



Anlage zur Beschlussvorlage: I/VIII/2012/0301

Gesamtmobilität im VRR

Stand: 10. Februar 2012



Inhaltsverzeichnis

1. Vorwort	3
2. Mobilität im Wandel	4
3. Rolle des VRR	5
4. Rolle der Verkehrsunternehmen	7
5. Rolle der kommunalen Aufgabenträger	7
6. Projekt „Gesamtmobilität im VRR“	7
6.1 Verkehrsplanung	8
6.2 Verkehrstechnik	8
6.3 Verkehrsinformation	9
6.4 Verkehrsmarketing	10
6.5 Übertragbarkeit und Anwendbarkeit	11
6.6 Anwendungsfall Projekte Elektromobilität	12
6.7 Zielkonzepte	12
7. Chancen und volkswirtschaftlicher Nutzen eines vernetzten Mobilitätsdienstleistungsangebotes	13
8. Fazit	14

1. Vorwort

Die VRR AöR sorgt für die Mobilität der Bürger im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr durch eine integrierte Verkehrsgestaltung des ÖV sowie durch Vernetzung und Integration der Verkehrssysteme und Verkehrsträger.

Der VRR nimmt hierbei eine ordnende, strukturierende, empfehlende und umsetzende Rolle zwischen Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen (ggfs. auch privaten Partnern) und Bürgern mit der Zielsetzung ein Mobilitätsangebot für die Bürger bereit zu stellen, das

- **marktgerecht** ist, also einerseits den Kundenwünschen entspricht (bedarfsgerecht, gutes Preis-/Leistungsverhältnis etc.) und andererseits den Marktanteil des öffentlichen Verkehrs hält bzw. erhöht und
- **finanzierbar** ist, das es den jeweiligen Aufgabenträgern ermöglicht, ihre Finanzierungsaufwendungen angesichts der allgemein angespannten Haushaltslage durch die Ausschöpfung von Optimierungspotenzialen und die Nutzung von Synergieeffekten bei gleichzeitiger Verbesserung der Qualität zu reduzieren.

Um diesen Spagat zu schaffen, sind neben dem kontinuierlichen Optimieren des bestehenden Mobilitätsangebotes u. a. auch zukunftsweisende Trends, gesellschaftliche, wirtschaftliche, politische und technische Entwicklungen im Hinblick auf das Mobilitätsbedürfnis der Bürger zu beobachten und auf ihre Relevanz für eine marktgerechte Gestaltung und die Finanzierung des Mobilitätsangebotes zu überprüfen.

2. Mobilität im Wandel

Mobilität ist ein wichtiger Baustein jeder erfolgreichen Volkswirtschaft. Entsprechend dimensionierte Infrastruktur mit den dazugehörigen Mobilitätssystemen sind wesentliche Entscheidungskriterien für die Standortwahl bei der Ansiedlung von Unternehmen. Mobilität wurde lange als Motor der wirtschaftlichen Entwicklung betrachtet. Im Wesentlichen stand und steht dabei das Auto im Mittelpunkt der Mobilität.

Wichtige Trends, die es zu berücksichtigen gilt, sind

- ein Wertewandel in der jüngeren Generation: Smartphones, Laptop o. ä. ersetzen das Auto als Statussymbol („Nutzen statt Besitzen“)
- der Trend zu einer flexibleren und intelligenteren Verkehrsmittelnutzung der Verkehrsteilnehmer („Intermodalität“)
- ein steigendes ökologisches Bewusstsein
- die zunehmende Nutzung von öffentlichen Verleihsystemen
- der Wunsch der Menschen nach einem einfachen Nahverkehrssystem (verständliches Tarifsystem, einfacher Zugang, umfassende Informationen etc. aus einer Hand)
- die Kosten für das Mobilitätsangebot steigen stetig und führen zu Finanzierungsproblemen bei den Aufgabenträgern und bei den Bürgern.

Um diesen Trends Rechnung zu tragen, müssen die Aufgabenträger ihr Mobilitätsangebot entsprechend zu integrativen Mobilitätskonzepten („Tür-zu-Tür-Konzepte“) weiterentwickeln.

