



Enquetekommission IV

26. Sitzung (öffentlicher Teil)¹

28. Oktober 2016

Düsseldorf – Haus des Landtags

10:00 Uhr bis 12:55 Uhr

Vorsitz: Oliver Bayer (PIRATEN)

Protokoll: Rainer Klemann

Verhandlungspunkte:

Vor Eintritt in die Tagesordnung	3
1 Sachverständigengespräch zum Konzept für eine „Neue Organisationsstruktur für das Land Nordrhein-Westfalen“	5

* * *

¹ nichtöffentlicher Teil siehe nöEKPr 16/129

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Vorsitzender Oliver Bayer: Herzlich willkommen, liebe Kommissionsmitglieder, also Abgeordnete und Sachverständige der Kommission, liebe Vertreterinnen und Vertreter der Landesregierung, liebe Anwesende aus Fraktionen und Landtagsverwaltung und natürlich heute auch wieder liebe weitere interessierte Gäste – insbesondere liebe geladene Sachverständige zu unserem Sachverständigengespräch, zu dem wir gleich kommen – zur 26. Sitzung der Enquetekommission IV!

Die Tagesordnung zur heutigen Sitzung ist Ihnen mit der Einladung E 16/1983 vom 13. Oktober 2016 zugegangen.

Die Enquetekommission tagt grundsätzlich in nichtöffentlicher Sitzung. Wir hatten uns darauf geeinigt, den ersten Teil der Sitzung zu einem öffentlichen Sachverständigen-gespräch zu machen.

Bestehen Einwendungen dagegen, dass wir ab sofort für den TOP 1 öffentlich tagen? – Ich sehe, dass das nicht der Fall ist. Gibt es jemanden, der sich explizit enthalten möchte? – Nein. Dann werden wir jetzt die Sitzung öffentlich durchführen.

Wir haben noch kurz weitere Verfahrensfragen zu klären, bevor wir zum TOP 1 kommen.

Die Obleute haben sich darauf verständigt, dass alle Abstimmungen der heutigen Sitzung in Fraktionsstärke erfolgen sollen. Gibt es von Ihrer Seite Einwände dagegen? – Wie ich sehe, ist das nicht der Fall.

In diesem Zusammenhang weise ich darauf hin, dass Herr Beu von den Grünen im Augenblick verhindert ist und später zu uns stoßen wird.

Dann möchte ich Ihnen noch mitteilen, dass wir die Tagesordnung leider leicht abändern müssen. Der TOP 1 bleibt natürlich so wie geplant bestehen. Nachdem wir jetzt die Änderungsanträge gesehen haben, auch die Anzahl und die Art der Änderungsanträge, halten wir es aber für sinnvoll, nach dem TOP 1 zunächst die Abstimmungen der Änderungsanträge für die Handlungsempfehlungen noch einmal durchzugehen, damit in der Pause die Änderungsanträge eingearbeitet werden können.

Deshalb ist mein Vorschlag, nach TOP 1 zunächst die Änderungsanträge für die Handlungsempfehlungen zu behandeln, dann unsere Mittagspause zu machen – wir können natürlich zwischen TOP 1 und TOP 2 auch fünf Minuten Pause machen – und anschließend nach der Mittagspause mit der Abstimmung der Handlungsempfehlungen, wie in der Tagesordnung vorgesehen, fortzufahren.

Den Hintergrund, dass wir dann in der Pause diese Änderungen auch einarbeiten können, habe ich erläutert. Es ist doch praktischer, das in dieser Reihenfolge zu machen.

Gibt es dazu von Ihrer Seite noch Anmerkungen? – Herr Rehbaum.

Henning Rehbaum (CDU): Für die CDU-Fraktion würde ich gerne unseren Wunsch darstellen, dass wir die Auswertung des heutigen Sachverständigengesprächs nicht heute machen. Wir müssen diese ganzen Informationen für uns noch einmal sichten und sortieren. Daher möchten wir die Auswertung dieses Gesprächs an einem späteren Termin in Ruhe durchführen. Da bietet sich der 21. November 2016 an.

Vorsitzender Oliver Bayer: Sind Sie damit einverstanden, dass wir über die Terminfrage und Ähnliches später sprechen und den entsprechenden Tagesordnungspunkt so stehen lassen, damit wir zumindest noch die Positionen unserer eigenen Sachverständigen der Kommission zu dem Sachverständigengespräch einsammeln können? Der Tagesordnungspunkt heißt ja auch nicht: abschließendes Gespräch.

Henning Rehbaum (CDU): Wenn das keine abschließende Besprechung des Sachverständigengesprächs ist, dann ist das so okay.

Vorsitzender Oliver Bayer: Gut. Wir haben auch nicht „abschließend“ hingeschrieben. Ansonsten besprechen wir das aber nachher im nichtöffentlichen Teil der Sitzung. Gibt es sonstige Anmerkungen zur Tagesordnung? – Das ist nicht der Fall.

1 Sachverständigengespräch zum Konzept für eine „Neue Organisationsstruktur für das Land Nordrhein-Westfalen“

Vorsitzender Oliver Bayer: Dann können wir in den TOP 1 einsteigen. Ich begrüße sehr herzlich zum heutigen Sachverständigengespräch

- Herrn Lothar Ebbers vom Fahrgastverband PRO BAHN,
- Herrn Michael Holzey von der ETC Transport Consultants GmbH,
- Herrn Martin Husmann, den Vorstandssprecher des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr, und
- Herrn Burkhard Bastisch, den Geschäftsführer des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe.

Herzlich willkommen und vielen Dank dafür, dass Sie sich heute – auch durchaus sehr kurzfristig – Zeit genommen haben und uns teilweise auch schriftliche Stellungnahmen zugesandt haben!

Außerdem geht unser herzlicher Dank an Herrn Prof. Dr.-Ing. Udo J. Becker von der TU Dresden, der sich für die heutige Sitzung – das hat er auch schon vorher angekündigt – entschuldigt hat, aber eine schriftliche Stellungnahme abgegeben hat.

Unsere Enquetekommission befasst sich jetzt schon seit zwei Jahren mit „Finanzierungsoptionen des Öffentlichen Personennahverkehrs Nordrhein-Westfalen im Kontext des gesellschaftlichen und technischen Wandels“; so lautet ihr offizieller Name. Natürlich ist es unsere Aufgabe, Empfehlungen zur Hebung von Effizienzpotenzialen, zu neuen Finanzierungselementen und Lösungen der aktuellen Probleme des ÖPNV abzugeben. Ferner ist es laut Einsetzungsbeschluss aber auch unsere Aufgabe – deshalb ist die Struktur natürlich sehr wichtig –, die „Analyse und Erstellung möglicher Szenarien zur sukzessiven Entwicklung der Tarifsysteme und Zusammenschlüsse beim ÖPNV in NRW“ vorzunehmen.

Insgesamt haben wir als Enquetekommission natürlich die Aufgabe, das relevante Material möglichst umfassend zusammenzutragen und dadurch die gesetzgeberischen Entscheidungen in Bezug auf umfangreiche, bedeutende Sachkomplexe vorzubereiten. Das ist die Definition einer Enquetekommission.

Das heißt: Wir befinden uns als Enquetekommission mit unseren Empfehlungen typischerweise immer am Anfang einer politischen Auseinandersetzung oder ziemlich am Anfang und noch nicht am Ende. Insofern dürfen wir auch weitgehend mutig sind.

Dennoch sind die Empfehlungen einer Enquetekommission ernst zu nehmen und haben großes Gewicht. Wir wollen in unseren Empfehlungen nachher natürlich auch über einen reinen Appell hinausgehen.

Daher freut es mich, dass wir heute in einem Exkurs einen Gegenstand aus dem Katalog der Enquetekommission noch einmal mit Akteuren außerhalb unseres Kreises und unseren Gästen hier beleuchten können, auch wenn das erst kurz vor Schluss dieser Enquetekommission stattfindet, was bei anderen Enquetekommissionen meistens nicht der Fall ist.

Wir sind übrigens eine sehr transparente Enquetekommission – die transparenteste, die es im Landtag Nordrhein-Westfalen gibt. Ich möchte noch einmal darauf hinweisen, dass wir unsere 36 Vortragsfolien der Enquetekommission und unsere drei Gutachten, die wir in Auftrag gegeben haben, auch online gestellt haben. Man kann sie kostenfrei im Internet abrufen. Dazu gehören natürlich auch die Unterlagen der Anhörungen.

Das heißt, dass das Gutachten „Bedarfe und Potenziale bei Angebot und Organisation im ÖPNV Nordrhein-Westfalens“ dort genauso zu finden ist wie die Unterlagen zu unserer Anhörung vom 26. Februar 2016 zum Thema „Weiterentwicklung von Organisation, Struktur und Vertrieb“, bei der ja auch einige der heutigen Experten zugegen waren und die Ausgangspunkt unserer Debatte zur Struktur war. Heute sind wir schon etwas weiter.

Sehr geehrte Sachverständige, Sie haben zunächst die Möglichkeit, in einem mündlichen Statement – Zeitrahmen: bis zu zehn Minuten – jeweils noch einmal Ihre Standpunkte und auch Ihre Expertise vorzutragen und auf die wesentlichen Aspekte der aufgeworfenen Fragen einzugehen.

Anschließend machen wir eine Frage-und-Antwort-Runde, in der wir Fragen sammeln und dann an Sie weitergeben.

Da wir heute einen Stenografen dabei haben, benutzen Sie bitte immer das Mikrofon.

Nach diesen Vorbemerkungen bitte ich Sie jetzt um Ihre Eingangsstatements.

Lothar Ebbers (Fahrgastverband PRO BAHN, Landesverband Nordrhein-Westfalen): Für uns stellt sich bei dieser Anhörung insgesamt die Frage: Was verstehen wir unter Regionalisierung? Wie ernst nimmt man es damit?

Auf Bundesebene ist eine Regionalisierung des Nahverkehrs beschlossen worden. Das entsprechende Gesetz bestimmt, dass das Nähere die Länder für jeweils ihr Bundesland entscheiden. Aber Regionalisierung hieß in erster Linie, die Regionen, in denen Schienenpersonennahverkehr stattfindet, an den Entscheidungen und an den Planungen zu beteiligen, und zwar die einzelnen Regionen und nicht – ich sage es einmal vorsichtig – die Kommunen als verfassungsmäßige Einheiten durch die kommunalen Spitzenverbände oder durch einzelne Landräte.

In dieser Hinsicht ist das Modell, das Nordrhein-Westfalen – wie auch einige andere Bundesländer – hat, nämlich mit einer regionalisierten Aufgabenträgerschaft, schon einmal die eigentliche Regionalisierung.

Wir haben zum Vergleich in erster Linie die anderen großen Flächenländer genommen. Ich vergleiche uns nicht mit dem Saarland, Sachsen-Anhalt oder Thüringen, weil dort eine Landesnahverkehrsgesellschaft weniger Zugkilometer verwaltet als der kleinste Zweckverband, den es in Nordrhein-Westfalen dafür gibt, nämlich der NVR, sondern mit den Flächenländern Niedersachsen, Bayern und Baden-Württemberg. Dort gibt es Landesnahverkehrsgesellschaften. Sie sind in Bayern Aufgabenträger für alles, in Baden-Württemberg Aufgabenträger für alles außer der Stuttgarter S-Bahn

und einigen anderen S-Bahn-ähnlichen Linien im Großraum Stuttgart und in Niedersachsen Aufgabenträger für das ganze Land mit Ausnahme der Region Hannover und des Großraums Braunschweig.

In allen drei Ländern ist der Unterschied zu Nordrhein-Westfalen, dass dort eine regionalisierte Struktur für den Nahverkehr nicht flächendeckend aufgebaut worden ist. Zwar gibt es in Baden-Württemberg flächendeckende Verkehrsverbünde. Das ist aber im ländlichen Raum auf Landkreisebene auch unter Einbeziehung der Schiene überhaupt keine echte Verbundstruktur, weil Sie im normalen Schienenverkehr meistens über eine Verbundgrenze hinwegfahren. In Niedersachsen haben wir dazu noch Verkehrsverbünde, die aus den Nachbarländern kommen, beispielsweise den Hamburger Verkehrsverbund oder den Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen, die aus eher politischen und verfassungsmäßigen Gründen eben nicht Aufgabenträger geworden sind. Deshalb stellen diese Modelle aus unserer Sicht keine echte Regionalisierung dar.

Ich habe mir zum Beispiel einmal angeschaut: Wer entscheidet in Niedersachsen über die Themen der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen? Der Aufsichtsrat mit vier Vertretern aus dem Ministerium – drei Ministerialbeamten und einer ehemaligen Staatssekretärin –, einem Landrat und einem Oberbürgermeister. Sie werden ja nicht erwarten, dass ein Oberbürgermeister für alle anderen Oberbürgermeister im Lande spricht und ein Landrat für alle anderen Landräte. In keinem dieser Bundesländer habe ich eine Form gefunden, aus der ich die regionale Beteiligung, also die Beteiligung der einzelnen Regionen, ablesen kann.

Wir haben hier in Nordrhein-Westfalen seinerzeit bei der Regionalisierung auf eine schon existierende Struktur zurückgegriffen, nämlich die drei damals bestehenden Verkehrsverbünde VRR, VRS und AVV sowie im übrigen Land die flächendeckenden Verkehrsgemeinschaften, also die Verkehrsgemeinschaft Niederrhein und die fünf westfälischen Verkehrsgemeinschaften. Sie wurden 1996 Aufgabenträger in Nordrhein-Westfalen. Diese Struktur hat sich in einigen Teilen damals sehr gut bewährt. In anderen Teilen war sie einfach zu kleinteilig. Sie ist auch gerade von diesen kleineren Aufgabenträgern nicht in der notwendigen Form wahrgenommen worden.

An dieser Stelle komme ich auf Ihre Frage, wie Overhead-Kosten minimiert werden können, zu sprechen. Wir hatten einen Zweckverband, der die Overhead-Kosten minimiert hat. Das war der NVN. Der NVN hat die gesamte Nahverkehrsplanung nebenamtlich abgewickelt. Der Stellenplan sah 1,2 Stellen vor. Das waren also nur Bruchteilsbeschäftigte. Übrigens war auch die Verbundgesellschaft, also die Verkehrsgemeinschaft Niederrhein, bis zum heutigen Tage nur nebenamtlich organisiert worden. So erfolgte zwar eine kostenminimale Abwicklung dieser Aufgabenträgerschaft; aber das war und blieb eine Verwaltung und keine Gestaltung.

Seit der VRR das gemeinsam mit dieser Region macht – ich wohne direkt an der Grenze zum NVN –, lassen sich die Ergebnisse deutlich ablesen. Wir dürfen nicht vergessen: Alle neun ursprünglichen Zweckverbände gibt es als Organisationseinheiten heute noch. Acht davon haben auch immer noch ihre Geschäftsstelle, nur der Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein nicht mehr. Seit die VRR AöR, um es sauber zu sagen, diese Aufgabe wahrgenommen hat, ist da Leben hineingekommen.

Das richtige Leben erleben wir zum kommenden Jahreswechsel mit dem neuen Niederrhein-Netz. Dann übernimmt Abellio dort zwei Linien. Eine dieser Linien wird, einem langen Wunsch des unteren Niederrheins folgend, endlich wieder einen Lückenschluss in die Niederlande darstellen. Heute müssen die Leute aus dem NVN-Bereich erst einmal zurück nach Oberhausen fahren, um dann mit dem Zug nach Arnheim kommen zu können. Das ist eine unhaltbare Situation.

Entstanden ist sie aus der damaligen Bahnreform, als man einzelne grenzüberschreitende Verbindungen entweder dem Fernverkehr oder dem Nahverkehr zugeschlagen hat. Diese Verbindung ist in den Fernverkehr gekommen und hat die Bedürfnisse der Regionen, durch die sie fuhr, überhaupt nicht mehr wahrgenommen. Man wollte am liebsten sogar schon von Duisburg bis Arnheim durchfahren. Dass in Oberhausen gehalten wird, ist auf die Intervention der Niederländer zurückzuführen – nicht etwa auf weise Entscheidungen der Deutschen Bahn, die eher sagte, 8 km Abstand zwischen zwei ICE-Halten seien eigentlich viel zu kurz.

2008 haben wir dann die Novelle gehabt, in der diese drei großen Aufgabenträger – zum Teil nennen sie sich Dachzweckverbände – gebildet wurden. Diese drei mussten sich natürlich irgendwie zusammenraufen. Das ist bei der Zahl drei immer ein Problem; da geht es oftmals zwei gegen einen. Aber sie haben sich auf verschiedenen Gebieten zusammengerauft. Sie hatten dann auch eine produktive Konkurrenz untereinander. Sie sind etwas unterschiedliche Wege gegangen, haben aber immer geguckt, was der Nachbar macht und wie erfolgreich er damit ist, und gute Vorschläge des Nachbarn dann auch selbst übernommen. Das war vorher schon im Tarifbereich so. Irgendwelche Maßnahmen, die der VRR als Erster gemacht hatte, wurden von den Nachbarn zunächst einmal belächelt; anschließend wurden sie bewundert; letztendlich wurden sie kopiert. Besser kann es nicht gehen. So etwas nennt sich Best Practice.

Wenn ich meine, ich müsse das alles zentral machen und hätte den einzig richtigen Weg, dann ist die Hürde, mich zu korrigieren und zu sagen, dass ich mich geirrt habe und etwas anders machen muss, wesentlich höher, als wenn jemand sagen kann: Das, was der Nachbar gemacht hat, ist besser; das kriegen wir auch hin; und wir machen es noch ein bisschen besser als der Nachbar, zumindest für unseren Raum ein wenig besser.

Genau das gehört auch zur Regionalisierung, nämlich, regional unterschiedliche Strukturen unterschiedlich anzugehen. Wir haben keinen einheitlichen Raum. Das ist auch schon im VRR so gewesen, als mit der Integration des Niederrheins flächenhaft ländlicher Raum hinzukam. Bisher hatten wir einzelne Gemeinden in einzelnen Kreisen, die als ländlicher Raum fungierten, also den Westteil des Kreises Viersen oder Breckerfeld oder Haltern. Jetzt haben wir mit einem Mal zwei ländliche Kreise; der eine ist, glaube ich, ganz ländlicher Raum, und der andere ist zur Hälfte ländlicher Raum.

Dafür muss man sich auch etwas andere tarifliche Dinge, Angebotsformen und Beteiligungsformen überlegen. Dort kann man nicht einfach nach irgendwelchen Kennziffern vorgehen und sagen: „Bei soundso vielen Tausend Einwohnern gibt es dort von der Uhrzeit bis zu der Uhrzeit drei Züge pro Stunde, von der Uhrzeit bis zu der Uhrzeit zwei Züge pro Stunde, und der Betriebsschluss ist dann und dann“; denn da liegen ganz unterschiedliche Verhältnisse vor. Es gibt Strecken in den ländlichen Raum, die

besonders starke Spitzenlasten in einer Lastrichtung haben. Dort hilft es nichts, wenn ich den Takt in beide Richtungen verdichte. Vielmehr muss ich möglicherweise mit Zusatzfahrten in Lastrichtung operieren. Wenn ich hingegen an beiden Enden interessante Ziele habe, beispielsweise bei Strecken zwischen Essen und Münster oder zwischen Düsseldorf und Aachen, kann ich ein viel ausgeglicheneres Fahrplanangebot einrichten.

Ein zweiter wichtiger Punkt, der aus meiner konkreten ehrenamtlichen – aber, ich hoffe, nicht ganz unprofessionellen – Arbeit hier hineinkommt, ist die Transparenz. Wenn Sie wie ich zunächst einmal Außenstehender sind – inzwischen sind wir als sogenannte ständige Gäste in Gremien des VRR halbe Insider –, dann ist es Ihnen ganz wichtig, dass Sie die Entscheidungsgrundlagen irgendwo sehen und nachlesen können.

Das fängt schon damit an, dass die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg in keiner Weise – das findet sich weder im Gesetz noch sonst wo – etwas unseren Nahverkehrsplänen Vergleichbares aufstellen müssen. Ich habe dort auch nichts gefunden, was eine solche Qualität gehabt hätte, in welcher Form auch immer das aufgestellt wurde.

Im bayerischen ÖPNV-Gesetz ist vorgesehen, dass ein Landesschienenverkehrsplan vom Ministerium aufgestellt wird und alle zwei Jahre fortgeschrieben wird. Er ist auch aufgestellt worden und ein paar Mal fortgeschrieben worden. Wie ich einer aktuellen Beschlusslage des Landtags entnehmen konnte, ist die letzte Fortschreibung 2005 erfolgt. Gerade ist von allen Fraktionen beschlossen worden, dass doch endlich ein neuer Plan aufgestellt wird. – So viel zu dem Thema, mit welchen Planungen wo operiert wird.

