bilanzsumme	78.373.511,00 €
davon entfallen auf der Aktivseite auf	
das Anlagevermögen	13.962.163,53 €
das Umlaufvermögen	61.225.753,39 €
Aktive Abgrenzungsposten	3.155.594,08 €
davon entfallen auf der Passivseite auf	
die Kapitalposition	59.225.442,47 €
die Sonderposten	41.721,00 €
die Rückstellungen	15.337.839,57 €
die Verbindlichkeiten	3.768.507,96 €
Passive Rechnungsabgrenzungsposten	0,00 €

#### 2. Verwendung des Jahresergebnisses:

Überschuss des Gesamtergebnisses, der in die Rücklage aus Überschüssen des ordentlichen Ergebnisses eingestellt wird:	14.156.297,67 €.
--	------------------

## TOP 9

### Überschüsse

(Vorlage 18/2025 – zur Beschlussfassung)

Herr Emanuel ruft den TOP 9 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen. Herr Irrgang beginnt mit seinen Ausführungen anhand der Präsentation (s. Anlage) und stellt die aktuelle Finanzlage vor. Die ÖPNVFinVO des Freistaates Sachsen legt bis einschließlich 2027 die verfügbaren Finanzmittel fest. Vorhandene Überschüsse sind durch Minderung in Folge Nicht- oder Schlechtleistung der EVU sowie dem Verhandlungserfolg der Geschäftsstelle im Verkehrsvertrag MDSB Interimsjahr 2026 entstanden.

Dem entgegen stehen Steigerungen der Verkehrsvertragskosten, welche einen Kostensprung im Millionenbereich im Jahr 2026 ausmachen. Auch stagnieren die Zuweisungen des Freistaats an den ZVNL im vgl. zu 2025 mit lediglich +122.000 €!

Die Überschüsse im Jahr 2025 sollen zum Kauf von Siemens Mireo EMU 150, baugleich zum MDSB2025plus Los 2, verwendet werden. Mit dem Kauf können das aktuell noch verfügbare Produktionszeitfenster genutzt und günstige Preiseffekte ggü. einem späteren Kauf erzielt werden. Ohne diesen Fahrzeugen sind keine Kapazitätsausweitungen im Los 2 möglich. Auch sind später längere Produktionszeiträume zu erwarten. Die Linie S3 weist einen Bedarf an Doppeltraktion (dann 300 Sitzplätze) vor allem zwischen Leipzig und Halle auf.

Der bestehende Beschluss zum Kauf eines EMU 200 soll hin zum Kauf zweier EMU150 geändert beschlossen werden (s. Begründung in Präsentation).

Herr Nowak fragt, inwieweit alle Fahrzeuge des MDSB2025plus-Netzes gleich aussehen. Alle werden lichtgrau mit grünen Türen lackiert und mit EVU-spezifischer Beklebung verkehren. Die Innenbereiche sind identisch in der Ausrüstung, Farbgebung und Polsterbezügen. Die Tische sind in den Abmessungen wie im RE10 gestaltet. Die kleineren 2/3-Tische sollen den einfachen Ausstieg aus dem Vis-a-Vis-Bereich gewährleisten. Jedoch gibt es in allen Rückenlehnen-Klapptische, die einen 15-Zoll-Laptop aufnehmen können.

Die Fahrzeuge im zukünftigen MDSB II-Netz werden eine neue Gestaltung erhalten, welche aktuell mit der NASA in Abstimmung ist.

Herr Graichen fragt, wie die 21 Mio. Euro gestemmt werden. Die ZVNLS GmbH ist vorsteuerabzugsberechtigt, sodass der Betrag 17,7 Mio. Euro netto ist und mit den Überschüssen gedeckt werden kann.

Herr Graichen wünscht eine Darstellung der Einsparung und Vorteile durch den Fahrzeugkauf. Herr Emanuel ergänzt, dass die EVU DB und DLB die Fahrzeuge auch leasen. Dies hat Finanzierungskosten und Kosten für Restriktionen im Betrieb zur Folge, welche die EVU im Verkehrsvertrag einkalkulieren.

Herr Emanuel betont, dass vor allem die Flexibilität bei der Zubestellung von Verkehrsleistungen in Verbindung mit Kosteneinsparungen ggü. dem üblichen Prozedere den Fahrzeugkauf rechtfertigen.

Es gibt keine weiteren Fragen.

Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt einstimmig:

1. *Unter Beachtung des Beschlusses 12/2025 werden die weiteren Überschüsse an die ZVNLS GmbH als nichtrückzahlbarer Zuschuss zum Zwecke der Fahrzeugbeschaffung gegeben.*
2. *Anstatt der gemäß Beschluss 11/2025 Punkt 4 vorgesehenen Beschaffung eines Fahrzeuges Siemens Mireo EMU200 werden zwei Fahrzeuge Siemens Mireo EMU150 beschafft.*

## TOP 10

### Döllnitzbahn GmbH

*(Vorlage 19/2025 – zur Beschlussfassung)*

Herr Emanuel ruft den TOP 10 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen. Herr Irrgang beginnt mit seinen Ausführungen anhand der Präsentation (s. Anlage).

Der Ausgleich der Budgetlücke ist vor allem zum Erhalt des Personalstamms notwendig.

Die Mobizentrale in Oschatz soll erhalten und weiter durch die Döllnitzbahn GmbH betrieben werden, eine Beauftragung durch die DB Regio liegt für das Interimsjahr 2026 vor. Die Betriebskosten sind aus Vertriebsprovisionen nicht stemmbar. Der Zuschuss erfolgt für das Jahr 2026. Die DB Regio will weiter mit der Döllnitzbahn GmbH zusammenarbeiten, so dass für 2027ff eine Fortführung der Verträge angestrebt wird.

Es gibt keine weiteren Fragen.

Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt einstimmig:

1. *Die Verbandsversammlung ermächtigt den Verbandsvorsitzenden, den in der Erläuterung genannten Ausgleich für das Jahr 2026 für die Grundfinanzierung an die Döllnitzbahn GmbH zu gewähren.*
2. *Die Verbandsversammlung ermächtigt den Verbandsvorsitzenden, die in den Erläuterungen genannten Verträge in Bezug auf die Nutzung im Empfangsgebäude des Bahnhofs Oschatz für das Jahr 2026 zu verlängern.*

## TOP 11

### Bezuschussung PlusBus/TaktBus

*(Vorlage 20/2025 – zur Beschlussfassung)*

Herr Emanuel ruft den TOP 11 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen. Herr Irrgang beginnt mit seinen Ausführungen anhand der Präsentation (s. Anlage).

Das PlusBus/TaktBus-Angebot ist eine Erfolgsgeschichte von der auch der SPNV profitiert, weshalb die Zuschussung weitergeführt werden soll. Es ist ein jährliches Kündigungsrecht im Vertrag vorgesehen. Der ZVNL wird keine zusätzliche Kontrolle der Umsetzung PlusBus/TaktBus-Kriterien und Verwendung der Mittel vornehmen. Eine Überkompensation ist auszuschließen.

Herr Nowak möchte wissen, wer die Kriterien und die Verwendung kontrolliert. Das LASuV kontrolliert mit großem Aufwand die Mittelverwendung zum PlusBus-Programm des Freistaats. Die vorliegende Zuschussung stellt eine Ergänzung der bestehenden PlusBus-Förderung des Freistaats dar und unterliegt den gleichen Bedingungen, so dass auch hier die Kontrolle gegeben ist, ohne doppelten Aufwand zu betreiben.

Herr Dienberg will der Vorlage so nicht zustimmen und beantragt die Änderung in Punkt zwei. Er begründet dies damit, dass eine Aufteilung der zu verteilenden Mittel anhand heute geltender Realitäten untersucht werden müsste. Die bestehenden Aufteilungsschlüssel seien sehr alt vom Anfang der 2000er, während hier zusätzliche Reg.-mittel für Personal und Energie verwendet sein sollen. Nunmehr bestehe eine neue Kostenstruktur. Deshalb könne der Vertrag nicht unbefristet abgeschlossen werden. In 2026 soll deshalb hierzu eine Untersuchung zu den Kostenstrukturen und Aufteilungsschlüssel erfolgen

Herr Emanuel moderiert die Anpassung des Beschlusses wie folgt. Im Punkt 2 wird der Teil „..., der unbefristet ist und eine jährliche Kündigung ermöglicht“ gestrichen, so dass der Beschluss neu in Punkt 2. lautet: „Es ist ein Vertrag mit den AT ÖSPV jährlich abzuschließen.“.

Frau Lüpfer weist auf die Ungleichbehandlung zwischen kreisfreien Städten und Landkreisen in der Sache hin. Die kreisfreien Städte erhalten einfach eine Pauschale ohne Nachweise dafür vorlegen zu müssen, wohingegen die Landkreise einen hohen Aufwand in der Beantragung und Nachweispflicht haben.

Herr Graichen sieht durch das jährliche Kündigungsrecht kein Problem im bestehenden Punkt 2. der Vorlage, kann aber gleichwohl der geänderten Vorlage zustimmen.

Es gibt keine weiteren Fragen.

Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt einstimmig die geänderte Beschlussvorlage:

1. *Für PlusBus-/TaktBus-Verkehre erhalten die Verbandsmitglieder jährlich insgesamt 1.235.704,00 EUR, davon:*

<i>der Landkreis Leipzig</i>	<i>611.984,22 EUR (49,53 %),</i>
<i>der Landkreis Nordsachsen</i>	<i>327.151,08 EUR (26,47 %),</i>
<i>die Stadt Leipzig</i>	<i>296.568,70 EUR (24,00 %).</i>
2. *Es ist ein Vertrag mit den AT ÖSPV jährlich abzuschließen.*
3. *Die Geschäftsstelle des ZVNL wird die Mittelverwendung nicht anhand der PlusBus-/TaktBus-Kriterien des MDV prüfen. Mit dem unter Punkt 2 genannten Vertrag verpflichten sich die AT zur Einhaltung der MDV-Kriterien.*
4. *Mit dem Mittelverwendungsnachweis erklären die AT ÖSPV, dass keine Überkompensation der Verkehrsunternehmen erfolgt ist.*

## **TOP 12**

### Höhe Leistungsprämie Mitarbeiter ZVNL 2026 (Vorlage 22/2025 – zur Beschlussfassung)

Herr Emanuel ruft den TOP 12 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen. Herr Irrgang beginnt mit seinen Ausführungen anhand der Präsentation (s. Anlage).

Die Erhöhung der Summe der Leistungsprämien entsteht durch eine zusätzliche Mitarbeiterin seit 01.01.2025 und der Tarifvertragsanpassung. Die Leistungsprämie besteht aus einem Sockelbetrag und der Leistungsvereinbarung.

Es gibt keine weiteren Fragen.

Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt einstimmig:

*Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt, dass für das Jahr 2026 für den leistungs- und erfolgsbezogenen Vergütungsanteil der Mitarbeiter ein Betrag in Höhe von 22.000 EUR zur Verfügung gestellt wird.*

## **TOP 13**

### Haushaltssatzung mit Haushaltsplan ZVNL 2026 (Vorlage 23/2025 – zur Beschlussfassung)

Herr Emanuel ruft den TOP 13 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen.

Die Planung für 2026 sieht keine Kreditaufnahme und Verbandsumlagen vor! Auch die Folgejahre 2027 und 2028 sind ausgeglichen, jedoch wird für das Jahr 2029 eine

Unterdeckung i.H.v. -2,4 Mio. € erwartet. Dieses zeigt die stärkere Anspannung bei der Haushaltsentwicklung, die weiter beachtet werden muss.  
Es werden durch die Verbandsräte keine weiteren Erläuterungen über die Präsentation hinaus gewünscht.

Es gibt keine weiteren Fragen.

Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt einstimmig:

*Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt die Haushaltssatzung mit dem Haushaltsplan 2026 des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig.*

#### **TOP 14**

Verzicht auf die Aufstellung eines Gesamtabschlusses für das Haushaltsjahr 2026 nach § 88b SächsGemO  
(Vorlage 24/2025 – zur Beschlussfassung)

Herr Emanuel ruft den TOP 14 auf und weist darauf hin, dass der Verzicht auf die Aufstellung eines Gesamtabschlusses für das Haushaltsjahr inzwischen alle sächsischen SPNV-Aufgabenträger in der Form beschließen.

Es gibt keine weiteren Fragen.

Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt einstimmig:

*Der Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig verzichtet in Ausübung des Wahlrechtes gemäß § 88b SächsGemO auf die Aufstellung eines Gesamtabschlusses für das Haushaltsjahr 2026.*

#### **TOP 15**

Mitteldeutsches S-Bahn-Netz II  
(Vorlage 25/2025 – zur Beschlussfassung)

Herr Emanuel ruft den TOP 15 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen. Herr Irrgang beginnt mit seinen Ausführungen anhand der Präsentation (s. Anlage).

Er hebt hervor, dass Markleeberg-Gaschwitz durch die Linie S2 auch im Folgenetz MDSB II 2030 bedient wird.

Die Vergabeunterlagen werden noch mit allen Aufgabenträgern abgestimmt.

Da der SPNV-Markt mit drei großen Ausschreibungen überfordert wäre, ist nunmehr eine Verschiebung der Betriebsaufnahme geplant. Außerdem signalisieren die Fahrzeughersteller längere Lieferzeiten. Es werden weitere Markterkundungsgespräche durch die NASA durchgeführt. Der Wettbewerb ist zwingend notwendig, um wirtschaftliche Preise zu erzielen.

Herr Nowak bittet im Rahmen der Abstimmung der Unterlagen die Harmonisierung der Beförderungsbedingungen zu thematisieren und mit den weiteren AT zu diskutieren. Ziel ist es, den einfachen Zugang zum ÖPNV für Fahrgäste in den Qualitätskriterien zu verankern.

Herr Emanuel bestätigt, dass der ZVNL dies einbringen wird und steht Herrn Nowak gern für bilaterale Gespräche zur Verfügung.

Es gibt keine weiteren Fragen.

Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt einstimmig:

1. Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt, den Beschluss 04/2025 zur Beteiligung des ZVNL an der Ausschreibung der SPNV-Leistungen des Mitteldeutschen S-Bahn-Netz II unter Federführung des Landes Sachsen-Anhalt zu ändern. Der Vertragsbeginn wird um ein Jahr auf den Fahrplanwechsel Dezember 2031 verschoben.
2. Der ZVNL wird auch zukünftig auf seinem Verbandsgebiet folgende Linien bestellen:
  - S 2: Dessau/Lu. Wittenberg – Bitterfeld – Leipzig – Markkleeberg-Gaschwitz,
  - S 7: Eilenburg / Leipzig – Delitzsch – Halle (Saale) – Lu. Eisleben – Sangerhausen,
  - RE 13: Magdeburg – Dessau – Leipzig.
3. Der Verbandsvorsitzende wird beauftragt, alle notwendigen Ausschreibungsdetails und Inhalte einschließlich der konkreten Ausgestaltung der Verdingungsunterlagen für die Verschiebung des Vertragsbeginns und für die Ausgestaltung des Interimsjahres 2031 mit den beteiligten Aufgabenträgern abzustimmen und die entsprechenden Vereinbarungen hierzu abzuschließen.

## TOP 16

### Mitteldeutsches S-Bahn-Netz I Interim – Kapazitätsverstärkung S6 (Vorlage 26/2025 – zur Beschlussfassung)

Herr Emanuel ruft den TOP 16 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen. Herr Irrgang beginnt mit seinen Ausführungen anhand der Präsentation (s. Anlage).

Die Linie RB20 wird zukünftig nicht mehr durch Abellio bedient, sondern verkehrt als Linie S6 durch den Betreiber DB Regio. Dies erfolgt wie bisher auf der RB20 weiter im Stundentakt. Besonders die RB 20 hat in Folge der hohen Nutzungsquote des Deutschlandticket eine anhaltend sehr hohe Nachfrage. Herr Irrgang erklärt das dargestellte Box-Plot-Diagramm, welches den Median, das 25%- und 75%-Quartil sowie Ausreiser einer Datenmenge abbildet und diese Effekte des D-Tickets veranschaulicht. Während ab 12/2026 im MDSB2025plus-Netz durch die neuen Fahrzeuge Mireo EMU200 590 Plätze gesamt gegenüber heute 460 Plätze gesamt angeboten werden, ist derzeit eine Absenkung in 2026 auf 400 Plätze gesamt bisher vorgesehen.

Entsprechend der Beschlussempfehlung des VWR soll das Platzangebot für 2026 auf 300 Sitzplätze, gesamt 600 Plätze, auf der Linie S6 angehoben werden. Dadurch kommt es bereits ab 2026 zu einer spürbaren Entlastung.

Der zu fassende Beschluss ist nur für das MDSB I Interimsjahr 2026 vorgesehen. Das Angebot der DB Regio vom 20.11.2025 wurde durch die NASA GmbH mit Kofinanzierung bereits bestätigt.

Herr Nowak nennt den Zug74632, welcher eine Auslastung von 200% der Sitzplatz-Kapazität hat. Dieser verkehrt nachmittags, was auf der Linie S6 besonders ausgeprägt ist und dann durch die Kapazitätsverstärkung positiv betroffen ist.

