



SRL Halbjahrestagung Juni 2004

Anforderungen an die Verkehrsfinanzierung - Strategien für neue Organisationsstrukturen und Finanzierungsinstrumente des ÖV

**aus Sicht
eines (Fach-, nicht Rechts-) Beraters
von Behörden / Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen**

Hans Joachim Rönnau

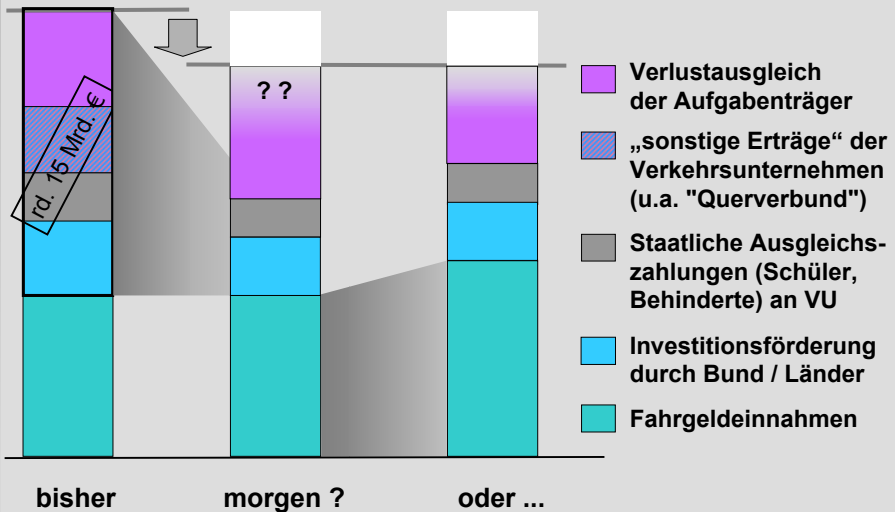


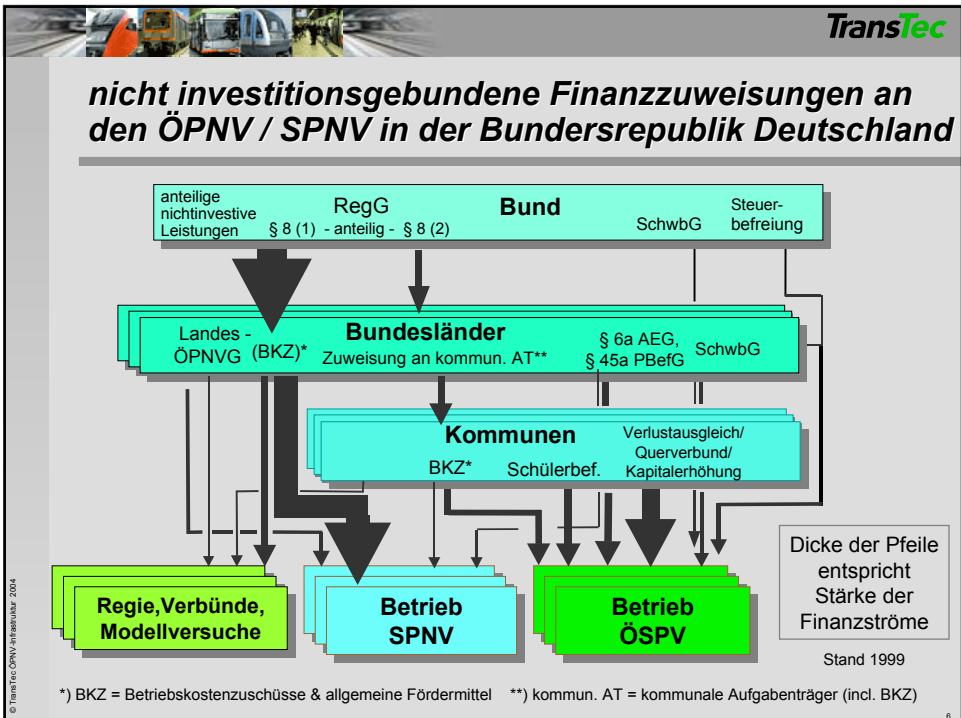
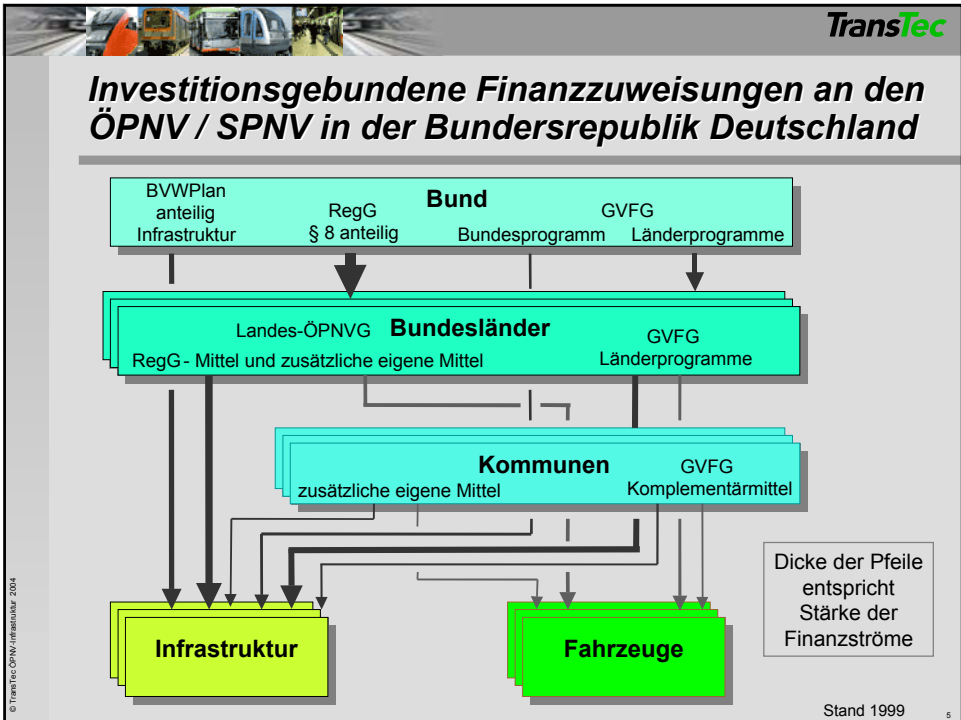
unser heutiger „Fahrplan“

