

Nahverkehr Rheinland GmbH · Glockengasse 37 – 39 · 50667 Köln

Landtag Nordrhein-Westfalen  
Die Präsidentin  
Postfach 10 11 43  
40002 Düsseldorf

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
16. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME**  
**16/3468**

A25

Nahverkehr Rheinland GmbH  
Glockengasse 37 – 39  
50667 Köln

Tel.: (0221) 20 80 8 - 0  
Fax: (0221) 20 80 8 - 6640

Internet: [www.nahverkehr-rheinland.de](http://www.nahverkehr-rheinland.de)  
E-Mail: [info@nahverkehr-rheinland.de](mailto:info@nahverkehr-rheinland.de)

Unser Zeichen: GF B/ RD

Durchwahl: -6622  
E-Mail: [heiko.sedlaczek@nvr.de](mailto:heiko.sedlaczek@nvr.de)

15. Februar 2016

## Stellungnahme der Nahverkehr Rheinland GmbH Anhörung EK IV – 26.02.2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir beziehen uns auf Ihr Schreiben vom 17.12.2015 zur Anhörung der Enquetekommission IV zur Finanzierung, Innovation und Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (FINÖPV) am 26. Februar 2016 zum Block A „Weiterentwicklung von Organisation und Struktur (inkl. Finanzierungsströme)“ und danken für die Möglichkeit, diesbezüglich Stellung zu nehmen.

Die Stellungnahme ist diesem Schreiben beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen  
Nahverkehr Rheinland GmbH

Heiko Sedlaczek

Dr. Norbert Reinkober

### Anlage

Sie erreichen uns über: Appellhofplatz (Linien 3, 4, 5, 16, 18) • Neumarkt (Linien 1, 7, 9) • Bahnhof Köln Hbf

Vorsitzender des Aufsichtsrates: Dierk Timm	Vorsitzender der Gesellschafterversammlung: Dr. Hermann-Josef Tebroke	Geschäftsführung: Dr. Norbert Reinkober Heiko Sedlaczek Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag	Amtsgericht Köln HRB 62186 Steuer Nr.: 215/5913/0778	Sparkasse KölnBonn Konto 190 135 957 8 BLZ 370 501 98 IBAN DE87 3705 0198 1901 3595 78 BIC: COLSDE33XXX
------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------





## **Stellungnahme der Nahverkehr Rheinland GmbH Anhörung EK IV – 26.02.2016**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir beziehen uns auf Ihr Schreiben vom 17.12.2015 zur Anhörung der Enquetekommission IV zur Finanzierung, Innovation und Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (FINÖPV) am 26. Februar 2016 zum Block A „Weiterentwicklung von Organisation und Struktur (inkl. Finanzierungsströme)“ und danken für die Möglichkeit, diesbezüglich Stellung zu nehmen.

Die Organisationsstrukturen und die Finanzierungen waren auch schon Bestandteil einer Untersuchung der sogenannten „ÖPNV-Zukunftskommission NRW“, die im August 2013 ihren Abschlussbericht vorgelegt hat. Unter anderem werden darin unter den Ziffern 5 und 6 Schlussfolgerungen und Empfehlungen zur Organisation und zur Finanzierung des ÖPNV abgegeben.

Gerne zitieren wir daraus und ergänzen die Schlussfolgerungen und Empfehlungen um eigene Anmerkungen:

**Auszug aus Ziffer 6.1 der Langfassung des Abschlussberichtes der ÖPNV-Zukunftskommission NRW zur Organisation der SPNV-Aufgabenträgerschaft:**

### ***„6.1 Organisation der SPNV-Aufgabenträgerschaft***

#### ***6.1.1 Ausgangssituation***

*Der SPNV in Nordrhein-Westfalen wird heute durch drei Aufgabenträger (Zweckverbände NVR und NWL, VRR AöR) in den definierten Kooperationsräumen verantwortet. Das von ihnen jeweils betreute Leistungsvolumen in Zug-km ist größer als das Gesamtvolumen in den meisten deutschen Bundesländern.*