Wir haben hier durch die Form der Zweckverbände und auch der AöR, die die gleiche Form übernommen hat, ein öffentliches Gremiensitzungssystem, das nicht nur durch überwiegend öffentliche Sitzungen jedermann offensteht, sondern in dem Sie auch sämtliche Gremienunterlagen abrufen können, die öffentlich sind. Natürlich sind Vergabeentscheidungen usw. weiterhin nichtöffentlich. Die bekommen selbst wir als ständige Gäste nicht mit. Aber Sie können als interessierte Öffentlichkeit wirklich die Papiere nachlesen und einmal sehen, wo was geplant ist und welche Fragen gestellt werden. Dort sind die Protokolle vorhanden. Nur dann können Sie auch in gewisser Weise eine effektive Lobbyarbeit machen.

Schon in dem ansonsten geografisch gut aufgeteilten Hessen mit zwei vollen Verbundgesellschaften und dem VRN als Aufgabenträger für einen Landkreis im Süden sind diese Gesellschaften als GmbHs organisiert. Da gibt es keine entsprechenden Gremiensysteme und keine öffentlichen Sitzungen. Sie bekommen nicht mit, was geplant wird. Ich war selbst, bevor ich wieder nach Nordrhein-Westfalen gezogen bin, in Nordhessen tätig. Ich habe Kollegen, die beim Nordhessischen Verkehrsverbund arbeiten, damals nach den Kürzungen von Koch/Steinbrück einmal gefragt: Wie sieht das denn bei euch mit dem Haushalt aus? Was ist denn da bei euch los? – Da sagten mir ausgewachsene Planer, also nicht irgendwelche Hilfskräfte: Das wissen wir nicht. Das macht die Geschäftsführung.

Dann habe ich vor zwei Jahren, also noch unter Schwarz-Gelb in Hessen, einmal versucht, im ÖPNV-Haushalt des Landes Hessen nachzusehen, wofür denn wie viel Geld da ist. Da habe ich in dem gesamten Haushalt für den ÖPNV drei Positionen gefunden: Zuschuss an den NVV, Zuschuss an den RMV und Zuschuss an den VRN – keine Aufteilung nach SPNV und ÖSPV; keine Aufteilung nach Verwaltungsmitteln, Betriebsmitteln und Investitionsmitteln. Damit können Sie keine Lobbyarbeit für irgendetwas machen. Damit haben Sie auch keinerlei Transparenz.

Diese Formen finden Sie – ich habe die Situation in Sachsen jetzt nicht geprüft – beispielsweise auch in Rheinland-Pfalz. Dort sind, zum Beispiel beim Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord, die Gremienunterlagen nachzulesen. Diese Formen finden Sie in unseren Dachzweckverbänden und auch in fast allen Mitgliedszweckverbänden im westfälischen Raum. Insofern können Sie dort tatsächlich sehen, wofür Geld verausgabt wird und wie die Politik ihre Aufgabe als Kontrolleur dort wahrnimmt.

Mit dieser Struktur und diesen Zweckverbandsversammlungen haben wir – und das ist wirklich einmalig – ÖPNV-Parlamente. Im positiven Sinne heißt das: Darin sind nicht nur die hauptamtliche Politik, also Landräte, Kreisbeigeordnete oder Verwaltungsstellenleiter, sondern auch die ehrenamtliche Kommunalpolitik einbezogen. Und genau das ist die Klammer, die wir brauchen.

Ich bin seit 40 Jahren in diesem Gewerbe tätig. Wenn man in den 70er- und 80er-Jahren eine Kommune auf das Thema „Eisenbahn“ ansprach, hieß es noch: Damit haben wir nichts zu tun; das ist Sache der Bundesbahn – bestenfalls; oder sie sagten sogar, das sei Sache des Bundes. Inzwischen wissen sie, dass es auch ihre ganz wichtige Aufgabe ist.

Nur damit können wir ganzheitlich den SPNV gut organisieren – und nicht wie in Bayern bis zur Bahnsteigkante; in Bezug auf das, was dahinter passiert, guckt man einmal, ob kommunal irgendetwas unternommen wird. Wir haben dort in vielen Bereichen der Fläche überhaupt keine ÖPNV-Struktur. Ich habe selbst vor fast 20 Jahren einen Vorläufer eines ÖPNV-Plans – damals gab es ja noch keine Nahverkehrspläne als Forderung – in einem Landkreis in Bayern ...

Vorsitzender Oliver Bayer: Holen Sie bitte nicht zu weit aus. Wir haben die zehn Minuten schon weit überschritten.

Lothar Ebberts (Fahrgastverband PRO BAHN, Landesverband Nordrhein-Westfalen): Oh ja. Also nur ganz kurz: Bei 90.000 Einwohnern sind dort 27 Busunternehmen operativ tätig. Daran erkennen Sie, welche ÖPNV-Struktur da besteht. Deshalb bin ich froh über die Situation, die wir in NRW haben. Sie ist an einzelnen Punkten noch zu optimieren. Da muss man im Gespräch bleiben. Aber es müssen weiterhin diese Transparenz und diese Einbeziehung der kommunalen Ebene in die Entscheidungen erhalten bleiben.

Die Entscheidungsfähigkeit der kommunalen Ebene kann man auch nicht nach einzelnen Linien im SPNV abgrenzen, weil eine solche Linie immer alle Aufgaben – regionale, lokale und überregionale – erfüllt. Das gilt auch für eine lang laufende RE-Linie. Deshalb muss die kommunale Ebene dort erhalten bleiben.

Was die Aufgabenträgerschaft angeht, sollten wir ganz klar versuchen, neue, komplizierte Strukturen und vor allen Dingen neue, wenig transparente Strukturen zu vermeiden. Der bisherige Weg ist erfolgreich. Gerade in den letzten Jahren kommen die Gewinne einer langjährigen Ausschreibungspolitik so richtig an – und in ein, zwei Jahren auch in immer größerem Umfang beim Kunden. Darauf freuen wir uns als Fahrgastverband schon sehr.

Michael Holzhey (ETC Transport Consultants GmbH): Vielen Dank für die Gelegenheit, hier zu Ihnen zu sprechen. Ich entschuldige mich erst einmal dafür, vorab keine schriftliche Stellungnahme eingereicht zu haben. Es war aber mit Ansage. Insofern wussten Sie, worauf Sie sich einlassen. Das geht leider aus dem laufenden Beratungsgeschäft heraus im Moment nicht. Umso netter ist es, dass ich hier sprechen darf.

Für mich ist das auch insofern interessant, als wir gerade die ÖPNV-Strategiekommision in Sachsen als Geschäftsstelle und inhaltlicher Inputgeber massiv begleiten, also etwas, was Sie vor ein paar Jahren auch hier in NRW hatten und jetzt letztlich in einer Enquetekommission fortführen. In Sachsen gibt es fünf AGs. Eine heißt AG Organisation. Diese AG stellt genau die gleichen Fragen. Sie hat also nicht gleich ein Modell entworfen, sondern fragt nach Stärken und Schwächen.

Dabei fallen zwei Dinge auf. Erstens. Wenn man versucht, erst einmal die Stärken und Schwächen zu finden, taucht aufgrund der 27 Kommissionsmitglieder, die unter einen Hut zu bringen sind, das gleiche Argument interessanterweise auf beiden Seiten auf. Zweitens. Es fällt unheimlich schwer, einen Kausalzusammenhang zu den Organisationsstrukturen herzustellen.

Damit möchte ich mein Statement auch einleiten. Ich halte – das wurde nach meiner rudimentären Sichtung der Unterlagen, die es schon gibt, bereits öfter gesagt – die Organisationsstrukturen für überschätzt. Damit meine ich die Organisationsstrukturen im Sinne von Hüllen, von Organigrammen. In Bezug auf den ÖPNV kennen alle den Begriff „Spaghetti-Finanzierung“. Da liegt es in der Logik der Sache, dass man mit einer einzelnen Einheit gar nicht so viel in einer Delta-Betrachtung fundamental ändern und erreichen kann, wie mancher sich vielleicht erhofft.

Worauf kommt es viel stärker an? Es kommt auf eine saubere Prozessdefinition und saubere Handlungsbeziehungen untereinander an. Für Letzteres braucht man manchmal Verträge; es müssen aber nicht immer Verträge sein. Und es kommt – was für den Systemtheoretiker und Demokratietheoretiker noch schlimmer ist – auf Menschen an. Das ist immer ärgerlich, weil es der parlamentarischen Logik widerspricht: Ich bin für Gesetze und Strukturen verantwortlich.

Sie können in Deutschland organisationstheoretisch und vor allen Dingen organisationspraktisch empirisch für alles etwas Gutes und etwas Schlechtes finden. Es gibt gut

funktionierende Landesgesellschaften – ganz so kritisch sehe ich sie nicht; aber man muss immer schauen, aus welcher historischen Logik heraus sie entstanden sind –, und es gibt exzellente wesentlich dezentralere Modelle.

Aber wohin geht der Trend in der Branche? Deswegen bin ich da sehr skeptisch. Allerdings habe ich erst einmal noch Fragen zu dem hier vorgeschlagenen Modell. Das mag daran liegen, dass ich die Vorarbeiten hier nicht kenne. Es soll ja auch schon Gutachten geben. Aber mir ist das nicht bekannt. Beim ÖV gehen die Megatrends heute alle in Richtung Dezentralisierung.

Dass zum Beispiel die Deutsche Bahn als größter Player heute in den Systemen zerrieben wird – und das ist nur der Anfang –, liegt daran, dass sie nach wie vor wie ein Kombinat organisiert ist.

(Zuruf von Carsten Löcker [SPD])

– Oh ja. Schauen Sie sich die internen Strukturen einmal genau an. Ich nenne hier nur die Digitalisierungsstrategie mit einem Ansatz, der wie ein Wimmelbild aussieht und 60 Aktionen enthält. Daraus soll dann in so einem Riesenhaus etwas geboren werden. Dagegen stehen im Übrigen die Googles. Das Unternehmen wird also in der Letztentscheidung immer noch so geführt.

An dieser Stelle warne ich davor, die Aufgabenträger auch in Richtung Zentralisierung zu drängen. Ich verstehe das Interesse des Landes, einzelne Punkte stärker durchsetzen zu können oder pointieren zu können. Da sehe ich auch Handlungsbedarf. Aber die Frage ist, ob Sie deswegen gleich eine ganze Organisationsstruktur ändern müssen oder ob Sie es nicht mit anderen Instrumenten erreichen können, diesem verständlichen Ansinnen Geltung zu verschaffen.

Insgesamt kommt ja zum Beispiel beim Thema „Tarife“ immer sofort der Ruf nach einem einheitlichen Tarif auf. Abgesehen davon, dass das unternehmerisch bzw. ökonomisch nicht so einfach ist, stellt sich die Frage, ob ein einheitlicher Tarif immer das Beste ist und welche Differenzierungsmöglichkeiten es gibt. Mittelfristig ist „Tarif“ ja nicht mehr das Thema, sondern das Thema ist „Vertrieb“, und der Tarif läuft im Hintergrund.

(Carsten Löcker [SPD]: Wenn wir so weit wären, wäre es ja gut!)

– Ja, klar; da müssen wir hin. Aber das gilt ja für alles. „Dicke Bretter bohren“ heißt es im ÖV sowieso. Man muss sich immer darauf einstellen, lebensbiografisch die Früchte seiner Arbeit nicht mehr erleben zu können. Das ist leider so. Aber das soll uns nicht daran hindern, daran heranzugehen.

Ich weiß; das ist jetzt alles sehr holzschnittartig. Aber das Modell ist auch holzschnittartig. Ich vermisse dort vor allen Dingen Folgendes: Wo ist das Vergabegeschäft als der Nukleus des SPNV? Wo wabert das zwischen zentraler Ebene, Kompetenzzentren und regionaler Ebene? Irgendwo da ist es, vermute ich. Das ist keine banale Veranstaltung, die man ausschließlich über Kompetenzzentren lösen kann. Vielmehr muss man wissen, wer im Hintergrund arbeitet. Ich würde gerne genau gucken – vielleicht kommen wir später darauf –, aus welchem Unbehagen heraus man jetzt meint, diesen

Weg gehen zu müssen, und was dann der dosierte Instrumenteneinsatz ist, um dieses Unbehagen abzustellen.

Nach meinem ersten Eindruck schießen Sie da nämlich übers Ziel hinaus. Der Wurf erweckt den Eindruck: Eigentlich hätte ich gerne eine Landesgesellschaft; aber ich nenne sie lieber einmal nicht so und versuche, das mit einer intermediären Lösung zu machen.

Ich glaube, dass das so nicht gelingen wird. Dann müsste man sich wirklich für irgendetwas entscheiden. Aber ich warne NRW vor einem solchen Modell. Ich sehe auch in den Landesgesellschaften in Deutschland sonst keine Bewegung, die in diese Richtung geht – ein bisschen noch in Rheinland-Pfalz mit seiner besonderen Struktur. Aber bei einem Drei-Ebenen-Modell mit einer für mich nicht wirklich erkennbaren Zwischenebene, das ich im Moment schwer beurteilen kann, sehe ich eher Risiken als Chancen.

Martin Husmann (Vorstandssprecher Verkehrsverbund Rhein-Ruhr [VRR]): Vielen Dank, dass Sie uns die Gelegenheit geben, hier noch einmal Stellung zu beziehen. Ich möchte auch Herrn Ebbers danken. Da ich seine Auffassung zwanglos teilen kann, werde ich nicht weiter auf diese Fragestellung eingehen. Sie findet sich im Übrigen auch in gewissem Bezug in unserer schriftlichen Stellungnahme. Aber wir teilen das, was er dazu gesagt hat.

Bevor ich zu diesem Modellansatz komme, möchte ich noch einen anderen Aspekt ansprechen. Wir haben den Eindruck gewonnen, auch nach der letzten Anhörung, dass insbesondere der Informationsfluss von uns in Richtung Land, zumindest einmal in den Landtag, vielleicht von dem einen oder anderen als nicht ausreichend betrachtet wird.

Wir haben auch eine Idee, wie man das deutlich verbessern kann. Aus unserer Sicht wäre es sinnvoll, wenn es im Verkehrsausschuss des Landtags einen Tagesordnungspunkt „Bericht der Verbände/Verbände“ gäbe, um dort entsprechende Themen und Fragestellungen aufzurufen. Wir können nicht erahnen, an welcher Stelle in einem so großräumigen Bereich Fragestellungen auftauchen.

Ich will jetzt gar nicht dagegensprechen, dass die DB dort sitzt. Das soll sie weiterhin, weil Netze und Station & Service ja Themenfelder sind, auf die weder wir noch das Land originären Einfluss haben und auch nicht haben werden, weil die Gesetzeslage eine andere ist. Insofern ist es berechtigt, die DB dort auch anzuhören.

Aber vor dem Hintergrund der Aufgabenträgerschaft wäre es mit Sicherheit sinnvoll, wenn auch wir Verbände – alle drei selbstverständlich – dort eine Anhörungsmöglichkeit bekämen bzw. Sie auch die Chance hätten, uns dann zu fragen und Informationen zu bekommen.

Unabhängig davon möchte ich noch einmal deutlich machen: Wir sind heute zwar nicht alle drei hier vertreten. Wir haben aber eine gemeinschaftliche schriftliche Stellungnahme abgegeben. Es gibt auch ganz ausdrücklich die Aussage – Burkhard Bastisch wird das sicherlich zwanglos bestätigen –: Wir reden für alle drei.

In Bezug auf Ihren Modellansatz muss man sich zunächst die Frage stellen: Wie will man das denn strukturell umsetzen? Zu Recht sagt Herr Holzhey, dass eigentlich keine konkreten Angaben darin enthalten sind. Aber wenn man es zu Ende denkt, dann kann man es so machen, wie man vor Jahren schon die Kooperationsräume geschaffen hat.

Was ist die Konsequenz? Die Konsequenz ist, dass die Räume, die es heute gibt, nämlich die Kooperationsräume, die Verträge, die sie jetzt ausgeschrieben haben, bis zum Ablauf dieser Verträge weiter verwalten. Das ist bei den Zweckverbänden damals auch so gewesen.

Dann stellt sich natürlich die Frage: Was erreichen Sie damit? Die Verträge, die wir ausgeschrieben haben, haben bei uns zum Beispiel eine Laufzeit bis 2028. Ich glaube, dass das erste Verfahren, das überhaupt ausgeschrieben wird, im Jahr 2025 zur Ausschreibung kommt. Und der RRX-Vertrag mit den entsprechenden Fahrzeugen läuft bis 2050.

Insofern ist die Frage: Was wollen Sie dann machen? Wollen Sie ab dem Zeitpunkt danach die Ausschreibungen begleiten? Ich glaube nicht, dass das die Intention ist. Dann ist es aber auch sinnlos, irgendeine Organisationsgewalt beim Land anzusiedeln, wenn man erst in der Zukunft nach Ablauf dieser Verkehrsverträge überhaupt tätig werden kann.

Wenn das nicht gewollt ist – und davon gehen wir aus –, kann es eigentlich nur darauf hinauslaufen, dass Sie die gesamte Aufgabe des SPNV auf Landesebene hochzonen wollen, also eine Zentralisierung vornehmen wollen. Das hat natürlich weitreichende Konsequenzen; denn egal, ob Sie das in einer eigenen Landesgesellschaft organisieren oder beim Ministerium anhängen, werden Sie Rechtsnachfolger sämtlicher Verträge. Wenn Sie Rechtsnachfolger sämtlicher Verträge sind, müssen Sie sie verwalten. Ob Sie das dann können, ist eine andere Frage; denn die Organisationseinheiten sind ja kommunal, und ob sie dann alle mit übergehen, ist auch fraglich. Das heißt, dass Sie erst eine komplett neue Organisation in diesem Sinne aufbauen müssen.

Wenn das so ist, stellt sich auch die Frage, ob die Themenfelder, die Sie momentan im Fokus haben, dann von Ihnen beackert werden können. Ich darf daran erinnern, dass das eine Themenfeld sicherlich ist, im Zuge der Ausschreibungen darauf hinzuwirken, wie der Personalübergang zukünftig erfolgt. Das ist jetzt erst einmal für alle Verfahren geregelt. Wir haben bis auf ein Verfahren und zwei S-Bahn-Linien alles ausgeschrieben, also am Ende des Tages über 90 %, und haben entsprechende Finanzierungsmodelle.

Diese Finanzierungsmodelle sehen erstens vor, dass Fahrzeuge, die in unserem Eigentum stehen, danach wieder eingesetzt werden. Das folgt auch einer Rechtsnachfolge und ist vertraglich geregelt. Diese Finanzierungsmodelle haben zweitens als Ergebnis, dass in einer zweiten Ausschreibung ein Betriebsübergang nach § 613a BGB stattfindet. Wenn man das nach derzeitiger Rechtslage betrachtet, betrifft es etwa 32 % sämtlicher Zugkilometer.

Kommen wir zu dem Tarifmodell. Wenn Sie glauben, Sie könnten den Tarif bestimmen, dann muss ich Sie darauf verweisen, dass es das Personenbeförderungsgesetz gibt.

Danach sind erst einmal alle eigenwirtschaftlichen Unternehmen mit eigener Tarifhoheit ausgestattet, und die Tarifkompetenz liegt bei diesen Unternehmen. Im Übrigen ist das Personenbeförderungsgesetz ein Bundesgesetz und kann durch landesgesetzliche Vorgaben auch nicht geändert werden.

Bei den eigenwirtschaftlichen Verkehren, also den Verkehren, die öffentliches Geld bekommen – das ist sowohl im VRR-Gebiet als auch im Kölner Raum der Schwerpunkt; das sind die Verbundaufgaben –, liegt die Hoheit letztendlich bei dem Unternehmen bzw. seinem Eigentümer, der Kommune. Sie können sie auch gesetzlich nicht übertragen, weil das eine Selbstverwaltungseinheit ist.

Wenn diese Struktur angegriffen wird, die wir getroffen haben und mit der das Land vor vielen Jahren ja einen Schritt nach vorne machen wollte, könnte das dazu führen, dass die Verbundgrundverträge dann ins Kippen kommen. Warum? Wenn Eingriffe des Landes bei der unterschiedlichen Struktur der Verbünde und des westfälischen Raumes – der im Übrigen noch kein Verbundraum ist, sondern ein Unternehmensverbund – zu Folgekosten führen, wird es voraussichtlich dazu kommen, dass die Verbundgrundverträge gekündigt werden. Zumindest besteht ein hohes Risiko, dass das geschieht. Dann entstehen überall wieder Unternehmensverbünde. Damit geht die Möglichkeit, die tarifliche Landschaft vernünftig zu regeln, verloren. Insofern beinhaltet dieses Modell auch ein hohes Risiko in dieser Fragestellung.

Jetzt sagen Sie: Ja, aber es muss damit weitergehen – ob nun über Kompetenzcenter oder anders –, tarifliche Einheiten herzustellen.

Erstens haben wir verstanden, dass da wesentlich mehr passieren muss, als in der Vergangenheit passiert ist, was die Übergänge zum Beispiel zwischen Düsseldorf und Köln angeht. Insofern wird es ab nächstem Jahr ein Ergänzungsticket geben, das man dann auch an jedem Automaten ziehen kann.

