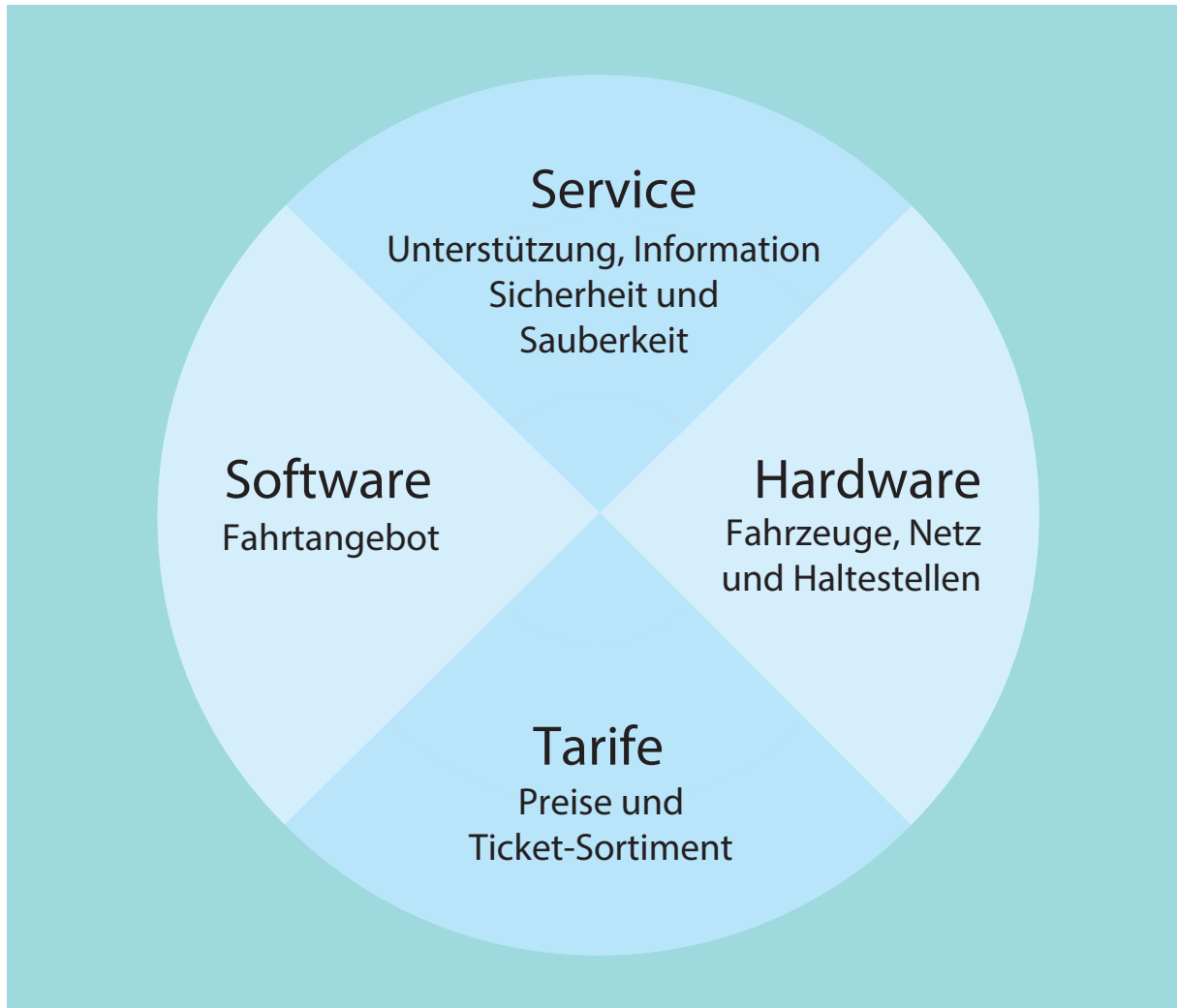


Den Stillstand verhindern



Zeitgemäße Innovationen im ÖPNV des Münsterlands

clever
ökologisch
mobil



Perspektive des regionalen ÖV

In den kommenden Jahren droht dem ÖPNV ein Kundenschwund in mehrfacher Hinsicht: Die Zahl der Schüler sinkt um bis zu 25 Prozent. Überdies sind Senioren heute in viel höherem Maße automobil (80 statt 60 Prozent). Und über alle Altersgruppen hinweg sorgt der Ausbau der Fahrrad-Infrastruktur für Umstiegseffekte (auch zu Lasten des ÖV). Diese Tendenz wird durch den Trend zu Pedelecs beschleunigt, sodass der ÖV auch auf Strecken über zehn Kilometern Kunden einbüßen wird. Zwar ist der Umstieg aufs Fahrrad zu begrüßen, doch entzieht dies dem ÖV finanzielle Ressourcen, um ein attraktiveres Angebot zum Umstieg vom MIV zu finanzieren.

