

Niederschrift

über den **öffentlichen Teil** der 67. Sitzung der **Verbandsversammlung** des
Zweckverband AVV am 10.10.2011 in Heinsberg

Anwesend sind:

a) Mitglieder der **Verbandsversammlung**

1. Dr. Heiner Berger
2. Georg Beyß
3. Gaby Breuer
4. Ralf Derichs
5. Hermann Fuchs
6. Egbert Form
7. Jörg Hamel
8. Ulrich Horst
9. Roland Jahn
10. Liane Jüngling
11. Joseph Krott
12. Uwe Müller
13. Josef Nießen
14. Hans-Friedrich Oetjen
15. Willi Paffen
16. Hansbert Schruff
17. Volker Wiegand-Majewsky
18. Axel Wirtz
19. Otto Zimmermann

**b) **Verbandsvorsteher des
Zweckverband AVV****

1. Stephan Pusch

**c) **Leiter der Geschäftsstelle
des Zweckverband AVV****

1. Heiko Sedlaczek

d) **Geschäftsführer der AVV GmbH**

1. Hans Joachim Sistenich

e) **Schriftführerin**

1. Eva Keßel

Beginn der Sitzung: 10.50 Uhr
Ende der Sitzung: 12.00 Uhr

Der Vorsitzende der **Verbandsversammlung**, Herr Jahn, begrüßt die Anwesenden und stellt fest, dass frist- und formgerecht eingeladen wurde und die **Verbandsversammlung** beschlussfähig ist.

Tagesordnung

I. Öffentliche Sitzung

- Top 1** **Genehmigung der Niederschrift der 66. Sitzung der Verbandsversammlung am 08.07.2011**
- Top 2** **Mitteilungen und Anfragen**
- Top 3** **Tarifliche Angelegenheiten**
3.1 AVV-Semesterticket ab Sommersemester 2012
3.2 Belgischer Bahntarif der SNCB bis Aachen Hauptbahnhof
3.3 Sachstandsbericht über sonstige tarifliche Angelegenheiten
- Top 4** **Fahrplanmaßnahmen 2011/2012**
- Top 5** **Sachstand Jahresabschluss zum 31.12.2010**
- Top 6** **Ergebnisrechnungen für den Verbundverkehr für die Jahre 2007 und 2008**
- Top 7** **Sachstand Novellierung ÖPNVG NRW**
- Top 8** **Modifikation des Zielnetzes (2016) für den SPNV im Gebiet des AVV (euregiobahn und Bahnverkehr NL)**
- Top 9** **Sachstand Novellierung PBefG**
- Top 10** **Verschiedenes**
- Aktuelles aus dem NVR

II. Nichtöffentliche Sitzung

- Top 11** **Mitteilungen und Anfragen**

Herr Jahn schlägt vor, Tagesordnungspunkt 8 „Modifikation des Zielnetzes (2016) für den SPNV im Gebiet des AVV“ vorzuziehen und gemeinsam mit dem noch tagenden Aufsichtsrat der AVV GmbH – der die Thematik ebenfalls auf der Tagesordnung habe – zu beraten, damit sich der Sitzungsbeginn der Verbandsversammlung durch weiteren Zeitbedarf des Aufsichtsrates nicht weiter verzögere.

Auf Nachfrage von Herrn Jahn bestehen keine Bedenken gegen diese Vorgehensweise.

Top 8 Modifikation des Zielnetzes (2016) für den SPNV im Gebiet des AVV (euregiobahn und Bahnverkehr NL)

Herr Sistenich berichtet, viele Maßnahmen des derzeit geltenden Zielkonzeptes seien bereits realisiert worden, wie beispielsweise mehrere Streckenreaktivierungen und 23 neu eingerichtete Haltepunkte im Verbundgebiet zeigten. Da derzeit der neue Nahverkehrsplan für das Gebiet des NVR erarbeitet werde und nur solche Maßnahmen für den Fahrplanwechsel 2016/2017 verfolgt werden könnten, die eine realistische Chance auf eine Umsetzung haben, bedürfe es jedoch einer Modifizierung der bisherigen Planungsansätze. So sei die Durchbindung der euregiobahn über Düren hinaus bis nach Linnich mangels infrastruktureller Voraussetzungen aufgegeben worden. Die Via Avantis sei zwischenzeitlich in den Bedarfsplan des Landes NRW aufgenommen worden und habe eine gute Chance auf Umsetzung, da auch die Niederlande bereits 20 Mio. Euro für das Projekt eingeplant hätten. Man habe sich mit den Zuständigen auf niederländischer Seite darauf verständigt, dass die so geschaffene Verbindung zwischen Maastricht und Aachen im Zielzustand im 30-Minuten-Takt bedient werden solle. Es sei jedoch zu betonen, dass die Via Avantis zur Herstellung einer Verbindung von Aachen nach Kerkrade und weiter nach Maastricht erforderlich sei und nicht wegen Avantis einen hohen Verkehrswert habe. Darüber hinaus soll, wie bereits angekündigt, die euregiobahn nicht mehr bis Heerlen geführt werden. Diese Verbindung solle jedoch zukünftig durch den heute in Heerlen endenden IC-Zug (MRX) aus Eindhoven über Herzogenrath bis Aachen ersetzt werden. Mit der Einstellung der Bedienung von Heerlen und des „Umklappens“ des Astes nach Alsdorf könne ein sauberer 30-Minuten-Takt entstehen. Außerdem bestehe dann die Möglichkeit einer späteren Anbindung Baesweilers an das Netz der euregiobahn. Diesbezüglich werde zurzeit eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Darüber hinaus entfalle die Notwendigkeit der Anschaffung der vergleichsweise wesentlich teureren 2-System-Fahrzeuge, da die einzusetzenden Fahrzeuge nicht mehr mit dem niederländischen System kompatibel sein müssten. Ferner sei eine Elektrifizierung des gesamten Netzes der euregiobahn geplant, auch da man einen 15-Jahres-Vertrag nicht mit Dieselfahrzeugen ausschreiben wolle und man über die gesamte Vertragslaufzeit insgesamt einen wirtschaftlichen Vorteil davon erwarte. In Bezug auf den Haltepunkt Richterich sei die genaue Lage noch nicht abschließend geklärt. Die regionalen AVV-Beiräte hätten zwischenzeitlich bereits gemäß der Beschlussempfehlung zugestimmt; der des Kreises Düren mit der Ergänzung, eine Reaktivierung der Bördebahn schnellstmöglich in die Planungen aufzunehmen.

Herr Wirtz äußert, die Anpassung entspräche der Wirklichkeit, es sei nicht zielführend Maßnahmen aufzuführen, von denen man wisse, dass eine Umsetzung im genannten Planungszeitraum nicht möglich sei. Sehr erfreulich sei der große Erfolg der euregiobahn, was die Fahrgastzahlen bewiesen.

