

Positionspapier

Zukunft des ÖPNV

**Beschluss des Vorstandes der Bundes-SGK
vom 16. Juni 2000**

Die Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs ist unverzichtbar, um ein nachfragegerechtes und funktionsfähiges Gesamtverkehrssystem zu schaffen, welches die vorhandenen Mobilitätsbedürfnisse befriedigt und die Umweltbelastungen minimiert. Die Bedeutung der Mobilität nimmt in unserer Gesellschaft stetig zu. Dieses betrifft nicht nur die Frage eines Zugewinns an persönlicher Freiheit durch verbesserte Erreichbarkeiten, es betrifft ebenso die erzwungene Mobilität, die erforderlich geworden ist, um seinen Arbeitsplatz oder wichtige Infrastruktureinrichtungen zu erreichen. Insbesondere in den Ballungsräumen stößt die Bewältigung der Mobilitätsanforderungen durch den Individualverkehr an ihre Grenzen. Deshalb stellt der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) einen *wesentlichen Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge* dar, dessen Finanzierung auch durch Bund und Länder gewährleistet werden muss.

Verkehrspolitische Ziele zur Zukunft des ÖPNV

1. Der ÖPNV muss als wesentlicher Bestandteil des Gesamtverkehrssystems nicht nur in seiner bestehenden *Qualität erhalten*, sondern weiter *ausgebaut und verbessert* werden. Der ÖPNV leistet einen wichtigen Beitrag, um die wachsenden Mobilitätsanforderungen und -bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger erfüllen zu können. Darüber hinaus entlastet er die Straßenverkehrsinfrastruktur und die Umwelt.
2. Die *Wirtschaftlichkeit* des ÖPNV muss verbessert werden, um mit knappen Ressourcen die gewünschten Qualitätsziele erreichen zu können.
3. Die *Attraktivität* des ÖPNV muss gesteigert werden, um die Zahl der Fahrgäste und seine Wirtschaftlichkeit zu erhöhen.
4. Die *Sicherheit* im ÖPNV muss erhöht werden, wie dieses z.B. in einzelnen Kommunen im Rahmen von Ordnungspartnerschaften angegangen wird.
5. Die *Reisezeiten* im ÖPNV müssen durch eine optimierte Vernetzung und verbesserte Verkehrslenkung verkürzt werden.
6. Die *Transparenz* von Informationen über das ÖPNV-Angebot und mögliche Vernetzungen mit anderen Verkehrsträgern muss verbessert werden.
7. Die *Kundenfreundlichkeit* und Serviceorientierung der ÖPNV-Unternehmen muss erhöht werden.
8. Das *Erscheinungsbild* des ÖPNV muss verbessert werden. Dazu zählen u.a. die Gestaltung von Haltestellen und Bahnhöfen ebenso wie die Entwicklung eines ansprechenden Design der Fahrzeuge.
9. Der ÖPNV muss verstärkt mit *ergänzenden Systemen*, wie Ruf- und Sammeltaxis, Bürgerbussen und Fahrgemeinschaften vernetzt werden. Beim Ausbau des ÖPNV gilt es auch, die Möglichkeiten der Wasserstraßen mit zu berücksichtigen. Insbesondere in den ländlichen Räumen müssen flexiblere und zielgenauere Angebote entwickelt werden.

Mittel zur Umsetzung der Ziele

10. Moderne *Informations- und Kommunikationstechnologien* müssen genutzt werden, um die Aufgaben der *Vernetzung* der verschiedenen Verkehrsträger, der *Lenkung* des laufenden Betriebs und der Herstellung von Informationstransparenz für die Fahrgäste im Rahmen eines *integrierten Verkehrsmanagements* bewältigen zu können.

