



<b>Beschlussvorlage</b> <b>- öffentlich -</b>	
<b>Organisation</b>	<b>Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag</b>
<b>AÖR</b>	<b>S/VII/2007/0123</b>

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Zuständigkeiten</b>
Unternehmensbeirat der VRR AÖR	30.08.2007	Kenntnisnahme
Verwaltungsrat der VRR AÖR	06.09.2007	Empfehlung
Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR	06.09.2007	Entscheidung

**Datum: 06.08.2007**

**Betreff**

Umsetzung neues ÖPNVG NRW  
- Änderung der Satzung der VRR AÖR  
- Änderung der Satzung des Zweckverbandes VRR  
- Fahrzeugförderung/Fahrzeugvorhaltekosten  
- Eingliederung des NVN

**Beschlussvorschlag**

**Der Verwaltungsrat empfiehlt der Verbandsversammlung die folgenden Beschlüsse zu fassen:**

- 1. Änderung der Satzung des Zweckverbandes VRR**  
Die Satzung des Zweckverbandes VRR wird gemäß Anlage 1 geändert. (die Änderungen sind kursiv und unterstrichen dargestellt)
- 2. Änderung der Satzung der VRR AÖR**  
Die Satzung der VRR AÖR wird gemäß Anlage 2 geändert. (die Änderungen sind kursiv und unterstrichen dargestellt)



### **3. Bestätigung der Übertragung der Fahrzeugförderung auf die VRR AöR**

Die Verbandsversammlung empfiehlt den Räten und Kreistagen der Verbandsmitglieder folgenden Beschluss zu fassen:

- Die Übertragung der Fahrzeugförderung (Investitionen und Vorhaltekosten) auf den VRR wird bis einschl. 2010 bestätigt.
- Dafür wird der VRR AöR die ÖPNV-Pauschale gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG abzgl. eines 10 %-Anteils für die Aufgabenträger zur Verfügung gestellt.
- Die Verteilung des Aufgabenträger-Anteils an der ÖPNV-Pauschale auf die Aufgabenträger erfolgt wie bisher zu gleichen Teilen, d.h. jeder Aufgabenträger erhält ca. 236.000 € (bisher 150.000 €).
- Die Fahrzeugförderung wird wie bisher in bis zu 25 % Vorhaltekostenförderung und mind. 75 % Investitionsförderung aufgeteilt.
- Die bisherige Abwicklung der Fahrzeugförderung, wie sie sich aus den Verwaltungsvorschriften und Erlassen des Landes und der Richtlinie Fahrzeugförderung des VRR ergibt, wird analog beibehalten.

#### **Der Verwaltungsrat beschließt:**

1. Der Sachstand zur Zusammenführung von NVN und VRR wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Sachstand zur Übernahme von Aufgaben im Bereich Investitionsförderung gem. §§ 12 - 15 ÖPNVG und entsprechendem Personal von den Bezirksregierungen wird zur Kenntnis genommen.

#### **Die Verbandsversammlung beschließt:**

##### **1. Änderung der Satzung des Zweckverbandes VRR**

Die Satzung des Zweckverbandes VRR wird gemäß Anlage 1 geändert. (die Änderungen sind kursiv und unterstrichen dargestellt)

##### **2. Änderung der Satzung der VRR AöR**

Die Satzung der VRR AöR wird gemäß Anlage 2 geändert.

##### **3. Bestätigung der Übertragung der Fahrzeugförderung auf die VRR AöR**

Die Verbandsversammlung empfiehlt den Räten und Kreistagen der Verbandsmitglieder folgenden Beschluss zu fassen:

- Die Übertragung der Fahrzeugförderung (Investitionen und Vorhaltekosten) auf den VRR wird bis einschl. 2010 bestätigt.
- Dafür wird der VRR AöR die ÖPNV-Pauschale gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG abzgl. eines 10 %-Anteils für die Aufgabenträger zur Verfügung gestellt.
- Die Verteilung des Aufgabenträger-Anteils an der ÖPNV-Pauschale auf die Aufgabenträger erfolgt wie bisher zu gleichen Teilen, d.h. jeder Aufgabenträger erhält ca. 236.000 € (bisher 150.000 €).



- Die Fahrzeugförderung wird wie bisher in bis zu 25 % Vorhaltekostenförderung und mind. 75 % Investitionsförderung aufgeteilt
- Die bisherige Abwicklung der Fahrzeugförderung, wie sie sich aus den Verwaltungsvorschriften und Erlassen des Landes und der Richtlinie Fahrzeugförderung des VRR ergibt, wird analog beibehalten.

