



öffentlich

| Vorlage | | | |
|-------------------------|--|-------------------|--------------|
| Betreff | | | |
| Verbundetat 2024 | | | |
| Organisation | Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag | Datum | Lfd. Nr. BPL |
| AöR | O/X/2024/0672 | 23.02.2024 | 7 |

| <u>Beratungsfolge</u> | <u>Zuständigkeit</u> | <u>Sitzungstermin</u> | <u>Ergebnis</u> |
|--|----------------------|-----------------------|--------------------------|
| Unternehmensbeirat der VRR AöR | Empfehlung | 13.03.2024 | <input type="checkbox"/> |
| Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR | Empfehlung | 15.03.2024 | <input type="checkbox"/> |
| Verwaltungsrat der VRR AöR | Entscheidung | 18.03.2024 | <input type="checkbox"/> |

Kurzzusammenfassung:

Grundlage des Verbundetats sind die Ergebnisse der lokalen Anhörungsgespräche gem. §§ 19a und 19b Zweckverbandssatzung über die Finanzierungsbeträge, Betriebsleistungen und Verwendung der zweckgebundenen Mittel der ÖPNV-Pauschale gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW wie sie der VRR AöR zum Zeitpunkt der Drucklegung vorliegen. Gemäß § 19b (2) Zweckverbandssatzung sind die Verbandsmitglieder verpflichtet, mindestens einmal pro Jahr ein lokales Anhörungsgespräch mit den von ihnen betrauten Verkehrsunternehmen zu führen.

Beschlussvorschlag:

Der Unternehmensbeirat der VRR AöR und der Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Verwaltungsrat der VRR AöR beschließt den Verbundetat 2024 (Änderung der Anlage 10 der Finanzierungsrichtlinie).

Auf dieser Basis beschließt der Verwaltungsrat der VRR AöR zudem den vorläufigen Verbundetat 2025 (Änderung der Anlage 10 der Finanzierungsrichtlinie ab dem Jahr 2025), um die erste Abschlagszahlung der Finanzierungsmittel des Jahres 2025 zu ermöglichen. Im ersten Sitzungsblock des Jahres 2025 soll der endgültige Verbundetat 2025 unter Berücksichtigung der Ergebnisse der lokalen Anhörungsgespräche zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Finanzielle Auswirkungen:

- Keine
- Ist im aktuellen Wirtschaftsplan berücksichtigt.
- Kann aus eingesparten Mitteln des aktuellen Wirtschaftsplans finanziert werden.
- Greift im nächsten und/oder Folgejahren und wird im Wirtschaftsplan eingeplant.
- Wird durch Fördermittel finanziert (Fördersatz: ___ % / Eigenmittel ___ %)

Personelle Auswirkungen:

- Keine
- Ist im aktuellen Stellenplan berücksichtigt.
- Wird mit dem bestehenden Personal umgesetzt/durchgeführt werden.
- Abweichend vom Stellenplan wird zusätzliches Personal benötigt (siehe Begründung).
- interne Finanzierung externe Finanzierung

Begründung/Sachstandsbericht:

Hiermit legt die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR den Verbundetat 2024 (Stand: März 2024) vor (Änderung der Anlage 10 der Finanzierungsrichtlinie).

Der Verbundetat basiert auf den Vorschriften des VRR-Vertragswerkes (Zweckverbandssatzung, AöR-Satzung).

Anlage 1 stellt die Finanzierungsbeträge der Umlagenrechnung je Aufgabenträger dar, in Anlage 2 sind die Betriebsleistungen, Aufwendungen, Erträge und Finanzierungsbedarfe je Verkehrsunternehmen ersichtlich.

Anlage 1

Die Finanzierungsbeträge der Anlage 1 stellen die Belastung der einzelnen, dem Zweckverband angehörigen Gebietskörperschaften durch die Bedienung einzelner Verkehrsunterneh-

men dar. Als Verteilungsschlüssel dienen die „Zug- / Bus-km“. Die Mittel für den Ausbildungsverkehr gem. § 11a ÖPNVG NRW, die Mittel gem. § 11 (2) ÖPNVG NRW sowie Ergebnisse lokaler Anhörungsgespräche gem. § 19a/b ZVS sind in der Ermittlung der Finanzierungsbeträge enthalten.

