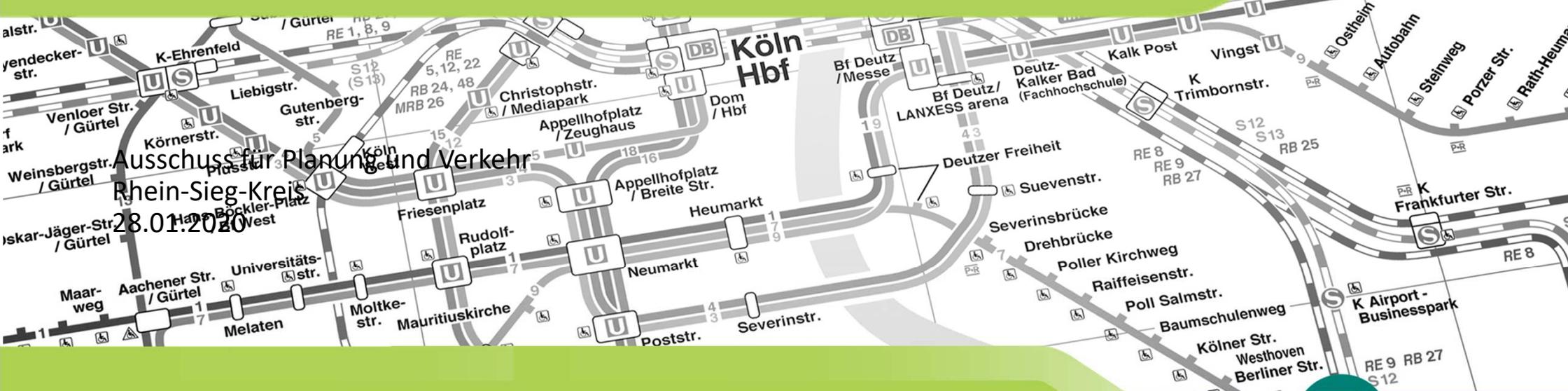
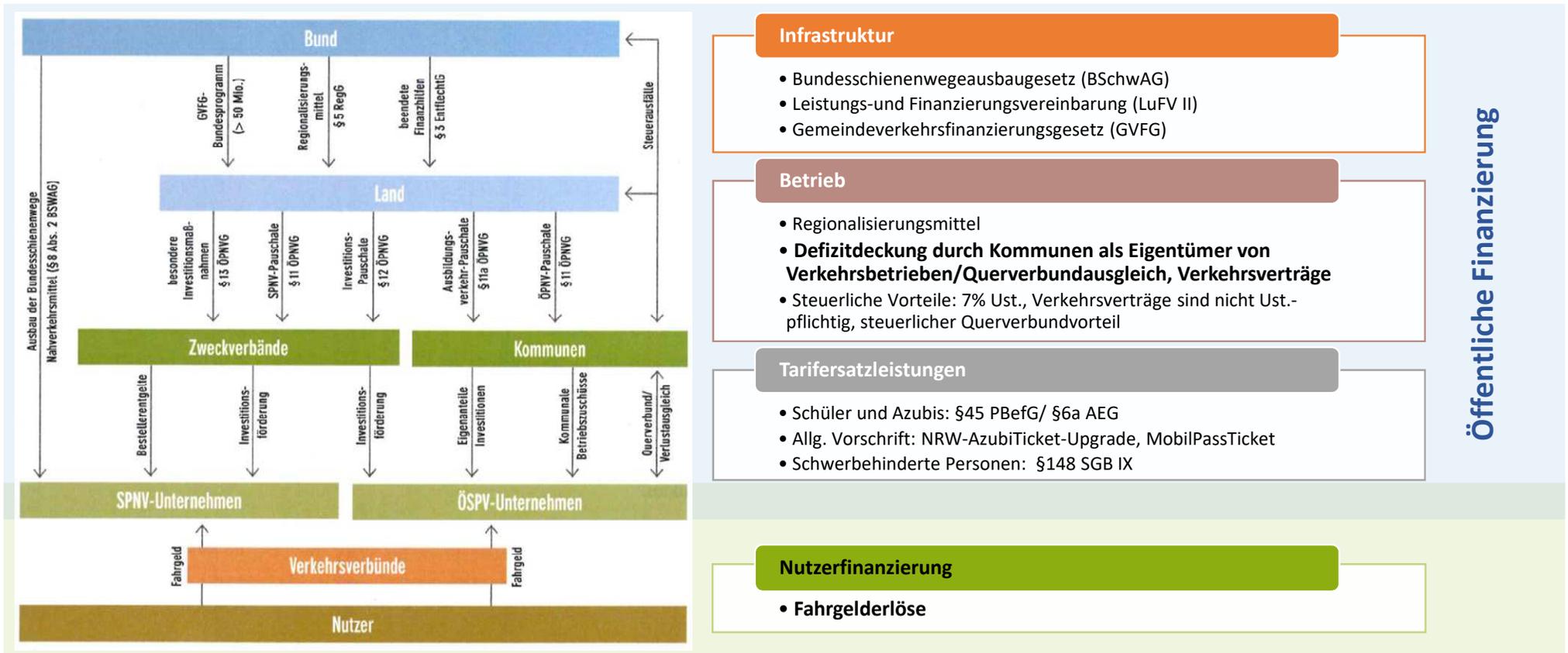


# ÖPNV-Finanzierung Verkehrsverbund Rhein-Sieg



Ausschuss für Planung und Verkehr  
Rhein-Sieg-Kreis  
28.01.2020

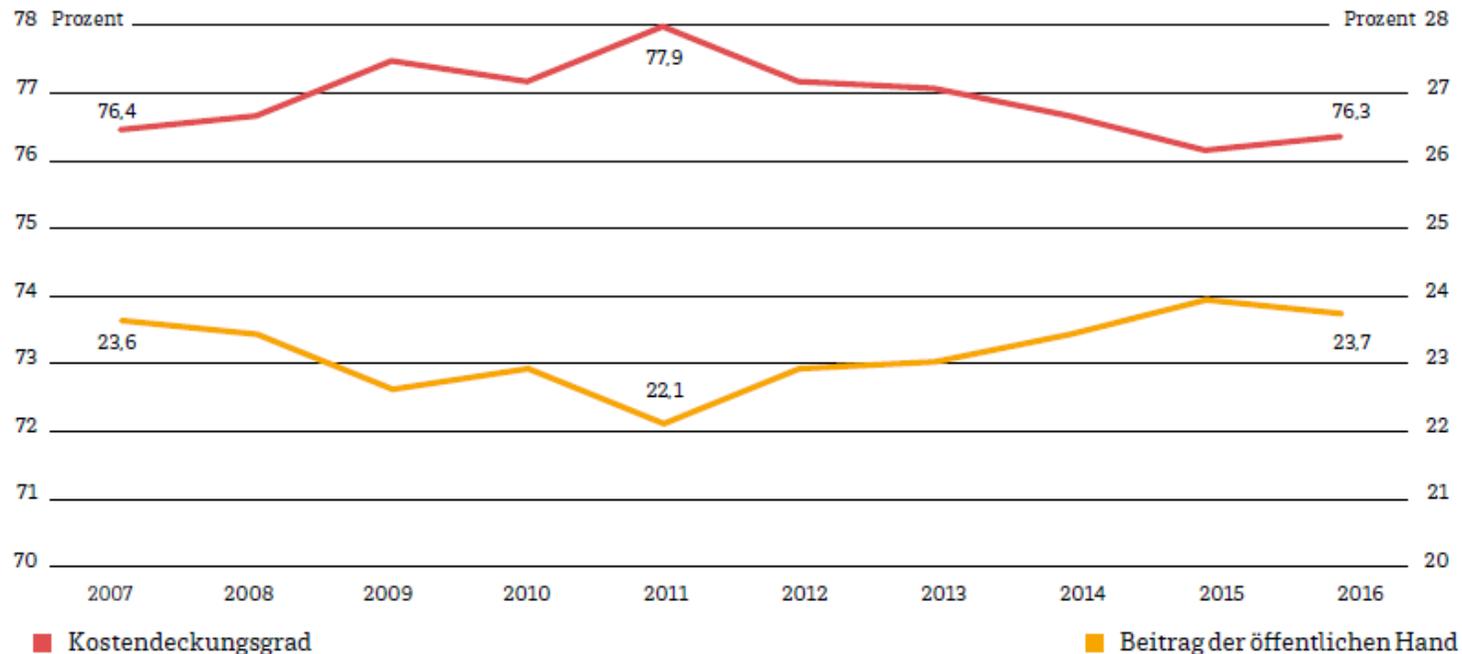
# Es gibt eine Vielzahl von Finanzierungsflüssen. Die Gebietskörperschaften Bund, Land und Kommunen sind involviert.



