



öffentlich

<b>Vorlage</b>			
<b>Betreff</b>			
<b>Vollintegration der Kreise Kleve und Wesel in den Zweckverband VRR</b>			
<b>Organisation</b>	<b>Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag</b>	<b>Datum</b>	<b>Lfd. Nr. BPL</b>
<b>ZV</b>	<b>J/X/2024/0791</b>	<b>11.11.2024</b>	<b>6</b>

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Empfehlung	29.11.2024	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Empfehlung	10.12.2024	<input type="checkbox"/>
Finanzausschuss des Zweckverbandes VRR	Empfehlung	10.12.2024	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	11.12.2024	<input type="checkbox"/>
Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR	Entscheidung	11.12.2024	<input type="checkbox"/>

**Kurzzusammenfassung:**

Die Vollintegration des NVN in den ZV VRR ist aus kommunalrechtlichen Gründen in einem Vertragspaket bestehend aus mehreren Verträgen, insbesondere bezogen auf die

- Eingliederung nach § 22a GkG NRW
- konkrete Mitgliedschaft der Kreise Wesel und Kleve im Zweckverband VRR
- Tarifangleichung im Schülersegment

und zwei Satzungsänderungen

- Satzung ZV VRR
- Satzung VRR AöR

unter der Bezeichnung „Grundlagenvereinbarung NVN“, geregelt.

Neben den aus rein juristischen Gründen erforderlichen Verträgen (Eingliederung, Aufgabenübertragung) sind zwei Verträge (Mitgliedschaftsvertrag: Vertrag über die Mitgliedschaft der Kreise Kleve und Wesel im ZV VRR, Tarifangleichungsvertrag: Vertrag über die Angleichung der Schulträgertarife) inhaltlich von Bedeutung.

Der Mitgliedschaftsvertrag regelt insbesondere die finanzielle Beteiligung der Kreise an Kosten des ZV im Wege der gesetzlich und satzungsrechtlich vorgesehenen Umlagen und die konkreten Mitgliedschaftsrechte der Vertreter der Kreise Kleve und Wesel in den Gremien des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr.

Aus der Historie haben sich die Kosten für Schulwegfahrten im NVN (VGN) anders entwickelt als im VRR. Im NVN-Raum (ehemaliger VGN-Tarif) lagen von Beginn an die Tarife für freifahrtberechtigte Schüler wesentlich höher (z.B. 70,60 € VGN gegenüber 57,90 € im VRR, Tarif A, Stand 01.01.2025). Der VRR wird vor diesem Hintergrund den VRR-Verbundtarif stufenweise dergestalt anpassen, dass tarifrechtlich eine vollständige Gleichbehandlung der Schulträger im Gebiet des ZV VRR sichergestellt ist.

Die Vollintegration des NVN in den ZV VRR wird wirksam zum 01.01.2026.

### **Beschlussvorschlag:**

#### **A. Beschlüsse VRR AöR:**

Der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR, der Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR und der Unternehmensbeirat der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Der Verwaltungsrat stimmt der Vollintegration des NVN in den ZV VRR zum 01.01.2026 nach Maßgabe der Grundlagenvereinbarung zu.
2. Der Verwaltungsrat der VRR AöR stimmt der Grundlagenvereinbarung zur Vollintegration des NVN in den ZV VRR (**Anlage 1 zu dieser Beschlussvorlage**) einschließlich der Anlagen zu.
3. Der Verwaltungsrat stimmt dem Rückübertragungsvertrag zwischen der VRR AöR und dem NVN (Anlage 1 zur Grundlagenvereinbarung) zu.
4. Der Verwaltungsrat stimmt dem Vertrag mit den Kreisen Kleve und Wesel über die Tarifangleichung im Schulträgertarif (Anlage 4 zur Grundlagenvereinbarung) zu.

5. Der Verwaltungsrat ermächtigt den Vorstand der VRR AöR, die Verträge zur Vollintegration des NVN in den VRR, soweit die VRR AöR betroffen ist, zu unterzeichnen.
6. Der Verwaltungsrat empfiehlt der Verbandsversammlung des ZV VRR und der Verbandsversammlung des NVN, der Grundlagenvereinbarung zur Vollintegration des NVN in den ZV VRR einschließlich der Anlagen zuzustimmen.

