



Auf Luftlinie zum geplanten neuen eTarif

Erfolgsgeschichte HandyTicket

Neue Bewegung: Zukunftsnetz Mobilität NRW

Konrad Beikircher im VRS-Gespräch

Geschäftsführer Michael Vogel stellt sich vor



Liebe Leserin, lieber Leser,

wir haben Grund zur Freude: Auch im Jahr 2017 ist die Zahl der Fahrgäste im VRS wieder gewachsen. Doch mit der steigenden Nachfrage sind auch große Herausforderungen verbunden. Busse, Bahnen und Züge, die durch die Region fahren, stoßen bereits heute immer öfter an ihre Kapazitätsgrenzen. Verschärft wird diese Entwicklung durch das starke Wachstum unserer Städte. Nur mit einem deutlichen Ausbau der Infrastruktur kann die steigende Nachfrage bewältigt werden.

Wie Sie sicher bereits festgestellt haben, erkundigen wir uns in einer großangelegten Befragung das ganze Jahr über bei den Fahrgästen: Woher kommen Sie? Wohin möchten Sie? Welches Ticket nutzen Sie? Und welchen Zweck hat Ihre Reise? Die aus dieser Verkehrserhebung gewonnenen Erkenntnisse sind eine wichtige Grundlage für die Aufteilung der Einnahmen auf unsere rund 30 Verkehrsunternehmen. Sie gibt uns Auskunft über das reale Nachfrageverhalten unserer Kunden und liefert damit auch wertvolle Einblicke für die Weiterentwicklung des ÖPNV im VRS.

Einen erfreulichen Anteil an den Einnahmen im vergangenen Jahr hatte das erst im Sommer 2017 eingeführte AzubiTicket. Sein Erfolg bestätigt uns darin, unser Leistungsportfolio immer wieder auf den Prüfstand zu stellen und bedarfsgerecht auszubauen. Nur so erreichen wir einen attraktiven Nahverkehr, der in der Wachstumsregion Rheinland einen maßgeblichen Beitrag zur Nachhaltigkeit leisten kann.

Im Sinne der Fahrgäste gehen wir auch weiterhin die Herausforderungen des digitalen Wandels an. Das VRS-HandyTicket erfreut sich großer Beliebtheit, das Pilotprojekt für die Erprobung eines elektronischen Tarifs (eTarif) im VRS-Gebiet ist in vollem Gange. Aktuell läuft ein Techniktest, Anfang 2019 wollen wir die Kunden mit ins Boot holen.

An dieser Stelle gratulieren wir allen Kolleginnen und Kollegen beim Nahverkehr Rheinland (NVR) ganz herzlich zu dessen zehnjährigem Bestehen.

Wir wünschen Ihnen eine anregende Lektüre!

VRS-Geschäftsführer
Michael Vogel

VRS-Geschäftsführer
Dr. Norbert Reinkober

Editorial 3

Grußwort des Zweckverbandsvorstehers 6

THEMEN, DIE BEWEGEN

Der Neue stellt sich vor 8

Michael Vogel, neuer VRS-Geschäftsführer für Marketing und Finanzen

Ein Tarif auf Luftlinie 10

Der neue eTarif nähert sich der Testphase

VRS-Verkehrserhebung 2018 16

Die Fahrgäste im VRS liefern gute Antworten

Konrad Beikircher im VRS-Gespräch 18

Mit dem Kabarettisten und Wahl-Rheinländer durch Bonn

Zukunftsnetz Mobilität NRW 24

Für Kommunen wird vernetzte Mobilität zum Gewinnerthema

TICKETS UND TARIFE

HandyTicket auf Erfolgskurs 32

Immer mehr Freunde im Netz

Ticket-Trends 2017 36

Bedeutung von ZeitTickets wächst weiter

Vergünstigungen für die Kunden 38

Die Tarifierung 2019 wird mit neuen Vorteilen abgedeckt

Pilotprojekt für Frühaufsteher 40

SchönerTag NRW im Test vor 9 Uhr

NEUIGKEITEN

Engagement für Kinder 42

Social Day mit Querwaldein im Garten

VRS-Projekt zur Lkw-Navigation 43

Sicherer Nahverkehr auch für Lasten

10 Jahre NVR 44

Ein Jubiläum, das viel bewegt

Barrierefreie Auskunft 46

Ein Fahrplan für Fahrstühle und Rolltreppen

ZAHLEN UND FAKTEN

Strukturdaten, Einnahmen siehe Booklet Seite 47 **und Fahrgäste**

eTARIF

Auf Luftlinie in die Pilotphase

Seite 10

FAHRGASTBEFRAGUNG 2018

Woher kommen Sie?

Seite 16

VRS-GESPRÄCH

Zwei Immis im Austausch

Seite 18

ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW

Neue Wege für Kommunen

Seite 24

HANDYTICKET

Immer mehr Freunde

Seite 32

ZAHLEN UND FAKTEN

Das neue Statistik-Booklet

am Ende der
Broschüre

IMPRESSUM

Herausgeber

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
Glockengasse 37-39 · 50667 Köln · Telefon: 0221 20808-0
info@vrs.de · www.vrs.de

Verantwortlich für den Inhalt

Michael Vogel · Dr. Norbert Reinkober

Redaktion

Jessica Buhl · Holger Klein · Benjamin Jeschor

Gestaltung

Werbeagentur von morgen GmbH
www.werbeagentur-von-morgen.de

Druck

DFS Druck Brecher GmbH · www.dfs-pro.de

Bildnachweis

Fotos: Titel (Bahnhof Ertstadt-Liblar) / Innenseiten

VRS GmbH / Smilla Dankert

Ausgenommen:

www.iStockphoto.com / jeffy1139

www.iStockphoto.com / nerosu

VRS GmbH / Jörg Dicke

Rhein-Sieg-Kreis

Fairtiq AG

www.iStockphoto.com / sitox

www.shutterstock.com / viviamo

Manfred Esser

Regina Spitz, Bundesstadt Bonn

Nola Bunke

Stadt Bad Münstereifel

www.iStockphoto.com / pixelfit

www.iStockphoto.com / vrs1976

© Oktober 2018 Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH

Seite

4, 10

5, 24

6, 28

14

16

25

27

29

35

42



Grußwort des Zweckverbandsvorstehers

Nachhaltiger und leistungsstarker Nahverkehr ist ein elementarer Bestandteil der Daseinsvorsorge. Um den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen von den Kindern bis zu den Senioren sowie den mobilitätseingeschränkten Bewohnern im VRS-Gebiet gerecht werden zu können, entwickeln wir den Nahverkehr laufend weiter. Dabei gilt es, wichtige Herausforderungen zu meistern: Die Bevölkerung wächst, und die Angebotsausweitungen halten kaum mit.

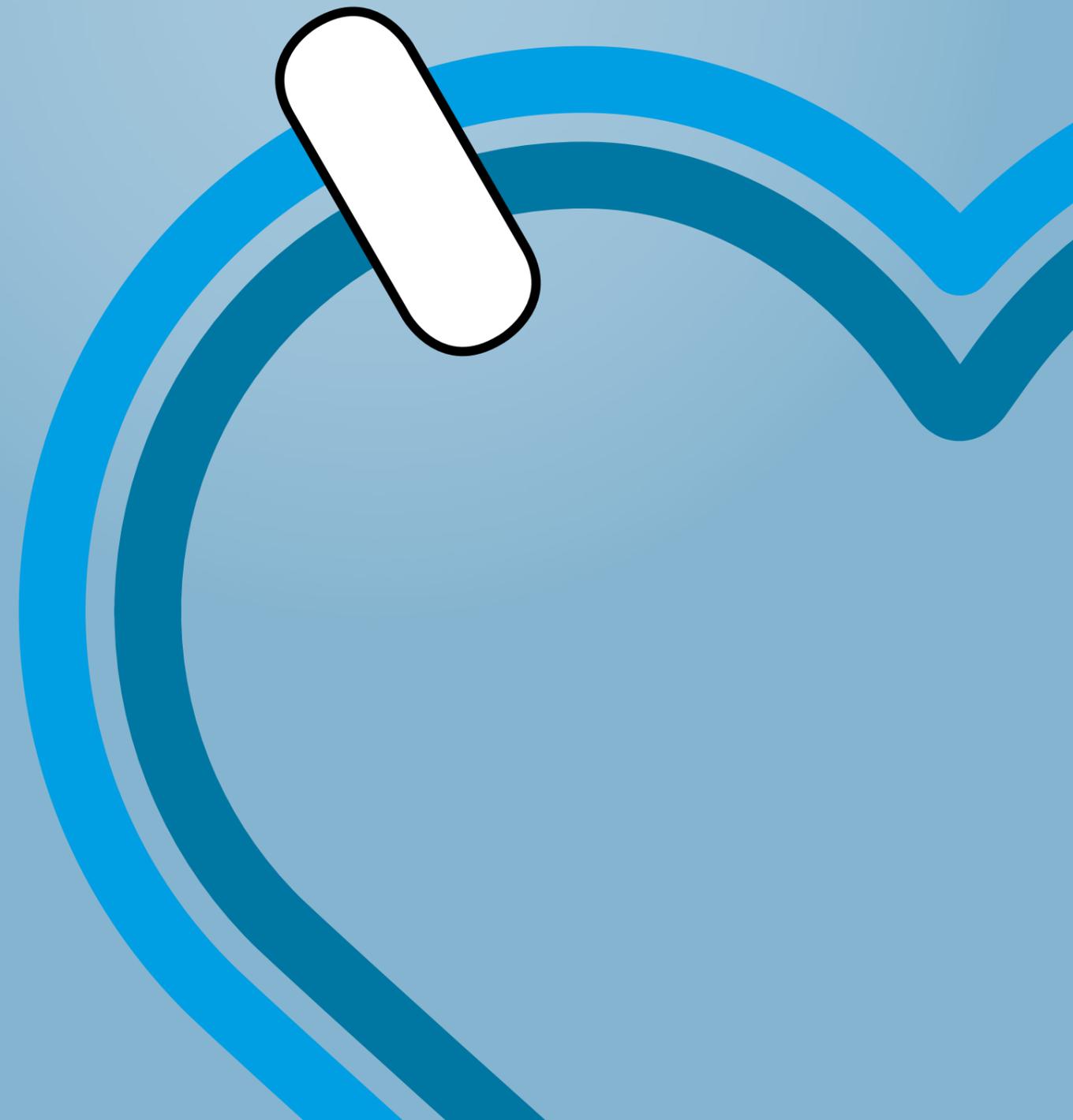
Diese Herausforderungen gehen wir gemeinsam mit den Kolleginnen und Kollegen beim Nahverkehr Rheinland an. Nur so können wir den Menschen in unserer Region weiter ihre Mobilität ermöglichen. Beim Nahverkehr Rheinland kümmert man sich um die Angebotsgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs. Für den VRS verspreche ich mir viel von der Digitalisierung sowie wichtige Erkenntnisse aus dem VRS-Pilotprojekt zum elektronischen Tarif. Durch die fortschreitende Digitalisierung lassen sich die oft als zu kompliziert empfundenen klassischen Vertriebswege vereinfachen. Die Realisierung eines vollständigen eTarifs würde uns ganz neue Möglichkeiten für Tarifgestaltung und Tarifgerechtigkeit eröffnen. Wenn wir die Zugangshemmnisse zum öffentlichen Personennahverkehr reduzieren und ein gutes Angebot machen, können wir noch mehr Menschen überzeugen, das Auto öfter stehen zu lassen und den ÖPNV zu nutzen.

Und davon profitieren wir schließlich alle: Pendler kommen entspannter zur Arbeit, und die Umwelt freut sich über geringere Schadstoffemissionen.

Ein gut funktionierender Nahverkehr ist ein wichtiger Standortfaktor für unsere prosperierende Region. Damit das so bleibt, ist der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für den öffentlichen Personennahverkehr unabdingbar. Ohne diesen dringend nötigen Ausbau riskiert die Region, einen wichtigen Wettbewerbsfaktor aufs Spiel zu setzen. Helfen Sie mit, die gesamte VRS-Region attraktiv zu halten.

Sebastian Schuster
Verbandsvorsteher Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Themen, die bewegen



DER NEUE VRS-GESCHÄFTSFÜHRER MICHAEL VOGEL

„Vieles ist noch neu, macht aber viel Spaß.“

Bewegung an der VRS-Spitze: Nachdem Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag in den Ruhestand ging, wurde Diplom-Verwaltungsbetriebswirt Michael Vogel (53) für fünf Jahre zum neuen Geschäftsführer der VRS GmbH bestellt. Gemeinsam mit Dr. Norbert Reinkober bildet er das neue Führungs-Duo des VRS.

