

Öffentlich-rechtliche Vereinbarung

zur Einrichtung von federführenden Fachstellen und zur Stärkung der Zusammenarbeit der Mitglieder des VV OWL

zwischen

1. dem Zweckverband Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe, Niederwall 49, 33602 Bielefeld,
vertreten durch den Vorstandsvorsteher, Herrn Oliver Gubela,

– VVOWL genannt –
2. der Kommunale Verkehrsgesellschaft Lippe mbH, Felix-Fechenbach-Straße 5, 32756 Detmold,
vertreten durch den Geschäftsführer, Herrn Achim Oberwörmeier,

– KVG genannt –
3. der Minden Herforder Verkehrsgesellschaft mbH, Herforder Straße 45, 32545 Bad Oeynhausen,
vertreten durch den Geschäftsführer, Herrn Achim Overath,

– mhv genannt –
4. der Stadt Bielefeld, Amt für Verkehr, Niederwall 23, 33602 Bielefeld,
vertreten durch den Oberbürgermeister, Herrn Pit Clausen

– Stadt Bielefeld genannt –.

Präambel

Seit der Regionalisierung des ÖPNV im Jahr 1996 sind die Kreise Gütersloh, Herford, Lippe und Minden-Lübbecke sowie die Stadt Bielefeld zuständig für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV. Als Aufgabenträger führen sie diese Aufgabe im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe durch, soweit sie nicht durch gesetzliche Vorgaben besondere Pflichten zu erfüllen haben.

Die o. g. Kreise bzw. Stadt Bielefeld haben 1995 den VVOWL gegründet. Dieser war von 1996 bis 2007 zuständiger Aufgabenträger für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des schienengebundenen SPNV, seit 2008 ist der vom VVOWL und vier weiteren westfälischen Zweckverbänden gegründete NWL zuständiger Aufgabenträger des SPNV. Der VVOWL hatte seit seiner Gründung neben dem SPNV immer auch satzungsgemäße Aufgaben, die sehr enge Bezüge zum straßengebundenen ÖPNV aufweisen, so z. B. die Hinwirkung auf die Bildung eines Gemeinschaftstarifes und ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV, die Erarbeitung von Leitlinien für eine regionale Angebots- und Marketingstrategie oder die Beratung der Zweckverbandsmitglieder.

In der Stadt Bielefeld ist seit 1996 das mit der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft verbundene operative Geschäft im eigenen Amt für Verkehr angesiedelt. Die Kreise im Verbandsgebiet des VVOWL haben sich dagegen früh entscheiden, das operative ÖPNV-Geschäft auf eigens dafür gegründete Gesellschaften oder den VVOWL zu übertragen. So ist die Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft (mhv) für die Kreise Herford und Minden-Lübbecke bereits seit 1996 tätig, ebenso die KVG Lippe für den Kreis Lippe; 1998 hat sich der Kreis Gütersloh entschieden, die verwaltungsseitigen ÖPNV-Tätigkeiten an den VVOWL zu delegieren.

Die Struktur aus den operativen Akteuren Stadt Bielefeld, mhv, KVG Lippe und VVOWL ist seitdem genauso unverändert geblieben wie die Wahrnehmung der politischen Entscheidungsstrukturen bei der Stadt und den Kreisen. Diese Strukturen haben sich aus Sicht der Vertragspartner grundsätzlich bewährt und sollen auch unverändert beibehalten werden.

Bei den operativen Aufgaben haben sich die Schwerpunkte mit der Zeit verändert. War zu Beginn der Regionalisierung des ÖPNV zunächst die wichtigste Kernaufgabe eines ÖPNV-Aufgabenträgers die Aufstellung des Nahverkehrsplans, ist im Laufe der Zeit mehr und mehr die Vergabe von Öffentlichen Dienstleistungsverträgen zur Sicherstellung der Verkehrsleistungen dazugekommen. Die damit verbundenen Aufgaben erfordern ein ausgeprägt hohes Maß an regionaler und lokaler Ortskenntnis und werden daher bis jetzt und auch in Zukunft von allen Akteuren gleichermaßen für das jeweilige