## Sachstandsbericht

### 1 Einleitung

Die Änderung des ÖPNVG NRW wurde im Juni vom nordrheinwestfälischen Landtag beschlossen. Es tritt zum 01.01.2008 in Kraft. Für das Jahr 2011 sind Änderungen bei der Höhe und / oder Verteilung der Pauschalen gemäß § 11 vorgesehen.

Das Gesetz enthält einige wesentliche Änderungen gegenüber dem derzeitigen Gesetz

- Zusammenführung von NVN und VRR zu einem Kooperationsraum (s. Vereinbarung zwischen NVN und VRR, Drucksache Nr. R/VII/2007/0110/1),
- Übertragung von Aufgaben der Investitionsförderung von den Bezirksregierungen auf die Zweckverbände,
- Wegfall der institutionellen Förderung der Zweckverbände und der kommunalen Aufgabenträger,
- Pauschalierung der Finanzierung des SPNV und des ÖSPV.

Diese Vorlage beschreibt die notwendigen Anpassungen und enthält entsprechende Beschlussvorschläge.

### 2 Änderung der Satzung des Zweckverbandes VRR

Aus der Änderung des ÖPNVG ergibt sich die Notwendigkeit die Satzung des Zweckverbandes VRR entsprechend anzupassen.

Neben einigen redaktionellen Änderungen sind die §§ 5 und 17 angepasst worden.

Die gesetzlichen Aufgaben des Zweckverbandes VRR im ÖPNV beschränken sich zukünftig auf die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV (§ 5 Abs. 1). Alle anderen Aufgaben gehen auf die gemeinsame AöR über. Im Bereich der übertragenen Aufgaben (§ 5 Abs. 2) wurde die Formulierung unter Ziffer 2 zur Fahrzeugförderung auf den § 11 Abs. 2 ÖPNVG (ÖPNV-Pauschale) angepasst.

Der § 17 „Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs“ wurde deutlich gekürzt und insbesondere bzgl. der Höhe und Abschmelzung der SPNV-Umlage klarer gefasst.

### **3 Änderung der Satzung der VRR AöR**

Die im letzten Sitzungsblock beschlossene Vereinbarung mit dem NVN (Drucksache R/VII/2007/0110/1) zur Bildung eines gemeinsamen Kooperationsraumes gem. § 5 ÖPNVG neu erfordert entsprechende Anpassungen in der Satzung der VRR-AöR. Die Änderungen sind im Folgenden beschrieben. Die einzelnen Änderungen sind in der Anlage 1 kenntlich gemacht.

An verschiedenen Stellen sind formale und redaktionelle Anpassungen notwendig gewesen.

Die ergänzte Präambel nimmt die grundsätzlichen Inhalte der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zur Bildung eines gemeinsamen Kooperationsraumes auf.

Die ergänzten Begriffsbestimmungen in § 3 Abs. 7 – 9 dienen dazu abzugrenzen, für welches Gebiet die VRR AöR bestimmte Aufgaben wahrnimmt. So können z. B. Richtlinien nur für das Verbundgebiet, d.h. den Geltungsbereich des VRR-Tarifs, erlassen werden und nicht für das Gebiet des VGN-Tarifs.

An verschiedenen Stellen der Satzung wurde klargestellt, ob und wieweit die Unternehmen der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein betroffen sind.

In den §§ 4 – 12 (Handlungsfelder der VRR AöR) ist auf der Basis der Vereinbarung mit dem NVN jeweils klargestellt, auf wen sich bestimmte Aufgaben beziehen bzw. für wen sie erbracht werden.

Das neue ÖPNVG macht die Kooperationsräume zu Bewilligungsbehörden für bestimmte Infrastrukturmaßnahmen und überträgt ihnen das Zuwendungsmanagement. In § 13 werden diese Aufgaben in der Satzung der VRR AöR verankert.

In den §§ 19 – 29 (Gremien) ist die Größe und Besetzung der Gremien, die Zuständigkeiten und Modalitäten der Entscheidungsfindung entsprechend der Vereinbarung mit dem NVN bzw. den Änderungen im ÖPNVG geregelt. Der bisherige Wirtschafts- und Finanzausschuss wird in Ausschuss für Investitionen und Finanzen umbenannt.

