



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

1. Warum wird das ÖPNV-Gesetz novelliert?

Der regionale Schienenverkehr ist von Baustellen, Umleitungen und fehlendem Personal stark gebeutelt, die Verspätungen, Zugausfälle, manchmal nicht gereinigte Fahrzeuge und vieles mehr nach sich ziehen. Durch die künftige Organisation des Schienennahverkehrs aus einer Hand kann der größte SPNV-Markt Europas geschlossen auftreten. Das macht ihn stärker und effizienter, weil von den Verträgen über die Beschaffung bis zu den Informationen am Bahnsteig nicht mehr alles dreifach abgestimmt werden muss. Bisher teilen sich diese Aufgabe der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und go.Rheinland. Sie mussten sich bislang zusammensetzen, wenn sie etwa Verträge für einen RE 1 schließen wollten, der von Aachen nach Hamm durch alle Gebiete fährt. Das Land will nun durch die Reform des ÖPNV-Gesetzes die Verwaltung verschlanken und Doppel-Strukturen zugunsten eines verbesserten Betriebs abbauen. Außerdem entstehen sogenannte Skalen-Effekte bei Verkehrsvergaben oder Fahrzeugbeschaffungen, die Kostenvorteile bringen können. Somit verbessert eine zentrale Organisation Schiene.NRW die Verhandlungsposition gegenüber Dienstleistern und Verkehrsunternehmen sowie bei der Beschaffung von Fahrzeugen.

2. Wer hat künftig welche Aufgaben? Wie ist das Verhältnis zwischen Schiene.NRW und dem ÖPNV auf regionaler Ebene?

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, deren Mitglieder die kommunale Familie bestimmen und die somit alle wesentlichen Weichenstellungen steuern. Der Vorstand von Schiene.NRW

Dienstgebäude
Lieferanschrift:
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@munv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de

und

erhält weitreichende Entscheidungsbefugnisse für das operative Tagesgeschäft. Die weiterhin bestehenden Zweckverbände konzentrieren sich auf regionale Aufgaben, fördern die Infrastruktur, koordinieren und vernetzen das ÖPNV-Angebot und klären Tarif-Fragen.

3. Welchen Nutzen haben die Fahrgäste von der Reform?

Die Planung und Organisation des SPNV 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. bei den Fahrgastinformationen.

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

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.

5. 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 Frühjahr 2026 mit einem Beschluss abgeschlossen werden. Die formale Gründung von Schiene.NRW kann dann im Anschluss erfolgen. Schiene.NRW soll zum 01.01.2027 operativ tätig werden.

6. 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.

7. Wird die Strukturreform zu mehr Angeboten auf der Schiene führen?

Das Zielnetz 2040 ist unabhängig von der Organisationsstruktur ein Ziel der Landesregierung. Es besteht aber die Möglichkeit, die Verkehrsverträge 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.

8. 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.

9. Warum hat sich die Landesregierung für diese Struktur entschieden?

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.

10. Warum bietet die bisherige Struktur diese Optimierungsmöglichkeiten nicht?

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 nachhaltiger, schlanker und effizienter werden.

11. 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.

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

Im Eckpunktepapier wurden drei Modelle für die Organisation des SPNV als besonders geeignet bewertet: Die Gründung einer Landesnahverkehrsgesellschaft, ein Fusionsmodell in geteilter Trägerschaft von Land und Kommunen sowie ein Fusionsmodell in rein kommunaler Trägerschaft. Eine Landesnahverkehrsgesellschaft schnitt dabei in der Bewertung im Hinblick auf Effizienz besser ab. Die Landesregierung hat sich aber für ein Fusionsmodell in reiner kommunaler Trägerschaft entschieden, weil die Berücksichtigung der unterschiedlichen lokalen Bedarfe für das Land Nordrhein-Westfalen 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.

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

Die kommunalen Aufgabenträger sind mittelbar über die kommunalen Trägerzweckverbände go.Rheinland, NWL und VRR an Schiene.NRW beteiligt. Sie können über ihre entsendeten Mitglieder aus den Zweckverbänden in den Verbandsrat von Schiene.NRW indirekt Einfluss auf die Entscheidungen von Schiene.NRW nehmen.

14. Warum soll der Vorstand von Schiene.NRW aus vier Personen bestehen? Welche operativen Aufgaben soll der Vorstand wahrnehmen?

Die Besetzung mit vier Personen ist für eine Organisation, die rund 3 Milliarden Euro jährlich umsetzt, mit den SPNV-Aufgaben (u.a.

Ausschreibung und Leistungsvergabe, Betriebscontrolling und Finanzierung, technische-, digitale und bauliche Weiterentwicklung der Infrastruktur), angemessen besetzt. Die Struktur lässt schnelle Entscheidungen zu. Die vier Mitglieder des Vorstands von Schiene.NRW werden vom Verwaltungsrat bestellt, der aus Vertretungen der drei Zweckverbände der regionalen Ebene besteht. Dadurch ist gewährleistet, dass regionale Interessen bei der Besetzung berücksichtigt werden.

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

Neben der geschlechtsparitätischen 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.

16. 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 Gremien wäre schwer vereinbar.