Zuständigkeitsgebiet bearbeitet. Der ÖPNV selbst ist in den letzten Jahren in seinen eigenen Ausprägungen indes vielfältiger geworden, z. B. durch die vermehrte Einführung sog. On-Demand-Verkehre, neuen Tarifen und Tarifprodukten oder neuen Anforderungen an die Barrierefreiheit. Der ÖPNV wird aber zunehmend nicht mehr isoliert, sondern auch als Teil der Gesamtmobilität der Bürgerinnen und Bürger gesehen: So wird auf verschiedensten Ebenen versucht, diesen mit anderen Verkehrsarten (insbesondere nachfrageorientierte Verkehrsangebote wie Anruf-Sammel-Taxis, Taxis, Car- und Bikesharing oder Mietwagen sowie dem Individualverkehr) zu verknüpfen und zwar sowohl auf der physischen als auch der digitalen Ebene. Gleichzeitig sind neue gesetzliche Anforderungen zu erfüllen, die bspw. in direktem Zusammenhang mit dem Klimaschutz zu sehen sind (z. B. „Clean-Vehicle-Richtlinie“) oder auch mit dem Ziel möglichst hoher Datenverfügbarkeit (z. B. in Zusammenhang mit der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste).

Die Mehrung der Aufgaben aus dem sog. Kerngeschäft im ÖPNV und die Vergrößerung des Themenspektrums, mit dem sich jeder ÖPNV-Aufgabenträger beschäftigen muss, führen zu einer Aufwandsmehrung, die sich auch bei den Vertragspartnern dieser Vereinbarung zwingend einstellt.

Um diese Aufwandsmehrung auf ein vertretbares Maß zu begrenzen, halten die Vertragspartner eine intensive verwaltungsseitige Zusammenarbeit auf der regionalen Ebene bei ÖPNV-Themen, bei denen sie ohnehin gemeinsame Ziele verfolgen, für zielführend: Durch die Definition von Aufgabenschwerpunkten für jeden Partner und durch die entsprechende Bündelung und Zuweisung von Kompetenzen an einzelne Partner werden Synergien erreicht. Gleichzeitig können die satzungsgemäßen Ziele des VVOWL auf diese Weise für die gesamte Region professioneller umgesetzt werden, als wenn jeder einzelne Partner für jede Aufgabe entsprechendes Know-how aufbauen und vorhalten müsste. Und zu guter Letzt treten die Partner bei einer solchen Zusammenarbeit nicht mehr als Konkurrenten am Arbeitsmarkt um kompetente Fachkräfte gegeneinander an.

Die Vertragspartner sehen in der nachfolgend geregelten Zusammenarbeit die große Chance, bei Verbleiben der eigenen Zuständigkeiten für den ÖPNV dem Grundsatz nach eine gemeinsame Strategie für die Verbesserung des ÖPNV zu entwickeln und diese auch gemeinsam in die Tat umzusetzen.

Vor diesem Hintergrund vereinbaren die Vertragsparteien auf der Grundlage von § 56 Abs. 1 VwVfG NRW Folgendes:

§ 1 Gegenstand der Kooperation

(1) Die vertragliche Kooperation der Beteiligten dient der Umsetzung von Grundsätzen und Zielen, die § 2 Abs. 3 ÖPNVG NRW bestimmt und die der Zweckverband VVOWL satzungsgemäß unterstützt. Diese Ziele und Aufgaben sind folgende:

- eine Verkehrsbedienung mit hoher Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit,
- die Bereitstellung fahrgastfreundlich ausgestalteter, barrierefreier, sicherer und sauberer Fahrzeuge sowie Stationen und Haltestellen,
- ein bequemer und barrierefreier Zugang zu allen für den Fahrgast bedeutsamen Informationen,
- ein fahrgastfreundlicher Service,
- eine geeignete Verknüpfung von Angeboten des ÖPNV mit dem motorisierten und nichtmotorisierten Individualverkehr sowie mit multimodalen Mobilitätsangeboten,
- das Angebot einheitlicher und nutzerfreundlicher Tarife und
- eine koordinierte, kompatible, die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformation.

(2) Die Beteiligten vereinbaren, federführende Fachstellen einzurichten, die die in Abs. 1 aufgeführten Ziele und Aufgaben für den jeweiligen Träger einer solchen Fachstelle und für die übrigen Vertragsparteien entwickeln, indem besonders bedeutsame Themen bearbeitet werden. Die Bearbeitung erstreckt sich dabei auf die Entwicklung von Strategien und Maßnahmen sowie die Unterstützung bei der Umsetzung derselben. Diese Themen sind die folgenden; sie werden den Vertragsparteien wie folgt zugeordnet und von ihnen in federführenden Fachstellen behandelt:

- Digitalisierung im ÖPNV – bei der KVG,
- Vertrieb und Vertriebsstrategien für den ÖPNV – bei der mhv,
- Mobilstationen im ÖPNV – bei der Stadt Bielefeld,
- Marketing und Kommunikation im ÖPNV – bei dem VVWOL,
- Marktforschung im ÖPNV – bei dem VVOWL.