Herr Schruff gibt zu bedenken, ob man die euregiobahn nicht umtaufen solle, da sie nur noch durch die zwei Regionen StädteRegion Aachen und den Kreis Düren der Euregio Maas-Rhein verkehre, was er für sehr unerfreulich halte. Eine Anbindung

des Südkreises der Euregio wie beispielsweise vom Kreis Euskirchen solle weiterhin verfolgt werden. Darüber hinaus sei die Aufnahme der Bördebahn in den entsprechenden Beschluss des regionalen Beirats des Kreises Düren nicht lediglich als Hinweis aufzufassen; man plädiere für eine Aufnahme bereits in das Zielkonzept 2016. Die Aufnahme der Strecke Linnich-Baal in die mittelfristige Planung werde ebenfalls befürwortet.

Herr Sistenich teilt mit, im Zielkonzept für das Jahr 2020 sei die Bördebahn bereits enthalten. Im Zielkonzept 2016 seien jedoch ausschließlich Vorhaben aufgeführt, deren Umsetzung weitestgehend als sicher gelte, da sie bereits im Bedarfsplan des Landes NRW enthalten seien. Oberste Priorität für die Bördebahn müsse haben, in den Bedarfsplan NRW aufgenommen zu werden um eine Infrastrukturförderung zu ermöglichen. Die größte Herausforderung stelle jedoch die Bereitstellung von Finanzierungsbeiträgen für den Betrieb dar. Diesbezüglich herrsche ohnehin große Planungsunsicherheit, da die zur Verfügung stehende Mittelhöhe für das Jahr 2012 unter anderem aufgrund der geplanten ÖPNVG-Novellierung noch nicht feststehe; aus diesem Hintergrund sei die Bördebahn erst im Zielkonzept 2020 enthalten.

Herr Schruff erkundigt sich, welchen Nachteil die Berücksichtigung der Bördebahn im Zielkonzept für den Fahrplanwechsel 2016 habe; es liege im Unterschied zu anderen Projekten bereits eine detaillierte Untersuchung vor.

Herr Jahn äußert, mit dem Belassen der Bördebahn im Zielkonzept 2020 werde das Projekt nicht verworfen, sondern es unterliege einem realistischen Planungshorizont. Darüber hinaus sei ein Umtaufen der **euregiobahn** aus seiner Sicht nicht konstruktiv, da es sich um einen bekannten Markennamen handle; außerdem beinhalte beispielsweise der Name ASEAG auch noch die Straßenbahn, obwohl diese seit Jahren nicht mehr – wenn auch hoffentlich zukünftig wieder – betrieben werde. Außerdem werde das Ziel nicht verworfen, weitere Teile der Euregio Maas-Rhein an das Netz der **euregiobahn** anzubinden.

Herr Sistenich schlägt vor, wenn es gewünscht sei, könne das zu beschließende Zielkonzept 2016 (Anlage 2) dahingehend modifiziert werden, dass in Bezug auf die Bördebahn die textliche Ergänzung „einer schnellstmöglichen Umsetzung der Maßnahme“ aufgenommen wird.

Herr Schruff hält die Ergänzung für zielführend.

Herr Krott teilt mit, aufgrund der im Jahr 2014 stattfindenden Landesgartenschau in Zülpich sei ein Vorlaufbetrieb ab April 2014 wünschenswert.

Herr Sistenich informiert, eine Förderung des Infrastrukturausbaus seitens des NVR sei nicht möglich, wenn ein Projekt nicht im Bedarfsplan des Landes NRW enthalten sei und keine langfristige Bestell- und Finanzierungsgarantie vorliege. Davon abgesehen müsse auch die Finanzierung für einen Vorlaufbetrieb zur Landesgartenschau sichergestellt werden.

Herr Müller erkundigt sich, ob es Neues zum Güterverkehr auf den Hauptachsen im Verbundgebiet gebe.

Herr Sistenich berichtet, die EU-Kommission habe angekündigt, innerhalb der nächsten Monate über weitere Details bezüglich der intendierten Güterverkehrskorridore zu informieren. Die bereits aktuelle erhebliche Zunahme des Verkehrsaufkommens sowie die Prognose einer weiteren drastischen Zunahme in den kommenden Jahren

seien allseits bekannt. Diesbezüglich bestünden erste Überlegungen, den Güterverkehr im Raum Aachen neu zu organisieren.

Anschließend ergeht folgender einstimmig gefasster modifizierter Beschluss (Nr. 16/2011):

Die Verbandsversammlung nimmt die Ausführungen zur Modifikation des Zielnetzes (2016) für den SPNV im Gebiet des AVV zustimmend zur Kenntnis und empfiehlt das Konzept gemäß Anlage 2 als Grundlage für den Nahverkehrsplan des SPNV für den Nahverkehr Rheinland.

*(Hinweis: Die modifizierte Anlage 2 ist der Niederschrift als **Anlage 1** beigelegt.)*

Top 1 Genehmigung der Niederschrift der 66. Sitzung der Verbandsversammlung am 08.07.2011

Der Niederschrift der 66. Sitzung der Verbandsversammlung am 08.07.2011 wird bei einer Enthaltung zugestimmt.

Top 2 Mitteilungen und Anfragen

Auf Nachfrage von Herrn Jahn liegen keine Mitteilungen und Anfragen vor.

Top 3 Tarifliche Angelegenheiten

3.1 AVV-Semesterticket ab Sommersemester 2012

Herr Sistenich berichtet ergänzend zur Sitzungsvorlage, aufgrund der in Verbindung mit dem Angebot stehenden verstärkten ÖPNV-Nutzung durch Studierende und der daraus resultierenden erforderlichen Erhöhung von Fahrzeugkapazitäten und Linienverdichtungen sei eine Anpassung des Semester-Ticket-Preises unerlässlich. Die Vertretung der Studierendenschaft fordere hingegen die Berechtigung zur Fahrradmitnahme bzw. einer weiteren Person. Aufgrund der hohen Auslastung des Bussystems während der Hauptverkehrszeit sei eine Fahrradmitnahmeberechtigung sehr schwierig, über die Möglichkeit zur Mitnahme einer weiteren Person zu bestimmten Zeiten sei zu diskutieren. Im nächsten Unternehmensbeirat sei eine Beratung über die Thematik vorgesehen.

Herr Jahn erkundigt sich, wann mit einem Vertragsabschluss zu rechnen sei.

Herr Sistenich teilt mit, der Abschluss sei für Ende des Jahres geplant. Da die Gespräche bisher sehr sachlich verlaufen seien, sei er optimistisch, dass der Termin gehalten werden könne.

Herr Schruff merkt an, im VRS sei die Fahrradmitnahme für Inhaber des Semester-Tickets gestattet, weshalb es regelmäßig zu Diskussionen an der Verbundgrenze komme. Möglicherweise könne man die Fahrradmitnahme auf den SPNV begrenzen.

