

**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,**  
Essen

Bilanz zum 31. Dezember 2008

		31.12.2008	31.12.2007	
		€	€	P A S S I V A
<b><u>AKTIVA</u></b>				
<b>A. <u>ANLAGEVERMÖGEN</u></b>				
I. <u>Immaterielle Vermögensgegenstände</u>				
1. Software	1.840.846,00		1.272.978,00	2.500.000,00
2. Geleistete Anzahlungen	190.260,00		87.910,00	8.667.878,65
	2.031.106,00		1.360.888,00	200.000,00
II. <u>Sachanlagen</u>				
1. Betriebs- und Geschäftsausstattung	818.500,00		944.668,00	-7.049.575,27
2. Anlagen im Bau	0,00		0,00	4.318.303,38
	818.500,00		944.668,00	1.050.169,00
III. <u>Finanzanlagen</u>				
1. Beteiligungen	37.150,00		37.150,00	1.177.145,82
2. Sonstige Ausleihungen	215.300,18		203.684,82	2.227.314,82
	252.450,18		240.834,82	
	3.102.056,18		2.546.390,82	
<b>B. <u>UMLAUFVERMÖGEN</u></b>				
I. <u>Vorräte</u>				
Unfertige Leistungen	0,00		0,00	
II. <u>Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</u>				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	738.310,61		172.078,06	4.162.833,00
2. Forderungen gegen den ZV VRR	167.135,46		0,00	85.865.759,00
3. Sonstige Vermögensgegenstände	2.452.809,84		3.660.515,29	90.028.592,00
	3.358.255,91		3.832.593,35	
III. <u>Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</u>				
	146.044.804,88		70.761.015,95	4.146.408,30
	149.403.060,79		74.593.609,30	3.856.803,48
	18.124,71		12.857,71	26.294.058,46
	152.523.241,68		77.152.857,83	22.112.245,76
<b>C. <u>RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</u></b>				56.409.516,00
<b>REUHANDVERMÖGEN:</b>				60.522.045,53
Treuhandkonten zur Verteilung				
- aus der Einnahmenaufteilung	10.075.717,98		9.412.891,20	
- Präsidium	16.789,97		10.284,78	
	288.345,29		67.050,10	
<b>D. <u>VERBINDLICHKEITEN</u></b>				
1. Erhaltene Anzahlungen				
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen				
3. Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln				
4. Sonstige Verbindlichkeiten				
	4.146.408,30		5.646.437,23	
	3.856.803,48		2.116.020,37	
	26.294.058,46		2.188.469,27	
	22.112.245,76		50.571.118,66	
	56.409.516,00		60.522.045,53	
<b>E. <u>RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</u></b>				
<b>REUHANDVERBINDLICHKEITEN:</b>				
Abzuführende Beträge auf Treuhandkonten				
- aus der Einnahmenaufteilung	10.075.717,98		9.412.891,20	
- Präsidium	16.789,97		10.284,78	

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,  
Essen

Gewinn- und Verlustrechnung  
für die Zeit vom  
1. Januar bis 31. Dezember 2008

	€	<u>2008</u> €	<u>2007</u> €
<b><u>Bereich Eigenaufwand VRR</u></b>			
1. Umsatzerlöse		9.451.213,41	8.835.192,35
2. <u>Sonstige betriebliche Erträge</u>			
a) Sonstige Erträge	9.456.909,53		6.655.888,08
b) Erträge aus der Auflösung von Sonderposten für Investitionszuschüsse	<u>571.892,53</u>		<u>395.400,28</u>
		10.028.802,06	7.051.288,36
3. <u>Materialaufwand</u>			
Aufwendungen für bezogene Leistungen		-13.075.319,34	-9.801.614,29
4. <u>Personalaufwand</u>			
a) Löhne und Gehälter	-7.701.413,56		-7.195.459,92
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	<u>-2.350.936,57</u>		<u>-2.191.098,47</u>
- davon Altersversorgung: € 977.215,95 (2007: € 864.732,57)		-10.052.350,13	-9.386.558,39
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		-1.175.166,01	-1.002.373,14
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen		-3.918.797,14	-4.114.319,36
7. Erträge aus Beteiligungen		16.020,19	0,00
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		2.221.403,66	1.408.873,60
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		-335.323,44	-38.360,40
10. Sonstige Steuern		<u>-1.387,00</u>	<u>-1.704,00</u>
<b>Ergebnis Bereich Eigenaufwand VRR/nicht durch Erträge gedeckter Aufwandsüberhang</b>		<b>-6.840.903,74</b>	<b>-7.049.575,27</b>

**Bereich SPNV-Finanzierung**

11. Erträge aus der SPNV-Finanzierung	450.312.090,00	373.270.818,34
12. Aufwendungen aus der Weiterleitung der SPNV-Finanzierungsmittel	<u>-450.312.090,00</u>	<u>-373.270.818,34</u>

**Ergebnis Bereich SPNV-Finanzierung** **0,00** **0,00**

**Bereich ÖSPV-Finanzierung**

13. Erträge aus der ÖSPV-Finanzierung	63.651.702,30	62.933.993,57
14. Aufwendungen aus der Weiterleitung der ÖSPV-Finanzierungsmittel	<u>-63.651.702,30</u>	<u>-62.933.993,57</u>

**Ergebnis Bereich ÖSPV-Finanzierung** **0,00** **0,00**

**Bereich Investitionsförderung**

15. Erträge aus Investitionsförderung	15.721.871,00	0,00
16. Aufwendungen aus der Weiterleitung der Investitionsfördermittel	<u>-15.721.871,00</u>	<u>0,00</u>

**Ergebnis Bereich Investitionsförderung** **0,00** **0,00**

**Bereich Stadtbahn-Finanzierung**

17. Bestandsveränderung der Stadtbahn-Bauleistungen	1.980.886,48	-49.068.505,24
18. Bezogene Leistungen für den Stadtbahnbau	<u>-1.980.886,48</u>	<u>49.068.505,24</u>

**Ergebnis Bereich Stadtbahn-Finanzierung** **0,00** **0,00**

19. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-6.840.903,74	-7.049.575,27
20. Jahresfehlbetrag	<u>-6.840.903,74</u>	<u>-7.049.575,27</u>
21. Verlustvortrag aus dem Vorjahr	-7.049.575,27	-6.614.727,25
22. Entnahme aus der Kapitalrücklage	6.849.575,27	6.421.727,25
23. Entnahmen aus anderen Gewinnrücklagen	200.000,00	193.000,00
24. Bilanzverlust	<u><u>-6.840.903,74</u></u>	<u><u>-7.049.575,27</u></u>

**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,  
Essen**

Anhang  
für das Geschäftsjahr 2008

**I. VORBEMERKUNG**

Die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR AöR) hat gemäß § 22 der Verordnung über kommunale Unternehmen und Einrichtungen als Anstalt des öffentlichen Rechts (Kommunalunternehmensverordnung – KUV) einen Jahresabschluss nach HGB aufzustellen. Dabei finden die Vorschriften des Handelsgesetzbuches über die Rechnungslegung großer Kapitalgesellschaften sinngemäß Anwendung, soweit sich aus der KUV nichts anderes ergibt.

**II. BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSGRUNDSÄTZE**

Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung sind grundsätzlich entsprechend den Gliederungsvorschriften der §§ 266, 275 HGB erstellt, wobei für die Gewinn- und Verlustrechnung das Gesamtkostenverfahren zur Anwendung kommt. Gemäß § 24 Absatz 2 KUV wurde die Spartenrechnung in den Anhang aufgenommen, in der die Bereiche Stadtbahn und Verbund getrennt dargestellt werden (vgl. Seite 15).

Aus Gründen der Klarheit und Übersichtlichkeit wurden in der Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung zusätzlich zum Gliederungsschema nach HGB besondere Posten eingefügt und besondere Postenbezeichnungen verwendet. Abweichungen ergaben sich bei den Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen sowie den Verbindlichkeiten. Auf der Passivseite der Bilanz sind Sonderposten für Investitionszuschüsse und für erhaltene Ertragszuschüsse ausgewiesen. In der Gewinn- und Verlustrechnung sind die Bereiche der SPNV-, ÖSPV- und Stadtbahn-Finanzierung sowie Investitionsförderung in gesonderten Posten dargestellt.

Die im Vorjahr angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze wurden im Wesentlichen unverändert beibehalten. In Abweichung zum Vorjahr wurden die Portokosten für mailings unter den Materialaufwendungen in Höhe von T€ 572 und nicht mehr als sonstige betriebliche Aufwendungen ausgewiesen.

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2008 wurde unter Berücksichtigung der vorläufigen außergerichtlichen Einigung im DB-Rechtstreit entsprechend dem am 30. Juni 2009 unterzeichneten konkretisierten Eckpunktepapier unter Einbeziehung der Erklärung des Landes NRW aufgestellt, da derzeit mit höchster Wahrscheinlichkeit die Umsetzung anzunehmen ist.

Das Land NRW hat vorbehaltlich der Zustimmung des Landtages und unter der Bedingung der inhaltsgleichen rechtsverbindlichen Umsetzung des konkretisierten Eckpunktepapiers erklärt, eine ausgeglichene SPNV-Finanzierung für den VRR sicher zu stellen. Für die Zweckverbandmitglieder würde sich danach über die festgesetzte SPNV-Umlage in Höhe von T€ 15.182 hinaus keine weitere Belastung ergeben.

Entsprechend dem konkretisierten Eckpunktepapier und der Erklärung des Landes NRW (vorbehaltlich der Zustimmung des Landtages) wurden die Ansprüche der DB Regio NRW GmbH abzüglich des Ersatzanspruches aus der erwarteten Defizitfinanzierung durch das Land NRW mit 77,1 Mio. € aufwandswirksam im Bereich der SPNV-Finanzierung erfasst und unter den sonstigen Rückstellungen passiviert.

Die Bewertung des **Anlagevermögens** erfolgt zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen. Die Abschreibungen werden nach der linearen Abschreibungsmethode berechnet, die Nutzungsdauern orientieren sich an den steuerlichen AfA-Tabellen. Zugänge des Geschäftsjahres werden grundsätzlich zeitanteilig abgeschrieben. Geringwertige Wirtschaftsgüter mit Anschaffungskosten bis zu € 150,00 netto werden im Jahr des Zugangs in voller Höhe abgeschrieben. Geringwertige Wirtschaftsgüter mit Anschaffungskosten von über € 150,00 bis zu € 1.000,00 netto werden seit dem 1. Januar 2008 im Jahr des Zugangs gemäß den steuerrechtlichen Vorschriften des § 6 Absatz 2 a EStG als Sammelposten aktiviert und über fünf Jahre abgeschrieben.

Die **unfertigen Leistungen** sind mit den Materialeinzelkosten als Herstellungskosten aktiviert und werden mit den erhaltenen Anzahlungen saldiert unter den erhaltenen Anzahlungen ausgewiesen.

Die **Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände** sind mit den Nominalwerten abzüglich angemessener Wertberichtigungen angesetzt.

Der **Kassenbestand und die Guthaben bei Kreditinstituten** sind zum Nennwert ausgewiesen.

Die **aktiven Rechnungsabgrenzungsposten** sind zum Nennwert angesetzt und berücksichtigen auf spätere Geschäftsjahre entfallende Aufwendungen.

Das **Stammkapital** und die **Rücklagen** sind mit dem Nennbetrag ausgewiesen. Der Jahresabschluss ist ohne Berücksichtigung des Verlustausgleichsvorschlages für 2008 aufgestellt.

**Sonderposten** wurden für Investitionszuschüsse und Ertragszuschüsse gebildet.

Die **Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen** wurden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mit einem Rechnungszinsfuß von 5 % berechnet. Der Berechnung liegen die „Richttafeln 2005 G“ von Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde.

Die **sonstigen Rückstellungen** berücksichtigen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen. Die Rückstellungen sind mit dem Betrag bemessen, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist.

Die **Verbindlichkeiten** sind mit den Rückzahlungsbeträgen passiviert.

Die **passiven Rechnungsabgrenzungsposten** sind zum Nennwert angesetzt und berücksichtigen auf spätere Geschäftsjahre entfallende Erträge.

### **III. ERLÄUTERUNGEN ZU EINZELNEN POSTEN DER BILANZ UND DER GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG**

Die Zusammensetzung und Entwicklung des **Anlagevermögens** ergibt sich aus dem Anlagenspiegel (siehe Seite 12 im Anhang).

Bei den **unfertigen Leistungen** handelt es sich um die Stadtbahn-Bauprojekte. Zur Zusammensetzung verweisen wir auf Seite 14 des Anhangs.

Bei den **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** wurde eine Wertberichtigung in Höhe von T€ 4 berücksichtigt.

Als **Eigenkapital** werden das Stammkapital, die Kapitalrücklagen und die Gewinnrücklage sowie der Bilanzverlust **bilanziert**. Bei den Kapitalrücklagen handelt es sich um Rücklagen gemäß § 272 Absatz 2 Nr. 4 HGB.

Die Entwicklung des Eigenkapitals stellt sich wie folgt dar:

	Stand am 01.01.2008	Umbuchung <sup>1)</sup>	Zugang/ Entnahme	Stand am 31.12.2008
	€	€	€	€
Stammkapital	2.500.000,00	0,00	25.000,00 <sup>2)</sup>	2.525.000,00
Kapitalrücklage	8.667.878,65	-6.849.575,27	6.589.950,00 <sup>3)</sup>	8.408.253,38
Gewinnrücklage	200.000,00	-200.000,00	0,00 <sup>3)</sup>	0,00
Bilanzverlust	-7.049.575,27	7.049.575,27	-6.840.903,74 <sup>4)</sup>	-6.840.903,74
	4.318.303,38	0,00	-225.953,74	4.092.349,64

<sup>1)</sup> entsprechend dem Beschluss des Verwaltungsrates vom 24. Juni 2008

<sup>2)</sup> Anteil des Nahverkehrs-Zweckverbandes Niederrhein gem. öffentlich-rechtlicher Vereinbarung

<sup>3)</sup> Einzahlungen des ZV VRR für die Finanzierung der gesetzlichen Aufgaben der VRR AöR gem. ÖPNVG NRW

<sup>4)</sup> Jahresfehlbetrag 2008

Der **Sonderposten für Investitionszuschüsse** betrifft die verwendeten Zuschüsse der Fördermittelgeber für Investitionen in das Anlagevermögen; er wird erfolgswirksam entsprechend der Abschreibungen der finanzierten Wirtschaftsgüter aufgelöst. Zu Einzelheiten verweisen wir auf Seite 13 des Anhangs.

Der **Sonderposten für Ertragszuschüsse** wurde im Berichtsjahr in Übereinstimmung mit dem konkretisierten Eckpunktepapier aufgelöst, da der SPNV-Fond entfällt.