Das Büro in der Kölner City ist an diesem heißen Sommertag abgedunkelt, unter dem Fenster steht ein schwarz-gelbes Rennrad. Michael Vogel (53), seit Anfang 2018 Geschäftsführer des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg (VRS), will später noch zur Großen Dhünnaltalsperre bei Bergisch Gladbach radeln. Rund 100 Kilometer pro Woche legt der neue VRS-Chef mit dem Rad zurück. Und auch auf der Fahrt ins Büro tritt der Wahl-Kölner gerne in die Pedale. „Ich bin in Oberhausen aufgewachsen und lebe seit zwei Jahren in Nippes“, erzählt Vogel. „Da kann man es sehr gut aushalten. Überhaupt liegt mir die rheinische Mentalität, die Kölner haben es mir sehr leicht gemacht, mich hier wohlfühlen.“

„Ich wünsche mir, dass der VRS sich noch multimodaler aufstellt und die Vernetzung zwischen den Verkehrsdienstleistungen ausbaut und somit seiner Funktion als Mobilitätsverbund noch besser nachkommt.“

Neue strategische Horizonte

Der neue VRS-Geschäftsführer stieg 1981 als gelernter Diplom-Verwaltungsbetriebswirt bei der Deutschen Bahn ein und wechselte nach Stationen im mittleren und gehobenen nicht technischen Beamtenstand 1996 zur Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH. Später war Vogel in Leitungspositionen bei der Deutschen Bahn tätig. Bevor er das Ruder vom langjährigen Geschäftsführer Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag übernahm und seitdem die Geschicke des VRS gemeinsam mit Dr. Norbert Reinkober lenkt, war der Vertriebs- und Marketing-Experte bereits als Leiter der Abteilung „Tarif und Vertrieb“ und als Prokurist im Haus tätig. „Seitdem ich im Januar den Geschäftsführerposten angetreten habe, hat sich einiges verändert“, zieht Michael Vogel ein erstes Zwischenfazit. „Die Themen und auch die Perspektive zu den Dingen sind jetzt anders. Es kommen sehr viele repräsentative Aufgaben hinzu, der Wahrnehmungshorizont hat sich stark verändert: Heute bin ich stärker auf Landesebene unterwegs, und der Kontakt zur Politik hat sich deutlich intensiviert. Man muss sich in einer solchen Position von den Details trennen. Es ist nicht so leicht, auf einmal vermehrt strategisch denken zu müssen und die wirtschaftliche Verantwortung zu tragen, wenn man zuvor operativ tätig war. Vieles ist noch neu, macht aber viel Spaß.“



„Ich glaube, dass der VRS gemäß dem aktuellen Trend digitaler werden muss.“

Michael Vogel, Geschäftsführer der VRS GmbH

Digitaler und gemeinsamer weiter

Der 53-jährige Vogel hat sich mit dem VRS ehrgeizige Ziele gesetzt. „Ich glaube, dass der VRS gemäß dem aktuellen Trend digitaler werden muss. Besonders fachlich im Bereich Tarif/Vertrieb, aber auch hier im Haus. Die Prozesse werden künftig noch stärker datenbasiert ablaufen, wir müssen wegkommen von den Papierbergen. Nach außen hin müssen wir den Nahverkehr in der digitalen Welt ankommen lassen.“ Eine weitere große Herausforderung ist aus Vogels Sicht der interne Zusammenhalt zwischen VRS und Nahverkehr Rheinland (NVR): „Auch wenn beide Firmen formal bestehen bleiben, brauchen wir künftig eine gemeinsame Identifikation und eine noch intensivere Zusammenarbeit auf Fachebene mit dem Aachener Verkehrsverbund, mit dem der VRS vor genau zehn Jahren den NVR gegründet hat.“

Mobilität mit Weitblick

Ein weiteres Hauptprojekt sieht Vogel, der als Geschäftsführer im NVR für Finanzen und Haushalt zuständig ist, aktuell in der wirtschaftlichen Verantwortung für die Brutto-Verträge im Schienenpersonennahverkehr (SPNV): „Die Umstellung stellt

einen signifikanten Strukturwandel dar, den wir wahrnehmen und gestalten müssen. Künftig wird man sich noch unternehmerischer aufstellen und den NVR in Teilen vermehrt als Unternehmen begreifen müssen, das Umsätze generiert und am Markt agiert.“ Schlussendlich hat Vogel noch ein großes Ziel vor Augen: „Ich wünsche mir, dass der VRS sich noch multimodaler aufstellt und die Vernetzung zwischen den Verkehrsdienstleistungen Bike- und Carsharing, On-Demand-Verkehr und langfristig auch dem autonomen Fahren ausbaut und somit seiner Funktion als Mobilitätsverbund noch besser nachkommt.“

Auch privat viel unterwegs

Und was tut der Chef von knapp 160 Mitarbeitern bei VRS und NVR in seiner Freizeit? „Ich fahre außer mit dem Fahrrad auch gerne mit dem Motorrad durchs Kölner Umland. Ein Traum wäre, einmal mit dem Fahrrad die Route des Grandes Alpes, eine Route vom Genfer See bis zur Côte d'Azur mit vielen Tourklassikern, zu fahren. Außerdem höre ich sehr gerne Musik, querbeet von afrikanischen Rhythmen über Balkan-Beats bis zu Heavy Metal. Hauptsache, es ist originell, rhythmisch und gerne auch etwas schräg.“

Freiheit auf neuen Wegen



DIGITALISIERUNG IM ÖPNV

Bequemer umsteigen: Der eTarif in der Testphase.

Der Umstieg vom eigenen Auto auf den nachhaltigeren Nahverkehr scheitert oft an dem Argument, das Tarifsystem sei zu kompliziert. Die Lösung könnte ein Tarif sein, der sich automatisch berechnet: der eTarif. Der VRS will es ganz genau wissen und testet derzeit das neue Tarifsystem ausgiebig und konsequent. Wir werden Zeugen einer Evolution in Richtung Tarifsystem der Zukunft.

Streckensperrungen, ein defektes Auto, drohende Dieselfahrverbote – es gibt auch für überzeugte Autofahrer zahlreiche gute Gründe, auf den ÖPNV umzusteigen. Ganz zu schweigen davon, dass Bus- und Bahnnutzer ohne Stau nicht nur entspannter, sondern auch umweltverträglicher zur Arbeit, zum Einkaufen oder in die Freizeit gelangen. Doch nicht alle wollen den Umstieg auf den nachhaltigeren Nahverkehr angehen. Warum nicht? Ein gerne angeführtes Argument: Das Tarifsystem sei zu kompliziert. Für die Nutzung von Bus und Bahn brauche es ein regelrechtes „Ticket-Abitur“. „Wir arbeiten ständig daran, unser Tarifsystem zu verbessern“, betont VRS-Geschäftsführer Michael Vogel. Jetzt geht der VRS den logischen nächsten Schritt auf dem Weg zu einem einfachen, transparenten und komfortablen Tarifsystem: Aktuell läuft eine Pilotphase für einen elektronischen Tarif, den eTarif. „Dieses Modell bietet die Chance, Zugangshemmnisse und Tarifhärten abzubauen und soll gerade Gelegenheitsnutzer für den ÖPNV begeistern“, erklärt Michael Vogel.

Anmelden, einchecken, losfahren

Beim eTarif lautet das Motto: Smartphone statt Papierfahrtschein. In zwei Phasen werden im Pilotprojekt zunächst die technische Umsetzbarkeit und dann die Kundenakzeptanz des ausgewählten Erfassungssystems untersucht. Damit es bald heißen kann: „Anmelden, einchecken, losfahren“. Für die Umsetzung des Pilot-

projekts hat der VRS eine sogenannte Entwicklungspartnerschaft mit dem Anbieter FAIRTIQ geschlossen. Dank der schon in der Schweiz bewährten Applikation entfallen die Suche nach dem geeigneten Tarif und auch das Wühlen nach passendem Kleingeld. Ebenso gehören Wartezeiten vor dem Ticketautomaten oder beim Busfahrer der Vergangenheit an.

Einfach unterwegs

Das Prinzip des eTarifs ist denkbar simpel: Nach einer vorherigen Anmeldung und Hinterlegung seiner Bezahlinformationen checkt der Fahrgast ganz einfach vor dem Einsteigen in Bus oder Bahn mit dem Smartphone in die FAIRTIQ-App ein und nach Abschluss seiner Reise wieder aus – und bekommt am Monatsende ganz bequem eine Rechnung. Sollte der Kunde den Checkout einmal vergessen, erinnert ihn das Smartphone mit einem Vibrationsalarm daran. Im Falle einer Fahrkartenkontrolle gilt ein in der App abrufbarer Barcode als Nachweis über das gelöste „Ticket“.

„Im Zuge des Techniktests lassen wir insbesondere die Netzabdeckung sowohl in den ländlichen Gebieten als auch im U-Bahn-Netz erproben.“

Matthias Berels, VRS-Projektkoordinator eTarif

Der VRS ist nicht die Schweiz

Kein neues System ist völlig frei von Tücken. Deshalb hat sich der VRS für einen großangelegten Techniktest entschieden. Auf die VRS-Region lässt sich die Leistungsfähigkeit der in der Schweiz bereits erfolgreichen Applikation nicht ohne Weiteres übertragen, erklärt VRS-Projekt Koordinator Matthias Berels: „Im Zuge des Techniktests lassen wir insbesondere die Netzabdeckung sowohl in den ländlichen Gebieten als auch im U-Bahn-Netz erproben.“ Denn auch der smarteste eTarif funktioniert nur mit zuverlässigem Internet. „Die ersten Ergebnisse liegen vor und sind ausgewertet. In einer dynamischen Großstadt wie Köln bestehen größere Herausforderungen an das Mobilfunknetz als in der Schweiz. Dass das Netz an seine Grenzen kommt, kannten die Experten von FAIRTIQ nur von Silvester. Jetzt steuern wir gemeinsam noch einmal nach, bevor der Techniktest in seine zweite Phase startet“, erklärt Berels. Knackpunkt sind die Check-ins und Check-outs im U-Bahn-Bereich. Berels: „Hier wollen wir in der

zweiten Phase eine native App erproben, von der wir uns eine größere Zuverlässigkeit versprechen.“

Fortschritt ohne neue Hardware

Sascha Triemer, Leiter der Abteilung Tarif und Vertrieb, ist sich sicher, dass der VRS in FAIRTIQ den richtigen Partner für den eTarif-Piloten gefunden hat: „Die Experten dort sind in ganz Europa sehr aktiv. Derzeit haben sie vergleichbare Projekte in den Niederlanden, der Schweiz und Österreich, die sehr gute Ergebnisse liefern.“ Großer Vorteil des FAIRTIQ-Modells: Die App erlaubt die Umsetzung eines eTarifs ohne kosten- und arbeitsintensiven Hardware-Einbau in den Fahrzeugen. Triemer: „Das ist besonders deshalb von Vorteil, weil die Investitionszyklen im Fahrzeugbereich sehr viel größer sind als bei Applikationen. Ohne feste Einbauten vermeiden wir, dass die Busse und Bahnen im VRS-Gebiet schnell mit veralteter Technik unterwegs sind und können bei neuen Entwicklungen schneller und kosteneffizienter reagieren.“



Die Köpfe hinter dem neuen eTarif

Sascha Triemer, Leiter Tarif und Vertrieb beim VRS, und Matthias Berels, Projektkoordinator eTarif, arbeiten auf Hochtouren am Ticketing für das Jahr 2020.

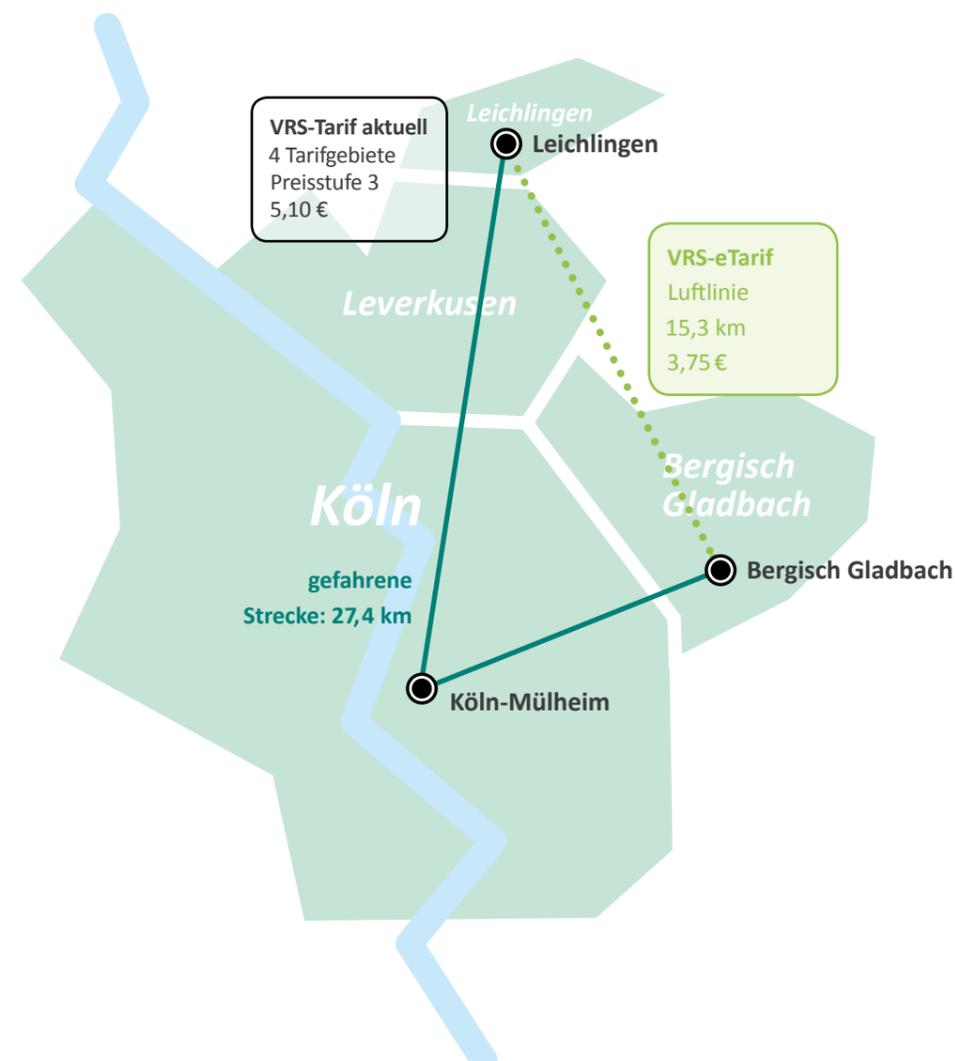
Nach der Technik ist vor dem Kunden

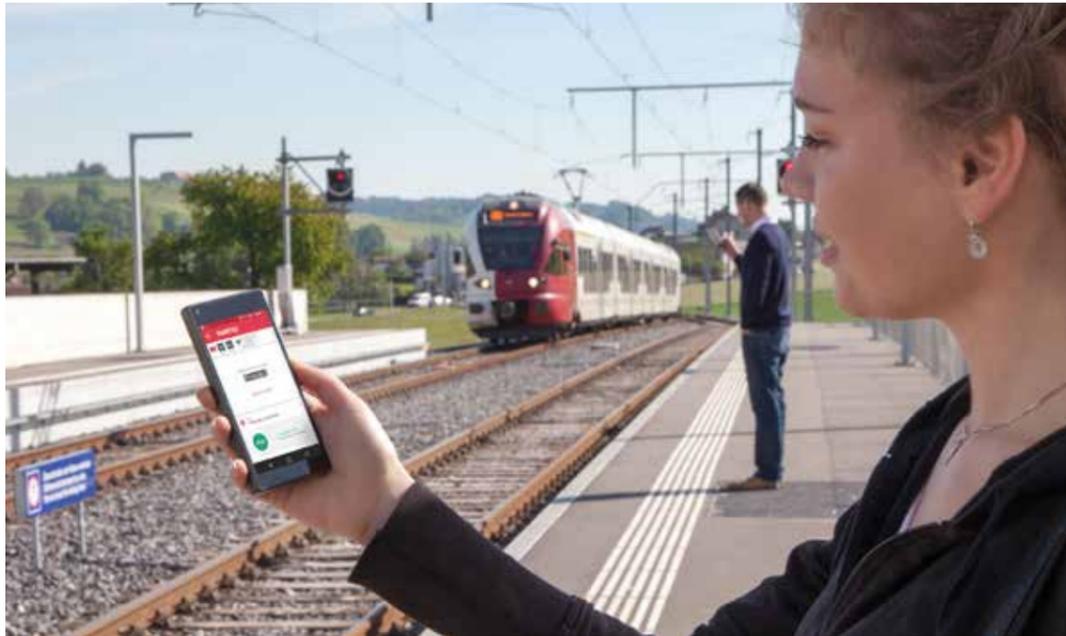
Derzeit wird in einer weiteren Probephase der Barcode, der als Fahrberechtigung dienen wird, auf seine Verlässlichkeit getestet. Auch beispielhafte Preise werden dann in der App hinterlegt und die Integration des Zahlungsdienstleisters vorbereitet. Nachdem der Techniktest voraussichtlich im Spätherbst abgeschlossen sein wird, soll Anfang 2019 die Kundenakzeptanz getestet werden. Dafür wollen die VRS-Experten nicht nur die bereits bekannten Kunden gewinnen. Es werden auch verschiedene Kampagnen vorbereitet, um Gelegenheitsnutzer des ÖPNV zum Testen zu animieren. „Bis zu 1.000 Kunden werden über den Feldtest am Projekt teilhaben. In diesem Stadium wird ein entfernungsbasierter eTarif getestet. Dafür sind ebenso die häufiger fahrenden Pendler als auch Gelegenheitsnutzer mit zwei Fahrten in sechs

Monaten interessant“, erklärt Experte Matthias Berels. Die Testnutzer müssen nur wenige Voraussetzungen mitbringen: Sie müssen mindestens 18 Jahre alt sein, über eine Mastercard- oder Visa-Kreditkarte sowie ein Smartphone verfügen, das die nötigen technischen Voraussetzungen erfüllt, wie zum Beispiel Datentransfer und Lokalisierungs-Services.