1. bisherige Organisationsstrukturen und Finanzierungsinstrumente des ÖV
2. Erfordernisse und mögliche Alternativen der zukünftigen Finanzierung des ÖV
3. Empfehlenswerte Anpassung der Organisationsstrukturen und Aufgabenteilung im ÖV

1. Bisherige Organisationsstrukturen und Finanzierungsinstrumente des ÖV

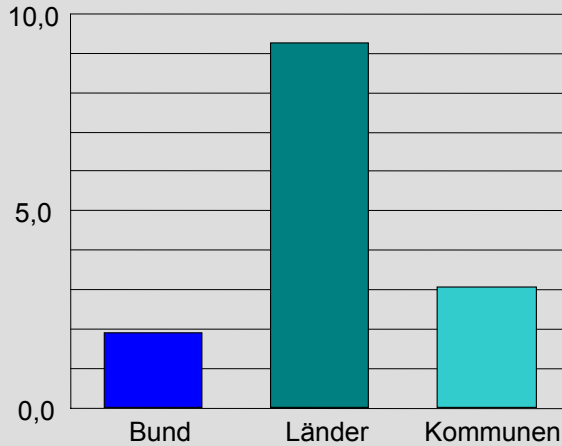
bisher und zukünftig verfügbare Finanzmittel für ÖPNV / SPNV





ÖPNV-/SPNV-Förderung durch Bund, Länder und Kommunen

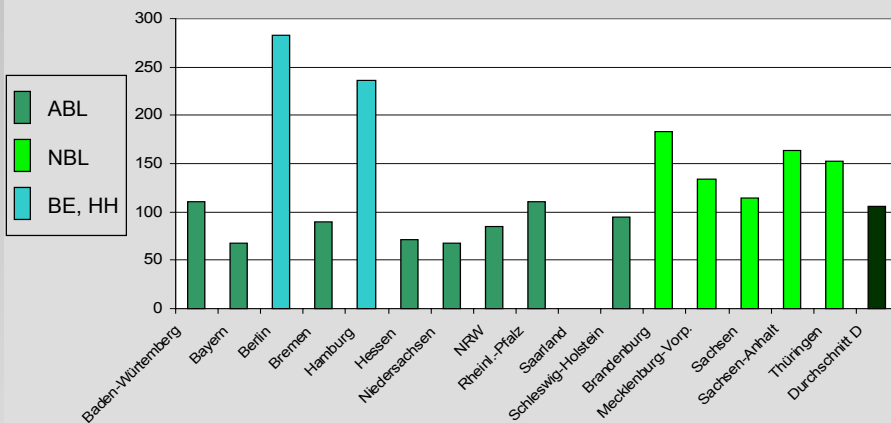
Mrd. €



Stand 1999

unterschiedliche ÖPNV-Förderung je Einwohner in den Bundesländern

€ / Einwohner



* Stand 1999; Saarland: keine Angaben



generelle ÖPNV-Finanzierungsprobleme

- ✗ Zweifel an Konformität bisheriger Finanzierung mit EU-Recht
- ✗ mangelnde Transparenz und Eindeutigkeit / Rechtssicherheit, zu viele Gesetze, Vorschriften und Ebenen, zu lange Entscheidungsprozesse
- ✗ mangelnde Identität von Aufgaben- und Ausgabenverantwortung
- ✗ geringe Effizienz aufgrund Subventionierung, fehlender Markt- / Kundenkenntnisse u. Leistungsanreize
- ✗ Primat investiver Ausgaben
- ✗ keine Gleichstellung von Straßen- und Schienen-ÖV
- ✗ kaum ökologisch orientierte Finanzierungstatbestände
- ✗ keine konsequente Trennung von Betrieb und Infrastruktur
- ✗ mangelnder / unzulänglich gestalteter Wettbewerb
- ✗ zu hohe Ausgleichszahlungen für rabattierte Schülerfahrkarten
 - ⇒ in der Fläche: Primat der (aufwendigen) Schülerbeförderung
- ✗ Life Cycle Costs von ÖPNV-Systemen zu wenig beachtet




ÖPNV/SPNV-Subventionierung in der Bundesrepublik Deutschland

- im Mittel ca. zwei Drittel (rd. 15 Mrd. € von 22 Mrd. € Umsatz)
- sehr unterschiedlich
 - hinsichtlich Höhe (insgesamt) und
 - Zusammensetzung nach Finanzierungskomponenten
 - in Abhängigkeit von
 - Verdichtungsgrad
 - in der Fläche: Anteil SPNV (mit Fahrweg) bzw. Busverkehr
 - in der Agglomeration: Anteil S-Bahn, U-Bahn, Tram
 - Finanzkraft und politischem Wille der Aufgabenträger bzw. Land und Kommune(n)
- ➔ 185 € pro Einwohner im Jahr müssten reichen; sollten allerdings deutlich effizienter & effektiver eingesetzt werden

2. Erfordernisse und mögliche Alternativen der zukünftigen Finanzierung des ÖV

allgemeine Ziele der ÖV-Finanzierung

- **Transparenz; wenige wesentliche Säulen und Prinzipien**
- **Kontinuität der Finanzausstattung**
- **Beschränkung der Defizitfinanzierung; Stärkung der Anzeielemente**
- **Abkehr von Zweckzuweisungen; Ersatz durch Globalzuweisungen**
- **Institutionelle Trennung von Netz und Betrieb (auch im lokalen ÖPNV)**
- **kein direktes Durchreichen von staatlichen (Bundes- und Landes-) Finanzmitteln an die Verkehrsunternehmen**
- **Konzentration der Finanzierungs-Zuständigkeit bei den Aufgabenträgern (Subsidiaritätsprinzip, Beispiele Schweiz und Niederlande)**