Herr Sistenich teilt mit, im VRS werde zurzeit über eine Rücknahme des Angebots diskutiert.

Herr Schruff äußert, somit entfalle die Problematik.

Anschließend ergeht folgender einstimmig gefasster Beschluss (Nr. 11/2011):

Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstand zum AVV-Semester-Ticket zustimmend zur Kenntnis.

3.2 Belgischer Bahntarif der SNCB bis Aachen Hauptbahnhof

Herr Sistenich berichtet ergänzend zur Sitzungsvorlage, ab Frühjahr 2012 solle der SNCB-Tarif bereits ab bzw. bis Aachen Hauptbahnhof erhältlich sein. Der Tarif sei zunächst in den Zügen der SNCB zu erwerben; die Aufstellung von Automaten am Aachener Hauptbahnhof werde bereits geplant.

Herr Krott informiert sich, ob auch das Seniorenticket des SNCB-Tarifs erhältlich sei.

Herr Sistenich teilt mit, das gesamte SNCB-Regeltarifangebot gelte ab bzw. bis Aachen Hauptbahnhof. Lediglich über den Umgang mit Sondertarifen, zu denen auch das Seniorenticket gehöre, sei noch kein abschließendes Ergebnis erreicht worden. Ziel sei weiterhin, alle Tarife anzubieten, dennoch sei auch das bisher Erreichte ein großer Erfolg für die Kunden.

Herr Jahn stimmt dem zu und teilt mit, dass dieser Tarif ein großer Schritt sei und sicherlich stark zur Attraktivitätssteigerung des grenzüberschreitenden Verkehrs beitrage.

Anschließend ergeht folgender einstimmig gefasster Beschluss (Nr. 12/2011):

Die Verbandsversammlung stimmt dem Konzept der Ausdehnung des SNCB-Tarifs bis/ab dem Aachener Hauptbahnhof bei gleichzeitigem Wegfall des AIXpress-Tarifs zu.

3.3 Sachstandsbericht über sonstige tarifliche Angelegenheiten

Herr Sistenich fasst die Eckpunkte der vorliegenden Tischvorlage zusammen. Da mit einer an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit von der Gewährung einer entsprechenden Zuwendung des Landes auszugehen sei, halte er eine Umsetzung der in Verbindung mit einer Förderung geplanten Modifikationen (Preisabsenkung des Mobil-Tickets in der StädteRegion Aachen auf 27,80 €/Monat und Aufhebung der 9.00 Uhr-Frist in der StädteRegion Aachen, im Kreis Heinsberg und im Kreis Düren) zum 01.11.2011 für sinnvoll. Er teilt ergänzend mit, er sei optimistisch, dass mit einer seitens des Landes NRW vorgesehenen landesweiten Marketingkampagne ein Zuwachs der noch niedrigen Nutzerzahlen einherginge.

*(Hinweis: Die Tischvorlage ist der Niederschrift als **Anlage 2** beigefügt.)*

Anschließend ergeht folgender einstimmig gefasster Beschluss (Nr. 12a/2011):

Die Verbandsversammlung stimmt der Vorgehensweise gemäß der Tischvorlage zu und beschließt die Umsetzung der Modifikationen zum 01.11.2011.

Herr Sistenich informiert ergänzend, Thalys habe bei gleichzeitigem Angebot zur Wiederaufnahme der Verhandlungen kurzfristig den bestehenden Kooperationsvertrag gekündigt. Das Unternehmen erhoffe sich günstigere Konditionen.

Top 4 Fahrplanmaßnahmen 2011/2012

Herr Sistenich berichtet ergänzend zur Sitzungsvorlage, die regionalen AVV-Beiräte hätten den aufgeführten Maßnahmen bereits zugestimmt. Lediglich über die Möglichkeiten zur Anbindung des Forschungszentrums Jülich sei diskutiert worden, es sei sich jedoch für die leistungs- und damit kostenneutrale Variante entschieden worden.

Herr Krott erkundigt sich, ob eine Anbindung des Flughafens Köln Bonn mit der RE 9 möglich sei.

Herr Sistenich berichtet, die RE 9 sei bereits ausgeschrieben worden und der Vertrag sei bis zum Jahr 2025 gültig. Eine Möglichkeit der Anbindung des Flughafens sei durch einen Tausch der S-Bahnlinien S 12 und S 13 zu erreichen. Die S 13 könne auf diese Weise von Düren bis zum Flughafen verkehren. Eine weitere Option sei eine Anbindung des Flughafens durch den Thalys.

Anschließend ergeht folgender einstimmig gefasster modifizierter Beschluss (Nr. 13/2011):

Die Verbandsversammlung stimmt den Fahrplanmaßnahmen 2011/2012 im dargelegten Umfang zu.

In Bezug auf die Anbindung des Forschungszentrums Jülich spricht sich die Verbandsversammlung für die Beibehaltung der Anbindung durch die Linie SB 11 (bis Haltestelle Feuerwehr) und somit gegen die Einrichtung eines Pendelbusses aus.

Top 5 Sachstand Jahresabschluss zum 31.12.2010

Herr Sedlaczek berichtet, ursprünglich sei vorgesehen gewesen, in der heutigen Sitzung über die Aufstellung des Jahresabschlusses zu beraten. Da jedoch am heutigen Tage erst der Jahresabschluss der AVV GmbH habe beschlossen werden können und dieser Auswirkungen auf den Jahresabschluss für den Zweckverband habe, sei dies nicht möglich gewesen. Er schlage vor, die Aufstellung des Jahresabschlusses in der Dezembersitzung und den geprüften Jahresabschluss in der Märzsession zu beraten.

Die Verbandsversammlung stimmt der vorgeschlagenen Vorgehensweise einstimmig zu.

Top 6 Ergebnisrechnungen für den Verbundverkehr für die Jahre 2007 und 2008

Herr Sistenich berichtet, wie dem der Sitzungsvorlage beigefügten Schreiben der DKB zu entnehmen sei, habe diese die Daten für die Erstellung der Ergebnisrechnung nicht liefern können. Für Stadt und StädteRegion Aachen sei die Ergebnisrechnung dringend notwendig für die Berechnung des Mittelflusses zwischen den beiden Gebietskörperschaften. Der Entwurf der Ergebnisrechnung liege vor und könne fertiggestellt werden, sobald die DKB-Daten eingereicht würden.

