



Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR

# B e r i c h t

**über die Gegenstände und Ergebnisse der Zusammenarbeit der drei Kooperationsräume VRR, NWL und NVR gem. § 6 Abs. 5 ÖPNVG NRW**

**für die Zeit vom 01.01.2008 bis 31.12.2015**

## **Gliederung**

- 1. Einleitung, Historie, Ausgangslage  
Zusammenarbeit der Kooperationsräume**
- 2. VRR-Umlage**
- 3. Aufgaben**
  - 3.1 Bereich Tarif**
    - 3.1.1 Kooperationsraum A ( NVN/VGN/VRR)**
  - 3.2 Besondere Formen der Zusammenarbeit**
  - 3.3 Aufgaben im Bereich SPNV**
    - Allgemeines**
    - Vereinfachung der Vergabeverfahren durch den VRR**
  - 3.4 Zwischenergebnis**
  - 3.5 Änderung des SPNV-Marktes**
  - 3.6 Beteiligung des NWL und NVR**
- 4. Beschreibung des VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodells**
- 5. Gründung eines Eigenbetriebes beim VRR**
- 6. Verfahren mit optionaler Fahrzeugfinanzierung**
  - 6.1 RB 47 (Solingen-Remscheid-Wuppertal) jetzt S 7**
  - 6.2 Wettbewerbsverfahren Haard-Achse (RE 2 / RE 42)**
  - 6.3 S 5 / S 8**
  - 6.4 RE 7 / RB 48 (Rhein-Wupper-Achse)**
  - 6.5 Sauerland Netz**
  - 6.6 Erft-Schwalm-Netz**
  - 6.7 Niederrhein-Netz**
- 7. Sonstige durchgeführte Wettbewerbsverfahren  
Hellweg-Netz**
- 8. S-Bahn-Ausschreibungen**
  - 8.1 Ausgangslage**
  - 8.2 S-Bahn – Teilnetz 1**
  - 8.3 S-Bahn - Teilnetz 2**
  - 8.4 S-Bahn - Betriebsleistungen**
  - 8.5 S-Bahn - Teilnetz 3**

- 9. **Bruttoausschreibungen/Nettoausschreibungen**
  
- 10. **Der Rhein-Ruhr-Express (RRX)**
  - 10.1 **Ausgangslage und Ziele**
  - 10.2 **Vorgaben des Landes NRW zum RRX**
  - 10.3. **Das NRW-RRX-Modell**
  - 10.4.1 **Zusammenarbeit der Zweckverbände bis zu den Zuschlagserteilungen im RRX-Verfahren**  
**Abgeschlossene Verträge mit dem Hersteller und den EVU**
  - 10.4.2 **Zusammenarbeit der Zweckverbände beim RRX nach der Zuschlagserteilung**
  - 10.5 **Finanzierung der RRX-Fahrzeuge und des Betriebes**  
**Interimsvergabe RRX**
  - 10.6 **Resümee über die Gegenstände und Ergebnisse der Zusammenarbeit der drei Zweckverbände in NRW**

## 1. Einleitung, Ausgangslage, Historie

Ausgelöst durch die Regionalisierungsgesetze für den ÖPNV/SPNV des Bundes und der Länder hat das Land NRW am 7.3.1995 das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NRW) beschlossen und verkündet. Es ist am 1.1.1996 in Kraft getreten.

Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV/SPNV wurde den Kreisen und kreisfreien Städten (Aufgabenträger) als kommunale Selbstverwaltungsaufgabe zugewiesen.

Es wurde festgelegt, dass zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung des SPNV die Kreise und kreisfreien Städte einen Zweckverband zu bilden haben. Mit dem Gesetz vom 7.3.1995 wurden 9 Kooperationsräume vorgegeben. Dabei wurden die bestehenden Strukturen der vorhandenen Tarifgemeinschaften weitestgehend zugrunde gelegt.

Ob diese kleinteilige Regelung für das große Bundesland NRW geeignet war, musste sich erst noch erweisen. Andere Länder, z.B. Bayern, haben eine Landesgesellschaft gegründet, die die Aufgaben des SPNV durchzuführen hat. Zwar wurde den Zweckverbänden gem. § 5 Abs. 3 ÖPNVG auferlegt, in Abstimmung mit den jeweiligen Mitgliedern auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken, insbes. auf die Bildung kooperationsraum-übergreifender Tarife, mit dem Ziel der Bildung eines landesweiten Tarifes. Diese starke dezentrale Aufgabenverteilung und die vorgegebene Gründung von 9 Zweckverbänden, die sich nach dem Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit (GkG) auszurichten hatten, führte jedoch zu einem hohen Abstimmungsbedarf der 9 Zweckverbände in NRW. Die SPNV Linien führen überwiegend durch mehrere Räume und auch in Gebiete benachbarter Bundesländer. Vergabeverfahren und Details mussten mit großem Aufwand abgestimmt werden, weil Einvernehmen herzustellen war.

Das war insgesamt eine Herausforderung besonderer Art.

Die 9 Zweckverbände waren öffentlich rechtliche Gebietskörperschaften, die nach dem Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit (GkG) alle formalen und gesetzlichen Aufgaben erfüllen mussten; d.h. es waren 9 Verbandsversammlungen als politische Vertretungen zu wählen und 9 Verbandsvorsteher zu bestellen. Für die administrative Aufgabenerledigung wurden 9 Geschäftsstellen eingerichtet und 9 Geschäftsführer benannt. Die haushaltsrechtlichen Vorschriften richteten sich über das GkG nach der Gemeindeordnung, mit der Konsequenz, alles wie eine Gemeinde abzuwickeln. Die Mitglieder der Verbandsversammlungen wurden von den Mitgliedskommunen entsandt. Die Verbandsvorsteher wurden durch die jeweiligen Verbandsversammlungen gewählt.

Die operative Ebene waren die Geschäftsführer mit ihren Geschäftsstellen, die auch die Abstimmungen untereinander vorzunehmen und im Innenverhältnis die erforderlichen politischen Rückendeckungen einzuholen hatten.

## Zusammenarbeit der Kooperationsräume

Im Ergebnis muss festgestellt werden, dass für das große Flächenland NRW mit derzeit 102 Mio. Zugkm diese gesetzliche kleinteilige Vorgabe für einen flächendeckenden landesweiten SPNV keine praktische und verwaltungsmäßig vernünftige Regelung war. Der Abstimmungsaufwand war unverhältnismäßig hoch, weil nicht nur 9 Meinungen der 9 Geschäftsführer zu koordinieren waren, sondern auch die spezifischen Interessen der jeweiligen politischen Vertretungen und damit der verschiedenen Räume zu einem Ergebnis geführt werden mussten.

Dabei waren die verschiedenen Interessenslagen der einzelnen Räume durchaus verständlich. Der ländliche Raum hatte zwangsläufig andere Vorstellungen und Anforderungen an das SPNV-Angebot als Mobilitätsgarantie als z. B. der Ballungsraum, in dem Fahrgastmassen zu befördern sind. So sitzen z. B. in der RE 1 in der Hauptverkehrszeit morgens im Ruhrgebiet in einem Zug mehr Fahrgäste, als im ländlichen Raum den ganzen Tag auf einer Linie insgesamt.

Es ist aber bereits hier festzuhalten, dass die Dezentralisierung und Kommunalisierung des SPNV für die Bürger vorteilhaft war. Interessen und Vorstellungen konnten geäußert und von den Vertretern der Räume in den Abstimmungsgesprächen vorgebracht werden. Es mussten gemeinsame Lösungen gesucht und vereinbart werden.

Es war von den 9 SPNV-Zweckverbänden deshalb nur konsequent, für NRW eine gemeinsame „Agentur Nahverkehr“ mit Sitz in Unna und mit Beteiligung des Landes NRW einzurichten. Sie hat sich bemüht, einen Teil der Koordinierungsaufgaben zu übernehmen und die Ergebnisse zu bündeln. Letztlich waren die Entscheidungen in den Gremien der Zweckverbände zu treffen.

Wettbewerbsverfahren nach dem GWB wurden von allen Zweckverbänden konsequent genutzt, um wirtschaftliche Angebote und Qualitätsverbesserungen im SPNV zu erhalten. Das SPNV-Angebot in NRW wurde ausgeweitet, und zwar von 75 Mio Zugkm (Stand zum 01.01.1996) -landesweit- um 26,5% auf derzeit 102 Mio Zugkm. Auch die Fahrgastzahlen konnten durch die neue Attraktivität des SPNV deutlich angehoben werden. Gegenüber 1996 wurde das Fahrgastaufkommen landesweit um 87 % gesteigert. Diese enorme Steigerung ist überproportional im Vergleich zur Erweiterung des SPNV-Verkehrsangebotes. Der SPNV wurde - auch weil das Land NRW die Maßnahmen durch den Integralen Taktfahrplan (ITF) finanziell unterstützt hat und durch die dezentrale Kommunalisierung - zur Erfolgsgeschichte.

Dagegen war die verwaltungsmäßige Abwicklung kostenintensiv und mit Aufwand verbunden.

Es war deshalb vom Land nur konsequent, durch das Gesetz vom 19.6.2007 das ÖPNVG zum 01.01. 2008 zu ändern und den räumlichen Zuschnitt der Kooperationsräume von 9 auf 3 zu reduzieren.

Seit dem 01.01.2008 bilden die Gemeinden, kreisfreien Städte und Kreise im Bereich des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) den Kooperationsraum A), die des Rheinlandes den Kooperationsraum B) Nahverkehr Rheinland (NVR) und die Kommunen in Westfalen Lippe (NWL) den Kooperationsraum C).

Nunmehr bestehen leistungsmäßig und administrativ starke Zweckverbände, die den hohen Anforderungen, insbes. des Wettbewerbes und SPNV-Marktes gewachsen sind. Trotz dieses größeren räumlichen Zuschnitts werden die besonderen Interessen der einzelnen Räume sehr gut vertreten.

Leider war diese Reform nur halbherzig. Die bürokratischen Hemmnisse (durch das Belassen der früheren Geschäftsstellen) sowie der Aufwand für die weiterhin bestehenden politischen Vertretungen (der „Alt-Zweckverbände“) wurden nur teilweise abgebaut. Sowohl beim NVR als auch beim NWL blieben die zum 1.1.1996 gegründeten Zweckverbände mit den Geschäftsstellen, Geschäftsführern, Vorstandsvorstehern und Verbandsversammlungen weiterhin bestehen. Es wurden für beide Räume B) und C) zusätzlich Dachzweckverbände installiert, die ebenfalls mit allen Organen nach dem GkG bestückt sind und weitere Verwaltungseinheiten vorsehen. Damit ist zwar der Abstimmungsaufwand der nunmehr 3 Kooperationsräume geringer geworden, der Willensbildungsprozess in den jeweiligen Räumen ist intern nach wie vor mit großem Aufwand verbunden.

Allerdings wird so sichergestellt, dass die Regionen die örtlichen Interessen an den Dachzweckverband weiter leiten können. Dieser hat dann zu entscheiden, ob der „Gesamtverbandsvorsteher“ und der Geschäftsführer die Anliegen mit den Gesamtzielen der Landesinteressen kompatibel machen können. Es ist eine „Filterfunktion“ der örtlichen Anliegen. Mit dem Blick auf die landesweiten SPNV-Interessen und Erfordernisse.

Eine andere, sehr praktikable und kostengünstige Lösung, die Doppelzuständigkeiten und Abstimmungsprobleme verhindert, haben der ZV VRR und der Nahverkehrszweckverband Niederrhein (NVN) gefunden.

Wie auch in den Kooperationsräumen B) und C) bestehen zwar der Zweckverband NVN und damit auch die Verbandsversammlung des NVN, die sich aus je 9 Mitgliedern der Kreistage Kleve und Wesel zusammensetzt, weiterhin. Im Kern hat die Verbandsversammlung jedoch nur noch eine wesentliche Aufgabe: Aus ihren Reihen wählt sie die Vertreter des NVN für die Gremien des VRR, die dort die Interessen des Niederrheins zu vertreten haben. Alle anderen Aufgaben, die nach dem GkG, wie z.B. die Aufstellung des Haushaltes und die Rechnungslegung, zu erledigen sind, sind dem Grunde nach nur noch formaler Natur, weil die Einnahmen und Ausgaben für den Bereich des NVN bereits im Wirtschaftsplan der VRR AöR enthalten sind. Auch das Handling für die Verbandsversammlung des NVN, wird durch die VRR AöR ausgeführt. Die Geschäftsstelle des NVN wurde komplett aufgelöst und somit eine Verwaltungseinheit komplett eingespart.

Beide Zweckverbände VRR und NVN) sind ab 01.01.2008 Träger der VRR AöR.

## 2. VRR-Umlage.

Der VRR erhebt -als einziger SPNV-Aufgabenträger in Deutschland- von den Mitgliedskommunen eine Umlage von aktuell 15,1 Mio €. Die Erhebung dieser Umlage ist historisch bedingt.

Bis 1990 waren die kommunalen Verkehrsunternehmen und die Deutsche Bundesbahn Gesellschafter der VRR GmbH und haben als solche gemeinsam die Struktur und Höhe des Verbundtarifs im VRR festgelegt.

Die erste Verbundreform im Jahre 1989 führte aus politischen Gründen zur Umwandlung des Unternehmensverbundes in einen Kommunalverbund. Alleiniger Gesellschafter der VRR GmbH wurde der Zweckverband VRR. Das Tarifgestaltungsrecht, also des Recht, Struktur und Höhe des Verbundtarifs im VRR festzulegen, stand vom Jahre 1990 an der Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR zu. Die Deutsche Bundesbahn war damit vom Tarifgestaltungsrecht innerhalb des VRR abgekoppelt.

Vor diesem Hintergrund schlossen die bundeseigenen Verkehrsunternehmen (Deutsche Bundesbahn und BVR) als Ausgleich für den Verlust des Tarifgestaltungsrechts einen Verkehrsvertrag mit dem VRR, in dem zum einen das Leistungsangebot und die Modalitäten zu dessen Weiterentwicklung, und zum anderen ein pauschalierter Einnahmenanspruch der bundeseigenen Verkehrsunternehmen gegenüber dem VRR einschließlich eines Anpassungsmechanismus, abhängig von den Tarifsteigerungen im Tarif der deutschen Bundesbahn und den Leistungsausweitungen, vereinbart wurden.

Dieser pauschalierte Einnahmenanspruch richtete sich an die VRR GmbH. Die Refinanzierung erfolgte auf der Grundlage des Schlüssels „Haltestellenabfahrten“ in der ersten Stufe über den Einnahmenaufteilungsvertrag mit den kommunalen Verkehrsunternehmen, deren Defizit wiederum vom Zweckverband VRR zunächst über die allgemeine Verbandsumlage ausgeglichen wurde.

Mit der Liberalisierung des SPNV-Markts und die daran anknüpfende Regionalisierung ging der pauschalierte Einnahmenanspruch auf die DB AG über und wurde Bestandteil des ersten SPNV-Vertrages zwischen DB AG und Zweckverband VRR (dort in § 9 Originärer Einnahmenanspruch der DB AG) aus Dezember 1995.

Auch in den zweiten SPNV-Vertrag zwischen DB AG und Zweckverband VRR aus Dezember 1997 wurde dieser pauschalierte Einnahmenanspruch aufgenommen, allerdings mit der Maßgabe, dass für bestimmte Ertragsausfälle der Zweckverband VRR direkte Zahlungen an die DB AG aus eigenen Haushaltsmitteln leistet. Damit wurde die SPNV-Umlage des Zweckverbandes VRR etabliert.

Auf dieser Grundlage wurde die DB AG komplett in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr einschließlich der Einnahmenaufteilung integriert, so dass der pauschalierte Einnahmanspruch Schritt für Schritt in die SPNV-Umlage des Zweckverbandes VRR als zweite Finanzierungssäule neben den Regionalisierungsmitteln aufging.

Bei den Verhandlungen zum Abschluss des dritten SPNV-Vertrages mit der DB AG in den Jahren 2003/2004 hatte sich der Zweckverband VRR das Ziel gesetzt, die Umlage, die im Grunde eine Entschädigung für die Übertragung des Tarifgestaltungsrechts der DB war, entfallen zu lassen.

