



Enquetekommission IV

Sachverständigengespräch am 28.10.2016

Beantwortung des Fragenkatalogs

LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN 16. WAHLPERIODE
STELLUNGNAHME 16/4435
A25

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

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?

Bei diesem Modell würde die Aufgabenträgerschaft im SPNV gesplittet, es gäbe eine weitere beteiligte Institution, die die Aufgabenträgerschaft des Landes durchführt, mit neuen Schnittstellen bzw. Konfliktbereichen, die die Abstimmung erschweren. Die Übergangsprobleme werden bei späteren Fragen angesprochen.

Die Verteilung der SPNV-Pauschale müsste völlig neu verhandelt werden, wobei ein einfacher Schlüssel nach Kennziffern wie Fläche, Bevölkerung oder Zug-Kilometer kaum die Situation auf den einzelnen Linien erfassen könnte. Weiterhin würde das bestehende Liniennetz in vielen Bereichen zementiert, Änderungen über die Grenzen der Ebenen Land und Region hinweg wären erschwert. Es ist zu befürchten, dass Risiken auf einzelnen Strecken mit gesplitteter Aufgabenträgerschaft der jeweils anderen Ebene zugespitzt werden.

In größerem Umfang müsste Personal von der regionalen auf die Landesebene umverteilt werden. Organisatorisch gäbe es ein neues Entscheidungsgremium für die Landeseinrichtung. Hier wäre zu klären, wie die regionale Einflussnahme geregelt (die bestehenden Landesgesellschaften zeigen hierzu keine vorbildhafte Lösung auf) und Transparenz für die interessierte Öffentlichkeit geschaffen werden soll.

Der angedachte ÖPNV-Landesplan sieht auf den ersten Blick gut aus, die Erfahrung aus dem letzten landesweiten ÖPNV-Planwerk, der IGVP, stimmt uns allerdings eher skeptisch. Wir hatten bereits bei der Einführung des Landesnetzes bei der Anhörung im Jahre 2009 darauf verwiesen, dass neben der Definition der Korridore auch eine Analyse und ein Maßnahmenkatalog erforderlich ist, was bei den Zweckverbänden durch den Nahverkehrsplan erfolgt. Faktisch erfüllen zahlreiche Linien des Landesnetzes auf Teilabschnitten RB-Funktionen, bspw. RE 3 und RE 11 (ab Dezember 2016 RE 1) zwischen Dortmund und Hamm oder RE 13 zwischen Viersen und Venlo. Insbesondere hier ist eine reine Landeszuständigkeit eindeutig zu verneinen. Aber auch von anderen Linien des Landesnetzes werden in großem Umfang auch regionale oder lokale Aufgaben wahrgenommen.

Das Thema Koordination SPNV – ÖSPV und ÖSPV zwischen benachbarten Aufgabenträgern wird auch in diesem Modell nicht näher berücksichtigt. Gerade im Ruhrgebiet gibt es neben den schon legendären, von beiden Seiten an dicht bebauten Stadtgrenzen

endenden Linien aktuell mehrere Fälle, in denen Aufgabenträger ihren Grundtakt ändern wollen und dabei Nachbaraufgabenträger und –unternehmen – selbst bei Gemeinschafts-
linien – versuchen, vor vollendete Tatsachen zu stellen. Auf diese Problematik haben wir
schon mehrfach bei Anhörungen zu ÖPNVG-Novellen hingewiesen.

Wir verweisen stattdessen auf die Vorschläge der ÖPNV-Zukunftskommission NRW, die
zu diesem Thema empfiehlt:

- **Koordinationsprobleme zwischen SPNV-Aufgabenträgern sind durch klare, institutionalisierte Regeln für die Konfliktlösung (Zusammenarbeit, Zuweisung von Aufgaben über Zuständigkeitsgrenzen hinaus, Schlichtung und Entscheidung durch das Land) zu lösen. In das ÖPNVG NRW sollte neben der vorhandenen Regelung einer allgemeinen Kooperationspflicht ein (klarstellender) Verweis auf die Möglichkeit einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung untereinander aufgenommen werden. Das Land soll im Streitfall als höchste Instanz entscheiden können.**
- **Für eine optimierte Koordination untereinander und übergreifende Aufgaben der Netz- und Angebotsgestaltung benötigen die SPNV-Aufgabenträger eine verbesserte landesplanerische Grundlage (z.B. landesweiter Verkehrsentwicklungsplan, qualifiziertes Regionalnetz, vgl. 4.1, 4.4) sowie erweiterte Kompetenzen zur Koordinierung des SPNV mit dem ÖSPV, die über die Anforderungen bei der Beachtung der Nahverkehrspläne (§ 8 Abs. 2 ÖPNVG) hinausgehen.**

ÖPNV-Zukunftskommission NRW Abschlussbericht Kurzfassung Kap. 5.1.1.

2. Wie bewerten Sie die Funktionalität der Zuständigkeiten über die drei Organisationsebenen im Vergleich zur gegenwärtigen Struktur?

Wir sehen in diesem Modell eine ganze Reihe von neuen Konflikten, insbesondere was die SPNV-Planung auf einzelnen Strecken angeht. Ebenso wird ein noch größerer Teil der Entscheidungen auf Arbeitskreise, KompetenzCenter u. ä. verlagert. Hierdurch wird die Einflussmöglichkeit und Kontrolle durch Parlamente und Öffentlichkeit reduziert.

Zwischen den heutigen Aufgabenträgern besteht ein produktiver Wettbewerb um die besten Lösungen („best practice“), z. B. bei Ausschreibungsmodalitäten.

3. Wie beurteilen sie einheitliche, landesweite Standards für Digitalisierung, Marketing, Fahrgastinformation und Tarif, insbesondere aus Sicht der Kunden?

Aus Kundensicht sind einheitliche Standards wünschenswert, die sich jedoch auf die Benutzeroberfläche beschränken sollten. Es wird im Tarifbereich keineswegs möglich sein, einheitliche Tarife auf lokaler Ebene zu erreichen. Was in der einen Stadt marktfähig ist, ist in der anderen Stadt sozial nicht verträglich und aufgrund einer anderen Angebotsqualität auch nicht angemessen. Daher gibt es in allen Tarifräumen zunehmend Differenzierungen zwischen Großstädten, Mittelstädten und ländlichen Gemeinden, auch im Hinblick auf unterschiedliche Bezuschussung durch die Kommunen. Der Erhalt der Möglichkeit, kommunal handlungsfähig zu bleiben, ist beispielsweise Geschäftsgrundlage des Westfalentarifs. In den letzten Jahren wurden bereits NRW-weit einheitliche Beförderungsbedingungen erarbeitet und bestimmte Tarifdetails vereinheitlicht, z. B. Kindesaltersgrenzen, Tageskarten.

4. Das Konzept sieht eine Umorganisation der Kompetenzcenter wie folgt vor:

- **KC Digitalisierung (Ticketing, Fahrgastinformation, Fahrgastinteressen, 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 Vergabe im SPNV (+ Handreichungen im ÖSPV?).**

Wie beurteilen Sie in der neuen Organisationsstruktur vorgesehene Rolle und Ausdehnung der Kompetenzcenter vor dem Hintergrund

- a) des dafür notwendigen Umstrukturierungs- und Finanzierungsbedarfs**
- b) elementarer Herausforderungen wie der Digitalisierung und deren Umsetzung auch in kleinen Verkehrsunternehmen?**

Die KC EFM und Sicherheit erweitern bereits ihre Arbeitsbereiche in die angedachte Richtung.

Das KC ITF setzt den Rahmen für den Taktfahrplan im Land fest, die Fahrplandetailabstimmung z. B. in Randzeiten führen am besten die regionalen Aufgabenträger durch, die auch die anschließenden bzw. ergänzenden ÖSPV-Angebote im Blick haben.

Ob sich das KC Marketing und Tarif auch noch um Vertrieb kümmern soll, stellen wir in Frage, zumal im Bereich SPNV-Vertrieb zur Zeit neue langlaufende Verträge abgeschlossen sind oder vorbereitet werden.

