

Der Landrat nahm Bezug auf die am 10.02.2015 mit der Einladung versandte Beschlussvorlage für den öffentlichen Sitzungsteil und stellte fest, dass nach Abstimmung mit der VRS-Geschäftsführung der Kreisausschuss heute nur noch über die Änderung des § 12 der Zweckverbandssatzung abstimmen müsse.

Anmerkung der Verwaltung:

Neben der maßgeblichen, die Umlagepflicht betreffenden Änderung des § 12 waren auf Antrag der VRS-Fraktionen kurzfristig auch noch Änderungen der §§ 7a, 7b, 8 und 15 der Zweckverbandssatzung vorgenommen worden. Die VRS-Geschäftsführung hat inzwischen darauf hingewiesen, dass nur die Satzungsänderung des § 12 im Vorfeld mit der Bezirksregierung Köln abgestimmt gewesen sei. Zu den anderen Änderungen habe die Bezirksregierung Köln inzwischen Bedenken geäußert. Laut Ankündigung der VRS-Geschäftsführung sollen deshalb in der nächsten Sitzung der Verbandsversammlung die Änderungen der §§ 7a, 7b, 8 und 15 wieder aufgehoben werden, so dass der Kreisausschuss in seiner Sitzung am 23.02.2015 nur noch über die Änderung des § 12 der Zweckverbandssatzung abstimmen musste.

Der Landrat wies darauf hin, dass die Zweckverbandsversammlung am vergangenen Freitag einstimmig ein Eckpunktepapier beschlossen habe, welches zwischen den Verbandsvorstehern der beteiligten Zweckverbände vereinbart worden sei. Dieses Eckpunktepapier regle die interne Zusammenarbeit dieser Zweckverbände. Es sei nun Aufgabe der Verbandsvorsteher mit den Geschäftsführern, hier noch eine Vereinbarung abzuschließen, die die Zusammenarbeit inhaltlicher Art und Weise für die nächsten 30 Jahre regle.

Abg. Tandler verdeutlichte, dass dieses Thema in besonderer Weise die regionale und darüber hinaus gehende Verkehrspolitik beeinflussen werde. Im Wesentlichen seien die Kreise und Gebietskörperschaften zu beteiligen, die in den Projektraum hineinragen. Man könnte natürlich auch nach dem Nutzen des RRX für den Rhein-Sieg-Kreis fragen. Dies sei ein sehr komplexes Thema. Wenn er sich zurück besinne, vielleicht vor einem dreiviertel Jahr, wie der Stand der Verhandlungen da ausgesehen habe, und was nun vor allem für die Region herausgekommen sei, so sei dies schon erstaunlich. Nicht nur die Geschäftsführung und die Politik hätten hier einiges geleistet, sondern besonders auch der neue Verbandsvorsteher Herr Dr. Tebroke und der neue, stellvertretende Verbandsvorsteher Herr Schuster. Es sei sehr viel bewegt und auch sehr viele Hürden beseitigt worden. Spannend sei nun letztendlich auch die Umsetzung und der Abschluss der bereits angesprochenen Kooperationsvereinbarung. Seine Fraktion werde dem heute daher zustimmen.

Abg. Dr. Lamberty merkte an, die Verkehrsfachleute seiner Fraktion hätten ihm – offenkundig in Unkenntnis neuer verhandelter Papiere – empfohlen, gegen den Beschlussvorschlag zu stimmen. Er hätte sich gewünscht, diese Papiere heute „auf dem Tisch zu haben.“ Denn er habe hier für den Kreistag zu entscheiden und nicht für die Verkehrsversammlung.

Der Landrat entgegnete, auch der FDP-Vertreter habe mitgestimmt. Es sei nicht Aufgabe des Kreises, die Sitzungsunterlagen des NVR zu Verfügung zu stellen, die ja auch nicht Gegenstand der Beratung seien.

Abg. Dr. Lamberty unterstrich, dass er die Papiere gerne zunächst gesehen hätte, soweit sie hier eine Rolle spielen.

Der Landrat teile mit, dass die heute anwesenden Geschäftsführer des Verkehrsverbundes entsprechende Nachfragen gerne beantworten könnten.

Abg. Skoda fragte, ob es so sei, dass der Betrieb des RRX geteilt werden solle in eine Betriebsgesellschaft, die privat ausgeschrieben werden soll, und in eine Besitzgesellschaft, in der der Fuhrpark durch öffentlich garantierte Kredite finanziert werden solle.

