



öffentlich

Beschlussvorlage			
Betreff			
Sachstand zur Teilneuaufstellung des Nahverkehrsplanes (ÖPNV)			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	N/VIII/2012/0344	08.06.2012	19

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	25.06.2012	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	29.06.2012	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	05.07.2012	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Verkehr und Planung, der Unternehmensbeirat und der Verwaltungsrat der VRR AöR nehmen den Sachstand zur Teilneuaufgabe des Nahverkehrsplans (ÖPNV) zur Kenntnis.

Begründung/Sachstandsbericht:

Der VRR ist gemäß ÖPNVG NRW nicht nur Aufgabenträger für den SPNV und Bewilligungsbehörde für die Investitionsförderung, sondern besitzt für den Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gemäß § 5 Absatz 3 eine Hinwirkungs- und Koordinationsfunktion. Konkret hat der VRR auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV – also im Gesamtsystem des Öffentlichen Verkehrs bestehend aus den Teilbereichen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) – hinzuwirken. Neben diesen gesetzlichen Aufgaben hat der VRR auch übertragene Aufgaben zu erfüllen, die in der Satzung des VRR geregelt sind.

Um diese Aufgaben zu erfüllen, muss der VRR im ÖPNV eine aktive ordnende, strukturierende, empfehlende und umsetzende Rolle zwischen kommunalen Aufgabenträgern, kommunalen (und ggf. privaten) Verkehrsunternehmen und Bürgern einnehmen, mit der Zielsetzung,

- den ÖPNV bedarfs- und marktgerecht zu gestalten, also ein Mobilitätsangebot zu schaffen, das einerseits den Kundenwünschen, unter besonderer Berücksichtigung mobilitätseingeschränkter Kunden, entspricht (also die Nachfrage deckt und ein gutes Preis-/Leistungsverhältnis hat) und andererseits den Marktanteil des öffentlichen Verkehrs hält bzw. erhöht und
- den ÖPNV finanzierbar zu halten, also ein Mobilitätsangebot zu schaffen, das es dem jeweiligen Aufgabenträger ermöglicht, seine Finanzierungsaufwendungen durch die Ausschöpfung von Optimierungspotenzialen und die Nutzung von Synergieeffekten bei gleichzeitiger Optimierung der Qualität zu reduzieren.

Der Nahverkehrsplan (NVP) dient dabei als rechtliches Instrument, um Planungsgrundlagen für die Ausgestaltung des Nahverkehrs zu beschreiben und festzulegen. In § 8 ÖPNVG NRW ist der gesetzliche Auftrag zur Aufstellung des NVP geregelt. Die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände (VRR) stellen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen NVP auf. Dieser soll die öffentlichen Verkehrsinteressen konkretisieren. Somit bildet der NVP den rechtlichen Rahmen für Planungen im Bereich des ÖPNV, der inhaltlich mit detaillierten (Fach-)Planungen, wie beispielsweise dem Marketingplan oder dem Masterplan Gesamtmobilität, gefüllt wird. Der Marketingplan des VRR, der Masterplan Gesamtmobilität des VRR etc. sind also inhaltliche Detailplanungen auf der Grundlage des NVP.

Vor dem Hintergrund dieser Herausforderung ergibt sich für den VRR die Aufgabe, übergreifende Themen – zusammen mit den kommunalen Aufgabenträgern und den kommunalen Verkehrsunternehmen – zu bearbeiten und im Ergebnis Angebote zu unterbreiten, die eine Erleichterung für die Arbeit der kommunalen Verkehrsunternehmen darstellen, damit diese ihre Wirtschaftlichkeit erhöhen können. Diese Dienstleistungen fallen u. a. in den Bereichen Fahrgastinformation, Marketing, Vertrieb an und werden allen Akteuren zugänglich und nutzbar gemacht. Konkret soll der NVP eine Vielzahl von Themen beinhalten, wie beispielsweise