*Beim gegenwärtigen Organisationsmodell werden verschiedene Probleme gesehen:*

- In einzelnen Fragen ist die Zusammenarbeit zwischen den Kooperationsräumen aufgrund unterschiedlicher Vorstellungen über die Ausgestaltung des SPNV unzureichend. Insbesondere bestehen Defizite bei der Ausschreibung raumübergreifender SPNV-Verkehre einschließlich der Koordination und der konkreten Ausgestaltung der Ausschreibungen*

- *Weiter bestehen Schwierigkeiten bei der Einigung über gemeinsame vertragliche Standards und Inhalte (z. B. Brutto- oder Nettovertrag) oder ein einheitliches Modell einer risikogerechten Fahrzeugfinanzierung.*

*Darüber hinaus bestehen Defizite bei der Entwicklung eines geschlossenen Netzes aus SPNV und ÖSPV:*

- *SPNV-Aufgabenträger haben unzureichende Möglichkeiten, Zukunftsperspektiven zu entwickeln (z. B. Richtung Gesamtmobilität, Straßen-ÖSPV, aber auch Reaktivierungen).*
- *SPNV-Aufgabenträger haben ungenügende Möglichkeiten, bei Bedarf ein einheitliches und schlüssiges Netz aus SPNV und ÖSPV gegen lokale Partikularinteressen durchzusetzen.*

*Auf der anderen Seite werden Vorteile des heutigen dezentralen, kommunal organisierten Modells wahrgenommen. Sie waren schon 1995 Anlass für die bis heute geltende Aufgabenzuordnung und müssen bei der Findung einer möglichen Lösung für die genannten Probleme gegenüber den Nachteilen in Abwägung gebracht werden:*

- *Die kommunale Ebene hat als Aufgabenträger unmittelbar über die Kooperationsräume Einfluss auf die Ausgestaltung des SPNV-Verkehrsangebotes in den einzelnen Regionen unter Berücksichtigung regionaler Bedürfnisse und Anforderungen*
- *Die Koordination zwischen den verkehrlichen und wirtschaftlichen Gegebenheiten im SPNV und ÖSPV, der grundsätzlich in der Aufgabenträgerschaft der Kreise und kreisfreien Städte liegt und dort perspektivisch auch verortet bleiben wird, kann vereinfacht stattfinden. Eine integrierte Planung beider Verkehrsebenen auf effizientem Wege wird teils unmittelbar wahrgenommen, teils durch enge Kooperation. Die gemeinsame kommunale Grundlage erleichtert die Kooperation auf allen Ebenen, insbesondere auch mit den Kommunen bei der Ausgestaltung von Bahnhöfen und ihrem Umfeld. Eine „Abspaltung“ der Zuständigkeiten im SPNV würde die integrierte Planung beider Verkehrsebenen gefährden. In größeren Bundesländern mit einem SPNV-Aufgabenträger auf Landesebene (Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Thüringen, Sachsen-Anhalt, Baden-Württemberg, Bayern) ist die Entwicklung eines integrierten Angebots und flächen-deckender großräumiger Verbundtarife gegenüber NRW tendenziell im Rückstand.*
- *Das Prinzip der Federführung bei der Vergabe von SPNV-Leistungen durch mehrere Aufgabenträger hat sich bewährt; die Grundlagen der Kooperation könnten aber präziser formuliert sein.*
- *Die dem Grunde nach kommunale Organisation im SPNV führt zu einem zunehmenden Kenntnisgewinn und Verantwortungsbewusstsein bei Politikern und Verwaltungen in Kreisen, Städten und Gemeinden und verbessert die Leistung der ÖSPV-Aufgabenträger.*
- *Die gemeinsame (horizontale) Tarifstruktur von SPNV und ÖSPV in den jeweiligen Kooperationsräumen ist gewährleistet.*

