



WPR Rhein-Ruhr GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

## **Offenzulegende Unterlagen**

**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,  
Essen**

**Bilanz zum 31. Dezember 2009**

**Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom  
1. Januar bis 31. Dezember 2009**

**Anhang für das Geschäftsjahr 2009**

**Lagebericht für das Geschäftsjahr 2009**

**Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers**

**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,**

Essen

Bilanz zum 31. Dezember 2009

**AKTIVA**

	31.12.2009	31.12.2008
	€	€
<b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>		
I. <u>Immaterielle Vermögensgegenstände</u>		
1. Software	2.098.881,00	1.840.846,00
2. Geleistete Anzahlungen	122.627,10	190.260,00
	2.221.508,10	2.031.106,00
II. <u>Sachanlagen</u>		
Betriebs- und Geschäftsausstattung	681.574,00	818.500,00
III. <u>Finanzanlagen</u>		
1. Beteiligungen	34.150,00	37.150,00
2. Sonstige Ausleihungen	198.662,14	215.300,18
	232.812,14	252.450,18
	3.135.894,24	3.102.056,18
<b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>		
I. <u>Vorräte</u>		
1. Unfertige Leistungen	35.575.440,45	34.401.756,23
2. Erhaltene Anzahlungen	-35.575.440,45	-34.401.756,23
	0,00	0,00
II. <u>Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</u>		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	763.078,94	738.310,61
2. Forderungen gegen den ZV VRR	428.943,24	167.135,46
3. Sonstige Vermögensgegenstände	1.413.917,43	2.452.809,84
	2.605.939,61	3.358.255,91
III. <u>Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</u>		
	89.619.323,24	146.044.804,88
	92.225.262,85	149.403.060,79
	21.698,03	18.124,71

**C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN**

**TREUHANDVERMÖGEN:**  
Treuhandkonten zur Verteilung  
- aus der Einnahmenaufteilung  
- Präsidium

**PASSIVA**

	31.12.2009	31.12.2008
	€	€
<b>A. EIGENKAPITAL</b>		
I. <u>Stammkapital</u>		
II. <u>Kapitalrücklage</u>		
III. <u>Jahresfehlbetrag</u>		
	2.525.000,00	2.525.000,00
	7.858.299,64	8.408.253,38
	-5.719.487,61	-6.840.903,74
	4.663.812,03	4.092.349,64
	1.778.642,50	1.704.438,75
<b>B. SONDERPOSTEN</b>		
Sonderposten für Investitionszuschüsse		
<b>C. RÜCKSTELLUNGEN</b>		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	4.418.858,00	4.162.833,00
2. Sonstige Rückstellungen	8.582.710,33	85.865.759,00
	13.001.568,33	90.028.592,00
<b>D. VERBINDLICHKEITEN</b>		
1. Erhaltene Anzahlungen	3.379.087,41	4.146.408,30
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.652.530,90	3.856.803,48
3. Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln	65.402.927,12	26.294.058,46
4. Sonstige Verbindlichkeiten	5.426.768,64	22.112.245,76
	75.861.314,07	56.409.516,00
<b>E. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>		
	77.518,19	288.345,29
	95.382.855,12	152.523.241,68
<b>TREUHANDVERBINDLICHKEITEN:</b>		
Abzuführende Beträge auf Treuhandkonten		
- aus der Einnahmenaufteilung	3.706.240,70	10.075.717,98
- Präsidium	6,32	16.789,97

**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,  
Essen**

Gewinn- und Verlustrechnung  
für die Zeit vom  
1. Januar bis 31. Dezember 2009

	€	<u>2009</u> €	<u>2008</u> €
<b><u>Bereich Eigenaufwand VRR</u></b>			
1. Umsatzerlöse		9.545.780,35	9.451.213,41
2. <u>Sonstige betriebliche Erträge</u>			
a) Sonstige Erträge	9.899.923,30		9.456.909,53
b) Erträge aus der Auflösung von Sonderposten für Investitionszuschüsse	<u>705.740,34</u>		<u>571.892,53</u>
		10.605.663,64	10.028.802,06
3. <u>Materialaufwand</u>			
Aufwendungen für bezogene Leistungen		-11.906.575,83	-13.075.319,34
4. <u>Personalaufwand</u>			
a) Löhne und Gehälter	-8.055.895,02		-7.701.413,56
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	<u>-2.540.114,74</u>		<u>-2.350.936,57</u>
- davon Altersversorgung: € 1.133.372,15 (2008: € 977.215,95)		-10.596.009,76	-10.052.350,13
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		-1.275.285,52	-1.175.166,01
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen		-3.502.400,54	-3.918.797,14
7. Erträge aus Beteiligungen		9.000,00	16.020,19
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		1.401.982,05	2.221.403,66
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		0,00	-335.323,44
10. Sonstige Steuern		<u>-1.642,00</u>	<u>-1.387,00</u>
<b>Ergebnis Bereich Eigenaufwand VRR/nicht durch Erträge gedeckter Aufwandsüberhang</b>		<b>-5.719.487,61</b>	<b>-6.840.903,74</b>

<b><u>Bereich SPNV-Finanzierung</u></b>		
11. Erträge aus der SPNV-Finanzierung	450.173.149,49	450.312.090,00
12. Aufwendungen aus der Weiterleitung der SPNV-Finanzierungsmittel	<u>-450.173.149,49</u>	<u>-450.312.090,00</u>
<b>Ergebnis Bereich SPNV-Finanzierung</b>		<b>0,00 0,00</b>
<b><u>Bereich ÖSPV-Finanzierung</u></b>		
13. Erträge aus der ÖSPV-Finanzierung	64.593.972,60	63.651.702,30
14. Aufwendungen aus der Weiterleitung der ÖSPV-Finanzierungsmittel	<u>-64.593.972,60</u>	<u>-63.651.702,30</u>
<b>Ergebnis Bereich ÖSPV-Finanzierung</b>		<b>0,00 0,00</b>
<b><u>Bereich Investitionsförderung</u></b>		
15. Erträge aus Investitionsförderung	45.428.143,66	15.721.871,00
16. Aufwendungen aus der Weiterleitung der Investitionsfördermittel	<u>-45.428.143,66</u>	<u>-15.721.871,00</u>
<b>Ergebnis Bereich Investitionsförderung</b>		<b>0,00 0,00</b>
<b><u>Bereich Stadtbahn-Finanzierung</u></b>		
17. Bestandsveränderung der Stadtbahn-Bauleistungen	1.173.684,22	1.980.886,48
18. Bezogene Leistungen für den Stadtbahnbau	<u>-1.173.684,22</u>	<u>-1.980.886,48</u>
<b>Ergebnis Bereich Stadtbahn-Finanzierung</b>		<b>0,00 0,00</b>
19. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	<u>-5.719.487,61</u>	<u>-6.840.903,74</u>
20. Jahresfehlbetrag	<u><u>-5.719.487,61</u></u>	<u><u>-6.840.903,74</u></u>

**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,  
Essen**

Anhang  
für das Geschäftsjahr 2009

**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 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.

Die Aufstellung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2009 erfolgte im Zusammenhang mit dem DB-Rechtstreit unter Berücksichtigung des von der DB Regio und der VRR AöR unterzeichneten „Vertrag zur außergerichtlichen Beilegung der anhängigen Rechtstreitigkeiten und zur Verbesserung des SPNV im Zuständigkeitsgebiet des VRR“ (Vergleichsvertrag) vom 24. November 2009 und der gewährten Fehlbetragsfinanzierung durch das Land NRW dargestellt, da der Vertrag im Jahr 2009 umgesetzt wurde und nach derzeitigem Kenntnisstand an-

zunehmen ist, dass die Erhaltung der rechtlichen Wirksamkeit des Vertrages erreicht werden kann. Der Vergleichsvertrag wurde von der Vergabekammer der Bezirksregierung Münster für unwirksam erklärt. Die Vertragsparteien haben gegen den Beschluss Rechtsmittel beim Oberlandesgericht Düsseldorf eingelegt. Die im Jahr 2009 gewährte Defizitfinanzierung durch das Land NRW (22,9 Mio. € für das Defizit bis 2008 und 22,1 Mio. € für das Defizit 2009) wurde berücksichtigt.

Sofern eine außergerichtliche Einigung aufgrund der vergaberechtlichen Unwirksamkeit des Vergleichsvertrages scheitern und stattdessen die Bedingungen des erstinstanzlichen Urteils vom Verwaltungsgericht Gelsenkirchen im DB-Rechtstreit zum Tragen kommen, ergäben sich höhere Aufwendungen und zusätzliche Verbindlichkeiten aus Ansprüchen der DB Regio in Höhe von 18,7 Mio. € zuzüglich Zinsen bis zum 31. Dezember 2008 und in Höhe von 15,4 Mio. € für 2009 unter Berücksichtigung der bereits gewährten Defizitfinanzierung des Landes NRW. Den zusätzlichen Aufwendungen ständen Ausgleichsansprüche gegen die VRR Zweckverbandsmitglieder, den Städten und Kreisen, als Gewährträger des VRR gegenüber.

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. Es wurde von dem Wahlrecht des § 268 Absatz 5 HGB Gebrauch gemacht und die erhaltenen Anzahlungen offen von den Vorräten abgesetzt. Der die Vorräte überwiegende Teil der erhaltenen Anzahlungen wird unter den Verbindlichkeiten 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** wurden in Höhe der Auszahlungen angesetzt, soweit diese Aufwendungen für eine bestimmte Zeit nach dem Bilanzstichtag darstellen.

Das **Stammkapital** und die **Kapitalrücklage** sind mit dem Nennbetrag ausgewiesen. Der Jahresabschluss ist vor Ergebnisverwendung aufgestellt.

Der **Sonderposten** für Investitionszuschüsse erfasst Zuschüsse und wird korrespondierend zu den Abschreibungen der finanzierten Gegenstände des Anlagevermögens aufgelöst.

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 Rückstellungen enthalten die auf die VRR AöR entfallenden Versorgungslastenanteile. 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 **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** berücksichtigen Einzahlungen, die Erträge für eine bestimmte Zeit nach dem Bilanzstichtag darstellen.

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

Die Zusammensetzung und Entwicklung des **Anlagevermögens** ergibt sich aus dem Anlagenpiegel (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 keine Wertberichtigung berücksichtigt. Es bestehen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht in Höhe von T€ 7.

Als **Eigenkapital** werden das Stammkapital, die Kapitalrücklage und der Jahresfehlbetrag bilanziert. Bei der Kapitalrücklage handelt es sich um Rücklagen gemäß § 272 Absatz 2 Nr. 4 HGB.

Die Entwicklung des Eigenkapitals stellt sich wie folgt dar:

	Stand am 01.01.2009	Umbuchung <sup>1)</sup>	Zugang/ Entnahme	Stand am 31.12.2009
	€	€	€	€
Stammkapital	2.525.000,00	0,00	0,00	2.525.000,00
Kapitalrücklage	8.408.253,38	-6.840.903,74	6.290.950,00 <sup>2)</sup>	7.858.299,64
Jahresfehlbetrag	-6.840.903,74	6.840.903,74	-5.719.487,61 <sup>3)</sup>	-5.719.487,61
	<u>4.092.349,64</u>	<u>0,00</u>	<u>571.462,39</u>	<u>4.663.812,03</u>

<sup>1)</sup> entsprechend dem Beschluss des Verwaltungsrates vom 10. September 2009

<sup>2)</sup> Einzahlungen des ZV VRR für die Finanzierung der gesetzlichen Aufgaben der VRR AöR gem. ÖPNVG NRW

<sup>3)</sup> Jahresfehlbetrag 2009

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.

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

	Stand am 01.01.2009	Verbrauch/ Auflösung	V A	Zuführung	Stand am 31.12.2009
	T€	T€		T€	T€
<u>1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen</u>	<u>4.163</u>		1 V	257 <sup>1)</sup>	<u>4.419</u>
<u>2. Sonstige Rückstellungen</u>					
SPNV-Finanzierung	77.100	77.100	V	0	0
Altersteilzeit	2.324	263	V	0	2.061
Resturlaub	212	212	V	153	153
Mehrarbeit	44	44	V	30	30
Jubiläumswendungen	30	2	V	0	28
Ausstehende Rechnungen	1.079	836	V		
		175	A	1.083	1.151
Rechtsberatung	3.068	1.157	V	2.574	4.485
Erstattung Planungsmittel	1.086	985		0	101
Sonstige Gutachten	199	31	V	15	183
Archivierung	45	0		1	46
Jahresabschlusskosten	39	28	V		
		11	A	41	41
WEKA-Rückbau	37	0		7	44
Zinsen für vorzeitige Mittelanforderung	334	322	V		
		2	A	1	11
Sonstige Rückstellungen	269	216	V		
		53	A	248	248
	<u>85.866</u>	<u>81.196</u>	V		
		241	A	4.153	8.582
		81.197	V		
	<u>90.029</u>	<u>241</u>	A	<u>4.410</u>	<u>13.001</u>

Die Rückstellung für SPNV-Finanzierung berücksichtigte im Vorjahr die gemäß konkretisiertem Eckpunktepapier und der Erklärung des Landes NRW durch den VRR zu tragenden Ansprüche der DB Regio NRW GmbH. Die Ansprüche der DB Regio NRW GmbH wurden auf Mio. 100 € festgelegt. Damit entfallen unter Berücksichtigung der Defizitfinanzierung durch das Land NRW in Höhe von Mio. 22,9 € auf den VRR Mio. 77,1 €, die aus angesparten Mitteln finanziert und im Jahr 2009 an die DB Regio NRW GmbH ausgezahlt wurden.

