

Fraktionsübergreifendes Positionspapier

Das Rheinland unterwegs – WIR auf dem Weg zur Mobilitätswende!

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) erlebt derzeit vielfache Umbrüche und Herausforderungen (Deutschlandticket, Personalengpässe, Infrastruktursanierungsstau, Unterfinanzierung, Digitalisierung usw.). Gleichzeitig ist die Stärkung des ÖPNV ein wesentlicher Baustein, um die aktuellen verkehrspolitischen Zielstellungen im Sinne der Mobilitätswende zu erreichen.

Gerade jetzt gilt es:

Die strukturellen Stärken und den politisch kooperativen Stil ausbauen, aktuelle Herausforderungen beherzt angehen und damit zukunftssichere Strukturen schaffen!

Im Interesse der Bürgerinnen und Bürger und der Kundinnen und Kunden des rheinischen ÖPNV, werden WIR, die Kommunalpolitikerinnen und Kommunalpolitiker der Verbandsversammlungen, gemeinsam mit den Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen der Verkehrsverbände unserer Verantwortung aus dem gesetzlichen Auftrag gerecht!

Um dies auch in Zukunft optimal zu erreichen, setzen wir uns folgende Ziele für die Fortentwicklung der ÖPNV-Strukturen im Rheinland:

- Stärkung und Vereinfachung der Zusammenarbeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von AVV, VRS und go.Rheinland auf Arbeitsebene, Synchronisieren der Abläufe und Prozesse in den Organisationseinheiten mit Sicherung der vorhandenen Arbeitsplätze an den bisherigen Standorten
- Stärkung der Zusammenarbeit der Gremien von AVV, VRS und go.Rheinland. Erster wichtiger Schritt sollen dabei regelmäßige gemeinsame Sitzungen der Gremien sein
- Durch das Deutschlandticket hat sich die wirtschaftliche Verantwortung bei den Tarifen noch stärker auf die politisch administrative Ebene verlagert. Dies muss in den Strukturen und Entscheidungsprozessen zu den Tarifen abgebildet werden
- Gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen: Abbau der heutigen Vielfalt auf der System- und Organisationsebene bei Vertriebs-, Auskunft-, und sonstigen Datensystemen unter Beibehalt und Ausbau einfacher und

verfügbarer Kundenschnittstellen mit dem Ziel der Schaffung einer einheitlichen Mobilitätsplattform im Rheinland, wie z.B. naveo

- Integration von Sharing Mobility, On-Demand-Angeboten sowie weiterer Mobilitätsangebote aus dem Kontext digital gestützter Mobilitätsformen in diese einheitliche Mobilitätsplattform
- Harmonisierung des Zuwendungsmanagements im Rheinland zum Zwecke der Vereinheitlichung und Optimierung der Abläufe sowie der Stärkung der Wahrnehmung des Rheinlandes in NRW bei der Generierung von Förderprojekten
- Ausbau von go.Rheinland als Qualitätsinstanz mit dem Ziel, die Qualität des gesamten ÖPNV im Rheinland wiederherzustellen und auszubauen mit konsequenter Ausrichtung auf den Kundennutzen
- Die vergaberechtlichen und wettbewerbsfördernden Kompetenzen von go.Rheinland als Angebot an die kommunalen Aufgabenträger, betriebliche, vertriebliche oder sonstige ÖPNV-Dienstleistungen zur Hebung von Effizienzpotenzialen bei der Leistungserstellung zu nutzen
- Stärkung der Koordination der Beteiligten zur effizienten Lösung akuter Problemstellungen in der Branche, z.B. Personal, Antriebswende in Anlehnung und Abstimmung mit übergreifenden Projekten, z.B. Fokus Bahn und Modellprojekten autonom fahrender Busse und Bahnen

Das Rheinland ist eine prosperierende Region mit mehr als 4,4 Millionen Menschen in rund 100 Kommunen im einwohnerstärksten deutschen Bundesland Nordrhein-Westfalen (NRW).

Gemäß ÖPNVG NRW ist die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV in beiden Segmenten, ÖSPV (Öffentlicher Straßenpersonenverkehr) und SPNV (Schienenpersonennahverkehr), eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte (Aufgabenträger).

