



Häufig gestellte Fragen zur SPNV-Strukturreform des Landes Nordrhein-Westfalen

Grundlagen

1. Warum strebt das Land eine Strukturreform im ÖPNV in NRW an?

Der regionale Schienenverkehr ist von Baustellen, Umleitungen und fehlendem Personal stark gebeutelt, die Verspätungen, Zugausfälle, manchmal nicht gereinigte Fahrzeuge u.v.m. nach sich ziehen. Das Land NRW möchte eine Organisation aufbauen, die dieses Chaos besser händeln kann, weil nicht drei Organisationen parallel und zum Teil noch miteinander auf die vielfältigen Akteure einwirken müssen. Der SPNV-Betrieb muss heute von einem, zwei oder drei Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) bestellt und überwacht werden – zukünftig nur noch von einem. Heute müssen sich drei Aufgabenträger zusammensetzen und Verträge schließen, für einen RE 1, der von Aachen nach Hamm durch alle Gebiete verkehrt. Das wird zukünftig von einer Gesellschaft organisiert.

2. Welchen konkreten Nutzen verspricht sich die Landesregierung?

Mit der Strukturreform sollen die Organisation und Abstimmungen schneller, effizienter, verlässlicher und einheitlicher werden. Derzeit teilen sich die drei regionalen Organisationen go.Rheinland, NWL und VRR die Verantwortung für die Planung, Organisation und Finanzierung des SPNV. Das führt zu Doppel- oder Dreifachstrukturen, die mit der neuen landesweiten Organisation Schiene.NRW wegfallen.

Außerdem entstehen sogenannte Skaleneffekte bei Verkehrsvergaben oder Fahrzeugbeschaffungen, die Kostenvorteile bringen können. Somit

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:

Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf

Telefon 0211 4566-0

Telefax 0211 4566-388
poststelle@munv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de

verbessert eine Schiene.NRW die Verhandlungsposition gegenüber Dienstleistern und Verkehrsunternehmen sowie ggf. bei der Beschaffung von Fahrzeugen.

Seite 2 von 11

3. Wie ist das Verhältnis zwischen Schiene.NRW und den Zweckverbänden der regionalen Ebene und wie kann verhindert werden, dass sich Ineffizienzen aus der Vergangenheit wiederholen?

Schiene.NRW wird als Anstalt öffentlichen Rechts (AöR) gegründet. Träger sind die drei regionalen Zweckverbände go.Rheinland, NWL und VRR. Die neue Organisation wird über den Verwaltungsrat gesteuert, der aus den drei Zweckverbänden paritätisch besetzt wird und insgesamt aus 24 Personen besteht. Der Vorstand von Schiene.NRW erhält weitreichende Entscheidungsbefugnisse für das operative Tagesgeschäft. Die Zweckverbände konzentrieren sich auf regionale Aufgaben, fördern die Infrastruktur, koordinieren und vernetzen das ÖPNV-Angebot und klären Tariffragen.

4. Was kostet die Reform Land und Kommunen? Überwiegt der angestrebte Effizienzgewinn den Fusionsaufwand?

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird weiterhin aus Regionalisierungsmitteln des Bundes und Fahrgelderlösen finanziert. Die Übertragung der SPPN-Aufgabe von den Zweckverbänden zu Schiene.NRW wird einmalig Kosten verursachen, langfristig überwiegen aber die Vorteile durch geringere Verwaltungskosten, Kosteneinsparungen durch gebündelte Vergaben und eine bessere Verhandlungsposition gegenüber Fahrzeugherstellern, Dienstleistern und Verkehrsunternehmen.

5. Welche konkreten Auswirkungen können die Fahrgäste von der Reform erwarten?

Die Planung und Organisation des SPPN erfolgt künftig für das ganze Land einheitlich. Linienplanungen können stärker an den tatsächlichen Mobilitätsbedürfnissen ausgerichtet werden und enden nicht an Zuständigkeitsgrenzen. Baustellen werden von einer Organisation für ganz NRW kommuniziert. Einheitliche Vorgaben in den Verträgen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen sorgen für technische und digitale Standards z.B. für die Fahrgastinformation.