§ 2 Nähere Beschreibung der Themen der Fachstellen

Die federführenden Fachstellen der Vertragsparteien befassen sich im Rahmen der ihnen zugeordneten Themen mit Folgendem:

(1) Die federführende Fachstelle der KVG wird für die **Digitalisierung im ÖPNV** insbesondere folgende Einzelthemen berücksichtigen:

- elektronisches Fahrplanauskunftssystem,
- automatische Fahrgastzählsysteme,
- digitale Vertriebssysteme,
- digitales Buchungssystem für On-Demand-, Sharing- und Pooling-Systeme sowie Abstellanlagen für private Verkehrsmittel an Mobilstationen,
- automatische Pünktlichkeitserfassungen,
- Koordination des Einsatzes von Softwaresystemen im Verbandsgebiet,
- gemeinsame Beschaffungen von Software-Lizenzen.

(2) Die federführende Fachstelle der mhv wird für den **Vertrieb und die Vertriebsstrategien im ÖPNV** insbesondere folgende Einzelthemen berücksichtigen:

- Entwicklung von Leitlinien für eine regionale Vertriebsstrategie,
- Erarbeitung, Umsetzung und Betreuung eines Vertriebskonzeptes für den Busverkehr,
- Beratung von Unternehmen, Schulen und Verwaltungen als potenzielle ÖPNV-Kunden hinsichtlich Ticket- und Tarifangeboten und sowie in Mobilitätsfragen,
- Betreuung der Einnahmendatenbank und Unterstützung bei Kalkulationen und Fragen der Einnahmenaufteilung bzgl. der im Verbandsgebiet des VVOWL zur Anwendung kommenden ÖPNV-Gemeinschaftstarife,
- maßgebliche Mitwirkung bei der Anpassung, Neuentwicklung und Implementierung einheitlicher und nutzerfreundlicher, moderner, digitaler und traditioneller Tarifprodukte,
- Koordination der Themenfelder, Ticketvermarktung, Tarif- und Mobilitätsberatung in Ostwestfalen-Lippe.

(3) Die federführende Fachstelle der Stadt Bielefeld (Amt für Verkehr) wird für die **Mobilstation im ÖPNV** insbesondere folgende Einzelthemen berücksichtigen:

- Konzeption von Mobilstationen für Standorte im Verbandsgebiet für eine standortgerechte geeignete Verknüpfung von Angeboten des ÖPNV mit dem motorisierten und nichtmotorisierten Individualverkehr sowie multimodalen Mobilitätsangeboten,
- Bündelung und Vertretung regionaler Interessen, unter anderem gegenüber dem Zukunftsnetz Mobilität NRW für das Thema Mobilstation,
- Sondierung von Fördermöglichkeiten,

- Entwicklung von Betreibermodellen für einzelne Module einer Mobilstation,
 - Federführung oder Koordinierung bei gemeinsamen Beschaffungen von Ausstattungsbestandteilen von Mobilstationen für verschiedene Vorhabenträger,
 - Modelle zur Pflege und Wartung einer Mobilstation,
 - Beratung und Koordination bei notwendigen Weiterentwicklungen vorhandener Mobilstationen.
- (4) Die federführende Fachstelle des VVOWL wird für das **Marketing und die Kommunikation im ÖPNV** insbesondere folgende Einzelthemen berücksichtigen:
- Erarbeitung von Leitlinien für eine regionale Marketingstrategie für das Bus-ÖPNV-Fahrplanangebot und Einbindung der Verzahnung von ÖPNV/SPNV, neuer Mobilitätsformen und Mobilstationen,
 - Beratung und Betreuung der Verbandsmitglieder oder deren externer Dienstleister im Bereich Marketing/ Kommunikation sowie Federführung oder Koordination bei der Erstellung und Betreuung verbundweiter Angebote im Bereich Mobilitätsbildung und
 - Verkehrssicherheit und Bündelung bereits vorhandener Angebote,
 - Implementierung des Themas „ÖPNV“ bei weiteren Stakeholdern der Region (IHKn, Wirtschaftsförderungen, Tourismusverbände, Schulen und ggf. Hochschulen),
 - Bündelung und Vertretung regionaler Interessen des Themas Marketing unter anderem gegenüber der OWL Verkehr, WestfalenTarif GmbH und dem NWL.
- (5) Die federführende Fachstelle des VVOWL wird für die **Marktforschung im ÖPNV** insbesondere folgende Einzelthemen berücksichtigen:
- Beschaffung und Pflege insbesondere solcher Daten, mit denen relationale Bewegungsströme von Menschen im Raum abbildbar sind, insbesondere von Mobilfunkdaten,
 - Ableitung von Potentialen für einzelne Relationen für den Bus-ÖPNV aus diesen Daten, insbesondere als Grundlage für die Fortschreibung der regionalen Nahverkehrspläne,
 - Erarbeitung von Leitlinien für eine regionale Angebotsstrategie auf Basis der ermittelten Potentiale für den Bus-ÖPNV,
 - Durchführung oder Begleitung von Marktforschungsprojekten für Fragstellungen in den Bereichen Tarif, Qualität, Sicherheit etc. im Bus-ÖPNV,
 - Bearbeitung von Fahrgaststatistiken,
 - Beratung bei einzelnen Projekten und Zuarbeit für Gutachten verschiedener Akteure.