Als Träger der Belange haben die Kommunen des Rheinlandes zwei Verkehrsverbünde (AVV und VRS) gegründet, die wiederum gemeinsam die Funktion des SPNV-Aufgabenträgers (go.Rheinland) verantworten, um den SPNV für das Rheinland zu organisieren und zu gestalten. Verbünde stellen im ÖPNV die weitgehendste Kooperationsform dar, sie schaffen die system- und grenzüberschreitende Nutzung im gesamten ÖPNV sowie mit den neuen Mobilitätsformen, unterstützen die Aufgabenträger in ihrer Funktion und stellen das Bindeglied zu den Verkehrsunternehmen und den politischen Gremien dar. Durch ihre kommunale Verankerung sind die Verbünde in der Lage, die Interessen der Kundinnen und Kunden bestmöglich und gleichzeitig interkommunal abgestimmt wahrzunehmen. Das Modell der Verkehrsverbünde in kommunaler Verantwortung hat sich bewährt, auf ihrer Basis sind die ÖPNV-Strukturen der Zukunft auszubauen.

In den letzten Jahren haben sich die Verbünde in NRW zu umfassenden Mobilitätsverbänden weiterentwickelt, bei denen das Tarifwesen nur noch

einen geringen Aufgabenanteil stellt. Die reibungslose Einführung des Deutschlandtickets in NRW wäre ohne die Verbände im engen Zusammenspiel mit den Verkehrsunternehmen nicht möglich gewesen. Voraussetzungen wie die bereits seit 20 Jahren in NRW vorhandene digitale Ticket- und Prüfinfrastruktur sowie die etablierten Einnahmeaufteilungssysteme müssen andernorts erst geschaffen werden. Wegen der Einbindung moderner Mobilitätsformen wie On-Demand-Angeboten, Sharing Mobility usw. in durchgängige Mobilitätsketten, wird die tiefgreifende Kooperation in Verbänden gerade in Zukunft unverzichtbar sein.

Darüber hinaus bricht das Deutschlandticket die bisherige Finanzierungsstruktur vollständig auf. Die überwiegende Finanzierung durch Fahrgelderlöse wird ersetzt durch eine überwiegende Finanzierung aus öffentlichen Mitteln, mit massiven strukturellen Auswirkungen auf den bestehenden Marketing-Mix (Tarif, Vertrieb, Kommunikation, Einnahmeaufteilung).

Unter der Voraussetzung, dass das Deutschlandticket finanziell dauerhaft gesichert wird, ist es notwendig, die tarifliche und vertriebliche Zusammenarbeit der Verbundräume im Rheinland erheblich auszubauen. Die heutige Vielzahl von Auskunfts-/Vertriebssystemen und -organisationen ist unter diesen Bedingungen ineffizient.

Im SPNV konnten in den Jahren seit der Regionalisierung durch den Vergabewettbewerb mit den gegebenen Mitteln erhebliche Leistungsausweitungen und Qualitätssprünge (siehe z.B. SPNV-Fahrzeuge) erreicht werden. Diese Phase ist im SPNV nun an ihr Ende gekommen, die Finanzierung des SPNV muss quantitativ und qualitativ auf neue Beine gestellt werden. Dies kann und muss in enger Kooperation mit Land und Bund geschehen, aber gleichzeitig im Sinne der heutigen Subsidiarität des ÖPNV in NRW mit der Expertise und der Kundennähe sowie der engen Systemvernetzung zwischen ÖSPV und SPNV in der Kommunalpolitik verankert bleiben. Andererseits könnte die im Rahmen vieler komplexer großer Vergabeverfahren des SPNV-Aufgabenträgers go.Rheinland aufgebaute erhebliche Wettbewerbskompetenz nicht nur im Rahmen von Vergabeverfahren im SPNV genutzt werden.

- **Einfach, zuverlässig, innovativ für die Kundinnen und Kunden**
- **Kooperativ in der Region**
- **Vernetzt mit Land und Nachbarräumen**

Unsere Vision für den Nahverkehr der Zukunft im Rheinland!