Enquetekommission Lantag NRW, 12/2016

# Durch Fahrgelderlöse werden nur knapp 76,3%\* der Betriebskosten der Verkehrsunternehmen gedeckt.

42 Kostendeckung durch die Verkehrsunternehmen und Beteiligung der öffentlichen Hand

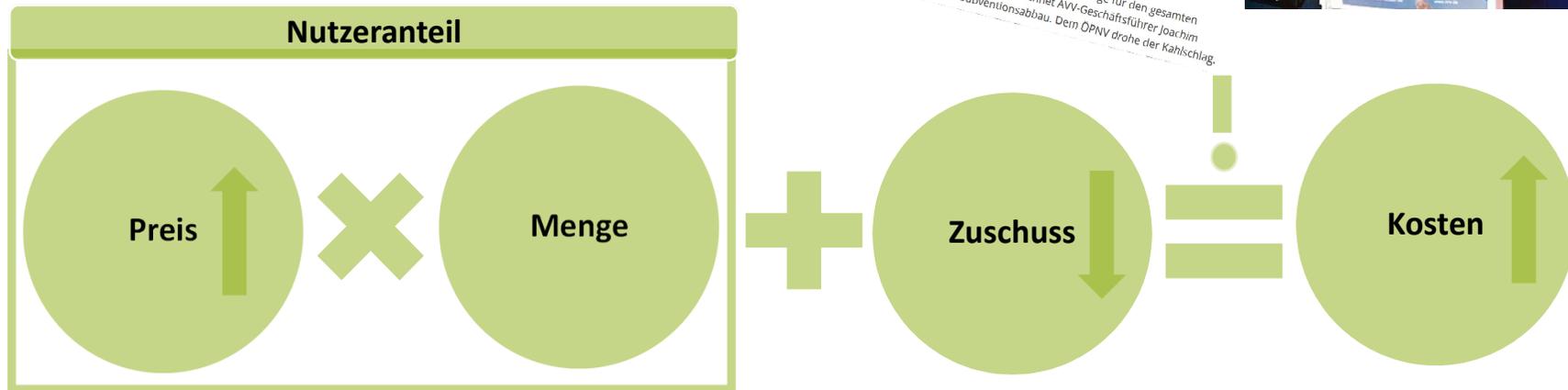


© VDV | Statistik 2017 | Quelle: VDV, Verbandserhebung „Erträge und Aufwendungen im Personennahverkehr“ der jeweiligen Jahre; Angaben ohne SPNV der DB-Gruppe.

\* Angaben ohne SPNV der DB-Gruppe

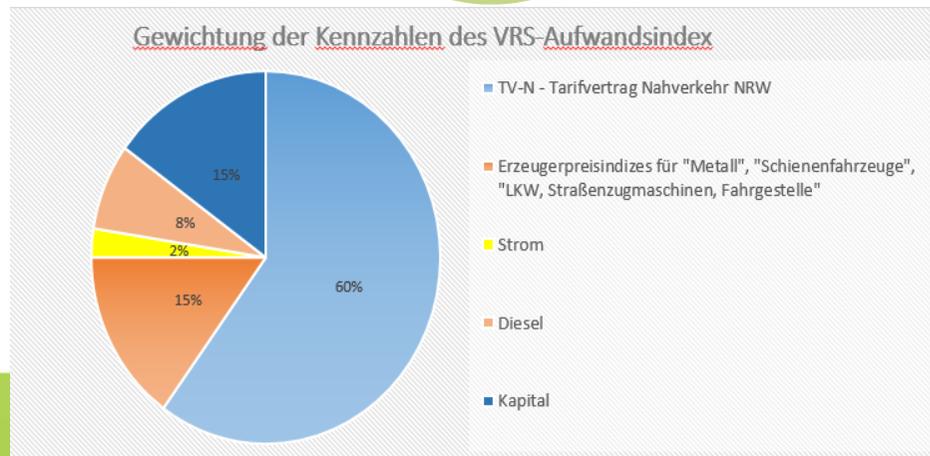
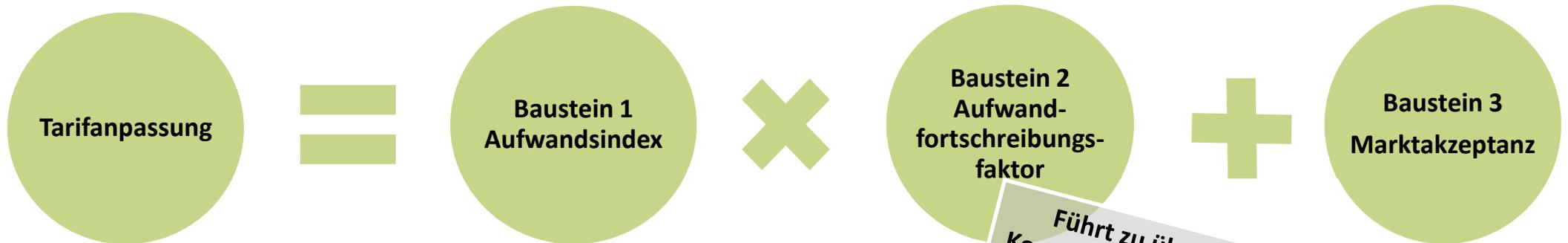
Das hat den ÖPNV der letzten 16 Jahre in Deutschland geprägt: Zuschussbedarf senken !

= Nutzerfinanzierung ausbauen oder Angebot reduzieren!



# Nutzerfinanzierung abgebildet im Tariffortschreibungssystem (gem. Satzung) des VRS:

Erhalt des Angebotes, Zuschüsse stabilisieren, Marktakzeptanz wahren



Führt zu überproportionalen Kostensteigerungen, stabilisiert den Zuschussbedarf der Kommunen

# Tarifjahr 2020 – Herausforderungen und Zielkonflikte im März 2019

RP ONLINE

NRW POLITIK SPORT PANORAMA KULTUR

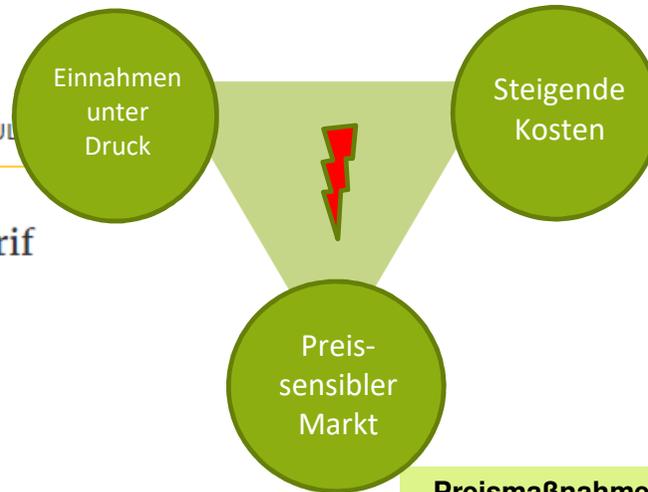
Maßnahmen für bessere Luft in Städten

## Bund will Nahverkehr zum Nulltarif

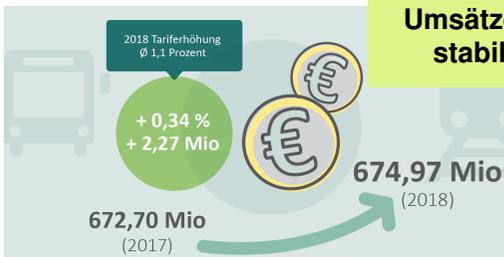
14. Februar 2018 um 10:01 Uhr | Lesedauer: 3 Minuten



Quellen:  
VVS, VRS, HR Info, Kaptn,  
SpiegelOnline, Zeitonline



Umsatzentwicklung gesamt  
In Mio. €



Preismaßnahme 2018  
nicht realisiert ->  
Umsätze 2019 wieder  
stabilisiert (+4%)

Kosten der Mobilität

Preise für Bus und Bahn steigen viel schneller als fürs  
Autofahren

Pendler sollen Bus und Bahn nutzen  
Nahverkehr steigen laut dem Statist

	2014	2015	2016	2017
<b>Autokostenindex</b> (Kosten für Anschaffung, Kraftstoff, Ersatzteile, Versicherung)	-0,80%	-2,00%	+2,80%	+2,90%