6. Wie werden die Interessen der Fahrgäste in der neuen SPNV-Organisation vertreten?

Seite 3 von 11

Die Interessen der Fahrgäste werden weiterhin durch den direkten Kundenkontakt und regelmäßige Befragungen gewährleistet. Für die Fahrgäste gibt es nur noch eine Schiene.NRW, an die sie sich mit Lob, Sorgen und Problemen wenden können.

7. Wann soll die Strukturreform abgeschlossen sein? Wie sieht der angestrebte Zeitplan aus?

Für die Strukturreform muss das ÖPNV-Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen angepasst werden. Das Parlamentarische Verfahren soll im ersten Halbjahr 2026 mit einem Beschluss abgeschlossen werden. Die formale Gründung von Schiene.NRW kann dann im Anschluss erfolgen. Schiene.NRW soll zum 1. Januar 2027 operativ tätig werden.

8. Wie wird die Handlungsfähigkeit des Gesamtsystems in der Übergangszeit sichergestellt?

Bis zur Aufnahme der operativen Tätigkeiten von Schiene.NRW bleiben die bisherigen Zweckverbände für die Planung, Organisation und Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) verantwortlich. Parallel dazu werden Strukturen, Prozesse und Arbeitsmittel bei Schiene.NRW vorbereitet.

9. Wird die Strukturreform zu mehr Angebot auf der Schiene führen?

Das Zielnetz 2040 ist unabhängig von der Organisationsstruktur ein Ziel der Landesregierung. Es besteht aber die Möglichkeit, die Verträge neu und über die heutigen Verbundgrenzen hinaus zu konzipieren. Damit kann das Angebot insbesondere an den heutigen Verbundgrenzen stärker an den Bedürfnissen der Fahrgäste ausgerichtet werden.

10. Wird es mit der Strukturreform zu einheitlichen Grundtakten und Bahnsteighöhen und damit Barrierefreiheit kommen?

Mit Schiene.NRW wird eine einheitliche Planung und Harmonisierung verschiedener Systeme im Schienenpersonennahverkehr und der Infrastruktur in NRW angestrebt. Das Land setzt sich weiterhin für einen komplett barrierefreien Zugang aller Bahnhöfe und Fahrzeuge ein.

11. Was sind die Gründe dafür, dass die in der Reform angelegte Struktur für den ÖPNV in NRW angestrebt wird?

Die in der Reform angelegten Organisationsstrukturen verbinden die Stärken einer kommunalen Trägerschaft mit den Vorteilen einer landesweiten Bündelung der Aufgaben im SPNV. Das Land hat sich dabei bewusst dafür entschieden, die Aufgabenträgerschaft für den SPNV bei einer durch die Kommunen getragenen Gesellschaft zu belassen, weil die unterschiedlichen lokalen Bedarfe für das Land NRW von großer Bedeutung sind.

12. Warum werden die Optimierungsmöglichkeiten in den bisherigen Strukturen nicht ausgeschöpft?

Bisher gibt es drei SPNV-Aufgabenträgerorganisationen mit insgesamt neun Trägerzweckverbänden sowie einer Vielzahl an Gremien. Diese historisch gewachsenen Strukturen erschweren schnelle Entscheidungen und führen zu Doppelstrukturen. Beispiele sind langwierige Abstimmungen bei großen Projekten wie der S-Bahn im Rheinland. Um zukunftsfähig zu bleiben, muss das System nachhaltig schlanker und effizienter werden.

13. Warum eine AöR und keine andere Gesellschaftsform?

Schiene.NRW muss als Organisation in der Lage sein, auf kritische Herausforderungen zu reagieren. Die Rechtsform der Anstalt öffentlichen Rechts (AöR) ermöglicht dies und bietet den besten Rahmen für Schiene.NRW. Als AöR kann Schiene.NRW sowohl hoheitliche als auch unternehmerische Aufgaben wahrnehmen, wie sie bei der Planung, Organisation und Finanzierung des SPNV anfallen. Die regionalen Zweckverbände bleiben als Träger der AöR unmittelbar beteiligt und sichern die kommunale Mitbestimmung über den Verwaltungsrat.

