

---

---

## BESCHLUSSVORLAGE

(Nr. 0151/2022)

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Ausschuss für den öffentlichen Personennahverkehr	09.05.2022	öffentlich

### Umsetzung Nahverkehrsgesetz Rheinland-Pfalz - aktueller Stand

---

---

#### BESCHLUSSVORSCHLAG:

Der Ausschuss für den öffentlichen Personennahverkehr empfiehlt dem Kreisausschuss und dem Kreistag der Verbandsordnung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord in der vorgelegten Form zuzustimmen.

#### Sachdarstellung:

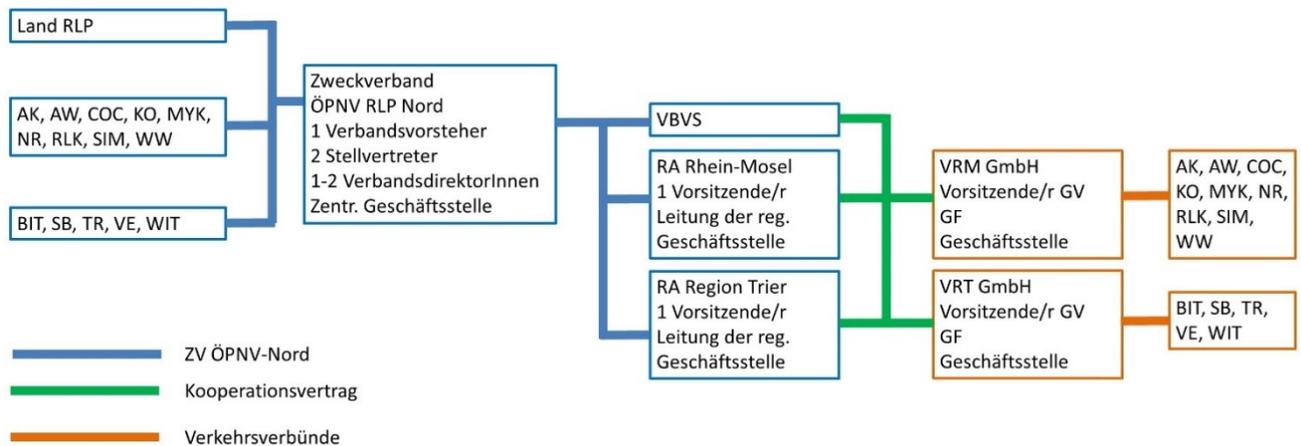
##### **I. Vorbemerkungen**

Am 13.02.2021 ist das neue Nahverkehrsgesetz (NVG) Rheinland-Pfalz in Kraft getreten, welches die bisherige gesetzliche Regelung aus dem Jahr 1995 ersetzt hat. Die wesentlichen Kernpunkte des neuen NVG sind:

1. Der Landesnahverkehrsplan (Fertigstellung bis Ende 2023, hierüber Konkretisierung der ÖPNV-Pflichtaufgabe und der landesweiten Standards des ÖPNV),
2. die Schaffung von sogenannten Regionalausschüssen zur ergänzenden Beratung der Themen des öffentlichen Personennahverkehrs auf regionaler Ebene,
3. die gesetzliche Etablierung der Verkehrsverbünde, da diese im alten Gesetz faktisch keine Erwähnung fanden. Der Grund hierfür war, dass im Jahr 1995 (außer einem noch sehr kleinen Verkehrsverbund Rhein-Neckar) in Rheinland-Pfalz noch keinerlei Verbundstrukturen bestanden.

4. Weiterentwicklung der bisherigen Zweckverbände Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd und Nord in zwei Zweckverbände Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd und Nord
5. Grundidee des Gesetzes: „ÖPNV aus einem Guss“ durch enge Kooperation aller Partner sowie Straffung der Finanzierungsstrukturen.

Die folgende sich aus dem neuen NVG für den Norden von RLP ergebende neue Organisationsstruktur ist auch in Anlage 1, Folie 25, grafisch dargestellt.



## II. Neue Verbandsordnung Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord

Auf Basis dieser neuen gesetzlichen Grundlagen entstand die Erfordernis, die bisherige Verbandsordnung des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord grundlegend zu überarbeiten. Dieser ist heute im Wesentlichen zuständig für die Planung, Finanzierung und Organisation des Schienenpersonennahverkehrs sowie der regionalen Hauptlinien im nördlichen Rheinland-Pfalz.

