

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16 WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME
16/3471**

A25



Regionalverband Ruhr

Regionalverband Ruhr . Postfach 10 32 64 . 45032 Essen

Frau Carina Gödecke MdL
Präsidentin des Landtags NRW
Postfach 10 11 43
40002 Düsseldorf

**Erster Bereichsleiter
Bereich Planung**

Die Regionaldirektorin
Kronprinzenstraße 35
D-45128 Essen
Fon +49 (0)201 2069-0
Fax +49 (0)201 2069-500
www.metropolruhr.de

Datum 16.02.2016 Name Martin Tönnies
E-Mail toennes@rvr-online.de

Ihr Zeichen
Unser Zeichen B III/8-2

Fon 0201 2069-213
Fax 0201 2069-578

**„Weiterentwicklung von Organisation, Struktur und Vertrieb“
Anhörung Enquetekommission IV zur Finanzierung, Innovation und Nutzung des
Öffentlichen Personenverkehrs (FINÖPV) am 26. Februar 2016 – Block A**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

der Regionalverband Ruhr wurde gebeten, im Rahmen der *Anhörung Enquetekommission IV zur Finanzierung, Innovation und Nutzung des Öffentlichen Personenverkehrs* eine Stellungnahme zur Weiterentwicklung von Organisation und Struktur (inkl. Finanzierungsströme) abzugeben.

Zu den in Block A (Weiterentwicklung von Organisation, Struktur und Vertrieb) gestellten Fragen nehmen wir nachfolgend Stellung.

Block A, Frage 1

Wie ist die Effizienz von Landesnahverkehrsgesellschaften für den SPNV zu bewerten? Welche Auswirkungen hat dieses Modell auf den ÖSPV? Wie wird ein integriertes Angebot zwischen SPNV und ÖSPV sichergestellt („Landesnahverkehrsgesellschaften“)?

Die Effizienz von Landesnahverkehrsgesellschaften (LNVG) kann pauschal nicht bewertet werden, da die einzelnen LNVG unterschiedliche Strukturen und Zuständigkeiten aufweisen und zum Teil über den SPNV hinausgehende Aufgaben wahrnehmen.

So ist die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) als Aufgabenträger für den gesamten Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Bayern verantwortlich und führt auch die entsprechenden Wettbewerbsverfahren durch. Der ÖSPV (Öffentlicher Straßenpersonenverkehr) ist nicht Bestandteil des Aufgabenportfolios.

Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (LNBW) ist ebenfalls landesweit Aufgabenträger für den SPNV mit Ausnahme für den Verband Region Stuttgart, der für den S-Bahnverkehr im Verbandsgebiet zuständig ist. Im Rahmen des „Zielkonzeptes 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg“ ist im Jahr 2015 durch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg das Förderprogramm „Regiobuslinien“ ausgeschrieben. Das Land übernimmt jeweils die Hälfte des entstehenden Betriebskostendefizits für Neueinrichtung oder Ausbau von regionalen Buslinien im Landesinteresse.

Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen ist ebenfalls landesweit Aufgabenträger für den SPNV mit Ausnahme der Region Hannover sowie des Großraums Braunschweig. Nach dem ÖPNV-Gesetz des Landes Niedersachsen sind die Region Hannover und der Zweckverband Braunschweig Aufgabenträger für den SPNV und den ÖPNV.

Die Nahverkehrsgesellschaft Sachsen-Anhalt (NASA) ist Aufgabenträger für den SPNV sowie für das Landesnetz regionaler Buslinien als Ergänzung zum SPNV.

Die Nahverkehrsgesellschaft Schleswig-Holstein (Nah.SH) ist landesweit für die Koordination des SPNV und des übrigen ÖPNV zuständig. Gesellschafter sind das Land sowie die kreisfreien Städte und Landkreise.

In Mecklenburg-Vorpommern obliegt die Zuständigkeit für den SPNV ebenfalls der Landesnahverkehrsgesellschaft, der ÖSPV ist jedoch auf Kreisebene bzw. auf Ebene der kreisfreien Städte angesiedelt.

