
Organisation und Struktur des ÖPNV in NRW

Eine Betrachtung aus Sicht der
Aufgabenträger

Dr. Klaus Vorgang

Übersicht

1. Akteure und ihre Aufgaben
2. Handlungsbedarf
3. Vorschläge
4. Fazit

Die Akteure

- Land NRW
- Städte und Kreise = AT ÖSPV
- 3 ZV (NVR, NWL, VRR) = AT SPNV
- 3 klassische Verbünde (AVV, VRS, VRR),
ansonsten Tarifgemeinschaften
- ÖSPV VU
- SPNV VU

Aufgaben Land NRW (1)

Land NRW finanziert

- den SPNV (§11)
- die Verbundarbeit und KC (§11, §14)
- den Ausbildungsverkehr (Pauschale §11c)
- Investitionen und Projekte (Pauschale §12)
- Investitionen in besonderem Landesinteresse (§13)

Aufgaben Land NRW (2)

Land NRW fordert

- Unterstützung bei der Vernetzung verkehrspolitischer Ziele wie NRW-Tarif, Masterplan Qualität, Kundenrechte...

Aufgaben Städte und Kreise (1)

Städte und Kreise

- sind AT im ÖSPV
- sind Träger der ZV/Verbünde
- sind i.d.R. Eigentümer der ÖSPV VU
- stellen NVP im ÖSPV auf

Aufgaben Städte und Kreise (2)

Städte und Kreise

- finanzieren den ÖSPV (Querverbund/Umlagen) auf ZV/Verbundebene oder direkt
- stellen Infrastruktur zur Verfügung (Bus, Tram, teilweise Stadtbahn)
- definieren Regeln z.B. für On-Demand Car-Sharing (Car2go, Drive Now, Quicar...; Parkgebühren)

Aufgaben ZV/Verbünde/Tarifgem. (1)

Zweckverbände

- AT im SPNV (früher 9, jetzt 3: NVR, NWL, VRR)
- Ausschreibung und Vergabe an SPNV VU; ggf. auch Betrieb und Fzg. getrennt (RRX)
- Vertragscontrolling, div. Qualitätsberichte
- Aufstellung NVP SPNV

Aufgaben ZV/Verbünde/Tarifgem. (2)

Zweckverbände

- Finanzierung (ZV-Umlage, Ausbildungsverkehr,...)
- Zuwendungsmanagement (Förderprogramme des Landes)

Aufgaben ZV/Verbünde/Tarifgem. (3)

Verbünde (AVV, VRS, VRR)

- weitreichende Form der Kooperation
- vom Unternehmens-Verbund zum AT-Verbund
- VU geben Tarifhoheit an Verbund ab
- Koordination bei Information, Vertrieb, Marketing, Marktforschung, ÖA, EA,...
- Ziel: Nahverkehr aus einem Guss, Gesamtbetrachtung SPNV und ÖSPV

Aufgaben ZV/Verbünde/Tarifgem. (4)

Tarifgemeinschaft

- lose Form der Kooperation
- Ziel: ein Tarif

Aufgaben der VU (1)

Verkehrsunternehmen

- setzen sich im Wettbewerb durch (SPNV)
- i.d.R. Betrauung durch AT (ÖSPV) auf Basis des NVP
- Abwicklung des Betriebs
- Instandhaltung Fzg. und Anlagen
- örtliches Marketing

Aufgaben der VU (2)

Verkehrsunternehmen

- direkter Kundenkontakt (Tarif, Info, Vertrieb,..)
- Problem: historisch gewachsene Systeme (z.B. Spurweite, Vertriebssysteme)
- Kooperation nur in Ansätzen (Via , KÖR)
- enge Zusammenarbeit mit dem Verbund erforderlich

Wo gibt es Handlungsbedarf? (1)

- Es gibt keine Vision für Nahverkehr in NRW (s. Zukunftskommission), es fehlen politische Leitplanken
- Es gibt 8 Verbund- bzw. Gemeinschaftstarife mit 5 bis 9 Preisstufen und komplizierten ÜT
- Dazu den NRW-Tarif (orientiert am DB-Tarif)
- Abstimmung zwischen SPNV und ÖSPV oft unzureichend