Im Bereich Angebotsergänzungen und umfassende Mobilität gibt es eine örtlich sehr heterogene Ausgangslage, sowohl was die Verfügbarkeit von Anmietunternehmen für Taxen, Kleinbusse usw. als auch die Car- und Bike-Sharing-Angebote angeht. Hier ist eine landesweite Organisation kaum zielführend.

Im Bereich SPNV-Ausschreibungen haben die Aufgabenträger inzwischen eine große Erfahrung, auch in der Abstimmung bei gemeinsamen Verfahren. Darüber hinaus ist die Ausschreibungswelle aufgrund der auslaufenden DB-Großverträge fast ganz abgearbeitet. Handreichungen für die lokalen Aufgabenträger für Ausschreibungen und Direktvergaben wären kurzfristig hilfreich, weil zur Zeit auch konkurrierende eigenwirtschaftliche Gebote an einigen Orten Probleme verursachen. Bis zur möglichen Einrichtung eines Kompetenzcenters würde allerdings zu viel Zeit vergehen.

5. Wie beurteilen Sie die im Konzept vorgesehene Aufspaltung der Aufgabenträgerschaft zwischen Land (strategisch) und regionaler Ebene (operativ)? Inwieweit halten Sie eine regionale Ebene für erforderlich?

Eine Abgrenzung in „strategische“ und „operative“ Aufgaben ist weitgehend unpraktikabel, die Definition so gut wie unmöglich. Wo sich eine untere Ebene nach „strategischen“ Vorgaben von oben richten muss, handelt es sich um eine Auftragsverwaltung, nicht um die Erledigung eigener Aufgaben. Auftragsverwaltung lässt eigenes Engagement erlöschen.

Die Regionalisierung des SPNV war bundesweit unbestreitbar ein Erfolgsmodell. Insbesondere die Umsetzung in NRW (auch in Rheinland-Pfalz und Sachsen zu finden), die volle Kommunalisierung mit transparent arbeitenden Zweckverbänden, hat die kommunale

Ebene beim Thema SPNV aktiviert, nicht nur hauptamtliche, sondern in großem Umfang auch ehrenamtliche Politiker. Es gibt damit „ÖPNV-Parlamente“, der Stellenwert des ÖPNV in der Öffentlichkeit und den Medien ist in den letzten zwei Jahrzehnten deutlich gewachsen. Nur durch die Einbeziehung der Kommunen kann der ÖPNV als Gesamtangebot geplant werden und nicht nur sektoral nach SPNV und ÖSPV. In NRW wurde darüber hinaus auf eine Übereinstimmung der Aufgabenträger mit den Verbundstrukturen hingewirkt. Die Situation in den anderen großen Flächenländern ist im Vergleich dazu eher ernüchternd. Gerade die Vernetzung mit dem ÖSPV ist dort außerhalb der Ballungsräume kaum gegeben. Flächendeckende Verkehrsverbünde bzw. Tarifgemeinschaften (mit Schiene) gibt es weder in Niedersachsen noch in Bayern, in Baden-Württemberg hingegen eine Vielzahl von lokalen Tarifverbänden, außer rund um Stuttgart, Mannheim, Karlsruhe und Freiburg meist nur auf Ebene eines Landkreises.

6. Welche Synergien können aus einer strategischen Verantwortung des Landes für den SPNV im Zusammenspiel mit einer operativen Verantwortung der Zweckverbände entstehen, z.B. für die Umsetzung eines Landestakts in Nordrhein-Westfalen?

Zunächst muss darauf hingewiesen werden, dass es in NRW schon seit vielen Jahren einen „Landestakt“ gibt, der angefangen mit dem ITF 1 (1998) immer wieder verbessert wurde. Soweit dabei Defizite z. B. bei den Anschlüssen bestehen, sind dafür überwiegend Defizite in der Infrastruktur oder Vorrang für Fernverkehrszüge verantwortlich. Dass auch weiter an Optimierungen gearbeitet wird, zeigen zwei aktuelle Beispiele zum Fahrplanwechsel im Dezember.