§ 3 Ausstattung der federführenden Fachstellen, Handlungsinstrumente

- (1) Die Vertragsparteien stellen den von ihnen einzurichtenden, in § 1 Abs. 2 bezeichneten federführenden Fachstellen die erforderlichen Räumlichkeiten zur Nutzung bereit und stellen diese und das in der Fachstelle tätige Personal mit den für eine effiziente und digitalisierte Tätigkeit erforderlichen Sachmitteln angemessen aus.
- (2) Die Beschäftigung sowie Suche und Einstellung des erforderlichen Fachpersonals obliegt den Vertragsparteien für die jeweils ihnen zugeordneten Fachstellen. Die Vertragsparteien werden hierbei nicht in Wettbewerb zueinander treten als Arbeitgeber am Markt, sondern sich wechselseitig unterstützen. Auf diese Weise werden die für eine effiziente und arbeitsteilige Aufgabenerfüllung erforderlichen Personalressourcen in den einzelnen federführenden Fachstellen konzentriert und dort zusammengefasst.
- (3) Die federführenden Fachstellen verfolgen ihre Aufgaben in der ihnen geeignet erscheinenden Handlungsform, insbesondere mit den folgenden „Instrumenten“:
 - Informationsbeschaffung aus verfügbaren öffentlichen Quellen sowie Rechercheaufträge an geeignete fachkundige Dienstleister,
 - Zusammenfassung und Darstellung der Recherche- und Arbeitsergebnisse in Vermerken, Berichten und anderen Darstellungen im Adressatenkreis der Vertragsparteien,
 - Erarbeitung von Empfehlungen für konkrete Maßnahmen zur Umsetzung durch die Vertragsparteien,
 - Mitarbeit in regionalen und überregionalen Arbeitskreisen.

Die Vertragsparteien stellen klar, dass die federführenden Stabsstellen keine Rechtsmacht haben, um Regelungen gegenüber den übrigen Vertragsparteien zu treffen oder diese auf andere Weise einseitig rechtlich zu binden bzw. zu verpflichten.

§ 4 Organisation der Zusammenarbeit, Informationsaustausch

- (1) Die Vertragsparteien werden einen Lenkungskreis einrichten, in den sie jeweils einen Vertreter entsenden. Der Lenkungskreis hat die Aufgabe,
 - den federführenden Fachstellen thematische Arbeitsaufträge zu erteilen,
 - die Recherche- und Arbeitsergebnisse der Fachstellen zu erörtern,

- die Umsetzung konkreter Maßnahmen auf der Ebene der einzelnen Vertragsparteien zu koordinieren und
 - Daten über die Finanzierung der gemeinsamen Aufgaben auszutauschen und hierzu Entscheidungen zu treffen.
- (2) Der Lenkungskreis wird 5 Facharbeitsgruppen einsetzen, denen jeweils ein Thema zugeordnet ist, für das eine federführende Fachstelle eingerichtet wurde. Die Aufgabe der Facharbeitsgruppen besteht darin, die federführenden Fachstellen fachlich zu unterstützen, sowohl eigeninitiativ als auch auf Anfrage aus den Fachstellen, und die Erörterung von Recherche- und Arbeitsergebnissen im Lenkungskreis sowie die Abstimmung von Umsetzungsmaßnahmen im Lenkungskreis vorzubereiten.
- (3) Der Lenkungskreis wird sich mindestens 2 Mal in regelmäßigen Abständen während eines Kalenderjahres treffen. Es ist anzustreben, die dafür angesetzten Termine mit den Terminen der Gremiensitzungen des Verwaltungsrates des VVOWL zu koordinieren, an denen die Vertragsparteien als Mitglieder oder Gäste ohnehin teilnehmen. Die Facharbeitsgruppen entscheiden selbst über den Turnus und die Art und Weise, in der sie ihre Aufgaben erfüllen.
- (4) Die Vertragsparteien erstatten sich gegenseitig über die Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen gemäß Absatz 1 bis zum 31.03. des Folgejahres schriftlich Bericht. Die Inhalte dieser Berichte kann jeder Vertragspartner zur Information seiner Gremien verwenden.