Dieses Ziel des VRR konnte jedoch nicht erreicht werden, weil das Land -gegen den Willen des VRR- die Umlage bei der Bemessung der Landeszuwendungen für den SPNV-Betrieb als vorhandene Einnahme des VRR angerechnet und die Landesmittel um diesen Betrag gekürzt hat.

Die SPNV-Umlage dient deshalb heute weiterhin bis zum Ende des DB-Vertrags im Jahre 2019 als ein Baustein zur Finanzierung des SPNV Betriebs.

### **3. Aufgaben**

Aufgabenträger sind gem. § 3 des ÖPNVG die Kreise und kreisfreien Städte für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV/SPNV. Das Gesetz sieht in § 5 ÖPNVG überörtliche Zusammenschlüsse zwingend vor: „Zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung bilden die Kreise und die kreisfreien Städte oder die bisher bestehenden Zweckverbände jeweils einen Zweckverband oder eine gemeinsame Anstalt“.

Dem Zweckverband ist die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV zu übertragen (§ 5 Abs.3 Satz 1). Er hat in Abstimmung mit seinen Mitgliedern auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken. In § 6 ÖPNVG ist geregelt, dass die beteiligten Zweckverbände zusammen zu arbeiten haben, insbesondere, wenn das Gebiet mehrerer Zweckverbände berührt wird.

Insoweit wurde die Aufgabendelegierung mit dieser „Klammer“ gebündelt. Dem Gesetzgeber war bewusst, dass nur mit einer engen Zusammenarbeit eine landesweite Lösung erreicht werden kann.

#### **3.1 Bereich Tarif**

Die Tarifgestaltung für den ÖPNV und SPNV ist keine Angelegenheit des Staates, sondern der gewerblichen Wirtschaft. Nach dem Personenbeförderungsgesetz ist es ein originäres Recht der Betriebe.

Im Bereich des VRR haben die Verkehrsunternehmen die Tarifgestaltung der VRR AöR auf Basis des Verbundgrundvertrages (bei den EVU aufgrund einer Verbundko-

operationsvereinbarung) übertragen, so dass die politischen Gremien die Höhe der Tarife und die Beförderungsbedingungen festlegen. Die Betriebe werden im Vorfeld wesentlich beteiligt.

Konsequenterweise enthält das ÖPNVG für die Zweckverbände deshalb nur eine Hinwirkungspflicht. Gem. § 6 Abs. 3 ÖPNVG sollen die Zweckverbände auf die Bildung von landesweiten Tarifen und landeseinheitlichen Beförderungsbedingungen sowie die Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife mit dem Ziel eines landesweiten Tarifs hinwirken. Hierzu wurde ein landesweiter NRW-Tarif konzipiert, der für die Fahrgäste eine einheitliche Nutzung ermöglicht.

Mit den einzelnen Räumen wurden Kragen- und Übergangstarife vereinbart, die in vielen Landesteilen eine leichtere Nutzung des ÖPNV und SPNV erleichtern.

### **3.1.1 Kooperationsraum A (NVN/VGN/VRR)**

Im Bereich des Nahverkehrszweckverbandes Niederrhein (NVN - früherer Kooperationsraum 9) wurden die Tarife durch die Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) festgelegt. Es war eine reine Tarifgemeinschaft. Alle Verkehrsbetriebe im Bereich des früheren Kooperationsraumes 9 (Kreise Wesel und Kleve), die öffentlichen Personennahverkehr betrieben, legten den Tarif und die Beförderungsbedingungen fest, die anschließend von der Bezirksregierung genehmigt werden mussten.

Es war eine völlig andere Konstruktion als im benachbarten Kooperationsraum 1 (VRR).

Nach der Fusion des NVN mit dem ZV VRR wurde durch den VRR auf eine Tarifharmonisierung hin gearbeitet und das Ziel mit der VGN gemeinsam erreicht. Zum 1.1.2012 wurde der Gemeinschaftstarif für den gesamten – neuen – Kooperationsraum A) VRR und Niederrhein eingeführt. Der Fahrgast kennt für den gesamten VRR Bereich nur noch einen Tarif. Diese Tarifharmonisierung hat in der Bevölkerung großen Zuspruch erfahren.

Durch die Tarifangleichung der beiden früheren Räume entstehen Durchtarifizierungsverluste, die sich nach den Modellrechnungen über einen Zeitraum von 5 Jahren gegen Null abschmelzen sollen. Die in der Anlaufzeit entstehenden Verluste werden u.a. finanziert durch eine finanzielle Beteiligung des VRR und zusätzliche Zahlungen der Kreise Wesel und Kleve. An der Zahlungsbereitschaft der Kreise und den gestiegenen Fahrgastzahlen im Übergang VGN/VRR erkennt man, wie groß das Bedürfnis des ländlichen Raumes nach einer Tarifharmonisierung war.

## **3.2 Besondere Formen der Zusammenarbeit**

### **Kompetenz-Center**

Bei den 3 Zweckverbänden NRW wurden insgesamt 4 Kompetenzcenter eingerichtet sowie 1 weiteres Kompetenzcenter bei der Westfälischen Verkehrsgesellschaft mbH, Münster. Sie befassen sich mit unterschiedlichen Schwerpunktthemen, die landes-

weite Bedeutung haben und sich auch auf die Arbeit der 3 NRW-Zweckverbände auswirken. Zwei Kompetenzcenter sind beim VRR angesiedelt, und zwar:

- Kompetenzcenter Sicherheit. Es bearbeitet Fragen rund um die Sicherheit im ÖPNV und SPNV.
- Kompetenzcenter EFM. Es beschäftigt sich als Schwerpunktaufgabe mit dem elektronischen Fahrgeldmanagement

Die weiteren 2 Kompetenzcenter (das KC ITF in Bielefeld - es entwickelt Betriebskonzepte - und das KC Marketing in Köln – es ist zuständig für die landesweite Tarifgestaltung und Entwicklung für den NRW-Tarif) sind beim NWL und NVR angesiedelt.

Das Kompetenzcenter Fahrgastinformation (KCF) bei der Westfälischen Verkehrsgesellschaft mbH in Münster befasst sich mit der Organisation und Weiterentwicklung der landesweiten telefonischen ÖPNV-Auskunft „Schlaue Nummer für Bus und Bahn“

### **Investitionsförderung**

Mit der Novellierung des ÖPNV-Gesetzes NRW im Jahr 2008 hat die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR neue Aufgaben im Bereich der Investitionsförderung im Öffentlichen Personennahverkehr für den Kooperationsraum A von den Bezirksregierungen Arnsberg, Düsseldorf und Münster übernommen. Seitdem ist der VRR Bewilligungsbehörde für Maßnahmen gem. § 12 ÖPNVG NRW und kann eigenständig verkehrliche Verbesserungen im ÖPNV durchführen bzw. Zuwendungen an Gemeinden und/oder Verkehrsunternehmen zweckgebunden weiterleiten und fungiert zudem als Bewilligungsbehörde für Infrastrukturmaßnahmen im besonderen Landesinteresse nach § 13 ÖPNVG NRW.

In diesen Funktionen fördert der Verbund Investitionsvorhaben von Kreisen, Städten und Gemeinden, öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie anderen Akteuren, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, um die Nahverkehrsinfrastruktur nachhaltig zu verbessern.

Die Bündelung der Aufgaben

- Zuwendungsgeber für Mittel nach § 12 ÖPNVG NRW
- Bewilligungsbehörde von Maßnahmen im besonderen Landesinteresse (§ 13 ÖPNVG NRW)
- SPNV-Aufgabenträger
- Zuständigkeit für den Tarif
- Bündelung Marketing und Informationstechnologien

befähigt den VRR seit 2008 seinen gesetzlichen Auftrag in optimierter Form wahrzunehmen und somit auf eine fahrgastfreundliche Infrastruktur im Zuge einer integrierten Verkehrsgestaltung im ÖPNV fachkompetent hinzuwirken. Hierzu gehören auch die einheitliche Gestaltung von Fahrgastinformations- und Betriebssysteme, wie z.B.

RBBL-Systeme und Digitalfunk sowie Haltestelleneinrichtungen mit Fahrgastinformationssystemen. Dabei ist die Nähe zu allen Akteuren, wie zu den Gemeinden und den kommunalen Verkehrsunternehmen, über die verschiedenen politischen Gremien (Zweckverbandsversammlung / Verwaltungsrat bzw. KVIV-Gremien) äußerst hilfreich, um auch schwierige Sachverhalte den Beteiligten auf der Leitungsebene der verschiedenen Organisationseinheiten darzustellen. Hierdurch wird eine zeitnahe Umsetzung von fördertechnischen Verfahrensschritten gewährleistet. Darüber hinaus ist der gute Kontakt zu den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen ebenfalls äußerst hilfreich, um Schwachstellen im SPNV-Schienen- bzw. -Stationsnetz erkennen zu können und bei erforderlichem Bedarf zeitnah über den Einsatz von Fördermitteln beseitigen zu können.

Mit Übertragung der Förderaufgabe von den fünf Bezirksregierungen auf die drei SPNV-Zweckverbände war es notwendig, ein Koordinierungselement einzuführen, um einheitliche Standards festzulegen und weiterzuentwickeln. Daher sind die drei Aufgabenträger Mitglied in mehreren Arbeits- und Lenkungsgruppen zum Thema ÖPNV-/SPNV-Infrastrukturförderung.

Es handelt sich zum einen um einen vom Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (MBWSV) eingerichteten Arbeitskreis, der planmäßig zweimal im Jahr tagt. Im Arbeitskreis werden die Verfahrensabläufe und Entscheidungsbedingungen zu einzelnen Förderverfahren abgestimmt, um eine größtmögliche landeseinheitliche Handhabung, unter Berücksichtigung regionaler Besonderheiten, bei der Infrastrukturförderung zu erlangen.

Darüber hinaus gibt es die Arbeits- und Lenkungsgruppen zur Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2) und zu den Stationen an den RRX-Außenästen (RRX-A), bei denen die DB Station & Service AG die Federführung hat. In diesen Koordinierungsgruppen findet die Abstimmung der einzelnen Stationsmaßnahmen zu dem Gesamtvorhaben statt.

### **3.3 Aufgaben im Bereich SPNV**

#### **Allgemeines**

Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV ist die Kernaufgabe der 3 Kooperationsräume A) B) u C), die nicht nur einer funktionierenden Abstimmung der Zweckverbände untereinander, sondern auch einer besonderen engen Abstimmung und intensiven Zusammenarbeit der Zweckverbände mit dem Land bedarf.

Die Förderung des ÖPNVG nach einer engen Zusammenarbeit der Zweckverbände, wenn das Gebiet mehrerer ZV tangiert wird, ist zwingend notwendig und selbstverständlich. Dabei wird aktuell von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, einvernehmlich Teilaufgaben, wie z.B. die vertragliche Abwicklung von SPNV-Leistungen für im Wettbewerb vergebene Linien, einem Zweckverband zu übertragen.

Die Vorgaben der EU, insbesondere gem. der EU VO 1370/2007, des deutschen Vergaberechts, insbes. nach dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) und die Rechtsprechung stellen hohe Anforderungen an die Vergabe von SPNV-Leistungen.

Nach dem „Abellio Urteil“ des BGH vom 8.2.2011 (X ZB 4/10) sind Direktvergaben von SPNV-Leistungen nicht mehr rechtskonform. Mit diesem Urteil ist höchststrichlerlich festgestellt, dass, von wenigen Ausnahmen abgesehen, nur noch wettbewerbliche Verfahren, auf der Grundlage des Vergaberechts zulässig sind. Das verlangt von den Aufgabenträgern die gründliche Vorbereitung, Erstellung und Weiterentwicklung anspruchsvoller und rechtssicherer Vergabeunterlagen

In den Geschäftsstellen der 3 Räume wird für die Wettbewerbsverfahren und Vertragsabwicklung qualifiziertes Personal vorgehalten.

Die Durchführung der Wettbewerbsverfahren erfordert ein hohes Maß an detaillierter Vorbereitung. Sofern es sich um SPNV-Linien handelt, die nur innerhalb eines Kooperationsraumes verkehren, erledigt die jeweilige Geschäftsstelle das gesamte Verfahren (Veröffentlichung, Bekanntmachung im EU-Amtsblatt, Erstellen der Ausschreibungsblankette, Angebotsprüfung, Beschlussfassung durch die Gremien, Zuschlag, Inbetriebnahme und Vertragscontrolling) alleine.

Ist ein Nachbarraum betroffen, werden Abstimmungen einvernehmlich vorgenommen und Verwaltungsvereinbarungen geschlossen.

Der Vorteil dieser raumbezogenen Arbeitsteilung ist insbesondere auch die politische Beteiligung der jeweiligen Gremien. Es findet praktische kommunale Selbstverwaltung statt. Jeder Raum schreibt entsprechend seiner spezifischen Notwendigkeiten und finanziellen Möglichkeiten die SPNV-Verkehre aus.

Werden Nachbarinteressen tangiert, sind Kompromisse zu schließen. Es ist zu vereinbaren, welcher Zweckverband die Federführung für das Verfahren übernimmt. Dabei gab es bisher noch in keinem Fall Meinungsverschiedenheiten über die Durchführung eines rechtmäßigen EU-konformen Wettbewerbsverfahrens, die nicht im Vorfeld ausgeräumt werden konnten.

Es ist zwingend, Kompromisse zu finden. So kann es durchaus sein, dass in einem Raum ein 1. Klasse-Zugangebot – wie im VRR – zwingend notwendig ist, im Nachbarraum dagegen nicht. Gleiches gilt für die Zugbehängung, die sich durchaus im Ballungsraum vom ländlichen Raum unterscheiden kann. Auch die Entscheidung, ob die Verfahren in Brutto-Ausschreibungen oder Netto-Ausschreibungen durchgeführt werden, erfordert eine hohe Kompromissbereitschaft unter den Zweckverbänden, insbesondere im Verhältnis NVR.

Aufgrund der Erfahrungen der durchgeführten Wettbewerbsverfahren ist inzwischen auch der NVR davon überzeugt, dass es notwendig ist, Bruttoausschreibungen durchzuführen.

### **Vereinfachung der Vergabeverfahren durch den VRR**

Der VRR hat Mustervergabeunterlagen entwickelt und damit die Verfahren wesentlich verschlankt. Diese Unterlagen sind bei den EVU auf eine sehr gute Resonanz

gestoßen. Sie wurden sehr gelobt, weil sie aufgrund der einheitlichen und verständlichen Struktur die Arbeit der Bieter erheblich vereinfachen.

### 3.4 Zwischenergebnis

Die „normalen“ Wettbewerbsverfahren werden einwandfrei durchgeführt. Eine Einigung wurde bislang immer erzielt. Das gilt auch für die zu beteiligende rechtliche Fachberatung.

Diese auf der Verwaltungsebene erzielten Vereinbarungen gibt jeder Zweckverband in seine Gremien und holt die notwendigen Beschlüsse ein. Damit ist die politische Vertretung des jeweiligen Raumes unmittelbar informiert und hat zugestimmt.

### 3.5 Änderung des SPNV-Marktes

Seit der Regionalisierung zum 1.1. 1996 war es selbstverständlich, dass die Betriebsleistungen nach einem vorgegebenen Leistungsumfang / Fahrplan ausgeschrieben wurden und es Sache der Unternehmen war, die geeigneten Fahrzeuge dafür auch bereit zu stellen und die Kosten hierfür im Angebotspreis zu berücksichtigen hatten. In den Wettbewerbsunterlagen wurden detaillierte Anforderungen an die Fahrzeuge beschrieben.

Auch die Laufzeiten wurden nach den örtlichen Rahmenbedingungen durch die Aufgabenträger vorgegeben. Für die EVU hatte das den Nachteil, dass Laufzeit und Finanzierung der Fahrzeuge auseinander fielen, je nachdem, welche Refinanzierung das EVU hatte. Es gab verschiedene Varianten:

- Überwiegend wurden die Fahrzeuge durch das EVU geleast.
- Die DB kalkulierte immer mit eigenen Fahrzeugen, mit der Möglichkeit einer günstigen Finanzierung, weil öffentlich hinterlegt (Eigentümer: Bund) und die Wiederverwendung nach Ablauf des Verkehrsvertrages im Konzernergebnis konnte.
- Ausnahmsweise wurden vom EVU selbst Fahrzeuge gekauft und auf den Betriebsstrecken eingesetzt.

