



Amtsblatt

für den Regierungsbezirk Arnsberg

mit Öffentlichem Anzeiger

Herausgeber: Bezirksregierung Arnsberg

Amtsblatt-Abo online
Info unter
<http://www.becker-druck.de>

Arnsberg, 13. Dezember 2014

Nr. 50

Inhalt:

A. Runderlasse und Mitteilungen der Landesregierung und der obersten Landesbehörden

Abstufung von Teilstrecken auf Bundesstraßen S. 453 – desgl. S. 454

B. Verordnungen, Verfügungen und Bekanntmachungen der Bezirksregierung

B14

Vereinigung der Ev. Kirchengemeinde Huckarde und der Ev. Kirchengemeinde Kirchlinde-Rahm - beide Ev. Kirchenkreis Dortmund - zu einer neuen Kirchengemeinde mit dem Namen „Ev. Miriam-Kirchengemeinde Dortmund“ mit Wirkung vom 1. Januar 2015 S. 455

Bekanntmachungen

Antrag der Firma Aurubis AG Kupferstr. 23, 44532 Lünen auf Genehmigung zur Änderung der Sekundärkupferhütte gemäß § 16 BImSchG S. 456 – Gemäß Beschluss der Versammlung des EKOCity Abfallwirtschaftsverbandes wurde die nachstehend abgedruckte Anlage 2 zur Satzung über die Abfallentsorgung am 21. November 2014 geändert und tritt ab dem 1. Januar 2015 in Kraft. S. 456 – Antrag der Firma Voigt & Schweitzer Hagen GmbH & Co. KG, An der Hütte 29-31, 58135 Hagen vom 19. 5. 2014, auf Erteilung einer Genehmigung für die wesentliche Änderung einer Anlage zum Aufbringen von metallischen Schutzschichten mit Hilfe von schmelzflüssigen Bädern auf Metalloberflächen mit einer Verarbeitungskapazität von 2 Tonnen oder mehr Rohgut je Stunde inklusive einer Anlage zur Oberflächenbehand-

lung von Metallen durch ein chemisches Verfahren mit einem Volumen der Wirkbäder von 30 m³ oder mehr gemäß § 16 Bundes-Immissionsschutzgesetz S. 457 – Antrag der Firma Innospec Deutschland GmbH, Thiesstraße 61, 44649 Herne, auf Erteilung einer Neugenehmigung einer Anlage „Zentrallager Bau 150 mit Übergabestellen“ gemäß § 4 und § 19 Bundes-Immissionsschutzgesetz S. 457 – Bekanntmachung der 1. Satzung zur Änderung der Satzung des Schulzweckverbandes Sekundarschule Anröchte/Erwitte vom 15. 5. 2014 S. 459 – Bekanntmachung des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) S. 460

C. Rechtsvorschriften und Bekanntmachungen anderer Behörden und Dienststellen

Bekanntmachung der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH, Kamen, zum Jahresabschluss 2013 S. 460 – Bekanntmachung der Westfälischen Landes-Eisenbahn GmbH, Lippstadt, zum Jahresabschluss 2013 S. 464 – Bekanntmachung des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen über den Termin der Falknerprüfung 2015 S. 468 – Beschluss der Versammlung des Zweckverbandes Studieninstitut für kommunale Verwaltung Hellweg-Sauerland in Soest über die Jahresrechnung 2013 und die Entlastung des Vorstandsvorstehers. S. 468 – Bekanntmachung der Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH, Soest, zum Jahresabschluss 2013 S. 469 – Aufgebot der Sparkasse Bochum S. 473 – Beschluss der Sparkasse Bochum S. 473 – Aufgebot der Sparkasse Ennepetal-Breckerfeld – 474. Aufgebot der Sparkasse Ennepetal-Breckerfeld S. 474 – Aufgebot der Sparkasse Witten S. 474

Die letzte Ausgabe des Amtsblattes für den Regierungsbezirk Arnsberg erscheint am Samstag, dem 27. 12. 2014 als Nummer 52. Der Redaktionsschluss hierzu ist am Donnerstag, dem 18. 12. 2014, 12.00 Uhr.

Der Erscheinungstermin für die erste Ausgabe Amtsblatt Nr. 1/2 des Jahres 2015 ist am Samstag, dem 10. 1. 2015. Redaktionsschluss hierzu ist Freitag, der 2. 1. 2015, 12.00 Uhr.

A Runderlasse und Mitteilungen der Landesregierung und der obersten Landesbehörden

768. Abstufung von Teilstrecken auf Bundesstraßen

Ministerium für Bauen, Düsseldorf, 1. 12. 2014
Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
III A1-11-45/ 179

Im Gebiet der Städte Kamen, Bergkamen, Kreis Unna, und der kreisfreien Stadt Hamm, alle Regierungsbezirk Arnsberg, hat sich die Verkehrsbedeutung von Teilabschnitten der B 61 geändert.

In diesem Zusammenhang werden die Teilstrecken der B 61

- | | |
|----------------------|---------------------------------|
| 1. von NK 4411 087 O | nach NK 4312 016 O |
| von Stat. 0,000 | bis Stat. 1,454 Länge: 1,454 km |
| 2. von NK 4312 016 O | nach NK 4312 018 O |
| von Stat. 0,000 | bis Stat. 0,961 Länge: 0,961 km |
| 3. von NK 4312 018 O | nach NK 4312 028 O |
| von Stat. 0,000 | bis Stat. 4,943 Länge: 4,943 km |
| 4. von NK 4312 028 O | nach NK 4312 029 O |
| von Stat. 0,000 | bis Stat. 0,278 Länge: 0,278 km |
| 5. von NK 4312 029 B | nach NK 4312 041 O |
| von Stat. 0,000 | bis Stat. 1,421 Länge: 1,421 km |
| 6. von NK 4312 041 O | nach NK 4312 040 O |
| von Stat. 0,000 | bis Stat. 0,137 Länge: 0,137 km |

7. von NK 4312 040 O nach NK 4312 039 O
von Stat. 0,000 bis Stat. 0,613 Länge: 0,613 km
 8. von NK 4312 039 O nach NK 4312 050 O
von Stat. 0,000 bis Stat. 2,219 Länge: 2,219 km
 9. von NK 4312 050 O nach NK 4312 053 A
von Stat. 0,000 bis Stat. 0,774 Länge: 0,774 km
 10. von NK 4312 053 A nach NK 4312 110 O
von Stat. 0,000 bis Stat. 1,123 Länge: 1,123 km
 11. von NK 4312 110 B nach NK 4312 085 O
von Stat. 0,000 bis Stat. 1,285 Länge: 1,285 km
- sowie die Verbindungsstrecken
12. von NK 4312 028 B nach NK 4312 028 C
von Stat. 0,000 bis Stat. 0,070 Länge: 0,070 km
 13. von NK 4312 028 D nach NK 4312 028 E
von Stat. 0,000 bis Stat. 0,061 Länge: 0,061 km
 14. von NK 4312 029 C nach NK 4312 029 O
von Stat. 0,000 bis Stat. 0,017 Länge: 0,017 km
 15. von NK 4312 029 O nach NK 4312 029 B
von Stat. 0,000 bis Stat. 0,025 Länge: 0,025 km
 16. von NK 4312 029 B nach NK 4312 029 C
von Stat. 0,000 bis Stat. 0,034 Länge: 0,034 km
 17. von NK 4312 053 C nach NK 4312 053 D
von Stat. 0,000 bis Stat. 0,121 Länge: 0,121 km
 18. von NK 4312 053 E nach NK 4312 053 F
von Stat. 0,000 bis Stat. 0,063 Länge: 0,063 km
 19. von NK 4312 110 O nach NK 4312 110 B
von Stat. 0,000 bis Stat. 0,044 Länge: 0,044 km
 20. von NK 4312 110 B nach NK 4312 110 C
von Stat. 0,000 bis Stat. 0,030 Länge: 0,030 km
 21. von NK 4312 110 C nach NK 4312 110 O
von Stat. 0,000 bis Stat. 0,027 Länge: 0,027 km
- (Gesamtlänge Ziffern 1-21: 15,700 Km)

mit Wirkung zum 01.01.2015 gem. § 2 FStrG zur Landesstraße 654 (Ziffern 1 – 4), bzw. zur Landesstraße 664 (Ziffern 5 – 21) (§ 3 (2) StrWG NRW) abgestuft.

Zur Wiederherstellung einer einheitlichen Nummerierung werden die bisherigen Teilstrecken der **B 61**

22. von NK 4312 085 O nach NK 4312 069 O
von Stat. 0,000 bis Stat. 0,318 Länge: 0,318 km
 23. von NK 4312 069 O nach NK 4312 038 O
von Stat. 0,000 bis Stat. 0,927 Länge: 0,927 km
- sowie die Verbindungsstrecken:
24. von NK 4312 085 B nach NK 4312 085 C
von Stat. 0,000 bis Stat. 0,113 Länge: 0,113 km
 25. von NK 4312 085 D nach NK 4312 085 E
von Stat. 0,000 bis Stat. 0,058 Länge: 0,058 km
 26. von NK 4312 069 B nach NK 4312 069 C
von Stat. 0,000 bis Stat. 0,216 Länge: 0,216 km
 27. von NK 4312 069 E nach NK 4312 069 F
von Stat. 0,000 bis Stat. 0,068 Länge: 0,068 km
- (Gesamtlänge Ziffern 22-27: 1,700 Km)

zur Bundesstraße 63 umbenannt.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage erhoben werden. Die Klage ist beim Verwaltungsgericht Arnsberg in Arnsberg schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr bei den Verwaltungsgerichten und Finanzgerichten im Lande Nordrhein-Westfalen - ERV-VO VG/FG - vom 7. 11. 2012 (GV. NRW S. 548) einzureichen oder mündlich zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle zu erklären.

Das elektronische Dokument muss mit einer qualifizierten Signatur nach § 2 Nummer 3 des Signaturgesetzes vom 16. Mai 2001 (BGBl. I S.876) in der jeweils geltenden Fassung versehen sein und an die elektronische Poststelle des Gerichts übermittelt werden.

Bei der Verwendung der elektronischen Form sind besondere technische Rahmenbedingungen zu beachten. Die besonderen technischen Voraussetzungen sind unter www.egvp.de aufgeführt.

Bei schriftlicher Klageerhebung ist die Rechtsbehelfsfrist nur gewahrt, wenn die Klageschrift vor Ablauf der Monatsfrist bei Gericht eingegangen ist. Wird die Klage schriftlich erhoben, sollen ihr zwei Durchschriften beigelegt werden. Falls die Frist durch das Verschulden eines Bevollmächtigten versäumt werden sollte, so würde dessen Verschulden dem Kläger zugerechnet werden.

Im Auftrag:

Querdel

(464)

Abl. Bez. Reg. Abg. 2014, S.453

769.Abstufung von Teilstrecken auf Bundesstraßen

Ministerium für Bauen, Düsseldorf, 3. 12. 2014
Wohnen, Stadtentwicklung
und Verkehr des Landes
Nordrhein-Westfalen
III A1-11-45/ 178

Im Gebiet der Städte Hamm, Regierungsbezirk Arnsberg und Beckum, Kreis Warendorf, Regierungsbezirk Münster, hat sich die Verkehrsbedeutung von Teilabschnitten der B 61 geändert.

In diesem Zusammenhang werden die Teilstrecken der **B 61**

1. von Netzknoten 4312038 O nach Netzknoten 4312098 A
Station 0,000 bis Station 0,989 (Länge: 0,989 km)
 2. von Netzknoten 4312098 B nach Netzknoten 4312013 O
Station 0,000 bis Station 0,592 (Länge: 0,592 km)
 3. von Netzknoten 4312013 O nach Netzknoten 4213001 O
Station 0,000 bis Station 0,601 (Länge: 0,601 km)
 4. von Netzknoten 4213001 O nach Netzknoten 4213020 O
Station 0,000 bis Station 0,406 (Länge: 0,406 km)
 5. von Netzknoten 4213020 O nach Netzknoten 4213029 O
Station 0,000 bis Station 3,318 (Länge: 3,318 km)
einschließlich der Verbindungsstrecken im **NK 4312 098**
 6. von Netzknoten 4312098 A nach Netzknoten 4312098 B
Station 0,000 bis Station 0,037 (Länge: 0,037 km)
 7. von Netzknoten 4312098 B nach Netzknoten 4312098 C
Station 0,000 bis Station 0,025 (Länge: 0,025 km)
 8. von Netzknoten 4312098 C nach Netzknoten 4312098 A
Station 0,000 bis Station 0,022 (Länge: 0,022 km)
- (Gesamtlänge 1-8: 5,990 km)

9. von Netzknoten 4213 020 O nach Netzknoten 4213 029 O
Station 3,318 bis Station 4,948 (Länge: 1,630 km)
10. von Netzknoten 4213 029 O nach Netzknoten 4213 005 O
Station 0,000 bis Station 0,733 (Länge: 0,733 km)
11. von Netzknoten 4213 005 O nach Netzknoten 4213 006 O
Station 0,000 bis Station 1,435 (Länge: 1,435 km)
12. von Netzknoten 4213 006 O nach Netzknoten 4214 031 A
Station 0,000 bis Station 6,870 (Länge: 6,870 km)
13. von Netzknoten 4214 031 C nach Netzknoten 4214 008 O
Station 0,000 bis Station 0,764 (Länge: 0,764 km)
- einschließlich der Verbindungsstrecken in dem **NK 4213 029**
(B 61/L 547)
14. von Netzknoten 4213 029 A nach Netzknoten 4213 029 B
Station 0,000 bis Station 0,163 (Länge: 0,163 km)
und im **NK 4213 006** (B61/K 27)
15. von Netzknoten 4213 006 A nach Netzknoten 4213 006 B
Station 0,000 bis Station 0,079 (Länge: 0,079 km)
und im **NK 4214 031**
16. von Netzknoten 4214 031 A nach Netzknoten 4214 031 B
Station 0,000 bis Station 0,019 (Länge: 0,019 km)
17. von Netzknoten 4214 031 B nach Netzknoten 4214 031 C
Station 0,000 bis Station 0,017 (Länge: 0,017 km)
18. von Netzknoten 4214 031 C nach Netzknoten 4214 031 A
Station 0,000 bis Station 0,041 (Länge: 0,041 km)
(Gesamtlänge 9–18: 11,715 km)

mit Wirkung zum 1. 1. 2015 gem. § 2 FStrG zur Landesstraße 507 (§ 3 (2) StrWG NRW) abgestuft.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage erhoben werden. Die Klage ist beim Verwaltungsgericht Arnsberg in Arnsberg (Ziffern 1-8), bzw. beim Verwaltungsgericht Münster in Münster (Ziffern 9-18) schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr bei den Verwaltungsgerichten und Finanzgerichten im Lande Nordrhein-Westfalen – ERVVO VG/FG – vom 7. 11. 2012 (GV. NRW S. 548) einzureichen oder mündlich zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle zu erklären.

Das elektronische Dokument muss mit einer qualifizierten Signatur nach § 2 Nummer 3 des Signaturgesetzes vom 16. Mai 2001 (BGBl. I S. 876) in der jeweils geltenden Fassung versehen sein und an die elektronische Poststelle des Gerichts übermittelt werden.

Bei der Verwendung der elektronischen Form sind besondere technische Rahmenbedingungen zu beachten. Die besonderen technischen Voraussetzungen sind unter www.egvp.de aufgeführt.

Bei schriftlicher Klageerhebung ist die Rechtsbehelfsfrist nur gewahrt, wenn die Klageschrift vor Ablauf der Monatsfrist bei Gericht eingegangen ist. Wird die Klage schriftlich erhoben, sollen ihr zwei Durchschriften beigelegt werden. Falls die Frist durch das Verschulden eines Bevollmächtigten versäumt werden sollte, so würde dessen Verschulden dem Kläger zugerechnet werden.