- *Eine zentrale Verbundstruktur für den SPNV auf Landesebene würde – möglicherweise – auf tariflicher Ebene den Vorteil einer einfacheren Abstimmung der Tariflandschaft im SPNV bieten, allerdings würde dieser Vorteil dann mit der erheblichen Gefahr erkaufte, dass die Tarifintegrität zwischen SPNV und ÖSPV in den einzelnen Regionen verloren gehen könnte, da die Tarifhoheit nach Bundesrecht bei den Verkehrsunternehmen liegt und den Unternehmen auch nicht genommen werden kann: auch aus diesen Gründen sollte darauf geachtet werden, dass eine Kongruenz der Aufgabenträgerstrukturen besteht. Aus Sicht der Nutzer ist eine landesweit einheitliche Benutzeroberfläche für den Tarif entscheidend, nicht aber „ein Tarif“ im Rechtssinne.*

*Bereits heute gibt es in § 6 ÖPNVG NRW die – allerdings nur allgemeine – Verpflichtung zur Zusammenarbeit, dem für Verkehr zuständigen Ministerium ist zudem auch die Rolle eines Mittlers in Konfliktfällen zugewiesen (§ 6 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG NRW). Allerdings kommt dem für Verkehr zuständigen Ministerium nach § 6 Abs. 1 Satz 3 ÖPNVG NRW eine Entscheidungsbefugnis zur „zweckmäßigen Umsetzung“ nur beim RRX zu.*

*Ebenfalls in § 6 Abs. 2 ÖPNVG NRW ist schon im gegenwärtigen ÖPNVG NRW die Möglichkeit eröffnet, einzelne Aufgaben zwischen benachbarten Zweckverbänden (AÖRs) zu übertragen. Damit wäre ein „Federführerprinzip“ oder ähnliches bereits auf Grundlage des jetzt geltenden Rechts möglich, das von den Aufgabenträgern auch praktiziert wird.*

### **6.1.2 Handlungsbedarf**

*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. Vorzuziehen ist eine Lösung, die das heutige Modell der drei dezentralen Aufgabenträger im SPNV weiter entwickelt („optimierte Zweckverbandslösung“). Verkehrspolitisch erscheint eine Aufgabenverteilung erforderlich, die der Landesregierung eine übergeordnete Leitungsfunktion und den SPNV-Aufgabenträgern die Funktion der konkreten Gestaltung und Abstimmung des regionalen Netzes und den ÖSPV-Aufgabenträgern die Funktion der örtlichen Gestaltung zuweist.*

*Um den genannten Defiziten abzuwehren, dürfte es sinnvoll, aber auch ausreichend sein, dem bestehenden dezentralen Aufgabenträgermodell eine stärkere verbindliche Kooperationsobliegenheit und die Möglichkeit einer „Schlichtung“ hinzuzufügen. Im Grundsatz ist dies in § 6 Abs. 1 und 2 des ÖPNVG NRW (Stand Anfang 2013) bereits angelegt.*

*Zur Behebung der Defizite im SPNV wird eine dreistufige Eskalationsreihenfolge bei Abstimmungsproblemen zwischen den Aufgabenträgern als sinnvoll erachtet:*

- *Erste Stufe: Freiwillige koordinative Lösung*
- *Zweite Stufe: Dort, wo zur Erlangung rechtssicherer oder praktischer Lösungen erforderlich, freiwillige Einigung auf einen Federführer mit ggf. Zuordnung der finanziellen Verantwortung*

- *Dritte Stufe (wenn Einigung zwischen Aufgabenträgern nicht möglich ist): Einleitung eines Koordinierungsverfahrens, das zunächst einvernehmlich, in bestimmten notwendigen Fällen (insb. Ausschreibung kooperationsraumübergreifender SPNV-Linien) auch verpflichtend zu einem bindenden Ergebnis kommen kann. Das Land (Ministerium) soll dann eine Schlichter-Funktion übernehmen und muss auch Entscheidungen treffen können.“*

Diesbezüglich ist festzustellen, dass sich die in Nordrhein-Westfalen seit der Novellierung des ÖPNVG NRW in 2008 in Kraft befindlichen Strukturen mit drei SPNV-Aufgabenträgern bewährt haben.