Die dargestellten Beispiele der Landesnahverkehrsgesellschaften in Deutschland zeigen, dass deren Zuständigkeiten stark differieren und mit Ausnahme von Schleswig-Holstein und Sachsen-Anhalt bisher nicht auf eine integrierte SPNV/ÖSPV-Planung ausgerichtet sind. Darüber hinaus sind die Landesnahverkehrsgesellschaften mit Ausnahme von Schleswig-Holstein nicht für integrierte ÖPNV-Tarife zuständig. Diese obliegen zumeist, wie bspw. in Bayern den Landkreisen oder in einzelnen Ballungsräumen den Verkehrsverbänden.

Die Landesnahverkehrsgesellschaften stellen in ihrer bisherigen Struktur primär eine Bestellorganisation für den SPNV dar. Ihr Vorteil gegenüber kleinräumigen Lösungen besteht in der interregionalen Betrachtung des SPNV und endet somit nicht an regionalen Grenzen innerhalb des Bundeslandes. Ihr Einfluss auf eine integrierte SPNV- und ÖSPV-Entwicklung ist mit Ausnahme von Schleswig-Holstein und Sachsen-Anhalt gering, da die Aufgabenträgerschaft für den ÖSPV zumeist bei kreisfreien Städten sowie Landkreisen oder aber Verkehrsverbänden liegt.

Eine finanziell effizientere Mittelverwaltung aufgrund der Zuständigkeit eines einzigen Aufgabenträgers ist im Vergleich zu regionalen Zweckverbandslösungen wie z. B. in NRW, Hessen, Sachsen oder Rheinland-Pfalz zwar möglich, doch führt nicht nur dieses Modell zu einer verbesserten SPNV-Struktur. So hat Bayern seit 1996 eine erhebliche Steigerung der SPNV-Leistungen aufzuweisen, die aus Wettbewerbsverfahren resultieren. Wettbewerbsbasierte Angebotsausweitungen haben aber ebenso bei regionalen Lösungen wie z. B. in NRW, Hessen, oder Rheinland-Pfalz stattgefunden.

Block A, Frage 2

Welche Chancen und Risiken liegen in einer Angleichung der Organisationsstruktur auf Landesebene Nordrhein-Westfalens (VRR, VRS, NVR)

Die Zusammenführung der neun Zweckverbände in NRW in drei Aufgabenträgerorganisationen des SPNV (Nahverkehr Rheinland, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Nahverkehrs Westfalen-Lippe) hat dazu beigetragen, eine Vielzahl regionaler Grenzen zu überwinden.

Die nunmehr verbliebenen Grenzen zwischen den drei SPNV-Aufgabenträgern stellen teilweise immer noch eine Herausforderung für eine interregionale ÖPNV-Entwicklung dar. Hier wäre eine Organisationsstruktur zur Koordinierung der interregionalen Angebots- und Tarifstrukturen auf Landesebene oder über eine Holding SPNV/ÖSPV, bestehend aus den drei Aufgabenträgern und dem Land, für eine weitere positive Nachfrageentwicklung überlegenswert, da die verkehrlichen Bedürfnisse potenzieller Nutzerinnen und Nutzer nicht an den Aufgabenträgergrenzen enden.

Block A, Frage 3

Wie beurteilen Sie für Nordrhein-Westfalen eine Organisationsstruktur mit drei Zweckverbänden/Verbänden mit den Aufgaben SPNV-Aufgabenträger, Verbundaufgaben und Finanzierung?

Die derzeitige Organisationsstruktur mit drei Zweckverbänden/Verbänden hat sich bezogen auf die Aufgaben SPNV-Aufgabenträger, Verbundaufgaben und Finanzierung/ Zuwendungsmanagement innerhalb der drei Räume bewährt. Bezogen auf die SPNV-Aufgabenträgerschaft bei interregionalen Relationen sind Optimierungspotenziale vorhanden.