Die Entwicklung und Zusammensetzung der **Rückstellungen** stellt sich wie folgt dar:

	Stand am 01.01.2008	Verbrauch/ Auflösung	V A	Zuführung	Stand am 31.12.2008
	T€	T€		T€	T€
1. <u>Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen</u>	4.024	146	V	285 <sup>1)</sup>	4.163
2. <u>Sonstige Rückstellungen</u>					
SPNV-Finanzierung	0	0		77.100	77.100
Altersteilzeit	2.479	233	V	78	2.324
Resturlaub	180	180	V	212	212
Mehrarbeit	41	41	V	44	44
Jubiläumszuwendungen	31	1	A	0	30
Ausstehende Rechnungen	1.366	1.184	V		
		140	A	1.037	1.079
Rechtsberatung	615	110	V	2.563	3.068
Erstattung Planungsmittel	746	0		664	1.410
Sonstige Gutachten	305	20	V		
		107	A	21	199
Archivierung	40	0		5	45
Jahresabschlusskosten	40	40	V	39	39
WEKA-Rückbau	31	0		6	37
Zinsen für vorzeitige Mittelanforderung	1	1	A	10	10
Sonstige Rückstellungen	119	66	V		
		53	A	269	269
	5.994	1.874	V		
		302	A	82.048	85.866
		2.020	V		
	10.018	302	A	82.333	90.029

Die Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen bestehen für die Versorgungszusagen an insgesamt 43 Mitarbeiter (im Vorjahr 38). Die Pensionsrückstellungen wurden auf Basis eines versicherungsmathematischen Gutachtens unter Berücksichtigung eines Zinssatzes von 5 % p. a. und der Heubeck-Richttafeln 2005 G ermittelt und für den auf den VRR entfallenden Versorgungslastenanteil bilanziert.

Die Beihilfeansprüche wurden zum Bilanzstichtag durch ein versicherungsmathematisches Gutachten unter Berücksichtigung eines Zinssatzes von 5 % p. a. und der Heubeck-Richttafeln 2005 G berechnet. Der Jahreswert der Beihilfen wurde aus dem Tarifwerk eines führenden Unternehmens der privaten Krankenversicherung ermittelt unter Ansatz eines Abschlages für Verwaltungskosten; der Beihilfesatz wurde mit 70 % der Krankheitskosten angesetzt.

Die Rückstellung für SPNV-Finanzierung berücksichtigt die gemäß konkretisiertem Eckpunktepapier und der Erklärung des Landes NRW durch den VRR zu tragenden Ansprüche der DB Regio NRW GmbH zum Bilanzstichtag. Die Ansprüche der DB Regio NRW GmbH wurden in dem am 30. Juni 2009 unterzeichneten konkretisierten Eckpunktepapier auf Mio. 100 € festgelegt. Als Defizitfinanzierung durch das Land NRW ist ein Betrag in Höhe von Mio. 22,9 € vorgesehen. Damit entfallen auf den VRR Mio. 77,1 €, die aus angesparten Mitteln zu finanzieren sind.

Die Bildung der Rückstellung für Resturlaub, Mehrarbeit und Jubiläumszuwendungen erfolgte auf Basis der Angaben der Personalabteilung der Anstalt.

Die Rückstellungen für Altersteilzeit wurden auf der Basis der IDW-Stellungnahme RS HFA 3 berechnet. Es wurden insgesamt 27 abgeschlossene Verträge und vier potentielle Fälle berücksichtigt. Insgesamt haben noch 12 Mitarbeiter die Möglichkeit eines Vertragsabschlusses für Altersteilzeit, hiervon wurde ein Drittel pauschaliert in die Rückstellung einbezogen. In Altersteilzeit befinden sich 21 Mitarbeiter. Die 27 bestehenden Altersteilzeitverträge sind nach dem sogenannten Blockmodell abgeschlossen worden. Die Rückstellung für Altersteilzeit umfasst die Erfüllungsrückstände, die während der aktiven Phase aufgebaut und in der passiven Phase abgebaut werden, sowie die Aufstockungsbeträge und zu gewährende Abfindungen.

Die Rückstellungen für die Rückerstattung von Planungsmitteln betreffen Rückforderungsansprüche des Landes NRW aufgrund von Budgetunterschreitungen bei Stadtbahn-Projekten.

Die Rückstellungen für ausstehende Rechnungen betreffen Lieferungen und Leistungen im Jahr 2008, für die zum Zeitpunkt der Erstellung des Jahresabschlusses noch keine Lieferantenrechnungen vorlagen.

Die Rückstellungen für Rechtsberatung betreffen die voraussichtlichen Aufwendungen für Rechtsstreitigkeiten insbesondere im Zusammenhang mit dem DB-Rechtstreit und der außergerichtlichen Einigung.

Die Rückstellungen für sonstige Gutachten beinhalten insbesondere die Aufwendungen zu den Gutachten zur Einnahmenaufteilung und der Prüfung nach § 45 PBefG.

Die **Verbindlichkeiten** sind zu ihren Rückzahlungsbeträgen ausgewiesen. Die Restlaufzeiten betragen für die Verbindlichkeiten des Berichtsjahres und des Vorjahres bis zu einem Jahr. Die Zusammensetzung ergibt sich aus nachfolgender Tabelle:

	<u>31.12.2008</u>	<u>31.12.2007</u>
	T€	T€
1. Erhaltene Anzahlungen	4.146	5.646
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.857	2.116
3. Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln	26.294	2.188
4. Sonstige Verbindlichkeiten	22.112	50.571
- davon aus SPNV-Finanzierung	(20.514)	(48.295)
- davon aus Steuern	(125)	(137)
- davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0)	(0)
	<u>56.409</u>	<u>60.521</u>

Bei den erhaltenen Anzahlungen handelt es sich im Wesentlichen um Anzahlungen für VRR-Projekte, insbesondere für Stadtbahn-Bauleistungen (T€ 1.629, vgl. Seite 14 des Anhangs) und Stadtbahn-Planungsleistungen (T€ 1.719) sowie Anzahlungen für die Zentrale und Regionale Koordinierungsstelle ZKS (T€ 64) und RKS (R€ 401).

Die Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln betreffen die Investitionsförderung gemäß § 12 ÖPNVG NRW (T€ 15.472), die Fahrzeugförderung gemäß §11 Absatz 2 ÖPNVG NRW (T€ 6.493) und weiterzuleitende Mittel im Rahmen des Zuwendungsmanagements (T€ 4.329).

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten aus der SPNV-Finanzierung (T€ 20.514) enthalten, die insbesondere sonstige Erträge sowie erwirtschaftete Zinsen enthalten und zweckgebunden zur Finanzierung von SPNV-Verkehren zu verwenden sind.

In den **Umsatzerlösen** ist die Umlage der Verkehrsunternehmen 2008 in Höhe von T€ 9.383 enthalten.

Die **sonstigen Erträge** beinhalten Zuwendungen des Landes NRW in Höhe von T€ 7.763. Die Erträge aus der Auflösung des Sonderposten für Investitionszuschüsse stellen einen Gegenposten zur Abschreibung des durch Zuschüsse geförderten Anlagevermögens dar und betragen T€ 572.

Der **Personalaufwand** setzt sich wie folgt zusammen:

	2008	2007
	T€	T€
<b><u>Löhne und Gehälter</u></b>		
Gehälter	7.772	7.248
Veränderung der Personalrückstellungen	-121	-105
Übrige	50	52
	<u>7.701</u>	<u>7.195</u>
<b><u>Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung</u></b>		
Sozialversicherungsbeiträge	1.329	1.266
Versorgungskasse	467	406
Veränderung der Pensionsrückstellungen	139	60
Übrige	416	459
	<u>2.351</u>	<u>2.191</u>

davon für Altersversorgung: T€ 977 (2007: T€ 863)

Zur Entwicklung der Belegschaft verweisen wir auf IV. Sonstige Angaben.

In den **Zinserträgen** sind solche aus der Abwicklung der Einnahmenaufteilung (T€ 364) enthalten.

Der **Bereich der SPNV-Finanzierung** stellt sich unter Berücksichtigung des konkretisierten Eckpunktepapiers als vorläufige außergerichtliche Einigung im DB-Rechtstreit wie folgt dar:

	T€	2008	2007
		T€	T€
<b><u>Erträge</u></b>			
Regelverkehre			
Zuwendungen des Landes NRW nach § 11 ÖPNVG NRW		357.462	333.186
SPNV-Umlage der Zweckverbandsmitglieder		15.182	15.182
Verwendung angesparter Mittel (aus Einbehalten)		40.413	0
Sonderverkehre			
Verwendung angesparter Mittel		0	1.129
Sonstige		0	78
Sonstige Erträge			
aus Abrechnungen SPNV-Verkehrsverträge		6.865	1.458
aus Kostenbeteiligungen der SPNV-VU (IC/EC-Nutzung)		432	660
Zuwendungen Land NRW (IC/EC-Nutzung)		233	0
Zinserträge		3.103	767
Zuwendungen Land NRW (NVN Kooperationsverträge)		193	0
Übrige		1.593	14
Fahrgeldeinnahmen aus Bruttoeinnahmenaufteilungsverträgen		<u>24.837</u>	<u>20.797</u>
		<u>450.313</u>	<u>373.271</u>
<b><u>Aufwendungen</u></b>			
Regelverkehre			303.375
Ansprüche der Verkehrsunternehmen	434.431		
erwartete Defizitfinanzierung durch das Land NRW	<u>-22.900</u>	411.531	
Service und Sicherheit		1.527	0
Sonderverkehre		113	269
Abgrenzung in die sonstigen Verbindlichkeiten		11.032	47.969
Aufwendungen aus IC/EC-Nutzung		717	861
Kooperationsverträge NVN		193	0
Übrige		363	0
Verrechnete Aufwendungen in Höhe der Fahrgeldeinnahmen aus Bruttoeinnahmenaufteilungsverträgen		<u>24.837</u>	<u>20.797</u>
		<u>450.313</u>	<u>373.271</u>

Bei den Fahrgeldeinnahmen handelt es sich um vorläufige Werte. Endgültige Zahlen und eine Aufteilung auf Regel- und Sonderverkehre werden erst mit der Einnahmenaufteilung ermittelt.

Die Erträge entsprechen den Aufwendungen, es wird ein ausgeglichenes Ergebnis bei der SPNV-Finanzierung ausgewiesen.

Im **Bereich der ÖSPV-Finanzierung** stellen sich die Erträge und Aufwendungen wie folgt dar:

	2008	2007
	T€	T€
<u>Erträge</u>		
Zuwendungen des Landes NRW		
nach § 11 Absatz 2 ÖPNVG NRW	55.918	54.344
Allgemeine Verbandsumlage für nicht-kommunale VU	6.844	7.167
Rückforderungen von Verkehrsunternehmen	38	577
Zinserträge	851	846
	63.651	62.934
<u>Aufwendungen</u>		
aus der Weiterleitung der Zuwendungen		
an öffentliche und private Verkehrsunternehmen	56.793	55.190
Allgemeine Verbandsumlage für nicht-kommunale VU	6.844	7.167
Rückzahlungen an das Land NRW	14	577
	63.651	62.934
	63.651	62.934

Die Zuwendungen des Landes nach § 11 Absatz 2 ÖPNVG NRW berücksichtigen die investive Fahrzeugförderung (=70 % der Zuwendung), die Förderung der Fahrzeugvorhaltekosten (=10 % der Zuwendung) und die Aufgabenträgerpauschale (=20 % der Zuwendung).

Die Erträge entsprechen den Aufwendungen, es wird ein ausgeglichenes Ergebnis bei der ÖSPV-Finanzierung erwirtschaftet.

Der **Bereich Investitionsförderung** berücksichtigt die Investitionsförderung gemäß § 12 ÖPNVG NRW. Die Zuwendungen des Landes NRW betragen im Jahr 2008 T€ 15.722 und sind bis zum 30. Juni des Folgejahres auszuführen. Aufwendungen sind korrespondierend zu den Erträgen ausgewiesen, so dass sich ein Ergebnis aus der Investitionsförderung von € 0 ergibt.

Im **Bereich Stadtbahn-Finanzierung** stehen sich die Bestandserhöhung der unfertigen Stadtbahn-Bauleistungen und die bezogenen Bauleistungen gegenüber. Es wird ein ausgeglichenes Ergebnis erwirtschaftet.

Der **Bilanzverlust** ist in Höhe des Jahresfehlbetrages 2008 von € -6.840.903,74 ausgewiesen.

#### IV. SONSTIGE ANGABEN

Im **Vorstand** waren im Geschäftsjahr 2008 Herr Martin Husmann als Vorstandsprecher und Herr Dr. Klaus Vorgang. Die Bezüge des Vorstandes belaufen sich insgesamt für das Geschäftsjahr 2008 auf T€ 374. Im Berichtsjahr wurde ein Darlehen an Vorstandsmitglieder in Höhe von T€ 7 mit einem Zinssatz von 3 % gewährt.

Dem **Verwaltungsrat** gehörten im Berichtsjahr folgende Damen und Herren an:

##### a) Vorsitzender des Verwaltungsrates und Stellvertreter

Napp, Herbert	Vorsitzender	CDU	Bürgermeister
Mihsch, Adolf	Stellvertreter	CDU	Rentner
Prüsse, Ernst	Stellvertreter	SPD	Rentner
Heidenreich, Frank	Stellvertreter	CDU	Kaufmann/Betriebswirt

##### b) Stimmberechtigte Mitglieder

Abrahams, Manfred		CDU	Stadtkämmerer
Asbeck, Peter		CDU	Richter
Beine, Lothar		SPD	Beamter
Bielefeld, Anton-Günther		CDU	Geschäftsführer VKV mbH
Bornfelder, Peter		SPD	Stadtdirektor
Bräer, Rolf-Jürgen		SPD	Schulleiter
Brüggemann, Heinrich		CDU	Vorsitzender der Geschäftsführung
Dittgen, Volker		SPD	technischer Angestellter
Emmerich, Karl-Heinz		SPD	Informationselektroniker
Gensler, Frank		CDU	Beamter
Hartnigk, Andreas		CDU	Rechtsanwalt
Heidenreich, Frank		CDU	Kaufmann/Betriebswirt
Heinzel, Freddy	ab 01.01.2008	CDU	Rechtsanwalt
Holler, Harald		SPD	Ausschussassistent
Kaltwasser, Kai		CDU	Historiker
Kamperdick, Udo		CDU	Rentner mit Nebentätigkeit als Verwaltungsangestellter
Krause, Friedhelm		CDU	Sparkassenbetriebswirt a. D.
Krüger, Mario		B90/Die Grünen	Dipl. Ingenieur
Leonhardt, Werner		CDU	Beigeordneter
Mette, Gerhard		CDU	Maschinenbaufertigungstechniker
Mettler, Herbert		SPD	Vorruhestand (Bergbau)
Mihsch, Adolf		CDU	Rentner
Mühlenfeld, Rolf		SPD	Pensionär
Müller, Dr. Ansgar	ab 01.01.2008	SPD	Kommunaler Wahlbeamter/Landrat
Ockel, Reinhard		CDU	Versicherungskaufmann/Direktionsbevollmächtigter
Pfeifer, Stefan		SPD	Gewerkschaftssekretär/Abteilungsleiter
Prüsse, Ernst		SPD	Rentner
Richter, Martin M.		CDU	Beamter, Kreisdirektor
Roeske, Joachim		CDU	Dipl. Ingenieur
Rüberg, Dr. Burkhard		SPD	Finanzvorstand
Runde, Heinz		CDU	Vorsitzender der Geschäftsführung der Stadtwerke Neuss
Sauerwald, Monika	ab 12.03.2008	CDU	Hausfrau
Schneider, Ernst		CDU	Stadtkämmerer
Siewior, Klaus		SPD	Vorstandsvorsitzender
Simon, Bernhard		CDU	Dipl.-Verwaltungswirt/Erster Polizeihauptkommissar a. D.