Das Zusammenwirken der drei SPNV-Aufgabenträger VRR, NWL und NVR funktioniert zunehmend. Dies beweist nicht zuletzt die Zusammenarbeit beim wichtigsten Projekt, dem RRX, bei dem gemeinschaftlich sehr gute Ergebnisse erzielt worden sind. Auch das Federführerprinzip, bei dem einer der Aufgabenträger für alle Aufgabenträger die Ausschreibung und die Verkehrsverträge federführend managt, hat sich bewährt. Die bis zur Erstellung des Abschlussberichtes vorhandenen unterschiedlichen Auffassungen zur Ausschreibungsphilosophie (brutto/netto) sind mittlerweile einvernehmlich geklärt worden. Auch in Bezug auf die Fahrzeugfinanzierung sind sowohl bei den abgeschlossenen Verfahren als auch bei den anstehenden Verfahren einvernehmliche Lösungen zu Gunsten des Wettbewerbs gefunden worden. Sämtliche aufgabenträgergrenzüberschreitenden Vergabeverfahren sind erfolgreich abgeschlossen worden oder befinden sich einvernehmlich in der Vorbereitung.

Auch die Moderation durch Vertreter des MBWSV hat sich bewährt. Beispielsweise der gemeinsam eingerichtete Lenkungskreis zum RRX unter Beteiligung des MBWSV funktioniert hervorragend. Allerdings muss festgehalten werden, dass die letztendliche Entscheidung jederzeit denjenigen vorbehalten sein muss, die auch die finanzielle Verantwortung tragen.

**Auszug aus Ziffer 5.2 der Kurzfassung des Abschlussberichts der ÖPNV-Zukunftskommission NRW zur Organisation im ÖSPV:**

### ***„5.2 Organisation im ÖSPV***

#### ***Ausgangssituation***

*Die Zusammenarbeit von ÖSPV-Aufgabenträgern erfolgt bisher im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung im Wesentlichen freiwillig. Bei ÖSPV-Verkehren über die Zuständigkeitsgrenzen von einzelnen ÖSPV-Aufgabenträgern hinweg, aber auch bei parallelen oder konkurrierenden Regional- und Stadtverkehren kommt es zu Abstimmungsbedarf und Konfliktfällen. Für den Fahrgast treten an den Zuständigkeitsgrenzen der Aufgabenträger öfter Brüche und Defizite im Verkehrsnetz und Unterschiede in der Benutzeroberfläche zu Tage.*

*Das ÖPNVG NRW sieht bisher keine Regeln vor, die im Konfliktfall eine Abstimmung zwischen den beteiligten ÖSPV-Aufgabenträgern, eine Schlichtung oder andere Lösung von Problemen vorsieht. Probleme entstehen teilweise daraus, dass bei eigenwirtschaftlichen Verkehren die Aufgabenträger nur ein geringeres Gestaltungsrecht haben und die Verantwortung für die Verkehre bei den Unternehmern liegt.*

*Vergleichbar gibt es Brüche und Lücken im Angebot zwischen dem SPNV (Verbindungsfunktion) und ÖSPV (Sammel- und Verteilfunktion). SPNV und ÖSPV sollen im Idealfall ein zusammenhängendes Verkehrsangebot ergeben, das dem Bürger gegenüber als einheitliches, lückenloses, integriertes Gesamtnetz erscheint; das gegenwärtige Verkehrsangebot ist jedoch in dieser Hinsicht in Teilen mangelhaft (z.B. Netzlücken, fehlende Fahrplanabstimmung, nicht abgestimmte Betriebszeiten, lückenhaftes Wegeleitsystem an Verknüpfungsstellen, Mängel in der Anschlusssicherung).*

*Das geltende ÖPNVG NRW enthält nur Programmsätze, aber kein Instrumentarium, mit dem die Koordination gefördert und notfalls auch gegen Widerstände durchgesetzt werden kann.*

