



Öffentliches Sachverständigengespräch am 28.10.2016 „Neue Organisationsstruktur für das Land NRW“

- Antworten zum Fragenkatalog der EK IV -

A. Vorbemerkung:

Das ÖPNVG NRW hat sich in seiner aktuellen Form bewährt. Komplexeste rechtliche, planerische und wirtschaftliche Fragestellungen und Herausforderungen im SPNV konnten von den drei Kooperationsräumen gemeinschaftlich aufgearbeitet und im Sinne der Fahrgäste gelöst und abgearbeitet werden. Die Zusammenarbeit zwischen den Kooperationsräumen funktioniert. Lediglich beispielhaft verweisen wir an dieser Stelle auf das Leuchtturmprojekt im SPNV in der Bundesrepublik Deutschland: **das NRW-RRX-Modell**. Die funktionierende Zusammenarbeit der Kooperationsräume unter enger Einbindung und Beteiligung des Landes NRW sowie die Abstimmung aller wesentlichen Fragestellungen mit dem Verkehrsministerium waren ein wesentlicher Erfolgsfaktor.

Letztmalig hat die vom Land eingesetzte ÖPNV-Zukunftskommission NRW das Aufgabenträgermodell in NRW ebenfalls unter Hinzuziehung von Sachverständigen untersucht: In dem Abschlussbericht 2013 wird ausgeführt: „Unter Abwägung der genannten Defizite und Vorteile des bisherigen Aufgabenträgermodells im SPNV zieht die Kommission den Schluss, dass eine institutionalisierte Zentralisierung („Landeseisenbahngesellschaft“) unter Aufgabe der regionalisierten und kommunalen Aufgabenträgerschaft im SPNV in NRW nicht sinnvoll ist.“

Vor dem Hintergrund, dass die erfolgreiche Zusammenarbeit der Kooperationsräume zu **nachprüfbar** positiven Ergebnissen geführt hat, dass die vom Land NRW eingesetzte ÖPNV-Zukunftskommission NRW zu dem Ergebnis gekommen ist, die Organisationsstruktur im ÖPNV in NRW habe sich bewährt, sowie der Tatsache, dass die wesentlichen Meilensteine im SPNV durch das NRW-RRX-Modell und die bereits erfolgten Vergaben für die nächsten 30 Jahre gesetzt sind, ist die Diskussionen über eine „*Neue Organisationsstruktur*“ in keiner Weise nachvollziehbar. Auch ist eine „*Neue Organisationsstruktur*“ nicht geeignet, zugestandenermaßen bestehende Defizite im Bereich der Übergangstarife zu lösen.

Die zur Vorbereitung des sog. „*öffentlichen Sachverständigengesprächs*“ im Vorfeld versandten Fragen beinhalten zahlreiche, zum Teil äußerst komplexe juristische, organisationsrechtliche, planerische und verkehrspolitische Themenkomplexe. Sie werden sicherlich Verständnis dafür haben, dass vor dem Hintergrund der komplexen und zum Teil auch unklaren Fragestellungen eine alle Aspekte berücksichtigende Beantwortung der

Fragen innerhalb der Kürze der Zeit nicht möglich ist. Auch halten wir den angesetzten Zeitrahmen von zwei Stunden für das sog. „*öffentlichen Sachverständigengespräch*“ mit insgesamt zehn Sachverständigen für ein solch komplexes und bedeutendes Thema für nicht angemessen.

Gleichwohl haben die Kooperationsräume ihre Positionen in einem „**Eckpunktepapier der Kooperationsräume zur Enquetekommission IV**“ zusammengefasst. Das Eckpunktepapier haben wir Ihnen als Anlage mitgesendet. Zu den von Ihnen im Vorfeld des sog. „*öffentlichen Sachverständigengesprächs*“ versandten Fragen nehmen wir, ohne Anspruch auf Vollständigkeit, wie folgt Stellung:

B. Fragen / Antworten:

I. Fragen zum Modell „Neue Organisationsstruktur für das Land NRW“

Fragen	Antworten
<p>1. Was sind die rechtlichen, finanziellen und organisatorischen Auswirkungen des Modells für die Landesebene und welche Folgen würden sich für die jetzigen Aufgabenträger (kommunal und regional) ergeben?</p>	<p><u>1.1 Rechtlich:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Falle der Übertragung der Aufgabenträgerschaft auf das Land würde dieses kraft Gesetzes Rechtsnachfolger der Kooperationsräume in vielen SPNV-Verträgen (alle SPNV-Linien im Landesinteresse = RRX, RE, langlaufende RB), mit der Konsequenz, dass das Land damit bei allen Bruttoverträgen (das sind alle Verträge im VRR und NWL sowie die RRX-Verträge) in die Einnahmenverantwortung gehen würde. • Im Falle der Übertragung der Aufgabenträgerschaft auf das Land würde dieses auch Rechtsnachfolger der Kooperationsräume in den Darlehensverträgen werden, die diese im Rahmen des RRX-Modells und des VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodells zur Beschaffung der SPNV-Fahrzeuge abgeschlossen haben. • Das Land wäre gezwungen, in personeller und organisatorischer Hinsicht neue Strukturen zu schaffen. Vergleichbar mit der Übertragung der Aufgabe „Infrastrukturförderung“ vom Land auf

die Kooperationsräume müsste im Falle einer Übertragung der Aufgabenträgerschaft für den SPNV und der Hinwirkungsaufgaben im ÖPNV auf das Land auch das für die Aufgaben zuständige Personal von den Kooperationsräumen auf das Land übergehen.

- Das nur rudimentär beschriebene Weisungs- und Durchgriffsrecht des Landes auf kommunale Strukturen dürfte verfassungsrechtlich unzulässig sein.
- Die Vorgabe von Standards für Tarif, Vertrieb, Marketing an die ÖSPV-Unternehmen außerhalb von Verbundstrukturen stößt an die verfassungsrechtlichen Grenzen der Berufsfreiheit und die Grenzen des Gewerberechts (PBefG) bzw. ist im Falle von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen ein Eingriff in die kommunale Selbstverwaltung.

1.2 Finanziell:

- Bei SPNV-Linien in der Aufgabenträgerschaft des Landes würde dieses mittelbar Vertragspartner der Einnahmenaufteilungsverträge fast aller Verbände und Tarifgemeinschaften mit allen damit verbundenen Risiken.
- Beim Land müsste das dafür erforderliche Know-How (viele unterschiedliche Einnahmenaufteilungssysteme in den Kooperationsräumen) aufgebaut werden. Das Land müsste in personeller und organisatorischer Hinsicht neue Strukturen schaffen.
- Die Auswirkungen der Darlehensverträge (SPNV-Fahrzeuge) auf die Schuldengrenze sind zu klären.
- Die Durchsetzung von Standards, insbesondere in den Bereichen Fahrzeuge, Tarif, Vertrieb, Marketing und Digitalisierung, führt ggfls. zu höheren Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, die im ersten Schritt den Haushalt der Kommunen belasten und die im zweiten Schritt das Land den Kommunen ausgleichen müsste.