Im Auftrag:

Dr. Mühl

(389)

Abl. Bez. Reg. Abg. 2014, S. 254



**Verordnungen, Verfügungen und
Bekanntmachungen
der Bezirksregierung**

RUNDVERFÜGUNGEN

2

Öffentliche Ordnung

770. Vereinigung der Ev. Kirchengemeinde Huckarde und der Ev. Kirchengemeinde Kirchlinde-Rahm - beide Ev. Kirchenkreis Dortmund - zu einer neuen Kirchengemeinde mit dem Namen „Ev. Miriam-Kirchengemeinde Dortmund“ mit Wirkung vom 1. Januar 2015

Urkunde Vereinigung der Ev. Kirchengemeinde Huckarde und der Ev. Kirchengemeinde Kirchlinde- Rahm

Nach Anhörung der Beteiligten wird gemäß Artikel 6 Absatz 2 Kirchenordnung der Evangelischen Kirche von Westfalen Folgendes festgesetzt:

§ 1

Die Evangelische Kirchengemeinde Huckarde und die Evangelische Kirchengemeinde Kirchlinde-Rahm – beide Evangelischer Kirchenkreis Dortmund – werden zu einer Kirchengemeinde vereinigt. Die neu gebildete Kirchengemeinde erhält den Namen „Evangelische Miriam-Kirchengemeinde Dortmund“.

Der Bekenntnisstand der Evangelischen Miriam-Kirchengemeinde Dortmund ist uniert (Lutherischer Katechismus).

§ 2

Die 1. und 2. Pfarrstelle der bisherigen Evangelischen Kirchengemeinde Huckarde werden 1. und 2. Pfarrstelle, die 2. Pfarrstelle der bisherigen Evangelischen Kirchengemeinde Kirchlinde-Rahm wird 3. Pfarrstelle, die durch pfarramtliche Verbindung der Evangelischen Kirchengemeinde Huckarde und der Evangelischen Kirchengemeinde Kirchlinde-Rahm bestehende gemeinsame Pfarrstelle wird 4. Pfarrstelle und die 1. Pfarrstelle der bisherigen Evangelischen Kirchengemeinde Kirchlinde-Rahm wird 5. Pfarrstelle der neu gebildeten Kirchengemeinde.

§ 3

Die Evangelische Miriam-Kirchengemeinde Dortmund ist Rechtsnachfolgerin der Evangelischen Kirchengemeinde Huckarde und der Evangelischen Kirchengemeinde Kirchlinde-Rahm.

§ 4

Die Urkunde tritt am 1. Januar 2015 in Kraft.

Bielefeld, 11. November 2014

Evangelische Kirche von Westfalen

Das Landeskirchenamt

In Vertretung

Dr. Conring

Urkunde

Die Vereinigung der Evangelischen Kirchengemeinde Huckarde und der Evangelischen Kirchengemeinde Kirchlinde-Rahm - beide Evangelischer Kirchenkreis Dortmund - zu einer neuen Kirchengemeinde mit dem Namen

„Evangelische Miriam-Kirchengemeinde Dortmund“ wird für den staatlichen Bereich anerkannt.

Arnsberg, den 26. November 2014

48.03

Bezirksregierung Arnsberg

Im Auftrag:

gez. Budden

(265)

Abl. Bez. Reg. Abg. 2014, S. 455

BEKANNTMACHUNGEN

771. Antrag der Firma Aurubis AG Kupferstr. 23, 44532 Lünen auf Genehmigung zur Änderung der Sekundärkupferhütte gemäß § 16 BImSchG

Bezirksregierung Arnsberg Arnsberg, 13. 12. 2014
53-Ar-0073/14/3.3-Fr

Bekanntmachung

Die Firma Aurubis AG, Kupferstraße 23, 44532 Lünen, beantragt die Genehmigung zur Änderung ihrer Sekundärkupferhütte.

Das beantragte Vorhaben umfasst:

BE 221 / 222 - Anodenofenanlage

- Gießen von nickelreichen Anoden durch Einsatz bereits genehmigter Ni-reicher Einsatzstoffe (u.a. Konverterkupfer, Altmetall, Cu-Ni-Katalysatoren)
- max. 20.000 t/a, ca. 2 Chargen pro Monat
- Nickel-Gehalt Anoden: ø 5 Gew. %, max. 8 Gew. %
- Erhöhung des Maximalgehaltes an Nickel im Konverterkupfer (TBRC) von 5 Gew.% auf 8 Gew.% bei gleichbleibendem Nickel-Jahresdurchsatz
- Automatisierte Zugabe eines Additivs (max. 500 kg/d) zur Minderung von Quecksilberemissionen (Gemisch aus Kalk-, Tonmineralien und Aktivkohle) in die zu führenden Abgasleitungen des Anodenofenfilters vor dem Abgasmischer; Umnutzung eines bestehenden Kalksilos nebst Anpassung der Fördertechnik; quantitativ dynamische Additivzugabe entsprechend den Messwerten der kontinuierlichen Quecksilbermessung

Das beantragte Vorhaben bedarf einer Genehmigung gemäß § 16 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) in Verbindung mit Nr. 3.3 des Anhangs der Vierten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen – 4. BImSchV) in der jeweils geltenden Fassung, da es sich um eine der dort genannten Anlagen zur Herstellung von Nichteisenrohmetallen aus sekundären Rohstoffen handelt.

Die Anlage gehört ebenfalls zu den unter Nr. 3.4 Spalte 1 der Anlage 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) in der zurzeit geltenden Fassung genannten Anlagen zur Herstellung von Nichteisenrohmetallen aus sekundären Rohstoffen.

Da es sich bei der beantragten Änderung der Sekundärkupferhütte um die Änderung eines UVP-pflichtigen Vorhabens handelt, wurde gemäß § 3 e (1) Nr. 2 UVPG eine Vorprüfung im Sinne des § 3 c (1) Satz 1 und 3 durchgeführt. Die Bewertung im Rahmen einer überschlägigen Prüfung anhand der eingereichten Unterlagen und der für die Entscheidung maßgeblichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften ergab, dass durch das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt entstehen können.

Das Vorhaben bedarf daher keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach den Vorschriften des UVPG. Diese Feststellung ist gemäß § 3 a UVPG nicht selbständig anfechtbar.

Die erforderliche Information der Öffentlichkeit erfolgt gemäß § 3 a UVPG mit dieser Bekanntmachung. Die Entscheidungsgründe können bei der Bezirksregierung Arnsberg, Seibertzstraße 1, 59821 Arnsberg, Zimmer 345 während der Dienststunden eingesehen werden.

Im Auftrag:

gez. Franz

(279)

Abl. Bez. Reg. Abg. 2014, S. 456

772. Gemäß Beschluss der Verbandsversammlung des EKOCity Abfallwirtschaftsverbandes wurde die nachstehend abgedruckte Anlage 2 zur Satzung über die Abfallentsorgung am 21. November 2014 geändert und tritt ab dem 1. Januar 2015 in Kraft.

EKOCity

Bochum, 3. 12. 2014

Abfallwirtschaftsverband

Änderung der Satzung über die Abfallentsorgung des EKOCity Abfallwirtschaftsverbandes

Aufgrund von § 8 des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Oktober 1979 (GV. NRW S. 621/SGV. NRW 202), in der zurzeit geltenden Fassung, von § 5 der Kreisordnung des Landes Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. 7. 1994 (GV. NRW S. 646/SGV. NRW 2021), in der zurzeit geltenden Fassung, von § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV. NRW S. 666/SGV. NRW 2023), in der zurzeit geltenden Fassung, und von § 9 des Abfallgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen vom 21. Juni 1988 (GV. NRW S. 250/SGV. NRW 74), in der zurzeit geltenden Fassung hat die Verbandsversammlung des Abfallwirtschaftsverbandes EKOCity in ihrer Sitzung vom 21. November 2014 folgende Satzung beschlossen:

§ 1

Die Anlage 2 wird wie folgt geändert:

Entsorgungsanlage	Art der Abfälle	Zugeordnete Bereiche	Ausweichanlage
RZR Herten Siedlungsabfallver-brennungslinien 1 und 2	Abfälle zur Entsorgung gemäß Anlage 1	Castrop-Rauxel, Datteln, Dorsten, Gladbeck, Herne, Herten, Marl, Oer-Erkenschwick, Recklinghausen, Waltrop, Hattingen, Witten	MHKW Wuppertal
MHKW Wuppertal	Abfälle zur Entsorgung gemäß Anlage 1	Bochum, Remscheid, Wuppertal, Ennepetal, Gevelsberg, Schwelm, Sprockhövel, Erkrath (teilweise), Haan, Heiligenhaus, Hilden, Langenfeld, Mettmann, Monheim am Rhein, Ratingen (teilweise), Velbert, Wülfrath	RZR Herten
ECC Bochum	Abfälle zur Entsorgung gemäß Anlage 1	Castrop-Rauxel, Datteln, Dorsten, Gladbeck, Herne, Herten, Marl, Oer-Erkenschwick, Recklinghausen, Waltrop, Bochum, Remscheid, Wuppertal, Ennepetal, Gevelsberg, Hattingen, Schwelm, Sprockhövel, Witten	RZR Herten, MHKW Wuppertal

§ 2

Die Satzung tritt am 1. Januar 2015 in Kraft.

(242) Abl. Bez. Reg. Abg. 2014, S. 456

773. Antrag der Firma Voigt & Schweitzer Hagen GmbH & Co. KG, An der Hütte 29-31, 58135 Hagen vom 19. 5. 2014, auf Erteilung einer Genehmigung für die wesentliche Änderung einer Anlage zum Aufbringen von metallischen Schutzschichten mit Hilfe von schmelzflüssigen Bädern auf Metalloberflächen mit einer Verarbeitungskapazität von 2 Tonnen oder mehr Rohgut je Stunde inklusive einer Anlage zur Oberflächenbehandlung von Metallen durch ein chemisches Verfahren mit einem Volumen der Wirkbäder von 30 m³ oder mehr gemäß § 16 Bundes-Immissionsschutzgesetz

Bezirksregierung Arnsberg Dortmund, 6. 12. 2014
53-Do-0037/14/3.9.1.1-Bos

Bekanntmachung

In dem Genehmigungsverfahren der Fa. Voigt & Schweitzer Hagen GmbH & Co. KG, An der Hütte 29-31, 58135 Hagen, gemäß § 16 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG)

Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für die wesentliche Änderung einer Anlage zum Aufbringen von metallischen Schutzschichten mit Hilfe von schmelzflüssigen Bädern auf Metalloberflächen mit einer Verarbeitungskapazität von 2 Tonnen oder mehr Rohgut je Stunde inklusive einer Anlage zur Oberflächenbehandlung von Metallen durch ein chemisches Verfahren mit einem Volumen der Wirkbäder von 30 m³ oder mehr hat die Genehmigungsbehörde nach Ablauf der Einwendungsfrist nach pflichtgemäßem Ermessen gemäß § 10 Abs. 6 BImSchG in Verbindung mit § 12 Abs. 1 der Neunten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes entschieden, dass der gemäß der öffentlichen Bekanntmachung vom 4. 10. 2014 vorgesehene Erörterungstermin, der ab dem 16. 12. 2014, 10.00 Uhr, im Ratssaal der Stadt Hagen stattfinden sollte, nicht durchgeführt wird.

Im Auftrag:

gez. Bossmeyer

(168) Abl. Bez. Reg. Abg. 2014, S. 457

774. Antrag der Firma Innospec Deutschland GmbH, Thiesstraße 61, 44649 Herne, auf Erteilung einer Neugenehmigung einer Anlage „Zentrallager Bau 150 mit Übergabestellen“ gemäß § 4 und § 19 Bundes - Immissionsschutzgesetz

Bezirksregierung Arnsberg Dortmund, 10. 11. 2014
53-DO-0049/14/9.3.2-MEH

Die Firma Innospec Deutschland GmbH beantragt die Neugenehmigung einer Anlage (Errichtung und Betrieb) „Zentrallager Bau 150 mit Übergabestellen“ gemäß § 4 und § 19 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes – Immissionsschutzgesetzes –BImSchG -) in der Neufassung vom 17. 5. 2013 (BGBl. I Nr. 25 S. 1274), zuletzt geändert am 2. 7. 2013 (BGBl. I Nr. 34 S. 1943), am vorhandenen Betriebsstandort Thiesstraße 61, 44649 Herne, Gemarkung Herne, Flur 18, Flurstück 367.

Das beantragte Vorhaben bedarf einer Neugenehmigung nach § 4 und § 19 BImSchG in Verbindung mit Nr. 9.3.2 (in Verbindung mit Stoff-Nr. 30 des Anhangs 2) des Anhangs 1 der 4. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen - 4. BImSchV -) in der Neufassung vom 2. 5. 2013 (BGBl. I S. 973 (Nr.21)).

Das beantragte Vorhaben umfasst im Wesentlichen die Neuerrichtung und den Betrieb der Anlage „Zentrallager Bau 150 mit Übergabestellen“ am o. a. Betriebsstandort in Herne durch folgende Punkte:

Vorbemerkung

Bei dem Betriebsgelände „Thiesstr. 61“ in 44649 Herne handelt es sich um einen bestehenden Betriebsbereich nach Störfall – Verordnung der Firma Innospec Deutschland GmbH.

Diese betreibt zurzeit auf dem Gelände u. a. die „Produktions“-BImSchG- Anlagen:

- Nr. 0040 „Herstellung technischer Reinigungsmittel“,
- Nr. 0060: „Ferrocen – Anlage“,
- Nr. 0080 „Anlage zur Herstellung von Fließverbesserern“.

Das hier zu betrachtende „Zentrallager Bau 150 mit Übergabestellen“ wird neu errichtet und betrieben und dient als eigenständige BImSchG – Anlage den o. g. Anlagen des Betriebsbereiches.

1.a) Grundsätzliches

Das Zentrallager dient der Lagerung von Rohstoffen und Zwischenprodukten und Produkten (Fertigwaren) (Stoffe, Zubereitungen/Gemische, nachfolgend Stoffe genannt) der in der Vorbemerkung genannten „Produktions- BlmSchG – Anlagen“.

Neben dem eigentlichen Lagerbereich umfasst die BlmSchG – Anlage außerdem die folgende Betriebseinheit:

- AVN0001:5 Abtankstationen als Übergabestellen zu den BlmSchG- Anlagen Nr. 0040 „Herstellung technischer Reinigungsmittel“, Nr. 0060 „Ferrocen-Anlage“ und Nr. 0080 „Anlage zur Herstellung von Fließverbesserern“:
 - Abtankstationen 1 und 2 am Tanklager Bau 250,
 - Abtankstation Nr. 3 am Tanklager Bau 490,
 - Abtankstationen Nr. 4 und 5 am Tanklager Bau 640.

Eine Übergabestelle von den o. g. Produktions-BlmSchG- Anlagen zu dem neuen Zentrallager ist die vorhandene Betriebseinheit „Abfüllhallen 920/921“ der drei bestehenden Produktions-BlmSchG- Anlagen.

Dort werden 20- und 40-Fuß-Box-Container (Seecontainer / Stückgutcontainer) mit befüllten Fässern und IBC's (max. Größe 1 m³) bestückt.

Anschließend werden die befüllten Container zum Zentrallager Bau 150 verbracht und dort bis zum Abtransport (zu den Kunden) auf der Lagerfläche des Zentrallagers Bau 150 zwischengelagert.

Die Stoffmengen der im Beladungsprozess bzw. im Abtankprozess befindlichen Container sind Bestandteil der hier genehmigten Gesamtkapazität (siehe 1d).

1.b) Aufbau Lagerfläche:

- Größe: 25 m x 50 m (max. 1250 m²),
- umlaufende Betonwinkel,
- WHG – Fläche gemäß den statischen Vorgaben, GSE HD-Dichtungsbahn 3mm (oder gleichwertig VAWS-konform und bauaufsichtlich zugelassen), verschweißt sowie Betonabdeckung gem. den statischen Vorgaben mit einem Gefälle von 2% zur Tiefpunktrinne mit Pumpensumpf, Rückhaltvolumen 220 m³,
- Entwässerungsrinne mit neuem Rohrleitungsstrang zur bestehenden Kanalisation
- Überlauf zur Löschwasserrückhaltung.

