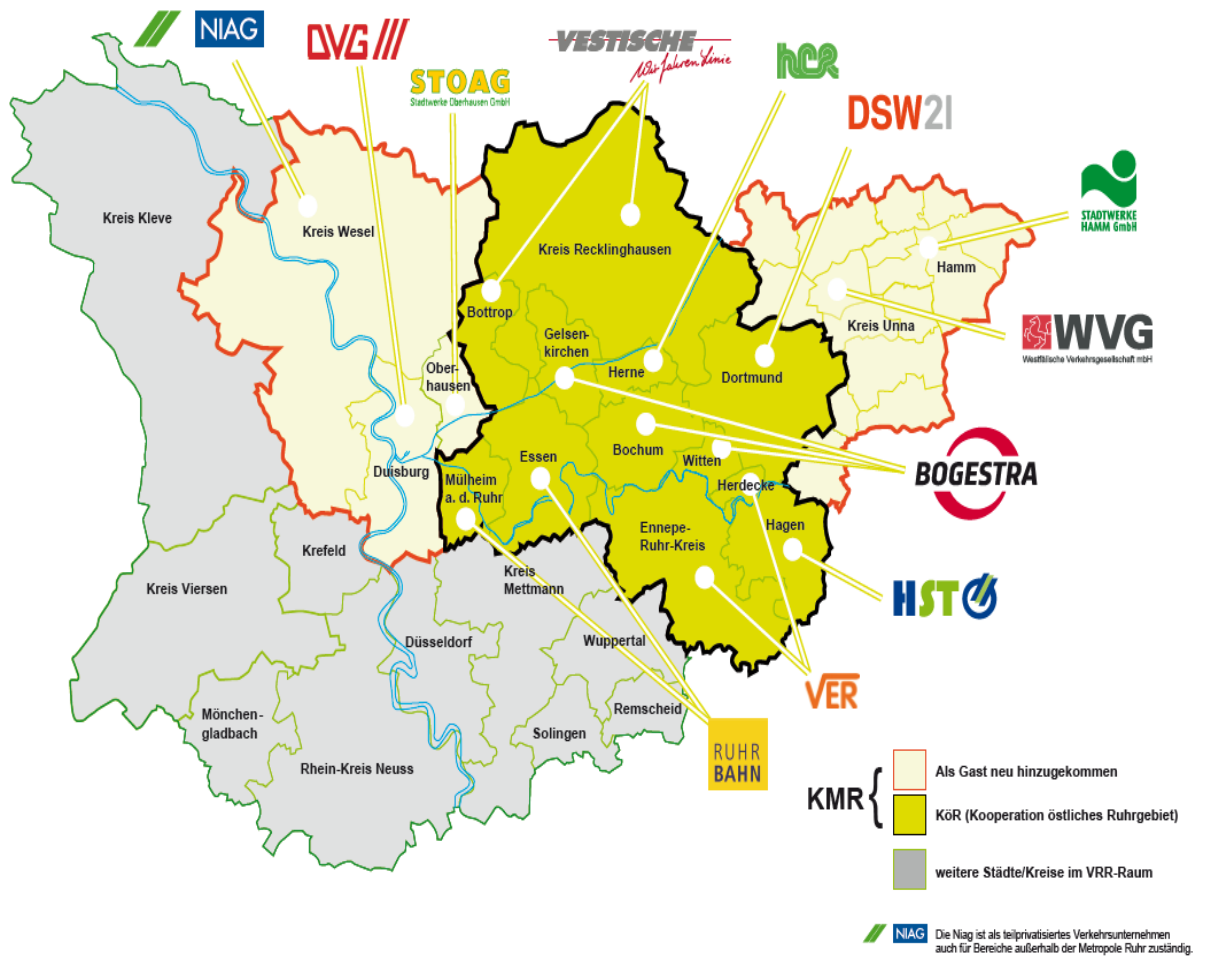


11-Punkte-Plan

zur Stärkung des Nahverkehrs im Ruhrgebiet

Kooperation Metropole Ruhr (KMR)