1.3 Organisatorisch:

- Die Übertragung der Aufgabenträgerschaft auf das Land schafft eine neue Schnittstelle zwischen ÖSPV und SPNV, die bisher von den Verbänden bzw. Aufgabenträgern durch die jeweiligen Verbundverträge mit den Verkehrsunternehmen im Rahmen ihrer Hinwirkungsaufgabe gelöst wurde.
- Die Verbundverträge bilden die Rechtsgrundlage für die jeweiligen Verbände. Diese enthalten insbesondere die Übertragung bestimmter Rechte auf die jeweilige Verbundgesellschaft, so in erster Linie das Tarifgestaltungsrecht. Die vertragliche Grundlage für die Verbände ist damit gefährdet. Es droht der Zerfall der aktuellen Verbundstrukturen in NRW.
- Die derzeit in Westfalen im Aufbau befindlichen Strukturen (Westfalentarif) werden konterkariert.

1.4 Folgen für die jetzigen Aufgabenträger:

- Die Ausgestaltung der in dem Modell vorgesehenen regionalen Ebene wäre zu organisieren, mit neuen Schnittstellen wie bereits bei Ziffer 1.3 ausgeführt.
- Die derzeitigen Aufgabenträger für den SPNV und damit die Einbindung der regionalen und kommunalen Interessen wären dann aller Wahrscheinlichkeit nach entbehrlich. Ob für die verbleibenden Verbundaufgaben zwingend eine öffentlich-rechtliche Struktur (Zweckverbände) erforderlich ist, ist sehr zweifelhaft. In den großen Verbänden an Rhein und Ruhr können diese Aufgaben auch in Form von Unternehmensverbänden wahrgenommen werden.
- Die bestehenden und bewährten Strukturen würden zerschlagen. NRW würde Gefahr laufen, das angesammelte und erworbene Know-How im Bereich des SPNV zu verlieren.

	<ul style="list-style-type: none"> Die kommunalen Aufgabenträger würden vor erhebliche finanzielle Probleme gestellt. Durch die Vorgabe von Standards an die ÖSPV-Unternehmen wären unmittelbar die kommunalen Haushalte betroffen. Die Ausgleichzahlungen der Kommunen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen würden aller Voraussicht nach steigen, auf der anderen Seite würden sich eigenwirtschaftliche Verkehre (außerhalb der Ballungsräume der Großteil der Verkehrsleistungen) in gemeinwirtschaftliche und damit für die Kommunen kostenpflichtige umwandeln.
<p>2. Wie bewerten Sie die Funktionalitäten der Zuständigkeiten über die drei Organisationsebenen im Vergleich zur gegenwärtigen Struktur?</p>	<p>Vorteile gegenüber der heutigen Struktur sind nicht erkennbar. Gegenüber den heutigen zwei Ebenen (regionale Struktur mit drei Aufgabenträgern für den SPNV und lokaler Struktur mit den Kreisen und kreisfreien Städten als Aufgabenträger für den ÖSPV) wird eine weitere Ebene eingezogen, die den Koordinierungsaufwand erhöht.</p> <p>Vielmehr sollten die bereits im aktuellen ÖPNVG NRW bestehenden Instrumente, die Landesinteressen bei der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV einzubinden, stärker genutzt werden. Ebenso ermöglicht es das ÖPNVG, eine flexible Handhabung der Aufgabenträgerschaft in den Regionen auszugestalten. Dies gilt auch für die Entwicklung von Regionalbuskonzepten.</p> <p>Die unmittelbare Einbindung und Mitwirkung der lokalen Interessen auf die Ausgestaltung des regionalen Verkehrs, die vor Ort funktioniert und die Interessen der Bürgerinnen/Bürger berücksichtigt, würde vollkommen zerstört. Die Mitwirkung lokaler Interessenvertreter auf Landesebene kann nicht wie in der derzeit bewährten Praxis funktionieren.</p>

<p>3. Wie beurteilen Sie einheitliche, landesweite Standards für Digitalisierung, Marketing, Fahrgastinformation und Tarif, insbesondere aus Sicht der Kunden</p>	<p>Die gemeinsame Roadmap „Digitalisierung im ÖPNV“ zwischen dem Land, den Kooperationsräumen und den ÖSPV-Verkehrsunternehmen zeigt bereits, dass landesweite Standards gesetzt werden und insbesondere in den Bereichen Digitalisierung und Fahrgastinformation wie auch im Vertrieb von den handelnden Akteuren mitgetragen werden. Der entscheidende Faktor dabei ist, dass diese Standards gemeinsam zwischen allen Akteuren unter Berücksichtigung der Kundenwünsche gemeinsam entwickelt und umgesetzt werden.</p> <p>Einseitige Festlegungen beispielsweise des Landes führen zu höheren Kosten der Verkehrsunternehmen, zu unmittelbaren Auswirkungen/Belastungen bei den kommunalen Haushalten und damit auch zwangsläufig beim Kunden.</p>								
<p>4. Das Konzept sieht eine Umorganisation der Kompetenz Center wie folgt vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • KC Digitalisierung (Ticketing, Fahrgastinformation, Verkehrsinteressen, Datenschutz) • KC Angebot im Landesnetz NRW • KC Tarife und Vertrieb in NRW • KC-Sicherheit Einsatz für Sicherheit und Service • KC Angebotsergänzungen und umfassende Mobilität • KC für Ausschreibung und Vergaben SPNV (+ Handreichungen im ÖSPV) <p>Wie beurteilen Sie die in der neuen Organisationsstruktur vorgesehene Rolle und Ausdehnung der Kompetenz Center vor dem Hintergrund</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Zunächst ist festzustellen, dass die Kompetenzcenter in NRW bereits heute wichtige Impulse zur Weiterentwicklung der o.g. Themen setzen. Das Land NRW kann sich mit den vorhandenen Instrumenten des ÖPNVG über diese Kompetenzcenter unmittelbar in die Entwicklung der Konzepte einbringen. • Die vier erstgenannten Kompetenzcenter sind faktisch heute bereits vorhanden: <table border="1" data-bbox="746 1541 1402 2045"> <tr> <td>KC Digitalisierung (Ticketing, Fahrgastinformations, Verkehrsinteressen, Datenschutz)</td> <td>KC Elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM) (VRR)</td> </tr> <tr> <td>KC Angebot im Landesnetz NRW</td> <td>KC Integraler Taktverkehr NRW (ITF)(NWL)</td> </tr> <tr> <td>KC Tarife und Vertrieb in NRW</td> <td>KC Marketing und Tarif (NVR) (KCM)</td> </tr> <tr> <td>KC-Sicherheit Einsatz für Sicherheit und Service</td> <td>KC Sicherheit (KCS) (VRR)</td> </tr> </table>	KC Digitalisierung (Ticketing, Fahrgastinformations, Verkehrsinteressen, Datenschutz)	KC Elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM) (VRR)	KC Angebot im Landesnetz NRW	KC Integraler Taktverkehr NRW (ITF)(NWL)	KC Tarife und Vertrieb in NRW	KC Marketing und Tarif (NVR) (KCM)	KC-Sicherheit Einsatz für Sicherheit und Service	KC Sicherheit (KCS) (VRR)
KC Digitalisierung (Ticketing, Fahrgastinformations, Verkehrsinteressen, Datenschutz)	KC Elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM) (VRR)								
KC Angebot im Landesnetz NRW	KC Integraler Taktverkehr NRW (ITF)(NWL)								
KC Tarife und Vertrieb in NRW	KC Marketing und Tarif (NVR) (KCM)								
KC-Sicherheit Einsatz für Sicherheit und Service	KC Sicherheit (KCS) (VRR)								