TransTec

alternative Kriterien der ÖV-Finanzierung und Finanzierungsinstrumente

- ausschließlich Gemeinwohlverpflichtungen, nicht als „ideeller Gesamtkunde“
- Förderung der Erfüllung von Zielvorgaben anstatt von Maßnahmen
- neue / erweiterte Anreizsysteme; ansonsten mindestens Sanktionssysteme
- (neue) Kriterien bei Einsatz, Bemessung und Verteilung der Finanzmittel:
 - Erfolg
(Fahrgastzahlen, ermittelte Kundenzufriedenheit, ...?)
 - Zielerfüllungsgrade (Bindung an Sachziele)
- Vergabe im Wettbewerb oder qualifizierte Auferlegung

- Erschließung alternativer Finanzierungsquellen
 - Nahverkehrsabgabe (Beispiel Frankreich)
 - Straßenbenutzungsgebühren (road pricing); Parkraumbewirtschaftung
 - Weiterentwicklung von Umsatz-, Kraftfahrzeug- und Ökosteuern
 - Sponsoring (insbes. durch potente Nutznießer)
- finanzielle Förderung flankierender Maßnahmen
 - z.B. ÖPNV-Beschleunigung, Verkehrsberuhigung

© TransTec ÖPNV-Infrastruktur 2004 13



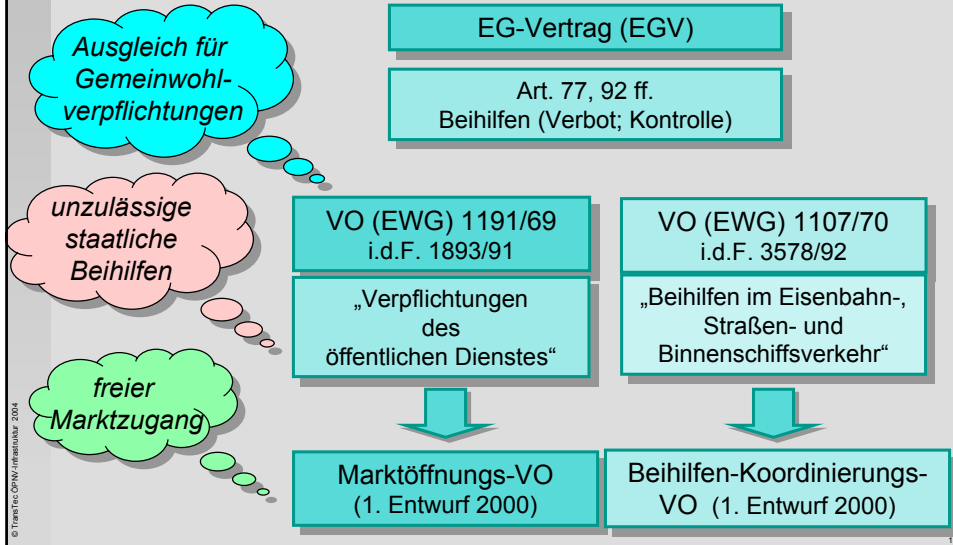
TransTec

Finanzierungsinstrumente in anderen europäischen Ländern

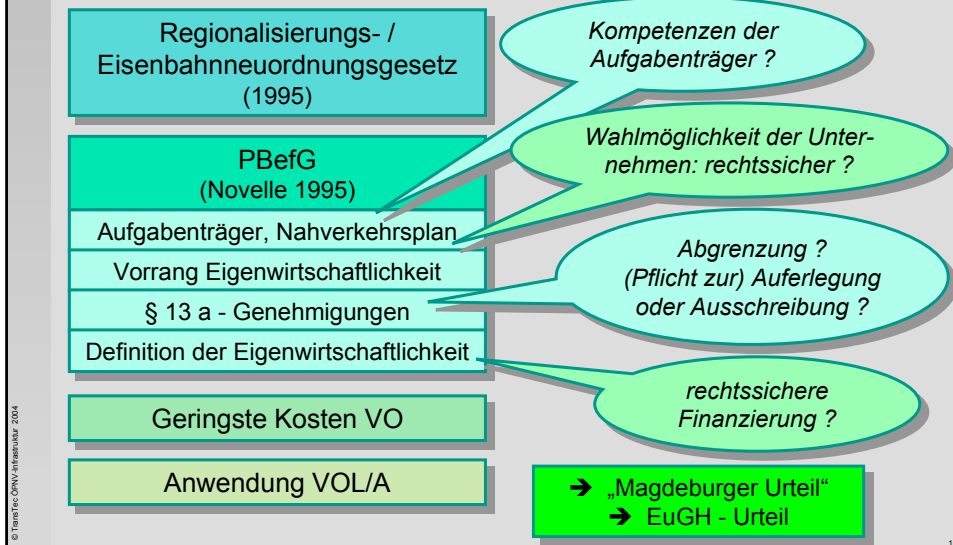
- "versement transports" in **Frankreich**:
 - Kommunen können für längerfristige Finanzierungskonzepte und zur Deckung betrieblicher Fehlbeträge Transporttaxe bei Unternehmen mit > 10 Mitarbeitern erheben:
 - maximal 1,0 %, mit Tram/Metro 1,85 % der Lohnsumme bei Städten über 100.000 EW
 - alle Gemeinden über 30.000 EW erheben inzwischen die $v t$!
- „suppletie“ in den **Niederlanden**:
 - Verteilung staatlicher Subventionen auf 35 Gebietskörperschaften
 - Hauptbestandteil:
zu jedem eingenommenen € kommt ca. 1,5 €
 - Gebietskörperschaft schließt Vertrag mit Verkehrsunternehmen
... und kann selbständig das Finanzierungsmodell bestimmen