Herr Böhnke informiert ergänzend zum genannten Schreiben der DKB, das Unternehmen habe zurzeit schlicht keine Personalressourcen gehabt, um die Rechnungen wie geplant fertigstellen zu können. Dies sei im Wesentlichen durch die Umstrukturierung der DKB zu einer Holding-Gesellschaft begründet, was zur Folge habe, in diesem Jahr zum ersten Mal zusätzliche Jahresabschlüsse bzw. einen Konzernabschluss erstellen zu müssen. Hinzu käme, dass die Ergebnisrechnungen für die Jahre 2007 und 2008 auf den Daten der alten Unternehmensstruktur basieren müssten, was einen erheblichen Aufwand bedeute. Darüber hinaus fänden zurzeit Prüfungen der Finanzbehörden und des Rechnungsprüfungsamtes im Hause der DKB statt.

Herr Jahn informiert sich, ob der neue Zeitplan für das Vorliegen zwischen der DKB, dem AVV, Stadt und StädteRegion Aachen abgestimmt sei.

Herr Sistenich bestätigt dies und ergänzt, sobald die DKB-Daten vorlägen würden die Rechnungen fertiggestellt.

Top 7 Sachstand Novellierung ÖPNVG NRW

Es liegt eine Tischvorlage vor.

Herr Sistenich erläutert anhand einer Präsentation die geplanten Änderungen des ÖPNVG NRW. Das Land wolle nun seine Forderung nach einheitlichen Tarifräumen gemäß den drei SPNV-Aufgabenträgergebieten durch Androhung von Sanktionen durchsetzen und stelle jedoch für die entstehenden Mindereinnahmen keinen Finanzausgleich in Aussicht. Wie bereits in der letzten Sitzung berichtet, hätten die Geschäftsführer der AVV GmbH und VRS GmbH einvernehmlich die Optimierung der Anslusstickets, Schülertickets, Anslusstickets zu Job-Tickets sowie Kragentarife als vordringliche Handlungsfelder definiert; aus seiner Sicht sei mit der Behebung dieser noch bestehenden Defizite die Fusion von AVV und VRS mehr als entbehrlich. Die vorgesehene Mittelkürzung der Finanzierungsbeiträge für die Regiekosten der Verbände betreffend beständen verschiedene Modelle für die Umlegung auf die drei Gesellschaften AVV, NVR und VRS.

*(Hinweis: Die Präsentation ist der Niederschrift als **Anlage 3** beigefügt.)*

Herr Jahn warnt, die Tarifautonomie des AVV solle mit der Gesetzesänderung beschnitten werden, was nicht hinnehmbar sei. Diesbezüglich sei vorgesehen, dass der Rat der Stadt Aachen und der Städteregionstag in ihren nächsten Sitzungen

Resolutionen zur Novellierung des ÖPNVG NRW erließen. Er hoffe, dass die Kreistage Düren und Heinsberg dem Beispiel folgten. Darüber hinaus liege eine „Resolution der Verbandsversammlung des Zweckverband Aachener Verkehrsverbund (ZV AVV) zur Novellierung des ÖPNVG NRW“ als Tischvorlage vor, deren Verabschiedung er vorschlage.

(Hinweis: Die Resolutionen vom Rat der Stadt Aachen und Städteregionstag sind zwischenzeitlich verabschiedet worden.)

Herr Wirtz teilt mit, der Aufsichtsrat der AVV GmbH habe soeben ebenfalls die Resolution verabschiedet.

Auf Nachfrage von Herrn Jahn stimmt die Verbandsversammlung einstimmig zu, die Resolution zu verabschieden.

*(Hinweis: Die Resolution ist der Niederschrift als **Anlage 4** beigelegt.)*

Top 9 Sachstand Novellierung PBefG

Herr Sistenich berichtet, seit bereits drei Jahren werde um eine Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) gerungen, was dazu führe, dass regelmäßig neue Entwürfe vorlägen. Nachdem der aktuelle Regierungsentwurf den Bundestag passiert habe und vom Bundesrat abgelehnt worden sei – der zwischenzeitlich einen eigenen Entwurf vorgelegt habe – werde vermutlich der Vermittlungsausschuss eingeschaltet. Es bleibe spannend, wann es tatsächlich eine PBefG-Novelle gebe. Die gravierendsten zu erwartenden Änderungen und gleichzeitig Diskussionsfelder beträfen die Thematiken Liniengenehmigungsverfahren, die Rolle der Aufgabenträger in Bezug auf die Verbindlichkeit von Nahverkehrsplänen, die Gewährung ausschließlicher Rechte sowie Direktvergaben im Einklang mit dem europäischen Gemeinschaftsrecht.

Top 10 Verschiedenes

- Aktuelles aus dem NVR

Herr Krott teilt mit, er habe Medienberichten entnommen, die Bahn wolle 700 Personalstellen in den Reisezentren streichen, Aachen sei mit drei Stellen betroffen. Die Personalausstattung im Aachener Reisezentrum sei ihm nicht bekannt; in Düren würde die Streichung von nur einer Stelle bereits das Aus für den aus seiner Sicht wichtigen Fahrgastservice bedeuten.

Herr Sistenich äußert, der Sachverhalt belege, dass es richtig gewesen sei, den Vertrieb neu auszuschreiben. Lediglich der Vertrieb für den Fernverkehr sei in der Ausschreibung nicht beinhaltet, da der NVR für diesen nicht zuständig sei.

Herr Form erkundigt sich, ob es in Bezug auf das in der letzten Sitzung thematisierten Schreibens von Herrn Kuhlisch, MWEBWV, eine Einschätzung des zuständigen Ministers gebe.

Herr Sistenich berichtet, das MWEBWV habe verlautbart, es handle sich um eine abgestimmte Hausmeinung.

Herr Zimmermann informiert sich, weshalb es keine Entwerter in den Zügen der **euregiobahn** gebe.

Herr Sistenich teilt mit, dies sei nicht notwendig, da an jedem Haltepunkt Entwerter zur Verfügung ständen.

Herr Jahn bedankt sich bei allen Anwesenden für ihre Teilnahme und schließt den öffentlichen Teil der 67. Sitzung der Verbandsversammlung um 12.00 Uhr.

Er bittet die Gäste, zur Herstellung der Nichtöffentlichkeit den Sitzungssaal zu verlassen.