11. Das Angebot des ÖPNV mit seinen Vernetzungen innerhalb des Gesamtverkehrssystems muss im Rahmen einer *integrierten Nahverkehrsplanung* festgeschrieben werden, in der die Aufgabenträger in Zusammenarbeit den gewünschten *Standard anhand von Qualitätskriterien für Infrastruktur und Verkehrsdienstleistungen in ihrer Verkehrsregion definieren*.
12. Die Bundes-SGK favorisiert einen *wettbewerbsorientierten Ordnungsrahmen*, in dem die Verkehrsdienstleistungen durch untereinander konkurrierende Unternehmen im Rahmen eines Ausschreibungswettbewerbs erbracht werden.
13. Die Nahverkehrsplanung bietet die Grundlage für Verträge und Zielvereinbarungen zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen. Der *Wettbewerb* zwischen einzelnen Verkehrsunternehmen um die bessere Auftragserfüllung muss sich *neben Wirtschaftlichkeitskriterien* an den definierten *Qualitätskriterien* orientieren.
14. Die *Finanzierung* der trotz aller Modernisierungsmaßnahmen strukturell im ÖPNV angelegten Defizite muss als öffentliche *Aufgabe durch Bund, Länder und Kommunen* gewährleistet bleiben.

Forderungen an die verschiedenen Ebenen

Forderungen an die europäische Ebene:

15. Die europarechtlichen Vorgaben der EU sollten bei einer Fortschreibung der EU-Verordnung 1893/91 durch die EU-Kommission den nationalen Gesetzgebern genügend Spielraum eröffnen, beim Übergang zu einem wettbewerbsorientierten Ordnungsrahmen, *angemessene Übergangsfristen* von mindestens 5 bis 8 Jahren einzuräumen, die den Kommunen als Aufgabenträgern und kommunalen Unternehmen als künftigen Wettbewerbern ausreichend Zeit lassen, sich auf ihre neuen Aufgaben einzustellen.
16. Für einen Übergangszeitraum muss sicher gestellt werden, dass die Finanzierung der Defizite des ÖPNV grundsätzlich auch durch das Ausnutzen von *Querverbundsmöglichkeiten* bei den kommunalen Unternehmen *erhalten* bleibt.
17. Eine künftige Wettbewerbsordnung darf nicht dazu führen, dass europaweit ein Konzentrationsprozess im Bereich der Verkehrsdienstleistungsunternehmen einsetzt, der neue oligopolistische Verhältnisse schafft und *kleinen und mittleren Unternehmen keine Chancen* lässt.

Forderungen an den Bund:

18. Der Bund muss das *Personenbeförderungsgesetz* an einen veränderten wettbewerbsorientierten Rahmen *anpassen*. Dazu zählt eine klare Definition der Funktion von *integrierten Nahverkehrsplänen als rechtsverbindliche Basis* für die Möglichkeit eines an Qualitäts- und Wirtschaftlichkeitskriterien ausgerichteten Ausschreibungswettbewerbs, der auch den Betrieb von Netzen und Teilnetzen vorsieht.
19. Der Bund sollte seiner bestehenden *Mitfinanzierungsverantwortung* auch künftig *nachkommen*. Neben der Sicherstellung der Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes zur Förderung der Infrastrukturinvestitionen bedarf es einer Sicherstellung der vom Bund an die Länder weitergeleiteten sogenannten Regionalisierungsmittel im Rahmen der Bahnreform.
20. Bei einem eventuellen rechtlichen Wegfall oder dem faktischen Ausfall der Finanzierungsmöglichkeiten durch Querverbundsmöglichkeiten bei den kommunalen Unternehmen muss

ein Ausgleich hergestellt werden. Für besonders betroffene Städte bedarf es einer *Soforthilfe durch Bund und Länder*.

Mittelfristig muss es eine *zusätzliche Finanzierungslinie* für die kommunalen Aufgabenträger geben, um die bestellten Verkehre und Infrastrukturbedarfe hinreichend finanzieren zu können. Dieses muss bei den finanzpolitischen Entscheidungen über die Aufteilung von öffentlichen Mitteln zwischen Bund, Ländern und Gemeinden beachtet werden.

21. Der Bund sollte das *Vergaberecht* dahingehend *überprüfen*, dass kommunale Unternehmen gegenüber privaten Mitwettbewerbern nicht schlechter gestellt werden.