Die neuen Verbandsordnungen für beide Zweckverbände Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd/Nord wurden in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe erarbeitet, bestehend aus:

- Land Rheinland-Pfalz (MKUEM)
- Landkreistag Rheinland-Pfalz
- Städtetag Rheinland-Pfalz
- Verkehrsverbund Rhein-Neckar
- Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund
- Verkehrsverbund Rhein-Mosel
- Verkehrsverbund Region Trier
- Zweckverbände Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd und Nord

Die Methodik zur Beschlußfassung der neuen Verbandsordnung des neuen Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (ÖPNV-Nord), der aus dem heutigen Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) weiterentwickelt wird, wurde in der Verbandsversammlung des SPNV-Nord am 30.11.2021 beschlossen.

Zunächst erfolgten 2 identische Workshops mit den Mitgliedern am 14. und 18. März 2022, in denen die in der Projektgruppe erarbeitete Verbandsordnung vorgestellt, diskutiert und abgestimmt wurde. Die **Anlage 1** enthält die gezeigten Charts inklusive der Aktualisierungen aus den Workshops und nachlaufenden Gesprächen.

Die Verbandsversammlung hat ebenfalls beschlossen, das parallel zur Befassung in den kommunalen Gremien auch ein Finanzierungskonzept durch das Land vorgelegt werden müsse. Die Landrätekonferenz hat ebenfalls entsprechende Beschlüsse gefasst.

Das MKUEM äußert sich dazu wie folgt: Ein rechtlicher Anspruch auf Vorlage eines entsprechenden Finanzierungskonzepts folgt aus dem NVG nicht. Die Verbandsordnung regelt im Innenverhältnis der Verbandsmitglieder deren Aufgaben, Pflichten und Geschäfte sowie entsprechende verwaltungsmäßige Abläufe im Zweckverband. Ausschließlich hierauf bezieht sich die Feststellung der Verbandsordnung und ihrer Änderungen durch das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium als Aufsichtsbehörde gem. § 6 Abs. 4 S. 2 NVG. Weitergehende Finanzierungsregelungen in der Verbandsordnung wären von der Aufsichtsbehörde zu beanstanden und im Ergebnis zu streichen.

Mit Eingang vom 21.03.2022 liegt ein Schreiben von Staatssekretär Hauer vor, welches als **Anlage 3** beigelegt ist.

Aus Sicht der Kreisverwaltung Trier-Saarburg ist es unbefriedigend, dass mit der Änderung des NVG nicht gleichzeitig auch klare Regularien für die finanziellen Rahmenbedingungen aufgestellt wurden. Diese Situation entbindet aber nicht davon, die notwendigen Änderungen in der Organisationsstruktur umzusetzen und in der Konsequenz die Verbandsordnung zu beschließen.

Neben dieser Änderung der Verbandsordnung wird in Jahre 2022 wahrscheinlich auch über die Auflösung des **Zweckverbandes VRT** zu entscheiden sein, da für diesen – anders als für die **VRT GmbH**- in der neuen Struktur keine Aufgaben mehr vorhanden sind. Diese Entscheidung steht für die 2. Jahreshälfte 2022 an.

Sobald alle kommunalen Gremien die neue Verbandsordnung beschlossen haben, kann die Beschlußfassung in der Verbandsversammlung erfolgen. Dies ist für den 20.07.2022 vorgesehen. Sofern dieser Termin nicht zu halten ist, dann in der Folgesitzung vsl. am 23.09.2022.

Im Landkreis Trier-Saarburg wäre die vorangehende Beschlussfassung der 04.07.2022 im Kreisausschuss und der 18.07.2022 im Kreistag

Hervorgehoben seien folgende besonderen Änderungen im Zusammenhang mit neuem NVG und neuer VO:

1. Es werden 2 neue Regionalausschüsse, Region Trier und Rhein-Mosel gebildet, welche die Gebiete und weitgehend die Aufgaben der heutigen Verbundgesellschaften abdecken.
2. Die Regionalausschüsse nehmen nach § 7 Abs. 4 NVG innerhalb ihres jeweiligen Regionalausschussgebietes die Aufgaben der Gestaltung des Verbundtarifs, des Vertriebs, der Einnahmeverteilung, der Fahrgastinformation, des Marketings und der verkehrlichen Planung (für den lokalen Busverkehr) für den Zweckverband wahr.
3. Die Regionalausschüsse bedienen sich der heutigen Verbundgesellschaften als Dienstleister durch einen Kooperationsvertrag, der auch die Finanzierung klärt.

