



**Baden-Württemberg**

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

**Rede von  
Ministerialdirektor  
Dr. Uwe Lahl  
anlässlich der Verleihung des  
ÖPNV – Innovationspreises  
am 11. März 2015  
im Konzerthaus Freiburg**

– Es gilt das gesprochene Wort –

Hauptstätter Straße 67, 70182 Stuttgart,  
Telefon +49 (0) 711 / 231-5723,  
Fax +49 (0) 0711 / 231-5709  
E-Mail: [poststelle@mvi.bwl.de](mailto:poststelle@mvi.bwl.de),  
Internet: <http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de>



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

Ich freue mich sehr, Sie heute anlässlich der Verleihung des Innovationspreises ÖPNV begrüßen zu dürfen.

Ich darf Ihnen die besten Grüße von Minister Hermann übermitteln, er kann heute Vormittag leider nicht hier sein.

Mit der Verleihung des ÖPNV-Innovationspreises setzen wir zum Endspurt an: Der 7. ÖPNV-Innovationskongress nähert sich der Ziellinie.

Ich darf Ihnen versprechen: Es erwartet Sie ein spannendes Finale!

Dabei denke ich an die prämierten Projekte, aber auch an den Vortrag von Herrn Reinhard Schulte „Mit Innovationen und Kundenorientierung zum Erfolg. Nahverkehr in Münster“.

Bei der Gestaltung des Kongressprogramms haben wir ganz bewusst den Blick über den eigenen Tellerrand hinaus gerichtet und den Fokus auf bundesweite Innovationen im Nahverkehr gelenkt, aber auch interessante Konzepte aus unseren Nachbarländern Schweiz und Österreich präsentiert.

Beim Innovationspreis dagegen konzentrieren wir uns ausschließlich **auf Baden-Württemberg**.

Innovationen sind kein Selbstzweck. Wir brauchen die permanente Weiterentwicklung unseres Systems ÖPNV, wenn wir mithalten wollen bei der rasanten Veränderung unsres Mobilitätsverhaltens.

Die moderne Informations- und Kommunikationstechnologie befeuert diesen Prozess in einem bisher kaum gekannten Ausmaß.

„Digitalisierung“ ist das Schlüssel- und Modewort. Die Entwicklung stellt den Nahverkehr vor großen Herausforderungen, sie bietet aber auch beträchtliche Chancen.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Auf unserem Kongress wurde deutlich: Wir müssen vor allem flexibler werden **und** wir müssen die immer stärker in den Vordergrund tretende Vernetzung der Verkehrsträger mitgestalten.

Moderne Techniken ermöglichen viel, noch wichtiger aber sind die kreativen Köpfe, die die Möglichkeiten nutzen und daraus innovative Konzepte machen.

Und wir brauchen auch den unternehmerischen Mut, Neues zu wagen!

Wir können und müssen das Rad nicht neu erfinden, aber wir können zum Beispiel mit einer pfiffigen Marketingkampagne oder einem neuartigen Verkehrskonzept den ÖPNV stärker ins Bewusstsein rücken, die Nähe zu den Kunden suchen und mit einem modernen Verkehrsangebot überzeugen.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Mit dem Wettbewerb **ÖPNV-Innovationspreis** wollen wir einen Anreiz geben, über neue Elemente für den öffentlichen Nahverkehr in Baden-Württemberg nachzudenken und wir wollen die besten Ideen auch angemessen würdigen.

Die Preisauslobung stand unter dem Motto: „**Innovative Ideen für ein zukunftsweisendes öffentliches Verkehrsangebot**“

Wir hatten dieses Mal das Wettbewerbsthema bewusst weit gefasst, damit möglichst viele neue Ideen oder Projekte vorgeschlagen werden konnten.

Dies war eine gute Entscheidung.

Wir haben 21 Bewerbungen erhalten, ein Spitzenwert.

Und noch ein Superlativ: Die Bewerbungen waren von einer hohen Qualität gekennzeichnet, viele waren preisverdächtig.

Die Bandbreite reichte von Verkehrskonzepten vor allem für den ländlichen Raum über die Vernetzung der Verkehrsträger, neue Marketing-Ideen, Ticketing und Vertriebskonzepte bis hin zu alternativen Antriebsformen.