Auf diese Trends hat der Anbietermarkt teilweise bereits reagiert.

- Automobilindustrie (Daimler als Car2go, BMW als Drive-now und VW als Quicar) bietet in einigen Städten das Auto zur Nutzung anstatt zum Kauf an.
- Fahrradverleihangebote steigen immer mehr in der Gunst der Menschen und bewegen sich heute in Größenordnungen, die man noch vor wenigen Jahren nie erwartet hätte.

3. Rolle des VRR

Die Herausforderung für den VRR besteht darin, diese Trends als Chance für den Nahverkehr aufzugreifen und den klassischen ÖPNV um diese Angebotsformen im Sinne eines optimalen Mobilitätsangebots weiterzuentwickeln:

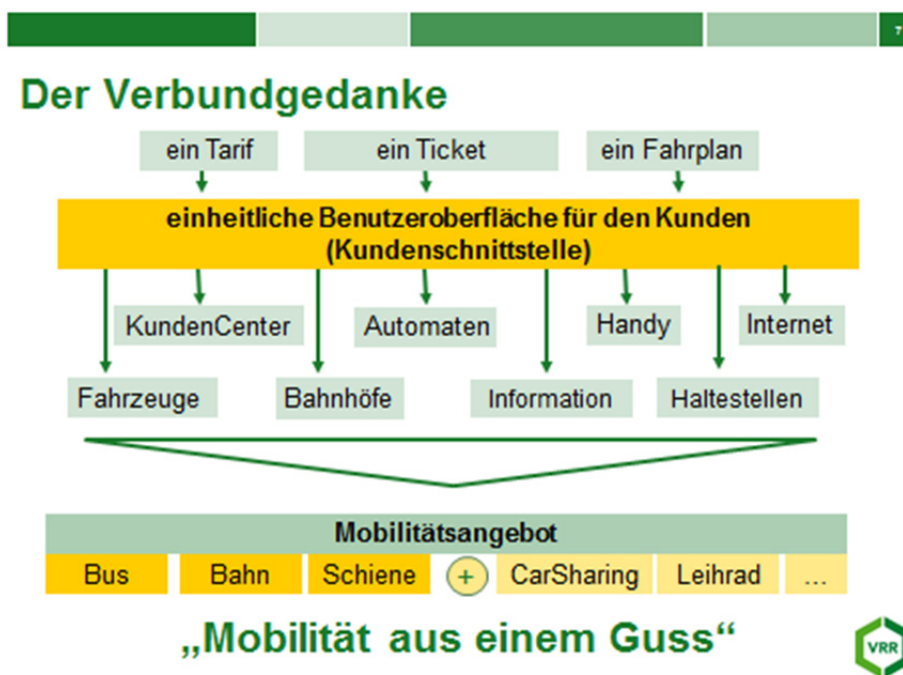


Abbildung: Der Verbundgedanke

Der VRR wird darauf hinwirken, dass der Verbundgedanke (ein Tarif, ein Ticket, ein Fahrplan) auch für die neuen Mobilitätsangebote Anwendung findet. Dies bedeutet, dass

- der Kunde die Möglichkeit erhält, über die einheitliche Benutzeroberfläche des VRR, den Zugang, die Informationen, den Kauf und eine Abrechnung zu allen Mobilitätsangeboten (ÖPNV und neue Angebote) zu bekommen und letztere tariflich integriert bzw. angebunden werden. Damit erhält der Kunde ein leicht zugängliches Mobilitätsangebot.
- die Verkehrsunternehmen ihr um die neuen Mobilitätsangebote erweitertes ÖPNV-Angebot planen und mit der Verbundsystematik synchronisieren können. Hierfür muss das Verkehrsunternehmen die im VRR gültigen Rahmenbedingungen berücksichtigen.
- der VRR in Abstimmung mit den Aufgabenträgern übergeordnete regionale, auf Wunsch auch lokale Gesamtkonzeptionen entwickelt, die in Vorgaben und Rahmenbedingungen für den VRR (Formulierung dann im Nahverkehrsplan) münden. Diese fließen in die lokalen Nahverkehrspläne ein. Die Konzeptionen befassen sich mit der Optimierung des Gesamtsystems ÖPNV im Hinblick auf wirtschaftlich sinnvolle Lösungen. Sie sollen die

Kommunen/Kreise in ihrer Rolle als Aufgabenträger des ÖPNV und in ihrer Rolle als Eigentümer von Verkehrsunternehmen unterstützen.

