

BOGESTRA 44782 Bochum

nur per E-Mail:
anhoerung@landtag.nrw.de

Landtag Nordrhein-Westfalen
Postfach 10 11 43
400002 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
16/3424

A25

Universitätsstraße 58
44789 Bochum

Postfach 10 03 49
44703 Bochum

Telefon: (02 34) 3 03-0
USt-IdNr. DE 124 090 638

Bearbeitung:
Dimitri Springer

Bus + Bahn:
Die BOGESTRA ist zu erreichen
mit öffentlichen Verkehrsmitteln
der Linien U35, 349, 353, 354, 356 und 365
Haltestelle: „Oskar-Hoffmann-Straße“
Internet: www.bogestra.de

E-Mail: @bogestra.de
Durchwahl: - 2316
Telefax: - 3316

Ihre Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen bei der Antwort bitte angeben
FR/FRA/Weiterentwicklung von Organisation

Datum
10.02.2016

Weiterentwicklung – Anhörung EK IV – 26.02.2016

hier: Weiterentwicklung von Organisation, Struktur und Vertrieb
Anhörung der Enquetekommission IV zur Finanzierung, Innovation und Nutzung des
Öffentlichen Personenverkehrs (FINÖPV) am 26. Februar 2016
Schriftliche Stellungnahme der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen Aktiengesellschaft
(BOGESTRA) zu der Fragestellung zu Block A

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir nehmen Bezug auf Ihr Schreiben vom 17. Dezember 2015 und dürfen wie folgt zu den in dem
Fragenkatalog angesprochenen Themen Stellung beziehen:

Block A: Weiterentwicklung von Organisation und Struktur (inkl. Finanzierungsströme)

- Die Organisation des SPNV kann aus Sicht der BOGESTRA sowohl durch Landesgesellschaften als auch durch regionale Verkehrsverbände erfolgen. Grundlage dessen sollte in beiden Fällen eine strukturierte und abgestimmte Zusammenarbeit innerhalb des Landes auf Ebene des SPNV erfolgen. Bewährt hat sich aus Sicht der BOGESTRA den SPNV in den Strukturen des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr AöR (VRR) zu organisieren und zu koordinieren. Der SPNV in seiner Zubringerfunktion bedarf natürlich einer Verzahnung mit den lokalen ÖSPV. Dazu ist zu betonen, dass rein auf Grundlage des Verkehrsaufkommens 85 % der Beförderungsleistungen lokal im ÖSPV erfolgen und 15 % Beförderungsleistungen im übergreifenden SPNV stattfinden. Eine Abstimmung der Verkehrsangebote, Takte und Qualitäten zwischen SPNV-Aufgabenträger bzw. SPNV-Erbringer und den lokalen Aufgabenträgern und ÖSPV-Unternehmen ist daher aus Sicht der BOGESTRA unabdingbar. Sicherstellung eines integrierten Verkehrsangebotes kann aus Sicht des Verkehrsunternehmens durch eine gleichberechtigte Abstimmung auf Ebene Verkehrsverbund (SPNV-Aufgabenträger), Aufgabenträgerkommune und lokales Verkehrsunternehmen erfolgen. Dabei erscheint es vorzugswürdig, einen Abgleich der Anforderungen von ÖPNV und SPNV auf lokaler Ebene durchzuführen, da die Nahverkehrsbedürfnisse je nach Aufgabenträger doch recht unterschiedlich erscheinen. Ob eine Schaffung einer Landesnahverkehrsgesellschaft mit den entsprechenden Gremienstrukturen zur Folge hätte, dass die Abläufe gestrafft und ein besseres und integriertes Verkehrsangebot erreicht werden kann, erscheint daher eher zweifelhaft.