Baden-Württemberg wird oft als das Land der Tüftler und Denker bezeichnet. Bei den Tüftlern denken wir meist an Handwerk, Mittelstand und Industrie. Hier müssen wir den Blick weiten. Auch die Nahverkehrsbranche gehört dazu!

Wir sind sehr stolz auf eine engagierte und kreative ÖPNV-Branche im Land, aber auch auf Kommunen oder Aufgabenträger, die nach eigenen Lösungen für die Mobilitätsbedürfnisse vor Ort suchen.

Insofern bietet dieser Wettbewerb ein ideenreich gestaltetes Schaufenster für die vielfältigen Innovationen im baden-württembergischen Nahverkehr.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Ein breites Teilnehmerfeld mit preiswürdigen Projekten hat uns die Kür der Preisträger wahrlich nicht leicht gemacht.

Nachdem das Spitzentrio faktisch gleichauf lag, haben wir uns dazu entschieden, auf Medaillenränge zu verzichten.

Wir vergeben stattdessen drei gleichwertige Preise.

Den „Top Drei“ dicht auf den Fersen war ein Projekt, das wir nicht leer ausgehen lassen wollten. Deshalb vergeben wir auch einen Sonderpreis!



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

## Preisverleihung

Wer sind nun die Preisträger des ÖPNV-Innovationspreises 2015?

### a) Sonderpreis

Wir beginnen mit unserem Sonderpreis und würdigen damit das Engagement der Stadt Böblingen zur Beschleunigung des Stadtbusverkehrs:

#### **„ÖPNV-Priorisierung mittels Satellitennavigation“**

Das innerstädtische Verkehrsaufkommen in der Kreisstadt mit rd. 47.000 Einwohnern im Südwesten von Stuttgart ist hoch, an verschiedenen Kreuzungspunkten kommt es oftmals zu Staus.

Davon tangiert ist natürlich auch der Busverkehr. Der Fahrplan gerät ins Wanken. Für separate Busspuren fehlt oft entweder der Platz oder das Geld.

Um den ÖPNV wieder pünktlich und zuverlässig zu machen, hat die Stadt Mitte 2013 ein neues, sehr wirtschaftliches System zur Beschleunigung des ÖPNV pilotiert. Die Testphase konnte zwischenzeitlich erfolgreich abgeschlossen werden.

Wie stellt sich diese Technik dar?

Mit einem modernen Telematiksystem lassen sich ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen an Lichtsignalanlagen ohne Baumaßnahmen sehr kostengünstig umsetzen.

Durch satellitengestützte Verfolgung der jeweiligen Fahrzeugposition können die Ampelschaltungen genau auf die Fahrt der Busse abgestimmt werden. D.h. immer dann, wenn der Bus auf eine gesteuerte Ampel zufährt, schaltet diese auf Grün.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Die Steuerungstechnik lässt sich problemlos anpassen. Umleitungen oder eine geänderte Linienführung werden in der Steuerungs-Software angepasst und der Bus kann immer „prioritär“ fahren.

Die Technik kann nicht nur an Verkehrsknoten, sondern auch linienbezogen genutzt werden und stabilisiert so den Fahrplan „**auf ganzer Linie**“.

Böblingen macht so den Weg frei für den ÖPNV!

- Die Stadt wird in diesem und im kommenden Jahr unter finanzieller Beteiligung des Stadtverkehrsunternehmens das System sukzessive linienbezogen einführen. Eine Ausdehnung auf die Nachbarstadt Sindelfingen ist in Vorbereitung.
- Ein willkommener Nebeneffekt: Die Positionsdaten lassen sich auch zur Echtzeitinformation nutzen und werden in die dynamische Fahrgastinformation am ZOB und an der Bahnhoferunterführung eingespeist.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

## Unsere Wertung:

- Pünktlichkeit ist eine der zentralen Säulen, auf denen der Öffentliche Nahverkehr fußt. Leider ist es um die Stabilität dieser Säule nicht immer zum Besten bestellt, weil der Bus z. B. schlicht im Stau steht.
- Häufig wird der Bus als Zubringer zur Bahn genutzt. Anschlusssicherung ist da unabdingbar, sonst greift unter den Fahrgästen rasch der Frust um sich.
- Die Stadt Böblingen nutzt modernste Technik dazu, den Stadtverkehr wieder pünktlich und somit zuverlässig zu machen. Teure und langwierige Baumaßnahmen sind passé.
- Flexibilität auf der **Linie** ist Trumpf.