### **Handlungsbedarf**

*Ein durchgehendes und attraktives, aber auch wirtschaftliches Verkehrsangebot „aus einem Guss“ ist anzustreben. Hierzu müssen einzelne ÖSPV-Aufgabenträger besser zusammenarbeiten und sich nicht auf die oft nur zwischen den Verkehrsunternehmen abgestimmten oder nicht abgestimmten Angebote verlassen. Die Schaffung von Regeln über die Zusammenarbeit bzw. Abstimmung im Einzelfall analog denen für die Zusammenarbeit der SPNV-Aufgabenträger ist sinnvoll.*

*Die kommunalen Aufgabenträger müssen sich ihrer (auch durch das neue PBefG) gestärkten Rolle bewusst werden und die Koordination des Verkehrs stärker „in die Hand nehmen“. Defizite in dieser Hinsicht sollen beseitigt werden. Der Nahverkehrsplan sollte stärker genutzt werden, um die öffentlichen Verkehrsinteressen durchzusetzen. Festlegungen in untereinander abzustimmenden Nahverkehrsplänen sollten stärker genutzt werden, um mögliche Konflikte im Tagesgeschäft zwischen ÖSPV-Aufgabenträgern im Vorfeld zu vermeiden. Die Kommission weist auf die Wichtigkeit der Kooperation und regionalen Zusammenarbeit besonders mit Blick auf attraktive und vernetzte Mobilitätsangebote, aber auch im Sinne einer Angebotsoptimierung und Effizienzsteigerung hin.*

*Auch die Schnittstelle zwischen ÖSPV- und SPNV-Angeboten ist günstiger zu gestalten. Dabei ist eine Erweiterung der Zuständigkeit der SPNV-Aufgabenträger anzustreben, nämlich das Setzen von Rahmenbedingungen für den gesamten ÖPNV (auch den ÖSPV) mit dem Ziel der Entwicklung eines schlüssigen „durchgehenden“ Angebots und der dafür erforderlichen Infrastruktur. Die Koordination der Angebote ist zwar im Grundsatz im ÖPNVG NRW angelegt, Schwächen im Vollzug zeigen aber, dass ein verbessertes Instrumentarium zur Koordination und Durchsetzung vonnöten ist. Dass die SPNV-Nahverkehrspläne als Richtlinie für die ÖSPV-Ausgestaltung dienen müssen, wird von der Kommission bekräftigt. Darüber hinaus appelliert sie an die Beteiligten, auch über die Nahverkehrspläne hinaus eine*

*Abstimmung für ein optimiertes, fahrgastfreundliches, aber auch effizientes Angebot zu realisieren. Die Umsetzung der vorn genannten Vision kann nur gemeinsam erfolgen.“*

Im Gebiet des NVR werden die ÖSPV-Aufgabenträgerschaften von den Kreisen und kreisfreien Städten wahrgenommen. Die SPNV-Aufgabenträgerschaft wird einzig und alleine vom NVR wahrgenommen. Eine Vorabstimmung von SPNV-Angelegenheiten erfolgt nicht im Rahmen von Beratungen beim AVV oder beim VRS, sondern in den zuständigen Gremien des NVR. Allerdings wird durch die Finanzverantwortung der Kommunen die Verantwortlichkeit für den ÖPNV und den SPNV in allen Regionen sehr ernst genommen, was in Bezug auf die Fortentwicklung des Leistungsangebotes und insbesondere auch der Infrastruktur sehr vorteilhaft ist.

Die Abstimmung zwischen den ÖPNV-Aufgabenträgern im Bereich des NVR erfolgt über die beiden Verbände AVV und VRS, beziehungsweise einzelne Aufgaben werden von diesen direkt wahrgenommen. Dadurch werden Brüche und Defizite im Verkehrsnetz und Unterschiede in der Benutzeroberfläche so weit wie möglich vermieden. Auch auf die Abstimmung der ÖPNV-Nahverkehrspläne an den Schnittstellen der einzelnen ÖPNV-Aufgabenträger wird hingewirkt. Die Nähe der ÖPNV-Aufgabenträger zu „ihrem ÖPNV vor Ort“ ist ein wesentlicher Systemvorteil. Durch die Verzahnung des NVR mit seinen beiden Trägerzweckverbänden AVV und VRS ist somit eine integrierte Nahverkehrsplanung auch in Bezug auf die Schnittstelle zwischen SPNV und ÖPNV sichergestellt.