## **B. Beschlüsse Zweckverband VRR:**

Der Finanzausschuss der Verbandsversammlung des ZV VRR empfiehlt der Verbandsversammlung, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Die Verbandsversammlung stimmt der Vollintegration des NVN in den ZV VRR zum 01.01.2026 nach Maßgabe der Grundlagenvereinbarung zu.
2. Die Verbandsversammlung stimmt der Grundlagenvereinbarung zur Vollintegration des NVN in den ZV VRR (**Anlage 1 zu dieser Beschlussvorlage**) einschließlich der Anlagen zu.
3. Die Verbandsversammlung stimmt dem Vertrag zwischen dem ZV VRR und dem NVN über die Eingliederung (Anlage 2 zur Grundlagenvereinbarung) zu.
4. Die Verbandsversammlung stimmt dem Vertrag mit den Kreisen Kleve und Wesel über die Mitgliedschaft im ZV VRR (Anlage 3 zur Grundlagenvereinbarung) zu.
5. Die Verbandsversammlung ermächtigt die Verbandsvorsteher des Zweckverbandes VRR, die Verträge zur Vollintegration des NVN in den VRR, soweit der ZV VRR betroffen ist, zu unterzeichnen
6. Die Verbandsversammlung stimmt den Änderungen der Satzung des ZV VRR gemäß Anlage 5 zur Grundlagenvereinbarung zu.
7. Die Verbandsversammlung stimmt den Änderungen der Satzung der VRR AöR gemäß Anlage 6 zur Grundlagenvereinbarung zu.

### **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:**

#### **A. Ausgangslage**

Ausgelöst durch das Regionalisierungsgesetz für den ÖPNV/SPNV hat das Land NRW am 7.3.1995 das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NRW) beschlossen und verkündet. Es ist am 1.1.1996 in Kraft getreten. Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV wurde den Kreisen und kreisfreien Städten (Aufgabenträgern) als kommunale Selbstverwaltungsaufgabe zugewiesen.

Mit dem Gesetz vom 7.3.1995 wurden 9 Kooperationsräume vorgegeben. Dabei wurden die bestehenden Strukturen der vorhandenen Tarifgemeinschaften weitestgehend zugrunde gelegt.

Im Gesetz wurde zudem festgelegt, dass zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung des Schienenpersonennahverkehr (SPNV) die Kreise und kreisfreien Städte einen Zweckverband als SPNV-Aufgabenträger zu bilden haben.

Der Zweckverband NVN wurde im Zuge der Bahnstrukturreform im Dezember 1995 gegründet und besteht aus den beiden Kreisen Wesel und Kleve. In diesem Kontext haben die Kreise dem Zweckverband NVN auf der Grundlage des ÖPNVG NRW die Aufgabenträgerschaft im SPNV übertragen.

Der Zweckverband VRR wurde bereits im Jahre 1978 gegründet, zunächst mit dem Ziel, einen Verbundtarif im Rhein-Ruhr-Raum ins Leben zu rufen und dessen Finanzierung sicherzustellen. Ergänzend wurde dem ZV VRR im weiteren Verlauf auch die Gesamtfinanzierung des ÖPNV (zunächst Infrastruktur- und Fahrzeugfinanzierung, aktuell Finanzierung gemeinschaftlicher Verpflichtungen im ÖSPV) übertragen. Im Zuge der Bahnstrukturreform er-

hielt er wie der NVN auch die Aufgabenträgerschaft im SPNV.

Diese dezentrale Aufgabenverteilung und die vorgegebene Gründung von 9 Zweckverbänden (in den jeweiligen gesetzlich vorgegebenen Kooperationsräumen) führte jedoch zu einem hohen Abstimmungsbedarf der 9 SPNV-Aufgabenträger in NRW.