Zweitens machen wir zurzeit eine SPNV-Vertriebsausschreibung. Wir haben ja eben gehört – und diese Auffassung teilen wir –, dass nicht mehr der Tarif das Entscheidende ist, sondern der Vertrieb entscheidend sein wird. Unsere SPNV-Vertriebsausschreibung beinhaltet erstens den klassischen Vertrieb, darüber hinaus aber auch noch ein zweites Modul, das voraussichtlich nächstes Jahr vergeben wird, und zwar ein Check-in-/Check-out-System. Dann steigen die Fahrgäste mit dem Smartphone oder anderen Hilfsmitteln in den Zug ein und wieder aus.

Dieses System ist auch entwicklungsfähig. Weil es kilometerbasiert ist, könnte man es sogar über die Landesgrenzen hinaus weiterführen. Mindestens kann man es aber in den Kooperationsraumgrenzen einheitlich gestalten. Zurzeit diskutieren wir mit unseren Verkehrsunternehmen einen tariflichen Ansatz, der etwa in Höhe des derzeitigen Tarifmodells liegt, aber kilometerbasiert ist. Ihn könnte man auch zum Beispiel bis nach Köln weiterführen.

Damit wären die eigentlichen Problemstellungen, die Sie sehen, im Wesentlichen aufgegriffen, und es bedürfte nicht des komplizierten Konstrukts, alles nach oben zu zonen; denn anders ließe sich das gar nicht herstellen. Wenn Sie jetzt irgendwelche Zwischenschritte machten, würden Sie eher für Kompetenzwirrwarr als für Klarheit sorgen; denn es gäbe ja immer die Frage: Wer ist jetzt für was zuständig?

Solange wir für einen, wenn auch nur kleinen, Teil des SPNV zuständig bleiben, taucht schon das Problem auf, wie das in den verschiedenen Netzen aufgeteilt wird. Dann sind der eine Teil Landesnetz und der andere Teil SPNV-Netz.

Gibt es Weisungen des Landes, dann sagen die Kommunen: „Dadurch entstehen neue Risiken; diese Risiken werden wir nicht tragen“; denn momentan ist die Struktur so angelegt, dass das Risiko, wenn es denn einmal schlecht gemacht wird, die Kommune trägt.

Wenn Sie es klar regeln wollen, bleibt am Ende des Tages also nur die Möglichkeit, es aufs Land hochzuzonen. Dann geht aber die örtliche Basis verloren, wie wir eben gehört haben.

Burkhard Bastisch (Geschäftsführer Nahverkehr Westfalen-Lippe [NWL]): Als letzter Redner möchte ich zunächst noch einmal an das anknüpfen, was Herr Ebbers eingangs gesagt hat. Ich gehöre zu den vielen hier, die in Nordrhein-Westfalen arbeits-technisch groß geworden sind. Erst war ich in der Kommunalverwaltung einer Großstadt tätig, nämlich in Wuppertal. Danach war ich eigentlich von der ersten Stunde an mit der Regionalisierung im SPNV befasst und verantwortlich ab 1996.

In Wuppertal hat es für mich bereits sehr starke Bezüge zum VRR gegeben, weil wir uns als Großstadt schon 1990 bei der Änderung der Zweckverbandssatzung darauf vorbereiten mussten, Aufgabenträger zu werden. Insofern haben wir in dieser ersten Phase, bevor ich nach Unna gewechselt bin, auch schon einen Nahverkehrsplan auf den Weg gebracht und hatten durchaus ein Gefühl dafür, was denn insgesamt hier auf die Landschaft zukommt.

Das hat mir persönlich sehr geholfen. Was Herr Ebbers gesagt hat, hat sich dann auch bewahrheitet. Denn was steckt hinter Regionalisierung? Wir haben es hier wirklich auch mit Kommunalparlamenten zu tun gehabt. Ich bin damals, glaube ich, ausgeguckt worden, weil ich verschiedene Ausschüsse in Wuppertal geleitet habe und unsere Hauptaufgabe war, der Kommunalpolitik überhaupt ein Verständnis für diese Regionalisierung beizubringen.

Schon am ersten Tag stand ich vor entsprechenden Fragestellungen. Der VRR hatte bereits eine Ausschreibung für die RB52 Dortmund–Lüdenscheid vorbereitet, und die Planung für eine S4, an die heute keiner mehr denkt, lag schon 1995 in den Schubladen. Ich hatte gar keine Ahnung vom Wettbewerb. Aber wir haben das mit der ersten Ausschreibung, glaube ich, ganz gut hinbekommen.

Danach wurde das zu einem ständigen Geschäft, und die Kommunalpolitik ist dem gefolgt. Ich war erst in Ruhr-Lippe engagiert und bin dann ab 2007/2008 in die Rolle des NWL gekommen.

Wir haben in Ruhr-Lippe rot-grün angefangen. Danach waren die regionalen Versammlungen bis heute stärker durch CDU-Mehrheiten geprägt. Ich darf Ihnen sagen: Es hat nie einen Streitpunkt zwischen den Fraktionen – drei gibt es ja eigentlich nur; die Grünen waren immer in einem kleineren Bereich vertreten – dahin gehend gegeben, dass das, was hinter den SPNV-Aufgaben steht, nicht einheitlich getragen worden wäre. Ich kenne in Ruhr-Lippe nur einstimmige Beschlüsse.

Beim NWL ist es etwas schwieriger, weil sich fünf Fraktionen zusammenraufen müssen. Zu den Grundsatzfragen gibt es dort aber auch einstimmige Beschlüsse.

Das gilt vor allen Dingen auch für etwas, zu dem ich auch schon einige Kritik gehört habe. Wir haben nämlich eine gesetzliche Vorgabe tatsächlich ernst genommen und unternehmen jetzt noch einmal den Anlauf, aus unseren seit mehr als 15 Jahren bestehenden Gemeinschaftstarifen heraus im nächsten Jahr den Gemeinschaftstarif WestfalenTarif auf den Markt zu bringen. Das ist eine Jahrhundertaufgabe. So etwas macht man einmal im Leben und nie wieder.

Das habe ich mir im Übrigen auch anders vorgestellt. Wenn man versucht, mit 65 erlösverantwortlichen Partnern in einer Region einen solchen Tarif hinzubekommen, wird man vielfach belächelt und bekommt zu hören, diese gesetzliche Vorgabe brauche man doch nicht so ernst zu nehmen. Wir haben sie als Verband aber ernst genommen. Dazu haben wir auch einstimmige Beschlüsse. – So viel dazu, wie gut es ist, wenn man Regionalisierung ernst nimmt und Kommunalpolitik sich damit identifiziert.

Allerdings habe ich auch feststellen müssen, dass unsere Arbeit deutlich komplexer geworden ist und dass die Politik möglicherweise das, was wir an Vorlagen anbieten – auch wenn die Transparenz gegeben ist; über das Internet kann man sich jedenfalls die öffentlichen Unterlagen herunterladen –, nicht mehr unbedingt nachvollziehen kann. Ich glaube nicht, dass jeder unsere Arbeit versteht.

Ganz bitter habe ich das beim Tarifgeschäft erfahren müssen. Dort ist Kommunalpolitik ganz, ganz weit entfernt. Das gilt auch nicht nur für das Tarifgeschäft, sondern insgesamt für verbundbedingte Aufgaben, die sehr komplex sind. Das kann Kommunalpolitik nicht immer nachvollziehen. Sie hat sehr viele Fragen, die dann an uns gerichtet werden, indem man Einzelbeispiele herausgreift und sagt: Da und da sind wir nicht zufrieden.

Ich weiß, dass das wie ein Running Gag ist, was das Thema „Landesgesellschaft“ angeht. Es wurde immer damit begründet, dass Köln und Düsseldorf tarifarisch nicht richtig funktionieren. Was dabei in den Hinterköpfen ist, kann ich auch verstehen, weil da die größte Verkehrsmenge anfällt. Im Grunde genommen gehören Bonn und Duisburg noch mit dazu. Dort ist nachfrage technisch der größte Korridor in ganz Nordrhein-Westfalen.

Ich weiß auch, dass sehr kritisch gesehen wird, wo wir eigentlich heute in NRW mit dem Wettbewerb stehen. Auf der anderen Seite sind wir als Aufgabenträger durchaus stolz darauf, dass NRW schon seit fast fünf Jahren eine Flotte von ausschließlich Neufahrzeugen besitzt. Wir setzen nur noch auf ganz wenigen Linien Altfahrzeuge ein. Damit haben wir – das war ja auch verkehrspolitisch vorgegeben – die Voraussetzungen geschaffen, dass der ebenerdige Einstieg in Fahrzeuge erleichtert wird, auch wenn die Bahnsteighöhe dem noch nicht entspricht.

Alles das sind Dinge gewesen, bei denen sich die drei Aufgabenträger – und auch vorher die neun Akteure – eigentlich immer darauf verständigt haben, solche Ziele zu verfolgen. Ich kenne kein anderes Bundesland, das diesen Status momentan schon erreicht hat. Fahren Sie nur einmal ein bisschen in Richtung Süden. Dann meinen Sie, Sie sähen da noch eine andere Welt. Das sieht in Nordrhein-Westfalen anders aus.

Sicherlich kann man kritisch beurteilen, ob die neuen Verkehrsunternehmen die Ansprüche schaffen, die hinter den Verkehrsverträgen stehen. Dann ziehen Sie aber bitte auch den Vergleich und schauen sich an, wie davor gefahren worden ist. Da sind sie alle ein Stückchen besser geworden. Das kann ich durchaus so bestätigen.

Ganz wichtig ist, die Arbeit der Kompetenzzenter auch transparent gegenüber dem Verkehrsausschuss darzustellen. Das hat Martin Husmann zu Recht angesprochen. Wir sollten wirklich offensiv darüber nachdenken – das müssen wir aber auch in Abstimmung mit dem Ministerium machen –, ob das eine neue Chance ist, Ihnen die Arbeit der Kompetenzzenter ein Stückchen näherzubringen. Schließlich werden dort landesweite Fragestellungen bearbeitet.

Ich darf Ihnen auch sagen, dass unser Kompetenzzenter, das in Bielefeld beim NWL sitzt, mit für die gesamte Fahrplangestaltung hier in Nordrhein-Westfalen verantwortlich ist – im Übrigen auch in Bezug auf das S-Bahn-Konzept. Die Umstellung auf den 30-/15-Minuten-Takt ist von dort mit einem Gutachter begleitet worden. Dafür haben wir eine solche Institution.

Diese Institution macht sich heute schon Gedanken über die Tatsache, dass im Bundesverkehrswegeplan überraschenderweise beim RRX nur sieben Linien für NRW vorgesehen sind. Darüber waren wir nicht ganz so erfreut. Mit einem entsprechenden Linienplan sollte zum Ausdruck gebracht werden, dass die Wirtschaftlichkeit des RRX durchaus mit mehr Linien und auch mit den Außenästen in Richtung Köln, Koblenz und Bielefeld gesehen wird. Besondere Sorgen machen wir uns übrigens darüber, wie denn Münster vernünftig erschlossen wird. Selbstverständlich wird heute schon daran gearbeitet, wie die Fortentwicklung aussehen kann und in welcher Form das nächste größere Ausschreibungspaket, das wieder RRX-Qualität haben könnte, im Jahr 2025 auf den Markt kommt.

Ich habe durchaus kritische Stimmen dazu gehört, an welcher Stelle die DB in Nordrhein-Westfalen dabei steht. Das ist nur schwerlich zu kommentieren. Sicherlich haben die Kollegen der DB andere Vorstellungen gehabt, gute Angebote abgegeben. Häufig wurde dargestellt, die DB sei von den Personalkosten her zu teuer. Nein, das ist weiß Gott nicht der Fall. Die DB hat Angebote unterbreitet, die in den Personalkosten unter den Personalkosten derjenigen lagen, die den Zuschlag bekommen haben. Das darf man hier noch einmal deutlich herausstellen. Leider ist es so, dass die DB so stark konzernabhängig ist. Ich hätte mir an der einen oder anderen Stelle auch gewünscht, dass sie das eine oder andere Netz übernimmt.

Jetzt betreibt sie bei uns das Sauerland-Netz mit Pesa-Fahrzeugen, die nicht zeitgerecht geliefert werden. Das ist die größte Baustelle, die wir momentan haben. Wir müssen der Kommunalpolitik noch beibringen, dass es da ein paar Probleme geben wird. Aber wir haben auch eine Ersatzlösung.

Ich beneide diese Kollegen nicht, weil dort ein enormer Stellenabbau stattfinden muss und sie sich momentan ausschließlich darum kümmern müssen. Wir brauchen die DB sicherlich an der einen oder anderen Stelle. Allerdings gilt das wohl mehr für Station &

Service und DB Netz. Gleichzeitig hat dieser Wettbewerb aber insgesamt mehr Arbeitsplätze in Nordrhein-Westfalen geschaffen. Darüber muss man auch einmal nachdenken. Hier hat nicht eine Verdrängung stattgefunden.

Das gilt selbst, was den Betriebsübergang angeht, der jetzt gesetzlich geregelt ist. Auch da mischen wir uns ein. An federführender Stelle muss man hier sagen, dass der VRR gerade beim Niederrhein-Netz auch Weichen gestellt hat, damit es dort nicht zu Komplikationen kommen kann.

Diese Themen berühren sicherlich auch die Politik. Dazu werden vonseiten der Politik auch Nachfragen gestellt. Schließlich stehen dahinter Arbeitsplätze und Sorgen von Personen.

Im Übrigen wissen wir, dass das Mangelberufe sind. Es ist schwierig, heute einen Triebwagenführer in Nordrhein-Westfalen zu bekommen. In den letzten 14 Tagen war der Zeitung zu entnehmen, dass wir personalbedingte Ausfälle von Zügen hatten. Da gibt es also einen enormen Nachholbedarf.

Nordrhein-Westfalen ist in der Entwicklung durchaus auch dabei, sich an die Spitze zu setzen. Wir standen immer ein bisschen in Konkurrenz mit Bayern. 2002 sind Bayern und Nordrhein-Westfalen von der Zugkilometerleistung her etwa gleich gewesen, nämlich bei jeweils 100 Millionen Zugkilometern.

Wir sind eigentlich dankbar für das ÖPNV-Gesetz – bei aller Kritik; in Kürze findet ja eine Anhörung dazu statt. Aber wir bekommen durch den Kieler Schlüssel eine viel größere Planungssicherheit. Es gibt auch eine Planungsperspektive für mehr Kilometer in Nordrhein-Westfalen. Das war bisher noch nie in einem Gesetz vorgesehen. In Bezug darauf, wie wir das ausgestalten werden, haben wir genügend Ideen.

Sie können auch sicher sein, dass wir das berücksichtigen werden, was das Land sich in diesem neuen Gesetz in Bezug auf das Landesnetz oder den RRX und eine entsprechende Förderung ausbedungen hat. Wenn etwas gefördert wird, wird das ja durchaus auch zu der einen oder anderen Reaktivierung führen. Der ÖPNV-Bedarfsplan ist zwar noch gar nicht verabschiedet. Aber das hat man ja im Hinterkopf. Das wird also zusätzlich finanziert werden.

Solche Aussagen haben wir in der Vergangenheit nicht gehabt. Insofern muss man sagen: Hier ist das Land durchaus engagiert und hat Mitsprachemöglichkeiten.

Nicht so gut finden wir, dass ein Einvernehmen nicht hergestellt wird. Schließlich war das Landesnetz bisher noch nie ein Problem, für uns nicht und auch nicht für das Land; denn die Verkehre kann man nicht einfach aufspalten. Deswegen sehe ich es auch nicht mit einer besonderen Begeisterung, dass wir dazu hier eine Organisationsdiskussion führen.

An einem anderen Punkt sollten Sie sicherlich nachfragen – und wir bieten genügend Anlass, auch kritisch nachzufragen –, nämlich bei den Zukunftsthemen der Verknüpfung der Systeme. Dabei geht es nicht nur um Schiene und Bus, sondern um weitergehende Systeme. Darauf werden wir unseren Fokus stärker richten müssen; denn das SPNV-Geschäft wird professionell gemanagt. Was hier in Nordrhein-Westfalen geboten wird, ist Erste Liga. Bei anderen Themen sind wir allerdings sicherlich noch

nicht Erste Liga. Dazu gehören die Digitalisierung und der Vertrieb, die hier schon mehrfach angesprochen worden sind. Da besteht durchaus Nachsteuerungsbedarf. Aber die Offenheit in der Zusammenarbeit ist da. Das werden wir auch wieder unter Beweis stellen.

Vorsitzender Oliver Bayer: Herzlichen Dank. – Jetzt sammeln wir in einer ersten Runde die Fragen der Kommissionsmitglieder, damit sie dann auch gesammelt beantwortet werden können.

Henning Rehbaum (CDU): Sehr geehrte Damen und Herren, zunächst danken wir Ihnen als CDU-Fraktion sehr dafür, dass Sie heute als Sachverständige zu uns gekommen sind. Der Organisationsvorschlag, über den wir uns hier unterhalten, sorgt ja in der Branche und darüber hinaus für Unruhe. Daher ist es richtig und wichtig, dass wir uns einmal damit beschäftigen, damit das nicht immer im Graubereich bleibt. Sie wissen, dass die ÖPNV-Enquetekommission nichtöffentlich ist. Dennoch werden Vorschläge oder Punkte der Enquetekommission offenbar schon öffentlich diskutiert. Somit stellen wir hier auch eine vernünftige Gesprächsgrundlage her. Insofern vielen Dank für Ihre Anwesenheit und für Ihre Statements.

Ich gehe davon aus, dass wir gleich noch eine zweite Fragerunde haben werden, so dass ich jetzt nicht einen zu großen Katalog darstellen muss.

Erstens. In dem gemeinsamen Papier der drei Verbundräume findet sich auf Seite 16 eine pointierte Aussage. Sie lautet:

„Im Ergebnis wird der ÖSPV zu Lasten der lokalen Aufgabenträger (und ggfls. der Fahrgäste) teurer.“

Ich würde Sie gerne bitte, noch einmal zu erläutern, wie das zustande kommen kann.

Zweitens. Im selben Papier heißt es auf Seite 5 unten – ich zitiere noch einmal –:

„Die unmittelbare Einbindung und Mitwirkung der lokalen Interessen auf die Ausgestaltung des regionalen Verkehrs, die vor Ort funktioniert und die Interessen der Bürgerinnen/Bürger berücksichtigt, würde vollkommen zerstört.“

Das ist eine krasse Aussage. Vielleicht können Sie auch noch ein wenig erläutern, inwiefern das vorliegende Organisationsmodell zu einer solchen Entwicklung führen würde.

Drittens. Ich habe einmal durchgezählt: 15 Aufgabenfelder, die heute durch die Verbundraumorganisation geleistet werden, müssten an das Land übertragen werden. Herr Bastisch, Sie sagten vorhin, glaube ich, dass es allein im Bereich der Einnahmeaufteilung oder überhaupt der Abstimmung im Tarifwesen 64 Akteure gibt.

(Burkhard Bastisch [Geschäftsführer Nahverkehr Westfalen-Lippe]:
Sogar 65!)

– Sogar 65.

(Burkhard Bastisch [Geschäftsführer Nahverkehr Westfalen-Lippe]:
Derzeit! Es können jederzeit mehr werden!)

– Wenn ich es richtig verstehe, wären es mit dem Land dann 66. Oder ist das Land schon mit dabei?

(Burkhard Bastisch [Geschäftsführer Nahverkehr Westfalen-Lippe]:
Nein, nicht!)

– Es ist nicht im NRW-Tarif mit dabei. – Auch da ist die Frage: Wie wäre das praktisch zu sehen, wenn dieser Organisationsvorschlag in die Wirklichkeit umgesetzt würde? Wie hätte eine solche Abstimmung dann zu erfolgen? Würde das in anderer Art und Weise stattfinden? Oder wie hätte man sich das praktisch vorzustellen? Wie würde diese Aufgabe, die Sie heute erfüllen, dann in der neuen Organisationsstruktur wahrgenommen?

Diese drei Blöcke wollte ich erst einmal ansprechen. Dann geht es in der zweiten Runde gleich weiter.

Dirk Schlömer (SPD): Wir brauchen hier nichts mehr zu wiederholen. Die Darstellungen der vier Sachverständigen waren ja relativ eindeutig.

Ich habe allerdings noch eine Rückfrage, weil ich das nicht ganz verstanden habe. Gerade wurde gesagt, der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr beschäftige sich hervorragend mit dem Thema „Personalübergang bei Betreiberwechsel“. Das erschließt sich mir nicht ganz; denn in der Tat scheint der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr den Sachverhalt, der im § 131 GWB geregelt ist, als verfassungswidrig zu betrachten. Wie man mit einer solchen Betrachtungsweise überhaupt das Thema sachgerecht behandeln kann, kann ich nicht nachvollziehen.

Thomas Nüchel (FDP): Auch ein kräftiges Dankeschön seitens der FDP-Fraktion an die Sachverständigen für ihre Darstellungen. Wir reden hier ja über ein Strukturpapier, das zwar keiner hat, über das aber alle sprechen. Zwischen den Zeilen gesagt, ist das Urteil für mich dann doch erfreulich klar. Dem Papier wird nämlich ein bisschen Wirrwarr statt Klarheit vorgeworfen. Die Darstellungen der Sachverständigen bringen jetzt aber Klarheit, dass man sich vor diesem Wirrwarr in Acht nehmen soll.

