

<b>Vorlage:</b>	<b>14/2025</b>
<b>Beschlussvorlage</b>	<b>öffentlich</b>

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Verwaltungsrat	vorberatend		
Verbandsversammlung	beschließend	26.03.2025	10.

Einmalige Kosten	Jährliche Folgekosten	Laufzeit	Gesamtkosten

Sachbearbeiter/in:	Berichtersteller/in:
Stefan Honerkamp	Gast NWL

## **Betreff:**

### **Weiterentwicklung der Strukturen des NWL – Strukturreform NRW**

#### **Beschlussvorschlag:**

Die Verbandsversammlung des VWOWL ersucht den NWL sich im Rahmen des Prozesses der Strukturreform NRW mit folgenden Positionen einzubringen:

1. Voraussetzung für eine Reform der Organisationsstrukturen für den SPNV ist die Schaffung von Planungssicherheit bezüglich der Finanzierung des SPNV-Angebotes. Erst wenn eine mindestens mittelfristig auskömmliche Finanzierung des SPNV sichergestellt ist, macht eine Strukturreform überhaupt Sinn.
2. Wenn das Land NRW eine SPNV-Reform als notwendig erachtet, dann sollte diese Strukturreform des SPNV mit der Gründung einer Landesnahverkehrsgesellschaft umgesetzt werden.
3. Sollte die Gründung einer Landesnahverkehrsgesellschaft nicht umsetzbar sein, sollte auf eine Strukturreform gänzlich verzichtet werden. Die bestehenden Strukturen werden als effizienter und transparenter angesehen als das Fusionsmodell in kommunaler Trägerschaft und sind aus Sicht des VWOWL besser geeignet die Herausforderungen bei der Sicherstellung eines attraktiven SPNV-Angebotes zu meistern.

i. A.

gez. Stefan Honerkamp  
Geschäftsführer

**Begründung:**

Zu den Inhalten des avisierten Prozesses auf Landesebene siehe beigefügte NWL-Vorlage 27/2025.

Der Verwaltungsrat des VVOWL hat sich auf seiner Sitzung am 12.03.2025 eingehend mit dem Thema „Strukturreform NRW“ beschäftigt und sich dafür ausgesprochen, der Verbandsversammlung die aufgeführten Beschlussvorschläge zu unterbreiten. Dazu wird als Ergänzung zu der NWL-Vorlage 27/2025 Folgendes angemerkt:

Zu Beschlussvorschlag 1:

Das aktuelle Problem im SPNV aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger ist nicht die Organisationsstruktur, sondern ganz profan die zunehmend fehlende Verlässlichkeit des SPNV-Angebotes. Die beigefügte NWL-Vorlage führt die wesentlichen Problemlagen trefflich auf: Infrastrukturengpässe (hervorgerufen durch jahrzehntelange Vernachlässigung), Personalmangel (ähnlich ausgeprägt wie in vielen anderen Branchen der kritischen Infrastruktur und u.a. Folge des demografischen Wandels) und am Ende schlicht eine fehlende Finanzausstattung. Die genannten Probleme im SPNV – immerhin das Rückgrat des gesamten ÖPNV – werden zunehmend zu einem Problem auch im straßengebundenen ÖPNV: Fahren die Züge nicht, fahren die Zubringer- und Abbringerbusse zum SPNV ins Leere. Wenn Umstiege vom Bus auf den Zug und andersherum zum Vabanquespiel werden, sind Fahrgastverluste das unvermeidbare Ergebnis, dann leidet am Ende das gesamte System des öffentlichen Verkehrs aus Bus und Bahn.

Eine Strukturreform ändert an der aktuellen Misere nichts: Auch eine neue Organisation benötigt verlässliche Rahmenbedingungen, um erfolgreich agieren zu können. Selbst das vom Land beauftragte Gutachterbüro „PD – Berater der öffentlichen Hand GmbH“ erwartet nicht, dass die mit den vorgeschlagenen Organisationsmodellen notwendigen Strukturanpassungen zu einer Reduzierung der Anzahl der bestehenden Arbeitsplätze führen. Als Folge ist daher auch nicht zu erwarten, dass es zu Einsparungen kommt, die zur Behebung der o. a. Probleme führen können. Schlimmer noch ist zu befürchten, dass sich die Behebung der Probleme zeitlich zusätzlich hinzieht, solange die neuen Strukturen nicht vollständig arbeitsfähig sind.

Zu Beschlussvorschlag 2:

Das vom Land beauftragte Gutachterbüro „PD – Berater der öffentlichen Hand GmbH“ favorisierte Modell sieht als bestmögliche neue Struktur eine Landesnahverkehrsgesellschaft vor. Die Gründung einer Landesnahverkehrsgesellschaft würde eindeutig zu einer einheitlichen Organisation des SPNV mit klarer Zuständigkeit sowie klaren und schnellen Entscheidungswegen führen. Die Herleitung dieses Ergebnisses ist nachvollziehbar und wird an dieser Stelle nicht weiter ausgeführt.

Zu Beschlussvorschlag 3:

Eine Strukturreform, die am Ende die – vermeintlichen – Missstände, die beklagt werden (ineffiziente und uneinheitliche Organisation) noch vergrößert, sollte vermieden werden. Das jetzt in der Diskussion stehende „Fusionsmodell in kommunaler Trägerschaft“ vergrößert am Ende nur die Anzahl der involvierten Akteure im Bereich der Aufgabenträgerschaft für den SPNV. Dies zumindest dann, wenn die drei vorhandenen Aufgabenträgern VRR, go.Rheinland und NWL für die Bearbeitung von „SPNV-Restaufgaben“ bestehen bleiben und diese zur Erledigung eines „Kerngeschäfts SPNV“ eine gemeinsame AöR und damit einen weiteren Akteur gründen und das Land einen erweiterten Einfluss erhält. Außerdem führt die dann landesweit organisierte kommunale Trägerschaft von 53 Kreisen und kreisfreien Städten dazu, dass jeder einzelne Kreis / jede einzelne kreisfreie Stadt als „eine/r unter 53“ nahezu keinen Einfluss mehr auf das Geschehen ausüben kann; dieser Einfluss ist im NWL als Verbund von 19 Kreisen und kreisfreien Städten zwar schon relativ klein, aber durchaus noch gegeben.

Das wohl größte Problem bei der kommunalen Trägerschaft – die Übernahme eines Umlagerisikos – wird mit dem Fusionsmodell in kommunaler Trägerschaft ohnehin nicht gelöst.

Das jetzt bestehenden Modell von drei SPNV-Aufgabenträgern, die für jeweils geographisch unterschiedlich strukturierte Landesteile einen angemessenen SPNV zu gewährleisten haben, ist ggü. dem Fusionsmodell in kommunaler Trägerschaft die bessere Variante. Bei angemessener Finanzausstattung dürfte das vorhandene Modell schon wegen einer deutlich ausgeprägteren räumlichen Nähe und Verbundenheit von Politik und Verwaltung zum Ort des SPNV-Geschehens das bessere Modell sein.

Anlage:

NWL-Vorlage 27/2025