Luftlinie ist günstiger

Derzeit plant der VRS, mit einem luftlinienbasierten Tarifmodell in den Kundenakzeptanztest zu gehen. Auf einen Grundpreis von 1,50 Euro pro Fahrt würden 15 Cent je angefangenen Luftlinienkilometer addiert. „Dieses Modell ist nicht nur besonders transparent, sondern lässt auch aktuell bestehende Tariffärten schmelzen, die Kunden bei der Überwindung kurzer Distanzen ge-





gebenfalls haben“, betont Abteilungsleiter Sascha Triemer. Ein Beispiel: Die Fahrt vom Siegburger Bahnhof zur Haltestelle Vilich-Müldorf Kirche auf Bonner Stadtgebiet kostet aktuell 5,10 Euro (Preisstufe 3). Dabei legt der Fahrgast eine Strecke von gerade mal knapp sechs Kilometer Luftlinie zurück. Nach dem geplanten eTarif-Modell würde die Fahrt nur noch 2,25 Euro kosten. Und wer von Bergisch Gladbach nach Leichlingen fährt und dabei in Köln-Mülheim umsteigt, zahlt im aktuellen VRS-Tarif ebenfalls 5,10 Euro (Preisstufe 3). Wenn nach gefahrenen Kilometern abgerechnet wird, wie in den eTari-

fen anderer Verbünde, zahlen die Fahrgäste den Umweg weiterhin. Der eTarif des VRS würde den Fahrpreis unabhängig vom Streckennetz und der gewählten Verbindung machen.

Mobil bleiben ohne Internet

Und was tun, wenn das Handy an einer der über 6.500 VRS-Haltestellen tatsächlich keinen Internet-Empfang hat? Oder das Netz in der Hauptverkehrszeit überlastet ist, keine Verbindung zur App aufbaut und der Check-in dadurch ebenso wenig möglich ist wie das Lösen eines HandyTickets? Für solche Härtefälle bleibt immer noch das gute alte Papierticket. „Das werden wir natürlich weiter anbieten – auch um weniger digitalaffinen Fahrgästen weiter die Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen“, verspricht Sascha Triemer. „Wir nehmen dem Kunden nichts weg, was er heute hat, sondern schaffen im Gegenteil ein zusätzliches Angebot.“ Verlässliche Schätzungen, wann der eTarif für alle VRS-Nutzer starten kann, gibt es aktuell noch nicht. Triemer: „Da müssen wir die Ergebnisse der Auswertungen abwarten. Darüber tauschen wir uns auch sehr eng mit den Kollegen in anderen Verbänden aus, die ebenfalls eTarife erproben. Vor Anfang 2020 ist aber sicher nicht mit dem Echtbetrieb zu rechnen.“

„Wir nehmen dem Kunden nichts weg, was er heute hat, sondern schaffen im Gegenteil ein zusätzliches Angebot.“

Sascha Triemer, VRS-Abteilungsleiter Tarif und Vertrieb

„Der eTarif baut Zugangshemmnisse zum Nahverkehr ab.“

Michael Vogel und Sascha Triemer im Interview



Smartphone statt Fahrschein: Ist das die Ticketlösung der Zukunft?

Vogel: Es ist auf jeden Fall ein künftiges Ticketmodell, das von einer wachsenden Kundenzahl im Nahverkehr so gewünscht wird, und zwar über alle Altersgruppen hinweg. Das ist durch umfangreiche Marktforschungen belegt.

lichen Raum nicht überall der Fall. Eine zweite Herausforderung stellen die komplizierten Ortungsverhältnisse in den städtischen U-Bahn-Tunneln dar. Das ist in der Schweiz so nicht gegeben. Deshalb prüfen wir jetzt erst einmal, inwieweit FAIRTIQ in unserem Verbund praxistauglich ist.

Wann können VRS-Kunden den neuen eTarif testen?

Löst der eTarif bestehende Tarife im VRS ab?

Vogel: Nein. Die bestehenden Tarife, die vor allem bei unseren Abonnementkunden bewährt sind, bleiben bestehen. Wer die digitale Technik nicht nutzen will, kann weiterhin mit den bekannten Tickets fahren. Mobilität mit Bussen und Bahnen ist ein fester Bestandteil der Daseinsvorsorge. Insofern müssen wir alle Kundengruppen im Blick haben und ihnen entsprechende Lösungen bieten.

Triemer: Aktuell läuft der technische Praxistest. Er ist in zwei Phasen unterteilt. Läuft alles nach Plan, starten wir Anfang 2019 den Kundenakzeptanztest. 1.000 Testkunden werden App plus eTarif auf Herz und Nieren prüfen. Die ersten Freiwilligen haben sich übrigens schon gemeldet, obwohl wir die Akquise offiziell noch gar nicht gestartet haben.

Der VRR pilotiert zurzeit das nextTicket: Wodurch unterscheidet sich der eTarif im VRS?

Welche Vorteile bietet ein eTarif für Bus- und Bahnkunden?

Triemer: Der eTarif baut Zugangshemmnisse zum Nahverkehr ab. Der Kunde braucht keine Tarif-Kenntnisse mehr, um mit Bus und Bahn fahren zu können. Mit der FAIRTIQ-App, die wir in unserem eTarif-Projekt testen, kann der Kunde per Knopfdruck einchecken und auschecken. Die App findet automatisch das für ihn günstigste Ticket.

Vogel: Wir sehen da mehr Gemeinsamkeiten als Unterschiede. Für den NRW-Nahverkehr gibt es zurzeit drei eTarif-Pilotprojekte: nextTicket im VRR, unser eTarif-Projekt im VRS und das grenzüberschreitende eTicketing im AVV und den Niederlanden. Wir testen unterschiedliche Technik und Tarifierungen. Alle Projekte waren im Vorfeld aufeinander abgestimmt und arbeiten jetzt Hand in Hand. Der VRR tarifiert nach Streckenkilometern, wir nach Luftlinie. Das Projekt in Aachen wiederum setzt auf die vertriebliche Innovation: Zwei heterogene Tariflandschaften – einmal die deutsche, einmal die niederländische – werden in einem Hintergrundsystem technisch miteinander verknüpft. Am Ende aller Projekte steht hoffentlich ein ausgetestetes, ausgereiftes, nachhaltig gutes eTarif-System, das den Anforderungen digitalaffiner Bus- und Bahnkunden entspricht.

Wo liegen die besonderen Herausforderungen beim eTarif im VRS?

Triemer: Auch im Nahverkehr funktioniert die Digitalisierung nicht ohne Internet. Das Netz muss flächendeckend funktionieren, aber das ist bei uns im länd-

„Woher kommen Sie?“



VRS-VERKEHRSERHEBUNG 2018

Die Fahrgäste im VRS liefern gute Antworten.

Fast zehn Jahre nach der letzten Befragung startete Mitte Januar 2018 eine Fahrgasterhebung in den Bussen und Bahnen des VRS. Rund 180 geschulte Interviewerinnen und Interviewer sind seitdem täglich im VRS unterwegs und sammeln Daten darüber, wie die Fahrgäste das Angebot des Verbunds in Anspruch nehmen. Die Ergebnisse werden für die VRS-interne Verteilung der Fahrgeldeinnahmen auf die Verkehrsunternehmen genutzt und liefern Erkenntnisse für die Verkehrs- und Tarifplanung.

Zählung und Befragung in einem

Während der sogenannten „Feldarbeit“ führen die geschulten Interviewer im Wesentlichen zwei Tätigkeiten durch: Sie zählen in den Fahrzeugen an ausgewählten Türen die Ein- und Aussteiger an jeder Haltestelle (bei Bus und Stadtbahn) oder die Besetzung nach Abfahrt an einer Haltestelle (bei der Eisenbahn). Außerdem befragen sie zufällig ausgewählte Fahrgäste nach dem aktuell genutzten Fahrausweis, dem Reiseweg sowie dem Anlass der aktuellen Reise. Etwa eine Million Interviews sollen die vom VRS beauftragten Befragter bis Mitte Dezember durchführen. „Wir möchten uns einen aktuellen und umfassenden Überblick über die Verkehrsnachfrage im gesamten Verbundraum verschaffen“, erklärt VRS-Geschäftsführer Michael Vogel.

Auch Datenschutz ist gefragt

Die Interviewer haben nicht die Aufgabe, Fahrscheinkontrollen durchzuführen, müssen aber den genutzten Fahrausweis einsehen, um die für die Befragung relevanten Merkmale richtig erfassen zu können. Dazu gehören der Ticketname, die Preisstufe bzw. der Preis und das Verkehrsunternehmen, welches das Ticket ausgestellt hat. Ob es sich um ein gültiges Ticket handelt, wird dabei nicht geprüft.

Bei elektronischen Tickets sind diese Angaben nicht auf dem Aufdruck enthalten, sondern auf dem Chip „versteckt“. Hier kommt Technik zum Einsatz: Das für die Erhebung eingesetzte 7-Zoll-Tablet verfügt über eine sogenannte NFC-Schnittstelle und ist in der Lage, die auf dem Chip enthaltenen Daten kontaktlos auszulesen und automatisch in den elektronischen Fragebogen zu übertragen. Dabei werden ausschließlich diejenigen Daten übertragen, die für die Befragung relevant sind. Die auf dem Chip enthaltenen personenbezogenen Daten, wie etwa Name des Ticketinhabers und Geburtsdatum, werden nicht erfasst. Es werden also keinerlei personenbezogene Daten erfasst, der Datenschutz bleibt gewahrt.

Gute Vorbereitung gegen unangenehme Überraschungen

Bereits vor Beginn der Fahrgasterhebung hat der VRS damit begonnen, die Fahrgäste über die anstehende Erhebung zu informieren. Über Pressemeldungen, Webseite und besondere Plakate und Werbebanner wurden die Kunden auf die Erhebung aufmerksam gemacht. Die Erhebung läuft noch bis Ende 2018. Im Jahr 2019 werden die Daten verarbeitet und aufbereitet. Erste Teilergebnisse liegen voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2019 vor. Finanziert wird die Erhebung von den beteiligten Verkehrsunternehmen.



Zwei
Immis
unter sich

DAS VRS-GESPRÄCH

„Das erlebst du natürlich nur im ÖPNV.“

Für den Kabarettisten Konrad Beikircher ist das Rheinland wie für den neuen VRS-Geschäftsführer Michael Vogel eine Wahlheimat. Beim gemeinsamen Spaziergang durch Bonn sprachen sie über die Herausforderungen des ÖPNV, über das Rheinland, seine Bewohner und ihre Eigenheiten, über geklaute Oberleitungen und Schienenstücke sowie über die Zukunft des Individualverkehrs.



Vogel: Fahren Sie eigentlich ÖPNV?

Beikircher: Ja, natürlich, wenn es irgendwie geht, ja. Heute habe ich überlegt, ob ich das machen soll, und dann dachte ich: Nein, heute fahre ich mit dem Pkw. 37 Minuten habe ich gebraucht von Godesberg bis hierher zum Hofgarten. Es stockt, es hängt, es staut sich – der Bonner Straßenverkehr entspricht ganz dem Vorurteil oder auch Urteil, das man hat. Ich bin, obwohl ich gerne Auto fahr', ein Fan vom ÖPNV. Ich finde, es müsste da viel mehr gemacht werden, weil, du musst ja nur 20 Jahre weiterdenken.

Vogel: Das denke ich auch, wir haben einen riesigen Nachholbedarf. Seit den 80ern stagniert der ÖPNV mehr oder weniger. Jetzt angesichts wachsender Städte treten diese Probleme massiv zu Tage. Ich glaube, es braucht einen Masterplan, wie man die Städte mit dem ÖPNV neu erschließt. Und Mut braucht es auch, weil man den Autoverkehr konsequent aus den Innenstädten herausdrängen muss.

Beikircher: Das müsste man tun. Aber da gibt es dann natürlich viele Lobbyisten. Haben Sie denn politische Unterstützung für Ideen, den ÖPNV attraktiver zu machen?

Vogel: Auf jeden Fall. Wir haben in den Gremien parteiübergreifend sehr kompetente und ÖPNV-affine Kommunalpolitiker, die sehr sachdienlich arbeiten. Was aus meiner Sicht fehlt, ist der Input aus der Bundespolitik, etwa, um autofreie Städte stärker zu forcieren. Da herrscht noch immer die sehr starke Autolobby.

Beikircher: Man sieht es auch daran, dass sie es noch nicht einmal hinkriegen, ein Tempolimit durchzusetzen. Das wäre doch nun wirklich höchste Zeit. Manchmal kriegst du schon einen Schreck: Sonntag bin ich von Dortmund zurückgefahren und in so ein Autorennen gekommen. Die schossen da von links nach rechts und wieder zurück.

Vogel: Braucht man überhaupt nicht. Wir haben übergelagert auch das Problem, dass unsere gesamte Infrastruktur sanierungsbedürftig ist. Unsere Straßen und Brücken, die Eisenbahnstrecken sind hinüber, die Schulen verrottet. Ich glaube, wir haben uns unser Land kaputtsparen lassen. Jetzt sind wir an dem Punkt, an dem man schauen muss, wie man diesen Trend wieder umkehrt. Wir müssen noch lauter die Stimme gerade für den ÖPNV erheben und mehr Mittel für den Ausbau bekommen.