Herr Holzhey an, sehr schön fand ich den Spruch, die DB werde wie ein Kombinat organisiert. Ich habe ihn mir gleich notiert; denn man kann ihn bestimmt einmal verwenden.

Außerdem haben Sie gerade betont, dass die Organisationsstrukturen aus Ihrer Sicht in der Diskussion ein bisschen überbewertet werden, weil es auf die Hülle nicht unbedingt ankommt, sondern mehr auf die Prozesse und die Prozessoptimierung. Angenommen, Sie könnten in NRW bei null anfangen: Wie wäre dann Ihr Ansatz? Können Sie einmal ansatzweise die Entwicklung einer Organisationsstruktur im ÖPNV darlegen?

Herr Husmann, Sie haben gerade die Aufnahme eines regelmäßigen Tagesordnungspunkts „Bericht aus den Verbänden“ im Verkehrsausschuss vorgeschlagen. Haben Sie das schon einmal angeregt?

(Martin Husmann [Vorstandssprecher Verkehrsverbund Rhein-Ruhr]:
Wir haben es schriftlich angeregt!)

– Und wie war die Antwort?

(Martin Husmann [Vorstandssprecher Verkehrsverbund Rhein-Ruhr]:
Bisher haben wir keine bekommen!)

– Okay.

Können Sie auch noch einmal darlegen, welche personellen Auswirkungen das vorgelegte Organisationsmodell, das gerüchteweise alle kennen, beispielsweise für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und, wenn Sie mögen, auch für die anderen SPNV-Aufgabenträger hätte?

Sie haben ja eine Fürsorgepflicht gegenüber den Mitarbeitern. Wie würde das Umschichten des Personals auf eine zentrale Landesgesellschaft erfolgen? Wäre das überhaupt möglich?

Herr Bastisch, ich fasse Ihre Ausführungen einmal wie folgt zusammen: Das Tarifgeschäft und Kommunalpolitik sind weit voneinander entfernt; das sind verschiedene Welten. – Sie haben gerade als positives Beispiel den WestfalenTarif erwähnt. Aber es hat ja doch lange gedauert, bis es dazu gekommen ist. Lag das allein an diesem Phänomen, das Sie beschrieben haben?

Gisela Nacken (Sachverständige der GRÜNEN-Fraktion): Vielen Dank auch von unserer Seite für Ihre schriftlichen Stellungnahmen und mündlichen Aussagen. Ich will mich auch noch einmal für das bedanken, was in den letzten Jahren in der Zusammenarbeit der Verkehrsverbände und in der Entwicklung des ÖPNV passiert ist. Herr Ebbers hat zu Recht gesagt, dass da mehr Demokratie hineingekommen ist und dass es mehr Mitsprachmöglichkeiten gibt. Das ist alles korrekt.

Aber meine Fragen gehen dahin, ob es nicht doch noch möglich ist, den hier auf dem Tisch vorliegenden Vorschlag aufzugreifen. Das würde auch seinem Charakter entsprechen. Schließlich handelt es sich dabei – das kommt bei Ihren Ausführungen, dass man bestimmte Fragen gar nicht beantworten kann, weil es nicht zu Ende gedacht ist, auch zum Ausdruck – um einen Aufschlag, der dazu auffordert, einmal zu überlegen, auch gerne zusammen zu überlegen, wie man den ÖPNV weiter optimieren und noch verbessern kann.

Da kommen ja auch weitere Dinge ins Spiel. Herr Ebbers hat gesagt, bei drei Akteuren müsse man sich immer zusammenraufen. In den schriftlichen Stellungnahmen sieht es allerdings ein bisschen so aus, als seien diese drei Akteure beste Freunde.

(Heiterkeit von den Sachverständigen)

– In den schriftlichen Stellungnahmen kommt meines Erachtens schon herüber: Wir sind beste Freunde. – Alle, die ein bisschen Erfahrung damit haben, wissen, dass es immer sehr schwierig ist, Kompromisse zu finden.

Herr Ebbers, welche Verbesserungsmöglichkeiten gibt es nach Ihrer Einschätzung denn noch, und zwar auch bei diesem Modell? Wie könnte man das weiterdenken? Wo liegen noch Notwendigkeiten, es zu verbessern?

Herr Husmann, auch der RRX wird jetzt als ein sehr gutes Ergebnis dargestellt. Das ist er auch; unstrittig ist er richtig klasse. Aber der Weg dahin ist natürlich im Zeitalter der Digitalisierung viel zu langsam gewesen. Wir können froh sein, dass es so gelaufen ist. Trotzdem ist das für die Zukunft und für weitere Projekte dieser Art zu langsam.

Darum muss man darüber nachdenken, wie man das optimieren kann. Insofern haben wir mit diesem Vorschlag aufgezeigt, wo wir uns entsprechendes Potenzial vorstellen können. Aber kann man ja miteinander darüber diskutieren.

Herr Husmann, Sie haben auch gesagt, Sie hätten verstanden, dass mehr passieren muss als bisher. Hier haben Sie das Beispiel Übergang Düsseldorf/Köln dargestellt. Es muss allerdings zuerst einmal einen Sturm von öffentlicher Berichterstattung geben, bevor man sich dann wirklich damit auseinandersetzt und eine Lösung herbeibringt. Für meine Begriffe sind die Lösungen, die dabei zustande kommen, aus Kundensicht einfach zu langsam.

Herr Bastisch, Sie haben zu Recht darauf hingewiesen, dass die Aufgaben deutlich komplexer geworden sind. Dann muss man aber auch darüber nachdenken, wie man denn Strukturen verbessern kann, um diese Komplexität auch in einer bestimmten Geschwindigkeit umsetzen zu können.

In diesem Zusammenhang führt Herr Becker, der auch Mitglied der ÖPNV-Zukunftskommission gewesen ist, in seiner schriftlichen Stellungnahme aus:

„Ein gewichtiges Argument gibt es allerdings, das gegen die längerfristige Beibehaltung der jetzigen Struktur spricht: Und das ist die von der Landtagskommission „Zukunft des ÖPNV“ geforderte (mindestens) Verdoppelung der ÖPNV-Verkehrsleistungen. Eine solche Steigerung der Bedeutung des ÖPNV lässt sich mit den heutigen Strukturen, Ressourcen und Verantwortlichkeiten keinesfalls leisten, eine Veränderung ist dabei sowieso notwendig.“

Vor diesem Hintergrund lautet meine Frage an Sie, Herr Bastisch: Wie begegnet man den komplexer gewordenen Aufgaben, wenn man dann auch noch das Ziel hat, in diesem Land ein viel größeres ÖPNV-Angebot hinzubekommen, als wir es bisher schon haben? Keine Frage; Ihre Aufgaben, die Sie bisher wahrnehmen, machen Sie gut – im Sinne, für die Kunden ein gutes Angebot hinzubekommen und alle Schwierigkeiten, die es immer noch gibt, möglichst zu überwinden. Aber die Frage ist: Wie schafft man das, wenn es noch mehr wird, in dieser Struktur?

Carsten Löcker (SPD): Meine Damen und Herren, herzlichen Dank für Ihr Erscheinen heute Morgen. Wir danken Ihnen auch für Ihre Ausführungen und Überlegungen. Ich

muss allerdings gestehen: Seit Januar dieses Jahres ist für uns nichts wirklich Neues dazugekommen. Aber es wird Sie nicht überraschen, dass ich das feststelle. Ihre Haltung in der Sache ist uns ja auch bekannt.

Ich wertschätze ebenfalls die Arbeit der Zweckverbände in den letzten Jahren. An vielen Stellen ist das offensichtlich mit Erfolg verbunden gewesen. Das nehmen wir auch zur Kenntnis.

Es ist nicht die Absicht, im Rahmen dieser Diskussion die Frage einer Landesnahverkehrsgesellschaft in den Mittelpunkt der Debatte zu stellen. Ich halte es auch für verfehlt, sowohl öffentlich als auch nichtöffentlich hier den Hauptdiskurs über die Frage zu führen: Brauchen wir eine Nahverkehrsgesellschaft des Landes?

Sie haben selber heute Morgen die Gelegenheit genutzt, auch an anderen Stellen deutlich zu machen, wo es nicht nur Verbesserungsbedarf gibt, sondern auch Gesprächsbedarf und einen ausgeprägten stärkeren Beteiligungsbedarf mit Blick auf die Anforderungen, die meine Kollegin gerade noch einmal formuliert hat.

Wir bleiben dabei, dass wir dieses Papier als Einladung zum Reden verstehen wollen. Das heißt, dass das Papier erst der Beginn einer Reihe von Gesprächen, von Treffen und von Strukturdebatten über das System ist, die uns in die Lage versetzen, auch die Anforderungen zu berücksichtigen, die wir selber an uns stellen und die Sie alle kennen. Wir haben eine Ahnung, welcher Zuwachs in den nächsten Jahren kommt und kommen muss. Das sagen wir politisch auch schon verbrieft. Daher ist es für uns eine Ehre, mitzuarbeiten; denn über die Frage, wie wir uns in Zukunft im Rahmen der Landespolitik an die Mitarbeit machen wollen, wollen wir mit Ihnen diskutieren.

Ich habe zur Kenntnis genommen, dass es erste Überlegungen gibt, wie man die Landespolitik, den Ausschuss und diejenigen, die sich darum kümmern, stärker beteiligen will. Das ist ein guter Ansatz. Aber Sie werden es mir nachsehen, wenn ich sage: Mir reicht das, was Sie vorgetragen haben, natürlich nicht aus, Herr Husmann. Es genügt nicht, wenn wir hier mal einen schicken Bericht bekommen und dann als gut informiert gelten. – Ich will damit Folgendes deutlich machen: Wir sehen hier noch Potenzial nach vorne. Deshalb erwarten Sie von uns auch, dass wir darüber ausreichend ins Gespräch kommen.

So verstehen wir auch dieses Papier, das sich natürlich mit allen Fragen, die in diesem Zusammenhang eine Rolle spielen, beschäftigt. Ja, es ist ein Stück Provokation darin enthalten. Das ist ausdrücklich auch beabsichtigt; denn es geht ja nicht darum, das alte Zukunftskonzept fortzuschreiben, sondern wir wollen vorankommen.

Sie haben selber auch eine Reihe von Themen angesprochen. Diese Themen sind ja noch einmal formuliert worden. Dazu werden Sie sicher gleich Ausführungen machen.

Man sollte sich also mit der Frage beschäftigen, wo es denn Verbesserungsbedarf gibt. Das ist mir auch die liebere, die wichtigere, die bedeutendere Diskussion, weil sie nach vorne gerichtet ist.

Ich habe am Mittwoch dieser Woche mit Interesse zur Kenntnis genommen, dass der Minister bei den Westfälischen Nahverkehrstagen 2016 im ersten Hauptsatz seiner Ausführungen eine Bestandsgarantie für den NWL ausgesprochen hat.

Damit ist auch klar, glaube ich, dass es hier nicht darum geht, irgendetwas zu negieren oder etwas abzuschaffen und dann personelle Probleme zu erörtern, nach denen jetzt reihum gefragt worden ist. Ich habe das ja alles verstanden. Fragen darf man auch. Aber gestatten Sie mir, aus unserer Sicht deutlich zu machen: Darüber werden wir gar nicht reden. Wir wollen überhaupt kein Personal abbauen. Wir wollen auch nichts abschaffen. Wir wollen über die Zukunft sprechen. Wir halten es auch für wichtig, dass das Land als Akteur an dieser Stelle eine starke gestaltende Rolle einnimmt. Das ist auch beabsichtigt.

Das ist mehr – das ist hier auch festgestellt worden –, als Schienenverkehr und Busse hin und her fahren zu lassen. Abseits dieser Mobilitätsketten ist es auch wichtig, dass wir ganzheitlich denken und die Systeme, die wir haben, stärker zusammenbringen, weil es zukünftig einen stärkeren Mobilitätsbedarf geben wird. Deshalb erwarten wir auch, dass wir darüber weiter reden können.

In diesem Sinne wiederhole ich noch einmal: Es ist ein Papier der Einladungen. So wollen wir es halten. So wollen wir auch weiter arbeiten.

Dirk Schlömer (SPD): Ich habe noch eine Frage an die Vertreter aller Zweckverbände. Wir haben während der Diskussionen hier in der Enquetekommission natürlich auch überlegt, welche Punkte aus Sicht der Fahrgäste besonders wichtig sind, und sind zu dem Schluss gekommen, dass es schon sehr sinnvoll wäre, innerhalb Nordrhein-Westfalens ein einheitliches Tarifsystem zu schaffen. Ich hätte gerne eine Aussage von den Zweckverbänden dazu, ob sie es für möglich halten, mit den heutigen Strukturen innerhalb der nächsten fünf Jahre ein solches einheitliches Tarifsystem umzusetzen.

Dr. Klaus Vorgang (Sachverständiger der SPD-Fraktion): Herr Holzhey, auf der einen Seite haben Sie dargestellt, dass es in der Republik insgesamt beim Thema „Organisation“ mehr in Richtung Dezentralisierung läuft. Sie sind ja auch an vielen anderen Stellen in diese Diskussion eingebunden. Auf der anderen Seite haben Sie aber gesagt, dass das Land mehr Einfluss auf diese Prozesse haben möchte. In einem Nebensatz haben Sie ergänzt, dazu gebe es andere Instrumente. Ich fände es gut, wenn Sie einmal – vielleicht auch etwas aus der Lamäng heraus – ein paar Instrumente nennen könnten, die auf der Basis der heutigen Struktur oder einer verbesserten oder angepassten Struktur mehr Einfluss auf den ÖPNV insgesamt für das Land ermöglichen würden.

Oliver Bayer (PIRATEN): Ich hatte mir als Erstes die Frage notiert: Welchen Einfluss hat die Organisationsstruktur auf den Erfolg? Aber diese Frage hat Herr Holzhey schon sehr ernüchternd und gut beantwortet.

Ich würde gerne vor allem noch einmal darauf gehen, was eigentlich der vordergründige Wille ist, diese Struktur und Zentralisierung vorzuschlagen, und wo die meisten Kritikpunkte liegen. Die meiste Kritik, die ich herausgehört habe, bezieht sich darauf, das Ganze beim Ministerium zu konzentrieren und nicht woanders. Da wurde gesagt: Wir bekommen eine zusätzliche Ebene; wir bekommen also womöglich mehr Aufwand

und nicht weniger Aufwand; es wird komplizierter statt einfacher; dort besteht dann auch eine Intransparenz.

Insofern frage ich Sie: Gibt es vielleicht andere, bessere Lösungen, eine Konzentration und Zusammenfassung zu schaffen – ich denke spontan zum Beispiel daran, NWL und VRR zu einem Zweckverband zusammenzufassen, was ja gleichzeitig ein Ausgleich zwischen verschiedenen Regionen wäre –, als diese Konzentration ausgerechnet beim Ministerium, die laut den Stellungnahmen zu einer Intransparenz führen dürfte?

Frau Nacken hat schon die Stellungnahme von Herrn Prof. Becker angesprochen, der auch darauf verwies, dass 100 % mehr ÖPNV mit den jetzigen Strukturen nicht leistbar ist. Aber auch für die bereits angesprochenen Zukunftsthemen – von Digitalisierung über autonomes Fahren und neue Marktteilnehmer bis hin zu Mobility-as-a-Service usw. usf. – brauchen wir eventuell neue Strukturen. Ich will jetzt nicht fragen, was Sie tun würden, wenn Sie bei null anfangen könnten; denn diese Frage hat Herr Nüchel schon gestellt. Aber welche Strukturen sind dort sinnvoll, zum Beispiel demokratisch legitimierte ÖPNV-Parlamente, die das vielleicht lösen können?

Gestatten Sie mir noch einen kurzen Exkurs zu dem bereits angesprochenen Thema „Tarifeinheit“. Inwieweit ist für eine Tarifeinheit eigentlich zwingend auch eine Organisationseinheit erforderlich?

Dirk Schlömer (SPD): Herr Vorsitzender, zur Klarstellung: Wir sprachen nicht über Tarifeinheit im Sinne eines Bezahltarifs für die Beschäftigten, sondern über Tarifeinheit im Sinne eines Tickettarifs.

Oliver Bayer (PIRATEN): So habe ich das tatsächlich auch gemeint. Mein gewerkschaftlicher Hintergrund ist auch zu gering, um diesen Wortfehler zu machen.

Lothar Ebbers (Fahrgastverband PRO BAHN, Landesverband Nordrhein-Westfalen): Ich bin von Frau Nacken gefragt worden, wo wir Verbesserungsmöglichkeiten sehen. Wir wissen, dass wir an den Aufgabenträgergrenzen hin und wieder Probleme bei Nachbestellungen von Zügen haben. Das gilt in allen Richtungen. Zwischen Westfalen und dem Rheinland gibt es heute nur eine einzige Stelle, wo die Gebiete direkt aneinanderstoßen, und noch eine zweite Stelle, wo Rheinland-Pfalz dazwischenliegt. Aber auch da gab es schon Probleme. Sie werden jetzt zum Fahrplanwechsel gelöst. Zwischen dem Raum Dortmund und dem Gebiet in Richtung Osten gab es ebenfalls ein Problem. Da haben wir auch ein paar Mal beim VRR gebohrt. Inzwischen passiert da etwas, wie ich gehört habe.

Zwischen dem Rheinland und dem VRR gibt es dabei etwas mehr Probleme – nach dem Motto: Muss man im Nachtverkehr auch noch einen RE nach Düsseldorf schicken? Der NVR sagt, da gebe es doch schon die S6. Man muss sich allerdings einmal den Fahrplan anschauen. Wenn die S6, die früher in Köln abfährt, in Düsseldorf ankommt, ist der RE1 dort schon weg. Das heißt auf gut Deutsch: Für Fahrgäste, die bis nach Düsseldorf fahren wollen, geht es noch; sie haben 20 Minuten mehr Fahrzeit.

Wer bis ins Ruhrgebiet weiterfährt, verliert schon eine ganze Stunde oder womöglich seine letzten Anschlüsse.

Vielleicht wäre es eine Möglichkeit, dass das Land sich jeweils zeigen lässt, welche Bestellungen in den Zweckverbänden eigentlich geplant sind, um zu schauen, ob es an den Grenzen nicht irgendwo zu Inkompatibilitäten kommt, die aufzulösen sind – nach dem Motto: Der eine hat das Geld, und der andere hat nicht den Willen. Auch dafür könnte das Land im Rahmen seiner SPNV-Pauschale eine kleine Starthilfe gewähren – nach dem Motto: Mach du das erst einmal mit Unterstützung, und in drei Jahren zahlst du es dann ganz alleine. Da gibt es also noch ein paar Möglichkeiten.

Etwas schwieriger sieht es insgesamt bei der Tariffrage aus. Grundsätzlich haben wir schon eine ganze Menge Vereinheitlichungen. Wir haben nicht nur die gemeinsamen Beförderungsbedingungen für ganz NRW gemacht, sondern auch bestimmte Ticketsortimente untereinander bereinigt. Es gibt hier prinzipiell Tageskarten und keine 24-Stunden-Karten, es gibt einheitliche Altersgrenzen usw. usf. Die meisten üblichen Tickets gibt es in allen Verbänden. Der AVV hat allerdings kein 9-Uhr-TagesTicket.

Wer da ganz hinten steht, ist der NRW-Tarif. Von den Must-Haves hat er noch am allerwenigsten erledigt. Ich habe einmal die Beispiele genannt, bei denen schon für 25 oder 30 km der NRW-Tarif gilt. Sie bekommen kein Tagesticket von Erkelenz nach Viersen oder von Ratingen nach Leverkusen. Da haben Sie sogar Vertriebsprobleme, weil Sie das Ticket nach Leverkusen nicht in Ratingen im Bus kriegen. Das fällt nicht mehr unter den Übergangstarif.

Aber das Land hat – ich habe es in meiner schriftlichen Stellungnahme auch erwähnt – aus einem Eigeninteresse an dieser großen Errungenschaft des NRW-Tarifs auch immer einen Deckel darauf gelegt. Es hat ganz bestimmte Grundsätze für Kragentarife festgelegt. Das aktuelle Stichwort lautet „Ein-Gemeinde-Tiefe“. Ein Kragen soll also immer nur eine Gemeinde in den Nachbarn hineinragen. Jetzt wird gerade zwischen AVV und VRR ein neuer Übergangstarif ausgehandelt. Dabei sollen keine gegenseitigen Kragen vereinbart werden – außer dort, wo schon einen Kragen gibt, und zwar mit vollem Erfolg. Zwischen Dortmund und Unna gibt es ihn seit 2000 oder 2001. Das funktioniert. Bei der Sonderlösung des Übergangstarifs VRR/VRS darf es auch ein bisschen weiter sein, und zwar von Köln bis Düsseldorf, aber auch wieder keinen Meter weiter.

Das entspricht nicht unseren Verkehrsformen. Ich bin nun einmal Geograf und schaue in erster Linie: Wo ist die Ballung? Die Ballung beginnt nicht in Köln, sondern in Bonn, und sie geht nicht bis Kamen, sondern bis Hamm. Eigentlich bräuchten wir dort – möglicherweise durch Kragen des VRR-Tarifs – einen einheitlichen Tarif, aber nicht unbedingt über eine Zusammenlegung dieser beiden Tarife, sondern über sinnige Kragenslösungen.