#### **Ziffer 5.4 der Kurzfassung des Abschlussberichtes der ÖPNV-Zukunftskommission NRW zur Finanzierung**

##### ***„5.4 Organisation der Fördermittelverteilung im Land***

##### ***Ausgangssituation***

*Grundsätzlich war die Entscheidung der Landesregierung und des Landesgesetzgebers, die Bewilligungsbehörden zur Förderung von ÖSPV/SPNV-Investitionen bei den drei Aufgabenträgern des SPNV (VRR, NVR und NWL) anzusiedeln, gut und richtig. Dadurch ist eine Bündelungswirkung zwischen Aufgabenträgerschaft (insbesondere SPNV) und Investitionsförderung geschaffen worden, und sowohl Schnittstellen als auch Personalaufwand konnten reduziert werden. Die Einflussmöglichkeiten auf den regionalen ÖSPV sind jedoch – je nach Organisation und Struktur der Zweckverbände – auf die Investitionsförderung unterschiedlich ausgeprägt bzw. begrenzt.*

*Verschiedene Fördermittel werden im ÖPNVG NRW betrachtet:*

*§ 11 ÖPNV-Pauschale (Abs. 1 an Zweckverbände, Abs. 2 an kommunale Aufgabenträger)*

*§ 11a Ausbildungsverkehr-Pauschale*

*§ 12 Pauschalierte Investitionsförderung (an die Zweckverbände)*



### *§ 13 Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse*

### *§ 14 Sonstige Förderung*

#### **Handlungsbedarf**

*Das Prinzip der Pauschalierung der Fördermittel nach §§ 11 (1) und 12 und Weiterleitung an die Zweckverbände ist wegen der flexiblen Verwendbarkeit und der zentralen Verantwortung sinnvoll und hat sich – nach Aussage der Zweckverbände – grundsätzlich bewährt. In den verschiedenen Regionen wenden die Zweckverbände allerdings unterschiedliche Regelungen bei der Investitionsförderung an, die teilweise unterschiedliche investive Maßnahmen zulassen oder auch nicht. Bei den Unternehmen – insbesondere bei denen, die in mehreren Kooperationsräumen aktiv sind – führe dies zu Mehraufwand. Bei den Pauschalierungen nach §§ 11 (2) und 11a an die ÖSPV-Aufgabenträger wird sowohl auf Seiten der Aufgabenträger als auch bei den Unternehmen ein hoher bürokratischer Aufwand festgestellt; die zuständigen Aufgabenträger haben sehr unterschiedliche Ausführungsbestimmungen erlassen. Hier besteht jeweils noch Verbesserungsbedarf.*

*Bei der Beurteilung der Maßnahmen nach den §§ 13 oder 14 wird eine transparente Fördermittelverteilung, auch von den Kommunen bzw. Aufgabenträgern, eingefordert. Teilweise wird kritisiert, dass Zweckverbände nicht bis zum 30. Juni des Folgejahres verausgabte Mittel an das Land erstatten müssen.*

*Grundsätzlich ist anzumerken, dass sich eine Überprüfung der Höhe der Mittelzuweisungen und des gewählten Verteilungsschlüssels an die Bewilligungsbehörden (90 % Betriebsleistung, 9 % Einwohnerzahl, 1 % Fläche) anbietet, sowohl wegen der zu erwartenden demografischen Veränderungsprozesse und deren Einfluss auf die Höhe der Mittel für die Kommunen als auch wegen der zu Grunde liegenden Betriebsleistung unter Einbeziehung bedarfsorientierter Verkehre. Auch die Einführung der Möglichkeit einer Mittelumverteilung zwischen den §§ 11 (1) und 12 eigenverantwortlich durch die Zweckverbände soll untersucht werden. Hier ist darauf hinzuweisen, dass eine Umverteilung von SPNV-Pauschale zu Investitionsförderung sehr weitreichend nach geltendem ÖPNVG möglich, umgekehrt nicht wegen investiver Bindung insbesondere der Entflechtungsmittel.*