Aufsichtsrat

Oberbürgermeister
Thomas Eiskirch
Bochum, Vorsitzender

Vorstand

Dipl.-Kfm. Andreas Kerber
Dipl.-Betriebsw. Gisbert Schlotzhauer

Firmensitz

Bochum, eingetragen beim
AG Bochum unter HRB 1

Bankkonten

Sparkasse Bochum
IBAN: DE05 4305 0001 0001 3004 82
BIC: WELADED1BOC
Sparkasse Gelsenkirchen
IBAN: DE68 4205 0001 0101 0995 09
BIC: WELADED1GEK

Sparkasse Herne
IBAN: DE42 4325 0030 0000 0926 92
BIC: WELADED1HRN
Sparkasse Witten
IBAN: DE47 4525 0035 0000 0444 12
BIC: WELADED1WTN

2. Die drei Zweckverbände VRS, VRR und NVR sind auf Grund von Topografie, Bevölkerungsdichte und der kommunalen und regionalen Struktur sehr unterschiedlich organisiert. Letztlich müsste für eine Chancen- und Risikobewertung tatsächlich die Vorzüge der jeweiligen Organisationsstrukturen im Rahmen einer Matrix nebeneinander gelegt werden. Für den VRR gesprochen, hat sich insbesondere bewährt, dass Themen der EU-konformen Finanzierung, des Ausgleichs bei der Einnahmenaufteilung sowie die verbundweiten Lösungen bei Ticketprodukten in den dazu gewachsenen bewährten Strukturen diskutiert und letztlich verabschiedet wurden. Insofern würde sich aus Sicht des Verkehrsunternehmens BOGESTRA ein Best-Practice-Ansatz empfehlen. Dieser könnte so aussehen, dass die in polyzentrischen Räumen wie im Ruhrgebiet als auch der Fläche sowie der Landeshauptstadt zu weiten Teilen bewährten organisatorischen Strukturen für Abstimmungs- und Entscheidungsprozesse als Best-Practice-Ansatz gelten sollten.

3. Die Organisationsstrukturen haben sich je nach der Themenstellung unterschiedlich bewährt. Im Hinblick auf die Rolle SPNV-Aufgabenträger ist aus Sicht der Anteilseignerstadt des Verkehrsunternehmens die Abstimmung der Grundaufgabe SPNV-Organisation als Abstimmung mit dem örtlichen SPNV-Angebot und damit verbundenen Aufgaben und Kosten verbesserungswürdig. Die Verbundaufgaben Abwicklung der Einnahmemaufteilung und der EU konformen Finanzierung von Verkehrsleistungen, sowie Umsetzung und Beratung zum ÖPNV-Rechtsrahmen werden aus Sicht der BOGESTRA in einer durchaus konsensfähigen und guten Qualität erbracht. Bei den Fragen des Zuwendungsmanagements ist die operative Abwicklung von Zuwendungsfragen sicherlich im VRR besonders positiv hervorzuheben. Im Hinblick auf die Fragestellung, welche Fördertatbestände insgesamt zuschussfähig sein sollen, wäre aus Sicht des Verkehrsunternehmens als auch der Aufgabenträgerstädte Gelsenkirchen und Bochum eine konkretere Abstimmung und Harmonisierung zwischen den Verkehrsverbänden zweckmäßig. Auch scheint es ein Ungleichgewicht zu geben, was die Förderzusagen und Fördertopfhöhe zwischen den einzelnen Zweckverbänden angeht. Allerdings besteht ein Potenzial für Ziel- und Interessenskonflikte, wenn die Fragen der Verteilung der Einnahmen im Verbund, sowie die Zuweisung von Fördermitteln einerseits und die SPNV Aufgabenträgerschaft einschließlich der wirtschaftlichen Verantwortung andererseits in einem Zuständigkeitsbereich zusammengefasst sind.

4. Im Hinblick auf die Fragestellung harmonisierter Zuwendungspolitik und einheitlicher Fördertatbestände sowie der Vollintegration SPNV und Harmonisierung mit dem örtlichen SPNV erscheint die Bildung gemeinsamer Koordinierungskreise bestehend aus Zweckverbänden, Aufgabenträger Land, Aufgabenträger Kommune und örtlichen Verkehrsunternehmen sicherlich sinnvoll. Eine landesweite Harmonisierung von Fördertatbeständen und Förderquoten bei Projekten sowie eine grundlegende Neubewertung der Schlüssel für die Mittelzuweisung an die Zweckverbände erscheint aus Sicht der BOGESTRA zwingend erforderlich.

5. Stärkung des Landes im Hinblick auf Aufgabenträgerschaft
Soweit in dem Thema der Focus auf dem SPNV liegt, könnte dies sicherlich ein Alternativmodell zu den drei Verkehrsverbänden und deren Aufgabenträgerschaft in Bezug auf den SPNV sein. Zu klären wäre dann die Abstimmung eines integrierten Taktes des Fahrplans für das Land in Abhängigkeit und Verhältnis mit Mobilitätsbedürfnissen auf lokaler bzw. kommunaler Ebene.