Die Linie S1 zählt nicht zu den voll ausgelasteten Linien. Dies sind vielmehr die Linien RE10 Leipzig – Cottbus (nach der Flügelung in Richtung Cottbus), RE 13 Leipzig – Magdeburg (ab Dessau weiter nach Berlin), RE 50 Leipzig Dresden und RB12 Leipzig – Hof (weiter nach München). Diese Linien bedienen vermeintliche Fernverkehrsrelationen, welche mit dem Deutschlandticket außerordentlich nachgefragt sind. Eine solche Entwicklung war mit Vergabe der Verkehrsleistungen nicht absehbar, da das D-Ticket erst ab 01.05.2023 angeboten wurde. Herr Emanuel ergänzt, dass ein schnelles Produkt wie der ehemalige Interregio-Express (IRE) notwendig wäre, um diese Fernverkehrsrelationen zu bedienen.

Es gibt keine weiteren Fragen.

Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt einstimmig:

*Die Verbandsversammlung ermächtigt den Verbandsvorsitzenden, die Kapazitätserhöhung der Linie S6 im Vertrag MDSB I Interim umzusetzen und einen entsprechenden Nachtrag zum Verkehrsvertrag abzuschließen.*

**TOP 17**  
**Sonstiges**

**Gremiensitzungen ZVNL 2026**

Arbeitsgremium	Dienstag, 27. Januar 2026 von 13.30 Uhr bis 15.30 Uhr
103. Verwaltungsrat	Montag, 9. März 2026 von 14.00 Uhr bis 16.00 Uhr
100. Verbandsversammlung	Montag, 30. März 2026 um 17.00 Uhr

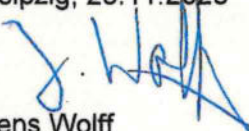
Arbeitsgremium	Dienstag, 5. Mai 2026 von 9.30 Uhr bis 11.30 Uhr
104. Verwaltungsrat	Montag, 1. Juni 2026 von 14.00 Uhr bis 16.00 Uhr
101. Verbandsversammlung	Montag, 22. Juni 2026 um 17.00 Uhr

Arbeitsgremium	Dienstag, 29. September 2026 von 9.30 Uhr bis 12.00 Uhr
105. Verwaltungsrat	Donnerstag, 12. November 2026 von 15.00 Uhr bis 17.00 Uhr
102. Verbandsversammlung	Montag, 30. November 2026 um 17.00 Uhr

Herr Irrgang informiert über die erfolgte Marketingkampagnen zum Fahrplanwechsel 2025 am 14.12.2025. Der MDV und die EVU haben in der Öffentlichkeit informiert.

Hr. Emanuel schließt die 99. Sitzung des Verbandsversammlung des ZVNL um 18.46 Uhr.

Leipzig, 25.11.2025



Jens Wolff  
ZVNL



Herr Dienberg  
Verbandsrat



Kai Emanuel  
Verbandsvorsitzender



Herr Plath  
Verbandsrat

**Anhang zur  
Niederschrift über die 99. öffentliche Verbandsversammlung des Zweckverbandes für  
den Nahverkehrsraum Leipzig am 24. November 2025  
In der Fassung vom 25.11.2026**

Hr. Bürgermeister Dienberg fordert die Änderung im Protokoll wie folgt:

**TOP 3 Lagebericht der Geschäftsführung**

Dort heißt es im Protokoll: „Die Pünktlichkeit der Züge hat zum Jahresende wieder deutlich nachgelassen (<95%)...“ Hr. Dienberg stellt fest, dass die 95% das ZVNL-eigene Ziel ist und hier bitte die tatsächliche Pünktlichkeit der Züge angegeben werden soll.

Diese Pünktlichkeit stellt sich, wie in der Präsentation grafisch gezeichnet, konkret wie folgt dar:

Linie/Vertrag	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Mittelwert
RB 110	94,74	93,82	93,83	93,25	89,13	87,1	88,98	92,47	87,61	79,83	91,21
RB 113	93,41	94,75	90,1	91,35	91,22	87,14	92,07	89,93	86,8	85,99	90,75
RB 20 STS	89,18	85,1	82,82	78,55	78,58	64,61	81,38	88,11	88,22	82,92	81,84
RB 22	94,67	92,57	94,34	92,49	88,27	88,46	89,97	89,23	90,01	86,38	91,11
RB 25 STS	87,79	84,63	81,4	71,87	84,46	81,05	88,47	89,25	89,94	88,82	84,32
RE 12	93,81	92,71	92,49	92,21	87,67	85,8	89,46	86,29	84,5	83,18	89,44
RE 13 MDSB II	90,88	89,16	87,29	91,2	91,7	81,99	83,72	89,1	79,38	61,28	87,16
RE 15 STS	97,71	96,15	95,56	96,44	90,13	85,32	91,39	93,05	93,81	92,28	93,28
RE 50 SX	90,36	90,2	80,04	68,68	79,79	86,21	86,71	62,1	62,54	53,2	78,51
RE 6 MRB	82,53	88,04	81,39	85,37	84,8	75,91	83,41	81,37	77,51	72,08	82,26
S 1 MDSB	98,09	98,37	97,47	94,03	96,98	96,29	96,12	96,26	96,72	96,69	96,70
S 10 MDSB	99,83	99,11	98,45	100	98,67	99,01	96,73	96,65	95,18	98,44	98,18
S 2 MDSB II	93,16	92,53	89,15	92,26	89,02	86,84	86,59	83,87	82,05	84,62	88,39
S 3 MDSB	96,32	96,81	95,82	95,08	94,88	94,51	93,56	87,67	90,71	92,63	93,93
S 4 MDSB	95,75	96,1	95,97	95,45	94,05	91,28	92,35	90,22	90,36	90,71	93,50
S 5 MDSB	91,44	93,13	90,31	93,68	88,46	90,73	85,91	89,01	88,98	87,22	90,18
S 5x MDSB	89,55	90,66	88,95	90,39	83,51	87,19	81,22	87,41	85,57	85,64	87,16
S 6 MDSB	96,87	97,92	95,67	97,22	96,81	95,43	95,25	92,79	94,07	93,68	95,78
S 9 MDSB II	96,20	97,59	87,55	93,40	95,09	95,01	91,38	94,91	95,37	95,31	94,06
Zielwert	95,00	95,00	95,00	95,00	95,00	95,00	95,00	95,00	95,00	95,00	95,00

S10 im April baubedingt komplett im Ausfall

alle Angaben in %


**TOP 6 Umsetzung Beschluss 11/2025 der 98. Verbandsversammlung des ZVNL**

Im Protokoll heißt es: „Herr Nowak hinterfragt die Mitführung eines verschlossenen Fahrzeugs. Grund hierfür sind die Bahnsteiglängen, an welchen Vierteiler-Doppeltraktionen nicht halten können. Eine entsprechende Reisendeninformation ist vorgesehen.“

Hier bittet Hr. Dienberg um Angabe der Linie und Uhrzeit und den Hinweis, dass die Kapazität auch mit einem Vierteiler ausreichend ist.

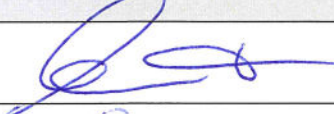


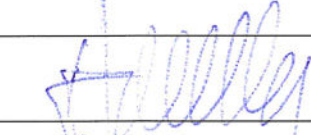


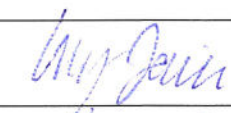
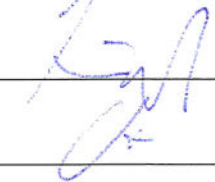


Es handelt sich hierbei um die Linie S4, 1 Fahrt Torgau – Wurzen, Mitgabe eines verschlossenen Fahrzeuges in der Rückrichtung notwendig. Dieses ist die Fahrt 37464 21:03 Uhr ab Wurzen. Derzeit ist der höchste Medianwert dieser Fahrt bei 56 P und die max. gemessene Auslastung bei 146 P. Das Platzangebot beträgt beim Siemens Mireo EMU200 ab Dez. 2026 200 Sitzplätze. Somit ist die Kapazität der Zugfahrt trotz verschlossenem zweiten Fahrzeug als Mitgabe ausreichend.

Gez. Irrgang

  
Thomas Dienberg  
Bürgermeister und  
Beigeordneter für  
Stadtentwicklung und Bau

# Anwesenheitsliste

**Gremium:** 99. Verbandsversammlung  
**Sitzung am:** 24.11.2025, 17.00 Uhr  
**Sitzungsort:** Geschäftsstelle der ZVNLS GmbH,  
 Emilienstraße 15 in 04107 Leipzig

Name, Vorname	Verbandsmitglied	Unterschrift
Herr Landrat Kai Emanuel	Landkreis Nordsachsen	
Herr Mathias Plath	Landkreis Nordsachsen	
<u>Vertreter:</u> Herr Manfred Heumos		
Herr Tobias Heller	Landkreis Nordsachsen	
<u>Vertreter:</u> Herr Enrico Gruhne		
Herr Bürgermeister Thomas Dienberg	Stadt Leipzig	
<u>Vertreter:</u> Herr Michael Jana		
Herr Andreas Nowak	Stadt Leipzig	
<u>Vertreter:</u> Herr Michael Weickert		
Herr Frank Franke	Stadt Leipzig	
<u>Vertreter:</u> Frau Anja Feichtinger		
Herr Landrat Henry Graichen	Landkreis Leipzig	
<u>Vertreter:</u> Frau Ines Lüpfer		
Herr Maik Kunze	Landkreis Leipzig	
<u>Vertreter:</u> Herr Rolf-Jürgen Streller		
Herr Karsten Schütze	Landkreis Leipzig	
<u>Vertreter:</u> Frau Nadine Stitterich		
Herr Bernd Irrgang	GF ZVNL	
Herr Jens Wolff	Stv. GF	





**Niederschrift**

**über die 100. öffentliche Verbandsversammlung des Zweckverbandes für den  
Nahverkehrsraum Leipzig am 30. März 2026**

Tagungsdauer: 17.00 Uhr bis 18.35 Uhr

Tagungsort: Geschäftsstelle der ZVNLS GmbH  
Emilienstraße 15, 04107 Leipzig

**Teilnehmer**

Verbandsmitglieder: Herr Kai Emanuel, Landrat Landkreis Nordsachsen und  
Verbandsvorsitzender,  
Herr Thomas Dienberg, Bürgermeister Stadt Leipzig  
Herrn Henry Graichen, Landrat Landkreis Leipzig  
Herr Tobias Heller, Landkreis Nordsachsen  
Herr Karsten Schütze, Landkreis Leipzig  
Herr Andreas Nowak, Stadt Leipzig  
Herr Maik Kunze, Landkreis Leipzig  
Herr Frank Franke, Stadt Leipzig  
Herr Heumos, Landkreis Nordsachsen

Weiterer Teilnehmer: Herr Bernd Irrgang, Geschäftsführer ZVNL  
Herr Jens Wolff, stellv. Geschäftsführer ZVNL  
Herr Paul Moritz, BBVL  
Frau Ines Lüpfer, Landkreis Leipzig  
Herr Ron Böhme, MDV  
Gäste n.n.

Protokoll: Herr Jens Wolff, stellv. Geschäftsführer ZVNL

Anlage: Präsentation zur Verbandsversammlung  
Teilnehmerliste

**TOP 1**

**Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit und der Beschlussfähigkeit sowie Bestätigung der  
Tagesordnung**

Herr Emanuel eröffnet die 100. Verbandsversammlung und stellt die Anwesenheit von neun von neun Verbandsräten und gleichzeitig drei von drei Stimmführern fest. Die Beschlussfähigkeit der Verbandsversammlung ist gegeben.

Die Einladungen und Unterlagen zur Verbandsversammlung sind den Mitgliedern fristgerecht zugegangen. Hierzu gibt es keine Beanstandungen.

Es gibt keine weiteren Ergänzungen zur Tagesordnung. Die Tagesordnung wird einstimmig bestätigt.

## **TOP 2**

### Bestimmung der zwei Verbandsräte zur Unterzeichnung der heutigen Niederschrift nach § 40 Abs. 2 SächsGemO analog

Herr Emanuel schlägt Herrn Graichen und Herrn Heumos als Unterzeichner der Niederschrift zur heutigen Sitzung vor. Es gibt keine weiteren Vorschläge. Alle Anwesenden sind damit einverstanden.

## **TOP 3**

### Lagebericht der Geschäftsführung

Herr Emanuel ruft den TOP 3 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen. Herr Irrgang führt anhand der Präsentation (s. Anlage) aus.

Die erste Verbandsversammlung fand am 17.11.1997 statt. Seitdem wurden 590 Beschlussvorlagen eingebracht.

Die Delle in den Aufwendungen und bestellten Zugkilometern zw. 2010 und 2014 entstand durch Baumaßnahmen im Zuge der netzergänzenden Maßnahmen im Südraum Leipzigs und der unterjährigen Mittelkürzung unter Staatsminister Morlok, die entsprechende Abbestellungen zur Folge hatte. Die Verringerung der bestellten Zkm ab 2026 ist Folge der Kostenexplosion nach dem Angriffskrieg auf die Ukraine, der nicht gleich anwachsenden Regionalisierungsmittel und stagnierenden Erlöse in Folge des D-Tickets.

Der Januar 2026 zeigt wiederum den jahreszeittypischen Knick im Kurvendiagramm der Pünktlichkeit in Folge der Witterung, welche sich jedoch im Schienenverkehr nicht derart bemerkbar machen sollten. Grundsätzlich ist, von einem schlechten Niveau kommend, eine Verbesserung der Pünktlichkeitssituation im SPNV in Folge vieler Maßnahmen der DB AG zu sehen. Dennoch ist der Zustand unbefriedigend.

Die Baustellenzustände haben einen großen Anteil an den 4,1 % ausgefallenen Zugleistungen.

Die batterieelektrischen Triebwagen der ZVNLS GmbH, Siemens Mireo BEMU100, sind pünktlich zur Betriebsaufnahme im Netz verfügbar. Ein vorzeitiger Betrieb auf der Linie RB110 wird geprüft.

Für das Schlichtungsverfahren mit der DB Regio Südost wurde der Auswahl des vorsitzenden Richters am Oberlandesgericht a.D. Hanspeter Riechert von beiden Parteien zugestimmt. Herr Riechert kommt mit dem Vorgehen auf beide Seiten zu. Neue Termine stehen noch nicht fest.

Bis zu 60% der Kosten für Verkehrsleistungen entfallen auf Infrastrukturentgelte (Trassen- und Stationsgebühr, Energiebezugsnebenkosten). Nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) vom 19.03.2026, dass die Trassenpreisbremse für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nach § 37 Absatz 2 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) gegen Europarecht verstößt, hat die Bundesnetzagentur von Amts wegen die Aufhebung und die Neubescheidung der Genehmigungsanträge der Trassenpreise eingeleitet. Es sind alle EVU in Deutschland und damit alle SPNV-Aufgabeträger, aber auch Cargo und SPFV, betroffen. Aktuell besteht damit ein sehr hohes Risiko, dass hier erhebliche Zusatzkosten den AT SPNV entstehen. Derzeit sind die konkreten Modalitäten der Entgelterhöhung zu den Trassenpreisen unbekannt. Eine rückwirkende Zahlung der

Trassenpreise steht im Raum. Der Ausgang der Problematik wird frühestens im Sommer 2026 ersichtlich.

Herr Franke nennt hierzu den Widerspruch, dass der Bund Deutschlandticket-Nutzung bewirbt, damit die Einnahmen im SPNV senkt und gleichzeitig die Infrastrukturkosten steigen lässt. Ein regulierender Durchgriff des Gesellschafters der DB AG ist notwendig.

Herr Nowak ergänzt, dass dem Freistaat Sachsen aus dem DT-Finanzausgleich mehr Geld zusteht. Die Staatsministerin Kraushaar hat keine Aussage über das weitere Vorgehen getroffen. Der Bund als Eigentümer der DB AG steht in der Bringschuld. Da alle SPNV-Aufgabenträger betroffen sind, wird auf einen Schulterschluss aller Beteiligten gehofft.

Es gibt keine weiteren Fragen.

#### **TOP 4**

##### Fortschreibung Nahverkehrsplan

*(Vorlage 02/2026 – zur Beschlussfassung)*

Herr Emanuel ruft den TOP 4 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen. Herr Irrgang führt anhand der Präsentation (s. Anlage) aus.

Die Anhörung der Träger öffentlicher Belange ist im IV. Quartal 2025 erfolgt, alle gemachten Eingaben wurden eingearbeitet. Es gab wenig Widerspruch, was als Erfolg gewertet wird bzw. die Qualität widerspiegelt.

Herr Franke bittet um Erläuterung, ob die Linie S10 kompensiert wird und wie Markkleeberg zukünftig angebunden ist.

Herr Irrgang erläutert, dass das Interimsjahr 2026 eine Ausnahme darstellt, in dem die Linie S2 infrastruktur- und betriebsbedingt nur bis Leipzig-Connewitz verkehrt. Eine Zugwende in Markkleeberg-Gaschwitz ist ab 2027 wieder möglich. Dann verkehren die Linien S2, S3, S5 und S5x durch Markkleeberg. Dies wurde bisher immer so kommuniziert.