Süddeutsche Zeitung

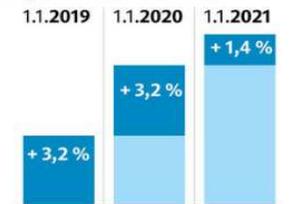
SZ.de Zeitung Magazin  
Contra Elektrobusse: Der Fahrgast zahlt das  
Experiment

Öffentlicher Nahverkehr

## Deutsche wünschen sich mehr Busse und Bahnen

### TARIFERGEBNIS IM ÜBERBLICK

Lohnsteigerung (Laufzeit 33 Monate)



Erhöhung des Mindestbetrag	mind. 100 Euro	mind. 90 Euro	mind. 50 Euro
Auszubildende	50 Euro mehr	50 Euro mehr	
Krankenpflege (Unikliniken)	zusätzlich 120 Euro monatlich mehr		
Lehrer	Erhöhung der Angleichungszulage für Lehrkräfte um 75 auf 105 Euro zum Anfang 2019		
Neueinsteiger	rund 11 Prozent mehr (in allen 15 Entgeltgruppen)		

dpa-29899

Quelle: Verdi/dbb



# Für einen kostenlosen ÖPNV im VRS-Raum müsste mit Kosten von knapp 1 Mrd. Euro pro Jahr gerechnet werden!

Position	Belastung
Wegfall von Einnahmen	680 Mio. €
Bisher fließende Zuschüsse*	211 Mio. €
Kurzfristig umsetzbare Entlastungsmaßnahmen**	120 Mio. € + X
<b>Gesamtkosten</b>	<b>1.011 Mio. € + X</b>

## Maßnahmen aus der VRS-Kapazitätsstudie

SPNV	ÖSPV
Zusätzliche Expressbuslinien	Taktverdichtungen
Erhöhung des Platzangebotes durch zusätzliche Traktion	Einsatz größerer Fahrzeuge (Gelenkbusse)
Busparallelverkehre	Veränderungen im Linienverlauf
	Einsatz von Expressbussen

\* Geschätzter Wert auf Basis folgender Annahmen:

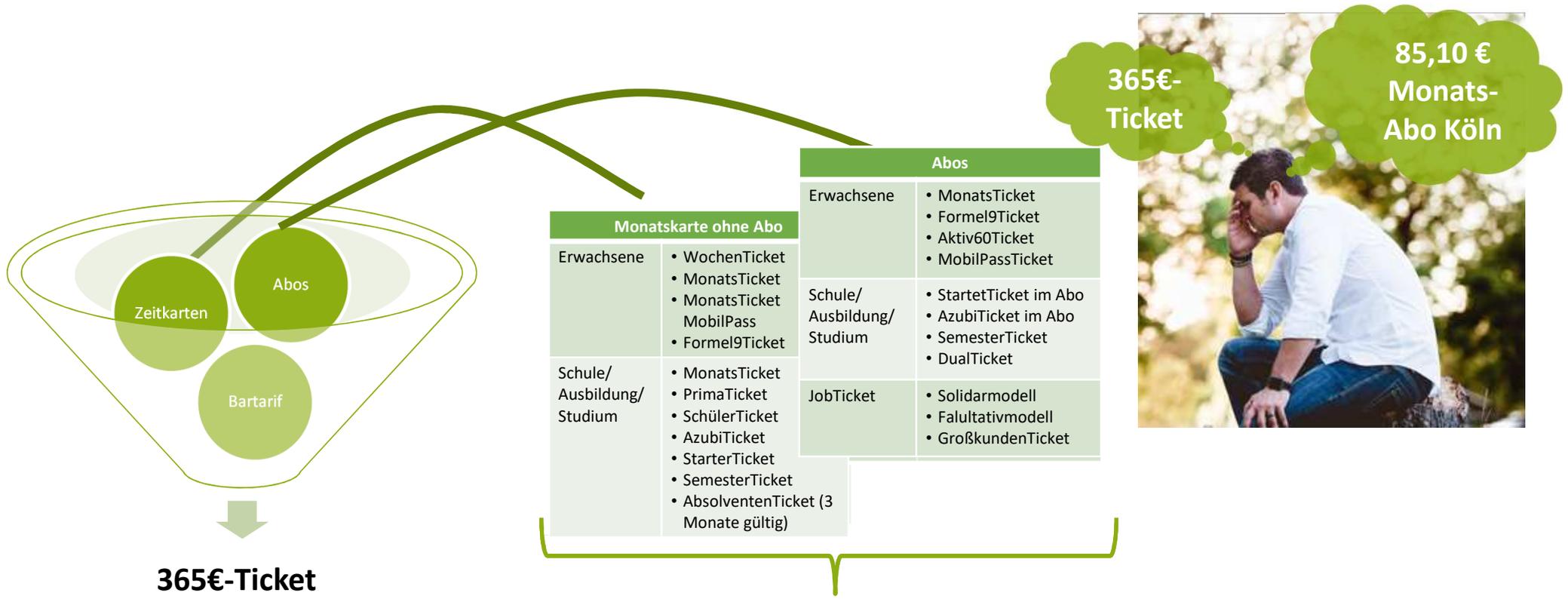
Aufwände der VU = VRS-Einnahmen / Kostendeckungsgrad

Zuschüsse der Kommunen = Aufwände der VU – VRS-Einnahmen

Angenommener Kostendeckungsgrad (KDG): bundesweiter KDG der VDV-Mitgliedsunternehmen von 76,3%

\*\* 120 Mio. € wurden im Rahmen des VRS-Gutachtens *Untersuchung zu kurzfristigen Kapazitätssteigerungen im VRS-Raum* als Kostenuntergrenze ermittelt

# Das 365,-€-Ticket würde für den VRS ca. 200 Mio. €/Jahr zusätzlich kosten!



ca. 200 Mio. € / Jahr!

# Tarifanpassungsvorschlag 2020 durch das aktuelle Indexverfahren mit dem vereinbarten Übertrag aus 2019

Verkehrsunternehmen:  
Setzen Tarif und dessen  
Fortschreibung fest

Baustein 1			Anteil	Anteil	01.01.2020/ 30.01.2019
	<b>Personal</b>	TV-N	60,0%	100%	2,85%
	<b>Material</b>	GP 09-24, GP 09-29104, GP 09-302 zu je einem Drittel	15,0%	100%	2,10%
	<b>Energie</b>	Strom		25%	3,74%
		Diesel	10,0%	75%	11,57%
	<b>Kapital</b>	Abschreibungen	15,0%	100%	3,77%
	<b>Aufwandsindex</b>				3,55%
<b>Baustein 2</b>	<b>Aufwandfortschreibungsfaktor</b>				1,31
	<b>Tarifanpassungsvorschlag</b>				4,66%

+ 1,1 % Übertrag  
2019

Verbandsversammlung:  
Kann festlegen, dass  
Tariffortschreibung nicht  
angewendet wird

**Ausgleichspflicht!**

## Wenn der Zweckverband einer Tarifierhöhung nicht zustimmen würde? Dann wird er ausgleichspflichtig -> Doppel-0-Runde 2020/21: 48 Mio. €

- Der Ausgleichsbetrag berechnet sich gem. Satzung § 14 (9) wie folgt:

$$\text{Ausgleich} = \text{Einnahmen}_{\text{ohne pol. Höchstarif}} - \text{Einnahmen}_{\text{mit pol. Höchstarif}}$$

- Hätte der Zweckverband der Preiserhöhung für **2020** nicht zugestimmt, besteht Ausgleichspflicht:

$$\begin{aligned} \text{Ausgleich}_{2020} &= \text{Menge}_{2020} * \text{Tarif}_{2019} * (1 + \text{Aufwandsindex}) - \text{Einnahmen}_{2020} \\ 680 \text{ Mio. €} * (1 + 0,0355) - 680 \text{ Mio. €} &= \mathbf{24 \text{ Mio. €}} * \end{aligned}$$

- Verzicht auf Tarifierhöhungen für die Jahre **2020 und 2021** :  $24 \text{ Mio. €} * 2 = \mathbf{48 \text{ Mio. €}}$
- Die Kommunalen Verkehrsunternehmen (75% der Verkehrsleistung) würden über die öffentlichen Dienstleistungsaufträge kompensiert. Der SPNV (24%) und eigenwirtschaftliche Verkehrsunternehmen (1%) würden über eine kommunale Umlage kompensiert

\* Annahme hierbei: in den Jahren 2020 und 2021 wird die gleiche Menge abgenommen.