Die beiden Immis in der Straßenbahn nach Bad Godesberg

Beikircher: Ein Punkt ist auch: Man braucht mehr Personal. Das ist zwar ein altes Lied, aber es ist so: Wenn du an bestimmten Zeiten mit dem Regionalzug fährst, etwa am Fußball-Samstag, hast du als alter Mann – ich werde 73 – ein komisches Gefühl, im Zug zu sitzen. Da würde ich mir wünschen, dass da öfter Zugpersonal zu sehen ist.

Vogel: Wir haben da schon viel gemacht, aber es ist noch viel zu tun. Heute ist so viel Sicherheitspersonal im Einsatz wie nie zuvor. Auf der anderen Seite kann man auf den starken Linien tolle Dinge erleben. Da spielt das wahre Leben, Live-Kabarett ist manchmal nichts dagegen.

Beikircher: Gar keine Frage. Ich habe so einige Szenen erlebt, die ich auf der Bühne erzähle. Ende der 80er Jahre habe ich oft Regie gemacht in Köln und fuhr dann mit der 16 nach Bonn zurück. Da konnte es passieren, dass einer mit 'nem Kranz Kölsch reinkam: „Ich han mal ene Kranz Kölsch mitjebraat.“ Das ist doch wunderbar, plötzlich wird es leicht und schön. Das erlebst du natürlich nur im ÖPNV.

Vogel: Und Sie haben hier in Bonn auch studiert?

Beikircher: Ja genau, Psychologie, Philosophie, Musikwissenschaften und hab' das sehr genossen. Vor vier oder fünf Jahren war ich Schirmherr für die Aktion „Zimmer für Bonner Studenten“, habe gemacht und getan, auch eine große Werberede für den ÖPNV gehalten. Und dann hat sich gezeigt: Die Studenten wollen nicht in Bad Neuenahr oder in Alfter wohnen. Die aktuelle Generation ist sehr bequem. Die Uni soll fußläufig erreichbar sein. Dabei ist

doch ein Zug so schnell da – von Godesberg bis in die Innenstadt fährst du in fünf Minuten. Ich finde den ÖPNV etwas sehr Schönes und Angenehmes. Und auch den Verbundgedanken finde ich toll. Du fährst gemütlich durch die Gegend, kannst problemlos umsteigen, ohne ein neues Ticket lösen zu müssen, und plötzlich bist du in Düren oder im Bergischen Land.

Vogel: Ja. Und man wird gefahren, hat den Komfort, sich nicht konzentrieren zu müssen, die Zeit gehört einem selbst. Wenn wir jetzt gleich nach Bad Godesberg fahren – ist die gesamte Strecke unterirdisch?

Beikircher: Ein großer Teil, ja. Ah, da ist sie schon.

Vogel: Genau so soll das eigentlich auch sein: Man geht zur Bahn, und es kommt direkt eine, alles ist leicht, das Ticket hat man in der Tasche. Keine Zugangshemmnisse – einsteigen und losfahren.

Beikircher: *(deutet auf die Haltestellen-Beschriftung)* Toll am ÖPNV finde ich auch, dass du die ganze Zeit ohne Navi unterwegs sein kannst. Du weißt immer, wo du bist.

Vogel: Ich glaube, das wird in Zukunft noch besser gehen, wenn man diese Informationen über das Smartphone liefern kann. Eine App, die die Nutzer erinnert, wenn sie umsteigen müssen, oder bei Verspätung Infos liefert, welche Verbindung man braucht.

Beikircher: Ist ja Wahnsinn, was alles geht.

Vogel: Theoretisch geht das heute schon. Wir hängen in der Entwicklung noch ein gutes Stück zurück. Aber grundsätzlich wird das in absehbarer Zeit nochmal eine ganz andere Qualität erreichen. Apropos Veränderungen: Sie sind damals in die Hauptstadt Bonn gezogen, und dann kam der Berlin-Umzug. Wie haben Sie das wahrgenommen?

Beikircher: Es gab natürlich einen Wandel. Ich finde, das Schwierigste war, dass die Verantwortlichen, aber auch die Bonner selbst eine Schnuller-Mentalität entwickelt haben, nach dem Motto „Ejal wat is, mir kriegen Jeld vom Bund“. Wenn ich sehe, wie gerade in Bezug auf Bad Godesberg scheinbar konzeptlos Politik gemacht wird, finde ich das wirklich unglaublich.

Vogel: In Bad Godesberg sind Sie ja auch zu Hause, auf dem Katharinenhof, oder?

Beikircher: Ja genau, das ist oberhalb von Godesberg ein fünf Hektar großes Gelände. Seit 2015 machen wir da Skulpturenausstellungen, in diesem Jahr mit Werken von etwa 50 Künstlern. Das ist etwas sehr Besonderes, es gibt sonst in Bonn keinen Außenskulpturenpark.

Vogel: In Köln gibt es, glaube ich, den nächsten ...

Beikircher: In Stammheim. Da ist das Problem, dass immer geklaut wird.

Vogel: Das gibt es bei der Bahn auch, die Diebe klauen ganze Kupferleitungen.

Beikircher: Das hab' ich erlebt. Nachts, bei Düsseldorf, sitze ich im ICE, und plötzlich fährt der hintenrum über Grevenbroich, und dann kommt die Durchsage: „An der Hauptstrecke wurde gerade die Leitung gekappt und geklaut.“ Das hatte ich ja noch nie gehört. Ich dachte, in Italien, aber hier?

Vogel: *(lacht)*: Aber hallo! Es sind schon ganze Schienenstücke rausgeschnitten worden, um die dann als Schrott zu verkaufen. Oder es werden auch Kabel, die

an der Strecke liegen, geklaut. Da liegt dann auf einmal das Stellwerk brach. Aber Autofahren hat ja auch seine Herausforderungen ...

Beikircher: Irgendwann bekommen wir ein Problem mit dem Individualverkehr. So gerne ich Auto fahre, ich sehe das Ende kommen. Und ich finde es richtig, dass es kommt.

Vogel: In den Städten auf jeden Fall. Den ländlichen Raum muss man da anders sehen. Da kommt dann eventuell autonomes Fahren. Wie fänden Sie das? – Fahren, ohne selbst zu lenken?

Beikircher: Also, isch weißet ja nit. Das widerstrebt meiner Lebenseinstellung, denn ich lenke mein Leben schon ganz gerne. Aber ich würde es wahrscheinlich nutzen, wenn es weiter entwickelt und einigermaßen sicher ist, weil ich schon auch Naturschutzanhänger bin. Und das ist ja ein überzeugendes Konzept.

Vogel: Ist es. Wir glauben auch, dass das den ÖPNV verändern wird. Kleinere Gefährte, individualisiert – der Bezug zwischen dem Menschen und dem Fahrzeug wird ein ganz anderer sein. Und er wird hergestellt über die Smartphones und die Vernetzung der Daten. Stadtbahnen wird es weiterhin sicherlich geben – robusten ÖPNV, der Massen

Start bei bestem Sommerwetter im Hofgarten



„Da konnte es passieren, dass einer mit 'nem Kranz Kölsch reinkam: ‚Ich han mal ene Kranz Kölsch mitjebraat‘.“

„Bevor ich nach Bonn kam, wollte ich hauptberuflich Geige spielen, aber zum Glück ist es anders gekommen.“

Konrad Beikircher

befördert. Aber in den Randbereichen und außerhalb der Städte könnte es wohl den Bus so wie heute nicht mehr geben, und wird es auch das Auto so nicht mehr geben. Eher eine Mischform. So dass alles relativ gut erreichbar ist für jeden, mit wenig Zugangshemmnissen.

Beikircher: Ja genau. Und hier ist das berühmte WCCB.

Vogel: Ah, das kenn' ich nur als Skandal. Da hat Bonn sich schön blamiert. Allerdings finde ich es hier heute recht gelungen, und es soll ja auch ganz erfolgreich sein – mit guter Auslastung. Also war unterm Strich die Entscheidung, es hier hinzubauen, doch richtig.

Beikircher: Ich bin immer noch begeistert, wie unkompliziert unsere Anfahrt jetzt war: Du gehst an der Uni runter, die Bahn kommt, du steigst im Regierungsviertel aus – das geht zack, zack. Mit dem Auto hätten wir wesentlich länger gebraucht. Und bis du hier dann einen Parkplatz findest ...

Vogel: (lacht) Ja. Wir sagen immer „VRS verbindet“. Das war mal wieder ein Beispiel dafür.

Fachsimpeln bei Kunst und Fachwerk auf Beikirchers Katharinenhof



Beikircher: Es gibt ja viele Argumente für den ÖPNV. Energie ist sicher auch ein ganz wichtiges. Ich finde: Wenn sich viele Menschen bewegen wollen, sollte man auch den Energieverbrauch so klein wie möglich halten.

Vogel: Klar. Wenn man sich mal anschaut: Im Auto fährt ein 80-Kilo-Mensch mit zwei Tonnen Blech durch die Gegend und braucht dafür eine Leistung, mit der man ein Mehrfamilienhaus mit Energie und warmem Wasser versorgen könnte. Da stimmen die Verhältnismäßigkeiten überhaupt nicht. In einem Zug oder in einer Straßenbahn wird deutlich weniger Energie pro Kopf verbraucht.

Beikircher: Ja. Ich fand das schon einen Fortschritt, wenn man sich in den 70ern getroffen hat zu den ersten Fahrgemeinschaften.

Vogel: Das war damals fortschrittlich. Aber das gewinnt jetzt auch wieder mehr an Fahrt durch die Digitalisierung mit dem Smartphone. Wenn man sich miteinander vernetzt und auch die Fahrzeuge vernetzt, hat man ganz andere Möglichkeiten. Carsharing zieht an. Und Prognosen werden stärker Einzug beim ÖPNV halten. Dass Kunden, die für morgen oder übermorgen zu einer bestimmten Zeit eine Reise planen, schon die Info kriegen: „Nimm lieber eine Bahn früher, die geplante ist oft verspätet, hat nur 80 Prozent Pünktlichkeit.“ Oder: „Vorne ist es meistens ziemlich voll, steig lieber hinten ein.“ Solche Dinge wird man zukünftig auch machen können.

Beikircher: Das ist toll. Wie machen wir denn jetzt weiter?

Vogel: Wir fahren jetzt nach Bad Godesberg. Sie beschäftigen sich ja viel mit der Rheinischen Mundart ...

Beikircher: Ja, und Bönnsch unterscheidet sich für Experten sehr stark vom Kölsch. Ein kleines Beispiel: Man konjugiert das Zeitwort je nach Ein- oder Mehrzahl. Man sagt nicht „et jitt Minsche“, so wie in Köln, sondern im Bönnschen heißt es „et jeben Minsche“. Das sind so Kleinigkeiten, die aber enorm wichtig sind. Und das ist eine der Funktionen von Dialekt. Dialekt ist ein Abzeichen, das zeigt: „Ich bin auch von hier, wir gehören zusammen, wir gehören zum selben Ort.“

Vogel: Das schafft Verbundenheit, ein Gefühl von Sicherheit und Vertrautheit.

Beikircher: Ja, absolut. Und wenn der Verbund verbindet, könnte man ja auch diese Sprache mal übernehmen.

Vogel: Das fände ich sehr spannend.

Beikircher: Jetzt gehen wir Richtung Theaterplatz. Ach guck mal, da hat einer ein Beethovenbild hingemalt.

Vogel: Tatsächlich! Woher kommt eigentlich Ihre besondere Affinität zu Beethoven? Denn die bestand doch schon, bevor Sie nach Bonn kamen, oder?

Beikircher: Ja. Wir waren drei Brüder zu Hause, ich der jüngste, und wir haben, seitdem ich auf der Welt bin, klassische Musik gelernt und unheimlich viel musiziert. Bevor ich nach Bonn kam, wollte ich hauptberuflich Geige spielen, aber zum Glück ist es anders gekommen. Das war ein Traum, zum Glück habe ich es auch als Traum belassen. Das ist der Theaterplatz, und dort oben ist die Godesburg. Ist das nicht toll?

Vogel: Ein herrrrliches Bild! Klasse, der Bus ist auf die Minute pünktlich. Das ist also Ihre Stammlinie?



Zweimal Espresso macchiato am Kaffee-Roller im Regierungsviertel

Beikircher: Ja, und ich bewege mich gerne damit. Ich würde den ÖPNV auch noch viel mehr nutzen, wenn man gut wieder heimkäme. Du kommst überall gut hin, aber abends nicht mehr so gut zurück.

Vogel: Ich kann mir vorstellen, wenn man abends auf der Bühne stand, dann ist man auch durch, oder?!

Beikircher: Ja. Die nächste müssen wir raus. Dann nur noch über die Straße und 200 Meter den Hang rauf. Wir schauen aber mal, wann der Bus zurückfährt.



Konrad Johann Aloysia Beikircher, wie der Wahl-Bonner mit vollem Namen heißt, wurde in Südtirol geboren. Zum Studium (Musikwissenschaft, Psychologie, Philosophie) kam er 1965 in die damalige Bundeshauptstadt – und blieb. Nach dem Abschluss arbeitete Beikircher als Gefängnis-Psychologe, quitierte Ende der 80er den Dienst und arbeitet seitdem als Kabarettist und Buchautor. Sein Lieblingsthema: Wesen und Sprache der Rheinländer, zu denen er sich inzwischen aus Überzeugung auch zählt. Der 72-Jährige engagiert sich für den Erhalt der Mundart sowie die Bildung von Kindern und betreibt gemeinsam mit seiner Ehefrau Anne in Bonn das Kulturgut Katharinenhof, auf dem regelmäßig Kunstausstellungen und Aktionen zur Förderung junger Kulturschaffender stattfinden.

Umsteigen auf neue Mobilität



ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW

Die Mobilitätswende ist ein Gewinnerthema.

23

Stunden am Tag ist das
Durchschnittsauto ein
Stehzeug.

(Umweltbundesamt 24.06.2013)

Für Menschen und Unternehmen wird Mobilität zum immer wichtigeren Faktor in ihrer Standortentscheidung. Zukünftig werden die Kommunen und Regionen Vorreiter sein, die den Menschen attraktive und vernetzte Mobilitätsangebote zur Verfügung stellen und in naheräumliche Strukturen investieren.

Lebendige, sichere und gesunde Städte und Gemeinden sowie ein Umland, das verlässlich an die Städte angebunden ist, bieten eine höhere Aufenthalts- und Lebensqualität und machen Wohn- und Wirtschaftsstandorte nachhaltig attraktiv. Trotzdem ist die kommunale Mobilitätswende kein Selbstläufer. Es braucht mutige Bürgermeister, eine handlungsstarke Kommunalverwaltung und eine am Gemeinwohl orientierte Kommunalpolitik. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW begleitet alle Kommunen in NRW, die sich auf den Weg machen – mit großem Erfolg.