1 Metropole - 11 Punkte - 12 Unternehmen

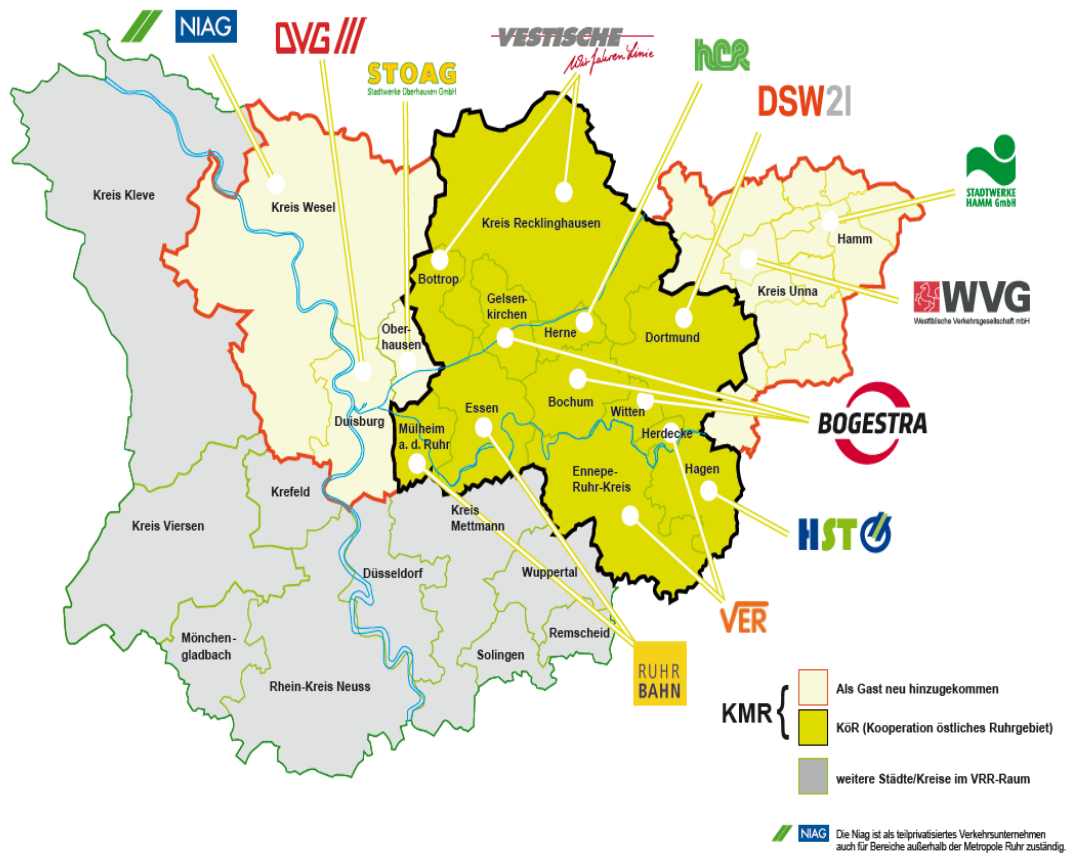
Eine starke Metropole benötigt einen starken Nahverkehr – gleichermaßen ökologisch und ökonomisch ausgerichtet, partnerschaftlich organisiert und die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger fest im Blick. All das leisten die einzelnen Verkehrsunternehmen in ihren Kreisen und Städten schon heute.

Um den Anspruch einer Metropole gerecht zu werden, muss man die Grenzen von Kreisen und Städten überwinden. Ein übergreifender Nahverkehr bildet dabei eine generelle Notwendigkeit. Darüber hinaus wird er zwingende Voraussetzung für das Durchführen von Großveranstaltungen, wie der anstehenden Fußball-Europameisterschaft im Jahr 2024 oder für eine erfolgreiche Bewerbung um die Olympischen Spiele im Jahr 2032.

Aus Ö wird M

Elf Punkte sollen den Metropolenverkehr im Ruhrgebiet stärken. Basis dafür ist die Ausweitung der „Kooperation östliches Ruhrgebiet“ (KöR) hin zur „Kooperation Metropole Ruhr“ (KMR).

