



2 Zusammenfassung

Die Ergebnisse der ÖPNV-Zukunftskommission NRW werden einleitend in den folgenden zehn Kernthesen im Überblick festgehalten. Konkrete Empfehlungen der Kommission zu einzelnen Themen sind in den weiteren Textabschnitten zu finden und dort grafisch hervorgehoben.

- 1) Die Sicherung von Mobilität für die Bürger kann angesichts der Rahmenbedingungen und absehbaren Entwicklungen künftig nur durch eine **Ausweitung des ÖPNV** erreicht werden. Nur so sind gleichzeitig Klima- und Umweltschutzziele, wirtschaftliche Ziele und soziale Ziele zu erfüllen und in Einklang mit den finanziellen Möglichkeiten zu bringen. Dies setzt ein attraktives und optimiertes Leistungsangebot im ÖPNV voraus, das eine 50- bis 100%-ige Steigerung der ÖPNV-Verkehrsleistung ermöglicht, die von der Kommission für nötig gehalten wird. All dies kann nur bei klarer politischer Priorisierung des ÖPNV realisiert werden.

Relevant für diese Forderung sind insbesondere die demografischen, finanziellen, ökologischen und sozialen Entwicklungen, die im Leitbild der ÖPNV-Zukunftskommission zum Ausdruck kommen. Die erweiterte Rolle des ÖPNV und die Ausweitung des Angebots als Voraussetzung für eine verstärkte ÖPNV-Nachfrage haben *herausragende Bedeutung, weil umweltfreundlicher öffentlicher Verkehr Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen, Einkommenschichten, Entfernungsklassen und Räume schaffen kann*. Eine qualitative Weiterentwicklung des Angebots kann zusätzliche Kundenpotenziale (auch bei der älteren Bevölkerung) erschließen und somit wiederum eine Ausweitungen des Angebots ermöglichen.

- 2) Eine **integrierte Mobilitäts- und Verkehrsplanung** muss künftig auf Landes-, überörtlicher und lokaler Ebene verkehrsträgerspezifische Einzelplanungen ersetzen und alle Verkehre gesamthaft berücksichtigen. Sie ist mit der (strategischen) ÖPNV-Planung sowie Raum-, Siedlungs-, Finanz- und Fachplanungen (insbesondere Bau- und Schulplanung) zu verzahnen. Planungsinstrumente und Organisationsformen für die unterschiedlichen Handlungsebenen sind hierzu (weiter) zu entwickeln. Prozesse müssen besser aufeinander abgestimmt, Schnittstellen reduziert und Planungen transparenter gemacht werden.

Übergeordnetes strategisches Ziel ist die *Sicherstellung der Mobilität aller Einwohner* des Landes und die Erreichbarkeit aller relevanten Alltagsziele auch ohne eigenes Auto. Mobilitätsdefizite sind zu benennen und – verkehrsmittelübergreifend – zu verringern. Das Verkehrssystem ist insgesamt so zu gestalten, dass Mobilitätsbedürfnisse mit minimalen (Umwelt-)Kosten, mit dem geringstmöglichen Verkehr befriedigt werden.



- 3) Für die Gewährleistung der Mobilität sind **leistungsfähige Infrastrukturen** eine zwingende Grundvoraussetzung. Sichere und moderne Strecken, Stationen und Betriebseinrichtungen mit ausreichender Kapazität, Qualität und Zuverlässigkeit sind die zentrale Basis für einen qualitativ hochwertigen ÖPNV. Sie müssen ergänzt werden um moderne, den Anforderungen der Fahrgäste gerecht werdende Fahrzeuge. Die gesellschaftlichen und gesetzlichen Anforderungen an eine umfassende Barrierefreiheit sind zu erfüllen. Angesichts der bestehenden Engpässe und der Notwendigkeit zur Erweiterung der ÖPNV-Leistungen kann nur ein langfristig gesicherter, an den Kundenbedürfnissen orientierter Ausbau der Infrastruktur zu Fahrgaststeigerungen führen.

Die vom Bund zu gewährleistende Finanzierung des Schienennetzes und andere Finanzierungsinstrumente – auch des Landes – 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* berücksichtigen.

- 4) Die im ÖPNV identifizierten erforderlichen Vorhaben müssen mit einer **angemessenen Finanzierung** der Verkehre und Infrastrukturen umgesetzt werden. Die Benachteiligung von NRW bei der Verteilung der Regionalisierungsmittel muss beseitigt werden, weitere Mittel vor allem für dringende Erneuerungsinvestitionen sind in der nachgewiesenen Höhe bereitzustellen. Das Erschließen neuer Finanzierungsinstrumente (ggf. in einer Fondslösung) ist dabei unumgänglich. Aus Gründen der sozialen Fairness und des Verursacherprinzips ist eine stärkere Beteiligung der indirekten Nutznießer und Kostenverursacher im Verkehr an der Finanzierung des ÖPNV nötig. Parallelförderungen unterschiedlicher Verkehrsträger widersprechen dem Ziel eines integrierten Verkehrssystems und sollten daher in Zukunft unterbleiben. Großprojekte sind kritischer auf Nutzen und Ausbaustandard zu überprüfen.