Es handelt sich um öffentlich-rechtliche Gebietskörperschaften, die nach dem Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit (GkG) alle formalen und gesetzlichen Aufgaben erfüllen mussten. Im Ergebnis waren 9 Verbandsversammlungen als politische Vertretungen zu wählen und 9 Verbandsvorsteher zu bestellen. Für die administrative Aufgabenerledigung wurden 9 Geschäftsstellen eingerichtet und 9 Geschäftsführer benannt.

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

Diese kleinteilige Organisationsstruktur einhergehend mit einem großen Abstimmungsbedarf hat das Land NRW dann konsequenterweise durch das Gesetz vom 19.6.2007 zur Änderung des ÖPNVG zum 01.01.2008 geändert und den räumlichen Zuschnitt der Kooperationsräume von 9 auf 3 reduziert.

Seit dem 01.01.2008 bilden die Kreise Wesel und Kleve, die Mitglieder des ZV NVN sind, mit den Gebietskörperschaften, die Mitglieder des ZV VRR sind, einen gemeinsamen Kooperationsraum (Kooperationsraum A gem. § 5 Abs. 1, Buchst. a ÖPNVG NRW).

Auf der Grundlage der Öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zwischen dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (ZVVRR), der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR und dem Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein (NVN) über die Kooperation des NVN mit dem VRR und die Errichtung einer gemeinsamen Anstalt des öffentlichen Rechts vom 20./22.06.2007 wurde vereinbart, zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung eine gemeinsame rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts (AöR) nach Maßgabe des ÖPNVG NRW zu bilden.

Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV ist in diesem Zuge auf die VRR AöR übergegangen und der ZV NVN wurde ein weiterer Gewährträger der VRR AöR. Der NVN blieb als eigener Zweckverband mit der Bezeichnung Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein bestehen. Seine Aufgaben wurden in vollem Umfang von der VRR AöR wahrgenommen. Auch das Handling für die Verbandsversammlung des NVN wird durch die VRR AöR ausgeführt. Die Ge-

schäftsstelle des NVN wurde komplett aufgelöst. Im Kern hat die Verbandsversammlung des NVN neben der Information über die Entwicklungen im SPNV und im Tarif nur noch eine wesentliche Aufgabe: Aus ihren Reihen wählt sie die Vertreter des NVN für die Gremien des VRR, die dort die Interessen des Niederrheins vertreten.

## **B. Bilanz**

Die o.g. „Öffentlich-rechtliche Vereinbarung“ ist ein sehr fairer und zukunftsweisender Vertrag, der dem NVN nicht zum Nachteil gereichte und zudem als Vorbild für die Zusammenarbeit der Zweckverbände in den anderen Räumen diene.

Die Zusammenarbeit, sowohl politisch als auch verwaltungstechnisch, funktioniert reibungslos. Die Mitglieder der Verbandsversammlung des NVN werden regelmäßig umfangreich über alle Entwicklungen informiert, die Delegierten des NVN in den Gremien der AöR fühlen sich gut aufgehoben und gleichberechtigt behandelt.

Auch die Leistungsbilanz des NVN kann sich sehen lassen. Im Vertrag wurde das Leistungsvolumen des Fahrplanjahres 2008 garantiert. Dieses Leistungsvolumen wurde inzwischen erweitert. Hinzugekommen sind zudem neue Linien zum Teil mit Flügelkonzepten, technische Verbesserungen auf fast allen Strecken und nicht zuletzt die Erweiterung des Busangebots im Rahmen des X-Bus-Konzepts mit maßgeblicher Kostenbeteiligung der Kreise. Aktuell steht die Inbetriebnahme des ehemaligen Dieselnetzes Niers-Rhein-Emscher mit neuen hochwertigen batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen mit weiteren neuen Linien an, ebenso der Ausbau der Strecke Moers – Kamp-Lintfort.

Die o.g. öffentlich-rechtliche Vereinbarung war darüber hinaus insofern zukunftsweisend, da darin quasi als zweite Stufe der Zusammenarbeit eine weitere Integration der Zweckverbände VRR und NVN bereits angelegt ist.

## **C. Zielsetzung**

Seit der Konstituierung der politischen Gremien im VRR und im NVN Anfang 2021 wird im politischen Raum verstärkt das Anliegen diskutiert, die beiden Zweckverbände VRR und NVN intensiver miteinander zu verzahnen. Auch der Zukunftsvertrag der aktuellen Landesregierung zwischen CDU und Bündnis 90/Die Grünen sieht erhebliche Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung in der Organisation des ÖPNV in NRW.