<p>a. des dafür notwendigen Umstrukturierungs- und Finanzierungsbedarfs</p> <p>b. elementarer Herausforderungen wie der Digitalisierung und deren Umsetzung auch in kleinen Verkehrsunternehmen?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Das KC EFM ist aktuell dabei, ausgehend von der Roadmap „Digitalisierung im ÖPNV“ konkrete Maßnahmenprogramme mit den Regionen abzustimmen. Die Frage der Finanzierung dieser Entwicklungen muss dabei immer beachtet werden. Nicht alle technischen Weiterentwicklungen können aus Kostensynergien umgesetzt werden, sondern bedürfen separater Vereinbarungen. Das Thema Datenschutz ist bei der Digitalisierung grundsätzlich von zentraler Bedeutung. Wenn hierdurch Kostensteigerungen insbesondere bei kleineren Unternehmen entstehen, müssen hier rechtssichere Finanzierungsinstrumente zur Verfügung gestellt werden. • Das KC ITF koordiniert derzeit das gesamte Leistungsangebot im SPNV in NRW und betreut dabei auch Themen wie die RRX Entwicklung, wird aber auch im Vorfeld von SPNV Vergabeverfahren eingebunden. Die derzeit integrale Gesamtplanung des Angebotes ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal in NRW und darf im Interesse der Fahrgäste nicht auf verschiedene Ebenen verlagert und aufgeweicht werden. • Das KCM betreut federführend die Entwicklung des NRW Tarifs und koordiniert auch Fragestellungen vom landesweiten Interesse der regionalen Verbundtarife. Die Weiterentwicklung des NRW Tarifs zu einem „unternehmensunabhängigen Tarif“ ist eine wichtige Weichenstellung der nächsten Zeit. Aufgrund der Betreuung auch von vertrieblichen Fragestellungen gibt es hier starke Bezüge beim Thema Digitalisierung zum KC EFM. • Das KCS koordiniert derzeit die Sicherheitsthemen zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen. Die Räume sind derzeit dabei, eigene weitergehende Sicherheitskonzepte zu erarbeiten. • Die Weiterentwicklung der Aufgabenbereiche der aktuellen Kompetenzcenter ist jederzeit
--	--

	<p>möglich und kann vom Land NRW mit den Beteiligten vereinbart werden. Der sich daraus dann ergebende Finanzierungsbedarfs kann sich nur aus der konkreten Aufgabenstellung ableiten.</p> <p>Bezüglich einer umfassenden Mobilitätsberatung in den Regionen hat das Land erst im vergangenen Jahr entsprechende Koordinierungsstellen eingerichtet. Hier sollten zuerst die Ergebnisse abgewartet werden, bevor die Weiterentwicklung der Struktur diskutiert wird. Wie bereits oben ausgeführt, halten wir das Herauslösen von „Angebotsergänzungen“ für RB, S-Bahn und Regionalbusse auf eine neue Ebene für kontraproduktiv bei der Entwicklung des integralen Angebotes in NRW.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ein neues weiteres KC für „Ausschreibung und Vergaben SPNV (+ Handreichungen im ÖSPV“) ist überflüssig. Die SPNV Aufgabenträger in NRW verfügen hier über umfangreiche und branchenweit anerkannte Kompetenzen. • Darüber hinaus sind insbesondere die wesentlichen SPNV-Linien entweder bereits im Wettbewerb vergeben und/oder auf Grund der Fahrzeugbereitstellung für künftige Vergaben bereits gebunden. Die bisher durchgeführten Verfahren basieren auf zwischen den Aufgabenträgern abgestimmten Strukturen sowie Vergabeunterlagen und haben bundesweit Standards gesetzt. <p>Bei Bedarf kann dieses Know-how der drei Räume auch von den ÖPNV Aufgabenträgern genutzt werden. Insbesondere in Westfalen gibt es bereits solche Kooperationen.</p>
<p>Landesebene</p>	
<p>5. Wie beurteilen Sie die im</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Aufspaltung der Aufgabenträgerschaft

<p>Konzept vorgesehene Aufspaltung der Aufgabenträgerschaft zwischen Land (strategisch) und regionaler Ebene (operativ)? Inwieweit halten sie eine regionale Ebenen für erforderlich?</p>	<p>zwischen strategischer und regionaler Ebene wird abgelehnt. Eine Aufspaltung zwischen strategischen und operativen Aufgaben auf unterschiedliche und formal unabhängige Organisationseinheiten führt zu unklaren Verantwortlichkeiten und widerspricht allen Organisationstheorien.</p> <p>Auf das als Anlage beigefügte „Eckpunktepapier der Kooperationsräume“ wird hingewiesen. Es ist nicht erkennbar, warum durch eine Aufspaltung der Zuständigkeiten eine bessere Gestaltung des SPNV-Angebotes möglich ist. Die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung auf der regionalen Ebene hat maßgeblich dazu beigetragen, dass sich das Leistungsangebot in NRW qualitativ weiterentwickelt hat und dabei wirtschaftliche Effizienzpotenziale gehoben wurden, die wiederum in Mehrqualitäten und Leistungsergänzungen im Sinne der Fahrgäste reinvestiert wurden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine starke, mit entsprechenden Kompetenzen und strategischer und operativer Verantwortung ausgestattete regionale Ebene unter Einbindung der lokalen Aufgabenträger und der vor Ort agierenden Verkehrsunternehmen ist unentbehrlich. • Eine regionale Ebene ohne ausreichende Kompetenzen, nur mit den von der EK IV skizzierten Zuständigkeiten ist nicht erforderlich.
<p>6. Welche Synergien können aus einer strategischen Verantwortung des Landes für den SPNV im Zusammenspiel mit einer operativen Verantwortung der Zweckverbände entstehen zum Beispiel für die Umsetzung eines Landestakts in NRW?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Durch diese Organisation können keine Synergien entstehen. Ganz im Gegenteil gehen die Synergien vor Ort verloren. Bestehende und in der Praxis bewährte Schnittstellen werden durch neue Schnittstellen ersetzt und zum Teil • werden gänzlich neue Schnittstellen geschaffen. Zu einer aus Kundensicht sinnvollen Umsetzung eines Landestakts NRW mit den entsprechenden Anschlüssen an Bus und Straßenbahn bedarf es immer der Einbindung des lokalen ÖSPV und damit der handelnden Akteure vor Ort.