Die Linie S10 konnte mit den verfügbaren finanziellen Mitteln weder in MDSB2025plus noch im Interimsjahr 2026 beauftragt werden. Mit Mittelzuwachs wird die Beauftragung neu geprüft. Die hohe Verkehrsleistung aus dem Jahr 2025 kann der ZVNL momentan finanziell nicht mehr leisten.

Herr Nowak bittet um Nachreichung der Statistik der S10-Ausfälle und möchte wissen, ob Gaschwitz wieder viermal je Stunde angebunden wird.

Im Jahr 2027 ff. verkehren die Linien S2 und S3 mit vier Fahrten je Stunde nach bzw. durch Markkleeberg-Gaschwitz.

Es gibt keine weiteren Fragen. Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt einstimmig:

*Die Verbandsversammlung beschließt die Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2025-2030.*

#### **TOP 5**

##### Aktionsprogramm ZVNL 2026

*(Vorlage 03/2026 – zur Beschlussfassung)*

Herr Emanuel ruft den TOP 5 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen. Herr Irrgang führt anhand der Präsentation (s. Anlage) aus.

Es wurden insgesamt Projekte für ca. 34 Mio. € angemeldet, während rund 17 Mio. € zur Verfügung stehen. Etwa 13,1 Mio. € verbleiben nach Verwendung für Teil C (BKZ+HDTV MDV) und übergreifende Maßnahmen zur Aufteilung auf die Verbandsmitglieder.

Die Verteilung der einzelnen Maßnahmen wurde den Verbandsräten in den Unterlagen bereitgestellt.

In der Folge hebt Herr Irrgang einige wichtige geförderte Maßnahmen hervor. Der Interimsbahnsteig Sellerhausen wird im Jahr 2028 fertig. Die Planung des Interimsbahnsteig CTC Delitzsch wird zeitnah begonnen. Die Fußgängerbrücke Connewitz konnte nunmehr abgeschlossen werden. Nahezu alle B&R-Anlagen im Verbandsgebiet wurden gefördert. Die Stadt Borna soll eine moderne Verknüpfungsstelle erhalten. Es gibt viele weitere wichtige Maßnahmen wie zum Beispiel die Bushaltestellen im gesamten Nahverkehrsraum. Das Anti-Vandalismus-Programm ist etabliert und wird weitergeführt. Für alle Projekte gilt gleichwohl die insbesondere seit drei Jahren negative Kostenentwicklung, teilweise mit Faktor 3 bzw. 4. Herr Irrgang sieht zukünftig den Schwerpunkt nicht in der Beschaffung von mehr Geld (dieses wird ohnehin sehr schwierig), sondern in der radikalen Kostendämpfung.

Der Verwaltungsrat hat sich über die Aufteilungsquote zwischen den Verbandsmitgliedern für das Jahr 2026 verständigt. 5/6 des Basiswerts (13,06 Mio.€) werden nach der Drittelregel auf die Verbandsmitglieder verteilt. 1/6 wird nach Fahrplankilometeranteil unter Berücksichtigung der Flexa-km verteilt. Zusätzliche Überschüsse (hier prognostiziert 1,57 Mio. €) werden bis 3,0 Mio. € nach Fahrplankilometeranteilen aufgeteilt, danach Drittelregelung. Die prognostizierten zusätzlichen Überschüsse (aus Minderungen und Ausfällen) sind als fiktiver Erfahrungswert der Vollständigkeit halber dargestellt, haben in ihrer Höhe jedoch keine Verbindlichkeit.

Es gibt keine weiteren Fragen. Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt einstimmig:

1. *Dem Aktionsprogramm (AP) für das Jahr 2026 gemäß Anlage wird zugestimmt.*
2. *Mittel, die für die einzelnen angemeldeten Vorhaben aus Teil A bis C und I des AP 2026 nicht zur Abrufung gelangen, können für andere Vorhaben aus Teil A bis C und I eingesetzt werden bzw. können in Höhe des Nichtabrufs durch aktuelle, zum Zeitpunkt der Aufstellung des AP noch nicht bekannte zuwendungsfähige Vorhaben ersetzt werden; Maßnahmen aus der Liste für die Priorität 2 können realisiert werden, wenn finanzielle Mittel aus der 1. Priorität frei werden oder im ZVNL-Haushalt ein Überschuss ausgewiesen wird.*
3. *Aus den Mitteln nach Teil C des Aktionsprogramms werden die Durchtarifizierungsverluste sowie die Betriebskostenzuschüsse der Verbandsmitglieder, die im Rahmen ihrer MDV-Mitgliedschaft anfallen, ausgeglichen. Weiterhin werden den Verbandsmitgliedern (AT ÖSPV) Zuschüsse für den ÖSPV gewährt.*

## **TOP 6.1**

### Ostthüringennetz (OTN) – Pünktlichkeitsanpassung (Vorlage 05/2026 – zur Beschlussfassung)

Herr Emanuel ruft den TOP 6.1 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen. Herr Irrgang führt anhand der Präsentation (s. Anlage) aus.

Die Erfurter Bahn hat Probleme, die geforderten Fahrzeiten bzw. Pünktlichkeit einzuhalten. Seitens DB InfraGO konnten die in der Betriebsprogrammstudie zu Grunde gelegten Anpassungen der Infrastruktur auf dem Streckenabschnitt Leipzig – Zeitz bisher nicht zeitgerecht erfolgen. Eine Zusatzvereinbarung zum Vertrag ist notwendig, um die vereinbarte Pünktlichkeitsgrenze von 5 auf 8 Minuten anzupassen.

Herr Franke fragt, ob nicht die DB InfraGO zahlen und der ZVNL die Minderungen ziehen müsste. Herr Irrgang sieht dies differenziert, wenn DB InfraGO die Strecke baut und sperrt, gibt es kein Veto durch EVU oder Aufgabenträger. Die Minderungen durch die AT SPNV an das EVU sind höher als die Rückerstattung durch DB InfraGO an die EVU, so dass das EVU in jeglicher Hinsicht unverschuldet bestraft wird.

Herr Nowak fragt, warum wir dem EVU entgegenkommen und auf welcher Basis die Ausschreibung gemacht wurde. Er kann nicht nachvollziehen, warum wir auf einem Schaden

sitzen bleiben. Herr Irrgang schildert die schlechte Verhandlungsposition der Aufgabenträger, welche bewusst keinen direkten Vertrag mit DB InfraGO eingehen und abhängig vom Zutun dieser sind. Die Festsetzung der Rückerstattungshöhe hat der Bund über die BNetzA vorgegeben, welcher gleichwohl Eigentümer der DB InfraGO ist. Die Erfolgsaussichten der Aufgabenträger, dieses zu ändern, sind sehr gering. DB InfraGO hat zuletzt vor zwei Jahren mitgeteilt, dass die Strecke Leipzig – Zeitz – Gera im Jahr 2036 fertiggestellt sein wird.

Herr Nowak bittet, in Abstimmung mit dem TLBV zu gehen und entsprechende Maßnahmen gegen DB InfraGO zu prüfen.

Herr Graichen bittet, dem TLVB naheulegen, dies rechtlich zu prüfen.

Herr Emanuel sagt eine Untersuchung zu, welche Konstellationen eines Klageweges es hierzu bisher schon gab.

Herr Nowak will das Thema im Staatsministerium platzieren.

Es gibt keine weiteren Fragen. Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt einstimmig:

*Die Verbandsversammlung ermächtigt den Verbandsvorsitzenden, den Pünktlichkeitsanpassungen in dem Vertrag Ostthüringen Netz (OTN) zu zustimmen und eine entsprechende Zusatzvereinbarung mit der Erfurter Bahn abzuschließen.*

## **TOP 6.2**

### Ostthüringennetz (OTN) – Kapazitätsverstärkungen

*(Vorlage 06/2026 – zur Beschlussfassung)*

Herr Emanuel ruft den TOP 6.2 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen. Herr Irrgang führt anhand der Präsentation (s. Anlage) aus.

Diese durch den SPNV bediente Fernverkehrsrelation (>50 km) ist Richtung Bayern und Thüringen durch das Deutschlandticket sehr stark nachgefragt. Mit der bereits in den Vorjahren umgesetzten Verstärkung zu Zweifach- bzw. Dreifachtraktion kann dem entsprochen werden. Dieses muss nunmehr verlängert werden.

Herr Emanuel sieht darin eisenbahntypische sprungfixe Kosten, die durch das Deutschlandticket entstehen.

Es gibt keine weiteren Fragen. Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt einstimmig:

*Die Verbandsversammlung ermächtigt den Verbandsvorsitzenden, den Kapazitätserhöhungen in dem Vertrag Ostthüringen Netz (OTN) zu zustimmen und eine entsprechende Zusatzvereinbarung mit der Erfurter Bahn abzuschließen.*

## **TOP 7**

### MDSB II – Bestandsvertrag

*(Vorlage 07/2026 – zur Beschlussfassung)*

Herr Emanuel ruft den TOP 7 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen. Herr Irrgang führt anhand der Präsentation (s. Anlage) aus.

Der Vertrag läuft regulär bis Ende 2030. Die aufgezeigten Mehrkosten entstehen durch weitreichende Änderung der Bestellung. Insbesondere drei Fahrzeuge mussten infolge der Kapazitätssteigerung hinzugenommen werden. Ein Beispiel ist der Umstieg von RE13 in den RE 7 nach Berlin, der erhebliche Mengen an Reisenden aufzeigt „verkappter Fernverkehr“.

Die Anpassung soll bis Vertragsende bestand haben, da die Randbedingungen mit Fortführung des D-Tickets perspektivisch so bleiben. In diesem Zusammenhang kommt es in anderen Bereichen ebenfalls zu Mehrkosten wie in der Folie dargestellt.

Es gibt keine weiteren Fragen. Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt einstimmig:

*Die Verbandsversammlung ermächtigt den Verbandsvorsitzenden der Vergütung der Zusatzkosten für die Konzeptänderung im Netz MDSB II für die Jahre 2026 bis 2030 zuzustimmen und einen entsprechenden Nachtrag zum Verkehrsvertrag abzuschließen.*

## **TOP 8**

### **RE 6**

*(Vorlage 08/2026 – zur Beschlussfassung)*

Herr Emanuel ruft den TOP 8 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen. Herr Irrgang beginnt mit seinen Ausführungen anhand der Präsentation (s. Anlage).

Im April werden die letzten der 11 Fahrzeuge Alstom Coradia BEMU geliefert sein. Die bereits im Betrieb befindlichen Fahrzeuge weisen einen sehr leisen, angenehmen Fahrkomfort auf, was auch für Streckenanrainer eine Verbesserung darstellt. Die Lieferung der Fahrzeuge erfolgt zwei Jahre verspätet, weshalb ein weiterer 3. Nachtrag zum BEMU-Vertrag notwendig ist. Dieser deckt die Aufwände des EVU von 12/2025 bis 6/2026. Ab Juni 2026 kann der bereits abgeschlossene Verkehrsvertrag RE 6 BEMU ordnungsgemäß durchgeführt werden.

Herr Franke möchte wissen, ob diese Kosten in Folge der Lieferverzögerung an Alstom weitergegeben werden. Herr Irrgang weist darauf hin, dass diese Kosten zum Teil bereits durch Alstom getragen wurden, die Vertragsstrafen diesbezüglich jedoch gedeckelt und bereits ausgeschöpft sind.

Herr Emanuel ergänzt, dass der Einsatz der Doppelstockzüge mit Beginn des Kulturjahres Chemnitz auf Wunsch der Aufgabenträger erfolgt ist und somit ein Teil der Mehrkosten durch diese getragen werden.

Es gibt keine weiteren Fragen. Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt einstimmig:

*Der Verbandsvorsitzende wird beauftragt, das Verhandlungsverfahren zu dem als Anlage beigefügten Nachtrag im Verkehrsvertrag RE 6 Chemnitz – Leipzig aufgrund der vom Vertrag abweichenden Fahrzeugkonzepte durchzuführen und alle Details und Inhalte einschließlich der konkreten Ausgestaltung der Nachtragsunterlagen festzulegen.*

## **TOP 9.1**

### **Nachbestellung - Ergebnis Prüfauftrag**

*(Vorlage 09/2026 – zur Beschlussfassung)*

Herr Emanuel ruft den TOP 9.1 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen. Herr Irrgang beginnt mit seinen Ausführungen anhand der Präsentation (s. Anlage).

Die Geschäftsstelle hat in einem sehr komplexen Prozess seit Juni 2025 die Leistungen der Nachbestellung planen und abstimmen können. Ein Meilenstein war die Bereitstellung eines zusätzlichen Fahrzeugs, welches für die Zusatzleistungen der S4 notwendig ist. Diese bedient nunmehr die DB Regio mit einem Siemens Mireo EMU200, welcher durch die Umbestellung der Linie S30 frei geworden ist.

Mit dem Beschluss 18/2025 der 99. Verbandsversammlung 24.11.2025 war der Kauf zweier Siemens Mireo EMU150 möglich, welche nunmehr durch Die Länderbahn GmbH DLB auf der Linie S30 zum Einsatz kommen. Darüber hinaus ist es möglich, die S3 in Tagesrandlagen und am Wochenende zu verstärken.

Die Finanzierung der Nachbestellung wird vor allem durch freigewordene Mittel aus Zugausfällen und leistungseinschränkenden Baumaßnahmen gesichert.

Alle Punkte aus dem Prüfauftrag können somit umgesetzt werden.

Herr Schütze gibt den Hinweis, dass im 1. Punkt des Beschlusses die Anlage 1 statt Anlage 2 vermerkt werden muss. Die Geschäftsstelle passt dies umgehend vor Unterschrift an.

Es gibt keine weiteren Fragen. Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt einstimmig die geänderte Beschlussvorlage:

*Die Verbandsversammlung ermächtigt den Verbandsvorsitzenden für die Fahrplanjahre 2027 bis 2030*

1. *die zusätzlichen Verkehrsleistungen aa), ba), ca), d), e), f) und g) gemäß Anlage 1 zu bestellen,*
2. *die Bestellung von Doppeltraktionen auf der Linie S3 vorzunehmen,*
3. *die Bestellung der Verkehrsleistung der Linie S30 beim EVU Die Länderbahn GmbH DLB vorzunehmen,*
4. *die Verkehrsleistung der Linie S30 beim EVU DB Regio AG abzubestellen.*

## **TOP 9.2**

Bestellung baubedingter Zusatzverkehre  
(Vorlage 10/2026 – zur Beschlussfassung)

Herr Emanuel ruft den TOP 10 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen. Herr Irrgang beginnt mit seinen Ausführungen anhand der Präsentation (s. Anlage).

Im Zeitraum vom 11.07.2026 bis 01.10.2026 wird die hochbelastete Strecke der Linie S3 zwischen Leipzig Slevogtstraße und Schkeuditz voll gesperrt, gleichzeitig hat die LVB parallel Baumaßnahmen. Es erfolgt ein regulärer SEV für die S3 mit Bedienung aller S-Bahnstationen. Dazu fahren zusätzliche Züge Leipzig Hbf – Flughafen Leipzig/Halle – Halle Hbf. Die Züge benötigen im Regelverkehr zwölf Minuten von Leipzig Hbf tief zum Flughafen Leipzig/Halle, was mit dem SEV-Bus nicht möglich ist. Zudem werden die Pendler zwischen Halle und Leipzig nicht den SEV nutzen. Über den vertraglichen SEV hinaus ist deshalb diese Sonderleistung zusätzlicher Züge über Halle Hbf - Flughafen Leipzig/Halle – Leipzig Hbf erforderlich mit einem weiteren kurzen SEV Flughafen - Schkeuditz.

Herr Dienberg möchte wissen, wie die Kommunikation der Maßnahmen geplant ist. Herr Irrgang verweist auf die Abstimmungsrunden zu den Maßnahmen unter Einbeziehung der Marketingmitarbeiter des MDV und des EVU. Die Stadt Schkeuditz informiert zusätzlich die Anwohner.

Es gibt keine weiteren Fragen. Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt einstimmig:

*Die Verbandsversammlung stimmt der Bestellung der baubedingten Zusatzverkehre auf der Strecke Leipzig Hbf – Leipzig/Halle Flughafen – Halle Hbf für den Zeitraum vom 11.07.2026 bis 01.10.2026 zu.*

## **TOP 9.3**

Fahrplan-/Kapazitätenbestellung 2026/2027  
(Vorlage 11/2026 – zur Beschlussfassung)

Herr Emanuel ruft den TOP 9.3 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen. Herr Irrgang beginnt mit seinen Ausführungen anhand der Präsentation (s. Anlage).

Jedes Jahr wird vertragsgemäß der Fahrplan mit den Kapazitäten bis 31.03.2026 bei den EVU bestellt. Das EVU meldet daraufhin die Trassen an. Nach Abstimmung durch DB InfraGO mit den EVU gibt es dann im September 2026 den endgültigen Netzfahrplan. Mit Beschluss aus TOP 9.1 sind hier auch die Zubestellungen inkludiert.

Herr Nowak will wissen, welche Linien nach Plauen, Zwickau und Glauchau verkehren. Die Linie S5 flügelt in Gößnitz ein Zugteil nach Glauchau, die Linie S5x eines in Werdau nach Plauen. Die jeweils anderen Zugteile verkehren als S5 oder S5x nach Zwickau.

Im Nachtverkehr wird eine Fahrt nach Halle in Altenburg statt in Connewitz beginnen. Somit wird eine Leerfahrt vermieden.