Zumindest brauchen wir das aber, wie eben schon angedeutet, in der Rheinschiene von Bonn bis nach Duisburg und im Ruhrgebiet mindestens in den Grenzen des RVR. Der RVR gehört ja nicht ganz zum VRR. Die Stadt Hamm liegt außerhalb des VRR, und im Kreis Unna sind nur sechs von zehn Gemeinden im VRR-Tarif drin, die anderen nicht. Da wäre noch etwas zu machen.

Aber leider haben wir in mehreren Fällen erlebt, dass zuletzt das Land gesagt hat – am Anfang war es das KCM; jetzt ist es bei einem Vorschlag des KCM offenbar das Land –, das gehe nicht, weil damit der NRW-Tarif unterlaufen werde. Der NRW-Tarif ist aber, wie ich schon immer gesagt habe, kein Verbundtarif im eigentlichen Sinne. Er ist ein Verbundtarif in dem Sinne, dass er in allen Verkehrsmitteln gilt, die da fahren. Aber er ist bislang nicht in allen Verkehrsmitteln zu bekommen. Die Option, dass jeder ihn verkauft, fehlt also.

Allerdings ist es auch noch komplexer. Er hat ein anderes Ticketsortiment, und zwar ein deutlich eingeschränktes. Da sind noch Verbesserungen möglich. Nur ein Beispiel: Sie bekommen dort nur Tageskarten für ganz NRW; wenn Sie einmal einen Monat in ganz NRW fahren wollen, müssen Sie beim NRW-Tarif gleich schon ein Jahresabonnement nehmen, während jeder einzelne Verbundraum auch Monatstickets anbietet.

Ich weiß, dass das Allerwichtigste aber ist, miteinander zu reden. Nicht umsonst bin ich regelmäßig im Verkehrsausschuss, um mir das anzuhören und manchmal auch auf den Seiten der Zweckverbände weiterzuerzählen, was ich dort höre, weil man im Verkehrsausschuss oft gerade aus der hinteren Bank die Stimmungen besonders schön mitbekommt. Und da fehlt es an gegenseitigem Sprechen und Kennenlernen.

Genauso höre ich aus Fraktionen in den Zweckverbänden, dass sie wenig von ihren Landtagsabgeordneten hören, um es einmal so herum zu sagen. Die Abgeordneten kommen hin und wieder mal zu Besuch, aber nicht regelmäßig. Diese beiden Ebenen müssen innerhalb der einzelnen Parteien stärker miteinander verschränkt werden. Hauptsächlich im Rheinland gibt es auch Leute, die gleichzeitig in der Zweckverbandsversammlung und im Landtag sitzen. Im VRR haben wir das, soweit ich weiß, überhaupt nicht. Beim Nahverkehr Westfalen-Lippe ist mir auch niemand bekannt, der diese Doppelfunktion hat. Da scheinen selbst innerhalb der Parteien die beiden Verfassungsebenen Kommune und Land nicht zusammen an einem Strang zu ziehen.

Dies sollte man als Aufgabe sehen. Das möchte ich als einfacher Bürger dieses Landes hier einfach einmal an alle Seiten, an alle Parteien und an alle Ebenen anregen.

Michael Holzhey (ETC Transport Consultants GmbH): Das war ein interessanter Zoo an Themen. Beginnen will ich mit einer Anmerkung zu meiner saloppen Formulierung „DB-Kombinat“. Sie ist wirklich ernst gemeint. Ich gelte immer als DB-kritisch, was nie gestimmt hat. Inzwischen mache ich mir Sorgen um die DB, die als Leitakteur für die Branche spätestens über die Infrastrukturklammer eine wichtige Funktion hat. Damit meine ich aber nicht Sorgen im Sinne des Wettbewerbs – das war das Beste, was man machen konnte –, sondern Sorgen über die Verfasstheit der DB.

Denn was ist das Problem? Was hat Hartmut Mehdorn schmäählich verkannt? Er wollte einen internationalen Logistik- und Mobilitätsdienstleister gründen und hat in der Binnenstruktur genau das Gegenteil gemacht. In der Mobilitätsbranche – das brauche ich hier nicht zu erklären – ist heutzutage Entscheidungsgeschwindigkeit notwendig. Neben Entscheidungsgüte, die hoffentlich auch vorliegt, ist Entscheidungsgeschwindigkeit unerlässlich.

Aber schauen Sie sich einmal an, wie im DB-Konzern eine mittlere Vorstandsvorlage bis heute aussieht – mit welcher Detailversessenheit, mit welchen irrwitzigen Vorgängen, mit wie vielen Befassungen von Ebenen dazwischen. Das ist doch das ganze Drama. Der Güterverkehr geht zurzeit vor die Hunde – gerade die sogenannten eigenwirtschaftlichen Bereiche –, weil man einfach keine Entscheidung fällt. Das möchte ich nicht auf Landesebene haben.

Ich verstehe Frau Nackens Einwand und komme gleich dazu. Es gibt drei Arten von Interessen oder Zielen. Das ist vollkommen richtig. Das drückt sich in den Ebenen aus. Aber ich muss deswegen nicht drei Organisationsformen größeren Ausmaßes gründen, weil die Zentralität, die darin angelegt ist, genau das Gegenteil dessen tut, was ich heute in dieser Branche brauche. Jetzt kommt es natürlich auf die Ausgestaltung an. Das weiß ich. Wir diskutieren es ja immer an Schlagworten. Das ist leider nicht anders machbar, weil man sonst gleich ganz in die Tiefe gehen müsste. Aber das ist damit gemeint.

Die DB geht ja nur deswegen nicht zugrunde, weil sie noch ein 100%iges Staatsunternehmen ist. Aber die Wachstumschancen, die in diesen Märkten liegen, wird sie systematisch nicht wahrnehmen können, wenn sie sich weiter so aufstellt. Warum tut sie das? Das hat sehr tief gehende Gründe, die unter anderem darin liegen, dass sie Angst vor gewissen Diskussionen hat. Aber so, wie es dort bisher geschieht, kann man nicht vorgehen.

Der Angebotskalkulator in Frankfurt fällt die Entscheidung, was in einem Angebot für Herrn Husmann oder Herrn Bastisch unten in der Position „Rendite“ pauschal eingebucht wird. Das ist irrwitzig. Die Konkurrenzsituation ist hier anders als an anderen Orten. Im Gebiet Saale-Thüringen-Südharz versucht man, weil man meint, alleine zu sein, 14 % durchzusetzen. Dann gibt es eine Doktrin von oben, jetzt müsse überall mit 14 % kalkuliert werden. Leider herrscht hier aber ein sehr intensiver Wettbewerb. Kein Wettbewerber geht mit 14 % heran. Schon ist die DB aus dem Markt. Und dann kommt noch die freche Argumentation, das liege an den Personalkosten. Da kann man wirklich sauer werden, weil es Hohn gegenüber den Beschäftigten ist. Die Entscheidungen werden also ganz woanders getroffen.

Und wenn sie das Unternehmen weiter so führen ... Die ökonomischen Auswirkungen sieht man ja schon in der Schuldenbilanz. Wir sind fast wieder beim Stand vor der Bahnreform. Das wird nur nicht offen gesagt. Und das muss sich jetzt jeder überlegen.

Ich möchte so etwas nicht auf der Aufgabenträgerebene haben, weil dort letztlich die Herausforderungen die gleichen sind. Herr Bastisch, Komplexität ist ein Schlagwort; aber das drückt sich darin aus. Schauen Sie sich einmal einen Verkehrsantrag von heute und einen Verkehrsantrag von früher an. Genauso sieht es aus, wenn es darum geht, ein Tarifmodell zu schneiden. Man stelle sich einmal ein landesweites Einnahmeaufteilungsverfahren vor. Ich bin gespannt, wann dabei die ersten Ergebnisse herauskämen.

Das ist damit gemeint. Es wäre ja sonst ein Widerspruch. Natürlich ist die Organisationsstruktur am Ende gerade in den großen holzschnittartigen Unterschieden extrem relevant – sonst würde ich mir selbst widersprechen –, gerade beim DB-Modell.

Aber die Aussage ist: Bevor Sie meinen, über Organisationsreformen irgendwelche graduellen Vorteile für das System zu bekommen – mit all den Problemen wie Bestandswahrungsdiskussionen, Verschieben von Menschen und Ändern von Organigrammen –, sollten Sie sich lieber auf die Instrumentenebene verlagern, weil man da ganz viel tun kann. Das ist die Herausforderung. Ich komme gleich noch dazu, welche Möglichkeiten das Land an dieser Stelle hat.

Ihre Frage, was ich tun würde, wenn ich bei null anfangen könnte, ist natürlich trickreich, weil wir keine grüne Wiese haben. Ich würde das System grundsätzlich grob so lassen, aber das Landesinteresse, also diese dritte Ebene, die sich bei Ihnen auch ausdrückt, stärker berücksichtigen. Hier würde ich nicht nur viel mehr Berichtspflichten einführen, sondern eine Art Kompetenzcenter gründen – nun gibt es schon viele; jetzt ist nur die Frage, wie man das auf- und anhängt –, bei dem Sie ein paar Themen ganz prominent einsteuern können. Das kommt ein bisschen darauf an, wie da die Mehrheitsverhältnisse sind, also wie die Prozesse in einem solchen Kompetenzcenter ablaufen. Macht man da ein Federführerprinzip? Und wie wird es finanziell ausgestattet? Gibt es also auch ein bisschen Spielgeld, um bestimmte Themen jenseits der Verbands-/Verbundinteressen zu entwickeln?

An solchen Dingen würde ich herumschrauben, aber nicht mit der Keule herangehen und etwas einführen, was in Wahrheit in Richtung Landesgesellschaft geht. Im Übrigen gibt es da aber auch schon viel. Es ist jetzt nur die Frage, wie man das feinjustiert.

Ein Beispiel für Landesthemen, die ich durchaus sehe, ist eine Technologieplattform beim Thema „Digitalisierung“ – aber wirklich nur als Plattform auf der Wissensbasis. Für die Ausführung sollten Sie Ihre dezentralen Einheiten nutzen, weil sie viel näher am Markt sind und auch die notwendige Entscheidungsgeschwindigkeit haben.

In jedem Land in Deutschland ist das zurzeit ein Zoo, ein Wildwuchs an Initiativen. Das ist eine Zeit lang ganz gut. Aber die DB kommt ja nicht weiter, und irgendwann muss das wieder geklammert werden. Es hat keinen Sinn, dass der Nachbar wieder das Gleiche macht und zum Teil gar nicht weiß, was intern alles gedacht wird. Das ist im Übrigen auch nicht böser Wille der Beteiligten, sondern es sind inzwischen so viele Themen, dass manches einfach untergeht. Da ist eine Institutionalisierung dieser Klammer durch ein Kompetenzcenter, wenn es richtig gemacht wird, durchaus sinnvoll. Woanders nennt man das Wirtschaftsförderung. Es gibt auch viel mistige Wirtschaftsförderung.

(Zuruf)

– Ja. Aber der wichtige Nachsatz war: wenn man es handwerklich gut macht.

Jetzt kommen wir wieder auf die Prozessebene. Themen sind auch landesbedeutsame Buslinien, Regiobusse und wirkliche Einheit von Beförderungsbestimmungen.

Die Forderung nach einer Tarifeinheit verstehe ich überhaupt nicht. Das ist für den Kunden auch völlig uninteressant. Meistens geht es ihm wahrscheinlich darum, ein Ticket zu haben und nicht noch ein zweites Ticket ziehen zu müssen. Das ist noch etwas anderes.

(Dirk Schlömer [SPD]: Da haben Sie mich falsch verstanden! Ich verdeutliche es gleich noch einmal!)

– Ich sage nur, was ich in den Diskussionen höre, die ich kenne. Da wird immer der Tarif als Klammer gesehen. Es kann definitorisch gar keine Einheitlichkeit des Tarifs geben, weil Sie unglaublich viele unterschiedliche Anwendungsfälle haben. Nicht jeder Einzeltarif wird in NRW 2,60 € kosten. Das wird so nicht passieren. Man denkt ja immer an bestimmte Prinzipien – dass ein Kind überall ein Kind ist und nicht mal bis sechs und mal bis 14, dass ein Klapprad kein Fahrrad ist oder dass ein Hund nicht eine Sache ist. Da könnte man sich vieles vorstellen.

(Lothar Ebbers [Fahrgastverband PRO BAHN, Landesverband Nordrhein-Westfalen]: Das ist schon so! Wir haben einheitliche Beförderungsbedingungen!)

– Genau. In der Regel haben Sie das schon. Im Detail meine ich noch Unterschiede zu erkennen. Aber im Prinzip ist NRW da auch schon recht weit.

In Bezug auf Ihre Frage nach der grünen Wiese und das Landesinteresse möchte ich noch auf Folgendes hinweisen: Es gibt einen logischen Zielkonflikt. Der ÖSPV – jetzt sehr holzschnittartig gesagt – gehört nach unten. Der SPNV gehört in die Mitte. Er hat größtenteils landesbedeutsame Wirkungen und liegt dadurch zwischen Landesebene und regionaler Ebene.

Da sind die Verbundräume aus meiner Sicht genau die richtige Adresse. Sie werden im Konzert der BAG als ÖPNV-Mitglieder schon eher größere Einheiten. Sie müssen sich einmal anschauen, was da aufgabenseitig bewältigt werden muss. Die BEG stockt gerade von 39 auf 56 Personen auf, weil man das intern nicht mehr stemmen kann. Daran kann man sehen, wie groß der interne Aufgabenzuwachs ist.

Dazwischen haben Sie noch so etwas wie landesbedeutsame Buslinien, wenn das eine Rolle spielt; das ist eher ein Thema von Flächenländern und nicht so sehr von NRW. Das ist oft nicht gut bei den Verbänden direkt aufgehoben, weil es schwer ist, die Kreisgrenze und damit zum Teil die Verbundgrenze zu überschreiten. Sie sind wiederum so groß, dass das nicht so sehr ein Thema ist. Sie haben sogar Fernbusse, die das zum Teil ersetzen.

Ich will damit nur Folgendes sagen: Es kann Landesinteressen geben. Das ist auch vollkommen legitim. Man kann sie aber anders einsteuern.

Herr Vorgang, Sie haben die Dezentralisierung angesprochen. Meine Ausführungen waren vielleicht missverständlich. Es gibt keine Dezentralisierung auf der Organisationsebene unter den Aufgabenträgern in der Richtung, dass man meint, da noch kleinteiliger und kleinparzelliger werden zu sollen. Vielmehr hatte ich gesagt, dass die Megatrends Dezentralisierung verlangen. Auf die Notwendigkeit der Digitalisierung kann ich allerdings nicht mit immer größeren Einheiten reagieren. Sinnvoll ist das Austauschen im Rahmen einer Informationsplattform. Aber das Ausprobieren von Check-ins und Check-outs kann ich gar nicht in allzu großen Einheiten machen. Das würde überhaupt nicht klappen. Insofern bewegen mich die Zwänge des Mobilitätsmarktes dazu, eher in kleineren Einheiten zu denken.

Auf der klassischen reinen Organigrammebene haben wir im Moment eigentlich gar keine Bewegung. Da sehe ich in Deutschland nicht großartige Veränderungen. In Sachsen wird ein bisschen über die sehr kleinteilige Struktur nachgedacht, und in Rheinland-Pfalz gibt es meines Wissens gewisse Erwägungen, die beiden Zweckverbände anders zu planen. Aber ansonsten kann ich nur noch einmal die Aussage unterstreichen: Organisation ist nicht so sehr das Thema; man sollte lieber darunter auf die Prozess- und Instrumentenebene schauen.

Ein letztes Thema: Was ist mit Instrumenten gemeint? Meines Erachtens hat das Land alle Macht der Welt, wenn es tatsächlich ein Landesinteresse gibt, was auch immer das ist, nämlich über die Finanzierung. Wer die Musik bestellt, kann über geschicktes Ausreichen von Finanzierungsinstrumenten sehr viel bestimmen. Das muss man nur entsprechend nutzen.

Genau dies ist der Ansatz, um den Wettbewerb sogar der Systeme zu nutzen. Das hat Herr Ebbers vollkommen richtig gesagt. Natürlich stehen die drei Akteure, auch wenn sie jetzt ein gemeinsames Papier vorgelegt haben, in einem äußerst produktiven Wettbewerb. Das ist total positiv. Unter dem Tisch knufft man sich, und beim nächsten Mal macht man wieder gemeinsame Sache.

Außerdem schießt man darauf, was der Nachbar denn macht. Das ist dort nämlich viel stärker ausgeprägt als beim Blick über das Land hinaus. Bis heute hat die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger nie ein Benchmarking der Aufgabenträger durchgeführt – zumindest kein öffentliches. Das hat Gründe. Aber hier schaut man intern, weil man ungefähr die gleichen Voraussetzungen hat, ganz anders hin. Das ist äußerst produktiv.

Martin Husmann (Vorstandssprecher Verkehrsverbund Rhein-Ruhr [VRR]): Ich widme mich erst einmal dem Thema des Personals und anschließend dem Tarif und Sonstigem. – Was den Personalübergang angeht, haben Sie gesagt, Herr Schlömer, dass wir den entsprechenden Paragraphen im GWB für verfassungswidrig halten. Ja, das tun wir in der Tat. Ich will Ihnen jetzt keinen halbstündigen Vortrag halten, warum das so ist.

(Carsten Löcker [SPD]: Sie wollen die Antwort auch nicht hören!)

– Doch, die Antwort höre ich gerne; das ist nicht das Thema. – Wir sehen darin den falschen Weg, um ein vielleicht verständliches Ziel zu erreichen. Deswegen habe ich eben sehr deutlich gesagt, dass es wenig Sinn macht, so etwas ohne Berücksichtigung aller sonstigen Rahmenbedingungen im Wettbewerbsrecht zu regeln. Es gibt bessere Wege dazu. Ein Weg ist zum Beispiel der, den wir ja in unserem Finanzierungssystem auch erreicht haben, dass in einer zweiten Ausschreibung dann ein Betriebsübergang aus gesetzlichen Gründen gegeben ist. Das können wir nachweisen. Wenn Sie möchten, lege ich Ihnen gerne ergänzend auch noch einmal schriftlich dar, warum das so ist. Diese Frage haben wir damals rechtlich untersucht. Insofern trifft das schon einmal auf 32 % des Gesamtvolumens zu.

Der nächste Schritt wird auch besser anders gelöst. Da will ich wieder ein Beispiel aus NRW nehmen. Insbesondere DB und Abellio haben sich nämlich zusammengesetzt,

die beiden Tarifverträge verglichen und ihren Mitarbeitern vor Augen geführt, was der eine Tarifvertrag bedeutet und was der andere Tarifvertrag bedeutet. Dabei ist überraschenderweise herausgekommen, dass Abellio im Verhältnis zum DB-Vertrag schon über 100 % zahlt und dass es lediglich Unterschiede in der Struktur gibt. Während der eine einen höheren Tariflohn hat, hat der andere dafür höhere Zuschüsse, die sogar steuerfrei sind, und, und, und.

Das Gute an diesem Konzept ist, dass auf dieser Basis dem neuen Unternehmen die Möglichkeit eröffnet wird, bewährte Kräfte des abgebenden Unternehmens zu bekommen. Darüber hinaus sagt die DB in diesem Fall auch sogar: Ihr habt jetzt die Chance, einen 15-Jahres-Vertrag zu bekommen; wenn ihr diese Möglichkeit wahrnehmt, mag es vielleicht für ein Jahr keine Tarifierhöhung geben; dafür gibt es aber höhere Zuschüsse; außerdem habt ihr die Sicherheit eines 15-jährigen Vertrages.

Bei einem Übergang nach § 613a BGB haben die Mitarbeiter erst einmal nur für ein Jahr Sicherheit, weil in diesem laufenden Jahr – das sieht das GWB auch so vor – die Möglichkeit besteht, schlimmstenfalls das Vertragsverhältnis zu beenden. Insofern gibt man den Arbeitnehmern damit überhaupt keine Sicherheit. Deswegen ist das auch keine gute Lösung.

Wir halten dieses Modell, das DB und Abellio im Sinne der Mitarbeiter, aber auch im Sinne eines funktionierenden ÖPNV entwickelt haben, für so gut, dass ich schon die Geschäftsführer der anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen angesprochen habe, auf die das ja perspektivisch auch zukommt, und wir demnächst bei uns eine Veranstaltung durchführen, um mit ihnen zu erörtern, ob es nicht der klügere Weg ist, eine entsprechende Lösung zu finden.

Im Übrigen hätte es hier gar keiner gesetzlichen Regelung bedurft, weil Personal knapp ist. Wir brauchen dringend – Burkhard Bastisch sagte es eben schon – Zugführer. Auch weiteres Personal wird händeringend gesucht.