Wo gibt es Handlungsbedarf? (2)

- Abstimmung zwischen den kommunalen AT oft unzureichend
- Gestaltungsmöglichkeit überregionaler Busverkehre wird nicht genutzt
- Abstimmung zwischen den ZV bei grenzüberschreitenden Verkehren oft unzureichend.
Keine Regeln für Konfliktlösung
- Inter-/Multimodalität nur in Ansätzen

Wo gibt es Handlungsbedarf? (3)

- Zugang zum ÖPNV wird vom Kunden als zu schwierig empfunden
- Chancen der Digitalisierung werden nur in Ansätzen genutzt
- Bei der Entwicklung von Mobilitätsportalen wird den großen Automobilherstellern und Google das Feld überlassen

Vorschläge für eine optimierte Organisation (1)

- Vision wird in einem Masterplan Mobilität (einschließl. Inter-/Multimodalität und bedarfsgestützten Verkehren) politisch fixiert
- ÖPNV muss seine Rolle als inter- und multi-modaler Mobilitätsdienstleister weiterentwickeln (Tür-zu-Tür Bedienung; ÖPNV= Kernleistung)
- Land definiert „qualifiziertes Regionalnetz“ (einschließl. überregionaler Busverkehre); ZV setzen es als AT um

Vorschläge für eine optimierte Organisation (2)

- Es gibt 3 ZV/Verbünde mit den Aufgaben SPNV AT, Verbundaufgaben und Finanzierung/Zuwendungsmanagement
 - nur noch 3 Tarife mit erweiterten ÜT-Lösungen
 - NRW-Tarif erhält die gleiche Tarifbildungssystematik (besserer Vertrieb)
- Zuwendungsmanagement möglichst umfassend auf ZV/Verbundebene
 - Reduzierung des Verwaltungsaufwandes

Vorschläge für eine optimierte Organisation (3)

- Bildung gemeinsamer Koordinierungskreise (Land/3 ZV) zu übergreifenden Themen im SPNV, Verbund, Zuwendungsmanagement
 - klare Regeln zur Konfliktlösung
- Optimierung/Vereinfachung von Info/Vertrieb
 - EFA und HandyTicket zusammenführen
 - Smartphone= Schlüssel zur Mobilität
 - Mobilitätsportale entwickeln (Info, Buchung, Bezahlung, Mehrwertdienste), ggf. Qixxit (DB) als Basis einer Branchenlösung

Vorschläge für eine optimierte Organisation (4)

- Bildung von Kompetenz-Centern (KC) bei den 3 ZV/Verbänden für landesweit wichtige Themen
 - Unterstützung der Koordinierungskreise
 - Finanzierung durch Land NRW
 - z.B. KC für Regionalnetz, inter-/multimodale Mobilität, bedarfsgesteuerte Verkehre, Digitalisierung Info/Tarif/Vertrieb, Elektronisches Fahrgeldmanagement

Vorschläge für eine optimierte Organisation (5)