In die §§ 30 – 36 sind ebenfalls die Inhalte der Vereinbarung mit dem NVN eingearbeitet. Das betrifft insbesondere die Finanzierung des SPNV-Leistungsangebotes (§ 33).

Abschließend werden Rechtsnachfolge und Haftung (§ 41) und Regularien zur Änderung der AöR-Satzung (§ 43) angepasst. Ein neuer § 42 „Auflösung der VRR AöR“ ist wegen einer entsprechenden Anforderung in § 5 Abs. 3 ÖPNVG notwendig.

## 4 Bestätigung der Übertragung der Fahrzeugförderung auf den VRR

Die folgenden Darstellungen und Vorschläge beziehen sich nur auf das Gebiet des Zweckverbandes VRR. Der NVN ist nicht betroffen.

### 4.1 Ist-Zustand

Durch das geänderte ÖPNVG NRW (§ 11 Abs. 2) werden ab dem Jahr 2008 die bisherige Aufgabenträgerpauschale und die Fahrzeugförderung zu einer „ÖPNV-Pauschale“ zusammengelegt. Für die Jahre 2008 – 2010 stehen jährlich 110 Mio. € zur Verfügung (2007: 113,1 Mio.€ davon 105 Mio. € Fahrzeugförderung und 8,1 Mio. Aufgabenträgerpauschale). Das Gesetz sieht vor, dass diese ÖPNV-Pauschale nach einem bestimmten Schlüssel auf die kommunalen Aufgabenträger aufgeteilt wird. Grundsätzlich sind mind. 80 % dieser neuen Pauschale an die Verkehrsunternehmen weiterzuleiten. Max. 20 % können die Aufgabenträger selbst für Zwecke des ÖPNV verausgaben. Das Gesetz enthält keine weitere Zweckbindung. Eine Fahrzeugförderung ist also weiterhin möglich.

Bei den Überlegungen, wie die ÖPNV-Pauschale zukünftig an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet werden soll, ist grundsätzlich darauf zu achten, dass dies **beihilfekonform** geschieht.

Seit dem Jahr 2003 wird die Fahrzeugförderung in der jetzigen Form gewährt und stellt eine wesentliche Säule der Finanzierung der Verkehrsunternehmen dar.

VRR-weit wurden

- rd. 55,6 Mio. € im Jahr 2005,
- rd. 65,6 Mio. € im Jahr 2006 (incl. einer einmaligen Sonderzahlung) und
- rd. 54,3 Mio. € im Jahr 2007.

an die Verkehrsunternehmen vergeben.

Auf der Grundlage der Übertragung der ÖPNV-Finanzierung von den Zweckverbandsmitgliedern auf den VRR (s. § 5 Abs. 2 Pkt. 3 der Zweckverbandssatzung) werden die vom Land zur Verfügung gestellten Mittel direkt an den VRR ausgezahlt und vom VRR nach Antragstellung an die Verkehrsunternehmen ausgezahlt. Dabei wird unterschieden zwischen Vorhaltekostenförderung (25 % der Gesamtförderung) und Investitionsförderung (75 %).

Rechtliche Grundlage für die Mittelvergabe sind die Verwaltungsvorschriften des Landes und die Richtlinie Fahrzeugförderung, die von der Verbandsversammlung beschlossen wird.

Die Vorhaltekostenförderung wird nach den jeweiligen Betriebsleistungen auf alle öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen, die Linienverkehr im VRR fahren, verteilt. Sie wird als Einnahme der Verkehrsunternehmen direkt ergebniswirksam und senkt damit die Ausgleichsbeträge, die sich aus dem Finanzierungssystem

(Baustein 3) ergeben.

Die Investitionsförderung erfolgt nach Antragsstellung, d. h. nach Bedarf. Es gibt seitens des VRR keine festen Quoten je Verkehrsunternehmen oder Aufgabenträger oder für die Verteilung auf Busse und Schienenfahrzeuge (einschl. Schwebelbahn)

Antragsberechtigt sind alle öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen, die im Gebiet des VRR Linienverkehr mit Bussen oder Bahnen fahren. Eine diskriminierungsfreie Mittelvergabe ist dadurch gewährleistet. Die Förderquote ist von Jahr zu Jahr veränderlich und ergibt sich aus der Menge der Anträge.