	<ul style="list-style-type: none"> • Sämtliche SPNV-Netze (außer S-Bahn Köln) sind schon mindestens einmal ausgeschrieben worden und dementsprechend mit langfristigen Verträgen ausgestattet. Insbesondere die kooperationsraumübergreifenden Linien sind langfristig vergeben (z.B. RRX-Betrieb z.T. bis 2035). Die Änderung bestehender SPNV-Verträge unterliegt strengen vergaberechtlichen Restriktionen, so dass die Einflussmöglichkeiten einer neuen Organisation ohnehin gering sind. • Zu allen Netzen existieren in der Praxis bewährte Regelungen zur Zusammenarbeit zwischen den Kooperationsräumen, auch für die jeweilige Folgevergabe. Als nächste Vergabe steht das Rhein-Maas-Lippe Netz (Federführung VRR mit Beteiligung NWL) mit der Inbetriebnahme im Jahre 2025 an. Im Übrigen sind alle kooperationsraumübergreifenden Linien langfristig vergeben (so der RRX-Betrieb z.T. bis 2035). • Es gibt keine SPNV-Linien, die ausschließlich im Landesinteresse verkehren und es gibt auch keine Linien, die ausschließlich im lokalen oder regionalen Interesse verkehren. Gerade das integral geplante Leistungsangebot in NRW ist ein wesentliches Qualitätsmerkmal für den Bahnverkehr in NRW.
<p>7. Welche Chancen und Risiken ergeben sich aus der vorgesehenen Stärkung des Landes bis hin zu einem Letztentscheidungsrecht in Konfliktfällen</p> <p>a. in Bezug auf die Ausgestaltung des Nahverkehrsangebots</p> <p>b. der Umsetzung von Verordnungen</p> <p>c. der kooperationsraumübergreifenden Zusammenarbeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Das Land NRW ist mit seinen Ballungsräumen, Ballungsraumzonen und der Fläche sehr heterogen strukturiert. Dies erfordert für die Ausgestaltung des Nahverkehrsangebotes eine besondere Nähe zum ÖPNV-Markt. Die regionalen Interessen können aufgrund der derzeitigen Aufgabenträgerstruktur zielgerichtet in die Planungsprozesse eingebracht werden. Ein stark zentralistisch aufgebauter Planungsprozess läuft Gefahr, an den regionalen Bedürfnissen der Fahrgäste vorbeizugehen. • Wie bereits in der Anlage deutlich gemacht, bestehen bereits aktuell ausreichend

	<p>Instrumente, die Landesinteressen in den Prozess einzubringen. Über Verordnungen, wie beispielsweise die „Pauschalverordnung NRW“, kann das Land NRW bereits heute maßgeblich mitgestalten. Ebenso steht dem Land die Möglichkeit offen, Landesinteressen über öffentlich-rechtliche Verträge zwischen Land und Aufgabenträgern umzusetzen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Kooperationsräume haben bereits mehrfach deutlich gemacht, dass eine Erweiterung der Regelungen zur kooperationsraumübergreifenden Zusammenarbeit in § 6 ÖPNVG durchaus sinnvoll wäre. Hierzu liegt der Vorschlag der Kooperationsräume für eine Gesetzesänderung vor: Das Land NRW könnte wie bisher auch im Verhandlungswege einen Kompromiss zwischen den Zweckverbänden anstreben, und – im Falle eines verbleibenden Dissens – an dessen Ende unter Berücksichtigung der finanziellen Ressourcen der beteiligten Zweckverbände sowie unter Abwägung der Möglichkeiten einer zweckmäßigen und wirtschaftlichen Umsetzung einen Vorschlag unterbreiten kann. Ein solcher Vorschlag sollte aus Transparenzgründen mit einer Kostenfolgeabschätzung versehen und dem für Verkehr zuständigen Ausschuss des Landtages zur Kenntnis gegeben werden. Für den Fall, dass die Entscheidung nicht im Sinne des Landes umgesetzt werden sollte, wäre das Land berechtigt, die Umsetzung des Landesvorschlags und damit die konkrete Wahrnehmung dieser Aufgabe im Sinne des Landes einem Zweckverband zu übertragen. <p>Damit hätte das Land die Möglichkeit, im Falle eines dauerhaften und nicht aufzulösenden Konfliktes zwischen den Kooperationsräumen (<u>der Zustand, dass sich die Kooperationsräume über das kooperationsraumübergreifende Zusammenwirken nicht einigen konnten, ist bisher noch nie eingetreten</u>), direkt auf die Gestaltung des SPNV Einfluss zu nehmen.</p>
<p>8. Was spricht Ihrer Meinung nach</p>	<p>Die Einteilung des Nahverkehrs in überregional</p>

<p>gegen eine Zuständigkeit überregional bedeutender Themen (z.B. SPNV-RE's, Landestarif, einheitliche Beförderungsstandards) beim Land?</p>	<p>bedeutende und/oder überregional weniger bedeutende und/oder etwa regional bedeutende Themen ist nicht zielführend und widerspricht auch der Erwartungshaltung der Kunden.</p> <p>Nur beispielhaft ist an dieser Stelle aufzuführen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gegen eine Verlagerung der Zuständigkeit von SPNV-Linien im „Landesinteresse“ auf das Land sprechen folgende Argumente: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Es entstehen neue Schnittstellen sowohl innerhalb des SPNV als auch zum lokalen ÖSPV, die derzeit alle in den Kooperationsräumen geregelt sind. ➤ Es gibt keinen SPNV, der ausschließlich im Landesinteresse verkehrt. Alle SPNV-Linien sind auch immer im Interesse der Kommunen und Regionen, um die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger zu befriedigen. Deshalb ist auch der SPNV im Landesinteresse von existentiell Interesse der Kooperationsräume. Der komplette ÖPNV ist im Landesinteresse, da er einen wesentlichen Beitrag zu den landespolitischen Zielen in Sachen Umweltschutz (Luftreinhalteplan, Klimaplan, etc.) leistet. Eine künstliche Differenzierung zwischen Landesinteresse und kommunalen Interesse ist angesichts der Pendlerströme längst überholt. ➤ Alle SPNV-Teilnetze (darunter auch alle SPNV-Linien im „Landesinteresse“) sind mit langfristigen Verträgen ausgestattet. Die Zusammenarbeit der Kooperationsräume in allen Netzen ist durch Verwaltungsvereinbarungen ebenfalls langfristig geregelt. Der Ausschreibungsfahrplan ist einvernehmlich zwischen den Räumen vereinbart. ➤ <u>Es besteht aktuell überhaupt kein Handlungsbedarf für organisatorische Maßnahmen irgendeiner Art.</u> • Gegen eine Verlagerung der Zuständigkeit für Tarif und Beförderungsstandards auf das Land
---	---

sprechen folgende Argumente:

- Das Tarifgestaltungsrecht für den ÖSPV ist im PBefG geregelt. Für eigenwirtschaftliche Verkehre liegt dieses beim Verkehrsunternehmen, für gemeinwirtschaftliche Verkehre beim lokalen Aufgabenträger. Dieser steuert mit dem Tarif (und den Vorgaben von Standards) auch die Höhe seiner Ausgleichszahlungen an das Verkehrsunternehmen. In Verbänden ist das Tarifgestaltungsrecht durch Vertrag auf die jeweilige Verbundorganisation übertragen. Als Gegenleistung haben die Verkehrsunternehmen starke Mitbestimmungsrechte und ggfls. auch Ausgleichsansprüche. Vor diesem Hintergrund hat das Land wegen der abschließenden bundesrechtlichen Regelung im PBefG überhaupt keine Regelungskompetenz im Tarif, es sei denn, es schließt entsprechende Vereinbarungen mit den zuständigen Akteuren.