Im Hinblick auf die aus Kundensicht im Fokus stehende Tür-zu-Tür-Mobilität entwickelt der VRR in Abstimmung mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen Strategien (Produkt-, Preis-, Kommunikations-, Distributionsstrategien), die konkrete Maßnahmen, übergreifende Rahmenbedingungen, Vorgaben und für alle nutzbare und zugängliche Plattformen beinhalten.

Zur Weiterentwicklung der einheitlichen Benutzeroberfläche im Hinblick auf die Schaffung einer Mobilitätsplattform sowie zur Formulierung von Rahmenbedingungen, Anforderungen (u.a. für den Nahverkehrsplan) soll ein umfassendes Konzept mit den folgenden Maßnahmen erarbeitet werden:

- Integration der neuen Mobilitätsangebote in den VRR-Tarif
- Integration in den Vertrieb (Anspruch = Technologie, die den Zugang und die Abrechnung über alle Verkehrsmittel aus einer Hand über ein passendes Nutzermedium ermöglicht)
(=Vertriebskonzept auf Basis neuer Technologien)
- Integration in das Auskunftssystem (Verkehrsmittelübergreifende Fahrgastinformation)
- Vorschläge für Verkehrsplanung (wo macht z. B. das öffentliche Auto Sinn?)
Verkehrsplanerische Beratung der AT und/oder der VU, z. B. Standortwahl aus Sicht des ÖPNV und nicht nur aus (wirtschaftlicher) Betreibersicht.
=Lösungsstrategien für den urbanen und ländlichen Raum
- Einsparpotenziale aufzeigen (Synergien durch neue Technologie -> Vertriebsinfrastruktur, Verkehrsplanung, Erhebungsaufwand, EA....)
- Formulierung von Standards und Vorgaben für eine anbieterneutrale Integrationsmöglichkeit (Vorgaben für die Integration von Mobilitätsangeboten, die bei der Vertragsgestaltung der VU mit privaten Unternehmen berücksichtigt werden müssen, um einen Zugang zur VRR-einheitlichen Benutzeroberfläche gewährleisten zu können; auch Standards für den NVP)
- Prüfen von Fördermöglichkeiten (auch aus IV-Töpfen)

4. Rolle der Verkehrsunternehmen

- Geschäftsmodelle (in Kooperation mit Dritten oder Schaffung eigener Angebote) unter Berücksichtigung der vom VRR entwickelten Plattformen und Rahmenbedingungen inkl. Standards. Lokale operative Verantwortung
- Lokale Vermarktung
- Mobilitätsprodukte
- Einbringen des bestehenden Kundenstamms
- Nutzung bestehender Vertriebsstrukturen (für Vermarktung und Beratung z. B. in KundenCentern)

5. Rolle der kommunalen Aufgabenträger

- Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV
- Integration neuer Mobilitätsformen in die kommunale Gesamtverkehrsplanung (VEP, NVP) unter Berücksichtigung des regionalen Nahverkehrsplanes
- Zielvorgaben, Controlling und Finanzierung der kommunalen Verkehrsunternehmen
- Hinwirken auf finanzierbaren ÖPNV (entsprechend der kommunalen Haushaltslagen)
- Unterstützung bei der Bereitstellung von Infrastruktur, z.B. Parkraum für CarSharing und bei der Schaffung der straßenverkehrsordnungsrechtlichen Voraussetzungen für neue Mobilitätsangebote

6. Projekt „Gesamtmobilität im VRR“

Um strukturiert und abgestimmt vorzugehen, wird der VRR in Abstimmung mit Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen Zielkonzepte erarbeiten und parallel mit der Umsetzung einzelner Aufgabenstellungen beginnen. Dabei soll eine qualifizierte Einbindung von neuen Mobilitätsangeboten in den VRR zu Gunsten des ÖPNV im Hinblick auf eine aus Kundensicht geforderte Tür-zu-Tür-Mobilität erreicht werden.