# 4,1 Mio. € würden den Rhein-Sieg-Kreis die unterlassenen Tarifmaßnahmen in den Jahren 2020 und 2021 kosten.

## Kompensation der kommunalen Verkehrsunternehmen

Verkehrsunternehmen	Ausgleich ÖDA, Basis EAV-Anteil KVV
SWBV	6.684.000
KVB	20.087.000
wupsi	2.159.000
BSM	106.000
REVG	1.230.000
SVE	261.000
OVAG	1.219.000
RVK	1.697.000 davon 12,5%*
RSVG	2.142.000
Stadtwerke Brühl	144.000
Stadtwerke Hürth	257.000
Stadtwerke Wesseling	13.048

## Kompensation des SPNV und der eigenwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen

Kommune	Anteil	Umlage in €
Stadt Bonn / SWB	10%	1.190.000
Stadt Köln / KVB	25%	2.975.000
Stadt Leverkusen / wupsi	5%	595.000
Stadt Monheim a. Rhein /BSM	5%	595.000
Rhein-Erft-Kreis / REVG	15%	1.785.000
Kreis Euskirchen / SVE, RVK	5%	595.000
Oberbergischer Kreis / OVAG	10%	1.190.000
Rheinisch Bergischer Kreis / wupsi, RVK	10%	1.190.000
Rhein-Sieg-Kreis /RSVG, RVK	15%	1.785.000

### Prämissen:

- Ausgleichsmechanismus ist noch festzulegen, Annahme basiert auf Schlüssel zur ZV-Finanzierung gem. 10. Änderungssatzung vom 27.11.2017
- Alle KVV werden über öffentliche Dienstleistungsaufträge (öDla), Betrachtungszeitraum 2 Jahre
- Keine Betrachtung ein- und ausbrechender Verkehre

\* Annahme: das zusätzliche Defizit der RVK verteilt sich gemäß Beteiligungsverhältnis der Gesellschafter

# Unter Abwägung aller Faktoren ist für die Jahre 2020 und 2021 ein Kompromiss gefunden worden.

Die Verbandsversammlung stimmt:

- a. dem Vorschlag zur Tariffortschreibung mit einer durchschnittliche Tarifierhöhung zum 01.01.2020 in Höhe von 2,5% und zum 01.01.2021 in Höhe von 2,5% bei Konstanthalten des Bartarifes
  
- c. Die Verbandsversammlung bekräftigt den fraktionsübergreifenden Beschluss vom 05.10.2018 zur Weiterentwicklung des Tariffortschreibungsverfahrens, sowie des Finanzierungssystems des VRS-Tarifes durch die VRS GmbH. In diesem Zusammenhang erwartet die Zweckverbandsversammlung eine ausreichende Finanzausstattung der Kommunen durch Bund und Land.



**Auftrag VV ZV VRS:**  
**Überprüfung und  
Aktualisierung des  
Preisfindungsverfahrens  
und des  
Finanzierungssystems**

# Das Zeitalter der Nutzerfinanzierung scheint zu Ende! Die Finanzierung des VRS-Tarifs ist entsprechend anzupassen = Mehr öffentliche Mittel!

- **Anpassung der Zweckverbandssatzung**

- Insbesondere des § 14 „Allgemeine Vorschrift über die Anwendung des Gemeinschaftstarifs“, um dein modifiziertes Tariffortschreibungsverfahren rechtsverbindlich abzubilden, die Vorschrift anwendbar zu machen, Mechanismen zum Ausgleich rechtssicher festlegt

➔ Umlageverfahren für nichtrealisierte Tarifmaßnahmen

- **Modifikation des Tariffortschreibungsverfahrens**

- Überprüfung Bausteine 1 und 2 ggf. mehr Branchennähe und Regionalbezug
- Baustein 3 (Marktkomponente) konkretisieren, ausbauen inkl. Integration brancheninterner und -externer Benchmarks
- Entwickeln eines weiteren Bausteines 4 „Transparenz“, der die wirtschaftlichen Folgewirkungen von Fortschreibungsmaßnahmen transparent darstellt

**Möglichkeiten der Finanzierung, wir haben bereits verschiedene Optionen eruiert.**

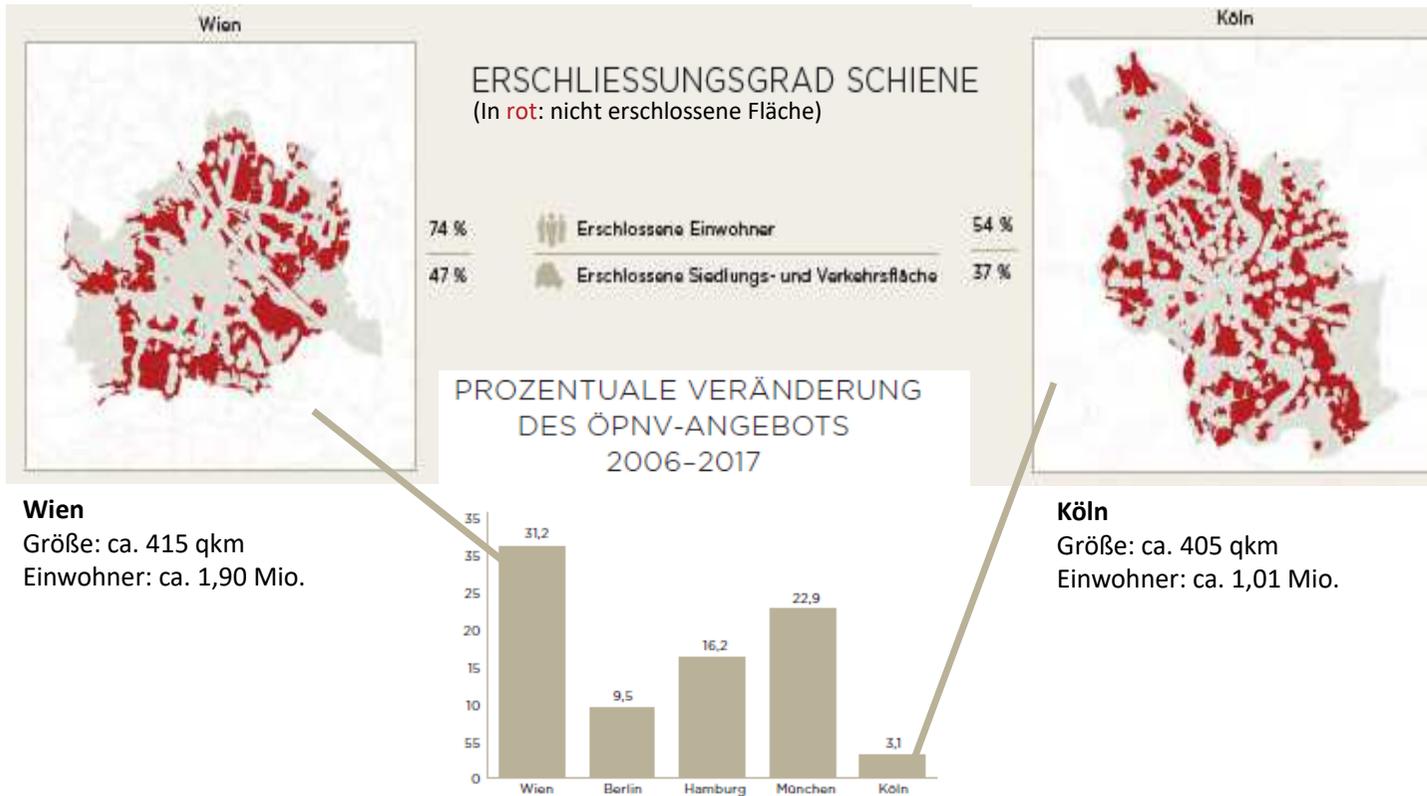
und:

*There is no such thing as a free lunch*

Wofür wollen wir knappe Mittel einsetzen?

Was ist die beste Verwendungsrichtung?