- Nur die jeweils zuständigen Behörden vor Ort können berechtigt sein, Entscheidungen über Tarif, Vertrieb, Marketing und Qualitätsstandards im ÖSPV zu treffen, weil damit unmittelbar der kommunale Haushalt tangiert wird.

Wie auch in dem als Anlage eingefügten „Eckpunktepapier“ ausgeführt, ist das Land in alle strategischen Weichenstellungen eingebunden. Bezüglich der Planung des SPNV Angebotes ist das Land NRW maßgeblicher Partner und steuert über das vom Land beauftragte KC ITF. Bezüglich des Landestarifes leitet das Land den Landesarbeitskreis Nahverkehr, in dem die tariflichen Fragen und insbesondere der NRW Tarif auf der Grundlage der geschlossenen Kooperationsverträge weiter entwickelt werden.

Auf der Grundlage der jeweils zwischen den Kooperationsräumen abgestimmten Vergabeverfahren im SPNV sind bereits vielfach Beförderungsstandards im SPNV gesetzt. Regional

	<p>kann es aber durchaus sinnvoll sein, diese an der einen oder anderen Stelle zu differenzieren, um den Marktgegebenheiten vor Ort Rechnung zu tragen.</p> <p>Weitergehende einheitliche Standards können selbstverständlich jederzeit auch heute schon zwischen Land und Aufgabenträgern vereinbart werden, sie dürfen allerdings nicht einseitig zu Belastungen der kommunalen Haushalte führen.</p>
<p>9. Welche erforderlichen Kompetenzen zur Organisation des SPNV, die derzeit bei den drei SPNV-Aufgabenträger liegen, müssten im Landesministerium gegebenenfalls durch Umstrukturierungen aufgebaut werden, um die Aufgabenträgerschaft sachgerecht wahrnehmen zu können?</p>	<p>Inwieweit sich das Land zur sachgerechten Wahrnehmung der Aufgaben im SPNV organisieren muss, kann unsererseits nicht abschließend beurteilt werden. Dies hängt maßgeblich von der konkreten Ausgestaltung des Modells ab. In jedem Fall, wäre das Land in der Pflicht, umfassende Kompetenzen, wie sie heute bei den Kooperationsräumen schon existieren, aufzubauen. Diese sind insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planung und Weiterentwicklung des SPNV-Leistungsangebots, • konzeptionelle Planung / ITF-Planung • Planung und Weiterentwicklung der SPNV-Infrastruktur, Infrastrukturplanung / Investitionsförderung • Jahresfahrplan (Bestellung / Baustellen / Ersatzverkehre) • Ausschreibung des SPNV-Leistungsangebots einschl. des damit verbundenen rechtlichen Know-Hows • Vertragscontrolling einschl. Qualitätsüberwachung • Abrechnung der SPNV-Leistungen/ Verkehrsverträge • Finanzierung der SPNV-Leistungen • Trassenpreissystem, Stationspreissystem einschl. Abrechnungen von DB-Netze • Eisenbahnregulierungsrecht • Sonstige SPNV-Infrastruktur (Fahrzeuge, Loks, Werkstätten etc.) • Prognose von Kosten und Einnahmen zur Vorbereitung von Vergaben • Einnahmenaufteilung • Vertrieb und Verkauf von Fahrausweisen über die unterschiedlichen Kanäle

	<ul style="list-style-type: none"> • Recht des ÖPNV
<p>10. Durch die Übertragung der Aufgabenträgerschaft auf das Land würde dieses kraft Gesetzes Rechtsnachfolger der bestehenden Darlehensverträge für den RRX sowie Rechtsnachfolger der Kooperationsräume in vielen SPNV-Verträgen werden und wäre damit Partner in fast allen Einnahmenaufteilungsverfahren. Wie beurteilen Sie diese Konsequenz insbesondere in rechtlicher finanzieller Hinsicht?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die SPNV Aufgabenträger haben, insbesondere zur Umsetzung des RRX-Konzeptes des Landes, im Einvernehmen und mit finanzieller Unterstützung des Landes verantwortliche Entscheidungen zum Kauf und zur dauerhaften Instandhaltung von Fahrzeugen verbunden mit entsprechenden Darlehensaufnahmen getroffen. Für diese Darlehen haften derzeit die SPNV-Aufgabenträger und damit die kommunalen Gebietskörperschaften. Bei einer Übertragung der Aufgabenträgerschaft auf das Land würde dieses auch Rechtsnachfolger dieser Darlehensverträge werden. Die Konsequenzen für das Land im Hinblick auf die Schuldengrenze sind zu berücksichtigen. • Konsequenz der Übertragung der Aufgabenträgerschaft auf das Land wäre, dass das Land damit bei allen Bruttoverträgen (das sind alle Verträge im VRR und NWL sowie die RRX-Verträge) in die Einnahmenverantwortung gehen müsste. Im Ergebnis würde das Land mittelbar Vertragspartner der Einnahmenaufteilungsverträge fast aller Verbände und Tarifgemeinschaften werden. Angesichts der Vielzahl von Einnahmenaufteilungssystemen in NRW ist hierzu das erforderliche Know-How mit dem entsprechend qualifizierten Personal aufzubauen. Zudem enthalten diese Verfahren erhebliche Unwägbarkeiten (Dauer, Transparenz, Angreifbarkeit) und Risiken, die dann vom Land zu übernehmen sind.
Kommunale Ebene	
<p>11. Welche Auswirkungen erwarten Sie auf die Einfluss- und Steuerungsmöglichkeiten der</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die von der EK IV skizzierten Änderungspläne in der Organisationsstruktur würden die Einfluss- und Mitgestaltungsmöglichkeiten der

**kommunal verfassten
Aufgabenträger und ihren
demokratisch legitimierten
Gremien sowie der Verkehrs-
unternehmen auf Verkehrs-
angebot, Fahrpreisgestaltung
und Qualität?**

kommunalen Ebene (Zweckverbände) im SPNV nahezu komplett wegbrechen lassen. Eine Zersplitterung der Zuständigkeiten macht keinen Sinn (s.o.) und die wenigen Verkehrsleistungen, die dann nicht im Landesinteresse sein werden, machen eine regionale Ebene inkl. der Gremien entbehrlich.

- Die Einfluss- und Mitgestaltungsmöglichkeiten der kommunalen Aufgabenträger würden ebenfalls gänzlich wegbrechen. Im Gegenzug würden etwaige Pflichten zur Umsetzung von Landstandards diese in erhebliche finanzielle Schwierigkeiten bringen.