14. Warum wird keine Landesnahverkehrsgesellschaft gegründet, wie es z.B. im Eckpunktepapier empfohlen wurde?

In dem Eckpunktepapier, das im Auftrag des MUNV erstellt wurde, wurden drei Modelle für die Organisation des SPNV als besonders geeignet bewertet: Die Gründung einer Landesnahverkehrsgesellschaft, ein

Eine Landesnahverkehrsgesellschaft schnitt dabei in der Bewertung im Hinblick auf die zu erreichende Effizienz der Organisation am besten ab. Die Landesregierung hat sich aber für ein Fusionsmodell in kommunaler Trägerschaft entschieden, weil die Berücksichtigung der unterschiedlichen lokalen Bedarfe für das Land wichtig ist. Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV ist und bleibt Aufgabe der Kommunen. Diese kommunale Verantwortung soll nicht eingeschränkt, sondern gestärkt werden. Die Aufgabe des Landes bleibt die Finanzierung über die Regionalisierungsmittel, die strategische Rahmensetzung und die Aufsicht.

15. Wie gelingt zukünftig die Abstimmung zwischen Schiene.NRW und der kommunalen Ebene?

Die kommunalen Aufgabenträger sind über die kommunalen Trägerzweckverbände go.Rheinland, NWL und VRR an Schiene.NRW beteiligt. Weitergehend muss die Hälfte der Mitglieder des Verwaltungsrats von Schiene.NRW von kommunalen Hauptverwaltungsbeamten oder ihren Vertretungen besetzt sein. Sie können so Einfluss auf die Entscheidungen von Schiene.NRW nehmen.

16. Aus wie vielen Personen soll der Vorstand von Schiene.NRW bestehen? Welche operativen Aufgaben soll der Vorstand wahrnehmen?

Die Zusammensetzung und Größe des Vorstands werden durch die Satzung bestimmt, die von den drei Zweckverbänden noch erarbeitet werden muss. Der Vorstand muss dabei grundsätzlich geschlechtsparitätisch besetzt werden, daneben gibt es keine gesetzlichen Vorgaben zur Besetzung.

Die Mitglieder des Vorstands von Schiene.NRW werden dann vom Verwaltungsrat bestellt, der aus Vertretungen der drei Zweckverbände der regionalen Ebene besteht. Dadurch ist gewährleistet, dass regionale Interessen bei der Besetzung berücksichtigt werden.

Der Vorstand ist für das gesamte operative Tagesgeschäft verantwortlich.

17. Ist es möglich, dass ein Vorstandsmitglied von Schiene.NRW zugleich einen der drei Zweckverbände go.Rheinland, NWL oder VRR leitet?

Seite 6 von 11

Neben der geschlechterparitätischen Besetzung des Vorstands von Schiene.NRW sind im ÖPNVG NRW keine weiteren Vorgaben zur Besetzung vorgesehen. Grundsätzlich kann ein Vorstandsmitglied von Schiene.NRW zugleich eine andere Führungsposition ausüben, sofern die Satzung von Schiene.NRW dies nicht ausschließt.

18. Warum wird nicht eine der bereits bestehenden Organisationen zur landesweiten Organisation?

Die bestehenden SPNV-Aufgabenträgerorganisationen sind auf ihre jeweiligen Regionen zugeschnitten und rechtlich eigenständig. Eine Erweiterung einer der Organisation würde ein Ungleichgewicht zwischen den Regionen schaffen. Mit der Neugründung von Schiene.NRW erhalten alle drei Zweckverbände eine gleichberechtigte Rolle. Außerdem behalten die drei regionalen Zweckverbände regionale Aufgaben zum Beispiel im Tarifbereich. Die gleichzeitige Wahrnehmung regionaler und landesweiter Aufgaben mit der dafür notwendigen völlig unterschiedlichen Gremienwäre schwierig darstellbar.

