



# Zukunftskommission ÖPNV NRW

Ergebnisse der Kommissionsarbeit  
Zusammenfassung

August 2013

## Inhaltsübersicht

- 1. Aufgaben und Organisation der ÖPNV-Zukunftskommission**
- 2. Produkte der Kommissionsarbeit**
- 3. Zusammenfassung der Arbeitsergebnisse: die Kernthesen**
- 4. Empfehlungen zur zukünftigen Finanzierung des ÖPNV**





# 1. Aufgaben und Organisation

# Aufgaben und Organisation der ÖPNV- Zukunftskommission

## Themenschwerpunkte aus der Koalitionsvereinbarung:

- Zukünftige Finanzierung des ÖPNV
- Auswirkungen des demographischen Wandels auf den ÖPNV
- ÖPNVG NRW einschl. der Optimierung der Organisationsstrukturen
- Beseitigung der Tarifvielfalt
- Verbesserung der Fahrgastrechte.

## Organisation

- Einberufung der ÖPNV-Zukunftskommission durch das MBWSV auf der Grundlage des Koalitionsvertrages 2010-2015
- Insgesamt 19 Teilnehmer, darunter Vertreter der Zweckverbände des Landes, der Fahrgastverbände, des VDV sowie der kommunalen Spitzenverbände.
- Inhaltliche und organisatorische Begleitung durch die Geschäftsstelle
- Bildung der 5 Arbeitsgruppen nach Themenschwerpunkten;  
Plenardiskussionen in Kommissionssitzungen (insgesamt 13 Sitzungen)
- Dauer der Kommissionsarbeit: Februar 2012 bis August 2013 (18 Monate).





## 2. Übersicht über die Produkte

# Produkte der Kommissionsarbeit

## Einzelberichte

### Berichte der Arbeitsgruppen:

AG1: Status quo, Leitbild u. Ziele

AG2: Finanzierung

AG3: fahrgastbezog. Themen

AG4: Mobilitäts-entwicklungen

AG5: Organisation

### Externe Gutachten:

Verfassungsfragen von RegG/ EntflechtG

Rechtsgutachten Prof. Waldhoff

Neue Finanzierungsinstrumente

Untersuchung der KCW GmbH



## Endprodukte

Kurzfassung  
Endbericht

*gebunden*

Langfassung  
Endbericht

*nur als pdf online*

*Alle Unterlagen sind in digitaler Form als Anhänge zur Langfassung verfügbar (online zum Herunterladen)*





### **3. Zusammenfassung der Ergebnisse: die 10 Kernthesen**

# Zusammenfassung der Ergebnisse: die 10 Kernthesen

## 1. Ausweitung des ÖPNV

- *50- bis 100%-ige Steigerung der ÖPNV-Verkehrsleistung* zur nachhaltigen Sicherung der Mobilität ist erforderlich. Nur durch eine Ausweitung des ÖPNV sind gleichzeitig Klima- und Umweltschutzziele, wirtschaftliche Ziele und soziale Ziele zu erfüllen und in Einklang mit den finanziellen Möglichkeiten zu bringen.

## 2. Integrierte Mobilitätsplanung

- Eine integrierte Mobilitätsplanung muss verkehrsträgerspezifische Einzelplanungen auf Landes-, überörtlicher und lokaler Ebene ersetzen.
- Sie ist mit der (strategischen) ÖPNV-Planung sowie Raum-, Siedlungs-, Finanz- und Fachplanungen (insbesondere Bau- und Schulplanung) zu verzahnen.
- Alle Verkehre werden gesamthaft berücksichtigt, um Mobilitätsbedürfnisse mit minimalen (Umwelt-)Kosten, mit dem geringstmöglichen Verkehr zu befriedigen.





# Zusammenfassung der Ergebnisse: die 10 Kernthesen

## 3. Infrastruktur

- Leistungsfähige Infrastrukturen, durch moderne Fahrzeuge ergänzt, sind eine zwingende Grundvoraussetzung für die Gewährleistung der Mobilität.
- Nur ein langfristig gesicherter, an den Kundenbedürfnissen orientierter Ausbau der Infrastruktur kann zu Fahrgaststeigerungen führen.
- Bei der Finanzierung müssen mehr als bisher die besonderen Probleme des Ballungsraums NRW mit einer unzureichenden Kapazität und Qualität der überkommenen Infrastruktur und dem *überproportionalen Bedarf an Verkehrsleistung und Erneuerungsinvestitionen* Berücksichtigung finden.