Tann, Guido	CDU	Kaufmann
Tietz, Uwe	B90/Die Grünen	Stadtplaner/Kreisangestellter (Leiter Kreisentwicklung und Beteiligung beim Ennepe-Ruhr-Kreis)
Vogt, Dirk	SPD	Richter
von der Mühlen, Michael	SPD	Stadtdirektor der Stadt Gelsenkirchen
Weber, Wolfgang	SPD	Ind. Kfm.
Welp, Axel C.	SPD	Dipl.-Geograf
Westerwick, Hans-Joachim	SPD	Rentner
Will, Dr. Christian	CDU	Rechtsanwalt, Finanzdienstleister

**c) Stellvertretende Mitglieder**

Ackermann, Peter		Vorstand Personal und Betrieb
Barton, Axel	SPD	Dipl.-Verwaltungswirt
Bonan, Uwe	SPD	Beigeordneter und Stadtkämmerer
Bosse, Helmut	CDU	Pensionär
Corsten, Rolf	CDU	erster Beigeordneter und Stadtkämmerer
Crefeld, Günter	ab 01.01.2008 SPD	Schulleiter
Czerwinski, Norbert	B90/Die Grünen	Wissenschaftlicher Mitarbeiter
Dreier, Heinz-Dieter	SPD	Oberstabsfeldwebel a. D.
Drinnhausen, Jörg	B90/Die Grünen	Rentner
Flügel, Bernd	CDU	Prokurist
Fritz, Jürgen	SPD	Rentner
Gerdes, Michael	SPD	Elektroanlageninstallateur
Giffeler, Uwe	CDU	selbständiger Unternehmensberater
Gräber, Alexandra	CDU	selbstständige Dipl.-Geografin und Angestellte in Teilzeit
Grothe, Thomas	SPD	Stadtbaurat (tech. Beigeordneter)
Huch, Hans-Peter	CDU	Bankkaufmann
Janning, Dr. Hermann	CDU	Vorsitzender der Geschäftsführung Duisburger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH, Vorstandsvorsitzender der Stadtwerke Duisburg AG
Jung, Hubert	CDU	Mitglied des Vorstandes der Dortmunder Stadtwerke AG
Klunk, Peter	SPD	Technischer Beigeordneter
Kratzsch, Dr. Ernst	SPD	Stadtbaurat der Stast Bochum
Krebs, Bernd	CDU	Pensionär
Kromberg, Christian	ab 10.12.2008 CDU	Leiter Büro des Oberbürgermeisters der Stadt Essen
Kuckels, Bernd	CDU	Stadtdirektor und Stadtkämmerer
Läckes, Manfred	CDU	Tragwerksplaner für den konstruktiven Ingenieurbau
Lassak, Hans-Peter	CDU	1. Kriminalhauptkommissar, Dipl.-Verwaltungswirt
Lehmann, Willy	SPD	Rentner
Liedschulte, Rosemarie	CDU	Hausfrau
Meyer, Klaus	SPD	Ingenieur Land NRW
Mosblech, Volker	CDU	selbstst. Versicherungskaufmann
Nieland, Marius	bis 18.10.2008 CDU	Kämmerer Stadt Essen
Nübel, Harald	SPD	Verwaltungsangestellter, Dipl.-Ökonom
Ollech, Heinrich	SPD	Rentner
Petraschke, Hans-Jürgen	CDU	Kreisdirektor
Pfister, Ulrich	SPD	Dipl.-Volkswirt
Rattenhuber, Helmut	CDU	Stadtkämmerer
Sauerland, Adolf	CDU	Oberbürgermeister
Schlottmann, Rainer	CDU	Rechtsanwalt
Schmitz, Gert	CDU	Krankenhausdirektor a. D.
Seibel, Sabine	SPD	z. Zt. Arbeitssuchend
Sierau, Ullrich	SPD	Kommuanler Wahlbeamter (Stadtdirektor) bei der Stadt Dortmund
Slawig, Dr. Johannes	CDU	Stadtdirektor und Stadtkämmerer der Stadt Wuppertal

Spreen, Wolfgang	ab 01.01.2008	CDU	Landrat
Weigel, Andreas		CDU	Oberstudienrat
Welt, Jochen		SPD	Landrat

Die Aufwandsentschädigungen für den Verwaltungsrat 2008 betragen T€ 112.

Im Geschäftsjahr 2008 waren **Mitarbeiter** wie folgt beschäftigt:

VRR AöR	31.03.2008	30.06.2008	30.09.2008	31.12.2008
P-Wert der vorhandenen Mitarbeiter	135,24	135,41	137,43	137,59
AZUBI	4	4	5	5

ATZ aktiv: wird während dieser Zeit als Vollzeit bzw. mit der tats. Arbeitszeit angegeben.  
ATZ passiv: wird während dieser Zeit nicht mehr als P-Wert angegeben.  
Azubis zählen nicht als P-Wert, da sie keine Stelle besetzen.

**Verlustausgleichsvorschlag** des Vorstandes:

Der Vorstand schlägt vor, den Bilanzverlust 2008 in Höhe von € 6.840.903,74 durch Entnahmen aus der Kapitalrücklage auszugleichen.

Essen, im Juni 2009

Vorstand

**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,**  
Essen  
Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2008

	Anschaffungs- und Herstellungskosten			Abschreibungen			Buchwerte	
	Stand am 01.01.2008	Zugänge	Abgänge	Stand am 01.01.2008	Zugänge	Abgänge	Stand am 31.12.2008	Stand am 31.12.2007
	€	€	€	€	€	€	€	€
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>								
1. Software	2.405.270,45	1.369.493,54	0,00	1.132.292,45	801.625,54	0,00	1.840.846,00	1.272.978,00
2. Geleistete Anzahlungen	87.910,00	102.350,00	0,00	0,00	0,00	0,00	190.260,00	87.910,00
	<u>2.493.180,45</u>	<u>1.471.843,54</u>	<u>0,00</u>	<u>1.132.292,45</u>	<u>801.625,54</u>	<u>0,00</u>	<u>2.031.106,00</u>	<u>1.360.888,00</u>
<b>II. Sachanlagen</b>								
Betriebs- und Geschäftsausstattung	<u>1.590.383,38</u>	<u>253.617,47</u>	<u>69.198,32</u>	<u>645.715,38</u>	<u>373.540,47</u>	<u>62.953,32</u>	<u>818.500,00</u>	<u>944.668,00</u>
<b>III. Finanzanlagen</b>								
1. Beteiligungen	37.150,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	37.150,00	37.150,00
2. Sonstige Ausleihungen	203.684,82	42.500,00	30.884,64	0,00	0,00	0,00	215.300,18	203.684,82
	<u>240.834,82</u>	<u>42.500,00</u>	<u>30.884,64</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>252.450,18</u>	<u>240.834,82</u>
	<u>4.324.398,65</u>	<u>1.767.961,01</u>	<u>100.082,96</u>	<u>1.778.007,83</u>	<u>1.175.166,01</u>	<u>62.953,32</u>	<u>3.102.056,18</u>	<u>2.546.390,82</u>

**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,**  
Essen

Entwicklung der Sonderposten für Investitionszuschüsse zum 31. Dezember 2008

	Finanzierungsbeträge			Auflösung			Buchwerte	
	Stand 01.01.2008 €	Zugänge €	Abgänge €	Stand 01.01.2008 €	Zugänge €	Abgänge €	Stand 31.12.2008 €	Stand 31.12.2007 €
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>								
1. Software	1.072.893,82	1.094.511,65	0,00	381.162,82	451.468,65	0,00	1.334.774,00	691.731,00
2. geleistete Anzahlungen	87.910,00	85.653,75	0,00	0,00	0,00	0,00	173.563,75	87.910,00
	1.160.803,82	1.180.165,40	0,00	381.162,82	451.468,65	0,00	1.508.337,75	779.641,00
	474.254,89	45.996,88	13.565,74	203.726,89	120.423,88	13.565,74	196.101,00	270.528,00
	1.635.058,71	1.226.162,28	13.565,74	584.889,71	571.892,53	13.565,74	1.704.438,75	1.050.169,00
<b>II. Sachanlagen</b>								
Betriebs- und Geschäftsausstattung								
	351.329,31	230.417,86	10.981,94	131.318,31	102.025,86	10.981,94	348.403,00	220.011,00
	1.283.729,40	995.744,42	2.583,80	453.571,40	469.866,67	2.583,80	1.356.035,75	830.158,00
	1.635.058,71	1.226.162,28	13.565,74	584.889,71	571.892,53	13.565,74	1.704.438,75	1.050.169,00

**Nachrichtlich:**

- davon durch ZV VRR finanziert
- davon durch fremde Fördergeber finanziert

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,  
Essen

Entwicklung der Bauleistungen im Stadtbahn-Bereich zum 31. Dezember 2008

	Bauleistungen			Zuwendungen			erhaltene Anzahlungen	
	Vortrag 01.01.2008	Bestands- veränderung	Stand 31.12.2008	Vortrag 01.01.2008	Veränderung	Stand 31.12.2008	31.12.2007	31.12.2008
D 2 HAT NW 130 Bahnhofstraße Hattingen Mitte	3.882.247,87	0,00	3.882.247,87	3.910.063,96	0,00	3.910.063,96	Bauleistungen abzgl. Zuwendungen	Bauleistungen abzgl. Zuwendungen
C 4 GE -A- Stadtgrenze Essen/ Gelsenkirchen Fischerstraße	1.541.729,87	-1.541.729,87	0,00	1.543.570,67	-1.543.570,67	0,00	-1.840,80	0,00
D 4.1 BO Rampe Bessemerstraße Bochum Hbf.	20.253.221,77	1.727.076,46	21.980.298,23	20.604.275,69	2.308.618,40	22.912.894,09	-351.053,92	-932.595,86
Aufzug Bhf. Bochum Rathaus Nord	329.838,59	0,00	329.838,59	328.553,89	0,00	328.553,89	1.284,70	1.284,70
C 4 GE -B- Fischerstraße-Buererstraße	3.170.794,37	10.059,20	3.180.853,57	3.328.337,83	-68.464,36	3.259.873,47	-157.543,46	-79.019,90
Linie 306 BO	4.784.767,15	243.750,82	5.028.517,97	5.750.659,55	-131.153,55	5.619.506,00	-965.892,40	-590.988,03
	33.962.599,62	439.156,61	34.401.756,23	35.465.461,59	565.429,82	36.030.891,41	-1.502.861,97	-1.629.135,18

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,  
Essen

Spartenrechnung  
für die Zeit vom  
1. Januar bis 31. Dezember 2008

	<u>Gesamt</u> €	<u>Verbund</u> €	<u>Stadtbahn</u> €
<b><u>Bereich Eigenaufwand VRR</u></b>			
1. Umsatzerlöse	9.451.213,41	9.451.213,41	0,00
- davon VU-Umlage	9.382.749,05	9.382.749,05	0,00
2. Sonstige betriebliche Erträge	10.028.802,06	9.685.362,56	343.439,50 <sup>1)</sup>
3. <u>Materialaufwand</u>			
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-13.075.319,34	-13.075.319,34	0,00
4. <u>Personalaufwand</u>			
a) Löhne und Gehälter	-7.701.413,56	-7.716.388,54	14.974,98 <sup>2)</sup>
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-2.350.936,57	-2.359.205,49	8.268,92 <sup>2)</sup>
	-10.052.350,13	-10.075.594,03	23.243,90
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögens- gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-1.175.166,01	-1.175.166,01	0,00 <sup>2)</sup>
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.918.797,14	-3.539.504,14	-379.293,00 <sup>2)3)</sup>
7. Erträge aus Beteiligungen	16.020,19	0,00	16.020,19
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2.221.403,66	2.221.403,66	0,00
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-335.323,44	-11.591,44	-323.732,00 <sup>3)</sup>
10. Sonstige Steuern	-1.387,00	-1.387,00	0,00
<b>Ergebnis Bereich Eigenaufwand VRR/nicht durch Erträge gedeckter Aufwandsüberhang</b>	-6.840.903,74	-6.520.582,33	-320.321,41
11. Ergebnis aus der SPNV-Finanzierung	0,00	0,00	0,00
12. Ergebnis aus der ÖSPV-Finanzierung	0,00	0,00	0,00
13. Ergebnis aus der Stadtbahn-Finanzierung	0,00	0,00	0,00
Verlustausgleich durch vorgesehene Entnahme aus Rücklagen	6.840.903,74	6.520.582,33	320.321,41
<b>Ergebnis nach Verlustausgleich</b>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>

1) Es handelt sich um Erstattungsansprüche gegen die BOGESTRA aus der Rückzahlung von Planungsmittelzuwendungen.

2) Es handelt sich um Verwaltungskosten aus der Restabwicklung der Stadtbahnprojekte beim VRR.

3) Es handelt sich um die Aufwendungen aus Rückzahlungsansprüchen des Landes NRW für Planungsmittelzuwendungen.



**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,  
Essen**

**Lagebericht für das Geschäftsjahr 2008**

**I. Vorbemerkungen**

Aufgrund der Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NW) vom 19.06.2007 bilden die Kreise Wesel und Kleve, die Mitglieder des NVN sind, mit den Gebietskörperschaften, die Mitglieder des Zweckverbandes Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr sind, einen gemeinsamen Kooperationsraum (Kooperationsraum A).