Der SPNV-Markt hatte sich so entwickelt, dass die weitaus überwiegende Zahl der Bewerber – mit Ausnahme der DB – geleaste Fahrzeuge einsetzten. Die Anzahl der Bieter war akzeptabel.

Diese eingespielten Verfahren änderten sich mit der Wirtschafts- und Finanzkrise ab 2009/2010 – die von der Bankenkrise, und insbesondere von der Insolvenz der Lehman-Bank in den USA ausgelöst wurde – insbesondere in den folgenden Jahren. Leasingfirmen konnten sich nicht mehr refinanzieren, weil sie keine Kredite mehr bekamen. Die Fahrzeuge boten den Banken keine ausreichenden Sicherheiten mehr, zumal die Verkehrsverträge nicht die gesamte Lebensdauer der Fahrzeuge abdeckten. Die Kreditinstitute nahmen eine äußerst restriktive Haltung ein. Bankensicherheit ging vor Gewinn und Marktversorgung.

Nur die DB war noch in der Lage, Fahrzeuge zu beschaffen und verzerrte dadurch den freien Wettbewerb. Die Angebotspreise waren nicht mehr vertretbar. Der Wettbewerb funktionierte nicht mehr. Wegen Unwirtschaftlichkeit der Ergebnisse mussten verschiedene Ausschreibungen aufgehoben werden, so z.B. das „Dieselnetz Köln“ und das Verfahren „Westliches Münsterland“.

Es kam zu einer ungleichen Chancenverteilung.

Die Fahrzeugfinanzierung hat einen Anteil von ca. 20% der SPNV-Kosten.

Die Aufgabenträger standen vor der Wahl, das SPNV-Angebot auf den finanzierbaren Umfang zu reduzieren oder Alternativen im Wettbewerb mit anzubieten. Dieses Problem bestand bundesweit. Es betraf insbesondere die mittelständischen Betriebe, die keine Fahrzeuge mehr zur Verfügung stellen und anbieten konnten.

Die Zahl der teilnehmenden Bieter hat sich in der Zeit vom Jahr 2000 mit ursprünglich 7 Anbietern durchschnittlich je Ausschreibung auf in 2011 durchschnittlich 2 Anbieter und teilweise darunter reduziert. Dabei erwartete man zu dieser Zeit eine Vergabewelle von etwa 110 Ausschreibungsverfahren bundesweit, davon in NRW rd. 44 Mio Zugkm und bundesweit 101 Mio Zugkm.

Die Aufgabenträger mussten also damit rechnen, dass sich die Unternehmen aussuchen würden, an welchen Verfahren sie sich beteiligen wollten.

Alle Aufgabenträger wurden – mehr oder weniger – aktiv. Es wurden verschiedene Finanzierungshilfen angeboten u.a.:

- Wiedereinsatzgarantie
- Wiederzulassungsgarantie
- Anschubfinanzierungen
- Fahrzeugpool (LNVG)
- Kapitaldienstgarantien/Übernahme von Zinsänderungsrisiken
- Forfaitierung

Der VRR ist mit seinem Fahrzeugfinanzierungsmodell einen anderen – bundesweit sehr beachteten – Weg gegangen.

Bereits Anfang 2008 – zu einem Zeitpunkt also, als die Wirtschafts- und Finanzkrise noch nicht konkrete Formen angenommen hatte – hat der VRR eine konsequente Geschäftsprozessoptimierung in seinem Haus durchgeführt. Alle Ausgaben wurden auf den Prüfstand gestellt, mit dem Ziel, Einsparpotenziale aufzuzeigen. Hierbei wurde ermittelt, dass er über das Betriebsentgelt, das die EVU von den Aufgabenträgern bekamen, bei den SPNV Leistungen innerhalb von 10,5 Jahren ein Talent-Fahrzeug finanzierte. Die EVU-Angebote waren so kalkuliert, dass die Fahrzeugkosten der Leasingfirma bereits beim ersten Verkehrsvertrag refinanziert waren durch öffentliche Gelder. Insoweit bestand sowohl für das EVU als auch die Leasingfirma danach kein Risiko mehr.

Auch das hat den VRR dazu veranlasst, Alternativen zu prüfen.

Die Ergebnisse der VRR-Prüfung fielen in die Zeit, als sich durch die „Lehman-Pleite“ die Wirtschafts- und Finanzkrise (Bankenkrise) entwickelte und der Finanzierungs-

markt insbes. auch für SPNV Fahrzeuge zusammen brach. Die Arbeiten an einer Lösung wurden beim VRR deutlich forciert.

Hierbei kam dem VRR zugute, dass er als öffentlich rechtliche Körperschaft Zugang zum Kapitalmarkt für Kommunalkredite hat und dadurch es ermöglicht wurde, eine konkurrenzlos günstige Finanzierung für Fahrzeuge zu erhalten. (Kommunalkredite müssen nicht mit Eigenkapital der Banken hinterlegt werden)

Die Arbeiten entwickelten sich zu dem VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell. Es waren allerdings verschiedene Hürden zu nehmen und die politischen Gremien zu überzeugen. Das allerdings alles mit dem Rückenwind, dass der SPNV-Wettbewerb nicht mehr funktionierte und „Mondpreise“ nicht finanzierbar waren.

Insbesondere die Finanzverwaltung musste von dem Geschäftsmodell überzeugt werden und eine verbindliche Auskunft erteilen, damit Rechtssicherheit für die Zukunft besteht. Der mögliche Anschein einer Konkurrenzfinanzierung zur Privatwirtschaft aus steuerlicher Sicht musste ausgeschlossen werden. Ebenso war die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungen (BaFin) zu beteiligen. Es musste bestätigt werden, dass der VRR keine kreditähnlichen Rechtsgeschäfte oder Leasingfinanzierung durchführte. Das Modell also genehmigungsfrei war. Da es sich um eine Neuerung am Markt handelte, war eine besondere gründliche Prüfung bei mehreren Stellen (einschl. Aufsichtsbehörden und Ministerium) die Folge.

Zunächst waren auch die Verkehrsunternehmen skeptisch, weil nach ihrer Ansicht durch das Modell die Wertschöpfungskette unterbrochen wurde. In der Vergangenheit hatten sie nicht nur ein Geschäftsinteresse an der Durchführung des Betriebs, sondern auch an der Beschaffung der Fahrzeuge. Inzwischen hat sich die Meinung der Verkehrsunternehmen dahingehend gefestigt, dass sie bei großen Fahrzeugflotten - wie beim RRX oder der S-Bahn- das Modell für sehr sinnvoll und hilfreich halten. Die mittelständischen Verkehrsbetriebe unterliegen immer noch den restriktiven Kreditvergaben der Banken.

Im Ergebnis hat der VRR für sein Modell alle Zustimmungen und Genehmigungen erhalten.

### **3.6 Beteiligung des NWL und NVR**

Zu überzeugen waren auch die benachbarten Aufgabenträger, insbes. NWL und NVR, weil gemeinsame Wettbewerbsverfahren durchzuführen waren. Sie gaben aber dem VRR mehrfach Gelegenheit ihren Gremien das VRR-Modell zu erläutern. Das galt insbesondere für den NWL, der sich aktiv in die Diskussion einbrachte. Es war für den VRR eine Selbstverständlichkeit auch den betroffenen Mitgliedern der Zweckverbände und den für die Finanzen zuständigen Kommunalbediensteten die Vorteile und Nachteile darzustellen. Sie mussten die exakten Hintergründe bewerten können, wenn der Dachzweckverband für die Fahrzeuge erhebliche Kredite aufnehmen und ein satzungsmäßiges Rückgriffsrecht der Banken bis hin zu den Mitgliedskommunen gewährleisten mussten.

Der NWL hatte Interesse an dem Finanzierungsmodell, damit der Wettbewerb wieder funktionierte. Für den Gesamttraum des NWL wurden nicht nur verschiedenen Informationsveranstaltungen durchgeführt, sondern auch eine Fachkanzlei beauftragt, gemeinsam mit dem VRR die einzelnen Regelungen zu prüfen. Die dabei erzielten Ergebnisse wurden teilweise übernommen.

Die Beteiligung an dem VRR Modell mit den benachbarten Aufgabenträgern war nur möglich, wenn auch die Nachbarräume an den zu erwerbenden Fahrzeugen gemeinsam Bruchteileigentum gem. § 1008 ff BGB erwarben, und zwar zu den Anteilen an den Betriebsleistungen der jeweiligen SPNV-Linie.

Es ist nicht möglich, bestimmte Fahrzeuge einem bestimmten Zweckverband zuzuweisen. Insoweit besteht auch gemeinsam die Verpflichtung, die Fahrzeuge einzusetzen und die technische Wartung überwachen zu lassen.

Die Beteiligung mit Bruchteileigentum wurde von der Finanzverwaltung ausdrücklich genehmigt.

#### **4. Beschreibung des VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodells**

Ziel war es, den Wettbewerb bei SPNV Vergabeverfahren wieder zu aktivieren und eine Mehrzahl von Bewerbern zu animieren, ein Angebot abzugeben, und zwar zu einem günstigen Preis.

Die Kernpunkte des VRR-Modells im Einzelnen:

- Der SPNV-Wettbewerb wird um die Komponente „Wettbewerb der Finanzierung der Fahrzeuge“ erweitert. Mit dem Angebot über die SPNV-Betriebsleistungen können die EVU den Beschaffungspreis für die Fahrzeuge anbieten. Die Fahrzeuge suchen sie selber aus.
- Erhält das Angebot mit dem Finanzierungsmodell den Zuschlag, erwirbt das EVU vom Hersteller die Fahrzeuge und veräußert sie unmittelbar weiter an den VRR
- Der VRR finanziert die Fahrzeuge durch die Aufnahme von Kommunalkrediten und verpachtet sie an das betriebsführende EVU.
- Er erhebt eine Pacht. Die Pachthöhe deckt die Kreditkosten (Zinsen u. Tilgung) des VRR ab sowie einen Zuschlag für Verwaltungskosten, Managementleistungen, Steuerzahlungen und insbesondere zur Ansammlung einer Rückstellung für unvorhersehbare Risiken. Betriebspreis und Pacht bilden dann den Zugkm-Preis, auf den der Zuschlag erteilt wird.
- Die Fahrzeuge werden über 22-25 Jahre annuitätisch finanziert und getilgt. Damit wird eine über diesen Zeitraum gleichbleibende Pacht ermöglicht. Der Zinssatz für das Kommunaldarlehen wird im Wettbewerbsverfahren neutral ermittelt, und zwar mit einem Zinssatz über die gesamte Laufzeit von 22-25 Jahren, der für diesen Zeitraum für die Bank unveränderbar ist.
- Das EVU ist nicht verpflichtet, von dieser Finanzierung Gebrauch zu machen. Es ist eine Option, das Fahrzeugfinanzierungsmodell des VRR in Anspruch zu nehmen. Nach wie vor haben die Bieter die Möglichkeit, auch die bisherigen herkömmlichen Finanzierungsmöglichkeiten, wie Kauf oder Leasing, umzu-

setzen. Sie müssen auch nicht ein Haupt- und Nebenangebot verpflichtend abgeben.

- Es sind 2 Einsatzperioden vorgesehen, z.B. 15 Jahre + X. Nach der Laufzeit des 1. Verkehrsvertrages werden die Fahrzeuge beigestellt. Der 2. Ausschreibungszeitraum wird sich über mind. 7 Jahre (abhängig von der Hauptuntersuchung und der Finanzierung) erstrecken.
- Die Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten, die Versicherungskosten und sonstigen Lasten, verbleiben beim EVU.
- Die Fahrzeuge, die über das Fahrzeugfinanzierungsmodell finanziert werden, sind nicht in der Bilanz des EVU zu führen, sondern in der Bilanz des VRR. Das ist für die EVU ein wesentlicher Vorteil.

In Fachkreisen fand das VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell bundesweit große Beachtung und Anerkennung.

In 2011 wurde dem VRR hierfür der in Juristenkreise anerkannte „Juve Award“ im Bereich „Regulierte Industrien“ verliehen.

Am 13.2.2014 wurde das VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell mit dem Sonderpreis der NRW.BANK in der Kategorie „Ideenwettbewerb“ besonders gewürdigt und vom Innenminister NRW als besonders kreative Idee für den sparsamen Einsatz öffentlicher Mittel gelobt.

Der VRR hat bei der Entwicklung des Modells auch externe Berater, wie z.B. Steuerberater, technisches Personal, Juristen und kompetente Fachleute (Banker) hinzugezogen. Hierdurch entstanden Aufwendungen. Diese Ausgaben waren allerdings rentierlich. Zur Refinanzierung dieser Kosten mussten die an Wettbewerbsverfahren beteiligten Aufgabenträger in den Fällen, in denen das VRR Fahrzeugfinanzierungsmodell optional angeboten wurde, ein Entgelt zahlen. Diese Entgelte waren gerechtfertigt, weil allein schon durch das optionale Anbieten des Fahrzeugfinanzierungsmodells ein breiterer Wettbewerb mit günstigen Preisen stattfand.

## **5. Gründung eines Eigenbetriebes beim VRR**

Der VRR AöR wurde grundsätzlich die Aufgabe, Planung, Organisation, Ausgestaltung und Finanzierung des SPNV übertragen. Damit ist die VRR AöR SPNV-Aufgabenträger im Kooperationsraum A.

Die AöR ist, obwohl sie öffentlich hinterlegt ist, nicht in der Lage, eine Finanzierung, z.B. der Fahrzeuge, zu wirtschaftlich günstigen Kommunalkreditkonditionen zu erhalten. Die Banken erkennen die AöR lediglich als „Tochter“ des ZV VRR für die Vergabe von Kommunalkrediten nicht an. Die Voraussetzungen für die Bewilligung von Kommunalkrediten erfüllt alleine der Zweckverband VRR. Er ist dadurch zu einer sehr günstigen Finanzierung in der Lage. Das u.a. auch deshalb, weil er eine Umlagemöglichkeit zu Lasten der Mitglieder in der Satzung verankert hat. Die Kreditinstitute behandeln einen kommunalen Zweckverband gleich wie eine Kommune und gewähren Kommunalkredite.

Zur Erzielung einer günstigen Finanzierung wurde deshalb bei allen Wettbewerbsverfahren, bei denen optional das Fahrzeugfinanzierungsmodell angeboten wurde, eine Vereinbarung zwischen ZV VRR -Eigenbetrieb- und VRR AöR über die Übertragung der Aufgabe „Fahrzeugfinanzierung und Fahrzeugbeschaffung und die gemeinsame Durchführung des Vergabeverfahrens“ von den Gremien beschlossen. Diese Aufgabe wurde dem Zweckverband in jedem Einzelfall zurück übertragen.

Beim Zweckverband wird diese Aufgabe auf den Eigenbetrieb (ZV VRR FaIn-EB) verlagert.

Das VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell, aber auch das beim RRX praktizierte weiter entwickelte Finanzierungsmodell, führte inzwischen zu einer erheblichen Fahrzeugflotte. Das hat beim VRR - aber auch in den Nachbarzweckverbänden - zu der Überlegung geführt, für die erworbenen Fahrzeuge die damit verbundene Finanzierungsverwaltung (Finanzierungs- und Kreditabwicklung, Wartungsüberwachung und technisches Controlling u.a.) eine eigene und vom täglichen Geschäft getrennte Verwaltungseinheit und damit bessere Abgrenzung der Verwaltungskosten, nämlich einen Eigenbetrieb nach der Eigenbetriebsverordnung, zu schaffen.

Mit Beschluss der Verbandsversammlung des ZV VRR vom 27.9.2013 wurde der Eigenbetrieb Fahrzeuge und Infrastruktur des ZV VRR (ZV VRR FaIn-EB) mit Sitz in Essen gebildet. Die Betätigung des ZV VRR als Käufer, Eigentümer, Bruchteilseigentümer und Verpächter von SPNV Fahrzeugen wird als organisatorisch und wirtschaftlich eigenständiger Eigenbetrieb nach der Gemeindeordnung, der Eigenbetriebsverordnung, der Zweckverbandssatzung des ZV VRR und den Bestimmungen der Betriebssatzung des Eigenbetriebes geführt.

Der Eigenbetrieb hat keine eigene Rechtspersönlichkeit (§ 1 EigVO NRW).