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 24 abgeschlossene Verträge berücksichtigt. Potentielle Fälle sind nicht berücksichtigt. Die 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 2009, für die zum Zeitpunkt der Erstellung des Jahresabschlusses noch keine Lieferantenrechnungen vorlagen.

Die Rückstellungen für Rechtsberatung betreffen die voraussichtlichen Aufwendungen für Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit dem DB-Rechtstreit und der vergaberechtlichen Wirksamkeit des Vergleichsvertrages mit der DB Regio NRW GmbH auf Basis der außergegerichtlichen 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:

	31.12.2009	31.12.2008
	T€	T€
1. Erhaltene Anzahlungen	3.379	4.146
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.653	3.857
3. Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln	58.309	26.294
- davon aus SPNV-Finanzierung	(22.100)	(0)
4. Sonstige Verbindlichkeiten	12.521	22.112
- davon aus SPNV-Finanzierung	(10.499)	(20.514)
- davon aus Steuern	(129)	(125)
- davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0)	(0)
	<u>75.862</u>	<u>56.409</u>

Bei den erhaltenen Anzahlungen handelt es sich im Wesentlichen um Anzahlungen für VRR-Projekte, insbesondere für Stadtbahn-Bauleistungen (T€ 1.535, vgl. Seite 14 des Anhangs) und Stadtbahn-Planungsleistungen (T€ 1.711) sowie Anzahlungen für die Zentrale und Regionale Koordinierungsstelle ZKS (T€ 7) und RKS (T€ 127).

Die Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln betreffen die Investitionsförderung gemäß § 12 ÖPNVG NRW (T€ 33.502), die SPNV-Finanzierung 2009 (T€ 22.100), die Fahrzeugförderung gemäß §11 Absatz 2 ÖPNVG NRW (T€ 782) und weiterzuleitende Mittel im Rahmen des Zuwendungsmanagements.

Die **Umsatzerlöse** enthalten im Wesentlichen die Umlage der Verkehrsunternehmen 2009 in Höhe von T€ 9.504.

Die **sonstigen Erträge** beinhalten Zuwendungen des Landes NRW in Höhe von T€ 8.192. Die Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse stellen einen Gegenposten zur Abschreibung des durch Zuschüsse geförderten Anlagevermögens dar und betragen T€ 706.

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

	2009	2008
	T€	T€
<b><u>Löhne und Gehälter</u></b>		
Gehälter	8.340	7.772
Veränderung der Personalrückstellungen	-336	-121
Übrige	52	50
	<u>8.056</u>	<u>7.701</u>
<b><u>Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung</u></b>		
Sozialversicherungsbeiträge	1.358	1.329
Versorgungskasse	476	467
Veränderung der Pensionsrückstellungen	256	139
Übrige	450	416
	<u>2.540</u>	<u>2.351</u>

davon für Altersversorgung: T€ 1.133 (2008: T€ 977)

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

In den **Zinserträgen** sind solche aus der Abwicklung der Einnahmenaufteilung (T€ 47) enthalten.

Der **Bereich der SPNV-Finanzierung** stellt sich unter Berücksichtigung des „Vertrag zur außergerichtlichen Beilegung der anhängigen Rechtstreitigkeiten und zur Verbesserung des SPNV im Zuständigkeitsgebiet des VRR“ vom 24. November 2009 wie folgt dar:

<u>Erträge</u>	2009 T€	2008 T€
Regelverkehre		
Zuwendungen des Landes NRW nach § 11 ÖPNVG NRW	362.694	357.462
Zuwendungen des Landes NRW zur Defizitfinanzierung 2009 *	22.100	0
SPNV-Umlage der Zweckverbandsmitglieder	15.182	15.182
Verwendung angesparter Mittel (aus Einbehalten)	17.110	40.413
Sonstige Erträge		
aus Abrechnungen SPNV-Verkehrsverträge	119	6.865
aus Kostenbeteiligungen der SPNV-VU (IC/EC-Nutzung)	321	432
Zuwendungen Land NRW (IC/EC-Nutzung)	400	233
Zinserträge	742	3.103
Zuwendungen Land NRW (NVN Kooperationsverträge)	193	193
Übrige	1.348	1.593
Fahrgeldeinnahmen aus Bruttoeinnahmenaufteilungsverträgen	29.964	24.837
	<u>450.173</u>	<u>450.313</u>
 <u>Aufwendungen</u>		
Regelverkehre		
Ansprüche der Verkehrsunternehmen	414.623	434.431
erwartete Defizitfinanzierung durch das Land NRW *	0	-22.900
	<u>414.623</u>	<u>411.531</u>
Service und Sicherheit	2.647	1.527
Sonderverkehre	45	113
Abgrenzung in die sonstigen Verbindlichkeiten	0	11.032
Aufwendungen aus IC/EC-Nutzung	721	717
Kooperationsverträge NVN	192	193
Zinsaufwendungen	1.913	0
Übrige	68	363
Verrechnete Aufwendungen in Höhe der		
Fahrgeldeinnahmen aus Bruttoeinnahmenaufteilungsverträgen	29.964	24.837
	<u>450.173</u>	<u>450.313</u>

\* im Vorjahr T€ 22.900 von den Aufwendungen abgesetzt

Das Land NRW hat im Jahr 2009 durch Zuwendungsbescheid zusätzlich zur Defizitfinanzierung T€ 45.000 zur Verfügung gestellt. Hiervon wurden entsprechend den Vereinbarungen im Zusammenhang mit der außergerichtlichen Einigung im Jahr 2009 T€ 22.900 an die DB Regio NRW GmbH für das Jahr 2008 ausgezahlt.

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:

	2009	2008
	T€	T€
<u>Erträge</u>		
Zuwendungen des Landes NRW		
nach § 11 Absatz 2 ÖPNVG NRW	55.918	55.918
Allgemeine Verbandsumlage für nicht-kommunale VU	7.032	6.844
Rückforderungen von Verkehrsunternehmen	818	38
Entnahme aus Verbindlichkeiten (Zinserträge Vorjahre)	826	851
	<u>64.594</u>	<u>63.651</u>
<u>Aufwendungen</u>		
aus der Weiterleitung der Zuwendungen		
an öffentliche und private Verkehrsunternehmen	56.743	56.793
Allgemeine Verbandsumlage für nicht-kommunale VU	7.032	6.844
Rückzahlungen an das Land NRW, übrige	819	14
	<u>64.594</u>	<u>63.651</u>

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 2009 T€ 45.428 und sind bis zum 30. Juni des Folgejahres auszuzahlen. 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.

Für das Jahr 2009 wird ein **Jahresfehlbetrag** von € -5.719 ausgewiesen.

#### **IV. SONSTIGE ANGABEN**

Im **Vorstand** waren im Geschäftsjahr 2009 Herr Martin Husmann als Vorstandsprecher und Herr Dr. Klaus Vorgang. Die Bezüge belaufen sich insgesamt für das Geschäftsjahr 2009 für Herrn Husmann auf T€ 232 und für Herrn Dr. Klaus Vorgang auf T€ 231. Im Berichtsjahr wurden keine Darlehen an Vorstandsmitglieder gewährt.

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

<u>Stimmberechtigte Mitglieder</u>		Bezüge in T€
Abrahams, Manfred	Stadtkämmerer	0,8
Asbeck, Peter	Richter	1,4
Beine, Lothar	Beamter	3,4
Bielefeld, Anton-Günther	Geschäftsführer VKV mbH	1,3
Bornfelder, Peter	Stadtdirektor	1,6
Bräer, Rolf-Jürgen	Schulleiter	0,9
Brüggemann, Heinrich	Vorsitzender der Geschäftsführung	0,5
Dittgen, Volker	technischer Angestellter	4,0
Emmerich, Karl-Heinz	Informationselektroniker	1,0
Gensler, Frank	Beamter	0,9
Hartnigk, Andreas	Rechtsanwalt	1,6
Heidenreich, Frank	stellv. Vorsit- zender	
	Kaufmann/Betriebswirt	6,7
Heinzel, Freddy	Rechtsanwalt	0,5
Holler, Harald	Ausschussassistent	1,6
Kaltwasser, Kai	Historiker	1,3
Kamperdick, Udo	Rentner mit Nebentätigkeit als Verwaltungsangestellter	1,7
Krause, Friedhelm	Sparkassenbetriebswirt a. D.	1,4
Krüger, Mario	Dipl. Ingenieur	2,6
Leonhardt, Werner	bis 04.12.2009 Beigeordneter	1,6
Mette, Gerhard	Maschinenbaufertigungstechniker	1,6
Mettler, Herbert	Vorruhestand (Bergbau)	1,4
Miksch, Adolf	stellv. Vorsit- zender	
	Rentner	6,0
Mühlenfeld, Rolf	Pensionär	0,9
Müller, Dr. Ansgar	Kommunaler Wahlbeamter/Landrat	0,5
Napp, Herbert	Vorsitzender Bürgermeister	6,2
Ockel, Reinhard	Versicherungskaufmann/Direktionsbevollmächtigter	1,2
Pfeifer, Stefan	Gewerkschaftssekretär/Abteilungsleiter	0,9
Prüsse, Ernst	stellv. Vorsit- zender	
	Rentner	6,0
Richter, Martin M.	Beamter, Kreisdirektor	2,8
Roeske, Joachim	Dipl. Ingenieur	1,8
Rüberg, Dr. Burkhard	Finanzvorstand	2,1
Runde, Heinz	Vorsitzender der Geschäftsführung der Stadtwerke Neuss	2,3
Sauerwald, Monika	Hausfrau	0,9
Schneider, Ernst	Stadtkämmerer	1,2
Siewior, Klaus	Vorstandsvorsitzender	0,3
Simon, Bernhard	Dipl.-Verwaltungswirt/Erster Polizeihauptkommissar a. D.	3,4
Tann, Guido	Kaufmann	0,6
Tietz, Uwe	Stadtplaner/Kreisangestellter (Leiter Kreisentwicklung und Beteiligung beim Ennepe-Ruhr-Kreis)	1,3
Vogt, Dirk	Richter	1,9
von der Mühlen, Michael	Stadtdirektor der Stadt Gelsenkirchen	0,9
Weber, Wolfgang	Ind. Kfm.	3,6
Welp, Axel C.	Dipl.-Geograf	2,2
Westerwick, Hans-Joachim	bis 25.12.2009 Rentner	0,8
Will, Dr. Christian	Rechtsanwalt, Finanzdienstleister	2,4

**Stellvertretende Mitglieder**

		Bezüge	
		in T€	
Ackermann, Peter		Vorstand Personal und Betrieb	-
Barton, Axel		Dipl.-Verwaltungswirt	1,2
Bonan, Uwe		Beigeordneter und Stadtkämmerer	0,3
Bosse, Helmut		Pensionär	2,2
Corsten, Rolf		erster Beigeordneter und Stadtkämmerer	0,5
Crefeld, Günter	bis 31.05.2009	Schulleiter	-
Czerwinski, Norbert		Wissenschaftlicher Mitarbeiter	0,4
Dreier, Heinz-Dieter		Oberstabsfeldwebel a. D.	0,5
Drinnhausen, Jörg		Rentner	0,1
Flügel, Bernd		Prokurist	2,1
Fritz, Jürgen		Rentner	0,4
Gerdes, Michael		Elektroanlageninstallateur	0,5
Giffeler, Uwe		selbständiger Unternehmensberater	0,5
Gräber, Alexandra		selbstständige Dipl.-Geografin und Angestellte in Teilzeit	0,8
Grothe, Thomas		Stadtbaurat (tech. Beigeordneter)	0,1
Huch, Hans-Peter		Bankkaufmann	1,3
Janning, Dr. Hermann		Vorsitzender der Geschäftsführung Duisburger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH, Vorstandsvorsitzender der Stadtwerke Duisburg AG	-
Jung, Hubert		Mitglied des Vorstandes der Dortmunder Stadtwerke AG	0,3
Klunk, Peter		Technischer Beigeordneter	0,4
Kratzsch, Dr. Ernst		Stadtbaurat der Stadt Bochum	-
Krebs, Bernd		Pensionär	1,7
Kromberg, Christian		Leiter Büro des Oberbürgermeisters der Stadt Essen	-
Kuckels, Bernd		Stadtdirektor und Stadtkämmerer	0,5
Läckes, Manfred		Tragwerksplaner für den konstruktiven Ingenieurbau	0,1
Lassak, Hans-Peter		1. Kriminalhauptkommissar, Dipl.-Verwaltungswirt	0,8
Lehmann, Willy		Rentner	0,9
Liedschulte, Rosemarie		Hausfrau	0,5
Meyer, Klaus		Ingenieur Land NRW	1,2
Mosblech, Volker		selbstst. Versicherungskaufmann	1,0
Nübel, Harald		Verwaltungsangestellter, Dipl.-Ökonom	1,2
Ollech, Heinrich		Rentner	1,6
Petrauschke, Hans-Jürgen		Kreisdirektor	0,8
Pfister, Ulrich		Dipl.-Volkswirt	0,3
Rattenhuber, Helmut		Stadtkämmerer	-
Sauerland, Adolf		Oberbürgermeister	-
Schlottmann, Rainer		Rechtsanwalt	0,8
Schmitz, Gert		Krankenhausdirektor a. D.	0,1
Seibel, Sabine			-
Sierau, Ullrich		Kommunaler Wahlbeamter (Stadtdirektor) bei der Stadt Dortmund	0,3
Slawig, Dr. Johannes		Stadtdirektor und Stadtkämmerer der Stadt Wuppertal	-
Spreen, Wolfgang		Landrat	-
Weigel, Andreas		Oberstudienrat	0,5
Welt, Jochen		Landrat	0,3

Die Aufwandsentschädigungen für die Mitglieder des Verwaltungsrates im Jahr 2009 betragen T€ 112. Es haben 36 Sitzungen des Verwaltungsrates und der Ausschüsse stattgefunden.