Herr Dr. Schmidt-Freitag/Geschäftsführer VRS antwortete, dass das RRX-Modell etwas Neues sei. Der Erwerb der RRX-Fahrzeuge sei von der Leistung her ausgeschrieben worden, und zwar nicht nur im Invest die Fahrzeuge zu erwerben, sondern auch in der Verfügbarkeit und in der Instandhaltung über 30 Jahre. Man habe eine Leistung ausgeschrieben: „30 Jahre Herstellung“ bzw. „30 Jahre Verfügbarkeit der Fahrzeuge“ und werde als Zweckverband Rheinland mit dem Zweckverband VRR und dem Zweckverband Westfalen Eigentümer dieser Fahrzeuge. Daneben sei eine Leistung ausgeschrieben worden, im ersten Schritt über 15 Jahre mit diesen Fahrzeugen die Betriebsleistung zu erbringen, d.h. zwischen den einzelnen Stationen zu fahren. Außerdem sei ein Darlehen zur Finanzierung dieser Leistungen ausgeschrieben worden, im Wesentlichen für den Erwerb der Fahrzeuge, die Verfügbarkeit und die Instandhaltung über 30 Jahre. Man werde hier Bruchteileigentümer mit einem Anteil von 24,68 % an diesen ca. 80 Fahrzeugen, die hier zum Einsatz kommen. Es gebe aber keine Betreibergesellschaft, sondern es werden die Betreiber sein, die sich dann im Wettbewerb um diese Leistung mit den zur Verfügung gestellten Fahrzeugen bemühen, wie klassisch heute bereits DB Regio, Abelio usw.

Abg. Skoda merkte an, die Sache sei seiner Fraktion deshalb nicht sympathisch, weil die öffentliche Hand dann wieder in eine Finanzierung des Schienenverkehrs eintrete, was der Bund mühsam vor ca. 20 Jahren beseitigt habe, in dem er sich von der Deutschen Bahn getrennt habe. Deshalb werde er dagegen stimmen. Auch wollte er wissen, wie hoch ziffernmäßig der Anteil sei, für den der Rhein-Sieg-Kreis im Risiko stehen werde.

Herr Dr. Schmidt-Freitag wies darauf hin, dass Letzteres im nicht-öffentlichen Teil beantwortet werden müsse.

Auch sei es nicht so, dass heute die öffentliche Hand keine Zuwendungen mehr in das System gebe. Es sei nur eine Ablösung zwischen dem System gewesen, das bis Ende 1995 gelaufen sei, als der Bund als Eigentümer der Deutschen Bahn quasi das ganze finanziert habe. Das sei nun auf die Länder bzw. die dort angesiedelten Zweckverbände übertragen worden, die aus dem Bundesregionalisierungsgesetz ca. sechs bis sieben Milliarden Euro pro Jahr erhalten. Und mit diesen öffentlichen Zuwendungen, da habe sich überhaupt nichts geändert an der Stelle, werde man in die Lage versetzt, Betriebsleistung einzukaufen. Neu sei nun Folgendes: Bisher habe man mit der DB Regio einen sehr starken Monopolisten im System gehabt und weniger Wettbewerbschancen. Jetzt werde man Eigentümer der Fahrzeuge und ermögliche kleineren Eisenbahnunternehmen, sich an diesem Wettbewerb adäquat beteiligen zu können. Damit schaffe man mehr Wettbewerb und mehr Entlastung der öffentlichen Hand, was der Intention seines Vorredners entgegenkomme. Das vorher angesprochene Eckpunktepapier regele im Übrigen nur das interne Verhältnis im Zusammenwirken der beteiligten drei Aufgabenträger Westfalen, Rheinland und Rhein-Ruhr. Es habe im Außenverhältnis zu den Vertragspartnern, den Eisenbahnunternehmen oder Herstellern, keinerlei Relevanz und damit auch auf die Entscheidung heute keine Auswirkungen.

Abg. Lehmann bemerkte, dass es hier um viel Geld gehe und um Dinge, die man nicht so direkt durchschaue. Sowohl der Planungs- und Verkehrsausschuss, als auch der Finanzausschuss hätte im Übrigen keine Entscheidung getroffen. Nun solle eine Dringlichkeitsentscheidung erfolgen, wo er sich frage, ob so eine Satzungsänderung „vom Himmel gefallen sei.“ Der

Kreisausschuss werde nun in die missliche Lage gesetzt, über solch ein gigantisches Projekt entscheiden zu müssen. Deshalb werde er dem seine Zustimmung verweigern.

Abg. Steiner war erstaunt, dass die Rückkoppelung aus den VRS-Gremien in einzelnen Fraktionen nicht erfolge. In der Tat sei die GRÜNE-Fraktion die Fraktion, die im NVR bisher immer noch am skeptischsten gewesen sei und wo es auch immer Gegenstimmen gegeben habe. Hierbei sei es weniger um die Frage der Haftung gegangen, sondern auch um die Frage, was der Rhein-Sieg-Kreis davon habe, wenn er in die Haftung für ein RRX-Projekt trete, das unter Umständen für die Region keinen Benefit erzeuge. Nun habe die Ausschreibung aber gezeigt, dass das nach langen Überlegungen gewählte Modell ein vernünftiges sei, weil man bei der Fahrzeugausschreibung ein sehr, sehr gutes Ergebnis erzielt habe, was letztlich auch den Fahrgästen und den Kosten im ÖPNV/Fahrpreisen zu Gute komme.