Roland Jahn
Vorsitzender

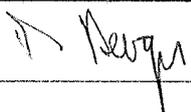
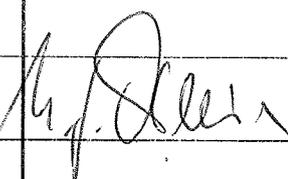
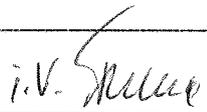
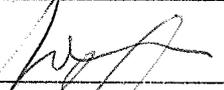
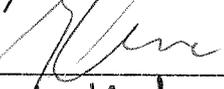
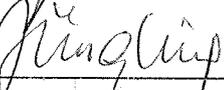
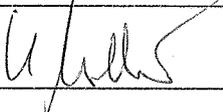
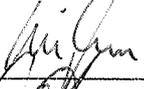
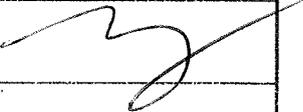
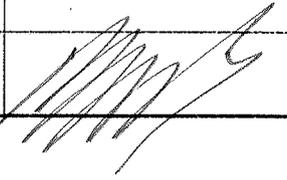

Eva Keßel
Schriftführerin

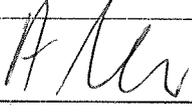
Anwesenheitsliste

Zweckverband Aachener Verkehrsverbund

67. Sitzung der Verbandsversammlung

Ort: Aachen Tag: 10.10.2011 Beginn: 10.50 Uhr Ende: 12.25 Uhr

MITGLIEDER		STELLVERTRETER	
Name	Unterschrift	Name	Unterschrift
Billmann, Reimund		Berger, Dr. Heiner	
Breuer, Gaby		Büchel, Eberhard	
Etschenberg, Helmut		Fuchs, Hermann	
Form, Egbert		Rothe, Hubert	
Hamel, Jörg		Hempsch, Heinrich	
Horst, Ulrich		van den Dolder, Jörg	
Jahn, Roland		Ferrari, Achim	
Jüngling, Liane		Reyans, Norbert	
Krott, Joseph		Dohmen, Hans-Wilhelm	
Nacken, Gisela		Müller, Uwe	
Nießen, Josef		Schöpgens, Ludwig	
Oetjen, Hans-Friedrich		Titz, Ulrich	
Paffen, Willi		Hachen, Dr. Gerd	
Peters, Marc		Wiegand-Majewsky, Volker	
Servos, Michael	- entschuldig -	Schultheis, Karl	
Spelthahn, Wolfgang		Beyß, Georg	

MITGLIEDER		STELLVERTRETER	
Name	Unterschrift	Name	Unterschrift
Stock, Michael		Derichs, Ralf	
Wirtz, Axel		Lorz-Leonhardt, Sybille	
Zentis, Gudrun		Schruff, Hansbert	
Zimmermann, Otto		Hartong, Hermann	

Verbandsvorsteher

Pusch, Stephan



Philipp, Marcel

- entschuldigt -

**Leiter der Geschäftsstelle des
Zweckverband AVV**

Sedlacek, Heiko



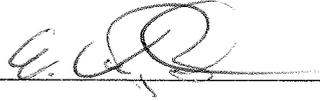
Geschäftsführer der AVV GmbH

Sistenich, Hans Joachim

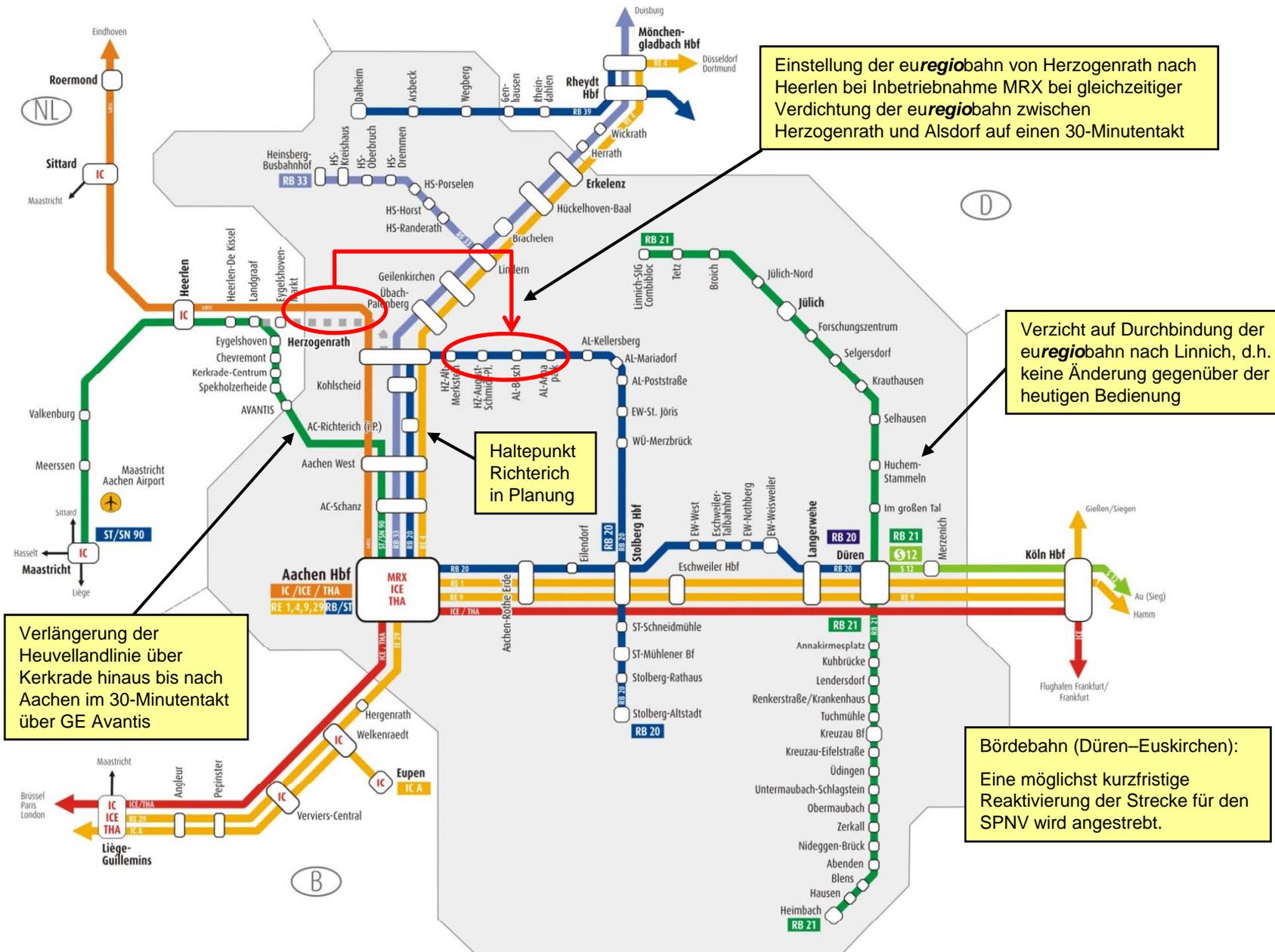


Schriftführerin

Keßel, Eva



Euregionales Zielnetz Schiene 2016 (Region Aachen) – modifiziertes Konzept





„Mobil-Ticket“ (Sozialticket) im AVV

In vorangegangenen Sitzungen der Verbandsversammlung ist bereits eingehend über die Thematik Mobil-Ticket im AVV berichtet worden.