Im Geschäftsjahr 2009 waren **Mitarbeiter** wie folgt beschäftigt:

<b>VRR AöR</b>	<b>31.03.2009</b>	<b>30.06.2009</b>	<b>30.09.2009</b>	<b>31.12.2009</b>
P-Wert der vorhandenen Mitarbeiter	138,71	139,71	138,55	138,55
AZUBI	4	4	6	6

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.

Das Honorar des Abschlussprüfer hat im Geschäftsjahr 2009 für Abschlussprüfungsleistungen T€ 22 einschließlich Umsatzsteuer, für Steuerberatungsleistungen T€ 3 einschließlich Umsatzsteuer und für sonstige Leistungen T€ 23 betragen.

**Verlustausgleichsvorschlag** des Vorstandes:

Der Vorstand schlägt vor, den Jahresfehlbetrag 2009 in Höhe von € 5.719.487,61 durch Entnahmen aus der Kapitalrücklage auszugleichen.

Essen, im April 2010

Vorstand

**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,  
Essen**

Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2009

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Buchwerte	
	Stand am	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	Stand am	Zugänge	Abgänge	Stand am	Stand am	
	01.01.2009	€	€	€	01.01.2009	€	€	31.12.2009	31.12.2008	€
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>										
1. Software	3.774.763,99	969.030,92	190.260,00	0,00	4.934.054,91	0,00	2.835.173,91	2.098.881,00	1.840.846,00	
2. Geleistete Anzahlungen	190.260,00	122.627,10	-190.260,00	0,00	122.627,10	0,00	0,00	122.627,10	190.260,00	
	3.965.023,99	1.091.658,02	0,00	0,00	5.056.682,01	901.255,92	2.835.173,91	2.221.508,10	2.031.106,00	
	1.791.855,85 *	237.216,60	0,00	31.539,02	1.997.533,43	374.029,60	1.315.959,43	681.574,00	818.500,00	
<b>II. Sachanlagen</b>										
Betriebs- und Geschäftsausstattung	37.150,00	0,00	0,00	3.000,00	34.150,00	0,00	0,00	34.150,00	37.150,00	
	215.300,18	0,00	0,00	16.638,04	198.662,14	0,00	0,00	198.662,14	215.300,18	
	252.450,18	0,00	0,00	19.638,04	232.812,14	0,00	0,00	232.812,14	252.450,18	
	6.009.330,02	1.328.874,62	0,00	51.177,06	7.287.027,58	1.275.285,52	4.151.133,34	3.135.894,24	3.102.086,18	
<b>III. Finanzanlagen</b>										
1. Beteiligungen										
2. Sonstige Ausleihungen										

\* Anpassung der historischen Anschaffungskosten um den Wert der Abgänge der geringwertigen Wirtschaftsgüter aus 2008 in Höhe von € 17.053,32.

**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,  
Essen**

Entwicklung der Sonderposten für Investitionszuschüsse zum 31. Dezember 2009

	Finanzierungsbeiträge				Auflösung				Buchwerte	
	Stand	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	Stand	Zugänge	Abgänge	Stand	Stand	Stand
	01.01.2009 €	31.12.2009 €	01.01.2009 €	31.12.2009 €	01.01.2009 €	31.12.2009 €	01.01.2009 €	31.12.2009 €	31.12.2008 €	31.12.2008 €
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>										
1. Software	2.167.405,47	477.732,82	173.563,75	0,00	832.631,47	571.863,57	0,00	1.404.495,04	1.414.207,00	1.334.774,00
2. geleistete Anzahlungen	173.563,75	80.366,50	-173.563,75	0,00	80.366,50	0,00	0,00	0,00	80.366,50	173.563,75
	2.340.969,22	558.099,32	0,00	0,00	832.631,47	571.863,57	0,00	1.404.495,04	1.494.573,50	1.508.337,75
	506.686,03	221.844,77	0,00	17.181,20	310.585,03	133.876,77	17.181,20	427.280,60	284.069,00	196.101,00
<b>II. Sachanlagen</b>										
Betriebs- und Geschäftsausstattung	21.108,92	0,00	0,00	0,00	10.492,92	4.222,00	0,00	14.714,92	6.394,00	10.616,00
Fahrzeuge	115.108,44	7.096,18			59.069,45	15.131,18		74.200,63	48.003,99	56.038,99
Geschäftsausstattung	350.615,86	149.951,41		3.429,32	225.851,85	107.987,41	3.429,32	330.409,94	166.728,01	124.764,01
Büroausstattung	6.100,93	42.042,55			1.418,93	1.972,55		3.391,48	44.752,00	4.682,00
Mietereinbauten	13.751,88	22.754,63		13.751,88	13.751,88	4.563,63	13.751,88	4.563,63	18.191,00	0,00
GWG										
	2.847.655,25	779.944,09	0,00	17.181,20	1.143.216,50	705.740,34	17.181,20	1.831.775,64	1.778.642,50	1.704.438,75
<b>Nachrichtlich:</b>										
davon finanziert durch:										
ZV VRR	570.765,23	335.499,36	0,00	17.181,20	222.362,23	194.857,85	17.181,20	400.038,88	489.044,51	348.403,00
fremde Fördergeber	2.276.890,02	444.444,73	0,00	0,00	920.854,27	510.882,49	0,00	1.431.736,76	1.289.597,99	1.356.035,75
	2.847.655,25	779.944,09	0,00	17.181,20	1.143.216,50	705.740,34	17.181,20	1.831.775,64	1.778.642,50	1.704.438,75

**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,  
Essen**

Entwicklung der Bauleistungen im Stadtbahn-Bereich zum 31. Dezember 2009

	Bauleistungen			Zuwendungen			erhaltene Anzahlungen 31.12.2008		erhaltene Anzahlungen 31.12.2009	
	Vortrag 01.01.2009	Bestands- veränderung	Stand 31.12.2009	Vortrag 01.01.2009	Veränderung	Stand 31.12.2009	Bauleistungen abzgl. Zuwendungen	Bauleistungen abzgl. Zuwendungen		
D 2 HAT NW 130 Bahnhofstraße Hattingen Mitte	3.882.247,87	24.086,73	3.906.334,60	3.910.063,96	135.200,00	4.045.263,96	-27.816,09	-138.929,36		
C 4 GE -A- Stadtgrenze Essen/ Gelsenkirchen Fischerstraße	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
D 4.1 BO Rampe Bessemerstraße Bochum Hbf.	21.980.298,23	724.098,31	22.704.396,54	22.912.894,09	287.127,69	23.200.021,78	-932.595,86	-495.625,24		
Aufzug Bhf. Bochum Rathaus Nord	329.838,59	0,00	329.838,59	328.553,89	1.229,96	329.783,85	1.284,70	54,74		
C 4 GE -B- Fischerstraße-Buererstraße	3.180.853,57	0,00	3.180.853,57	3.259.873,47	748.000,00	4.008.173,47	-79.019,90	-827.319,90		
Linie 306 BO	5.028.517,97	425.499,18	5.454.017,15	5.619.506,00	-92.228,03	5.527.277,97	-590.988,03	-73.260,82		
	34.401.756,23	1.173.684,22	35.575.440,45	36.030.891,41	1.079.329,62	37.110.521,03	-1.629.135,18	-1.535.080,58		

**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,  
Essen**

Spartenrechnung  
für die Zeit vom  
1. Januar bis 31. Dezember 2009

	<u>Gesamt</u>	<u>Verbund</u>	<u>Stadtbahn</u>
	€	€	€
<b><u>Bereich Eigenaufwand VRR</u></b>			
1. Umsatzerlöse	9.545.780,35	9.545.780,35	0,00
- davon VU-Umlage	9.503.613,71	9.503.613,71	0,00
2. Sonstige betriebliche Erträge	10.605.663,64	10.605.163,64	500,00
3. <u>Materialaufwand</u>			
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-11.906.575,83	-11.906.575,83	0,00
4. <u>Personalaufwand</u>			
a) Löhne und Gehälter	-8.055.895,02	-8.162.976,98	107.081,96
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-2.540.114,74	-2.481.701,67	-58.413,07
	<u>-10.596.009,76</u>	<u>-10.644.678,65</u>	<u>48.668,89</u>
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögens- gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-1.275.285,52	-1.275.285,52	0,00
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.502.400,54	-3.444.150,54	-58.250,00
7. Erträge aus Beteiligungen	9.000,00	0,00	9.000,00
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.401.982,05	1.401.982,05	0,00
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	0,00	0,00	0,00
10. Sonstige Steuern	<u>-1.642,00</u>	<u>-1.642,00</u>	<u>0,00</u>
<b>Ergebnis Bereich Eigenaufwand VRR/nicht durch Erträge gedeckter Aufwandsüberhang</b>	-5.719.487,61	-5.719.406,50	-81,11
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	5.719.487,61	5.719.406,50	81,11
<b>Ergebnis nach Verlustausgleich</b>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>



**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,  
Essen**

**Lagebericht für das Geschäftsjahr 2009**

**I. Vorbemerkungen**

Die VRR AöR ist Träger der ihr vom ZV VRR und vom ZV NVN übertragenen Aufgaben auf dem Gebiet des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Der Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein hat seine Aufgaben auf Grund der Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NW) auf die VRR AöR übertragen. Die VRR AöR kann durch Vertrag weitere Aufgaben auf dem Gebiet des ÖPNV übernehmen.

Als rechtsfähige Anstalt öffentlichen Rechts nimmt die VRR AöR im Gebiet des Kooperationsraumes A Aufgaben des öffentlichen Personennahverkehrs wahr und fördert das Ziel, für die Bevölkerung im Verbundgebiet ein bedarfsgerechtes und an marktwirtschaftlichen Grundsätzen ausgerichtetes ÖPNV-Leistungsangebot sicherzustellen, dieses den Bedürfnissen der Fahrgäste entsprechend zu koordinieren und auf eine entsprechende Finanzierung hinzuwirken. 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.

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 2009**

**1. Geschäftstätigkeit**

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

**Rechtsstreit mit der DB**

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 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. Gegen dieses Urteil hat die VRR AöR fristgemäß das Rechtsmittel der Berufung beim OVG Münster eingelegt.

Parallel dazu wurden unter Beteiligung des Landes Vergleichsverhandlungen zur Beendigung des Rechtsstreits aufgenommen, die zum Abschluss des „Vertrages über die außergerichtliche Beilegung der anhängigen Rechtsstreitigkeiten und die Verbesserung des SPNV im VRR“ am 24.11.2009 führten. Die Berufung gegen das Urteil des VG Gelsenkirchen wird danach erst mit der rechtlichen Wirksamkeit des o.g. Vertrages zurückgenommen.

Nach langwierigen Verhandlungen konnte im November 2009 eine Einigung mit der DB über die außergerichtliche Beilegung des Rechtsstreites erzielt werden. Die Einigung kam unter Mitwirkung eines Moderators und der aktiven Beteiligung des Landes NRW zustande. Neben finanziellen Zugeständnissen der DB (Gewährung von Rabatten) hat sich das Land verpflichtet, neben den heutigen Regionalisierungsmitteln zusätzliche Mittel bereit zu stellen. Der VRR hat im Zuge der Verhandlungen eine Vertragsverlängerung bis 2023 zugestanden. Im Ergebnis konnte erreicht werden, dass die Gebietskörperschaften für 2008 bis 2010 nicht zusätzlich belastet werden.

Das Land hat nach erfolgter Einigung im Dezember 2009 insgesamt 45 Mio. € zur Begleichung der ausstehenden Forderungen der DB für die Jahre 2008 und 2009 ausgezahlt. Die Mittel sind vollumfänglich an die DB geflossen. Auf Grundlage des Änderungsvertrages sind alle Forderungen der DB bis Ende 2009 damit ausgeglichen.

Noch in 2009 wurde für das Jahr 2010 ein Finanzierungsantrag in Höhe von 14,5 Mio € beim Land gestellt. Nach den planerischen Ansätzen sind die 14,5 Mio. € der für 2010 erwartete strukturelle Fehlbetrag bei der Finanzierung von SPNV Leistungen. Ein Zuwendungsbescheid vom Land NRW ist bisher nicht ergangen.