Dieses wird von kommunaler Seite als ein massiver Eingriff in die kommunale Daseinsvorsorge und die kommunale Selbstverwaltung gewertet. Die Trennung von Zuständigkeiten und Kostenverantwortung ist nicht hinnehmbar. Die Städte und Kreise als Aufgabenträger für den ÖSPV müssen doch gemeinsam mit den vor Ort agierenden ÖSPV-Unternehmen Einfluss auf den Tarif, aber auch Einfluss auf die vertrieblichen Belange in der jeweiligen Gebietskörperschaft haben und die vor Ort notwendigen infrastrukturellen und sonstigen Entscheidungen auch treffen können. Wer außer Rat oder Kreistag soll denn in der Lage sein, festzulegen, wie viele personenbedingte Vertriebsstellen, Automaten oder Sonstiges erforderlich sind? Diese Themen werden üblicherweise explizit im Rahmen der jeweiligen Vergabe (Direktvergabe oder Wettbewerb) geregelt und sind daher vollkommen ungeeignet, auf Landesebene abstrakt und theoretisch beantwortet zu werden.

Im Ergebnis wird der ÖSPV zu Lasten der lokalen Aufgabenträger (und ggfls. der Fahrgäste) teurer:

Die Vorgabe von Standards für Tarif, Vertrieb, Marketing an die ÖSPV-Unternehmen berührt unmittelbar die kommunalen Haushalte, da

- entweder die Ausgleichszahlungen der Kommunen für gemeinwirtschaftliche

	<p>Verpflichtungen ansteigen werden</p> <ul style="list-style-type: none"> • oder erstmalig entstehen, da sich durch höhere Standard oder weiteren Tarifvorgaben eigenwirtschaftliche Verkehre in gemeinwirtschaftliche umwandeln.
<p>12. Auf welche Weise könnte der Einfluss der lokalen Ebene gegenüber der übergeordneten regionalen Ebene und der Landesebene beibehalten bzw. gestärkt werden?</p>	<p>Entscheidend für die Fortsetzung der Erfolgsgeschichte im SPNV ist, dass die funktionierenden Strukturen in den Regionen unter Einbindung der kommunalen Ebene und den Verkehrsunternehmen beibehalten, gestärkt und weiterentwickelt werden. Das kann beispielsweise kooperationsraumübergreifende Organisationen auf Landesebene, aber in kommunaler Hand erfolgen.</p> <p>Die Projektorganisation zum RRX kann hier als positives Beispiel dienen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lenkungskreis als Entscheidungsgremium, bestehend aus den Verbandsvorstehern der 3 Räume und dem Verkehrsministerium • Projektmanagementgruppe, bestehend aus Verantwortlichen der 3 Räume als verlängerter Arm des Lenkungskreises (zur Koordination der laufenden Arbeiten und zur Vorbereitung der Entscheidungen und für die Regelung des Tagesgeschäfts) • Projektarbeitsgruppe, bestehend aus Mitarbeitern der 3 Räume (für das Tagesgeschäft), die zentral die Verträge rund um den RRX betreuen. <p>Als weiteres Instrument ist auch der Abschluss von Kooperationsabkommen zwischen dem Land und den Kooperationsräumen ähnlich dem RRX-Grundsatzvertrag denkbar. Darin können dann einvernehmlich die Ziele und Rahmenbedingungen für die Vergabe einzelner SPNV-Netze festgelegt werden.</p>

II. Fragen zur Optimierung der heutigen Organisationsformen des SPNV und ÖSPV in Nordrhein-Westfalen:

Frage	Antwort
<p>1. Was spricht für die Beibehaltung der gegenwärtigen Strukturen?</p>	<p>Seit der Regionalisierung des SPNV wird in NRW in regelmäßigen Abständen über die Aufgabenträgerstruktur diskutiert.</p> <p>Mit der Novellierung des ÖPNVG im Jahr 2008 wurde eine Neuordnung für den SPNV-Bereich in drei Regionen vorgenommen, die bewiesen hat, dass mit dem heutigen Instrumenten und der Zusammenarbeit mit dem Land NRW das Leistungsangebot zukunftsfähig weiter entwickelt werden kann. Die permanente Diskussion der Aufgabenträgerstruktur steht der positiven Entwicklung des Leistungsangebotes diametral entgegen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Nutzerzahlen im SPNV haben sich überproportional in Bezug auf die Leistungserweiterungen entwickelt. Die integrale Angebotsplanung ermöglicht eine optimale Verzahnung zwischen Bus und Bahn. Noch vorhandene Schwachstellen haben weniger mit planerischen, sondern mehr mit finanziellen Rahmenbedingungen zu tun. Auch durch die beschlossene Umstellung des S-Bahn Taktes im Ruhrgebiet (15/30 Minuten Takt) können die Umsteigebeziehungen zum übrigen Regionalverkehr (30/60 Minuten Takt) weiter optimiert werden. Der Fahrzeugpark in NRW wurde im Rahmen der Vergabeverfahren fast vollständig durch Neufahrzeuge qualitativ ersetzt. • Ebenso braucht sich das Tarifgefüge in NRW nicht hinter anderen Bundesländern zu verstecken. Die landesweite Möglichkeit, mit einem Ticket Bus und Bahn in NRW nutzen zu können, ist weitaus nicht in allen Bundesländern umgesetzt, auch nicht in den Ländern mit Landesnahverkehrsgesellschaften.

	<p>In Westfalen wird zum 01.08.2017 die Tariflandschaft neu strukturiert. Mit dem WestfalenTarif kommt in mehr als der Hälfte der Fläche von NRW ein neuer Verbundtarif hinzu, der die vorhandenen fünf Gemeinschaftstarife ablöst. Die Weiterentwicklung des NRW Tarifs zu einem unternehmensunabhängigen Tarif sollte Ziel aller Akteure in NRW sein. Die Möglichkeiten der Digitalisierung werden künftig genutzt, Tarifgrenzen für die Fahrgäste weiter zu minimieren.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durch die vorhandenen Kompetenzcenter im Land NRW werden die unterschiedlichsten Themen koordiniert. Hier bieten die vorhandenen Strukturen die Möglichkeit, da wo es sinnvoll und finanzierbar ist, kundenfreundliche und standardisierte Lösungen anzubieten. Einseitige Festlegungen können allerdings nur akzeptiert werden, wenn Sie sich ggf. aus Kostensynergien finanzieren oder im Rahmen ergänzender Finanzierungen rechtlich sicher umgesetzt werden können. <p>In den letzten Jahren haben sich die Rahmenbedingungen für die Durchführung von SPNV-Vergabeverfahren weitestgehend harmonisiert. Neben grundlegenden Regelungen zur Festlegung von Brutto-Verkehrsverträgen und Umgang mit Fahrzeugfinanzierungsmodellen wurden auch die Vergabeunterlagen und die damit verbunden Anforderungen standardisiert.</p> <p>Zur effektiven und einheitliche Abwicklung von gemeinsamen Wettbewerbsverfahren wurden die Aufgaben bereits in der Vergangenheit gebündelt. Insbesondere die Umsetzung des RRX-Projekte nach den Vergabeentscheidungen belegt die konstruktive gemeinsame Realisierung dieses komplexen Projektes. Ein Lenkungskreis der beteiligten Aufgabenträger unter Einbindung des Landes entscheidet.</p>
<p>2. Welche Defizite bestehen in der Kooperation zwischen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dass an der einen oder anderen Stelle die Kommunikation zwischen den

