

## Neuorganisation des ZVM

### 0. Einführung / Hintergrund

In Folge der Bahnstrukturreform und dem damit verbundenen Erlass des Bundesregionalisierungsgesetzes Mitte der 1990er Jahre ist die Zuständigkeit des SPNV von der Deutschen Bahn AG auf die Bundesländer übergegangen. Die Bundesländer legten in unterschiedlicher Weise fest, wer in ihrem Zuständigkeitsbereich zuständige Behörde für den SPNV werden sollte. In Nordrhein-Westfalen ging die Zuständigkeit auf die neuen tariflichen Kooperationsräume über, die in den 1980er Jahren entstanden waren. Die Finanzierung erfolgt durch Mittel des Bundes, die über die Bundesländer an die Aufgabenträger (= zuständige Behörde) weitergeleitet oder von den Ländern selbst angesetzt werden, wenn diese die Aufgabenträgerschaft bei sich behalten haben.

In NRW wurden in den neun seit den 1980er Jahren bestehenden tariflichen Kooperationsräumen kommunale Zweckverbände gegründet, die ab 1996 als SPNV-Aufgabenträger („Zuständige Behörden“) tätig wurden und Verträge mit Eisenbahnverkehrsunternehmen abschlossen.

Mit Beginn des Jahres 2008 wurden die neun SPNV-Aufgabenträger in NRW zu drei Aufgabenträgern zusammengefasst, so entstand in Westfalen-Lippe der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) mit seinen fünf Mitgliedsverbänden.

In der ursprünglichen Konstruktion war festgelegt, dass die Mitgliedsverbände des NWL – allesamt bis Ende 2008 Aufgabenträger für den SPNV – die Aufgaben des NWL wahrnehmen. Dazu wurden vielfältige Organisationsvereinbarungen geschlossen. Diese Organisationsvereinbarungen stellten die Basis für die Tätigkeit der Mitarbeiter der Mitgliedsverbände im Auftrag und Namen des NWL dar.

Mit der Verlagerung der Wahrnehmung von SPNV-Aufgaben unmittelbar zum NWL endet die Zuarbeit der Mitgliedsverbände zum Jahresende 2019. Künftig werden die Mitgliedsverbände keine Aufgaben im Bereich SPNV mehr wahrnehmen. Insgesamt 9 von 11 Mitarbeitern des ZVM sind zum NWL gewechselt, der seit 01.01.2020 die SPNV-Aufgaben in einer Abteilungsstruktur wahrnimmt.

### 1. Die Ausgestaltung der Rolle des ZVM als Mobilitätsnetzwerkzentrale für das Münsterland

#### 1.1 Aufgabenprofil

In den letzten Jahren wird die zunehmende Mobilität insbesondere in den städtisch geprägten Regionen des Münsterlandes und insbesondere in und um das Oberzentrum Münster zu einem Problem, weil die Anzahl der täglichen Wege steigt, die Verkehrsflächen jedoch nicht beliebig vermehrbar sind. Die Folge sind Staus auf den Straßen und eine damit verbundene erhöhte Umweltbelastung. Die öffentlichen Verkehrsmittel sind insbesondere in der morgendlichen Hauptverkehrszeit nahezu an den Grenzen ihrer Kapazität angelangt und können die steigende Nachfrage kaum noch befriedigen. Um dem aufgrund der Siedlungsstruktur mit einer weitgehenden Trennung von Wohnen und Arbeiten weiterhin wachsenden Mobilitätsbedürfnis Rechnung zu tragen und gleichzeitig mehr motorisierten Individualverkehr zu vermeiden sind nachhaltige Lösungsansätze gefragt.

Bei der Entwicklung von Konzepten zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs spielt auch der Umweltgedanke eine wesentliche Rolle. Im Vordergrund stehen die Senkung des Schadstoffausstoßes (insbesondere CO<sub>2</sub>) und der Feinstaubbelastung aber auch die Reduzierung von Lärm.

Solche Lösungsansätze werden zurzeit in zwei breit angelegten Projekten im Münsterland entwickelt:

Im Projekt „Mobiles Münsterland“ wurde in der ersten Phase ein Leitbild entwickelt und eine Erreichbarkeitsanalyse erstellt. In der zweiten Phase geht es um die Umsetzung einzelner Maßnahmen sowie um die Erstellung eines Gesamtkonzeptes für das Münsterland. Dessen Kern bildet ein S-Bahn- und SchnellBus-Netz, welches um den „klassischen“ ÖPNV neue Mobilitätsansätze (On-Demand-Verkehre, Mobilstationen, Carsharing, Fahrgemeinschaften, E-Bike- und Radverkehr, Mobilitäts-App, etc.) ergänzt wird.