Die Linie RB110 wird durch die Linie S1 substituiert.

Die Linie RE50 verkehrt ab Dezember 2026 überwiegend mit neuwertigen, überarbeiteten Doppelstocktriebzügen mit fünf Waggonen, die Talent 2 EMU nur noch in Ausnahme.

Herr Nowak fragt zudem nach wie groß ist die 1. Klasse in den Doppelstockzügen. Es wird ein Oberdeck in einem Mittelwagen mit einem 1. Klassebereich zur Verfügung stehen.

Ist eine Reduzierung der Kundenbetreuer auch im RE 50 vorgesehen. Nein, im ZVNL verkehren die Züge immer mit Kundenbetreuer und teilweise mit Sicherheitspersonal.

Herr Nowak meint die Reduzierung der Kundenbetreuer führe zu mehr Verspätungen.

Warum fährt der RE50 nunmehr zur Minute 07 ab? Da der Halt in Radebeul Ost und Baumaßnahmen entfallen, ist eine bessere Fahrzeit möglich. Dadurch fährt der RE 50 nicht mehr zur Minute 00 in Leipzig ab, sondern 7 Minuten später. Die Gesamtfahrzeit verkürzt sich um 4 Minuten.

Es gibt keine weiteren Fragen. Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt einstimmig:

*1. Der Vorstandsvorsitzende des Zweckverbandes wird, vorbehaltlich der zukünftigen finanziellen Ausstattung des ZVNL zur Finanzierung von SPNV-Verkehrsleistungen, auf Grundlage der in der "Anlage 2 -Fahrplanbestellung MDSB2025plus Lose 1.1+1.2", „Anlage 3 - Fahrplanbestellung 2026/2027 MDSB2025plus Los 2“, "Anlage 4 - Fahrplanbestellung 2026/2027 MDSB II" und "Anlage 5 - Fahrplanbestellung 2026/2027 übrige Verkehrsverträge " zur fristgerechten Bestellung von Verkehrsleistungen ermächtigt.*

*2. Die verbindliche Bestellung wird der Verbandsversammlung in einer der folgenden Verbandsversammlungen zur Kenntnis gegeben.*

**TOP 10**  
Sonstiges

Gremiensitzungen ZVNL 2026

Arbeitsgremium	Dienstag, 5. Mai 2026 von 9.30 Uhr bis 11.30 Uhr
104. Verwaltungsrat	Montag, 1. Juni 2026 von 14.00 Uhr bis 16.00 Uhr
101. Verbandsversammlung	Montag, 22. Juni 2026 um 17.00 Uhr

Arbeitsgremium	Dienstag, 29. September 2026 von 9.30 Uhr bis 12.00 Uhr
105. Verwaltungsrat	Donnerstag, 12. November 2026 von 15.00 Uhr bis 17.00 Uhr
102. Verbandsversammlung	Montag, 30. November 2026 um 17.00 Uhr

Herr Emanuel schließt die 100. Sitzung der Verbandsversammlung des ZVNL um 18.35 Uhr.

Leipzig, 30.03.2026

  
Jens Wolff  
ZVNL



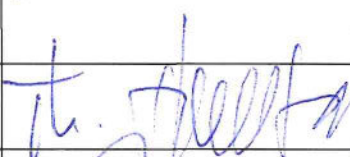
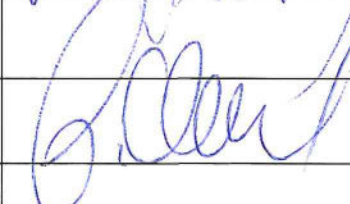
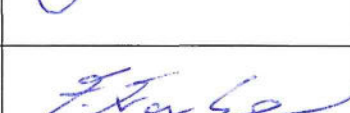
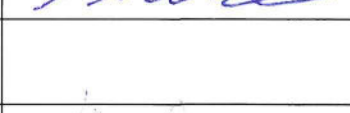

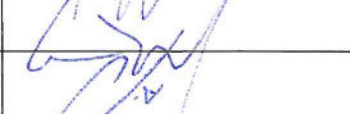

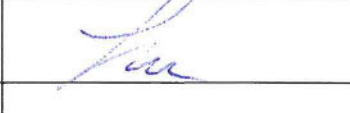
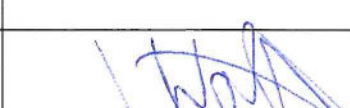
  
Kai Emanuel  
Verbandsvorsitzender

  
Herr Graichen  
Verbandsrat

  
Herr Heumos  
Verbandsrat

# Anwesenheitsliste

**Gremium:** 100. Verbandsversammlung  
**Sitzung am:** 30.03.2026, 17.00 Uhr  
**Sitzungsort:** Geschäftsstelle der ZVNLS GmbH,  
 Emilienstraße 15 in 04107 Leipzig

Name, Vorname	Verbandsmitglied	Unterschrift
Herr Landrat Kai Emanuel	Landkreis Nordsachsen	
Herr Mathias Plath	Landkreis Nordsachsen	entschuldigt (d) am 19.03.2026
<u>Vertreter:</u> Herr Manfred Heumos		
Herr Tobias Heller	Landkreis Nordsachsen	
<u>Vertreter:</u> Herr Enrico Gruhne		
Herr Bürgermeister Thomas Dienberg	Stadt Leipzig	
<u>Vertreter:</u> Herr Michael Jana		
Herr Andreas Nowak	Stadt Leipzig	
<u>Vertreter:</u> Herr Michael Weickert		
Herr Frank Franke	Stadt Leipzig	
<u>Vertreter:</u> Frau Anja Feichtinger		
Herr Landrat Henry Graichen	Landkreis Leipzig	
<u>Vertreter:</u> Frau Ines Lüpfer		
Herr Maik Kunze	Landkreis Leipzig	
<u>Vertreter:</u> Herr Rolf-Jürgen Streller		
Herr Karsten Schütze	Landkreis Leipzig	
<u>Vertreter:</u> Frau Nadine Stitterich		
Herr Bernd Irrgang	GF ZVNL	
Herr Jens Wolff	Stv. GF	





**TOP 3**

**Bekanntgabe**

**Fahrplan-/Kapazitätenbestellung 2026/2027**

## Beschlussausfertigung der Verbandsversammlung

Beschlusnummer: 11/2026  
 Beschlussdatum: 30.03.2026  
 Beschlusstitel:

### Fahrplan-/Kapazitätenbestellung 2026/2027

#### Beschlussfassung

- Der Vorstandsvorsitzende des Zweckverbandes wird, vorbehaltlich der zukünftigen finanziellen Ausstattung des ZVNL zur Finanzierung von SPNV-Verkehrsleistungen, auf Grundlage der in der "Anlage 2 - Fahrplanbestellung MDSB2025plus Lose 1.1+1.2", „Anlage 3 - Fahrplanbestellung 2026/2027 MDSB2025plus Los 2“, "Anlage 4 - Fahrplanbestellung 2026/2027 MDSB II" und "Anlage 5 - Fahrplanbestellung 2026/2027 übrige Verkehrsverträge " zur fristgerechten Bestellung von Verkehrsleistungen ermächtigt.
- Die verbindliche Bestellung wird der Verbandsversammlung in einer der folgenden Verbandsversammlungen zur Kenntnis gegeben.

#### Beratungsergebnis:

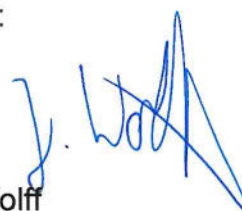
Gremium: 100. Verbandsversammlung					Sitzung am: 30.03.2026	
Votum einstimmig: <i>ja</i>	Mit Stimmenmehrheit:	Ja	Nein	Enthaltung	Laut Beschlussvorlage: <i>ja</i>	Änderung bei Beschlussfassung

Leipzig, den 30. MRZ. 2026



Kai Emanuel  
Verbandsvorsitzender

F. d. R.:



Jens Wolff  
Protokollführer

the 1990s, the number of people with diabetes has increased in all industrialized countries (1).

Diabetes is a chronic disease with a high prevalence. In the Netherlands, the prevalence of diabetes is 6.5% (2). The prevalence of diabetes is expected to increase in the next decades, because of the increasing prevalence of obesity and the increasing life expectancy (3). The prevalence of diabetes is expected to increase from 6.5% in 1990 to 10.5% in 2020 (4). The prevalence of diabetes is expected to increase from 6.5% in 1990 to 10.5% in 2020 (4).

The prevalence of diabetes is expected to increase in the next decades, because of the increasing prevalence of obesity and the increasing life expectancy (3).

The prevalence of diabetes is expected to increase from 6.5% in 1990 to 10.5% in 2020 (4).

The prevalence of diabetes is expected to increase in the next decades, because of the increasing prevalence of obesity and the increasing life expectancy (3).

The prevalence of diabetes is expected to increase from 6.5% in 1990 to 10.5% in 2020 (4).

The prevalence of diabetes is expected to increase in the next decades, because of the increasing prevalence of obesity and the increasing life expectancy (3).

The prevalence of diabetes is expected to increase from 6.5% in 1990 to 10.5% in 2020 (4).

The prevalence of diabetes is expected to increase in the next decades, because of the increasing prevalence of obesity and the increasing life expectancy (3).

The prevalence of diabetes is expected to increase from 6.5% in 1990 to 10.5% in 2020 (4).

The prevalence of diabetes is expected to increase in the next decades, because of the increasing prevalence of obesity and the increasing life expectancy (3).

The prevalence of diabetes is expected to increase from 6.5% in 1990 to 10.5% in 2020 (4).

The prevalence of diabetes is expected to increase in the next decades, because of the increasing prevalence of obesity and the increasing life expectancy (3).

The prevalence of diabetes is expected to increase from 6.5% in 1990 to 10.5% in 2020 (4).

The prevalence of diabetes is expected to increase in the next decades, because of the increasing prevalence of obesity and the increasing life expectancy (3).

The prevalence of diabetes is expected to increase from 6.5% in 1990 to 10.5% in 2020 (4).

The prevalence of diabetes is expected to increase in the next decades, because of the increasing prevalence of obesity and the increasing life expectancy (3).

The prevalence of diabetes is expected to increase from 6.5% in 1990 to 10.5% in 2020 (4).

The prevalence of diabetes is expected to increase in the next decades, because of the increasing prevalence of obesity and the increasing life expectancy (3).

The prevalence of diabetes is expected to increase from 6.5% in 1990 to 10.5% in 2020 (4).

The prevalence of diabetes is expected to increase in the next decades, because of the increasing prevalence of obesity and the increasing life expectancy (3).

The prevalence of diabetes is expected to increase from 6.5% in 1990 to 10.5% in 2020 (4).

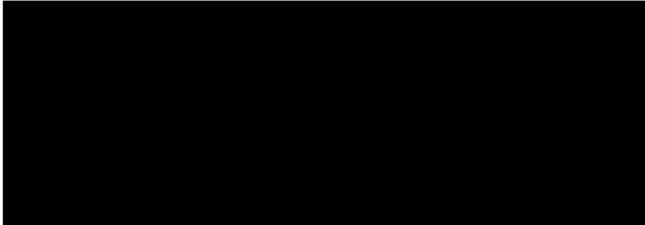
The prevalence of diabetes is expected to increase in the next decades, because of the increasing prevalence of obesity and the increasing life expectancy (3).

The prevalence of diabetes is expected to increase from 6.5% in 1990 to 10.5% in 2020 (4).



Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig | Emilienstraße 15 | 04107 Leipzig

DB Regio AG Regio Südost  
Verkehrsvertragsmanagement Mitteldeutschland  
und Sachsen-Anhalt



Ansprechpartner:

E-Mail:

Telefon:

Unser Zeichen:

Ihr Zeichen:

Datum: 30.03.2026

## **Bestellung Jahresfahrplan 2026/2027** **hier: Mitteldeutsches S-Bahn-Netz 2025BEMU**

Sehr geehrte Herren,

anbei erhalten Sie gemäß des Verkehrsvertrags zum MDSB-Netz 2025BEMU unsere Bestellung zum Jahresfahrplan 2026/2027 für das Gebiet des ZVNL.

Hinsichtlich der Vorgaben zum Fahrplan sind entsprechende Abstimmungen zwischen Ihrem und unserem Haus erfolgt.

Der Bestellung liegt die Annahme zugrunde, dass die Infrastrukturnutzungsentgelte für den Fahrplan 2027 um 3 Prozent gegenüber den durch die Bundesnetzagentur (BNetzA) genehmigten Entgelten für den Fahrplan 2026 steigen (vgl. § 37 Abs. 2 ERegG in Verbindung mit § 5 Abs. 3 RegG).

Auswirkungen des Urteils des EuGH vom 19.03.2026 (Rechtssache C-770/24) auf die Berechnung der Trassenentgelte konnten für die Bestellung noch nicht berücksichtigt werden, da die Trassenentgelte für die Netzfahrplanperiode 2026/2027 (TPS 2027) von der BNetzA derzeit noch nicht genehmigt sind (siehe Tenorziffern 1. und 3. des Teilbeschlusses der Bundesnetzagentur vom 11.03.2026, BK10-25-0640\_E). Darüber hinaus sind die von dem Betreiber der Schienenwege gegenüber der BNetzA für die Netzfahrplanperioden 2024/2025 (TPS 2025) und 2025/2026 (TPS 2026) beantragten Infrastrukturnutzungsentgelte einerseits Gegenstand gerichtlicher Verfahren. Andererseits hat die BNetzA insoweit von Amts wegen die Aufhebung und die Neubescheidung der Genehmigungsanträge eingeleitet (siehe Unterrichtung, BK10-23-0400\_E).

Es ist derzeit nicht prognostizierbar, in welcher Höhe die Trassenpreise für das TPS 2027 im Ergebnis dieser Verfahren genehmigt werden. Sofern die Infrastrukturnutzungsentgelte für das TPS 2027 im Ergebnis der genannten Verfahren außergewöhnlich stark steigen sollten, wird auf der Grundlage der vertraglichen Regelungen über Reduzierungen des Leistungsumfangs zu entscheiden sein. Gegebenenfalls kommt auch eine an den jeweiligen Einzelfall angepasste

Vereinbarung mit dem Ziel in Betracht, das bisherige Volumen des Verkehrsvertrags möglichst weitgehend zu erhalten.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Kai Emanuel  
Verbandsvorsitzender

**Anlage:**

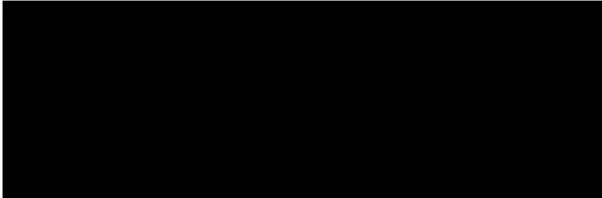
Leistungsvolumen Mitteldeutsches S-Bahn-Netz 2025BEMU (Jahresfahrplan 2026/2027)

Leistungsvolumen Mitteldeutsches S-Bahn-Netz 2025BEMU (Jahresfahrplan 2026/2027)												
Linie	Abschnitt von	nach	km	Takt in min	Bestellung Fahrplan 2026/2027 (Normjahr)						Summe Zkm	
					Mo-Fr Tage	Sa	So/F	Zkm ges.	Linienast			
S1	Militzer Allee	Leipzig-Plagwitz	4,203	30	41,0	42,5	42,5	61	127.221			
S1	Leipzig-Plagwitz	Leipzig-Leutzsch	4,144	30	41,0	42,5	42,5		125.435			
S1	Leipzig-Leutzsch	Leipzig Hbf (tief)	6,843	30	41,0	42,5	42,5		207.131			
S1	Leipzig Hbf (tief)	Stötteritz	6,060	30	41,0	42,5	42,5		183.430			
S1	Stötteritz	Borsdorf	10,293	30-60	29,0	21,0	21,0		199.293			
S1	Borsdorf	Grimma	20,201	30-60	29,0	21,0	21,0		391.132			
S1	Grimma	ZVG ZVNL/ZVMS	15,985	60-120	17,5	9,0	9,0		173.501			
									Gesamt	<b>1.407.142</b>		



Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig | Emilienstraße 15 | 04107 Leipzig

DB Regio AG Regio Südost  
Verkehrsvertragsmanagement Mitteldeutschland  
und Sachsen-Anhalt



Ansprechpartner:

E-Mail:

Telefon:

Unser Zeichen:

Ihr Zeichen:

Datum: 30.03.2026

## Bestellung Jahresfahrplan 2026/2027

**hier: Mitteldeutsches S-Bahn-Netz 2025plus Los 1.2**

Sehr geehrte Herren,

anbei erhalten Sie gemäß des Verkehrsvertrags zum MDSB-Netz 2025plus Los 1.2 unsere Bestellung zum Jahresfahrplan 2026/2027 für das Gebiet des ZVNL.

Hinsichtlich der Vorgaben zum Fahrplan sind entsprechende Abstimmungen zwischen Ihrem und unserem Haus erfolgt.

Der Bestellung liegt die Annahme zugrunde, dass die Infrastrukturnutzungsentgelte für den Fahrplan 2027 um 3 Prozent gegenüber den durch die Bundesnetzagentur (BNetzA) genehmigten Entgelten für den Fahrplan 2026 steigen (vgl. § 37 Abs. 2 ERegG in Verbindung mit § 5 Abs. 3 RegG).