# Wiener Modell - Erfolgsmodell urbaner Verkehrspolitik ist weit mehr als ein 365,- €-Ticket, Zuschuss ÖPNV durch die Stadt Wien ca. 500 Mio. €/Jahr \*

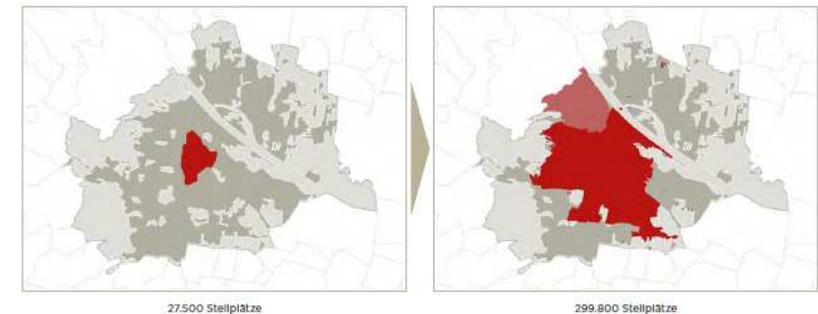


\* 2017: Beauftragung Wiener Linien für 15 Jahre zu 7.400 Mio. €, davon ca. 330 Mio.€ Betriebskostenzuschuss/Jahr, jährl. Evaluation  
Beispiel 2013: 715 Mio € für Invest. und Betrieb, davon ca. 80 Mio € vom Bund

# Parkraumbewirtschaftung als faire und verursachergerechte ÖPNV-Finanzierungsquelle

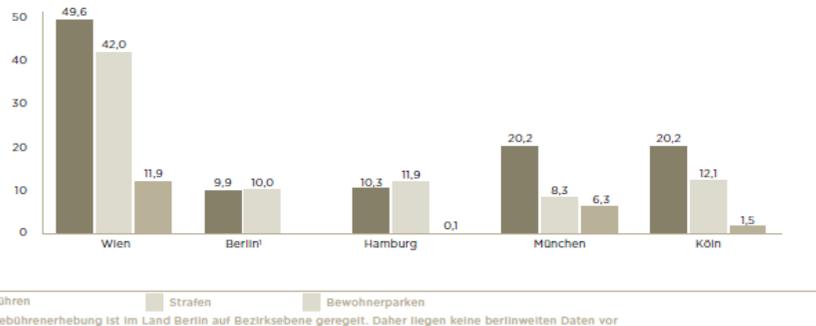


ENTWICKLUNG DER BEWIRTSCHAFTETEN STADTBEZIRKE IN WIEN 1995-2018

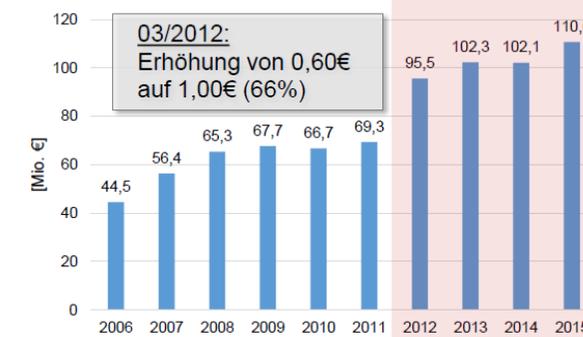


EINNAHMEN DURCH PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG PRO EINWOHNER NACH STÄDTEN

In rot: bewirtschaftete Zone



Parkometerabgabe in Wien (2006 - 2015)

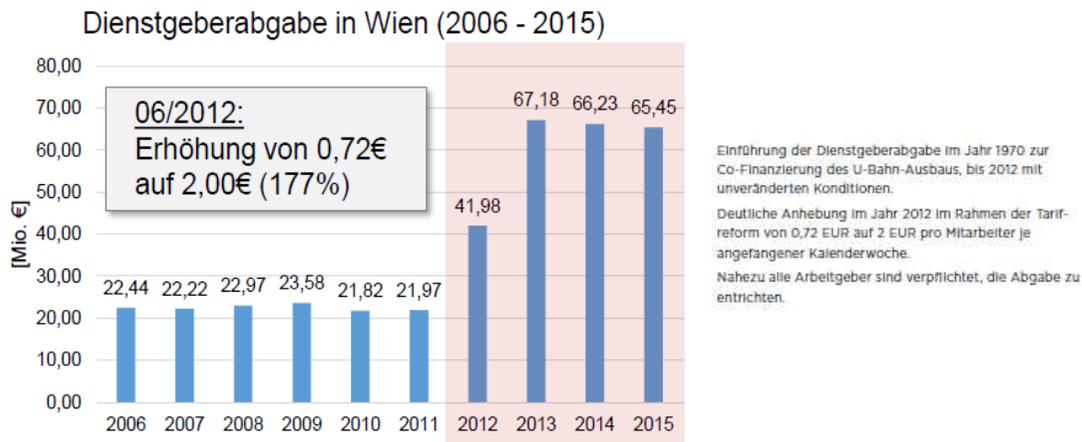


Quelle: Civity

# Nutznießerfinanzierungsmodelle zur Finanzierung eines modernen nachhaltigen ÖPNV-Systems am Beispiel Wien

-> Gesetzliche Grundlagen für Deutschland sind zu schaffen!

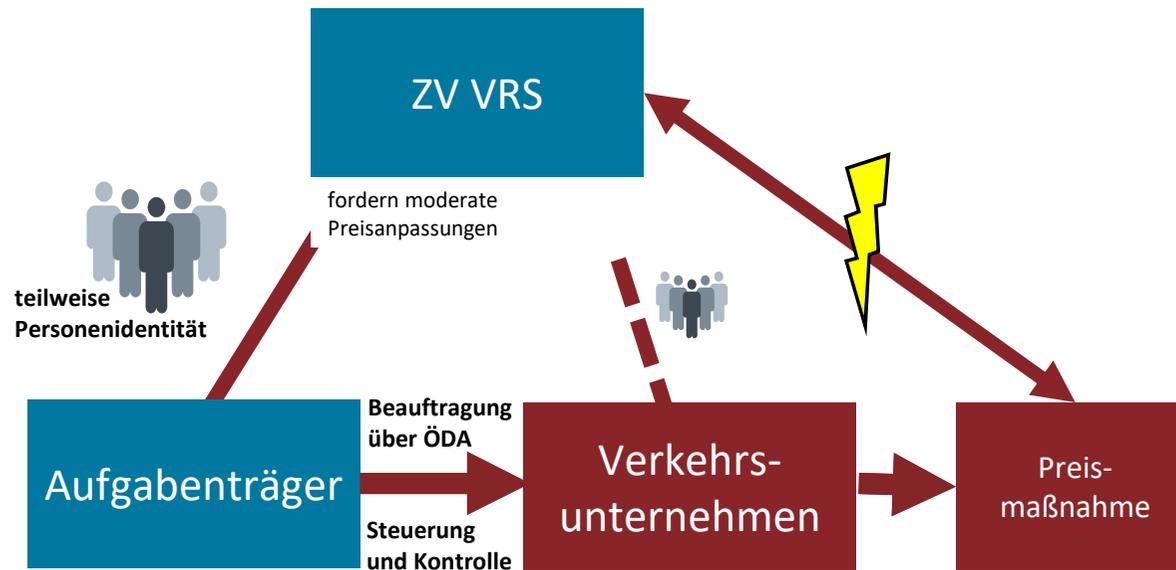
ENTWICKLUNG DER EINNAHMEN AUS DER DIENSTGEBERABGABE  
2006-2018



## Nutznießerfinanzierung

- Einbindung von
  - Handel
  - Immobilienwirtschaft
  - Arbeitgeber
- Citymaut
- ...

# Politische Zielstellung und Beschlusslagen der Gremien sind nicht konsistent.



- Umfassende verkehrspolitische Strategie (mit Schwerpunkt auf Angebotsausbau) im Verbundraum
- Mehr Mittel für den ÖPNV generieren
- **Verkehrspolitische und haushaltspolitische Zielstellungen klären und konsistent abbilden**

## Verkehrspolitik:

- Nahverkehrsplan
- Gutes ÖPNV-Angebot
- moderate Tarife
- Gestaltungsrecht beibehalten



## Haushaltspolitik:

- Haushaltsplan
- Defizitsenkung

- Tarifgestaltungsrecht
- Wirtschaftlichkeit
- Anreize aus ÖDA/Haushaltsvorgaben

Hintergrund: Die Auftragsträger, die Kreise und kreisfreien Städte, entsenden Mitglieder in die Verbandsversammlung. Die Auftragsträger beauftragen und steuern somit die Verkehrsunternehmen. Zusätzlich besetzen die Auftragsträger die Aufsichtsgremien der kommunalen Verkehrsunternehmen.

