

VERKEHRSWENDE 2030 MASTERPLAN ÖPNV


Mehr Klimaschutz und Lebensqualität
für die Emscher-Lippe-Region

VESTISCHE

**ZUKUNFTS
LINIE** 



Inhalt



●	Vorwort	Was wir bewegen wollen	5
●	Vision	Was uns antreibt	6
●	Fakten	Was Sie wissen sollten	8
●	Lösungen	Was wir vorschlagen	14
●	Umsetzung	Was wir brauchen	26
●	Aufruf	Was Sie tun können	28

Wir für den Klimaschutz



WAS WIR BEWEGEN WOLLEN

ZUKUNFTSFÄHIGE MOBILITÄTSLÖSUNGEN

Wir von der Vestischen wollen die Emscher-Lippe-Region mit unserer Expertise als ÖPNV-Dienstleister in eine nachhaltige Zukunft führen. Wir sind ein entscheidender Akteur der Verkehrswende in unserer Heimat, denn für einen Wandel der heutigen Mobilität braucht unsere Gesellschaft einen starken ÖPNV.

In diesem Dokument zeigen wir konkrete Lösungsvorschläge für mehr Klimaschutz und Lebensqualität durch einen innovativen ÖPNV auf – mit dem erklärten Ziel, diese gemeinsam mit den Entscheider*innen aus Politik und Verwaltung umzusetzen: mit Ihnen.



WAS UNS ANTREIBT

Für ein gutes Morgen und ein besseres Übermorgen

Menschen sehnen sich nach einer glücklichen Zukunft. Doch die Klimakrise bedroht bereits die Gegenwart. Wollen wir die Erderwärmung eindämmen, müssen wir handeln: Die Emissionen müssen runter, global wie lokal. Jetzt.

Damit das gelingt, brauchen wir die Verkehrswende – auch in der Emscher-Lippe-Region. Denn wer sein Auto stehen lässt und mit dem Bus fährt, schützt das Klima. Ein voll ausgelasteter Omnibus kann rund 50 Pkw ersetzen. So senken wir den Ausstoß klima- und gesundheitsschädlicher Stoffe. Wenn wir künftig unsere Brennstoffzellenbusse mit grünem Wasserstoff betreiben können, dem Schlüsselement der Zukunft, werden wir Emissionen gänzlich vermeiden.



„Die Vestische ist das Rückgrat der Mobilität in unserer Region – und für die Verkehrswende unverzichtbar.“

Martin Schmidt, Geschäftsführer der Vestischen

MEHR PLATZ FÜR MENSCHEN

Zugleich gewinnen wir mit der Verkehrswende Raum, weil weniger Autos unterwegs sind oder einen Parkplatz benötigen. Raum für die Menschen, die sich lebenswerte Städte wünschen. Mit weniger Lärm, aber gesünderer Luft. Mit weniger Stau, aber funktionierender Mobilität. Mit weniger Autos, aber mehr Platz zum Leben.

Doch was bewegt Menschen zum Umsteigen in den ÖPNV? Ein nachfrage- und kundenorientiertes Angebot. Die Busse der Vestischen müssen in der Stadt wie auf dem Land eine Alternative zum Auto sein: verfügbar und verlässlich, genauso schnell oder sogar schneller. Außerdem muss Mobilität bezahlbar und sozial gerecht bleiben. Ein attraktives Angebot mit hohen Taktungen und schnellen Verbindungen schafft die Nachfrage. Wir sind überzeugt: Die Verkehrswende ist vor allem eine **Angebotswende**.

Sie umzusetzen geht nicht von heute auf morgen. Es ist deshalb wichtig, dass wir anfangen zu handeln – und zwar jetzt. Denn das Klima wartet nicht auf uns und lässt auch nicht mit sich verhandeln.

GEMEINSAM HANDELN

Unsere Region braucht nun ein starkes Teamwork, ein mutiges und entschlossenes Zusammenspiel von Politik, Verwaltung – und der Vestischen. Denn wir fühlen uns verantwortlich. Wir dürfen, wir wollen und wir werden nicht stillstehen.

Mit den Ideen und Vorschlägen, die wir in diesem Positionspapier vorstellen, möchten wir unserer Verantwortung gerecht werden. Mit Ihnen, den Verantwortlichen in Politik und Verwaltung, möchten wir ein gutes Morgen gestalten – und ein besseres Übermorgen. Wer die Verkehrswende schafft, schafft lebenswerte Städte. Und gewinnt die Menschen.

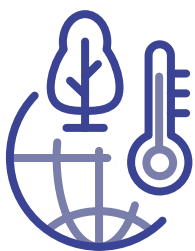


WAS SIE WISSEN SOLLTEN

Die Verkehrswende – ein positives Zukunftsthema

Die Mobilität der Zukunft wird den Menschen unserer Region nicht nur einen effizienten ÖPNV bringen. Richtig umgesetzt wird die Verkehrswende dazu beitragen, die Klimaziele für 2030 zu erreichen, Wirtschaftskraft und Lebensqualität in unserer Region zu steigern – und allen Menschen soziale Teilhabe zu ermöglichen.

DIE VERKEHRSWENDE SCHONT KLIMA UND UMWELT



Neue Technologien wie der Wasserstoffantrieb werden die Schadstoffemissionen im ÖPNV in Zukunft erheblich reduzieren. Dank spezieller Filtersysteme auf Bussen können moderne Dieselmotoren bereits heute zur Reinigung der Luft beitragen und die Luftqualität verbessern: Durch die obligatorischen Partikelfilter ist bei ihnen die Ansaugluft im Hinblick auf Feinstaub schmutziger als das Abgas. Schon heute verbraucht ein Linienbus im Verhältnis zur Anzahl der beförderten Personen erheblich weniger Energie als ein Pkw: Im Schnitt stehen 3,3 Liter pro 100 Personenkilometern beim Bus gegenüber 6,1 Litern beim Pkw.¹

Zudem liegt die durchschnittliche Treibhausgasemission eines Busses deutlich unter der eines Pkw: Während ein Linienbus im Nahverkehr mit mittlerer Auslastung 83 Gramm pro Personenkilometer verbraucht, sind es bei einem Pkw mit 1,4 Personen 154 Gramm pro Personenkilometer.²

DIE VERKEHRSWENDE SCHAFFT WERTE UND ARBEITSPLÄTZE



Laut einer Analyse im Auftrag des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) generiert jeder Euro, der hierzulande durch Verkehrsunternehmen erwirtschaftet wird, zusätzliche Werte in Höhe von 2,10 Euro. Damit trägt der öffentliche Verkehr jährlich insgesamt 67,4 Milliarden Euro zur Wirtschaftsleistung in Deutschland bei. Zudem profitiert der Arbeitsmarkt vom öffentlichen Verkehr. Jeder der 310.600 Arbeitsplätze bei den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs ist mit zwei weiteren Arbeitsplätzen verknüpft, das bedeutet, der öffentliche Verkehr in Deutschland sorgt für zusätzliche 619.600 Beschäftigte. Dies ist mit entsprechenden Einkommenseffekten verbunden. So erzielen die Beschäftigten im öffentlichen Verkehr Einkommen von rund 17,5 Milliarden Euro. Rechnet man weitere Einkommen über Leistungsverflechtungen dazu, steigt dieser Wert auf mehr als 41 Milliarden Euro.³