Und das Schöne daran: Solch eine Busbeschleunigung lässt sich zu vertretbaren Kosten zügig umsetzen.

Gerade in mittelgroßen Städten sind des Öfteren neuralgische Verkehrsknoten anzutreffen, die Fahrpläne ins Wanken bringen können. Hier bietet sich diese Technik als Problemlösung an und als Service für den Fahrgast gibt es Echtzeitdaten obendrein.





# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

## **b) Preis in der Kategorie „Betrieb/ Verkehrsplanung, alternative Bedienformen im ländlichen Raum“**

In der Kategorie Betrieb/Verkehrsplanung, alternative Bedienformen im ländlichen Raum geht die Auszeichnung an die Firma Albert Rexer aus Calw und an den Landkreis Calw für die gemeinsame Bewerbung

### **Der CENTRO – Rufbus. Ein flexibles Angebotskonzept im ÖPNV für den ländlich geprägten Raum im Landkreis Calw**

CENTRO ist ein neues Rufbuskonzept, das den klassischen Linienverkehr **erweitert** und die Mobilität der Bevölkerung maßgeblich verbessert.

Der Landkreis Calw ist ländlich strukturiert und weist mit 197 Einwohnern je km<sup>2</sup> eine vergleichsweise geringe Siedlungsdichte aus. Einzelne Regionen sind sehr dünn besiedelt, die Ortschaften weit gestreut. Das Gros des ÖPNV- Angebotes bilden die Schülerverkehre.

Wie lässt sich das öffentliche Verkehrsangebot unter den gegebenen finanziellen Rahmenbedingungen kundenorientiert verbessern?

Die Antwort darauf lautet: **CENTRO. Auf Abruf bereit!**

Der CENTRO verkehrt Fahrplan- und linienunabhängig bedarfsorientiert ganz nach den Wünschen der Fahrgäste.

Der Rufbus ist in den bestehenden Linienverkehr integriert und erweitert das Verkehrsangebot auch als Zubringer zum Linienbus oder zur Bahn.

Partiell wurde das Linienkonzept modifiziert. Wenig genutzte und nicht rentable Fahrstrecken wurden auf Rufbusverkehr umgestellt, um so einen Finanzierungsbaustein zu schaffen.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

An den Start ging CENTRO Ende 2013 in Oberreichenbach. Nach einem gelungenen Auftakt kamen im vergangenen Jahr **drei** weitere Regionen hinzu. Heute deckt CENTRO einen Großteil der ländlich geprägten Regionen des Landkreises ab.

Herzstück des Verkehrskonzeptes ist ein vollkommen neu gestaltetes Haltestellen-netz:

- Über 900 neue Bedarfshaltepunkte wurden in enger Abstimmung mit den Kommunen neu eingerichtet.
- Die Haltestellen sind allesamt durchgängig nummeriert und georeferenziert.
- Neu konzipiert wurde auch das Haltestellenschild, auf das gewohnte **H** wurde verzichtet.
- Gute Erreichbarkeit und kurze Wege kennzeichnen die neuen Haltpunkte.
- Im Siedlungsbereich findet sich alle 200 Meter eine Haltepunkt.
- Das sehr dichte Netz an Haltemöglichkeiten steigert die Attraktivität und erleichtert auch mobilitätseingeschränkten Personen die Nutzung.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Wie kann ich CENTRO nutzen?

- CENTRO soll den ÖPNV insbesondere außerhalb der Spitzenzeiten und am Samstag stärken.
- Unterwegs ist der Bus montags bis freitags von 8.30 – 18.30 Uhr und an Samstagen von 8.00 – 18.00 Uhr.
- Während in den Schulferien die regulären Fahrpläne stark ausgedünnt sind, verkehrt der CENTRO durchgängig.

Die Bestell- und Fahrzeiten von CENTRO sind bisher aus wirtschaftlichen Gründen auf einen Einschichtbetrieb ausgelegt.

Der Fahrtwunsch sollte eine Stunde vor Fahrtantritt angemeldet werden. Die Auftragsdisposition erfolgt über die firmeneigene Zentrale. Die Rückfahrt kann gleich mit gebucht werden.