#### **Empfehlungen**

- *Die Pauschalierung der Fördermittel hat sich im Grundsatz bewährt. Dennoch sollten die geleisteten Pauschalförderungen analysiert und überprüft werden, auch mit Blick auf geänderte Anforderungen im Kontext mit zu erwartenden demografische Veränderungen und wirksamen Effizianzanreizen. Zum Beispiel sollte diskutiert werden, ob der § 11a mittelfristig auch eine demografische Komponente zur ÖPNV-Finanzierung im ländlichen Raum umfassen soll. Ebenso ist zu untersuchen, ob bzw. wie der gewählte Verteilungsschlüssel anzupassen ist.*

- *Kurzfristig sollte geprüft werden, welche Möglichkeiten bestehen, Verwaltungsmehraufwand zu reduzieren und landesweit eine Vereinheitlichung von Förderrichtlinien vorzunehmen.“*

## **Auszug aus Ziffer 4.5 der Langfassung des Abschlussberichtes der ÖPNV-Zukunftskommission NRW zur Finanzierung**

### **„4.5 Vor- und Nachteile**

#### Vorteile der Infrastrukturförderung durch die Zweckverbände und die AÖR:

- *Rückkopplung von vorhandenen infrastrukturellen Schwächen in SPNV durch fachkundige Analyse der SPNV-Betriebsabläufe und durch den Stationsbericht mit der Infrastrukturförderung. Somit können Fördermittel gezielt für das Beheben von Infrastrukturschwachstellen eingesetzt werden.*
- *Rückkopplung von erforderlichen Ausbaumaßnahmen im Zusammenhang von laufenden oder geplanten SPNV-Linienausschreibungen mit der Infrastrukturförderung. Somit kann die SPNV-Infrastruktur durch gezielten Einsatz von Fördermittel dahin gehend angepasst werden, um optimierte Liniennetze in die Ausschreibung bringen zu können, um günstige Ausschreibungsergebnisse zu erhalten.*
- *In Bezug auf die Infrastrukturförderung des straßengebundenen ÖPNV (Bus und Straßenbahn/Stadtbahn) hilft sowohl die fachliche als auch die organisatorische bzw. politische Nähe zu den Kommunen und den kommunalen Verkehrsunternehmen, um diese schnell und umfassend zu beraten durch den bilateralen fachtechnischen Austausch.“*

Den Ausführungen des Abschlussberichtes schließen wir uns an. Die Zusammenführung der Zuständigkeit für Planung und Organisation des SPNV mit der Zuständigkeit für die Förderung des Infrastrukturausbaus bei den drei SPNV-Aufgabenträgern war ein richtiger und wichtiger Schritt zur Verbesserung des Gesamtsystems. Im Verhältnis zu den im NVR zur Verfügung stehenden Mitteln sind sehr gute Erfolge erzielt worden. Auch die Meinung, dass sich die Pauschalierung der Fördermittel vom Grundsatz her bewährt hat, wird vollkommen geteilt. Allerdings ist es auch richtig, dass sich der bürokratische Aufwand sowohl für die Fördergeber als auch für die Fördernehmer bei der Verwendung der Fördermittel nach § 11 (2) und § 11a ÖPNVG NRW durch die zum Teil unterschiedliche Herangehensweise der einzelnen ÖPNV-Aufgabenträger zum Teil erhöht hat. Ein Hinwirken auf eine Angleichung der Förderrichtlinien oder beispielsweise die Unterstützung der ÖPNV-Aufgabenträger bei der beihilferechtlichen Betrachtung der Fördermittelverwendung ist daher anzustreben.