Um die Gesamtbelastung der Gebietskörperschaften beurteilen zu können, sind folgende Einflüsse zu beachten:

- die Belastung bezieht sich nur auf die Verkehrsunternehmen, die an der Umlagenrechnung teilnehmen
- die Ergebnisse der lokalen Anhörungsgespräche über die Finanzierungsbeträge, Betriebsleistungen und die Verwendung der zweckgebundenen Mittel der ÖPNV-Pauschale gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW werden, so wie sie der VRR AöR zum Zeitpunkt der Drucklegung vorliegen, berücksichtigt
- Basierend auf der Planung der Verkehrsunternehmen mit Datenstand Herbst 2023 wird der Finanzierungsbedarf mit und ohne Zuwendungen zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem DeutschlandTicket im Land Nordrhein-Westfalen je Verkehrsunternehmen bzw. je Gebietskörperschaft gezeigt (Spalten 10 und 11).
- der Finanzierungsbetrag der BVR GmbH ist in der entsprechenden Darstellung enthalten
- die Bedienung zweckverbandsfremder Räume
- die Mittel gem. § 11a ÖPNVG NRW (Ausbildungsverkehr-Pauschale) werden im Verbundetat 2024 auf Basis des Zuwendungsbescheids 2023 berücksichtigt
- die Mittel gem. § 11 (2) ÖPNVG NRW (Alternativen A und B sowie der Anreizregelung des § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW) werden im Verbundetat 2024 auf Basis der Zuwendungsbescheide 2023 berücksichtigt.

Gem. Punkt 7.3 der Finanzierungsrichtlinie werden die bisher geleisteten Raten für das Jahr 2024 mit der folgenden Rate auf Basis des vorliegenden Verbundetats 2024 verrechnet.

Wie bereits in den letzten Jahren erfolgt, wird aus Praktikabilitätsgründen mit dieser Vorlage gleichzeitig der vorläufige Verbundetat 2025 auf Basis des vorliegenden endgültigen Verbundetats 2024 beschlossen.

Somit kann die erste Abschlagszahlung für das Jahr 2025 - wie bisher - gemäß der Finanzierungsrichtlinie auf Basis von 25% des endgültigen Verbundetats 2024 erfolgen. Die darauf-

folgenden Abschläge werden sich dann - wie bisher - nach dem endgültigen Verbundetat 2025 bemessen, der im ersten Sitzungsblock des Jahres 2025 vorgelegt werden soll.

1. DeutschlandTicket

In ihrer Sitzung vom 22. Januar 2024 hat sich die Verkehrsministerkonferenz mit dem DeutschlandTicket befasst. Auf Basis aktueller Prognosen wird erwartet, dass die von Bund und Land zur Verfügung gestellten Mittel auch ohne eine Anhebung des Ticketpreises zur Finanzierung der nicht gedeckten Ausgaben ausreichen werden. Daher wird der Ticketpreis in Höhe von 49 € beibehalten.

2. Anpassung der Umlage der BVR GmbH

Im Sinne einer Aufrechterhaltung der Verkehre in der aktuellen Größenordnung und vor dem Hintergrund überproportional gestiegener Kosten bei gleichzeitig stagnierenden bzw. rückläufigen Einnahmen in den vergangenen Jahren und einem seit mehr als 20 Jahren unveränderten km-Satz haben die Aufgabenträger auf Basis einer gutachterlichen Betrachtung einer dauerhaften Erhöhung des km-Satzes um 0,45 € zugestimmt. Gleichzeitig entfällt die Dieselsonderumlage, die in den Jahren 2022 und 2023 erhoben wurde.

3. XBus

Mit Beschluss des Verwaltungsrates der VRR AöR (Drucksache Nr. S/X/2021/0079) vom 24.06.2021 („Schnellbuskonzept“) wurde die Realisierung einer ersten Stufe des Schnellbuskonzepts beschlossen. Gleichzeitig wurde der Finanzierung der XBusse von 0,50 € pro Mehrverkehrskilometer und pro Jahr zugestimmt. Die Mittel werden aus der SPNV-Pauschale nach § 11 (1) ÖPNVG NRW, die auch Anteile zur Finanzierung von Schnellbus-Verkehren enthält, zur Verfügung gestellt.

Die im Verbundetat 2024 berücksichtigten Linien und deren Zuschuss-Betrag werden auf Seite 56 der Anlage 1 dargestellt.

Anlage 2

In der Anlage 2 werden die Betriebsleistungen, Aufwands- und Ertragsarten der einzelnen Verkehrsunternehmen differenziert nach Betriebszweigen dargestellt, soweit sie das Verbundleistungsangebot betreffen. Die Darstellung zeigt auf Basis des Datenstands Herbst 2023 für das Jahr 2024 die Unternehmensplanung mit und ohne Auswirkungen geplanter Zuwendungen des Landes NRW in Zusammenhang mit dem DeutschlandTicket.

Neben den kommunalen Verkehrsunternehmen werden auch die verbundbezogenen Ergebnisse der Niederrheinischen Verkehrsbetriebe AG (NIAG), der Stadtbus Dormagen GmbH (SDG), der Verkehrsgesellschaft der Stadt Velbert mbH (VGV) und der Verkehrsgesellschaft Hilden mbH (VGH) in die Darstellung einbezogen.

Die Zahlen der Busverkehr Rheinland GmbH (BVR), der Kraftverkehr Schwalmtal GmbH & Co. KG (KVS) sowie der Kraftverkehr Gerresheim GmbH & Co. KG (KVG) und der Flughafen Düsseldorf GmbH (FDG) sind außerhalb der Rechnung dargestellt.