Alles beginnt mit einem neuen Verständnis von Mobilität

Das Mobilitätsmanagement nähert sich den Bereichen Mobilität und Verkehr mit Blick auf Faktoren für das individuelle Mobilitätsverhalten (z. B. der Verkehrsmittelwahl) bzw. die Ursachen von Verkehr (z. B. räumliche Verteilung von Wohnen, Arbeiten und Versorgung). „Wir brauchen eine Mobilität für Menschen und nicht für Fahrzeuge. Das hat nichts mit Bevormundung zu tun. Attraktive Angebote laden zu einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten ein und bringen mehr Mobilität mit weniger Kfz-Verkehr“, bringt Theo Jansen, Leiter der Geschäftsstelle des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“, den Grundgedanken auf den Punkt.

Das Zukunftsnetz ist in vier Regionen vor Ort

Die Mobilitätswende in Stadt und Region voranzubringen ist die vorrangige Aufgabe des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“. Seit 2015 unterstützen die vom Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen geförderten vier regionalen Koordinierungsstellen und die beim VRS angesiedelte Geschäftsstelle die Städte, Gemeinden und Kreise. Mittlerweile gehören 177 Kommunen dem Netzwerk an. Die vier Koordinierungsstellen Ostwestfalen-Lippe, Rheinland, Rhein-Ruhr und Westfalen vernetzen und organisieren den Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedskommunen und gewährleisten einen kontinuierlichen Wissenstransfer zu den unterschiedlichen Handlungsfeldern des Mobilitätsmanagements. Die 62 Mitgliedskommunen im Bereich des Aachener Verkehrsverbundes (AVV), des Verkehrsverbundes Rhein-

„Es ist wichtig, ein neues Verständnis von Mobilität zu etablieren. Dazu fördert das Zukunftsnetz den Austausch und die Vernetzung relevanter Akteure innerhalb der Verwaltungen.“



Stephan Santelmann, Landrat Rheinisch-Bergischer Kreis



In großer Runde weihte NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst (4. v. r.) die neue Mobilstation am Bahnhof Ertzdorf ein.

Sieg und des Zweckverbandes Westfalen-Süd (ZWS) werden von der Koordinierungsstelle Rheinland betreut, die ebenfalls beim VRS angesiedelt ist und die Aufgaben und Aktivitäten mit dem Nahverkehr Rheinland und den Verkehrsverbänden abstimmt.

Eine ganzheitliche Sicht mit klarem Rahmen

Die Verkehrsprobleme lassen sich nicht alleine durch technische und wirtschaftliche Trends, wie autonomes Fahren oder Elektromobilität, lösen. Diese können Teil der Lösung für die verträgliche Abwicklung des verbleibenden Verkehrs sein. Aber nach wie vor liegen die zentralen Ansatzpunkte der kommunalen Planungshoheit in den Strategien der Verkehrsvermeidung und der Verkehrsverlagerung im Rahmen

der integrierten Stadt- und Verkehrsplanung. „Bei der kommunalen Mobilitätswende sind die strategische Kopplung von Push- und Pull-Maßnahmen sowie die Neuaufteilung des Verkehrsraums das Erfolgsrezept. Umwidmung von Fahrspuren und Parkplätzen bei gleichzeitiger Förderung des Umweltverbundes sind notwendig, um die Ziele von lebenswerten Städten und Gemeinden zu erreichen“, so VRS-Geschäftsführer Dr. Norbert Reinkober. Um die Widerstände aufzufangen und Mobilität zum Gewinnerthema zu machen, bedarf es eines positiven Kommunikationskonzeptes, das die sozialökologischen, aber auch die ökonomischen Vorteile offensiv in den Mittelpunkt stellt und

1
Carsharing-Fahrzeug ersetzt 8 bis 20 private Pkw.
(Bundesverband Carsharing, Jubiläumsbericht 06/18)



Theo Jansen, Leiter Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW

die zivilgesellschaftlichen Interessengruppen in den Kommunikationsprozess einbezieht. Das kommunale Mobilitätsmanagement bildet dabei den Handlungsrahmen, der ökologische, ökonomische und soziale Interessen in einem neuen kommunalen Leitbild der Mobilität und neuen Planungsroutinen für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung zusammenführt.

Vernetzte Mobilität braucht eine vernetzte Verwaltung

Die entscheidende Herausforderung für die Kommunen liegt darin, das neue Verständnis von Mobilität dauerhaft im alltäglichen Planen und Handeln der Verwaltung zu verankern. Die Bemühungen dürfen dabei nicht vor Ämter- und Zuständigkeitsgrenzen haltmachen. Maßnahmen aus den Bereichen Infrastruktur, Planungs- und Baurecht, Verkehrssteuerung, Kommunikation, Mobilitätsberatung und Service müssen systematisch in einem nachhaltigen Mobilitätskonzept zusammengeführt werden. Mobilitätsmanagement erfindet nicht alles neu, sondern verbindet vorhandenes, aber bisher getrenntes Know-how. Theo Jansen: „Zentral ist, dass die Kommunen ihre verkehrspoliti-

„Das Zukunftsnetz Mobilität NRW ist für die Stadt Bonn ein wichtiger Projektpartner, um neue Wege für eine bessere Mobilität in der Region zu gehen.“



Ashok Sridharan, Oberbürgermeister Bundesstadt Bonn

sche Gestaltungsmacht bündeln. Mobilität muss als wichtiger Zukunftsfaktor zur Chefsache in Kommunen werden. Wir verstehen uns als Begleiter auf dem Weg zu vernetzten Mobilitätskonzepten.“

Mehr Attraktivität statt Fahrverbote

Je länger die notwendigen Schritte aufgeschoben werden, desto radikaler müssen die Maßnahmen in Zukunft sein, um die gesetzlichen Vorgaben zur Luftreinhaltung und auch zum Klimaschutz einzuhalten. Mobilitätsmanagement ist deutlich zielführender als Fahrverbote. Der Ausbau von Fuß- und Radverkehr, Bus & Bahn und Sharing-Systemen sowie die nutzerfreundliche Vernetzung der Verkehrsmittel bringen



Auch Köln ist beim Zukunftsnetz an Bord! Im Oktober 2017 überreichten NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst (r.) und VRS-Geschäftsführer Dr. Norbert Reinkober die Mitgliedsurkunde an Andrea Blome, Kölner Dezernentin für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur.

mehr Sicherheit und attraktivere öffentliche Räume, weniger Lärm und Staus sowie eine bessere Luftqualität. Kommunen können auch ihre Kosten senken, das Handbuch „Kosteneffizienz durch Mobilitätsmanagement“ des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ zeigt Strategien dafür auf.

99

Meter Straßenkante können durch ein Carsharing-Fahrzeug „entparkt“ werden.

(Bundesverband Carsharing, Jubiläumsbericht 06/18)

Aufseiten der Nutzerinnen und Nutzer erlebt der Verkehrsbereich derzeit einen fundamentalen Umbruch. Viele Menschen sind für einen Wandel – wie nicht nur jüngste Volksentscheide zeigen. Das Mobilitätsmanagement erfüllt die Wünsche einer breiten Bevölkerungsmehrheit. Kinder erreichen ihre Schulen und Freizeitstätten sicher zu Fuß, mit dem



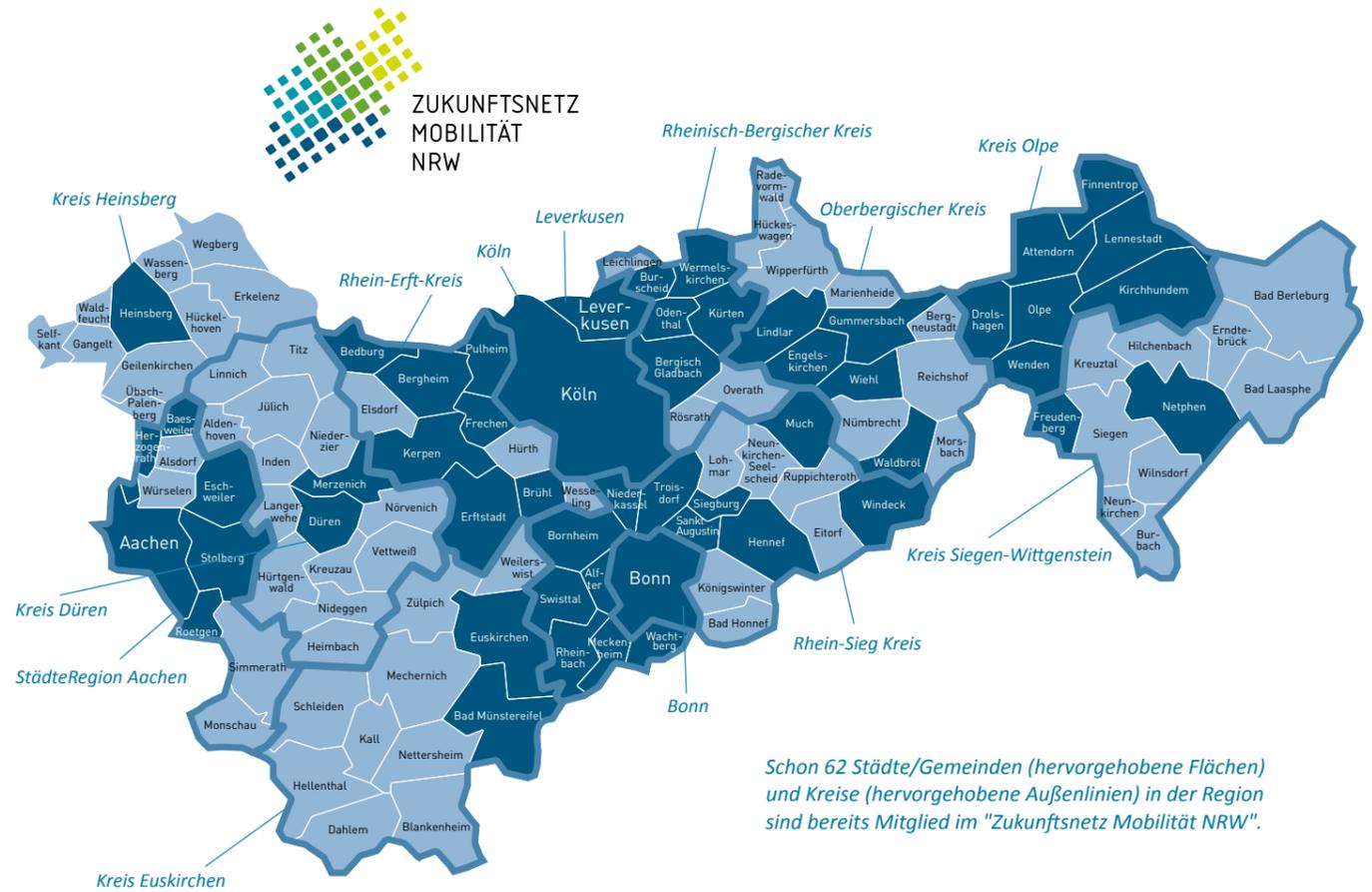
„Betriebliches Mobilitätsmanagement ist inzwischen ein wichtiges Element der integrierten Verkehrsplanung im gesamten VRS-Gebiet, um kommunal-grenzübergreifend die Mobilität der Menschen nachhaltig zu fördern und zu sichern.“

Sebastian Schuster, Landrat Rhein-Sieg-Kreis

Kommunalverwaltung



Mobilitätsmanager/in für die zentrale Koordination. Eine zentrale Ansprechperson für das Mobilitätsmanagement koordiniert die fachbereichsübergreifende Kommunikation und Kollaboration, um die Vernetzung der Strukturen in der Kommunalverwaltung zu unterstützen.



Schon 62 Städte/Gemeinden (hervorgehobene Flächen) und Kreise (hervorgehobene Außenlinien) in der Region sind bereits Mitglied im "Zukunftsnetz Mobilität NRW".

2

Mio. Deutsche nutzen Carsharing.

(Stand: Anfang 2018, Bundesverband Carsharing)

Fahrrad oder mit dem Bus. Ältere Menschen bewegen sich mit Rollator in attraktiven öffentlichen Räumen mit Nahversorgung. Mobilstationen in den Quartieren machen die Nutzung von Carsharing-Autos und Lastenrädern einfach und preisgünstig. Betriebe fördern mit Job-Tickets und komfortablen Radabstellanlagen gesunde Bewegung und sparen Kosten.

Eine Erfolgsgeschichte setzt sich fort

79%

der Deutschen wünschen sich eine Verkehrspolitik für weniger Autoverkehr in den Städten.

(Bundesverband Carsharing, Jubiläumsbericht 06/18)

Die Angebote des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ treffen die Bedürfnislage der Kommunen. Das beweist die hohe Zahl von Mitgliedskommunen, das beweisen aber auch über 1.000 kommunale Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die 2017 an Fachgruppen und Fachtagungen der Koordinierungsstellen teilgenommen haben. Ein Meilenstein für das Zukunftsnetz war die Erarbeitung einer Musterstellplatzsatzung NRW

„Das Zukunftsnetz liefert uns wichtige und praxisnahe Impulse für eine kinder- und seniorengerechte Stadtgestaltung.“



Sabine Preiser-Marian, Bürgermeisterin Bad Münstereifel

sowie eines Leitfadens zur Erstellung von kommunalen Stellplatzsatzungen. Gemeinsam mit der AGFS, mit dem Städte- und Gemeindebund NRW, dem Städtetag NRW sowie dem Landkreistag NRW und kommunalen Experten wurde eine wesentliche Arbeitshilfe für den Bau- und Planungsbereich geschaffen, über die sich gezielt Impulse für eine nachhaltige Entwicklung setzen lassen. Auch die Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder. Ein Gewinn für alle!“, die das Zukunftsnetz im Auftrag des Verkehrsministeriums koordiniert hat, war ein Meilenstein – mit zwei wichtigen Ergebnissen: 22 Kommunen haben in praxisorientierten Maßnahmen die eigenständige und sichere Mobilität von Kindern und das freie Spielen im öffentlichen Raum vorangebracht. Und aufgrund ihres Erfolgs wird die Kampagne

dauerhaft ins Aufgabenportfolio der Koordinierungsstellen übernommen, um die Angebote allen Kommunen zugänglich zu machen.

Die aktuelle Broschüre des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“, einen Vorstellungsfilm und weiterführende Informationen finden Sie unter www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

20%
aller Autofahrten sind kürzer als 2 km und 50% nicht länger als 5 km.
(UBA-Leitfaden Klimaschutz im Stadtverkehr 2010)



Angebote des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“

■ Beratung kommunales Mobilitätsmanagement

Das zentrale Angebot ist die Beratung der Kommunalverwaltungen bei der Etablierung einer Organisationsstruktur für ein kommunales Mobilitätsmanagement. Ziele und Aufgaben, Handlungsfelder sowie die Federführung für die verwaltungsinterne Koordination werden im Prozess definiert. In verwaltungsinternen Workshops werden die unterschiedlichen Fachbereiche zu bestimmten Themen zusammengeführt, um gemeinsam Maßnahmen zu erarbeiten und umzusetzen.