Der Vertragsabschluss und der wesentliche Vertragsinhalt wurden am 08.12.2009 im EU-Amtsblatt öffentlich bekannt gemacht. Innerhalb einer Frist von 30 Tagen hatten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Möglichkeit, ein Vergabennachprüfungsverfahren vor der Vergabekammer anzustrengen.

Gegen den Abschluss dieses Änderungsvertrages haben die beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen Abellio und Wersus einen vergaberechtlichen Nachprüfungsantrag bei der Vergabekammer Münster gestellt.

Die Vergabekammer hat mit Beschluss vom 18.03.2010 den Vergleichsvertrag für unwirksam erklärt. Gegen die Entscheidung haben der VRR und die DB Rechtsmittel beim OLG Düsseldorf eingelegt. Eine Mit einer Entscheidung des OLG Düsseldorf ist frühestens im Juni 2010 zu rechnen.



### **Ausblick 2010:**

Die Nachprüfungsanträge zum Änderungsvertrag mit DB Regio NRW werden zunächst vor der Vergabekammer in Münster in erster Instanz verhandelt. Der Vergabeberechtsweg geht über zwei Instanzen. Nach der Entscheidung der Vergabekammer steht den Beteiligten als Rechtsmittel die Beschwerde zum OLG, in diesem Fall Düsseldorf, zur Verfügung.

Sollte der Weg durch diese beiden Instanzen beschritten werden, wird das Verfahren nach heutigem Kenntnisstand mindestens 6 -7 Monate in Anspruch nehmen. Das OLG ist zudem berechtigt, den Fall dem BGH (wenn das OLG von einer anderen OLG-Entscheidung abweichen will) oder dem EuGH (wenn EU-Recht auszulegen ist) vorzulegen.

In dem mit der DB verhandelten Änderungsvertrag sind die möglichen Szenarien in Folge Einsprüche Dritter umfänglich beschrieben. Insbesondere für den Fall der Nichtigkeit des geschlossenen Änderungsvertrages sind die daraus resultierenden Konsequenzen klar formuliert.

Zu weiteren Einzelheiten verweisen wir auf den Nachtrags- und Risikobericht in den Abschnitten V. und VI. des Lageberichtes.

### **Finanzierung ÖV/Einkauf**

#### **Beihilfeprüfverfahren Langenfeld**

Der VRR hat der Kommission im Dezember 2009 zur abschließenden Beurteilung noch einige ergänzende Informationen über das Bundesverkehrsministerium zukommen lassen. Von der Kommission war vorher die Information ergangen, dass kurzfristig mit einer Entscheidung zu rechnen sei. Nach heutigen Erkenntnissen ist mit einer Entscheidung bis Mitte des Jahres zu rechnen.

#### **Sonstiges und allgemeiner Ausblick für 2010**

Die VRR Finanzierungsrichtlinie wurde in 2009 inhaltlich überarbeitet. Insbesondere wurden im Hinblick auf die am 03.12.2009 in Kraft getretene EU Verordnung 1370 notwendige Ergänzungen vorgenommen. Darüber hinaus gab es einige redaktionelle Anpassungen und sich aus der Praxis ergebende Modifizierungen. Mit der Anpassung genügt die VRR Finanzierungsrichtlinie den Anforderungen der EU Verordnung 1370.

Zum Einnahmeverfahren im VRR wurden im Kreise der Verkehrsunternehmen die wesentlichen Inhalte zur Modifizierung der Richtlinie beschlossen. Die Richtlinienänderung soll im zweiten Sitzungsblock 2010 den Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Die Finanzierungsübertragung auf den VRR ist bis Ende 2010 befristet. Um eine kontinuierliche Fortführung der Finanzierung zu gewährleisten und die notwendige Zeit in den Gebietskörperschaften für die Meinungsbildung und die Beschlussfassung in den Räten und Kreisen sicher zu stellen wurde im Dezember 2009 im Zweckverband VRR der Grundsatzbeschluss über eine erneute Übertragung der ÖSPV Finanzierung einschl. der Mittel nach § 11 (2) ÖPNVG auf die VRR AöR gefasst. In den Räten und Kreistagen sind die Übertragungsbeschlüsse bis zum Ende



des 3. Quartals 2010 zu fassen, da auf Grundlage dieser Beschlüsse die Satzung der VRR AöR spätestens im Dezember Sitzungsblock 2010 angepasst werden muss.

Ein wichtiger Meilenstein bei der zukünftigen finanziellen Ausgestaltung des SPNV im VRR ist die anstehende Revision des ÖPNVG NRW. Auch im Bereich des ÖSPV werden sich Änderungen durch das ÖPNVG ergeben. So wird die heutige Ausgleichsleistung im Schülerverkehr nach § 45a PBefG, die direkt an die Verkehrsunternehmen fließt, ab 2011 den Aufgabenträgern als Pauschale gewährt. Das Land bereitet hierzu aktuell die inhaltliche Ausgestaltung des ÖPNVG vor. In Verbindung mit der Finanzierungsübertragung erscheint die Abwicklung und die Verteilung der Pauschale auf die Verkehrsunternehmen durch den VRR - analog der Fahrzeugförderung - sinnvoll.

## **Nahverkehrsmanagement**

### **Nahverkehrsplan**

Im Jahr 2009 wurde zum ersten Mal eine Neuauflage des Nahverkehrsplans des VRR fertig gestellt und durch die Gremien bestätigt. Dieser beinhaltet das verkehrliche Leitbild der folgenden Jahre. Hierbei werden unterschiedliche Rahmenbedingungen berücksichtigt, die direkt oder indirekt Auswirkungen auf den Nahverkehr haben. Dazu gehören die demographische Entwicklung des Verbundraums, die Fahrgastentwicklung auf den Relationen und die finanzielle Ausstattung der beteiligten Kommunen und des Landes. Aus diesen Perspektiven wurden Planungs- und Entwicklungsaufgaben mit unterschiedlichen Realisierungsprioritäten entwickelt, die im Laufe der nächsten Jahre realisiert werden sollen. Zur Dokumentation des Fortschritts wird es eine jährliche Fortschreibung des NVP geben.

### **Stationsbericht**

Im Jahr 2009 wurde der dritte Stationsbericht veröffentlicht, der Aufschluss über den Zustand aller im Verbundraum befindlicher Bahnhöfe und Haltepunkte gibt. Im Zuge der Bearbeitung wurde er um weitere Aspekte ergänzt, um eine detaillierte Darstellung des Erscheinungsbildes und des notwendigen Handlungsbedarfs zu erhalten. Demnach wurde nicht nur ein Bewertungspunkt pro Station vergeben, sondern einzelne Teilpunkte bewertet wie Funktion, Zustand usw., die einzeln aufgelistet wurden. Außerdem wurden zum ersten Mal Teile der Kundenzufriedenheitsmessung in den Bericht integriert.

### **Planung Sonderverkehre**

Auch im Jahr 2009 wurde bei Großveranstaltungen im Verbundraum der Regelverkehr um Sonderverkehre ergänzt. Regelmäßige Großereignisse wie einzelne Bundesligaspiele sind dabei genauso berücksichtigt worden wie einmalig oder jährlich stattfindende Events.

Für die Extraschicht im Juni 2009 wurden insgesamt etwa 160 zusätzliche Busse eingesetzt, die in dieser Nacht eine Gesamtstrecke von 43.000km zurücklegten und so alle Spielorte miteinander vernetzten.

Für die geplante Loveparade in Bochum wurde ein umfangreiches Verkehrskonzept entwickelt, was durch die Absage seitens der Stadtverwaltung nicht umgesetzt werden konnte.



## **Planung des SPNV-Regelangebots**

Zum Fahrplanwechsel 2009/10 wurde der S-Bahn-Betrieb umgestellt, um den Verkehrsknoten Düsseldorf Hbf zu entlasten. Hierzu wurde die Linie S7 aufgegeben und der Fahrweg auf die Linien S1 (Düsseldorf Hbf – Solingen Hbf) und S11 (Düsseldorf Hbf – Düsseldorf Flughafen Terminal) aufgeteilt. Durch den so entstandenen Zeitpuffer soll die Verspätungsanfälligkeit einzelner S-Bahn-Linien minimiert werden. Aufgekommene Probleme wurden mit VRR-Beteiligung in einer S-Bahn-Arbeitsgruppe gelöst.

Diese Neuerung wurde bei umfangreichen Terminen den betreffenden Kommunen und Fahrgastverbänden vorgestellt und erläutert.

Um den RE-Verkehr weiter zu verbessern und den Fahrgastbedürfnissen anzupassen, wurde durch den VRR zusammen mit DB-Regio, allen beteiligten Zweckverbänden, und einem Gutachter ein RE-Konzept erarbeitet, das zum Fahrplanwechsel Dezember 2010 umgesetzt werden soll. Neben veränderten Laufwegen und Abfahrtszeiten wird es auf einzelnen Linien eine Kapazitätserhöhung und Leistungsausweitung geben. Der VRR geht zwingend davon aus, dass das Land NRW die Mehrleistungen gemäß des Eckpunktepapiers zwischen DB Regio, Land NRW und VRR finanzieren wird, da sonst die Umsetzung nicht finanzierbar wäre.

## **Rahmenverträge DB-Netz**

Um wegen des zunehmenden Schienenverkehrs auf den Strecken im Verbundraum Fahrlagen für den SPNV zu sichern, wurden durch die EVU mit VRR-Begleitung erstmalig Rahmenverträge mit DB-Netz zur Trassennutzung geschlossen, um so den taktgebundenen SPNV zu gewährleisten.

## **Fahrzeugmodernisierung**

Um die Modernisierung der Fahrzeuge weiterzuführen, wurden im Jahr 2009 weitere Linien (S9, S1) mit neuen Triebwagen der Baureihe ET422 ausgestattet. Insgesamt wurden 32 Fahrzeuge angeschafft, die sofort im Regelbetrieb eingesetzt wurden.

Für den RE-Verkehr ist eine umfangreiche Modernisierung der bereits eingesetzten Doppelstockwagen im Rahmen des Ergänzungsvertrags vereinbart worden. Zur Umsetzung des RE-Konzepts werden zusätzlich 13 neue Doppelstockwagen durch DB Regio NRW beschafft.

Der VRR begleitete beide Modernisierungsprozesse fachlich.

## **Wettbewerbsverfahren Maas-Rhein-Lippe-Netz (MRL)**

Zum Fahrplanwechsel 2009/10 wurde der Betrieb des MRL (RE3, RE13) durch die Eurobahn (Keolis) aufgenommen. In diesem Zusammenhang wurden beide Linien mit insgesamt 18 neuen Triebwagen des Typs FLIRT ausgestattet, die aufgrund der anfänglichen Zulassungsverweigerung des Eisenbahnbundesamtes (EBA) erst ab März 2010 sukzessive in Betrieb genommen werden konnten. Zuvor beauftragte die Eurobahn DB Regio und andere EVU, die Leistungen zu übernehmen.

## **Wettbewerbsverfahren Niers-Rhein-Emscher-Netz (NRE)**

Zum Fahrplanwechsel 2009/10 wurde der Betrieb des NRE (RB31, RE10) durch die Nordwestbahn aufgenommen. In diesem Zusammenhang wurden beide Linien mit insgesamt 25 neuen Dieseltriebwagen des Typs LINT ausgestattet. Der Betrieb, der zu



diesem Netz gehörenden Linien RB36 und RB44 wird zum Fahrplanwechsel 2010 an die Nordwestbahn übertragen.

### **Qualitätscontrolling**

Im Rahmen der laufenden Verkehrsverträge wurde auch 2009 durch die Abteilung N ein umfangreiches Qualitätscontrolling durchgeführt. Inhalte waren:

- Kundenzufriedenheitsbefragungen, Testkundenuntersuchungen
- Qualitätsmessungen durch VRR-Profitester
- Zusätzliche Qualitäts-Informationen von über 200 als Linien-Scouts tätigen ehrenamtlichen Kunden
- Qualitätsgespräche mit den EVU
- Erstellung von Qualitätsberichten (VRR-Jahresbericht, Monatsberichte, NRW-Qualitätsbericht)
- Sonderauswertungen etc. für die politischen Gremien, Leitungs- und Fachebene
- Ermittlung der Abzugsbeträge für Nicht- und Schlechtleistungen aller Verträge.

Die QUMA-Datenbank als Kernstück des VRR-Qualitätscontrolling-Systems wurde durch einige Module fachlich erweitert. Betrieb und Wartung der mittlerweile von allen Zweckverbänden in NRW und Rheinland-Pfalz genutzten Datenbank werden weiterhin durch N3 sichergestellt.

Konzeptionelle Weiterentwicklungen des Qualitätscontrolling-Systems wurden im Rahmen der rechtlichen Auseinandersetzungen und in Bezug auf die vom VRR neu entwickelten Mustervergabeunterlagen vorgenommen.