4. Im künftigen ÖPNV-Nord nimmt die Geschäftsstelle in Koblenz (zentrale Geschäftsstelle des ÖPNV-Nord) wie heute alle Aufgaben im Hinblick auf die Planung, Finanzierung und Organisation des Schienenpersonennahverkehrs wahr.
5. Die regionalen Buslinien, die unter die Finanzierungsregeln nach § 16 Abs. 7 NVG fallen (sog. Regionale Hauptlinien), wechseln die Aufgabenträgerschaft vom SPNV-Nord hin zu den kommunalen Mitgliedern und sind Teil der Linienbündel in den Regionalausschüssen. Planung und Gestaltung erfolgt in Abstimmung mit der zentralen Geschäftsstelle des ÖPNV-Nord sowie dem für den ÖPNV zuständigen Ministerium, die ebenfalls Partner der jeweiligen Kooperations- und Finanzierungsverträge werden.
6. Die Finanzierung der regionalen Hauptlinien erfolgt wie bislang auch über den Zweckverband. Auch die durch das NVG neu geschaffene Möglichkeit lokale Linien aus Landesmitteln zu finanzieren, kann über den Zweckverband erfolgen. Die abschließende Festlegung über die Finanzierung trifft das Land. Über die Art dieser neuen Mit-Finanzierung ist bislang wenig bekannt, nur, dass dies im Zusammenhang mit dem LNVP steht.
7. Mit dem Inkrafttreten der neuen Verbandssatzung ändert sich die Stimmengewichtung in der Verbandsversammlung. Heute hat jedes Mitglied (auch das Land Rheinland-Pfalz) eine Stimme. Künftig erfolgt die Stimmengewichtung entsprechend der Einwohnerzahl (**Anlage 2 am Ende**).

### **III. Änderungen in der neuen Verbandsordnung des ÖPNV-Nord**

Die Änderungen teilen sich in formale und inhaltliche Änderungen. Es wurde auch weitgehend auf Dopplungen zu anderen kommunalen Vorschriften verzichtet. An manchen Stellen wurde bewusst, z.B. die Aufgabenverteilung, detaillierter als im NVG beschrieben.

Im Folgenden jeweils kurze Erläuterungen zu den Inhalten und Änderungen der 18 Paragraphen.

#### **§ 1 Verbandsmitglieder, Verbandsgebiet**

Mitglieder und Verbandsgebiet bleiben gleich. Neu ist, dass die großen kreisangehörigen Städte Andernach, Mayen, Lahnstein und Neuwied auch gemäß NVG § 5 (3) Mitglieder werden können. Diese Regelung kommt aus dem Süden des Landes. Ein Interesse der genannten Städte ist bislang nicht bekannt.

#### **§ 2 Name und Sitz des Zweckverbandes**

Durch die Umbenennung (es erfolgt keine Neugründung!) ändert sich der Name, der Sitz ist wie im status quo Koblenz. Neu ist das Führen eines Dienstsiegels.

#### **§ 3 Aufgaben des Zweckverbandes**

Die Aufgaben des gesetzlichen Zweckverbandes ergeben sich aus dem NVG. Wie bislang ist der ZV zuständige Behörde für den SPNV.

Viele Änderungen ergeben sich im Busbereich:

Eine sehr wesentliche Änderung ist die Neusortierung der Aufgabenträgerschaft der regionalen Buslinien neu nach NVG zu den Landkreisen und kreisfreien Städten. Die Finanzierungszuständigkeit verbleibt jedoch bei Zweckverbandes. Die Planung und Gestaltung der beibehaltenen und gesetzlich geregelten Linienbündel liegt bei den Regionalausschüssen. Jedoch ist eine Abstimmung mit zentraler Geschäftsstelle und

MKUEM erforderlich. Wichtigster Baustein werden die neuen Kooperations- und Finanzierungsvereinbarungen, die nun auch zusätzlich mit MKUEM zu schließen sind.