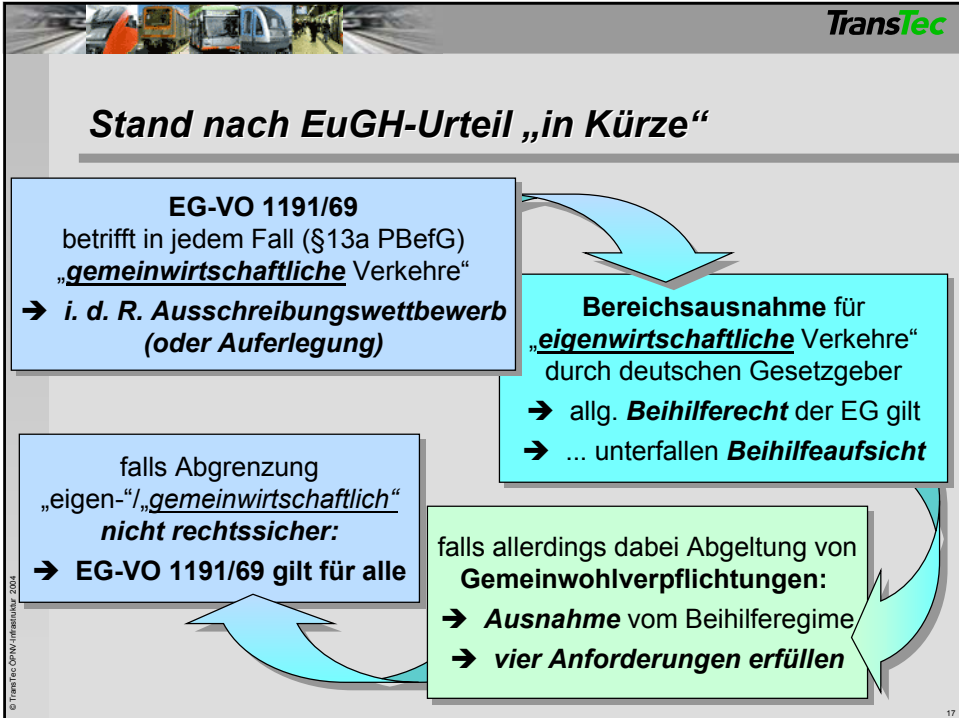
© TransTec ÖPNV-Infrastruktur 2004 14

Entwicklung der Rahmenvorgaben für den ÖPNV durch die Europäische Union



seit 1995 in Deutschland keine vollständige Ausnahme von Anwendung VO 1191/69 mehr - aber offene Fragen





TransTec

Öffentliche Zuwendungen für den ÖPNV aufgrund Gemeinwohlverpflichtungen sind keine unzulässigen Beihilfen nach EGV

- ... allerdings vorausgesetzt, dass **kein Vorteil** besteht, d.h. :
 - Das betroffene Unternehmen muss **tatsächlich** mit der Erfüllung von Gemeinwohlverpflichtungen **betraut** sein.
 - Die **Parameter**, nach denen der Ausgleich berechnet wird, müssen **vorher feststehen, objektiv und transparent** sein.
 - Der **Ausgleich** darf **nicht über** das hinausgehen, was erforderlich ist, um die **Kosten** der Verpflichtungen unter Berücksichtigung der Einnahmen und eines angemessenen Gewinns zu decken.
 - Erfolgt die Auswahl des Unternehmens **nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge**, ist die Höhe des Ausgleichs auf der Grundlage der Analyse der **Kosten** zu bestimmen, die einem **durchschnittlichen, gut geführten Unternehmen** entstehen würden.
- falls ein als „eigenwirtschaftlich“ deklarerter Verkehr nicht **alle vier** Anforderungen erfüllt:
Anwendung der allgemeinen Bestimmungen des Beihilferechts der EU

© TransTec ÖPNV-Verkehrsmärkte 2004

18



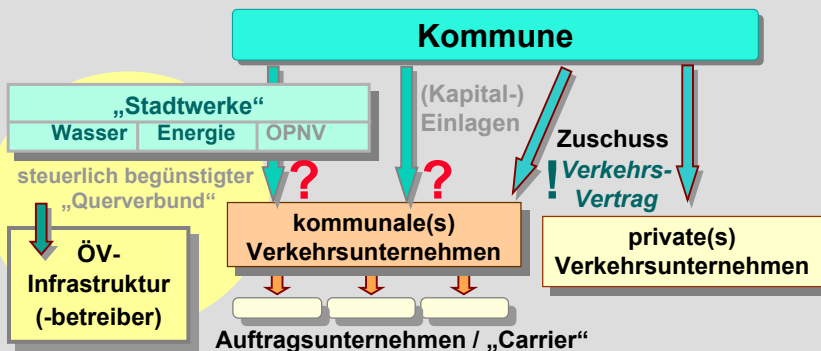
absehbare Konsequenzen des EuGH-Urteils für die Finanzierung des ÖPNV

- keine nachträgliche Bezuschussung / Verlustabdeckung mehr zulässig (weder nach VO 1191/69 noch nach EGV)
- kommunaler Querverbund „läuft leer“
 - vorherige Beauftragung gegen Ausgleichszahlung ergibt zusätzliche Einnahmen beim Verkehrsunternehmen
 - keine (nachträglichen) Verluste / Verlustabdeckungen mehr
 - zusätzliche Steuern für Gewinne im Bereich Energie, Wasser, ...
- Auferlegung nur zu Marktvergleichspreisen (keine Kostenerstattung)
- bei Beauftragung Dritter gilt die Dienstleistungsrichtlinie, also Ausschreibung ... ausgenommen: In-House-Geschäfte
- nach VO 1191/69 zulässig sind Ausgleichsleistungen (Schüler, ...)
- Einzelunternehmens-bezogene Förderung (Betriebshöfe, Fahrzeuge etc.) ist nicht zulässig
- Förderung von Infrastruktur ist zulässig, wenn sie diskriminierungsfrei allen (potenziellen) Nutzern zur Verfügung gestellt wird.



zulässige / empfehlenswerte Möglichkeiten der (beihilfenneutralen) ÖPNV-Finanzierung