- In Schwerte wird ein Über-Eck-Anschluss zwischen dem RE 17 und dem RE 7 in der Relation Arnberg – Münster eingerichtet. Dies war nur möglich durch die Ausschreibung des RE 17 mit neuen spurtstarken Fahrzeugen.
- In Oberhausen Hbf wird es wieder einen Anschluss aus Richtung Wesel (heute RB 35, dann RE 19) in Richtung Gelsenkirchen – Hamm (RE 3) geben. Dieser seit ITF 2 vorgesehene Anschluss war offiziell nicht mehr gegeben, da DB Netz einseitig die Mindestübergangszeiten an zahlreichen Bahnhöfen, u. a. in Oberhausen Hbf, erhöht hatte.

Bislang werden bereits entsprechende Planungen im Arbeitskreis ITF zwischen Land, KC ITF und Zweckverbänden entwickelt, zusätzliche Synergien erkennen wir nicht.

7. Welche Chancen und Risiken ergeben sich aus der vorgesehenen Stärkung des Landes bis hin zu einem Letztentscheidungsrecht in Konfliktfällen a) in Bezug auf die Ausgestaltung des Nahverkehrsangebots b) der Umsetzung von Verordnungen c) der kooperationsraumübergreifenden Zusammenarbeit?

Bislang sind Konfliktfälle bei Ausgestaltung des Angebots und der übergreifenden Zusammenarbeit durchweg untereinander, oft unter Vermittlung des Landes, geklärt worden. Ob ein formalisiertes Letztentscheidungsrecht tatsächlich zum Einsatz kommen wird, bezweifeln wir.

8. Was spricht Ihrer Meinung nach gegen eine Zuständigkeit überregional bedeutender Themenfelder (z. B. SPNV-RE's, Landestarif, einheitliche Beförderungsstandards) beim Land?

Da diese Zuständigkeit auch eine Aufgabenträgerschaft beinhaltet, sind die o. a. Bedenken angebracht. Das Land kann weiterhin Rahmenbedingungen setzen und tut dies auch sowohl im ÖPNV-Gesetz als auch durch weitere Verordnungen (z. B. ÖPNV-Pauschalenvo) oder Konzepte (z. B. Bahnsteighöhen- und -längenkonzep).t)

Beim NRW-Tarif ist das Land eher dadurch aufgefallen, dass großzügige, an den tatsächlichen Verkehrsströmen orientierte Kragenlösungen für Verbundtarife mit dem Hinweis auf mögliche Unterlaufung des NRW-Tarifs be- oder verhindert wurden. Dabei liegt beim NRW-Tarif ein großer Teil der Tarifhoheit bei Relationstickets außerhalb von NRW, nämlich bei der Deutschen Bahn. An den Verbundgrenzen fallen teilweise schon recht kurze Strecken unter den NRW-Tarif wie Marl – Dülmen oder Erkelenz – Viersen.

9. Welche erforderlichen Kompetenzen zur Organisation des SPNV, die derzeit bei den drei SPNV-Aufgabenträgern liegen, müssten im Landesministerium ggf. durch Umstrukturierungen aufgebaut werden, um die Aufgabenträgerschaft sachgerecht wahrnehmen zu können?

Analog zum Organigramm des VRR müssten auf Landesebene eine Abteilung SPNV-Management (mit den Gruppen Wettbewerbsverfahren, Vertragskontrolling und Fahrzeuge) sowie aus der Abteilung Nahverkehrsmanagement die Gruppe Angebots- und Infrastrukturplanung sowie wegen der Einnahmehoheit auch Teile der Gruppe Einnahmeaufteilung eingerichtet werden. Einzelne Aufgaben könnten durch Kompetenzcenter erledigt werden.

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 Partei in fast allen Einnahmenaufteilungsverfahren. Wie beurteilen Sie diese Konsequenz insbesondere in rechtlicher und finanzieller Hinsicht?

Wenn die Verträge auf das Land übertragen würden, wären mit Sicherheit erhebliche Transaktionskosten und lange Verhandlungen erforderlich. Einzelne Verträge umfassen heute sowohl Linien des Landesnetzes als auch RB-Verbindungen, z. B. National Express RE 7 und RB 48. Ein Weiterführen der bestehenden Verträge durch die Zweckverbände bis zum Auslaufen wäre aufgrund der langen Vertragslaufzeiten (Fahrzeuge rund 30 Jahre, Betrieb rund 15 Jahre) kaum praktikabel.