Es ist aber der bessere Weg, die Mitarbeiter mitzunehmen, die Sicherheit langjähriger Arbeitsverträge zu schaffen und so diese Probleme zu lösen. Wenn das gelingt, bin ich recht zuversichtlich, dass sich alle Unternehmen darauf verständigen können und wir das auch in künftigen Ausschreibungen, die leider erst zu 2023 bzw. 2025 anstehen, zur Grundlage machen können. Dadurch ist viel mehr gewonnen als durch eine fragwürdige Regelung im GWB.

Außerdem ist die Frage nach den Auswirkungen einer Hochzoning – so will ich es einmal im weitesten Sinne ausdrücken – gestellt worden. Wenn es denn eine Landesgesellschaft oder eine Aufgabenübertragung auf das Land gäbe, hätten die bisherigen Mitarbeiter der Zweckverbände einen Anspruch, nach § 613a BGB übernommen zu werden. Ich hätte aber Bedenken, ob sie auch übernommen werden wollten; denn sie müssten als Mitarbeiter des Landes wohl in die entsprechenden Kategorien einsortiert werden. Damit müssten alle Führungskräfte wahrscheinlich Gehaltsabzüge hinnehmen. Daher würden sie dieses Angebot voraussichtlich nicht annehmen. Deshalb würde in beträchtlichem Umfang Kompetenzverlust eintreten. Dieses Recht ist also ein Wahlrecht.

Nun komme ich zur Tarifstruktur im Allgemeinen und im Besonderen. Herr Rehbaum, Sie haben nachgefragt, warum wir alle drei der Auffassung sind, dass da Strukturen zerstört werden. Wir haben zurzeit die Situation, dass beim VRR-Tarif 32 Verkehrsgesellschaften zusammenarbeiten, und zwar sowohl kommunale Verkehrsgesellschaften als auch private Gesellschaften, zum Beispiel NIAG als privatisiertes Unternehmen oder BVR als Tochter von DB Regio. Mit diesen Unternehmen wird der Tarif gemeinschaftlich entwickelt. Es ist nicht so, dass wir beide oder die Kölner Kollegen da sitzen und sagen: „Wir stellen uns jetzt vor, wie es aussehen muss; das machen wir dann so und schlagen es unserer Politik vor“, sondern es ist ein Monate währender Prozess, bis man da zu einer entsprechenden Regelung kommt.

Was die Sache noch komplizierter macht, ist die Tatsache – und das trifft auf alle Räume mehr oder weniger zu –, dass sich die Struktur im Lande Nordrhein-Westfalen auch unterschiedlich entwickelt. Nehmen Sie Köln. Köln ist ein Magnet. Nehmen Sie Düsseldorf. Düsseldorf hat sich zu einem Magneten entwickelt. Nehmen Sie das Ruhrgebiet. Dort gibt es immer noch beträchtliche Einwohnerverluste. Lediglich Essen konnte diese Tendenz jetzt stoppen und sich in eine positive Richtung entwickeln. Aber nehmen Sie Mülheim, Duisburg, Gelsenkirchen oder auch Hagen. Dort haben Sie Einwohnerverluste. Sie haben auch von der Infrastruktur und dem Einkommen der Einwohner her inzwischen ein Gefälle zu den Oberzentren wie Dortmund, Düsseldorf und Köln. Das macht es zunehmend schwieriger.

Deswegen ist beim Tarif nicht mehr die entscheidende Frage, gleichgeschaltete tarifliche Angebote zu machen. Wir sind schon in der Vergangenheit dazu übergegangen, zu sagen: Es gibt Kommunen wie Düsseldorf oder Köln, in denen das ÖPNV-Angebot besser ist und in denen es vielleicht auch weniger Parkmöglichkeiten gibt. Dort muss der Tarifpreis für eine Fahrt höher sein als in einer Stadt wie zum Beispiel Gelsenkirchen, in der das Angebot bei Weitem nicht so verdichtet ist und in der die Einwohner auch nicht so zahlungskräftig sind.

Das muss man mit einfließen lassen; denn sonst zerstört man über die Tarifstruktur die Nachfragesituation. In manchen Orten sind wir da schon an der Grenze angekommen, weil dort keine Fahrgaststeigerung mehr stattfindet. Wenn man gerne Fahrgaststeigerungen haben möchte, dann muss man so etwas mitberücksichtigen.

Deswegen spielt sich das Ganze auch nicht so sehr auf der Tarifebene ab, sondern mehr auf der Vertriebsseite. Es geht darum, Produkte letztendlich so zu vertreiben, dass der Kunde sagt: Das macht Spaß. – Man muss doch nur einmal selbst hinsehen, um zu erkennen, warum es zurzeit keinen Spaß macht. Ich bin ja unser schärfster Kritiker und habe gesagt: Solange man am Niederrhein einen Volkshochschulkurs anbietet, um das VRR-System verständlich zu machen, sind wir falsch aufgestellt. – Das hat sich inzwischen auch in den Köpfen durchgesetzt.

Dann muss man aber auch Alternativen haben, wie man es besser machen kann. Ehrlicherweise muss man sagen, dass sich erst jetzt im Zuge der Digitalisierung die Möglichkeiten eröffnen, etwas anderes anzubieten.

Dann spielt der dahinter liegende Tarif nicht mehr die entscheidende Rolle. Deswegen habe ich eben schon einmal das Check-in-/Check-out-System angesprochen. Ein solches System setzt, wenn man es gut machen will, auch ein anderes Tarifmodell voraus, also nicht mehr einen Flächenzonentarif, wie wir ihn alle noch haben, sondern am Ende des Tages einen kilometerbasierten Tarif.

Für den SPNV werden wir das voraussichtlich Mitte des nächsten Jahres schon entschieden haben. Das kann man dann auch weiterführen. Schlimmstenfalls hat man für jede Stadt noch die Flächenzone A und dann einen kilometerbasierten Tarif, der an die bisherige Wabentariflandschaft angelehnt ist, mit einem ca. alle 5 km abschmelzenden Tarifbeitrag, damit es nicht zu teuer wird. Diesen Tarif kann man natürlich auch über eine Verbundgrenze problemlos bis Köln ziehen, auch unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Kölner Preise. Dann ist der Abschmelzungsbetrag kleiner oder größer, wenn ich in die Nachbarräume fahre. Damit habe ich das Problem gelöst.

Nur so werde ich vertrieblich die Probleme in den Griff perspektivisch bekommen – und nicht, indem ich das Ganze hochzone und etwas vorgebe.

Wenn Sie unsere Verbundstruktur jetzt auflösen, indem Sie es hochzonen, dann führt das zur Zerstörung der Struktur, die wir mittlerweile aufgebaut haben, die wir mit allen Unternehmen – das heißt: allen Eisenbahnverkehrsunternehmen, allen kommunalen Verkehrsunternehmen und allen privaten Verkehrsunternehmen – diskutiert haben und in Bezug auf die es schon ein gewisses Grundverständnis gibt. Diese Struktur ist dann weg. Danach gibt es erst einmal kein Grundverständnis. Dann fangen Sie im Prinzip von vorne an. Das meinen wir mit Zerstören.

Das Problem ist darüber hinaus, dass wir dann, wenn sich der Verbund auflösen sollte, wieder Unternehmensverbände haben. Dann wird es noch schwieriger. Das kann ja nicht das Ziel sein. Ich erinnere nur daran, dass die Westfalen gerade daran arbeiten, auch so eine einheitliche Struktur zu entwickeln, um das Ganze leichter transportierbar zu machen.

Aber mit der Digitalisierung bekäme man möglicherweise auch die Unternehmensverbände besser unter einen Hut, weil man einen einheitlichen kilometerbasierten Tarif entwickeln könnte, der dann in den einzelnen Räumen Berücksichtigung findet und bei dem Sie auch entsprechende Stellschrauben haben; denn der Kilometerpreis setzt sich dann aus Grundtarif und Arbeitstarif zusammen. Damit können Sie bei stärkerer Nachfrage oder weniger starker Nachfrage entsprechend steuern.

Daran sehen Sie, dass wir das schon ernst genommen haben. Aber man muss ehrlicherweise sagen, dass das erst mit der Digitalisierung möglich wird. Dann können Sie die eigentlichen Fachleute zu diesem Thema ruhig auch noch befragen. Diesem Thema haben wir uns aber gestellt.

Es ist auch die Frage nach einem einheitlichen Tarifsystem aufgeworfen worden. Ich habe gerade dargestellt, dass es ein einheitliches Tarifsystem voraussichtlich nicht geben kann, weil die Voraussetzungen in den Städten zu unterschiedlich sind. Vielmehr muss es ein einheitliches Vertriebssystem als Hintergrundsystem geben, um dem Ganzen aus Kundensicht gerecht zu werden.

Der Kunde muss nachher – ich will es einmal ganz drastisch sagen – zwar die Transparenz dahin gehend haben, dass er fair abgerechnet wird; aber er muss nicht mehr jeden einzelnen Tarif kennen. Er weiß, dass er zum Bestpreis abgerechnet wird, und muss nicht, wie es heute der Fall ist und auch in einem fortgeschriebenen einheitlichen Tarifsysteem der Fall wäre, die einzelnen Tarife kennen, um zu wissen, welche Variante er lösen muss oder ob er sich vielleicht besser steht, wenn er zweimal einen Verbundtarif löst, weil der NRW-Tarif teurer ist.

Das sind nicht die Modelle der Zukunft, sondern die Modelle der Zukunft basieren auf Digitalisierung. Ich hoffe, dass ich das einigermaßen verständlich gemacht habe. Insofern kann man die Frage besser in diese Richtung beantworten. Es muss also eine neue Plattform geben. Daran arbeiten wir im Übrigen auch alle.

Außerdem muss natürlich eine Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger stattfinden. Das heißt, dass man nicht nur auf den ÖPNV im engeren Sinne, also Bus und Bahn, gucken darf. Die Vernetzung beinhaltet Fahrradmobilität – das ist bei uns zum Beispiel gegeben; man kriegt es in der Auskunft angezeigt –, Carsharing – soweit vorhanden, kriegt man das in der Auskunft angezeigt – usw.

Noch besser ist es, wenn über ein Vertriebssystem dann sogar eine einheitliche Bezahlung erfolgen kann. Das heißt: Man macht ein Angebot. Dann kann sich jemand meinetwegen mit dem Smartphone aussuchen: Ja, ich will in Düsseldorf Carsharing nutzen; ich komme von Dortmund dorthin und steige erst in den Bus und kann nach dem Umsteigen aus dem Bus auch gleich das Auto nutzen.

Eine solche Vernetzung ist das, was der Bürger in der Zukunft wahrscheinlich gerne haben möchte – mit entsprechender Anbindung von Elektromobilität und Fahrrädern sowie mit Fahrradstationen, in denen die höherwertigen Fahrräder ganz anders geschützt sind, als das bisher der Fall ist. Da beteiligen wir uns übrigens gerade auch an einem Bundesprojekt.

Wir gehen sogar noch einen Schritt weiter und sagen: Wir sind ein Stauland. Weil wir ein Stauland sind, muss in der Navigation eigentlich erscheinen, wo der nächste Park-and-ride-Platz ist und wann dort die nächste ÖPNV-Verbindung zu meinem Ziel startet. Das erarbeiten wir zurzeit. Es muss sowohl in die Auskunftssysteme bei uns als auch in die Navigationssysteme eingespielt werden. Um ein solches Angebot zu schaffen, müssen wir Gespräche mit den Autoherstellern führen.

Als nächsten Schritt muss man dann Park-and-ride-Plätze bewirtschaften. Natürlich parken ÖPNV-Kunden weiterhin kostenlos. Jeder andere, der dort parken will, muss aber dafür zahlen. Und es gibt eine Vielzahl an Park-and-ride-Plätzen, die von anderen benutzt werden, weil sie kostenlos sind, womit sie aber den ÖPNV-Nutzern den Platz wegnehmen. Bestes Beispiel: eine Berufsschule nebenan.

Vorsitzender Oliver Bayer: Herr Husmann, jetzt sind wir schon sehr weit vom Thema weg. Kommen Sie doch bitte zu unserer Organisationsstruktur zurück.

Martin Husmann (Vorstandssprecher Verkehrsverbund Rhein-Ruhr [VRR]): Ja, gut. Das wollte ich nur zur Erläuterung sagen.

Dann war gefragt worden, was man tun kann, wenn man denn keine Landesverkehrsgesellschaft will oder das Ganze nicht auf das Land übertragen will. Wir haben bereits eine Menge Instrumente in dieser Art und Weise schon heute im Einsatz. Man muss sie nur schärfen.

Ich gehe einmal auf den RRX ein. Sie haben gesagt, dass er zu langsam war.

(Gisela Nacken [Sachverständige der GRÜNEN-Fraktion]: Nicht der Zug, sondern der Entscheidungsprozess!)

– Der Prozess war zu langsam, sagen Sie. Da sage ich Ihnen: Das ist ein Modell, das völlig neu entwickelt wurde. So etwas gibt es nirgendwo in Europa. Es ist aber immerhin so gut geworden, dass zum Beispiel Dänemark und Norwegen sich schon danach erkundigt haben – und im Übrigen Baden-Württemberg und Bayern auch. Wenn Sie so etwas neu machen, müssen Sie natürlich auch jede Frage neu aufwerfen.

Ja, wir haben zweieinhalb Jahre für den gesamten Ausschreibungsprozess benötigt. Das war aber nicht nur für die Industrie ein neues Projekt, sondern auch für die Eisenbahnverkehrsunternehmen – und für uns im Übrigen auch. Dieser Diskussionsprozess erfolgte nicht nur zwischen uns, sondern auch mit den Beteiligten auf der anderen Seite. Da braucht man angesichts der komplexen Materie auch ein Verständnis von allen Seiten, wie das funktioniert.

Das S-Bahn-Netz haben wir in neun Monaten ausgeschrieben. Da war das Modell entwickelt. Heute wären wir auch in der Lage, jedes weitere Modell in dieser Zeit auszuschreiben.

Das ist einfach diesem Entwicklungsprozess geschuldet. Wenn man etwas Neues macht, ist es nicht gleich fertig. Wir haben ja nicht die Weisheit mit Löffeln gefressen, sondern sind auch selber daran gewachsen. Das muss man einmal ganz deutlich sagen. Sie können auch gerne einmal Industrievertreter einladen und sie fragen, wie dieser Prozess denn gelaufen ist. Dann werden Sie feststellen, dass sie sagen, das habe ihnen Kopfschmerzen gemacht. Das Gleiche gilt für die Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die Kunst dabei war ja, eine Win-win-Situation für alle herzustellen – mit dem Ziel, dass jeder das macht, was er am besten kann. Und das ist uns allen gelungen, glaube ich. Es ist auch der einzige Modellansatz, wie man zu den RRX-Fahrzeugen kommen konnte. Das gibt sogar die DB zu, die das verständlicherweise natürlich nicht toll fand.

Sie haben aber gefragt, was man machen kann. Wir haben Kompetenzzenter. Beim RRX haben wir übrigens von uns aus vorgeschlagen, eine Vereinbarung mit dem Land abzuschließen. Und das Land hat immer mit am Tisch gesessen. Bei jeder Sitzung waren ein oder zwei Vertreter des Landes dabei. Wenn Sie es gewünscht hätten, wären auch drei da gewesen. Insofern war auch ein ständiger Informationsfluss ins Haus bis hin zum Minister gegeben.

Ich denke, dass das ein guter Modellansatz war. Wenn man jetzt eine bestimmte Zielsetzung hat und ein bestimmtes Modell haben möchte, dann könnte man solche Wege beschreiten. Man kann das aber genauso gut auf die Kompetenzzenter, die es ja heute

schon gibt und eigentlich auch weiterhin geben soll, übertragen. Auch darin sitzt im Übrigen immer ein Vertreter des Landes.

Zum Beispiel ist im Kompetenzcenter Marketing, das in Köln angesiedelt ist, der NRW-Tarif unter massiver Einflussnahme des Landes und durch Vertreter des Landes mit entwickelt worden. Ich will den NRW-Tarif jetzt gar nicht bewerten, sondern damit nur deutlich machen, dass das funktioniert.

Beim Kompetenzcenter ITF in Westfalen ist immer ein Vertreter des Landes dabei. Wie Burkhard Bastisch eben schon gesagt hat, wurde der 30-/15-Minuten-Takt der S-Bahn landesweit auf Wunsch des Landes dort betrachtet. Wir haben das dann in unserem Raum – nach Vorarbeit durch das KC, aber natürlich auch mit unserer Mitarbeit – entsprechend umgesetzt.

Daran sehen Sie: Das ist nicht losgelöst ohne Berücksichtigung der Landesinteressen gelaufen. Vielmehr hatte das Land immer und zu jeder Zeit die Möglichkeit, erstens den Vorschlag zu machen, etwas zu untersuchen, und zweitens dann auch mitzureden, wie man es gestalten könnte.

So könnte man einen weiteren Punkt machen. Die KCs sagen zum Beispiel beim Thema „Digitalisierung“: So etwas hätten wir gern. – Dann gibt es einen Zuwendungsbescheid des Landes. Je genauer der Wille des Landes überlegt wird, desto genauer kann man das natürlich in einem Zuwendungsbescheid in der Verbindung mit Geld auch lösen.

Das heißt: Die Instrumente sind heute alle schon vorhanden. Eigentlich muss oder kann das nur in der Zusammenarbeit vertieft werden.

Natürlich kann man auch sagen, dass nicht nur die Zweckverbände sinnvollerweise im Verkehrsausschuss berichten sollten, sondern dass auch die Leiter der KCs dort berichten sollten. Das ist alles denkbar – wenn nicht regelmäßig, dann vierteljährlich oder in welchem Intervall auch immer Sie es für angemessen halten. Damit würde man entsprechende Transparenz herstellen und auch die Möglichkeit haben, eigene Vorstellungen dort unterzubringen.

Lassen Sie mich noch kurz auf das Stichwort „Verdopplung der Verkehrsleistung“ eingehen. Wir sind die Letzten, die nicht bereit und willig und in der Lage wären, die Verkehrsleistung zu verdoppeln, wenn denn die Infrastruktur dafür zur Verfügung stünde. Das ist aber das Problem. Wir kriegen ja zum Beispiel die RRX-Leistung erst dann im 15-Minuten-Takt hin, wenn erst einmal im Umfang von 2,7 Milliarden € Infrastruktur dafür gebaut wird. Ich will jetzt gar nicht darüber philosophieren, wie lange das noch dauern könnte.

(Zurufe von der SPD)

– Genau; eigentlich ist das gestern schon erledigt. Sie werden der DB wahrscheinlich auf die Sprünge helfen.

(Lothar Ebberts [Fahrgastverband PRO BAHN, Landesverband Nordrhein-Westfalen]: Wenn Sie die Strecke für den Umbau stilllegen, geht es schneller!)

– Das hält aber keiner aus.

(Heiterkeit)

Am Willen mangelt es also nicht, glaube ich. Man braucht da auch keine neue Organisationsform.

Allenfalls braucht man auf Bundesebene im Verhältnis zur DB eine andere Organisationsform, um die DB im Bereich Netze schlagkräftiger zu gestalten. Da könnte ich Ihnen zwanglos folgen. Herr Ebbers hat das in seiner Stellungnahme auch deutlich gemacht. Wenn das auf Landesebene organisiert wäre und nicht immer zentral gesteuert würde, wäre man hier vor Ort vielleicht schlagkräftiger. Aber das ist auch nur eine Anregung, die ich gerne aufgreife.

Herr Rehbaum, jetzt müssen Sie mich noch einmal an die zwei Punkte erinnern, die ich jetzt vergessen habe.

(Henning Rehbaum [CDU]: Die 15 Aufgabenfelder und die 65 Akteure!)

– Darauf wird Herr Bastisch gleich eingehen.

(Henning Rehbaum [CDU]: Die Einbindung der lokalen Interessen!)

– Genau. Die Einbindung der lokalen Interessen erfolgt jetzt über unsere Verbundstruktur. Wir haben eine Vielzahl an Arbeitskreisen mit den Verkehrsunternehmen – sei es zu Tariffragen, sei es zu Planungsfragen, sei es zu wirtschaftlichen Fragestellungen, sei es zu rechtlichen Fragestellungen –, die immer über alle ÖPNV-Unternehmen strukturiert werden.

Außerdem haben wir Arbeitskreise mit unserer Politik. Darin sitzen nicht nur die Landräte und Oberbürgermeister oder deren Vertreter, sondern auch Vertreter aus den Kommunen nach parteipolitischem Proporz. Sie können dort jederzeit ihre Vorstellungen einbringen. Das hat im Übrigen nach dem Zusammenschluss besonders intensiv der Niederrhein bei uns gemacht. Daraus ist auch eine Reihe Gutes entstanden, glaube ich. Daran sehen Sie, dass Sie da Ihren Einfluss ausüben können und das auch tun.

Wir sind wiederum das Bindeglied zur Landesregierung. Wie ich eben deutlich gemacht habe, ist der Minister beim RRX immer mit eingebunden worden, aber bei anderen Fragestellungen auch. Beispielsweise darf ich an sein gemeinschaftliches Auftreten mit uns beim Autobahnkreuz Gladbeck erinnern. Ich glaube, er wird zwanglos bestätigen, dass wir ihn hier in jeder Hinsicht unterstützt haben. Das zeigt eigentlich, dass wir das Bindeglied sowohl nach oben als auch nach unten sind. Und wenn das nicht mehr stattfindet, dann ist das Bindeglied weg.