Die gesetzliche Zuordnung der Zuständigkeit für allgemeine Vorschriften findet sich nun auf Regionalausschussebene wieder.

Da im SPNV die Beistellung von sehr teuren Investitionsgütern wie z.B. Zügen zur Verbesserung des Wettbewerbs führt, sind entsprechende Regelung in (5) aufgenommen worden.

Die Mittel zur Finanzierung der regionalen Busverkehre werden den ZVen gemäß NVG § 16 (7) jeweils auf der Grundlage eines vom zuständigen ZV aufgestellten jahresbezogenen Haushaltsplans nach Maßgabe des Landeshaushalts zur Verfügung gestellt.

Die Regelungen zu NVG § 16 (9) sind neu: Die Mittel zur Finanzierung der lokalen Bus- und Straßenbahnverkehre werden den ZVen jeweils auf der Grundlage eines vom zuständigen ZV aufgestellten jahresbezogenen Haushaltsplans nach Maßgabe des Landeshaushalts zur Verfügung gestellt, sofern bestimmte Voraussetzungen vorliegen.

Neu ist die Zuständigkeit der Buslinien auf der Ebene der Regionalausschüsse, die im Haushalt 2022 des SPNV-Nord schon so abgebildet wurde. Wie praktikabel hier der Finanzfluß nachher ist, muss geübt werden.

#### § 4 Organe des Zweckverbandes

Verbandsversammlung und VorsteherIn sind weiterhin Organe. Die sich aus dem NVG ergebenden gesetzlichen beiden Ausschüsse sind nach Diskussion in der Projektgruppe ebenfalls Organe. Der/Die Vorsitzende eines Regionalausschuss ist jedoch kein Organ.

#### § 5 Verbandsversammlung

Die folgende Stimmverteilung ist komplett neu und in Anlage 1 Seite 32 ff dargestellt.

Typ	Name	Einwohner 2020	Einwohnerdichte	Anzahl angef. 50 Tsd EW	Anteil Stimmen neu in VBVS	Stimmen alt	Verteilung alt	Änderung VBVS
Landkreis	Mayen-Koblenz	214.786	263	5,00	6,52%	1	6,7%	-0,1%
Landkreis	Westerwaldkreis	202.830	205	5,00	6,52%	1	6,7%	-0,1%
Landkreis	Neuwied	183.131	292	4,00	5,22%	1	6,7%	-1,4%
Landkreis	Trier-Saarburg	150.533	137	4,00	5,22%	1	6,7%	-1,4%
Landkreis	Ahrweiler	130.479	166	3,00	3,91%	1	6,7%	-2,8%
Landkreis	Altenkirchen	129.087	201	3,00	3,91%	1	6,7%	-2,8%
Landkreis	Rhein-Lahn-Kreis	122.574	157	3,00	3,91%	1	6,7%	-2,8%
Landkreis	Bernkastel-Wittlich	112.685	97	3,00	3,91%	1	6,7%	-2,8%
Landkreis	Rhein-Hunsrück-Kreis	103.401	104	3,00	3,91%	1	6,7%	-2,8%
Landkreis	Eifelkreis Bitburg-Prüm	100.055	62	3,00	3,91%	1	6,7%	-2,8%
Landkreis	Cochem-Zell	61.578	89	2,00	2,61%	1	6,7%	-4,1%
Landkreis	Vulkaneifel	60.491	66	2,00	2,61%	1	6,7%	-4,1%
Kreisfreie Stadt	Koblenz	113.388	1079	3,00	3,91%	1	6,7%	-2,8%
Kreisfreie Stadt	Trier	110.674	945	3,00	3,91%	1	6,7%	-2,8%
Land RLP				30,67	40,00%	1	6,7%	33,3%
<b>Summe</b>		<b>1.795.692</b>		<b>76,67</b>	<b>100,00%</b>	<b>15</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Für die Ermittlung der Stimmen wurden die Daten des Statistischen Landesamtes für 2020 verwendet.