# Widerstehe der populären Versuchung, den 3. Schritt vor dem 1. Schritt zu machen!

- Fahrpreise im ÖPNV sind nur **eine** Einflussgröße unter vielen
- Die Folgen von Fahrpreisänderungen sind meist geringer als die Wirkungen im Verkehrsangebot oder demografische Änderungen
- Fahrpreissenkungen sind besonders wirkungsvoll:
  - bei einem sehr guten ÖPNV-Angebot mit freien Kapazitäten mit einem großen noch nicht ausgeschöpften Potenzial
  - bei steigenden Preisen und gleichzeitigen Restriktionen für den Autoverkehr
  - Bei weiteren Maßnahmen, die die Wirkrichtung verstärken, z.B.: Informationssysteme, Beratung, Mobilitätsmanagement, Multimodalität
- Drei Schritte zum Erfolg:
  1. Angebot und Infrastruktur ausbauen, hierfür die Finanzierung sichern
  2. Restriktionen für den Autoverkehr umsetzen
  3. Begleitende Tarifmaßnahmen

## ÖPNV-Finanzierung Teil 2

Dr. Norbert Reinkober, Geschäftsführer  
Nahverkehr Rheinland | Verkehrsverbund Rhein-Sieg

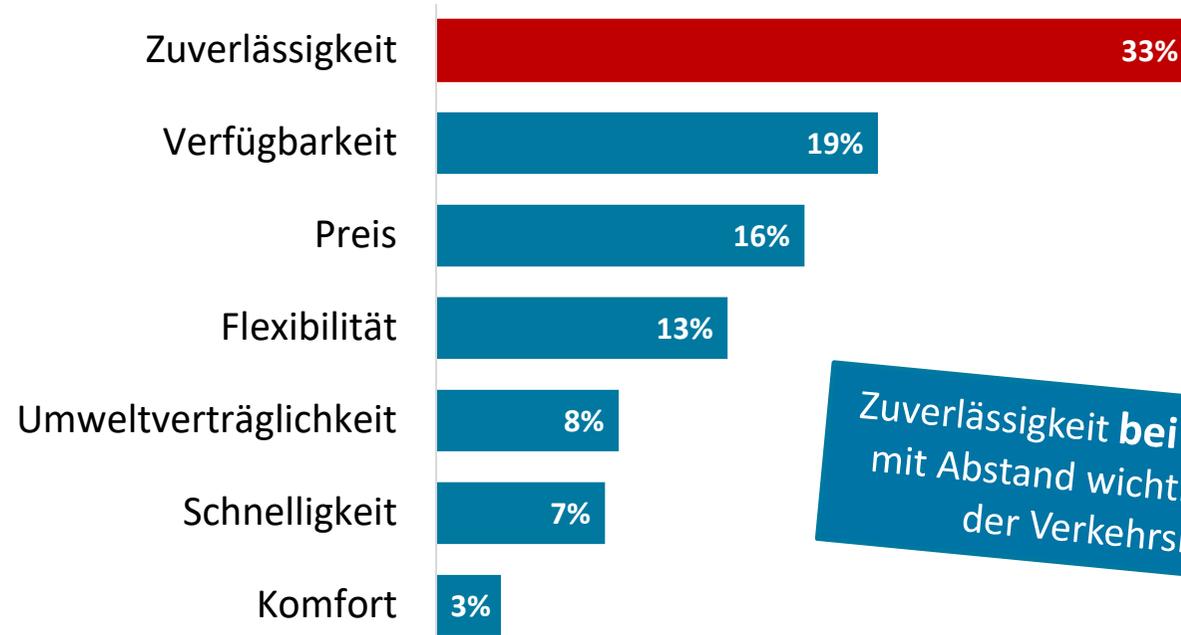


# Erste Auswertung der Kundenbefragung im NVR-Raum aus dem Jahr 2019



Fotos: Smilla Dankert

„Und welcher Aspekt ist für Sie der wichtigste?“



**Zuverlässigkeit bei allen Befragten mit Abstand wichtigster Aspekt bei der Verkehrsmittelwahl**

n = 5.619 Interviews

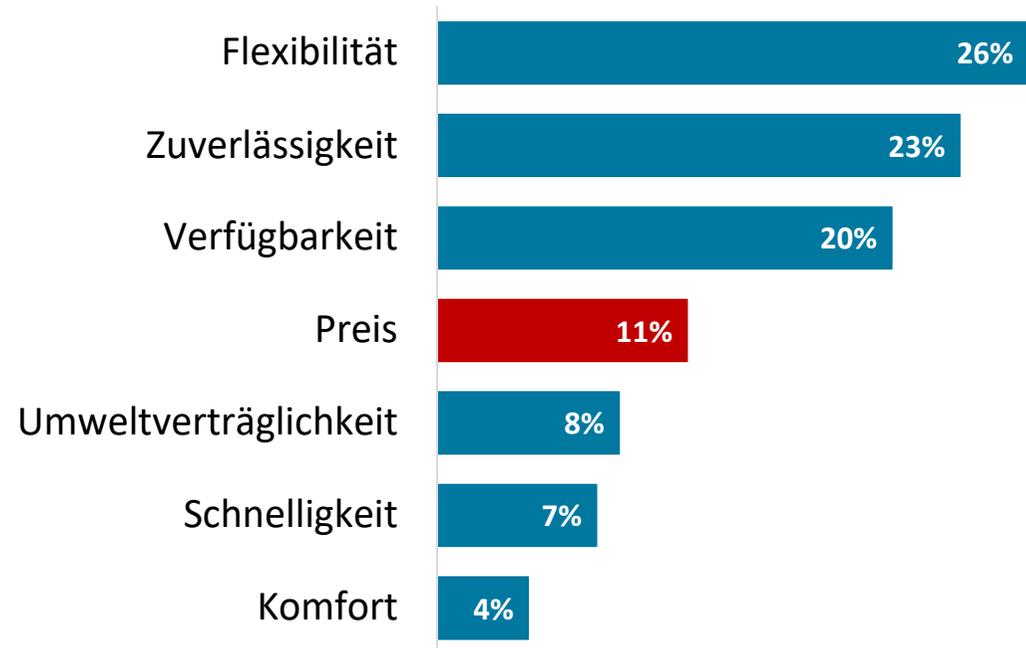
# Preis nur für jeden 10ten Nicht-Nutzer ein wichtiger Aspekt bei der Verkehrsmittelwahl

Flexibilität und Zuverlässigkeit  
machen den ÖPNV attraktiv



Foto: Smilla Dankert

„Und welcher Aspekt ist für Sie der wichtigste?“



n = 5.619 Interviews

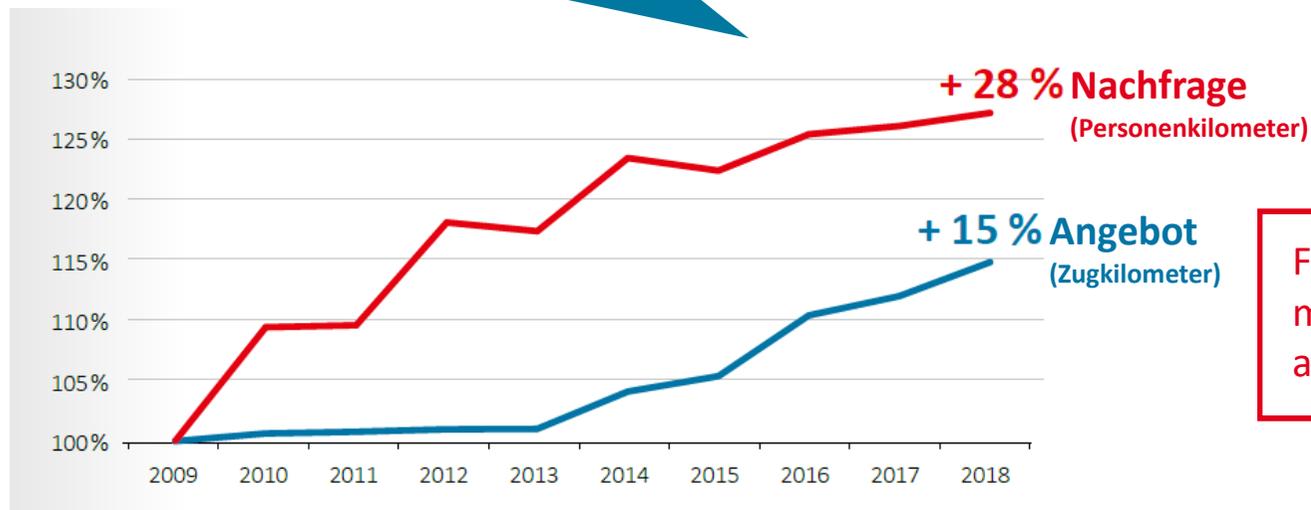


## Engpass auf der Schiene

Im südlichen Nordrhein-Westfalen rund um Köln, Bonn und Aachen hat der Nahverkehr Rheinland (NVR) das Angebot im Regional- und S-Bahn-Verkehr seit 2009 um 15% gesteigert. Im gleichen Zeitraum legte die Nachfrage um fast das Doppelte zu (28%).