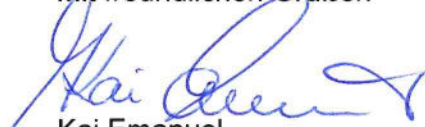
Auswirkungen des Urteils des EuGH vom 19.03.2026 (Rechtssache C-770/24) auf die Berechnung der Trassenentgelte konnten für die Bestellung noch nicht berücksichtigt werden, da die Trassenentgelte für die Netzfahrplanperiode 2026/2027 (TPS 2027) von der BNetzA derzeit noch nicht genehmigt sind (siehe Tenorziffern 1. und 3. des Teilbeschlusses der Bundesnetzagentur vom 11.03.2026, BK10-25-0640\_E). Darüber hinaus sind die von dem Betreiber der Schienenwege gegenüber der BNetzA für die Netzfahrplanperioden 2024/2025 (TPS 2025) und 2025/2026 (TPS 2026) beantragten Infrastrukturnutzungsentgelte einerseits Gegenstand gerichtlicher Verfahren. Andererseits hat die BNetzA insoweit von Amts wegen die Aufhebung und die Neubescheidung der Genehmigungsanträge eingeleitet (siehe Unterrichtung, BK10-23-0400\_E).

Es ist derzeit nicht prognostizierbar, in welcher Höhe die Trassenpreise für das TPS 2027 im Ergebnis dieser Verfahren genehmigt werden. Sofern die Infrastrukturnutzungsentgelte für das TPS 2027 im Ergebnis der genannten Verfahren außergewöhnlich stark steigen sollten, wird auf der Grundlage der vertraglichen Regelungen über Reduzierungen des Leistungsumfangs zu entscheiden sein. Gegebenenfalls kommt auch eine an den jeweiligen Einzelfall angepasste

Vereinbarung mit dem Ziel in Betracht, das bisherige Volumen des Verkehrsvertrags möglichst weitgehend zu erhalten.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Kai Emanuel  
Verbandsvorsitzender

**Anlage:**

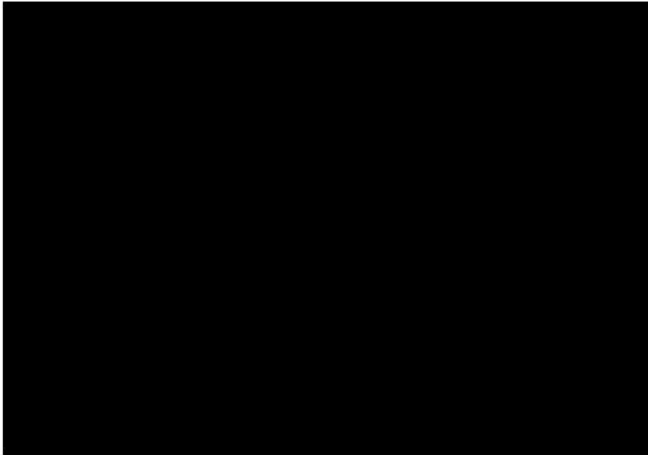
Leistungsvolumen Mitteldeutsches S-Bahn-Netz 2025plus Los 1.2 (Jahresfahrplan 2026/2027)

Leistungsvolumen Mitteldeutsches S-Bahn-Netz 2025plus Los 1.2 (Jahresfahrplan 2026/2027)												
Linie	Abschnitt von	nach	km	Takt in min	Bestellung Fahrplan 2026/2027 (Normjahr)						Summe Zkm	
					Mo-Fr Tage	Sa	So/F	Zkm ges.	Linienast			
					252	52	61					
S4	ZVG VBB/ZVNL	Torgau	10,038	120	9,0	8,5	8,5		64.815			
S4	Torgau	Eilenburg Ost	25,336	30/60	29,0	28,5	28,0		531.955			
S4	Eilenburg Ost	Eilenburg	2,438	30/60	29,0	28,5	28,0		51.188			
S4	Eilenburg	Taucha	14,501	30/60	30,0	30,0	29,5		316.687			
S4	Taucha	Leipzig Hbf (tief)	10,054	30	35,5	35,5	35,5		260.549			
S4	Leipzig Hbf (tief)	Stötteritz	6,060	30	33,5	31,5	31,5		145.458			
S4	Stötteritz	Borsdorf	10,388	30	33,0	30,0	30,0		243.204			
S4	Leipzig Hbf	Borsdorf	11,541	EF	2,0	4,0	4,0		22.066			
S4	Borsdorf	Wurzen	14,254	30	35,0	34,0	34,0		360.968			
S4	Wurzen	Oschatz	27,078	EF	6,0	3,0	3,0		100.243		2.097.134	
S6	ZVG NASA/ZVNL	Markranstädt	4,805	60	20,0	20,0	20,0		70.153			
S6	Markranstädt	Leipzig-Leutzsch	8,341	60	20,0	21,0	21,0		123.664			
S6	Leipzig-Leutzsch	Leipzig Hbf	6,998	60	20,0	21,0	21,0		103.752			
S6	Leipzig Hbf	Messe	6,118	60	14,0	13,0	13,0		61.143			
S6	Leipzig Hbf	Stötteritz	6,060	30	34,0	34,0	34,0		150.409		509.122	
									Gesamt	<b>2.606.256</b>		



Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig | Emilienstraße 15 | 04107 Leipzig

Die Länderbahn GmbH DLB



Ansprechpartner:

E-Mail:

Telefon:

Unser Zeichen:

Ihr Zeichen:

Datum:

30.03.2026

## Bestellung Jahresfahrplan 2026/2027

*hier: Mitteldeutsches S-Bahn-Netz 2025plus Los 2*

Sehr geehrte Herren,

anbei erhalten Sie gemäß des Verkehrsvertrags zum MDSB-Netz 2025plus Los 2 unsere Bestellung zum Jahresfahrplan 2026/2027 für das Gebiet des ZVNL.

Hinsichtlich der Vorgaben zum Fahrplan sind entsprechende Abstimmungen zwischen Ihrem und unserem Haus erfolgt.

Der Bestellung liegt die Annahme zugrunde, dass die Infrastrukturnutzungsentgelte für den Fahrplan 2027 um 3 Prozent gegenüber den durch die Bundesnetzagentur (BNetz-A) genehmigten Entgelten für den Fahrplan 2026 steigen (vgl. § 37 Abs. 2 ERegG in Verbindung mit § 5 Abs. 3 RegG).

Auswirkungen des Urteils des EuGH vom 19.03.2026 (Rechtssache C-770/24) auf die Berechnung der Trassenentgelte konnten für die Bestellung noch nicht berücksichtigt werden, da die Trassenentgelte für die Netzfahrplanperiode 2026/2027 (TPS 2027) von der BNetzA derzeit noch nicht genehmigt sind (siehe Tenorziffern 1. und 3. des Teilbeschlusses der Bundesnetzagentur vom 11.03.2026, BK10-25-0640\_E). Darüber hinaus sind die von dem Betreiber der Schienenwege gegenüber der BNetzA für die Netzfahrplanperioden 2024/2025 (TPS 2025) und 2025/2026 (TPS 2026) beantragten Infrastrukturnutzungsentgelte einerseits Gegenstand gerichtlicher Verfahren. Andererseits hat die BNetzA insoweit von Amts wegen die Aufhebung und die Neubescheidung der Genehmigungsanträge eingeleitet (siehe Unterrichtung, BK10-23-0400\_E).

Es ist derzeit nicht prognostizierbar, in welcher Höhe die Trassenpreise für das TPS 2027 im Ergebnis dieser Verfahren genehmigt werden. Sofern die Infrastrukturnutzungsentgelte für das TPS 2027 im Ergebnis der genannten Verfahren außergewöhnlich stark steigen sollten, wird auf der Grundlage der vertraglichen Regelungen über Reduzierungen des Leistungsumfangs zu entscheiden sein. Gegebenenfalls kommt auch eine an den jeweiligen Einzelfall angepasste Vereinbarung mit dem Ziel in Betracht, das bisherige Volumen des Verkehrsvertrags möglichst weitgehend zu erhalten.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Kai Emanuel  
Verbandsvorsitzender

**Anlage:**

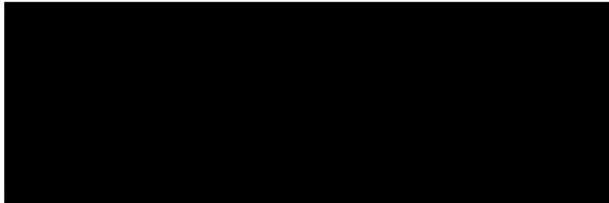
Leistungsvolumen Mitteldeutsches S-Bahn-Netz 2025plus Los 2 (Jahresfahrplan 2026/2027)





Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig | Emilienstraße 15 | 04107 Leipzig

DB Regio AG Regio Südost  
Verkehrsvertragsmanagement Mitteldeutschland  
und Sachsen-Anhalt



Ansprechpartner:

E-Mail:

Telefon:

Unser Zeichen:

Ihr Zeichen:

Datum: 30.03.2026

## Bestellung Jahresfahrplan 2026/2027 hier: *MDSB-Netz II*

Sehr geehrte Herren,

anbei erhalten Sie gemäß des bestehenden Verkehrsvertrags zum MDSB-Netz II unsere Bestellung zum Jahresfahrplan 2026/2027 für das Gebiet des ZVNL.

Hinsichtlich der Vorgaben zum Fahrplan sind entsprechende Abstimmungen zwischen Ihrem und unserem Haus erfolgt.

Der Bestellung liegt die Annahme zugrunde, dass die Infrastrukturnutzungsentgelte für den Fahrplan 2027 um 3 Prozent gegenüber den durch die Bundesnetzagentur (BNetzA) genehmigten Entgelten für den Fahrplan 2026 steigen (vgl. § 37 Abs. 2 ERegG in Verbindung mit § 5 Abs. 3 RegG).

Auswirkungen des Urteils des EuGH vom 19.03.2026 (Rechtssache C-770/24) auf die Berechnung der Trassenentgelte konnten für die Bestellung noch nicht berücksichtigt werden, da die Trassenentgelte für die Netzfahrplanperiode 2026/2027 (TPS 2027) von der BNetzA derzeit noch nicht genehmigt sind (siehe Tenorziffern 1. und 3. des Teilbeschlusses der Bundesnetzagentur vom 11.03.2026, BK10-25-0640\_E). Darüber hinaus sind die von dem Betreiber der Schienenwege gegenüber der BNetzA für die Netzfahrplanperioden 2024/2025 (TPS 2025) und 2025/2026 (TPS 2026) beantragten Infrastrukturnutzungsentgelte einerseits Gegenstand gerichtlicher Verfahren. Andererseits hat die BNetzA insoweit von Amts wegen die Aufhebung und die Neubescheidung der Genehmigungsanträge eingeleitet (siehe Unterrichtung, BK10-23-0400\_E).

Es ist derzeit nicht prognostizierbar, in welcher Höhe die Trassenpreise für das TPS 2027 im Ergebnis dieser Verfahren genehmigt werden. Sofern die Infrastrukturnutzungsentgelte für das TPS 2027 im Ergebnis der genannten Verfahren außergewöhnlich stark steigen sollten, wird auf der Grundlage der vertraglichen Regelungen über Reduzierungen des Leistungsumfangs zu entscheiden sein. Gegebenenfalls kommt auch eine an den jeweiligen Einzelfall angepasste

Vereinbarung mit dem Ziel in Betracht, das bisherige Volumen des Verkehrsvertrags möglichst weitgehend zu erhalten.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Kai Emanuel  
Verbandsvorsitzender

**Anlage:**

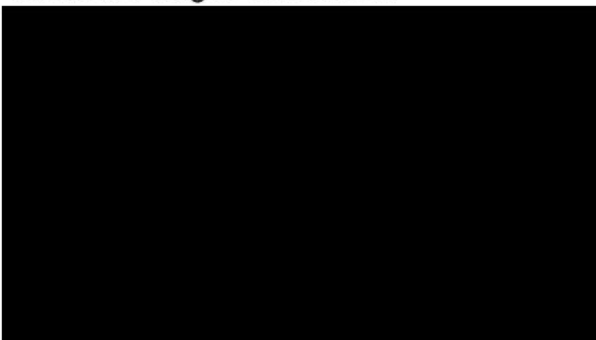
Leistungsvolumen Mitteldeutsches S-Bahn-Netz II (Jahresfahrplan 2026/2027)





Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig | Emilienstraße 15 | 04107 Leipzig

Transdev Regio Ost GmbH



Ansprechpartner:

E-Mail:

Telefon:

Unser Zeichen:

Ihr Zeichen:

Datum: 30.03.2026

### Bestellung Jahresfahrplan 2026/2027

**hier: Verkehrsvertrag für die Erbringung von SPNV Leistungen auf der Linie RE 6 zwischen Chemnitz und Leipzig**

Sehr geehrte Herren,

hiermit bestellen wir gemäß dem bestehenden Verkehrsvertrag für die Erbringung von SPNV Leistungen auf der Linie RE 6 zwischen Chemnitz und Leipzig für den Abschnitt Leipzig – ZVG (Chemnitz) folgende Zugpaare auf dem Gebiet des ZVNL für den Jahresfahrplan 2026/2027:

Linie			W(Sa)	Sa (S)	S	Zkm gesamt
RE 6	Leipzig Hbf.	ZVG (Chemnitz)	19	19	18	680.911

Hinsichtlich der Vorgaben zum Fahrplan sind entsprechende Abstimmungen zwischen Ihrem und unserem Haus erfolgt.

Der Bestellung liegt die Annahme zugrunde, dass die Infrastrukturnutzungsentgelte für den Fahrplan 2027 um 3 Prozent gegenüber den durch die Bundesnetzagentur (BNetz-A) genehmigten Entgelten für den Fahrplan 2026 steigen (vgl. § 37 Abs. 2 ERegG in Verbindung mit § 5 Abs. 3 RegG).

Auswirkungen des Urteils des EuGH vom 19.03.2026 (Rechtssache C-770/24) auf die Berechnung der Trassenentgelte konnten für die Bestellung noch nicht berücksichtigt werden, da die Trassenentgelte für die Netzfahrplanperiode 2026/2027 (TPS 2027) von der BNetzA derzeit noch nicht genehmigt sind (siehe Tenorziffern 1. und 3. des Teilbeschlusses der Bundesnetzagentur vom 11.03.2026, BK10-25-0640\_E). Darüber hinaus sind die von dem Betreiber der Schienenwege gegenüber der BnetzA für die Netzfahrplanperioden 2024/2025

(TPS 2025) und 2025/2026 (TPS 2026) beantragten Infrastrukturnutzungsentgelte einerseits Gegenstand gerichtlicher Verfahren. Andererseits hat die BNetzA insoweit von Amts wegen die Aufhebung und die Neubescheidung der Genehmigungsanträge eingeleitet (siehe Unterrichtung, BK10-23-0400\_E).

Es ist derzeit nicht prognostizierbar, in welcher Höhe die Trassenpreise für das TPS 2027 im Ergebnis dieser Verfahren genehmigt werden. Sofern die Infrastrukturnutzungsentgelte für das TPS 2027 im Ergebnis der genannten Verfahren außergewöhnlich stark steigen sollten, wird auf der Grundlage der vertraglichen Regelungen über Reduzierungen des Leistungsumfangs zu entscheiden sein. Gegebenenfalls kommt auch eine an den jeweiligen Einzelfall angepasste Vereinbarung mit dem Ziel in Betracht, das bisherige Volumen des Verkehrsvertrags möglichst weitgehend zu erhalten.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

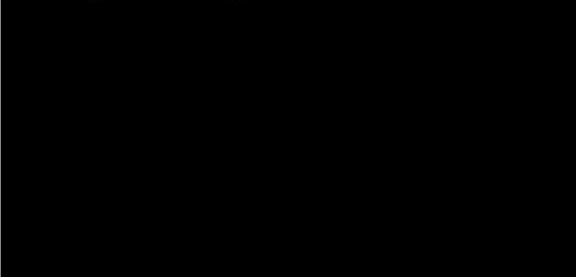


Kai Emanuel  
Verbandsvorsitzender



Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig | Emilienstraße 15 | 04107 Leipzig

DB Regio AG Regio Nordost



Ansprechpartner:

E-Mail:

Telefon:

Unser Zeichen:

Ihr Zeichen:

Datum: 30.03.2026

**Bestellung Jahresfahrplan 2026/2027**  
**hier: Verkehrsvertrag Netz Lausitz (RE 10)**

Sehr

hiermit bestellen wir gemäß des bestehenden Verkehrsvertrages Netz Lausitz auf der Linie RE 10 Leipzig – Torgau – ZVG (-Frankfurt/Oder) folgende Zugpaare auf dem Gebiet des ZVNL für den Jahresfahrplan 2026/2027:

Linie			W(Sa)	Sa(S)	S	Zkm
RE 10	Leipzig Hbf.	ZVG (- Frankfurt/Oder)	9,5	9,5	9,5	433.271

Hinsichtlich der Vorgaben zum Fahrplan sind entsprechende Abstimmungen zwischen Ihrem und unserem Haus erfolgt.