DIE VERKEHRSWENDE BRINGT RAUM UND TEILHABE

Die Verkehrswende eröffnet den Menschen neue Räume, auch in unserer Region. So hat der ruhende Pkw-Verkehr einen hohen Platzbedarf: Im Durchschnitt nutzt ein Auto zwei bis fünf Stellplätze täglich, dabei steht es durchschnittlich knapp 23 Stunden auf öffentlichen Parkplätzen oder privaten Grundstücken. Es handelt sich also weniger um ein Fahr- als vielmehr um ein „Stehzeug“.⁴

Aber wie verhält es sich beim fließenden Verkehr? Kommt ein Pkw in Bewegung, trägt er oft zum Stillstand bei. Staus verstopfen unsere Städte und bremsen auch die Busse des ÖPNV aus. Laut einer Studie des Verkehrsdatenanbieters Inrix standen im Jahr 2021 in Deutschland Auto-Pendler*innen im Schnitt ungefähr 40 Stunden im Stau. Der Verkehrskollaps kommt die Kommunen teuer zu stehen: In München, trauriger Spitzenreiter der Statistik, verloren Pendler*innen 79 Stunden im Stau. Pro Fahrer*in entstanden 740 Euro Staukosten, der Stadtverwaltung 388 Millionen Euro. Düsseldorf (Platz 6) bringt es auf 43 Stunden, 400 Euro individueller und 88 Millionen Euro kommunaler Staukosten. In Münster (Platz 10) kostet der Stillstand die Ausgebremsten 41 Stunden oder 381 Euro, die Stadtverwaltung 43 Millionen Euro.⁵ Und sollte der Pkw-Verkehr sich wieder auf das gleiche Niveau wie vor der Pandemie entwickeln, würden diese Zahlen steigen. Das beste Mittel gegen den Verkehrskollaps sind und bleiben Busse.

Ein gut ausgebauter, barrierefreier und bezahlbarer ÖPNV ermöglicht den Menschen unserer Region zudem gesellschaftliche Teilhabe. Eine Erhebung im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur stellte bereits 2017 fest: 92 Prozent der Gutverdienenden-Haushalte haben Zugang zu einem Pkw, aber nur 53 Prozent der Geringverdienenden-Haushalte.⁶



DIE VERKEHRSWENDE IST GESELLSCHAFTLICH GEWÜNSCHT

In einer Erhebung des Potsdam-Instituts für Klimafolgenforschung befürworteten 59 Prozent der Befragten die Verkehrswende. 63 Prozent wünschten sich zudem von der Regierung mehr Engagement, um die Verkehrswende voranzubringen.⁷

61 Prozent sprachen sich im Oktober 2021 in einer Umfrage im Nachrichtenmagazin „Der Spiegel“ dafür aus, den ÖPNV staatlich zu fördern. Damit belegt er im Ranking den ersten Platz – noch vor dem Bahn-Fernverkehr mit 41 Prozent und Brennstoffzellenautos mit 39 Prozent.⁸



WAS SIE WISSEN SOLLTEN

ÖPNV-Irrtümer im Faktencheck

Zu teuer, zu unflexibel, zu umweltschädlich: In mancher Debatte wird dem ÖPNV die Fähigkeit abgesprochen, bei der Verkehrswende eine führende Rolle einnehmen zu können. Hier kommen populäre Fehlannahmen – und ihre Widerlegung.

AUTOFREIE INNENSTÄDTE SCHWÄCHEN DEN EINZELHANDEL

Regulative Maßnahmen wie autofreie Innenstädte vertreiben die Kund*innen aus den Geschäften? Eine VDV-Studie über das Einkaufsverhalten in deutschen Städten und Geschäftsstraßen zeigt etwas anderes: Demnach werden auch ohne Verkehrseinschränkungen 80 Prozent des Umsatzes im lokalen Einzelhandel durch Menschen erzielt, die zu Fuß, per Rad oder mit Bus und Bahn anreisen.⁹

DAS AUTO WIRD IMMER ATTRAKTIVER BLEIBEN

Ohne Auto wird es auch in Zukunft nicht gehen – gerade auf dem Land? Doch, wird es. Die Verkehrswende kann natürlich nicht gelingen ohne Angebotswende, die dafür sorgt, dass Verfügbarkeit und Geschwindigkeit des öffentlichen Mobilitätsangebots eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr sind. Aber in einer Umfrage der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) nannten mehr als 60 Prozent der Befragten in Kleinstädten und Landgemeinden eine bessere Anbindung und geringe Kosten als Anreize zum Umstieg auf den ÖPNV. Zudem gaben nur knapp 25 Prozent an, dass sie grundsätzlich nicht bereit seien, auf den ÖPNV umzusteigen.¹⁰ Diesen Auftrag nehmen wir an.

In der Zukunft wollen wir den Menschen in der Emscher-Lippe-Region eine überzeugende Alternative zum eigenen Auto bieten, die sie schnell, einfach und kostengünstig ans Ziel bringt. In diesem Papier legen wir konkrete Maßnahmen vor, wie das gelingen kann – von der Ausweitung des Streckennetzes über bevorzugte Schaltungen bei Ampeln bis zu exklusiven Busspuren.