Inzwischen werden durch den Eigenbetrieb folgende Fahrzeuge oder Bruchteilsanteile an den Fahrzeugen erworben:

RB 47 (jetzt Linie S7)	Anzahl der Neufahrzeuge	9
RE7/RB48	Anzahl der Neufahrzeuge	35
Erft-Schwalm-Netz	Anzahl der Neufahrzeuge	12
Niederrhein Netz	Anzahl der Neufahrzeuge	21
Rhein-Ruhr-Express	Anzahl der Neufahrzeuge	82
S-Bahn Teilnetz 1	Anzahl der Gebrauchtfahrzeuge	48
S-Bahn Teilnetz 2	Anzahl der Neufahrzeuge	<u>41</u>
Gesamtzahl der Fahrzeuge		248

Der VRR hat die Fahrzeuge für die S 7, das Erft-Schwalm-Netz, das Niederrhein Netz und die S-Bahn Teilnetze 1 u. 2 zu 100% durch die Aufnahme von Kommunalkreditfinanziert.

Bei der RE 7/RB 48 hat der VRR einen Anteil von 73,3% (NWL 26,7%) und beim RRX 51,53% (NWL 21,18%, NVR 24,68%, SPNV-Nord 2,75%) Auch die Nachbarzweckverbände haben gemeinsam mit dem VRR Kommunalkredite für ihre Anteile aufgenommen,.

Die Kreditaufnahmen wurden zuvor EU-weit bekannt gemacht und die Konditionen im Wettbewerb ermittelt. Diese für die Banken bislang unbekanntes Wettbewerbsverfahren haben zu äußerst günstigen Kreditkonditionen geführt. Für den RRX wurden die Kredite mit einer Zinsbindung der Banken von 25 Jahren aufgenommen.

Selbst die Europäische Investitionsbank (EIB) hat sich an den Wettbewerbsverfahren beteiligt und erhebliche Summen mit einem Zinssatz von teilweise unter 1% zur Verfügung gestellt. Auch für die EIB war es ein erstmaliger Lernprozess, sich an Wettbewerbsverfahren zu beteiligen und in Konkurrenz zu anderen Banken bieten und sich zinsmäßig langfristig binden zu müssen.

Der VRR hat sich durch mehrmalige Finanzierungswettbewerbe, das permanente Werben von Banken, die ständige Kontaktpflege und Kenntnisse des Kapitalmarktes ein hohes Know how in diesem Bereich erworben. Er hat selbstverständlich seine Kenntnisse den anderen Zweckverbänden angeboten und zur Verfügung gestellt. Insbesondere bei der RRX-Finanzierung hat er die Federführung übernommen.

## **6. Verfahren mit optionaler Fahrzeugfinanzierung**

### **6.1 RB 47 (Solingen-Remscheid-Wuppertal) jetzt S 7**

Der VRR hat das Fahrzeugfinanzierungsmodell erstmals im Wettbewerbsverfahren bei der RB 47 angeboten. Nicht nur die Anzahl der Bieter war zufriedenstellend (3 Angebote wurden eingereicht, davon 2 mit der Finanzierungsmöglichkeit durch den VRR), sondern insbesondere das finanzielle Ergebnis für den VRR.

Diese Ergebnisse haben auch andere Aufgabenträger überzeugt. Auch die Gremien des VRR waren von dem sehr positiven Ergebnis überrascht und haben beschlossen, das VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell künftig bei allen SPNV-Wettbewerbsverfahren anzubieten.

Die Betriebsaufnahme war im Dez. 2013, Betriebsleistung 1.455 Mio Zugkm, Laufzeit: 15 Jahre.

### **6.2 Wettbewerbsverfahren Haard-Achse (RE 2 / RE 42)**

Das in 2011 durchgeführte Vergabeverfahren erfasst die Linie RE 2 (Düsseldorf-Münster) und die Linie RE 42 (Mönchengladbach-Münster).

Gemeinsam mit dem NWL wurde das Wettbewerbsverfahren Haard-Achse unter Federführung des VRR durchgeführt. Damit wurde erstmals mit einem Nachbarzweckverband gemeinsam das Finanzierungsmodell als Option angeboten.

Mit der Verwaltungsvereinbarung vom 28.3./11.5.2011 verpflichtete sich der NWL, als Ausgleich der Kosten für die Entwicklung des VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodells und der Anwendung bei dieser Ausschreibung, dem VRR 450.000 € plus gesetzliche Mehrwertsteuer zu zahlen.

Diese Zahlung wurde auch für den Fall vereinbart, dass das Fahrzeugfinanzierungsmodell in diesem Wettbewerbsverfahren vom EVU nicht in Anspruch genommen werden sollte. Allein durch die Möglichkeit, dass die EVU eine alternative Finanzierung wählen konnten, wurden mit erheblichen positiven monetären Effekten gerechnet.

Vorausgegangen waren insbes. über das Finanzierungsmodell intensive Abstimmungsgespräche und Informationsrunden mit den NWL-Gremien und der beim NWL betroffenen „Unterzweckverbände“.

In diesem Verfahren wurden für beide Linien der Einsatz sowohl von Neufahrzeugen als auch Gebrauchtfahrzeugen zugelassen.

Es wurden 3 Angebote eingereicht, davon 2 mit dem Finanzierungsmodell. Die Betriebsleistung betrug 3,8 Mio. Zugkm, die Laufzeit 15 Jahre. Die Betriebsaufnahme war im Dez. 2014.

Bei diesem Verfahren wurde das Finanzierungsangebot nicht gezogen, weil das Angebot mit Gebrauchtfahrzeugen das wirtschaftlichste Angebot war. Das Ergebnis des Wettbewerbsverfahrens war jedoch für die Aufgabenträger, auch was das finanzielle Ergebnis betraf, zufriedenstellend.

Neufahrzeuge mit Finanzierungsunterstützung und Gebrauchtfahrzeuge konnten gegeneinander abgewogen werden.

### **6.3 S 5 / S 8**

Im Wettbewerbsverfahren der S 5 und S 8 (dieses Wettbewerbsverfahren war eine Konsequenz aus dem BGH Abellio-Urteil) wurde das VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell angeboten. Es ist nicht zum Zuge gekommen

Von 3 Anbietern haben jedoch 2 mit dem Finanzierungsmodell angeboten. Es hat somit echter Wettbewerb stattgefunden. Die DB Regio hat letztlich das wirtschaftlichste Angebot –mit einem äußerst knappen finanziellen Unterschied zum nächsten Bieter- abgegeben. Der Preis war für den VRR sehr zufriedenstellend. Hier hat sich besonders gezeigt, dass das Modell den Wettbewerb fördert, weil der Preis mit Neufahrzeugen und gleichzeitiger Finanzierung durch den VRR fast gleich war, wie mit einer Eigenfinanzierung der DB.

### **6.4 RE 7/ RB 48 (Rhein-Wupper-Achse)**

VRR, NVR und NWL haben am 9.1./17.1.2013 eine Verwaltungsvereinbarung über die Durchführung des Vergabeverfahrens und Bestellung der SPNV-Leistungen für die Linien RE 7 (Krefeld-Neuss-Köln-Hagen-Hamm-Münster-Rheine) und RB 48

(Bonn-Köln-Solingen-Wuppertal) unterschrieben. In dieser Verwaltungsvereinbarung wurden die Grundzüge der Zusammenarbeit für die Vergabe der Verkehrsleistungen niedergelegt.

Es wurde auch vereinbart, das Finanzierungsmodell optional anzubieten.

Die Ausschreibung wurde europaweit in einem Verhandlungsverfahren mit vorherigem europaweitem Teilnahmewettbewerb durchgeführt. Es wurden 2 Lose gebildet.

Die Betriebsaufnahme war im Dez. 2015. Die Laufzeit des Verkehrsvertrages mit dem EVU beträgt 15 Jahre. Es ist ein Nettovertrag mit Startversicherungsmodell. Das Gesamtvolumen: 5.086.826 Zugkm, davon VRR-Anteil 1.971.405 Zugkm = 38,75%, NVR-Anteil: 1.757.955 Zugkm = 34,55% und NWL-Anteil 1.357.466 Zugkm = 26,7%.

Die Federführung hatte der VRR.

Die Verwaltungsvereinbarung der RE 7 / RB 48 weicht von den Verwaltungsvereinbarungen der anderen SPNV-Ausschreibungen deutlich ab, weil hiermit erstmals einvernehmlich Verfahrensweisen bei der Ermittlung des Zuschussbedarfs je Linie getroffen wurden, d.h. Regelungen zum Thema Brutto/Netto sowie über die Federführung bei zukünftigen Verfahren (siehe hierzu Ausführungen zum Problem Bruttoausschreibung oder Nettoausschreibung unter Ziff. 9 dieses Berichtes).

Hinsichtlich der **Federführung** haben sich die Partner über die Bestellung des Federführers für die Durchführung der Vergabeverfahren zu den jeweiligen SPNV-Netzen verbindlich geeinigt. Es wurden für die Linien detaillierte Festlegungen getroffen, und zwar für die Durchführung der Vergabeverfahren und für die Durchführung der Vertragsüberwachung bez. des Vertragscontrollings zu den jeweiligen SPNV-Netzen. (Durch das RRX-Verfahren wurde diese Vereinbarung teilweise ersetzt.)

In diesem Verfahren RE 7/RB 48 wurden zwei Kooperationsvereinbarungen im Jan. 2013 abgeschlossen, und zwar eine mit dem NVR und eine mit dem NWL. Gegenstand der Vereinbarungen waren die Festlegungen der Rechte und Pflichten sowie die Verteilung der Chancen und Risiken. Mit dem NVR mussten im Zusammenhang mit der Finanzierung der Fahrzeuge, die der ZV VRR für den NVR übernahm, Details festgelegt werden, mit NWL Regelungen zur Bruchteilsgemeinschaft.

Ziel der Parteien war es, die Finanzierungskosten für die Fahrzeuge gering zu halten und von den günstigen Finanzierungsbedingungen der öffentlichen Hand zu profitieren. Zugleich sollte im Interesse einer Belebung des Wettbewerbs neuen Unternehmen der Zugang zum SPNV-Markt erleichtert werden. Den Bietern sollte die optionale Möglichkeit eröffnet werden, die für den Betrieb der Linien notwendigen Fahrzeuge nicht selbst, sondern über den VRR oder NWL zu beschaffen und zu finanzieren. Stattdessen konnte sich das EVU auch für die eigene Beschaffung und Finanzierung der Fahrzeuge entscheiden.

Der NVR zeigte grundsätzlich Interesse an dem alternativen Finanzierungsmodell des VRR. Es lagen jedoch noch keine entsprechenden Beschlüsse der NVR-Gremien vor. Der Entscheidungsprozess war noch nicht abgeschlossen. Es bestand bei den Mitgliedern des NVR die Befürchtung, die Kreditaufnahmen des NVR könn-

ten im Crash-Fall auf die Kommunen durchschlagen. Zunächst wollte man grundsätzlich keine Fahrzeuge erwerben. Man erbat sich weitere Prüfzeit. Dem VRR wurde mehrmals Gelegenheit gegeben, den Gremien und Kämmerern das Modell vorzustellen.

Da die Linien aber vom Zeitablauf her ausgeschrieben werden mussten, bot der VRR –nach entsprechender Beschlussfassung der VRR-Gremien – dem NVR an, den auf den NVR entfallenden Anteil der Fahrzeuge (Bruchteileigentums-Anteil) durch den VRR zu erwerben und dem VRR die dadurch entstehenden Kosten durch den NVR zu erstatten. Außerdem wurde ein angemessenes Entgelt für die Zurverfügungstellung des Modells und die Federführung vereinbart.

Der NVR sicherte dem VRR eine Zuwendung von insgesamt 1,5 Mio. € zu. Dieser Betrag wurde aufgeteilt in einen Fixbetrag von 300.000 € - er wurde auch dann fällig, wenn das Modell nicht in Anspruch genommen wurde - und eine Erfolgsbeteiligung von 1,2 Mio. €. Diese war in Jahresraten von je 55.000 € an den ZV VRR zu zahlen.

Das Eigentum an den für den Betrieb benötigten Fahrzeugen ging ausschließlich auf den ZV VRR und den NWL über. Der NVR erwarb kein Eigentum.

Der NVR sicherte darüber hinaus dem VRR die Übernahme von Risiken für die Fahrzeuge für den Fall der Inanspruchnahme zu. Außerdem wurde die Haftung des ZV VRR für die nach Zugkm wirtschaftlich dem NVR zuzurechnenden Fahrzeuge begrenzt.

Bei diesem Verfahren kam das Finanzierungsmodell zum Zuge.

Eine ausreichende Anzahl von Bietern beteiligte sich (2 Angebote, davon 1 mit der Inanspruchnahme des Finanzierungsmodells). Das wirtschaftliche Ergebnis war für die Aufgabenträger sehr zufriedenstellend.

Die Kooperationsvereinbarung mit dem NWL wurde ebenfalls im Jan. 2013 abgeschlossen. Der NWL favorisierte das Fahrzeugfinanzierungsmodell und hat gemeinsam mit dem ZV VRR anteilig die Fahrzeuge für den Betrieb finanziert. In Höhe der Anteile der Zugkm des NVR hat der ZV VRR die Finanzierung übernommen.

ZV VRR und NWL haben die Fahrzeuge zu Eigentum nach Bruchteilen gem. §§ 1008 ff BGB erworben.

Beide Zweckverbände haben bei der Finanzverwaltung am 23.2.2012 aufeinander abgestimmte gleichlautende Anträge auf Erteilung einer verbindlichen Auskunft nach § 89 Abs. 2 Abgabeordnung gestellt und am 8.11.2012 die beantragten Auskünfte erhalten.

Die Kooperationsvereinbarung mit dem NWL enthält Regelungen über Steuerzahlungen, die verwaltungsmäßige Abwicklung und die Federführung des VRR, ebenso Regelungen für die Durchführung des Finanzierungswettbewerbs, den Abschluss der Darlehensverträge usw. Die VRR AöR wurde mit der Geschäftsbesorgung der Kooperation beauftragt.

Auch in dieser Vereinbarung wurden - wie auch beim NVR - Regelungen nach Ablauf des ersten Verkehrsvertrages vereinbart.

Beide Kooperationspartner (VRR und NWL) haben gemeinsam mit den EVU einen Rahmenvertrag, Fahrzeuglieferungsvertrag und Pachtvertrag abgeschlossen.

## 6.5 Sauerland Netz

Zwischen der VRR AöR, dem NWL und dem NVV (Verkehrsverbund und Fördergesellschaft Nordhessen mbH) wurde für das Wettbewerbsverfahren des Sauerland-Netzes im Nov. 2012 eine Verwaltungsvereinbarung und im Juli 2013 eine Kooperationsvereinbarung abgeschlossen.

Sinn und Zweck der Verwaltungsvereinbarung ist die Festlegung der Grundzüge für eine gemeinsame Abwicklung des Vergabeverfahrens und des Verkehrsvertrages mit dem EVU sowie die Regelung von Details bei der Anwendung des optionalen Fahrzeugfinanzierungsmodells.

Die Kooperationsvereinbarung nach § 6 Abs. 1 ÖPNVG NRW regelt die Einzelheiten der Zusammenarbeit, die Verteilung der Rechte und Pflichten zwischen den Parteien sowie die Tragung und Verteilung der Risiken und Chancen zwischen ihnen nach Maßgabe der bestellten Zugkm.

Das Ausschreibungsvolumen betrug 5.435.532 Zugkm, davon entfielen 3.727.758 Zugkm auf den NWL, 1.603.850 Zugkm auf die VRR AöR (= 29,5 %) und 103.915 Zugkm auf den NVV.

Folgende Linien waren einbezogen:

Los 1: RE17 (Hagen-Warburg- Kassel)  
RE 57 (Dortmund-Winterberg/Brilon)

Los 2 RB 43 (Dortmund-Dorsten)  
RB 52 (Dortmund- Lüdenscheid)  
RB 53 (Dortmund-Iserlohn)  
RB 54 (Unna-Neuenrade)

Die Federführung lag beim NWL. Die Betriebsaufnahme ist für Dez. 2016 für eine Betriebsdauer von 12 Jahren vorgesehen. Es wurde in 2 Losen ausgeschrieben, und zwar als Bruttoausschreibung.