Neben der Erschließung neuer Finanzquellen sind auch *auf der Kostenseite weitere Anstrengungen* zu unternehmen, um Verkehrsleistungen möglichst effizient zu erbringen. Dazu müssen an den Prinzipien der nachhaltigen Verkehrsentwicklung orientierte Qualitätsniveaus und Standards definiert werden. Eine Überprüfung von Leistungsumfang, Produktion und Organisation im ÖPNV – insbesondere durch die Aufgabenträger – ist zu gewährleisten.

Daneben ist der Ansatz der *Internalisierung von externen Kosten* im Verkehr 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.

- 5) Angesichts sich verändernder Kundenbedürfnisse muss der ÖPNV seine Rolle als **multi- und intermodaler¹ Mobilitätsdienstleister** für eine einfach zugängliche Mobilität unter Nutzung aller verfügbaren Verkehrsmittel (weiter) entwickeln und ausbauen, um eine nahtlose Mobilität von Haus zu Haus („Tür-zu-Tür-Bedienung“) sicherzustellen. Flexible Bedienungsformen spielen nicht zuletzt angesichts des demografischen Wandels zunehmend eine Rolle.

¹ „Intermodal“, vereinfacht mit „verkehrsmittelübergreifend“ gleichzusetzen, bezeichnet die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel bzw. Verkehrsträger im Verlauf eines Weges. „Multimodal“ beschreibt hingegen die Möglichkeit der wechselnden Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel je nach Situation und Zeit; der Nutzer kann also zwischen verschiedenen Alternativen wählen und diese immer wieder neu kombinieren.



Der ÖPNV befindet sich hierbei im Wettbewerb mit anderen Anbietern im Verkehrsmarkt um Kunden, deren Mobilitätsbedürfnisse sich immer weiter ausdifferenzieren. Mit einem *Komplettangebot aus einer Hand für eine nahtlose Mobilität* kommt er den Kundenbedürfnissen entgegen und kann damit Kauf und Besitz eines eigenen Autos überflüssig machen. Zu diesem Komplettangebot sind ergänzend zum ÖPNV-Kerngeschäft mit Bussen und Bahnen, flexiblen Angeboten und Taxis künftig auch Park+Ride, Bike+Ride, Car-Sharing, Fahrgemeinschaftsvermittlungen und Fahrradverleihsysteme zu zählen, wobei sich eigene Produkte des ÖPNV und Produkte von Kooperationspartnern ergänzen.

- 6) Der **Fahrgast** muss noch stärker **in den Mittelpunkt** gerückt werden, um unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen gerecht zu werden und nachfragegerechte Angebote zu schaffen. Dies betrifft u.a. die Aspekte Zuverlässigkeit, Platzangebot, Sicherheit, Barrierefreiheit, Kundeninformation (auch bei Störungen), Einfachheit von Tarif und Fahrkartenkauf usw. Die Zukunftskommission begrüßt insofern eine Bildung von NRW-weit nur noch drei Verbundtarifen neben dem NRW-Tarif. Mobilitätsgarantien müssen für die Kunden praktischer handhabbar werden.

Angesichts besonderer Mobilitätsbedürfnisse im Zuge des demografischen Wandels (Alterung!), einer Veränderung von Werten und steigender Ansprüche an den Zugang zur Mobilität (Barrierefreiheit) ist der ÖPNV darüber hinaus gefordert, mit *zielgruppenspezifischen Angeboten* Kunden an sich zu binden und wahlfreie potenzielle Kunden mit attraktiven Angeboten als Kunden zu gewinnen.

- 7) Für ganz NRW soll ein **qualifiziertes Regionalnetz** im ÖPNV definiert werden, das mit Garantieangeboten hinterlegt ist, um für die Bürger die Erreichbarkeit ihrer Ziele zu sichern, auch z.B. abends oder dann, wenn kein Pkw zur Verfügung steht. Das Regionalnetz soll aus dem SPNV-Schienennetz, den bedeutsamen ÖSPV-Schienenwegen² und einem dem Schienenverkehr qualitativ ähnlichen (über)regionalen Busnetz bestehen. Dort, wo vor Ort Linienverkehr wegen geringer Nachfragepotenziale nicht wirtschaftlich betrieben werden kann, müssen flexible Bedienungsformen weiterhin Mobilität sichern. Vernetzte Mobilitäts-, Informations- und Dispositionsangebote sind zu schaffen und zu koordinieren. Dafür müssen entsprechende Finanzmittel bereitgestellt werden.