19. Wo wird der Sitz von Schiene.NRW sein? Wird es weitere Standorte von Schiene.NRW geben

Der Hauptsitz von Schiene.NRW wird von den drei regionalen Zweckverbänden über die Satzung festgelegt, eine gesetzliche Vorgabe dazu ist nicht geplant. Maßgeblich sollte eine gute Erreichbarkeit, die Sicherung der Arbeitsfähigkeit und die Anbindung an die bisherigen Strukturen sein.

20. Was bedeutet die Reform für die Mitarbeitenden, z.B. für Arbeitsplätze, Arbeitsort und Vergütung?

Die im SPNV-Bereich tätigen Mitarbeitenden der heutigen Aufgabenträgerorganisationen folgen ihrer Aufgabe und sollen auf Schiene.NRW übergehen. Die SPNV-Aufgabenträgerorganisationen schätzen, dass rund 200 Vollzeitäquivalente auf Schiene.NRW übertragen werden. Aufgabenbereiche können sich verändern. Dies geschieht stets im Dialog mit den Mitarbeitenden. Die Auswirkungen auf die weiteren Mitarbeitenden in den heutigen Strukturen, die nicht unmittelbar auf Schiene.NRW übergehen, lassen sich noch nicht umfänglich darstellen.

Die bestehenden regionalen Standorte sollen als Arbeitsorte weiterhin berücksichtigt werden. Die heutige Bezahlung nach dem Tarifvertrag des öffentlichen Dienstes wird weiterhin angewendet.

Seite 7 von 11

21. Wie wird mit den Verkehrsverträgen umgegangen und sichergestellt, dass diese übertragen werden können?

In NRW bestehen drei Arten von Verkehrsverträgen:

1. Nettoverträge, bei denen Marketing, Erlösverantwortung und Fahrzeugbeistellung bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) liegen,
2. Bruttoverträge, bei denen Marketing und Erlösverantwortung bei den Aufgabenträgerorganisationen liegen, für die Beschaffung der Fahrzeuge aber die EVU verantwortlich sind,
3. Bruttoverträge mit Fahrzeugbeistellung (Sonderfall durch sog. NRW-RRX-Modell), bei denen neben Marketing und Erlösmanagement auch die Fahrzeugbeistellung durch die Aufgabenträgerorganisationen erfolgt.

Netto- und Bruttoverträge ohne Fahrzeugbeistellung können grundsätzlich auf Schiene.NRW übertragen werden. Für die Übertragung von Bruttoverträgen mit Fahrzeugbeistellung (Nummer drei) sind umfangreiche Bewertungen aller Rechtsverhältnisse erforderlich; eine Übertragung ist aber grundsätzlich möglich. Ziel ist, dass alle Verkehrsverträge auf Schiene.NRW übertragen werden, damit sie dort einheitlich gesteuert werden können.

22. Welche Organisationen bilden zukünftig die regionale Ebene?

Die regionale Ebene bilden künftig die drei Zweckverbände go.Rheinland, der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR). Sie werden Träger von Schiene.NRW und behalten wichtige Aufgaben im ÖPNV für ihre jeweiligen Regionen.

23. Warum gehen die drei Organisationen nicht in Schiene.NRW auf?

Die drei Organisationen der regionalen Ebene behalten wichtige Aufgaben im ÖPNV und bilden künftig das Bindeglied zwischen landesweitem SPNV und kommunalem öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV). Sie werden in ihren jeweiligen Regionen weiterhin benötigt.