Um die damit einher gehende Einnahme-Erosion und den Leistungsabbau zu verhindern, gilt es, neue Fahrgastpotentiale zu erschließen – vor allem im Bereich der Berufstätigen, denn die Erwerbsquote war noch nie so hoch wie zurzeit.

Wettbewerbssituation

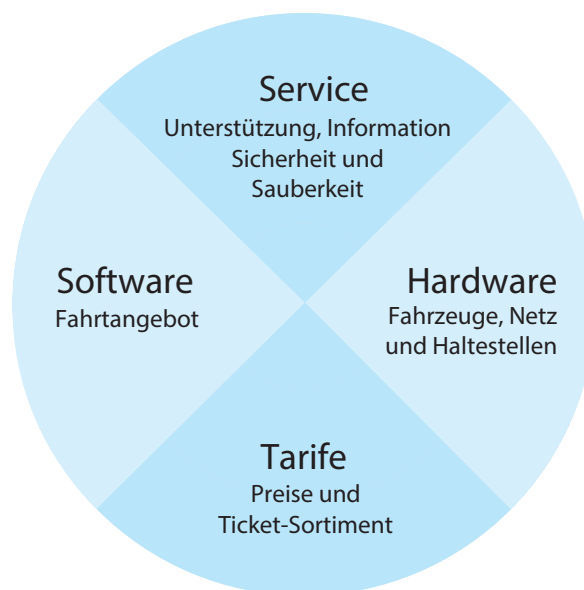
Die Benchmarks des privaten Pkw sind: Abfahrt jederzeit, **umstiegsfreie Fahrt**, dazu das "Zuhause-Gefühl" (Witterungsschutz, Sitzplatzgarantie, Abgeschiedenheit). Dagegen kann der ÖPNV nur in zwei Dimensionen punkten: Service (menschliche Interaktion) und **Fahrpreise**, die weit unter den Spritkosten des privaten Pkw liegen (Preiskonkurrenz). Beispiel dafür ist die Regio-Karte Freiburg (ÖPNV-Jahresabonnement). Sie kostet nur einen Bruchteil dessen, was für vergleichbare Monatskarten im Münsterland verlangt wird.

Dennoch kann der ÖV sich den Benchmarks des MIV annähern: bei Taktdichte (bedeutet auch kürzere Umstiegszeiten), Schnelligkeit und Zuverlässigkeit.

Einflussmöglichkeiten

Zum Beispiel Fahrtbegleiter, um physische und mentale Hemmnisse zur Nutzung zu überwinden