Kooperation Metropole Ruhr (KMR)



Bereits 1999 gegründet, ist die KÖR bis heute deutschlandweit eine der erfolgreichsten Kooperationen der ÖPNV-Branche. Den Partnern gelingt es seit mehr als zwei Jahrzehnten, in Handlungsfeldern wie der kostengünstigen Beschaffung von baugleichen Bussen, der Vereinheitlichung von Qualitätsstandards sowie dem Aufbau und Betrieb eines gemeinsamen Leitstellensystems zahlreiche Synergieeffekte zu erzielen, gleichzeitig aber ihre lokalen Stärken zu erhalten und zugunsten der Fahrgäste/Kunden einen qualitativ hochwertigen ÖPNV kontinuierlich weiterzuentwickeln.

Die Herausforderungen im ÖPNV gehen jedoch heute und zukünftig über die bisherigen Handlungsfelder der Partner hinaus und benötigen einen ganzheitlichen Ansatz für das gesamte Ruhrgebiet. Einen Ansatz, der die Stärken der Verkehrsunternehmen zugunsten der Fahrgäste bündelt und gleichzeitig dem Anspruch einer Metropole Ruhr gerecht wird.

Zwölf Ruhrgebietsunternehmen – eine Kooperation

Die Kooperation östliches Ruhrgebiet wird zur Kooperation Metropole Ruhr. Heißt alle kommunalen Verkehrsunternehmern des Ruhrgebiets, die Teil des Verkehrsbundes Rhein-Ruhr sind, und teils auch darüber hinaus, schließen sich zusammen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde die bisher bestehende Kooperation aus BOGESTRA, DSW21, HCR und Vestische bis 2019 um VER und HST erweitert. Anfang 2020 stieß auch die Ruhrbahn dazu. Nun werden die Unternehmen STOAG und DVG den Kreis – zunächst einmal im Gaststatus – komplettieren. Ebenso beteiligen sich die NIAG, die für den Kreis Wesel sowie für Bereiche außerhalb der Metropole Ruhr zuständig ist, und die außerhalb des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr liegenden Verkehrsunternehmen WVG und VBH als Gast an der KMR.

Damit werden die Herausforderungen gemeinschaftlich angegangen und die Metropole Ruhr im Mobilitätsbereich enorm gestärkt.

Elf Punkte – eine Metropole

1. Günstiger und einfacher Tarif

Ein Metropolen-Nahverkehr braucht ein einfaches und einheitliches Tarifsysteem. Basis dafür ist die VRR-Bewerbung als Modellregion des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung. Die Bewerbung beinhaltet einen Fahrpreis von 2 € im Einzelticket und 50 € im Monatsticket für Fahrten innerhalb einer Stadt/ eines Kreises und 4 € im Einzelticket und 80 € im Monatsticket für ruhrgebietsweite Fahrten und sogar darüber hinaus.

Unabhängig davon, ob wir Modellregion werden oder nicht, ist ein einfacher Tarif, bestehend aus zwei kostengünstigen Preisstufen, ergänzt um einen entfernungsabhängigen Tarif das Ziel.

2. Neue Nahverkehrspläne zum gleichen Zeitpunkt

Für ein optimiertes und integriertes städteübergreifendes Bus- und Bahnnetz braucht es eine bessere Abstimmung der kommunalen Nahverkehrspläne. Zu erreichen ist dieses Ziel durch die zeitliche Synchronisation der Fortschreibung der Nahverkehrspläne. Dieses Ziel wird unter Moderation von VRR und RVR bereits für den 31. Dezember 2023 angestrebt.

3. Bessere Verzahnung ÖPNV/SPNV - mehr Metrobuslinien

Die gezielte Verdichtung von städteübergreifenden und innerstädtischen Angeboten soll den Kunden schnellstmöglich an sein Ziel oder an zentrale Umsteigepunkte bringen. Die kommunalen Verkehrsunternehmen erbringen für dichter getaktete S - Bahnen und Regionalbahnen (SPNV) die Zu- und Abbringerverkehre mit einem möglichst abgestimmten Fahrplan.

Die Weiterentwicklung eines Metrobusnetzes mit einem attraktiven Grundtakt als Ergänzung zum bestehenden SPNV-Angebot – mit Beteiligung der Verkehrsunternehmen und unter Berücksichtigung der städtischen Interessen – wird durch den VRR konzipiert.