Im Projekt „Gesamtmobilität im VRR“ werden vier Bereiche bearbeitet, die für die vernetzte Mobilität in der Region nötig sind:

- **Verkehrsplanung** (Vernetzung mit dem ÖPNV)
- **Verkehrstechnik** (Systemzugang über e-Ticket oder Smartphone)
- **Verkehrsinformation** (Verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsauskunft)
- **Verkehrsmarketing** (Tarifliche Integration und Vertriebsplattform)

6.1 Verkehrsplanung

Die Umsetzung neuer Mobilitätssysteme soll verkehrsplanerisch mit dem Fokus auf die Vernetzung zum ÖPNV erfolgen. Hierbei steht die Frage nach dem geeigneten Mobilitätsangebot aus regionaler und lokaler Sicht (für die aktuellen Projekträume) im Mittelpunkt. Dabei sind auch vorhandene Systeme bzw. Angebote wie Bürgerbus, Anrufsammeltaxi, Mitpendlerportal, Taxi, P+R, B+R etc. zu betrachten und je nach Gegebenheiten und Anforderungen im urbanen und ländlichen Raum einzubeziehen und ggf. weiterzuentwickeln.

Zudem wird der VRR-Nahverkehrsplan in Bezug auf die Anforderungen der Gesamtmobilität überprüft und ggf. entsprechend angepasst.

Des Weiteren gilt es, durch Carsharing und Fahrradverleihsysteme die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger noch besser abzudecken und mögliche Erschließungslücken zu schließen.



Abbildung: Ausschnitt kommunaler Linienplan

6.2 Verkehrstechnik

Im Hinblick auf die übergeordnete Aufgabe, eine einheitliche Mobilitätsplattform für die Mobilität im VRR zu schaffen, ist auch der Vertrieb – insbesondere durch die Nutzung neuer Technologien – zu betrachten und eine technologische Plattform zu schaffen, die den Zugang und die Nutzung aller Mobilitätsangebote über netze Zugangsmedien sicherstellt (z. B. eTicket,



Abbildung: Carsharing-Zugang mit Karte
Quelle: DN (PIXELIO)

Smartphones).

Das im VRR vorhandene eTicket soll zunächst zur verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätskarte weiterentwickelt werden, so dass es als Systemzugang zu Verleihsystemen kooperierender Anbieter dienen kann.

Dabei ist ein schrittweises Vorgehen geplant:

- Pilotprojekt „Zugang zu Carsharing- Fahrzeugen über ein geeignetes Zugangsmedium (zunächst eTicket)
- Ausleihe und Rückgabe des metropolradruhr oder anderer Fahrradverleihsysteme über ein geeignetes Zugangsmedium (zunächst eTicket).
- Pilotprojekt mit mindestens einem Verkehrsunternehmen „Eine Rechnung für verschiedene Mobilitätsdienstleistungen“

Werden analoge Angebote auch in anderen Regionen realisiert und entsprechende Kooperationen vereinbart, kann langfristig der Zugang zu Leihmobilitätssystemen landes- bzw. bundesweit über die eingesetzten Zugangsmedien (zunächst eTicket) erfolgen (eTicket Deutschland).

6.3 Verkehrsinformation

Im Teilbereich Verkehrsinformation sollen die Grundlagen für das Ziel der Realisierung einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsauskunft, die in die Mobilitätsplattform integriert sein wird, geschaffen werden. Neben klassischen Infomedien (Wegweisung, KundenCenter, Print, Telefon) werden auch (mobiles) Internet und Apps einbezogen. In die Internetauskunft sollen alle Produkte sowohl aus dem urbanen als auch dem ländlichen Raum integriert werden. Möglichkeiten wie z. B. Reservierungen von Carsharing-Autos oder Leihrädern sollen angeboten werden.

