

Öffentliches Sachverständigengespräch am 28.10.2016 zum Konzept für eine „Neue Organisationsstruktur für das Land Nordrhein-Westfalen“**I. Fragen zum Modell „Neue Organisationsstruktur für das Land NRW“ (vgl. Graphik S.3)**

Beurteilung der Vor- und Nachteile der in der abgebildeten Grafik dargestellten Organisationsstruktur für das Land Nordrhein-Westfalen im Vergleich zur gegenwärtigen Organisationsstruktur des ÖPNV bzw. des diesbezüglichen Weiterentwicklungsbedarfs:

1. Was sind die rechtlichen, finanziellen und organisatorischen Auswirkungen des Modells für die Landesebene und welche Folgen würden sich für die jetzigen Aufgabenträger (kommunal- und regional) ergeben?
2. Wie bewerten Sie die Funktionalität der Zuständigkeiten über die drei Organisationsebenen im Vergleich zur gegenwärtigen Struktur?
3. Wie beurteilen sie einheitliche, landesweite Standards für Digitalisierung, Marketing, Fahrgastinformation und Tarif, insbesondere aus Sicht der Kunden?
4. Das Konzept sieht eine Umorganisation der Kompetenzcenter wie folgt vor:
 - KC Digitalisierung (Ticketing, Fahrgastinformation, Fahrgastinteressen, Datenschutz)
 - KC Angebot im Landesnetz NRW
 - KC Tarife und Vertrieb in NRW
 - KC-Sicherheit Einsatz für Sicherheit und Service
 - KC Angebotsergänzungen und umfassende Mobilität
 - KC für Ausschreibung und Vergabe im SPNV (+ Handreichungen im ÖSPV?).

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

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

Landesebene

5. Wie beurteilen Sie die im Konzept vorgesehene Aufspaltung der Aufgabenträgerschaft zwischen Land (strategisch) und regionaler Ebene (operativ)? Inwieweit halten Sie eine regionale Ebene für erforderlich?
6. Welche Synergien können aus einer strategischen Verantwortung des Landes für den SPNV im Zusammenspiel mit einer operativen Verantwortung der Zweckverbände entstehen, z.B. für die Umsetzung eines Landestakts in Nordrhein-Westfalen?
7. Welche Chancen und Risiken ergeben sich aus der vorgesehenen Stärkung des Landes bis hin zu einem Letztentscheidungsrecht in Konfliktfällen
 - a) in Bezug auf die Ausgestaltung des Nahverkehrsangebots
 - b) der Umsetzung von Verordnungen
 - c) der kooperationsraumübergreifenden Zusammenarbeit?
8. Was spricht Ihrer Meinung nach gegen eine Zuständigkeit überregional bedeutender Themenfelder (z. B. SPNV-RE's, Landestarif, einheitliche Beförderungsstandards) beim Land?
9. Welche erforderlichen Kompetenzen zur Organisation des SPNV, die derzeit bei den drei SPNV-Aufgabenträgern liegen, müssten im Landesministerium ggf. durch Umstrukturierungen aufgebaut werden, um die Aufgabenträgerschaft sachgerecht wahrnehmen zu können?
10. Durch die Übertragung der Aufgabenträgerschaft auf das Land würde dieses kraft Gesetzes Rechtsnachfolger der bestehenden Darlehensverträge für den RRX sowie Rechtsnachfolger der Kooperationsräume in vielen SPNV-Verträgen werden und wäre damit Partei in fast allen Einnahmeverfahren. Wie beurteilen Sie diese Konsequenz insbesondere in rechtlicher und finanzieller Hinsicht?

Kommunale Ebene

11. Welche Auswirkungen erwarten Sie auf die Einfluss- und Steuerungsmöglichkeiten der kommunal verfassten Aufgabenträger und ihren demokratisch legitimierten Gremien sowie der Verkehrsunternehmen auf Verkehrsangebot, Fahrpreisgestaltung und Qualität?
12. Auf welche Weise könnte der Einfluss der lokalen Ebene gegenüber der übergeordneten regionalen Ebene und der Landesebene beibehalten bzw. gestärkt werden?