Bei diesem Verfahren wurde das Fahrzeugfinanzierungsmodell optional von den Aufgabenträgern VRR und NWL angeboten. Sie wollten damit die Finanzierungskosten für die Fahrzeuge gering halten und von den günstigen Kommunalkreditkosten der öffentlichen Hand profitieren.

Zugleich sollte im Interesse einer Belebung des Wettbewerbes neuen Unternehmen der Zugang zum SPNV-Markt erleichtert werden. Den Bietern sollte durch das optionale Modell die Möglichkeit eingeräumt werden, die Fahrzeuge nicht selbst sondern über den VRR oder NWL beschaffen und finanzieren zu lassen.

Eine Sonderregelung musste für den NVV getroffen werden, weil er als GmbH die Fahrzeuge nicht mit finanzieren konnte. Es wurde vereinbart, dass der NVV zum Ausgleich der positiven monetären Effekte einen finanziellen Ausgleich als pauschale Zuwendung zahlte. Dieser Betrag wurde aufgeteilt in einen Fixbetrag von 50.000 € zzgl. MwSt. sowie eine jährliche Beteiligung von 20.000 € zzgl. MwSt.

Der Fixbetrag diente der allgemeinen Aufwandserstattung für die Bereitstellung des Finanzierungsmodells und war unabhängig davon zu leisten, ob ein Angebot mit Fahrzeugfinanzierung zum Zuge kam. Im Ergebnis wurde das Modell durch das EVU (die DB) nicht in Anspruch genommen, so dass zwar der Fixbetrag von 50.000 € fällig wurde, nicht aber die jährlichen Raten von je 20.000 €.

Der Kooperationsvertrag enthielt auch Regelungen über die Haftung (Haftungsbegrenzung) des NWL und VRR AöR. Sie kamen aber nicht zum Zuge, weil die DB die Fahrzeuge selbst finanziert hat.

## 6.6 Erft-Schwalm-Netz

Es besteht aus den Linien:

- RB 34 (Mönchengladbach –Dalheim) und
- RB 38 (Bedburg-Grevenbroich-Neuss-Düsseldorf).

Die Gesamtzugkilometerleistung von 849.779 verteilt sich mit 81% auf den VRR (689.312 Zugkm) und 19% (160.467 Zugkm) auf den NVR.

Die Federführung für das Verfahren (auch für das Finanzierungsverfahren) lag beim VRR. Lose wurden nicht gebildet.

Die Betriebsaufnahme ist Dez. 2017, die Laufzeit des Verkehrsvertrages beträgt 12 Jahre.

Da beide Linien die Kooperationsraumgrenzen überschreiten, wurde am 18.2.2015 zwischen VRR AöR und NVR eine Verwaltungsvereinbarung über das gemeinsame Vorgehen bei diesem Verfahren abgeschlossen.

Es wurde vereinbart, optional das VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell im Verfahren anzubieten. Hiervon hat das die Ausschreibung gewinnende Verkehrsunternehmen (VIAS) Gebrauch gemacht.

Ziel war es, zum einen die Fahrzeugkosten gering zu halten und zum anderen den Wettbewerb zu beleben.

Am 18.2.2015 haben VRR AöR, ZV VRR Eigenbetrieb und ZV NVR Eigenbetrieb eine Kooperationsvereinbarung unterzeichnet. Sie regelt die Einzelheiten der Zusammenarbeit, die Verteilung der Rechte und Pflichten sowie die Tragung und Verteilung der Risiken und Chancen zwischen den Parteien. Wesentlicher Regelungspunkt war das Finanzierungsmodell.

Die zur Finanzierung der Fahrzeuge erforderlichen Darlehensverträge sowie die mit dem EVU abzuschließenden Verträge (Rahmenvertrag, Fahrzeuglieferungsvertrag

und Pachtvertrag) wurden vom ZV VRR Eigenbetrieb als alleiniger Vertragspartner abgeschlossen. Für diese Geschäftsbesorgung und das Management der Fahrzeuge durch den ZV VRR Eigenbetrieb zahlt der ZV NVR Eigenbetrieb ein Entgelt.

Es beträgt 1,1 Mio € zzgl. der gesetzlichen Mehrwertsteuer. Der Betrag wird in 22 Jahresraten gezahlt. Außerdem erhält der VRR noch die vom EVU zu zahlende Pacht je Zugkm, die der Finanzierung der Kreditkosten (Zinsen und Tilgung) dient.

Die Kooperationsvereinbarung enthält darüber hinaus Regelungen über die Haftung, die Verteilung von Gewinnen und Verlusten sowie den Fahrzeugeinsatz nach Ablauf des ersten Verkehrsvertrages.

## 6.7 Niederrhein Netz

Mit diesem Wettbewerbsverfahren erfüllt der VRR ein verkehrspolitisches Ziel des Landes, SPNV Verkehre auch in das Nachbarland Niederlande zu führen. Es wurde eine Anbindung nach Arnheim geschaffen.

10,3 % der Betriebsleistungen liegen im benachbarten Niederlande (Provinz Gelderland).

An diesem Verfahren war aber auch der NWL beteiligt, weil nicht nur ein Streckenanteil der RB 32 auf seinem Gebiet liegt, sondern weil es wirtschaftlich Sinn macht, die Linie RB 32 (Bocholt – Wesel) zu elektrifizieren und der NWL sich an diesen Kosten beteiligen muss.

Das Niederrhein-Netz erfasst folgende Linien:

- RB 32 Bocholt-Wesel,
- RB 33 Mönchengladbach-Krefeld-Duisburg-Oberhausen-Dinslaken-Wesel
- RB 35 (jetzt RE 19) Düsseldorf-Duisburg-Oberhausen-Wesel-Emmerich-Zevenaar-Arnheim

Die Betriebsaufnahme ist im Dez. 2016,. Betriebsende: 9.12.2028. Die Betriebsleistungen umfassen 2,4 Mio Zugkm. Die Laufzeit: 12 Jahre. Die Federführung hat der VRR.

Bei diesem Wettbewerbsverfahren wurde das VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell optional angeboten. Es wurden 3 Angebote von EVU eingereicht, davon 2 mit dem Fahrzeugfinanzierungsmodell, das letztlich auch zum Zuge kam.

Mit der Provincie Gelderland haben die VRR AöR und der Zweckverband VRR im Febr. 2013 eine Kooperationsvereinbarung für die Vergabe der Verkehrsleistungen mit optionalem VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell auf den Linien RB 33 und RB 35

abgeschlossen. Es wurde vereinbart, ein europaweites Wettbewerbsverfahren als Verhandlungsverfahren mit vorherigem Teilnahmewettbewerb mit ausschließlich Neufahrzeugen durchzuführen. Die Federführung liegt beim VRR.

Die Betriebsaufnahme ist für Dez. 2016 vorgesehen. Der Abschnitt Emmerich-Arnhem jedoch erst im 2. Halbjahr 2017.

Vereinbart wurde auch eine Tarifregelung für grenzüberschreitende Verkehre.

- Einfahrend in die Niederlande ist der VRR-Tarif/NRW-Tarif zugrunde zu legen,
- Bei Fahrten nur in den Niederlanden ist die niederländische OV-Chipkaart zu verwenden.

Der ZV VRR –Eigenbetrieb- erwirbt die Fahrzeuge. Der VRR wird alleiniger Vertragspartner des EVU.

Die Provinzie Gelderland verpflichtet sich, zum Kostenbeitrag für die Strecke von Grenze Emmerich bis Arnhem bis 2027/2028. Die Provinzie zahlt außerdem einen einmaligen Betrag dafür, dass das VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell beigelegt wurde. Der von der Provinzie zu tragende Anteil an den Kosten wurde auf Basis eines Pauschalbetrages festgelegt, der neben den Fahrbetriebskosten auch die prognostizierten Fahrgelderlöse (6 Cent je Personenkilometer) berücksichtigt.

Die Provinzie hat eine Finanzierungszusage von 1 Mio € für 2016 zzgl. MwSt. gegeben. Dieser Betrag wird jährlich gezahlt und pauschal dynamisiert mit jährlich 3 %.

In dem Pauschalbetrag ist ein einmaliger Betrag von 150.000 € enthalten, den die Provinzie an den VRR für die Entwicklung des wettbewerbsfördernden VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodells leistet.

Die Infrastruktur- und Energiekosten, die in den Niederlanden entstehen, werden zusätzlich zum Pauschalbetrag getragen.

Die Vertragspartner haften jeweils gegenüber Dritten für ihren Verkehrsraum. Der ZV VRR haftet alleine aus den Fahrzeug-Finanzierungsverträgen.

Der VRR erledigt die Geschäftsbesorgung. Es wurden auch Regelungen für die Folgezeit nach dem ersten Verkehrsvertrag (weitere 13 Jahre) vereinbart.

Die Kooperationsvereinbarung mit dem NWL ist vom 10.7.2014 (sie wurde ergänzt durch die Änderungsvereinbarung vom 18.12.2014) und bezieht sich auf den Betrieb für den Streckenabschnitt Kooperationsraumgrenze VRR/NWL-Bocholt der RB 32 und außerdem auf den Ausbau und die **Elektrifizierung des Streckenabschnitts Wesel-Bocholt**.

Angestrebt wird die Elektrifizierung der Strecke der RB 32 Wesel-Bocholt, um durch die Schaffung einer umsteigefreien Direktverbindung von Bocholt nach Duisburg/Düsseldorf eine deutliche Attraktivitätssteigerung zu erzielen.

Dem VRR wurden die damit zu erledigenden Aufgaben vom NWL für seinen Anteil übertragen, einschl. des Abschlusses des Verkehrsvertrages mit dem EVU. Insoweit

wurden die Leistungen für das Niederrhein-Netz ausgedehnt. Ursprünglich waren die Betriebsleistungen der RB 32 nicht vom Verfahren Niederrhein-Netz erfasst, weil die baulichen und finanziellen Rahmenbedingungen der RB 32 noch nicht geklärt waren. Auch das beabsichtigte Flügelzugkonzept war noch nicht konkret. Das Niederrhein-Netz-Verfahren enthielt jedoch eine Option hierfür.

Die Abellio Rail NRW GmbH hatte sich jedoch im Verfahren verpflichtet, das Flügelkonzept umzusetzen und ein zusätzliches Fahrzeug zu beschaffen. Der Vertrag war als Bruttovertrag ausgestaltet. Bei der Berechnung der Ausgleichsleistungen werden die Verkehrserlöse raumbezogen jedem Aufgabenträger gegen gerechnet. Desweiteren wurde eine detaillierte Kostenaufteilung für den Betrieb und des notwendigen zusätzlichen Fahrzeuges vereinbart (Kostenaufteilung für das Fahrzeug 50/50).

Die Parteien haben vereinbart, gemeinsam und schnellstmöglich die Elektrifizierung der Strecke umzusetzen. Der VRR wurde beauftragt, die notwendigen Verträge mit DB Netz abzuschließen und die Finanzierung zu sichern.

Der NWL verpflichtete sich, 50 % der Kosten zu übernehmen. Diese Kostenverteilungsregelung gilt auch für die gesamte Umbaumaßnahme der Station Hamminkeln.

Weitere Infrastrukturmaßnahmen, wie z.B. der Ausbau und die Modernisierung von Bahnsteigen und Stationen, werden von den Partnern nach dem Belegenheitsprinzip getragen.

## **7. Sonstige durchgeführte Wettbewerbsverfahren**

### **Hellweg-Netz**

In diesem Verfahren wurde keine optionale Fahrzeugfinanzierung angeboten. NWL und VRR AöR haben die Linien

- RB 50 (Münster-Dortmund)
- RB 59 (Dortmund-Soest)
- RB 69 (Münster-Hamm-Bielefeld)
- RB 89 (Münster-Hamm-Paderborn-Warburg)

für einen Zeitraum von 12 Jahren ausgeschrieben. Die Betriebsaufnahme ist für Dez. 2018 vorgesehen.

Von den Gesamtzugkm von 5.369.449 Zugkm hat der VRR einen Anteil von 8,3 %, das sind 492.995 Zugkm. Die Verwaltungsvereinbarung datiert vom 5.11.2014.

Die Federführung lag beim NWL.

Die Ausschreibung wurde als Bruttoausschreibung mit der Einnahmeverantwortung bei den jeweiligen Aufgabenträgern durchgeführt. In dem Bruttovertrag wurde ein Anreizsystem für das EVU aufgenommen.

## 8. S-Bahn-Ausschreibungen

### 8.1 Ausgangslage

Im Auftrag des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (MBWSV NRW) wurde seit 2012 eine mögliche landesweite Taktumstellung des heutigen 20 Min.-Taktes auf einen 15/30 Min.-Takt im S-Bahn-System untersucht. Anlass der Untersuchung war, auf der Basis eines bedarfsgerechteren Angebots eine höhere Kompatibilität zu den übrigen im 60 Min.-Takt verkehrenden Regionalexpress- und Regionalbahnlinien sowie zum RRX zu erzielen. In diese Angebotskonzeption hat der VRR Ziele zur Verkürzung von Reisezeiten, Schaffung neuer Direktverbindungen, Verbesserung von SPNV-Reiseketten und Stärkung der Nord-Süd Verkehre mit einfließen lassen.

Vor dem Hintergrund infrastruktureller und finanzieller (möglichst kostenneutrale Umstellung) Rahmenbedingungen wurde ein nachfrageorientierter 15/30 Min.-Takt entwickelt, der auf vielen S-Bahn-Relationen in der Hauptverkehrszeit einen 15 Min.-Takt aufweist und der in der Nebenverkehrszeit auf einen 30 Min.-Takt ausgedünnt wird.

Die Fahrgastprognose kam zu dem Ergebnis, dass eine Taktumstellung der S-Bahn im Ruhrgebiet zu nennenswerten Fahrgastzuwächsen führt, in den übrigen Bereichen des Landes NRW und des VRR aber keine positiven Nachfrageeffekte erzielt werden.

Auf Grundlage der für große Teile des VRR-Gebietes sehr positiven Nachfrageergebnisse wurde ein Taktszenario mit einer S-Bahn-Taktumstellung nur für die im Ruhrgebiet verkehrenden S-Bahn-Linien entwickelt, von den Gremien beschlossen und mit den Wettbewerbsverfahren umgesetzt..

Im Dezember 2019 endet der bisherige Verkehrsvertrag mit der DB Regio AG (Großvertrag) u.a. für die Linien S1, S2, S3, S4, S6, S9, S11 und S68. Außerdem endet der Verkehrsvertrag des Ruhr-Sieg-Netzes u.a. mit der Linie RB40 (Abellio Rail NRW GmbH). Diese Linien sollen – aufgrund der Veränderungen infolge der Taktumstellung bei der S-Bahn z.T. mit anderen Laufwegen / Bezeichnungen – ab Dezember 2019 neu vergeben werden. Außerdem werden Fahrzeuge für die Linie S28 mit beschafft, welche teilweise ab Dezember 2019 und teilweise ab Dezember 2021 auf der Linie S28 eingesetzt werden sollen.

Hierzu wurden die S-Bahn Linien in drei Teilnetzen aufgeteilt:

- Teilnetz 1: Fahrzeuge mit 96cm hohem Einstieg; Linien S1, S4
- Teilnetz 2: Fahrzeuge mit 76cm hohem Einstieg; Linien S2, S3, S9, RB3, RB40 und RB41 sowie Linie S28
- Teilnetz 3: Linien S 6, S 11 und S 68

## 8.2 S-Bahn - Teilnetz 1

Analog zum RRX wurden für Teilnetz 1 die Wettbewerbsverfahren für die Beschaffung und Instandhaltung der Fahrzeuge einerseits und für die Erbringung der Betriebsleistungen andererseits getrennt durchgeführt. Innerhalb des Vergabeverfahrens wurden Gebrauchtfahrzeuge zugelassen, um einen Einsatz der heutigen Fahrzeuge im S-Bahnnetz zu ermöglichen. Die Linien im Teilnetz 1 werden mit Fahrzeugen, die über einen 96cm hohen Einstiegsbereich verfügen, ausgestattet. Bei einer Vielzahl der Stationen auf den Linien S1 und S4 steht eine Umrüstung der Bahnsteighöhe auf 76cm nach derzeitigen Planungen in den 2030er Jahren an.

