



Stadtwerke Münster

## **Einschätzung zum Antrag A-R/0055/2015 (CDU-Ratsfraktion Münster)**

### **"Mehr individuelle Mobilität in der beruflichen Aus- und Weiterbildung mit einem neuen Azubi-Ticket"**

In o. g. Antrag bringt die CDU-Ratsfraktion folgenden Beschlussvorschlag ein:

1. Auftrag an die Stadtverwaltung, sich für ein verbundübergreifendes AzubiTicket auf Landesebene einzusetzen.
2. Zur Finanzierung wird eine attraktive Rabattierung angestrebt (durch Verbände, IHK, HWK).
3. Verbesserung der Erreichbarkeit der Gewerbegebiete/Unternehmen in Münster sicherstellen und Verankerung im NVP.

Als Hauptgrund wird die schlechte ÖPNV-Erreichbarkeit der Emscher-Lippe-Region (VRR-Gebiet) genannt, wo mehrere 100 Ausbildungsplätze deswegen unbesetzt blieben. Eine deutlich höhere Anzahl an Auszubildenden aus der Region orientiert sich Richtung südliches Ruhrgebiet.

### **Stellungnahme SWMS:**

Die Sorge der Wirtschaft und des Handwerks, auch aus Gründen der Mobilität keinen hinreichenden Nachwuchs an Auszubildenden zu erhalten und freie Stellen damit nicht besetzen zu können, wird durchaus nachvollzogen.

### **Situation in Münster**

Dieses Problem betrifft uns nach Einschätzung der SWMS allerdings im Stadtgebiet Münster nur kaum oder gar nicht, da in aller Regel sowohl Wohnquartiere als auch die meisten Gewerbegebiete und Firmen-/Behördenstandorte in akzeptabler oder guter Qualität an den ÖPNV angeschlossen sind.

Die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete in Münster wird gemeinsam mit der Stadt Münster stetig weiterentwickelt und bietet schon heute eine signifikant höhere Erschließungsqualität als Gewerbegebiete im ländlichen Raum. Einzelne Verbesserungen finden sich heute schon im neuen 3. Nahverkehrsplan der Stadt Münster wieder, der kurz vor der politischen Schlussberatung durch den Rat der Stadt Münster steht.

Die gute Erschließung zeigt auch die große Verbreitung des JobTickets in den Unternehmen und Behörden am Standort Münster mit über 13.000 Arbeitnehmern, die täglich mit dem ÖPNV-Abo zur Arbeit fahren.

Außerdem gibt es seit einigen Jahren durch die Initiative der SWMS ein preislich sehr attraktives Azubi-Abo zum aktuellen Preis von 31,90 EUR im Monat. Dieses ist für die berufliche Mobilität im gesamten Stadtgebiet Münster für Bus und Bahn gültig, ab 14.00 Uhr sowie an den Wochenenden im Freizeitverkehr sogar im gesamten Münsterland (VGM-Netz).

### **Situation im Münsterland**

Das vorgenannte Azubi-Abo gibt es im Münsterlandtarif auch für regionale Verbindungen in höheren Preisstufen. In der höchsten Preisstufe 8 des Münsterland-Tarif hat es einen Preis von 179,00 EUR im Monat. Die Stadtwerke Münster haben über Ihre Mitgliedschaft in der Tarifgemeinschaft Münsterland sowie in den Gremien des sich aktuell herausbildenden Westfalentarifs nur eingeschränkt Einfluss auf die Gestaltung von Produkten und Preisen, die über das Stadtgebiet hinausgehen.

Außerhalb des Tarifproduktes dürfte hier jedoch das ÖPNV-Fahrplanangebot das größere Problem darstellen. So ist in den zumeist ländlich strukturierten Münsterlandkreisen die ÖPNV-Netz- und Fahrplandichte spürbar geringer als in den Großstädten wie Münster. Insbesondere dezentral gelegene Gewerbegebiete außerhalb der ÖPNV-Achsen dürften schlecht oder gar nicht an Bus oder Bahn angeschlossen sein. In solchen Fällen würde also allein die Schaffung eines attraktiven Tarifproduktes für Azubis nicht weiterhelfen.