11. Welche Auswirkungen erwarten Sie auf die Einfluss- und Steuerungsmöglichkeiten der kommunal verfassten Aufgabenträger und ihren demokratisch legitimierten Gremien sowie der Verkehrsunternehmen auf Verkehrsangebot, Fahrpreisgestaltung und Qualität?

Die kommunale Ebene hätte im Bereich der Angebotsgestaltung nur noch einen auf „lokale Linien“ begrenzten Einfluss, auf zahlreichen Strecken verkehren jedoch nur Linien des Landesnetzes, z. B. Dortmund – Hamm, Hagen – Hamm, Düsseldorf – Kleve. Das Land müsste wegen seiner Tarifhoheit in die Tariforganisation eingebunden werden. Ob dann wie in den Verbänden üblich weiterhin die Verbandsversammlung bzw. der Verwaltungsrat den Tarif festlegen kann oder eine neue anders organisierte und wohl nicht öffentlich tagende Organisation diesen bestimmt, bleibt offen.

12. Auf welche Weise könnte der Einfluss der lokalen Ebene gegenüber der übergeordneten regionalen Ebene und der Landesebene beibehalten bzw. gestärkt werden?

Die Zusammensetzung der Zweckverbandsversammlungen der ursprünglichen neun SPNV-Zweckverbände sichert eine Beteiligung sowohl der kommunalen Verwaltungen (Hauptverwaltungsbeamter) als auch der Kommunalparlamente aller lokalen Aufgaben-

träger. Die Zweckverbandsversammlungen entsenden Mitglieder in die Gremien der drei heutigen Aufgabenträger überwiegend auch nach regionalem Proporz und können so auch weiterhin die regionalen Interessen einbringen. Wie das auf Landesebene organisiert werden kann, bleibt für uns fraglich. Entweder sitzen einzelne Oberbürgermeister und Landräte oder die kommunalen Spitzenverbände in diesen Gremien. Damit sind zwar die Kommunen als Verfassungsebene vertreten, eine Einflussnahme der einzelnen Regionen ist aber keineswegs abgesichert.

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

1. Was spricht für die Beibehaltung der gegenwärtigen Strukturen?

Die verkehrlichen und wirtschaftlichen Ergebnisse der SPNV-Planung seit der Regionalisierung sind unbestreitbar. Fahrgastzuwächse auch außerhalb der Ballungsräume, vor allem auf Hauptstrecken, sind besonders erfreulich. Selbst auf schwach frequentierten Strecken wie Dorsten – Coesfeld konnte die Nachfrage deutlich erhöht werden. Durch den ITF ist der SPNV-Anschluss Garantie für ein vertaktetes tägliches Angebot, auch auf Nebenstrecken.

2. Welche Defizite bestehen in der Kooperation zwischen Land und Zweckverbänden, und wie könnten diese behoben werden?

Wir sehen keine generellen Defizite.

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?

Das Land macht Vorgaben aus seiner Sicht, u. a. im Rahmen der jetzt vorliegenden ÖPNVG-Novelle. Die Sicht der einzelnen Kommunen wird z. B. im VRR bei größeren Vorhaben wie Taktumstellung S-Bahn oder Aufstellung Nahverkehrsplan in Regionalkonferenzen eingebracht. Eine Institutionalisierung ist aus unserer Sicht nicht erforderlich.

4. Mit welchen Modellen kann eine möglichst ortsnahe Beteiligung der Fahrgäste und der Kommunen bei den Fragen nach dem Angebot des Schienennetzes erreicht werden?

Die Kommunen sind über die Zweistufigkeit der Vertretung (siehe Frage I.12) auch ortsnah beteiligt. Die direkte Fahrgastbeteiligung ist eher auf der unteren regionalen Ebene anzusetzen (Bsp. Fahrgastbeirat VVOWL), hierbei ist eine Zusammensetzung aus „normalen Fahrgästen“ und Fahrgastvertretern mit Hintergrundwissen anzustreben.