1.c) Lagerbegrenzungen:

Die Lagerung (und Bereitstellung) im Zentrallager erfolgt als Freilager mittels max. 60 ISO - Containern (gefährgutrechtliche Zulassung) folgender Bauarten:

- „20-Fuß-Tankcontainer“ (ISO-Bulk-Container) mit einer max. Zuladung von 26,29 t pro Container und / oder
- „20-Fuß-Box-Container“ (Seecontainer / Stückgutcontainer) mit einer max. Zuladung von 21,8 t pro Container und / oder
- „40-Fuß-Boxen- Container“ (Seecontainer / Stückgutcontainer) mit einer max. Zuladung von 26,7 t pro Container.

Es erfolgt max. eine Zweifachstapelung auf der Lagerfläche. Auch leere Container werden auf der Lagerfläche abgestellt.

Auf der WHG – Lagerfläche als Passivlager erfolgen keinerlei Befüll- und Entleervorgänge (es werden

auch keine einzelnen IBC's aus oder in die Stückgutcontainer verbracht).

1d) Lagermengen und Stoffarten der BlmSchG – Anlage „Zentrallager Bau 150 mit Übergabestellen“:

Die Gesamt – Lager – Kapazität (Stoffinhalt) wird auf max. **1499,0 t** begrenzt:

- davon max. **199,0 t giftige Stoffe**, (R-Sätze 23, R 24, R 25, zurzeit Nr. 2, Anhang 1 der 12 BlmSchV,
- **umweltgefährliche Stoffe** (R-Sätze 50 oder R 50/53, zurzeit Nr. 9a, Anhang 1 der 12. BlmSchV),
- **umweltgefährliche Stoffe** (R- Sätze 51/53, zurzeit Nr. 9b, Anhang 1 der 12. BlmSchV),
- **brennbare Flüssigkeiten** mit einem Flammpunkt von > 55° C (zurzeit Nr. 13.3, Anhang 1 der 12. BlmSchV).

Die Stoffe verfügen über eine WGK – Einstufung von WGK 1 bis WGK 3.

Die Lagermengen des Zentrallagers führen zu einer dementsprechenden Erhöhung der im gesamten Betriebsbereich vorhandenen Störfallstoffe um max. 1499,0 t.

Mit dieser Genehmigung werden lediglich Teile der Stoffe und Stoffarten als Lagergut genehmigt, die bereits bisher in den 3 o. g. Produktions-BlmSchG- Anlagen des Betriebsbereiches eingesetzt bzw. hergestellt und gelagert werden.

Weitere Stoffarten, die in der 4. BlmSchV bzw. in der 12. BlmSchV genannt werden, werden nicht gelagert/bereitgestellt und gehandhabt; insbesondere keine sehr giftigen Stoffe (Gefahrstoff-Einstufungen R 26, R 27 und R 28), entzündlichen Stoffe (Flüssigkeiten) (Gefahrstoff-Einstufung R 10), leicht-entzündlichen Stoffe (Flüssigkeiten) (Gefahrstoff-Einstufung R 11) sowie hochentzündlichen Stoffe (Flüssigkeiten) (Gefahrstoff-Einstufung R 12).

Ebenso werden keine explosionsgefährlichen und brandfördernden Stoffe gelagert/bereitgestellt.

Auch Abfälle werden nicht gelagert/ bereitgestellt.

Hinweis:

Bei der max. Beladung wird von 57 * „20 Fuß-Tankcontainer“ mit einem Stoffinhalt von je max. 26,29 t ausgegangen (57* 26,29 t = 1498,53 t = ger. 1499 t).

1e) Stofferwärmung

Das Zentrallager wird mittels einer verbindenden Rohrleitung an das bestehende Dampfnetz angeschlossen, so dass die Möglichkeit besteht, Lagerstoffe bis max. 15°C unterhalb ihres jeweiligen Flammpunktes zu erwärmen und erwärmt zwischenzulagern.

Ebenfalls erfolgt eine Elektroanbindung für Beleuchtungszwecke und zur Beheizung.

1f) Abtankstationen

Die insgesamt 5 Abtankstationen der BlmSchG – Anlage „Zentrallager Bau 150 mit Übergabestellen“ (siehe oben) dienen ausschließlich der Übergabe von Stoffen aus 20-Fuß-Tankcontainern (ISO-Bulk-Container) in die vorhandenen Tanklager der o. g. 3 Produktions-BlmSchG- Anlagen.

Jede Abtankstation besteht aus zwei Betonfundamenten mit je einem Stahlgerüst zur Aufstellung und Fixierung der Container (Aufnahmedorne).

Die Bodenentleerung der Container wird über ein Ableitblech (Edelstahl, mind. 2mm dick) mit Aufkantung auf die Abtankstationen platziert. Dieses Ableitblech ragt mit deutlichem Gefälle in die vorhandenen Tanklagerwannen (VAwS-Auffangraum) der vorhandenen Tanklager hinein.

Die Container werden an jeder neuen Abtankstation mittels einer neuen Anschlussmöglichkeit (in der Tankwanne) über flexible, geeignete Schläuche mittels Pumpe in die vorhandenen Tanklager entleert.

Während der Containerentleerung erfolgt eine Gaspendelung.

Im Bereich der Abtankstationen findet keine Lagerung statt. Andere Stoffe als unter 1d) beschrieben werden dort nicht gehandhabt.

Nach Abschluss des Entleervorganges werden die leeren Container wieder zum Zentrallager verfahren.

1g) Transportvorgänge

Alle Transportvorgänge zwischen den Abtankstationen bzw. der Übergabestelle „Abfüllhallen 920/921“ und dem Lagerbereich erfolgen mittels Portalhubwagen (Combilift Teleskop Gabelstapler) mit max. „Zweifachstapelung“.

2) Brandschutzwand

Errichtung und Betrieb einer Brandschutzwand F90 von 6,00 m (Höhe) * 18,00 m (Breite), mit Sand- oder Betonfüllung aus LÜRa – Stellwänden am bestehenden Lagerbereich Bau 270 (Lager für brennbare Flüssigkeiten) als Kompensationsmaßnahme zum fehlenden Sicherheitsabstand zwischen Bau 270 und Bau 150.

Hinweise:

Die neue Brandschutzwand gehört damit zu der hier neu genehmigten BImSchG - Anlage Nr. 0070 „Zentrallager Bau 150 mit Übergabestellen“.

Das bestehende „Lager für brennbare Flüssigkeiten, Bau 270“ gehört weiterhin zu den drei BImSchG – Anlagen Nr. 0040 „Herstellung technischer Reinigungsmittel“, Nr. 0060: „Ferrocen – Anlage“ und Nr. 0080 „Anlage zur Herstellung von Fließverbesserern“.

3) Die Neugenehmigung umfasst folgende Betriebszeiten:

Lagerung von Montags bis Sonntags in der Zeit von 0:00 Uhr bis 24:00 Uhr

Ein- und Auslagerungsvorgänge in der Zeit von Montags bis Samstags von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr.

Die geplante Anlage „Zentrallager Bau 150 mit Übergabestellen“ ist den unter Nr. **9.3.3 Spalte 2 („S“) der Anlage 1 des UVPG** aufgeführten Anlagen zuzuordnen:

- Errichtung und Betrieb einer Anlage, die der Lagerung von im Anhang 2 (Stoffliste zu Nummer 9.3 Anhang 1) der Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen in der jeweils geltenden Fassung genannten Stoffen dient, mit einer Lagerkapazität von den in Spalte 3 bis

weniger als den in Spalte 4 des Anhangs 2 (Stoffliste zu Nummer 9.3 Anhang 1) der Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen (4. BImSchV) in der jeweils geltenden Fassung ausgewiesenen Mengen.

Konkret handelt es sich bei der geplanten neuen BImSchG - Anlage **„Zentrallager Bau 150 mit Übergabestellen“** um eine Anlage, die der Lagerung von 10 Tonnen bis weniger als 200 Tonnen von sehr giftigen, giftigen, brandfördernden oder explosionsgefährlichen Stoffen oder Gemischen (Stoff-Nr. 30 der Liste im Anhang 2, Nr. 9.3.2 im Anhang 1 der 4. BImSchV), hier giftige Stoffe, dient.

Deshalb ist für dieses Vorhaben im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens nach dem BImSchG gemäß § 3 c Satz 2 und 3 UVPG eine standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalles vorzunehmen.

Wenn, trotz der geringen Größe oder Leistung des Vorhabens, nur aufgrund besonderer örtlicher Gegebenheiten, das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde auf Grund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2, Nummer 2 UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Der Träger des Vorhabens hat mit den Antragsunterlagen eine Darstellung der Umweltverträglichkeit, insbesondere zu den Kriterien nach Anlage 2, Nr. 2 (Standort des Vorhabens) des UVPG vorgelegt.

Die Bewertung aufgrund der vorgelegten Antragsunterlagen, eigener Ermittlungen und der für die Entscheidung maßgeblichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften ergab, dass durch das Vorhaben im Bereich des o. g. Standortes keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt entstehen können.

Das Vorhaben bedarf daher keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach den Vorgaben des UVPG. Diese Feststellung ist nicht selbständig anfechtbar.

Die gemäß § 3 a UVPG erforderliche Information der Öffentlichkeit erfolgt mit dieser Bekanntmachung.

Im Auftrag:

gez. Mier-Ehresmann

(1104)

Abl. Bez. Reg. Abg. 2014, S. 457

775. Bekanntmachung der 1. Satzung zur Änderung der Satzung des Schulzweckverbandes Sekundarschule Anröchte/Erwitte vom 15. 5. 2014

Die Schulzweckverbandsversammlung hat gemäß des § 78 Abs. 8 des Schulgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (SchulG) vom 15. 2. 2005 (GV. NRW S. 102), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 13. November 2012 (GV. NRW S. 514), der §§ 1 und 4 bis 21 des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit (GKG) vom 1. Oktober 1979 (GV NRW S. 621), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 23. Oktober 2012 (GV. NRW S. 474) und des § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) vom 14. Juli 1994 (GV. NRW S. 666), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Dezember 2013 (GV. NRW S. 878), die 1. Satzung zur Änderung der Satzung des Schulzweckverbandes Sekundarschule Anröchte/Erwitte am 15. 5. 2014 beschlossen.

§ 1

Der § 1 der Satzung des Schulzweckverbandes Sekundarschule Anröchte/Erwitte wird wie folgt geändert:

Aufgrund

- des § 78 Abs. 8 des Schulgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (SchulG) vom 15. 2. 2005 (GV. NRW S. 102), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 13. November 2012 (GV. NRW S. 514)
- der §§ 1 und 4 bis 21 des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit (GKG) vom 1. Oktober 1979 (GV. NRW S. 621), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 23. Oktober 2012 (GV. NRW S. 474),
- des § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) vom 14. Juli 1994 (GV. NRW S. 666), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Dezember 2013 (GV. NRW S. 878),

hat die Schulzweckverbandsversammlung die 1. Satzung zur Änderung der Satzung des Schulzweckverbandes Sekundarschule Anröchte/Erwitte am 15. 5. 2014 beschlossen

§ 2

Der § 13 Abs. 2 der Satzung des Schulzweckverbandes Sekundarschule Anröchte/Erwitte wird wie folgt geändert:

Die von der Zweckverbandsversammlung zu bestimmende Person, welche die Funktion des Kämmerers im Sinne der haushaltsrechtlichen Vorschriften der GO NRW wahrnimmt, stellt den Haushaltsplan für jedes Jahr auf, in dem sämtliche Aufwendungen und Erträge zu erfassen sind, die nach sorgfältiger Ermittlung im Haushaltsjahr voraussichtlich zur Erfüllung aller Aufgaben des Verbandes anfallen werden. Der Haushaltsplan wird vom Verbandsvorsteher bestätigt und ist von der Verbandsversammlung zu beschließen. Die Grundsätze der Budgetierung, d.h. der eigenverantwortlichen Bewirtschaftung der Mittel durch die Schule sollen berücksichtigt werden.

§ 3

Diese Satzung tritt am Tage nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.

Die vorstehende 1. Satzung zur Änderung der Satzung des Schulzweckverbandes Sekundarschule Anröchte/Erwitte vom 15. 5. 2014 wird hiermit gemäß § 20 Abs. 4 i.V.m. § 11 Abs. 1 des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit (GKG) vom 1. 10. 1979 (GV. NW S. 621), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 23. Oktober 2012 (GV. NRW S. 474) öffentlich bekanntgemacht.

Arnsberg, den 4. Dezember 2014

48.02.01

Bezirksregierung Arnsberg

Im Auftrag:

Wenner

(300)

Abl. Bez. Reg. Abg. 2014, S. 459

776. Bekanntmachung des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)

Zweckverband Nahverkehr

Unna, 13. 10. 2014

Westfalen-Lippe (NWL)

Bekanntmachung

Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) gibt öffentlich bekannt, dass der geprüfte Jahresabschluss des Jahres 2013 einschließlich Bestätigungsvermerk des Rechnungsprüfungsamtes zur Einsichtnahme in der NWL-Geschäftsstelle, Friedrich-Ebert-Str. 19, in 59425 Unna bereit liegt.

gez. Bastisch

Geschäftsführer

(60)

Abl. Bez. Reg. Abg. 2014, S. 460



Rechtsvorschriften und Bekanntmachungen anderer Behörden und Dienststellen

777. Bekanntmachung der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH, Kamen, zum Jahresabschluss 2013

Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH Kamen, 5. 12. 2014

Geschäftsführung

VKU 9803-K3

Die Gesellschafterversammlung der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH fasste am 6. Juni 2014 folgenden einstimmigen Beschluss:

„Der von der Geschäftsführung vorgelegte Jahresabschluss 2013 mit der Endsumme der Bilanz von 19 225 762,67 EUR sowie der Bericht des Aufsichtsrates werden zur Kenntnis genommen.

a) Der Jahresabschluss 2013 wird festgestellt.

b) Den Geschäftsführern wird für das Geschäftsjahr 2013 Entlastung erteilt,

- Herrn Dipl.-Wirtsch.-Ing. (FH) Pieperjohanns als Geschäftsführer und

- Herrn Dipl.-Geogr. Linnenbrink als stellv. Geschäftsführer.

c) Den Mitgliedern des Aufsichtsrates wird für das Geschäftsjahr 2013 Entlastung erteilt.“

Jahresabschluss und Lagebericht liegen in der Zeit vom 15. 12. 2014 bis 30. 6. 2015 im Verwaltungsgebäude - Lünener Straße 13, 59174 Kamen - zur Einsichtnahme aus.

Die mit der Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichtes beauftragte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft BDO AG, Essen, hat am 20. 5. 2014 folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt:

„Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH, Kamen, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2013 bis zum 31. Dezember 2013 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen

Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. 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 (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 Gesellschaft 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 Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Essen, den 20. Mai 2014

BDO AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
gez. Fritz
Wirtschaftsprüfer
gez. ppa. Semelka
Wirtschaftsprüfer“

Lagebericht der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH, Kamen, gemäß § 289 HGB für das Geschäftsjahr 2013

I. Grundlagen des Unternehmens

1. Öffentliche Zwecksetzung

Das Geschäftsmodell der Gesellschaft besteht in der Förderung und Verbesserung der Verkehrsverhältnisse

im Kreis Unna sowie in angrenzenden Verkehrsgebieten. Sie erfüllt diesen Zweck durch die Einrichtung und den Betrieb von Linien- und Freistellungsverkehren im öffentlichen Personennahverkehr und die Durchführung von Gelegenheitsverkehren mit Omnibussen.

Die Versorgung mit Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs gehört zum Kernbereich kommunaler Daseinsvorsorge und damit übt die Gesellschaft ihre Tätigkeit im Interesse der Bevölkerung ihres Verkehrsgebietes aus.