Die aktuellen Entwicklungen, sowohl auf Bundes- als auch auf Landes- und Kommunalebene

ne, erfordern ein Umdenken hin zu schlanken Strukturen. Das Deutschlandticket und dessen ungeklärte Finanzierung, wegbrechende Finanzmittel in fast allen öffentlichen Haushalten und damit einhergehend finanzielle Engpässe für den SPNV sowie steigende Kosten im ÖPNV sind große Herausforderungen auch für die kommunale Ebene.

Vor diesem Hintergrund besteht politisch Einvernehmen, nunmehr die zweite Stufe der Zusammenarbeit und damit die vollständige Integration der Kreise Wesel und Kleve in den Zweckverband VRR mit Wirkung zum 01.01.2026 umzusetzen.

Sowohl landes- als auch kommunalpolitisch besteht der Wunsch nach einer Stärkung der ländlichen Räume. Insofern ist es nicht zeitgemäß und auch nicht länger zu vertreten, dass in einem vom Gesetzgeber vorgegebenen Kooperationsraum (hier A) unterschiedliche Tarifregelungen gelten. Dieses betrifft im VRR-Tarif ausschließlich die Schulträgerzahlungen an die Verkehrsunternehmen.

Das Ziel, allen Bürgerinnen und Bürgern im Kooperationsraum A einen einheitlichen Gemeinschaftstarif mit einheitlichen Beförderungsentgelten und Beförderungsbedingungen anzubieten, wurde bereits in der o.g. „Öffentlich-rechtlichen Vereinbarung“ formuliert. Auch im Rahmen der Integration der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein in den VRR im Jahre 2012 wurde dieses Ziel noch einmal ausdrücklich betont.

Mit der Reduzierung auf einen Zweckverband und eine Verbandsversammlung werden die Verwaltungsstrukturen verschlankt und der Aufwand reduziert, ohne dass die Kreise in der Sache weniger Informationen erhalten oder weniger an Entscheidungen mitwirken können.

Die Vertreterinnen und Vertreter der Kreise in den Gremien des VRR sind – wie auch in den anderen VRR-Kommunen und wie bislang die Vertreterinnen und Vertreter in den Gremien des NVN- unmittelbar von den beiden Kreistagen zu bestimmen. Die Kreise werden Vollmitglied in dem ZV VRR.

#### **D. Vertragswerk**

1. Die Vollintegration des NVN in den ZV VRR ist aus kommunalrechtlichen Gründen in einem Vertragspaket bestehend aus mehreren Verträgen, insbesondere bezogen auf die
  - Eingliederung nach § 22a GkG NRW
  - konkrete Mitgliedschaft der Kreise Wesel und Kleve im Zweckverband VRR
  - Tarifangleichung im Schülersegment,

und zwei Satzungsänderungen

- Satzung ZV VRR
- Satzung VRR AöR

unter der Bezeichnung „Grundlagenvereinbarung NVN“, geregelt.

Neben den aus rein juristischen Gründen erforderlichen Verträgen (Eingliederung, Aufgabenübertragung) sind zwei Verträge (Mitgliedschaftsvertrag: Vertrag über die Mitgliedschaft der Kreise Kleve und Wesel im ZV VRR, Tarifangleichungsvertrag: Vertrag über die Angleichung der Schulträger tarife) inhaltlich von Bedeutung.

Der Mitgliedschaftsvertrag regelt insbesondere die finanzielle Beteiligung der Kreise an Kosten des ZV im Wege der gesetzlich und satzungsrechtlich vorgesehenen Umlagen und die konkreten Mitgliedschaftsrechte der Vertreter der Kreise Kleve und Wesel in den Gremien des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr.

## 2. Mitgliedschaftsvertrag:

2.1 Der Mitgliedschaftsvertrag regelt die Übertragung von Aufgaben der Kreise auf den ZV VRR und die finanzielle Beteiligung der Kreise an Kosten des ZV im Wege der gesetzlich und satzungsrechtlich vorgesehenen Umlagen.