■ Lehrgang kommunales Mobilitätsmanagement

In mittlerweile sechs Lehrgängen wurden bisher 122 kommunale Mitarbeiter/innen aus ganz Nordrhein-Westfalen zu Mobilitätsmanager/innen ausgebildet. Sie übernehmen vor allem die fachbereichsübergreifende Koordination des Mobilitätsmanagementprozesses in den kommunalen Verwaltungen. Der nächste Lehrgang startet Anfang 2019.

■ Beratung zu Mobilstationen

Die Kommunen werden auch beim Aufbau und der Umsetzung eines flächenhaften Netzes von Mobil-

stationen beraten. Neben dem Handbuch „Mobilstationen NRW“ ist ein Gestaltungsleitfaden Mobilstationen mit einem landesweit einheitlichen Design sowie mit konkreten Hinweisen für die Gestaltung von Mobilstationen entwickelt worden.

■ Unterstützung im zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagement

Für das schulische Mobilitätsmanagement steht neben Unterrichtsmaterial und Lehrerfortbildungen zur Radverkehrsausbildung das Programm „Geh-Spaß statt Elterntaxi“ zur Verfügung. Für Senior/innen zeigen zum Beispiel die „Fußgängerchecks“ Hemmnisse auf.

■ Beratung betriebliches Mobilitätsmanagement

Als große Verkehrserzeuger und als Multiplikatoren spielen Betriebe eine zentrale Rolle. Das betriebliche Mobilitätsmanagement stellt für Unternehmen und öffentliche Arbeitgeber einen Ansatz dar, aktiv eine kostengünstige und umwelt- und sozialverträgliche Mobilität sowie ihre Attraktivität als Arbeitgeber zu fördern.

Tickets und Tarife

Das HandyTicket findet immer mehr Freunde.



ERFOLGE AUF DIGITALEN WEGEN

Papierlos mobil sein wird immer beliebter.

Neben klassischen Funktionen wie Telefonie oder Kurznachrichten erleichtern immer leistungsfähigere Dienste die Planung und Organisation von Berufs- und Privatleben. Dazu gehört natürlich auch die Mobilität. Wie nützlich digitale Helfer im Alltag sind, belegt auch der Erfolg des HandyTickets vom VRS. Die Fahrgäste wissen die Vorteile des smarten Tickets zu schätzen. Das zeigen die guten Absatzzahlen und eine in Februar und März 2018 durchgeführte Befragung.

Die gemeinschaftliche HandyTicket-Lösung im VRS wurde zum 1. Januar 2011 eingeführt. Waren zu Beginn nur EinzelTickets und TagesTickets erhältlich, wurde das Angebot in den Folgejahren im Bartarif schrittweise ausgeweitet, zum Beispiel für eine Begleitperson, mitfahrende Kinder oder ein Fahrrad sowie Sondertickets. Seit dem 1. Januar 2016 können auch VRS-ZeitTickets im Einzelkauf auf diesem Wege erworben werden. Sowohl die Zahl der registrierten Nutzer als auch die Anzahl der verkauften Tickets und die Einnahmen aus den HandyTickets sind vor allem seit 2016 sprunghaft gestiegen. „Der kontinuierliche Anstieg der HandyTicket-Nutzer und der gute Absatz der elektronischen Fahrscheine beweisen, dass wir mit unseren Bemühungen für mehr Digitalisierung den Nerv der Fahrgäste treffen“, freut sich VRS-Geschäftsführer Michael Vogel. „Das HandyTicket hat den Durchbruch vom Nischen- zum Massenprodukt geschafft. Dieser Trend ist nach unserer Überzeugung unumkehrbar.“

Schon 8 Prozent Anteil am Ticketverkauf im Bartarif

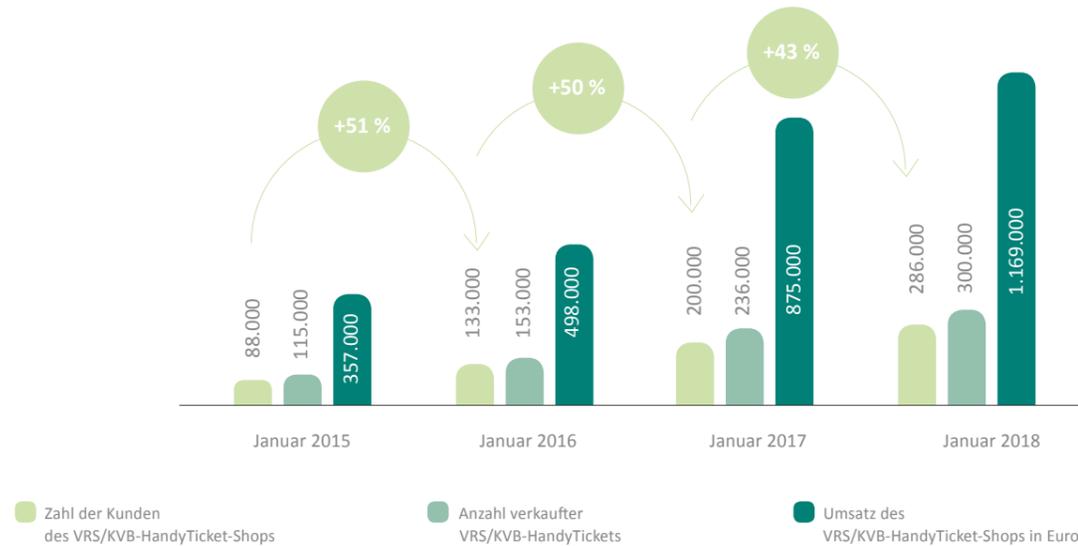
Die Zahl der Kunden steigt seit der Einführung stetig. So registrierte sich im März 2018 bereits der 300.000. Ticketkäufer für den HandyTicket-Shop. Insgesamt kauften knapp 170.000 Kunden in den letzten sechs Monaten einen oder mehrere papierlose Fahrscheine. Dieser Kundenbestand verzeichnete im Zeitraum Januar 2016

„Das HandyTicket hat den Durchbruch vom Nischen- zum Massenprodukt geschafft. Dieser Trend ist nach unserer Überzeugung unumkehrbar.“

Michael Vogel, Geschäftsführer VRS

bis Januar 2018 eine Wachstumsrate von über 100 Prozent. Sowohl die Verkaufs- als auch die Umsatzzahlen haben sich in den vergangenen zwei Jahren mehr als verdoppelt. 2017 wurde über den HandyTicket-Shop erstmals ein Jahresumsatz von mehr als 10 Millionen Euro erzielt, 2018 werden voraussichtlich 15 Millionen Euro erreicht. Bezogen auf die Gesamteinnahmen von 670 Millionen Euro im VRS, erscheint dies auf den ersten Blick immer noch wenig. Dabei ist allerdings zu beachten, dass der Löwenanteil der Einnahmen im VRS aus Abonnements resultiert. Bei den per HandyTicket angebotenen Tickets des VRS-Bartarifs werden bereits Marktanteile von knapp acht Prozent erreicht. Um die Meinung dieser wachsenden Kundengruppe zu hören, wurde von der VRS GmbH gemeinsam mit der KVB AG im Frühjahr 2018 eine Marktforschung durchgeführt.

Kundenentwicklung, Verkaufs- und Umsatzzahlen des VRS/KVB-HandyTicket-Shops



Marktforschung zum HandyTicket

Der VRS kontaktierte für eine kurze Online-Befragung etwa 70.000 registrierte und aktive Kunden, die in den vergangenen sechs Monaten ein HandyTicket gekauft und eine Marketingfreigabe erteilt hatten, über die im Kundenkonto hinterlegte E-Mail-Adresse. Die Rücklaufquote der auswertungsrelevanten Fragebögen lag bei ca. 20 Prozent.

Bei Fahrgästen bis 60 Jahren ein Renner

17 Prozent der Befragten gaben an, über ein VRS-Zeit-Ticket zu verfügen und sich bei Bedarf ein ergänzendes Ticket zur Bus- und Bahnnutzung über das Smartphone zu kaufen. Der Großteil der Befragten (64 %) nutzt das HandyTicket bereits seit mehr als einem Jahr. Männer kaufen dabei auffallend häufiger ihr ÖPNV-Ticket über das Smartphone. So sind nur knapp ein Drittel der befragten Käufer Frauen. Die größte Gruppe der befragten HandyTicket-Nutzer findet sich in der Altersklasse 41 bis 60 Jahre. Aber auch bei der jüngeren Generation ist der smarte Fahrschein angekommen: 34 Prozent der Befragten sind bis 40 Jahre alt. Lediglich 16 Prozent der Befragten sind älter als 60 Jahre.

Das HandyTicket macht den Einstieg leicht

Die von den befragten Nutzern genannten Gründe für einen HandyTicket-Kauf sind sehr vielfältig. Kapp 95 Prozent aller Befragten bewerteten seine Nutzung positiv. Im Vordergrund steht für die Kunden die Benutzerfreundlichkeit des digitalen Kaufprozesses. So gab ein Großteil der Befragten an, die HandyTicket-Nutzung sei „zweckmäßig“ und „bequem“. In den Antwortfeldern finden sich zudem sehr häufig Kommentare dazu, dass man mit der HandyTicket-App „kein Bargeld mehr benötigt“ (72 %), man das Handy „ohnehin immer dabei“ habe (54 %) oder dass es in erster Linie „einfach praktisch sei“ (73 %). VRS-Geschäftsführer Michael Vogel betont: „Moderne Apps auf leistungsfähigen Smartphones werden von den Kunden in allen Lebenslagen genutzt, natürlich auch in Sachen Mobilität. Aus unserer Sicht wird über die Nutzung des HandyTickets eine Zugangsbarriere erheblich abgebaut.“

Mehr Fahrgäste, weniger Papiertickets

Hinsichtlich der Frage, wie sich ihre ÖPNV-Nutzung durch das HandyTicket geändert habe, gab fast ein Fünftel der befragten Nutzer (19 %) an, nun häufiger Bus und



Bahn zu nutzen. Auch dies verdeutlicht, dass das einfache und bequeme HandyTicket-System einen Beitrag dazu leisten kann, Zugangshürden für die Nutzung von Bussen und Bahnen abzubauen. Mehr als drei Viertel (76 %) der befragten Nutzer gaben an, seit der Nutzung des HandyTicket-Shops die Tickets ausschließlich über das Smartphone zu erwerben und keine Papiertickets mehr zu kaufen.

doch seinen festen Platz im Alltag vieler Menschen erobert. Und für immer mehr Menschen ist es auch beim Kauf von ÖPNV-Tickets das Medium der Wahl. Trotz allen technischen Fortschritts ist kaum zu erwarten, dass sich daran in absehbarer Zeit etwas ändern wird.



Allgemeine Zufriedenheit mit dem HandyTicket-Kauf

Die Zukunft fährt digital

79 Prozent der befragten HandyTicket-Käufer äußerten, sehr zufrieden mit der Nutzung zu sein. 94 Prozent würden die von ihnen zum Ticketkauf genutzte App sogar „wahrscheinlich“ bzw. „auf jeden Fall“ an Freunde, Bekannte oder Verwandte weiterempfehlen. Lediglich 4 Prozent waren unzufrieden mit der installierten App. Auffallend ist, dass der Anteil der zufriedenen Nutzer bei der jüngeren Altersgruppe (bis 40 Jahre) mit 73 Prozent geringer ausfällt als bei den älteren HandyTicket-Käufern. Bei diesen liegt der Anteil bei ca. 82 Prozent sowohl bei den 41- bis 60-Jährigen als auch bei den Befragten über 60 Jahren. Die vergangenen Jahre haben gezeigt, dass sich im Zuge der Digitalisierung in manchen Bereichen Nutzungswege und -medien sehr schnell ändern können. Das Smartphone hat sich je-

Ab dem 1. Januar 2019 bringt das HandyTicket noch mehr Ersparnis: EinzelTickets sind 10 Prozent günstiger.

Gründe für den HandyTicket-Kauf (Mehrfachnennungen möglich)

- 73 % Es ist einfach praktisch
- 72 % Man benötigt kein Bargeld mehr
- 54 % Man hat das Handy immer dabei
- 32 % Günstigerer Preis
- 25 % Kein Fahrkartenautomat in der Nähe
- 3 % Fahrkartenautomaten oft defekt, lange Warteschlangen
- 2 % Sonstiges



BILANZ & TRENDS 2017

Weiter unterwegs nach oben.

Der Aufwärtstrend beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) hält an: Auch im Jahr 2017 konnte ein Zuwachs an Fahrgästen und Einnahmen verzeichnet werden. Insgesamt haben die Fahrgäste im vergangenen Jahr knapp 550 Millionen Fahrten mit Bus und Bahn unternommen. Damit haben 2017 im VRS mehr Menschen den ÖPNV genutzt als jemals zuvor.

Mit den Fahrgastzahlen sind auch die Einnahmen gestiegen: Die 27 Mitglieder im Beirat der VRS GmbH und die weiteren Verkehrsunternehmen, die den VRS-Tarif anbieten, erwirtschafteten 2017 insgesamt 669,5 Millionen Euro. Das entspricht einem Umsatzplus von 8,2 Millionen Euro (+1,24 %) im Vergleich zum Jahr 2016. „Die Millionen Menschen, die täglich Busse und Bahnen nutzen, belegen, dass der ÖPNV ein unverzichtbarer Bestandteil des öffentlichen Lebens geworden ist. Immer deutlicher zeigt sich, dass der ÖPNV der einzige Weg ist, um die angespannte verkehrliche Situation gerade in den Ballungsgebieten zu verbessern“, sieht Sascha Triemer, Leiter der VRS-Abteilung Tarif und Vertrieb, auch zukünftig weiteres Wachstum. „Wir sind überzeugt davon, dass wir durch die fortschreitende Digitalisierung auch in Zukunft

weitere Kunden gewinnen werden. Die bekannten und bewährten Vertriebswege werden wir dabei aber keinesfalls vernachlässigen.“

Stagnation im Barverkauf

Auch bei den verkaufstärksten Tickets hält der Aufwärtstrend an. Ein Blick auf die Zeitfahrtausweise bzw. Abonnements zeigt, dass 2017 insgesamt 228,42 Millionen Fahrten mit den ZeitTickets für Erwachsene (+1,4 %/+3,2 Mio. Fahrten) unternommen wurden. Die Zahl der ZeitTickets für Schüler und Auszubildende ist ebenfalls wieder gestiegen: Von 206,73 Millionen im Jahr 2016 auf 207,30 Millionen Fahrten (+0,3 %/+0,6 Millionen Fahrten) im Jahr 2017. Im sogenannten Bartarif (EinzelTickets, AnschlussTickets, Mehrfahrentickets, Tages- und Gruppentickets) ist die Zahl der Fahrten hingegen von 57,78 Millionen auf 57,20 Millionen (-1,0 %) leicht gesunken. Ein Grund dafür ist die erfolgreiche Einführung des EinfachWeiterTickets (NRW-Tarif), das zu einem Rückgang bei den VRS-AnschlussTickets geführt hat.