Nach dem NVG ergibt sich eine deutliche Stärkung des Landes, da zuvor jedes Mitglied eine Stimme hatte. Die folgende Grafik zeigt zum einen die Änderung der Stimmverteilung alt/neu zum anderen unter den Mitgliedern:

VBVS	neu gem §6 (3)		alt		Abweichung	
	Anteil VBVS	Stimmen VBVS	Anteil VBVS	Stimmen VBVS	Anteil VBVS	Stimmen VBVS
RLP	40,0%	30,7	6,7%	1,0	33,3%	29,7
komm. MG	60,0%	46,0	93,3%	14,0	-33,3%	32,0
<b>Summe</b>	<b>100,0%</b>	<b>76,7</b>	<b>100,0%</b>	<b>15,0</b>	<b>0,0%</b>	<b>61,7</b>
Landkreis	52,2%	40,0	80,0%	12,0	-27,8%	28,0
Kreisfreie Stadt	7,8%	6,0	13,3%	2,0	-5,5%	4,0
<b>Summe</b>	<b>60,0%</b>	<b>46,0</b>	<b>93,3%</b>	<b>14,0</b>	<b>-33,3%</b>	<b>32,0</b>
Rhein-Mosel	40,4%	31,0	60,0%	9,0	-19,6%	22,0
Trier	19,6%	15,0	33,3%	5,0	-13,8%	10,0
<b>Summe</b>	<b>60,0%</b>	<b>46,0</b>	<b>93,3%</b>	<b>14,0</b>	<b>-33,3%</b>	<b>32,0</b>

### § 6 Aufgaben der Verbandsversammlung

Weitgehend wie im status quo. Neu sind Beschlüsse über die sich aus dem NVG ergebenden neuen Kompetenzcentren, sowie umfangreiche Möglichkeit für privatrechtliche Beteiligungen.

Die neu abzuschließenden Kooperationsverträge zwischen den Zweckverbänden und den Verbundgesellschaften gem. § 7 Abs. 5 NVG bedürfen sinnvollerweise der Zustimmung der Verbandsversammlung. Auch ist ein sehr hohes Mitwirkungsrecht am LNVP sichergestellt.

### § 7 Verbandsvorsteher/in

Weitgehend wie status quo. Neu ist eine 2. Stellvertretung über die sich die Mitglieder einig werden müssen

### § 8 Beschlussfassung

Änderungen der Verbandsordnung wie bislang mit 2/3 Mehrheit. Neu ist die gleich hohe Zustimmung für Landesnahverkehrsplan LNVP. Sinnvoll erscheint eine Regelung in (2), dass konkret nicht gegen die Mitglieder des VRT in deren Gebiet abgestimmt werden kann, was aufgrund der Stimmverteilung möglich wäre.

### § 9 Verbandsdirektor/in

Es erfolgte eine modifizierte Übernahme des Gesetzestextes mit bis zu 2 Stellen, im NVG §6 (5) wird von Personen gesprochen.

Der Entwurf eines im Norden abgestimmten Geschäftsverteilungsplans (GVP) wurde vom MKUEM abgelehnt. Im Nachgang wurde einvernehmlich festgelegt, dass die Thematik zu einem späteren Zeitpunkt behandelt werden soll. Es besteht Einigkeit, ohne einen GVP in den Beschluß VO zu gehen. Da der ZV nur umbenannt und nicht neu gegründet wird, bleibt der Bestands-Verbandsdirektor im Amt.

Für eine Neu-Bestellung wurden Regelungen festgelegt. Eine automatische Bestellung der Leiter der regionalen Geschäftsstellen zu VerbandsdirektorInnen ist nicht vorgesehen.

### § 10 Regionalausschüsse

Die Bildung der beiden RA und die Zuordnung der Mitglieder ist gesetzlich vorgegeben. Die RA sind wie die VBVS an die Regeln der GemO gebunden. Im Ergebnis der Workshops wurde in (2) die Stimmverteilung nach NVG §7 (2) aufgenommen.

Neu ist in (5) die Möglichkeit der Erstellung eines regionalen Nahverkehrsplans - NVP. Das Verhältnis des regionalen NVP zum lokalen NVP ist evtl. anzupassen, damit der lokale NVP höherwertig bleibt.