4. Sauberer von A nach B - Alternative Antriebe

Die Metropole Ruhr muss sauberer werden. Mit dem kontinuierlichen Ausbau von Elektro- und Wasserstoff-Bussen kann dieses Ziel vorangetrieben werden. Im Fokus steht dabei die Verwendung jeweils gleichartiger Antriebstechniken bei der Beschaffung von lokal emissionsfreien Bussen. Kompatible Infrastrukturen für die Ladung bzw. Wasserstoff-Betankung werden vorgehalten. So wird der Tausch und ein flexibler Einsatz der Fahrzeuge in der Metropole Ruhr gewährleistet.

5. Eine App für Alle(s)

Alle Mobilitätsangebote der Metropole Ruhr werden in einer App gebündelt. Ziel ist der Aufbau von identischen digitalen Kundeninformationssystemen – nutzerfreundlich gestaltet, um Zugangsbarrieren abzubauen. Die Digitalisierung bietet zudem Chancen für neue Formen der Fahrpreisermittlung.

6. Mobilität teilen – ein Sharingsystem

Als Rückgrat der Mobilität in der Metropole Ruhr braucht ein leistungsstarker ÖPNV ergänzende, verkehrsmittelübergreifende Sharing - Angebote (z.B. Auto, Lastenräder, Pedalecs, E-Scooter).

Kunden müssen die Möglichkeit haben für jeden Weg ein passendes Angebot zu finden, im Idealfall über einen Anbieter – buchbar über eine gemeinsame digitale Plattform.

7. Bei Anruf – Mobilität, ergänzende On-Demand-Verkehre

Die Einführung von On-Demand-Verkehren im Rahmen der Mobilitätswende ist eine qualitativ hochwertige Ergänzung zum regulären ÖPNV. Ob in Randzeiten, in städtischen Randgebieten oder als Streckenergänzung in großflächigen Kreisen - bedarfsgerecht eingesetzt, können sie zu einer Verdichtung und Flexibilisierung des Angebots führen.

8. Ruhrgebietsinteressen bündeln

Wir wollen die Personenidentität bei Besetzungen der Aufsichtsräte der Verkehrsunternehmen und der Verbandsversammlung des VRR gewährleisten – in Abstimmung mit den Gesellschaftern, um die Wahrnehmung der Ruhrgebietsinteressen zu stärken.

9. Verbesserung des ÖPNV-Image in der Metropole Ruhr

Ein positives Image des ÖPNV in der Region ist nur durch die Summe aller Leistungen zu erreichen. Durch sich stetig verbessernde Produktqualität im Takt, Pünktlichkeit, Sauberkeit und Service, eine bedarfsgerechte Preispolitik und eine zeitgemäße Kommunikationsstrategie.

10. Zukunftsfähiger ÖPNV

Der ÖPNV muss sich durch erweiterte Kooperationen zukunftsfähig ausrichten. Neben den Herausforderungen der Verkehrswende ist dies insbesondere mit Blick auf die anstehende Fußball-Europameisterschaft 2024 sowie eine Bewerbung für die Olympischen Spiele 2032 notwendig. Städteübergreifende Verbindungen und Taktungen sind die Voraussetzung für reibungslose Großveranstaltungsverkehre.

11. Nutzungsbarrieren im östlichen Ruhrgebiet aufheben

Die zwischen VRR und NWL bestehende Verbandsgrenze im östlichen Ruhrgebiet stellt für die Fahrgäste eine spürbare Nutzungsbarriere dar. Dies betrifft sowohl die Angebotsplanung als auch die Tarifgestaltung. Diese Barrieren für die Weiterentwicklung des ÖPNV müssen abgebaut werden. Zweckverbände und Gebietskörperschaften müssen gemeinsame Planungs- und Entscheidungsstrukturen schaffen.

Die finanziellen Mittel für eine Umsetzung vieler der elf Punkte sind durch die Unternehmen und die Kommunen allein nicht zu stemmen. Hierfür bedarf es der Unterstützung durch Bund und Land. *Dies gilt insbesondere auch für die durch die Corona-Pandemie zusätzlich entstehenden Verluste und Herausforderungen. Denn gerade in der Zeit der Pandemie zeigt sich, dass ein stabiles Angebot von Mobilität eine Grundlage für das Funktionieren von Gesellschaft und Wirtschaft im Ballungsraum Metropole Ruhr ist.*

Bochum, den 28. Mai 2020