In den vergangenen Jahren haben die Verkehrsunternehmen folgende Investitionsförderung erhalten:

VRR gesamt	2005 Bus	2005 Schiene	2006 Bus	2006 Schiene	2007 Bus	2007 Schiene
Mio. €	23,913	17,949	34,426	15,011	21,795	19,213
%	57,12	42,88	69,64	30,36	53,15	46,85

Die Förderquoten für die einzelnen Fahrzeuge sind abhängig von der Anzahl der Förderanträge und beliefen sich auf:

94,4 % in 2005  
100,7 % in 2006  
58,5 % in 2007

Für 2008 und die folgenden Jahre ist mit einer deutlichen Absenkung der Förderquoten und einer Verringerung des Anteils der Busse an der Gesamtförderung zu rechnen, weil im Stadtbahn- und Schwebelbahnbereich von mehreren Verkehrsunternehmen Neubeschaffungen geplant sind. Dies wird bei einigen Unternehmen dazu führen, dass die ursprünglich geplante Busbeschaffung reduziert wird.

## 4.2 Notwendigkeit der Fahrzeugförderung

- Modernisierung der Flotte (Wartungskosten, Attraktivität, Luftreinhaltung / Klimaschutz, Barrierefreiheit)
- Zusammenhang mit VU-Finanzierung / Finanzierungsrichtlinie

Die bisherige Fahrzeugförderung (investiver Teil) hat wesentlich dazu beigetragen, dass die Verkehrsunternehmen im VRR eine relativ moderne Fahrzeugflotte vorhalten. (Eine detaillierte Untersuchung über die Busflotte im VRR wird gerade durchgeführt.) Sowohl aus Kundensicht (z. B. Barrierefreiheit, Klimatisierung) als auch unter Umweltgesichtspunkten (Reduzierung des Ausstoß von Feinstaub, Stickoxyd und CO<sub>2</sub>) ist auch zukünftig eine Neubeschaffung von Bussen mindestens im bisherigen Umfang notwendig. Sowohl im Stadtbahn- als auch im Straßenbahnbereich sind Fahrzeugneubeschaffungen aufgrund des Alters der Flotten und der damit verbundenen Werkstattkosten notwendig und betriebswirtschaftlich sinnvoll.

Eine Reduzierung des Gesamtbetrages der Fahrzeugförderung (investiver Teil) würde zu einer weiteren Verringerung der Förderquoten führen. Die möglichen Konsequenzen sind:

- Reduzierung der Beschaffungsprogramme, d. h. Erhöhung des Durchschnittsalters der Fahrzeuge mit entsprechend höheren Wartungskosten und höherem Schadstoffausstoß
- Beibehaltung der Beschaffungsprogramme und höhere Kapitalkosten.

Welche wirtschaftlichen Konsequenzen die beiden Möglichkeiten für die einzelnen Verkehrsunternehmen haben, hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab und müßte im Einzelfall von den Verkehrsunternehmen dargelegt werden. In jedem Fall ist eine Erhöhung der Kosten zu erwarten, die aufgrund der Berechnungssystematik von den Aufgabenträgern im Rahmen des Finanzierungssystems nur teilweise ausgeglichen werden.

Eine Reduzierung oder gar der Wegfall der Vorhaltekostenförderung wirkt sich im Rahmen des Finanzierungssystems ebenfalls sehr unterschiedlich auf die Verkehrsunternehmen aus. Eine Kompensation der Einnahmenausfälle durch die Ausgleichsbeträge erfolgt nur teilweise. Dabei sind z. B. Unternehmen mit einer modernen Busflotte weniger betroffen, als Unternehmen mit niedrigeren Standards.

Bei einigen Unternehmen könnte die Situation eintreten, dass ein Restdefizit entsteht, das nicht EU-konform im Rahmen des Finanzierungssystems ausgeglichen werden kann.

Da auch die Subunternehmer Fahrzeugförderung erhalten, würden sich bei Reduzierung oder Wegfall der Fahrzeugförderung die km-Preise und letztlich die Ausgleichsbeträge der Kommunen erhöhen.

**Der VRR schlägt deshalb vor, die ÖPNV-Pauschale (abzgl. eines Anteils für die Aufgabenträger) auch zukünftig gezielt für die Fahrzeugförderung einzusetzen.**

### ***4.3 Zentrale oder dezentrale Fahrzeugförderung***

Im Gebiet des VRR wurde die Fahrzeugförderung (im Gegensatz zu anderen Verbundräumen) immer zentral über den VRR abgewickelt. Dies hat sachliche, organisatorisch-wirtschaftliche und rechtliche Vorteile.