Neben der Verbandsversammlung sind auch die RA an der Erstellung des LNVP beteiligt. In (6) ist der Abschluß der Kooperationsverträge für die Zusammenarbeit der jeweiligen Verbundgesellschaften mit dem Zweckverband geregelt.

(7) eröffnet der Region Trier Freiheitsgrade, die Durchführung der Aufgaben der regionalen Geschäftsstelle entweder durch den ZV VRT oder die VRT GmbH ausführen zu lassen.

Stimmenverteilung RA Region Trier nach Daten StatLA RLP für 2020:

Typ	Name	Einwohner 2020	Einwohnerdichte	Anzahl angef. 50 Tsd EW	Anteil Stimmen in RA
Landkreis	Trier-Saarburg	150.533	137	4,00	19,97%
Landkreis	Bernkastel-Wittlich	112.685	97	3,00	14,98%
Landkreis	Eifelkreis Bitburg-Prüm	100.055	62	3,00	14,98%
Landkreis	Vulkaneifel	60.491	66	2,00	9,99%
Kreisfreie Stadt	Trier	110.674	945	3,00	14,98%
Land RLP	MKUEM			5,03	25,10%
<b>Summe</b>		<b>534.438</b>		<b>20,03</b>	<b>100,00%</b>

RA	neu gem §6 (3)	
	Anteil	Stimmen
RLP	25,10%	5,027
komm. MG	74,90%	15,000
<b>Summe</b>	<b>100,00%</b>	<b>20,027</b>

RA	Verteilung komm. MG	
Landkreis	59,92%	12,000
Kreisfreie Stadt	14,98%	3,000
<b>Summe</b>	<b>74,90%</b>	<b>15,000</b>

Stimmenverteilung RA Rhein-Mosel nach Daten StatLA RLP für 2020:

Typ	Name	Einwohner 2020	Einwohnerdichte	Anzahl angef. 50 Tsd EW	Anteil Stimmen neu in VBVS
Landkreis	Mayen-Koblenz	214.786	263	5,00	12,08%
Landkreis	Westerwaldkreis	202.830	205	5,00	12,08%
Landkreis	Neuwied	183.131	292	4,00	9,66%
Landkreis	Ahrweiler	130.479	166	3,00	7,25%
Landkreis	Altenkirchen	129.087	201	3,00	7,25%
Landkreis	Rhein-Lahn-Kreis	122.574	157	3,00	7,25%
Landkreis	Rhein-Hunsrück-Kreis	103.401	104	3,00	7,25%
Landkreis	Cochem-Zell	61.578	89	2,00	4,83%
Kreisfreie Stadt	Koblenz	113.388	1079	3,00	7,25%
Land RLP				10,39	25,10%
<b>Summe</b>		<b>1.261.254</b>		<b>41,39</b>	<b>100,00%</b>

RA	neu gem §6 (3)	
	Anteil	Stimmen
RLP	25,10%	10,389
komm. MG	74,90%	31,000
<b>Summe</b>	<b>100,00%</b>	<b>41,389</b>

RA	Verteilung komm. MG	
Landkreis	67,65%	28,000
Kreisfreie Stadt	7,25%	3,000
<b>Summe</b>	<b>74,90%</b>	<b>31,000</b>

## § 11 Geschäftsstellen des Zweckverbandes

Gemäß (1) bleibt die bisherige Geschäftsstelle als zentrale Geschäftsstelle für Verbandsversammlung und Vorstandsvorsteher bestehen. Daneben wird je RA eine weitere regionale Geschäftsstelle gebildet. Die Leitung der regionalen Geschäftsstelle wird gem. NVG von der Leitung der jeweiligen Verbundgesellschaft in Personalunion ausgeübt.

Die Aufgaben der regionalen Geschäftsstelle werden vollständig von den jeweiligen Verbundgesellschaften ausgeübt. Die Aufgaben der zentralen und regionalen Geschäftsstellen werden in §11 a (2) und in § 11 b (3) definiert.

Verkehr und Infrastruktur sind durch das NVG geteilt. Durch a (3) ist die Mitwirkung des ZV sichergestellt.