Ein wesentlicher Punkt im Eckpunktepapier sei zudem, dass man es geschafft habe, eine Situation herbeizuführen, in der man nicht von einem großen Verkehrsverbund in der Bruchteilsgemeinschaft dominiert werde, sondern als NVR immer noch die Chance habe, seine Interessen durchzusetzen. Man habe „die Hebel in der Hand“, die Vorteile, die man für den Rhein-Sieg-Kreis und die Stadt Bonn erreichen wolle, möglichst zu erzielen. Seine Fraktion könne diesem guten Kompromiss daher folgen, zumal man auch die Chance sehe, den RRX als wichtiges Nahverkehrsprojekt für Nordrhein-Westfalen langfristig unter Umständen in den Rhein-Sieg-Kreis verlängern zu können. Die Frage der Satzungsänderung sei zudem überraschend aufgetreten, weil dies in den Verhandlungen mit den Banken als Forderung erhoben worden sei.

Der Landrat wies darauf hin, bei aufmerksamer Durchsicht der Vorlage hätten man lesen können, dass die Zweckverbandsversammlung NVR bereits im Jahr 2013 diesen sog. RRX-Grundsatzvertrag eingegangen war. Das Projekt sei somit nicht neu. Die Zweckverbandsversammlung des VRS habe dies erst am 14.11.2014 und unter Gremienvorbehalt auf den Weg bringen können, nachdem entschieden wurde, aus dem ursprünglich angedachten Leasing-Modell auszusteigen und eine andere Rechtsform zu wählen. Der Ausschuss für Planung und Verkehr habe hierüber zudem bereits am 26.11.2014 beraten.

Abg. große Deters unterstrich, dass man hier lediglich eine Satzungsänderung berate, die anlässlich des RRX auf die Tagesordnung gekommen sei. Wenn sich aufgrund der bereits erwähnten Forderung der Banken nicht die Notwendigkeit einer solchen Satzungsänderung ergeben hätte, dann hätte man hier „kein Wort über diese Sache verloren“. Dies wäre dann einzig und alleine den Gremien im Verkehrsverbund vorbehalten gewesen.

Auch Abg. Dr. Bieber verwies auf die Zustimmung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 26.11.2014. Man müsse sich auch vergegenwärtigen, wer hier zuständig sei. Der Rhein-Sieg-Kreis sei nicht zuständig für das RRX-Projekt, für dessen Wirtschaftlichkeit oder Ausgestaltung, sondern alleine für die Satzungsänderung. Letztere habe für ihn auch nur rein literarische Bedeutung, denn sie werde überlagert durch § 19 Abs. 1 des Gesetzes über die kommunale Gemeinschaftsarbeit, das sowieso für alle gelte. Danach erhebt der Zweckverband von den Verbandsmitgliedern eine Umlage, soweit seine sonstigen Erträge die entstehenden Aufwendungen nicht decken. Dies sei somit vom Gesetzgeber ohnehin zwingend vorgesehen. Der Zweckverband benötige diese Satzungsänderung als Ermächtigung. Man müsse sich insoweit auf das reduzieren, wofür man auch zuständig sei. Deshalb werde seine Fraktion der Satzungsänderung zustimmen.

Sitzungsunterbrechung des öffentlichen Teils der Beratungen um 16:23 Uhr:

Hinweis des Schriftführers:

Zur Beantwortung einer nicht-öffentlichen Fragestellung unterbrach der Landrat sodann die Beratungen des öffentlichen Sitzungsteils um 16:23 Uhr. Es erfolgte die Beratung nicht-öffentlicher Inhalte zu dieser Thematik bis um 16:26 Uhr. Hierzu verließen die anwesenden Pressevertreter den Sitzungssaal. Anschließend trat der Kreisausschuss um 16:26 Uhr wieder in die öffentlichen Beratungen der Thematik ein.

Aus Gründen des kommunalen Sitzungsdienstes wurde die ursprüngliche Protokollreihenfolge beibehalten. Die Protokollierung der nicht-öffentlichen Diskussionsinhalte erfolgte insoweit unter TOP 9 im nicht-öffentlichen Sitzungsteil.

Wiedereintritt in die öffentlichen Beratungen um 16:26 Uhr:

Der Landrat stellte die Öffentlichkeit wieder her. Nachdem keine Wortmeldungen im öffentlichen Teil mehr vorlagen, lies er über den Beschlussvorschlag abstimmen.

Hinweis des Schriftführers: Die Änderungen der Zweckverbandssatzung VRS sind der Niederschrift als **Anlage 1** beigefügt.