Der „Masterplan Mobilität Münster 2035+“ hat eine verstärkte Integration von Stadtentwicklung und Mobilität zum Ziel und soll Vorschläge für eine Stärkung des ÖPNV im stadregionalen Zusammenhang sowie für eine Steigerung der Anteile des Radverkehrs entwickeln. Dabei sollen Kommunikation und Mobilitätsmanagement verbessert und die Chancen der Digitalisierung genutzt werden (Smart City).

Das Projekt „Mobiles Münsterland“ ist beim ZVM angesiedelt und wird in enger Abstimmung mit den Gutachtern und dem Lenkungskreis betreut. Beim „Masterplan Mobilität Münster 2035+“ ist der ZVM im prozessbegleitenden Beirat vertreten.

Die Umsetzung von Maßnahmen (alternativ: die Koordinierung der Umsetzung von Maßnahmen) aus den beiden Projekten soll einen Schwerpunkt der künftigen Arbeit des ZVM bilden, wobei die S-Bahn Münsterland vom NWL realisiert wird. Dass Zugangshemmnisse abgebaut werden müssen bzw. gar nicht erst entstehen dürfen, ist wesentliche Voraussetzung für das Gelingen. Hier müssen die Chancen, die die Digitalisierung bietet, genutzt werden.

Um eine möglichst hohe Effizienz zu erzielen ist es sinnvoll, die Arbeit des ZVM mit dem vom Land initiierten Zukunftsnetz Mobilität NRW eng abzustimmen. Das Zukunftsnetz unterstützt bereits heute Kommunen, die einen Wandel im Mobilitätsverhalten herbeiführen wollen, bei vielen Fragen der Umsetzung bis hin zur Förderung. Das ursprünglich als Projekt angelegte Zukunftsnetz Mobilität NRW ist vom Land auf die drei SPNV-Aufgabenträger übergegangen und wird zur Daueraufgabe. Der NWL hat die Mitarbeiter für die Räume Münsterland/Ruhr-Lippe und Ostwestfalen als eigenständige Abteilung dezentral integriert. Perspektivisch sollen die Mitarbeiter für den Raum Münsterland/Ruhr-Lippe in einer gemeinsamen Geschäftsstelle mit dem ZVM in Münster tätig sein.

In Bezug auf die Bündelung von Kompetenzen ist es ohnehin erklärtes Ziel des ZVM und des NWL, beide Geschäftsstellen an einem gemeinsamen Standort anzusiedeln. Der ZVM könnte zu diesem Zweck eine Mobilitätsnetzwerkzentrale für das Münsterland vorhalten, in der neben dem ZVM die GS Münster des NWL mit den Mitarbeitern des Zukunftsnetzes Mobilität NRW angesiedelt ist. Die Mobilitätsnetzwerkzentrale soll für eine Ergänzung um Mitarbeiter der EnergieAgentur.NRW und weiterer Einrichtungen aus dem Bereich „Mobilität“ offen sein. Dabei soll die Aufgabe nicht nur im Begleiten von Planungen und Umsetzen von Maßnahmen bestehen, vielmehr soll perspektivisch eine „Denkfabrik für alle Formen der Mobilität im Münsterland“ entstehen. Andererseits bedarf es aus Effizienzgründen einer klaren Aufgabenabgrenzung

zwischen den im Bereich Mobilität handelnden Institutionen. So übernimmt das Zukunftsnetz Mobilität NRW seinem Auftrag entsprechend die Beratung der Kommunen.