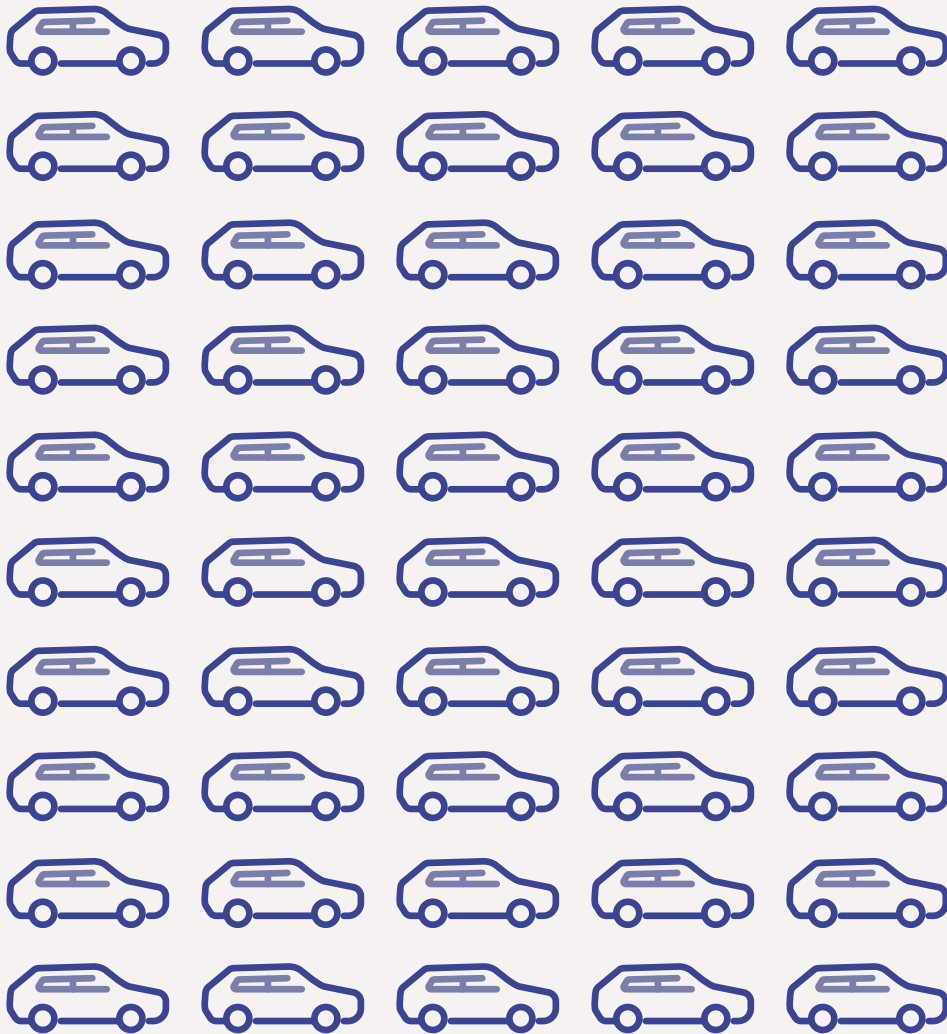
IN DER PANDEMIE GIBT ES WICHTIGERE INVESTITIONEN

Natürlich erfordert das Coronavirus unsere Aufmerksamkeit – aber die Pandemie darf den Klimawandel nicht in den Hintergrund drängen. Denn dieser wird sich ohne unser sofortiges entschlossenes Handeln nicht nur verschärfen, sondern auch ungleich größere volkswirtschaftliche, gesundheitliche und soziale Kosten für unsere Gesellschaft mit sich bringen, wie eine Studie des Umweltbundesamtes eindrücklich zeigt.¹¹ Der Verkehr spielt beim Klimawandel eine entscheidende Rolle: Zuletzt war er für rund 20 Prozent der deutschen Treibhausgasemissionen verantwortlich.¹² Die Verkehrswende ist also ein wichtiger Baustein, um der Klimakrise entgegenzuwirken.

DER ÖPNV KOSTET DIE ALLGEMEINHEIT ZU VIEL

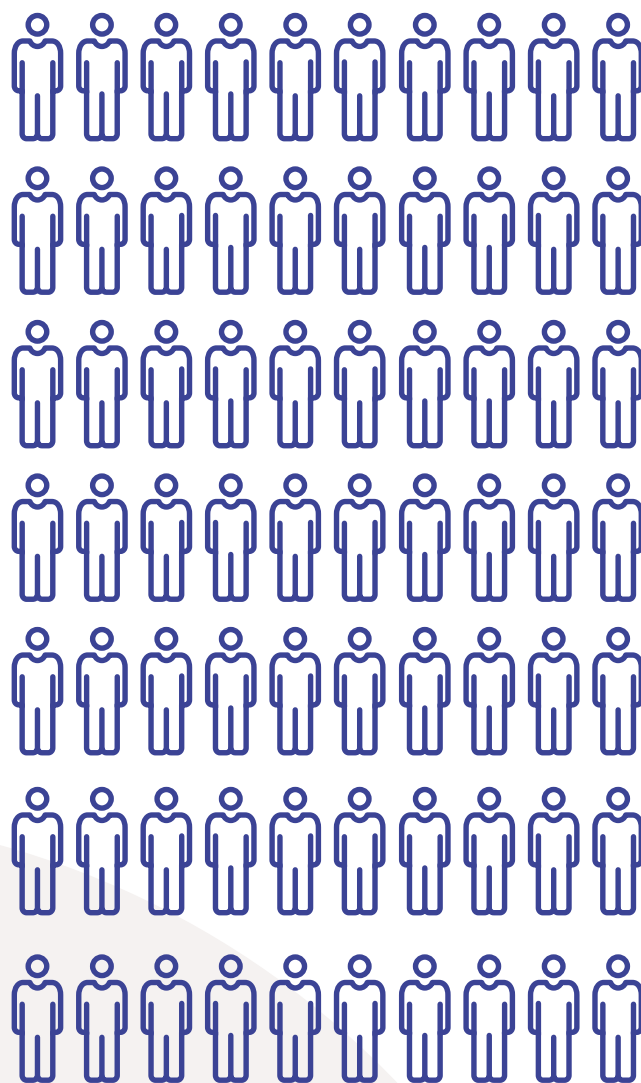
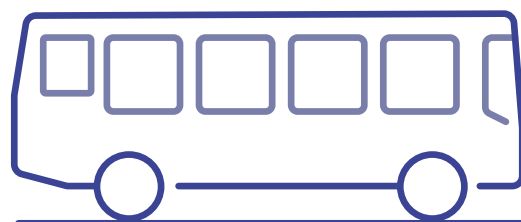
Nicht richtig. Vielmehr ist das Auto zurzeit für die Gesellschaft das teuerste Verkehrsmittel. Der ÖPNV entlastet zudem die öffentlichen Kassen, wie eine Berechnung der Universität Kassel zeigt. Demnach liegt der Kostendeckungsgrad des ÖPNV in Kassel, Kiel und Bremen bei 61,9 bis 82,9 Prozent – und damit deutlich höher als der des Kfz-Verkehrs mit 18,6 bis 51,3 Prozent. Das bedeutet: Eine stärkere Verlagerung des Verkehrs vom Pkw hin zum ÖPNV brächte auch den Städten in unserer Region erhebliche Einsparungen.

Die Kasseler Studie nimmt dabei eine gesamtwirtschaftliche Sicht ein: Neben den Kosten für Straßenbau, Ampeln, Winterdienst, Reinigung oder Beleuchtung bezieht sie auch externe Effekte wie Luftverschmutzung, Klimaschäden, Lärm und Unfälle ein und rechnet diese auf die einzelnen Verkehrsarten um. In den drei untersuchten Großstädten kostet der Pkw-Verkehr ungefähr drei Mal so viel wie der ÖPNV. Denn er erfordert höhere Investitionen in die gesamte Verkehrsinfrastruktur, wohingegen die Einnahmen deutlich geringer ausfallen.¹³



**DIESE 50 PKW
BEWEGEN
DURCHSCHNITTLICH
70 PERSONEN.**

DAS KANN EIN BUS ALLEIN.



WAS WIR VORSCHLAGEN

Zielrichtungen

Wir als Vestische wollen voranfahren und in Zukunft weiterhin das Bindeglied zwischen den urbanen und ländlichen Räumen sein. Wir wissen, dass die Fahrgäste uns in erster Linie an der Verfügbarkeit messen. Und wir wissen, dass viele Mobilitätsangebote, die in Städten oder dicht besiedelten Räumen funktionieren, nur bedingt auf unser Bedienungsgebiet übertragbar sind.