2. Geschäftsmodell des Unternehmens

Die Betätigung im öffentlichen Personennahverkehr mit Omnibussen geschieht in enger Abstimmung mit den Städten und Gemeinden des Bedienungsgebiets sowie mit dem Kreis Unna, der nicht nur Hauptgesellschafter der VKU ist, sondern auch gem. § 3 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen als Aufgabenträger Sorge für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs trägt.

Grundlage der Betriebs- und Geschäftsführung ist der seit 2006 geltende Betriebs- und Geschäftsführungsvertrag mit der Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH, Münster (WVG). Darin ist die Rolle der WVG als Servicegesellschaft der VKU eindeutig definiert.

Auf einer Linienlänge von rd. 2000 km wird öffentlicher Linienverkehr betrieben.

Bei der Angebots- und Tarifgestaltung ist die Gesellschaft in die Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe integriert.

Die Geschäftstätigkeit hat sich im Berichtsjahr nur unwesentlich verändert.

Die Leistungserbringung erfolgt in enger Kooperation mit rd. 25 regionalen privaten Omnibusunternehmen, die ca. 46 % der Gesamtleistung im Auftrag der VKU erbringen.

II. Wirtschaftsbericht

1. Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Im Berichtsjahr haben sich auch in Deutschland die Auswirkungen der europäischen Schuldenkrise gezeigt. Zwar ist das reale Bruttoinlandsprodukt gegenüber dem Vorjahr um 0,4 % gestiegen, jedoch auf einem niedrigeren Niveau als in 2012, mit einem Wachstum von 0,7 %. Im Vergleich zur gesamten Eurozone, mit einem rückläufigen BIP von 0,4 % in 2013, hat sich die deutsche Wirtschaft jedoch positiv entwickelt.

Die Fahrgastzahlen der rund 450 ÖPNV Unternehmen im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), dazu gehört auch die VKU, steigen seit zehn Jahren um durchschnittlich 1 Prozent jährlich. Die Erträge aus Fahrgeldeinnahmen steigen jährlich etwa um 3 Prozent.

Die VKU konnte im Berichtsjahr ihre Fahrgastzahlen um rd. 2,2% steigern und liegt damit über dem Mittelwert der VDV-Mitgliedsunternehmen. Auch bei den Erträgen erzielte das Unternehmen in 2013 eine überdurchschnittliche Steigerung von rd. 4%. Neben der überdurchschnittlichen Tarifierhöhung von rd. 6,3% hat sich die Einnahmensituation der VKU gegenüber der Verkehrsgemeinschaft Rhein-Ruhr (VRR) verbessert. Darüber hinaus hat die Erweiterung des Großkunden Abo auf weitere Nutzerkreise Schüler sowie

Wohngeldempfänger ab August 2013 zur Ertragssteigerung beigetragen.

Die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung stellt zwar einen Einflussfaktor für die Gesellschaft dar, weitaus bedeutender sind jedoch für die Entwicklung der VKU die branchenspezifischen Rahmenbedingungen im wettbewerblichen und rechtlichen Umfeld.

Seit 2011 gilt für den Kreis Unna die Direktvergabe von Linienverkehren gem. Art. 5 Abs. 2 VO (EG) NR 1370/2007 an die VKU als internen Betreiber.

Mit der Direktvergabe wurde der notwendige finanzielle Ausgleich für die vergebenen Linienverkehre bis 2020 sichergestellt.

2. Geschäftsverlauf

Der Kostendeckungsgrad der VDV-Mitgliedsunternehmen im ÖPNV liegt bei durchschnittlich 77 Prozent. Durch die Umsetzung zahlreicher Konzepte zur Restrukturierung und Optimierung wurde der Kostendeckungsgrad in den vergangenen zehn Jahren deutlich um 9,4 Prozent verbessert.

Im operativen Geschäft des Berichtsjahres erzielte die VKU im Personenverkehr einen Kostendeckungsgrad von 72,5 %. Im Vorjahr betrug dieser rd. 71,1 %.

Durch weiterhin anhaltende Kostensteigerungen insbesondere für Energie und Personal sowie durch den demografischen Wandel hat sich das wirtschaftliche Umfeld weiter erschwert.

Ausgleichsleistungen durch die neue Ausbildungsverkehr-Pauschale nach § 11a ÖPNVG auf Vorjahresniveau, steigende bis stabile Fahrgastzahlen sowie rückläufige Treibstoffpreise waren im Berichtsjahr wesentliche Einflussfaktoren im Personenverkehr.

Die wirtschaftliche Entwicklung wird durch den unterjährig durchgeführten Plan-Ist-Vergleich überwacht. Die Gesellschaft hat im Berichtsjahr die planerischen Erwartungen übertroffen. Die operative Ergebnisprognose wurde um rd. 300 TEUR übererfüllt. Wesentliche Ursachen hierfür waren höhere Erlöse im Linienverkehr sowie rückläufige Treibstoffpreise.

Die VKU beschäftigte zum Jahresende 172 Mitarbeiter. Davon waren durchschnittlich rd. 16 Mitarbeiter in Teilzeit und drei Mitarbeiter als geringfügig beschäftigt. Das Unternehmen hat mit einem aufgestockten Schulungsbudget im Berichtsjahr die Weiterbildung der Mitarbeiter weiterhin zielgerichtet gefördert.

Als Mobilitätsdienstleister transportierte die VKU im Berichtsjahr rd. 15,3 Mio. Fahrgäste und leistet damit einen aktiven Beitrag zum Klima- und Umweltschutz. Das Nachtbusprojekt erfreut sich seit Jahren einer großen Beliebtheit. Weitere Projekte wie NimmBus im Rahmen des Kreisentwicklungsprogramms oder die Einführung von Fahrradbuslinien im Freizeitverkehr sind lediglich einige Beispiele dafür, wie sehr sich die VKU an den Kunden, deren Mobilität und Umweltschutz orientiert.

Die VKU hat im Berichtsjahr unter der Federführung ihres angeschlossenen Serviceunternehmens WVG mit der Modernisierung ihrer IT-Infrastruktur begonnen. In den Folgejahren wird die Harmonisierung der IT-Landschaft durch die Einführung eines ERP-Systems angestrebt. Dadurch erhofft sich die VKU, die Prozesse effizienter gestalten zu können.

3. Lage

a) Ertragslage

Die Erträge im Linienverkehr stiegen um rd. 4,9 %. Während sie im Jedermann-verkehr um rd. 4 % stiegen, verzeichnete der Ausbildungsverkehr einen Anstieg von rd. 5 %.

Die Ausgleichsleistungen für den Schülerlinienverkehr gem. § 11a ÖPNVG blieben auf dem Niveau des Vorjahres. Begünstigt wurde das Ergebnis des Berichtsjahres durch nachträgliche Einnahmezuscheidungen für Vorjahre und Ertragszuschüsse aus der Förderung gemäß § 11 (2) ÖPNVG.

Die operativen Gesamterträge im Personenverkehr lagen um rd. 0,6 Mio. EUR über denen des Vorjahres.

Die Betriebsleistung betrug im Berichtsjahr 8 Mio. km und ist um rd. 1 % gestiegen.

Bei den Kosten der Fahrleistungen wirkte sich der im Jahresvergleich mit durchschnittlich rd. 3,6 % gesunkene Treibstoffpreis positiv aus. Weiterhin gab es Tarifierhöhungen für Mitarbeiterentgelte sowie Vergütungsanhebungen für eingekaufte Fahrleistungen. Die VKU unternahm auch in diesem Berichtsjahr wirksame Gegensteuerungsmaßnahmen, um die Gesamtkosten den wirtschaftlichen Erfordernissen anzupassen.

Im Berichtsjahr wird insgesamt ein bilanzieller Fehlbetrag von rd. 6,7 Mio. EUR vor Ausgleichsleistungen ausgewiesen.

b) Finanzlage

Durch das zentrale Liquiditätsmanagement ist die Zahlungsfähigkeit der Gesellschaft mit ausreichender Liquiditätsversorgung aufgrund der Rahmenvereinbarung mit der WVG gesichert. Das Zinsergebnis im operativen Geschäft hat sich gegenüber dem Vorjahr um ca. 38 TEUR verbessert. Das Unternehmen investierte 2013 rd. 1,5 Mio. EUR in Omnibusse sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung. Die bereitstehenden Mittel des Berichtsjahres sowie die Aufnahme von Darlehen aus den Vorjahren reichten aus, um diese Investitionen zu finanzieren.

c) Vermögenslage

Die Bilanzsumme der VKU erhöhte sich im Geschäftsjahr im Vergleich zum Vorjahr um 1511 TEUR auf 19 226 TEUR.

Das Anlagevermögen verringerte sich um 154 TEUR auf 9251 TEUR.

Die Erhöhung des Umlaufvermögens um 1665 TEUR auf 9974 TEUR resultiert hauptsächlich aus gestiegenen Forderungen gegen das verbundene Unternehmen die VKU Verkehrsdienst GmbH, da im Gegensatz zu den Vorjahren die Kassenhilfen nicht mehr mit den Verbindlichkeiten saldiert ausgewiesen wurden. Analog erhöhten sich auch auf der Passivseite die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen.

Das Eigenkapital blieb mit einem Betrag von 4496 TEUR unverändert.

Die Rückstellungen stiegen um 593 TEUR auf 2304 TEUR, was überwiegend auf die Berücksichtigung von Risiken aus der Einnahmenezuscheidung innerhalb der Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe für das Jahr 2013 zurückzuführen ist.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sanken durch Tilgungen um 806 TEUR auf 4974 TEUR.

In den Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen mit Beteiligungsverhältnis sind unter anderem 1350 TEUR, im Rahmen des zentralen Liquiditätsmanagements gewährte Kassenhilfsmittel der WVG, enthalten.

Das Anlagevermögen von 9252 TEUR ist durch Eigenkapital (48,6 %) und durch kurz- sowie langfristige Fremdmittel (51,4 %) finanziert.

4. Nachtragsbericht

Einzelvorgänge von besonderer Bedeutung sind nach dem Schluss des Geschäftsjahres nicht eingetreten. Berichtsrelevante Sachverhalte lagen bis zum Zeitpunkt der Erstellung des Lageberichts nicht vor.

5. Prognose, Chancen und Risiken

5.1 Prognose

Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen durch die weiterhin begrenzten Ertragssteigerungspotenziale, den demografisch bedingten Schülerrückgang, noch nicht planbarer Effekte aus dem Einnahmenausgleich sowie Kostensteigerungstendenzen in den Bereichen Energie und Personal wird im Personenverkehr für Folgejahre mit einem schlechteren Ergebnis als 2013 gerechnet.

Bei rd. 20 Mio. EUR Umsatzerlösen für 2014 rechnet das Unternehmen mit einem operativen Defizit von über 7 Mio. EUR vor Ausgleichsleistungen. Für 2015 werden mit ebenfalls rd. 20 Mio. EUR stagnierende Umsatzerlöse erwartet. Wesentliche Ursache hierfür ist demografisch bedingter Schülerrückgang. So wird in der Landesstatistik NRW für 2014 mit einem Schülerrückgang von 5 % gerechnet. Allerdings ist diese Entwicklung nicht voll auf die VKU anzuwenden. Das operative Defizit für 2015 vor Ausgleichsleistungen dürfte trotz Gegensteuerungsmaßnahmen über 7 Mio. EUR liegen.

5.2 Chancen und Risiken

Durch die abgeschlossene Umsetzung der 2010 beschlossenen Direktvergaben für die VKU und die zwei anderen ÖPNV-Unternehmen der WVG-Gruppe, ist die Grundlage für den Hauptzweck der VKU und damit der Erhalt der Gruppenstruktur mit der synergetischen Erledigung von Managementaufgaben für die Gesellschafterunternehmen bis 2020 gesichert.

Das Personenbeförderungsgesetz PBefG wurde mit Wirkung zum 1. Januar 2013 an die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 angepasst. Die Zulässigkeit von Direktvergaben an einen internen Betreiber und der Vergabe von ausschließlichen Rechten ist damit rechtssicher verankert. Dagegen sorgt in Nordrhein-Westfalen das seit Mai 2012 geltende Tariftreue- und Vergabegesetz TVgG NRW für neue Unsicherheiten. Die Geschäftsführung der VKU geht allerdings davon aus, dass sich aufgrund der bestehenden Direktvergabe für die Gesellschaft keine negativen Auswirkungen daraus ergeben.

Als strukturelles Problem aller ÖPNV-Unternehmen der Gruppe zeichnet sich die demografische Entwicklung im Bedienungsgebiet ab, die zu bedeutenden Verringerungen und Veränderungen der heutigen Schülerströme führen wird, mit möglicherweise deutlichen Auswirkungen auf das wichtige Geschäftsfeld „Ausbildungsverkehr“. Der Schülerrückgang aus der Landesstatistik NRW von rd. 5,0 % für 2013 lässt sich allerdings nicht ohne Weiteres auf die Schullandschaft der VKU übertragen. Die konkreten Effekte daraus auf

die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage sind nicht ermittelbar. Der sich abzeichnende Fachkräftemangel in vielen Geschäftsbereichen der WVG und der eingeschlossenen ÖPNV- und Eisenbahnunternehmen sowie die in den nächsten Jahren erfolgende Pensionierung zahlreicher Fach- und Führungskräfte stellen eine Herausforderung an die Aufrechterhaltung des ordentlichen Geschäftsbetriebs dar. Diese Herausforderung liegt insbesondere in der rechtzeitigen, angemessenen und wirtschaftlichen Neubesetzung sowie Einarbeitung von neuen Mitarbeitern und Schaffung adäquater Vertretungsstrukturen.

Ein möglicher Ausfall vorhandener IT-Systeme könnte ein hohes Risiko darstellen, insbesondere im Bereich der Disposition und Steuerung der Verkehre sowie der Abrechnung des Fahrpersonals. Das Dispositionssystem (ProFahr) muss im Betriebszeitfenster immer zur Verfügung stehen. Der gesamte fahrplangesteuerte Busverkehr wird über ProFahr gesteuert und abgerechnet. Es kann dann bei einem Ausfall nicht mehr sichergestellt werden, dass alle Fahrten durchgeführt und abgerechnet werden.

Eine Quantifizierung derartiger Effekte auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage ist nicht möglich und korrespondiert stark mit der Ausfalldauer.

Durch die Modernisierung der IT-Infrastruktur und die Verschlinkung von Prozessen erwartet die Gesellschaft eine Reduzierung des Ausfallrisikos sowie möglicher Schäden.

Für die Fahrzeugförderung nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG gelten konkrete Fördervoraussetzungen. Danach müssen 50 % der Fahrplankilometer (ohne Schülerverkehre) von Fahrzeugen erbracht werden, die nicht älter als 78 Monate sind. Wenn die Gesellschaft Investitionen nicht durchführen würde, wäre künftig diese Fördervoraussetzung nicht erfüllbar. Hier wird die VKU durch Anpassung des eigenen Investitionsprogramms und Verpflichtung der Anmietunternehmer, richtlinienkonforme Fahrzeuge einzusetzen, gegensteuern.

Weitere wirtschaftliche Risiken aus der Planung, insbesondere für die Fahrgeldeinnahmen, bestehen darin, dass für die VKU auf Basis der Vorjahre und bekannter Entwicklungen Annahmen getroffen werden. Aufgrund unerwarteter Veränderungen bei den Fahrgastzahlen sind Abweichungen bei den künftigen Fahrgeldeinnahmen gegenüber den Erwartungen möglich. Insbesondere im Wirtschaftsplan getroffene Annahmen beruhen z.T. auf vorläufigen Ergebnissen der Fremdnutzerzahlungen aus 2010 und der Auswertung der Relationslisten für das Firmenabo 2011/2012 und den Schulträgerkarten 2012/2013, welche Unschärfen beinhalten könnten.