Die Auftragsdaten werden in ein Buchungssystem übernommen und elektronisch an das ausgewählte Fahrzeug übermittelt. Die Fahrzeuge sind mit GPS-Sender ausgestattet, die Disposition arbeitet webgestützt. Die Zentrale ist stets über die Position der Fahrzeuge und die Durchführung der Fahraufträge informiert.

Für das Rufbus-Angebot werden aktuell je nach Aufkommen sechs bis acht moderne, barrierefrei nutzbare Kleinbusse eingesetzt. Transportiert werden können max. 26 Personen. Zwei Sitzreihen können zum Transport von Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl umgenutzt werden.

Im CENTRO gelten sämtliche Verbundfahrtscheine und auch Angebote wie das Metropolticket oder die KONUS-Gästekarte.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Das neue Verkehrsangebot wurde von Anfang an rege nachgefragt.

Ursächlich dafür war auch eine geschickte Öffentlichkeitsarbeit. In der Tagespresse, dem Rundfunk und auch im Fernsehen war der Rufbus immer wieder präsent, ebenso wurde vor Ort das Verkehrskonzept vorgestellt und für den Bus geworben.

Einen wichtigen Beitrag zur Akzeptanz des Busangebotes haben BusfahrerINNEN und DisponentINNEN geleistet, in dem sie ihre Arbeit als Dienst an der Kundschaft verstanden und engagiert Werbung in eigener Sache gemacht haben.

Die Fangemeinde der bunten Kleinbusse wächst erfreulich stark, CENTRO verzeichnet heute fast 4.000 Fahrgäste im Monat.

Erfolg beflügelt!

Die Macher des CENTRO denken bereits an eine weitere Ausbaustufe: Im Landkreis soll eine Mobilitätszentrale sämtliche öffentliche Verkehrsangebote bündeln, organisieren und für den Kunden die zentrale Anlaufstelle bei sämtlichen Fragen rund um die öffentliche Mobilität im Landkreis werden.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

## Unsere Wertung:

- Das neue Rufbuskonzept überzeugt durch Orientierung an den fundamentalen Eckpunkten eines Verkehrsangebotes: Kundennähe und Finanzierbarkeit.
- Innerhalb kürzester Zeit wurde ein Verkehrskonzept realisiert, das sich am Bedarf orientiert.
- Wo einst der Linienbus nur noch gelegentlich in den kleinen Ortschaften auftauchte und oft wenig genutzt wurde, belebt CENTRO die öffentliche Mobilität vollkommen neu.
- Statt mit dem Auto können die Bewohner der Region jetzt mit dem CENTRO zum Arzt fahren, Einkaufen oder Besuche erledigen. CENTRO bietet viel Flexibilität.
- Unterstreichen möchten wir, dass das Angebot ohne öffentliche Zuschüsse auskommt.
- Es ist sehr schlank konzipiert. Die Dispositionszentrale ist im eigenen Haus und für die Disposition selbst wird auch ein sehr preisgünstiges System verwendet.

Zugegebenermaßen hat das Konzept noch Defizite, z.B. in den Abendstunden und auch am Sonntag.

Wir sehen in dem jetzigen Verkehrsangebot aber einen wichtigen Schritt zu einem modernen Verkehrsangebot für den ländlichen Raum und ermuntern das Verkehrsunternehmen gemeinsam mit dem Landkreis, den eingeschlagenen Weg weiter zu gehen.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Insgesamt präsentiert sich das Angebot stimmig und es spricht vieles dafür, dass dieses Konzept im Landkreis viele Mobilitätsprobleme lösen und dem ÖPNV zu neuem Ansehen verhelfen kann. Die Initiative der Beteiligten ist jedenfalls beeindruckend und zeigt, dass mit Mut und Geschick der ÖPNV im ländlichen Raum zukunftsgerichtet gestaltet werden kann.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

## c) Preis in der Kategorie „Umweltverbund, nachhaltige Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV“

In der Kategorie „Umweltverbund, nachhaltige Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV“ wird das Projekt

### **Fahrrad2Go: Neuentwicklung von Halterungssystemen für eine schnelle und sichere Fahrradmitnahme im täglichen Linienbusverkehr**

im Rems-Murr-Kreis ausgezeichnet.