Bezüglich der „Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung des Sozialtickets im Öffentlichen Personennahverkehr Nordrhein-Westfalen (Richtlinien Sozialticket 2011)“ des Verkehrsministeriums wurde von Seiten der Geschäftsführung der AVV GmbH in der letzten Sitzung darauf hingewiesen, dass der Entwurf der vorgenannten Richtlinien vorsah, dass die Übertragung der Abwicklung der Förderung von Kreisen und Kreisfreien Städten nur auf einen der drei SPNV-Zweckverbände NWL, VRR und NVR im Land NRW vorgesehen war. Die nunmehr mit Runderlass vom 08.08.2011 vom Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes NRW veröffentlichten „Richtlinien Sozialticket 2011“ lassen, nachdem von Seiten der Verbundgesellschaft und des Zweckverband AVV hiergegen interveniert wurde, die Bewirtschaftung der Mittel auch über den Zweckverband AVV zu. Die „Richtlinien Sozialticket 2011“ sind zur Information als **Anlage** beigefügt. Für die vorgesehene Aufgabenübertragung ist jedoch eine Modifikation der Satzung für den Zweckverband AVV erforderlich, die nach Rücksprache mit der Bezirksregierung Köln zuvor von den Kreistagen, dem Städteregionstag und dem Stadtrat genehmigt werden muss. Die Förderung des Sozialtickets soll beschlussgemäß in der Satzung für den Zweckverband AVV unter § 3 „Aufgaben“ sowie unter § 13 „Förderung des ÖPNV“ – vergleichbar mit den Regelungen zu § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW (Fahrzeugförderung) und § 11a ÖPNVG NRW (Ausbildungsverkehr-Pauschale) – aufgenommen werden.

Da die Förderanträge für das Jahr 2011 jedoch bereits bis zum 01.10.2011 bei den Bezirksregierungen zu stellen waren, war eine Aufgabenübertragung auf den Zweckverband AVV zwischen Inkrafttreten der Richtlinien und Ende der Antragsfrist nicht möglich. Darüber hinaus hat der zuständige Ansprechpartner der Bezirksregierung Köln zur Wahrung der Rechtssicherheit – abweichend von einem Beschluss der Verbandsversammlung des Zweckverband AVV, der einen einheitlichen Antrag des Zweckverband AVV im Auftrag seiner vier Verbandsmitglieder vorsah – einen jeweils eigenständigen Antrag der Verbandsmitglieder empfohlen. Seitens des Zweckverband AVV wurden somit aufeinander abgestimmte formlose Antragsentwürfe für seine Verbandsmitglieder vorbereitet, welche von diesen wiederum fristgerecht der Bezirksregierung Köln vorgelegt wurden. Zur Vermeidung von weiterem zusätzlichem Verwaltungsaufwand wurde um eine Mittelzuweisung direkt auf das Konto des Zweckverband AVV gebeten.

Aufgrund der Richtlinien Sozialticket 2011 in Verbindung mit den vom Land NRW für das Jahr 2011 bereitgestellten Finanzmitteln in Höhe von landesweit insgesamt 15 Mio. Euro – die Mittelbereitstellung für das Jahr 2011 wurde vom Parlamentarischen Staatssekretär Horst Becker mit Schreiben vom 06.06.2011 bestätigt – ist mit einer an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit von der Gewährung einer entsprechenden Zuwendung auszugehen. Infolgedessen empfiehlt die Geschäftsführung, eine Umsetzung der in Verbindung mit einer Förderung geplanten Modifikationen (Preisabsenkung des Mobil-Tickets in der StädteRegion

Aachen auf 27,80 €/Monat und Aufhebung der 9.00 Uhr-Frist in der StädteRegion Aachen, im Kreis Heinsberg und im Kreis Düren) auch ohne das Vorliegen eines Zuwendungsbescheides zum 01.11.2011 umzusetzen.

Sollte diese Zuwendung wieder entfallen, werden die ursprünglichen Tarifbestimmungen und Preise – unter Berücksichtigung der bis dahin erfolgten Anpassungen des AVV-Tarifs – wieder eingeführt.

Die regionalen AVV-Beiräte haben der vorgenannten Vorgehensweise bereits zugestimmt.

Über das Beratungsergebnis des Aufsichtsrats der AVV GmbH wird in der Sitzung berichtet.

Beschlussempfehlung Nr. 12a/2011

Die Verbandsversammlung stimmt der Vorgehensweise gemäß der Sitzungsvorlage zu und beschließt die Umsetzung der Modifikationen zum 01.11.2011.

Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung des Sozialtickets im Öffentlichen Personennahverkehr Nordrhein-Westfalen (Richtlinien Sozialticket 2011)

Rd. Erl. des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr – VI B 4 -
vom 08.08.2011

1

Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage

Das Land gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinien sowie der Verwaltungsvorschriften zu § 44 LHO – VV/VVG – Zuwendungen zur Förderung von Sozialtickets im Öffentlichen Personennahverkehr. Das Angebot von Sozialtickets dient der Teilhabe aller Bevölkerungsschichten an einem durch Mobilität bestimmten Leben. Gleichzeitig wird mit der Einführung von Sozialtickets der ÖPNV gestärkt. Die Einführung des Sozialtickets beruht auf einer freiwilligen Entscheidung der Verantwortlichen vor Ort.

Es besteht kein Rechtsanspruch auf Gewährung der Zuwendung; vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2

Gegenstand der Förderung

Finanzieller Beitrag zur Deckung der Ausgaben der Zuwendungsempfänger für Sozialtickets. Als Sozialticket gilt jeder in den jeweiligen Tarifbestimmungen festgelegte oder von dem Zuwendungsempfänger den Berechtigten angebotene Fahrausweis,

2.1

der mindestens eine Fahrberechtigung für eine kreisfreie Stadt oder einen Kreis gewährt oder aber eine preisstufenorientierte Lösung mit unterschiedlichen Sozialticket-Tarifen,

2.2

der mindestens allen Personen angeboten wird, die Arbeitslosengeld II und Sozialgeld (SGB II), Leistungen für Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung sowie laufende Hilfe zum Lebensunterhalt außerhalb von Einrichtungen („Sozialhilfe“, SGB XII), Regelleistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz oder laufende Leistungen der Kriegsopferfürsorge nach dem Bundesversorgungsgesetz beziehen und

2.3

in dem die vom Land gewährte Zuwendung vollständig Preis senkend bzw. zur Deckung der durch den Fahrausweis entstehenden Mindereinnahmen eingebracht wurde.

2.4

Von der Förderung sind ausgeschlossen:

- die Personal- und Sachausgaben des Zuwendungsempfängers sowie Dritter,
- Aufwendungen, die im Zusammenhang mit der Verwaltung der Fördermittel stehen,
- externe Beratung für die Organisation, Einführung oder Entwicklung des Sozialtickets.

2.5

Von den Regelungen der Nummern 2.1 bis 2.4 können im Einzelfall mit Zustimmung des für das Verkehrswesen zuständigen Ministeriums Ausnahmen erteilt werden.