Der Auftragnehmer (DB Regio konnte sich im Verfahren durchsetzen) soll die Fahrzeuge über einen Zeitraum von 15 Jahren instand halten, reparieren und die permanente Verfügbarkeit garantieren. Zunächst wurde die Beschaffung der Fahrzeuge und die Verfügbarkeit ausgeschrieben. Zeitlich versetzt dazu werden die Betriebsleistungen für die EVU, gemeinsam mit den Betriebsleistungen für die EVU für Teilnetz 2, ausgeschrieben. (Über die Vergabe der Betriebsleistungen an die EVU soll vor der Sommerpause 2016 entschieden werden.)

Das Teilnetz 1 umfasst die Linien

- S1 (Dortmund – Solingen) und
- S4 (Dortmund-Lütgendortmund –Unna).

Die Betriebsleistungen umfassen insgesamt ca. 4,7 Mio. ZugKm p.a. (davon ca. 250.000 ZugKm im NWL). Der NWL wurde über eine Kooperationsvereinbarung in die Verfahren eingebunden. Der ZV VRR Eigenbetrieb hat die Fahrzeuge im Alleineigentum erworben.

## 8.3 S-Bahn – Teilnetz 2

Auch für Teilnetz 2 wurden analog zum RRX die Wettbewerbsverfahren für die Beschaffung und Instandhaltung der Fahrzeuge einerseits und für die Erbringung der Betriebsleistungen andererseits getrennt durchgeführt. Es hat sich beim RRX gezeigt, dass mit diesem Modell äußerst wirtschaftliche und nachhaltige Ergebnisse erzielt werden konnten. Weiterhin hat sich aufgrund des überdurchschnittlich hohen Interesses sowohl bei den Herstellern als auch bei den EVU gezeigt, dass das Modell marktfähig ist.

Das RRX-Modell kommt daher auch im Teilnetz 2 zur Anwendung. Die Linien im Teilnetz 2 werden mit Neufahrzeugen, die über eine 76cm hohen Einstiegsbereich verfügen, ausgestattet.. Mehrere Stationen in diesem Teilnetz weisen heute bereits eine entsprechende Bahnsteighöhe auf. Bei nahezu allen weiteren Stationen ist eine Umrüstung der Bahnsteighöhe auf 76cm nach derzeitigen Planungen während der Vertragslaufzeit vorgesehen.

Der Hersteller soll die Fahrzeuge künftig nicht nur produzieren und verkaufen, sondern auch über den Lebenszyklus, d.h. über ca. 30 Jahre, instand halten, reparieren und die permanente Verfügbarkeit garantieren. Zunächst wurde die Beschaffung der Fahrzeuge und die Verfügbarkeit auf Grundlage der RRX-Verträge ausgeschrieben.

(Hierbei konnte sich der Hersteller Stadler durchsetzen) Zeitlich versetzt dazu werden (noch vor der Sommerpause 2016) die Betriebsleistungen für die EVU, gemeinsam mit den Betriebsleistungen für die EVU für Teilnetz 1, ausgeschrieben. Ausnahme hiervon sind die Betriebsleistungen für die Linie S28. Noch während der Ausschreibung der Fahrzeuge begann das Verfahren zur Vergabe der Betriebsleistungen, damit die EVU, die sich als Bieter beteiligen, etwa durch Optimierungsvorschläge, noch Einfluss auf die Vertragsgestaltung nehmen konnten. So wurden auch die Abläufe zwischen EVU und Hersteller optimiert.

Das Teilnetz 2 umfasst die Linien

- RB3 (Dortmund – Duisburg),
- RB40 (Essen – Hagen),
- RB41 (Wesel – Wuppertal),
- S2 (Dortmund – Essen / Recklinghausen),
- S3 (Hattingen – Oberhausen) und
- S9 (Hagen – Haltern am See / Recklinghausen).

Die Betriebsleistungen umfassen insgesamt ca. 6,9 Mio. ZugKm p.a. ausschließlich im VRR.

Die Betriebsleistungen für die Linie S28 (Wuppertal – Kaarst) werden zu einem späteren Zeitpunkt vergeben. Der ZV VRR Eigenbetrieb erwirbt die Fahrzeuge im Alleineigentum.

#### **8.4 S-Bahn – Betriebsleistungen**

Die Betriebsleistungen für die EVU für sowohl Teilnetz 1 als Teilnetz 2 werden getrennt von der Beschaffung und Instandhaltung der Fahrzeuge für diese Teilnetze, in einem gemeinsamen Wettbewerbsverfahren vergeben.

Das EVU-Vergabeverfahren wird im Sinne eines möglichst wirtschaftlichen Gesamtergebnisses in einem Vergabeverfahren mit 2 Losen vergeben.. Los 1 umfasst die Linien S1 und S4 mit ca. 4,8 Mio. ZugKm p.a., Los 2 die Linien S2, S3, S9, RB3, RB40 und RB41 mit ca. 7,1 Mio. ZugKm p.a. Insgesamt umfassen die Betriebsleistungen ca. 11,9 Mio. ZugKm p.a.

Eine gestaffelte Betriebsaufnahme analog dem RRX-Vorlaufbetrieb ist nicht möglich, da einerseits der Altvertrag zu einem fixen Termin endet und es andererseits aufgrund der Neukonzeption der S-Bahn im Ruhrgebiet zu erheblichen Veränderungen hinsichtlich der Linienverläufe, Takte und Fahrzeuganzahlen kommt, die nur gleichzeitig zu einem Fahrplanwechsel umgesetzt werden können.

Auch wenn die EVU keine Instandhaltung der Fahrzeuge durchführen, ist dennoch für den reinen Betrieb der o.g. Linien mit . 89 Fahrzeugen und 11,9 Mio. ZugKm p.a. und einem neuen Betriebskonzept ein erheblicher Personalbedarf an Triebfahrzeugführern und Zugbegleitpersonal sowie ein hoher organisatorischer Aufwand erforderlich. Eine Betriebsaufnahme zu einem Zeitpunkt in derartiger Größenordnung ist

nach allen bisherigen Erfahrungen durch potenzielle Neubetreiber kaum befriedigend leistbar. Im Sinne einer stabilen Betriebsaufnahme kommt daher eine Loslimitierung zur Anwendung, d.h. EVU können sich auf beide Lose bewerben, den Zuschlag jedoch maximal auf eines der Lose erhalten.

Die Betriebsaufnahme für alle Linien ist für Dezember 2019 vorgesehen.

## 8.5 S-Bahn – Teilnetz 3

Das Teilnetz 3 umfasst die Linien

- S6 (Essen – Köln-Worringen),
- S11 (Düsseldorf-Flughafen – Bergisch-Gladbach) und
- S68 (Langenfeld – Wuppertal-Vohwinkel).

Diese Linien sind verbundgrenzüberschreitende Linien zum NVR. Da der Verkehrsvertrag dieser Linien im NVR bis Dezember 2023 läuft, wird auch im VRR für diese Linien eine Harmonisierung der Laufzeit des bestehenden Verkehrsvertrages bis Dezember 2023 angestrebt.

## 9. Bruttoausschreibungen/Nettoausschreibungen

Bei der Durchführung von Vergabeverfahren im SPNV haben die Aufgabenträger NRW bislang unterschiedliche Philosophien verfolgt. Der VRR und NWL haben bisher ausschließlich Brutto-Verträge, während der NVR ausschließlich Netto-Verträge in den Wettbewerb gestellt hat.

Die Partner haben sich am 12.9.2011 auf einen Kompromiss verständigt, der zwei Vertragsarten mit unterschiedlich stark ausgeprägten Netto-Elementen „Start-Sicherungsmodell“, (eher Netto) und „Korridormodell“, (eher Brutto) und deren Zuordnung zu einem bestimmten Netz vorsieht. Damit haben sich die Aufgabenträger auf die elementaren Grundlagen für die Durchführung der jeweiligen Vergabeverfahren geeinigt.

Diese Einigung betraf nicht nur das Verfahren RE 7/RB 48, sondern auch die zukünftigen Verfahren, die einzeln benannt wurden, deren Umsetzung sich aber durch das RRX-Verfahren verändert hat. Aufgrund der Erkenntnisse der letzten Verfahren haben sich die NRW Zweckverbände darauf verständigt, bei zukünftigen Wettbewerbsverfahren Brutto-Verträge auszuschreiben.

## 10. Der Rhein-Ruhr-Express (RRX)

### 10.1 Ausgangslage und Ziele

Rund 310 Millionen Fahrgäste sind jährlich im Schienenpersonennahverkehr in NRW unterwegs. Die Tendenz ist stark steigend. Das enorme Bedürfnis nach Mobilität im einwohnerstärksten Bundesland führt zu einem von Jahr zu Jahr wachsenden Verkehrsaufkommen auf der Schiene. Insbesondere der Rhein-Ruhr-Korridor wird stark beansprucht.

Im besonderen Interesse des Landes stehen dabei der taktverdichtete und Reisezeit einsparende Eisenbahnbetrieb zwischen Dortmund und Köln, einschließlich einer landesweiten Durchbindung. Es ist ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel des Landes und der Aufgabenträger für den SPNV, den Rhein-Ruhr-Express als bedeutendes Mobilitäts- und Infrastrukturprojekt in NRW umzusetzen.

Der Rhein-Ruhr-Express (RRX) ist ein Verkehrsprojekt, das im Jahre 2006 im Rahmen einer Machbarkeitsstudie durch das BMVBS unter Beteiligung des Verkehrsministeriums NRW initiiert wurde. Es liegt im besonderen verkehrspolitischen Interesse des Landes.

Allein die Beschaffung der für die Umsetzung des Projektes erforderlichen Fahrzeuge und der Betriebsleistungen hatte ein Volumen von ca. 4 Mrd. €.

Voraussetzung für die Umsetzung des RRX ist es, einen Infrastrukturausbau zu realisieren, um betriebliche Mehrleistungen (es ist ein 15-Minutentakt zwischen Dortmund und Köln vorgesehen) auf dem nachfragestarken Rhein-Ruhr-Korridor zwischen Dortmund und Köln über Bochum, Essen, Mülheim a.d. Ruhr, Duisburg und Düsseldorf zu ermöglichen. Dabei soll die Netzinfrastuktur so ausgebaut werden, dass eine reibungslose betriebliche Abwicklung entlang der Strecke zwischen Fernverkehr und Nahverkehr realisiert werden kann. Wobei nahezu auf der gesamten Strecke eine Bündelung zwischen den Fernverkehrs- und Nahverkehrsprodukten vorgesehen ist.

Für den Ausbau der Infrastruktur sind weitere Milliarden Euro notwendig, an die sich der Bund mit über 2,2 Mrd. € beteiligen will. Im Rahmen des Konsultationsverfahrens zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes 2030 hat der VRR dem Bundesverkehrsministerium die Aufnahme des RRX Projektes nachdrücklich für den vordringlichen Bedarf mit Engpassbeseitigung begründet.

Es wurde auch die Aufnahme des Projektes mit der Variante des 6-gleisigen Ausbaues im Abschnitt Düsseldorf-Kalkum - Duisburg Hbf. in den vordringlichen Bedarf mit Engpassbeseitigung gefordert und begründet.

Um den Übergang zwischen den auslaufenden Verkehrsverträgen und dem RRX-Betrieb sicherzustellen, werden die heutigen RE-Linien in den RRX-Linien aufgehen.

Es sind jedoch betriebliche Veränderungen bei den Laufwegen der Linien und eine Ausweitung des Betriebsprogramms gegenüber heute notwendig.

Vor diesem Hintergrund erfolgte die Vergabe der heutigen RE-Linien im Rhein-Ruhr-Korridor als RRX-Vorlaufbetrieb. Er betrifft die heutigen RE-Linien RE 1 (Aachen-Köln-Essen-Hamm), RE 5 (Wesel-Düsseldorf-Köln-Bonn-Koblenz), RE 6 (Köln-Düsseldorf-Essen-Hamm-Minden) sowie die geplante RE-Linie RE 11 (Düsseldorf-Essen-Hamm-Paderborn-Kassel) und übergangsweise die RE 4 (Aachen-Mönchengladbach-Düsseldorf-Wuppertal-Dortmund).

## 10.2 Vorgaben des Landes NRW zum RRX

Damit auch in der Zukunft die Mobilität auf der Schiene bei zunehmenden Fahrgastzahlen, insbes. im Rhein-Ruhr-Korridor gewährleistet werden kann, hat das Land NRW das ÖPNVG NRW durch das Änderungsgesetz vom 4.12.2012 angepasst und das besondere verkehrspolitische Interesse am RRX festgelegt. Der § 2 des ÖPNVG NRW wurde um den Absatz 2a ergänzt: „Im besonderen Interesse des Landes stehen der taktverdichtete und Reisezeit einsparende Eisenbahnbetrieb zwischen Dortmund und Köln einschließlich seiner landesweiten Durchbindung sowie der hierfür erforderliche Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (Rhein-Ruhr-Express). Auf Grund seiner landesweiten Bedeutung und der Notwendigkeit der Berücksichtigung von Vorgaben des Bundes bedarf es dabei einer besonders engen Abstimmung und intensiven Zusammenarbeit der Zweckverbände mit dem Land.“

Desweiteren hat das Land mit der Verordnung vom 18.12.2012 für den RRX detaillierte Vorgaben definiert, die die Zweckverbände bei den Wettbewerbsverfahren und der Inbetriebnahme des RRX zu beachten haben, u.a.:

- An die Fahrzeuge für den Vorlaufbetrieb sind dieselben Anforderungen zu stellen, wie an die Fahrzeuge des RRX, d.h, für den gesamten RRX-Betrieb sind einheitliche Fahrzeuge zu beschaffen.
- Einzusetzen sind elektrische, mehrfach traktionsfähige Doppelstocktriebfahrzeuge mit Zweirichtbetrieb.
- max. Zuglänge in Doppeltraktion 215 m,
- Höchstgeschwindigkeit mind. 160 km/h,
- Beschleunigungsparameter,
- mind. 800 Sitzplätze pro Zug und mind. 400 Sitzplätze je Fahrzeug,
- Vorgaben zu niveaugleichen Türen und Anzahl der Türen, auch bezogen auf die Sitzplatzerschließung,
- Sitzabstände und Farbkonzept
- Anforderungen über Sitzplatzbereiche (1. Klasse), Mehrzweckräume und Toiletten, Fahrgastinformationssysteme und Klimatisierung.

## 10.3 Das NRW-RRX-Modell

Die SPNV- Aufgabenträger NRW haben mit dem vom VRR ursprünglich entwickelten und vom NWL geprüften Fahrzeugfinanzierungsmodell in mehreren Wettbewerbsverfahren (zuletzt durch das Verfahren RE 7/RB 48) Erfahrungen gesammelt. Der Wettbewerb wurde um die Finanzierung der Fahrzeuge erweitert und Bruchteileigentum an den Fahrzeugen erworben. (Bruchteileigentumsgemeinschaft) Dieses bewährte Fahrzeugfinanzierungsmodell konnte nicht 1:1 auf das RRX-Verfahren ausgedehnt werden, weil das Investitionsvolumen und die für diese Strecke zu entwickelnden und komplett neu zu konstruierenden Fahrzeugen Änderungen am Modell notwendig machten.

Es musste sicher gestellt werden, dass für alle RRX-Strecken einheitliche Fahrzeuge, die durch getauscht werden konnten, zur Verfügung stehen: also bei jedem Betriebsleistungslos die gleichen Fahrzeuge eingesetzt werden konnten. Eine Neukonstruktion war nach den Vorgaben des Landes unabdingbar. Ansonsten wäre auch die Umstellung von Linien nach Durchführung der jeweiligen Infrastrukturmaßnahmen mit den Fahrzeugen nicht möglich. Es musste ermöglicht werden, sowohl die Fahrzeuge als auch die Betriebsleistungen in einem europaweiten Wettbewerbsverfahren zu vergeben. Über das vergaberechtliche Verfahren konnte dieses Ziel nicht erreicht werden, zumal die Hersteller erst ab einer Anzahl von 50 Fahrzeugen eine Neukonstruktion vornehmen. Die Kuppelbarkeit der Fahrzeuge ist wesentliche Voraussetzung für die Durchtauschbarkeit.