Hierzu müssten eher die Nahverkehrspläne der Kreise als Aufgabenträger ÖPNV im Hinblick auf die Anbindung von Gewerbegebieten weiter entwickelt werden. Da hier aber in aller Regel für den ÖPNV nur geringe Nachfrage zu generieren ist, dürfte es ein erhebliches Finanzierungsproblem geben, den ÖPNV an dieser Stelle auszubauen. Die heutigen Finanzierungsmechanismen des deutschen ÖPNV

- Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs im Wesentlichen aus Bundesmitteln,
- Finanzierung des lokalen und regionalen Busverkehrs im Wesentlichen aus kommunalen Kassen

geben hier gegenwärtig kaum Spielräume. Für eine substanzielle Verbesserung des ÖPNV-Angebotes müssten neue Finanzierungsinstrumente entwickelt werden, die es in einigen europäischen Nachbarländern durchaus gibt. Beispielhaft sei hier auf das sehr erfolgreiche französische Modell der „Taxe Versement de Transport“ (VT) verwiesen. Diese bereits im Jahr 1971 eingeführte Variante einer zweckgebundenen „Nahverkehrsabgabe“ eröffnet Kommunen ab 20.000 Einwohner die Möglichkeit, u.a. die Unternehmen ab 10 Mitarbeitern über eine von der Lohnsumme abhängige Pflichtabgabe an der Finanzierung des ÖPNV (investiv und konsumtiv) zu beteiligen. Neben den direkten Fahrgeldeinnahmen ist die VT der wichtigste Finanzierungsbaustein des französischen ÖPNV.

### **Landesweite Ansätze**

Neue Tarifangebote für Azubis, die NRW-weit angeboten werden sollen und damit verbundraumübergreifend wirken würden, müssten durch die Verbundräume (hier: VRR und Westfalen) vorgebracht werden. Der zwischen den Verbänden gültige NRW-Tarif wird maßgeblich durch das Verkehrsministerium (MBWSV) NRW, das Kompetenzzentrum Marketing in Köln sowie die Deutsche Bahn ausgestaltet.

Ein Ziel für neue Ticketangebote muss einerseits ein attraktiver Preis sein, um eine Marktakzeptanz herzustellen, andererseits muss für alle beteiligten Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger eine Wirtschaftlichkeit erreicht werden.

Das im Ausbildungsbereich aktuell wirtschaftlich darstellbare Ticket ist das AzubiAbo des Münsterlandtarifes. Eine erweiterte Gültigkeit über die Verbundgrenzen hinaus würde schnell über 200,00 EUR Monatsbeitrag liegen und somit wenig attraktiv sein.

Die stärkste Rabattierung für Auszubildende wäre durch ein Solidarmodell ähnlich dem erfolgreichen SemesterTicket zu erreichen.

Zwischen den heutigen "Normalpreisen" und einem Solidarmodell besteht ein Spielraum für mögliche alternative Co-Finanzierungen durch Dritte. Dies könnten z.B. "Mobilitätsbeiträge" derjenigen Unternehmen sein, die ihre Auszubildenden unterstützen wollen. Die Zulage könnte direkt an Auszubildende fließen oder z.B. über IHK/HWK an die Verbände als eine Art "Basisbetrag" zur Subventionierung.

Weiterführende Rabatte durch die Verkehrsverbände in NRW dürften nur bei nachweisbarer Wirtschaftlichkeit des Angebotes realistisch sein. Hier müsste bei starken Rabattierungen immer ein gewisser Mengeneffekt eintreten unter Beachtung der vorhandenen Ressourcen speziell in den stark belasteten morgendlichen Spitzenzeiten.

### **Weitere Vorgehensweise**

Für das vorgeschlagene NRW-weite AzubiTicket bedarf es zusätzlicher Dynamik, um hierfür Aufmerksamkeit auf Landesebene zu erzeugen. Hier wäre es hilfreich, wenn sich die stark betroffenen Kreise an ihre Verkehrsunternehmen und Verbände wenden, um das Thema mit mehr Nachdruck in den ÖPNV-Gremien des Landes zur Diskussion zu bringen.

Die Stadtwerke bieten an, das Thema pro-aktiv mit den Partnern des Münsterland- und des Ruhr-Lippe Tarifs zu diskutieren und die dortige Meinungsbildung zurückzumelden.

gez. Reinhard Schulte / Frederick Koddenberg