Dies nehmen wir als Grundlage, um den ÖPNV der Zukunft zu entwerfen. Unser Weg besteht aus drei Zielrichtungen:



„Mit unseren Ideen setzen wir Impulse für die Emscher-Lippe-Region. Die Zukunft der Mobilität hängt aber vor allem von der politischen Entschlusskraft ab.“

Holger Becker, Prokurist und Betriebsdirektor der Vestischen

1. Angebot und Multimodalität

- Angebotsausweitung durch Expressbuslinien und Ausweitung von Betriebszeiten
- Verdichtung des Leistungsangebotes
- Ausbau von Bedarfsverkehren
- Aufbau von Mobilstationen
- Barrierefreier Ausbau von Haltestellen
- Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen

2. Technik und Innovation

- Zusätzliche Nutzung der Wasserstofftechnologie als Antriebstechnik zur Verringerung von CO₂-Ausstoß und lokalen Emissionen
- Einsatz von synthetischen Kraftstoffen
- Entwicklung neuer digitaler Angebote angesichts veränderter Fahrgasterwartungen
- Vereinfachte Buchung von Fahrkarten durch die Digitalisierung

3. Gesellschaft und Kommunikation

- Dialog mit Politik, Wirtschaft und Bevölkerung durch das Kommunikationsprojekt Verkehrswende
- Umbau eines Busses der Vestischen zu einem mobilen Dialograum
- Dokumentation unseres Veränderungsprozesses

1

WAS WIR VORSCHLAGEN

Angebot und Multimodalität

In der Emscher-Lippe-Region gilt es, das Angebot massiv auszuweiten und allen einen Zugang zu vernetzter Mobilität zu ermöglichen. Um die Stadtzentren noch besser miteinander zu verbinden, ist aus unserer Sicht eine sowohl räumliche als auch zeitliche Angebotserweiterung zwingend notwendig. Dabei wollen wir auch die Qualität erhöhen, unter anderem in Form von mehr Barrierefreiheit.

Hierzu schlagen wir folgende Maßnahmen vor:

ANGEBOTSERWEITERUNG

- Zur Vernetzung unserer Region mit den zentralen Städten des Ruhrgebiets und dem überregionalen Schienenverkehr forcieren wir die Einführung neuer Expressbuslinien, der X-Busse. Schon 2022 werden wir mit dem X13 zwischen Datteln, Waltrop und der Universität Dortmund sowie dem X42 zwischen Dorsten, Bottrop und Oberhausen an den Start gehen. Weitere sollen in den kommenden Jahren folgen (siehe Seiten 18/19), sodass in der Emscher-Lippe-Region ein Netz von X-Buslinien mit einer zusätzlichen Fahrleistung von 2,2 Millionen Kilometern entstehen könnte.
- Auch die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes ist für Fahrgäste ein wichtiger Faktor. Darum wollen wir Lücken in Tagesrandlagen, vornehmlich am Wochenende, füllen. Grundsätzlich gilt es, auch Beschäftigte im Schichtbetrieb und in systemrelevanten Berufen zu berücksichtigen.
- Wir streben die Harmonisierung der Betriebsanfangszeiten auf verschiedenen Linien an, eingebettet in das jeweilige Taktschema, um bessere Umstiege und Anschlüsse zu ermöglichen. So wollen wir attraktiver werden, um unsere Fahrgastzahlen auf einem hohen Niveau zu halten und neue Fahrgäste zu gewinnen.

TAKTVERDICHTUNG

- Weitere Maßnahmen der Angebotserweiterung umfassen unser gesamtes Bedienungsgebiet. Wir wollen sowohl die Nord-Süd-Achsen als auch die Ost-West-Achsen stärken. Bei den ersten Maßnahmen handelt es sich um Taktverdichtungen auf nachfragestarken Linien. So wollen wir zum Beispiel auf den Linien 222 und 255 einen 15-Minuten-Takt zu den Hauptverkehrszeiten und einen 30-Minuten-Takt zu den Schwachverkehrszeiten schaffen. Auf den Linien 214 und 219 wollen wir von Montag bis Samstag einen 30-Minuten-Takt einrichten.

- In weniger stark besiedelten Räumen und zu Zeiten geringer Nachfrage wollen wir unsere bestehenden Bedarfsverkehre zukunftsfähig ausbauen und eine optimale Vernetzung mit den Knotenpunkten des regionalen ÖPNV schaffen.

MOBILSTATIONEN

- Um mehr multimodale Wege zu fördern, wollen wir die Vernetzung der Verkehrsträger im Umweltverbund vorantreiben – speziell mit dem Radverkehr.
- Zudem werden wir uns aktiv am regionalen Aufbau von Mobilstationen beteiligen, um intermodale Wegeketten zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln zu erleichtern.

AUSBAU VON HALTESTELLEN UND ÖPNV-BESCHLEUNIGUNG

- Gemeinsam mit dem Land NRW, dem Kreis Recklinghausen und den Kommunen bringen wir uns ein in eine attraktive, barrierefreie Gestaltung unseres Haltestellennetzes, um auch mobilitäts eingeschränkten Personen den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern.
- Um unser Angebot durch kürzere Fahrzeiten attraktiver zu machen, wollen wir die Beschleunigung des ÖPNV forcieren. Soll die Verkehrswende gelingen, müssen sich die Reisezeiten unserer Busse verkürzen und denen des Autos annähern.
- Als reines Busunternehmen liegt es in unserem Interesse, dass unsere Fahrzeuge auf der Straße Vorrang genießen. Dazu können entsprechende Ampelschaltungen und exklusive Busspuren beitragen.