3

Zuwendungsempfänger

Kreise und kreisfreie Städte.

Im Fall der Übertragung der Abwicklung dieser Förderung auf zum Zwecke des ÖPNV/SPNV gebildete Zweckverbände oder eine gemeinsame Anstalt werden diese Zuwendungsempfänger. Die Zuwendung darf zur Erfüllung des Zweckes ganz oder teilweise an Dritte (insbesondere Verkehrsgemeinschaften, Verkehrsunternehmen oder juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen) weitergeleitet werden.

4

Zuwendungsvoraussetzungen

Zuwendungen werden nur dann gewährt, wenn im Gebiet des Zuwendungsempfängers ein Sozialticket eingeführt ist oder

- für die Förderung im Jahr 2011 bis zum 11.12.2011 eingeführt wird,
- für die Förderung in den Folgejahren zu einem vom Zuwendungsempfänger angegebenen Termin im jeweiligen Jahr eingeführt wird.

5

Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

5.1

Zuwendungsart: Projektförderung

5.2

Finanzierungsart: Festbetragsfinanzierung

5.3.

Form der Zuwendung: Zuweisung

5.4

Höhe der Zuweisung:

5.4.1

Im Jahr 2011 wird die Gesamtförderung im Verhältnis des Anteils des Zuwendungsempfängers an der Gesamtzahl der von IT.NRW für das Vorvorjahr ermittelten Hilfeempfänger nach SGB II (Arbeitslosengeld II und Sozialgeld) und SGB XII ("Sozialhilfe") in den Gebieten, in denen ein Sozialticket eingeführt ist oder bis zum 11.12.2011 eingeführt wird, verteilt.

5.4.2

In den Folgejahren sind die Anteile nach Nummer 5.4.1 zusätzlich entsprechend der tatsächlichen oder bei Antragstellung angegebenen zeitanteiligen Geltung des Sozialtickets im Förderjahr zu berechnen.

5.4.3

Eine Erweiterung des Kreises der Sozialticket-Berechtigten hat keine Auswirkungen auf die Verteilung der Zuwendung.

6

Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Es ist sicherzustellen, dass bei Weiterleitung der Zuwendungen an Dritte (Nummer 3) die maßgebenden Bestimmungen des Zuwendungsbescheides und dieser Richtlinien den Dritten auferlegt werden. Der vereinfachte Verwendungsnachweis ist zugelassen und ausreichend. Die ANBest-P sind bei Weiterleitung der Mittel an Dritte mit Ausnahme der Nummern 1.4, 1.4.1, 4, 5.4, 5.5, 6.4 und 6.5 zum Bestandteil der Zuwendungsbescheide zu machen.

7

Verfahren

7.1

Der Förderantrag ist

- für die Förderung im Jahr 2011 bis zum 01.10.2011.
- für die Förderung in 2012 bis zum 15.12.2011, in den Folgejahren bis zum 15.09. des Vorjahres bei der Bewilligungsbehörde nach dem Grundmuster 1 zu den VVG zu stellen. Meldungen nach dem Stichtag werden erst im Folgejahr berücksichtigt.

Mit dem Antrag ist zu erklären, zu welchem Zeitpunkt und für welchen Zeitraum ein Sozialticket eingeführt wurde oder eingeführt werden soll.

7.2

Bewilligungsbehörde ist die Bezirksregierung, in deren Bezirk das Gebiet des Kreises oder der kreisfreien Stadt liegt oder der Zweckverband seinen Sitz hat.

7.3

Für die Bewilligung der Zuwendung gelten die VVG zu § 44 LHO. Die Anlage „Grundmuster 2“ ist zu verwenden. Die ANBest-G sind mit Ausnahme der Nummern 1.4, 1.6, 4, 5.4, 5.5 zum Bestandteil der Zuwendungsbescheide zu machen.

Die Auszahlung der Mittel erfolgt für das Jahr 2011 unmittelbar nach Bestandskraft der Zuwendungsbescheide, in den Folgejahren jeweils zur Hälfte am 01.05. und 01.10. des jeweiligen Jahres.

7.4

Für die Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und gfs. erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der Zuwendung gelten die VVG zu § 44 LHO. Die Anlage „Grundmuster 3“ ist zu verwenden.

7.4.1

Der Zuwendungsempfänger hat zum Verwendungsnachweis schriftlich zu bestätigen, dass

- die Ausgaben für Zwecke der Finanzierung des Sozialtickets entstanden sind,
- die vom Land gewährte Zuwendung vollständig Preis senkend oder zur Deckung der durch den Fahrausweis entstehenden Mindereinnahmen beim Sozialticketangebot eingebracht wurde.
- die Zuwendung nicht für Ausschlussstatbestände nach Nummer 2.4 verwandt wurde,

7.4.2

Ab dem Förderjahr 2012 hat der Zuwendungsempfänger zum Verwendungsnachweis zusätzlich schriftlich zu bestätigen, dass das Sozialticket im bei Antragstellung angegebenen Zeitraum tatsächlich angeboten wurde (gfs. abweichender Zeitraum).

8

Inkrafttreten/Außerkräftreten

Diese Richtlinien treten rückwirkend zum 01.01.2011 in Kraft und zum 01. 01.2016 außer Kraft.

67. Sitzung der Verbandsversammlung des Zweckverband AVV am 10.10.2011

Anlage 3 zur Niederschrift
ZV-Versammlung am 10.10.2011



10.10.2011

Hans Joachim Sistenich



TOP 7

Novellierung des ÖPNVG NRW



Revision des ÖPNVG NRW

- Am 20.07.2011 wurde Referentenentwurf zur Revision ÖPNVG vorgelegt und die Verbändeanhörung eingeleitet.
- Schriftliche Verbändeanhörung erfolgte bis 19.08.2011.
- AVV, VRS und NVR haben schriftliche Stellungnahmen abgegeben.
- Änderungen sollen noch in diesem Jahr verabschiedet werden.
- Eine mündliche Anhörung im Verkehrsausschuss ist vorgesehen, jedoch noch nicht terminiert.