Lokale Ebene

Aufgabenträgerschaft: Busse, Straßenbahnen

Planungsinstrument: NV-Plan

Organisation: Kreise bzw. kreisfreie Städte (u.U. mit Übertragungsmöglichkeit auf höhere Ebene), kommunale Beiräte, Verkehrsunternehmen

Zuständigkeit: Einbindung alternativer Bedienangebote

Regionale Ebene (operativ)

Aufgabenträgerschaft: Regionalbusse, S-Bahn, RB

Planungsinstrument: Regionale Verkehrsplanung

Organisation: Arbeitskreise mit Verkehrsunternehmen, Kreisen und kreisfreien Städten; Delegiertenversammlung der lokalen Ebene (politisch)

Zuständigkeit: Angebotsplanung, Verbundaufgaben, Tarifgestaltung

Landesebene (strategisch)

Letztentscheidungsrecht im SPNV & Hinwirkungsrecht im ÖSPV des Verkehrsministeriums, Verkehrsausschuss LT

Aufgabenträgerschaft: RE's, langlaufende RB's, Verbindungen im Landesinteresse (kann an Regionale Ebene delegiert werden)

Planungsinstrument: Regionalnetz bzw. ÖPNV-Landesplan

Organisation: MBWSV (Strategieabteilung Mobilität: SPNV und Integration ÖPNV), KC's (eng an Regionale Ebene angebunden), Landesarbeitskreise mit Vertretern aller drei Ebenen zur Koordination und Vernetzung

Zuständigkeit: Standards (u.a. Digitalisierung, Fahrzeuge), Leitlinien Tarif (Must-haves bestimmter Ticketarten; Tarifparameter: Zeit/Entfernung, Luftlinie/Strecke)

Empfehlungen:

- Weiterentwicklung der Ebenen wie oben beschrieben
- Landesebene: Stärkung KC's, politische Beratung der Leitlinien
- Koordinierter Aufbau von Planungselementen, Kompetenzen und Finanzen
- Finanzverwaltung: Konnexität für alle drei Ebenen gemäß der vom Land definierten Leitlinien herstellen

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

1. Was spricht für die Beibehaltung der gegenwärtigen Strukturen?
2. Welche Defizite bestehen in der Kooperation zwischen Land und Zweckverbänden, und wie könnten diese behoben werden?
3. Wie können die Interessen des Landes bei der Gestaltung von SPNV/ÖSPV und regionale/lokale Besonderheiten durch eine Weiterentwicklung der gegenwärtigen Strukturen gestärkt werden?
4. Mit welchen Modellen kann eine möglichst ortsnahe Beteiligung der Fahrgäste und der Kommunen bei den Fragen nach dem Angebot des Schienennetzes erreicht werden?
5. Wie können Abstimmungsprozesse zum SPNV-Netz und -Angebot und zur -Infrastruktur vereinfacht und verschlankt werden?
6. Wie könnte eine gleiche Qualitätsausstattung in Netz, Takt u.ä. in vergleichbaren Siedlungsstrukturen der unterschiedlichen Landesteile garantiert werden?
7. Wie könnten Overhead- und Regiekosten minimiert werden?
8. Wie hoch ist der Anteil an SPNV-Leistungen, die sich ausschließlich im Verkehrsgebiet eines Aufgabenträgers befinden und wie hoch ist der Anteil auch aufgabenträger- bzw. landesübergreifender Verkehre zu Niedersachsen, Hessen, oder Rheinland-Pfalz, aber auch zu den Niederlanden?
9. Welche Vor- und Nachteile werden bei den Organisationsmodellen von anderen Bundesländern, beispielsweise im mit Abstand flächengrößten Bayern, gegenüber dem zurzeit gültigen in Nordrhein-Westfalen gesehen?
10. Durch welche konkreten Maßnahmen könnten etwaige Vorteile aus dem Modell aus Abschnitt I in der jetzigen Organisationsstruktur umgesetzt werden?