Die zentrale Abwicklung der Fahrzeugförderung ermöglicht einheitliche Förderkriterien im Verbund. So können gemeinsame Standards für die Umwelt- und die Kundentreue gesetzt werden, was sowohl gegenüber der Industrie als auch gegenüber den Kunden vorteilhaft ist.

Sie ermöglicht darüber hinaus den Ausgleich von Bedarfsspitzen. Der Bedarf an neuen Fahrzeugen ist in den Unternehmen in der Regel nicht gleichmäßig über die Jahre verteilt, die Fördermittel können aber nicht angespart werden. Der Verbund kann dies ausgleichen, indem mal das eine, mal ein anderes Unternehmen eine größere Anzahl von Fahrzeugen zu dann günstigeren Preisen beschaffen kann.

Da die Fördermittel beim Verbund nicht alle zum Jahresbeginn abgerufen werden, erwirtschaftet der Verbund erhebliche Zinsen, die dem System wieder zugeführt werden. In 2006 waren dies 581 T€ bei einem Durchschnittszinssatz von 2,9 %.

Die Fahrzeugförderung muss diskriminierungsfrei allen Verkehrsunternehmen, die Linienverkehre fahren, zukommen. Subunternehmer haben entsprechend ihrem Anteil an den Fahrleistungen ebenso einen Anspruch auf die Förderung wie die VRR-Unternehmen und Unternehmen aus anderen Verbundräumen, die auf VRR-Gebiet fahren. Um eine gerechte Mittelverteilung sicherzustellen und die förderrechtlichen Vorschriften zu erfüllen, sind die Antragstellung und die notwendigen Nachweise mit großem Aufwand verbunden, die Berechnung der zustehenden Förderbeträge erfolgt nach einem komplizierten Schlüssel. Bei einer Dezentralisierung der Fahrzeugförderung müsste zum einen jeder Aufgabenträger im VRR die entsprechenden Kapazitäten und Kompetenzen aufbauen. Auch für die Verkehrsunternehmen wäre die Antragstellung aufwändiger, da bei jedem bedienten Aufgabenträger ein Antrag zu stellen ist. Bei dann vermutlich unterschiedlichen Förderkriterien und Fördersätzen wäre die Fahrzeugförderung für die Unternehmen kaum noch zu kalkulieren.

Die Fahrzeugförderung muss ebenso wie die sonstige ÖPNV-Förderung den EU-Finanzierungskriterien genügen. Im Falle einer Dezentralisierung müsste jede Kommune die entsprechenden Förderrichtlinien entwerfen, auf EU-Konformität prüfen und die Förderung ggf. von der EU-Kommission notifizieren lassen.

**Der VRR schlägt deshalb vor, die Fahrzeugförderung auch zukünftig dem VRR zu übertragen.**

#### ***4.4 Aufteilung Fahrzeugförderung – sonstige ÖPNV-Zwecke des Aufgabenträgers***

Das ÖPNVG sieht vor, dass die Aufgabenträger bis zu 20 % der ÖPNV-Pauschale für eigene Zwecke des ÖPNV einbehalten dürfen, d. h. nicht an die Verkehrsunternehmen weiterleiten müssen.

Im Jahr 2007 erhalten die kommunalen Aufgabenträger jeweils 150.000 € / Jahr, insgesamt im VRR 3,6 Mio. €. Zusammen mit der Fahrzeugförderung von 54,3 Mio. € macht das 57,9 Mio. €. Der Anteil der Aufgabenträger am Gesamttopf macht damit im VRR 6,2 % aus.

Für 2008 ff. wird der Gesamtbetrag NRW-weit von 113,6 Mio. € auf 110 Mio. € gekürzt. Zu entscheiden ist, welchen Anteil der Pauschale die kommunalen Aufgabenträger zukünftig für sich beanspruchen.