Der Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein und der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr haben zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung im Kooperationsraum A auf der Grundlage des § 5 a ÖPNVG eine gemeinsame rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts (AöR) gebildet.

Der NVN hat seine Aufgaben auf die VRR AöR übertragen. Im Rahmen dieser Aufgabenübertragung sind die betreffenden Schuldverhältnisse sowie das für die Wahrnehmung der übertragenen Aufgaben erforderliche bestehende Vermögen des NVN im Wege der Gesamtrechtsnachfolge zum 01.01.2008 auf die VRR AöR übergegangen.

Die VRR AöR ist weiterhin Träger der ihr vom ZV VRR übertragenen Aufgaben auf dem Gebiet des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Die VRR AöR kann durch Vertrag weitere Aufgaben auf dem Gebiet des ÖPNV übernehmen. Die VRR AöR nimmt für den ZV VRR die ihr zur Durchführung übertragenen Aufgaben wahr.

Die VRR AöR ist der Mobilitätsdienstleister im Gebiet des VRR und sorgt für die Mobilität der Bürger im Verbundgebiet durch eine integrierte Verkehrsgestaltung des ÖV sowie durch Vernetzung und Integration der Verkehrssysteme und der Verkehrsträger. In diesem Rahmen fördert die VRR AöR das Ziel, für die Bevölkerung im Verbundgebiet ein bedarfsgerechtes und an marktwirtschaftlichen Grundsätzen ausgerichtetes ÖPNV-Leistungsangebot sicherzustellen und die Attraktivität des ÖPNV zu steigern.

Die VRR AöR übernimmt gegen angemessenen Finanzierungsbeitrag die durch Verträge mit den Verkehrsunternehmen festgelegten Aufgaben zur Organisation und Koordination des Verkehrsverbundes und der Verbundverkehre.

Die VRR AöR betätigt sich innerhalb des Rahmens der öffentlichen Zwecksetzung und hat den öffentlichen Zweck erreicht.

**II. Geschäftsverlauf im Jahr 2008**

**1. Geschäftstätigkeit**

Die Geschäftstätigkeit der VRR AöR in den einzelnen Bereichen ist nachfolgend dargestellt:

**Finanzierung ÖV/Einkauf**

**Rechtsstreit mit der DB**

Für die Jahre bis 2008 (2008 bis Juni) wurden der DB Regio für Leistungen, die außerhalb von im Wettbewerb vergebenen Verkehrsverträgen erbracht wurden, nur die

Kosten bezahlt, die lt. eines wirtschaftlichen und juristischen Gutachtens als angemessen und marktgerecht anzusehen waren. Darüber hinaus wurden weitere Zahlungen auf Grund von Schlechtleistungen einbehalten (Zurückbehaltungsrecht). Auf Grund der unsicheren rechtlichen Situation wurde der DB Regio ein Angebot für einen Auferlegungsvertrag unterbreitet, welches von DB Regio abgelehnt wurde. Daraufhin wurde seitens des VRR im Juni 2008 eine einseitige Auferlegung ausgesprochen. Als Ausgleich für daraus entstehende wirtschaftliche Nachteile wurden Abschlagszahlungen ab Juli 2008 neu festgelegt. Darüber hinausgehende Einbehalte für Schlechtleistungen kamen nicht mehr zum Tragen.

Das juristische Gutachten, das Grundlage für das Handeln des VRR war, kam zu dem Ergebnis, dass der in 2004 abgeschlossene Verkehrsvertrag mit DB Regio nach beihilferechtlichen Gesichtspunkten nichtig ist, da er nicht im Wettbewerb vergeben und auch nicht bei der EU Kommission notifiziert wurde. Dies stellt einen Verstoß gegen Europäisches Beihilferecht dar.

Die DB Regio teilt die Rechtsauffassung des VRR nicht und hatte diesbezüglich bereits in 2007 vor dem Verwaltungsgericht Gelsenkirchen auf Vertragserfüllung und Auszahlung aller ihr vertraglich zustehenden Mittel nebst Verzugszinsen geklagt.

Am 19.12.2008 hat das Verwaltungsgericht Gelsenkirchen in einem erstinstanzlichen Urteil der DB Regio in sämtlichen Klagepunkten Recht gegeben und den VRR zur Zahlung von 112,6 Mio. € verurteilt. Zur Abwehr der Zahlung war alternativ die Möglichkeit eingeräumt worden, Sicherheiten in Höhe von 123,9 Mio. € zu hinterlegen.

Im Nachgang zu dem Urteil des VG Gelsenkirchen vom 19.12.2008 wurde ein Eckpunktepapier zwischen dem Land NRW, dem VRR und DB Regio unterzeichnet. Mit dem Eckpunktepapier sollte eine außergerichtliche Einigung vorangetrieben werden. Ziel des VRR war es dabei, die finanzielle Belastung für die Gebietskörperschaften so gering wie möglich zu halten.

Im Juni 2009 haben die DB Regio und der VRR ein konkretisiertes Eckpunktepapier unterzeichnet und das Land NRW hat im Zusammenhang damit eine Erklärung abgegeben.

Das konkretisierte Eckpunktepapier sieht wesentliche Qualitätsverbesserungen im SPNV und eine Regelung zur langfristigen Finanzierung des SPNV im VRR sowie eine Beseitigung der rechtlichen und tatsächlichen Meinungsunterschiede zwischen der DB Regio und der VRR AöR vor.

Das Land NRW hat vorbehaltlich der Zustimmung des Landtages erklärt, bei einer rechtsverbindlichen inhaltsgleichen Umsetzung des konkretisierten Eckpunktepapiers die Finanzierung des Defizites in der SPNV-Finanzierung des VRR durch zusätzliche Zuwendungen auszugleichen und eine Revision der Verteilung der Regionalisierungsmittel gemäß ÖPNVG einzuleiten.

Bei einer Umsetzung des konkretisierten Eckpunktepapiers und der Erklärung des Landes NRW in diesem Zusammenhang wäre die SPNV-Finanzierung für die Jahre bis 2008 und auch für die mittelfristige Zukunft voraussichtlich gesichert. Eine über die bereits festgesetzte SPNV-Umlage hinausgehende Belastung der Gebietskörperschaften wäre damit nicht gegeben.

Zu weiteren Einzelheiten verweisen wir auf den Risikobericht in Abschnitt IV. des Lageberichtes.

## **Beihilfeprüfverfahren Langenfeld**

Die für 2008 angekündigte Entscheidung der EU-Kommission zum Beihilfeprüfverfahren Langenfeld fand nicht statt. Nach Aussage der Kommission liegen jedoch alle Informationen vor, die erforderlich sind, eine Entscheidung zu treffen. Einige Anzeichen deuten darauf hin, dass die Kommission ihre Entscheidung im Jahr 2009 bekannt geben wird.

## **Sonstiges und allgemeiner Ausblick für 2009:**

Die Richtlinie zur Fahrzeugförderung und Vorhaltekostenförderung wurde in 2008 neu gefasst und an das ÖPNVG angepasst. Die Fahrzeugförderung erfolgt nicht mehr über das Land, sondern speist sich aus der Pauschale nach § 11(2) ÖPNVG. Der Verwaltungsrat der VRR AöR hatte sich entschieden, die Fahrzeugförderung auch unter den geänderten Rahmenbedingungen des ÖPNVG fortzuführen. In dieser Richtlinie wird auch die Verfahrensweise bei der Zuschreibung der Aufgabenträgeranteile nach § 11(2) ÖPNVG unter Berücksichtigung der örtlichen Beschlusslagen geregelt.

Die inhaltliche Aufarbeitung des Einnahmeaufteilungsverfahrens konnte in 2008 nur teilweise abgeschlossen werden. Es besteht im Kreise der Verkehrsunternehmen zum Teil noch erheblicher Abstimmungsbedarf. Mit einer Neufassung der Einnahmeaufteilungsrichtlinie ist frühestens im September 2009 zu rechnen.

In Ergänzung zum Beihilfeprüfverfahren Langenfeld ist für 2009 unabhängig von der Entscheidung der EU Kommission die Überarbeitung der Finanzierungsrichtlinie und der Satzungen im VRR erforderlich. Die Überarbeitung war bereits für 2008 vorgesehen, wurde aber in Erwartung der Kommissionsentscheidung zurückgestellt. Der Änderungsbedarf ist zwischenzeitlich so groß geworden, dass auch ohne eine solche Entscheidung die Richtlinie überarbeitet werden muss.

## **Recht und Grundsatzangelegenheiten**

### **Stand des Rechtsstreits DB Regio NRW ./. VRR AöR**

Am 12.06.2008 hat die VRR AöR den SPNV-Vertrag mit der DB-Regio NRW GmbH wegen erheblicher Vertragsverletzungen im Sicherheits- und Servicebereich (hilfsweise) gekündigt. Zur Sicherung einer ausreichenden Verkehrsbedienung der Bevölkerung im Zuständigkeitsgebiet des VRR wurden der DB Regio NRW GmbH die Verkehrsleistungen hoheitlich auferlegt. Lediglich die Service- und Sicherheitsleistungen auf der S-Bahn nach 19.00 Uhr wurden an verschiedene Sicherheitsfirmen vergeben.

Gegen die Kündigung hat DB Regio NRW GmbH Feststellungsklage erhoben mit dem Antrag, festzustellen, dass der SPNV-Vertrag nicht durch die Kündigung beendet ist.

Gegen den Auferlegungsbescheid hat die DB Regio NRW GmbH Anfechtungsklage vor dem VG Düsseldorf erhoben.

Am 19.12.2008 hat das Verwaltungsgericht Gelsenkirchen im Rechtsstreit mit der DB Regio NRW GmbH in erster Instanz entschieden, dass der VRR den Betrag in Höhe von 112 Mio EUR zu Unrecht einbehalten hat, die vom VRR ausgesprochene

Kündigung unwirksam und der Vertrag daher von den Vertragsparteien weiter zu erfüllen ist.

Daraufhin wurde eine außergerichtliche Einigung mit der DB Regio NRW GmbH angestrebt und im Juni 2009 konnte das konkretisierte Eckpunktepapier unterzeichnet werden. Zu Einzelheiten vgl. Seite 2.

## **Nahverkehrsmanagement**

### **Stationen und Service**

Für den Stationsbericht 2008 wurden neben den Bahnhöfen im VRR-Gebiet erstmals auch alle Stationen des ehemaligen NVN-Gebiets aufgenommen und hinsichtlich ihres vertragsgemäßen und qualitativen Zustands geprüft. Die Analyse ergab, dass der Zustand der NVN-Stationen überdurchschnittlich gut war, so dass es in Bezug auf die Ausstattung kaum Beanstandungen gab. Einzig die Bahnsteighöhen entsprachen nicht immer den Vorgaben, so dass ein barrierefreier Zugaufstieg nicht immer gewährleistet werden konnte.

Bei den untersuchten VRR-Stationen (ab DB-Kategorie 4) wurde deutlich, dass die Ausstattung der Bahnhöfe in den meisten Fällen durchaus den Vorgaben der DB Station und Service AG entsprach, jedoch vielfach das Sauberkeits- und das subjektive Sicherheitsempfinden durch Verunreinigungen und Vandalismusschäden (Graffiti und zerstörte Einrichtungsgegenstände) beeinträchtigt wurde. Die Analyse ergab, dass 43,1% der Haltepunkte in einem akzeptablen Zustand waren, 35,3% waren in etwa akzeptabel (kleinere Investitionen sind erforderlich), und 21,6% bedürfen größerer Investitionen, um den teilweise verwahrlosten Eindruck zu beheben.

### **Loveparade 2008**

Wie im Jahr 2007 wurde auch im Jahr 2008 durch den VRR in Zusammenarbeit mit den EVUs ein Verkehrskonzept zur Loveparade erstellt. Hierbei konnte aus den Erfahrungen des Vorjahres profitiert werden, so dass unhaltbare Kapazitätsprobleme und unkoordinierte Fahrgastströme weitgehend vermieden werden konnten.

### **2. Nahverkehrsplan 2008**

Seit April 2008 wird der 1. Nahverkehrsplan von 1997 evaluiert und neu aufgelegt. Hierbei ist eine komplette Überarbeitung notwendig, um Ziele und Maßnahmen neu zu überprüfen und gegebenenfalls abzuändern. Dieser neue NVP hat einen Leitbildcharakter, in dem Ziele und Entwicklungsstrategien des ÖPNV im VRR-Gebiet der nächsten Jahre aufgenommen und dokumentiert werden. Der Entwurf konnte Ende 2008 fertig gestellt werden und ist Anfang 2009 an die Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme übersandt worden.

### **Einsatz neuer S-Bahnfahrzeuge**

Im Jahr 2008 ist der Einsatz der neuen S-Bahnfahrzeuge fachlich begleitet worden. Nach anfänglichen Verzögerungen des Einsatzes der neuen Triebwagen ET 422 der DB-Regio NRW konnten Ende des Jahres 2008 die ersten neuen Triebwagen in Betrieb gehen. Während sie zunächst noch auf den Linien S2 und S7 zum Einsatz kommen, sollen sie zukünftig im kompletten VRR-S-Bahnnetz eingesetzt werden.

### **Betriebsaufnahmen**

Im Jahr 2008 hat es im VRR-Gebiet zwei Betriebsaufnahmen gegeben.

Zum Fahrplanwechsel am 14.12.2008 übernahm die Keolis GmbH & Co KG den Betrieb im „Hellwegnetz“ mit einer Laufzeit bis zum Jahr 2024 auf. Hierunter fallen die Linien RB 50, RB 59, RB 69 und RB 89. Auf diesen Linien werden seitdem Triebwagen des Typs FLIRT eingesetzt.

Seit Herbst 2008 wurde der Vertrag des „Regiobahnnetzes“ auf der Basis des „B3-Netz“-Verkehrsvertrags für die Dauer von drei Jahren an die Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH vergeben.

### **Vergabeverfahren**

Nach den bereits Ende 2007 beendeten Wettbewerben zu den folgenden Netzen wurden die neuen Betreiber im Laufe des Jahres 2008 bei der Organisation unterstützt. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2009 wird das „Maas-Rhein-Lippe-Netz“ durch die Keolis GmbH & Co KG mit den Linien RE 3 und RE 13 übernommen.

Ab diesem Zeitpunkt gibt es ebenfalls neue Betreiber im „Niers-Rhein-Emscher-Netz“ mit den Linien RB 31, RE 10, RB 36, RB 44. Die Eurobahn wird das Netz für eine Laufzeit von 16 Jahren bis 2025 übernehmen.

Das Ergebnis des Vergabeverfahrens des Netzes „Westliches Münsterland“ mit den Linien RB 51, RB 63, RB 64 wird Mitte des Jahres 2009 erwartet. Der neue Betreiber wird diese Linien ab 2011 bis 2025 bewirtschaften.