<p>Land und Zweckverbänden, und wie könnten diese behoben werden?</p>	<p>Kooperationsräumen und dem Land verbessert werden kann, ist unbenommen. Dazu haben wir im Eckpunktepapier Vorschläge unterbreitet.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zudem bietet auch insoweit das derzeitige ÖPNVG ausreichend Instrumente. So haben die Zweckverbände regelmäßig einen Bericht über ihre Zusammenarbeit vorzulegen. • Ebenfalls wird zugestanden, dass die Tarife in den Übergangsbereichen zwischen den Räumen noch Optimierungspotenzial haben. Aber angesichts der rechtlichen Rahmenbedingungen zum Tarifgestaltungsrecht ist eine wie auch immer ausgestaltete Landesorganisation das dazu <u>ungeeignetste Instrument</u>. Das Land hat im ÖSPV, sofern es nicht auch in diesem Bereich die Aufgabenträgerschaft übernimmt, keinen Einfluss. • Wie bereits in dem als Anlage beigefügten Eckpunktepapier sowie bei den verschiedenen vorherigen Fragen ausgeführt, bieten die bisherigen Instrumente ausreichende Mechanismen der Kooperation zwischen Land und Zweckverbänden. Weiterer Maßnahmen bedarf es aus Sicht der SPNV Aufgabenträger nicht.
<p>3. Wie können die Interessen des Landes bei der Gestaltung von SPNV/ÖSPV und regionale/lokale Besonderheiten durch eine Weiterentwicklung der gegenwärtigen Strukturen gestärkt werden?</p>	<p>Das Land ist bereits heute in alle strategischen Fragen eingebunden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Festlegung und Weiterentwicklung des SPNV-Netzes im Landesinteresse verlangt das Einvernehmen zwischen Land und Kooperationsräumen. • Das Land NRW wird, auch wenn eine gesetzliche Verpflichtung der Kooperationsräume nicht besteht, bei der Vergabe von SPNV-Leistungen im besonderen Landesinteresse auf vertraglicher Ebene (RRX-Grundlagenvertrag) intensiv eingebunden. • Das Land setzt - gemeinsam mit den Kooperationsräumen - über die bestehenden 5

	<p>KompetenzCenter Standards für den gesamten ÖPNV in NRW.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im ÖPNV -Bedarfsplan definiert das Land u.a. die Weiterentwicklung der SPNV-Infrastruktur. <p>Diese bereits vorhandenen Instrumente können intensiver genutzt werden. Insbesondere die Einbindung des Landes auf vertraglicher Ebene ist ein geeignetes Instrument.</p>
<p>4. Mit welchen Modellen kann eine möglichst ortsnahe Beteiligung der Fahrgäste und der Kommunen bei den Fragen nach dem Angebot des Schienennetzes erreicht werden?</p>	<p>Die Organisationen der SPNV-Aufgabenträger der erfüllen diese Anforderungen:</p> <p><u>VRR AöR:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Beteiligung der Fahrgastverbände in den Ausschüssen • Beteiligung der Gewerkschaften in den Ausschüssen • Kommunale Vertreter aus allen Regionen in den Ausschüssen und im Verwaltungsrat • Einbindung der Unternehmen über Unternehmensbeirat • Einbindung der Verwaltungen über einen Arbeitskreis • Erarbeitung von verbindlichen Richtlinien nur unter Beteiligung der Verkehrsunternehmen und der lokalen Aufgabenträger • Vereinbarungen mit den Behindertenverbänden <p><u>NWL:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Einbindung der Fahrgäste und Interessenvertretungen über regionale Beiräte vor Ort • Unmittelbare Einflussnahmemöglichkeiten der Kommunen über die dezentrale Struktur des NWL • Weitere Einbindung der Kommunen über einen Arbeitskreis der Gebietskörperschaften auf westfälischer Ebene • Zielgerichtete Diskussionen mit Interessenverbänden bereits im Vorfeld von Veränderungen (z.B. WestfalenTarif)

5. Wie können Abstimmungsprozesse zum SPNV-Netz und -Angebot und zur Infrastruktur vereinfacht und verschlankt werden?

- Die Weiterentwicklung der SPNV Infrastruktur ist für die Qualität des Angebotes von entscheidender Bedeutung. Neben der Weiterentwicklung der Infrastruktur bei Maßnahmen des BVWP (Beispiel RRX) gibt es aber auch auf der Landesebene Handlungsoptionen, die es gezielt zu nutzen gilt. So wurde beispielsweise auf der Grundlage der Koalitionsvereinbarung in NRW ein SPNV Beirat gegründet, der landesweit u.a. unter Beteiligung des Landes, der SPNV Aufgabenträger, der DB Infrastrukturunternehmen aber auch von Interessenvertretungen eine Vielzahl von Infrastrukturmaßnahmen kurzfristiger und langfristiger Art zusammengetragen, die es gilt, in die Umsetzung zu bringen. Vielfach können auch durch kleinere Maßnahmen wichtige qualitative Verbesserungen in der Infrastruktur erreicht werden. Die entsprechenden Maßnahmenpakete wurden sowohl vom Verkehrsausschuss des Landes als auch den SPNV Aufgabenträgern befürwortet. Hier gilt es, gezielte Umsetzungsschritte einzuleiten und die Fördermechanismen der LuFV und des ÖPNVG gezielt einzusetzen. Es wäre sicherlich sinnvoll, diesen SPNV Beirat auch für die Umsetzung der Maßnahmenpakete zu nutzen und den Verkehrsausschuss des Landtages regelmäßig über den Stand der Umsetzung von Maßnahmen zu informieren.
- Bereits heute findet ein Austausch von Planungen und gemeinsame Planungen im Rahmen des ITF-Arbeitskreises statt, der unter der Federführung des Ministeriums tagt. Weiterhin besteht ein Kompetenzzentrum ITF, das landesweite, konzeptionelle Planungen übergreifend für ganz NRW erarbeitet.
- Um eine einheitliche übergreifende Planung in Zukunft auszubauen, könnten die Planungen und Weiterentwicklungen im SPNV auch mit einer Entscheidungsebene