So wurde unter Federführung des VRR das NRW-RRX-Modell entwickelt. Es ist ein sog. Verfügbarkeitsmodell. Es stellt eine einheitliche Fahrzeugbeschaffung und Fahrzeugbewirtschaftung sicher. Zugleich gewährleistet es eine nachhaltige wirtschaftliche Fahrzeugproduktion und Fahrzeuginstandhaltung mit den geringsten Lebenszykluskosten.

Die Vergabe der Fahrzeugbeschaffung (Herstellerausschreibung) wurde von der Vergabe der Betriebsleistungen (Betriebsausschreibung) entkoppelt. Der Hersteller stellt den Zweckverbänden (konkret: der Bruchteilsgemeinschaft / Bruchteilseigentümer-Kooperation) Fahrzeuge in einer bestimmten Zahl und Qualität zur Verfügung und wird sie für 30 Jahre instand halten. Er garantiert den Bruchteilseigentümern die ständige Verfügbarkeit der Fahrzeuge über 30 Jahre (Verfügbarkeitsmodell).

Wie im VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell pachten die Eisenbahnverkehrsunternehmen die für den RRX-Betrieb beigestellten Fahrzeuge von der Bruchteilsgemeinschaft/Kooperation.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) – und zwar alle Bieter – waren an dem Beschaffungsprozess der Fahrzeuge beteiligt, allerdings ohne Mitwirkungsrechte, aber mit der Möglichkeit, auf die Vertragsgestaltung mittelbar Einfluss zu nehmen.

Das NRW-RRX-Modell dient:

- einer nachhaltigen Fahrzeugqualität,
- der Produktion und Instandhaltung der Fahrzeuge zu den geringsten Gesamtkosten, d. h. Lebenszykluskosten,
- der Beschaffung identischer, durchtauschbarer Fahrzeuge für mehrere Teilnetze,
- dem kostengünstigen Einsatz einheitlicher Werkstätten, Ersatzteilen und Sonderwerkzeugen,
- dem Wettbewerb der EVU, der dann nicht mehr durch Finanzierungsprobleme behindert wird,

- der Absicherung der Aufgabenträger, die keine Risiken der Neukonstruktion der Fahrzeuge übernehmen müssen (das wird z.B. durch die Verfügbarkeit garantiert und ist Sache des Herstellers für 30 Jahre).

Die Aufgabenträger haben großen Wert auf energiesparsame Fahrzeuge gelegt. Der Energieverbrauch über die gesamte Lebensdauer der Fahrzeuge ist ein derart wichtiger Kosten- und Umweltfaktor, so dass der Energieverbrauch ein Bewertungskriterium bei der Vergabe war. Der von den Herstellern zugesicherte Energieverbrauch ist nachzuweisen und wird durch Tests und Testfahrten sowie besondere Abnahmen geprüft. Wird der vom Hersteller zugesicherte Wert überschritten, ist Schadensersatz für einen längeren Betriebseinsatz zu leisten.

Die europaweite Bekanntmachung für die Stellerausschreibung wurde bereits im Okt. 2013 vorgenommen.

Parallel zum Wettbewerbsverfahren für die Lieferung der Fahrzeuge wurden auch die Betriebsleistungen ausgeschrieben. Die Verfahren mussten im finalen Stadium parallel durchgeführt werden, weil die EVU für die Kalkulation der Betriebskosten die Fahrzeugdaten (Energieverbrauch usw.) kennen müssen. Durch diese Verfahrensweise wurde auch die Mitwirkung der Unternehmen sicher gestellt.

Gleichzeitig musste auch das Wettbewerbsverfahren für die Finanzierung der Fahrzeuge durch die Aufgabenträger durchgeführt werden, weil zum Zeitpunkt des Zuschlags für die Fahrzeuge die Finanzierung sicher sein musste.

Es wurden somit im Finale gleichzeitig 3 Wettbewerbsverfahren bearbeitet.

#### **10.4.1 Zusammenarbeit der Zweckverbände bis zu den Zuschlagserteilungen im RRX-Verfahren**

Bei diesem größten Schienenverkehrsprojekt des Landes NRW mit 26 Mio Traktionskm und einem Gesamtvolumen von rd. 4 Mrd € sowie Darlehensaufnahmen von rd. 800 Mio € durch die Aufgabenträger musste sich die bestehende dezentrale Organisation des SPNV in NRW beweisen. Die gesetzliche Zuständigkeit für die Planung, Ausgestaltung und Umsetzung des RRX-Projektes liegt eindeutig bei den Zweckverbänden:

- Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (ZV VRR für die Fahrzeuge)
- Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR)
- Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (für die Betriebsleistungen)

Die Zweckverbände hatten die Vorgaben des Landes NRW nach der Verordnung vom 18.12.2012 zu beachten. Hierdurch hat das Land NRW seinen Einfluss auf das Verfahren des RRX geltend gemacht.

An dem Projekt RRX waren bei der Planung, Entwicklung und Umsetzung des Modells auch die betroffenen benachbarten Aufgabenträger beteiligt, und zwar

- der Schienenpersonennahverkehrsverbund Rheinland-Pfalz Nord (SPNV Nord) - für den Streckenanteil der RE 5 bis Koblenz- und der

- Nordhessische Verkehrsverbund –GmbH- (NVV) in Kassel - für die Weiterführung der RE 11 bis Kassel-

Der SPNV Nord hat im Rahmen seines Anteils Fahrzeuge mit finanziert und Bruchteileigentum erworben. Der NVV wurde von der Finanzierung ausgenommen, weil er mit einem Anteil von unter 1% und in der Rechtsform einer GmbH nicht in der Lage war, Kommunalkredite aufzunehmen. Er ist somit nicht Bruchteileigentümer und zahlt dafür einen jährlichen Betrag an die Kooperation/Bruchteileigentümergeinschaft.

Die Federführung sowohl für die Projektentwicklung, die drei Wettbewerbsverfahren und die Umsetzung übernahm der VRR.

Es wurden für die juristische Beratung (für VRR u. NWL) Frau Dr. Jasper von der Kanzlei Heuking Kühn Lüer Wojtek, Düsseldorf, Herr Dr. Pooth (Kanzlei Buse Heberer Fromm, Düsseldorf) für den NVR, für die technische Unterstützung Herr Trescher vom TÜV Rheinland und für die steuerliche Beratung Herr Nießen von der Märkischen Revision, Essen, beauftragt.

Für die Zusammenarbeit aller Beteiligten wurde eine stringente Organisation ein- und durchgeführt.

**a)** Die Geschäftsführer der Zweckverbände bildeten einen Lenkungskreis, an dem Vertreter des Landes, und je nach Bedarf die externen Berater und jeweils notwendigen Fachleute der Aufgabenträger zu bestimmten Themen teilnahmen. In diesem Lenkungskreis wurden die Ergebnisse der Arbeitsgruppen besprochen und Entscheidungen getroffen. Maßgebende Eckpunkte wurden erarbeitet und den Arbeitsgruppen vorgegeben.

**b)** Es wurden Arbeitsgruppen eingerichtet, die sich aus Fachleuten der einzelnen Zweckverbände zusammensetzten. Ihre Aufgabe war es, gemeinsam mit den externen Beratern die Details zu diskutieren und zu erarbeiten.

Diese Aufgabenaufteilung und Entscheidungsebene hat sich bewährt. Sie wurde auch im finalen Verhandlungsverfahren mit den Bietern, und zwar sowohl den Herstellern, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Kreditinstituten beibehalten.

Spezielle Sonderthemen, wie z.B. Versicherungsfragen, Fahrzeugdetails, Testmöglichkeiten und Testanforderungen usw. wurden in besonderen Gesprächsrunden mit diesen Organisationsstrukturen und externen Beteiligten behandelt.

Zu Beginn des RRX-Projektes wurde zunächst von den Aufgabenträgern eine Meinungsvielfalt vertreten. Die einzelnen Räume hatten unterschiedliche Lösungsansätze und Ziele. Es wurde auf Unterlagen anderer Großvorhaben, wie z.B. die Berliner S-Bahn verwiesen. Nach entsprechenden Beschlussfassungen des RRX-Lenkungskreises, wurden externe Unterlagen teilweise gekauft und gesichtet. Erkenntnisse hieraus für das RRX-Projekt konnten allerdings nicht gewonnen werden.

Meinungsverschiedenheiten lagen insbesondere über die Finanzierung der Fahrzeuge vor.

Losgelöst von diesen teilweise völlig unterschiedlichen Ansätzen trafen sich die Mitglieder des Lenkungskreises regelmäßig um u. a. auch nach Kompromissen zu suchen. Der bestehende Sachzwang und der Wille, die beste Lösung zu finden, führten am 18.7.2013 zum Abschluss eines Grundsatzvertrages mit allen beteiligten Zweckverbänden (einschl. NVV) sowie mit dem Land NRW. In diesem Grundsatzvertrag wurden die Grundlagen und Eckpunkte für das kooperationsraumübergreifende Zusammenwirken beim RRX einschl. des RRX-Vorlaufbetriebes geregelt.

VRR und NWL verfolgten von Anfang an das auch später zustande gekommene Verfügbarkeitsmodell mit einer Kommunalkreditfinanzierung durch die Zweckverbände. Der SPNV Nord behielt sich zunächst die Entscheidung vor.

Der NVR favorisierte ein Betreibermodell über eine Projekt- oder Leasinggesellschaft. Er hatte ein Problem mit der Aufnahme von Darlehen durch den NVR und der Haftung der Mitgliedskommunen. Es wurde vereinbart, dass sowohl das Verfügbarkeitsmodell als auch das Betreibermodell parallel geprüft und vorangetrieben und zum Ende des Verfahrens die Entscheidung getroffen werden sollte.

Es wurde auch vereinbart, dass alle Entwicklungskosten für beide Modellvarianten nach Anteilen von allen Beteiligten Aufgabenträgern finanziert wurden.

Mit diesem Grundsatzvertrag verpflichtete sich das Land NRW zur Finanzierung des Kaufpreises für die zu beschaffenden RRX-Fahrzeuge der Zweckverbände in NRW die Zinsen und Tilgung für die Vor- und Zwischenfinanzierung – das ist der Zeitraum zwischen Zahlung der Fahrzeugraten an den Hersteller und Eingang der Refinanzierung, d. h. die Pachteinnahmen durch die EVU an die Eigentümer - beizutragen. Das Land hat hierfür den NRW-Zweckverbänden einen Zuschuss von 60 Mio € bewilligt.

Alle beteiligten Zweckverbände (für den ZV VRR auch die VRR AöR) sowie der NVV in Kassel haben sich auf eine Verwaltungsvereinbarung RRX verständigt.

Zweck der Verwaltungsvereinbarung war insbesondere:

- die Regelung der Zusammenarbeit bei der Durchführung des Vergabeverfahrens zur Beschaffung und Instandhaltung der RRX Fahrzeuge sowie zur Sicherstellung deren Verfügbarkeit,
- die Regelung der Zusammenarbeit bei dem Abschluss der für die Beschaffung erforderlichen Fahrzeugfinanzierungsverträge und
- die Regelung der Zusammenarbeit und der finanziellen Grundsätze bei der Durchführung des Vergabeverfahrens zur Sicherstellung des SPNV-Betriebes auf den Linien der RE 1, RE 4, RE 5, RE 6 und RE 11.

Für die steuerrechtliche Absicherung des RRX-Modells war es wichtig, dass die Vertragsparteien des Grundsatzvertrages eine Kooperation im Sinne von § 6 Abs. 1 u. 4 ÖPNVG NRW bzw. § 7 Abs. ÖPNVG Hessen sowie § 12 Abs. NVG Rheinland-Pfalz zur gemeinsamen Durchführung der RRX-Vergabeverfahren bildeten.

Es war notwendig, die Ausgestaltung der nach dem Kauf der Fahrzeuge bestehenden Bruchteilsgemeinschaft zur Verwaltung der Fahrzeuge, zum technischen Controlling und Zuordnung der Verantwortlichkeiten nach Erteilung des jeweiligen Zuschläge zu regeln.

Das wurde in der Kooperationsvereinbarung Fahrzeuge für das NRW-RRX-Modell mit allen Beteiligten an der Bruchteilsgemeinschaft (ZV VRR, NWL, NVR u. SPNV Nord) vereinbart.

In dieser Vereinbarung wurden die Einzelheiten der Zusammenarbeit, die Rechte und Pflichten der Kooperationspartner sowie die Risikotragung und Chancenverteilung zwischen ihnen, insbes. im Hinblick auf Fahrzeugerwerb und Fahrzeugfinanzierung, Fahrzeugüberlassung und Verfügbarkeit, Verwaltung und Weiterverwendung nach Maßgabe der jeweils bestellten Traktionskm je Zweckverband geregelt.

Es wurde vereinbart, dass die Kooperationspartner die Fahrzeuge zu Eigentum nach Bruchteilen gem. §§ 1008 ff. BGB erwerben. Durch den Eigentumserwerb entsteht eine Bruchteilsgemeinschaft an den Fahrzeugen. Die Bruchteile entsprechen dem Verhältnis der Finanzierungsanteile, die sich aus dem Verhältnis der Traktionskilometer ergeben. Den Anteil des NVV tragen die Kooperationspartner anteilig.

#### Vereinbarung mit dem NVV in Kassel

Der NVV hat kein Bruchteilseigentum an den Fahrzeugen erworben. Den auf den NVV entfallenden Kaufpreisanteil haben die Kooperationspartner anteilig unter sich aufgeteilt. Hierfür leistet der NVV im Innenverhältnis einen finanziellen Ausgleich nach Maßgabe einer Vereinbarung vom 31.03.2015. So fließt z. B. die von dem EVU zu zahlende Pacht für die Fahrzeuge auf der RE 11 den Finanziers zu. Außerdem zahlt der NVV eine jährliche Pauschale von 25.000 €. Hiermit werden die Kreditkosten der Kooperationspartner finanziert.

### **Abgeschlossene Verträge mit dem Hersteller und den EVU**

Die Kooperationspartner (Zweckverbände) haben mit dem Hersteller einen Rahmenvertrag mit Regelungen für den Fahrzeuglieferungsvertrag sowie für den Verfügbarkeitsvertrag, einen Fahrzeuglieferungsvertrag über die Beschaffung der Fahrzeuge und einen Verfügbarkeitsvertrag über die Sicherung der Verfügbarkeit der beschafften Fahrzeuge abgeschlossen.

Mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen(EVU) haben die Kooperationspartner Pachtverträge über die Überlassung der von ihnen beschafften Fahrzeuge vereinbart.

#### **10.4.2 Zusammenarbeit der Zweckverbände beim RRX nach der Zuschlagserteilung**

Das größte SPNV-Verkehrsprojekt in NRW, der Rhein-Ruhr-Express (RRX), erfordert nicht nur während der Vorbereitung der Wettbewerbsverfahren eine enge Zusammenarbeit der beteiligten Aufgabenträger, sondern insbesondere auch nach der Zuschlagserteilung an den Hersteller für die Lieferung der Fahrzeuge, der Zuschlagserteilung an die EVU für die Betriebsleistungen und der Annahme der Kreditangebote der Banken.

Dessen sind sich alle Beteiligten bewusst.

Sie haben in der Kooperationsvereinbarung für das RRX-Modell vom 26.3.2015 sich einvernehmlich und verbindlich auf Folgeregelungen verständigt.

Betroffen sind insbesondere

- die Sicherstellung der Verfügbarkeit,
- die Abwicklung der mit dem Hersteller und den EVU abgeschlossenen Verträge,
- die Verwaltung der für den Betrieb der RRX-Linien benötigten Fahrzeuge sowie
- die Wahrung der jeweiligen Rechte und Pflichten sowie die Verteilung der Chancen und Risiken.

Es wurden Entscheidungs- und Ausführungsstrukturen geschaffen, und zwar:

- den Lenkungskreis
- die Projektmanagementgruppe und
- die Projektarbeitsgruppe.

### Lenkungskreis

Das Entscheidungsgremium ist der Lenkungskreis. Die Kooperationspartner entsenden je 2 Mitglieder in dieses Gremium. Aktuell sind die Verbandsvorsteher der Zweckverbände VRR, NVR und NWL sowie die Geschäftsführer/Vorstand dieser ZV Mitglieder des Lenkungskreises. Als Gäste ohne Stimmrecht können an den Sitzungen Vertreter des Landes NRW und Rheinland-Pfalz, die Mitglieder der Projektmanagementgruppe, aber auch Mitarbeiter der Kooperationspartner, Sachverständige und Vertreter des Geschäftsbesorgers teilnehmen.