Verschiedene vorhandene Angebote oder Datenquellen müssen für die Realisierung einer solchen Mobilitätsauskunft verknüpft werden. Als Vorbild und Zielvorstellung kann hierbei das österreichische Portal AnachB.at im Großraum Wien (siehe Abb.18 & 19) oder das Portal mobil-im-rheinland dienen. Die Integration erfolgt sukzessive und hat bereits in 2011 begonnen (**metropolradruhr**, Bürgerbus).

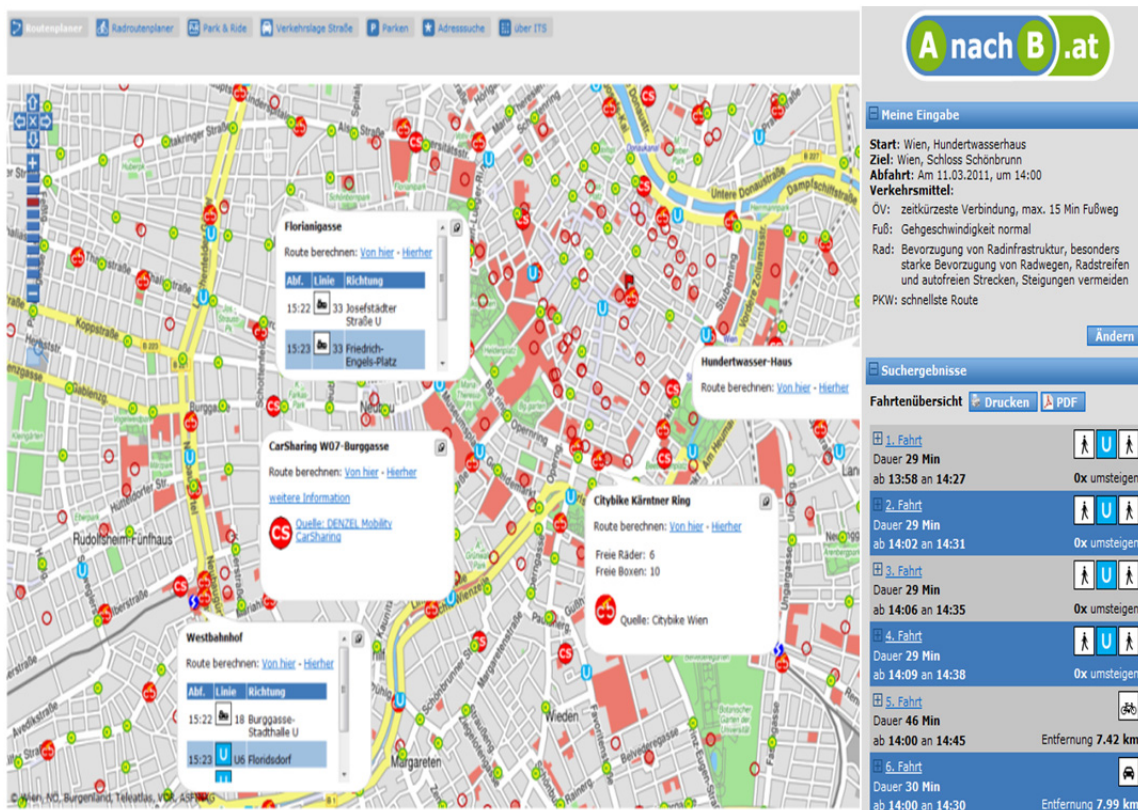


Abbildung (links): Integration verschiedener Mobilitätsangebote im Portal AnachB.at (Quelle: anachb.at)

Abbildung (rechts): multimodale Ergebnisdarstellung einer Routenanfrage (Quelle: anachb.at)

6.4 Verkehrsmarketing

Der Anspruch der Mobilität aus einem Guss kann auch bei der Tarifgestaltung seinen Niederschlag finden. Neue Vertriebstechologien ermöglichen zukünftig andere Tarifmodelle und ermöglichen so die Integrationen neuer anbieterneutraler Produkte in die Produktpalette des VRR.