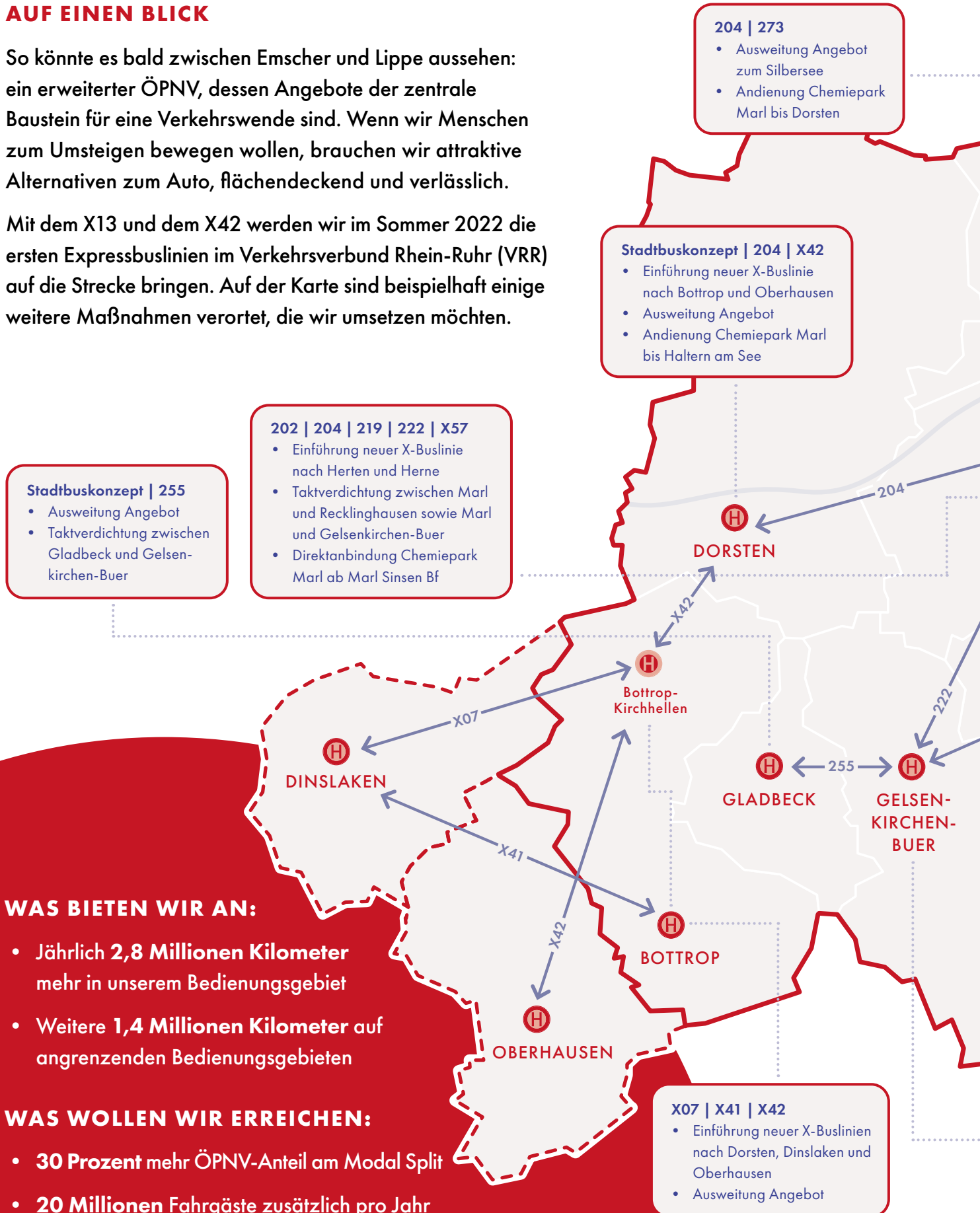
„Ich wünsche mir, dass immer mehr Menschen mit dem Bus fahren – in den Städten genauso wie auf dem Land.“

Selma Karabelen, Fahrerin bei der Vestischen

AUF EINEN BLICK

So könnte es bald zwischen Emscher und Lippe aussehen: ein erweiterter ÖPNV, dessen Angebote der zentrale Baustein für eine Verkehrswende sind. Wenn wir Menschen zum Umsteigen bewegen wollen, brauchen wir attraktive Alternativen zum Auto, flächendeckend und verlässlich.

Mit dem X13 und dem X42 werden wir im Sommer 2022 die ersten Expressbuslinien im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) auf die Strecke bringen. Auf der Karte sind beispielhaft einige weitere Maßnahmen verortet, die wir umsetzen möchten.

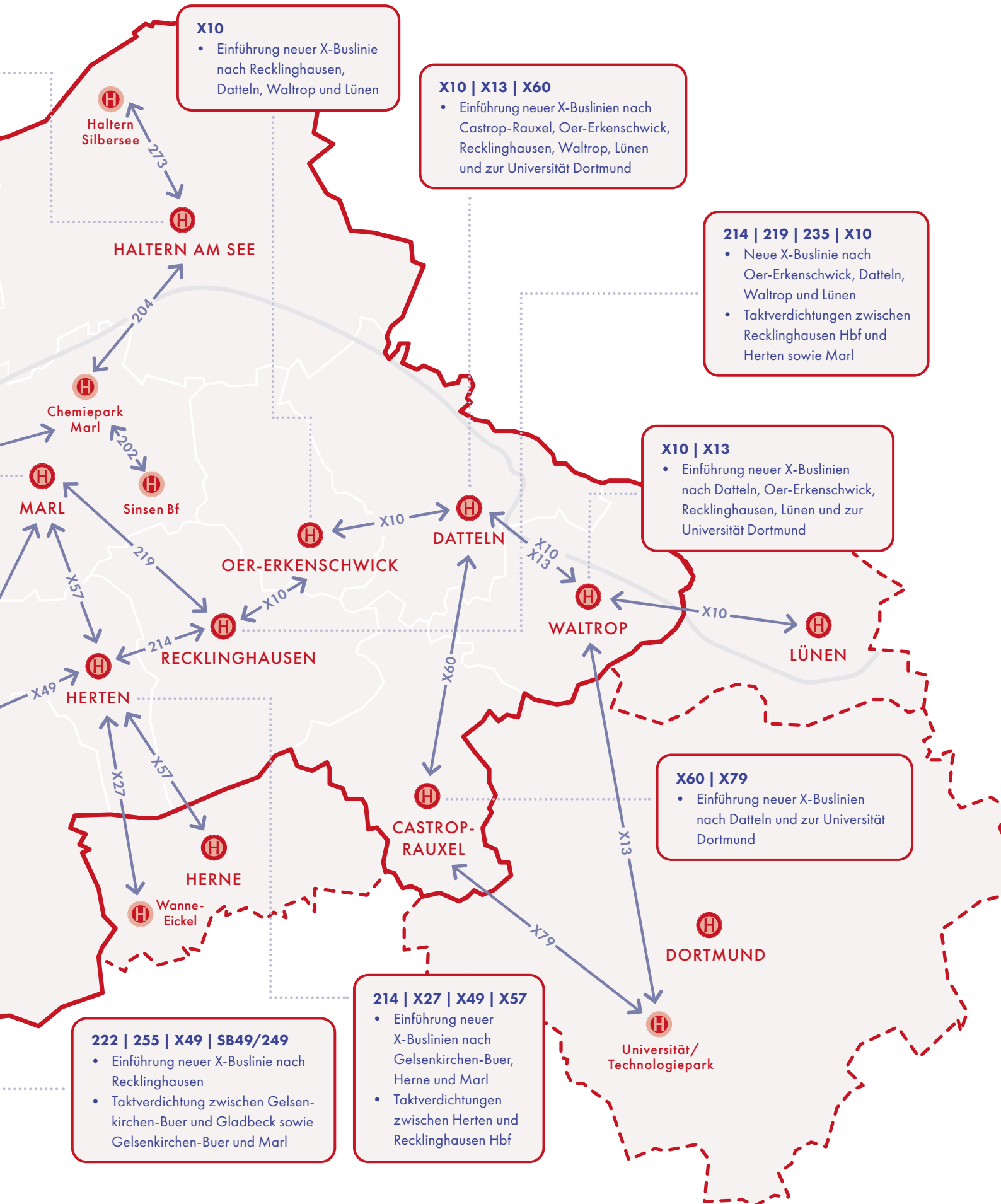


WAS BIETEN WIR AN:

- Jährlich **2,8 Millionen Kilometer** mehr in unserem Bedienungsgebiet
- Weitere **1,4 Millionen Kilometer** auf angrenzenden Bedienungsgebieten

WAS WOLLEN WIR ERREICHEN:

- **30 Prozent** mehr ÖPNV-Anteil am Modal Split
- **20 Millionen** Fahrgäste zusätzlich pro Jahr



X10

- Einführung neuer X-Buslinie nach Recklinghausen, Datteln, Waltrop und Lünen

X10 | X13 | X60

- Einführung neuer X-Buslinien nach Castrop-Rauxel, Oer-Erkenschwick, Recklinghausen, Waltrop, Lünen und zur Universität Dortmund

214 | 219 | 235 | X10

- Neue X-Buslinie nach Oer-Erkenschwick, Datteln, Waltrop und Lünen
- Taktverdichtungen zwischen Recklinghausen Hbf und Herten sowie Marl

X10 | X13

- Einführung neuer X-Buslinien nach Datteln, Oer-Erkenschwick, Recklinghausen, Lünen und zur Universität Dortmund

X60 | X79

- Einführung neuer X-Buslinien nach Datteln und zur Universität Dortmund

222 | 255 | X49 | SB49/249

- Einführung neuer X-Buslinie nach Recklinghausen
- Taktverdichtung zwischen Gelsenkirchen-Buer und Gladbeck sowie Gelsenkirchen-Buer und Marl

214 | X27 | X49 | X57

- Einführung neuer X-Buslinien nach Gelsenkirchen-Buer, Herne und Marl
- Taktverdichtungen zwischen Herten und Recklinghausen Hbf

2

WAS WIR VORSCHLAGEN

Technik und Innovation

Wir setzen auf technische Innovationen: Durch den Einsatz von synthetischen Kraftstoffen und durch Brennstoffzellenbusse machen wir unseren ÖPNV nachhaltiger, durch die Digitalisierung verbessern wir den Fahrgastservice.

ANTRIEBSTECHNIK

- Die Emscher-Lippe-Region treibt durch die Förderung des innovativen Energieträgers Wasserstoff den Strukturwandel voran, bietet Unternehmen einen zukunftsorientierten Standort und schafft zahlreiche Arbeitsplätze.
- Der Weg zur Elektromobilität und somit zur Klimaneutralität führt über den Einsatz von Wasserstoff in Brennstoffzellenbussen. Diese bieten im Vergleich zu Batteriefahrzeugen, die wir seit 2019 zwischen Bottrop und Oberhausen testen, wesentliche Vorteile: Der Brennstoffzellenbus hat zum Beispiel derzeit bereits eine erheblich größere Reichweite von 350 bis 400 Kilometern.
- Als Akteur der „HyExperts Region Emscher-Lippe“ werden wir in 2023 fünf wasserstoffbetriebene Busse im Linienbetrieb einsetzen und die Potenziale der Technologie ausloten. Ende 2024 sollen alle Ergebnisse vorliegen, um die Umstellung des gesamten Fuhrparks ab 2026 in Richtung einer klimaneutralen Fahrzeugflotte zu initiieren.
- Parallel werden wir für die Infrastruktur für die Wasserstofftechnologie ab 2023 durch Tankstellen, die Aufrüstung der Werkstätten und Abstellanlagen sowie durch Weiterbildungsmaßnahmen aufbauen.
- Die Dieselflotte wird bis 2025 komplett auf die Abgasnorm Euro VI umgestellt: Unsere Busse stoßen dann im Vergleich zur Euro V-Norm 10 bis 15 Mal weniger Stickoxide aus, verbrauchen 10 Prozent weniger Kraftstoff – und verursachen entsprechend weniger CO₂.
- Ab 2022 betanken wir alle neuen Fahrzeuge mit synthetischen Kraftstoffen und erfüllen damit den Status „sauberes Fahrzeug“ gemäß der europäischen Clean-Vehicles-Richtlinie. Der Einsatz dieser Treibstoffe reduziert die Emission von Stickoxiden um bis zu 20 Prozent, den Ausstoß von Feinstaub um nochmals bis zu 10 Prozent. Ziel ist es, unsere Verbrennungsmotoren mittels E-Fuels gänzlich klimaneutral zu betreiben. Und zwar, indem der Strom zur Erzeugung des Treibstoffs aus erneuerbaren Quellen gespeist und das notwendige CO₂ aus Biomasse, Industrieabgasen oder der Atmosphäre entnommen wird.

DIGITALISIERUNG

- Unser virtuelles KundenCenter ist immer offen: Hier erhalten Fahrgäste rund um die Uhr Tickets, Informationen und Beratungen.
- Im Sinne der Barrierefreiheit: Die App im Blindeninformationssystem (BLIS) bietet Funktionen wie Busradar, Fahrzeugfindung oder Reisebegleitung und erleichtert den Ein- und Ausstieg.
- Mobilitätsplattform: Wir schaffen eine App-basierte Plattform, die Informationen und Buchungen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten ermöglicht und damit zum Beispiel den Umstieg zwischen Bus und anderen Verkehrsträgern wie Leih-Fahrrädern erleichtert.

TICKETING

- Mit dem „Check-In/Be-out-System“ (CiBo) haben wir einen neuen digitalen Service geschaffen, der es ermöglicht, digital ein- und auszuchecken. Fahrgäste zahlen nur noch die kürzeste Entfernung zwischen Einstiegs- und Ausstiegshaltestelle und nie mehr als das Einzelticket in der benötigten Preisstufe.
- Ab Ende 2022 können Fahrgäste in den Bussen der Vestischen ihre Tickets auch kontaktlos mit allen gängigen Karten sowie über das Smartphone bezahlen.
- FlexTickets: eine Ticketform, die den veränderten Lebensrealitäten Rechnung trägt – nicht nur während der Corona-Pandemie. Die FlexTickets sind eine digitale Rabattkarte für Bus und Bahn und flexibel einsetzbar.



„Der Einsatz von Wasserstoffbussen stellt uns vor neue Herausforderungen, vor allem in punkto Infrastruktur und Weiterbildung. Aber wir werden vorbereitet sein, wenn die ersten Brennstoffzellenfahrzeuge eintreffen.“

Benedikt Berger, Werkstatt-Mitarbeiter bei der Vestischen

3

WAS WIR VORSCHLAGEN

Gesellschaft und Kommunikation

Wir haben uns bereits vor drei Jahren auf den Weg gemacht, als ÖPNV-Unternehmen die Verkehrswende mit einer ganzheitlichen Strategie anzugehen. Ein zentraler Baustein war und ist die Kommunikation mit den zentralen Akteur*innen der kommunalen Politik und der Verwaltung sowie mit den Bürger*innen.