## 4. Finanzierung

- Die Benachteiligung von NRW bei der Verteilung der Regionalisierungsmittel ist zu beseitigen
- Weitere Mittel vor allem für dringende Erneuerungsinvestitionen sind bereitzustellen (neue Finanzierungsinstrumente in einer Fondslösung).
- Stärkere Beteiligung der indirekten Nutznießer und Kostenverursacher ist nötig.
- Parallelförderungen unterschiedlicher Verkehrsträger sind zu reduzieren. Großprojekte sind kritischer auf Nutzen und Ausbaustandard zu überprüfen.



# Zusammenfassung der Ergebnisse: die 10 Kernthesen

## 5. Multi- und Nahmobilität

- der ÖPNV soll als *multi- und intermodaler Mobilitätsdienstleister* weiterentwickelt werden, um eine nahtlose Mobilität von Haus zu Haus („Tür-zu-Tür-Bedienung“) sicherzustellen.
- Schaffung eines *Komplettangebots aus einer Hand für eine nahtlose Mobilität* unter Kombination des ÖPNV-Kerngeschäfts, flexibler Angebote, Taxis sowie weitere Produkte der Kooperationspartner wie Park+Ride, Bike+Ride, Car-Sharing, Fahrgemeinschaftsvermittlungen und Fahrradverleihsysteme.

## 6. Fahrgast

- Fahrgast steht im Mittelpunkt: nachfragegerechte Angebote unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse sind zu schaffen.
- Neue zielgruppenspezifische Angebote sind zu entwickeln, um potenzielle Kunden zu gewinnen und an sich zu binden (demografische Entwicklung, Alterung der Gesellschaft).



# Zusammenfassung der Ergebnisse: die 10 Kernthesen

## 7. Angebotsqualität

- Definition eines **qualifizierten Regionalnetzes für ganz NRW**, hinterlegt mit Garantieangeboten, um für die Bürger die Erreichbarkeit ihrer Ziele zu sichern, auch z.B. abends oder dann, wenn kein Pkw zur Verfügung steht.
- Sicherung der Mobilität durch flexible Bedienungsformen dort, wo Linienverkehr nicht wirtschaftlich betrieben werden kann.
- Vernetzte Mobilitäts-, Informations- und Dispositionsangebote sind zu schaffen und zu koordinieren.
- Landesweite Standards und entsprechende Leitfäden oder Beratungsangebote für integrierte flexible Bedienformen sind zu entwickeln.

## 8. Organisation

- Die jetzigen Organisationsstrukturen haben sich grundsätzlich bestätigt.
- Wenige Anpassungen zur besseren Ausgestaltung des Leistungsangebots sind vorzunehmen, insbesondere im Bereich der Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen den Verantwortlichen für den SPNV und den ÖSPV sowie zwischen mehreren örtlich zuständigen Aufgabenträgern



# Zusammenfassung der Ergebnisse: die 10 Kernthesen

## 9. Mobilitätsmanagement

- Landesseitige Initiativen zur weiteren *Verbreitung des Mobilitätsmanagements* sind nötig. Das Land wird aufgefordert, Kommunen, Verkehrsunternehmen und die Wirtschaft zu einer Ausschöpfung ihrer jeweiligen Handlungsmöglichkeiten im Mobilitätsmanagement zu bewegen.
- Fördernde Rahmenbedingungen für die Nutzung des Umweltverbundes im Zuständigkeitsbereich des Landes sind zu schaffen.
- Sollte das Prinzip, dass Verkehrserzeuger eine Mitverantwortung für die Lösung der Verkehrsprobleme haben, nicht auf freiwilliger Basis umsetzbar sein, sind ggf. ordnungspolitische Maßnahmen zu ergreifen.

## 10. Technologien

- Die zukunftsfähige Umgestaltung des Mobilitäts- bzw. Verkehrssystems wird durch die Nutzung *neuer und bewährter vorhandener Technologien* geprägt sein, die dem Nutzer das Reisen deutlich erleichtern können (z.B. bessere Informationen bei Verspätungen / Anschlusssicherung).