	<p>analog dem RRX-Lenkungskreis versehen werden.</p>
<p>6. Wie könnte eine gleiche Qualität, Ausstattung in Netz, Takt u.ä. in vergleichbaren Siedlungsstrukturen der unterschiedlichen Landesteile garantiert werden?</p>	<p>Hier ist zwischen den unterschiedlichen Zuständigkeiten zu differenzieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Für die Netze liegt die Zuständigkeit bei den DB-Infrastrukturunternehmen (Trasse, Stationen). Eine Garantie für eine gleiche Qualität und Ausstattung wird DB nicht geben (können). - Für den Betrieb (Fahrzeuge, Qualitätsstandards, Fahrplan, Takte, etc.) liegt die Zuständigkeit beim jeweiligen SPNV-Aufgabenträger. Diese haben bisher sichergestellt, dass fast überall in NRW neue bzw. neuwertige Fahrzeuge zum Einsatz kommen (oder kommen werden). Das Leistungsangebot wurde ebenso (fast) überall verdichtet bzw. verbessert. In allen Räumen wurden zum Teil in erheblichem Umfang alte Strecken reaktiviert. Um allerdings beispielsweise den Schweizer Standard zu erreichen, sind völlig andere Prozesse, insbesondere Planungsprozesse mit entsprechenden Zielvereinbarungen, erforderlich. Hierzu muss insbesondere die Infrastrukturausbauplanung auf ein gemeinsames Angebotszielkonzept ausgerichtet und ausgebaut werden.
<p>7. Wie können Overhead- und Regiekosten minimiert werden?</p>	<p>Die Kooperationsräume haben bereits Overhead- und Regiekosten minimiert, insbesondere durch</p> <ul style="list-style-type: none"> • die gemeinsame Abwicklung und Überwachung der RRX-Verträge, • standardisierte Verwaltungsvereinbarungen, • die Standardisierung bei der Durchführung von Vergabeverfahren, • das in allen Verwaltungsvereinbarungen festgelegte Federführerprinzip. <p>Für die meisten der Aufgabenbereiche hat sich die dezentrale Abwicklung bei den drei</p>

	<p>Aufgabenträgern in NRW positiv etabliert. Insbesondere durch die lokale Nähe wird ermöglicht, dass betriebliche, ggf. infrastrukturelle und andere Probleme innerhalb der Abwicklung von Verkehrsverträgen zeitnah erkannt werden und Gegenmaßnahmen ergriffen werden können.</p> <p>Bei übergreifenden SPNV-Linien von zwei und mehr Aufgabenträgern wurde in der Vergangenheit das Federführerprinzip angewendet. Hierbei fungiert ein Aufgabenträger in dessen Bedienungsgebiet der größte und verkehrlich relevante Anteil besteht als übergreifender Ansprechpartner gegenüber den Vertragspartnern.</p>
<p>8. Wie hoch ist der Anteil an SPNV-Leistungen, die sich ausschließlich im Verkehrsgebiet eines Aufgabenträgers befinden und wie hoch ist der Anteil auch Aufgabenträger- bzw. landesübergreifender Verkehre zu Niedersachsen, Hessen, oder Rheinland-Pfalz, aber auch zu den Niederlanden?</p>	<p>Der SPNV in NRW wird derzeit in 37 Teilnetzen, in denen zum größten Teil mehrere Linien zusammen vertraglich verankert sind, gemanagt. Bezogen auf die Beteiligung von Aufgabenträger stellt sich folgende Aufteilung der SPNV-Linien in NRW dar:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 7 Netze liegen im Verantwortungsbereich von einem alleinigen Aufgabenträger ➤ 9 Netze liegen im Verantwortungsbereich mehrerer NRW-Aufgabenträger ➤ 21 Netze liegen im Verantwortungsbereich von Aufgabenträgern aus NRW und Beteiligung von Aufgabenträgern außerhalb NRW (LNVG, Region Hannover, NVV, RMV, SPNV-Nord, Niederlande, Belgien)
<p>9. Welche Vor- und Nachteile werden bei den Organisationsmodellen von anderen Bundesländern, beispielsweise im mit Abstand Flächengrößen Bayern, gegenüber dem zurzeit gültigen in Nordrhein-Westfalen gesehen?</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Bundesländer haben sich bei der Umsetzung der Regionalisierung und bei der Festlegung der SPNV-Aufgabenträger nicht für ein einheitliches, sondern vor dem Hintergrund der jeweiligen Bevölkerungsstruktur, Raumordnung und historischen Rahmenbedingungen für unterschiedliche Modelle entschieden. ➤ Insofern ist auch ein Vergleich der Modelle schwer möglich, da die Ausgangsvoraussetzungen gänzlich unterschiedlich sind.

Während z.B. der Zentralismus in Bayern historisch bedingt stärker verwurzelt ist und damit auch im Bereich des SPNV eine zentrale Landesgesellschaft geschaffen wurde, haben Bundesländer wie z.B. NRW und Niedersachsen mit mehreren Oberzentren und ländlichen Gebieten eine weitere Aufgliederung der Zuständigkeiten vorgenommen:

- Landesgesellschaft:

Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt, Thüringen, Bayern, Saarland

- Landesverwaltung:

Hamburg (bedient sich des HVV)

Berlin und Brandenburg (bedienen sich des VBB), Bremen (bedient sich VBN?),

- Zweckverbände bzw. Verbände:

NRW, Rheinland-Pfalz, Sachsen, Hessen

- „Zwitterlösung“:

Niedersachsen : ÖPNV-Gesellschaft des Landes für den ländlichen Raum, jeweils Zweckverbände für die Ballungsräume Hannover und Braunschweig

Baden-Württemberg: ÖPNV-Gesellschaft des Landes für den ländlichen Raum, Kommunalverband für Großraum Stuttgart, Verbund RNV für Region Rhein-Neckar (Großraum Mannheim, Heidelberg, Ludwigshafen)

➤ Der entscheidende Faktor für den Erfolg im SPNV ist angesichts der Erfahrungen in den Bundesländern nicht die jeweilige Organisationsstruktur. Ausschlaggebend ist die Qualität und Kreativität des vorhandenen Personals und der jeweils eingeräumte Freiheitsgrad. Politische Restriktionen haben sich überall als kontraproduktiv bei der Entwicklung des SPNV erwiesen.

➤ Die Organisation „Landeseisenbahngesellschaft“ ist nicht gleichbedeutend mit Erfolg. So hat die Landesnahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg das erfolgreiche VRR-Finanzierungsmodell zu einem baden-württembergischen Modell weiterentwickelt und damit große Erfolge bei der

	<p>Wettbewerbsintensität und Wirtschaftlichkeit (im Vergleich zu den vorher praktizierten Direktvergaben) erzielt.</p> <p>➤ Hessen hat mit der dezentralen Organisation in den Verbundstrukturen (RMV, NVV, RNV) große Erfolge bei der Wirtschaftlichkeit erzielt.</p>
<p>10. Durch welche konkreten Maßnahmen könnten etwaige Vorteile aus dem Modell aus dem Abschnitt I in der jetzigen Organisationsstruktur umgesetzt werden?</p>	<p>Die stärkere Einbindung des Landes bei Themen im SPNV über die gesetzlichen Vorgaben im ÖPNVG und auf der Kooperationsebene wurde bereits mehrfach als zentrale Punkte seitens der Kooperationsräume vorgeschlagen (z.B. öffentlich-rechtliche Verträge zwischen Land und Kooperationsräumen).</p> <p>Auf die Antworten zu den vorhergehenden Fragen wird insofern verwiesen.</p>