Auf dem Beschaffungsmarkt birgt die Dieselpreisentwicklung ein Kostenrisiko. Ebenso würde eine möglicherweise hohe Krankenquote insbesondere im Bereich des Fahrpersonals zu schwierigen Dispositionsaufgaben sowie kostenintensiven außerplanmäßigen Leistungsvergaben führen.

Weitere wesentliche Risiken für die beiden Folgejahre werden von der Geschäftsführung derzeit nicht gesehen. Es liegen auch keine Beschlüsse der Unternehmensorgane vor, die gegen eine solche Annahme sprechen.

Das vorhandene zentrale Risiko- und Chancenmanagement der WVG-Unternehmensgruppe ermöglicht, Risiken der betrieblichen Tätigkeit systematisch zu identifizieren und erforderliche Gegensteuerungsmaßnahmen einzuleiten. Es ist ein wesentliches Steuerungsinstrument und integraler Bestandteil des internen Kontrollsystems, um im Umgang mit identifizierten Risiken innerhalb der Gruppe auch die Chancen zu erkennen und umzusetzen.

Die Risiken werden systematisch dokumentiert. Soweit erforderlich, wird für die aus den unterschiedlichen Bereichen stammenden Risiken durch Rückstellungen Vorsorge getragen. Für potenzielle Schadensfälle und Haftungsrisiken bestehen adäquate Versicherungsverträge, welche die finanziellen Auswirkungen von eintretenden Schäden in Grenzen halten oder ausschließen. Der Umfang dieser Versicherungen wird für die gesamte WVG-Gruppe laufend optimiert.

Die Risiko- und Chancenberichterstattung erfolgt jährlich an die Geschäftsführung und den Aufsichtsrat. Sie wird stets gemäß den aktuellen Anforderungen weiterentwickelt. Die Effizienz und Wirksamkeit des Systems werden regelmäßig durch die interne Revision überwacht.

Kamen, den 31. März 2014

Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH

Dipl.-Wirtsch.-Ing. (FH) André Pieperjohanns

Dipl.-Geogr. Werner Linnenbrink

(1783)

Abl. Bez. Reg. Abg. 2014, S. 460

778. Bekanntmachung der Westfälischen Landes-Eisenbahn GmbH, Lippstadt, zum Jahresabschluss 2013

Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH Lippstadt, 5. 12. 2014

Geschäftsführung

WLE 9803-K3

Die Gesellschafterversammlung der Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH fasste am 1. Juli 2014 folgenden einstimmigen Beschluss:

„Der von der Geschäftsführung vorgelegte Jahresabschluss 2013 mit der Endsumme der Bilanz von 26 895 821,49 EUR sowie der Bericht des Aufsichtsrates werden zur Kenntnis genommen.

- a) Der Jahresabschluss zum 31. 12. 2013 wird festgestellt,
- b) der Jahresfehlbetrag 2013 in Höhe von 2 224 726,60 EUR wird auf neue Rechnung vorgetragen,
- c) der Kapitalrücklage werden 2 224 726,60 EUR aus den Verbindlichkeiten zugeführt und in gleicher Höhe zur Deckung des Jahresfehlbetrages 2013 entnommen,
- d) den Geschäftsführern wird für das Geschäftsjahr 2013 Entlastung erteilt,

- Herrn Dipl.-Wirtsch.-Ing. (FH) Pieperjohanns als Geschäftsführer,

- Herrn Dipl.-Verw. Betriebswirt Ries als stellv. Geschäftsführer bis 31. 7. 2013 und

- Herrn Dr.-Ing. Dipl.-Wirt.Ing. Marcel Frank als stellv. Geschäftsführer,

e) den Mitgliedern des Aufsichtsrates wird für das Geschäftsjahr 2013 Entlastung erteilt.

Jahresabschluss und Lagebericht liegen in der Zeit vom 15. 12. 2014 bis 30. 6. 2015 im Verwaltungsgebäude – Beckumer Straße 70, 59555 Lippstadt – zur Einsichtnahme aus.

Die mit der Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichtes beauftragte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft BDO AG, Essen, hat am 3. 6. 2014 folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt:

„Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH, Lippstadt, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2013 bis zum 31. Dezember 2013 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. 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 (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 Gesellschaft 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 Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, ver-

mittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Essen, den 3. Juni 2014

BDO AG

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Fritz

Wirtschaftsprüfer

ppa. Semelka

Wirtschaftsprüfer“

Lagebericht der Westfälischen Landes-Eisenbahn GmbH, Lippstadt, gem. § 289 HGB für das Geschäftsjahr 2013

1. Bericht über die öffentliche Zwecksetzung

Die Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH ist ein Zusammenschluss von Gebietskörperschaften oder deren Kapitalgesellschaften. Gegenstand des Unternehmens ist, die Verkehrsverhältnisse in Westfalen zu fördern und zu verbessern. Der Betrieb der im öffentlichen Interesse vorgehaltenen Eisenbahninfrastruktur der WLE mit der zuverlässigen Bedienung der daran gelegenen Wirtschaftsstandorte dient diesem Zweck.

Die WLE dient darüber hinaus der Entlastung innerörtlicher Straßen und sichert die Anbindung der Region an das nationale und internationale Schienennetz. Auch sichert die WLE die Grundlage für die Option eines schienengebundenen Personennahverkehrs auf ihrem Netz oder einem Teilnetz. Somit stellt die WLE heute und in Zukunft einen bedeutenden Standortfaktor für die Region dar.

Ferner kann sich die Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH an Unternehmungen, die diese Zwecke fördern, beteiligen. Sie erfüllt damit Aufgaben der öffentlichen Daseinsvorsorge.

2. Grundlagen der Gesellschaft

Die Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH besitzt langfristige Frachtverträge mit zwei Werken der Zementindustrie sowie der Warsteiner Brauerei. Des Weiteren besteht ein Kooperationsvertrag mit DB Schenker Rail Deutschland AG. Bei freien Lok- und Personalkapazitäten werden Baustellenleistungen und Personenzugfahrten abgewickelt.

In der Hauptwerkstatt werden Hauptuntersuchungen und Schadensbehebungen an eigenen Lokomotiven und Güterwagen sowie deren Komponenten für die Eisenbahnen im Unternehmensverbund der Westfälischen Verkehrsgesellschaft mbH und für dritte Unternehmen durchgeführt.

Die Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH übernimmt Betriebsführungsaufgaben für die Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH, Soest, die Regionalverkehr Münsterland GmbH, Münster im Eisenbahnbereich, und für das Tochterunternehmen WLE-Spedition GmbH, Lippstadt.

Die Gesellschaft ist zur Erfüllung ihrer nicht aufwandsdeckend durchzuführenden verkehrspolitischen Aufgaben zur Vorhaltung der Infrastruktur auf fortlaufende und ausreichende Zuführungen liquider Mittel ihrer Gesellschafter angewiesen.

Der Jahresfehlbetrag eines Geschäftsjahres wird entsprechend der Vereinbarung über die Abdeckung von

Verlusten der WLE von den Gesellschaftern im Folgejahr nach dem Ergebnisverwendungsbeschluss durch eine Einzahlung in die Kapitalrücklage ausgeglichen.

Während des Geschäftsjahres werden von den Gesellschaftern im Rahmen der Liquiditätsbereitstellung hierauf bereits Vorauszahlungen geleistet.

3. Wirtschaftsbericht

3.1. Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Der deutsche Güterverkehrsmarkt entwickelte sich 2013 insgesamt wieder positiv. Fehlende Konjunkturimpulse, ein negativer Arbeitstageeffekt (-3 Tage) und ein lang anhaltender Winter führten zu einem schwachen Auftaktquartal 2013. Im Juni 2013 kam es dann durch das Hochwasser vor allem für den Schienengüterverkehr und die Binnenschifffahrt zu einer zusätzlichen Belastung. Erst in den Folgemonaten erholte sich die Nachfrage und wies für das Gesamtjahr einen Leistungsanstieg um fast 2% auf. Gestützt wurde das Wachstum von allen Verkehrsträgern, wobei die positive Entwicklung des Schienengüterverkehrs nahezu vollständig auf einen statistischen Sondereffekt zurückzuführen ist. Bei den Marktanteilen verzeichneten lediglich die Rohrfernleitungen infolge der Lieferumstellung einer Raffinerie einen Zuwachs. Während die Binnenschifffahrt und der Schienengüterverkehr ihre Marktposition behaupten konnten, ging der Anteil des Lkw-Verkehrs erneut zurück. Die konjunkturbedingt schwache Nachfrage führte zu einer anhaltend hohen inter- und intramodalen Wettbewerbsintensität sowie einem starken Druck auf die Frachtraten.

Nach dem Rückgang im Vorjahr wies der Schienengüterverkehr 2013 ein höheres Leistungsvolumen auf. Bei verhaltenen Konjunkturimpulsen, die aus einer sich fortsetzenden Investitionszurückhaltung und einer branchenübergreifenden Produktionsschwäche (unter anderem in der für die Schiene bedeutenden Montanindustrie) resultierten, dem Hochwasser und einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld wurde dieser Anstieg stark von einem Statistikeffekt geprägt: Bereits im Schlussquartal 2012 war die Entwicklung durch die nachträgliche Aufnahme von Güterbahnen in die Statistik überzeichnet. Dieser Effekt setzte sich durch weitere Ergänzungen 2013 fort und betraf vor allem auch den Kombinierten Verkehr, der aufgrund der Handelsschwäche und der schwachen Entwicklung der Nord-Süd-Verkehre ansonsten erneut keinen Wachstumsbeitrag geleistet hätte. Ohne den Neuaufnahmeeffekt läge die Gesamtleistung voraussichtlich annähernd auf dem Vorjahresniveau. Der Marktanteil der Schiene stagnierte bei 17,4%.

3.2. Geschäftsverlauf

Am 1. 1. 2013 wurde das Insolvenzverfahren über das Vermögen unseres Vertragspartners für die Kalksteinsandtransporte eröffnet. Der bis zum 31. 1. 2017 laufende Transportvertrag wird somit dauerhaft nicht erfüllt werden, was über diesen Zeitraum zu einem nennenswerten wirtschaftlichen Schaden für das Unternehmen Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH führen wird.

Ad Hoc sind seitens der Geschäftsführung Gegensteuerungsmaßnahmen eingeleitet worden, die den Roherlösverlust annähernd kompensiert haben. Hierdurch konnte das Geschäftsergebnis fast auf Vorjah-

resniveau gehalten werden. So wurden unter anderem Überschüsse an freien Lok- und Personalkapazitäten am Markt platziert sowie eine grundlegende Ressourcenoptimierung durchgeführt.

Erfreulich war, dass der Bund das Förderpaket Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz vom 7. 8. 2013 verabschiedet hat. Die WLE erhielt auf Antrag eine entsprechende Förderung in Höhe von 514 TEUR, die sich auf Grund der zeitlichen Abfolge des Antragsverfahrens erst im Jahr 2014 auswirkt.

Der Jahresfehlbetrag betrug im Geschäftsjahr 2225 TEUR (Vj. 2050 TEUR)

Die WLE ging in ihrer Prognose für das Geschäftsjahr 2013 von einem Jahresfehlbetrag von 2247 TEUR aus und lag damit trotz der beschriebenen Entwicklungen leicht über dem erwarteten Ergebnis.

3.3. Vermögenslage

Die Bilanzsumme hat sich gegenüber dem Vorjahr um 2257 TEUR auf 26 896 TEUR vermindert.

Das Anlagevermögen verringerte sich auf Grund von Abschreibungen um 1209 TEUR auf 19 743 TEUR.

Das Anlagevermögen ist durch Eigenkapital sowie durch kurz- sowie langfristige Fremdmittel finanziert. Insgesamt wurden 857 TEUR in den Hauptbereichen Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie im Bau befindliche Anlagen investiert.

Die Intensität des Anlagevermögens beträgt somit 73 % (VJ: 72 %).

Das Umlaufvermögen verringerte sich um 1045 TEUR auf 7046 TEUR. Hauptgrund war die Anlage der geleisteten Entschädigungszahlung des LWL beim Beteiligungsunternehmen WVG. Die Entschädigungszahlung wurde von den Gesellschaftern, die den LWL-Anteil an der WLE übernommen haben, zur Abdeckung ihrer durch die Anteilsübernahme entstehenden Mehrbelastungen als Vorauszahlung auf die Verlustabdeckung an die WLE weitergeleitet.

Das gezeichnete Kapital und die Kapitalrücklage blieben mit einem Betrag von 5614 TEUR unverändert. Infolge des Jahresfehlbetrages verfügt das Unternehmen über ein Eigenkapital von insgesamt 751 TEUR.

Die Eigenkapitalquote beträgt 3 % (VJ 3 %). Die Quote des Fremdkapitals beträgt 97 % (VJ 95 %). Die Veränderung resultiert aus der Verwendung des Sonderpostens mit Rücklageanteil.

Die Pensionsrückstellung verminderte sich um 92 TEUR. Erstmals wurden im Jahr 2013 für die Jahre 2011 bis 2013 Steuerrückstellungen in Höhe von 130 TEUR gebildet. Die sonstigen Rückstellungen verminderten sich um 308 TEUR auf 6433 TEUR.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten verringerten sich durch Tilgung auf eine Summe von 7913 TEUR.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern beinhalten die Vorauszahlungen der Festbeträge, die noch nicht zur Abdeckung von Fehlbeträgen in die Kapitalrücklage eingestellt wurden.

3.4. Ertragslage

Die gesamten Umsatzerlöse verringerten sich um 2432 TEUR auf 11 571 TEUR. Die Veränderungen sind bedingt durch den Wegfall der Kalksteinsandtransporte, die Verminderung von Kooperationsfernverkehren mit

anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie des Rückganges der Werkstattumsätze im Drittgeschäft.

Gegenüber dem Vorjahr verringerten sich die transportierten Mengen um 214 503 t. Insgesamt wurden 1.077.840 t befördert.

Die sonstigen betrieblichen Erträge verringerten sich maßgeblich durch die Veränderung der Bezuschussung für Oberbaumaßnahmen um 502 TEUR auf 2523 TEUR.

Bedingt durch den starken Umsatzrückgang verringerten sich korrespondierend hierzu der Materialaufwand im Bereich Energie, Fremdmaterialien sowie der Anmietung von Betriebsleistungen und Betriebsmitteln um 2157 TEUR auf 6323 TEUR.

Die Materialaufwandsquote beträgt 55 % (Vj. 61%).

Die Mitarbeiterzahl betrug im Jahr 2013 durchschnittlich 109 (Vj. 115) Arbeitnehmer. Die Personalkosten betrugen 6042 TEUR (Vj. 7247 TEUR). Die Veränderungen sind maßgeblich auf die Verwendung der Altersteilzeitrückstellungen und den Abbau von Überstunden sowie von Urlaubsansprüchen zurückzuführen. Zudem sind 4 Mitarbeiter aus dem Unternehmen ausgeschieden, deren Stellen nicht neu besetzt wurden.

Die Personalaufwandsquote beträgt unverändert 52%.

Die Bemessung der Entgelte erfolgt seit dem 1. 4. 2009 auf Grundlage des zwischen dem Arbeitgeberverband Deutscher Eisenbahnen und der Tarifgemeinschaft EVG vereinbarten Tarifvertrages. Für die Bestandssicherung gelten die ergänzenden Bestimmungen des sogenannten Sicherungstarifvertrages.

Zudem gilt mit Wirkung zum 1. 5. 2013 der Tarifvertrag zwischen dem Unternehmen und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer. Für die Bestandssicherung gelten ergänzende Bestimmungen.

Der Tarifvertrag findet auf sämtliche Triebfahrzeugführer und Rangierer, die Mitglied der Gewerkschaft GDL sind, Anwendung.

Auf Grund des derzeitigen Wirtschaftswachstums und der demografischen Entwicklung ist ein Fachkräftemangel am Arbeitsmarkt zu verzeichnen. Vakante Stellen sind schwer zu besetzen. Daher nehmen sowohl die Förderung der Mitarbeiterzufriedenheit zur Minimierung der Fluktuation und die Ausbildung zur Sicherung des Fachkräftebedarfs einen hohen Stellenwert ein.