### **Qualitätsmanagement**

Die Qualitätsmanagementdatenbank „QUMA SPNV“ wurde für alle beteiligten Zweckverbände weiterentwickelt und ausgebaut. Dies wirkte sich positiv auf die regelmäßige Berichterstattung (Monat/Jahr) zur Entwicklung der Qualität des SPNV im VRR aus, da so die Datenaufbereitung für Berichte und interne Analysen verbessert werden konnte. Ferner liefen die regelmäßigen Qualitätskontrollen im SPNV auch im Jahr 2008 weiter, um Schlechtleistungen der EVUs für eine weitere Verbesserung in Pünktlichkeit und Sauberkeit sanktionieren zu können.

### **10 Mio.-Euro-Netz**

Im Jahre 2008 haben sich die Zweckverbände in NRW auf eine Rahmenvereinbarung verständigt (Arbeitstitel: 10 Mio. Netz), die die nächsten Teilnetze für Ausschreibungsverfahren beinhaltet.

Derzeit wird nach Lösungen gesucht, die beiden Ausschreibungsphilosophien (Netzausschreibung (NVR) und Bruttoausschreibung (VRR, NWL)) innerhalb der Verfahren zusammenzuführen.

Zudem werden sich die angedachten Betriebsaufnahmen nach hinten verschieben. Eine Einigung des VRR im Rechtsstreit mit der DB könnte zu einer weiteren Verschiebung der Ausschreibungszeitpunkte führen, da durch die Realisierung eines neuen RE-Konzeptes und damit verbundener Investitionen teilweise neue Laufzeiten bei den Linien angedacht sind.

### **Rechtsstreit DB/Flughafengespräche**

Im Zuge der Eskalation des Rechtsstreits mit der DB Regio NRW GmbH wurden neue RE-, S-Bahn- und Qualitätscontrollingkonzepte erarbeitet, um auf mögliche Zahlungen an das EVU in Form von Einsparungen reagieren zu können. Ferner wurden die gegebenen Wettbewerbskonzepte und –kontingente auf ihre wirtschaftliche Tragbarkeit untersucht.

## Marketing

### **Einnahmen- und Fahrtenentwicklung**

Wie in den Jahren zuvor konnten Steigerungen der Fahrten- und Umsatzzahlen realisiert werden. Nach vorläufiger Rechnung stiegen die entgeltlichen Fahrten um 1,3% auf 1,11 Milliarden. Der Umsatz stieg um rd. 50 Mio. € auf nunmehr 918 Mio. €. Dies entspricht einem Zuwachs von 5,8% gegenüber dem Jahr 2007. Im Wesentlichen ist die Einnahmensteigerung auf die im August 2008 vorgenommene Tarifstrukturreform, die mit einer allgemeinen Preismaßnahme verbunden war, zurückzuführen.

### **Tarifstrukturreform**

Mit der zum 01.08.2008 durchgeführten Tarifstrukturreform wurde die Systematik der Preisstufeneinteilungen im VRR durch zwei Maßnahmen signifikant einnahmewirksam verändert.

1. Preisstufe A = Tarifgebiet = Stadt (wie bisher)  
Um das lokal unterschiedlich hohe Leistungsangebot in den Städten und damit einhergehende unterschiedliche Zahlungsbereitschaften zu würdigen, wurden die Tarifgebiete im VRR in zwei Preisniveaus eingeteilt, d. h. in der Preisstufe A gelten für Zeittickets entsprechend der Klassifizierung zwei verschiedene Preise.
2. Einführung einer neuen Preisstufe  
Zwischen den alten Preisstufen B (ein Zentraltarifgebiet + umliegende Tarifgebiete) und C (gesamter VRR – Raum) wurde eine weitere Preisstufe (zwei benachbarte Zentralgebiete + umliegende Tarifgebiete) gebildet. Durch die Differenzierung wird die Tarifergiebigkeit auf längeren Reiseweiten verbessert.

### Vertriebliche Umsetzung

Für die Vertriebstechnik ergaben sich aus diesen Änderungen vielfältige Herausforderungen. So musste der Ticketautomat nicht nur die richtige Preisstufe herausgeben, sondern im Fall der neuen Preisstufe C den Kunden auch noch verdeutlichen, welche beiden Zentraltarifgebiete er wählen soll. Teilweise gab es bis zu acht unterschiedliche Kombinationsmöglichkeiten, die entsprechend andere räumliche Geltungsbereiche mit sich brachten.

Auch mussten alle ca. 60.000 Abonnenten der alten Preisstufe C angeschrieben werden, damit sie sich entscheiden konnten, ob eine der Kombinationen der neuen Preisstufe C ausreichend ist oder ob die Kunden in die neue Preisstufe D wechseln müssen.

Die Kontrollgeräte erhielten eine neue Software, die gewährleisten konnte, dass bei Ticketprodukten, die grundsätzlich verbundweit gültig sind, keine Irritationen entstehen, wenn hier die Preisstufe C eingetragen ist.

### Kommunikative Umsetzung

Die bereits 2007 aufgestellte Kommunikationsplanung wurde 2008 vollständig umgesetzt. Hierzu gehörte u. a.:

- Erstellung von Infomaterial für Vertriebsmitarbeiterinnen und Mitarbeiter
- Hilfsmittel zur Visualisierung der neuen Geltungsbereiche („Tarifkärtchen“) für Kunden und Vertriebsmitarbeiter

- kompletter Umbau der Broschürenserie wegen der neuen Preisstufenstruktur, Spezialbroschüre zu neuen Preisstufen
- Textbausteine für Abonnentenanschriften
- Plakate, Handzettel, Schiebetafeln zur Preisstufenermittlung
- Preisstufenfinder als online-Anwendung auf vrr.de
- Anpassung aller relevanten Inforhalte im Internet

### **NRW-SemesterTicket**

Nachdem die VRR-Zweckverbandsgrerien in 2007 der Einführung eines landesweit gültigen SemesterTickets für Studierende zugestimmt haben, wurde bereits unmittelbar darauf in einigen Universitäten/Fachhochschulen über dieses Angebot beraten und abgestimmt. Im VRR haben sich mittlerweile nahezu alle Universitäten und Fachhochschulen für das NRW-SemesterTicket ausgesprochen.

Dieses Ticket kann nur von den Einrichtungen erworben werden, die zuvor ein verbundinternes SemesterTicket vereinbart haben. Ergänzend zu diesem kann dann die landesweite Nutzung aller öffentlichen Nahverkehrsmittel inkl. der zuschlagfreien Züge hinzugekauft werden.

### **Sortimentsänderung 2011**

In keiner Altersgruppe ändern sich die Lebensumstände so häufig und nachhaltig wie in der ca. 25-60-jährigen: Auszug, Umzug, erster bzw. neuer Job, verschiedene Formen des Zusammenlebens, Kinder im Haushalt, Ruhestandsbeginn usw. läuten oft neue Lebensphasen ein, in denen sich auch der Mobilitätsbedarf und das Verkehrsmittelwahlverhalten verändern.

Der VRR und die Verkehrsunternehmen wollen der auch für den Öffentlichen Nahverkehr vermuteten Nachfragevielfalt mit einem Zeitkartenangebot entsprechen und damit auch die größere Flexibilität nutzen, die sich aus den Möglichkeiten des Elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM) ergibt. Die Einführung eines veränderten Zeitkartensortiments ist für den Sommer 2011 angedacht. Die Einführung steht – wie stets bei Vorhaben dieser Tragweite – unter dem Vorbehalt der Marktakzeptanz und einer nachhaltig positiven wirtschaftlichen Auswirkung für die Verkehrsunternehmen.

Ende 2008 wurde nach zahlreichen Recherchevorarbeiten zur Identifizierung nachfragehomogener Teilgruppen im Teilmarkt der „Erwachsenen“ eine Marktforschung in Auftrag gegeben, die sich in 3 Phasen u. a. den zentralen Fragestellungen „Wer nutzt das heutige Sortiment in welcher Weise und aus welchem Fahr Anlass?“, „Welche Zusatzleistungen (bestehend wie auch neue) haben für wen welchen Wert und welche Wichtigkeit?“ und „Welche Angebotskonzepte führen zu welcher Akzeptanz und (positiver) Umsatzveränderung?“ widmet.

### **Schnupperabonnement-Aktion 2008**

Im Herbst 2008 wurde nach den positiven Zahlen aus der Aktion 2007 wieder eine Schnupperabo - Aktion mit Kampagnencharakter gestartet. 18 Verkehrsunternehmen haben sich verbundweit daran beteiligt. Mit ca. 14.000 neu abgeschlossenen Abonnements, von denen gut 2/3 über den Probezeitraum hinweg zu einem regulären Abo verlängert wurden, war die Aktion ein großer Erfolg im Bereich der Neukundengewinnung, der zugleich die Stammkundenbasis für den Bereich Kundenbindung nachhaltig vergrößert.

In einer begleitenden Evaluation will der VRR herausfinden, wie sich die Maßnahmen auf die Fahrgelderträge der teilnehmenden Verkehrsunternehmen auswirken, in welchem Umfang effektiv Neukunden geworben wurden und wie sich ein aus Kun-

densicht unkonventionell angebahnter Abonnementvertrag in der Beziehung Kunde – Verkehrsunternehmen niederschlägt. Neben den genannten betriebswirtschaftlichen Wirkungen wird der VRR aus den Ergebnissen Hinweise herleiten, wie sich die Effizienz zukünftiger Kundengewinnungsmaßnahmen noch weiter steigern lässt.

### **Presse und Öffentlichkeitsarbeit**

Die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des VRR war auch im Jahr 2008 geprägt durch die Verhandlungen des VRR mit der DB Regio NRW GmbH. Wichtige Aspekte der Verhandlungen waren im Jahr 2008 die Vertragskündigung und die Gerichtsverhandlung am Verwaltungsgericht Gelsenkirchen. In drei Pressekonferenzen und fünf Pressemitteilungen wurden diese Themen umfassend begleitet und für die mediale Berichterstattung entsprechend vorbereitet. Zusätzliche Schwerpunkte waren die VRR-internen Fachveranstaltungen „Perspektive Nahverkehr“ in Gelsenkirchen und Düsseldorf, die Loveparade in Dortmund sowie die Umsetzung der regelmäßigen VRR-Publikationen und die laufende Aktualisierung der VRR-Internetseiten.

#### **Pressearbeit**

Neben regelmäßigen Veröffentlichungen von Pressemitteilungen und der Platzierung diverser Artikel in Fachzeitschriften fanden 2008 insgesamt acht Pressekonferenzen statt. Dort konnte der VRR zu allen wichtigen und aktuellen Themen direkt und persönlich den Journalisten seine Positionen verdeutlichen. Das mediale Interesse hat dabei gezeigt, dass es gelungen ist, auch komplexere Themen wie z. B. die Vertragskündigung mit ihren juristischen Fachinhalten in einen neutralen und sachgerechten Kontext zu bringen.

#### **Publikationen**

Folgende Print-Medien hat die Stabstelle P 2008 erstellt: fünf Ausgaben des Kundenmagazins Mobilzeit, drei Ausgaben des VRR eigenen Meinungsbildnermagazins spectrum sowie ein aktueller Verbundbericht als Doppelausgabe 2007/2008. Anlässlich des 10-jährigen Bestehens der Zentralstelle für Regionales Sicherheitsmanagement und Prävention (ZeRP) hat die Stabstelle P eine 43-seitige Jubiläumsbroschüre erstellt. Die Broschüre befasst sich einerseits mit der Entstehung und den Erfolgen von ZeRP, gibt aber auch den ZeRP-Partnern die Möglichkeit, ihre Arbeit aus den letzten 10 Jahren zu präsentieren.

#### **Events & Veranstaltungen**

Neben der Organisation und Durchführung von Pressekonferenzen oder dem traditionellen Neujahrsempfang, war die Stabstelle P im Rahmen der Loveparade, die 2008 in Dortmund statt gefunden hat, an der Gesamtkommunikation der Veranstaltung beteiligt. Auch die Extraschicht wurde seitens des VRR durch die Stabstelle P medial begleitet.

Mit einem Gewinnspiel hat der VRR in Zusammenarbeit mit Abellio zur Umbenennung der NOKIA-Bahn aufgerufen. Mit insgesamt drei Pressemeldungen und einer offiziellen Taufe wurde die Umbenennung in Glückauf-Bahn aufgearbeitet und medial begleitet.

Die Stabstelle P hat 2008 die neue und erfolgreiche Veranstaltungsreihe „Perspektive Nahverkehr“ ins Leben gerufen, die nun zweimal jährlich statt finden wird. Das Fachforum bietet den Teilnehmern die Möglichkeit, den fachlichen Dialog zu aktuellen ÖPNV-Themen zu stärken. Inhalt der ersten Veranstaltung im Mai im Gelsenkir-

chener Wissenschaftspark waren die Trends und Potenziale des E-Ticketing während sich die zweite Veranstaltung im November im Düsseldorfer Malkasten ganz dem Wettbewerb auf der Schiene widmete.

### **Internet**

Dieser Bereich wird ganzjährig aktualisiert und gepflegt. Zeitgleich mit der Einführung der Tarifstrukturreform hat die Stabstelle P auf der VRR-Internetseite eine eigene Rubrik verlinkt, die dem Nutzer eine klare Übersicht und einfache Handhabung der neuen Preise ermöglicht. Außerdem wurde die neue Rubrik „Gremien und Förderung“ auf der Internetseite aufgenommen.

### **Information und Innovation**

#### **Kundenmanagement**

Die Bearbeitung von Beschwerden und Anfragen wird weiterhin über die bekannten Medien Telefon, Brief und Fax abgewickelt. Im Geschäftsjahr 2008 wurden zentral 2.269 Briefe und Faxe sowie 26.257 E-Mails bearbeitet. Der Qualitätsstandard von 90 % (Bearbeitung aller Eingänge innerhalb 1 Woche) wurde erreicht

Der Betrieb der „Schlaun Nummer für NRW 01803 50 40 30“ im VRR Gebiet wird zentral vom Kundenmanagement des VRR gesteuert. Insgesamt gingen ca. 514.000 Anrufe ein.

#### **Mitpendler**

Unter der Internetadresse [www.Mitpendler.de](http://www.Mitpendler.de) wurde am 31.12.2008 das neue Internet-Portal zur Organisation von Pendler - Fahrgemeinschaften fertig gestellt, das mit vielen Neuerungen das bisherige System ablöst. Die VRR AöR ist entscheidend an dieser Gemeinschaftsinitiative von Kommunen und Verkehrsverbänden in Nordrhein-Westfalen beteiligt.