Die wesentlichen Änderungen im Überblick

- Das Projekt RRX wird im Gesetz noch stärker manifestiert und mit einer Hinwirkungspflicht der ZV verbunden. Für höhere Betriebskosten werden jedoch keine zusätzlichen Mittel bereitgestellt. Im Gegenteil, das Land droht mit Sanktionen.
- Die drei SPNV-AT sollen auf einen einheitlichen Gemeinschaftstarif hinwirken, obwohl diese nicht für die Tarifgestaltung zuständig sind. Auch hier droht das Land sowohl den SPNV-AT als auch den kommunalen ÖPNV-AT mit Mittelkürzungen bei Nichterfüllung, Zusätzliche Mittel zum Ausgleich von strukturellen Mindererlösen, Durchtarifizierungsverluste und Folgen der Einnahmeaufteilung und des Vertriebs werden nicht bereitgestellt.
- Die Mittelverteilung für den SPNV (§ 11 Abs. 1) soll nicht mehr im Gesetz, sondern in einer Rechtsverordnung (ohne parlamentarische Beteiligung) geregelt werden. Im Hinblick auf die langlaufenden Verkehrsverträge wird die Planungssicherheit stark eingeschränkt. (Die Neuverteilung der Mittel liegt bisher nicht vor)



Die wesentlichen Änderungen im Überblick

- 20 % der Infrastrukturförderung (§ 12) können auch zur Aufstockung der Betriebsmittel für den SPNV verwendet werden. Im Einzelfall (d. h. nach Genehmigung des Landes) sind bis zu 30 % möglich; d. h. das Finanzvolumen für den Infrastrukturausbau wird entsprechend gekürzt.
- Kürzung des Managementkosten von 3 auf 2 % der Betriebsmittel gem. § 11 Abs. 1
- Erhöhung der Förderquote bei der pauschalierten Investitionsförderung (§12) von 85 % auf 90 %



Zusammenfassende Bewertung:

(siehe auch schriftliche Stellungnahmen AVV und NVR)

- Die Änderungen stellen einen massiven Eingriff in die kommunale Selbstverwaltung und eine Verletzung des Konnexitätsprinzips dar. Den Forderungen des Landes stehen keine entsprechenden Mittel zum Ausgleich der finanziellen Folgen gegenüber.
- Die Planungssicherheit der SPNV-AT wird noch stärker eingeschränkt, da die Mittelverteilung nicht mehr im Gesetz verankert ist und jederzeit im Rahmen einer Rechtsverordnung geändert werden kann.
- Die Forderung nach einem Einheitstarif ist durch ein Marktbedürfnis nicht begründbar, da durch die Verbundtarife und den NRW-Tarif durchgehende Tarifangebote für NRW bereits vorhanden sind. Vereinfachungen und mehr Transparenz für verbundüberschreitende Verkehre können auch ohne Einheitstarif realisiert werden. 96 % der AVV-Verkehre sind Binnenverkehre. Es sind zu allen Nachbarregionen tarifliche Lösungen erforderlich und auch bereits konkret in der Umsetzung.
- Die Kürzung der Managementpauschale von 3 auf 2 % schlägt mit insgesamt 1,9 Mio. € bei den Gesellschaften NVR, AVV und VRS zu Buche. Die Mittelkürzung steht konträr zu den ständig steigenden Anforderungen (steigender Koordinationsbedarf, Vergabeverfahren, Weiterentwicklung von Produkten u.v.a.) an die Gesellschaften.



Resolution der Verbandsversammlung des Zweckverband Aachener Verkehrsverbund (ZV AVV) zur Novellierung des ÖPNVG NRW

Die Verbandsversammlung des ZV AVV fordert die Landesregierung NRW und den Landtag NRW auf, von den geplanten Anpassungen bei der Novellierung des ÖPNVG NRW Abstand zu nehmen, die

- die kommunale Selbstverwaltung im ÖPNV weiter einschränken und das Konnexitätsprinzip verletzen,
- zu einer weiteren finanziellen Belastung der kommunalen Aufgabenträger führen,
- die bewährten regionalen Finanzierungs- und Organisationsstrukturen massiv tangieren.

Begründung

Die Städte und Kreise sind zuständige Aufgabenträger für den ÖPNV und haben diese Aufgabe in den zurückliegenden Jahren mit großem Einsatz regional erfolgreich gestaltet und finanziert. Wesentliche der vorgesehenen Änderungen des ÖPNVG NRW stellen nunmehr einen massiven Eingriff in die kommunale Selbstverwaltung und eine Verletzung des Konnexitätsprinzips dar. Die Finanzierung des ÖPNV stellt die Kommunen – trotz umfangreicher Restrukturierungserfolge – bereits heute vor erhebliche Probleme, das derzeitige ÖPNV-Angebot langfristig zu sichern.

Weitere finanzielle Belastungen der kommunalen Haushalte infolge landespolitischer Maßnahmen führen zwangsläufig zu Angebotseinschränkungen oder deutlich höheren Belastungen der Fahrgäste, was wiederum die erfolgreiche Entwicklung der letzten Jahre konterkarieren würde.

Den Forderungen des Landes NRW zur Weiterentwicklung der Tarife und des SPNV-Angebotes im besonderen Landesinteresse, z.B. dem RRX, stehen keine entsprechenden finanziellen Mittel gegenüber. Ein einheitlicher NVR-Gemeinschaftstarif ist durch ein Marktbedürfnis nicht begründbar. Durch die Verbundtarife und den NRW-Tarif sind durchgehende Tarifangebote für das Land NRW bereits vorhanden. Eine Verbesserung der Tarife für verbundüberschreitende Verkehre kann auch ohne einen solchen Einheitstarif realisiert werden. Darüber hinaus fehlt eine Zusicherung des Landes NRW, die durch die Bildung eines solchen Einheitstarifs entstehenden finanziellen Folgen wie strukturelle Mindererlöse, Durchtarifierungsverluste und vertriebliche Investitionserfordernisse auszugleichen.

Die erfolgreiche Entwicklung von landesweiten Angeboten ist in den zurückliegenden Jahren auch ohne restriktive Vorgaben des Landes NRW erreicht worden; dieser Weg sollte auch in Zukunft und mit Blick auf die Kunden weiterverfolgt werden.

Auch als für den SPNV nicht zuständiges Gremium weist die Verbandsversammlung des ZV AVV darauf hin, dass durch die nicht mehr im Gesetz verankerte Verteilung der SPNV-Pauschale gem. § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW, die nach dem vorliegenden Entwurf jederzeit im Rahmen einer Rechtsverordnung veränderbar wäre, die Planungssicherheit der SPNV-Aufgabenträger über die aktuell bereits vorhandenen Unsicherheiten hinaus weiter geschwächt wird.

Die vorgesehene Kürzung der Möglichkeit zur Verwendung anteiliger Mittel aus der SPNV-Pauschale gemäß § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW zur Finanzierung von Regieaufgaben von 3 % auf 2 % steht konträr zu den ständig steigenden Anforderungen an die Verbundgesellschaften und die SPNV-Aufgabenträger.

Der AVV wäre von dieser Kürzung massiv betroffen. Neben der verbundübergreifenden Angebotskoordinierung sowie der Förderung und Finanzierung des ÖPNV stellt insbesondere der sehr hohe grenzüberschreitende Koordinierungsbedarf mit niederländischen und belgischen Verkehrsunternehmen bzw. Behörden eine besondere Herausforderung dar. Die Kürzung der Mittel für die Regiekosten gefährdet die erfolgreiche Arbeit des AVV und der euregionalen beim AVV angesiedelten Koordinierungsstelle.