Bezüglich des Zuwendungsmanagements und der Finanzierung wäre bei grenzüberschreitenden Verkehren zwischen zwei oder drei Aufgabenträger eine Finanzierung durch das Land denkbar, wenn dadurch relevante SPNV-Korridore eine Verbesserung der Angebotsstruktur erfahren.

Darüber hinaus wäre auf regionaler Ebene eine stärkere Einbeziehung des regionalen ÖSPV im Rahmen einer integrierten ÖPNV-Planung wünschenswert.

Block A, Frage 4

Wie beurteilen Sie die Bildung gemeinsamer Koordinierungskreise (Land, drei ZV) zu übergreifenden Themen im SPNV, Verbund, Zuwendungsmanagement?

Die Bildung gemeinsamer Koordinierungskreise (Land, drei Zweckverbände) kann, zur Stärkung interregionaler Angebotsstrukturen beitragen.

Block A, Frage 5

Wie bewerten Sie eine Stärkung des Landes in der Aufgabenträgerschaft bzw. im Verhältnis Aufgabenträger/Verbünde? Wie könnte dieses aussehen?

Zur Entwicklung interregionaler Verkehre sowie bei der Weiterentwicklung und Vereinheitlichung der Tarif- und Ticketsortimente (z. B. landesweit einsetzbares E-Ticket für alle Verbünde/Zweckverbände) unter Berücksichtigung regionaler Interessen könnte eine Koordinierungsgruppe eingerichtet werden, an der das Land und die SPNV-Aufgabenträger beteiligt sind.

Block A, Frage 6

Welche Vorteile bzw. Nachteile bietet das Modell einer gebündelten Verantwortung für ÖSPV und SPNV (Modell VRR) gegenüber dezentralen Modellen wie sie in den übrigen Landesteilen praktiziert werden?

Eine gebündelte Verantwortung für SPNV und ÖSPV bietet gegenüber dezentralen Modellen den Vorteil einer integrierten ÖPNV-Ausgestaltung. Die Verantwortung der Aufgabenträgerschaft für den ÖSPV bei Kreisen und kreisfreien Städten hat sich zwar für lokale Linien bewährt, hat aber gerade im Ballungsraum zur Konzentration auf Orts- und Nachbarortsverkehre geführt. Gerade auf regional bedeutsamen Achsen ohne SPNV sind attraktive regionale, direkt geführte und beschleunigte Angebote des ÖSPV von besonderer Bedeutung. Ein solches regionales Ergänzungsnetz könnte auf regionaler Ebene konzipiert und organi-

siert werden. Als positive Beispiele für eine integrierte ÖSPV/SPNV-Aufgabenträgerschaft in Ballungsregionen können auf die jeweiligen landesgesetzlichen Regelungen im Bundesland Baden-Württemberg für den Verband Region Stuttgart oder im Bundesland Niedersachsen für die Region Hannover verwiesen werden.

Block A, Frage 7

Wie können in dem bestehenden Modell mit drei Kooperationsräumen Verantwortungen für den SPNV und ÖSPV gebündelt werden?

Verantwortungen für SPNV und ÖSPV können auch im bestehenden Modell mit den drei Kooperationsräumen gebündelt werden, indem die Verantwortung für interkommunale Verkehre im ÖSPV auf eine regionale Ebene verlagert wird. So wäre eine integrierte ÖPNV-Struktur mit attraktiven Verbindungen und SPNV-ÖSPV-Verknüpfungen auch abseits des Eisenbahnnetzes zu erreichen. Dies setzt voraus, dass die bisherig ausschließlich für den ÖSPV zuständigen Aufgabenträger (kreisfreie Städte, Kreise), Kompetenzen an die regionale Ebene übertragen. Beispielgebend kann hierzu auf den „ÖPNV Zukunftspakt 2025“ für die Region Stuttgart verwiesen werden. Nach dem sich das Land Baden-Württemberg und der Verband Region Stuttgart auf diesen Zukunftspakt verständigt haben, wurde dies im Jahr 2015 in eine Novelle des ÖPNV-Gesetzes für das Land Baden-Württemberg umgesetzt. Nunmehr ist der Verband Region Stuttgart neben dem SPNV auch für das Angebot und die Finanzierung überörtlicher Express-Bus-Linien als Ergänzung für das S-Bahn-Netz zuständig.