#### **Pünktlichkeitsversprechen 10 Plus**

Das Gemeinschaftsprojekt „10 Minuten Pünktlichkeitsversprechen“ der SWK Mobil und der VRR AöR wurde am 01.10.2008 im Rahmen eines dreimonatigen Pilotprojektes mit einer breiten Marketingkampagne gestartet.

Kern des Pünktlichkeitsversprechens: Erstattung des Fahrpreises ab einer Verspätung von 10 Minuten

Ab November 2008 hat die SWK Mobil den Projektstatus verlassen und das Angebot dauerhaft eingerichtet. Die sukzessive Ausweitung könnte dann in den Jahren 2010 und 2011 bis zu einem verbundweiten Angebot erfolgen.

#### **Ist-Datenserver (IDS)**

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr betreibt einen Istdaten-Server (IDS), über den sich die in NRW tätigen Verkehrsunternehmen die Istdaten aus ihren Betriebsleitsystemen gegenseitig zur Verfügung stellen können.

Es sind in 2008 fünf Verkehrsunternehmen im VRR an das IDS-Testsystem angeschlossen (VES, NVV, SWN, SWK, HVG). Weitere VU im VRR befinden sich in der Anbindungsphase zum IDS-Testsystem z.B. WSW, Rheinbahn, STOAG, Bogestra, DSW21.

Private Eisenbahnunternehmen wie die Regiobahn, Abellio, Prignitzer, Westfalenbahn und Nordwestbahn sind ebenfalls in 2008 an den IDS angeschlossen und liefern dem IDS IST-Daten.

### **Elektronische Fahrplanauskunft**

Die Zugriffe auf die elektronische Fahrplanauskunft (EFA) haben auch im Jahr 2008 kontinuierlich zugenommen. Im Mittel wurden 2008 monatlich ca. 70 Mio. Auskünfte berechnet.

### **Ruhrpilot**

Im Ruhrpilot wurde eine ÖPNV-Datenbank zur Verwaltung von Haltestelleninfrastrukturdaten sowie P&R und B&R Plätzen im VRR entwickelt.

### **Das NRW Haltestellenkataster**

Die Zentrale Koordinierungsstelle des Landes Nordrhein Westfalen beim VRR (ZKS-NRW), hat ein Haltestellenkataster für Nordrhein-Westfalen aufgebaut, dass seit November 2008 allen Partnern zur Verfügung steht.

Mit dem Kataster ist eine einheitliche Verwaltung der Haltestellen und Ortsinformationen möglich, was die Datenpflege erleichtert Doppelungen ausschließt.

Die Oberfläche funktioniert browserbasiert, um eine einfache dezentrale Verwaltung und Betrachtung der Daten zu ermöglichen.

### **Krisenkommunikation**

Nach den bereits umgesetzten Maßnahmen - Einrichtung eines speziellen Postfachs beim VRR für den Störfall, Gewinnung weiterer Verkehrsunternehmen zur aktiven Mitarbeit im Content Management System (CMS) in EFA - finden zur Zeit Gespräche mit dem CallCenter statt, um die Ressourcen und die im CallCenter vorhandenen aktuellen Meldungen und Kommunikationswege in das Gesamtkonzept einzubinden.

### **Neuausrichtung der Linienpläne**

Im Rahmen einer Ausschreibung wurde die Erstellung der Linienpläne im 1. Quartal 2008 an die Firma Baumgardt Consultants aus Berlin vergeben. Kernpunkt der Neukonzeption war die Umstellung der Linienpläne auf GIS-Basis (GIS = Geografisches Informationssystem).

Die erstmalige Erstellung der neu konzipierten Stadtlinienpläne durch Baumgardt Consultants erfolgte pünktlich zum Fahrplanwechsel im Winter 2008/2009.

Durch die Umstellung auf GIS-Basis wurde neben einer Kostenreduktion eine bisher nicht vorhandene Flexibilität erreicht, die jederzeit kurzfristig den Druck von Linienplänen für das ganze Betriebsgebiet aber auch in Ausschnitten zu besonderen Ereignissen zulässt. Bisher war dies immer nur mit großer Vorlaufzeit zu den Fahrplanwechseln möglich.

### **ZeRP Datenbank**

#### Aktivitäten

Im Jahre 2008 wurde die "Optimierung der Oberfläche der ZeRP Datenbank" beantragt, ausgeschrieben, vergeben und die Softwareprogrammierung angefangen. Hierzu zählt u. a. auch der Ausbau zu einer Graffiti-Datenbank, in der Fotos abgespeichert und ausgewertet werden. Weitere Optimierungen erfolgen im Jahre 2009.

### Besonderes

Durch die Einstellung privater Sicherheitsdienste, die Service- und Sicherheitsaufgaben auf den S-Bahnlinien im VRR verrichten, ist die Aussagekraft und Schärfe der Daten zu den S-Bahnlinien sprunghaft gestiegen. Die privaten Sicherheitsdienste haben seit August 2008 ZeRP-Ereignisse festgehalten. Die Eintragungen von Januar bis Juli wurden von der DB-Sicherheit vorgenommen.

### **Kompetenzcenter Sicherheit**

Seit dem 01.01.2008 fördert das Land NRW das Kompetenzcenter Sicherheit beim VRR.

Die Schwerpunkte der Arbeit im vergangenen Jahr waren der Betrieb der landesweiten Melde- und Kommunikationsplattform und die Ermittlung der Sachstände zur Sensibilisierung und zu den Vandalismusschäden der VU zum Aufbau einer Schadensstatistik (Inbetriebnahme der Graffiti-Datenbank).

Im Januar 2009 fand erstmals eine Sitzung des landesweiten Arbeitskreises (LAK) Sicherheit in den Räumen des Ministeriums für Bauen und Verkehr statt.

Dieser LAK Sicherheit wird zukünftig regelmäßig tagen.

### **Kompetenzcenter Elektronisches Fahrgeldmanagement (KC EFM)**

Das KCEFM hat 2008 die landesweite Einführung und Fortentwicklung einheitlicher Systeme für das elektronische Fahrgeldmanagement, bei Verkehrsverbänden und Verkehrsunternehmen in NRW fortgeführt. Über verschiedene Arbeitskreise koordinierte das KCEFM auch 2008 die EFM-Projekte der Verkehrsunternehmen und Verbände, damit die dort erarbeiteten Vertriebsstrategien und technischen Lösungen zueinander passen – „interoperabel“ sind.

Dabei ging es bei der eurobahn, der Märkischen Verkehrsgesellschaft (MVG) und dem DB-Stadtverkehr NRW um die Umsetzung einer gesicherten eTicket-Kontrolle. Da DB-Stadtverkehr NRW als einer der größten Anbieter von Leistungen im ÖPNV in ganz NRW präsent ist, erwartet das KCEFM hiervon mittelfristig eine Sogwirkung auf die Regionen, die das elektronische Fahrgeldmanagement bisher noch nicht realisiert haben. Des Weiteren berät das KCEFM seit Herbst 2008 moBiel (Verkehrssparte der Stadtwerke Bielefeld) in EFM-Fragen, da hier ebenfalls die Einführung eines EFM-Systems geplant ist. Ein vom KCEFM organisierter, technischer EFM-Workshop ist für 2009 terminiert.

Um auch anderen Verkehrsunternehmen, die im Randbereich zu EFM-Gebieten operieren, grundsätzlich eine Prüfung von eTickets zu ermöglichen, hat das KCEFM Ende 2008 insgesamt 15 Prüfgeräte nebst weiterer EDV-Ausstattung erworben. Diese Geräte können von allen Unternehmen in Nordrhein-Westfalen zu Prüfzwecken, Schwerpunktkontrollen oder auch für Zählungen beim KCEFM ausgeliehen werden. Der Ausleihbetrieb startet 2009.

Damit sich die Verkehrsunternehmen und Verbände ein reales Bild davon machen können, was ein EFM-System leistet, hat das KCEFM 2008 ein Testlabor in Form eines mobilen „Musterkoffers“ aufgebaut. Es dient zur Veranschaulichung praxisnaher, technischer Tests.

Darüber hinaus startete das KCEFM 2008 mit den Vorbereitungen für ein Referenzprojekt zur Demonstration der weitgefächerten Einsatzmöglichkeiten des eTickets nach VDV-KA, auch außerhalb der eigentlichen Fahrscheinfunktionalität. Diese EFM-übergreifenden Einsatzmöglichkeiten werden 2009 im alltäglichen Betrieb getestet.

Überdies arbeitet das KCEFM seit 2008 an einem Konzept eTickets auf Basis der VDV-Kernapplikation internetfähig zu machen. Diese Ausrichtung ist auch speziell für die landesweite Ausweitung des EFM sehr förderlich, da es hauptsächlich kleine-

re VU in die Lage versetzen soll eTickets über das Internet auf Nutzermedien auszugeben und somit ein leichter Einstieg ins EFM ermöglicht werden kann. Der Umsetzungsbeginn ist für 2009 geplant.

Das am 27. und 28. Mai vom KCEFM und VRR organisierte 1.ÖPNV-Forum „Perspektive Nahverkehr“ wurde von den mehr als 120 Nahverkehrsexperten Fach- und Führungskräften aus Verkehrsverbänden und –unternehmen, Verwaltung, Wirtschaft und Politik ausgiebig genutzt. Neben dem Dialog untereinander, profitierten die Teilnehmer von der Möglichkeit des Dialoges mit Vertretern von Industrieunternehmen, die im Rahmen einer begleitenden Fachausstellung ihre aktuellen Entwicklungen zum eTicketing demonstrierten und so einen nützlichen Bezug zur Praxis herstellten. Durch den eTicketing Standard der Kernapplikation konnte ein Zusammenschluss von 60 VU und –verbänden gebündelt und eine Ausschreibung von rund 3,8 Mio Chipkarten umgesetzt werden. Durch diese Bündelung und Anpassungen im Herstellungsprozess konnten Preise erzielt werden, die rund 34% unter den der letzten Ausschreibung liegen.

Nur durch Standardisierung können Insellösungen vermieden und dem Fahrgast ein elektronisches Ticket an die Hand gegeben werden, das deutschlandweit funktioniert (sog. Interoperabilität“). Aus diesem Grund ist auf Initiative des KCEFM eine VDV-Arbeitsgruppe ins Leben gerufen worden, die sich mit der weiteren Standardisierung der VDV-Kernapplikation beschäftigt. In dieser Arbeitsgruppe ist NRW durch das KCEFM vertreten.

### **Zentrales Finanz- und Gremienmanagement**

Besonders hervorzuheben ist für das Jahr 2008 im Bereich des **Gremienmanagement** die Entwicklung einer Softwarelösung, die es ab dem Jahr 2008 ermöglicht, den Beschlussvorlagenversand für die Gremien des VRR personenbezogen, automatisiert durchzuführen. Unter Berücksichtigung der Vielzahl der Sitzungen der Gremien im VRR (180 Sitzungen im Jahr 2008) wird das Versandverfahren deutlich strukturierter und effizienter.

Im Bereich des **Finanzmanagements** wurde für den VRR im vergangenen Jahr ein elektronischer Rechnungseingangsworkflow eingeführt. Dieser ersetzt den bis dahin praktizierten papiergestützten Belegfluss der Eingangsrechnungen und ist über eine Schnittstelle direkt mit der Rechnungswesensoftware verbunden. Hierdurch werden kurze Durchlaufzeiten der Rechnungsbelege sowie die Rechnungszahlung zum optimalen Zeitpunkt gewährleistet. Weiterhin stehen die Belege in elektronisch archivierter Form den Nutzern zur Verfügung.

Außerdem wurde ein neues Berichtswesen eingeführt. Dieses empfängerorientierte, regelmäßige und zeitnahe Berichtswesen löst das vorhandene System ab und ist den Rahmenbedingungen des VRR angepasst. Hierbei werden zu festen Terminen aktuelle Berichte in elektronischer Form den Empfängern zur Verfügung gestellt. Die Berichts-anforderungen wurden zusammen mit den Nutzern im Vorfeld erarbeitet.

Für den Bereich der **Investitionsförderung** war das Jahr 2008 durch organisatorische Belange gekennzeichnet. So wurde u. a. eine Weiterleitungsrichtlinie erarbeitet und im Dezember im Verwaltungsrat der VRR AöR beschlossen, die die Verwendung der dem VRR zur Verfügung stehenden pauschalierten Zuwendung regelt. Weiter wurde der Förderkatalog nach §12 ÖPNVG für die Jahre 2008/9 in 2 Stufen beschlossen. Insgesamt sind darin 113 Infrastrukturvorhaben enthalten. Für das Jahr 2008 standen der VRR AöR insgesamt Mittel in Höhe von ca. 15,7 Mio. EUR für Investitionen in den ÖPNV zur eigenen Verwendung oder zur Weiterleitung zur

Verfügung. Diese Finanzmittel müssen bis zum 30.06.2009 zweckgebunden verausgabt werden.

Derzeit laufen die Bewilligungsverfahren planmäßig ab. Für das Jahr 2009 stehen der VRR AöR weitere 45,27 Mio. EUR zur Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG zur Verfügung.

Im Frühjahr 2008 wurde zusammen mit dem Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW (MBV) der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan (IFP) für die Maßnahmen im besonderen Landesinteresse, die nach § 13 ÖPNVG NRW gefördert werden, aufgestellt. Aus dem VRR-Raum sind 99 Vorhaben in den Teil A des IFP aufgenommen worden. Es handelt sich dabei fast ausschließlich um Bahnhofsvorhaben der DB Station & Service AG (landesweit einziges kommunales Projekt: Wuppertaler Schwebebahn).

Im Sommer und Herbst 2008 wurde aufbauend auf den IFP der Rahmenvertrag zur Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2) zwischen dem MBV und den drei SPNV-Aufgabenträgern sowie der DB Station & Service AG verhandelt, wobei die VRR AöR auf Seiten der Aufgabenträger maßgeblichen Einfluss auf die Vertragsgestaltung genommen hat. Landesweit werden 108 kleinere und mittlere Bahnhöfe im Rahmen der MOF 2 zwischen 2009 und 2013 modernisiert, wobei 46 Vorhaben sich im VRR-Gebiet befinden. Die MOF 2 hat einen Gesamtwertumfang von rd. 403 Mio. €.