Darüber hinaus sind landesweite Standards (begriffliche Bezeichnungen, Arten der Nutzung, Konditionen, Buchung per Fahrplanauskunft, Betriebs-Disposition usw.) und entsprechende Leitfäden oder Beratungsangebote für integrierte flexible Bedienformen zu entwickeln. Aus dem Nebeneinander von Fahrdiensten sozialer Träger und des ÖPNV ist ein gemeinsames, effizientes Angebot zu gestalten.

- 8) Für eine noch bessere Ausgestaltung des Leistungsangebotes sind wenige **organisatorische Anpassungen** vorzunehmen. Aus Sicht der Zukunftskommission hat es sich im Grundsatz bewährt, dass die Aufgabenträgerschaft für den öffentlichen Verkehr insgesamt auf der kommunalen Ebene angesiedelt ist. Mit der Zuständigkeit für den SPNV bei heute drei Zweckverbänden ist sichergestellt, dass auch der SPNV lokale Belange berücksichtigt. Einzelne Defizite im Zusammenwirken der SPNV-Aufgabenträger sollten durch bessere Kooperation über-

² Der ÖPNV wird in diesem Bericht differenziert in SPNV (Schienenpersonennahverkehr auf Eisenbahnen) und ÖSPV (straßengebundener öffentlicher Personennahverkehr mit Bus, Straßenbahn/Stadtbahn und U-Bahn).



wunden werden; als letzte Möglichkeit zur Überwindung von Differenzen wird eine Schlichtung durch das Land angeregt.

Um die *Abstimmung zwischen den Verantwortlichen* für den SPNV und den ÖSPV sowie zwischen mehreren örtlich zuständigen Aufgabenträgern zu verbessern und damit Brüche und Lücken im Verkehrsangebot aus Sicht des Kunden zu vermeiden, sind weitergehende Regeln über die Zusammenarbeit erforderlich. Ebenso befürwortet die Kommission verstärkte Kooperationen auf der Ebene der Verkehrsunternehmen bis hin zu möglichen Zusammenschlüssen, um so zu mehr Effizienz im Betrieb zu gelangen. Schließlich sind in Teilen die Prozesse der Verteilung der pauschalierten Finanzmittel zu optimieren.

- 9) Das Land wird aufgefordert, Kommunen, Verkehrsunternehmen und die Wirtschaft zu einer Ausschöpfung ihrer jeweiligen **Handlungsmöglichkeiten im Mobilitätsmanagement** zu bewegen, um so zu einer Stärkung der Effizienz und Verträglichkeit des Verkehrs über kommunikative und organisatorische Maßnahmen zu gelangen. Darüber hinaus soll das Land fördernde Rahmenbedingungen für die Nutzung des Umweltverbundes in seinem Zuständigkeitsbereich schaffen (z.B. durch Vorgaben in der Landesbauordnung) und den Bund auffordern, Gleiches in seiner Zuständigkeit zu tun.

Landesseitige Initiativen zur weiteren Verbreitung des Mobilitätsmanagements sind nötig, da Mobilitätsmanagement kein Selbstläufer ist. Die genannten Akteure müssen gezielt angesprochen werden, um ihnen einerseits anhand guter Praxisbeispiele das durch sie abschöpfbare Nutzenpotenzial zu vermitteln und sie andererseits in die Pflicht zu nehmen, ihre jeweiligen Handlungsmöglichkeiten zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auszuschöpfen. 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) Die zukunftsfähige Umgestaltung des Mobilitäts- bzw. Verkehrssystems wird durch die Nutzung **neuer und bewährter vorhandener Technologien** geprägt sein. Diese können aus Kundensicht eine zentrale Rolle spielen bei der Vernetzung inter- und multimodaler Angebote, alternativer und flexibler Bedienungsformen sowie insgesamt bei der Vereinfachung der Nutzung des ÖPNV (und der ergänzenden Angebote) durch ein optimiertes Zusammenspiel von Informationen, Buchung und Bezahlung online und mobil. Daneben kann auch die betriebliche Einsatzplanung durch neue Technologien weiter vereinfacht und so die Effizienz gesteigert werden. Schließlich sind Antriebstechnologien durch weitere Forschung zu optimieren.

Neue Technologien müssen aber auch auf den Prüfstand gestellt werden; nur im Falle einer positiven Bewertung, etwa hinsichtlich Kundennutzen und Effizienz, sollten sie eingesetzt werden. Dies gilt zum Beispiel für die flächendeckende Einführung eines elektronischen Fahrgeldmanagements und die Weiterentwicklung von Fahrzeugen und Infrastrukturen im Rahmen der E-Mobilität, für die der ÖPNV eine zentrale Rolle spielt.

Die ÖPNV-Zukunftskommission schlägt ergänzend vor, ihre Arbeit mit ausgewählten Mitgliedern in einem **ÖPNV-Beirat** fortzusetzen, um das Land bei der Diskussion und Umsetzung der Empfehlungen zu begleiten und noch offen gebliebene Fragen zu klären.