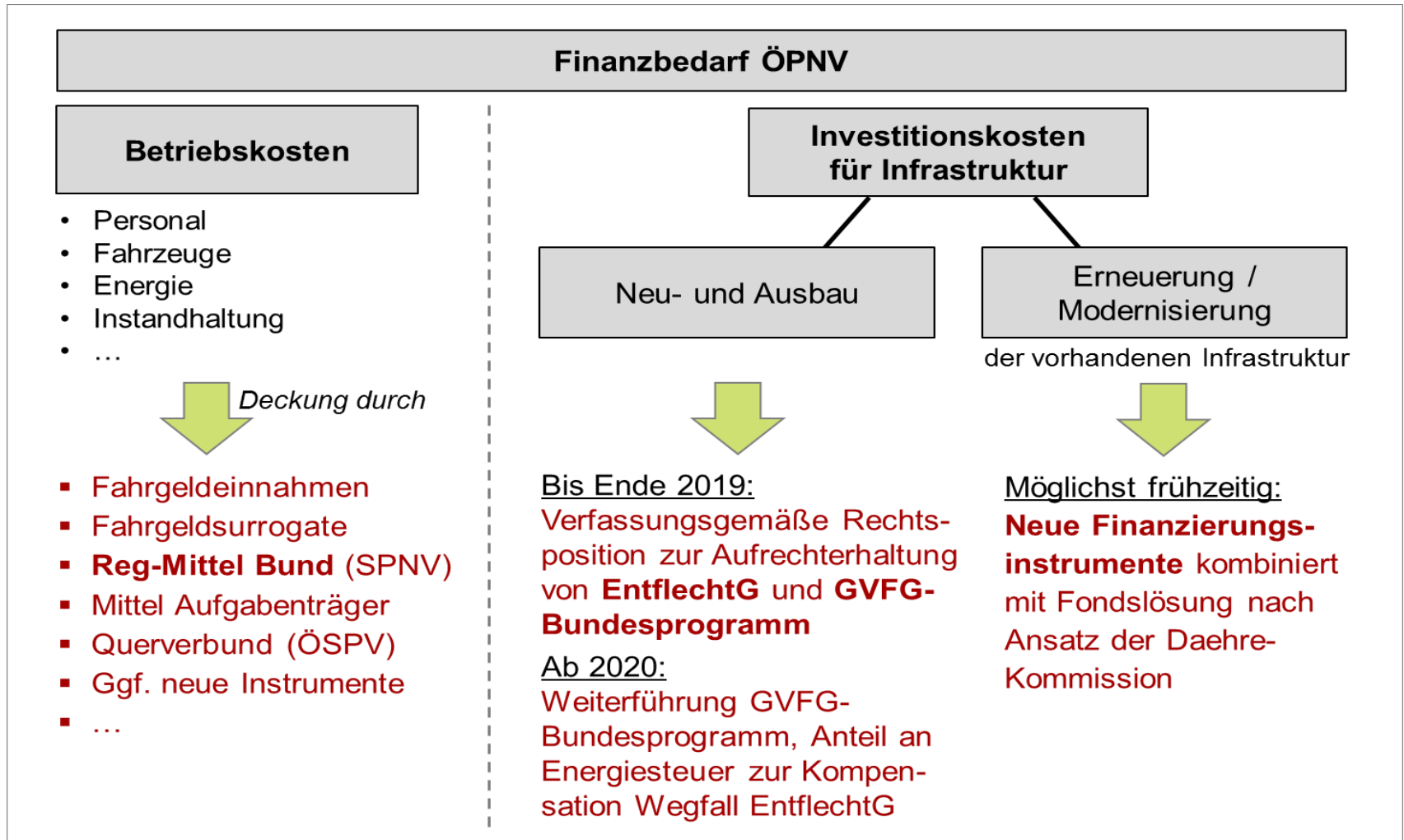


## 4. Empfehlungen der Kommission zur zukünftigen Finanzierung des ÖPNV

- Kosten-/Erlösentwicklung im ÖPNV
- Künftiger Finanzbedarf
- Deckung des Finanzbedarfs
- Kurzfristige Finanzierung: Sicherung bestehender Mittel
- Langfristige Finanzierung: Schaffung neuer Finanzierungsinstrumente