Bis dahin wird im Themenbereich Verkehrsmarketing konzipiert, wie sich Carsharing, Leihrad und sonstige neue Mobilitätsangebote sinnvoll mit dem bestehenden VRR-Sortiment verbinden lassen. Die bestehenden Vertriebsstrukturen werden weiterentwickelt und die neuen Mobilitätsmöglichkeiten, die sich für die Bürger bieten, mit entsprechenden Kommunikationsmaßnahmen begleitet.



Abbildung:
Ticket 2000 als eTicket

Im Rahmen von lokalen Pilotprojekten ist als erstes eine entsprechende Umsetzung beim **metropolrad** ruhr und bei einem on-demand-CarSharing-Angebot geplant. Erweiterungen auf zusätzliche interessierte Verkehrsunternehmen/ Kommunen werden angestrebt.

6.5 Übertragbarkeit und Anwendbarkeit

Nach Umsetzung der Aufgabenblöcke innerhalb der vier Bereiche ist ein System vorhanden, welches grundsätzlich jedes zusätzliche Mobilitätsangebot mit dem ÖPNV vernetzen kann. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um ein Carsharing-Modell mit Elektroautos handelt oder um ein Bürgerbussystem im ländlichen Raum. Für die unterschiedlichen Anforderungen der Betreiber, Verkehrsunternehmen etc. besteht die Möglichkeit für die Vernetzung zum ÖPNV alle vier Bausteine in Anspruch zu nehmen oder sich auf einzelne Bereiche zu fokussieren.

Teilbereich Angebot	Verkehrsplanung	Verkehrstechnik	Verkehrsinformation	Verkehrsmarketing
Carsharing (konventionell, on-demand, E-Autos)	Verkehrsplanerische Analyse von Erschließungslücken & Empfehlungen zur Standortwahl	Systemzugang per eTicket	Integration Carsharing-Standorte in EFA	Konzeption & Realisierung tariflicher Angebote sowie Pilot Abrechnung aus einer Hand
metropolrad	Verkehrsplanerische Analyse von Erschließungslücken & Empfehlungen zur Standortwahl	Systemzugang per eTicket	Integration von Wegen mit Metropolrad in EFA	Konzeption & Realisierung tariflicher Angebote sowie Pilot Abrechnung aus einer Hand.
Bürgerbus				
AnrufSammelTaxi				
P+R, B+R				
Taxi, Mitpendler				
...				

Abbildung: Die vier Themenbereiche und einige Mobilitätsangebote im VRR

6.6 Anwendungsfall Projekte Elektromobilität

Der Bund fördert derzeit im Rahmen des Nationalen Entwicklungsplans Elektromobilität verstärkt Aktivitäten zum Ausbau und zur Marktvorbereitung der Elektromobilität. Dies bezieht sich vor allem auf elektrisch betriebene Autos und Busse und nicht auf schon seit Jahrzehnten im ÖPNV eingesetzte Straßen- und Stadtbahnen sowie SPNV-Fahrzeuge.

In einem konkreten Anwendungsfall wird der VRR die oben beschriebenen Themenbereiche in das Projekt „E-Mobility Ruhrmetropolen“ sowie in die Schaufenster-Bewerbung des Landes NRW einbringen. Ziel der Projekte ist die Entwicklung eines Demonstrations- und Testfeldes für ein multimodales Mobilitätssystem. Elektroautos als Carsharing-Fahrzeuge sollen in Wohngebieten und im City-Bereich den Zweitwagen ersetzen, in das ÖPNV-Angebot integriert werden und mit den öffentlichen Verkehrsmitteln vernetzt werden. In dem kurzfristig zu realisierenden Projekt „E-Mobility Ruhrmetropolen“ sollen ca. 30 – 50 Elektrofahrzeuge im Raum Essen eingesetzt werden, im Rahmen der Schaufenster-Bewerbung NRW sind etwa 1000 Elektrofahrzeuge entlang der Rhein-Ruhr-Schiene angedacht.