Vier Varianten sind denkbar:

Modell	Pauschale § 11 (2)		Anteil VU Mio. €	Anteil AT Mio. €	Anteil AT %
	NRW	VRR			
<i>Förderung in 2007 (AT-Pauschale + Fzg. Förderung)</i>	113,6	57,9	54,3	3,6	6,2
1. Beibehalt Fahrzeugförderung auf bisheriger Höhe	110,0	56,7	<b>54,3</b>	2,4	4,2
2. Beibehalt AT-Anteil auf bisheriger Höhe (150.000 je AT)	110,0	56,7	53,1	<b>3,6</b>	6,3
3. Erhöhung AT-Anteil auf 10 %	110,0	56,7	51,0	<b>5,7</b>	10
4. Erhöhung AT-Anteil auf 20 %	110,0	56,7	45,4	<b>11,3</b>	20

Um ein weiteres deutliches Absinken der Förderquote zu vermeiden schlägt der VRR vor, den Anteil der Aufgabenträger an der Pauschale lediglich von 6,2 % auf 10 % zu erhöhen und gesetzlich möglichen Rahmen von 20 % nicht auszuschöpfen. Die Verteilung auf die Aufgabenträger soll wie bisher zu gleichen Teilen erfolgen, d.h. jeder Aufgabenträger erhält ca. 236.000 € statt bisher 150.000 €.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Reduzierung der Fahrzeugförderung für die Verkehrsunternehmen bei diesen zu höheren Ausgleichsbeträgen im Rahmen des Finanzierungssystems führt. Die Aufgabenträger müssen also einen unterschiedlich großen Teil der Erhöhung wieder den VU zukommen lassen.

#### **4.5 Zukünftige Abwicklung der Fahrzeugförderung durch den VRR**

Das bisherige Verfahren der Fahrzeugförderung hat sich bewährt. Die Verfahren sind allen Beteiligten bekannt. Das Land und die Verkehrsunternehmen sind bei der Beratung der Beratung des ÖPNVG davon ausgegangen, dass die bisherige Förderung von Fahrzeugvorhaltekosten und Fahrzeugbeschaffung bis 2010 erhalten bleibt

Der VRR schlägt vor, das bisherige Verfahren, wie es sich aus den Verwaltungsvorschriften des Landes und der Richtlinie Fahrzeugförderung des VRR ergibt, beizubehalten. Da es ab 2008 keine besonderen Verwaltungsvorschriften des Landes zur Fahrzeugförderung mehr geben wird, wird der VRR die eigenen Regelungen entsprechend ergänzen.

## **5 Sachstand zur Zusammenführung von VRR und NVN**

Im vergangenen Sitzungsblock wurde die öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen dem Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein (NVN) und dem Zweckverband VRR beschlossen (Drucksache R/VII/2007/0110/1).

Auch die Verbandsversammlung des NVN hat der Vereinbarung zugestimmt.

Die Umsetzung dieser Vereinbarung in den Satzungen des ZV und der AöR ist unter Pkt. 2 und 3 dieser Vorlage dargestellt.

Zum 01.12.2007 wird ein Mitarbeiter des NVN zum VRR wechseln. Die organisatorischen Vorbereitungen (Raum, Büroausstattung, personelle Unterstützung) sind eingeleitet.

Im Rahmen der Vorbereitung des Wirtschaftsplans 2008 werden die Vereinbarungen berücksichtigt. Die EDV-mäßigen und sonstigen Vorbereitungen zur Abwicklung der finanziellen Angelegenheiten werden zur Zeit geschaffen.

Es wird geprüft, ob eine Anpassung der Geschäfts- und Verfahrensordnung der VRR-AöR notwendig ist.

Alle Vorbereitungen finden in enger und laufender Abstimmung mit dem NVN statt.

Mögliche Auswirkungen der Zusammenführung der beiden Zweckverbände auf die Verkehrsunternehmen in der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) werden vom NVN mit den VGN-Unternehmen besprochen. Die Unternehmen des VRR sind über den Unternehmensbeirat der VRR AöR informiert. Diejenigen Unternehmen der VGN, die nicht den VRR-Verbundtarif anwenden, sind weder Verbundverkehrsunternehmen (§ 3 Abs. 2 AöR-Satzung) noch sonstige Verbundunternehmen (§ 3 Abs. 5 AöR-Satzung) und deshalb auch nicht Mitglieder oder Gäste im Unternehmensbeirat.

## **6 Sachstand zur Übernahme von Aufgaben im Bereich Investitionsförderung gem. §§ 12 - 15 ÖPNVG und entsprechendem Personal von den Bezirksregierungen**

### **6.1 Neue Aufgaben**

Das neue ÖPNVG sieht vor, dass die Kooperationsräume Bewilligungsbehörde für die Investitionen gem. § 13 ÖPNVG (Maßnahmen im besonderen Landesinteresse) werden. Sie treten außerdem in die Rolle der Bewilligungsbehörde für alle Zuwendungen für Infrastrukturmaßnahmen ein, die vor dem 01.01.2008 vom Land bewilligt oder vereinbart wurden.