§ 5 Finanzierung

Der VVOWL wird die ihm gemäß § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW über den NWL zur Verfügung gestellten Finanzmittel einsetzen, um die in dieser Vereinbarung geregelten Tätigkeiten der federführenden Fachausschüsse angemessen zu finanzieren. Zu diesem Zweck sind Zuwendungsbescheide an die übrigen Vertragsparteien zu erlassen, die eine federführende Fachstelle tragen. Als förderfähiges Projekt wird der VVOWL die den Fachstellen jeweils zugeordneten Einzelthemen im Sinne von § 2 übernehmen. Die Zuwendung soll als verlorener Zuschuss für einen bestimmten Zeitraum gewährt werden. Sie ist an die Laufzeit dieser Vereinbarung zu koppeln oder auf einen Durchführungszeitraum zu beziehen, der durch den Lenkungsausschuss festgelegt wird. Die Höhe der jeweiligen Zuwendung ist zuvor im Lenkungsausschuss zu erörtern und abzustimmen.

§ 6 Haftung

- (1) Die Vertragsparteien vereinbaren den Ausschluss jedweder Haftung für materielle und immaterielle Schäden, die durch die Tätigkeit der federführenden Fachstellen und im Zusammenhang damit entstehen, soweit diese Schäden auf leicht und grob fahrlässiges Verhalten zurückzuführen sind.
- (2) Die Vertragsparteien werden jeweils eine Betriebshaftpflichtversicherung mit angemessenen Deckungssummen abschließen und für die Dauer dieser Vereinbarung aufrechterhalten, die die Tätigkeit der ihnen jeweils zugeordneten federführenden Fachstelle und die daraus resultierenden Risiken abdeckt.

§ 7 Laufzeit

- (1) Diese Vereinbarung wird mit der Unterzeichnung durch alle Vertragsparteien wirksam und gilt ab dem 01.10.2021. Die Vereinbarung wird für einen festen Zeitraum von 3,5 Jahren geschlossen. Über eine Verlängerung der Vereinbarung ist bis zum 30.06.2024 zu entscheiden.
- (2) Die Vertragsparteien sind berechtigt, die Vereinbarung mit einer Frist von 1 Jahr mit Wirkung zum Ende jedes Kalenderhalbjahres zu kündigen.
- (3) Die Vertragsparteien sind im Übrigen berechtigt, die Vereinbarung aus wichtigem Grund zu kündigen. Als wichtiger Grund gelten insbesondere fachliche Defizite, die eine Vertragspartei im Lenkungsausschuss gegenüber der Arbeitsweise und/ oder den Recherche- und Arbeitsergebnissen sowie Empfehlungen einer federführenden Fachstelle wiederholt beanstandet und den übrigen Vertragsparteien in schriftlicher Form zur Kenntnis gibt. Des Weiteren sind die Vertragsparteien berechtigt, diese Vereinbarung aus wichtigem Grund zu kündigen, wenn sich die zugrundeliegenden öffentlich-rechtlichen Rahmenbedingungen relevant ändern.
- (4) Macht eine der Vertragsparteien von dem Kündigungsrecht gemäß vorstehenden Absätzen 2 und 3 Gebrauch, wird die Vereinbarung unter den übrigen Vertragsparteien fortgesetzt; es sei denn, mehr als zwei Vertragsparteien machen von ihrem Kündigungsrecht Gebrauch.

§ 8 Schlussbestimmungen

- (1) Nebenvereinbarungen sind nicht getroffen worden.
- (2) Eine Änderung dieser Vereinbarung kann nur in schriftlicher Form wirksam vereinbart werden. Das gilt auch für die Aufhebung dieses Formerfordernisses.
- (3) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam oder undurchführbar sein oder nach Vertragsschluss unwirksam oder undurchführbar werden, bleibt die Wirksamkeit des Vertrages im Übrigen unberührt. An die Stelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen tritt eine wirksame und durchführbare Bestimmung, die dem von den Vertragsparteien Gewollten möglichst nahekommt.

Bielefeld, den _____

Bad Oeynhausen, den _____

Zweckverband

Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe

Minden Herforder Verkehrsgesellschaft mbH

Detmold, den _____

Bielefeld, den _____

Kommunale Verkehrsgesellschaft Lippe mbH

Stadt Bielefeld