6.7 Zielkonzepte

Für die vier Themenbereiche werden Konzepte mit entsprechenden Arbeitspaketen und Zeitplänen erarbeitet. Hierbei sind VRR, Verkehrsunternehmen, Kommunen und Leihmobilitäts-Anbieter gemeinsam gefordert. Es werden themenbezogene Arbeitsgruppen gebildet. Im Rahmen der Themenbereiche können bestehende sowie neue Mobilitätsangebote unterstützt bzw. gesteuert werden. Zudem wird die Übertragbarkeit von Pilotprojekten auf weitere Kommunen ermöglicht. Bei der Konzeption und Umsetzung ist das Rollenmodell zu beachten (Punkt 3),

7. Chancen und volkswirtschaftlicher Nutzen eines vernetzten Mobilitätsdienstleistungsangebotes

Durch die stärkere Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel und den Ausbau von Leihmobilitätsangeboten wird die inter- und multimodale Mobilität zunehmen. Hieraus können sich u. a. folgende Vorteile ergeben:

- Stärkere ÖV-Nutzung:

Gemeinsam mit einem gut funktionierenden ÖPNV machen die Leihmobilitätsangebote einen Zweitwagen oder – in manchen Lebensphasen – einen Erstwagen überflüssig. Die Erfahrung beim Carsharing zeigt, dass, sobald Personen kein eigener PKW zur Verfügung steht, die Zahl der mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege deutlich ansteigt. Die jüngeren gesellschaftlichen und das Verkehrsmittelwahlverhalten betreffende Entwicklungen sind potentiell günstig für den ÖV.

- Generierung zusätzlicher Einnahmen:

Durch die stärkere Vernetzung und den Aus- bzw. Aufbau neuer Leihmobilitätssysteme können zusätzliche ÖPNV-Kunden gewonnen und hierdurch neue Einnahmen für die VU generiert werden.

- Klimaschutz:

Durch eine sinkende PKW-Fahrleistung reduziert sich der Schadstoffausstoß entsprechend, hierdurch wird ein Beitrag zur Luftreinhaltung geleistet. Zudem bestehen Carsharing-Flotten überwiegend aus Kleinwagen, so dass sich der Schadstoffausstoß im Verhältnis zur Laufleistung weiter verringert. Bei Integration von Elektrofahrzeugen verbessert sich die positive Umweltbilanz zudem nochmals deutlich.

- Ersparnis bei Mobilitätskosten:

Durch einen optimalen Mix aus ÖPNV, Fahrrad, Fußwegen, Taxi und Carsharing lassen sich die Verkehrsausgaben der Haushalte reduzieren.

- Mehr Platz in den Städten:

Ein Carsharing-Auto ersetzt bis zu acht PKW, hierdurch kann gerade in dicht besiedelten Quartieren Platz geschaffen werden für andere Nutzungen (Grünflächen, Verleihstationen im öffentlichen Straßenraum für Leihräder und/oder Carsharing etc.).

8. Fazit

Durch eine optimierte Vernetzung des ÖPNV mit weiteren, teilweise neuen Mobilitätsprodukten können die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger, ohne ein eigenes Auto besitzen zu müssen, besser erfüllt werden. Die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel über ein Zugangsmedium (z. B. eTicket), die verkehrsmittelübergreifende Kundeninformation und die – perspektivisch betrachtet – je nach Kundenwunsch mögliche gesammelte Abrechnung sämtlicher genutzter Verkehrsmittel wird die bestehende Vernetzung enorm vorantreiben. Rabattmodelle (z. B. für ÖV-Kunden kostenlose Nutzung eines Leihfahrrades für einen bestimmten Zeitraum) können dazu beitragen, Vernetzungen zu verdeutlichen.

Die schrittweise Umsetzung des Projekts Gesamtmobilität und die Integration der Anforderungen der Gesamtmobilität im VRR-Nahverkehrsplan schaffen die Voraussetzung, unter denen systemübergreifende Mobilitätsangebote bereitgestellt und entsprechende Informationskanäle vorgehalten werden können, so dass Kommunen, Verkehrsunternehmen und der VRR von den Bürgerinnen und Bürgern als kompetente (Gesamt-) Mobilitätsdienstleister wahrgenommen werden.

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
Augustastraße 1
45879 Gelsenkirchen

Kontakt

Stabstelle Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Telefon: +49 209 1584-412

E-Mail: pr@vrr.de