24. Was sind zukünftig die Aufgaben der regionalen Ebene?

Die drei regionalen Organisationen go.Rheinland, NWL und VRR wirken auf die Bildung einheitlicher und digitaler Tarif- und Vertriebsstrukturen, digitale Fahrgastinformationen und auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV hin. Daneben sollen die Zweckverbände künftig die Nahverkehrsplanungen seiner Mitglieder untereinander und mit der landesweiten Anstalt koordinieren. Darüber hinaus dürfen die Kreise und Kommunen Aufgaben an ihre Zweckverbände zur Erledigung übertragen.

25. Welche Risiken bringt es mit sich, dass die Fahrzeuge auf der regionalen Ebene bleiben und die Verkehrsverträge auf die landesweite Ebene übertragen werden?

Die vorhandenen Fahrzeuge sichern die bestehenden Verkehrsleistungen. Sie bleiben im Eigentum der regionalen Ebene. Die Verkehrsverträge hingegen werden auf die landesweite Ebene übertragen, damit sie dort einheitlich gesteuert werden können. Es wird abgesichert, dass die beschafften Fahrzeuge weiterhin bis ans Ende ihres Lebenszyklus genutzt und damit auch finanziert werden.

26. Wie hoch ist künftig das finanzielle Risiko der Kommunen?

Der SPNV in NRW wird weiterhin aus Regionalisierungsmitteln des Bundes und über Fahrgeldeinnahmen finanziert. Um die Risiken der Kommunen weiter zu minimieren, sieht die Reform ausdrücklich Maßnahmen zur Entlastung und zur Ausweitung finanzieller Spielräume vor. Dafür wird der Mindestbetrag der SPNV-Pauschale von bislang 1 Milliarde Euro auf 1,6 Milliarden Euro pro Jahr angehoben und dynamisiert. Zudem wird die Rückzahlungsfrist für nicht verausgabte Mittel aus der SPNV-Pauschale verlängert, so dass diese länger als finanzieller Puffer genutzt werden können. Dadurch, dass die Kommunen künftig nicht mehr Gewährträger der SPNV-Aufgabenträgerorganisation Schiene.NRW sind, haften sie auch nicht mehr unmittelbar für Verbindlichkeiten des SPNV.

27. Welche Anforderungen an Nahverkehrspläne ändern sich durch die Strukturreform für die Kommunen (SUMPs, gemeinsame Nahverkehrspläne etc.)?

Die kommunale Planungshoheit bleibt erhalten, die Kommunen bleiben für ihre Nahverkehrspläne als zuständige ÖPNV-Aufgabenträger verantwortlich. Neu ist, dass sie die Nahverkehrspläne zusammen mit den direkt angrenzenden Gemeinden gemeinsam erstellen können. Schiene.NRW wird einen landesweiten SPNV-Nahverkehrsplan erstellen, der von den anderen Akteuren in ihren Planungen zu berücksichtigen ist. Die regionalen Zweckverbände koordinieren die Nahverkehrspläne untereinander und mit Schiene.NRW.

28. Inwiefern sind kommunalrechtliche Erfordernisse erfüllt, um einen solchen Eingriff in die kommunale Selbstverwaltung zu rechtfertigen?

Der Eingriff in die kommunale Selbstverwaltung betrifft nicht den Kernbereich der Selbstverwaltung, sondern den Randbereich der Organisationshoheit. Eingriffe in diesen Randbereich sind zulässig, wenn sie einen legitimen Zweck verfolgen, geeignet, erforderlich und angemessen sind. Die Bündelung der SPNV-Aufgabenträgerschaft in einer landesweiten Anstalt öffentlichen Rechts (AöR) verfolgt legitime Gemeinwohlziele. Damit sind die maßgeblichen rechtlichen Voraussetzungen für die geplante Reform gegeben.