KOMMUNIKATIONSPROJEKT VERKEHRSWENDE

- Die Verkehrswende ist ein Gewinnerthema. Die Verlagerung von Fahrten des motorisierten Individualverkehrs auf den ÖPNV lässt Städte lebenswerter werden, entlastet die Haushalte, fördert Inklusion und macht den Verkehr sicherer. Richtig umgesetzt, führt die Verkehrswende zu mehr Flexibilität in der Mobilität.
- Mit unserem Kommunikationsprojekt zur Verkehrswende schaffen wir Sichtbarkeit für diese Vorteile. Wir suchen den Austausch mit Expert*innen – und bereiten Fakten und Argumente verständlich auf. Damit wollen wir die Bevölkerung motivieren, sich mit neuen Routinen auseinanderzusetzen und den ÖPNV stärker zu nutzen.
- Auf unserer Plattform www.zukunftslinie.de stellen wir aktuelle Themen und Trends vor. Wir berichten über Innovationen mit einem Fokus auf den ÖPNV, interviewen Menschen aus der Region, die sich für nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität einsetzen, und stellen Projekte vor, die einen Beitrag zur Verkehrswende zwischen Emscher und Lippe leisten.
- Wir ermöglichen den Blick über den Tellerrand und zeigen inspirierende Best Practice-Beispiele aus Europa, von denen wir lernen können.
- Außerdem geben wir den Akteur*innen aus Politik und Verwaltung mit unserem Print-Magazin Zukunftsfrequenz Informationen an die Hand, die sie weiterreichen können.

VERANSTALTUNGEN

- Bei unseren Veranstaltungen und Workshops bringen wir Menschen aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft in den Austausch. Der Zukunftsdialog als ein Veranstaltungsformat zum Mitmachen zielt darauf ab, die Voraussetzungen des ÖPNV der Zukunft und dessen Umsetzung zu diskutieren.
- Beim ersten Zukunftsdialog 2020 in der Recklinghäuser Vest Arena skizzierten Politiker*innen und Fachplaner*innen durch welche Handlungsschritte die Verkehrswende gelingen kann. Zu Gast waren außerdem Vertreter*innen aus der französischen Metropolregion Metz, um das Großprojekt „METTIS“ vorzustellen.

- Workshops, zum Beispiel im Umspannwerk Recklinghausen, bereiteten diesen Austausch vor.
- Ein großer Zukunftsdialog sowie Workshops sind für 2022 wieder geplant, um den Austausch mit den Akteur*innen nach der Pandemie aufleben zu lassen und gemeinsam in die Zukunft zu blicken.

MOBILER ZUKUNFTSDIALOG

- Wir fahren vor und eröffnen das Gespräch mit Politik und Verwaltung. Ein Bus der Vestischen ist zu einem mobilen Dialograum umgebaut worden und fährt als Austauschplattform durch die Region, direkt in die Kommunen – im Wortsinn die „Zukunftslinie“.
- Wir möchten diesen Bus nutzen, um über unsere konkreten Vorschläge und die generellen Vorteile des ÖPNV zu berichten und ins Gespräch zu kommen. Darüber hinaus sorgt er für Aufmerksamkeit und dient als mobiles Informationszentrum. So können Planungsprozesse und Maßnahmen gemeinsam mit den Entscheider*innen diskutiert werden.

FILME UND DOKUMENTATION

- Was bewegt uns mehr als Bilder? Wir machen die Verkehrswende erlebbar und produzieren kurze Filme zur Verkehrswende, die wir auf unserer digitalen Plattform oder bei Veranstaltungen zeigen.
- Von Interviews mit Akteur*innen aus Politik und Verwaltung oder Expert*innen bis hin zu Zukunftsszenarien setzen wir mit unseren Videos sichtbare Zeichen für die Verkehrswende.
- Wir werden den Prozess weiterhin anschaulich dokumentieren, um die Bevölkerung sowie Politik und Verwaltung zu informieren und zu motivieren. Zudem wollen wir anderen Unternehmen die Nachahmung und Adaption erleichtern.



„Wir möchten für die Menschen in der Emscher-Lippe-Region sichtbar sein und sie davon überzeugen, vom Auto auf den Bus umzusteigen.“

Julia Thomas, Kundenbetreuerin der Vestischen



VESTISCHE


2244



T-GENIBUS



D RE VS 2244



Jede Investition, die wir heute in die *Mobilität der Zukunft* stecken, ist eine Investition mit Weitblick, die nicht nur zum Klimaschutz beiträgt, sondern auch zur Zufriedenheit und Lebensqualität der Menschen in unserer Region.

WAS WIR BRAUCHEN

Ziele und Finanzierung

Wir haben konkrete Ziele formuliert, die wir als ÖPNV-Dienstleister bis 2030 erreichen wollen. Dazu brauchen wir die finanzielle und inhaltliche Unterstützung durch Politik und Verwaltung.

ZIELE BIS 2030

- Wir steigern den Modal Split des ÖPNV in unserem Bediengebiet um 30 Prozent.
- Wir erhöhen unsere Fahrgastzahlen von 50 Millionen auf 70 Millionen.
- Wir schaffen mindestens 100 neue Arbeitsplätze für die Region.

UMSETZUNG

Setzen wir diese Maßnahmen um, werden wir unser Leistungsangebot im ersten Schritt bis 2025 um 2,8 Millionen Kilometer pro Jahr ausweiten. Das entspricht einer Steigerung von rund 14 Prozent. Mit dem SB25 haben wir in einem ersten Modellprojekt seit Januar 2021 bereits ungefähr 500.000 Kilometer realisiert. Zudem möchten wir bis 2024/2025 umfangreiche Beschleunigungsmaßnahmen umsetzen. Diese betreffen unter anderem die Linien SB24 und SB49.

Um unser Angebot dauerhaft ausbauen zu können und durch klimaschonende Fahrzeuge einen Beitrag zum Schutz unserer Umwelt zu leisten, beschaffen wir bis 2025 insgesamt 120 Busse (Diesel Euro VI-Abgasnorm) und betreiben diese Neufahrzeuge ausschließlich mit synthetischen Kraftstoffen.

Außerdem werden wir ab 2023 fünf Wasserstoffbusse einsetzen. Im zweiten Schritt ist der optionale Ausbau unserer Flotte um weitere 60 Wasserstoffbusse bis 2030 geplant.

Als lokales Verkehrsunternehmen spielt die Kommunikation mit den Menschen in unserer Region eine große Rolle für uns. Darum werden wir die Verkehrswende durch vielfältige Kommunikationsmaßnahmen intensiv begleiten.

FINANZIERUNG

Wir investieren bis 2025 insgesamt ca. 12 Millionen Euro in neue Fahrzeugtechnologie und in Infrastrukturmaßnahmen. Diese Investitionen umfassen unter anderem neue Brennstoffzellenbusse, Wasserstofftankanlagen sowie die Erweiterung und Anpassung unserer Werkstatt.