Burkhard Bastisch (Geschäftsführer Nahverkehr Westfalen-Lippe [NWL]): Ich werde einmal versuchen, mich ein bisschen auf den Rest zu konzentrieren. Gerade kam von Herrn Rehbaum noch einmal das Stichwort, etwas zu unserer Landschaft zu sagen. Das geht auch in Richtung von Herrn Nückels Frage zum Thema „Tarif“.

Wer den NWL ein bisschen in seiner Entstehungsgeschichte und auch heute noch betrachtet, der weiß, dass er mit seinen fünf Zweckverbänden ein komplexes Gebilde ist. Da wird es sicherlich auch noch eine Weiterentwicklung geben. Organisationsdiskussionen habe ich insofern täglich im Haus; da brauche ich nicht noch diese Diskussion hier. Und was die Tariflandschaft angeht, kommt man vom Regen in die Traufe; das kann ich nur sagen. In Westfalen haben Sie keine Aufgabenträgerverbände, sondern sehr, sehr unterschiedliche Strukturen – angefangen bei Verkehrsgemeinschaften, die von ihrem Overhead her nicht so organisiert sind, dass sie eigenständig agieren können. Das ist im Münsterland, in Ruhr-Lippe und in Westfalen-Süd der Fall. Außerdem haben Sie zwei GmbHs, die im Ostwestfälischen als Unternehmensverbände arbeiten.

Das hat auch dazu geführt, dass der NWL eigentlich gar nicht offiziell in diesen Altstrukturen organisiert ist, sondern noch in den bestehenden Altstrukturen der Zweckverbände und im ostwestfälischen Raum überhaupt nicht. Insofern sitzen die NE-Bahnen dort mit am Tisch, obwohl sie gar nicht richtig einnahmeverantwortlich sind.

Was die Zahl 65 angeht, ist Folgendes zu sagen: Im Raum Münsterland/Ruhr-Lippe sind es viel weniger Akteure, obwohl dieser Raum zwei Drittel von Westfalen ausmacht. Die vielen Akteure stammen aus dem ostwestfälischen Bereich mit sehr vielen kleinteiligen Strukturen privater Busunternehmen. Das ist der einzige Bereich, in dem auch schon Buswettbewerb nach dem Nettoprinzip durchgeführt wurde, sodass die Unternehmer das Risiko tragen. Umgekehrt haben sich in diesem Raum aber auch die kommunalen Aufgabenträger zugetraut, einnahmeverantwortlich zu werden. Insofern besteht dort eine ganz andere Voraussetzung als im restlichen Teil von Nordrhein-Westfalen.

Im Übrigen waren die kommunalen Aufgabenträger, die einen Anteil von noch nicht einmal 1 oder 2 % an den Tarifeinnahmen haben, aus meiner Sicht mit die schwierigsten Partner – also gar nicht die Unternehmensseite – bei der Gestaltung des Westfalen-Tarifs. Sie können sich nicht vorstellen, wie um 4.000 oder 8.000 € gerungen wird, die man hätte verlieren können.

Der NWL hat genügend Garantien abgegeben. Wir haben uns auch mit dem Land darüber verständigt. Dieses Projekt wird vom Land nicht finanziell unterstützt – mit einer Ausnahme: Wir haben ein kleines Projektbüro mit drei Leuten gegründet. Diese drei Leute wurden über drei Jahre mit jeweils 300.000 € Landeshilfe unterstützt. Damit ist round about 1 Million € von Landesseite eingeflossen. Alles andere, was wir zur Hinwirkung auf den neuen Gemeinschaftstarif machen, tun wir aus eigenen Stücken.

Wir setzen durchaus auch Wettbewerbsgewinne ein, um zum Beispiel den Vertrieb zu optimieren. Das darf man nicht unterschätzen. Der NRW-Tarif hat vor einem Jahr seine Wirkung mehr als Flächentarif entfaltet. Ich nenne einmal ein Beispiel, damit Sie eine Vorstellung haben, was passiert. Sie fahren mit dem RE6 aus dem Ruhrgebiet in Richtung Ahlen und nutzen dort eine Schnellbusbeziehung nach Warendorf, fahren also nicht über Münster. Jetzt können Sie diesen Bus benutzen, um über Ennigerloh nach Warendorf zu fahren. Das war vorher im NRW-Tarif nicht möglich. Die entsprechende Umstellung des Vertriebssystems bei den NE-Bahnen hat uns 1 Million € gekostet. Das ist aber eine Verpflichtung aus Verkehrsverträgen, der wir nachkommen mussten.

Wenn wir jetzt den WestfalenTarif einführen, haben wir Vertriebskostenumstellungen zwischen 6 und 7 Millionen €. Hätte ich vorher einem Kommunalpolitiker gesagt: „Wir machen den WestfalenTarif, und das kommt im Nachgang dabei heraus“, wäre ich geköpft worden. Die Politik hat einheitlich beschlossen, dass die Vertriebskostenumstellung zu 90 % gefördert wird.

Sie bekommen einen solchen Gemeinschaftstarif auch nicht hin, wenn Sie nicht gewisse Gleitmittel einsetzen. Auch die beiden großen Verkehrsverbände sind 1980 bzw. 1987 in ihrer Gründung massiv vonseiten des Landes unterstützt worden, damit in Nordrhein-Westfalen überhaupt Verkehrsverbände ihre Wirkung entfalten konnten.

Das ist bei uns nicht die Voraussetzung. Unsere 65 Unternehmen und kommunalen Aufgabenträger und wir als NWL erwirtschaften 440 Millionen € Umsatz. Das ist ein Drittel des Einnahmenvolumens, das im VRR generiert wird. Davor hat man natürlich auch ein bisschen Angst. Seit wir 1996 gestartet sind, haben wir von vornherein jede Ausschreibung – bis auf eine Ausnahme, die uns heute viel Freude bereitet, nämlich die Nettoausschreibung mit National Express – nach dem Bruttoprinzip durchgeführt. Das heißt, dass wir einnahmeverantwortlich sind. In dieser Gesamtmasse sind also über 100 Millionen € für den SPNV enthalten. Damit stehen gut ein Viertel oder sogar bis zu 28 % auf der Einnahmeseite, die nicht zum Busbereich oder zum Stadtbahnbereich gehören. Das ist also eine ganz andere Situation, als man sie sonst vorfindet.

Hier kann ich auch noch kurz den Bogen zu der Frage schlagen, warum einiges in Nordrhein-Westfalen zu lange gedauert hat. Im Diskussionsprozess haben zwei wesentliche Dinge eine Rolle gespielt.

Erstens gab es in Nordrhein-Westfalen unterschiedliche Philosophien im Wettbewerb. Die Kollegen von NVR, AVV und VRS sitzen zwar nicht hier. Ein maßgeblicher Unterschied war aber, dass sie lange Zeit darauf fixiert waren, nur im Nettoprinzip auszuschreiben. Davon waren wir absolut nicht überzeugt – und der VRR ebenfalls nicht. Es hätte uns beim RRX auch fast das Genick gebrochen. Der RRX wäre nicht entstanden, wenn man auf NVR-Seite nicht umgeschwenkt wäre. Und was die Ausschreibung der RB25 von Köln nach Koblenz angeht: Fragen Sie einmal das Unternehmen, wie lange es braucht, um an die Einnahmen heranzukommen. Fragen Sie einmal National Express, welche Schwierigkeiten man dort derzeit hat, sich in einem Nettovertrag hier in Nordrhein-Westfalen zurechtzufinden. Das ist alles nicht glücklich. Und ich glaube, dass diese Philosophie ...

(Zuruf von Martin Husmann [Vorstandssprecher Verkehrsverbund Rhein-Ruhr])

– Ich höre gerade, dass RB8 und RB33 – Mönchengladbach–Troisdorf–Bonn–Beuel–Koblenz rechtsrheinisch – als Folge des RRX auch brutto ausgeschrieben werden. Ich glaube, dass das die Gesamtphilosophie in Nordrhein-Westfalen werden wird.

Zweitens. Selbst wir in Westfalen waren am Anfang nicht in der Lage, die Kommunalpolitik sofort in der Frage der Finanzierung der Fahrzeuge mitzunehmen. Die Finanzierung der Fahrzeuge ist ja notwendig geworden, weil der Wettbewerb fast am Boden lag und die Finanzierungsmechanismen dazu geführt hätten, immer nur noch ein An-

gebot von demjenigen zu bekommen, der die besten Konditionen beim Fahrzeuwerwerb hätte auf den Markt bringen können. Das wäre die DB gewesen. Insofern war der VRR dort Vorreiter. Wir sind auch sehr dankbar dafür, dass man sich dann auch bei uns sehr schnell auf das VRR-Modell verständigen konnte.

Allerdings gab es Regionen, in denen das schwieriger war. So ist der NWL leider auch aufgebaut. Ich hatte viel zu tun, bis Ostwestfalen und Westfalen-Süd sich angeschlossenen haben. Zunächst sagte nämlich ein Landrat, der heute nicht mehr Landrat ist: Was habe ich in Westfalen-Süd vom RRX? Er kommt doch in Siegen gar nicht an. Warum soll ich die Fahrzeuge finanzieren? – Dann müssen Sie da die Ochsentour machen.

Die Ochsentour haben wir beide gemacht und haben ihn überzeugen können. Dann hat er gesagt: Ja, gut; dann stelle ich mich an die Spitze und werde noch ein paar andere Landräte, zum Beispiel aus dem Hochsauerlandkreis oder aus dem Kreis Olpe, überzeugen, obwohl sie nicht direkt Profiteure des Systems sind.

Insofern war der NWL auch bereit, eine Summe von weit über 150 Millionen € in die Vorfinanzierung zu nehmen. Um im Rahmen dieser Vorfinanzierung drei bis vier Jahre vorher Verfahren finanziell anzustoßen, brauchten Sie eigentlich den Wettbewerb, der vorher gelaufen ist. Sie brauchten ein wenig die Sicherheit, dass Sie in ein solches System einsteigen können.

Der VRR und der NWL haben das, glaube ich, deutlich gemacht, indem wir auch hier nicht kaschiert über Wettbewerbsgewinne, die bei uns sicherlich angefallen sind, vorgegangen sind. Sie wissen, dass beide Verbände auch die Modernisierungsoffensive 3 angestoßen haben und dass die Eigenmittel dort hineinfließen – genauso wie wir uns Gedanken über die Elektrifizierung der Strecke Wesel–Bocholt gemacht haben. Das machen wir beide auch gemeinsam mit eigenen Mitteln, weil wir wussten, dass das Land größte Probleme hat, sich um die Infrastruktur und die Infrastrukturfinanzierung zu kümmern. Gott sei Dank wird das künftig mit dem Kieler Schlüssel etwas anders aussehen. Aber Wettbewerbsgewinne sind dann genau in solche Projekte hineingeflossen.

Das galt im Übrigen auch für den RRX. Weil im NVR die Situation nicht so gegeben war, sind den drei Aufgabenträgern auch 60 Millionen € als Anreiz zum Kauf der Fahrzeuge gegeben worden, damit das RRX-System überhaupt gangbar gemacht werden konnte.

So viel noch einmal zum Hintergrund und dazu, warum einiges aus Ihrer Sicht vielleicht zu lange gedauert hat. Wie Martin Husmann sehr gut dargestellt hat, ist die S-Bahn-Ausschreibung dann allerdings völlig geräuschlos erfolgt. Keiner hat etwas davon gemerkt. In der absolut kürzesten Zeit ist sie auf den Markt gebracht worden.

Ich glaube, dass das auch bei dem nächsten Verfahren, bei dem wir uns überlegen, ob wir noch einmal Fahrzeugeigentümer werden, so sein wird. Das eine oder andere Verfahren wird sicherlich diese Überlegung mit sich bringen – nicht jedes Verfahren; das sei auch dazugesagt. Wir werden das doch sehr partiell machen – aber auf jeden Fall dort, wo das für das Gesamtsystem auch lang laufender Linien für wichtig erachtet wird.

Schließlich ist das ein erfolgreiches Konzept gewesen – auch in der langfristigen Betrachtung. Dadurch wird man in NRW einige Mittel sparen, die wir für die Weiterentwicklung und das Angebot einsetzen können. Ich hoffe, dass wir am Ende des Jahres 2030 mindestens 115 Millionen Zugkilometer fahren werden.

Vorsitzender Oliver Bayer: Herzlichen Dank. – Das war eine sehr ausführliche erste Runde. Jetzt müssen wir uns mit der zweiten Runde beeilen. Ich bitte Sie alle um kurze Fragen und Antworten.

Dirk Schlömer (SPD): Sehr geehrte Sachverständige, herzlichen Dank für Ihre ausführlichen Aussagen. Ich glaube allerdings, dass Sie Ihr Licht ein bisschen zu sehr unter den Scheffel stellen. Schließlich haben Sie in den vergangenen Jahrzehnten doch eine ganze Menge erreicht. Hätte man Mitte der 70er-Jahre im Ruhrgebiet die Frage gestellt: „Halten Sie es für möglich, einen einheitlichen Tarif im gesamten Verkehrsgebiet zu bekommen?“, wären wahrscheinlich nicht wenige auf die Idee gekommen, zu sagen: Das geht überhaupt nicht; völlig unmöglich. – Es ist aber gelungen. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr umfasst im Übrigen auch eine größere Anzahl von Einwohnern als das gesamte Land Rheinland-Pfalz.

Der Fehler, der hier aber gemacht wird, liegt meines Erachtens darin, dass man aus der Gewohnheit heraus sagt: Wir betrachten die Einnahmeaufteilung, überlegen, wie wir das alles hinbekommen, und strukturieren daraus ein Stück weit die Angebote. Darauf basierend beschäftigen wir uns auch mit der Frage, ob wir bestimmte Wabenstrukturen vorsehen oder einen kilometerbasierten Tarif – der hier übrigens auch sehr intensiv diskutiert worden ist – einführen.

Ich halte es für notwendig, den Nutzer in den Vordergrund zu stellen und zu überlegen: Was erwartet eigentlich der Kunde von einem Tarifsystem in Nordrhein-Westfalen? Herr Ebbers hat ja schon bei einer Anhörung sehr detailliert dargestellt, wie das Tarifsystem in Nordrhein-Westfalen derzeit aussieht und wie schwer verständlich es ist. Er kennt sich bestens darin aus. Aber der Normalreisende hat doch durchaus seine Probleme damit.

Ich glaube, dass es mit den Möglichkeiten der Digitalisierung in den kommenden Jahren keine Frage ist, ob es eine Landeseinnahmeaufteilung geben kann, sondern sich nur die Frage stellt, wann wir in der Lage sind, so etwas zu tun. Ich glaube, dass das möglich sein wird.

Ich glaube auch, dass die Landespolitik sehr großes Interesse daran hat, Tarife so zu bauen, dass die Menschen sie auch verstehen. Allein die Namensfindung von Sonderangeboten in ganz Nordrhein-Westfalen ist schon verwirrend genug. Jeder hat andere Namen für das gleiche Produkt. Derjenige, der davorsteht und etwas haben will, kennt sich mit diesen Sachen einfach nicht aus. Darüber hinaus gibt es noch Unterschiede in den Leistungsabgrenzungen.

Ein System, das für ganz Nordrhein-Westfalen vergleichbar ist, bedeutet nicht unbedingt, dass man von Anfang an irgendwelche Strukturen infrage stellt, weil den Kunden

draußen auch überhaupt nicht interessiert, ob er mit einem AVV-Ticket oder einem NWL-Ticket fährt. Er möchte es einfach nur verstehen.

Insofern glaube ich, dass hier auch teilweise falsch verstanden worden ist, was wir als Enquetekommission eigentlich wollen. Wir wollen nicht die Revolution ausrufen. Aber wir wollen ...

(Jörg Niemann [Sachverständiger der FDP-Fraktion]: Wir wollen das doch gar nicht! Sie wollen das vielleicht! Aber reden Sie bitte nicht für die ganze Enquetekommission!)

– Als Enquetekommission haben wir bestimmte Themen besprochen. Wir können gerne nachher im nichtöffentlichen Teil noch weiter darüber diskutieren. Aber es wird ja uns als Enquetekommission unterstellt – ansonsten hätte diese Anhörung heute wahrscheinlich gar nicht stattgefunden –, dass hier Strukturen angepackt werden sollen.

(Jörg Niemann [Sachverständiger der FDP-Fraktion]: Das wollen wir doch auch nicht!)

– Wenn ich die Diskussionen der vergangenen Monate richtig im Kopf habe, gab es auch Anregungen von der Fraktion der FDP, in welcher Form auch immer.

Es geht nach meinem Dafürhalten hier um die Frage, wie Preise strukturiert sind, wie man das nachvollziehen kann und wie es so gestaltet werden kann, dass der normalsterbliche Reisende das auch verstehen kann.

(Jörg Niemann [Sachverständiger der FDP-Fraktion]: Und das wollen Sie nicht? Wir wollen das anders! Aber das können wir nachher besprechen!)

– Anders und wahrscheinlich besser.

Lassen Sie mich aber noch etwas zu dem Thema „Personalübergang“ sagen, Herr Husmann. Zum einen ist mir bewusst, dass auch der § 613a BGB existiert, der bei den kommenden Ausschreibungen – selbstverständlich auch beim RRX – greift. Zum anderen gibt es jetzt aber die Regelung nach GWB § 131. Dieser Paragraph basiert im Prinzip auf den Regelungen der EU-Verordnung 1370/2007. Genau das Gleiche haben wir auch im Tariftreue- und Vergabegesetz NRW. Das heißt, dass es die Möglichkeit, das genau so zu handhaben, vorher auch schon gab.

Ich sage Ihnen auch, worin der Unterschied zwischen einer solchen tarifvertraglichen Regelung, die jetzt natürlich ersatzweise von den Gewerkschaften ausgehandelt werden soll oder werden wird, und der Möglichkeit der Aufrechnung eines solchen Betriebsübergangs besteht. Der Unterschied liegt nämlich darin, dass jemand im Alter von vielleicht 25 oder 30 Jahren, der bei einem auslaufenden Verkehrsvertrag von einem neuen Unternehmen übernommen werden kann, durch eine tarifliche Regelung oder auch durch eine freiwillige Regelung, weil der neue Betreiber ja Personal braucht, eine gute Chance hat. Aber ein paar Jahre später sieht es dann anders aus. Wenn ein Beschäftigter 55 Jahre alt ist und schon über 30 Jahre vorne auf der Lok gesessen hat, wird die Wahl bei einer freiwilligen Regelung möglicherweise nicht auf ihn fallen.

Das empfinde ich als äußerst bedenklich; denn wir sprechen hier nicht über Spitzenverdiener, sondern darüber, dass diejenigen, die seit zig Jahrzehnten brav ihren Dienst verrichten, die Verlierer des Wettbewerbs sind. Dann auch noch zu sagen, dass man durch die Nichtanwendung einer solchen Regelung gewisse Wettbewerbspotenziale heben könne, halte ich nicht für besonders gut und auch nicht für besonders sozial. Alle diese Dinge waren aber auch aus dem Kreis des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr zu hören und teilweise auch zu lesen.

Wenn die Politik beschließt, dass es bei einem Betreiberwechsel im Regelfall einen solchen Personalübergang geben soll, dann habe ich den Anspruch, dass diejenigen, die die Gesetze im öffentlichen Interesse anzuwenden haben, dieses öffentliche Interesse auch wahrnehmen und die Gesetze, die auf Bundesebene erlassen worden sind, nicht in dieser Form infrage stellen.

Ich brauche heute auch keine Antwort mehr darauf, weil ich glaube, dass wir ohnehin schon etwas spät dran sind.

(Zuruf von der CDU: Das war ja auch keine Frage! – Gegenruf von Rolf Beu [GRÜNE]: Die Frage wäre gewesen: Sehen Sie das auch so?)

Vorsitzender Oliver Bayer: Eine solche Beantwortung schaffen wir eigentlich auch nicht mehr. Da uns das ein bisschen von der Frage der Organisationsstruktur wegführt, auch wenn es natürlich damit zu tun hat, sollten wir darauf aber auch nicht mehr allzu ausführlich eingehen.

Dr. Klaus Vorgang (Sachverständiger der SPD-Fraktion): Ich wollte eigentlich schon vorhin bei den Ausführungen von Herrn Holzhey nur an einer Stelle kurz einhaken; denn ich weiß nicht, ob ich seine Ausführungen zu Digitalisierung und Zentralisierung oder Dezentralisierung richtig verstanden habe. Macht die Digitalisierung denn nicht zentralere Lösungen notwendig? Im Fall von NRW können das die Kompetenzzentren sein. Dezentrale Lösungen spielen sich meines Erachtens mehr auf Unternehmensebene ab. Das kann es ja nicht sein. Insofern möchte ich da noch einmal nachfragen.

Henning Rehbaum (CDU): Im Grunde sind unsere Fragen im Laufe der Diskussion weitestgehend abgearbeitet worden. Da will ich auch nicht mehr viel draufsetzen. Ich sage vielen Dank für die Statements und nehme für uns mit, dass es durchaus noch Verbesserungspotenzial im System gibt, aber dass der hier vorliegende Organisationsvorschlag da nicht unbedingt förderlich ist.