Beworben haben sich der Landkreis Rems-Murr und die Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH aus Waiblingen.

Fahrradmitnahme in Bussen – für manches Verkehrsunternehmen ist dies ein Reizwort und das nicht von ungefähr. Räumliche Probleme und Nutzungskonflikte sind immer wieder an der Tagesordnung. Hier schafft **Fahrrad2Go** Abhilfe!

Wie kam es dazu?

Im Rahmen seines Klimaschutzkonzepts möchte der Landkreis die umweltfreundlichen Verkehrsträger ÖPNV und Fahrrad besser vernetzen.

Ein hohes Verlagerungspotenzial sieht der Kreis insbesondere bei Kurzstrecken bis fünf Kilometer. Beide Verkehrsmittel sollen sich wechselseitig ergänzen und so den Umweltverbund insgesamt attraktiver machen.

Einziges Problem dabei ist die Fahrradmitnahme in Bussen. Es gibt Kapazitätsprobleme und auch Nutzungskonflikte. Hier waren neue Konzepte gefragt.

Das Projekt „Fahrrad2Go“ wurde Ende 2013 initiiert.

Ziel war es, im Bus und außen am Bus mittels Heckträger ein Konzept zu entwickeln, das die sichere Mitnahme von **je fünf Fahrrädern** so ermöglicht, dass dafür die notwendige Akzeptanz bei den Nutzern und den Fahrgästen vorhanden ist.



## Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Wichtig war darüber hinaus die Erprobung im Linienverkehr.

In Kooperation mit einem Fahrzeugbauer aus der Branche wurde von der Firma OVR ein **Innenraum - Konzept** entwickelt:

- Im Bus wurde die Mehrzweckfläche im Bereich der hinteren Tür durch den Ausbau von drei Sitzen sowie der Notsitze erweitert.
- Die Fahrräder werden hängend transportiert, Veränderungen am Fahrzeugboden sind nicht erforderlich.
- Die Mehrzweckfläche im hinteren Bereich des Busses ist primär für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen reserviert. Um die Interessen behinderter Fahrgäste zu wahren, wurde mit den betroffenen Verbänden frühzeitig der Dialog gesucht und die Überlegungen abgestimmt. So entstand ein allseits akzeptiertes Nutzungskonzept.





## Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

**Außen** wurde von der Fachhochschule für Technik Esslingen im Wege einer Projektarbeit in **drei Monaten** ein videoüberwachtes, selbsterklärendes, durch die Fahrgäste bedienbares Liftsystem entwickelt:

- Genutzt werden kann der Heckträger nach Freigabe durch den Busfahrer, der auch via Heckkamera und Bildschirm den Ladevorgang kontrolliert.
- Der absenkbare Heckträger ermöglicht ein leichtes „Be- und Entladen“.
- Befestigt werden die Räder mit einer Halterung am Vorderrad und einer klapp- und biegbaren Klemme für den Fahrradrahmen.
- Angebracht werden kann der Heckträger an jedem Solobus mit genormter Universalträgeraufnahme für Ski- oder Fahrradboxen.

Mit dem neuen Trägersystem ist das Verkehrsunternehmen seit Herbst vergangenen Jahres **„auf Linie“**, und zwar von Winnenden über Buoch nach Grunbach.

Die Neukonzeption des Verkehrsraums Winnenden wurde dazu genutzt, Wünschen aus der Bevölkerung Rechnung zu tragen und für die höher gelegenen Siedlungsgebiete der Buocher Höhe Fahrradmitnahmemöglichkeiten anzubieten.

Weitere Versuchslinien, die sich von der Topographie und Nachfrage her anbieten, sind bereits in Planung.

Auch wenn es im Moment für eine umfangreiche Evaluation noch zu früh ist, denkt der Landkreis schon heute über einen flächendeckenden Einsatz nach.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