# Empfehlungen zur zukünftigen Finanzierung des ÖPNV

## Ansätze zur Deckung des Finanzbedarfs (Instrumente)



# Empfehlungen zur zukünftigen Finanzierung des ÖPNV

## Sicherung bestehender Mittel: Regionalisierungsmittel

- Künftige **Höhe** muss vergangene Kostensteigerungen sowie künftig notwendige Infrastrukturvorhaben und Leistungserweiterungen angemessen berücksichtigen
- Wegen erwarteter weiterer Kostensteigerungen, insbesondere bei Infrastruktur-entgelten, muss **Dynamisierungsrate** von 1,5% auf 2,5% angehoben werden
- Begrenzung der **Infrastrukturnutzungsentgelte** im SPNV ist zwingend erforderlich, um die künftige Finanzierbarkeit der Verkehre nicht weiter zu untergraben
- Streckung des **Revisionszeitraums** auf 15 Jahre mit dem Ziel einer besseren Planungssicherheit für Bund und Länder
- Da der SPNV in NRW im bundesdeutschen Vergleich zurzeit unterfinanziert ist, muss der **Verteilungsschlüssel** auf die Länder neu festgelegt werden.
- Die Kommission favorisiert mehrheitlich eine Verteilung auf Basis des **Einwohnerschlüssels**.



# Empfehlungen zur zukünftigen Finanzierung des ÖPNV

## Sicherung bestehender Mittel (Entflechtungsmittel)

- Gegenüber Bund ist für Investitionen **Aufstockung der Entflechtungsgesetz-Mittel** nach 2013 auf nachgewiesenen Bedarf von rd. 1,96 Mrd. Euro p.a. zu fordern; Abschmelzung der EntflechtG-Mittel verfassungsrechtlich nicht zulässig!
- Ab 2020 sollen die Länder bzw. kommunalen Gebietskörperschaften als Kompensation für die entfallenden EntflechtG-Mittel einen eigenen Anteil an der Energiesteuer im Umfang von 3 Cent erhalten
- **Erhöhung GVFG-Bundesprogramm für Großvorhaben** im ÖSPV (333 Mio. € p.a.) zur Finanzierung des nachgewiesenen Grundsanierungsbedarfs für die seit den 1970er Jahren entstandenen Infrastruktureinrichtungen; Fortführung für begonnene / noch zu beginnende Großvorhaben über 2019 hinaus
- Landesregierung NRW ist gefordert
  - diese Position gegenüber der Bundesregierung und im Bundesrat zu unterstützen,
  - Entflechtungsmittel auch für **Grundsanierung** zu nutzen,
  - Bundesfinanzhilfen durch eigene **Komplementärmittel** zu ergänzen.





# Empfehlungen zur zukünftigen Finanzierung des ÖPNV

## Neue Finanzierungsinstrumente (Erneuerungsinvestitionen)



- Motto „Verkehr finanziert Verkehr“ am besten umsetzbar
- Objektive Kriterien für Bedarfsfeststellung notwendig
- Kommunale / Länderinstrumente zur Finanzierung der Eigenanteile

\* Auf alle Lkw-Klassen ab 3,5 t und Straßenklassen (alle Bundes-, Landes- und Kommunalstraßen)



# Empfehlungen zur zukünftigen Finanzierung des ÖPNV

## Weitere Finanzierungsinstrumente

ggf. auf landes- oder kommunale Ebene:

- Die Zukunftskommission regt an, dass die Landesregierung die Instrumente **Nahverkehrsabgabe, differenzierte Grundsteuer** sowie **Parkraum- und Stellplatzbewirtschaftung** weiter prüft und ggf. die Rahmenbedingungen, auch gesetzlicher Natur, für eine Umsetzung auf Landesebene schafft



# Empfehlungen zur zukünftigen Finanzierung des ÖPNV

## Ausblick Finanzierung

- Der Ansatz der *Internalisierung von externen Kosten* im Verkehr ist anzugehen, wie er von der EU-Kommission vorgeschlagen wurde. Die hieraus resultierenden Effekte führen nach Ansicht von Experten zu Potenzialen von bundesweit jährlich mehreren Milliarden Euro, die bei geeigneter Ausgestaltung für den ÖPNV zur Verfügung stehen würden.
- Eine **sozialverträgliche Internalisierung der ungedeckten externen Kosten** soll in Schritten, die für die Bevölkerung akzeptabel erscheinen, begonnen werden.