Im alten NVG war kurz und klar geregelt, dass der LBM Personal und alle Sachkosten trägt. Nach § 11 a (4) verpflichtet sich das Land, auf Basis einer abzuschließenden Kooperationsvereinbarung das notwendige Verwaltungspersonal und Verwaltungseinrichtungen des Zweckverbands durch den Landesbetrieb Mobilität zur Verfügung zu stellen. Die rechtliche Absicherung der Sachmittel- und Personalausstattung des Zweckverbandes erfolgt über ein Ressortabkommen zwischen MKUEM und MWVLW, welches derzeit von den Staatssekretären beraten wird.

Die Zweckverbände führen gem. NVG als Vergabestelle die Vergaben öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Namen der Verbandsmitglieder durch und wickeln die öffentlichen Dienstleistungsaufträge mit den Unternehmen ab. Diese Aufgabe kann für die Linienbündel von den Verbundgesellschaften wahrgenommen werden. Sofern kommunale Mitglieder diese Aufgabe anders ausführen möchten, ist dies in den Kooperations- und Finanzierungsverträgen des jeweiligen Linienbündels zu vereinbaren.

SPNV-Vergaben verbleiben in der zentralen Geschäftsstelle und Direktvergaben an eigene Unternehmen werden ebenfalls von den jeweiligen Mitgliedern selber ausgeführt.

## **§ 12 Rechnungsprüfung**

Die bestehende Regelung wird erfreulicherweise ergänzt um Beschluss der VBVS zu Wirtschaftsprüfer.

## **§ 13 Deckung des Finanzbedarfs, Eigenkapital**

Im Grundsatz finanziert das Land den Haushalt des ZV (2022: 220 Mio. € steigend in den Folgejahren). Das NVG §16 (2) regelt: Soweit öffentliche Dienstleistungsaufträge im ÖPNV in Einklang mit dem LNVP vergeben werden, ist deren Finanzierung eine gemeinsame Aufgabe der AT und des Landes. Hierfür werden seitens des Landes vorrangig Mittel verwendet, die es nach § 5 ... des RegG ... erhält. Die Mittel, die das Land nach § 5 und Anlage 1 RegG erhält, werden zu 100 v. H. für die Finanzierung des ÖPNV, davon mindestens 75 v. H. für die Finanzierung des SPNV eingesetzt.

Die sich durch die Bildung der RA ergebenden neuen Finanzströme müssen noch über die o.g. Koop- und FV geregelt werden.

Bestehende Finanzierungsvereinbarungen der Verbund-GmbH mit deren Gesellschaftern etc. gelten weiter.

Wenn der beschlossene und genehmigte Haushalt nicht ausreicht, greifen Mechanismen nach (3) zur Vermeidung von Umlagen an alle Mitglieder.

(4) a übernimmt die Regelungen für zweckgebundene Umlagen aus alt §12 3., verbessert aber den Schlüssel zu Lasten des Landes entsprechend des Stimmanteils von 20 auf 40 %. Berücksichtigt werden neu neben den SPNV-km auch die Bus-km.

Neu sind 2 Sonderregelungen zu zweckgebundenen Umlagen in (b) für Anwendung bei einzelnen Mitgliedern und in (c) bei allgemeinen Vorschriften für tarifliche

Verpflichtungen. Die Bemessung ist der konkrete Bedarf. Bei mehreren Verbandsmitgliedern wieder Anwendung des Zug-km und Bus-km-Schlüssels.

#### **§ 14 Abwicklung bei Auflösung**

Die Regelung ist neu und sinnvoll sowie kommunalrechtlich erforderlich.

#### **§ 15 Aufsicht**

#### **§ 16 Ergänzende Rechtsvorschriften**

#### **§ 17 Öffentliche Bekanntmachungen**

#### **§ 18 Inkrafttreten**

Regelungen bleiben wie bislang. Interessant: Das Land ist über das MKUEM nicht nur Mitglied, sondern auch Aufsichtsbehörde.

#### **Anlagen:**

- Anlage 1 Präsentation Workshops am 14. und 18.03.2022 zur neuen Verbandsordnung ÖPNV-Nord
- Anlage 2 Verbandsordnung ÖPNV-Nord
- Anlage 3 Schreiben von Staatssekretär Hauer zur Finanzierung vom 21.03.2022