### **Marketing**

#### **Einnahmen – und Fahrtenentwicklung**

Wie in den Jahren zuvor konnten auch in 2009 Steigerungen der Fahrten- und Umsatzzahlen realisiert werden. Nach vorläufiger Rechnung stiegen die entgeltlichen Fahrten um 0,5 % auf 1,16 Milliarden. Der Umsatz stieg um rd. 40 Mio. € auf nunmehr 958 Mio. €. Im Wesentlichen ist die Einnahmesteigerung auf die im August 2008 vorgenommene Tarifstrukturreform und die am 01.08.2009 durchgeführte allgemeine Preismaßnahme mit einem Erhöhungsmaß um rd. 3,4 % zurückzuführen.

Am 01.08.2009 wurde das wenig nachgefragte 4er-Tagesticket vom Markt genommen, hinzu kam dagegen in 2009 im Rahmen des VRR-Großkundenangebotes ein preiswertes Ergänzungsangebot für den grenznahen Bereich des benachbarten Verkehrsverbundes Rhein-Sieg.

#### **Sortimentsänderung 2011**

Im Jahre 2009 wurden die Phasen 1 und 2 der der Marktforschung zu einer möglichen Sortimentsänderung 2011 durchgeführt.

Ziel der Phase 1 war es, Bedürfnisse und Interesse an Tickets und Zusatznutzen zu ermitteln. Die ÖPNV-Nutzer sind grundsätzlich nicht sehr stark an Monatskarten mit eingeschränkten Geltungszeiten interessiert. Bei Senioren ist das Interesse an Monatskarten mit einer morgendlichen Sperrzeit etwas größer. Personenmitnahme, Erweiterung des Geltungsraums und Übertragbarkeit sind die bevorzugt gewünschten Zusatzleistungen. An einer Personenmitnahme sind eher Befragte aus Mehrpersonenhaushalten interessiert, die Verbundraumerweiterung befürworten Befragte aus Haushalten ohne Kinder und hinsichtlich der Übertragbarkeit wird die jetzt schon angebotene Variante der jederzeitigen Übertragbarkeit von allen Personengruppen eindeutig favorisiert.

In Phase 2 wurden mittels einer Conjoint-Analyse Zeitkarten mit verschiedenen Zusatznutzen-Kombinationen entwickelt, die die unterschiedlichen Nutzeninteressen



der Kunden abdecken und zudem finanziell erfolversprechend sind. Die Kombination, die den größten Erfolg verspricht, soll in der dritten und abschließenden Phase mit einem Preis- und Akzeptanztest geprüft werden. Als ein wichtiges Ergebnis der zweiten Befragungsphase lässt sich festhalten, dass das aktuelle Sortiment bereits sehr gut die verschiedenen Bedürfnisse der Kunden abdeckt. Zusätzliche Ertragschancen einer Sortimentsreform werden daher vorerst eher zurückhaltend beurteilt.

### **Kulturhauptstadt 2010**

2009 hat sich das VRR-Marketing intensiv mit den Vorarbeiten zur Kulturhauptstadt RUHR.2010 beschäftigt: Hierzu gehörten die Konzeption der RUHR.2010Tickets zusammen mit der Ruhrgebiets-Tourismus GmbH und dem KC Marketing des Landes NRW, die Vorbereitung und Abstimmung des Vertriebs auch über die Verkehrsunternehmen hinaus sowie die Produktion und Distribution von Ticketbegleitmedien (Erlebnisführer, Flyer) und Materialien für das Kundencenter. Hinzu kommt die Koordination sämtlicher sonstiger Arbeiten des VRR zu RUHR.2010, die sich nicht zuletzt aus der Sponsorpartner-Rolle ergeben.

### **e- und m-commerce**

Im Bereich der modernen Vertriebswege hat der VRR den Piloten HandyTicket erfolgreich abgeschlossen und an einer bundesweiten Ausschreibung zu einem Regelbetrieb teilgenommen. Der Regelbetrieb wird im Sommer 2010 aufgenommen.

### **Ticketautomaten**

Im SPNV-Vertrieb wurden 2009 alle Ticketautomaten durch die Automaten der neuen Generation ersetzt. Damit war der VRR der erste Verbund, an dem die Kunden an allen SPNV-Halten das gesamte Ticketsortiment des VRR bzw. der VGN, des NRW-Tarifs sowie zu allen SPNV-Halten in ganz Deutschland erwerben konnten. Gleichzeitig stieg die Verfügbarkeit der Ticketautomaten nochmals deutlich an.

### **Ticketsicherheit**

Zur Absicherung der Tickets gegen Manipulation und Fälschungen hat der VRR, gemeinsam mit anderen großen Verkehrsverbänden, einen bundesweiten Standard für einen 2D-Barcode mit elektronischer Signatur erarbeitet. Der Standard ergänzt die Kernapplikation des VDV und wird ab Mitte 2010 zur Verfügung stehen.

### **RRX-Design-Entwicklung**

Die Designentwicklung für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) wurde unter der Federführung des VRR im Auftrag des MBV im Rahmen einer Ausschreibung an die Agentur BUTTER. vergeben.

Das durch die Agentur entwickelte Corporate Design für den RRX wurde im Rahmen einer Auftaktfahrt zur #rail2009 in Dortmund am 9. November das erste Mal der Öffentlichkeit präsentiert. Verkehrsminister Lutz Lienenkämper fuhr gemeinsam mit politischen Repräsentanten, Verkehrsexperten und zahlreichen Medienvertretern in einem Sonderzug in dem neuen Außendesign von Köln aus auf der künftigen RRX-Strecke zur Kongressmesse #rail2009 in die Westfalenhallen Dortmund. Zu diesem Zweck wurden zwei Triebfahrzeuge des Typs Flirt der eurobahn im RRX-Design beklebt. Die beiden gestalteten Fahrzeuge sind seit der Betriebsaufnahme des Maas-Rhein-Lippe-Netzes am 13.12.2009 im Regelbetrieb auf den Linien RE 3 und RE 13 bis zum Fahrplanwechsel 2011/12 im Einsatz.



Das Corporate Design des RRX wurde am 9. Dezember 2009 im Red Dot design Museum in Essen mit einem „red dot communication design 2009“ ausgezeichnet. Bei dem Wettbewerb, der zu den wichtigsten und größten Designwettbewerben weltweit gehört, werden jährlich mehrere tausend internationale Arbeiten eingereicht und bewertet. Mit dem Qualitätssiegel „red dot“ werden solche Arbeiten ausgezeichnet, denen eine international besetzte Expertenjury ein sehr hohes Gestaltungsniveau bescheinigt.

### **Erfolgreiche Events im Kundenbindungsprogramm AboLust**

Zwei Mal im Jahr dürfen die Abonnenten des SchokoTicket, YoungTicketPLUS, Ticket1000, Ticket2000 und BärenTicket sich auf ihre AboLust freuen. Die AboLust wird den Abonnenten im Frühjahr und Herbst zugeschickt und beinhaltet diverse Vergünstigungen und Gutscheine bei zahlreichen Freizeitanbietern.

Angeknüpft an den Erfolg in 2004 veranstaltete der VRR erneut die Musical-Gala „Comedy meets Musical“. Im Rahmen des Kundenbindungsprogramms „AboLust“ wurden die Abonnenten des Ticket1000, Ticket2000 und BärenTicket zu der vom VRR selbst zusammengestellten Veranstaltung eingeladen. Vier hochkarätige Musical-Stars sorgten zusammen mit ihrer 5köpfigen Live-Band für einen unvergesslichen Abend. Mit Witz und Charme führte Star-Comedian Guido Cantz durch das Programm.

Eine komplette Show füllten die SchokoTicket- und YoungTicketPLUS-Abonnenten im Metronom Theater in Oberhausen. Viele Fans folgten dem Aufruf in der AboLust und kamen verkleidet zu der VRR-Sondervorstellung an Halloween.

### **Die Vorteilskampagne 2009**

Die Durchführung einer Vorteilskampagne, die die branchenimmanenten Vorteile des ÖPNV in den Vordergrund rückt, stellt als Kernbotschaft das Thema Geldsparen im Vergleich zu Fahrten mit dem Automobil dar. Durch eine optische Klammer (Kreidetafel) wurde eine Verbindung zum Leitmotiv der SchnupperAbo-Kampagne geschaffen, die direkt im Anschluss an die Vorteilskampagne durchgeführt wurde. Kampagnenzeitraum (Vorteil): August 2009

### **Die SchnupperAbo-Kampagne 2009**

Im Rahmen der SchnupperAbo-Kampagne 2009 wurde das Leitmotiv aus 2008 wiederverwendet. Bei der SchnupperAbo-Kampagne handelt es sich um ein dreimonatiges Test-Abo mit einem Sonderkündigungsrecht bis zum Ende des dritten Laufzeitmonats. Beworben wurden die Tickets: T1000/T1000 9 Uhr, T2000/T2000 9 Uhr, YoungTicketPLUS, BärenTicket.

Kampagnenzeitraum: September bis November 2009

Teilnehmende VU: 22 in 2009 (18 VU in 2008)

Generierte Abo-Abschlüsse 2009:

<b>Ticket</b>	<b>Stückzahl</b>
Ticket1000	4.862
Ticket2000	8.576
Young TicketPlus	1.646
BärenTicket	724
<b>Gesamt 2009</b>	<b>15.808</b>



Die Kündigerzahlen werden ab März 2010 bei den teilnehmenden VU abgefragt. Im Jahr 2008 lag die Kündigerquote bei 33,1%.

### **SchokoTicket Kampagne 2010**

Der VRR stellt den Verkehrsunternehmen einen individuellen Baukasten an Informationsmaterialien zum SchokoTicket zur Verfügung. Es handelt sich einerseits um eine Elterninformation die den frühzeitigen Abschluss eines SchokoTickets und die Entzerrung der Arbeit im KundenCenter zum Ziel hat.

Mit der Verkaufsförderung des SchokoTickets wird aber auch die schulische Verkehrserziehung mit Bus und Bahn verknüpft. Die Schulen erhalten Unterrichtsmaterialien zur Verdeutlichung verschiedener Verkehrs- und Gefahrensituationen. Die Schülerinnen und Schüler werden so auf die anstehenden Fahrten mit Bus und Bahn zur weiterführenden Schule vorbereitet. Ein Klassenfahrtenführer und eine DVD "Mit Sicherheit und Flo" geben Anregungen zu einer praktischen Fahrt. Die DVD hat im letzten Jahr den COMENIUS-Preis als pädagogisch wertvolles Lehrmedium erhalten.

### **Presse und Öffentlichkeitsarbeit**

Für die Stabsstelle Presse- und Öffentlichkeitsarbeit stand das Jahr 2009 im Zeichen des Qualitätswettbewerbs auf der Schiene. Daher lag ein Schwerpunkt der Arbeiten in der kommunikativen Unterstützung der Betriebsaufnahme zweier Streckennetze durch die NordWestBahn und die eurobahn. Auch die mediale Begleitung rund um das neue S-Bahn-Konzept war Aufgabe der Pressestelle. Darüber hinaus wurden die regelmäßigen VRR-Publikationen erstellt und die laufende Aktualisierung der VRR-Internetseiten gewährleistet.

### **Publikationen**

Folgende Print-Medien hat die Stabstelle P 2009 erstellt: vier Ausgaben des Kundenmagazins Mobilzeit, drei Ausgaben des VRR eigenen Meinungsbildnermagazins spectrum sowie ein aktueller Verbundbericht als Doppelausgabe 2008/2009. Zusätzlich wurden komplett hausintern eine eigene Messezeitung für die #rail2009 sowie je eine Informationsbroschüre zum Thema VRR- Fahrzeugfinanzierungsmodell und Infrastrukturförderung aufgelegt.

### **Events & Veranstaltungen**

Neben der Organisation und Durchführung von Pressekonferenzen oder dem traditionellen Neujahrsempfang, hatte die Stabstelle P die Verantwortung für den Messeauftritt des Verbundes im Rahmen der Fachmesse #rail und war an der Gesamtkommunikation der Veranstaltung beteiligt. Auch die Extraschicht wurde seitens des VRR durch die Stabstelle P medial begleitet. In 2009 hat aus der VRR- Veranstaltungsreihe „Perspektive Nahverkehr“ ein Fachforum zum Thema „Was bewegt die Zukunft? Mobile Metropolen anno 2025“ stattgefunden.

### **Pressearbeit**

Insgesamt fanden 2009 acht Pressekonferenzen statt sowie vier Übergabetermine für Bescheide zur Infrastrukturförderung. Innerhalb der Pressetermine konnte der VRR zu allen wichtigen und aktuellen Themen direkt und persönlich den Journalisten seine Positionen verdeutlichen.



## **Information und Innovation**

### **Kundenmanagement**

Der Kundendialog der VRR AöR, mit den Schwerpunkten der Bearbeitung von Beschwerden und Anfragen, wurde innerhalb von sehr hohen Standards abgewickelt. So lag die Erreichbarkeitsquote des Call – Center bei 95%. Daraus resultierten für 2009 ca. 380.000 durchgeführte Gespräche.

Ebenso erfreulich sind die erreichten durchschnittlichen Bearbeitungsstandards der schriftlichen Eingänge. So wurden 21.000 bearbeitete Mails sowie 2.000 Briefe zu 95 % innerhalb einer Woche abschließend bearbeitet.