- Trennung von Infrastruktur und Betrieb
 - z.B. gesonderte Infrastruktur- / Fahrweggesellschaft
- Ausschreibung oder förmliche Auferlegung der Verkehrsleistungen
 - auch weil EG-widrig Beihilfe gewährende Verträge unheilbar nichtig sind (BGH-Urteil vom 04.04.2003)





weiterhin offene Fragen

- (Wann) wird das BMVBW tätig werden (PBefG) ?
- Falls nicht: wird jemand im Zweifelsfall bis vors BVerfG gehen ?
- Wird es zur (erneuten) Klage von Verkehrsunternehmen kommen wegen Nichteinhaltung der Vorgaben des EuGH ?
- Falls Finanzierung außerhalb VO 1191 als "Nicht-Beihilfe" (Art. 87 EGV) zur Abgeltung von Gemeinwohlverpflichtungen:
wie ist das Kriterium der Kostenanalyse ("durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen") zu realisieren?
- Folgekonflikte vor dem EuGH ?
- Letztinstanzliche Entscheidungen können viel Zeit beanspruchen.

- weiterhin zumindest partiell unklare Gesetzeslage / Rechtssituation
 - wo kein Kläger, da kein Richter
 - Gerichtsurteile gelten immer (nur) für den Einzelfall
 - ... aber andererseits:
 - vorbeugendes rechtskonformes Handeln ist erlaubt
 - Vorbereitung / Qualifizierung für die Zukunft ist anzuraten



Ziele / Leitgedanken der geplanten Reform der ÖPNV-Finanzierung in Brandenburg

- Stärkung der kommunalen Selbstverantwortung durch Bündelung der Finanzmittel bei den kommunalen Aufgabenträgern des ÖPNV
- flexibler und effizienter Einsatz von ÖPNV-Fördermitteln;
Entscheidung über die Verwendung durch die kommunalen Aufgabenträger entsprechend den örtlichen Gegebenheiten
- dauerhafte Sicherung und Planbarkeit der ÖPNV-Finanzierung (Gefahr der weiteren Kürzung!)
- Anpassung der ÖPNV-Finanzierung an die Anforderungen des zukünftigen ÖPNV-Rechts (Wettbewerbskonformität)
 - Einstellung der direkten Förderung einzelner Verkehrsunternehmen durch das Land (jedoch nicht ersatzlos)
 - vertragliche Regelungen zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen

TransTec

geplante Reform der ÖPNV-Finanzierung im Bundesland Brandenburg

- Novellierung des ÖPNV-Gesetzes; Details in neuer Verordnung
- Kernpunkt: Schlüssel der Finanzmittel-Verteilung auf die Aufgabenträger
 - Erfolgskomponente (messbar z.B. durch Umsatz oder Anzahl Fahrgäste)
 - Aufwandskomponente (messbar z.B. durch Leistungsumfang oder eingesetzte eigene Fördermitteln der Aufgabenträger)
 - Strukturkomponente (messbar z.B. in Anzahl Einwohner oder Fläche)
 - Dynamik: Mittelhöhe und Verteilungsschlüssel ?
- Veröffentlichung vrs. noch im Juni 2004

© TransTec ÖPNV-Infrastruktur 2004



23

TransTec

3. Erforderliche bzw. empfehlenswerte Anpassung der Organisationsstrukturen und Aufgabenteilung im ÖV

© TransTec ÖPNV-Infrastruktur 2004

24

häufige Mängel in der bisherigen Aufgabenteilung und Ursachen



AT

- Fachkompetenz (quantitativ & qualitativ)
- (zukunftsweisende) Konzeptionen
- Entwicklungs- / Abstimmungsprozess (Kommunikation) mit Verkehrsunternehmen, anderen Aufgabenträgern / Kommunen, Kunden / Fahrgastverbänden, Behörden (Straßenbaulastträger, ...)
- Problembewusstsein bei Politik und Öffentlichkeit
- unklare Rollenverteilung Aufgabenträger - kommunale Verkehrsunternehmen
- Organisation (Struktur, Aufgabenzuweisung)
- vertragliche Regelungen
- praktische Umsetzung / Controlling

VU

- Marktbewusstsein (Kunden, Produkte, Kosten, Wettbewerber)
- sehr unterschiedliche Fachkompetenz / Erfahrung