ZeitTickets mit wachsender Bedeutung

Der Renner bei den Zeitkarten für Erwachsene bleibt das JobTicket bzw. GroßkundenTicket: 213.600 Arbeitnehmer (+0,59 %/+1.200 Kunden) pendeln damit zur Arbeit, nutzen es aber ebenso für Freizeitfahrten und schätzen die vielfältigen Mitnahmemöglichkeiten. Auch die Kundenentwicklung bei Monats- und Aktiv60-Tickets bleibt positiv. 164.300 Kunden sind mit den „Dauerkarten“ (MonatsTicket, MonatsTicket im Abo

und MonatsTicket MobilPass) unterwegs (+3,72 %/+5.900 Kunden), 46.500 mit dem Aktiv60Ticket (+2,16 %/+1.000 Kunden). Erneut rückläufig ist dagegen das Formel9Ticket, hier ist die Kundenzahl um 1.300 (-4,47 %) auf 28.000 Kunden gesunken. Jedoch handelt es sich hier nicht um „verlorene“ Kunden, sondern vor allem um Umsteiger auf das Aktiv60Ticket und das MobilPassTicket. „Im vergangenen Jahr waren im VRS 6.700 Fahrgäste mehr als 2016 mit einem ZeitTicket unterwegs, sei es ein Schüler-, Semester-, Job- oder MonatsTicket. Diese Zahlen belegen, dass unsere Fahrgäste gerne auf ein »Rundumsorglos-Paket« zurückgreifen, mit dem sie ohne zeitliche Begrenzung mobil sein können“, so VRS-Geschäftsführer Michael Vogel.

Neues EinfachWeiterTicket übertrifft die Erwartungen

Das im Januar 2017 neu eingeführte EinfachWeiterTicket hat alle Planzahlen übertroffen: Im Laufe des ersten Jahres wurden 1,2 Millionen Tickets verkauft, der umsatzstärkste Monat war der Dezember 2017, in dem 137.000 „EWT“ verkauft wurden. „Mit diesem guten Start sind wir sehr zufrieden“, sagt Till Ponath, Leiter des für den NRW-Tarif zuständigen Kompetenzzentrum Marketing NRW. „Es freut uns, dass dieses neue Ticket von unseren Fahrgästen so gut angenommen wird. Dies ist ein gelungenes Beispiel für die gute Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsverbänden in unserem Bundesland.“ Derzeit erleichtert das EinfachWeiterTicket den tariflichen Übergang zwischen Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS), Aachener Verkehrsverbund (AVV) und Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR). „An der Ausweitung nach Westfalen (WestfalenTarif) für eine dann landesweite Gültigkeit arbeiten wir mit den Kollegen der WT-GmbH“, so Ponath.

Mit dem neuen Ticket ist die Nutzung des Nahverkehrs deutlich einfacher: Es ist nun möglich, den Gültigkeitsbereich des eigenen ZeitTickets, etwa eines Monats- oder JobTickets, durch das pauschale AnschlussTicket für eine Fahrt auf den gesamten Nachbarverbund auszudehnen. Das EinfachWeiterTicket kostet pro Einzelfahrt der 2. Klasse für Erwachsene 6,60 Euro, Kinder zahlen die Hälfte. Der Preis für die 1. Klasse beträgt 9,90 Euro bzw. 4,95 Euro für Kinder. Egal, ob von Aachen nach Düsseldorf oder von Köln nach Dortmund, die Fahrgäste zahlen mit dem EWT pauschal den gleichen Preis.

Die Abteilung Marktforschung und Einnahmeverteilung (hier Leiter Dr. Manfred Knieps mit seinen Mitarbeitern Alexander Schwan und Alexandra Gast, v. l.) untersucht die Entwicklungen der Fahrgastnachfrage, der Struktur des Verbundgebiets und der Kundenzufriedenheit.



TARIFANPASSUNG

Vergünstigungen für viele als Ausgleich.

Die regelmäßige Prüfung und Anpassung der Tarife ist für den Verkehrsverbund Rhein-Sieg unverzichtbar. Damit die öffentlichen Haushalte nicht belastet werden, müssen Kostensteigerungen über die Ticketpreise weitergegeben werden. Der VRS hat ein ganzes Bündel von Vergünstigungen beschlossen, um den Effekt dieser Tarifierhöhung 2019 möglichst sanft zu gestalten.

Deutliche Kostensteigerungen erfordern Handeln

Weiter gestiegene Energiekosten, der Tarifabschluss für den Öffentlichen Dienst: Hohe Kostensteigerungen zwingen den VRS dazu, zum 1. Januar 2019 an der Preisschraube zu drehen. Nach den beiden äußerst geringen Anpassungen in den Jahren 2017 (1,4 %) und 2018 (1,1 %) konnte die Maßnahme aufgrund der hohen Steigerungen bei Personal-, Treibstoff- und Materialkosten nicht vermieden werden. Die Zweck-

verbandsversammlung beschloss daher Ende Juni, die Preise für die VRS-Tickets zum Jahresanfang 2019 um durchschnittlich 3,5 Prozent zu erhöhen. Die Verkehrsunternehmen haben der Erhöhung zugestimmt. Wie sich die durchschnittliche Tarifsteigerung auf die Preise der einzelnen Ticketarten niederschlägt, zeigt die kürzlich verabschiedete Preistafel (Download unter https://download.vrsinfo.de/VRS_Preistabellen_2019.zip).



Mehr Flexibilität und Leistung zum Ausgleich

Auch wenn die Preise steigen, hält die Tarifierhöhung 2019 für viele Kunden auch Positives bereit. Ein Maßnahmenpaket, das auf breiter Basis Erleichterungen

bringt, wird ebenfalls zum 1. Januar 2019 umgesetzt. Geplant sind aktuell die folgenden Maßnahmen:

Das TagesTicket gilt künftig nicht mehr für einen Kalendertag, sondern 24 Stunden lang. Dadurch lohnt sich der Kauf zu jeder Tageszeit.

24 h

Die Rabatte auf HandyTickets werden vereinheitlicht und erhöht, um die wachsende Beliebtheit der digitalen Tickets weiter zu fördern. Auf jedes Ticket gibt es mindestens 5 Prozent Rabatt, auf EinzelTickets sogar 10 Prozent.

%

Die bisherige Unterscheidung zwischen VRS-Netz und erweitertem VRS-Netz wird aufgehoben. Inhaberinnen und Inhaber vieler ZeitTickets können sich künftig im gesamten erweiterten VRS-Netz bewegen und auch im Kreis Ahrweiler fahren.

VRS

„Wir federn die Tarifierhöhung so ab, dass möglichst viele von den Neuerungen im Tarifsysteem profitieren.“

Sascha Triemer, VRS-Abteilungsleiter Tarif und Vertrieb

SCHÖNERTAGTICKET NRW

Günstige Tagestouren – auch für Frühaufsteher.

Zu fünft quer durch ganz Nordrhein-Westfalen fahren – und das supergünstig: Das SchönerTagTicket NRW macht es möglich. Alle Busse und Bahnen sowie Nahverkehrszüge (2. Klasse) in NRW sind für fünf Erwachsene bzw. einen Erwachsenen mit beliebig vielen eigenen Kindern oder Enkeln sowie einer weiteren Person über 14 Jahren im Fahrschein inklusive.

„Wir sind sehr gespannt auf die Ergebnisse der laufenden Auswertung zu dem Pilotversuch.“

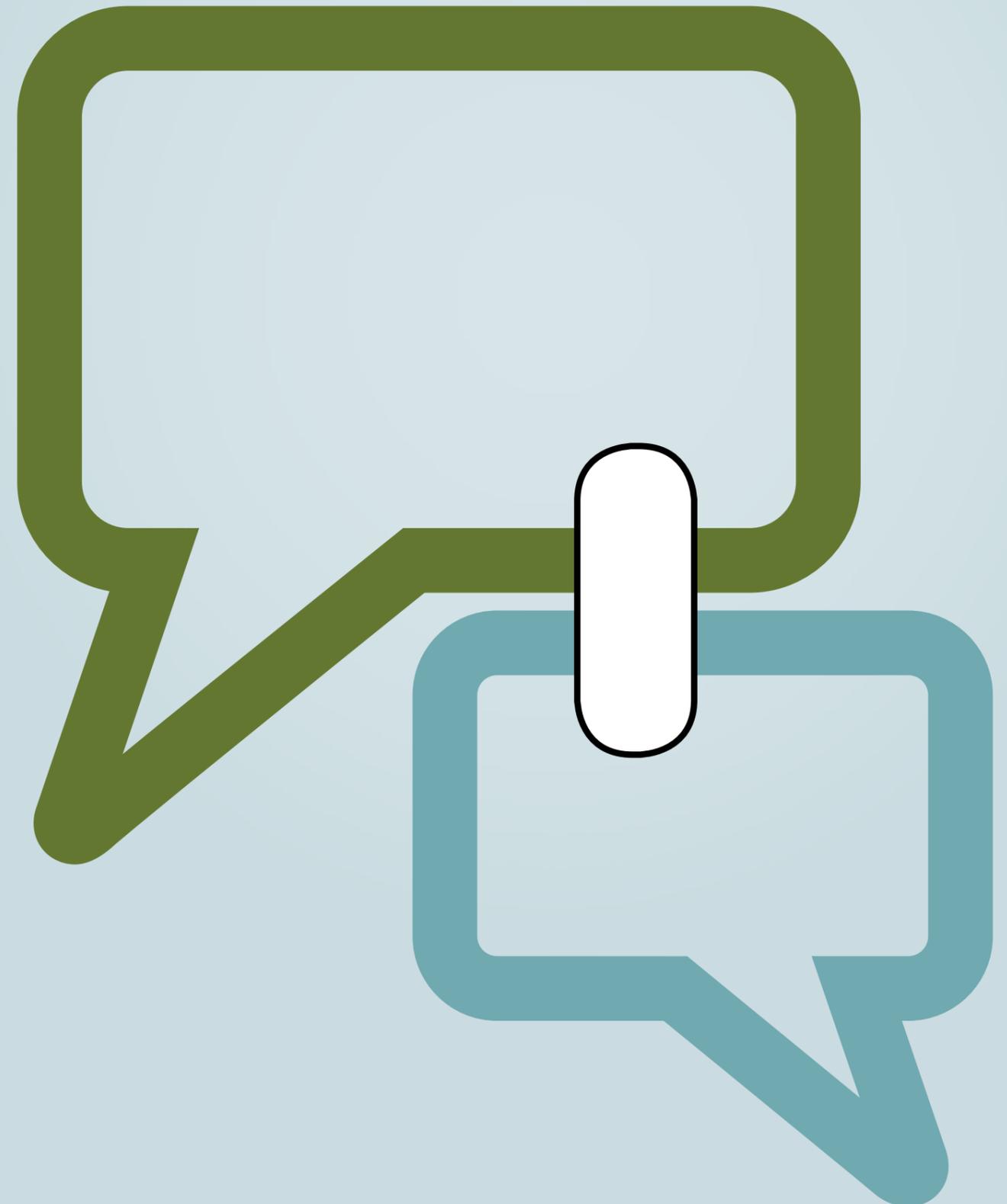
Till Ponath, Leiter Kompetenzzentrum Marketing NRW



Dabei kostet das SchönerTagTicket NRW gerade mal 45 Euro (in der „Single-Ausführung“ für eine Einzelperson 30,50 Euro). Für die Sommerferien hatte Busse & Bahnen NRW im Rahmen eines Pilotprojekts noch einen draufgelegt: Zwischen dem 16. Juli und dem 28. August entfiel die sonst übliche morgendliche zeitliche Begrenzung des Tickets. Statt ab 9 Uhr galt das SchönerTagTicket NRW im Pilotprojekt jetzt schon frü-

her und war wie zuvor schon am Wochenende und an Feiertagen auch Montag bis Freitag vor 9 Uhr gültig. „Wir sind sehr gespannt auf die Ergebnisse der laufenden Auswertung zu dem Pilotversuch“, so Till Ponath, Leiter des für den NRW-Tarif zuständigen Kompetenzzentrum Marketing NRW, das beim VRS angesiedelt ist. „Aus solchen Tests ziehen wir wertvolle Erkenntnisse für die weitere Optimierung unseres Angebots.“

Neuigkeiten





SOCIAL DAY

Engagement mit Heckenschere und Spaten.

Für den guten Zweck haben sich gut 20 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von VRS und NVR in diesem Jahr Arbeitskleidung und Gartenhandschuhe übergestreift. Im Rahmen eines sogenannten „Social Day“, bei dem die Mitarbeiter von ihrem Arbeitgeber für gemeinnützige Arbeit freigestellt werden, ging es zum Gelände der Bio-Bildungslandschaft in Köln-Vingst. Bei diesem erstmals stattfindenden Social Day wurde nicht nur eine mannshohe, ausufernde Brombeerhecke kräftig zurückgeschnitten: Mit Spaten, Harken und Stichsagen bewaffnet wurden gleich mehrere Projekte in die Tat umgesetzt. So wurde der bestehende Weg durch das Gelände ausgebessert, damit ihn auch mobilitätseingeschränkte Personen nutzen können. Beete wurden umgegraben und neu bepflanzt. Zudem wurden Bausätze für Insektenhotels angefertigt, die später in Kursen von Kindern zusammengebaut werden können. Exakte Maßarbeit war beim Aufbau eines Hochbeetes erforderlich. Und zuletzt profitierten vom gemeinnützigen Arbeitseinsatz der VRS- und

NVR-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter auch die Ziegen im angrenzenden Gehege: Sie erhielten eine neue Kletterstelle, die aus Baumstämmen und Ästen kreativ zusammengefügt wurde.

Bewährte Kooperation mit Querwaldein

Das Gelände der Bio-Bildungslandschaft wird vom gemeinnützigen Kölner Verein Querwaldein für Umweltbildungsveranstaltungen genutzt. Zwischen dem VRS und Querwaldein besteht bereits seit Oktober 2016 eine enge Bindung: Unter dem Motto „Da steckt Natur drin – mit VRS und Querwaldein e. V. ins städtische Grün“ können Kinder von Förderschulen die Natur entdecken. Mittlerweile profitieren die Schüler von drei Förderschulen aus dem Verbundgebiet von dieser Kooperation. Angeleitet von den Umweltpädagogen von Querwaldein sollen die Kinder bei ihren Ausflügen eine positive emotionale Beziehung zur Natur aufbauen können.