Wichtig ist auch eine Beteiligung der Öffentlichkeit bei größeren Plänen. So sind im Rahmen der Jedermannbeteiligung bei der Aufstellung des NVP des VRR 1.100 Anregungen eingegangen, die einzeln geprüft und abgearbeitet werden und auch den Gremienmitgliedern vorliegen.

Fahrgastverbände wie PRO BAHN und VCD haben mit den Zweckverbänden unterschiedliche, aber insgesamt sehr intensive Gesprächskontakte. So stellen beide Verbände ähnlich wie die Gewerkschaften im VRR je einen „ständigen Gast“ in den Ausschüssen für

Verkehr und Planung sowie Tarif und Marketing. Aus anderen Bundesländern sind uns keine vergleichbaren Kontakte zu Landesgesellschaften bekannt.

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

Viele der Abstimmungsprobleme ist auf eine komplizierte Entscheidungsstruktur der DB-Infrastrukturgesellschaften zurückzuführen. Insbesondere im Regionalnetz sollten Möglichkeiten der Infrastrukturübernahme durch die SPNV-Aufgabenträger geschaffen werden. Der Erfolg der kommunal gesteuerten Regiobahn ist nur ein Beispiel, das gerade für Streckenreaktivierungen Vorbild ist (z. B. Übernahme Lindern – Heinsberg durch WestVerkehr).

6. Wie könnte eine gleiche Qualitätsausstattung in Netz, Takt u.ä. in vergleichbaren Siedlungsstrukturen der unterschiedlichen Landesteile garantiert werden?

Wir sollten nicht eine gleiche, sondern eher eine gleichwertige Qualitätsausstattung anstreben. Es gibt bei ansonsten vergleichbaren Strukturdaten oft deutliche Nutzungsunterschiede, die unterschiedliche Bedienungskonzepte erfordern. So haben einige Strecken besonders hohe Spitzenlasten und tageszeitliche Hauptlaststrichtungen, andere sind viel gleichmäßiger in beiden Richtungen ausgelastet. Im nächtlichen Freizeitverkehr werden oft andere Ziele angesteuert als im Einkaufs- oder Berufsverkehr tagsüber. Darauf angepasste Fahrpläne sind regional festzulegen.

7. Wie könnten Overhead- und Regiekosten minimiert werden?

Die Minimierung der Overhead- und Regiekosten ist für uns kein primäres Ziel. In der Zeit der neun SPNV-Aufgabenträger hatte der NVN mit Abstand die geringsten Kosten, hat aber auch nur verwaltet und kaum gestaltet. Eine gute SPNV-Planung ist auch ihr Geld wert. Dies gilt auch für Gutachten, die nach fachlichen Qualitäten und nicht im Ausschreibungswettbewerb vergeben werden sollten.

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?

Genau Zahlen können wir aus Zeitgründen nicht ermitteln. Die Zweckverbände haben in den letzten Jahren immer mehr Linien auch in die Bereiche benachbarter Aufgabenträger verlängert und somit im Interesse der Fahrgäste neue Direktverbindungen ermöglicht. Trotz schwieriger Abstimmungsprozesse aufgrund unterschiedlicher Finanzierungs- und Organisationsstruktur sind insbesondere die Verkehre in die Niederlande schrittweise ausgebaut worden, weitere Verbesserungen stehen in Kürze an (Arnhem, Hengelo, Maastricht). Dabei stand die Zusammenarbeit auf der regionalen Ebene z. B. zwischen VRR und Provinie Gelderland bzw. Stadsregio Arnhem–Nijmegen im Mittelpunkt. Auch neue Direktverbindungen wie Paderborn – Göttingen oder Düsseldorf – Kassel-Wilhelmshöhe (ab Dezember 2016) wurden geplant. Der bedauerliche Wegfall der Direktverbindung Köln – Gießen ist vor allem auf unterschiedliche Fahrzeuganforderungen und Bahnsteighöhen in NRW und Hessen zurückzuführen.

9. Welche Vor- und Nachteile werden bei den Organisationsmodellen von anderen Bundesländern, beispielsweise im mit Abstand flächengrößten Bayern, gegenüber dem zurzeit gültigen in Nordrhein-Westfalen gesehen?