29. Was ist das SPNV-Grundangebot?

Das SPNV-Grundangebot ist ein gesetzlich abgesicherter Mindestumfang im SPNV-Angebot. Es umfasst 85 Millionen Zugkilometer (von rund 120 Mio. Zugkilometern des derzeitig bestellten Angebots) und gewährleistet die Zughalte an allen heute bedienten Bahnhöfen und Haltepunkten. Dieses Grundangebot ist aus dem angehobenen Mindestbetrag der SPNV-Pauschale von mindestens 1,6 Milliarden Euro und Fahrgeldeinnahmen jährlich finanziert. Das Grundangebot definiert eine Mindestversorgung durch Vorgaben zur Anzahl von täglichen Zugfahrten, während zusätzliche Leistungen weiterhin nach Bedarf bereitgestellt werden. Die Umsetzung des Zielnetzes 2040 ist unabhängig vom Grundangebot ein Ziel der Landesregierung.

30. Wie wird das SPNV-Grundangebot ausgestaltet?

Das SPNV-Grundangebot ist nicht als starrer Fahrplan, sondern als flexible Basisabsicherung zu verstehen. Das zuständige Ministerium legt im Benehmen mit der landesweiten Anstalt und im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags das Grundangebot fest und schreibt es bei Bedarf fort. Die konkrete Ausgestaltung des SPNV-Angebots obliegt Schiene.NRW. So werden regionale Bedarfe berücksichtigt und gleichzeitig eine landesweite Anbindung an die Schiene gewährleistet.

31. Wie wird sichergestellt, dass der ländliche und ggfs. schieneferne Raum weiterentwickelt wird?

Das Verhältnis des Eisenbahnangebotes in Zugkilometern in den regionalen Zweckverbänden wird auf Grundlage des Durchschnitts der Jahre 2023 bis 2025 festgestellt. Der Zweckverband go.Rheinland umfasst das Bergische Land und das Rheinland, der VVR besteht aus dem Ruhrgebiet und Niederrein und der NWL deckt das Münsterland, Ostwestfalen-Lippe und Südwestfalen ab.

Dieses Verhältnis darf sich nicht wesentlich verändern. Das bedeutet, wenn zusätzliche Zugleistungen in einem Zweckverband bestellt werden, müssen in gleichem Umfang auch in anderen Zweckverbänden zusätzliche Zugleistungen folgen. Damit wird keiner der Räume benachteiligt. Außerdem werden verstärkt regionale Schnellbusverkehre vom Land

Finanzierung und Mittelzuweisung

32. Wie wird sichergestellt, dass die regionale Ebene über eine ausreichende finanzielle Ausstattung verfügt, um ihre Aufgaben zu erfüllen?

Die drei Zweckverbände go.Rheinland, NWL und VRR erhalten eine gesetzlich festgelegte Verbundpauschale (§ 11 Abs. 1a ÖPNVG NRW) in Höhe von 50 Mio. Euro jährlich. Diese wird ab 2028 dynamisiert, vom Land dauerhaft bereitgestellt und deckt insbesondere die Personal- und Sachkosten ab. Die Verteilung der Mittel an die Zweckverbände erfolgt nach einem festen Schlüssel: 80 Prozent nach Einwohnerzahl, 20 Prozent nach Fläche. So wird eine angemessene Ausstattung sowohl bevölkerungsstarker Ballungsräume als auch ländlicher Regionen gewährleistet.

33. Wie wird sichergestellt, dass auf der regionalen Ebene keine Projekte eingestellt und kein Personal abgebaut werden müssen?

Mit der Verbundpauschale können die regionalen Zweckverbände Ihre Personalkosten finanzieren. Auf Grundlage der Aufgabenzuordnungen und einer ersten Einschätzung der zukünftigen Personalaufteilung der regionalen Ebene ist die Verbundpauschale auskömmlich. Regionale Projekte des SPNV werden auch künftig aus der SPNV-Pauschale finanziert werden können. Um die Finanzierung von regionalen Projekten des übrigen ÖPNV zu sichern, kann die angehobene ÖPNV-Pauschale von 160 Mio. Euro, welche ab 2027 dynamisiert wird, verwendet werden. Das Land stellt außerdem in Aussicht, insbesondere für die Verbesserung der digitalen und technischen Infrastruktur für die Fahrgastinformation auf Grundlage abgestimmter Standards zusätzliche Mittel bereitzustellen.