Zum Beispiel ein für Pendelnde attraktiver 30-Minuten-Takt



Zum Beispiel neue SPNV-Strecken, Haltepunkte und Linien-Verlängerungen

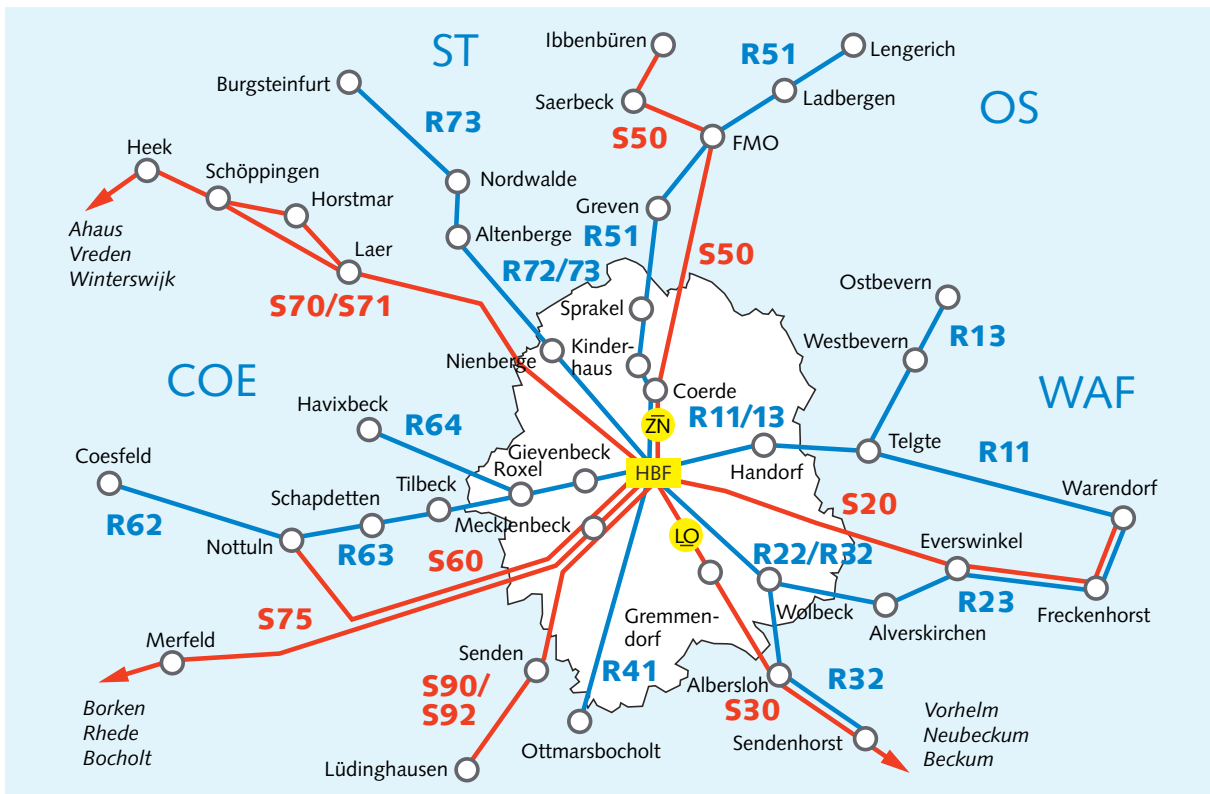
Zum Beispiel ein im Vergleich zur Pkw-Tankfüllung günstiges Jahresabonnement für Vielfahrende

Schnellbus-Linien: Potential mal sieben

Bislang enden fünf SchnellBus-Linien (S20, S30, S50, S70, S90) und die SprinterBus-Linie S75 in der Regel am Hauptbahnhof bzw. Bült in Münster. Dadurch ergeben sich Umstiegszwänge für Pendler aus der Region, sofern sie ihre Arbeitsplätze in den Gewerbegebieten Zentrum Nord (3,5 km nördlich des Hbf) und Loddenheide (3,5 km südlich des Hbf) haben.

Auf Initiative des VCD wurde nach Jahren des Stillstands im April 2016 die Verlängerung einer ersten SchnellBus-Linie (S60 Nottuln – Münster) über den Hbf hinaus bis zum Zentrum Nord realisiert. Dadurch entfällt der Umstiegszwang für Fahrgäste, deren Ziel die Arbeitsstätten dort sind. Auf diese Weise steigt die Attraktivität des Busangebots für Pendler, die bisher mit dem PKW aus der Region zu ihren Arbeitsplätzen fahren – ein stärkerer Anreiz, den regionalen ÖPNV zu nutzen. Ab August 2017 fährt die Linie S90 über Lüdinghausen weiter bis nach Datteln.

SchnellBus-Linienverlängerungen (entsprechen zwei zusätzlichen HP im SPNV)



ZN Zentrum Nord: Möglicher neuer Endpunkt für die Linien S30, S75, S90/92. Seit 2016 Endpunkt für S60

LO Loddenheide: Möglicher neuer Endpunkt für die Linien S20, S50, S70/71

Frei verfügbare Mittel aus der ÖPNV-Pauschale des Landes verwenden

Das Land NRW stellt den Städten und Kreisen mit der ÖPNV-Pauschale nach § 11 II ÖPNVG Finanzmittel zur Verfügung, seit diesem Jahr erhöht von 883 Mio. auf 1 Mrd. Euro. Von ihrem Anteil stehen den Städten/Kreisen 20 Prozent der Mittel zur freien Verfügung.

Ein Teil davon könnte aufgewendet werden, um den höheren Betriebsaufwand der Verkehrsunternehmen für die Durchbindung (je Linie etwa 130.000 Euro/Jahr) vollständig auszugleichen – in einer Kofinanzierung aus dem gleichen Fördertopf der Stadt Münster.