## **Bereich Betriebsorganisation, Personal, Service und IT**

### **Personalpolitische Maßnahmen**

Die Übernahme von Mitarbeitern der Bezirksregierungen zum 01. Januar 2008 für die gesetzlich übertragene Aufgabe der Infrastrukturförderung auf die AöR und die Kooperation mit dem NVN erforderte auch eine möglichst schnelle Integration von Aufgaben und Mitarbeitern. Des Weiteren wurde im Jahr 2008 die leistungsorientierte Bezahlung gemäß § 18 TVöD eingeführt. Die Einführung der leistungsorientierten Bezahlung (LOB) gemäß TVöD soll in der VRR AöR mehr bewirken als ein anderes Verteilen des Geldes (leistungsgerechter). Die AöR möchte mit dem neuen System auch die Leistung unserer Organisation gezielt verbessern!

Deshalb hatte das Personalmanagement der VRR AöR im Jahr 2008 folgende Schwerpunkte:

- Integration der Mitarbeiter aus den BezR
- Implementierung der Leistungsorientierten Bezahlung (LOB) in das Unternehmen
- Kompetenzerweiterung der Führungskräfte, insbesondere im Bereich Führen von Mitarbeitergespräche im Zusammenhang mit der leistungsorientierten Bezahlung nach TVöD.

Des Weiteren stehen für die VRR AöR der effiziente Einsatz der Mitarbeiter und die Vermeidung von Fremdleistungen im Vordergrund. Der ständig steigende Bedarf an Rechtsberatungen und Programmierarbeiten und der damit in Verbindung stehende steigende Aufwand für externe Firmen soll durch konsequente Fortbildungen der Mitarbeiter begegnet werden.

Im Jahr 2008 wurde eine Auszubildende für die Ausbildung zum Bachelor of Arts eingestellt. Diese Maßnahme unterstreicht die gesellschaftspolitische Verantwortung der VRR AöR und dient der zukünftigen Personalbedarfsdeckung.

## 2. Analyse der Entwicklung finanzieller Leistungsindikatoren

### a) Ertragslage

Die VRR AöR hat im Geschäftsjahr 2008 einen Jahresfehlbetrag als nicht durch Erträge gedeckten Aufwandsüberhang in Höhe von T€ -6.841 erwirtschaftet. Die Finanzierung des Fehlbetrages ist durch Entnahmen aus Kapitalrücklagen vorgesehen. Die Einzahlungen des ZV VRR in die Kapitalrücklage im Jahr 2008 betragen T€ 6.590; die Kapitalrücklage beträgt am 31. Dezember 2008 T€ 8.408.

Die wesentlichen Faktoren der Ertragslage stellen sich zusammengefasst im Bereich Eigenaufwand wie folgt dar:

	Plan 2008 T€	Ist 2008 T€	Ist 2007 T€
<u>Erträge</u>			
öffentliche Fördermittel des Landes NRW	6.978	7.763	5.636
Umlage der Verkehrsunternehmen	9.383	9.383	8.824
Zinserträge	650	2.221	1.409
weitere Ertragsposten	1.381	1.778	1.031
	18.392	21.145	16.900
<u>Aufwendungen</u>			
bezogene Leistungen	10.376	13.075	9.802
Personalaufwendungen	10.117	10.052	9.387
weitere Aufwandsposten	4.639	4.859	4.761
	25.132	27.986	23.950
<u>Ergebnis Eigenaufwand</u>	-6.740	-6.841	-7.050

Insgesamt wurden im Bereich Eigenaufwand um T€ 2.753 höhere Erträge erzielt als geplant. Planüberschreitungen ergeben sich insbesondere bei den Zuwendungen des Landes NRW um T€ 785 und den Zinserträgen um T€ 1.571.

Gegenüber der Planung ergeben sich Mehraufwendungen in Höhe von T€ 2.854, die auf die höheren bezogenen Leistungen und Zinsaufwendungen zurückzuführen sind. Die außerplanmäßigen Aufwendungen für bezogene Leistungen in Höhe von T€ 2.699 resultieren im Wesentlichen aus Rechtsberatungskosten für Gerichtsgebühren, Rechts- und Beratungskosten im Zusammenhang mit dem DB-Rechtstreit und der außergerichtlichen Einigung mit der DB Regio. Die Zinsaufwendungen beinhalten die Verzinsung des Rückzahlungsanspruchs vom Land NRW für Planungskostenzuwendungen bei Stadtbahnprojekten aufgrund von Budgetunterschreitungen in Höhe von voraussichtlich T€ 324.

Für den Bereich Stadtbahn führt die Rückzahlung von Planungskosten an das Land NRW unter Berücksichtigung der Forderung gegen die BOGESTRA zu einem Fehlbetrag in Höhe von T€ 320.

Der Bereich SPNV-Finanzierung ist unter Berücksichtigung des konkretisierten Eckpunktepapiers und der Erklärung des Landes NRW mit Stand Juni 2009 dargestellt, da die Umsetzung des konkretisierten Eckpunktepapiers und der Erklärung des Landes NRW mit einer derzeit höchsten Wahrscheinlichkeit anzunehmen ist.

Die Ansprüche der DB Regio (100 Mio. €) sind abzüglich des Ersatzanspruchs aus der erwarteten Defizitfinanzierung durch das Land NRW (T€ 22,9 Mio. €) in Höhe von 77,1 Mio. € aufwandswirksam berücksichtigt und unter den sonstigen Rückstellungen passiviert.

Im Bereich SPNV-Finanzierung stehen den Aufwendungen für den SPNV in Höhe von T€ 450.312 entsprechende Erträge gegenüber, die sich im Wesentlichen aus Zuwendungen des Landes NRW gemäß § 11 ÖPNVG NRW (T€ 357.462), der SPNV-Umlage 2008 der Verbandsmitglieder (T€ 15.182), der Verwendung angesparter Mittel (T€ 40.413) und sonstigen Erträgen (T€ 12.419) sowie vorläufigen Fahrgeldeinnahmen (T€ 24.837) zusammensetzen.

In den Aufwendungen sind die Aufwendungen für Verkehrsleistungen unter Berücksichtigung der Erklärung des Landes NRW zur Defizitfinanzierung - unter der Bedingung der inhaltsgleichen und rechtsverbindlichen Umsetzung des konkretisierten Eckpunktepapiers und unter Vorbehalt der Zustimmung des Landtages - und die Abgrenzung in die sonstigen Verbindlichkeiten aus noch nicht verwendeten SPNV-Mitteln (T€ 11.032) enthalten.

Im Bereich der ÖSPV-Finanzierung sind die Zuwendungen des Landes NRW gemäß § 11 Absatz 2 ÖPNVG NRW (T€ 55.918), die Erträge aus Rückforderungen (T€ 38) und Zinserträge (T€ 851) sowie die allgemeine Verbandsumlage für nicht-kommunale Verkehrsunternehmen (T€ 6.844) ausgewiesen. Die Zinserträge werden zweckgebunden ebenfalls für die Fahrzeugförderung eingesetzt. Die Aufwendungen in gleicher Höhe betreffen die Weiterleitungen an die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger und die Rückzahlungen an das Land NRW (T€ 14).

Im Bereich Investitionsförderung ist die Zuwendung des Landes NRW für die pauschalierte Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG NRW berücksichtigt. Die Zuwendung ist bestimmt für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV insbesondere in die Infrastruktur. Bis zum 30. Juni des Folgejahres nicht verausgabet Mittel sind an das Land NRW zurück zu zahlen.

Im Bereich Stadtbahn-Finanzierung sind die Bestandserhöhung für unfertige Stadtbahn-Bauleistungen (T€ 1.981) und in gleicher Höhe die Bauleistungen im Stadtbahnbereich als Materialaufwand ausgewiesenen. Eine Übersicht der Maßnahmen ist in Anhang (Anlage 3, Seite 14) dargestellt. Im Saldo ergibt sich keine Ergebnisauswirkung.

Der **Jahresfehlbetrag** 2008 beträgt T€ -6.841. Auf den Stadtbahnbereich entfällt ein Verlustanteil von T€ -320, auf den Verbundbereich entfällt ein Verlustanteil von T€ -6.521. Entsprechend der Finanzierungskonzeption für die VRR AöR ist vorgesehen, den Fehlbetrag durch Entnahmen aus der Kapitalrücklage auszugleichen. Der ZV VRR hat hierfür im Jahr 2008 Einzahlungen in die Kapitalrücklage in Höhe von T€ 6.590 für den Verbundbereich geleistet. Bei der Planung war bereits eine zusätzliche Entnahme aus der Kapitalrücklage (Verbundbereich) in Höhe von T€ 150 vorgesehen. Zum Ausgleich des Jahresfehlbetrag 2008 schlägt der Vorstand anteilige Entnahmen aus den Kapitalrücklagen für die Bereiche Verbund und Stadtbahn vor.

## b) Vermögenslage

Die Bilanzsumme erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr wesentlich um T€ 75.370 auf T€ 152.523. Die Zunahme resultiert auf der Aktivseite vor allem aus den einbehalte-

nen Mitteln im Zusammenhang mit dem DB-Rechtstreit und den daher gestiegenen flüssigen Mitteln und auf der Passivseite aus den entsprechenden Rückstellungen und Verbindlichkeiten aus SPNV-Finanzierung sowie den erhöhten weiter zuleitenden Mitteln.

In zusammengefasster Form ergibt sich folgende Strukturbilanz:

	31.12.2008	31.12.2007	Verän- derung
	T€	T€	T€
<b>AKTIVA</b>			
<b><u>Langfristig gebundenes Vermögen</u></b>			
Anlagevermögen	3.102	2.546	556
	<u>3.102</u>	<u>2.546</u>	<u>556</u>
<b><u>Kurzfristig gebundenes Vermögen</u></b>			
Flüssige Mittel	146.045	70.761	75.284
sonstiges Umlaufvermögen	3.376	3.846	-470
	<u>149.421</u>	<u>74.607</u>	<u>74.814</u>
	<u>152.523</u>	<u>77.153</u>	<u>75.370</u>
<b>PASSIVA</b>			
<b><u>Langfristige Finanzierungsmittel</u></b>			
Eigenkapital	4.092	4.318	-226
Sonderposten für Investitionszuschüsse	1.704	1.050	654
Pensionsrückstellungen	4.163	4.024	139
	<u>9.959</u>	<u>9.392</u>	<u>567</u>
<b><u>Kurzfristige Finanzierungsmittel</u></b>			
Sonderposten für Ertragszuschüsse	0	1.177	-1.177
Sonstige Rückstellungen SPNV-Finanzierung	77.100	0	77.100
Sonstige Rückstellungen	8.766	5.994	2.772
Erhaltene Anzahlungen	4.146	5.646	-1.500
Lieferantenverbindlichkeiten	3.857	2.116	1.741
weiterzuleitende Mittel	26.294	2.189	24.105
Sonstige Verbindlichkeiten aus SPNV-Finanzierung	20.514	48.295	-27.781
Sonstige Passiva	1.887	2.344	-457
	<u>142.564</u>	<u>67.761</u>	<u>74.803</u>
	<u>152.523</u>	<u>77.153</u>	<u>75.370</u>

Die Zunahme des Anlagevermögens resultiert aus Zugängen für Investitionen in Höhe von T€ 1.768 und planmäßigen Abschreibungen in Höhe von T€ 1.175 sowie Abgängen von T€ 6 und den planmäßigen Tilgungen von Mitarbeiterdarlehen in Höhe von T€ 30. Die Zugänge betreffen vor allem mit T€ 1.472 die immateriellen Vermögensgegenstände (Software) und mit T€ 254 die Betriebs- und Geschäftsausstattung; es handelt sich vor allem um Projektaufwendungen.

Als Umlaufvermögen sind die Forderungen aus Leistungen, sonstige Forderungen und die flüssigen Mittel ausgewiesen. Die Zunahme des kurzfristig gebundenen Vermögens um insgesamt T€ 74.809 ist vor allem auf die Erhöhung der flüssigen Mittel um T€ 75.284 zurückzuführen.

Das Eigenkapital berücksichtigt das Stammkapital, die Rücklagen (Kapitalrücklage und Gewinnrücklage) sowie den Bilanzverlust und hat sich insgesamt um T€ 226 verringert. Im Geschäftsjahr 2008 wurde entsprechend den Gremienbeschlüssen das Stammkapital durch Einlage des Nahverkehrs-Zweckverbandes Niederrhein um T€ 25 auf T€ 2.525 erhöht und der Bilanzverlust zum 1. Januar 2008 (Jahresfehlbetrag 2007) durch Entnahme aus der Gewinnrücklage mit T€ 200 und aus der Kapitalrücklage mit T€ 6.850 ausgeglichen. Der Bilanzverlust in Höhe von T€ -6.841 entspricht dem Jahresfehlbetrag 2008.

Sonderposten sind für die zur Finanzierung von Anlagevermögen gewährten Investitionszuschüsse ausgewiesen. Der Sonderposten für erhaltene Ertragzuschüsse berücksichtigte im Vorjahr den Finanzierungsanteil des ZV VRR für den SPNV-Fonds, der entsprechend dem konkretisierten Eckpunktepapier entfällt und aufgelöst wurde.

Rückstellungen wurden in Höhe von T€ 90.029 gebildet, davon für Pensions- und Beihilfeverpflichtungen T€ 4.163. Die sonstigen Rückstellungen in Höhe von T€ 85.866 beinhalten im Wesentlichen die SPNV-Finanzierung (entsprechend dem konkretisierten Eckpunktepapier und der Erklärung des Landes T€ 77.100), Altersteilzeitverträge (T€ 2.324), ausstehenden Urlaub (T€ 212), die Erstattung von Planungsmitteln (T€ 1.410) und ausstehende Rechnungen (T€ 1.079) sowie Prozess- und Rechtsberatkungskosten für den DB-Rechtstreit und die außgerichtliche Einigung (T€ 3.068).

Die erhaltenen Anzahlungen betreffen bereits vereinnahmte Finanzmittel für VRR-Projekte, insbesondere Zuwendungen für die Stadtbahn und RKS.

Die Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln beinhalten zum 31. Dezember 2008 insbesondere Zuwendungen für die Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG NRW (T€ 15.472), für die Fahrzeugförderung nach § 11 Absatz 2 ÖPNVG NRW (T€ 6.493), für Ruhrpilot IV (T€ 2.588) und Ruhrpilot ÖV (T€ 236), den Stadtbahnbau (T€ 1.209) und EFM (T€ 294).

Die sonstigen Verbindlichkeiten aus der SPNV-Finanzierung beinhalten insbesondere Mittel aus Sonderverkehren und aus erfolgten Abrechnungen der Einnahmenaufteilungen sowie Zinsen. Aus dem Bereich Eigenaufwand wurden T€ 475 zugeführt. Zum Bilanzstichtag ergibt sich unter Berücksichtigung der Aufwendungen aus dem konkretisierten Eckpunktepapier (und der entsprechenden Umgliederung der Mittel unter die sonstigen Rückstellungen) ein Bestand in Höhe von T€ 20.514, davon entfallen T€ 1.066 auf den Nahverkehrs- Zweckverband Niederrhein.