- Vereinfachung des Zugangs zum Gesamtsystem ÖPNV (Vernetzung von Verleihangeboten mit dem ÖPNV, Nutzung von öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln mit einem Zugangsmedium, Abrechnung von öffentlichen und privaten Mobilitätsangeboten aus einer Hand, Anbieten einer verkehrsmittelübergreifenden Fahrgastinformati-

on),

- Optimierung des ÖPNV-Angebots und Beratung der kommunalen Aufgabenträger bei Erschließungslücken,
- Schaffung einer Vertriebsplattform zur Integration der neuen Mobilitätsangebote,
- Distributionsstrategie für den Vertrieb (EFM 3),
- Finanzierungsgrundlagen und -modelle (EU-konforme Finanzierung für den ÖSPV, Fahrzeugfinanzierungsmodell SPNV),
- Definition von verbundweit einheitlichen Qualitätsstandards im ÖSPV und verbundweite Anwendung des Qualitätscontrolling-Systems ÖSPV,
- Einführung innovativer Technologien in den ÖPNV (Alternative Antriebstechnologien, z. B. Hybrid-, Elektro- und Wasserstoffbusse, Kommunikations- und Infrastrukturlösungen (Informationssysteme o.ä.).

Im Bereich ÖPNV bearbeitet der VRR also Themen, die fachlich zwischen dem SPNV (für den der VRR Aufgabenträger ist) und dem ÖSPV (für den die Kommune Aufgabenträger ist) angesiedelt sind. Damit wird deutlich, dass der VRR nicht in die operative Arbeit der Verkehrsunternehmen eingreifen, sondern vielmehr Lösungsansätze für Probleme, die den kommunalen Aufgabenträgern bei der Bereitstellung eines qualitativ hochwertigen und trotzdem bezahlbaren ÖPNV mittel- bis langfristig entstehen werden, anbieten will.

In der praktischen Umsetzung bedeutet dies, dass der VRR den kommunalen Aufgabenträgern und kommunalen Verkehrsunternehmen u. a. verbundweit einheitliche Handlungsempfehlungen („Handreichungen“), Beratungen etc. anbietet. Ferner leitet der VRR hieraus den Fördergrundsatz ab, dass nur noch Maßnahmen, die den im NVP festgelegten strategischen Zielen entsprechen und verbundweit einheitliche Planungen und Systeme zum Ergebnis haben, gefördert werden.

Im NVP werden für jedes einzelne o. a. Thema konkret folgende Fragestellungen behandelt:

- Welche Vorteile ziehen die kommunalen Aufgabenträger, die Kunden / Fahrgäste und die kommunalen Verkehrsunternehmen daraus, dass der VRR das jeweilige Thema behandelt?
- Wie sieht für jedes einzelne Thema die langfristige Strategie (Zielvorstellung ohne Berücksichtigung aktuell limitierender Rahmenbedingungen) mit einem Zeithorizont von fünf Jahren, also der Geltungsdauer eines NVP, aus?
- Welche konkreten kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen – also Maßnahmen, die innerhalb von fünf Jahren umzusetzen sind – werden hieraus abgeleitet?

- Wie ist für jedes einzelne Thema gewährleistet, dass aktuelle und vorhersehbare Entwicklungen mit Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten (Trends, Wertewandel, technische Entwicklungen, Demographie etc.) in die Strategieplanung einfließen?
- An wen und wie müssen die Ergebnisse kommuniziert werden bzw. wie kann eine optimale und kontinuierliche Kommunikation mit den Akteuren im ÖPNV gewährleistet werden?

Der Zeitplan sieht vor, dass der für den Bereich ÖPNV neu aufzustellende NVP im Sitzungsblock im Dezember 2012 vorgelegt wird. Die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sowie die sonstigen Träger öffentlicher Belange werden aktiv in die Neuaufstellung dieses NVP eingebunden. Hierzu wird diesen voraussichtlich Mitte Juli 2012 der NVP zugesandt. Auf dieser Grundlage werden voraussichtlich ab Mitte August 2012 Gespräche mit allen interessierten kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen sowie den sonstigen Trägern öffentlicher Belange geführt und die Ergebnisse in den NVP aufgenommen.