Forderungen an die Länder:

22. In Hinblick auf einen wettbewerbsorientierten Ordnungsrahmen müssen die Länder im Rahmen ihrer Kommunalaufsicht und soweit erforderlich durch *Änderungen der Gemeindeordnungen* dafür Sorge tragen, dass *kommunale Unternehmen gleichberechtigt an* einem die Gemeindegrenzen überschreitenden *Wettbewerb teilhaben* können und notwendige Partnerschaften untereinander sowie mit privaten Unternehmen eingehen können.
23. Die Länder müssen ihre *Nahverkehrsgesetze* an einen veränderten wettbewerbsorientierten Ordnungsrahmen *anpassen* (siehe auch Änderung des PBefG auf Bundesebene). In den Nahverkehrsgesetzen sollte die *Zusammenarbeit* der kommunalen Aufgabenträger in flächendeckenden Verkehrsregionen festgeschrieben werden. Dabei sind die Erfordernisse einer Ländergrenzen überschreitenden *Zusammenarbeit* zu berücksichtigen. Die Zuständigkeit für die Bestellerfunktion im Schienenpersonennahverkehr sollte ebenfalls an die kooperierenden kommunalen Aufgabenträger gegeben werden.
24. Die Länder tragen die *Hauptverantwortung*, dass die kommunalen Aufgabenträger zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben der Daseinsvorsorge im Nahverkehr über *ausreichende Finanzierungsmittel* verfügen.

Forderungen an die Kommunen:

25. Die *Kommunen* als Aufgabenträger müssen sich zunehmend *als Besteller* begreifen. Kommunalpolitik muss die Aufgabe wahrnehmen, die *Ziele und Qualitäten* für ein attraktives Nahverkehrsangebot in ihrer Verkehrsregion *gemeinsam* mit den anderen Kommunen zu *definieren*. Diese Ziele müssen in verbindlichen Nahverkehrsplänen konkretisiert werden.
26. Um zu einer sachgerechten Aufstellung von Nahverkehrsplänen zu kommen, die zugleich auch Grundlage für die Ausschreibung von Verkehrsdienstleistungen und die künftige Entwicklung der erforderlichen Infrastruktur sein können, bedarf es entsprechender Planungskapazitäten, die durch den Aufgabenträger gesteuert werden müssen. Hierzu müssen *Entscheidungen* darüber getroffen werden, *wer künftig die Nahverkehrsplanung durchführt* und wie die Kenntnisse der eigenen Unternehmen dafür genutzt werden können.
27. Für den Infrastrukturbedarf und *zuschussbedürftige Verkehrsdienstleistungen* muss ein entsprechendes *Budget* vorgehalten werden.
28. Aus Sicht der Kommunen gibt es ein vitales Interesse, die *öffentlichen Verkehrsunternehmen* zu *erhalten*. Eigene Unternehmen bieten Möglichkeiten, direkt Einfluss auf das Angebot und die Verkehrspolitik zu nehmen, als dieses allein über Ausschreibungen und Pläne möglich ist. Kommunale Unternehmen bieten regionale Arbeitsplätze, stellen ein wichtiges Glied in der regionalen Wertschöpfungskette dar und können Gewinne für die Kommunen erwirtschaften, sind jedoch nicht allein profitorientiert.

29. Die kommunalen Verkehrsunternehmen müssen ihre *Angebote qualitativ verbessern* und durch entsprechende Maßnahmen ihre *Wirtschaftlichkeit erhöhen* und günstigere Kostendeckungsgrade erreichen. Die Verkehrsunternehmen müssen ihre Aufgaben effizienter bewältigen und Dienstleister und kundenorientiertes Unternehmen werden.
30. Damit die kommunalen Verkehrsunternehmen in einem Wettbewerbsmarkt bestehen können, kann es erforderlich sein, *Zusammenschlüsse* mit anderen kommunalen oder privaten Unternehmen *vorzunehmen*.

Forderung an die Tarifpartner:

31. Die Tarifpartner sind gefordert, im Rahmen der Tarifverhandlungen Sorge dafür zu tragen, dass ein *sozialverträglicher Weg zur Anpassung der Lohnkosten* an ein für alle Wettbewerber gleichermaßen geltendes Niveau bei gleichen Standards gefunden wird. Die in einigen kommunalen Unternehmen mit den Gewerkschaften einvernehmlich gefundenen Einzelösungen zeigen bestehende Handlungsspielräume auf.