Zur Verbesserung der Mitarbeiterzufriedenheit sowie zur Stärkung und Förderung des Gesundheitsbewusstseins der Mitarbeiter wurde ein betriebliches Gesundheitsmanagement eingeführt. Im Zuge dessen wurde bereits ein Rückencoaching als erste Maßnahme umgesetzt. Weitere Maßnahmen werden derzeit geplant.

Zur Qualifizierung unserer Mitarbeiter und langfristigen Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit nehmen unsere Mitarbeiter regelmäßig an internen und externen Schulungsmaßnahmen teil.

Dauerhaft werden gewerbliche Auszubildende zum Beruf des Metallbauers mit der Fachrichtung Konstruktionstechnik sowie des Elektrikers mit der Fachrichtung Energie- und Gebäudetechnik ausgebildet. Des Weiteren wird eine kaufmännische Auszubildende zur Bürokauffrau ausgebildet.

Die Abschreibungen erhöhten sich durch die Aktivierung des technisch unterstützten Zugleitbetriebes (TUZ) um 333 TEUR.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen um 91 TEUR auf 1726 TEUR.

Die Zinserträge und -aufwendungen entwickelten sich auf Vorjahresniveau. Durch die Rechnungslegungsvorschriften des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes ist ein Zinsanteil aus der Aufzinsung langfristiger Rückstellungen in Höhe von 230 TEUR enthalten.

Die Gesellschaft schließt das Geschäftsjahr 2013 mit einem Jahresfehlbetrag von 2225 TEUR, der um 175 TEUR über dem Vorjahresverlust liegt.

3.5. Finanzlage

Durch das zentrale Liquiditätsmanagement ist die Zahlungsfähigkeit der Gesellschaft mit ausreichender Liquiditätsversorgung aufgrund der Rahmenvereinbarung mit der WVG gesichert.

Für jedes Geschäftsjahr ist ein Wirtschaftsplan vorzulegen. Der Wirtschaftsplan beinhaltet den Erfolgs- und Finanzplan, einen Vermögensplan und einen Stellenübersichtsplan. Dem Wirtschaftsplan ist gem. § 108 Abs. 3 Nr. 1b GO NRW eine fünfjährige Finanzplanung zugrunde zu legen, die dem Aufsichtsrat und den an der Gesellschaft beteiligten Gesellschaftern bis zum 15. 11. des jeweiligen Vorjahres zur Kenntnis zu bringen ist.

Die Geschäftsführung erstattet dem Aufsichtsrat einen vierteljährlichen Bericht über die wesentlichen wirtschaftlichen Kennzahlen für alle Tätigkeitsbereiche der Gesellschaft.

4. Nachtragsbericht

Vorgänge von besonderer Bedeutung sind nach Schluss des Geschäftsjahres nicht eingetreten.

5. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

5.1. Chancen- und Risikobericht

Das vorhandene zentrale Risiko- und Chancenmanagement der WVG-Unternehmensgruppe ermöglicht, Risiken der betrieblichen Tätigkeit systematisch zu identifizieren und erforderliche Gegensteuerungsmaßnahmen einzuleiten. Es ist ein wesentliches Steuerungsinstrument und integraler Bestandteil des internen Kontrollsystems, um im Umgang mit identifizierten Risiken innerhalb der Gruppe auch die Chancen zu erkennen und umzusetzen.

Die Risiken werden systematisch dokumentiert. Soweit erforderlich, wird für die aus den unterschiedlichen Bereichen stammenden Risiken durch Rückstellungen Vorsorge getragen. Für potenzielle Schadensfälle und Haftungsrisiken bestehen adäquate Versicherungsverträge, welche die finanziellen Auswirkungen von eintretenden Schäden in Grenzen halten oder ausschließen. Der Umfang dieser Versicherungen wird für die gesamte WVG-Gruppe laufend optimiert.

Die Risiko- und Chancenberichterstattung erfolgt jährlich an die Geschäftsführung und den Aufsichtsrat. Sie wird stets gemäß den aktuellen Anforderungen weiterentwickelt. Die Effizienz und Wirksamkeit des Systems werden regelmäßig durch die interne Revision überwacht.

Chancen für den weiteren Geschäftsverlauf resultieren für die Gesellschaft weiterhin aus der vermehrten Ak-

quirierung von Neuverkehren in sämtlichen Bereichen und dem Ausbau des Werkstatttrittgeschäftes. Zudem ist die Geschäftsführung immer bestrebt, Synergieeffekte zu nutzen und die vorhandenen Kapazitäten besser auszulasten.

Ein möglicher Ausfall vorhandener IT-Systeme könnte ein hohes Risiko darstellen. Durch eingeleitete Gegenmaßnahmen wie der Modernisierung der IT-Infrastruktur und der Verschlankung von Prozessen erwartet die Gesellschaft eine Reduzierung des Ausfallrisikos sowie möglicher daraus resultierender Schäden. Eine Quantifizierung der eventuell eintretenden Schäden beziehungsweise deren Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage ist allerdings nicht möglich.

Preisrisiken werden hauptsächlich im Einkauf von Diesel, Bahnstrom (insbesondere die Entwicklung der EEG-Umlage) und Material für Gleisanlagen gesehen. Weiterhin bedingt der Entfall der Kalksteinsandtransporte das Einleiten von Sofortmaßnahmen, um wirtschaftliche Auswirkungen auf das Unternehmen zu verringern. Es ist angestrebt, die strategischen Langfristplanungen in den zukünftigen Geschäftsjahren wieder zu erreichen.

Bestandsgefährdende Risiken werden von der Geschäftsführung nach Abschluss der neuen Verlustabdeckungsvereinbarung derzeit nicht gesehen. Es liegen auch keine Beschlüsse der Unternehmensorgane vor, die eine solche Annahme stützen könnten.

5.2. Prognosebericht

Die Prognose beruht auf der zurückliegenden Wirtschaftsplanung aus 2013 für das Jahr 2014-2023. Die Planung ist naturgemäß mit Risiken und Unsicherheiten behaftet, so dass die tatsächliche Geschäftsentwicklung von der Planung bzw. Prognose abweichen kann.

Die Planungen für das Wirtschaftsjahr 2014 gehen von einem Jahresfehlbetrag in Höhe von 2,384 Mio. EUR aus.

Die Gesellschafterversammlung genehmigte den von der Geschäftsführung vorgelegten Wirtschaftsplanentwurf 2014. Die Insolvenz des Vertragspartners für Kalksteintransporte ist in die Kurz- bzw. Mittelfristplanung eingeflossen, so dass diese eine realistische Unternehmensentwicklung für die Jahre 2014 ff darstellt. Abweichend vom Wirtschaftsplan ist die Geschäftsführung berechtigt, die für die Jahre 2013 bis 2015 geplante Darlehnsaufnahme in Höhe von max. 6,0 Mio. zeitlich so frei zu gestalten, dass die wirtschaftlichste Lösung ermöglicht wird.

Sehr positiv bewertet die Geschäftsführung die Einführung des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz des Bundes, welches zu einer mittel- bis langfristigen Ergebnisverbesserung und damit zu einer Entlastung der kommunalen Eigentümer führt.

Lippstadt, den 31. März 2014

Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH

André Pieperjohanns

Dr. Marcel Frank

(1847)

Abl. Bez. Reg. Abg. 2014, S. 464

**779. Bekanntmachung des Landesamtes für
Natur, Umwelt und Verbraucherschutz
Nordrhein-Westfalen über den Termin der
Falknerprüfung 2015**

Landesamt für Natur, Recklinghausen 1. 12. 2014
Umwelt und Verbraucherschutz
Nordrhein-Westfalen

Bekanntmachung

Termin der Falknerprüfung 2015

Im Einvernehmen mit dem Vorsitzenden des Prüfungsausschusses ist der Termin für die Falknerprüfung des Jahres 2015 im Lande Nordrhein-Westfalen gemäß § 14 Absatz 3 der Verordnung zur Durchführung des Landesjagdgesetzes (DVO LJG-NRW) festgesetzt worden auf:

Donnerstag und Freitag, dem 26. und 27. März 2015 sowie Montag und Dienstag, dem 30. und 31. März 2015

Wenn es die Anzahl der Bewerber erfordern sollte, wird die Prüfung an weiteren Tagen fortgesetzt.

Die Falknerprüfung findet im Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen, Wallneyer Straße 6, 45133 Essen, statt.

Die Anträge auf Zulassung zur Falknerprüfung sind spätestens einen Monat vor dem Prüfungstermin beim Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen – Fachbereich 24 – Artenschutz, Vogelschutzwarte-, Leibnizstraße 10, 45659 Recklinghausen, einzureichen. Vordrucke für den Antrag auf Zulassung können schriftlich beim Landesamt angefordert oder im Internet unter <http://www.lanuv.nrw.de/natur/jagd/falkner/falknerpruefung.htm> aufgerufen werden. Dem Antrag sind ein amtliches Führungszeugnis, das nicht älter als sechs Monate sein darf, ein Nachweis über die bestandene Jägerprüfung nach § 11 Absatz 5 oder § 19 Absatz 2 DVO LJG-NRW (beglaubigte Fotokopie des Jagdscheins oder des Jägerprüfungszeugnisses, oder eine schriftliche Bestätigung der Unteren Jagdbehörde, dass die Antragstellerin/der Antragsteller dort als Jagdscheininhaber/Jagdscheininhaber gemeldet ist) und ein Nachweis über die Einzahlung der Prüfungsgebühr in Höhe von 120,- Euro beizufügen (Kopie der Überweisung).

Für das Zulassungsverfahren ist eine gesonderte Gebühr in Höhe von 30,- Euro zu entrichten.

Im Auftrag:

gez. Herkenrath

Leiter der Vogelschutzwarte Nordrhein-Westfalen im LANUV
(200) Abl. Bez. Reg. Abg. 2014, S. 468

**780. Beschluss der Verbandsversammlung
des Zweckverbandes Studieninstitut für kommunale
Verwaltung Hellweg-Sauerland in Soest über
die Jahresrechnung 2013 und die Entlastung des
Verbandsvorstehers.**

Zweckverband Studieninstitut Soest, 2. 12. 2014
für kommunale Verwaltung
Hellweg-Sauerland in Soest

Bekanntmachung

Gemäß § 18 des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit (GkG), i. d. F. der Bekanntmachung vom

1. 10. 1979 (GV. NRW S. 621), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. Oktober 2012 (GV. NRW S. 474), in Verbindung mit § 53 der Kreisordnung für das Land NRW, i. d. F. der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV. NRW S. 646), zuletzt geändert durch Gesetz vom 19. Dezember 2013 (GV. NRW S. 878) und der §§ 75 ff. der Gemeindeordnung für das Land NRW, i. d. F. der Bekanntmachung vom 14. 7. 1994 (GV. NRW S. 666), zuletzt geändert durch Gesetz vom 19. Dezember 2013 (GV. NRW S. 878), wird folgendes bekannt gemacht:

I. Jahresrechnung

Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Studieninstitut für kommunale Verwaltung Hellweg-Sauerland in Soest hat in ihrer Sitzung am 27. November 2014 die am 10. 7. 2014 aufgestellte und am 11. 7. 2014 festgestellte Jahresrechnung 2013 nach vorangegangener Prüfung beschlossen.

Die Jahresrechnung schließt wie folgt ab:

2013:

Ergebnisrechnung

Ordentliche Erträge	1 958 322,66 EUR
Ordentliche Aufwendungen	1 583 476,88 EUR
Finanzerträge	9 888,90 EUR
Jahresergebnis	384 734,68 EUR

Finanzrechnung

Einzahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit	1 865 618,37 EUR
Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit	1 474 253,27 EUR
Saldo aus Investitionstätigkeit	- 19 428,70 EUR
Finanzmittelüberschuss	371 936,40 EUR
Liquide Mittel	371 936,40 EUR

II. Entlastungserteilung

Nach vorangegangener Prüfung hat die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Studieninstitut für kommunale Verwaltung Hellweg-Sauerland in Soest in ihrer Sitzung am 27. November 2014 beschlossen, dem Verbandsvorsteher Entlastung für die Jahresrechnung 2013 zu erteilen.

III. Beschluss

Der Beschluss über die Anerkennung der Jahresrechnung 2013 und die Entlastungserteilung des Verbandsvorstehers lautet:

- a) Die Verbandsversammlung des Studieninstituts für kommunale Verwaltung Hellweg-Sauerland Soest stellt fest, dass der Jahresabschluss 2013 des Zweckverbandes Studieninstitut für kommunale Verwaltung Hellweg-Sauerland in Soest nach den Vorschriften des § 101 der Gemeindeordnung NRW geprüft worden ist.
- b) Die Verbandsversammlung hat in ihrer Sitzung am 27. November 2014 darüber beraten und sich davon überzeugt, dass nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung die Rechnungsprüfung des Jahresabschlusses 2013 des Studieninstituts Hellweg-Sauerland und des dazugehörigen Lageberichtes ein eingeschränkter Bestätigungsvermerk gem. § 101 Abs. 3 Ziff. 1 erteilt wurde.

- c) Die Verbandsversammlung beschließt den geprüften Jahresabschluss 2013. Dem Verbandsvorsteher wird Entlastung gem. § 96 GO NRW i. V. m. § 53 KrO NRW für das Haushaltsjahr 2013 erteilt. „

IV. Öffentliche Auslegung der Jahresrechnung

Die Jahresrechnung 2012 mit dem Rechenschaftsbericht wird gem. § 18 Abs. 1 GkG nicht öffentlich ausgelegt.

Lönnecke

Verbandsvorsteher

(335)

Abl. Bez. Reg. Abg. 2014, S. 468

781. Bekanntmachung der Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH, Soest, zum Jahresabschluss 2013

Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH Soest, 5. 12. 2014
Geschäftsführung
RLG 9803-23

Die Gesellschafterversammlung der Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH fasste am 04. Juli 2014 folgenden einstimmigen Beschluss:

„Der von der Geschäftsführung vorgelegte und vom Aufsichtsrat geprüfte Jahresabschluss 2013 mit der Endsumme der Bilanz von 108 109 508,86 EUR sowie der Bericht des Aufsichtsrates werden zur Kenntnis genommen.

a) Der Jahresabschluss zum 31. 12. 2013 wird festgestellt.

b) Der Jahresüberschuss von 4 237 320,70 EUR und zusätzlich ein Betrag von 362 679,30 EUR aus dem Gewinnvortrag von 23 458 227,18 EUR werden an den Hochsauerlandkreis ausgeschüttet. (Gesamtausschüttung von 4 600 000,00 EUR).

c) Den Geschäftsführern wird für das Geschäftsjahr 2013 Entlastung erteilt,

- Herrn Dipl.-Wirtsch.-Ing. (FH) Pieperjohanns als Geschäftsführer und

- Herrn Dipl.-Geogr. Linnenbrink als stellv. Geschäftsführer.

d) Den Mitgliedern des Aufsichtsrates wird für das Geschäftsjahr 2013 Entlastung erteilt.“

Der Jahresabschluss und Lagebericht liegen in der Zeit vom 15. 12. 2014 bis 30. 6. 2015 im Verwaltungsgebäude - Am Bahnhof 10, 59494 Soest, zur Einsichtnahme aus.