Oliver Bayer (PIRATEN): Als Letzter auf der Liste der Fragesteller möchte ich noch einen Punkt ansprechen, den ich aus der Stellungnahme von Herrn Becker mitgenommen habe. Er weist nämlich darauf hin, dass die Abstimmung mit dem MIV und mit Straßen.NRW in den ganzen Bereichen, die momentan noch vollständig vom ÖPNV getrennt sind, aber vielleicht in Zukunft durch verändertes Mobilitätsverhalten und

durch veränderte Angebote mehr zusammenwachsen, sehr wichtig ist. Wie ist da die Verschränkung bzw. die Integration am besten möglich? Das ist in meinen Augen eine Frage, die mit dieser Organisationsstrukturdebatte sehr eng zusammenhängt.

Lothar Ebbers (Fahrgastverband PRO BAHN, Landesverband Nordrhein-Westfalen): Ich will zunächst noch einmal auf ein Thema zurückkommen, das wir eben hin und her diskutiert haben, nämlich das Thema „Einheitlichkeit der Tarife“. Einheitlichkeit des Systems: ja; Einheitlichkeit der Preise: auf gar keinen Fall.

Erstens. Wir dürfen nicht vergessen, dass Verbundtarife nicht nur in der Summe ergiebig sein müssen, sondern auch für jeden einzelnen Einnahmeteiligen. Wenn der VRS-Tarif für einen Stadtbus in Euskirchen nicht ausreicht, aber bei der KVB ganz gut funktioniert, fließt ja kein Geld von Köln nach Euskirchen, sondern dann werden die Euskirchener Busse abbestellen.

Noch stärker gilt das im westfälischen Raum, wo wir Unternehmen haben, die eigenwirtschaftlich arbeiten. Diese Unternehmen können Sie nicht auf diesen Verbundtarif verpflichten. Es gibt Unternehmen – ich weiß nicht, ob sich das heute geändert hat – wie zum Beispiel Veelker, die den MünsterlandTarif zwar akzeptiert haben, ihn aber nicht selbst angewandt haben. Sie haben gesagt: Wenn jemand mit einem Verbundticket kommt, befördern wir ihn auch; ansonsten behalten wir aber erst einmal unseren Haustarif.

Das droht bei eigenwirtschaftlichen Ausschreibungen erst recht. In eine eigenwirtschaftliche Ausschreibung können Sie nicht „Verbundtarifanwendung verpflichtend“ hineinschreiben. Das geht nach dem Personenbeförderungsgesetz nicht.

Insofern müssen wir aufpassen, dass uns nicht in den ländlichen Rändern das droht, was heute schon bei einbrechenden Buslinien beispielsweise aus Niedersachsen der Fall ist. Deren Betreiber sagen: Eure Tarife interessieren uns gar nicht; wir fahren trotzdem nach Rheine. – Wenn es in größerem Umfang dazu käme, würde das nämlich wieder bedeuten: ein Ticket für ganz NRW – außer da und da und da. Wir haben auch in der Eifel einige Rheinland-Pfalz-Linien, die sich nicht darum kümmern und als Korridorstrecken durch Nordrhein-Westfalen fahren – ohne Anwendung unserer Verbundtarife.

Zweitens. Was die einheitliche Plattform angeht, haben Sie ja die entsprechenden Vorträge gehört, auch den eher kritischen Vortrag über die niederländische OV-Chipkaart. Genau dort ist aber Folgendes gemacht worden: Die Niederlande hatten einen landesweiten Einheitstarif im ÖSPV – das war die Strippenkart – und haben gesagt: Wir wollen, dass die Leute weiterhin mit einem Ticket fahren können. Wir als Land bestimmen, wie hoch der Basistarif ist, und der örtliche Aufgabenträger bestimmt, wie viel für den Kilometer bezahlt wird. – Da haben also beide mitgeredet. Es ist sogar wie folgt: Wenn Sie mit der Stadtbahn von Den Haag nach Zoetermeer fahren, gilt bis zur Stadtgrenze der Den-Haag-Kilometerpreis und ab der Stadtgrenze der Haaglanden-Kilometerpreis.

Das lässt sich alles in einem solchen System unterbringen. Das funktioniert. Das wird dann auch die Lösung sein. Da wird der Kilometerpreis, je näher Sie am Rheingold sind, auf dem Korridor nach Köln womöglich steigen, während woanders der Kilometer

etwas billiger ist. Diese Differenzierung können Sie auf jeden Fall machen – auch nach der Höhe der örtlichen Parkgebühren. So etwas wird dabei mit Sicherheit auch eine Rolle spielen.

Was die ganz große Einheitlichkeit angeht, habe ich, als ich junger Planer war, auch gedacht: Wir machen das alles zentral; das kriegen wir schön hin. – Ich war damals in Hessen tätig. In Hessen waren solche Ideen auch ziemlich en vogue. Heute bin ich bei diesem Thema ein bisschen abgeklärter und pragmatischer. Ich schaue mir wirklich an, wo und wie welche Modelle funktionieren. Ich gucke sehr häufig in die Niederlande und werde demnächst noch häufiger dahin fahren, weil uns dank des VRR jetzt der schöne Zug nach Arnheim bevorsteht, den der NVN nie hinbekommen hätte – aber de mortuis nihil nisi bene.

Ansonsten hoffe ich wirklich, dass wir uns endlich wieder mit inhaltlichen Themen beschäftigen und vor allen Dingen nicht die Erfolge vergessen, die wir hier in Nordrhein-Westfalen hinbekommen haben.

In Ihrer Frage 6 sprechen Sie die Nutzung von Synergien für die Umsetzung eines Landestakts in Nordrhein-Westfalen an. Entschuldigung; unser Landestakt wird gerade volljährig. Der ITF ist 1998 eingeführt worden. Dieses Jahr ist sein 18. Geburtstag. Wir haben schon längst einen Landestakt. Wir hängen ihn nur nicht an die große Glocke, wie das bei Rheinland-Pfalz-Takt, 3-Löwen-Takt usw. gemacht wird.

Dieser Landestakt ist auch eine der Sachen, die bei den Fahrgästen wirklich in den Köpfen sind. Sie wissen, dass der RE1 immer zur Minute 22 in Düsseldorf losfährt, dass der RE5 dort zur Minute 03 startet und dass man immer Anschluss an die und die Linie hat. Diese Vertaktung ist zum großen Erfolg bei den Fahrgästen geworden. Diesen Erfolg dürfen wir nicht kleinreden, sondern müssen ihn herausstellen.

Wir müssen auch weiter daran arbeiten, dass dieses Erfolgsmodell dort nachfragegerecht ausgebaut wird, wo die Fahrgäste nicht nur auf dem Bahnsteig stehen, um auf den Zug zu warten, sondern leider auch im Zug, um dann befördert zu werden, weil die Kapazitäten noch nicht ausreichen.

Michael Holzhey (ETC Transport Consultants GmbH): Herr Vorgang, meine Ausführungen gingen ja genau in diese Richtung. Ich habe gesagt: Wir brauchen auf Kompetenzcenterebene oder Landesebene, wie auch immer dann die ...

(Dr. Klaus Vorgang [Sachverständiger der SPD-Fraktion]: Das hörte sich vorhin nur ein bisschen anders an!)

– Dann noch einmal zur Klarstellung: Genau dort brauchen wir die klammernde, zentralisierende Funktion – aber nicht über die Institution, sondern nur über die Zusammenführung der Informationen und aus meiner Sicht zum Beispiel auch über eine intelligente Ausreichung von Fördermitteln. Aber das praktische Ausprobieren findet da gerade wieder nicht statt; denn das keimzellige Ausprobieren müssen Sie ganz dezentral machen. Sie fangen nicht gleich mit einer Landeslösung an. Dann dauert es 18 Jahre, ehe sie kommt, und der Markt ist schon wieder weg.

(Dr. Klaus Vorgang [Sachverständiger der SPD-Fraktion]: Das müssen einzelne Unternehmen vor Ort machen; das ist klar!)

– Genau – übrigens auch Andocker wie die Googles. Ich kenne das im Übrigen auch. Mein Unternehmen, in dem ich jetzt tätig bin, ist nur zu einem Drittel noch die klassische Mobilitätsberatung auf der Strategieebene und zu zwei Dritteln inzwischen ein IT-Unternehmen. Mittlerweile fragen uns Telefonunternehmen wie Telefónica: Können wir Daten heute nicht viel intelligenter sammeln?

Über RBLs – das ist sozusagen ETCs Kernprodukt – kommt man beim Thema „Einnahmearbeit“ über automatische Fahrgastzählsysteme noch zu ganz anderen Erkenntnissen. Das kennen Sie auch aus Ihrer Vertriebsdiskussion. Die Ausstattung der Handys ermöglicht heute eine viel bessere Totalerhebung. Da gibt es zwar auch moralische Grauzonen. Das hängt alles sehr von einer Anonymisierung ab. Damit muss man auch sehr vorsichtig umgehen. Aber die Möglichkeiten, die übrigens leider unkontrolliert im Hintergrund sowieso schon ganz anders genutzt werden, sind ubiquitär. Daraus erwachsen gewaltige Chancen – auch im Sinne der Fairness der Abrechnung.

Herr Schlömer, Sie haben die landesweite Einnahmearbeit angesprochen. Das Entscheidende ist ja nicht das Feststellen der kassentechnischen Einnahmen, also das Vorgehen, um datenseitig anhand relativ vieler Daten zu ermitteln, wo welche Einnahmen anfallen, sondern das Berechnen des jeweiligen Einnahmeanspruchs. Das wird immer ein Kreuz bleiben. Herr Bastisch hat vorhin schon das Ringen um 4.000 oder 8.000 € angesprochen. Und je mehr Akteure Sie dabei einbeziehen, desto schwieriger wird es. Wir könnten das ja auch noch weiter fassen und über eine bundesweite Einnahmearbeit nachdenken. Insofern hätte ich da große Bedenken.

Der Schub kommt erst dann in das System hinein, wenn wir über das Thema der Erhebung sprechen. Das heißt: Wie komme ich an Daten heran, um meinen Einnahmeanspruch besser begründen zu können? Teils kann das vertriebsdatengestützt erfolgen. Das kann aber nur ein Teil sein, weil das Thema „Zeitkarte“ immer an eine logische Grenze beim Thema „Vertriebsdaten“ kommt. Da ist also noch etwas im Fluss. Hier stehen wir noch relativ am Anfang – in der Methodik, wie man das aufbereitet, nicht so sehr in den technischen Ansätzen, wie man das machen könnte.

Aber da hilft eine größere Einheit eher nicht. Ich würde das erst einmal an den bestehenden Einheiten, die wir haben, ausprobieren. Das wird schon eine Sisyphusarbeit sein.

Ich finde es übrigens gut, dass Sie Strukturen ändern wollen – also nicht per se aus sich selbst heraus. Aber alles immer so zu lassen, wie es seit Jahren ist, kann ja auch kein Argument sein. Allerdings muss die Dosis stimmen. Ich würde den heutigen Aufsetzpunkt nehmen, um zu versuchen, über vorhandene organisatorische Elemente mehr Zug hineinzubekommen.

Bei den Kompetenzzentren ist entscheidend: Wie sind sie strukturiert? Wer gibt da den Ton an? Ist das eher eine basisdemokratische Veranstaltung, oder wird es mit einem Federführerprinzip ausgerollt? Insofern bekommt man da auch prozessual wirklich einen Schub hinein.

Das reicht von der Dosis her auch aus, weil darüber die Landesinteressen sehr gut eingesteuert werden, ohne das andere aufzugeben. Der Schuh dreht sich sonst eines Tages um. Wenn Sie jetzt ein Riesenrad drehen würden, würde man irgendwann auf der Outputseite fragen: Was habt ihr denn erreicht? – Da wäre ich als Politik sehr vorsichtig. Dann haben Sie extrem viel Wirbel erzeugt; aber auf der Leistungsseite, die der Fahrgast misst, bedürfte es einer begabten PR, um darzustellen, dass das jetzt an dieser Organisationsänderung lag. Im Detail kann man also sehr viel machen. Da ist diese Klammer der Kompetenzcenter schon genau die richtige.

Martin Husmann (Vorstandssprecher Verkehrsverbund Rhein-Ruhr [VRR]): Zum Tarif ist jetzt von den beiden Vorrednern genug gesagt worden. Das will ich nicht noch einmal vertiefen.

Ich würde gerne noch einmal zu Herrn Schlömer Stellung nehmen, weil bei seinen Ausführungen zumindest bei mir der Eindruck entstanden ist, wir wollten uns nicht an Gesetze halten.

Erstens. Ich kann nachweisen und belegen, dass bei uns bisher jedes Unternehmen, das als EVU gefahren ist, einen Tarifvertrag hatte.

Zweitens. Seit es das Tariftreue- und Vergabegesetz gibt, ist das bei uns gesetzliche Grundlage und Voraussetzung, um überhaupt einen Auftrag erhalten zu können. Im Tariftreue- und Vergabegesetz sind zwei Tarifverträge genannt. Diese werden auch von den Unternehmen entsprechend angewandt.

Drittens. Selbstverständlich halten wir auch das GWB erst einmal als gesetzliche Grundlage ein. Dass ich persönlich der Auffassung bin – aber nicht nur ich, sondern meine Kollegen auch –, dass es verfassungswidrig ist, ändert nichts daran, dass wir ein Gesetz anwenden, bis seine Verfassungswidrigkeit festgestellt ist.

Wenn Sie nun sagen: „Aber Sie haben es doch jetzt gerade nicht angewandt“, entgegne ich Ihnen: Doch, wir haben es angewandt; denn wir haben uns intensiv im Vergabeverfahren damit auseinandergesetzt, warum wir es jetzt gerade mal nicht anzuwenden brauchen – im Gesetz steht ja auch richtigerweise: sollen –, und zwar ganz einfach deswegen, weil die tatsächlichen Voraussetzungen gar nicht gegeben waren, um es anwenden zu können. Dann hätten wir nämlich angeben müssen, welche Mitarbeiter denn übergehen sollen, was wir aber nicht konnten, weil die Mitarbeiter dieses EVUs noch gar nicht feststanden. Wie soll man sie in diesem Fall denn angeben?

Dann hat die DB Regio eine Rüge ausgesprochen und ein Nachprüfungsverfahren angestoßen. Darauf antwortet man als Jurist immer mit voller Breitseite. Das heißt, dass da alles vorgetragen wird. Aber die DB Regio hat das Verfahren auch nicht weiterverfolgt. Das ist auch eine Aussage. Sie werden sich schon überlegt haben, ob sie damit Erfolg haben können oder nicht.

Gleichzeitig kann ich aber auch sagen: In zukünftigen Verfahren werden wir es anwenden.

Allerdings war ich freundlicherweise auch schon einmal von einer Gewerkschaft eingeladen. Denen habe ich erzählt: Eigentlich ist das nicht eine Frage, die der Gesetzgeber lösen muss, sondern eine Frage, die die Tarifparteien lösen müssen.

Es gibt von der GDL bereits einen Tarifvertrag, der vorsieht, was im Falle eines Wechsels passiert. Und wenn es ihn gibt, dann werden wir ihn zur Grundlage machen. Wenn die EVG jetzt auch dazu käme, sich mit den Tarifvertragsparteien entsprechend zu verständigen, dann wäre das das Beste, und wir wären alle diese Probleme los.

Das ist aber auch Aufgabe der Tarifvertragsparteien. Nach dem Gesetzgeber zu rufen, heißt, das Risiko eingehen, dass es irgendwann ein Arbeitsgesetzbuch gibt, weil man nicht mehr in der Lage ist, sich tarifvertraglich mit der Gegenseite vernünftig auseinanderzusetzen.

Jedenfalls bis dahin halten wir die Lösung für die bessere, die DB Regio und Abellio anstreben. Da machen sie etwas Gutes. Deswegen sind wir auch sowohl mit DB Regio als auch mit Abellio im Gespräch und wollen das gerne für den VRR umsetzen.

Lassen Sie mich noch einen letzten Aspekt ansprechen. Ich hatte eben schon gesagt, wo man in der Zusammenarbeit besser werden kann. Das heißt, dass man Vereinbarungen treffen kann, wie es beim RRX geschehen ist.

In Bezug auf das Thema „Digitalisierung“ darf ich hier auf Folgendes verweisen: Um da ein vereinheitlichtes Programm für alle hinzubekommen, gibt es die Roadmap Digitalisierung, die von den Kooperationsräumen mit dem Land abgeschlossen worden ist und auf deren Basis jetzt versucht wird, das mit dem KC zusammen weiterzuentwickeln.

Daran sehen Sie, dass es Instrumente gibt, die man schärfen kann und muss, wenn man etwas erreichen will. Es gibt das Instrument des Zuwendungsmanagements, das auch über die KCs läuft. Wir haben angeboten, transparent zu machen, wo wir was wie tun. Das machen wir auch hier. Ich glaube, dass das wichtige Schritte sind, um vielleicht auch ein besseres gemeinschaftliches Verständnis zu bekommen.

Burkhard Bastisch (Geschäftsführer Nahverkehr Westfalen-Lippe [NWL]): Ich möchte noch auf einen Aspekt eingehen, der mir hier ein bisschen zu kurz gekommen ist, weil ich glaube, dass auch darauf ein Fokus gelegt werden muss. Zu unserem Zusammenspiel der drei regionalen Aufgabenträger ist hier genügend gesagt worden. Das brauche ich nicht weiter zu kommentieren. Sicherlich müssen wir in bestimmten Aufgabenbereichen auch noch das eine oder andere ein wenig verbessern. Ich habe aber in den letzten 20 Jahren Folgendes erlebt: Zunächst waren die Startvoraussetzungen der Regionalisierung sowohl für den SPNV als auch für den kommunalen Bereich gegeben. Dann hat sich das ein bisschen auseinanderentwickelt.

Glauben Sie also nicht, dass die kommunalen Aufgabenträger in der Lage sind, das zu machen, was wir versucht haben, regional aufzubauen. Sie stoßen dort an Grenzen. Nicht umsonst gibt es einige Hinweise in dem Gesetz, bei denen keiner von uns weiß, wie wir damit umgehen werden. Das betrifft Regionalbuskonzepte, die über die Kreisgrenze hinausgehen und dann auch ein bisschen Schienencharakter beinhalten;

denn das Thema „Reaktivierung“ wird in NRW auch sicherlich irgendwo eine Grenze finden.

Auf der anderen Seite muss man die Sorge haben: Bleiben unsere Bussysteme vor allen Dingen in den ländlichen Räumen in dieser Art und Weise komplett bestehen? Oder müssen wir uns nicht mit weitergehenden Systemen beschäftigen, um die Mobilität dort aufrechtzuerhalten? Das wird mit Sicherheit ein Schwerpunkt werden. Derzeit ist man ja hauptsächlich damit beschäftigt, sich zu bemühen, dass die Betrauungsakte für kommunale Unternehmen ein zweites Mal gelingen. Das kann es aber nicht sein. Auch wenn sich bestimmte Kreise einmal die Meriten verdient haben, weil sie tolle Fahrradstationen an ihren Bahnhöfen haben, wie das direkt bei mir vor der Tür im Kreis Unna der Fall ist, haben sie eigentlich nicht das flächendeckende Angebot, das notwendig ist, um das Mobilitätsverhalten in einem Raum vernünftig abzubilden.

Das wird in der Tat ein Schwerpunkt werden. Da muss man noch einmal diskutieren, ob das alles auf der kommunalen Ebene richtig angesiedelt ist. Es gibt auch nur wenige Räume, die im Busbereich überregional zusammenarbeiten. Darauf muss ebenfalls ein Fokus gelegt werden, wenn wir eine bessere Verzahnung unserer Systeme haben wollen.

Vorsitzender Oliver Bayer: Liebe Sachverständige, wir danken Ihnen allen herzlich dafür, dass Sie uns hier nicht nur mit Ihren schriftlichen Stellungnahmen und mündlichen Statements, sondern auch mit Ihren Antworten weitergebracht haben. Wie Sie in der Tagesordnung gesehen haben, werden wir das nachher noch einmal besprechen, aber darüber hinaus natürlich auch an unserem Bericht endarbeiten. Ich wünsche Ihnen eine gute Heimreise und vielleicht schon ein schönes Wochenende.

Wir arbeiten hier noch ein bisschen weiter. In Anbetracht der Tatsache, dass die Kantine freitags früher schließt, möchte ich der Kommission vorschlagen, dass wir bei unserer heute Morgen festgestellten Tagesordnung bleiben und gleich erst einmal die Änderungsanträge zu den Handlungsempfehlungen bearbeiten, aber vorher bis 13:30 Uhr eine Mittagspause machen. – Gut.

Damit ist der öffentliche Teil der Sitzung geschlossen. Nach der Mittagspause beginnen wir dann mit dem nichtöffentlichen Teil.

(Unterbrechung von 12:55 Uhr bis 13:30 Uhr – Es folgt ein nichtöffentlicher Sitzungsteil; siehe nÖEKPr 16/129.)

gez. Oliver Bayer
Vorsitzender

02.11.2016/04.11.2016