### **Innovative Projekte im Konsens zur Gesamtmobilität im VRR – Raum**

Stärker intensiviert wurden Projekte mit Bezug auf die Gesamtmobilität. Der Schwerpunkt lag hier insbesondere auf Intermodale Projekte, d.h. die Verknüpfung zwischen verschiedene Verkehrsmittel innerhalb einer Reisekette. Nachweislich nutzen eine Vielzahl der ÖPNV – Fahrgäste innerhalb Ihrer individuellen Reise neben Bus und Bahn auch Fahrrad, Auto oder gehen zu Fuß. In diesem Zusammenhang erarbeitet der VRR mit externen Partnern Kooperationen um die Stärken zwischen ÖV und IV zu verknüpfen. Insbesondere zu nennen sind die Projekte „Mittelpendler“ (Auto und ÖV), „Metrorad Ruhr“ (Leihfahrrad und ÖV) sowie „Carsharing“ (Leihauto und ÖV).

### **Elektronisches Auskunftssystem - DIVA 4**

Die Zugriffe auf die elektronische Fahrplanauskunft (EFA) waren auch im Jahr 2009 weiterhin auf hohem Niveau. Im Mittel wurden 2009 monatlich ca. 60 Mio. Verbindungen berechnet.

Zur Verbesserung der Qualität des Auskunftssystems wurden Updates des Datenhintergrundsystems (DIVA 4) durch den VRR beschafft. Diese technische Verbesserung wurde durch den Abschluss eines neuen Rahmenvertrages durch den VRR mit dem Anbieter des Systems der Mentz Datenverarbeitung GmbH (mdv) mit Wirkung zum 01.01.2010 begleitet.

### **Istdaten-Server (IDS)**

Die Pünktlichkeitsdaten (Istdaten) der Regiobahn (Linie S28) und der Eurobahn (Linien RB50/RB59) werden, zusätzlich zu den DB-RIS Daten über den IDS für die Fahrgastinformation (Auskunft und Anzeiger) zur Verfügung gestellt. Die Pünktlichkeitsdaten von vier weiteren EVU und acht weiterer Verkehrsunternehmen des VRR und NWL befinden sich in der Testphase und werden 2010 Schritt für Schritt in den Produktivbetrieb übernommen.

Grundlagen- und Servicevertrag regeln den Solldatenaustausch im ÖV-Datenverbund (NVR, NWL, VRR).

### **Anzeigerlösung zur Darstellung von Pünktlichkeitsinformationen**

Eine neue technische Lösung für die Darstellung von Pünktlichkeitsinformationen aus dem IDS über das Internet wurde realisiert und seit Mai 2009 produktiv eingesetzt. Diese Lösung ermöglicht den unterschiedlichsten Datenabnehmern die Anzeige von Pünktlichkeitsinformationen auf den verschiedensten Anzeigergeräten (Monitor, Bildschirm etc.).

### **Ruhrpilot**

Ein Datenüberlassungsvertrag regelt den Austausch von Soll- und Istdaten im Ruhrpiloten.



Im Ruhrpilot wurde eine Datenbank zur Verwaltung von Haltestelleninfrastrukturdaten sowie P&R und B&R Plätzen im VRR erstellt. Die Erstbefüllung mit Infrastrukturdaten und Ausstattungselementen für die Kundeninformation ist Ende 2009 beauftragt und wird in der ersten Hälfte 2010 abgeschlossen.

### **Graffiti-Datenbank**

Die Graffiti-Datenbank, die den Probebetrieb mit 2 Verkehrsunternehmen erfolgreich bestanden hat, ist jetzt für alle Kooperationspartner frei geschaltet.

### **Kompetenzcenter Sicherheit**

Das KompetenzCenter Sicherheit (KCS) besteht seit 2009 und wird durch das Land NRW gefördert. Die Verantwortung für das KCS liegt bei der VRR AöR.

Ein Aufgabengebiet ist die Steuerung des Landesweiten Arbeitskreises (LAK), der im Jahr 2009 4 mal getagt hat. Themenschwerpunkte waren dabei die Sicherheit bei Großveranstaltungen, Präventionsmaßnahmen und die Diskussion um eine erhöhte Personalpräsenz im ÖPNV.

Dem LAK gehören 28 Mitglieder aus den Bereichen ÖPNV, SPNV, Bundes- und Landespolizeien, Vertretern der drei Kooperationsräume sowie Vertretern des Innenministeriums und des Ministeriums für Bauen und Verkehr in NRW an.

Weiterhin berät das KCS das Land bei eingehenden Förderanträgen zu Mitteln aus § 14 ÖPNVG NRW, soweit diese die Sicherheit betreffen.

Außerdem hat das KCS eine eigene Homepage entwickelt, die sowohl als Kommunikations- als auch als Arbeitsplattform für neue Entwicklungen im Bereich Sicherheit für alle Partner in NRW fungiert.

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

#### **Praxistest einer multifunktionalen KA-Chipkarte**

2009 führte das KCEFM den Praxistest einer multifunktionalen KA-Chipkarte durch. Es kann nun als Referenzobjekt zur Demonstration der weitgefächerten Einsatzmöglichkeiten des eTickets nach VDV-KA neben der ursprünglichen Fahrscheinfunktionalität herangezogen werden. Praktische Relevanz bekommt dies zum Beispiel bei der landesweiten Einführung eines SemesterTickets als eTicket.

#### **EFM – landesweite Kontrollfähigkeit ausdehnen**

Da immer mehr Regionen in NRW das elektronische Fahrgeldmanagement umsetzen wollen und auch das Ticketsortiment (z. B. im NRW-Tarif) auf EFM erweitert wird, gewinnt die eTicket-Prüfung landesweit immer mehr an Bedeutung. Aus diesem Grund hat das KCEFM einen weiteren Zentralrechner für den Ausbau des Ausleihservices von mobilen Kontrollgeräten VDV-SAMs (Sicherheitsmodule) angeschafft. Der Ausleihservice des KCEFM wurde rege genutzt.

#### **Ausbau EFM-Referenzsystem**

Zur Veranschaulichung eines realitätsnahen Abbildes dessen, was ein EFM-System leistet und zur praxisnahen Veranschaulichung technischer Tests, hat das KCEFM 2008 ein Testlabor in Form eines mobilen „Musterkoffers“ aufgebaut. Dieses Referenzsystem wurde 2009 weiter ausgebaut.

#### **Landesweite Kommunikation**

Alle Protagonisten des EFM wurden auch 2009 regelmäßig vom KCEFM rund um das Thema „eTicketing in NRW“ informiert.

Das KCEFM veröffentlichte 2009 vier Ausgaben des Newsletters eGO. Durch den Newsletter wird beabsichtigt, die teilweise sehr komplexen EFM-Themen komprimiert und verständlich zu vermitteln.



Die Website des KCEFM wurde 2009 weiter ausgebaut. Allen EFM beteiligten Verkehrsunternehmen und Herstellern stehen nun die aktuellen EFM-Dokumente auf der Website des KCEFM zum Download zur Verfügung.

### **Kontiki in Bochum**

Der Arbeitskreis kontaktlose Chipkartensysteme für Elektronik Ticketing e.V (Kontiki), hat in Kooperation mit dem KCEFM im September 2009 in Bochum die 36. Kontiki-Konferenz erfolgreich veranstaltet. Auf dem Konferenzprogramm befanden sich mehrere NRW-spezifische EFM-Themen wie z. B. die elektronische Einstiegskontrolle beim Busfahrer, eSemesterTickets an der Universität Duisburg-Essen sowie eTicket-Erweiterungen in NRW.

Des Weiteren nimmt das KCEFM an den Mitgliederversammlungen sowie den Konferenzen teil und arbeitete 2009 in den Arbeitsgruppen "Migration" und "Interoperability" mit.

### **#rail2009**

Vom 09. – 11. November 2009 fand in der Messe Westfalenhallen in Dortmund die #rail2009 statt. Das KCEFM beriet Verkehrsunternehmen und Verbände aus NRW, die EFM auf Basis der VDV-Kernapplikation einführen wollen und informierte über Weiterentwicklungen.

Anhand von mehreren Praxisbeispielen demonstrierte das KCEFM des Weiteren wie der Kernapplikations-Standard in NRW bereits zum Einsatz kommt, wozu er bereits in der Lage ist und welche Möglichkeiten sich für die Zukunft bieten.

Außerdem demonstrierte das KCEFM die elektronische Vordereinstiegskontrolle (EKS) und wie Chipkarten mit dem neu entwickelten d(((eti-Prototyp ausgelesen werden können. Die Messebesucher konnten mit ihrer eigene KA-Chipkarte testen oder sich eine Chipkarte ausstellen lassen, um alle beschriebenen Funktionalitäten auszuprobieren.

### **Distribution von eTickets über das Internet „d(((eti“**

Am 7. September 2009 wurde AL-Engineering mit der Entwicklung einer Software zum Vertrieb von eTickets nach Kernapplikation über das Internet sowie zur Kontrolle und zum Auslesen dieser eTickets beauftragt.

Das Pflichtenheft wurde im Januar 2010 fertig gestellt.

### **Elektronische Einstiegskontrolle**

In den letzten Jahren haben viele VU in NRW einen kontrollierten Einstieg beim Busfahrer eingeführt. Manko war dabei bisher, dass es sich fast ausschließlich um reine „Sichtkontrolle“ handelte. Seit November 2008 installieren zahlreiche Verkehrsunternehmen in NRW automatisierte elektronische Einstiegskontrollsysteme in ihren Bussen. Das KCEFM leitete 2009 den eigens eingerichteten Arbeitskreis „Ausschreibung elektronischer Einstiegskontrollsysteme“. Neben der Prüfung von Chipkarten beherrschen die Systeme auch das Lesen von Tickets mit 2D-Barcode. Ticket2Print und HandyTicket werden damit ebenfalls prüfbar sein.

### **Verbund- und Landessystem**

Das KCEFM betreibt für alle Kooperationsräume das Landessystem und für den VRR und die VGN das Verbundsystem - entsprechend fielen für diesen Bereich Wartungs- und Betriebskosten an.



## **Zentrales Finanz- und Gremienmanagement**

### **Gremienmanagement**

Besonders hervorzuheben ist für das Jahr 2009 im Bereich Gremien die Umsetzung der Softwarelösung, die es ermöglicht den Beschlussvorlagenversand für die Gremien des VRR personenbezogen, automatisiert durchzuführen. Unter Berücksichtigung der Vielzahl der Sitzungen der Gremien im VRR ist das Versandverfahren deutlich effizienter. Darüber hinaus wurden aufgrund der stärkeren Nutzung des Gremieninformationssystems des VRR sowohl die Druck- als auch die Portokosten im Jahr 2009 im Vergleich zum Vorjahr um 45% reduziert.

### **Finanzmanagement**

Durch den Bereich des Finanzmanagements wurde beim VRR im vergangenen Jahr ein elektronischer Bestell- und Budgetfreigabeworkflow eingeführt. Dieser ersetzt den bis dahin praktizierten papiergestützten Prozess und ist über eine Schnittstelle direkt mit der Finanzbuchhaltungssoftware verbunden.

Hierdurch werden kurze Durchlaufzeiten des Bestell- und Budgetfreigabeprozesses gewährleistet. Weiterhin stehen alle Belege in elektronisch archivierter Form den Nutzern zur Verfügung.

Darüber hinaus wurde in Zusammenarbeit der Abteilung B eine Projektgruppe gegründet, die sich mit der Identifizierung und Realisierung von Einsparpotentialen beschäftigt. Erste dauerhafte Einsparungen konnten bereits in Höhe von 350 T€ verzeichnet werden.

### **Investitionsförderung**

Von den für das Haushaltsjahr 2009 zur Verfügung stehenden Zuwendungen i. H. v. 60,6 Mio. EUR für neue Maßnahmen nach §12 ÖPNVG NRW konnten bis zum 31.12.2009 27,5 Mio. EUR zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden verausgabt werden. Somit stehen bis zum 30.06.2010 33,1 Mio. EUR zur Verfügung.

Insgesamt wurden bis zum Jahreswechsel dort 100 Vorhaben mit einem Zuwendungsvolumen i. H. v. 118,1 Mio. EUR neu bewilligt. Die finanziellen Bindungen für 2010 betragen zum 31.12.2009 dort 31,1 Mio. EUR. Weitere 111 mit einem Zuwendungsvolumen i. H. v. 137,9 Mio. EUR sind politisch im Verwaltungsrat beschlossen und können jeweils nach Vorliegen der Bewilligungsvoraussetzungen in 2010 bewilligt und finanziert werden. Kurzfristig wird mit weiteren Bewilligungen gerechnet.

Weiter wurden bei 121 in der Zweckbindung befindlichen Fördervorhaben die Funktionstüchtigkeit der Anlagen hinsichtlich des Förderzwecks Vorort überprüft. Insgesamt wurden bei 28 Maßnahmen Mängel festgestellt, die dem Zuwendungsempfänger mitgeteilt wurden mit der Bitte um schnellstmögliche Behebung und diesbezügliche Berichterstattung. Alle Mängel wurden zwischenzeitlich behoben bzw. befinden sich in der Umsetzungsphase.