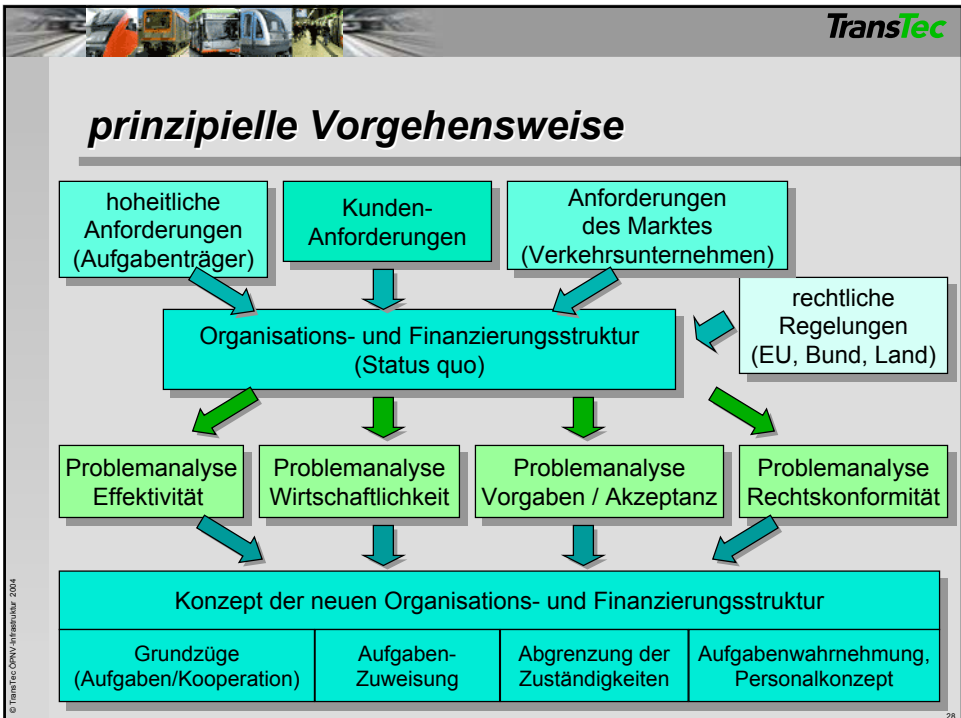
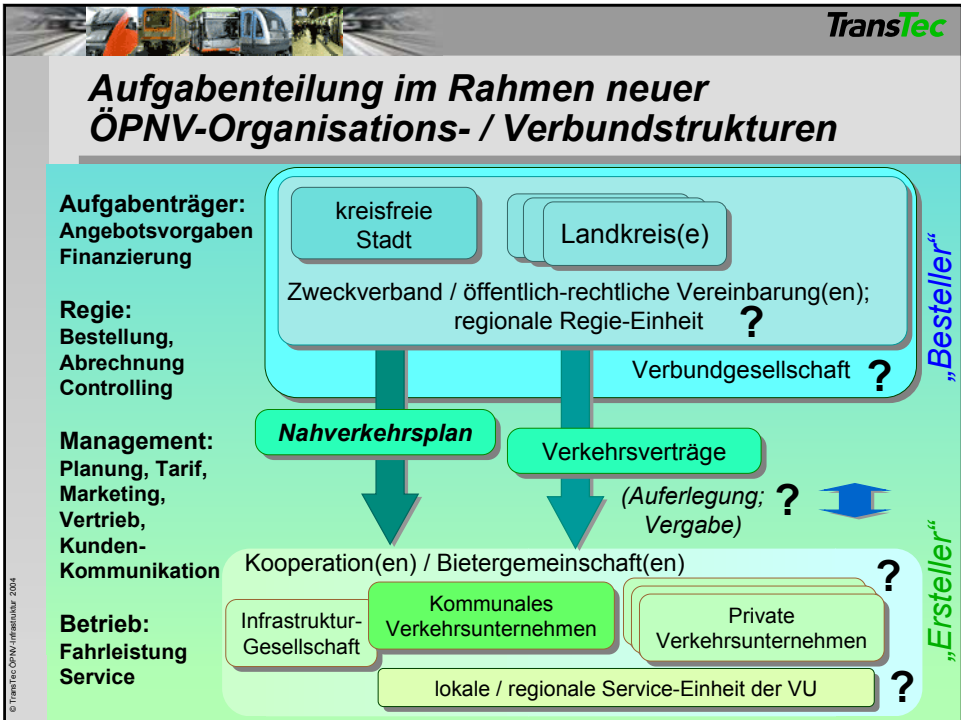
© TransTec ÖPNV-Infrastruktur 2004 25





Handlungsempfehlungen für die kommunalen Aufgabenträger des ÖV

- Integrierte Bearbeitung von **Nahverkehrs- und Finanzierungsplanung**
- **tatsächliche** Wahrnehmung der erweiterten Zuständigkeiten
- Klarstellung / Abgrenzung der **Zuständigkeiten**: Aufgabenträger ↔ Verkehrsunternehmen
- Schaffung entsprechender rechtskonformer Organisations- und Finanzierungs-**Strukturen** mit eindeutigen **Aufgaben**-Zuweisungen
- dazu zunächst Festlegung der wesentlichen **Ziele**, z.B.
 - rechtskonforme Finanzierung der Gemeinwohlverpflichtungen
 - Stärkung der (hoheitlichen / Regie-) Kompetenz des Aufgabenträgers
 - **und** der (unternehmerischen) Kompetenz / Wettbewerbsfähigkeit des kommunalen Verkehrsunternehmens (? ... oder Verkauf)
 - verstärkte Zusammenarbeit im regionalen Nahverkehrsraum; Bündelung von Kompetenzen

© TransTec ÖPNV-Infrastruktur 2004 26






TransTec

Zielvorgaben zur Bewertung von Organisations-Modellen [Beispiel]

- aus Sicht der Aufgabenträger
 - klar getrennte Zuständigkeiten
 - Absicherung Gemeinwohlverpflichtungen / Finanzverantwortung
 - Transparenz
 - Effizienz der Erfüllung der Regie-Aufgaben
 - Leistungsstimulierung bei Verkehrsunternehmen
 - Identifikation und Motivation; schnelle Umsetzung
- aus Sicht der Verkehrsunternehmen
 - geringstmöglicher (zusätzlicher) Aufwand
 - Wahrung unternehmerischen Handelns / Kompetenz
- aus übergeordneter Sicht
 - Kundennähe
 - Passfähigkeit innerhalb Verbundstrukturen
 - Flexibilität und Weiterentwicklungsfähigkeit
 - Rechtskonformität (beihilferechtlich, kommunalrechtlich, steuer- und handelsrechtlich, wettbewerbs- und vergaberechtlich)

© TransTec ÖPNV-Infrastruktur 2004 29



TransTec

Bewertung: wesentliche Chancen und Risiken Organisations-Modell ZV [Beispiel]

<ul style="list-style-type: none"> 👍 regionale Integration 👍 konzentrierte Kompetenz 👍 Kostenminimierung; Effizienz 👍 hohe Synergien (Integration von Behörden- und Managementfunktionen; unmittelbarer Zugriff auf Ämter) 👍 eindeutigste rechtliche Rahmenbedingungen, Regelungs- und Finanzierungs Kompetenzen 👍 klarstes Besteller- / Ersteller-Prinzip 👍 Bündelung der Infrastrukturfinanzierung 👍 Stimulanz unternehmerischen Agierens (abh. von Gestaltung der Verkehrsverträge) 	<ul style="list-style-type: none"> 👎 Abgabe der Aufgabenträger-Kompetenzen durch einzelne Verbandsmitglieder (alternativ: Regelung über öff.-rechtl. Vertrag / Beirat, z.B. bzgl. lokaler Verkehre / StraB) 👎 eingeschränkte Ortsnähe 👎 begrenzter Einfluss des Aufgabenträgers auf operative Ausgestaltung 👎 Schwerfälligkeit im „Tagesgeschäft“
--	---