Bei dem passiven Rechnungsabgrenzungsposten handelt es sich um Einzahlungen von Verkehrsunternehmen für die VU-Umlage 2009.

### c) Finanzlage

Der Finanzmittelbestand zum Bilanzstichtag hat sich um T€ 75.284 erhöht; die flüssigen Mittel betragen zum 31. Dezember 2008 T€ 146.045.

Aus der laufenden Geschäftstätigkeit hat sich ein Finanzmittelzufluss in Höhe von T€ 68.794 insbesondere in Folge der SPNV-Finanzierung und für weiter zuleitende Mittel nach § 12 ÖPNVG NRW ergeben.

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit beträgt T€ 725 und berücksichtigt die Investitionen in das Anlagevermögen abzüglich der erhaltenen Zuschüsse.

Aus der Finanzierungstätigkeit ergibt sich durch die Einzahlungen des ZV VRR ein Finanzmittelzufluss in Höhe von T€ 7.190, der die Einzahlungen zur Finanzierung der VRR AöR (T€ 6.590) und für Investitionen (T€ 600) sowie die Kapitalerhöhung durch den Eintritt des NVN (T€ 25) beinhaltet.

### III. Investitionen und Finanzierung

Investitionen waren für das Geschäftsjahr 2008 in Höhe von T€ 2.159 geplant. Insgesamt wurden im Jahr 2008 gegenüber dem Vermögensplan um T€ 391 weniger Investitionsmittel als geplant verbraucht. Die durchgeführten Investitionen betreffen vor allem Software und Hardware. Entsprechend den geringeren Investitionen wurden um T€ 370 weniger Zuschüsse vom Zweckverband und um T€ 236 weniger Eigenmittel verbraucht. Von Dritten abgerufene Fördermittel betragen T€ 996 und liegen um T€ 215 über dem Planansatz. Die nicht verwendeten Investitionszuschüsse des Zweckverbandes VRR sind unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

### IV. Entwicklung nicht finanzieller Leistungsfaktoren

#### Mitarbeiter

Mit der Übernahme der zum 01. Januar 2008 gesetzlich übertragenen Aufgabe „Infrastrukturförderung“ war zunächst mit der Übernahme von 3 Mitarbeitern und Stellen der BezR verbunden. Die Personalkosten für diese Stellen werden vereinbarungsgemäß vom Ministerium für Bauen und Verkehr (MBV) erstattet. Weitere 1,5 Stellen wurden im Rahmen der Kooperation mit dem NVN (Bildung einer gemeinsamen Anstalt) benötigt. Dadurch erhöhte sich die Anzahl der Stellen zunächst insgesamt um 4,5 Stellen. Im Laufe des Jahres 2008 ist ein zugewiesener Mitarbeiter des Ministeriums für Bauen und Verkehr (MBV) in den Ruhestand gegangen. Die dadurch freigewordene Stelle ist bei der AöR wiederbesetzt worden. Dadurch erhöhte sich der Stellenplan um eine ungeplante weitere Stelle. Die Personalkosten für diese Stelle werden jedoch auch durch das Ministerium für Bauen und Verkehr (MBV) erstattet.

Das Geschäft des Unternehmens basiert auf dem Know-how, der Loyalität und dem Einsatzwillen seiner Mitarbeiter. Eine moderne Unternehmenskultur, eine angemessene Vergütung und Fort- und Weiterbildungsmöglichkeiten tragen zur Bindung qualifizierter Mitarbeiter bei. Gerade die Know-how Träger sind seit Jahren dem Unternehmen treu verbunden. Diese Tendenz zeigen auch die Daten des neu entwickelte Personalberichtes: Obwohl durch die demografische Entwicklung die Wiederbesetzung von Stellen mit Fachkräften immer schwieriger wird, hält sich die Fluktuation im Jahr 2008 in Grenzen. Neben der natürlichen Fluktuation von 7 Mitarbeitern haben 2 Mitarbeiter die AöR verlassen, um in andere Unternehmen zu wechseln. Rechtsstreitigkeiten sind zurzeit nicht anhängig.

Die Restrukturierungsbemühungen der AöR wurden auch im Jahr 2008 durch Inanspruchnahme von Altersteilzeit und Ruhestand konsequent fortgesetzt. Deshalb erhöht sich die Anzahl der Stellen im Jahr 2008 trotz der Übernahme von sechs Mitarbeitern (= 5,5 Stellen) nur um 2,85 auf 142,51 Stellen. Zum 31.12.2008 waren 137,59 P. (vollzeitverrechnet) und 5 Auszubildende bei der VRR AöR beschäftigt.

### V. Nachtragsbericht

Vorgänge von besonderer Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage, die nach dem Schluss des Geschäftsjahres eingetreten sind, liegen in Bezug auf den DB-Rechtstreit und mit dem im Juni 2009 unterzeichneten konkretisierten Eckpunktepapier und der Erklärung des Landes NRW (Stand Juni 2009) vor.

## VI. Risikobericht

Hinsichtlich des Risikos aus dem Rechtsstreit mit der DB wird auch auf die Ausführungen der Abteilung Finanzierung ÖV / Einkauf auf Seite 1 und 2 des Lageberichtes verwiesen.

Das von der VRR AöR und der DB Regio NRW GmbH unterzeichnete konkretisierte Eckpunktepapier sieht wesentliche Qualitätsverbesserungen im SPNV und eine Regelung zur langfristigen Finanzierung des SPNV im VRR sowie eine Beseitigung der rechtlichen und tatsächlichen Meinungsunterschiede zwischen der DB Regio und der VRR AöR vor. Der Anspruch der DB Regio gegen die VRR AöR wird zum 31. Dezember 2008 auf 100 Mio. € festgesetzt; davon zahlt die VRR AöR 77,1 Mio. € und es verbleibt zunächst ein Finanzierungsdefizit bis zum 31. Dezember 2008 von 22,9 Mio. €.

Das Land NRW hat vorbehaltlich der Zustimmung des Landtages erklärt, bei einer rechtsverbindlichen inhaltsgleichen Umsetzung des konkretisierten Eckpunktepapiers sich an der Finanzierung von Maßnahmen zur Qualitätssteigerung zu beteiligen, die Finanzierung des Defizits in der SPNV-Finanzierung des VRR durch Zuwendungen sicher zu stellen und die Revision der Verteilung der Regionalisierungsmittel gemäß ÖPNVG einzuleiten. Das Land beteiligt sich im Zusammenhang mit der Umsetzung des S-Bahn und RE-Konzeptes von 2009 bis 2023 mit zusätzlich 167 Mio. € (zuzüglich der Mehrkosten RE-Konzept) an der Finanzierung des SPNV im VRR. Die Gebietskörperschaften des VRR werden für die Vergangenheit bis 2008, für 2009 und 2010 mit keiner zusätzlichen SPNV-Umlage belastet. Das Land stellt aus den 167 Mio. € ausreichend Mittel zur Verfügung, damit der VRR die Forderung der DB Regio bis einschließlich 2010 bzw. bis zum Inkrafttreten der Revision bedienen kann. Zum 31. Dezember 2008 beträgt das vom Land auszugleichende Defizit 22,9 Mio. €.

Unter Berücksichtigung des konkretisierten Eckpunktepapiers und der Erklärung des Landes NRW ergäbe sich neben der im Jahresabschluss passivierten Rückstellung von 77,1 Mio. € kein weiterer Fehlbetrag in der SPNV-Finanzierung für den Jahresabschluss 2008 und für die absehbare Zukunft. Eine über die bereits festgesetzte SPNV-Umlage hinausgehende Belastung der Gebietskörperschaften wäre damit nicht gegeben.

Sollte der Prozess der außergerichtlichen Einigung jedoch scheitern, bestünde für das Jahr 2008 eine Finanzierungslücke in Höhe von 41,6 Mio. € und für das Jahr 2009 eine finanzielle Unterdeckung von ca. 37,5 Mio. € mit steigender Tendenz für die nächsten Jahre.

Die Umsetzung der außergerichtlichen Einigung und des erstinstanzlichen Urteils sind nachfolgend betragsmäßig dargestellt:

	erstinstanz- liches Urteil Mio. €	außergericht- liche Einigung Mio. €
Anspruch der DB Regio		
bis 11/2008	112,6	
12/2008	6,1	
bis 31.12.2008	118,7 <sup>1)</sup>	100,0 <sup>2)</sup>
Einbehalt	-77,1	-77,1
Finanzierungslücke	41,6	22,9 <sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> ohne Zinsen, Ist-abrechnungen sind nicht berücksichtigt

<sup>2)</sup> evtl. Ansprüche des VRR aus Ist-abrechnungen sind abgegolten

<sup>3)</sup> Finanzierung durch das Land NRW

Die Sachverhalte wurden in den Gremien des VRR ausführlich in den Sitzungen behandelt. Den Verbandsmitgliedern des VRR, den Städten und Kreisen, sind die möglichen finanziellen Folgen bei einem Scheitern der Umsetzung des konkretisierten Eckpunktepapiers und der Erklärung des Landes NRW, d. h. ihre mögliche Verpflichtung zum Ausgleich eines ggf. entstehenden Defizits als Gewährträger für den VRR, dargestellt.

Die Finanzverwaltung hat im Jahr 2007 eine Nachzahlung von T€ 644 für Umsatzsteuer 2005 zuzüglich Zinsen für die VRR GmbH angefordert. Die VRR AöR hat dagegen Rechtsbehelf eingelegt. Im laufenden Verfahren wurde Aussetzung der Vollziehung gewährt. Das Rechtsbehelfsverfahren ist derzeit noch nicht abgeschlossen. Sofern wider Erwarten der Rechtsbehelf endgültig keinen Erfolg haben sollte, hat der Verwaltungsrat der VRR AöR bereits am 6. September 2007 beschlossen, dass eine Nachzahlung aus der Kapitalrücklage (T€ 450) und Einsparungen finanziert werden soll. Da der VRR der Auffassung ist, dass die Umsatzsteuer zu Unrecht festgesetzt wurde, ist keine Rückstellung gebildet worden.

Risiken können sich in Form unwirtschaftlichen Handelns und eingeschränkter Leistungsbereitschaft für die Aufgabenerfüllung ergeben.

Das Know-how des Geschäftes ist überwiegend IT basiert und wird gegen unberechtigten Zugriff durch entsprechende Sicherungsmaßnahmen geschützt. Der IT-Bestand wird gesichert, gespiegelt und gegen äußere und innere Einflüsse geschützt.

Entsprechende Informationssysteme sind vorhanden und werden im Rahmen des Controllings weiter entwickelt. Das Controlling liefert zeitnah entscheidungsorientierte Managementinformationen.

Existenzgefährdende Risiken sind zurzeit nicht erkennbar.

## **VII. Feststellungen im Rahmen der Prüfung nach § 53 Haushaltsgrundsätzegesetz**

Im Rahmen der Prüfung durch die Märkische Revision GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Essen, im Zusammenhang mit der Prüfung des Jahresabschlusses 2007 wurden keine Sachverhalte festgestellt, die Verstöße gegen die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung darstellen.

## **VIII. Prognosebericht**

Besondere Tätigkeitsfelder sind im Jahr 2009:

- Hotline für Verkehrsunternehmen
- Rechtsstreit mit der DB
- Ausbau der Vertriebswege
- Marktforschungsaufwendungen für verschiedene Projekte
- Kampagnen für Projekte
- Sortimentsoptimierung von Tickets
- Einführung von TouristenTicket
- Events
- Kundeninformation
- Quma-Datenbank
- Ausschreibung des 10 Mio. Zugkilometer Netzes
- Finanzierung von SPNV-Fahrzeugen



Der Wirtschaftsplan 2009 wurde am 10. Dezember 2008 vom Verwaltungsrat der VRR AöR beschlossen und beinhaltet den Erfolgs- und Investitionsplan, die Finanzplanung und die Personalplanung.

Der Erfolgsplan 2009 berücksichtigt Eigenaufwand in Höhe von T€ 25.305. Die Finanzierung ist über Fördermittel des Landes NRW (T€ 7.717), die VU-Umlage (T€ 9.504), Finanzierungsbeiträge des ZV VRR (T€ 6.291) und weitere Erträge sowie Entnahmen aus Rücklagen (T€ 100) vorgesehen. Aufwendungen und Erträge sind für den Bereich SPNV-Finanzierung in Höhe von T€ 419.882, für den Bereich ÖPNV-Finanzierung in Höhe von T€ 63.221 und für die Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG NRW in Höhe von T€ 38.430 geplant.

Der Stellenplan 2009 berücksichtigt insgesamt 140,95 (2008: 142,51) Stellen und 7 Auszubildende (2008: 5).

Der Investitionsplan sieht Bruttoinvestitionen in Höhe von T€ 1.700 vor. Unter Berücksichtigung der Fördermittel ergibt sich ein Betrag der Nettoinvestitionen in Höhe von T€ 901.

Essen, im Juni 2009

Der Vorstand

## BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der **Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR**, Essen, für das zum 31. Dezember 2008 endende Geschäftsjahr geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden landesrechtlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Regelungen in der Satzung liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer in Deutschland (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden.

Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Anstalt sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt.

Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden landesrechtlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Regelungen der Satzung und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der **Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR**, Essen. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Ohne diese Beurteilung einzuschränken, weisen wir auf die Ausführungen im Risikobericht des Lageberichtes hin. Dort ist zu den Risiken im SPNV-Bereich ausgeführt, dass zum 31. Dezember 2008 eine Finanzierungslücke in Höhe von ca. 41,6 Mio. € zuzüglich Verzugszinsen bestehen kann, wenn das von der DB Regio NRW GmbH und der VRR AöR unterzeichnete konkretisierte Eckpunktepapier sowie die darauf basierende Erklärung des Landes NRW zur zusätzlichen Finanzierung von Qualitätssteigerungsmaßnahmen im SPNV des VRR nicht umgesetzt werden. Für die Jahre ab 2009 ergäben sich dann zusätzliche Finanzierungslücken; für 2009 beträgt das Defizit voraussichtlich 37,5 Mio. € mit steigender Tendenz für die Folgejahre. Aufgrund der Gewährträgerschaft der Zweckverbandsmitglieder für den VRR stehen den möglichen Finanzierungslücken im SPNV-Bereich unmittelbare Ausgleichsansprüche gegen die Zweckverbandsmitglieder gegenüber.

Bochum, den 29. Juli 2009

WPR RHEIN-RUHR GMBH  
WIRTSCHAFTSPRÜFUNGSGESELLSCHAFT



Dirk Herrmann  
Wirtschaftsprüfer



Klaus Orzehsek  
Wirtschaftsprüfer