Weiterer Schwerpunkt ist die Umsetzung der Ende 2008 mit dem Land NRW und der DB AG vereinbarten Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2) sowie die Restabwicklung des S9 Ergänzungsvertrages vom 20.03.1995 im Bezug auf die Errichtung von P&R u. B&R-Anlagen. Ca. 50% der vereinbarten Plätze müssen noch gebaut werden.

Für die in der MOF2 enthaltenen 46 Stationen im Kooperationsraum A konnten - sofern die Umsetzung beginnt - alle Planungskosten bewilligt werden konnten. 4 Stationsvorhaben im Bau sind und 2 Vorhaben konnten abgeschlossen werden.



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

### **Personalpolitische Maßnahmen**

Die Implementierung der leistungsorientierten Bezahlung gemäß TVöD als Führungs- und Steuerungselement ist im Jahr 2009 in die nächste Runde gegangen. Nachdem im Jahr 2008 eine entsprechende Dienstvereinbarung mit dem Personalrat abgeschlossen und mit den Mitarbeitern die ersten Ziele vereinbart wurden, galt es im Jahr 2009 dieses System weiter zu entwickeln und kontinuierlich anzuwenden. Damit dieses Ziel schnell erreicht wird, war die konsequente Weiterführung der Modernisierung der Führungskultur notwendig.

Folgende Maßnahmen waren die wesentlichen Bestandteile der Personalentwicklung im Jahr 2009:

- Schulung der Führungskräfte zum System der leistungsorientierten Bezahlung nach TVöD ( LOB)
- Implementierung LOB als Steuerungs- und Führungsinstrument.
- Kompetenzerweiterung der Führungskräfte
- Mitarbeiter mit Potential langfristig an den VRR mit Hilfe eines Nachwuchsprogramms zu binden

Des Weiteren stehen für die VRR AöR der effiziente Einsatz der Mitarbeiter und die Vermeidung von Fremdleistungen im Vordergrund. Eine „Make or Buy“ Analyse im Jahr 2009 hat ergeben, dass das „In sourcing“ von Agenturleistungen in den Bereichen Marketing und Presse- und Öffentlichkeitsarbeit wirtschaftlich sinnvoll ist. Zur Übernahme dieser wiederkehrenden Aufgaben bedarf es lediglich einer Erhöhung des Personals um entsprechende Fachkräfte, weil dies wirtschaftlich deutlich sinnvoller ist, als die dauerhafte Beauftragung einer Agentur.

Die Untersuchung hat ergeben, dass bei Einstellung von 3,25 P. die VRR AöR – nach Abzug der Personalkosten – den jährlich wiederkehrenden Aufwand für Agenturleistungen um jeweils 335.000 € senken kann. Das zusätzlich benötigte Personal wird zunächst befristet bis zum 31.12.2011 eingestellt. Diese Maßnahme wird im Jahr 2010 umgesetzt.

## **2. Analyse der Entwicklung finanzieller Leistungsindikatoren**

### **a) Ertragslage**

Die VRR AöR hat im Geschäftsjahr 2009 einen Jahresfehlbetrag als nicht durch Erträge gedeckten Aufwandsüberhang in Höhe von T€ -5.719 erwirtschaftet. Die Finanzierung des Fehlbetrages ist durch Entnahmen aus der Kapitalrücklage vorgesehen. Die Einzahlungen des ZV VRR in die Kapitalrücklage im Jahr 2009 betragen T€ 6.291; die Kapitalrücklage beträgt am 31. Dezember 2009 T€ 7.858.



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

	Plan 2009	Ist 2009	Ist 2008
	T€	T€	T€
<u>Erträge</u>			
öffentliche Fördermittel des Landes NRW	7.717	8.192	7.763
Umlage der Verkehrsunternehmen	9.504	9.504	9.383
Zinserträge	950	1.402	2.221
weitere Ertragsposten	743	1.759	1.778
	<u>18.914</u>	<u>20.857</u>	<u>21.145</u>
<u>Aufwendungen</u>			
bezogene Leistungen	9.928	11.907	13.075
Personalaufwendungen	10.622	10.596	10.052
weitere Aufwandsposten	4.755	4.073	4.859
	<u>25.305</u>	<u>26.576</u>	<u>27.986</u>
<u>Ergebnis Eigenaufwand</u>	<u>-6.391</u>	<u>-5.719</u>	<u>-6.841</u>

Insgesamt wurden im Bereich Eigenaufwand um T€ 1.943 höhere Erträge erzielt als geplant. Planüberschreitungen ergeben sich bei den Zuwendungen des Landes NRW um T€ 475, den sonstigen Erträgen um T€ 1.016 und den Zinserträgen um T€ 452.

Gegenüber der Planung ergeben sich Mehraufwendungen in Höhe von T€ 1.271, die im Saldo vor allem auf die höheren bezogenen Leistungen und Einsparungen bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen zurückzuführen sind. Die außerplanmäßigen Aufwendungen für bezogene Leistungen in Höhe von T€ 1.979 resultieren im Wesentlichen aus Gerichtsgebühren, Rechts- und Beratungskosten für die Vergabeverfahren RB 47 und den DB-Rechtstreit und die Klärung der vergaberechtlichen Wirksamkeit des Vergleichsvertrages im Zusammenhang mit der außergerichtlichen Einigung.

Die Aufstellung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2009 im Bereich SPNV-Finanzierung erfolgte unter der Prämisse, dass der von der DB Regio und der VRR AöR unterzeichneten „Vertrag zur außergerichtlichen Beilegung der anhängigen Rechtstreitigkeiten und zur Verbesserung des SPNV im Zuständigkeitsgebiet des VRR“ vom 24. November 2009 weiterhin Gültigkeit hat, da die Umsetzung des Vergleichsvertrages, der unter Einbeziehung der Erklärung des Landes NRW zum Defizitausgleich zustande gekommen ist, nach derzeitigem Kenntnisstand anzunehmen ist. Die Ansprüche der DB Regio (zum 31.12.2008: 100 Mio. €) sind einschließlich der Defizitfinanzierung durch Zuwendungsbescheid vom Land NRW (22,9 Mio. €) im Jahr 2009 an die DB Regio NRW GmbH gezahlt worden. Die darüber hinaus vom Land NRW im Jahr 2009 gewährte Defizitfinanzierung zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des VRR als Aufgabenträger des SPNV in Höhe von 22,1 Mio. € wurde im Jahr 2009 ertragswirksam vereinnahmt.

Im Bereich SPNV-Finanzierung stehen den Aufwendungen für den SPNV in Höhe von T€ 443.079 entsprechende Erträge gegenüber, die sich aus Zuwendungen des Landes NRW gemäß § 11 ÖPNVG NRW (T€ 362.694), der Defizitfinanzierung für 2009 durch das Land NRW (T€ 22.100), der SPNV-Umlage 2009 der Verbandsmitglieder (T€ 15.182), der Verwendung angesparter Mittel (T€ 10.016) und sonstigen Erträgen (T€ 3.123) sowie vorläufigen Fahrgeldeinnahmen (T€ 29.964) zusammensetzen.



Die im Jahr 2009 erfolgte Defizitfinanzierung durch das Land NRW in Höhe von insgesamt T€ 45.000 wurde im Vorjahresabschluss mit T€ 22.900 von den Aufwendungen abgesetzt und im Berichtsjahr mit T€ 22.100 als Ertrag erfasst.

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€ 818) und die Entnahme aus den Verbindlichkeiten für die Zinserträge aus Vorjahren (T€ 826) zur Aufstockung der Förderung 2009 sowie die allgemeine Verbandsumlage für nicht-kommunale Verkehrsunternehmen (T€ 7.032) ausgewiesen. Die Aufwendungen in gleicher Höhe betreffen die Weiterleitungen an die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger und die Rückzahlungen an das Land NRW.

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 verausgabte Mittel sind an das Land NRW zurück zu zahlen.

Im Bereich Stadtbahn-Finanzierung sind die Bestandserhöhung für unfertige Stadtbahn-Bauleistungen (T€ 1.174) und in gleicher Höhe die Bauleistungen im Stadtbahnbereich als Materialaufwand ausgewiesenen. Eine Übersicht der Maßnahmen ist im Anhang (Anlage 3, Seite 14) dargestellt. Im Saldo ergibt sich keine Ergebnisauswirkung.

Der **Jahresfehlbetrag** 2009 beträgt T€ -5.719. Auf den Stadtbahnbereich entfällt ein Verlustanteil von € -88,11, 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 2009 Einzahlungen in die Kapitalrücklage in Höhe von T€ 6.291 für den Verbundbereich geleistet. Bei der Planung war eine zusätzliche Entnahme aus der Kapitalrücklage (Verbundbereich) in Höhe von T€ 100 vorgesehen, die aufgrund des geringeren Jahresfehlbetrages nicht erforderlich ist. Zum Ausgleich des Jahresfehlbetrags 2009 schlägt der Vorstand anteilige Entnahmen aus den Kapitalrücklagen für die Bereiche Verbund und Stadtbahn vor.

## **b) Vermögenslage**

Die Bilanzsumme verminderte sich gegenüber dem Vorjahr wesentlich um T€ 57.140 auf T€ 95.383. Die Abnahme resultiert auf der Aktivseite vor allem aus den geringeren flüssigen Mitteln aufgrund der Auszahlungen im Zusammenhang mit der Einigung im DB-Rechtstreit entsprechend dem Vergleichsvertrag und auf der Passivseite im Saldo aus den geringeren Rückstellungen und Verbindlichkeiten aus der SPNV-Finanzierung bei erhöhten weiterzuleitenden Mitteln.



In zusammengefasster Form ergibt sich folgende Strukturbilanz:

	31.12.2009	31.12.2008	Verän- derung
	T€	T€	T€
<b>AKTIVA</b>			
<b><u>Langfristig gebundenes Vermögen</u></b>			
Anlagevermögen	3.136	3.102	34
	<u>3.136</u>	<u>3.102</u>	<u>34</u>
<b><u>Kurzfristig gebundenes Vermögen</u></b>			
Flüssige Mittel	89.619	146.045	-56.426
sonstiges Umlaufvermögen und Rechnungsabgrenzungsposten	2.628	3.376	-748
	<u>92.247</u>	<u>149.421</u>	<u>-57.174</u>
	<u><u>95.383</u></u>	<u><u>152.523</u></u>	<u><u>-57.140</u></u>
<b>PASSIVA</b>			
<b><u>Langfristige Finanzierungsmittel</u></b>			
Eigenkapital	4.664	4.092	572
Sonderposten für Investitionszuschüsse	1.779	1.704	75
Pensionsrückstellungen	4.419	4.163	256
	<u>10.862</u>	<u>9.959</u>	<u>903</u>
<b><u>Kurzfristige Finanzierungsmittel</u></b>			
Sonstige Rückstellungen SPNV-Finanzierung	0	77.100	-77.100
Sonstige Rückstellungen	8.583	8.766	-183
Erhaltene Anzahlungen	3.379	4.146	-767
Lieferantenverbindlichkeiten	1.652	3.857	-2.205
weiterzuleitende Mittel	58.309	26.294	32.015
Sonstige Verbindlichkeiten aus SPNV-Finanzierung	10.499	20.514	-10.015
Sonstige Passiva	2.099	1.887	212
	<u>84.521</u>	<u>142.564</u>	<u>-58.043</u>
	<u><u>95.383</u></u>	<u><u>152.523</u></u>	<u><u>-57.140</u></u>

Die Zunahme des Anlagevermögens resultiert aus Zugängen für Investitionen in Höhe von T€ 1.329 und planmäßigen Abschreibungen in Höhe von T€ 1.275 sowie Abgängen von T€ 3 und den planmäßigen Tilgungen von Mitarbeiterdarlehen in Höhe von T€ 17. Die Zugänge betreffen vor allem mit T€ 1.092 die immateriellen Vermögensgegenstände (Software) und mit T€ 237 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 Abnahme des kurzfristig gebundenen Vermögens um insgesamt T€ 57.174 ist vor allem auf die Verringerung der flüssigen Mittel um T€ 56.426 zurückzuführen.

Das Eigenkapital berücksichtigt das Stammkapital, die Kapitalrücklage sowie den Jahresfehlbetrag 2009 und hat sich insgesamt um T€ 572 erhöht. Im Geschäftsjahr 2009 wurde entsprechend den Gremienbeschlüssen der Bilanzverlust zum 1. Januar 2009 (Jahresfehlbetrag 2008) durch Entnahme aus der Kapitalrücklage mit T€ 6.841 ausgeglichen. Der Jahresfehlbetrag 2009 beträgt T€ -5.719.

Sonderposten sind für die zur Finanzierung von Anlagevermögen gewährten Investitionszuschüsse ausgewiesen.

Rückstellungen wurden in Höhe von T€ 13.002 gebildet, davon für Pensions- und Beihilfeverpflichtungen T€ 4.419. Die sonstigen Rückstellungen in Höhe von T€ 8.583 beinhalten im Wesentlichen Prozess- und Rechtsberatungskosten für



den DB-Rechtstreit und die Klärung der vergaberechtlichen Wirksamkeit des Vergleichsvertrages im Zusammenhang mit der außergerichtlichen Einigung (T€ 4.485), Altersteilzeitverträge (T€ 2.061) und ausstehenden Urlaub (T€ 153) sowie ausstehende Rechnungen (T€ 1.151).