Der Bestellung liegt die Annahme zugrunde, dass die Infrastrukturnutzungsentgelte für den Fahrplan 2027 um 3 Prozent gegenüber den durch die Bundesnetzagentur (BNetz-A) genehmigten Entgelten für den Fahrplan 2026 steigen (vgl. § 37 Abs. 2 ERegG in Verbindung mit § 5 Abs. 3 RegG).

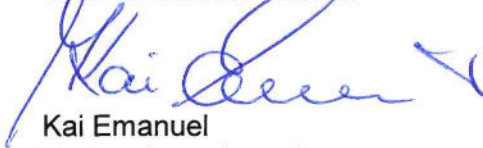
Auswirkungen des Urteils des EuGH vom 19.03.2026 (Rechtssache C-770/24) auf die Berechnung der Trassenentgelte konnten für die Bestellung noch nicht berücksichtigt werden, da die Trassenentgelte für die Netzfahrplanperiode 2026/2027 (TPS 2027) von der BNetzA derzeit noch nicht genehmigt sind (siehe Tenorziffern 1. und 3. des Teilbeschlusses der Bundesnetzagentur vom 11.03.2026, BK10-25-0640\_E). Darüber hinaus sind die von dem Betreiber der Schienenwege gegenüber der BnetzA für die Netzfahrplanperioden 2024/2025 (TPS 2025) und 2025/2026 (TPS 2026) beantragten Infrastrukturnutzungsentgelte einerseits

Gegenstand gerichtlicher Verfahren. Andererseits hat die BNetzA insoweit von Amts wegen die Aufhebung und die Neubescheidung der Genehmigungsanträge eingeleitet (siehe Unterrichtung, BK10-23-0400\_E).

Es ist derzeit nicht prognostizierbar, in welcher Höhe die Trassenpreise für das TPS 2027 im Ergebnis dieser Verfahren genehmigt werden. Sofern die Infrastrukturnutzungsentgelte für das TPS 2027 im Ergebnis der genannten Verfahren außergewöhnlich stark steigen sollten, wird auf der Grundlage der vertraglichen Regelungen über Reduzierungen des Leistungsumfangs zu entscheiden sein. Gegebenenfalls kommt auch eine an den jeweiligen Einzelfall angepasste Vereinbarung mit dem Ziel in Betracht, das bisherige Volumen des Verkehrsvertrags möglichst weitgehend zu erhalten.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Kai Emanuel  
Verbandsvorsitzender



Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig | Emilienstraße 15 | 04107 Leipzig

Erfurter Bahn GmbH



Ansprechpartner:

E-Mail:

Telefon:

Unser Zeichen:

Ihr Zeichen:

Datum:

30.03.2026

## Bestellung Jahresfahrplan 2026/2027

**hier: Verkehrsdurchführungsvertrages Ostthüringennetz**

Sehr

hiermit bestellen wir auf den Linien des Verkehrsdurchführungsvertrages Ostthüringennetz Leipzig – Pegau – ZVG (– Gera) folgende Zugpaare auf dem Gebiet des ZVNL für den Jahresfahrplan 2026/2027:

Linie			Mo-Fr	Sa	So/F	Zkm
RE 12/RB 22	Leipzig Hbf	ZVG (Gera)	20	19	17,5	494.343

Hinsichtlich der Vorgaben zum Fahrplan sind entsprechende Abstimmungen zwischen Ihrem und unserem Haus erfolgt.

Der Bestellung liegt die Annahme zugrunde, dass die Infrastrukturnutzungsentgelte für den Fahrplan 2027 um 3 Prozent gegenüber den durch die Bundesnetzagentur (BNetz-A) genehmigten Entgelten für den Fahrplan 2026 steigen (vgl. § 37 Abs. 2 ERegG in Verbindung mit § 5 Abs. 3 RegG).

Auswirkungen des Urteils des EuGH vom 19.03.2026 (Rechtssache C-770/24) auf die Berechnung der Trassenentgelte konnten für die Bestellung noch nicht berücksichtigt werden, da die Trassenentgelte für die Netzfahrplanperiode 2026/2027 (TPS 2027) von der BNetzA derzeit noch nicht genehmigt sind (siehe Tenorziffern 1. und 3. des Teilbeschlusses der Bundesnetzagentur vom 11.03.2026, BK10-25-0640\_E). Darüber hinaus sind die von dem Betreiber der Schienenwege gegenüber der BnetzA für die Netzfahrplanperioden 2024/2025 (TPS 2025) und 2025/2026 (TPS 2026) beantragten Infrastrukturnutzungsentgelte einerseits Gegenstand gerichtlicher Verfahren. Andererseits hat die BNetzA insoweit von Amts wegen die Aufhebung und die Neubewertung der Genehmigungsanträge eingeleitet (siehe Unterrichtung, BK10-23-0400\_E).

Es ist derzeit nicht prognostizierbar, in welcher Höhe die Trassenpreise für das TPS 2027 im Ergebnis dieser Verfahren genehmigt werden. Sofern die Infrastrukturnutzungsentgelte für das TPS 2027 im Ergebnis der genannten Verfahren außergewöhnlich stark steigen sollten, wird auf der Grundlage der vertraglichen Regelungen über Reduzierungen des Leistungsumfangs zu entscheiden sein. Gegebenenfalls kommt auch eine an den jeweiligen Einzelfall angepasste Vereinbarung mit dem Ziel in Betracht, das bisherige Volumen des Verkehrsvertrags möglichst weitgehend zu erhalten.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

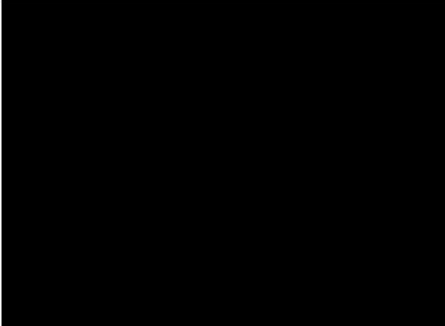


Kai Emanuel  
Verbandsvorsitzender



Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig | Emilienstraße 15 | 04107 Leipzig

Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH



Ansprechpartner:

E-Mail:

Telefon:

Unser Zeichen:

Ihr Zeichen:

Datum: 30.03.2026

### Bestellung Jahresfahrplan 2026/2027

**hier: STS-Linie Leipzig – Markranstädt – Naumburg – Saalfeld**

Sehr

hiermit bestellen wir auf der STS-Linie Leipzig – Markranstädt – ZVG (– Naumburg – Saalfeld) folgende Zugpaare auf dem Gebiet des ZVNL für den Jahresfahrplan 2026/2027:

Linie			W(Sa)	Sa(S)	S	Zkm
RE 15	Leipzig Hbf.	ZVG (Saalfeld)	8	8	8	117.641

Hinsichtlich der Vorgaben zum Fahrplan sind entsprechende Abstimmungen zwischen Ihrem und unserem Haus erfolgt.

Der Bestellung liegt die Annahme zugrunde, dass die Infrastrukturnutzungsentgelte für den Fahrplan 2027 um 3 Prozent gegenüber den durch die Bundesnetzagentur (BNetz-A) genehmigten Entgelten für den Fahrplan 2026 steigen (vgl. § 37 Abs. 2 ERegG in Verbindung mit § 5 Abs. 3 RegG).

Auswirkungen des Urteils des EuGH vom 19.03.2026 (Rechtssache C-770/24) auf die Berechnung der Trassenentgelte konnten für die Bestellung noch nicht berücksichtigt werden, da die Trassenentgelte für die Netzfahrplanperiode 2026/2027 (TPS 2027) von der BNetzA derzeit noch nicht genehmigt sind (siehe Tenorziffern 1. und 3. des Teilbeschlusses der Bundesnetzagentur vom 11.03.2026, BK10-25-0640\_E). Darüber hinaus sind die von dem Betreiber der Schienenwege gegenüber der BnetzA für die Netzfahrplanperioden 2024/2025 (TPS 2025) und 2025/2026 (TPS 2026) beantragten Infrastrukturnutzungsentgelte einerseits Gegenstand gerichtlicher Verfahren. Andererseits hat die BNetzA insoweit von Amts wegen die

Aufhebung und die Neubescheidung der Genehmigungsanträge eingeleitet (siehe Unterrichtung, BK10-23-0400\_E).

Es ist derzeit nicht prognostizierbar, in welcher Höhe die Trassenpreise für das TPS 2027 im Ergebnis dieser Verfahren genehmigt werden. Sofern die Infrastrukturnutzungsentgelte für das TPS 2027 im Ergebnis der genannten Verfahren außergewöhnlich stark steigen sollten, wird auf der Grundlage der vertraglichen Regelungen über Reduzierungen des Leistungsumfangs zu entscheiden sein. Gegebenenfalls kommt auch eine an den jeweiligen Einzelfall angepasste Vereinbarung mit dem Ziel in Betracht, das bisherige Volumen des Verkehrsvertrags möglichst weitgehend zu erhalten.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

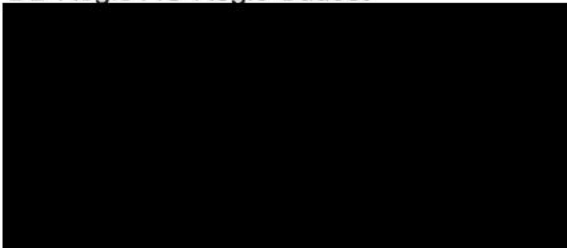


Kai Emanuel  
Verbandsvorsitzender



Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig | Emilienstraße 15 | 04107 Leipzig

DB Regio AG Regio Südost



Ansprechpartner:

E-Mail:

Telefon:

Unser Zeichen:

Ihr Zeichen:

Datum: 30.03.2026

## Bestellung Jahresfahrplan 2026/2027

**hier: Verkehrsvertrag E-Netz Oberelbe (RE 50)**

Sehr

hiermit bestellen wir gemäß dem Verkehrsvertrag E-Netz Oberelbe folgende Zugpaare auf dem Gebiet des ZVNL für den Jahresfahrplan 2026/2027:

Linie			W(Sa)	Sa(S)	S	Zkm
RE 50	Leipzig Hbf.	Dresden	20	20	18	865.322

Hinsichtlich der Vorgaben zum Fahrplan sind entsprechende Abstimmungen zwischen Ihrem und unserem Haus erfolgt.

Der Bestellung liegt die Annahme zugrunde, dass die Infrastrukturnutzungsentgelte für den Fahrplan 2027 um 3 Prozent gegenüber den durch die Bundesnetzagentur (BNetzA) genehmigten Entgelten für den Fahrplan 2026 steigen (vgl. § 37 Abs. 2 ERegG in Verbindung mit § 5 Abs. 3 RegG).

Auswirkungen des Urteils des EuGH vom 19.03.2026 (Rechtssache C-770/24) auf die Berechnung der Trassenentgelte konnten für die Bestellung noch nicht berücksichtigt werden, da die Trassenentgelte für die Netzfahrplanperiode 2026/2027 (TPS 2027) von der BNetzA derzeit noch nicht genehmigt sind (siehe Tenorziffern 1. und 3. des Teilbeschlusses der Bundesnetzagentur vom 11.03.2026, BK10-25-0640\_E). Darüber hinaus sind die von dem Betreiber der Schienenwege gegenüber der BNetzA für die Netzfahrplanperioden 2024/2025 (TPS 2025) und 2025/2026 (TPS 2026) beantragten Infrastrukturnutzungsentgelte einerseits Gegenstand gerichtlicher Verfahren. Andererseits hat die BNetzA insoweit von Amts wegen die Aufhebung und die Neubescheidung der Genehmigungsanträge eingeleitet (siehe Unterrichtung, BK10-23-0400\_E).

Es ist derzeit nicht prognostizierbar, in welcher Höhe die Trassenpreise für das TPS 2027 im Ergebnis dieser Verfahren genehmigt werden. Sofern die Infrastrukturnutzungsentgelte für das TPS 2027 im Ergebnis der genannten Verfahren außergewöhnlich stark steigen sollten, wird auf der Grundlage der vertraglichen Regelungen über Reduzierungen des Leistungsumfangs zu entscheiden sein. Gegebenenfalls kommt auch eine an den jeweiligen Einzelfall angepasste Vereinbarung mit dem Ziel in Betracht, das bisherige Volumen des Verkehrsvertrags möglichst weitgehend zu erhalten.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

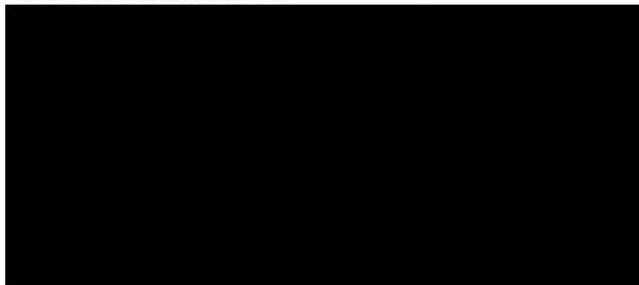


Kai Emanuel  
Verbandsvorsitzender



Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig | Emilienstraße 15 | 04107 Leipzig

DB Regio AG Regio Südost  
Verkehrsvertragsmanagement Mitteldeutschland  
und Sachsen-Anhalt



Ansprechpartner:

E-Mail:

Telefon:

Unser Zeichen:

Ihr Zeichen:

Datum:

30.03.2026

**Bestellung Jahresfahrplan 2026/2027**  
**hier: Verkehrsvertrag Linie RB 113**

Sehr geehrte Herren,

hiermit bestellen wir gemäß dem Verkehrsvertrag Linie RB 113, Leipzig – Geithain, folgende Zugpaare auf dem Gebiet des ZVNL für den Jahresfahrplan 2026/2027:

Linie			W(Sa)	Sa(S)	S	Zkm	Zkm gesamt
RB 113	Leipzig Hbf.	Bad Lausick	17	16,5	16,5	399.075	<b>538.424</b>
RB 113	Bad Lausick	Geithain	17	16,5	16,5	139.350	

Hinsichtlich der Vorgaben zum Fahrplan sind entsprechende Abstimmungen zwischen Ihrem und unserem Haus erfolgt.

Der Bestellung liegt die Annahme zugrunde, dass die Infrastrukturnutzungsentgelte für den Fahrplan 2027 um 3 Prozent gegenüber den durch die Bundesnetzagentur (BNetz-A) genehmigten Entgelten für den Fahrplan 2026 steigen (vgl. § 37 Abs. 2 ERegG in Verbindung mit § 5 Abs. 3 RegG).

Auswirkungen des Urteils des EuGH vom 19.03.2026 (Rechtssache C-770/24) auf die Berechnung der Trassenentgelte konnten für die Bestellung noch nicht berücksichtigt werden, da die Trassenentgelte für die Netzfahrplanperiode 2026/2027 (TPS 2027) von der BNetzA derzeit noch nicht genehmigt sind (siehe Tenorziffern 1. und 3. des Teilbeschlusses der Bundesnetzagentur vom 11.03.2026, BK10-25-0640\_E). Darüber hinaus sind die von dem Betreiber der Schienenwege gegenüber der BNetzA für die Netzfahrplanperioden 2024/2025 (TPS 2025) und 2025/2026 (TPS 2026) beantragten Infrastrukturnutzungsentgelte einerseits Gegenstand gerichtlicher Verfahren. Andererseits hat die BNetzA insoweit von Amts wegen die

Aufhebung und die Neubescheidung der Genehmigungsanträge eingeleitet (siehe Unterrichtung, BK10-23-0400\_E).

Es ist derzeit nicht prognostizierbar, in welcher Höhe die Trassenpreise für das TPS 2027 im Ergebnis dieser Verfahren genehmigt werden. Sofern die Infrastrukturnutzungsentgelte für das TPS 2027 im Ergebnis der genannten Verfahren außergewöhnlich stark steigen sollten, wird auf der Grundlage der vertraglichen Regelungen über Reduzierungen des Leistungsumfangs zu entscheiden sein. Gegebenenfalls kommt auch eine an den jeweiligen Einzelfall angepasste Vereinbarung mit dem Ziel in Betracht, das bisherige Volumen des Verkehrsvertrags möglichst weitgehend zu erhalten.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Kai Emanuel  
Verbandsvorsitzender



Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig | Emilienstraße 15 | 04107 Leipzig

Döllnitzbahn GmbH



Ansprechpartner:

E-Mail:

Telefon:

Unser Zeichen:

Ihr Zeichen:

Datum: 30.03.2026

### Bestellung Jahresfahrplan 2026/2027

**hier: Verkehrsvertrag ZVNL – Döllnitzbahn GmbH (DBG)**

Sehr

hiermit bestellen wir gemäß des bestehenden Verkehrsvertrags ZVNL – DBG folgende Leistungen auf dem Gebiet des ZVNL für den Jahresfahrplan 2026/2027:

Linie			Zkm	Zkm gesamt
Dampfbetrieb	Oschatz	Mügeln	3.000	23.000
Dieselmotrieb	Oschatz	Mügeln	20.000	

Hinsichtlich der Vorgaben zum Fahrplan sind entsprechende Abstimmungen zwischen Ihrem und unserem Haus erfolgt.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Kai Emanuel  
Verbandsvorsitzender



**TOP 4**

**Lagebericht der Geschäftsführung**



**TOP 5**

**Elektronetz Saale-Thüringen-Südharz (STS-2030)**

*Vorlage 12/2026*

**Vorlage Nr.:** 12/2026

## Elektronetz Saale-Thüringen-Südharz (STS-2030)

**Bearbeitet von:**

ZVNL

**Datum:**

11.05.2026

**Beratungsfolge:**

<u>Gremien</u>	<u>Datum</u>	<u>Zuständigkeit</u>
Arbeitsgremium	05.05.2026	zur Vorberatung
Verwaltungsrat	01.06.2026	zur Beschlussempfehlung
Verbandsversammlung	22.06.2026	Zur Beschlussfassung

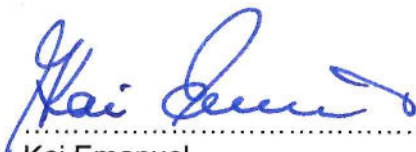
Öffentlich  
 Nicht Öffentlich

Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt:

1. Unter Beachtung des Beschlusses 03/2025 beteiligt sich der ZVNL an der Ausschreibung der SPNV-Leistungen des Elektronetz Saale-Thüringen-Südharz unter Federführung des Freistaats Thüringen mit Betriebsaufnahme Dezember 2031. Der ZVNL wird auch zukünftig auf seinem Verbandsgebiet die Linie „Leipzig – Naumburg (Saale) – Saalfeld (Saale)“ bestellen.
2. Die notwendigen finanziellen Mittel sind im ZVNL-Haushalt auszuweisen.
3. Der Verbandsvorsitzende wird beauftragt, gemeinsam mit den teilnehmenden Aufgabenträgern ein Übergangsjahr Dezember 2030 bis Dezember 2031 im Elektronetz Saale-Thüringen-Südharz zu verhandeln.