## Unsere Wertung:

Meine Damen und Herren,

- wer von Ihnen hätte vor einem Jahr gedacht, dass es mit vertretbarem Aufwand möglich sein würde, mit einem normalen Linienbus bis zu 10 Fahrräder zu transportieren?
- Eine beispielhafte Partnerschaft von Landkreis, Verkehrsunternehmen und Hochschule bzw. Studierenden haben dies möglich gemacht.
- Die beiden vorgestellten Mitnahmesysteme sind ein zentrales Element, die Verkehrsträger des Umweltverbundes, das Fahrrad und den ÖPNV, sinnvoll mit einander zu verknüpfen.
- Die Entwicklung der letzten Jahre zeigt, dass wir beide Verkehrsträger stärker miteinander verzahnen müssen. Radfahren ist beliebter denn je.
- Moderne Pedelecs verstärken den Trend noch. Auf diese Kundengruppe können wir jetzt verstärkt zugehen und eine praktische Fahrradmitnahme anbieten.
- Die Mitnahmesysteme sind dazu geeignet, die Probleme bzw. auch die Konflikte, die sich aus einer Fahrradmitnahme ergeben können, zu lösen.
- Dies bedeutet für den Umweltverbund einen Quantensprung. Auch für den Freizeitverkehr ergibt sich hier neues und interessantes Potenzial. Nicht immer ist ein Fahrradanhänger ausgelastet. Mit dem modifizierten Linienbus steht jetzt eine preisgünstige Alternative zur Verfügung.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

## **d) Preis in der Kategorie „Marketing/Tarif und leistungsgerechtes Tarifsystem“**

In der Kategorie „Marketing/Tarif, Transparentes und leistungsrechtes Tarifsystem“ geht die Auszeichnung an den Verkehrsverbund Rhein-Neckar und die Stadt Heidelberg für ihre gemeinsame Bewerbung

### **„e-Tarif Heidelberg“.**

Neue technische Möglichkeiten, die altbekannte Zugangshemmnisse im ÖPNV abbauen und eine Tarifungerechtigkeit innerhalb der Tarifstruktur Heidelberg waren für den Verkehrsverbund Rhein-Neckar Anlass, die Einführung eines elektronischen Tarifs zu forcieren. Die Stadt Heidelberg unterstützt dieses Vorhaben.

An den Start ging der entfernungsabhängige elektronische Tarif zum Jahresanfang 2015. Damit soll der „Tarifdschungel“ abgebaut und an seiner Stelle ein leistungsgerechter und transparenter Tarif geschaffen werden.

Die Preisstruktur im Verkehrsverbund ergibt sich wie in vielen anderen Verkehrsverbänden auf der Basis von Tarifwaben:

- Der zu zahlende Fahrpreis richtet sich nach der Fahrscheinart und den zu durchfahrenden Waben.
- Als Pilot dient die Zone Heidelberg. Grundsätzlich gilt dort die Preisstufe 2 mit 2,40 €, eine Ausnahme besteht für einen eng umgrenzten Innenstadtbereich mit 1,20 €.
- Sobald dieser Bereich verlassen wird, verdoppelt sich der Fahrpreis.
- Dies wird als sehr ungerecht empfunden und stößt auf Kritik. Weitere Kurzstreckentarife wurden gefordert. Die Tariflandschaft wäre dadurch noch zersplitterter, noch unübersichtlicher geworden.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Mit einem **e-Tarif** soll dieses Problem zukunftsgerichtet gelöst werden. Die Basis dazu bildet ein Grundpreis von 1,00 € je Fahrt zuzüglich 20 Cent je gefahrenem Kilometer. Genutzt werden kann der e-Tarif mit einem Smartphone mit Ortungsfunktion, auf das die App „Touch& Travel“ der DB geladen wird.

Welche Ziele werden damit verfolgt?

- Zeitliche und räumliche Erprobung des neuen Tarifsystems in der Pilotregion
- Abbau von Zugangshemmnissen, Gestaltung leistungsrechter Tarife
- Reduzierung des „Einstiegspreises“, Erzeugung zusätzlicher Nachfrage
- eine langfristige Attraktivitätssteigerung des Gesamtsystems ÖPNV durch ein transparentes und leicht nachvollziehbares Tarifsystem

Das Angebot richtet sich an Gelegenheitskunden, die so stärker zur Nutzung animiert werden sollen. Die Zugangshürden zu Bus und Bahn werden von dieser Kundengruppe oft als besonders hoch empfunden.

Ein unkomplizierter Zugang zum ÖPNV lädt in der Tat dazu ein, öfter auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Wenn dann aus zwei Fahrten jährlich eine Fahrt pro im Monat wird, lässt sich leicht erahnen, von welchem Ertragspotenzial wir sprechen.