Attraktive Tickets für Berufspendelnde

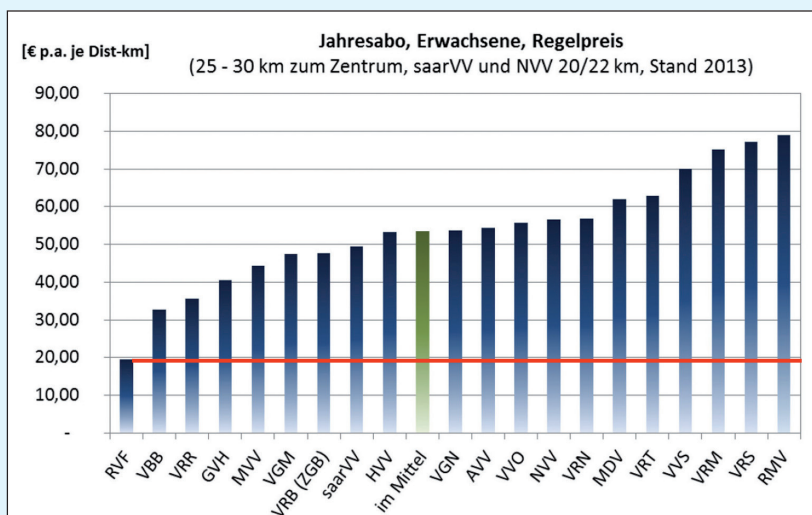
VGM-Preisniveau nicht konkurrenzfähig zum MIV

Von den Preisen der regulären Abonnements zu schweigen, ist das derzeitige JobTicket-Abo nicht ausreichend attraktiv, um den Umstieg vom MIV auf den ÖPNV zu fördern:

Der künftige Westfalen-Tarif bedeutet lediglich eine Vermehrung der Preisstufen, aber keine Preisminderung. Hingegen bringt ein preislich attraktives „Pendler-Abo“ den ÖPNV zumindest kostenmäßig in die Nähe des privaten PKW.

Die Behauptung „Zuständigkeit außerhalb der kommunalen Kompetenzen“ geht an den realen Gestaltungsmöglichkeiten der Kommunen vorbei. So kostet die speziell für Pendler attraktive „RegioKarte Freiburg“ – bei vergleichbarer Fläche wie Münster inklusive der übernächsten Kommunen (Warendorf, Emsdetten, Billerbeck, Lüdinghausen) – nur den Bruchteil eines hiesigen VGM Monatskarten-Abos (48 Euro gegenüber 99/120 Euro). Der extrem günstige Preis der RegioKarte im Breisgau wird ermöglicht durch eine engagierte finanzielle Förderung durch die Stadt Freiburg und die beiden umgebenden Landkreise.

Deutschlandvergleich Fahrpreise für ÖV-Zeitkarten (Abonnements)



RVF Regioverbund
Freiburg Breisgau

VBB Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg

VRR Verkehrsverbund
Rhein-Ruhr

MVV Münchner
Verkehrsverbund

VGM Verkehrsgemein-
schaft Münsterland

Gestaltungsraum für Kommunen und Kreise

Beispiele für aktive Tarifgestaltung gibt es auch in Westfalen – im Rahmen der bestehenden Tarifverbünde. Mit der Initiative „STmobil“ fördert der Kreis Steinfurt die Nutzung des ÖV durch vergünstigte Monatskarten-Abos. Für Recke, Mettingen, Westerkappeln in Richtung Osnabrück gibt es ein „MobilAbo“ zum Preis von 85 Euro monatlich statt regulär 99 Euro/120 Euro.

Ebenso engagiert für ein günstiges Pendlerticket ist die Stadt Detmold: Das städtische Unternehmen SVD kauft „Agentur“ Monatskarten-Abos beim Tarifverbund und verkauft sie zum deutlich günstigeren Preis an die Endkunden weiter.

Der Kreis Unna (in der Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe VRL) sorgt dafür, dass Vielfahrenden mit der Umweltkarte Preisstufe B (gesamtes Kreisgebiet) für 75 Euro im Monat fahren können, statt 99 Euro/120 Euro beim regulären Preis der VRL für die Preisstufen 4 und 5. Ähnliche Angebote sollten in den Münsterland-Kreisen und der Stadtregion Münster möglich sein.