**Anlagen:**

- Erläuterungen



Kai Emanuel  
Verbandsvorsitzender

## TOP 5 – Elektronetz Saale-Thüringen-Südharz (STS-2030)

### Erläuterungen

Der Entwurf der Vorinformation zur STS-2030-Vergabe des Federführers Freistaat Thüringen sieht folgende Linien vor, deren Nummern noch nicht finalisiert sind.

- Halle (Saale) – Sangerhausen – Nordhausen – Kassel (heute RE8/RE 9)
- Leipzig – Naumburg (Saale) – Saalfeld (Saale) (heute RE 15)
- Halle (Saale) – Naumburg (Saale) – Erfurt (– Eisenach) (heute RE 16)
- Halle (Saale) – Naumburg (Saale) – Saalfeld (Saale) (heute RB 25)
- (Magdeburg –) Sangerhausen – Erfurt (heute RB 59)

Das Leistungsvolumen wird ca. 8,8 Mio. Zkm/Jahr betragen.

Der ZVNL-Anteil STS-2030 beträgt lediglich ca. 0,1 Mio. Zkm/Jahr rd. 1,1 %, für die Linie RE15 Leipzig – Naumburg (Saale) – Saalfeld (Saale). ZVNL sieht den Stundentakt RE 15 im Grundangebot vor und fordert gleichzeitig eine Option Zweistundentakt sowie eine vertraglich entsprechende Abbestellklausel. Die bisher im STS-Netz beauftragte Linie RB20 wird als Linie S6 auf dem Abschnitt Leipzig – Naumburg Bestandteil des MDSB2025plus-Netzes und hier für den ZVNL nicht mehr betrachtet.

Weitere Aufgabenträger sind die NASA GMBH, die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) und der Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV).

Mit dem Beschluss 3/2025 der Verbandsversammlung des ZVNL wurde die Teilnahme am Verfahren Elektronetz Saale-Thüringen Südharz beschlossen.

Die Aufforderung zur Angebotsabgabe gemäß den Vergaberichtlinien der EU war im Dezember 2025 geplant und ist bis heute nicht erfolgt. Aus diesem Grund ist eine Verschiebung der Betriebsaufnahme notwendig, welche nunmehr um ein Jahr verschoben, im Dezember 2031 erfolgen soll.

Somit wird ein mit dem Bestandsbetreiber Abellio und ggf. anderen EVU zu verhandelndes Übergangsjahr notwendig, welche erfahrungsgemäß höher Kosten als im Bestandsvertrag STS verursacht. Der ZVNL ist jedoch nur mit dem RE 15 und rd. 117.000 Zkm beteiligt.

Der zuständige Referatsleiter des THÜRINGER LANDESAMT FÜR BAU UND VERKEHR, Herr Wolfgang Mündnich hat dies auf Anfrage wie folgt begründet:

„Wie bereits am 18. Februar 2026 per E-Mail mitgeteilt, verzögert sich die Fertigstellung der Vergabeunterlagen in der Vergabe STS 2030 aufgrund von zum damaligen Zeitpunkt offener Randbedingungen. Unter dieser Maßgabe wurde ein neuer Zeitplan für die Vergabe STS 2030 aufgestellt, der die Veröffentlichung der Vergabe im 3.Quartal 2026 vorsieht. Mit einer Bearbeitungszeit von mindestens 6 Monaten und den sich daran anschließenden Vergabeprozessen, kann mit einem Zuschlag im 3. oder 4. Quartal 2027 gerechnet werden. Sollten Bieter mit Neufahrzeugen anbieten wollen, wäre damit die Vorlaufzeit für die Beschaffung (mind. 48 Monate) bei einer Betriebsaufnahme zum Zeitpunkt 12/2030 nicht mehr ausreichend (branchenweit übliche Fristen). Daher wurde in der Mail gleichfalls der Verschiebung der **Betriebsaufnahme auf den Zeitpunkt 12/2031 oder 12/2032 thematisiert.**

Mit dem Fortgang der weiteren Planungen hat sich auch hier nunmehr ein Lösungsvotum ergeben. **Das TLBV beabsichtigt die Betriebsaufnahme im Vertrag STS 2030 zum Zeitpunkt 12/2031 vorzunehmen.** Hintergrund sind Ergebnisse aus geführten Markterkundungen und der Möglichkeit, dass die aktuellen Bestandsfahrzeuge aufgrund unsicherer Weiterverwendung im Vertrag STS 2030 auch in anderen passfähigen Verkehrsverträgen angeboten werden könnten. Damit würden Abellio in einem (verlängerten) Altvertrag STS im Zeitraum 12/2031 bis 12/2032 keine Fahrzeuge zur Erbringung der Verkehrsleistung zur Verfügung stehen. In der Folge besteht das Risiko für die Aufgabenträger, dass für dieses eine Jahr keine (ausreichenden) Fahrzeuge zur Verfügung stehen könnten und die Sicherstellung des Gewährleistungsauftrages gefährdet sein könnte. Dieses mögliche Szenario möchte das TLBV durch eine nur einjährige Verlängerung des Bestandvertrages umgehen. Dem TLBV ist dabei bewusst, dass beide Zeitpunkte 12/2031 (Ibn MDSB II) oder 12/2032 (Ibn TEN und DISA III) durch die Vergabe STS II für die Bieter im Ausschreibungsverfahren und der Betriebsaufnahme herausfordernd sind.

Ein weiterer Grund für die favorisierte Betriebsaufnahme 12/2031 ist die Ermöglichung einer Vertragslaufzeit von 14 Jahren. Bei einer Betriebsaufnahme 12/2032 verbliebe lediglich eine Laufzeit von 13 Jahren, da mindestens ein beteiligter Aufgabenträger aus haushaltsrechtlichen Gründen keine längere Laufzeit des Vertrages ermöglichen kann. Auf Grund der erheblichen Investitionskosten – vor allem für die Beschaffung, Wartung und Finanzierung der Fahrzeuge, in Verbindung mit den üblichen Fahrzeugnutzungsdauern (30 Jahre), ist eine Vertragslaufzeit von 14 Jahren aus finanzieller Sicht deutlich vorteilhafter. Dadurch würden sich die jährlichen Kosten reduzieren und die Wirtschaftlichkeit der Vergabe steigen.

Eine längere Vertragslaufzeit wirkt sich zudem positiv auf die Finanzierungsbedingungen aus. Für potenzielle Finanzierer und Leasinggeber steigt die Planungssicherheit. Das Risiko aus Sicht der Kapitalgeber reduziert sich, sodass in der Regel günstigere Finanzierungsbedingungen angeboten werden. Eine Vertragslaufzeit von 14 Jahren führt somit insgesamt zu einer verbesserten Kostenverteilung und zu günstigeren Finanzierungsbedingungen. Ebenso verringert sich die Planungsunsicherheit für die Bieter, wenn die Betriebsaufnahme lediglich auf 12/2031 anstelle von 12/2032 verschoben wird, da sich ein vernünftiger bzw. angemessener Zeitraum bis zur Betriebsaufnahme ergibt.

Im Hinblick auf die Sicherstellung der einjährigen Verlängerung müssen die AT zeitnah auf den Vertragspartner Abellio zugehen. Das TLBV möchte den entsprechenden Vergabeprozess (auch aus haushälterischen Gründen) noch in diesem Jahr formal beginnen. Den beteiligten Aufgabenträgern des STS Verfahrens werden Ende Mai bzw. Anfang Juni Entwürfe der Verdingungsunterlagen zur Verfügung stellen.“

Intern im TLBV wird das Netz nunmehr als „STS II“ bezeichnet.

Anhang:        Beschlussausfertigung 03/2025 der Verbandsversammlung des ZVNL

the 1990s, the number of people in the UK who are aged 65 and over has increased from 10.5 million to 13.5 million (15.5% of the population).

There are a number of reasons why the number of people aged 65 and over has increased. One of the main reasons is that people are living longer. The life expectancy at birth in the UK is now 78 years for men and 82 years for women. This is an increase of 10 years since 1950. The increase in life expectancy is due to a number of factors, including improvements in diet, housing, and healthcare.

Another reason why the number of people aged 65 and over has increased is that people are having children later in life. This means that there are more people in the population who are aged 65 and over.

The increase in the number of people aged 65 and over has led to a number of challenges for society. One of the main challenges is that there are more people who are dependent on others for care and support.

There are a number of ways in which society can meet the needs of the growing number of people aged 65 and over. One of the main ways is to provide more care and support services.

There are a number of different types of care and support services available. These include residential care, home care, and day care.

Residential care is provided in care homes. Home care is provided in the person's own home. Day care is provided in a day centre.

Each type of care and support service has its own advantages and disadvantages. It is important to choose the right type of care and support service for the individual.

There are a number of factors that should be considered when choosing a care and support service. These include the person's needs, the person's preferences, and the person's financial situation.

It is important to talk to the person about their needs and preferences. It is also important to talk to the person's family and friends.

There are a number of resources available to help people choose a care and support service. These include the Care Choices website and the Care Choices helpline.

The Care Choices website is a free website that provides information about care and support services. The Care Choices helpline is a free helpline that provides advice and support.

It is important to take the time to choose a care and support service that is right for the individual. This will help to ensure that the person receives the best possible care and support.

There are a number of things that can be done to help people aged 65 and over live better lives. These include providing more care and support services, and helping people to stay active and healthy.

It is important to think about the needs of the growing number of people aged 65 and over. This will help to ensure that they receive the best possible care and support.

There are a number of things that can be done to help people aged 65 and over live better lives. These include providing more care and support services, and helping people to stay active and healthy.

It is important to think about the needs of the growing number of people aged 65 and over. This will help to ensure that they receive the best possible care and support.

There are a number of things that can be done to help people aged 65 and over live better lives. These include providing more care and support services, and helping people to stay active and healthy.

It is important to think about the needs of the growing number of people aged 65 and over. This will help to ensure that they receive the best possible care and support.

There are a number of things that can be done to help people aged 65 and over live better lives. These include providing more care and support services, and helping people to stay active and healthy.

It is important to think about the needs of the growing number of people aged 65 and over. This will help to ensure that they receive the best possible care and support.

There are a number of things that can be done to help people aged 65 and over live better lives. These include providing more care and support services, and helping people to stay active and healthy.

It is important to think about the needs of the growing number of people aged 65 and over. This will help to ensure that they receive the best possible care and support.

There are a number of things that can be done to help people aged 65 and over live better lives. These include providing more care and support services, and helping people to stay active and healthy.

It is important to think about the needs of the growing number of people aged 65 and over. This will help to ensure that they receive the best possible care and support.

There are a number of things that can be done to help people aged 65 and over live better lives. These include providing more care and support services, and helping people to stay active and healthy.

It is important to think about the needs of the growing number of people aged 65 and over. This will help to ensure that they receive the best possible care and support.



## Beschlussausfertigung der Verbandsversammlung

Beschlusnummer: 03/2025  
 Beschlussdatum: 10.03.2025  
 Beschlusstitel:

### Elektronetz Saale-Thüringen-Südharz (STS-2030)

#### Beschlussfassung

1. Der ZVNL beteiligt sich an der Ausschreibung der SPNV-Leistungen des Elektronetz Saale-Thüringen-Südharz unter Federführung des Freistaats Thüringen. Der ZVNL wird auch zukünftig auf seinem Verbandsgebiet die Linie „Leipzig – Naumburg (Saale) – Saalfeld (Saale)“ bestellen.
2. Die notwendigen finanziellen Mittel sind im ZVNL-Haushalt auszuweisen.
3. Der Verbandsvorsitzende wird beauftragt, alle notwendigen Ausschreibungsdetails und -inhalte einschließlich der konkreten Ausgestaltung der Verdingungsunterlagen mit den beteiligten Aufgabenträgern abzustimmen und die entsprechenden Vereinbarungen hierzu abzuschließen.

#### Beratungsergebnis:

Gremium: 97. Verbandsversammlung					Sitzung am: 10.03.2025	TOP: 6
Votum einstimmig: <i>ja</i>	Mit Stimmen- mehrheit:	Ja	Nein	Enthaltung	Laut Beschluss- vorlage: <i>ja</i>	Änderung bei Beschlussfassung

Leipzig, den 20. MRZ. 2025

Kai Emanuel  
Verbandsvorsitzender

F. d. R.:

Katy Schröter  
Protokollführer



**TOP 6**

**Änderung Bestellung baubedingter Zusatzverkehre**

*Vorlage 13/2026*

**Vorlage Nr.:** 13/2026

## Änderung Bestellung baubedingter Zusatzverkehre

**Bearbeitet von:**

ZVNL

**Datum:**

11.05.2026

**Beratungsfolge:**

Gremien

Datum

Zuständigkeit

Arbeitsgremium

05.05.2026

Zur Vorberatung

Verwaltungsrat

01.06.2026

zur Beschlussempfehlung

Verbandsversammlung

22.06.2026

Zur Beschlussfassung

Öffentlich

Nicht Öffentlich

Die Verbandsversammlung stimmt der Änderung des Beschlusses 10/2026 vom 30.03.2026 (Bestellung baubedingter Zusatzverkehre) für den geänderten Sperrzeitraum vom 02.07.2026 bis 10.10.2026 zu.

**Anlagen:**

- Erläuterungen



Kai Emanuel  
Verbandsvorsitzender

the 1990s, the number of people in the UK who are aged 65 and over has increased from 10.5 million to 13.5 million (19.5% of the population).

There is a growing awareness of the need to address the needs of older people, and the Government has set out a strategy for the 21st century in the White Paper on *Ageing Better* (Department of Health 1999). This sets out a vision of a society in which older people are able to live well, and to contribute to their communities. It also sets out a number of key objectives for the health care system, including:

- to improve the health and well-being of older people;
- to ensure that older people have access to the services they need;
- to ensure that older people are able to live independently and to contribute to their communities;
- to ensure that older people are able to live in their own homes for as long as possible.

The White Paper also sets out a number of key objectives for the health care system, including:

- to improve the health and well-being of older people;
- to ensure that older people have access to the services they need;
- to ensure that older people are able to live independently and to contribute to their communities;
- to ensure that older people are able to live in their own homes for as long as possible.

The White Paper also sets out a number of key objectives for the health care system, including:

- to improve the health and well-being of older people;
- to ensure that older people have access to the services they need;
- to ensure that older people are able to live independently and to contribute to their communities;
- to ensure that older people are able to live in their own homes for as long as possible.

The White Paper also sets out a number of key objectives for the health care system, including:

- to improve the health and well-being of older people;
- to ensure that older people have access to the services they need;
- to ensure that older people are able to live independently and to contribute to their communities;
- to ensure that older people are able to live in their own homes for as long as possible.

The White Paper also sets out a number of key objectives for the health care system, including:

- to improve the health and well-being of older people;
- to ensure that older people have access to the services they need;
- to ensure that older people are able to live independently and to contribute to their communities;
- to ensure that older people are able to live in their own homes for as long as possible.

The White Paper also sets out a number of key objectives for the health care system, including:

- to improve the health and well-being of older people;
- to ensure that older people have access to the services they need;
- to ensure that older people are able to live independently and to contribute to their communities;
- to ensure that older people are able to live in their own homes for as long as possible.

---

## TOP 6 – Änderung Bestellung baubedingter Zusatzverkehre

### Erläuterungen

DB Regio hat dem ZVNL am 31.03.2026 mitgeteilt, dass der bisher kommunizierte Sperrzeitraum der S-Bahnstrecke Leipzig – Schkeuditz – Halle zwischen den Stationen Schkeuditz und Leipzig Slevogtstraße (bisher 11.07.2026 bis 01.10.2026) verlängert werden muss auf den Zeitraum 02.07.2026 bis 10.10.2026.