Darüber hinaus werden die Kooperationsräume Zuwendungsempfänger für die pauschalierte Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG. Für diese Gelder ist jährlich ein Katalog von zu fördernden Maßnahmen zu erstellen. Als Zuwendungsempfänger sind Kooperationsräume zuständig für die entsprechende Verwaltung und Verteilung der Mittel sowie die Abrechnung und die Nachweise gegenüber den Bezirksregierungen als Bewilligungsbehörde.

Für die Übernahme der Aufgaben sind eine ganze Reihe von Fragen zu klären, die

zum Teil auch Niederschlag in den Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG ihren Niederschlag finden müssen. Der VRR ist hier in enger Abstimmung mit dem Verkehrsministerium.

## **6.2 Finanzierung der Aufgaben**

Die pauschalierte Zuwendung gem. § 12 ÖPNVG beträgt insgesamt 150 Mio. €, der Anteil des VRR ist nach jetzigem Kenntnisstand 57,9 %, d.h. ca. 86,9 Mio. €. Aus diesem „Topf“ müssen auch die Restabwicklung bereits begonnener Maßnahmen und die Finanzierung der weiteren bewilligten Maßnahmen erfolgen. Es gibt die mündliche Zusage, dass eine Aufstockung der Mittel erfolgt, sofern die bereits eingegangenen Verpflichtungen die vorhandenen Mittel übersteigen. Einzelheiten dazu sind noch nicht bekannt.

§ 15a ÖPNVG sieht vor, dass die Kooperationsräume für die Übernahme der Aufgaben und Personale einen pauschalen finanziellen Ausgleich bekommen. Der Ausgleich umfasst die Personalkosten sowie eine Pauschale für die Sachkosten in Höhe von 10 %. Darüberhinaus wird zwischen Verkehrs- und Finanzministerium über eine Pauschale für erhöhte Verwaltungsgemeinkosten verhandelt.

## **6.3 Übernahme von Mitarbeitern**

Es sollen insgesamt 17 MitarbeiterInnen aus den Bezirksregierungen Düsseldorf und Arnsberg zum VRR übergeleitet werden. Bis jetzt stehen noch keine Namen fest. Damit sind auch keine weiteren Daten bekannt, die eine Vorbereitung im Personalmanagement (z. B. Regelungen für Beamte, Zusatzversorgung, Vorbereitung der Personalabrechnung u.ä. ) und bei der Planung der Personalkosten ermöglichen würden. Unklar ist zudem, wie die Überleitung erfolgen soll (z. B. Betriebsübergang), sodass auch die notwendige Einbindung der Personalvertretung noch nicht stattfinden konnte.

Es haben verschiedene Gespräche mit Vertretern der Bezirksregierungen stattgefunden. Eine Reihe von Fragen aus den Bezirksregierungen zu den Modalitäten der Mitarbeiterübernahme und den Arbeitsbedingungen wurden vom VRR – soweit möglich – unverzüglich beantwortet. Im August werden Informationsgespräche in Düsseldorf und Arnsberg für die zu übernehmenden MitarbeiterInnen stattfinden an denen VRR-Vertreter teilnehmen werden. Der VRR ist weiter intensiv darum bemüht – auch im Interesse der betroffenen MitarbeiterInnen – die notwendigen Klärungen herbeizuführen.

## **6.4 Organisatorische Vorbereitung**

Die Anmietung und Herrichtung von weiteren Büroräumen im WEKA-Gebäude in Gelsenkirchen ist mit dem Eigentümer geklärt. Die Beschaffung der notwendigen Büroausstattung wird unter Berücksichtigung der besonderen Anforderungen für die neuen Tätigkeiten vorbereitet.

Zur Bearbeitung der Aufgaben wird bei den Bezirksregierungen eine spezielle Soft-

ware eingesetzt, die auch beim VRR installiert werden muss. Der VRR bemüht sich derzeit um die notwendigen Informationen über technische Voraussetzungen, Kosten, Schnittstellen usw., um eine nahtlose Bearbeitung der Aufgaben sicherzustellen. Die Software wird dem VRR kostenlos zur Verfügung gestellt.

Eine besondere Aufgabe ist die personelle und organisatorische Integration einer so großen Anzahl von MitarbeiterInnen in die AÖR.