Aufsichtsrat	Vorstand	Firmensitz	Bankkonten	
Oberbürgermeister Thomas Eiskirch Bochum, Vorsitzender	Dipl.-Kfm. Andreas Kerber Dipl.-Betriebsw. Gisbert Schlotzhauer	Bochum, Eingetragen beim AG Bochum unter HRB 1	Sparkasse Bochum IBAN: DE05 4305 0001 0001 3004 82 BIC: WELADED1BOC Sparkasse Gelsenkirchen IBAN: DE68 4205 0001 0101 0995 09 BIC: WELADED1GEK	Sparkasse Herne IBAN: DE42 4325 0030 0000 0926 92 BIC: WELADED1HRN Sparkasse Witten IBAN: DE47 4525 0035 0000 0444 12 BIC: WELADED1WTN

6. Das Modell einer gebündelter Verantwortung hat sicherlich den Vorteil, dass damit sichergestellt werden kann, dass Verkehre integriert erfolgen und für den ÖPN-Kunden nahe Beförderungsketten entstehen. Weiterhin bietet sich dadurch die Möglichkeit, Standards sei es bei Tickets, Vertriebsfragen, Kundeninformation oder im Hinblick auf Kundenkommunikation zu setzen. Ein Thema, welches zu diskutieren ist, ist die weitere Stärkung der Aufgabenträgerinteressen in einem zentralen Modell wie im VRR. Letztlich sehen die kommunalen Verkehrsunternehmen in Ihrer Funktion als integrierte Mobilitätsanbieter im Hinblick auf die von ihnen erbrachte Kundendienstleistung den Kunden (85 % der gesamten Beförderungsdienstleistung) ein Ungleichgewicht zum SPNV. Gegebenenfalls könnte die Doppelrolle SPNV-Aufgabenträger und Verbundaufgaben im VRR zu Zielkonflikten führen. Dies wäre vielleicht mit einer dezentralen Verantwortung besser zu koordinieren.

7. Das bestehende Modell sieht ja eine Bündelung von Aufgaben vor. Der kommunale ÖSPV soll auch kommunale Aufgabe bleiben. Insofern ist die Erstellung, Verabredung und letztendlich der Ausgleich für die erbrachte Verbundverkehrsleistung, Aufgabe des lokalen Aufgabenträgers. Diese Aufgaben können und sollten nicht auf einen Zweckverband übertragen werden. Anders liegt es bei delegierten Aufgaben wie dem SPNV oder Aufgaben der Verbundfinanzierung, Abwicklung der EU-konformen Finanzierung. Diese können durchaus auf eine Struktur eines Zweckverbandes übertragen werden. Gegebenenfalls bedürfte es noch entsprechender Gremien, die landesweit geltende Standards, sei es im Bereich Ticketarten, Informationstechnologie, Kundenkommunikation, Fahrzeug-, Abgas- und Umweltstandards gemeinsam verabreden. Dies könnte durch paritätisch besetzte Arbeitskreise sicherlich gestaltet werden.

8. Im Hinblick auf Finanzierungsströme ist aus Sicht der BOGESTRA sicherlich kein Unterschied in den Verbundräumen, da die Finanzierung des kommunalen ÖSPV üblicherweise über dort vorhandenen Strukturen gegebenenfalls unter der Hinzunahme von Querverbundlösungen erfolgt. Dies wird soweit erkennbar, unterschiedlich gehandhabt, aber immer den Ausprägungen des jeweiligen kommunalen Umfeldes bzw. des ländlichen Raumes angepasst. Bei der Fördermittelverteilung ist auch im Hinblick auf die erforderlichen Ersatzinvestitionen in die recht alte Stadtbahninfrastruktur im Ruhrgebiet ein gewisses Ungleichgewicht zu erkennen. Hier sind auch vor dem Hintergrund der begrenzten Mittel der §§ 12 und 13 ÖPNV NRW Investitionszuschüsse, die Förderzugänge recht restriktiv ausgestaltet, so dass Ersatzinvestitionen in die dringend erneuerungsbedürftige Stadtbahninfrastruktur stellenweise nicht erfolgen können. Hier wäre es erforderlich, einen höheren Fördermittelzugang und harmonisierte Förderbedingungen für NRW anzubieten.

