



Eckpunktepapier der Kooperationsräume zur Enquetekommission IV

Die Landesregierung NRW hat in dem aktuellen Gesetzgebungsverfahren zur Novellierung des ÖPNVG NRW betont, dass die Regelungen im ÖPNVG NRW und insbesondere die kommunale Aufgabenträgerschaft sich grundsätzlich bewährt haben. Obwohl also auch nach der Einschätzung der Landesregierung insbesondere auf der Ebene der Verteilung der Zuständigkeiten offensichtlich kein Handlungsbedarf besteht, wird in politischen Kreisen vereinzelt die Meinung vertreten, dass die Etablierung des Landes als Aufgabenträger für den SPNV im Landesinteresse (alle RRX-Linien, alle RE-Linien, langlaufende RB-Linien, sonstige SPNV-Linien im Landesinteresse) weitere Potenziale im SPNV in NRW mit sich bringen würde.

Aus der Sicht der SPNV-Aufgabenträger in NRW stehen dieser politischen Aussage erhebliche verkehrliche, wirtschaftliche und rechtliche Bedenken entgegen. Weder sprechen sachliche Argumente noch die Erfahrungswerte und/oder die von der Landesregierung anzustellende Prognoseentscheidung für die Einziehung einer weiteren Ebene in Form einer „Aufgabenträgerschaft des Landes“.

- **Das größte bundesweite Eisenbahnprojekt (RRX) wurde (und wird auch zukünftig) gemeinschaftlich zwischen den Kooperationsräumen und dem Land erfolgreich realisiert:**

Die Kooperationsräume haben bisher bei den Vergaben von landesweiten SPNV-Linien immer auch die Interessen des Landes berücksichtigt. Die Einbindung und Berücksichtigung der Landesinteressen ist bei der RRX-Ausschreibung besonders deutlich. Der RRX-Grundlagenvertrag regelt vorbildlich die Zusammenarbeit zwischen Land und Kooperationsräume. Im RRX-Lenkungskreis ist das Verkehrsministerium seit Beginn der Vorarbeiten zu RRX mit Sitz und Stimme vertreten.

- ❖ Gemeinsame Entwicklung und Anwendung des RRX-Modells
- ❖ Projektleitungskreis besteht aus Vertretern der Kooperationsräume und des Verkehrsministeriums
- ❖ Gemeinsame Projektmanagementgruppe der Kooperationsräume (Umsetzung und Überwachung aller RRX-Verträge)

- **Zusammenarbeit zwischen den Kooperationsräumen funktioniert:**

Entgegen anderslautender Aussagen funktioniert die kooperationsraumübergreifende Zusammenarbeit. Die Kooperationsräume haben in sämtlichen und zum Teil hochkomplexen Fragestellungen trotz zum Teil divergierender Ausgangspositionen einvernehmliche Lösungen erzielt.

- ❖ Gemeinsame Vergabe von mehr als 16 raumübergreifenden SPNV-Verträgen seit 2002
- ❖ Einigung der Kooperationsräume zu Brutto/Netto-Verkehrsverträgen
- ❖ Entwicklung und Anwendung der VRR-Fahrzeugfinanzierung
- ❖ Standardisierung und Harmonisierung der Vergabeunterlagen

- **Das aktuelle ÖPNVG hat sich bewährt:**

Die gesetzlichen Rahmenbedingungen zur Zusammenarbeit (insbesondere in § 6 Absatz 1 und Absatz 2) haben sich in der Praxis bewährt durch (mittlerweile standardisierte) Verwaltungsvereinbarungen und Aufgabenübertragungen zwischen den Räumen.

- **Land ist eingebunden:**

- ❖ 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 KompetenzCenter Standards für den gesamten ÖPNV in NRW.
- ❖ Im ÖPNV -Bedarfsplan definiert das Land u.a. die Weiterentwicklung der SPNV-Infrastruktur.

- **Vorreiterrolle im Wettbewerb**

- ❖ Die Übertragung der Aufgabe Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV auf die 3 Kooperationsräume war ein entscheidender Faktor, dass die SPNV-Aufgabenträger in NRW eine Vorreiterrolle im SPNV-Wettbewerb in Deutschland eingenommen haben.
- ❖ Durch die Übernahme der Einnahmenrisiken im Rahmen des Vergabeverfahrens (Bruttoverträge) wurde ein großer Schritt zu einer höheren Wettbewerbsintensität gemacht.
- ❖ Im Ergebnis wurden durch den Wettbewerb im SPNV erhebliche Kostenentlastungen erzielt, die wiederum in Mehrverkehr zugunsten des Fahrgastes (mehr Leistungen, bessere Qualitäten, Streckenreaktivierung) investiert werden konnten.

- **Kooperationsräume schaffen Branchenstandard:**

Die von den Kooperationsräumen entwickelten und angewandten Fahrzeugfinanzierungs- und Ausschreibungsmodelle sowie die harmonisierten Verfahrensunterlagen sind bundesweit führend und definieren mittlerweile insbesondere im Bereich der Fahrzeugfinanzierung den Branchenstandard.