Die mit der Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichtes beauftragte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft BDO AG, Essen, hat am 21. 5. 2014 folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt:

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss — bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang — unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH, Soest, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2013 bis zum 31. Dezember 2013 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. 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 (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 Gesellschaft 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 Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Essen, den 21. Mai 2014

BDO AG

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Fritz

Wirtschaftsprüfer

gez. ppa. Semelka

Wirtschaftsprüfer

Lagebericht der Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH, Soest, gemäß § 289 HGB für das Geschäftsjahr 2013

I. Grundlagen des Unternehmens

1. Öffentliche Zwecksetzung

Der Zweck der Gesellschaft ist die Förderung und Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Kreis Soest, im Hochsauerlandkreis und in angrenzenden Verkehrsgebieten. Sie erfüllt diesen Zweck durch die Einrichtung und den Betrieb von Linien- und Freistellungs-

verkehren im öffentlichen Personennahverkehr und die Durchführung von Gelegenheitsverkehren mit Omnibussen. Daneben verfolgt sie dieses Ziel durch den Betrieb von Güterverkehr auf Schiene und Straße sowie als Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Ferner kann sich die Gesellschaft an Unternehmen beteiligen, die diese Zwecke ebenfalls fördern.

Die Versorgung mit Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs gehört zum Kernbereich kommunaler Daseinsvorsorge. Gleiches gilt für die Versorgung der Region mit einem Eisenbahnverkehrsangebot. Daher übt die Gesellschaft ihre Tätigkeit im Interesse der Bevölkerung ihres Verkehrsgebietes aus.

2. Geschäftsmodell des Unternehmens

Die Betätigung im öffentlichen Personennahverkehr mit Omnibussen geschieht in enger Abstimmung mit den Städten und Gemeinden des Bedienungsgebiets sowie mit dem Hochsauerlandkreis und dem Kreis Soest. Letztere sind nicht nur Gesellschafter der RLG, sondern tragen auch gem. § 3 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen als Aufgabenträger Sorge für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs.

Grundlage der Betriebs- und Geschäftsführung ist der seit 2006 geltende Betriebs- und Geschäftsführungsvertrag mit der Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH, Münster (WVG). Darin ist die Rolle der WVG als Servicegesellschaft der RLG eindeutig definiert.

Auf einer Linienlänge von rd. 3400 km wird in den genannten Kreisen sowie in der Stadt Hamm öffentlicher Linienverkehr betrieben. Daneben ist die Gesellschaft Eigentümerin der Eisenbahnstrecken Neheim-Hüsten - Sundern, Neheim-Hüsten - Arnsberg und Hamm - Hamm-Uentrop, auf der ausschließlich Güterverkehrsleistungen erbracht werden.

Bei der Angebots- und Tarifgestaltung ist die Gesellschaft in die Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe integriert.

Die Leistungserbringung erfolgt in enger Kooperation mit rd. 45 regionalen privaten Omnibusunternehmen, die ca. 40 % der Gesamtleistung im Auftrag der RLG erbringen.

II. Wirtschaftsbericht

1. Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Im Berichtsjahr haben sich auch in Deutschland die Auswirkungen der europäischen Schuldenkrise gezeigt. Zwar ist das reale Bruttoinlandsprodukt gegenüber dem Vorjahr um 0,4 % gestiegen, jedoch auf einem niedrigeren Niveau als in 2012, mit einem Wachstum von 0,7 %. Im Vergleich zur gesamten Eurozone, mit einem rückläufigen BIP von 0,4 % in 2013, hat sich die deutsche Wirtschaft jedoch positiv entwickelt.

Die Fahrgastzahlen der rund 450 ÖPNV Unternehmen im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), dazu gehört auch die RLG, steigen seit zehn Jahren um durchschnittlich 1 % jährlich. Die Erträge aus Fahrgeldeinnahmen steigen jährlich etwa um 3 %.

Für die RLG gingen im Berichtsjahr ihre Fahrgastzahlen im Linienverkehr um rd. 1,5 % zurück. Während sie im Jedermannverkehr um rd. 0,8 % stabil blieben, verzeichnete der Ausbildungsverkehr einen Rückgang von rd. 2,5 %. Die Effekte des demografischen Wandels

zeigen sich hier deutlich. Bei den Erträgen des Linienverkehrs erzielte das Unternehmen allerdings eine Steigerung von rd. 1,4 %.

Im Berichtsjahr transportieren die VDV-Mitgliedsunternehmen in Deutschland über 600 Mio. Tonnen Güter auf der Schiene. Das ersetzt rd. 77 000 voll beladene Lkw auf deutschen Straßen. Nach dem Krisenjahr 2009 befindet sich der Schienengüterverkehr wieder deutlich im Aufwind. Die Unternehmen im öffentlichen Schienengüterverkehr in Deutschland fahren weit über 100 Mrd. Tonnen-km jährlich. Verschiedene Prognosen rechnen mit einem deutlichen Zuwachs der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr. Die RLG erhofft sich aus dieser Entwicklung positive Impulse für ihre Güterverkehrssparte in der Unternehmensgruppe.

Die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung stellt zwar einen Einflussfaktor für die Gesellschaft dar, weitaus bedeutender sind jedoch für die Entwicklung der RLG die branchenspezifischen Rahmenbedingungen im wettbewerblichen und rechtlichen Umfeld.

Seit 2011 gilt für die Kreise Hochsauerland und Soest die Direktvergabe von Linienverkehren gem. Art. 5 Abs. 2 VO (EG) NR 1370/2007 an die RLG als internen Betreiber. Mit der

Direktvergabe wurde der notwendige finanzielle Ausgleich für die vergebenen Linienverkehre bis 2020 sicher gestellt.

2. Geschäftsverlauf

Der Kostendeckungsgrad der VDV-Mitgliedsunternehmen im ÖPNV liegt bei durchschnittlich 77 %. Durch die Umsetzung zahlreicher Konzepte zur Restrukturierung und Optimierung wurde der Kostendeckungsgrad in den vergangenen zehn Jahren deutlich um 9,4 % verbessert.

Im operativen Geschäft des Berichtsjahres erzielte die RLG im Personenverkehr einen Kostendeckungsgrad von 84 %. Im Vorjahr betrug dieser rd. 85 %.

Durch weiterhin anhaltende Kostensteigerungen insbesondere für Energie und Personal sowie durch den demografischen Wandel hat sich das wirtschaftliche Umfeld weiter erschwert.

Ausgleichsleistungen durch die neue Ausbildungsverkehr-Pauschale nach § 11 a ÖPNVG auf Vorjahresniveau, rückläufige bis stabile Fahrgastzahlen sowie rückläufige Treibstoffpreise waren im Berichtsjahr wesentliche Einflussfaktoren im Personenverkehr.

Die wirtschaftliche Entwicklung wird durch den unterjährig durchgeführten Plan-Ist-Vergleich überwacht. Die Gesellschaft hat im Berichtsjahr die planerischen Erwartungen übertroffen. Die operative Ergebnisprognose wurde um rd. 230 TEUR übererfüllt. Wesentliche Ursachen hierfür waren höhere Erlöse im Linienverkehr sowie rückläufige Treibstoffpreise.

Für den Güterverkehr wurden die Planerwartungen 2013 übererfüllt.

Bei allgemein gutem Geschäftsverlauf war das Ergebnis bestimmt durch rückläufige Transportmengen.

Die RLG beschäftigte zum Ende des Berichtsjahres im Personen- und Güterverkehr 154 Mitarbeiter. Davon waren 4 Teilzeit- und 7 geringfügig Beschäftigte.

Das Unternehmen hat mit einem aufgestockten Schulungsbudget im Berichtsjahr die Weiterbildung der Mitarbeiter weiterhin zielgerichtet gefördert.

Als Mobilitätsdienstleister transportierte die RLG im Berichtsjahr rd. 12,6 Mio. Fahrgäste und leistet damit einen aktiven Beitrag zum Klima- und Umweltschutz. Das Nachtbusprojekt erfreut sich seit Jahren einer großen Beliebtheit. Weitere Projekte wie mobil4you im Rahmen des Kreisentwicklungsprogramms oder die Einführung von Fahrradbuslinien im Freizeitverkehr sind lediglich einige Beispiele dafür, wie sehr sich die RLG an den Kunden, deren Mobilität und Umweltschutz insgesamt orientiert.

Die RLG hat im Berichtsjahr unter der Federführung ihres angeschlossenen Serviceunternehmens WVG mit der Modernisierung ihrer IT-Infrastruktur begonnen. In den Folgejahren wird die Harmonisierung der IT-Landschaft durch die Einführung eines ERP-Systems angestrebt. Dadurch erhofft sich die RLG, die Prozesse effizienter gestalten zu können.

3. Lage

a) Ertragslage

Die Umsatzerlöse des Unternehmens aller Geschäftspartnern in Höhe von 21,9 Mio. EUR bewegen sich bei einem Anstieg von rd. 0,9 %, auf dem Niveau des Vorjahres.

Die Erträge im Linienverkehr stiegen um rd. 1,4 %. Während sie im Jedermann-verkehr um rd. 0,9 % stiegen, verzeichnete der Ausbildungsverkehr einen Anstieg von rd. 1,7 %.

Die Ausgleichsleistungen für den Schülerlinienverkehr gem. § 11a ÖPNVG blieben auf dem Niveau des Vorjahres. Begünstigt wurde das Ergebnis des Berichtsjahres durch nachträgliche Einnahmezuscheidungen für Vorjahre und Ertragszuschüsse aus der Förderung gemäß § 11 (2) ÖPNVG.

Die operativen Gesamterträge im Personenverkehr lagen um rd. 0,2 Mio. EUR über denen des Vorjahres.

Die Betriebsleistung betrug im Berichtsjahr 8,8 Mio. km und blieb damit auf dem Vorjahresniveau.

Die Quote für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten ging von 6,39 % auf 5,44 % zurück.

Bei den Kosten der Fahrleistungen wirkte sich der im Jahresvergleich mit durchschnittlich rd. 3,6 % gesunkene Treibstoffpreis positiv aus. Weiterhin gab es Tarifierhöhungen für Mitarbeiterentgelte sowie Vergütungsanhebungen für eingekaufte Fahrleistungen. Die RLG unternahm auch in diesem Berichtsjahr wirksame Gegensteuerungsmaßnahmen, um die Gesamtkosten den wirtschaftlichen Erfordernissen anzupassen.

Im Personenverkehr wird insgesamt ein bilanzieller Fehlbetrag von rd. 3,5 Mio. EUR vor Ausgleichsleistungen ausgewiesen.

Im Güterverkehr wurden insgesamt 378 778 t transportiert. Die prognostizierte Jahresmenge für Steinkohle zum Kraftwerk RWE wurde im Jahr 2013 um 14 % überschritten. Technische Anpassungen von Alt- auf Neuanlagen bei einem Kunden verhinderten ein noch besseres Ergebnis. Die stark gewachsenen „erneuerbaren Energien“ führten nicht nur bei der RWE zu Minderbelastungen der Kohle- und Gaskraftwerke. Der künftige Einsatz des hochmodernen Steinkohlekraftwerkes der RWE in Hamm-Uentrop bleibt abzuwarten.

Weitere Steinkohle transportiert die RLG im Auftrag der RBH Logistics GmbH, einer Tochter der DB AG, von den Versandstellen der Fa. Rheinkamp in Bottrop

und Marl-Sinsen mit eigenem Personal und Loks bis ins Kraftwerk Westfalen.

Steinkohletransporte aus dem Dortmunder Hafen für die Fa. Reno De Medici in Arnsberg bewegten sich leicht unter Vorjahresniveau.

Auftragsbedingte Abstellung von Produktionsanlagen führten im Bereich chemische Güter zu Mengenrückgängen. Eine schwache Auftragslage und die Einschlagzurückhaltung der Privatwaldbesitzer ergeben rückläufige Rohholztransporte aus dem Sauerland.

Das Stahlager in Neheim-Hüsten wurde nur zeitweise für sporadische Zwischenlagerungen genutzt. Über Vorjahresniveau verliefen die Gütertransporte mit Schrott von Hamm nach Witten. Dieser Verkehr wird über die gesamte Entfernung mit eigenem Personal und Fahrzeugen der RLG durchgeführt.

Die Rangierleistungen für die Überführung von Ganzzügen Dritter EVU zur Infrastrukturschnittstelle des Hafens Hamm und zur Verwiegung der Schrottwagen für Witten entwickelten sich positiv.

Im Jahr 2013 konnte die RLG nicht auf Förderungsmittel des Landes zurückgreifen, so dass in Folge kein Oberbauprogramm durchgeführt wurde. Daher wurden ausschließlich im Rahmen der sogenannten „Kleinen Unterhaltung“ auf allen Strecken der RLG Unterhaltungsarbeiten durchgeführt. Im Wesentlichen konnten dabei vier Weichen mit neuen Schwellensätzen versehen und weitere Weichen durch gebrauchte Schwellen instandgesetzt werden. Weiterhin wurden im gesamten Streckennetz Einzelschwellen und -schiene ausgetauscht.

Alle Weichen, Erdbauwerke und Durchlässe, Ingenieurbauwerke, nicht technisch gesicherte Bahnübergänge sowie die Strecken der RLG wurden regelmäßig überwacht oder geprüft und instandgesetzt. Die Prüfung der beiden Brückenbauwerke über die Ruhr gestaltete sich dabei besonders aufwendig.

Im Rahmen der Vegetationskontrolle wurde das Lichtraumprofil der Strecken durch Unkrautbekämpfung und Gehölzrückschnitt freigehalten.

Im Jahr 2013 wurden sechs Bahnübergänge saniert. Den größten Anteil hatte dabei die Erneuerung des Bahnübergangs „Hellefelder Straße“ in Arnsberg an der Strecke Neheim-Hüsten (RLG) – Arnsberg (Süd).

Im Jahr 2013 wurden bei der RLG keine EKrG-Maßnahmen durchgeführt.

Durch die regelmäßigen Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten der Abteilung Signaltechnik wurden alle technisch gesicherten Bahnübergänge in einem einwandfreien betriebs- und verkehrssicheren Zustand instandgehalten und durch kleinere Einzelmaßnahmen verbessert.

Neben den normalen Wartungs- und Reinigungsarbeiten an den Lokomotiven der RLG verursachte zum Jahreswechsel 2012/13 ein Schadbefund am Voith-Getriebe der Lok 68 einen längeren betrieblichen Ausfall der Lok. Die Stillstandszeit der Lok während der Getriebeüberprüfung bei Voith wurde genutzt für die Nachrüstung des Führerstandes mit einer Klimaanlage analog zur WLE Lok 36.

Der Güterverkehr schließt mit einem Defizit von rd. 2 TEUR vor Ausgleichsleistungen ab.

Aus der Beteiligung an der KEB Holding AG wurde ein Überschuss von 7,75 Mio. EUR erzielt. Die RWE AG ausschüttete im Geschäftsjahr 2012 noch 2,00 EUR/Aktie aus. Im Geschäftsjahr 2013 sank die ausgeschüttete Dividende auf 1,00 EUR/Aktie. Durch den Rückgang der RWE-Dividende und die Abschreibung auf Finanzanlagen sank der Bilanzgewinn der KEB von 71,05 Mio. EUR auf 56,58 Mio. EUR. Daraus resultierend ging die weitergeleitete Dividende an die RLG von 10,5 Mio. EUR auf rd. 9,3 Mio. EUR zurück.

Insgesamt beträgt der bilanzielle Jahresüberschuss der RLG rd. 4,24 Mio. EUR.

b) Finanzlage

Durch das zentrale Liquiditätsmanagement ist die Zahlungsfähigkeit der Gesellschaft mit ausreichender Liquiditätsversorgung aufgrund der Rahmenvereinbarung mit der WVG gesichert. Das Zinsergebnis im operativen Geschäft hat sich gegenüber dem Vorjahr um ca. 70 TEUR verschlechtert. Ursache hierfür waren rückläufige Zinserträge sowie Aufnahme eines Darlehens in Höhe von 3,0 Mio. EUR. Das Unternehmen investierte rd. 3,4 Mio. EUR in Omnibusse sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung. Die bereitstehenden Mittel des Berichtsjahres sowie Aufnahme von Darlehen reichten aus, um diese Investitionen zu finanzieren.

c) Vermögenslage

Die Bilanzsumme der RLG erhöhte sich im Geschäftsjahr im Vergleich zum Vorjahr um 3 676 TEUR auf 108 110 TEUR.

Das Anlagevermögen verringerte sich auf Grund von Abschreibungen um 1661 TEUR auf 93 841 TEUR.