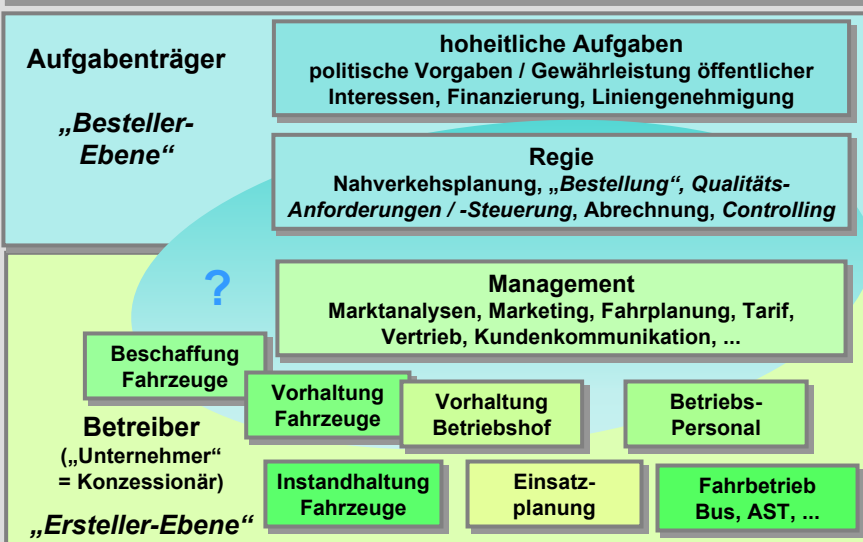
© TransTec ÖPNV-Infrastruktur 2004 30

Raster zur differenzierten Bewertung von Organisations-Modellen [Beispiel; Auszug]


Nr.	Ziel	Bewertungskriterium	Anforderung	Maßnahme(n)		Bewertung Modell ...		
				Modelle ZV / ZV RRG	Modell ZV RMG	ZV	ZV RRG	ZV RMG
A) aus Sicht der Aufgabenträger								
1	Vermeidung von Konflikten und Doppelarbeit / Mehrkosten durch klar getrennte Zuständigkeiten	Trennung von Politik und Betrieb	klare Zuordnung / Abgrenzung von hoheitlichen / politischen und unternehmerischen Aufgaben	Zuständigkeiten / Aufgaben zwischen ZV (ggf. mit Tochter RRG) klar abgrenzen von denen der VerkehrsVU (Genehmigungsinhaber)	Zuständigkeiten / Aufgaben zwischen ZV und RMG (Genehmigungsinhaber) klar abgrenzen	++	+	0
2	effektive Wahrnehmung hoheitlicher und Regie-Aufgaben, Absicherung der Gemeinwohlverpflichtungen und Finanzverantwortung	Einflussmöglichkeiten	wesentliche / detaillierte Einflussmöglichkeiten des / der AT	öffentlich-rechtliche Vereinbarungen betr. lokale Verkehrs, optimierte VV, (Gesellschaftsvertrag der RRG)	Absicherung über Gesellschaftsvertrag der RMG und optimierte VV	0	+	+
3		Kontrollmöglichkeiten (Befugnisse)	Kontrollbefugnisse des / der AT			0	+	+
4	Transparenz für den / die Aufgabenträger	Akzeptanz / politische Durchsetzungsfähigkeit	hoher Grad der Durchsetzungsfähigkeit und Kontinuität			0	0	0
5		Potenzial der Verlagerung von Aufgaben	westgehende Verlagerung von Aufgaben aus den kommunalen Verwaltungen	Bündelung von Aufgaben im ZV, (Verlagerung von Aufgaben auf die RRG)	Bündelung von Aufgaben im ZV, Verlagerung von Aufgaben auf die RMG	+	+	+
6	optimale Nutzung des Sachverstandes der vorhandenen VU	Handlungsfähigkeit bzgl. lokalem Verkehr(s)teilmarkt	Abgrenzung nach politischer Verantwortung und Teilmarkt-Spezifika	Zuordnung bestimmter Zuständigkeiten / Aufgaben entsprechend dem Verkehrsmarktbezug	Zuordnung bestimmter Zuständigkeiten / Aufgaben entsprechend dem Verkehrsmarktbezug	0	0	0
7		Informationsmöglichkeit zu Nachfrage, Leistungen, Effizienzen, Aufwand und Erträgen des ÖPNV sowie der Vernetzung mit dem übrigen ÖPNV / SPNV	hohe Verfügbarkeit von Informationen	öffentlich-rechtliche Vereinbarungen zwischen AT, ZV-Satzung, (Gesellschaftsvertrag der RRG) und optimierte VV	öffentlich-rechtliche Vereinbarungen zwischen AT, ZV-Satzung, Gesellschaftsvertrag der RMG und optimierte VV	+	0	+
8	geringer Aufwand für Vorbereitung und Umsetzung bei dem / den Aufgabenträger(n)	Nutzung des lokalen (spezialisierten) unternehmerischen Wissens	Verfügbarkeit von Ortskenntnissen, Sachverstand über lokale Besonderheiten	Übernahme von Personal der VU in den ZV bzw. die RRG	Übernahme von Personal der VU in die RMG	0	0	+
9			Sachverstand über technische / betriebliche Besonderheiten	ggf. Beirat der VU bei dem ZV bzw. der RRG (nur Anhörungsrecht)	ggf. Beirat der VU bei der RMG (nur Anhörungsrecht)	0	0	+
9	geringer Aufwand für Vorbereitung und Umsetzung bei dem / den Aufgabenträger(n)	erforderlicher Vorbereitungs- und Umsetzungsaufwand	geringer Vorbereitungsaufwand	"schlanke" ZV-Verwaltung bzw. RRG (überschaubare Struktur und Anzahl von Aufgaben)	"schlanke" RMG (überschaubare Struktur und Anzahl von Aufgaben)	0	-	--
			zureichender Sachverstand	qualifiziertes Personal, ggf. externe Begleitung	qualifiziertes Personal, ggf. externe Begleitung	0	-	0
			geringe Anzahl einzubeziehender Entscheider und erforderlicher Abstimmungen und (Grundstücks-) Entscheidungen im Vorfeld	hoch qualifizierte Vorbereitung mit Zwischenentscheidungen (dennoch bei der Konzentration von Aufgaben für bisher mehrere AT ein kritischer Punkt)	hoch qualifizierte Vorbereitung mit Zwischenentscheidungen (dennoch bei der Konzentration von Aufgaben für bisher mehrere AT ein kritischer Punkt)	0	0	--
		geringer Umstellungsaufwand (einmaliger Aufwand für Investitionen und Desinvestitionen, Personal und Material etc.)				0	-	-