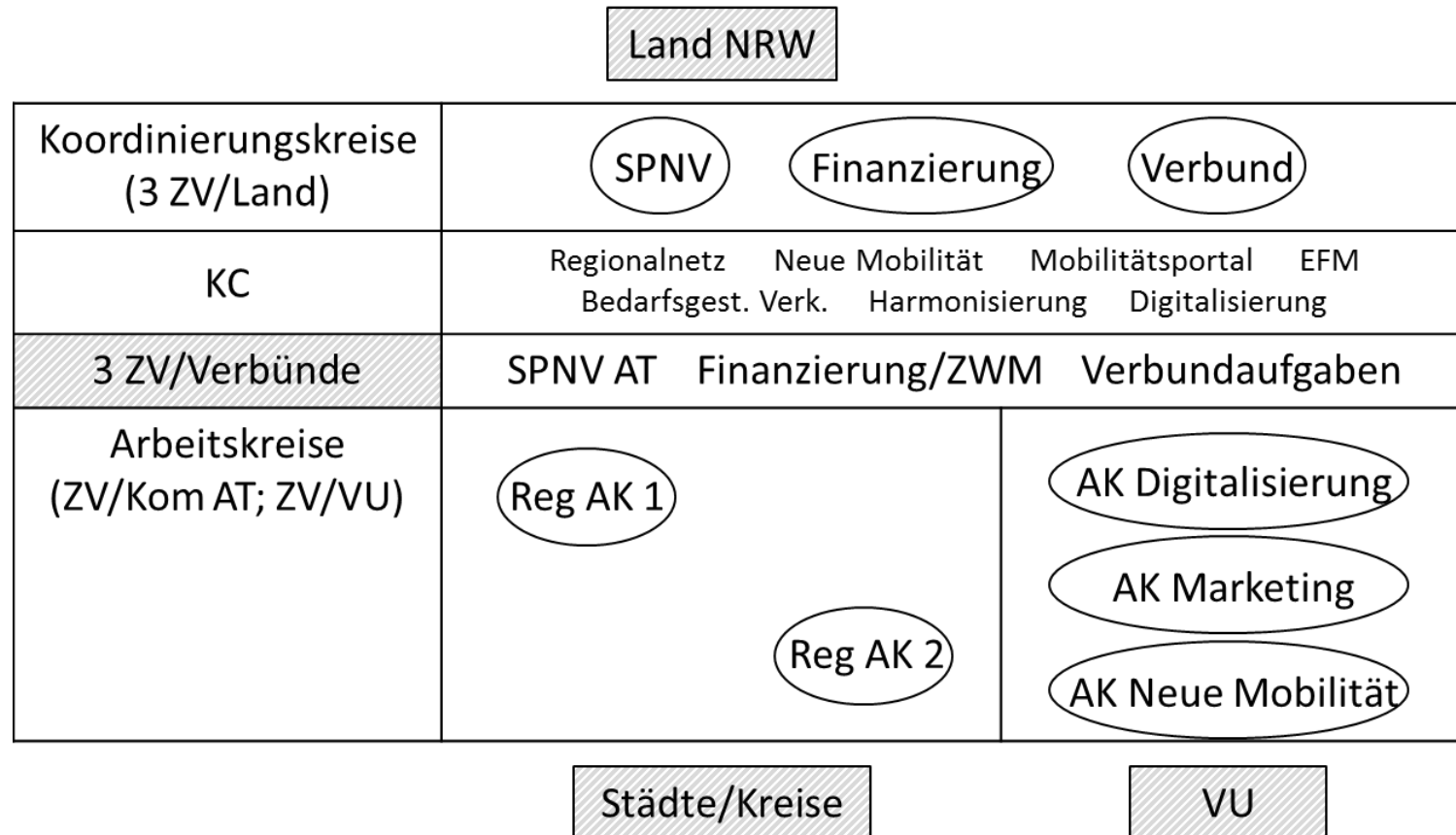
- Gemeinsame mandantenfähige Hintergrundsysteme (HGS) im Vertrieb aufbauen
 - Kostensenkung, Standardisierung
 - Basis für weitere digitale Entwicklung (EFM)
- Alle diese Themen sind in enger Abstimmung mit den VU (in AK) und mit den AT (in AK) zu bearbeiten

Vorschläge für eine optimierte Organisation (6)

Übergeordnetes Ziel:

Gesamthafte Betrachtung von Mobilität über
alle Verkehrsarten und Grenzen hinweg bei
Nutzung neuer Technologien

Zusammenspiel der Akteure



Fazit (1)

- Dezentralisierung im SPNV o.k., aber 9 Einheiten zu kleinteilig
- In 3 ZV/Verbänden kann Integration von SPNV und ÖSPV sichergestellt und kommunaler Einfluss gesichert werden
 - Dies ginge bei Landeseisenbahngesellschaft verloren!
- Durch SPNV AT, Finanzierung und Verbund-aufgabe unter einem Dach (ZV/Verbund) entsteht Mobilität aus einem Guss

Fazit (2)

- ZV/Verbünde müssen Treiber sein für neue Mobilitätsformen und Digitalisierung
- Starker Landeseinfluss ist unerlässlich
- Nur abgestimmtes Handeln aller Akteure sichert Erfolg
- Voraussetzung allerdings: die notwendige Finanzierung ist gesichert

Vielen Dank für die
Aufmerksamkeit!