Das Beispiel der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) zeigt ein landesweites System SPNV ohne Einpassung in ein Gesamtkonzept für den ÖPNV. Außerhalb der Verbundräume, die nur rund um München und Nürnberg größere Flächen umfassen, gibt es große Teile des Landes ohne organisierte ÖPNV-Struktur, zahlreiche schlecht koordinierte Buslinien unterschiedlicher Anbieter mit unterschiedlichen Haustarifen oder Verbundtarife ohne Integration der Schiene. Im Eisenbahnverkehr außerhalb der Verbünde wird der DB-Tarif angewandt, es werden darüberhinaus aber auch unternehmensbezogene regionale Sondertickets angeboten. Die Zitate von der agilis-Website veranschaulichen die komplizierte Tarifsituation:

*„Bei Fahrten innerhalb des INVG- bzw. RVV-Gebietes können neben Verbundfahrtscheinen auch Fahrtscheine des DB-Tarifs genutzt werden. Bei Fahrten innerhalb des VGN- bzw. DING-Gebietes gelten nur Verbundfahrtscheine. Bitte beachten Sie, dass Sie in diesem Fall Ihre BahnCard leider nicht einsetzen können.“ ... „Zwischen Passau und Vilshofen besteht mit der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Passau (VLP) ebenfalls ein Verkehrsverbund, in den die agilis-Züge jedoch **nicht** integriert sind. Verbundfahrtscheine sind daher in unseren Zügen nicht gültig. Sie benötigen einen Fahrtschein des DB-Tarifs.“*

Auch in Baden-Württemberg gibt es voll handlungsfähige ÖPNV-Strukturen nur in den vier großen Verbundräumen. Gerade Baden-Württemberg hat in den letzten Jahren zahlreiche Vorbilder aus NRW kopiert, z. B. beim SPNV-Fahrzeugfinanzierungsmodell.

Niedersachsen hat die Aufgabenträgerschaft in der Region Hannover und im Großraum Braunschweig an diese übertragen, im Rest des Landes ist die LNVG Aufgabenträger. Hier gibt es Verbundtarife mit Integration der Schiene nur in Südniedersachsen (VSN) sowie im Umland von Hamburg (HVV) und Bremen (VBN). Ein Blick auf die Zusammensetzung des Aufsichtsrats der LNVG (vier Vertretern der Landesregierung, ein Oberbürgermeister, ein Landrat) und des Beirats zeigt, dass es kein Instrumentarium für eine regionale Mitsprache gibt.

Während die ÖPNV-Gesetze in Niedersachsen und Baden-Württemberg kein dem Nahverkehrsplan vergleichbares Planungswerk für die Landesgesellschaften fordern und solche uns auch nicht vorliegen, sieht das Bayerische ÖPNV-Gesetz die Aufstellung eines Schienennahverkehrsplans durch das Ministerium sowie seine Fortschreibung alle zwei Jahre vor. Offenbar stammt die letzte Fortschreibung allerdings aus dem Jahre 2005.

Wir sehen für NRW keine Vorbilder in den Organisationsstrukturen der anderen großen Flächenstaaten. Ein Vergleich mit Ländern wie Thüringen, Saarland oder Schleswig-Holstein verbietet sich alleine wegen des Größenunterschieds. Hier werden weniger Zugkilometer bestellt als in den einzelnen NRW-Zweckverbänden.

10. Durch welche konkreten Maßnahmen könnten etwaige Vorteile aus dem Modell aus Abschnitt I in der jetzigen Organisationsstruktur umgesetzt werden?

Die in der aktuellen ÖPNVG-Novelle vorgesehene mögliche Übertragung der Aufgabenträgerschaft für regionale Schnellbusse auf die Zweckverbände wird von uns begrüßt, wobei auch eine finanzielle Absicherung erfolgen muss, um insbesondere in dünnbesiedelten Räumen attraktive Fahrpläne anbieten zu können, da die ansonsten im Busverkehr wichtige Finanzierung durch die Ausbildungspauschale hierfür nur teilweise wirksam ist.

Lothar Ebbers, PRO BAHN NRW e. V., Referent für RRX und Landespolitik