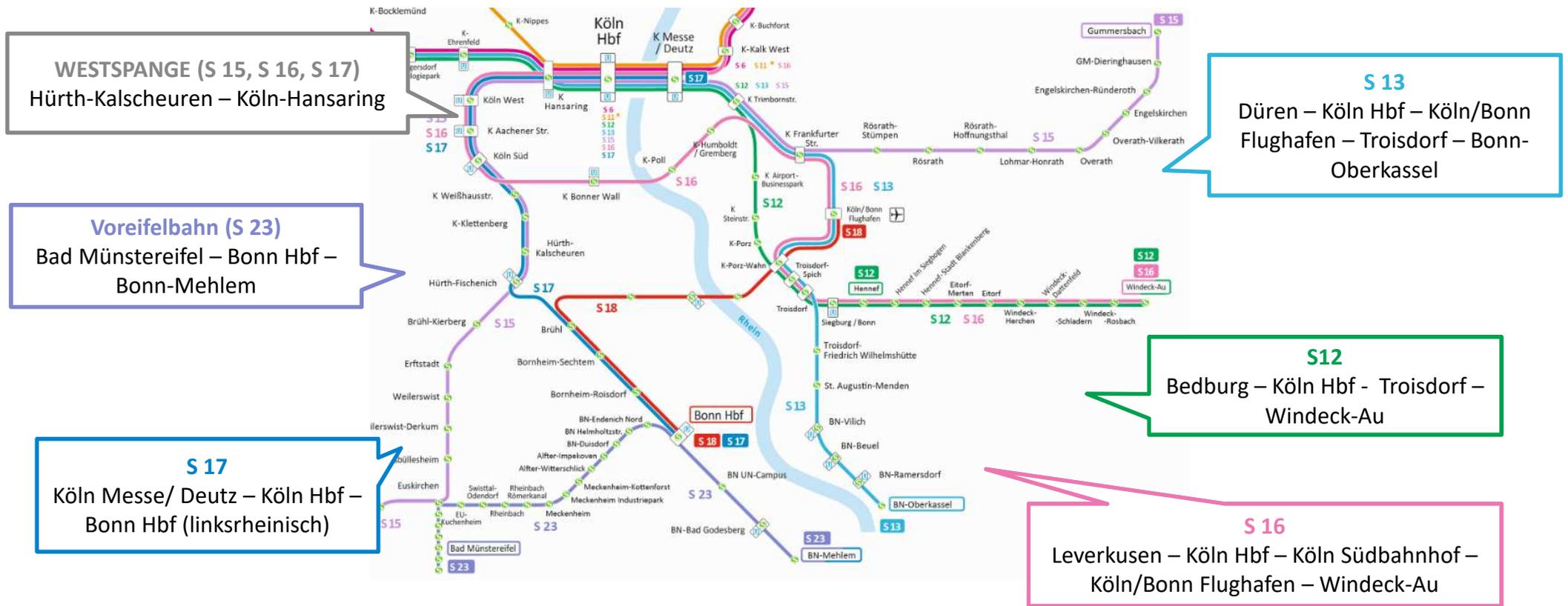
2017: 28% mehr  
Verspätungen bei der  
S-Bahn!

Besonders die Nachfrage der S-Bahn steigt. Von 2015 auf 2016 gab es im Kernbereich des Knoten Köln einen Zuwachs von 7,6%!



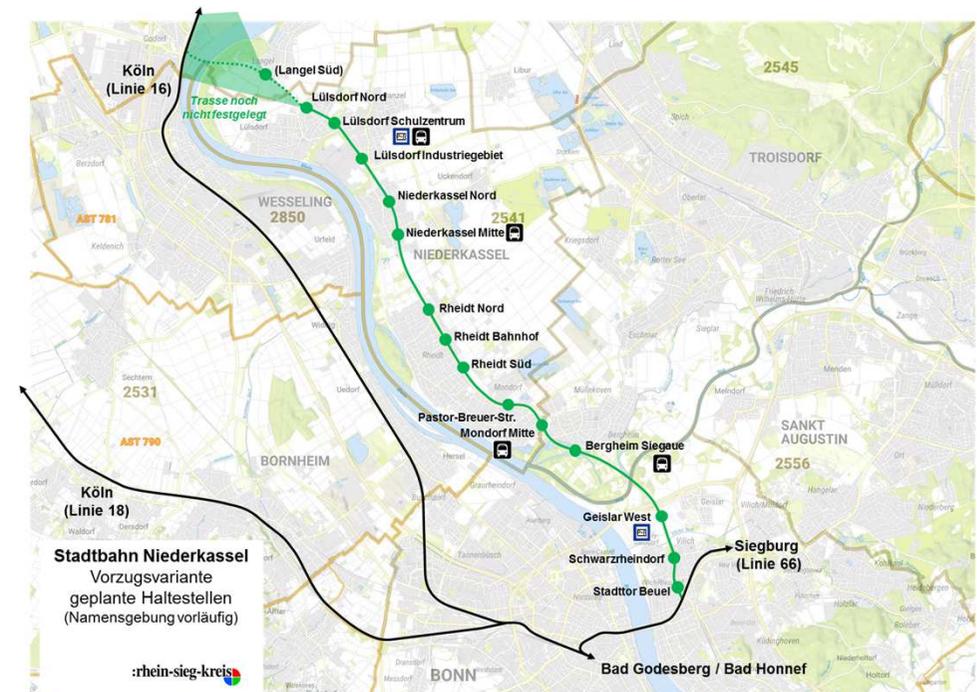
Für eine Angebotssteigerung muss die Schieneninfrastruktur ausgebaut werden!

# S-Bahn-Ausbau Knoten Köln



## Infrastrukturmaßnahmen im ÖPNV, u.a.

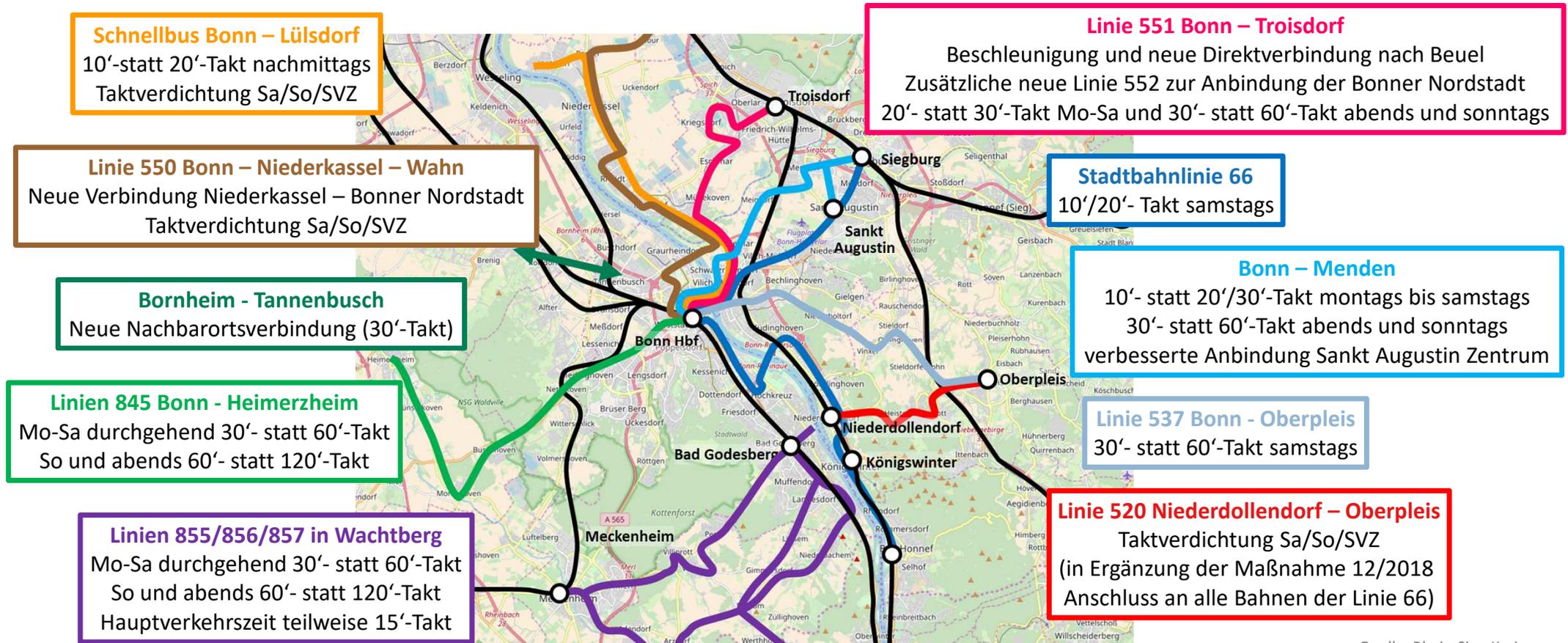
- **Neubau** rechtsrheinische Stadtbahn
- **Zweigleisiger Ausbau** der Stadtbahnlinie 18
- Erneuerung Stellwerkstechnik Linie 18