Die Erhöhung des Umlaufvermögens um 5338 TEUR auf 14 259 TEUR resultiert zum einen aus gestiegenen Forderungen gegen das verbundene Unternehmen die RLG Verkehrsdienst GmbH (+ 2 745 TEUR), da im Gegensatz zu den Vorjahren die Kassenhilfen nicht mehr mit den Verbindlichkeiten saldiert ausgewiesen wurden. Analog erhöhten sich auch auf der Passivseite die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (+ 2 789 TEUR). Zum anderen stiegen die liquiden Mittel (+ 4 809 TEUR) maßgeblich durch höhere Festgeldanlagen bei Banken.

Auf der Passivseite sank das Eigenkapital aufgrund des geringeren Jahresüberschusses und der teilweisen Gewinnausschüttung 2012 auf 36 467 TEUR.

Die Rückstellungen fielen um 553 TEUR auf 4 462 TEUR.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten stiegen durch die Aufnahme eines neuen Darlehens in Höhe von 3000 TEUR bei weiterhin planmäßiger Tilgung der Altdarlehen auf eine Summe von 30 213 TEUR.

Das Anlagevermögen ist vollständig durch mittel- und langfristiges Kapital finanziert. Das mittel- und langfristige Kapital entfällt mit rd. 36,5 Mio. EUR (33,7 %) auf Eigenkapital sowie mit 71,6 Mio. EUR (66,3 %) auf Fremdmittel.

4. Nachtragsbericht

Einzelvorgänge von besonderer Bedeutung sind nach dem Schluss des Geschäftsjahres nicht eingetreten. Berichtsrelevante Sachverhalte lagen bis zum Zeitpunkt der Erstellung des Lageberichts nicht vor.

5. Prognose, Chancen und Risiken

5.1 Prognose

Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen durch die weiterhin begrenzten Ertragssteigerungspotenziale, den demografisch bedingten Schülerrückgang, noch nicht planbarer Effekte aus dem Einnahmenausgleich sowie Kostensteigerungstendenzen in den Bereichen Energie und Personal wird im Personenverkehr für Folgejahre mit einem schlechteren Ergebnis als 2013 gerechnet.

Bei rd. 20 Mio. EUR Umsatzerlösen für 2014 rechnet das Unternehmen mit einem operativen Defizit von über 4,1 Mio. EUR vor Ausgleichsleistungen. Für 2015 werden mit ebenfalls rd. 20 Mio. EUR stagnierende Umsatzerlöse erwartet. Wesentliche Ursachen hierfür sind demografisch bedingter Schülerrückgang. Bei weiterhin anhaltenden Kostensteigerungen insbesondere für Energie, Personal und eingekauften Fahrleistungen dürfte das operative Defizit vor Ausgleichsleistungen für 2015 trotz Gegensteuerungsmaßnahmen bei rd. 4,4 Mio. EUR liegen.

Im Güterverkehr rechnet das Unternehmen für 2014 und 2015 mit einer Verschlechterung der Ergebnisse.

Aus der KEB-Beteiligung erwartet das Unternehmen eine Dividendenausschüttung auf dem Niveau des Berichtsjahres für die Folgejahre 2014 sowie 2015.

5.2 Chancen und Risiken

Durch die abgeschlossene Umsetzung der 2010 beschlossenen Direktvergaben für die RLG und die zwei anderen ÖPNV-Unternehmen der WVG-Gruppe ist die Grundlage für den Hauptzweck der RLG und damit der Erhalt der Gruppenstruktur mit der synergetischen Erledigung von Managementaufgaben für die Gesellschafterunternehmen bis 2020 gesichert.

Das Personenbeförderungsgesetz PBefG wurde mit Wirkung zum 1. Januar 2013 an die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 angepasst. Die Zulässigkeit von Direktvergaben an einen internen Betreiber und der Vergabe von ausschließlichen Rechten ist damit rechtssicher verankert. Dagegen sorgt in Nordrhein-Westfalen das seit Mai 2012 geltende Tariftreue- und Vergabegesetz TVgG NRW für neue Unsicherheiten. Die Geschäftsführung der RLG geht allerdings davon aus, dass aufgrund der bestehenden Direktvergabe sich für die Gesellschaft keine negativen Auswirkungen daraus ergeben.

Die im freien Markt auch als Eisenbahnunternehmen tätige RLG ist strategisch auf die steigende Nachfrage nach Gütertransportleistungen auf der Schiene auszurichten. Eine Quantifizierung der Auswirkungen auf die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage ist derzeit nicht möglich.

Bei den in den Jahren 2003 und 2004 abgeschlossenen Zinsswapvereinbarungen handelt es sich um drei Zinssicherungen der im Jahr 2005 ausgelaufenen langfristigen Darlehensverträge zur Finanzierung der KEB-Beteiligung. Die Zinsänderungsrisiken der Grundgeschäfte werden durch diese Zinssicherungen vollständig eliminiert, da Zinssatz, Laufzeit und Valuta übereinstimmen. Die Grundgeschäfte sowie die Zinsswapvereinbarungen laufen in 2014 bzw. 2015 aus.

Als strukturelles Problem aller ÖPNV-Unternehmen der Gruppe zeichnet sich die demografische Entwicklung im Bedienungsgebiet ab, die zu bedeutenden Ver-

ringerungen und Veränderungen der heutigen Schülerströme führen wird, mit möglicherweise deutlichen Auswirkungen auf das wichtige Geschäftsfeld „Ausbildungsverkehr“. Der Schülerrückgang aus der Landesstatistik NRW von rd. 5,0 % für 2013 lässt sich allerdings nicht ohne Weiteres auf die Schullandschaft der RLG übertragen. Die konkreten Effekte daraus auf die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage sind nicht ermittelbar. Der sich abzeichnende Fachkräftemangel in vielen Geschäftsbereichen der WVG und der angeschlossenen ÖPNV- und Eisenbahnunternehmen sowie die in den nächsten Jahren erfolgende Pensionierung zahlreicher Fach- und Führungskräfte stellen eine Herausforderung an die Aufrechterhaltung des ordentlichen Geschäftsbetriebs dar. Diese Herausforderung liegt insbesondere in der rechtzeitigen, angemessenen und wirtschaftlichen Neubesetzung sowie Einarbeitung von neuen Mitarbeitern und Schaffung adäquater Vertriebsstrukturen.

Ein möglicher Ausfall vorhandener IT-Systeme könnte ein hohes Risiko darstellen, insbesondere im Bereich der Disposition und Steuerung der Verkehre sowie der Abrechnung des Fahrpersonals.

Das Dispositionssystem (ProFahr) muss im Betriebszeitfenster immer zur Verfügung stehen. Der gesamte fahrplangesteuerte Busverkehr wird über ProFahr gesteuert und abgerechnet. Es kann dann bei einem Ausfall nicht mehr sichergestellt werden, dass alle Fahrten durchgeführt und abgerechnet werden.

Zwecks Vermeidung dieser Risiken wird die erforderliche IT-Serverlandschaft durch regelmäßige Investitionen auf dem von Softwareanbieter gewünschten und von der eigenen IT sowie den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen definierten Standard gehalten. Datensicherungskonzepte werden vorgegeben und sind einzuhalten.

Eine Quantifizierung derartiger Effekte auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage ist nicht möglich und korrespondiert stark mit der Ausfalldauer.

Für die Fahrzeugförderung nach § 11.2 ÖPNVG gelten klare Fördervoraussetzungen. Danach müssen 50 % der Fahrplankilometer (ohne Schülerverkehr) von Fahrzeugen erbracht werden, die nicht älter als 78 Monate sind. Hier wird die RLG durch Anpassung des eigenen Investitionsprogramms und Verpflichtung der Anmietunternehmer, richtlinienkonforme Fahrzeuge einzusetzen, gegensteuern.

Wirtschaftliche Risiken aus der Planung, insbesondere für die Fahrgeldeinnahmen, bestehen darin, dass für die RLG auf Basis der Vorjahre und bekannter Entwicklungen Annahmen getroffen werden. Aufgrund unerwarteter Veränderungen sind Abweichungen möglich. Annahmen im Wirtschaftsplan beruhen z. T. auf vorläufigen Ergebnissen der Fremdnutzerzählungen aus 2010 und der Auswertung der Relationslisten Firmenabo 2011/2012 und Schulträgerkarten 2012/2013.

Auf dem Beschaffungsmarkt birgt die Dieselpreisentwicklung ein Kostenrisiko. Ebenso eine mögliche Krankenquote insbesondere im Bereich des Fahrpersonals könnte zu schwierigen Dispositionsaufgaben sowie kostenintensiven außerplanmäßigen Leistungsvergaben führen.

Weitere wesentliche Risiken für die beiden Folgejahre werden von der Geschäftsführung derzeit nicht gese-

hen. Es liegen auch keine Beschlüsse der Unternehmensorgane vor, die gegen eine solche Annahme sprechen.

Das vorhandene zentrale Risiko- und Chancenmanagement der WVG-Unternehmensgruppe ermöglicht, Risiken der betrieblichen Tätigkeit systematisch zu identifizieren und erforderliche Gegensteuerungsmaßnahmen einzuleiten. Es ist ein wesentliches Steuerungsinstrument und integraler Bestandteil des internen Kontrollsystems, um im Umgang mit identifizierten Risiken innerhalb der Gruppe auch die Chancen zu erkennen und umzusetzen.

Die Risiken werden systematisch dokumentiert. Soweit erforderlich, wird für die aus den unterschiedlichen Bereichen stammenden Risiken durch Rückstellungen Vorsorge getragen. Für potenzielle Schadensfälle und Haftungsrisiken bestehen adäquate Versicherungsverträge, welche die finanziellen Auswirkungen von eintretenden Schäden in Grenzen halten oder ausschließen. Der Umfang dieser Versicherungen wird für die gesamte WVG-Gruppe laufend optimiert.

Die Risiko- und Chancenberichterstattung erfolgt jährlich an die Geschäftsführung und den Aufsichtsrat. Sie wird stets gemäß den aktuellen Anforderungen weiterentwickelt. Die Effizienz und Wirksamkeit des Systems werden regelmäßig durch die interne Revision überwacht.

Soest, den 31. März 2014

Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH

Dipl.-Wirtsch.-Ing. (FH) André Pieperjohanns

Dipl.-Geogr. Werner Linnenbrink

(2341)

Abl. Bez. Reg. Abg. 2014, S. 469

782. Aufgebot der Sparkasse Bochum

Der Gläubiger des Sparkassenbuches (ZuwSpar Plus) Nr. DE25 4305 0001 0320 0997 40 hat das Aufgebot beantragt.

Aus diesem Grund wird hiermit die Sperre des Guthabens angeordnet.

Der jetzige Inhaber des von der Sparkasse Bochum ausgestellten Sparkassenbuches Nr. DE25 4305 0001 0320 0997 40 wird hiermit aufgefordert, binnen drei Monaten, spätestens in dem am 13. 3. 2015, 9.00 Uhr, vor dem unterzeichneten Sparkassenvorstand anberaumten Aufgebotstermin seine Rechte unter Vorlage des Sparkassenbuches anzumelden, widrigenfalls die Kraftloserklärung des Sparkassenbuches erfolgen wird.

B 108/14

Bochum, 27. 11. 2014

Sparkasse Bochum

Der Vorstand

L. S. gez. 2 Unterschriften

(84)

Abl. Bez. Reg. Abg. 2014, S. 473

783. Beschluss der Sparkasse Bochum

Die abhandengekommene, am 14. 8. 2014 aufgebote Sparurkunde Nr. DE59 4305 0001 0331 1065 91 ist bis zum Ablauf der Aufgebotsfrist nicht vorgelegt worden.

Die Sparurkunde Nr. DE59 4305 0001 0331 1065 91 wird für kraftlos erklärt.

K 65/14

Bochum, 1. 12. 2014

Sparkasse Bochum

Der Vorstand

L. S. gez. 2 Unterschriften

(55) Abl. Bez. Reg. Abg. 2014, S. 473

784.Aufgebot der Sparkasse Ennepetal-Breckerfeld

Der Inhaber des von der Sparkasse Ennepetal-Breckerfeld ausgestellten Sparkassenzertifikates

Nr. 38 475 786

wird hiermit aufgefordert, innerhalb von 3 Monaten seine Rechte unter Vorlegung des Sparkassenzertifikates anzumelden, da das Sparkassenzertifikat andernfalls für kraftlos erklärt wird.

Ennepetal, 28. 11. 2014

SPARKASSE ENNEPETAL-BRECKERFELD

Der Vorstand

gez. 2 Unterschriften

(57) Abl. Bez. Reg. Abg. 2014, S. 474

785.Aufgebot der Sparkasse Ennepetal-Breckerfeld

Der Inhaber des von der Sparkasse Ennepetal-Breckerfeld ausgestellten Sparkassenzertifikates

Nr. 30 400 360

wird hiermit aufgefordert, innerhalb von 3 Monaten seine Rechte unter Vorlegung des Sparkassenzertifikates anzumelden, da das Sparkassenzertifikat andernfalls für kraftlos erklärt wird.

Ennepetal, 28. 11. 2014

SPARKASSE ENNEPETAL-BRECKERFELD

Der Vorstand

gez. 2 Unterschriften

(57) Abl. Bez. Reg. Abg. 2014, S. 474

786. Aufgebot der Sparkasse Witten

Das Sparkassenbuch mit der Nummer 314 563 024, ausgestellt von der Sparkasse Witten, wurde als verloren gemeldet.

Es ergeht hiermit die Aufforderung an den Inhaber des Sparkassenbuches, binnen drei Monaten seine Rechte unter Vorlage des Sparkassenbuches anzumelden, da andernfalls das Sparkassenbuch für kraftlos erklärt wird.

Witten, 1. 12. 2014

dsh

Sparkasse Witten

Der Vorstand

gez. Schmees gez. i. V. Imming

(65) Abl. Bez. Reg. Abg. 2014, S. 474



Gesundheit

Unter der Armut in vielen Ländern dieser Welt leiden Kinder und Jugendliche besonders: Fast 10 Millionen Kinder unter fünf Jahren sterben jedes Jahr an vermeidbaren Krankheiten und Unterernährung.

Spendenkonto Brot für die Welt:

Bank für Kirche und Diakonie

IBAN: DE10 1006 1006 0500 5005 00

BIC: GENODED1KDB

Mitglied der
actalliance

Brot
für die Welt

Einsendungen für das Regierungsamtsblatt und den Öffentlichen Anzeiger sind schriftlich nur an die Bezirksregierung – Reg.-Amtsblatt – in 59817 Arnsberg, Postfach oder in elektronischer Form an: amtsblatt@bra.nrw.de zu richten.
Redaktionsschluss: Freitag der Vorwoche, 12.00 Uhr.

Herausgeber: Bezirksregierung Arnsberg, 59817 Arnsberg, Postfach, Tel. (0 29 31) 82 26 23, Telefax (0 29 31) 8 24 03 81

Einrückungsgebühren für eine Veröffentlichung im Umfang von:

bis 100 mm = 0,40 € pro mm,

bis 300 mm = 0,30 € pro mm,

über 300 mm = 0,29 € pro mm.

Erscheint wöchentlich: Amtsblatt mit Öffentlichem Anzeiger

Abonnement-Bezug über becker druck, F. W. Becker GmbH:

13,60 € inkl. 7 % Mehrwertsteuer je Halbjahr. Versand per Post oder per E-Mail

Einzelstücke werden nur durch becker druck zu 2,50 € je Exemplar inkl. 7 % Mehrwertsteuer und Versand ausgeliefert.

Druck, Verlag und Vertrieb:

becker druck, F. W. Becker GmbH

Grafenstraße 46 · 59821 Arnsberg

Tel. 0 29 31/52 19-0 · Fax 0 29 31/52 19-33 · amtsblatt@becker-druck.de

 **becker druck**
PRINT · DIGITAL · PUBLISHING