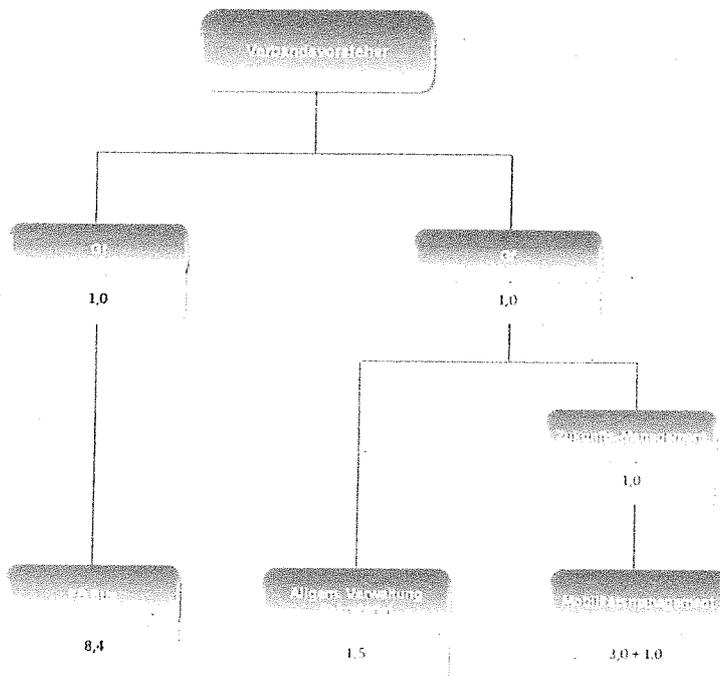
### 1.2 Strukturveränderung

Aufgrund der sich ändernden inhaltlichen Aufgaben und der damit verbundenen Veränderung in den Anforderungen an Strategieentwicklung und Kommunikation beim ZVM sollen die mit dem Thema „Mobilität“ verbundenen Aufgaben von einem/r neu einzustellenden Zukunfts-Manager/in vorangebracht werden. Für die Stelle des Zukunfts-Managements soll eine fachlich versierte Person mit Führungserfahrung gefunden werden, die bei dem Aufbau des neuen Teams einzubeziehen ist und die mittelfristig weitere Verantwortung zu übernehmen in der Lage ist. Diese Stelle ist dementsprechend zu dotieren.

### 1.3 Geschäftsverteilungsplan [aus der Ergänzungsvorlage eingefügt]

Im Fachbereich Bus verbleiben alle ÖPNV-Themen, die von den drei Aufgabenträgern Kreis Borken, Kreis Coesfeld und Kreis Warendorf dorthin mandatiert werden, die Geschäftsführung liegt bei Herrn Tranel.

Im Bereich „Mobilität“ liegt die Geschäftsführung bei Herrn Geuckler. Dieser Bereich wird um ein Zukunftsmanagement (1,0 Stelle) und drei Stellen im Bereich Mobilitätsmanagement ergänzt. Der Bereich „Allgemeine Verwaltung / Sekretariat“ wird von 2,25 auf 1,5 Stellen reduziert (die Stelle im Sekretariat ist besetzt). Im Bereich „Mobilität“ ist auch die 1,0 Stelle aus dem Projekt Mobiles Münsterland angesiedelt, die über die Förderung des Landes NRW bis Oktober 2021 finanziert ist.



Finanzierung: Bus 9,4 Stellen (wie heute) Teilaufkonto 6,5 Stellen + Projekt MobMSLand 1,0 Stellen (wie heute)

Die Aufgabenverteilung zwischen dem Geschäftsführer und dem Zukunftsmanagement ist nach derzeitigem Stand wie folgt vorgesehen:

**Geschäftsführer:**

- Münsterlandweites ÖPNV-Konzept (Bus/Schiene) \*
- Konzeptionelle Begleitung der Stärkung der regionale ÖPNV-Hauptachsen: S-Bahn, Schnell-Bus (enge Zusammenarbeit mit dem NWL) \*
- Beiträge zur intermodalen Vernetzung der Haltepunkte (P&R, B&R etc.) \*
- Projekt-/Maßnahmenkoordination Teilräumkonto
- Projekt Mobiles Münsterland
- Beirat Masterplan Mobilität Münster 2035+
- Schnellbusförderung
- Allgemeine Verwaltung

**Zukunftsmanagement:**

- Begleitung und Erstellung von regionalen intermodalen und integrierten Mobilitätsstrategien und -konzepten \*
- Koordinierung von gebietskörperschaftsübergreifenden Mobilitätsprojekten \*
- Regionales Mobilitätsmonitoring / Bündelung und Generierung von regionalen Mobilitätsinformationen \*
- Tariffragen \*
- Öffentlichkeitsarbeit (Projekte, Imagekampagnen) \*
- Stellvertretung des Geschäftsführers

Die mit einem \* versehenen Aufgaben sind mit dem NWL abgestimmt, die weiteren Aufgaben ergeben sich aus dem regionalen oder fachlichen Kontext. Die Beratung bei kommunalen Mobilitätsfragen übernimmt seinem Auftrag entsprechend weiterhin das beim NWL angesiedelte Zukunftsnetz Mobilität NRW. Bereits mehrfach wurde auf das Ziel hingewiesen, möglichst bald alle am Thema „Mobilität im Münsterland“ beteiligten Institutionen an einem Standort zusammenzuführen.