Das am 30.03.2026 im Beschluss 10/2026 beschlossene Zusatzangebot mit S-Bahnen über die Strecke Leipzig Hbf (oben) – Leipzig/Halle Flughafen – Halle Hbf (Linie S35) muss dementsprechend auf diesen Zeitraum erweitert werden.

Außerdem sind zur Aufrechterhaltung relevanter Fahrtbeziehungen auf der Linie S3 im Rahmen des Ersatzkonzeptes punktuelle Zusatzleistungen für den Sperrzeitraum notwendig (Verlängerung einzelner SEV-Leistungen zwischen Leipzig-Slevogtstraße und Leipzig Hbf sowie Zusatzfahrten zwischen Schkeuditz und Halle).

Nach Prüfung der Fahrplantrasse durch DB InfraGO muss außerdem die Fahrlage der Linie S35 leicht angepasst werden, so dass die Abfahrtszeiten in beiden Richtungen vsl. zwischen der geraden und ungeraden Stunde leicht abweichen werden. Außerdem wurde aufgrund der Anfrage eines großen Unternehmens aus Schkeuditz (Mytheresa) eine Anpassung des Fahrplanes bei der letzten Fahrt täglich der S35 von Halle nach Leipzig vorgenommen. Details können dem aktuellen Musterfahrplan in der Anlage entnommen werden.

DB Regio Südost kann diese erweiterte Zusatzleistung von neu ca. 65.030 Zkm (statt ursprünglich ca. 54.143 Zkm) zum regulären Bestellerentgelt MDSB I Interim erbringen, die Kosten inkl. Trassenentgelte betragen neu ca. 1,51 Mio. € (ursprünglich ca. 1,24 Mio. €) inklusive der Zusatzleistungen im Rahmen des Ersatzkonzeptes. Diese können aus Rücklagen im ZVNL-Haushalt finanziert werden.

Anhang: Musterfahrplan baubedingte Zusatzverkehre (S35) Stand 11.05.2026

**Musterfahrplan baubedingte Zusatzverkehre Linie S35**  
**Leipzig Hbf – Leipzig/Halle Flughafen – Halle Hbf**  
**(Sperrung Schkeuditz - Leipzig-Slevogtstraße)**  
**02.07.2026 - 10.10.2026**

Zug	S35	S35	S35	S35	S35	S35	S35	S35	S35	S35	S35	S35	S35	S35	S35	S35	S35	S35	S35	S35
Verkehrstage	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL
<b>Leipzig Hbf (oben)</b>	4:48	5:53	6:53	7:47	8:53	9:47	10:53	11:47	12:53	13:47	14:53	15:47	16:53	17:47	18:53	19:47	20:53	21:47	22:50	
Flughafen Leipzig/Halle	5:00	6:05	7:05	7:59	9:05	9:59	11:05	11:59	13:05	13:59	15:05	15:59	17:05	17:59	19:05	19:59	21:05	21:59	23:02	
<b>Halle Hbf</b>	5:10	6:15	7:15	8:08	9:15	10:08	11:15	12:08	13:15	14:08	15:15	16:08	17:15	18:08	19:15	20:08	21:15	22:08	23:12	

Zug	S35	S35	S35	S35	S35	S35	S35	S35	S35	S35	S35	S35	S35	S35	S35	S35	S35	S35	S35	S35
Verkehrstage	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL
<b>Halle Hbf</b>	5:18	6:23	7:21	8:18	9:21	10:18	11:21	12:18	13:21	14:18	15:21	16:18	17:21	18:18	19:21	20:18	21:21	22:18	23:26	
Flughafen Leipzig/Halle	5:29	6:34	7:32	8:29	9:32	10:29	11:32	12:29	13:32	14:29	15:32	16:29	17:32	18:29	19:32	20:29	21:32	22:29	23:39	
<b>Leipzig Hbf (oben)</b>	5:39	6:44	7:42	8:39	9:42	10:39	11:42	12:39	13:42	14:39	15:42	16:39	17:42	18:39	19:42	20:39	21:42	22:39	23:49	



**TOP 7**

**Zusätzliche Mittel ÖPNVFinVO**

*Vorlage 14/2026*

***Wir bitten um vertrauliche Behandlung der übergebenen Unterlagen. Vielen Dank!***

**Vorlage Nr.:** 14/2026

**Zusätzliche Mittel ÖPNVFinVO**

**Bearbeitet von:**

ZVNL

**Datum:**

11.05.2026

**Beratungsfolge:**

<u>Gremien</u>	<u>Datum</u>	<u>Zuständigkeit</u>
Arbeitsgremium	05.05.2026	zur Vorberatung
Verwaltungsrat	01.06.2026	zur Beschlussempfehlung
Verbandsversammlung	22.06.2026	Zur Beschlussfassung

Öffentlich  
 Nicht Öffentlich

Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt:

1. Der Verbandsvorsitzende wird beauftragt, die zusätzlich verfügbaren, zweckgebundenen Mittel für „Elektrifizierung/Digitalisierung“ gemäß der ÖPNVFinVO für die Fahrzeugbeschaffung zweier Siemens Mireo BEMU100 als Zuschuss an die ZVNLS GmbH bereitzustellen.
2. Der Verbandsvorsitzende beauftragt die ZVNLS GmbH mit der Verhandlung über den Fahrzeugkauf zweier Siemens Mireo BEMU100.

**Anlagen:**

- Erläuterungen



Kai Emanuel  
Verbandsvorsitzender

## TOP 7 – Zusätzliche Mittel ÖPNVFinVO

### Erläuterungen

#### Allgemein

Im Referentenentwurf (Bearbeitungsstand vom 28.05.2026) zur 13. Änderung der ÖPNVFinVO wurden zwei Anteile zweckgebundene Mittel für „Elektrifizierung/ Digitalisierung“ und „Tarifharmonisierung“ (diese nur bis 2028) für jeden SPNV-Aufgabenträger ausgewiesen. Für den ZVNL bedeutet dies verfügbare Mittel für die Jahre 2026 bis 2031 wie folgt:

ZVNL	SPNV (Elektri/Dig)	Tarifharmonisierung	Reg.Mittel bisher	Summe neu
<b>2026</b>	1.899.412 €	1.899.412 €	179.865.682 €	183.664.507 €
<b>2027</b>	2.144.553 €	2.144.553 €	184.867.516 €	189.156.623 €
<b>2028</b>	2.381.515 €	2.381.515 €	189.966.285 €	194.729.317 €
<b>2029</b>	2.623.245 €	-€	195.161.314 €	197.784.560 €
<b>2030</b>	2.869.710 €	-€	200.453.280 €	203.322.990 €
<b>2031</b>	3.170.645 €	-€	206.287.251 €	209.457.896 €
<b>Gesamt</b>	<b>15.089.080 €</b>	<b>6.425.480 €</b>		

Bisher ging die GS des ZVNL von einer jährlichen Dynamisierung der Reg.-mittel an den ZVNL in Höhe von 3% aus. Mit dem vorliegenden Entwurf ist dieser nicht der Fall.

	<b>Prognose ZVNL 3% Dynamisierung</b>	<b>Entwurf SMIL 2026</b>	<b>Differenz</b>
<b>2026</b>	179.865.682 €	179.865.682 €	0 €
<b>2027</b>	184.867.516 €	184.867.516 €	0 €
<b>2028</b>	190.413.541 €	189.966.285 €	- 447.256 €
<b>2029</b>	196.125.947 €	195.161.314 €	- 964.633 €
<b>2030</b>	202.009.726 €	200.453.280 €	- 1.556.446 €

Dieses verschärft die Finanzsituation des ZVNL weiter.

Es ist nicht davon auszugehen, dass die zweckgebundenen Mittel in den Allgemeinteil transferiert werden können.

#### Elektrifizierung/Digitalisierung

Vor dem Hintergrund der Zweckbindung der Mittel „Elektrifizierung/Digitalisierung“ für den SPNV und ausdrücklicher Nennung der Beschaffung von BEMU zur Reduzierung des Dieselmotors und der immens gestiegenen Kosten für die Elektrifizierung der Strecke (Verzögerung der Ibn) Chemnitz – Leipzig hat die GS des ZVNL vorgeprüft, inwieweit die Siemens Mobility (SMO) in der Lage wäre, zwei oder mehr baugleiche (zu MDSB2025plus Los 1.1) BEMU-Fahrzeuge zu verkaufen. Der vorgesehene Einsatz wäre, gemeinsam mit dem Betreiber DB Region AG, Regelumläufe auf der Linie RB113. Mit 3 BEMU könnte der Dieselmotorbetrieb auf der RB 113 eliminiert werden.

Die Fahrzeuge sollen wiederum in das Eigentum der ZVNL GmbH übergehen und an das EVU verpachtet werden.

Eine Anfrage bei SMO ergab ein großes Interesse und darüber hinaus die Möglichkeit die Fahrzeuge in aktuelle Produktionsketten einfließen zu lassen. Dies würde auch in Hinblick auf die ab Dezember 2027 wirksame Cyberresilienz-Verordnung (CRV; danach Neuzulassungsprozess und teilw. Technische Änderungen) der Europäischen Union erhebliche Kosteneinsparungen möglich machen. Nach Aussage SMO hat die DB Regio für die BEMU-Fahrzeuge geringere Veto-Rechte.

SMO hat mit Stand 26.05.2026 ein indikatives Angebot über 2 und 3 BEMU-Fahrzeuge vorgelegt.

Die Finanzierung kann als Kombination der Mittel 13. Änd. ÖPNVFinVO „Elektrifizierung/Digitalisierung SPNV) mit Mitteln aus dem InvKG erfolgen. Die Kreditkosten sollen dabei als zuwendungsfähige Ausgaben der ÖPNVFinVO zugerechnet werden. Für den Finanzierungsanteil aus dem InvKG wurden mind. 50% Förderung der Fahrzeugkosten angesetzt.

Die bis ins Jahr 2031 vorgesehenen Mittel für den Zweck „Elektrifizierung/ Digitalisierung SPNV“ i.H.v. ca. 15 Mio. € können gemäß Begründung zum 13. Änderungsentwurf der ÖPNVFinVO eine zielgerichtete und nachweissichere Verwendung zur Finanzierung der BEMU-Fahrzeuge sein.

#### Tarifharmonisierung

Im Referentenentwurf zur 13.Änd. ÖPNVFinVO heißt es hierzu:

*„Nach der Bestimmung in § 1 Absatz 1d erhalten die Zusammenschlüsse für die Jahre 2026 bis 2028 die in Anlage 4a aufgeführten ergänzende Zuweisungen. Diese sollen für Maßnahmen zur Tarifharmonisierung verwendet werden. Die Zuweisungen werden zunächst nur für die Jahre 2026 bis 2028 geregelt. Nach dem Bericht der Trägerorganisation (Kompetenzcenter) nach § 3 Absatz 4 bis zum 1. Januar 2027 über Ziele und Maßnahmen zur verbundübergreifenden Tarifharmonisierung können die Zuweisungen für die Folgejahre 2029 bis 2031 fortgeschrieben werden.“*

Die GS des ZVNL wird den Einsatz dieser Mittel prüfen und ggf. an die Trägerorganisation (Kompetenzcenter Tarife) bzw. an den MDV weiter reichen.

## Investitionsrechnung

Im Zusammenhang mit der Vorbereitung des Vorhabens wurde die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens untersucht. Diese ergab, dass die Wirtschaftlichkeit im Vergleich mit den voraussichtlichen Kosten durch eine BEMU-Beschaffung des EVU sowie dem Weiterbetrieb mit Dieselfahrzeugen gegeben ist. Folgend eine zusammenfassende Darstellung:

- Investitionsvolumen: 29,7 Mio. € (Netto)
- Förderung InvKG: ca. 50% = 14,7 Mio. €
- zusätzliche RegMit: ca. 15 Mio EUR
- Lebensdauer: 30 Jahre; jedoch berechnet mit 24 Jahren (sichere Seite)

	<b>Erweiterung Fahrzeugpool</b>	Preis EVU	<i>Diesetriebwagen (Preise 2026, mittelfristig nicht mehr verfügbar)</i>
Kosten Fahrzeuge Netto	29.700.000,00 €	35.640.000,00 €	
ca. 54 % Förderung InvKG	16.000.000,00 €	- €	
ca. 46% Zuschuss ZVNL	13.700.000,00 €	- €	
Kapitalkosten	1.309.000,00 €	10.700.000,00 €	
Gesamtkosten	<b>31.009.000,00 €</b>	<b>46.340.000,00 €</b>	<b>nicht mehr verfügbar</b>
Fahrzeugpreis €/530.000Zkm	2,44 €	3,64 €	24 Jahre alte Fzg.: 1,09 €
Kosten Werkstatt und Instandhaltung €/Zkm	3,09 €	3,09 €	4,26 €
Energiekosten €/Zkm	1,55 €	1,55 €	1,85 €
<b>jährliche Kosten Fahrzeuge</b>	<b>7,08 €</b>	<b>8,28 €</b>	<b>7,20 €</b>

Ein konkretes Angebot für die Zwischenfinanzierung liegt aktuell noch nicht vor. Es wird von folgenden Rahmenbedingungen ausgegangen:

- Eigenkapital ZVNLS: 13,7 Mio. €  
→ nicht rückzahlbarer Zuschuss des ZVNL
- Nutzungsdauer: mindestens 24 Jahre, eher 30 Jahre ab 2027
- Kreditrahmen: ergibt sich aus nachfolgender Tabelle:
- Kreditart ZVNLS: Darlehen mit vereinbarten Tilgungszeitpunkten (gemäß Zufluss zusätzliche Mittel ÖPNVFinVO)
- Zinssatz: 5,00% pro Jahr
- Zinsfixierung: 4 Jahre
- Tilgungsdauer: 4 Jahre
- Summe der Zinsen über 4 Jahre: ca. 1,31 Mio. €

Übersicht Finanzierung:

Jahr	Fahrzeugkosten <b>29.700.000 €</b>	13. Änd. ÖPNVFinVO	Fördermittel InvKG	Kredit ZVNLs ab 10/2027	Annahme Zinsen 5 %	Annahme Tilgung
2026	1.899.412 €	1.899.412 €	- €			
2027	27.800.588 €	2.144.553 €	16.000.000 €	9.656.035 €		
2028		2.381.515 €		7.757.322 €	482.802 €	1.898.713 €
2029		2.623.245 €		5.521.943 €	387.866 €	2.235.379 €
2030		2.869.710 €		2.928.330 €	276.097 €	2.593.613 €
2031		3.079.541 €		- €	151.211 €	2.928.330 €
	<b>29.700.000 €</b>	<b>14.997.976 €</b>			<b>1.297.976 €</b>	<b>9.656.035 €</b>



**TOP 8**

**Personalangelegenheiten**

## **TOP 8 – Personalangelegenheiten**

### **Erläuterungen**

Hr. Bernd Irrgang verlässt zum 31.07.2026 den ZVNL und tritt in die Regelaltersrente ein. Es ist geplant in der 102. Verbandsversammlung am 30.11.2026 den neuen Geschäftsführer des ZVNL zu bestellen.

Hr. Jens Wolff ist der Verhinderungsstellvertreter des Geschäftsführers. Damit sind die Vertretung und die Handlungsfähigkeit der Geschäftsstelle gegeben.



**TOP 9**

**Bestellung des ständigen Vertreters des ZVNL im  
Aufsichtsrat der MDV GmbH**

*Vorlage 15/2026*

**Vorlage Nr.: 15/2026**

**Bestellung des ständigen Vertreters des ZVNL im Aufsichtsrat der MDV GmbH**

**Bearbeitet von:**

ZVNL

**Datum:**

27.05.2026

**Beratungsfolge:**

Gremien

Datum

Zuständigkeit

Arbeitsgremium

-

-

Verwaltungsrat

01.06.2026

zur Beschlussempfehlung

Verbandsversammlung

22.06.2026

Zur Beschlussfassung

Öffentlich

Nicht Öffentlich

Die Verbandsversammlung des ZVNL stimmt der Bestellung von Herrn Jens Wolff ab 01.08.2026 als ständigen Vertreter des ZVNL im Aufsichtsrat der Mitteldeutschen Verkehrsverbund GmbH nach §§ 47 Abs. 2, 5 Abs. 3 SächsKomZG in Verbindung mit § 98 Abs. 2 SächsGemO zu.

**Anlagen:**

- Erläuterungen



Kai Emanuel

Verbandsvorsitzender

## **TOP 9 - Bestellung des ständigen Vertreters des ZVNL im Aufsichtsrat der MDV GmbH**

### **Erläuterungen**

Aufgrund des Ausscheidens von Herrn Irrgang als Geschäftsführer des ZVNL soll dessen Aufsichtsratsmandat zum 31.07.2026 enden (Herr Irrgang tritt in die Regelaltersrente ein). Gemäß § 18 Abs. 2 des Gesellschaftervertrages ist der ZVNL verpflichtet, einen neuen Vertreter in den Aufsichtsrat des MDV zu entsenden.

Es wird vorgeschlagen den stellv. ZVNL-Geschäftsführer, Herrn Jens Wolff, als Vertreter in den Aufsichtsrat des MDV zu entsenden.



---

**TOP 10**  
**Sonstiges**