Der Kooperationsvertrag regelt im einzelnen die Formalie, wie z.B. Ladungsfristen, Tagesordnung, Beschlussfassungen, Anzahl der Stimmrechte, Abstimmungsverfahren, Protokollführung u.a.

### Projektmanagementgruppe

Sie besteht aus im Kooperationsvertrag namentlich genannten Mitarbeitern der drei NRW Zweckverbände. (Diese Mitarbeiter bleiben weiterhin Mitarbeiter der entsendenden Kooperationspartner). Der Lenkungskreis kann dieser Gruppe Weisungen erteilen.

Die Projektmanagementgruppe bereitet die Entscheidungen des Lenkungskreises vor. Sie kann dem Geschäftsbesorger Aufträge erteilen. Sollten sich die Mitglieder dieser Gruppe nicht einigen, ist die Streitfrage dem Lenkungskreis vorzulegen.

### Projektarbeitsgruppe

Als Arbeitsebene wurde eine Projektarbeitsgruppe eingerichtet. Es sind Mitarbeiter der Kooperationspartner NWL, NVR und SPNV-Nord, die über einen Rahmenvertrag zur Personalgestellung bei der RRX-Geschäftsbesorgung beigestellt sind und ein Projektbüro im Haus der VRR AöR in Gelsenkirchen haben. Diese Gruppe ist dauerhaft eingerichtet. Über die Auswahl der Mitglieder entscheidet der Lenkungskreis. Das gilt auch für die einzustellenden Mitarbeiter der VRR AöR in dieser Projektarbeitsgruppe.

Diese Regelungen zur Organisationsstruktur wurden ergänzt durch die Übertragung der Geschäftsbesorgung auf die VRR AöR. Alle Beteiligten ZV VRR FaIn-EB, Eigenbetrieb NVR, ZV NWL und SPNV-Nord haben mit der VRR AöR einen Geschäftsbesorgungsvertrag abgeschlossen und damit die Regelungen des Kooperationsvertrages im Detail umgesetzt.

Die VRR AöR wurde mit der Erledigung der Aufgaben der Geschäftsbesorgung und der Vertretung der Kooperation nach außen beauftragt. Die Kooperationspartner NWL, NVR und SPNV-Nord dürfen jeweils einen Tarifbeschäftigten für die Geschäftsbesorgungsaufgaben bei der VRR AöR in die Projektarbeitsgruppe über den „Rahmenvertrag zur Personalgestellung“ abordnen.

Die Aufgaben und Pflichten der Geschäftsbesorgung sind in der Kooperationsvereinbarung und im Geschäftsbesorgungsvertrag benannt. Diese Aufgaben führt primär die Projektarbeitsgruppe - die bei der VRR AöR angesiedelt ist - aus. Bei Bedarf greift diese Gruppe auf Mitarbeiter der VRR AöR zurück, die nicht Mitglieder der Projektarbeitsgruppe sind. Das werden überwiegend Aufgaben sein, die sich auf kaufmännische Tätigkeiten beziehen, wie z. B. die steuerrechtlichen Abwicklungen, wie u.a. die Umsatzsteuer-Voranmeldungen, das Buchungsgeschäft, die finanzwirtschaftlichen Aufgaben, wie die Erstellung des Budgetplanes und der Jahresrechnung.

Es ist Ziel der Vertragsparteien, die Geschäftsbesorgung durch die VRR AöR aktiv zu unterstützen und zu begleiten.

Das Land hat sich an den Personalkosten der Projektarbeitsgruppe im Umfang einer Vollzeitarbeitsstelle beteiligt.

## **10.5 Finanzierung der RRX-Fahrzeuge und des Betriebes**

Im RRX-Grundsatzvertrag, den die Kooperationspartner am 18.7.2013 gemeinsam mit dem Land über die Eckpunkte zur Realisierung des RRX-Vorlaufbetriebes geschlossen haben, ist auch die Finanzierung geregelt. Danach finanzieren die Kooperationspartner die Fahrzeuge anteilmäßig nach festgelegten Traktionskilometern. Der Anteil der Verkehrsverbund und Fördergesellschaft Nordhessen mbG (NVV) wurde anteilig auf die Partner aufgeteilt und von ihnen übernommen.

Einschließlich der Berücksichtigung des NVV-Anteils wurde letztlich folgende Aufteilung nach Traktionskm. vereinbart

VRR	51,39 %
NVR	24,68 %
NWL	21,18 %
SPNV Nord	2,75 %

Es wurde festgelegt, dass jeder Zweckverband seinen auf ihn entfallenden Bruchteilsanteil am Eigentum selbst finanziert und eigene Verträge mit den Banken oder anderen Finanziers abschließt.

Jeder Kooperationsraum haftet nur für seinen eigenen Finanzierungsanteil und nicht gesamtschuldnerisch.

Bei der finalen Finanzierung hatte der NVR seine ursprüngliche Absicht, ein Betreibermodell zu entwickeln, aufgegeben. Die Umsetzung dieses Modells und die damit verbundene Finanzierung durch einen Dritten (z.B. Leasinggesellschaft) hätte eine Änderung der amtlichen AfA-Tabelle durch das Finanzministerium notwendig gemacht. Der Finanzminister NRW hat dieses Ansinnen jedoch abgelehnt und auf die Möglichkeit der Inanspruchnahme des VRR-Finanzierungsmodells hingewiesen.

Nach Fassung der entsprechenden Beschlüsse in den Gremien bei allen beteiligten Zweckverbänden wurde dann gemeinsam die Kreditfinanzierung als beste Variante befürwortet.

Der VRR hat auch das Wettbewerbsverfahren für die Finanzierung der Fahrzeuge federführend für die anderen Zweckverbände durchgeführt.

Die Finanzierung wurde im EU-Amtsblatt bekannt gemacht.

Die Zweckverbände sind Körperschaften des öffentlichen Rechts mit der gesetzlichen und satzungsrechtlichen Möglichkeit der Umlageerhebung und haben damit Zugang zum Kapitalmarkt für Kommunalkredite. Eine für öffentlich rechtliche Körperschaften besonders günstige Finanzierungsform, weil die Banken Kommunalkredite nicht mit Eigenkapital hinterlegen müssen. Die Banken geben diese refinanzierten Kredite mit einem sehr geringen Aufschlag von deutlich unter 0,5 % an die öffentlichen Kreditnehmer weiter.

Auf Vermittlung des VRR konnte auch die Europäische Investitionsbank (EIB) für das RRX-Projekt gewonnen werden. Obwohl sich die EIB wie die anderen Banken im Wettbewerbsverfahren durchsetzen musste, waren im Vorfeld von den zukünftigen Kreditnehmern einige bankenrechtliche Voraussetzungen zu erfüllen, so z.B. die Fassung der notwendigen Beschlüsse der Zweckverbandsorgane, Abschlüsse und Haushaltspläne der letzten Jahre, Vorlage von Vollmachten usw. Dieses Vorbereitungsprozedere verlangten aber auch die übrigen am Verfahren beteiligten Banken, die sich alle aufgrund der Veröffentlichung für die Teilnahme an diesem Verfahren beworben hatten.

Die Finanzierung mit Kommunaldarlehen wurde nicht zwingend vorgegeben. Maßgebend waren die final einzureichenden Kapitalkosten für die Zweckverbände. Das galt ebenso für die EIB und die Banken.

Eine namhafte Bank wollte z.B. durch die Vergabe von Schuldscheinen sich an der Finanzierung beteiligen und die Kreditnehmer so stellen, als wenn sie einen Kommunalkredit aufnehmen würden. Zu einem positiven Ergebnis hat das jedoch nicht geführt.

In den für dieses Wettbewerbsverfahren detailliert erstellten Ausschreibungsunterlagen und einem vorgegebenen Darlehensvertrag wurde klar definiert, welches Anforderungsprofil von allen Finanziers zu halten war. Im Endstadium des Verfahrens wurden die Banken zur Abgabe eines indikativen (unverbindlichen) Angebotes aufgefordert.

Einschließlich der EIB waren 6 Banken bereit, die Investitionssumme von 781.309.000,00 € zu finanzieren. Letztendlich wurde die Finanzierung durch 3 Banken getragen.

Die endgültigen Angebote wurden am 26.3.2015 um 12.30 Uhr erteilt. Der Zuschlag für die einzelnen Darlehen je Zweckverband und Bank wurde bis 13.30 Uhr schriftlich bestätigt.

Dieses straffe Verfahren setzte voraus, dass die Gremien der Zweckverbände ebenfalls an diesem Tag entsprechende Beschlüsse (es geschah im Rathaus Essen) fassten und zuvor den Geschäftsführern oder sonstigen Personen die Vollmacht zur Darlehensaufnahme erteilt hatten.

Jeder Zweckverband hat für seinen Anteil den Zuschlag erteilt und entsprechende Darlehensverträge abgeschlossen.

Die Ergebnisse dieses Finanzierungswettbewerbes waren für die Darlehensnehmer sehr zufriedenstellend.

### **Interimsvergabe RRX**

Die Aufgabenträger VRR AöR, NVR, NWL, SPNV-Nord und NVV haben sich im Juni 2015 auf eine Verwaltungsvereinbarung RRX-Interim verständigt. Diese „Zwischenlösung“ wurde notwendig, weil im Rahmen der Umsetzung des gemeinsamen Projektes „Rhein-Ruhr-Express“ die Notwendigkeit bestand, die verbundübergreifenden SPNV-Betriebsleistungen der RE 1, RE 4, RE 5, RE 6, RE 6a, RE 11 und RB 33 für eine gewisse Zeit zu sichern. Die Gesamtbetriebsleistungen umfassen 15.814.550 Zugkm. Das EVU war an die Verkehrsverträge für diese Betriebsleistungen nur bis Dez. 2016 gebunden. Für die Umsetzung des RRX Vorlaufbetriebes kann nur eine gestufte Betriebsaufnahme ab Dez. 2018 umgesetzt werden, weil die Fahrzeuge nur sukzessive hergestellt werden können.

Unter Federführung des VRR wurden die Leistungen ausgeschrieben und so ein wettbewerbliches Vergabeverfahren durchgeführt. Die DB Regio AG hat den Zuschlag erhalten.

In der Verwaltungsvereinbarung wurden die Einzelheiten für die Organisation und Abwicklung der Verkehrsverträge vereinbart. Wie auch beim RRX wurde eine besonders enge Zusammenarbeit, die überwiegend die Einstimmigkeit vorsieht, festgelegt.

Es wurde eine Laufzeit von bis zu 6 Jahren vorgesehen.

Die Aufgabenträger haften nach wie vor im Verhältnis zum EVU jeweils als Teilschuldner entsprechend ihrem Finanzierungsanteil an den ausgeschriebenen Verkehrsleistungen. Auch die Fahrgeldeinnahmen werden im Rahmen der Bruttoverträge raumscharf zugewiesen.

Regelungen für Nichtleistungen, die Pönalisierung von Schlechtleistungen wurden ebenso vorgesehen, wie die Folgemaßnahmen von Veränderungen im Leistungsangebot.

Hervorzuheben ist, dass während der gesamten Vertragslaufzeit Einstimmigkeit aller Vertragspartner bei allen Entscheidungen mit finanziellen und planerischen Auswirkungen auf die Vertragspartner erforderlich ist. Das gilt auch für die Inanspruchnahme von vereinbarten Verlängerungsoptionen; obwohl jeder Aufgabenträger in seinem Zuständigkeitsbereich Vertragspartner des gemeinsam ausgewählten EVU bleibt.

Hier zeigt sich ganz deutlich, dass die Aufgabenträger des SPNV, obwohl dezentralisiert und eigenständig, eng und einvernehmlich zusammenarbeiten um wichtige Verkehrslinien für das ganze Land den Fahrgästen anzubieten und die Umsetzung des RRX-Projektes gemeinsam vorbereiten.

Die Bearbeitung aller vertraglichen Belange während der Zeit nach Zuschlagserteilung bis zum Ende der Vertragsdurchführung erfolgt federführend über den VRR. Er vertritt auch gegenüber dem EVU die Aufgabenträger und bearbeitet auch das Vertragscontrolling.

## 10.6 Resümee über die Gegenstände und Ergebnisse der Zusammenarbeit der drei Zweckverbände in NRW

Nach zwei Jahrzehnten der Regionalisierung des SPNV wird festgestellt:

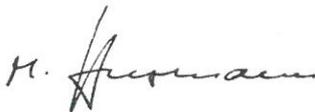
- Die Regionalisierung des SPNV mit dezentralen kommunalen Organisationsstrukturen hat sich bewährt. Die Fahrgastzahlen haben sich in der Zeit wesentlich erhöht (87 % gegenüber 1996), das SPNV-Angebot in NRW wurde um 26,5 % auf 102 MioZugkm p.a. ausgeweitet und dadurch das Mobilitätsangebot auf ein hohes Niveau gebracht.
- Die Reduzierung der SPNV-Aufgabenträger von 9 auf 3 Kooperationsräume war eine notwendige und richtige Entscheidung. Hierdurch wird die unverzichtbare Zusammenarbeit im SPNV durch leistungsfähige Organisationsstrukturen gewährleistet und trotzdem die kommunale Selbstverwaltung gestärkt. Die Einwohner wählen mittelbar die Mitglieder der Gremien. Diese Mitglieder haben die Möglichkeit, sich am Willensbildungsprozess unmittelbar zu beteiligen.
- EU-Recht, deutsches Vergaberecht und auch die Rechtsprechung haben in den letzten 20 Jahren eine gefestigte Rechtslage geschaffen und damit eine Grundlage für die Wettbewerbsverfahren im SPNV-Bereich (EU VO 1370/2007, GWB, BGH Abellio-Urteil).
- Die Vergabeverfahren werden, soweit mehrere Aufgabenträger betroffen sind, gemeinsam -wie im Bericht dargestellt- durchgeführt und einvernehmliche Regelungen für die Durchführung der Verfahren und deren Abwicklung vereinbart.
- Sie führen für alle Beteiligten in der Regel zu wirtschaftlichen Ergebnissen. Insbesondere dann, wenn Finanzierungsalternativen von den Aufgabenträgern angeboten werden.
- Es zeigt sich, dass die mit Wirkung ab 1.1.2008 geschaffenen größeren Verwaltungseinheiten den erheblich gestiegenen Anforderungen des Marktes und auch der Rechtsprechung gewachsen sind.
- Den 3 Kooperationsräumen in NRW ist es gelungen, die Wirtschafts- und Finanzkrise für den Aufgabenbereich des SPNV gut zu überwinden.
- Den 3 Kooperationsräumen ist es bei allen SPNV-Verfahren gelungen, trotz teilweiser unterschiedlicher Meinungen kompromissfähige Lösungen zu finden, wie z.B. das Thema Brutto/Netto, die Fahrzeugfinanzierung und die Umsetzung des RRX-Projektes.
- Der VRR hat insbesondere im Berichtszeitraum durch innovatives Handeln für den SPNV in NRW – und auch darüber hinaus (so hat z.B. das Land Baden-Württemberg das VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell übernommen) - neue Maßstäbe gesetzt, insbesondere durch

- verschlankte händelbare, aussagefähige Wettbewerbsunterlagen,
- die Entwicklung von Fahrzeugfinanzierungsmodellen und die dadurch erzielten guten wirtschaftlichen Ergebnisse, sowie die Steigerung der Bieteranzahl an SPNV-Ausschreibungen und damit insgesamt die Belegung des Wettbewerbs,
- die konsequente Durchführung der Wettbewerbsverfahren,
- die Schaffung einer administrativen Organisation für den SPNV mit spezialisierten Mitarbeitern bei der VRR AöR,
- die Auslagerung der SPNV-Fahrzeuge in einen Eigenbetrieb und damit die Umsetzung betriebswirtschaftlicher Grundsätze, eine nachhaltige Fahrzeugunterhaltung und Fahrzeugwartung.

Von diesem Know how haben auch andere, insbesondere die benachbarten Kooperationsräume profitiert, so z. B. durch die erstmalige Einführung und Anwendung des Verfügbarkeitsmodells beim RRX und die günstigen Finanzierungen der anderen SPNV-Verfahren.

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR

Gelsenkirchen, den 17.05.16



Martin Husmann  
Vorstandssprecher



José Luis Castrillo  
Vorstand