Quelle: Rhein-Sieg-Kreis

Neben der Infrastrukturfinanzierung muss auch die Betriebskostenfinanzierung abgesichert sein

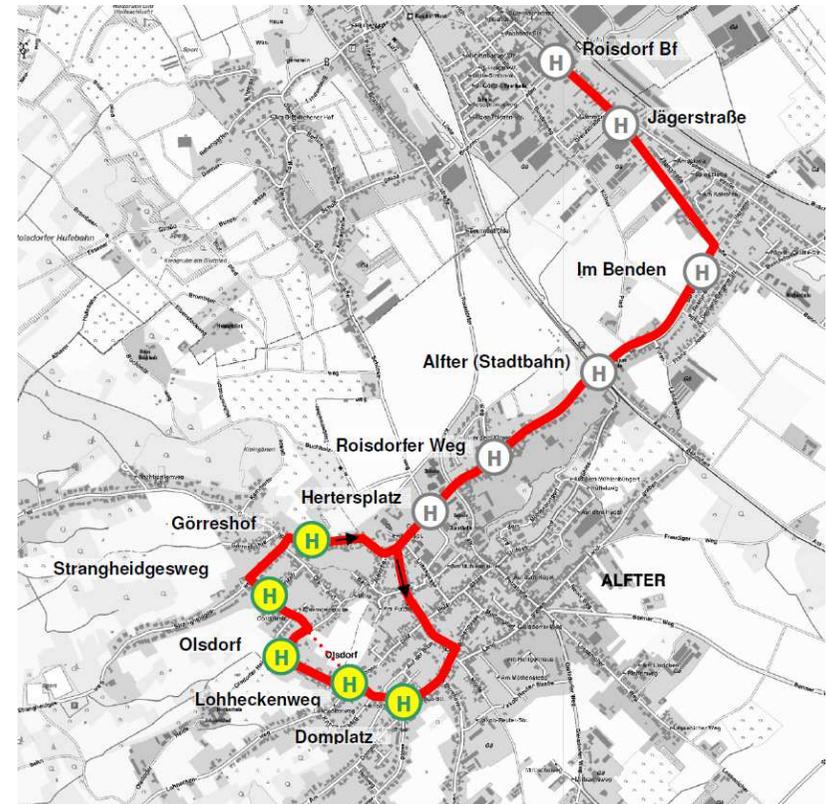
# Angebotsverbesserungen ÖPNV Bonn / Rhein-Sieg



Quelle: Rhein-Sieg-Kreis

## Daseinsvorsorge im Rhein-Sieg-Kreis

- Maßgeschneiderte Lösungen je Kommune
- Differenzierte Bedienung von Anruf-Sammel-Taxi bis Schnellbus
- Bsp. Kleinbus Alfter



Quelle: Rhein-Sieg-Kreis

# Perspektive Schnellbus

## NVR-Förderrichtlinie 11/2019

- Definition landesbedeutsamer Linien
- Definition von Angebotsstandards (Takt, Schnelligkeit, Fahrzeuge etc.)
- Organisation verbleibt beim ÖPNV-AT
- Standarderfüllung → Betriebskostenförderung

## TO DO für RSK / RSVG / Stadt Hennef

- Identifizierung förderfähiger Relationen
- Fahrzeugneubeschaffung
- Infrastrukturausbau (Busbevorrechtigung!)
- Finanzierung  $\Delta$ -Betriebskosten

---

Städtische Schnellbussysteme – flexibel, aufwandsarm, attraktiv

---

Die Potenziale des Busses für Luftreinhaltung und Klimaschutzziele nutzen

---





## Bahn- und Bushaltestellen werden barrierefrei ausgebaut, neugebaut oder modernisiert, u.a.

- RB 23: Neubau PU mit Zugangstreppen, Aufzügen u. Rampen, Aufhöhung und Ausstattung Hausbahnsteig am Bahnhof Meckenheim (bereits realisiert)
- Barrierefreier Ausbau von Stadtbahn- und Bushaltestellen entsprechend der Ausbauprogramme der Städte und Gemeinden in Zusammenarbeit mit dem Rhein-Sieg-Kreis, u.a. Haltestelle Clemens-August-Straße in Königswinter
- Dynamische Fahrgastinformation an zahlreichen Bushaltestellen, u.a. in Bad Honnef und am Bahnhof Eitorf
- Stadtbahnhaltestellen auf der Linie 16



Fotos: Smilla Dankert



## Nur wenn Mobilitätsangebote gut vernetzt sind, bieten sie eine attraktive Alternative zum eigenen Pkw



- Fahrradabstellanlagen Bike-Sharing
- Car-Sharing
- Bus & Bahn etc.



## Grundelemente einer Mobilstation: Stehle, Wetterschutz, B+R



**mobilstation**

Stadt und Stadtteil  
Standort Straße / Platz

- Hahnesielle  
Standortname  
120 m
- Leihradstation  
Standortname  
85 m
- TAXI  
Standortname  
150 m
- Ladestation  
Standortname  
200 m
- Carsharing-Station  
Standortname  
100 m
- Bahnhof  
Standortname  
50 m

Logo Partner      Logo Kommune



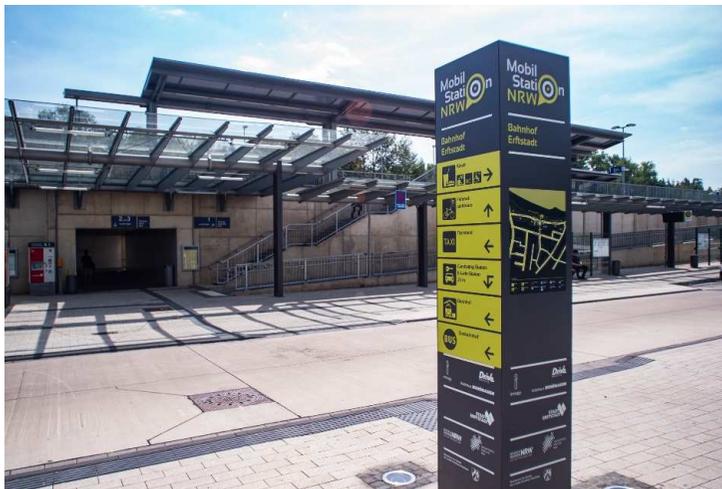


## Weitere mögliche Ausstattungsmerkmale





## Neubau, Ausbau oder Erweiterung von Mobilstationen, P+R-/B+R-Anlagen, z.B.



Fotos: Smilla Dankert

- Mobilstationen-Strategiekonzept Rhein-Sieg-Kreis
- P+R-Konzept Nahverkehr Rheinland
- P+R-Palette am Bahnhof Windeck-Schladern
- Parkhauserweiterung P+R Parkhaus am Bahnhof Hennef-Mitte inklusive B+R
- Errichtung einer P+R-/B+R-Anlage inkl. Busverknüpfung am neuen Haltepunkt Rheinbach Römerkanal
- Neubau P+R-/B+R-Anlage und Buswendeschleife am Bahnhof Odendorf
- P+R/B+R-Anlage am Bahnhof Sechtem



## Angebots- bzw. Serviceverbesserungen im Rhein-Sieg-Kreis

- Ausweitung des **Betrieblichen Mobilitätsmanagements**, u.a. verstärkte Absatzbemühungen für Jobtickets und das Programm **JOBWÄRTS** einfach.besser.pendeln
- Ausweitung von **Car-/Bike-Sharing**
- Förderung moderner **On-Demand-Verkehre** (Anruf-Sammelt-Taxi digital)
- Errichtung einer Ladeinfrastruktur für E-Mobilität im ÖPNV





## Für das Attraktiveren des ÖPNV ist die Senkung des Tarifs nicht ausreichend.



Die Finanzierung des Mobilitätsangebotes mit dem Rückgrat ÖPNV/SPNV muss dauerhaft im Verbund und nicht nur im RSK gesichert sein.

● ● ● **Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.**