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

Der Hauptsitz von Schiene.NRW wird noch festgelegt. Maßgeblich ist eine gute Erreichbarkeit, die Sicherung der Arbeitsfähigkeit und die Anbindung an die bisherigen Strukturen. Neben einem zentralen Sitz wird Schiene.NRW an mehreren Standorten in NRW präsent sein. Dabei sollen die bestehenden Standorte der regionalen Zweckverbände berücksichtigt werden. So bleibt die regionale Anbindung gesichert.

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

Die im SPNV-Bereich tätigen Mitarbeitenden der heutigen Aufgabenträgerorganisationen werden künftig für Schiene.NRW arbeiten. Wichtig ist: Alle werden gebraucht. Aufgabenbereiche können sich verändern, aber dies geschieht stets im Dialog mit den Mitarbeitenden und mit dem Ziel, den Betrieb zu verbessern. Die bestehenden regionalen Standorte sollen als Arbeitsorte weiterhin berücksichtigt werden. Die heutige Bezahlung nach dem Tarifvertrag des öffentlichen Dienstes wird weiterhin angewendet.

19. 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 Fahrzeugbestellung (Nummer drei) sind umfangreiche Bewertungen aller Rechtsverhältnisse erforderlich; eine Übertragung ist aber grundsätzlich möglich.

20. Tragen die Kommunen künftig ein höheres finanzielles Risiko?

Der SPNV in NRW wird weiterhin aus Regionalisierungsmitteln des Bundes und über Fahrgeldeinnahmen finanziert. Die Kommunen bezahlen heute nicht für den SPNV und das soll auch weiterhin so bleiben. Um die Risiken der Kommunen als Gewährträger von Schiene.NRW 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 1,5

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.

21. Warum sollen Entscheidungen der neuen Organisation, die mit Risiken für die kommunalen Haushalte verbunden sind, nicht an die Weisungen der Kommunen gebunden werden?

Über die Wahl des Verwaltungsrates haben die regionalen Zweckverbände weiterhin Einfluss auf die strategischen Entscheidungen von Schiene.NRW. Auf eine direkte Weisungsbindung der Mandatsträgerinnen und Mandatsträger im Verwaltungsrat wird im Sinne schlanker Entscheidungsstrukturen verzichtet. Dies gewährleistet die Handlungsfähigkeit von Schiene.NRW – gerade in Krisensituationen. Bei einigen, besonders wichtigen Entscheidungen des Verwaltungsrates sind die Mitglieder dennoch an die Weisungen der regionalen Zweckverbände gebunden.

Das betrifft:

1. Entscheidungen über die Änderung der Satzung,
2. die teilweise oder vollständige Veräußerung eines Unternehmens oder einer Einrichtung oder einer Beteiligung an einer Gesellschaft,
3. andere Rechtsgeschäfte, durch die Schiene.NRW ihren Einfluss auf das Unternehmen, die Einrichtung oder die Gesellschaft verliert oder vermindert sowie
4. die Auflösung von Schiene.NRW.

So werden Handlungsfähigkeit und kommunale Steuerung miteinander verbunden, ohne dass Entscheidungsprozesse verlangsamt werden.

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

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

23. Was ist das SPNV-Grundangebot?

Das SPNV-Grundangebot ist ein gesetzlich abgesicherter Mindestumfang im SPNV-Angebot. Es umfasst bis zu 85 Millionen Zugkilometer (von rund 120 Millionen Zugkilometern des derzeit 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 1,5 Milliarden Euro und Fahrgeleinnahmen jährlich finanziert. Das Grundangebot definiert eine Mindestversorgung durch Vorgaben zur Anzahl von täglichen Zugfahrten und dem Angebotszeitraum, während zusätzliche Leistungen weiterhin nach Bedarf bereitgestellt werden. Die Umsetzung des Zielnetzes 2040 ist unabhängig vom Grundangebot ein Ziel der Landesregierung.

24. Wie wird das SPNV-Grundangebot ausgestaltet?

Das SPNV-Grundangebot ist nicht als starrer Fahrplan, sondern als flexible Basisabsicherung angelegt. 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.

25. Wie wird sichergestellt, dass ländliche Regionen nicht benachteiligt werden?

Das Verhältnis des Eisenbahnangebotes in Zugkilometer in den urbanen Regionen – also Städte und ihre Speckgürtel – sowie den ländlichen Regionen wird auf Grundlage der heutigen geplanten Jahresleistung festgestellt. Dieses Verhältnis darf sich nicht wesentlich verändern. Das bedeutet, wenn zusätzliche Zugleistungen in den urbanen Regionen bestellt werden, müssen in gleichem Umfang auch in den ländlichen Regionen zusätzliche Zugleistungen folgen. Damit wird keiner der Räume benachteiligt. Außerdem werden verstärkt regionale Schnellbusverkehre vom Land gefördert, um Städte und Gemeinden ohne Bahnhof gut an den regionalen ÖPNV anzubinden.

26. 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 40 Mio. Euro jährlich. Diese wird vom Land dauerhaft bereitgestellt und deckt insbesondere die Personal- und Sachkosten ab. Im Jahr 2027 erfolgt einmalig eine Erhöhung der Verbundpauschale auf 50 Mio. Euro, um eine Übergangsfinanzierung für Projekte des übrigen ÖPNV zu gewährleisten, die aktuell aus der SPNV-Pauschale finanziert werden und um temporäre Mehraufwände der Strukturreform aufzufangen. 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.

27. 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 in 2026 und 2027 beziehungsweise 170 Mio. Euro ab 2028 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.