### a. Umlage zur Finanzierung des Eigenaufwands des ZV VRR:

Der Eigenaufwand des ZV VRR ist von allen Verbandsmitgliedern im Verhältnis ihrer Einwohnerzahl jeweils in einer gesonderten Eigenaufwandsumlage aufzubringen. Maßgebend ist der vom Landesbetrieb Information und Technik NRW auf das Ende des jeweils vorhergehenden Haushaltsjahres fortgeschriebene Stand der Wohnbevölkerung.

Die Eigenaufwandsumlage ist für das Jahr 2026 der Höhe nach gedeckelt auf **500.000 €.**

### b. Umlage zur Finanzierung des Eigenaufwands der VRR AöR:

Die AöR-Umlage ist für das Jahr 2026 der Höhe nach gedeckelt auf **6.000.000 €.** Die Höhe der Umlage wird nach Maßgabe der Satzung des ZV VRR angepasst (maximal 1% Steigerung pro Jahr).



Die Umlagen zur Finanzierung des Eigenaufwandes der VRR AöR der Kreise Kleve und Wesel werden festgesetzt auf:

Kreis Wesel 5,85 %

Kreis Kleve 4,16 %

vom Gesamtbetrag der AöR-Umlage nach der jeweiligen Umlagensatzung.

Die übrigen Verbandsmitglieder des ZV VRR werden entsprechend entlastet. Der prozentuale Anteil der Bestandsmitglieder sinkt um ca. 10% (z.B. Essen von 8,19% auf 7,37%, Kreis RE von 9,04% auf 8,15%, Wuppertal von 5,03% auf 4,53%)

c. SPNV- Umlage:

Die Verbandsversammlung des ZV VRR hat einstimmig entschieden, bis auf weiteres keine SPNV-Umlage zu erheben. Die SPNV-Betriebsleistungen sind grundsätzlich durch Regionalisierungsmittel und den dem SPNV zustehende Einnahmen zu finanzieren.

Der Zweckverband wird deshalb in seiner mittelfristigen Finanzplanung im Rahmen seiner Möglichkeiten, wenn nötig insbesondere unter Berücksichtigung von Kostenreduzierungen durch Einsparungen im SPNV-Leistungsangebot, gewährleisten, dass keine SPNV-Umlage entsteht.

Als gesetzlicher Umlageverband kann der Zweckverband VRR in besonderen Ausnahmefällen eigene Mittel zur Finanzierung des SPNV verwenden (SPNV-Umlage nach § 17 ZVS). Ist aufgrund besonderer Umstände eine Umlage zur Finanzierung von Betriebsleistungen im SPNV gemäß § 19 Absatz 1 GkG NRW erforderlich, ist diese für den Zuständigkeitsbereich des ZV VRR auf **10 Mio. €** pro Jahr gedeckelt.

Für haftungsrelevante Risiken im SPNV, deren Ursache vor Inkrafttreten dieses Vertrages liegen (z.B. Insolvenz Abellio), gelten im Verhältnis zu den Kreisen Kleve und Wesel die Bestimmungen des „Öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zwischen dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (ZVRR), der Verkehrs-

verbund Rhein-Ruhr AöR und dem Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein (NVN) über die Kooperation des NVN mit dem VRR und die Errichtung einer gemeinsamen Anstalt des öffentlichen Rechts vom 20./22.06.2007“ entsprechend.

- 2.2 Der Mitgliedschaftsvertrag regelt zudem die Teilhabe von Mitgliedern der Verbandsversammlung, die von den Kreisen Kleve und Wesel entsandt wurden, in den Organen und Gremien des ZV VRR und der VRR AöR für die erste Wahlperiode. Der ZV VRR sichert zu, dass mindestens in der ersten Wahlperiode nach den Kommunalwahlen 2025 in den Organen und in jedem Ausschuss der VRR AöR mindestens ein Mitglied der Verbandsversammlung, das von den Kreisen Kleve oder Wesel entsandt wurde, vertreten ist.
- 2.3 Mit der Eingliederung des NVN in den ZV VRR erlangen die Kreise Wesel und Kleve die Vollmitgliedschaft im ZV VRR. Sie werden damit jeweils gleichberechtigte Mitglieder des ZV VRR mit allen Rechten und Pflichten.