- **Land würde Vertragspartner in fast allen Einnahmenaufteilungsverfahren:**

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 müsste. Im Ergebnis würde das Land mittelbar Vertragspartner der Einnahmenaufteilungsverträge fast aller Verbände und Tarifgemeinschaften werden.

- **Land würde Rechtsnachfolger in den Darlehensverträgen:**

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.

- **Gefährdung der aktuellen Verbundstruktur:**

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 (Westfalenarif) werden konterkariert.

- **Eingriff in die kommunale Selbstverwaltung:**
Erhebliche rechtliche Bedenken und Zweifel an der Rechtmäßigkeit des Eingriffs in die Selbstverwaltungsgarantie bestehen, wenn Entscheidungen auf der Ebene des Landes zur Angebotsgestaltung durch Standards und Leitlinien zur Kostenlast der Kooperationsräume bzw. lokaler Aufgabenträger getroffen werden.

- **Vorgaben des Landes zu Tarif und Vertrieb erhöhen Kostenlast der Kommunen:**
 - ❖ Festlegungen des Landes in verpflichtenden Standards (Digitalisierung, Marketing, Fahrgastinformation, Fahrzeuge) bzw. Tarifleitlinien führen ggfls. zu höheren Kosten der Verkehrsunternehmen und damit zu einem höheren Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, die von den lokalen Aufgabenträgern zu tragen sind.
 - ❖ 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.

- **Es gibt keine SPNV-Linien ausschließlich im Landesinteresse:**
Es gibt keine SPNV-Linien, die **ausschließlich** im Landesinteresse verkehren, und es gibt auch keine Linien, die **ausschließlich** im lokalen oder regionalen Interesse verkehren.
 - ❖ 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 existentiellern 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.
 - ❖ Der derzeitige Verlauf der RE- und RB-Linien orientiert sich an den Verkehrsbedürfnissen der Bevölkerung, ist in weiten Teilen historisch gewachsen und das Ergebnis eines integralen Planungsprozesses im ganzen Land NRW unter Berücksichtigung der örtlichen Belange der lokalen Aufgabenträger. Beispielhaft erwähnt sei hier der grenzüberschreitende Verkehr Gronau-Enschede, der dem wachsenden Mobilitätsbedürfnis in der Grenzregion Rechnung trägt.
 - ❖ Die Kooperationsräume garantieren die zweckentsprechende Verwendung der für den SPNV zur Verfügung stehenden Finanzmittel (Regionalisierungsmittel, Fahrgeldeinnahmen) und verhindern dadurch die Abschöpfung der Mittel für andere fiskalische Interessen. Die Abschöpfung der Einnahmen in den jeweiligen Räumen zur anderweitigen Nutzung ist nicht akzeptabel.
 - ❖ Deshalb sind auch bei langlaufenden SPNV-Linien sowohl die Interessen des Landes als auch die Interessen der Regionen zu berücksichtigen.

Das derzeitige ÖPNVG bietet bereits jetzt ausreichende Instrumente, die Landesinteresse bei der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV einzubinden. Gerade die zukunftsorientierten Themen wie z.B. die Digitalisierung erfordern eine enge und partnerschaftliche Zusammenarbeit aller Akteure (Land, Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen) in NRW:

- **Stärkere Nutzung der vorhandenen Instrumente:**

- ❖ Einbindung der Landesinteressen über öffentlich-rechtliche Kooperationsverträge zwischen Land und Kooperationsräume
- ❖ Vereinbarungen zur Aufgabenübertragung zwischen den Kooperationsräumen.
- ❖ Die Zusammenarbeit bei kooperationsraumübergreifenden Themen wird weiter optimiert. So arbeiten die Kooperationsräume im Bereich Tarif, insbesondere bei den Übergangstarifen, intensiv an Lösungen mit dem Ziel, dass der Fahrgast eine Tarif- oder Verbundgrenze nicht mehr wahrnimmt. Dem Kunden soll z.B. schnellstmöglich eine einfache verständliche Lösung im Wege des E-Ticketings und des E-Tarifs angeboten werden.

- **Verbesserung der Kommunikation:**

- ❖ Zur Verbesserung der Kommunikation zwischen Land, Landespolitik und Kooperationsräumen bieten wir einen regelmäßigen Informationsaustausch im Verkehrsausschuss an. Wir schlagen einen „Sachstandsbericht der SPNV-Aufgabenträger“ als ständig wiederkehrenden Tagesordnungspunkt in den Sitzungen des Verkehrsausschusses vor. Die Zuständigkeit für die Betriebsleistungen liegt bei den Kooperationsräumen.
- ❖ Zur Optimierung der Informationsflüsse und zur besseren Verzahnung der KompetenzCenter mit dem Land schlagen wir analog zum Lenkungskreis RRX einen gemeinsamen Lenkungskreis für alle Kompetenzcenter vor. (Zusammensetzung analog RRX: Ministerium plus Kooperationsräume plus Leiter KC).