Um die Verkehrswende im Kreis Recklinghausen, in Bottrop und im Norden Gelsenkirchens gestalten zu können, benötigen wir für die notwendigen Angebotsausweitungen zusätzliche Finanzmittel von ca. 6,8 Millionen Euro jährlich ab 2024. Zu diesem Betrag wollen wir zusätzliche Fahrgasterträge in Höhe von ca. 3 Millionen Euro im Jahr erwirtschaften, um unseren Beitrag zur Verkehrswende und zu einer lebenswerten, klimafreundlichen Zukunft zu leisten.



„Jeder Kilometer, den wir zusätzlich fahren, liefert uns ein Argument, die Menschen von den Vorteilen des ÖPNV zu überzeugen.“

Christian Dorna, Fahrer bei der Vestischen

WAS SIE TUN KÖNNEN

Bitte einsteigen!

Die Klimakrise ist real, aber wir von der Vestischen möchten helfen, ihr entgegenzuwirken. Der Weg zu einer nachhaltigen, sozialen und klimagerechten Mobilität in der Emscher-Lippe-Region ist bereitet. Steigen Sie ein, und lassen Sie ihn uns gemeinsam befahren. Richtung: Verkehrswende.

Wir haben innovative Ideen, das Know-how, die Technik und vor allem: viele engagierte Mitarbeitende, die hinter der Verkehrswende stehen. Was wir brauchen, ist Ihre Unterstützung bei der Umsetzung.

WIR BRAUCHEN POLITISCHEN RÜCKENWIND!

Die Verkehrswende wird nur mit einem entschlossenen Bündnis aus Politik, Verwaltung und uns als ÖPNV-Anbieter gelingen. Wir werden unsere Maßnahmen nur dann erfolgreich umsetzen können, wenn sie Verbindlichkeit erhalten. Daher brauchen wir ihre Verankerung in den Nahverkehrsplänen der Emscher-Lippe-Region.

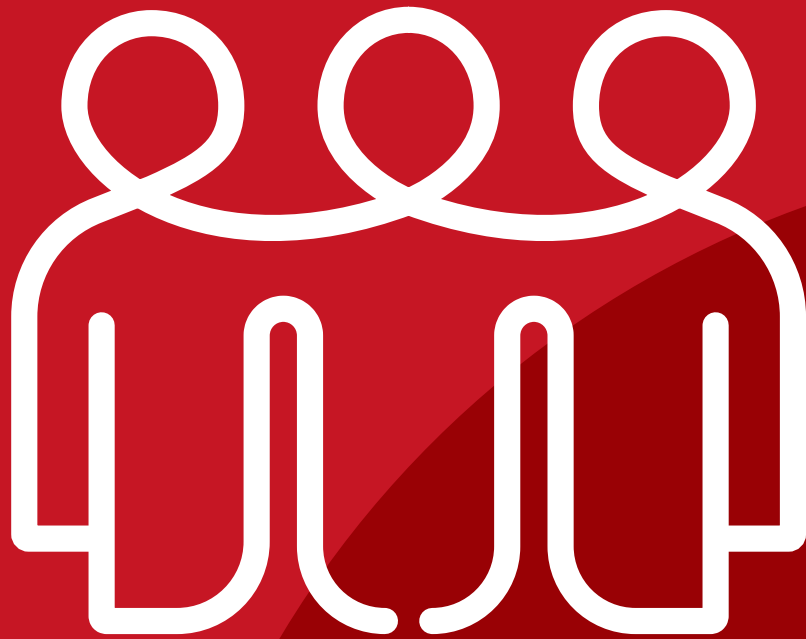
WIR BRAUCHEN FINANZIELLE MITTEL!

Wollen wir auch (über)morgen einen zukunftsfähigen ÖPNV in unserer Region genießen? Wer diese Frage mit „ja“ beantwortet, muss heute die entsprechenden Mittel bereitstellen. Wenn Investitionen in den ÖPNV Priorität erhalten, werden wir alle profitieren.

WENN WIR UNSERE KRÄFTE BÜNDELN, GEWINNEN WIR!

- Mehr Klimaschutz durch nachhaltige Mobilität
- Mehr Lebensqualität in unseren Kommunen durch weniger Verkehr
- Mehr Arbeitsplätze in unserer Region durch einen starken ÖPNV
- Mehr Zufriedenheit in der Bevölkerung durch mehr soziale Teilhabe
- Mehr wirtschaftlichen Nutzen durch weitsichtige Investitionen





**PACKEN
WIR
ES AN!**

Quellen

- ¹ Allianz pro Schiene, 2019. Energieverbrauch des Verkehrs (auf Basis von Umweltbundesamt).
- ² Umweltbundesamt, 2019. Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr.
- ³ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, 2021. Der öffentliche Verkehr: Ein Wirtschaftsfaktor für Deutschland. Analyse der volkswirtschaftlichen Effekte des öffentlichen Verkehrs in Deutschland in 2019. Eine Studie der CONOSCOPE GmbH und des KOWID e.V. an der Universität Leipzig.
- ⁴ Stephan Rammler, 2017. Volk ohne Wagen – Streitschrift für eine neue Mobilität. Fischer Verlag.
- ⁵ Inrix Traffic Scorecard, 2021. Webseite: inrix.com. Letzter Zugriff: 10.03.2022.
- ⁶ Bundeszentrale für infas, DLR, IVT und infas 360 (Im Auftrag des BMVI), 2018. Mobilität in Deutschland.
- ⁷ Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK), 2021. Soziales Nachhaltigkeitsbarometer der Energie- und Verkehrswende.
- ⁸ Nils-Viktor Sorge, 2021. Welche Verkehrsmittel sollte der Staat fördern? In: Spiegel Online. Letzter Zugriff: 13.10.2021.
- ⁹ VDV-Ost, 2017. Städtische Mobilität in Brandenburg und Sachsen-Anhalt.
- ¹⁰ KfW-Research, 2022. Verkehrswende in Deutschland braucht differenzierte Ansätze in Stadt und Land.
- ¹¹ Umweltbundesamt, 2020. Folgen des globalen Klimawandels für Deutschland, Abschlussbericht: Analysen und Politikempfehlungen.
- ¹² Umweltbundesamt, 2021. Nationales Treibhausgasinventar 2021, Presseinformation 07/2021 vom 15.03.2021.
- ¹³ Universität Kassel, 2018. Welche Kosten verursachen verschiedene Verkehrsmittel wirklich?



The image features a solid red background with several white geometric elements. At the top, a white line starts with a small circle on the left, extends diagonally upwards and to the right, then turns 90 degrees to run horizontally across the top of the page. In the center, there is a large white circle. In the lower right quadrant, there is a white parallelogram tilted at an angle. On the far right edge, a portion of a larger white circle is visible, extending off the page.

Impressum

Herausgeber:
Vestische Straßenbahnen GmbH
Westerholter Straße 550
45701 Herten

Konzept & Gestaltung:
Identitätsstiftung GmbH

Kontakt:
info@zukunftslinie.de