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

Die Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln beinhalten zum 31. Dezember 2009 insbesondere Zuwendungen für die Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG NRW (T€ 33.502) und für die SPNV-Finanzierung (T€ 29.194).

### c) Finanzlage

Der Finanzmittelbestand zum Bilanzstichtag hat sich um T€ 56.426 verringert; die flüssigen Mittel betragen zum 31. Dezember 2009 T€ 89.619.

Aus der laufenden Geschäftstätigkeit hat sich ein Finanzmittelabfluss in Höhe von T€ 62.143 insbesondere in Folge der Auszahlungen im Zusammenhang mit der Einigung im DB-Rechtstreit ergeben.

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit beträgt T€ 873 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€ 6.590, der die Einzahlungen zur Finanzierung der VRR AöR (T€ 6.291) und für Investitionen (T€ 299) beinhaltet.

## III. Investitionen und Finanzierung

Investitionen waren für das Geschäftsjahr 2009 in Höhe von T€ 1.700 geplant. Es wurden insgesamt um T€ 371 weniger Investitionsmittel als geplant verbraucht. In Folge der geringeren Investitionen wurden um T€ 53 weniger Eigenmittel verbraucht. Die von Dritten abgerufenen Fördermittel betragen T€ 444 und liegen um T€ 355 unter dem Planansatz. Der unter Berücksichtigung des Mittelübertrags aus dem Vorjahr nicht verbrauchte Investitionszuschuss des ZV VRR in Höhe von T€ 333 ist unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

## IV. Entwicklung nicht finanzieller Leistungsfaktoren

### Mitarbeiter

Zum 31.12.2009 waren 138,55 P. (vollzeitverrechnet) und 6 Auszubildende bei der VRR AöR beschäftigt. Die Anzahl der Stellen betrug 140,47.

Die Restrukturierungsbemühungen wurden auch im Jahr 2009 konsequent fortgesetzt. So wurden durch die Inanspruchnahme von Altersteilzeit und Ruhestand 1,16 Stellen nicht wiederbesetzt.



Im Jahr 2009 sind zwei Auszubildende eingestellt worden. Erstmals hat die AöR einen Auszubildenden „Kauffrau/-mann für Bürokommunikation“ eingestellt. Dieser Auszubildende soll im Rahmen der mittelfristigen Personalplanung für einen in ATZ gehenden Mitarbeiter ausgebildet werden.

Um die Entgeltstruktur in der AöR zu vereinheitlichen, erfolgte ab dem Jahr 2009 die Vergütung der Prokuristen der VRR AöR in Anlehnung an den TVöD und nicht mehr in Anlehnung an die Bundesbesoldungstabelle.

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. Das bereits erwähnte Nachwuchsprogramm soll die Bindung der Mitarbeiter weiter verstärken. Der Erfolg dieser Maßnahmen lässt sich an der Fluktuation im Jahre 2009 ablesen.

Obwohl durch die demografische Entwicklung die Wiederbesetzung von Stellen mit Fachkräften immer schwieriger wird, hält sich die Fluktuation im Jahr 2009 in Grenzen. Neben der natürlichen Fluktuation von 2 Mitarbeitern hat es keine Fluktuation im Jahr 2009 gegeben. Rechtsstreitigkeiten sind zurzeit nicht anhängig.

## 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 im Zusammenhang mit dem Beschluss der Vergabekammer der Bezirksregierung Münster vom 18. März 2010 VK 1/10 vor. Die Vergabekammer der Bezirksregierung Münster hat durch den Beschluss festgestellt, dass der „Vertrag zur außergerichtlichen Beilegung der anhängigen Rechtstreitigkeiten und zur Verbesserung des SPNV im Zuständigkeitsgebiet des VRR“ vom 24. November 2009 zwischen der VRR AöR und der DB Regio NRW GmbH unwirksam ist. Der Vertrag vom 12. Juli 2004 ist davon nicht betroffen.

Gegen die Entscheidung der Vergabekammer der Bezirksregierung Münster haben die VRR AöR und die DB Regio NRW GmbH beim Oberlandesgericht Düsseldorf Rechtsmittel eingelegt.

## VI. Risikobericht

Hinsichtlich des Risikos aus dem Streit mit der DB wird auch auf die Ausführungen zum Geschäftsverlauf im Jahr 2009 auf Seite 1 ff des Lageberichtes verwiesen.

Die VRR AöR und die DB Regio NRW GmbH haben am 24. November 2009 einen „Vertrag zur außergerichtlichen Beilegung der anhängigen Rechtstreitigkeiten und zur Verbesserung des SPNV im Zuständigkeitsgebiet des VRR“ Vergleichsvertrag geschlossen. Der Vergleichsvertrag sieht wesentliche Qualitätsverbesserungen im SPNV und eine Regelung zur langfristigen Finanzierung des SPNV im VRR sowie eine Beilegung der rechtlichen und tatsächlichen Meinungsunterschiede zwischen der DB Regio und der VRR AöR vor. Der Anspruch der DB Regio gegen die VRR AöR wurde zum 31. Dezember 2008 auf 100 Mio. € beziffert und im Jahr 2009 an die DB Regio ausgezahlt.



Die Parteien sind davon ausgegangen, dass der Vergleichsvertrag rechtssicher abgeschlossen wurde. Vorsorglich wurden Regelungen getroffen für den Fall, dass der Vertrag angegriffen wird. Die Parteien werden in diesem Fall gemeinsam versuchen, Angriffe abzuwehren. Sollte dies nicht gelingen, bemühen sich die Parteien, die Wirksamkeit der Übereinkunft zu erhalten. Gelingt dies nicht, stellen sich die Parteien grundsätzlich so, wie sie vor Abschluss der Übereinkunft standen.

Das Land NRW hat bei einer rechtsverbindlichen Umsetzung des konkretisierten Eckpunktepapiers im Juni 2009 erklärt, 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. €.

Die Vergabekammer der Bezirksregierung Münster hat die Unwirksamkeit des „Vertrag zur außergerichtlichen Beilegung der anhängigen Rechtstreitigkeiten und zur Verbesserung des SPNV im Zuständigkeitsgebiet des VRR“ vom 24. November 2009 erklärt. Gegen die Entscheidung der Vergabekammer der Bezirksregierung Münster haben die VRR AöR und die DB Regio NRW GmbH beim Oberlandesgericht Düsseldorf Rechtsmittel eingelegt. Sollte die Unwirksamkeit des Vergleichsvertrages bestätigt werden, würde wieder der im Jahr 2004 mit der DB Regio abgeschlossene Vertrag gelten.

In Folge dieser rechtlich nicht abschließend geklärten Situation ergeben sich im Bereich der SPNV-Finanzierung weiterhin Risiken aus dem Streit mit der DB Regio NRW GmbH (DB Regio).

Im Dezember 2009 hat die Bezirksregierung Düsseldorf eine Zuwendung des Landes NRW in Höhe von 45 Mio. € zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des VRR in 2009 als Aufgabenträger des SPNV gewährt. Die Zuwendung ist zur Erfüllung der anderweitig finanziell nicht gedeckten Verpflichtungen des VRR in 2009 aus der Einigung zwischen dem VRR und der DB Regio NRW GmbH durch den Vertrag zur außergerichtlichen Beilegung der anhängigen Rechtstreitigkeiten und zur Verbesserung des SPNV im Zuständigkeitsgebiet des VRR vom 24. November 2009 zu verwenden. Die Zuwendung wurde in Form der Fehlbedarfsfinanzierung gewährt und wird ganz oder teilweise zurückzufordern sein, sollte der VRR der Mittel zur Sicherstellung seiner Funktionsfähigkeit in 2009 tatsächlich nicht bedurft haben.

Im Fall des Scheiterns einer außergerichtlichen Einigung mit der DB Regio aufgrund der vergaberechtlichen Unwirksamkeit des Vergleichsvertrages bestünde unter Berücksichtigung der Fehlbedarfsfinanzierung des Landes NRW bis zum 31.12.2009 auf der Basis des Vertrages mit der DB Regio aus dem Jahr 2004 eine finanzielle Unterdeckung in Höhe von 34,1 Mio. €.

Die Umsetzung des Vergleichsvertrages und des erstinstanzlichen Urteils (Wirksamkeit



des Vertrages vom 12. Juli 2004) sind nachfolgend betragsmäßig gegenüber gestellt:

	erstinstanz- liches Urteil Mio. €	außergericht- liche Einigung Mio. €
<b>Defizit bis zum 31.12.2008</b>		
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
vorl. Defizit	41,6	22,9
Defizitfinanzierung durch Land NRW	-22,9	-22,9
Finanzierungslücke 31.12.2008	18,7	0,0
<b>Defizit für 2009</b>		
vorl. Defizit aus Anspruch der DB Regio		
für das Jahr 2009	37,5 <sup>1)</sup>	22,1 <sup>2)</sup>
Defizitfinanzierung durch Land NRW	-22,1	-22,1
Finanzierungslücke aus 2009	15,4	0
<b>Finanzierungslücke zum 31.12.2009</b>	<b>34,1 <sup>3)</sup></b>	<b>0,0</b>

<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> evtl. Ansprüche des VRR aus Ist-abrechnungen sind noch nicht berücksichtigt

Die Sachverhalte wurden in den Gremien des VRR ausführlich in den Sitzungen behandelt. Den Verbandsmitgliedern des VRR, den Städten und Kreisen, wurden die möglichen finanziellen Folgen der Unwirksamkeit des Vergleichsvertrages, d. h. ihre mögliche Verpflichtung zum Ausgleich eines ggf. entstehenden Defizits als Gewährträger für den VRR, dargestellt.

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.

Risiken können sich in Form unwirtschaftlichen Handelns und eingeschränkter Leistungsbereitschaft für die Aufgabenerfüllung ergeben. 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 Haushaltsgrundsätze-gesetz**

Im Rahmen der Prüfung durch die WPR Rhein-Ruhr GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Bochum, im Zusammenhang mit der Prüfung des Jahresabschlusses 2008 wurden keine Sachverhalte festgestellt, die Verstöße gegen die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung darstellen.



## **VIII. Prognosebericht**

Besondere Tätigkeitsfelder sind im Jahr 2010:

- Hotline für Verkehrsunternehmen
- SPNV/ÖSPV-Erhebung
- Rechtsstreit mit der DB
- Internetplattform
- Marktforschungsaufwendungen für verschiedene Projekte
- Ticketkampagnen
- Events
- Kundeninformation
- Quma-Datenbank
- RRX-Design
- EU-konforme Finanzierung
- e-Ticket Deutschland
- d(((eti
- Finanzierung von SPNV-Fahrzeugen
- Forschungsprojekt Hybridbus-Einsatz

Der Wirtschaftsplan 2010 wurde am 17. Dezember 2009 vom Verwaltungsrat der VRR AöR beschlossen und beinhaltet den Erfolgs- und Investitionsplan, die Finanzplanung und die Personalplanung.

Der Erfolgsplan 2010 berücksichtigt Eigenaufwand in Höhe von T€ 27.000. Die Finanzierung ist über Fördermittel des Landes NRW (T€ 8.012), die VU-Umlage (T€ 9.275), Finanzierungsbeiträge des ZV VRR (T€ 6.000) und weitere Erträge sowie Entnahmen aus Rücklagen (T€ 390) vorgesehen. Aufwendungen und Erträge sind für den Bereich SPNV-Finanzierung in Höhe von T€ 469.681, für den Bereich ÖPNV-Finanzierung in Höhe von T€ 62.951 und für die Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG NRW in Höhe von T€ 50.000 geplant.

Der Stellenplan 2010 berücksichtigt insgesamt 149,76 (2009: 140,95) Stellen und 7 Auszubildende (2009: 7).

Der Investitionsplan sieht Bruttoinvestitionen in Höhe von T€ 2.866 vor. Unter Berücksichtigung der Fördermittel ergibt sich ein Eigenanteil der VRR AöR in Höhe von T€ 529.

Essen, im April 2010

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 2009 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 2009 eine Finanzierungslücke in Höhe von ca. 34,1 Mio. € zuzüglich Verzugszinsen unter Berücksichtigung der bereits erfolgten Defizitfinanzierung durch das Land NRW in Höhe von 45 Mio. € bestehen kann, wenn keine Wirksamkeit des von der DB Regio NRW GmbH und der VRR AöR unterzeichneten „Vertrag zur außergerichtlichen Beilegung der anhängigen Rechtstreitigkeiten und zur Verbesserung des SPNV im Zuständigkeitsgebiet des VRR“ vom 24. November 2009 erlangt werden kann. Weiterhin ergäben sich für die Jahre ab 2009 zusätzliche Finanzierungslücken von voraussichtlich 27,6 Mio. € (Stand SPNV-Etat 2010) für das Jahr 2010 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, 20. April 2010

WPR RHEIN-RUHR GMBH  
WIRTSCHAFTSPRÜFUNGSGESELLSCHAFT

Dirk Herrmann  
Wirtschaftsprüfer

Klaus Orzehsek  
Wirtschaftsprüfer