...

Aufsichtsrat

Oberbürgermeister
Thomas Eiskirch
Bochum, Vorsitzender

Vorstand

Dipl.-Kfm. Andreas Kerber
Dipl.-Betriebsw. Gisbert Schlotzhauer

Firmensitz

Bochum, Eingetragen beim
AG Bochum unter HRB 1

Bankkonten

Sparkasse Bochum
IBAN: DE05 4305 0001 0001 3004 82
BIC: WELADED1BOC
Sparkasse Gelsenkirchen
IBAN: DE68 4205 0001 0101 0995 09
BIC: WELADED1GEK

Sparkasse Herne
IBAN: DE42 4325 0030 0000 0926 92
BIC: WELADED1HRN
Sparkasse Witten
IBAN: DE47 4525 0035 0000 0444 12
BIC: WELADED1WTN

9. Hierzu kann sinngemäß auf die Aussage zu Ziffer 8 verwiesen werden. Sofern in dem Land, abgestimmt mit den entsprechenden Fachgremien, Standards für innovative Fahrzeuge oder Standards für Stadtbahnssysteme Förderzugang ermöglichen würden, wären damit auch die entsprechenden Effizienzpotentiale zu heben. Gerade vor Ort bedeutet dies, dass durch ein gutes und ständig ausgebautes Netz und attraktiven Verkehrsinfrastrukturen, neuen Fahrzeugen, neuen Bussen als auch bei schrumpfenden Bevölkerungszahlen weiterhin Zuwächse an Fahrgästen zu erzielen sind. Auch im Hinblick auf die Bedürfnisse der jüngeren Generation, die nur nutzt anstatt besitzen zu wollen, wäre hier eine Vielzahl von Themen geeignet, die Anreize für eine Mehrnutzung des ÖPNV und des SPNV geben, damit eine Effizienzverbesserung zu erzielen.
10. Die Aufgabenträger der BOGESTRA haben sich bereits seit längerem in entsprechenden Gremien organisiert um sich zu einheitlichen Standards im Hinblick auf Qualität, Nahverkehrspläne, Innovation, arbeitsmarktpolitische Maßnahmen etc. zu verständigen und letztlich umzusetzen. Damit konnte das Unternehmen BOGESTRA als ein Verkehrsunternehmen, das im Eigentum von zwei Städten Bochum und Gelsenkirchen steht und sechs Aufgabenträger bedient, zu einem Unternehmen entwickelt werden, welches bei einer Beförderungsleistung von ca. 25 Mio. Zug- und Bus-km einen der geringsten Zuschussbedarfe bundesweit aufweist.

Weitere bewährte Kooperationen sind neben dem Netzwerk spurwerk-nrw und die Vertriebsallianz im VRR, zum Beispiel die KöR (Kooperation östliches Ruhrgebiet), worin sich die Verkehrsunternehmen der Dortmunder Stadtwerke AG, Vestische Straßenbahnen GmbH, Straßenbahn Herne-Castrop-Rauxel GmbH und Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG organisiert haben, um ihren Kunden und ihren Aufgabenträgern integrierte, nachhaltige und möglichst kostengünstige Verkehrsangebote anzubieten.

Mit freundlichen Grüßen
Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen
Aktiengesellschaft



Andreas Kerber
Vorstand
Finanzen, Betrieb und Kunde



Gisbert Schlotzhauer
Vorstand
Personal, Kommunikation und Infrastruktur

Aufsichtsrat

Oberbürgermeister
Thomas Eiskirch
Bochum, Vorsitzender

Vorstand

Dipl.-Kfm. Andreas Kerber
Dipl.-Betriebsw. Gisbert Schlotzhauer

Firmensitz

Bochum. Eingetragen beim
AG Bochum unter HRB 1

Bankkonten

Sparkasse Bochum
IBAN: DE05 4305 0001 0001 3004 82
BIC: WELADED1BOC
Sparkasse Gelsenkirchen
IBAN: DE68 4205 0001 0101 0995 09
BIC: WELADED1GEK

Sparkasse Herne
IBAN: DE42 4325 0030 0000 0926 92
BIC: WELADED1HRN
Sparkasse Witten
IBAN: DE47 4525 0035 0000 0444 12
BIC: WELADED1WTN