MOBIL-IM-RHEINLAND

Sicherer Nahverkehr auch für Lkw.

Wenn ein Lkw an einer „Idiotenbrücke“ hängen bleibt, ist das Echo in den lokalen Medien groß. Systematische Routenplanung für Lkw kann verhindern, dass es zu spektakulären Ereignissen wie diesen kommt – und zum Beispiel auch ausschließen, dass sich Gefahrguttransporter in Wohngebieten verfahren. Der VRS hat eine Software entwickelt, mit der Kommunen Vorrangrouten für Lkw festlegen können, die dann in die Navigationssysteme einfließen.

Im Auftrag des NRW-Verkehrsministeriums beschäftigt sich das VRS-Projekt „mobil-im-rheinland“ damit, die Routenwahl der Logistikverkehre auf der Straße steuernd zu unterstützen. In den vergangenen Jahren wurde eine Erfassungssoftware entwickelt, mit der Kommunen Vorrangrouten für Lastkraftwagen festlegen können. Die in SEVAS (Software zur Eingabe, Verwaltung und Auspielung von Vorrangrouten und Restriktionen im Schwerlastverkehr) erfassten Daten werden den Herstellern von Navigationskarten und weiteren Dienstleistern kostenfrei zur Verfügung gestellt.



148 Kommunen machen den Anfang

Im Sommer 2017 startete die Testphase, in der ausgewählte Kommunen aus dem Rheinland Daten in die Software eingeben konnten. Nach dem erfolgreichen Abschluss der ersten Phase können seit Dezember 2017 alle 148 bisher an dem Projekt beteiligten Städte und Gemeinden ihre Daten in der Software erfassen. Neben den Vorrangrouten werden auch sogenannte „Restriktionen“, also zum Beispiel Durchfahrtshöhen oder Gewichtsbeschränkungen, von den Kommunen im System erfasst. Das Besondere dabei: Die Erfassung der Verkehrszeichen erfolgt mithilfe einer neu entwickelten mobilen App für Smartphones und Tablets. Sobald die Kamera des Smartphones das Verkehrszeichen erfasst hat, wird es automatisch erkannt und ein georeferenzierter Standort wird hinzugefügt. Mithilfe dieser neuen Technologie sind die Kommunen erstmalig in der Lage, schnell und mit hoher Genauigkeit ein zuverlässiges und digitales Schilderkataster aufzubauen.

Ein Vorbild für ganz NRW

In Sommer 2018 konnten den Kartenherstellern über den Mobilitätsdatenmarktplatz MDM die ersten Informationen zur Verfügung gestellt werden. Hier stehen die Daten auch anderen Anbietern von Navigationssystemen zur Verfügung. Ziel ist es, ein flächendeckendes Angebot an hochqualitativen kommunalen Daten von Vorrangrouten und Restriktionen bereitzustellen, um letztendlich die Routenführung des Schwerlastverkehrs vor allem im nachgeordneten Netz zu optimieren. „Indem wir diese Daten bereitstellen, sind wir unserer gemeinsamen Absicht einen entscheidenden Schritt näher gekommen: Wir unterstützen die Logistikbranche und die Kommunen des Landes dabei, die Lkw-Verkehre effizient zu führen“, so NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst. Aufgrund der positiven Erfahrungen im Rheinland beabsichtigt das NRW-Verkehrsministerium, das Projekt auf ganz NRW auszudehnen.

10 JAHRE NVR

Ein Jubiläum, das viel bewegt.

Vom Oberbergischen Kreis auf der einen Seite und der Grenze zu den Niederlanden und Belgien auf der anderen macht der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) die Menschen seit 2008 mobil. Damit leistet er einen wichtigen Beitrag zur beruflichen und gesellschaftlichen Teilhabe von 4,5 Millionen Menschen.

Es war wahrlich keine Liebeshochzeit, als der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und der Aachener Verkehrsverbund (AVV) im Jahr 2008 den Nahverkehr Rheinland (NVR) gründeten. Vielmehr war die Kooperation durch die Novellierung des Gesetzes über den Öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG) quasi erzwungen. Ab 1. Januar 2008, so hatte es der Landtag entschieden, sollten statt neun nur noch drei Nahverkehrs-Zweckverbände in Nordrhein-Westfalen wirken, je einer für Westfalen, Rhein-Ruhr und das Rheinland.



Gute Zusammenarbeit lohnt sich

„Heute kann man feststellen, dass dieser Schritt sich absolut bewährt hat“, betont NVR-Geschäftsführer Heiko Sedlaczek. „Die Entwicklung des NVR in den vergangenen zehn Jahren war und ist absolut positiv.“ Sehr bewährt hat sich aus seiner Sicht, die ehemals für die Infrastrukturförderung zuständige Abteilung der Bezirksregierung Köln mit der SPNV-Aufgabenträgerschaft im NVR zusammenzulegen: „Es ist zielführend, dass die Institution, die die Leistung bestellt und Zielkonzepte für das Leistungsangebot entwickelt, auch für die Finanzierung der Infrastruktur zuständig ist.“ Das vereinte Fachwissen aus VRS, AVV und Bezirksregierung wurde mit kurzen Abstimmungswegen unter einem Dach gebündelt.

Mehr Nähe durch guten Nahverkehr

Die eigentliche Geburtsstunde des NVR war die konstituierende Zweckverbandsversammlung am 19. Dezember 2007. Seitdem heißt die Devise: gemeinsam stark für einen kundenorientierten, leistungsstarken Nahverkehr. „Nachdem VRS und AVV viele Jahre lang Planungen und Bestellungen für ihren eigenen Verbundraum konzipiert hatten, liegen Planung, Organisation und Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs



V.l.n.r.: AVV-Geschäftsführer Hans-Peter Geulen, NVR- und AVV-Geschäftsführer Heiko Sedlaczek, Dr. Norbert Reinkober und Michael Vogel, beide Geschäftsführer VRS und NVR



(SPNV) seitdem in einer Hand. Die Folge sind hohe Produktivität und große Effizienz“, betont Michael Vogel, ebenfalls NVR-Geschäftsführer. Dank der Aufgabenbündelung ließen sich eine höhere Qualität im Betrieb und mehr Sicherheit realisieren. Der NVR verantwortet jedoch nicht nur Bestellung und Planung des Schienenpersonennahverkehrs, sondern plant und fördert auch die Infrastruktur in ÖPNV und SPNV. So kann der Nahverkehr Rheinland im zehnjährigen Bestehen auf die Bearbeitung von mehr als 600 Förderprojekten zurückblicken.

Viel vor für die nächsten zehn Jahre

Und wie steht es um die Prognose für die nächsten zehn Jahre? Der Dritte im Bunde der NVR-Geschäftsführer, Dr. Norbert Reinkober, sieht den NVR im Jahr 2028 noch stärker als heute: „Wir haben in den letzten zehn Jahren einen echten Entwicklungsprozess durchgemacht. Heute ist der SPNV wirklich gut aufgestellt, und wir erwarten, dass dieser Weg weitergegangen und der ganze SPNV noch weiter gestärkt wird.“

„Die Entwicklung des NVR in den vergangenen zehn Jahren war und ist absolut positiv.“

Heiko Sedlaczek, Geschäftsführer NVR

Die NVR-Geschäftsbereiche:

BEREICH 1:

ÖPNV-Investitionsförderung

BEREICH 2:

SPNV-Investitionsförderung

BEREICH 3:

Qualität und Sicherheit des SPNV

BEREICH 4:

SPNV-Planung/-Betrieb

BEREICH 5:

Euregio-Infrastruktur/-Betrieb/
Erlösmanagement/Vertrieb

BEREICH 6:

Wettbewerb, Vertrags-/Finanzcontrolling,
Wirtschaftlichkeit, Vertrieb

BEREICH

RECHT/GREMIENBETREUUNG

A U S K U N F T

Fahrplan auch für Rolltreppen und Aufzüge.

Um mobilitätseingeschränkten Fahrgästen mehr Service und Komfort zu bieten, hat der Verkehrsverbund Rhein-Sieg zuletzt umfangreiche Verbesserungen an seiner Fahrplanauskunft vorgenommen. Seit Januar 2018 zeigt sie den Betriebszustand der Rolltreppen und Aufzüge an sämtlichen Stationen der Deutschen Bahn (DB) an. Ende Mai kamen die Informationen für die Haltestellen der Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) hinzu. „Wir freuen uns, dass wir unseren Fahrgästen die Möglichkeit bieten können, mobilitätseingeschränkten Personen Wege zeigen und erleichtern zu können. Dadurch ist ein weiterer wichtiger Schritt in Richtung Barrierefreiheit vollzogen“, so VRS-Geschäftsführer Dr. Norbert Reinkober. Die Statusinformationen werden ständig aktualisiert, um Ausfälle zeitnah darstellen zu können.

„Die Informationen der DB werden über ihr Open-Data-Portal mittels ihrer Programmierschnittstelle »Station Facilities Status« bereitgestellt“, erklärt Fred Kröll, VRS-Abteilungsleiter Informationstechnologie, den technischen Ablauf bezüglich der Daten der Deutschen Bahn. Zu finden sind die Hinweise im Haltestellen- und Linieninformationssystem und

in der Fahrplanauskunft des VRS unter dem Punkt „Info“ zu den jeweiligen Haltestellen. Zusätzlich werden die Aufzüge und Rolltreppen mit ihrem Standort auf der Karte mit Symbolen dargestellt. In einem nächsten Schritt sollen die Daten zu den Rolltreppen und Aufzügen auch in der VRS-App abrufbar sein.

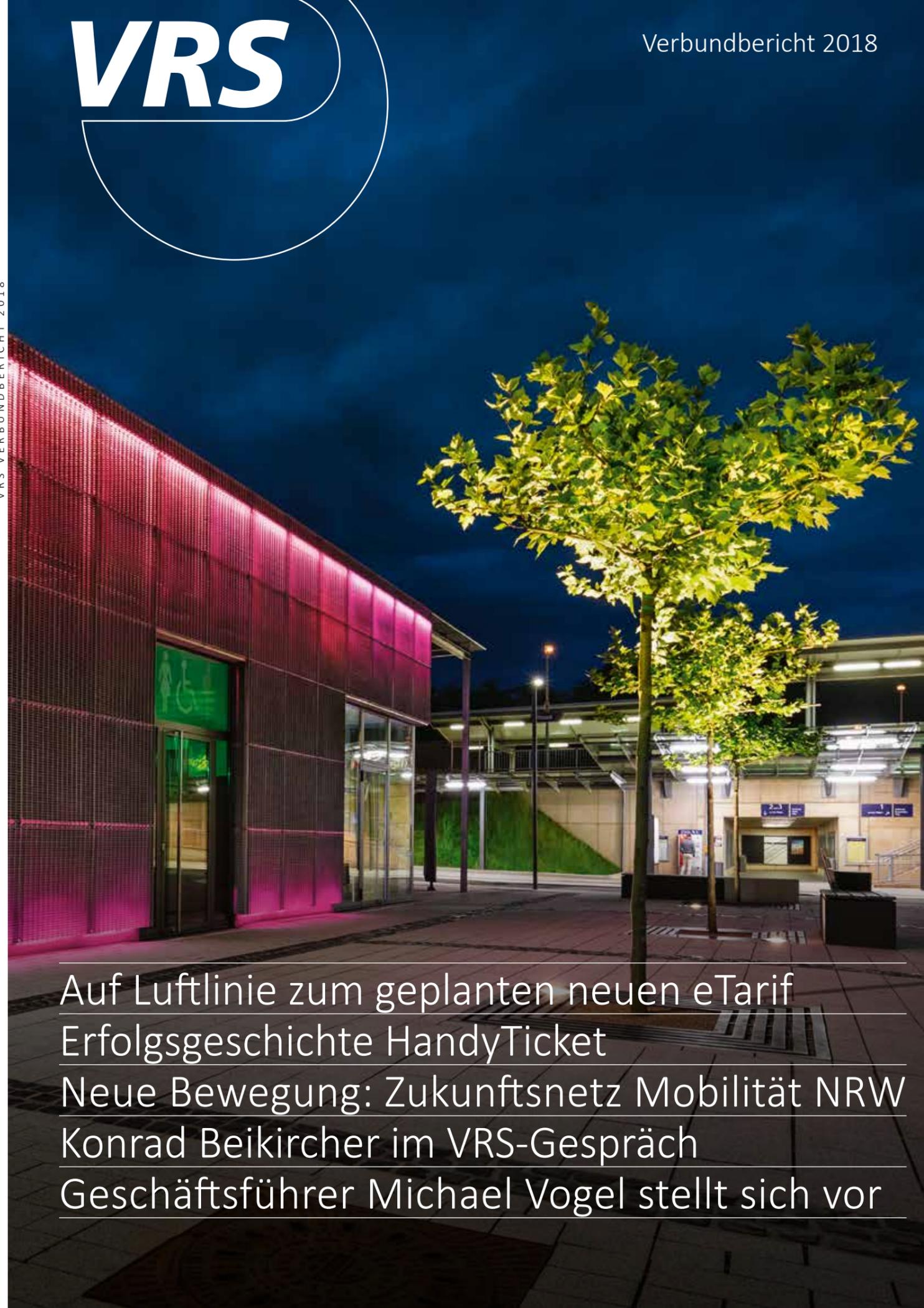
Mit einem Klick zu barrierefreien Verbindungen

Im vergangenen Mai wurde die Auskunft noch einmal optimiert: Seitdem kann man sich mit einem Klick nur Verbindungen anzeigen lassen, die für mobilitätseingeschränkte Personen geeignet sind. Norbert Reinkober: „Dies wird den Betroffenen in Zukunft bei der Planung von Reisen eine große Hilfe sein.“ Es besteht nun bei den Einstellungen die Option, sich unter dem Menüpunkt „Mobilitätseinschränkung auswählen“ eine Verbindung für eine bestimmte Mobilitätseinschränkung anzeigen zu lassen. Momentan sind vor allem S-Bahn- und Stadtbahnhaltestellen mit ihren barrierefreien Zugängen und Einstiegsmöglichkeiten erfasst. Die übrigen Haltestellen werden schrittweise ergänzt. Auch diese Funktion wird in der VRS-App abrufbar sein, voraussichtlich ab 2019.





Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
Glockengasse 37-39, 50667 Köln
Telefon: 0221 20808-0
Internet: www.vrs.de



Auf Luftlinie zum geplanten neuen eTarif
Erfolgsgeschichte HandyTicket
Neue Bewegung: Zukunftsnetz Mobilität NRW
Konrad Beikircher im VRS-Gespräch
Geschäftsführer Michael Vogel stellt sich vor