© TransTec ÖPNV-Infrastruktur 2004

ÖPNV-Aufgaben- und Finanzierungsbereiche



© TransTec ÖPNV-Infrastruktur 2004



Aufgaben-Komplexe im ÖPNV

1. Aufgabenträgerschaft (v. a. hoheitliche Aufgaben)
2. Regie (v. a. Leistungsbeschreibung / -vergabe)
3. (Weiter-) Entwicklung / Optimierung des Verkehrsangebots
4. Finanzierungsplanung, Ergebnisrechnung, Abrechnung
5. Tarif und Vertrieb
6. Einnahmen (-aufteilung)
7. Durchführung / Gewährleistung des Verkehrsangebots / der Betriebsleistungen
8. Marketing, Bedienoberfläche, Kundenkommunikation
9. Reproduktion der (Verkehrs-) Betriebe / Infrastruktur

© TransTec ÖPNV-Infrastruktur 2004



Vorgehensweise: Zuordnung der Aufgaben primär abhängig von der Zuständigkeit

Aufgabe	Ausführung durch Regie-Einheit			Zuständigkeit		
	ständige Aufgabe	befristetes Projekt; Pilot- / Anschub-Aufgabe	Auftrags-Dienstleistung	Kreis (Aufgabenträger)	Gemeinde(n)	Verkehrsunternehmen
Kern-aufgaben	<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>		
Konzeption ÖPNV / Nahverkehrsplan	<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>		
Bestellung / Ausschreibung / Verkehrsverträge ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>		
Kontrolle / Qualitätsmanagement ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>		
Koordinierung ÖPNV über Kreisgrenzen hinaus	<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>		
mögliche weitere Aufgaben		<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
(Rahmenvorgaben zum) Tarif		<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
(Rahmenvorgaben zum) Marketingkonzept / Imagekampagne		<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
(Rahmenvorgaben zum) Vertriebssystem		<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
(Rahmenvorgaben zum) Auskunftssystem		<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
(Rahmenvorgaben zur) Marktforschung		<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
(Rahmenvorgaben zu den) Produkte(n)		<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
(Rahmenvorgaben zur) Infrastruktur (Haltestellen, ...)		<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Bearbeitung von Anfragen			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Beschwerdemanagement		<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
Kommunikation mit Interessensgruppen / Verbänden			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
Fahrplanauskunft		<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
Öffentlichkeitsarbeit allgemein			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
Einnahmenaufteilung			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
Mobilitätsberatung			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>

zunächst Grobstruktur


Ausführung durch Regie-Einheit: n Zuständigkeit / (potenzieller) Auftraggeber:

... für Rahmenvorgaben als AT: o

... für die Durchführung: x

... danach „en detail“

© TransTec ÖPNV-Infrastruktur 2004



Aufgaben-Benennung, -Zuweisung, -Abgrenzung, -Umfang, -Bearbeitung(saufwand) [Beispiel / Auszug]

Nr.	Aufgabenkomplex / -Bereiche	(kreisangehörige) Gemeinde	Zweckverband	Aufgabenträger	Verbund-gesellschaft	regionale Regie-gesellschaft	Verkehrs-unternehmen	Infrastruktur-gesellschaft	Auftrags-unternehmen
1.	Aufgabenträgerschaft								
1.1	Regionaler Nahverkehrsplan mit Zielen und Vorgaben zur Angebotsgestaltung: Quantitäten und Qualitäten; Gemeinwohlverpflichtungen		§	✕		☑	①		
1.2	Lokaler Nahverkehrsplan mit Zielen und Vorgaben zur Angebotsgestaltung: Quantitäten und Qualitäten; Gemeinwohlverpflichtungen	✓	§	§		☑	①		
1.2	Vertragsgestaltung / Abstimmung auf Ebene der Aufgabenträger (ZV und Verbandsmitglieder, ggf. andere Gebietskörperschaften)	§	§	§		☑			
1.3	Vertragsgestaltung des / der Aufgabenträger(s) mit der Regionalen Regie-Gesellschaft (RRG)		§	§		①			
1.4	Vergabe / Auflegung und Finanzierung der Gemeinwohlverpflichtungen / gemeinwirtschaftlichen Verkehre (Bus)	§ €	§ €	§ €		☑	①		
1.4	Vergabe / Auflegung und Finanzierung der Gemeinwohlverpflichtungen / gemeinwirtschaftlichen Verkehre (Straß)		§ €	§ €		☑	①		
1.5	Förderung / Finanzierung von Bus -Infrastruktur (-Ausbau / -Instandhaltung)	§ €	§ €	§ €		☑	①		
1.5	Förderung / Finanzierung von Straß -Infrastruktur (-Ausbau / -Instandhaltung)		§ €	§ €		☑	①		
1.6	Finanzierung der Regie-Aufgaben (VV und RRG)		§ €	§ €	✕	☑			

* insgesamt 9 Aufgabenkomplexe mit zus. rd. 100 Aufgabenbereichen



Organisation und Finanzierung des ÖPNV gemeinsam, aktiv, frühzeitig und nachhaltig gestalten!

Unterlagen, Information:
Hans Joachim Rönnau
TransTec Berlin
Telefon: 030 275 60 505
Fax: 030 275 60 504
hansjoachim.roennau@transtec-consult.de