Block A, Frage 8

Wirken sich die gewählten Organisationsformen auf Finanzierungsströme und Fördermittelverteilung aus? Inwiefern?

Die Einführung einer regionalen Entscheidungsebene für den ÖSPV muss nicht mit zusätzlichen Kosten verbunden sein, wenn man sie bei bereits bestehenden kommunal verfassten, regionalen Institutionen ansiedelt. Eine regionale Koordinationsebene für den ÖSPV wäre in diesem Fall nicht neu einzurichten. Diese könnte im Rahmen ihrer Koordinierungsfunktion auf die kommunale Nahverkehrsplanung zurückgreifen und diese an regionale Überlegungen zum ÖSPV bzw. zur Verknüpfung ÖSPV-SPNV ergänzen. Die Finanzströme für regionale ÖSPV-Leistungen könnten bei der regionalen Koordinationsebene angesiedelt sein.

Block A, Frage 9

Welche Anreize könne landesseitig entwickelt werden, um mittels einheitlicher Standards Effizienzpotenziale heben zu können (bspw. Fahrzeugbeschaffung)?

Unter dem Aspekt knapper Finanzmittel auf kommunaler und auch regionaler Ebene im ÖPNV ist eine Kostenoptimierung unter Beibehaltung der heutigen Angebots- und Qualitätsstruktur als Mindeststandard geboten. Eine mögliche Optimierung der Kosten auf der Angebotsseite besteht somit durch effizienteren Mitteleinsatz bei der Schienen- und Fahrzeuginfrastruktur. Kooperationen im Straßen-/Stadtbahnbetrieb finden über das „Spurwerk NRW“ (Kooperation von Stadtbahnbetrieben in NRW) beispielsweise bei der Anschaffung signaltechnischer Sicherungsanlagen statt.

Größere Effizienzpotenziale sind im Bereich der Fahrzeuganschaffung zu erzielen. Beispielsweise werden im Rahmen der „Kooperation östliches Ruhrgebiet“ (KöR) durch die vier beteiligten Verkehrsunternehmen Busse gemeinsam angeschafft, um größere Preisvorteile zu erzielen. Dies geschieht nicht flächendeckend in NRW. Hier sind Potenziale auf der Kostenseite zu erzielen, die bisher noch vollständig ausgeschöpft sind.

Noch größer stellen sich die Optimierungspotenziale bei der Anschaffung von Stadt-/ Straßenbahnen dar. Hier fanden Kooperationen bei Neuanschaffungen bisher nur bei EVAG und MVG sowie bei Rheinbahn und KVB statt. Als Grund für individuelle Lösungen im Segment

Stadt-/Straßenbahnen werden die technischen Spezifikationen (Spurweite, Schienenprofil, signaltechnische Sicherung) als Hindernis angeführt.

Als Anreiz für die Verkehrsunternehmen, gemeinsamen größere und weniger individuelle ausgeprägte Fahrzeugbeschaffungen gemeinsam zu betreiben, könnte die Fördermittelvergabe mit Kooperationen bei der Beschaffung gekoppelt werden.

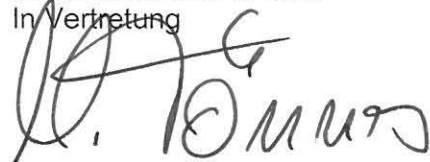
Block A, Frage 10

Welche Anreize können organisationsseitig (auf Ebene der Aufgabenträger) eingesetzt werden?

Auch auf Auftraggeberebene könnte zwecks Optimierung der ÖPNV-Organisation über Anreize durch zusätzliche Fördermittel im Rahmen von Kooperationen auf eine effizientere ÖPNV-Planung und –Ausgestaltung hingearbeitet werden.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Tönnies', written over the printed name below.

Martin Tönnies