

Beschlussvorlage		
- öffentlich -		
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	lfd. Nr. BPL
AÖR	NVN/VIII/2011/0166	17

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeiten
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AÖR	16.03.2011	Empfehlung
Verwaltungsrat der VRR AÖR	17.03.2011	Empfehlung
Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR	17.03.2011	Entscheidung

Datum: 08.02.2011

Betreff

Wettbewerbsverfahren Haard-Achse

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Investitionen und Finanzen empfiehlt dem Verwaltungsrat, folgenden Beschluss zu fassen:

Das VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell für SPNV-Fahrzeuge wird auf den Erwerb der Fahrzeuge, für die gesamte Haard-Achse beschlossen.

Der Verwaltungsrat der VRR AÖR empfiehlt der Verbandsversammlung des Zweckverbandes

VRR, einen gleichlautenden Beschluss zu fassen.

Sachstandsbericht

Der Verwaltungsrat und die Verbandsversammlung des ZV VRR haben am 10. 12. 2008 das VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell für SPNV-Fahrzeuge beschlossen und festgelegt, es grundsätzlich als Bestandteil der künftigen Ausschreibungen anzuwenden.

Derzeit wird das Wettbewerbsverfahren der Haard-Achse gemeinsam mit dem ZVM/NWL bearbeitet. Hierbei handelt es sich um die Linien RE 2 Düsseldorf-Münster und RE 42 Mönchengladbach-Münster mit der Betriebsaufnahme im Dezember 2014.

75 % der Verkehrsleistungen in diesem Verfahren entfallen auf den VRR. Er hat deshalb auch die Federführung.

Maßgebender Zweckverband innerhalb des NWL ist der ZVM. Der ZVM möchte bei diesem Wettbewerbsverfahren unbedingt das VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell anwenden. Er schafft es zeitlich jedoch nicht, innerhalb des ZVM und des NWL die hierfür notwendigen Entscheidungen und Beschlüsse zur Fahrzeugfinanzierung herbeizuführen. Die Betriebsaufnahme auf diesen Linien muss aber zum Dezember 2014 geschehen.

Der Geschäftsführer des ZVM ist an den VRR mit der Bitte herangetreten, bei dem Wettbewerbsverfahren Haard-Achse auf jeden Fall das VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell als Option mit anzubieten und im Falle des wirtschaftlichsten Angebotes mit dem Modell alle Fahrzeuge zu erwerben. Somit auch die Fahrzeuge für die Streckenanteile des ZVM/NWL (25 % der Betriebsleistung).

Die wirtschaftlichen Vorteile, d. h. der günstigste ZugKm-Preis wird an den ZVM/NWL im Wesentlichen durchgereicht. Der VRR erhält die Pachteinahmen und damit auch den Zuschlag zur Pacht -er deckt die Managementleistungen beim VRR, die Steuerzahlungen und insbesondere die Ansammlung einer Risikorückstellung ab- für sämtliche ZugKm auf der gesamten Haard-Achse.

Der ZVM/NWL zahlt dem VRR einen einmaligen pauschalierten Betrag von 0,45 Mio € als Vorteilsausgleich für die Laufzeit von 15 Jahren.

ZVM/NWL und VRR haben nach wie vor das Ziel, das VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell so

weiter zu entwickeln, dass es bei den nächsten gemeinsamen Wettbewerbsverfahren als Option von den EVU mit angeboten werden kann. Es ist dann vorgesehen, dass der ZVM/NWL durch den Erwerb von Bruchteilseigentum ebenso anteiliger Eigentümer an den Fahrzeugen wird wie der VRR.