#### 1.4 Personalbedarf

Für die Stelle des Zukunfts-Managements soll eine fachlich versierte Person mit Führungserfahrung gefunden werden, die mittelfristig weitere Verantwortung zu übernehmen in der Lage ist. Diese Stelle ist dementsprechend mit E15 zu dotieren.

Die drei Stellen im Mobilitätsmanagement sollen sukzessive je nach Fortschritt der Aufgabendefinition besetzt werden. Diese Stellen werden jeweils mit einem Sperrvermerk versehen, dessen Aufhebung jeweils an einen Beschluss der Verbandsversammlung gebunden ist. Da den Stellen unterschiedliche Aufgaben zugeordnet werden sind Bewertungen nach E11, E12 und E13 unterstellt. Im Mobilitätsmanagement sollen auch die Aufgaben aus den Bereichen Öffentlichkeitsarbeit und Tarif angesiedelt werden.

Im Verwaltungsbereich ist die Sekretariatsstelle (1,0) vorhanden und besetzt. Gegenüber früher soll die allgemeine Verwaltung durch die weitgehende Auslagerung des Bereiches Haushalt/Finanzen reduziert werden, so dass nur eine halbe Stelle für allgemeine Verwaltungsaufgaben verbleibt. Diese Stelle ist mit der Entgeltgruppe 9a bewertet.

#### 1.5 Finanzierung

Hinsichtlich der Finanzierung des Personals und der Geschäftsstelle etc. aus dem Teilraumkonto des ZVM beim NWL muss die Vereinbarung über die Zusammenarbeit auf der Schnittstelle SPNV und ÖPNV vom Dezember 2019 beachtet werden.

Ziel ist es, das Personal des "Bereiches Mobilität" aus dem Teilraumkonto zu finanzieren. Vor dem Hintergrund der o. g. Regelungen müssen sich die Tätigkeiten des ZVM zumindest weit überwiegend auf öffentlichen Verkehr beziehen, ergänzende nicht-öffentliche Maßnahmen sind in geringem Umfang möglich.

## 2. Satzung

Eine Gegenüberstellung der bisherigen Satzung (vom Mai 2008) und der Entwurfsfassung ist als Anlage beigefügt. Nachfolgend einige Anmerkungen und Hinweise:

In dem Entwurf sind generell Anpassungen vorgenommen worden, die aufgrund der neuen Satzung des NWL und der Vereinbarung über die Zusammenarbeit auf der Schnittstelle zwischen SPNV und ÖPNV vom Dezember 2019 erforderlich waren. Dort wo der NWL ausdrücklich eine Zustimmung der Mitgliedsverbände vorsieht, ist dies in §6 Abs. 2 lit n entsprechend angepasst worden. Da der NWL für die Aufnahmen und das Ausscheiden von Verbandsmitgliedern und die Auflösung des NWL eine Mitbestimmung der Mitgliedsverbände nicht vorsieht, ist hierzu eine Regelung eingefügt worden, so dass die ZVM-Verbandsversammlung in den Entscheidungsprozess einbezogen wird.

### §2 Name und Sitz

Die Verbandsversammlung hat sich dafür ausgesprochen, den ZVM in „Zweckverband Mobilität Münsterland“ umzubenennen. Dieser Vorschlag entspricht der neuen inhaltlichen Ausrichtung. Als Sitz wird – dem langjährigen Sitz der Geschäftsstelle entsprechend – Münster vorgeschlagen.

### §3 Aufgaben

Absatz 4 erhält eine Ergänzung. Absatz 5 ist neu eingefügt. Er eröffnet dem ZVM die Möglichkeit, Aufgaben zu übernehmen, die den ÖPNV ergänzen.

### §12 Verbandsumlage

Eine Umlage auf Basis von Zugkilometern ist nicht mehr sinnvoll, da der ZVM keine originäre Zuständigkeit im Bereich SPNV hat. Vorgeschlagen ist die Zahl der Einwohner.

### §13 Fehlbetragsdeckung

Dieser Paragraph kann entfallen, da keine originäre SPNV Zuständigkeit mehr besteht.

Weitere Anpassungen sind der Anlage zu entnehmen.