### 3. Tarifangleichungsvertrag:

Aus der Historie haben sich die Kosten für Schulwegfahrten im NVN (VGN) anders entwickelt als im VRR. Im NVN-Raum (ehemaliger VGN-Tarif) lagen von Beginn an die Tarife für freifahrtberechtigte Schüler wesentlich höher (z.B. 70,60 € VGN gegenüber 57,90 € im VRR, Tarif A, Stand 01.01.2025). Der VRR wird vor diesem Hintergrund den VRR-Verbundtarif stufenweise dergestalt anpassen, dass tarifrechtlich eine vollständige Gleichbehandlung der Schulträger im Gebiet des ZV VRR sichergestellt ist.

Mit der Eingliederung einhergehend ist die Gleichbehandlung aller Räume im Gebiet des ZV VRR zu gewährleisten und die höhere finanzielle Belastung der Schulträger im NVN ausschließlich aufgrund der Zugehörigkeit zum ländlichen Raum mittelfristig zu beenden. Die Vollintegration bedeutet deshalb für die beiden Kreise auch eine Gleichbehandlung der Räume in Bezug auf die Schulträgetarife.

Die Tarifposition „Schulträger VGN“ (Stichtag 31.12.2025) wird für alle Schulträger in den Kreisen Kleve und Wesel stufenweise auf das Preisniveau der Tarifposition „Schulträger VRR“ dergestalt angepasst, dass diese Schulträger in der Summe um maximal **3 Mio. € jährlich** entlastet werden.

Korrespondierend zur Entlastung der Schulträger im NVN stellt der VRR für einen Übergangszeitraum (maximal 8 Jahre), längstens bis zur vollständigen Anpassung der Tarifposition „Schulträger VRR“ im VRR-Verbundtarif auf das Niveau der Tarifposition „Schulträger VGN“, den in den Kreisen Kleve und Wesel betroffenen Verkehrsunternehmen eine Tarifausgleichsleistung auf der Grundlage einer „Allgemeinen Vorschrift“ ab dem 01.01.2026 in Höhe von maximal **jährlich 3 Mio. €** zur Verfügung.

Infolge dieser „Allgemeinen Vorschrift“ werden die Verkehrsunternehmen im NVN von den größten Einnahmenrisiken im Schülermarkt (z.B. Vertragskündigungen seitens der Schulträger) entlastet.

Die konkrete Umsetzung dieser Tarifangleichung obliegt dann der Beschlussfassung der Gremien des VRR.

Das Vorhaben der Vollintegration des NVN hat unabhängig von der finanziellen Entlastung der Schulträger im NVN positive Effekte auf den Schülermarkt: Neben der tariflichen Harmonisierung der Schulträgere tarife im VRR-Raum sorgen die Kompensationsleistungen für eine Stabilisierung im Schülersegment des eher ländlich geprägten Raums in Gänze.

## **E. Kommunalaufsicht**

Die VRR AöR hat in Abstimmung mit den Vertragspartnern schon zu Beginn der Gespräche die Kommunalaufsicht bei der Bezirksregierung Düsseldorf zu den Überlegungen zur Integration des NVN in den ZV VRR einbezogen. Zumindest der Eingliederungsvertrag und die Änderungen der Satzung des ZV VRR bedürfen der Genehmigung der Kommunalaufsicht. Aufgrund einiger rechtlicher und verfahrenstechnischer Fragen im Rahmen dieses Vorhabens war eine rechtzeitige Einbindung der Kommunalaufsicht geboten.

Das gesamte Vertragspaket wurde zeitgleich auch der Kommunalaufsicht zur Verfügung gestellt. Es kann deshalb nicht ausgeschlossen werden, dass infolge von Anmerkungen oder Hinweisen der Kommunalaufsicht Änderungen an einzelnen Vertrags- oder Satzungsformulierungen im laufenden politischen Entscheidungsprozess notwendig werden können.