Aus der Sicht der Fahrgäste liegen die Vorteile auf der Hand. Sie müssen „nur noch fahren“.

Tarifkenntnisse, Fahrscheine, Bargeld: All dies wird überflüssig.

Der Fahrgast zahlt exakt die Leistung, die er auch in Anspruch nimmt. Preissprünge werden vermieden.

Vergleichbar mit dem Telefon nutzt er das Angebot, zum Monatsende kommt die detaillierte Rechnung. Die Kosten pro Fahrt lassen sich zumindest überschlägig gut ermitteln.



## Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Auch für den Verbund ergeben sich deutliche Vorteile. Neue Fahrgäste können gewonnen und Mehrleistungen verkauft werden. Auch eine tarifliche Steuerung der Nutzung (Hauptverkehrszeit, Wochenende) u.v.a.m. ist machbar.

Im Vorfeld hat sich der VRN in einer Marktforschungsstudie auch mit den Wünschen der Kunden befasst. Die Aussagen waren eindeutig:

Gewünscht wird ein einfacher, transparenter, nach Luftlinie berechneter entfernungsbasierter Tarif mit Preisobergrenzen. Nicht gewünscht werden tageszeitliche Differenzierungen.

Was sagen die Kunden zu dem neuen Angebot?

Erste Eindrücke und Einschätzungen: Hören Sie selbst.

*Es folgt eine Videosequenz von 60 Sekunden*

Wie geht es weiter?

Vorgesehen ist, auf Basis einer eingehenden Evaluation im zweiten Jahr der Projektlaufzeit Bilanz zu ziehen. Über eine verbundweite Anwendung soll 2017/2018 befunden werden.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

## Unsere Wertung

- Der elektronische Tarif dürfte mit zu den modernsten Errungenschaften gehören, die der Nahverkehr aufzuweisen hat.
- Die Chancen und Möglichkeiten, die sich dahinter verbergen, wurden von Fachleuten in den letzten Jahren immer wieder dargestellt. Woran es bislang wie so oft bei innovativen Techniken haperte, das war die Umsetzung, die praktische Anwendung.
- Hier hat der VRN echte Pionierarbeit geleistet. In weniger als zwei Jahren hat eine Idee Gestalt angenommen und ging in den praktischen Betrieb. Gestalten lässt sich mit einem gut gefüllten Geldbeutel leicht.
- In der Kurpfalz hat sich der Verkehrsverbund Rhein-Neckar auf eher schwäbische Tugenden besonnen und gezeigt, dass man auch mit einem bescheidenen Budget seine Ziele erreichen kann. Allein dafür zollen wir den Projektbeteiligten größten Respekt.
- Der VRN schickt sich mit dem elektronischen Tarif an, den ÖPNV auf eine neue Qualitätsebene zu bringen; er ist damit in der digitalen Zukunft angekommen.
- Sehr viele Zugangshemmnisse können beseitigt und Tarife verständlich dargestellt werden. Der Kunde scheitert nicht mehr am Fahrkartenautomaten oder verirrt sich in der bunten Vielfalt des tariflichen Angebotes. Ein- und Auschecken genügt, simpler geht's nimmer. Beahlt wird auf Basis eines transparenten Tarifs per Lastschrift.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Vielen Kritikern unseres (althergebrachten) ÖPNV-Systems nehmen wir mit solch einem Konzept den Wind aus den Segeln.

Empfindliche Schwachstellen gerade im Vertrieb werden beseitigt. Die Bedeutung des Projektes verdeutlicht, dass es bundesweit nur im Stadtverkehr Münster einen E-Tarif gibt.

Darüber hinaus ist uns ein elektronischer Tarif im angrenzenden Ausland aus den Niederlanden und natürlich aus Südtirol bekannt.



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

## Schluss und Ausblick

Zum Schluss möchte ich mich ausdrücklich **bei allen Bewerbern** für ihre Teilnahme an der Ausschreibung des Innovationspreises ÖPNV sehr herzlich **bedanken**.

Diejenigen, die heute nicht ausgezeichnet werden konnten, bitte ich, sich nicht entmutigen zu lassen.

Nutzen Sie Ihre Chance erneut, wenn wir im Sommer nächsten Jahres den Innovationspreis ÖPNV wieder ausschreiben werden!

Es lohnt sich, mitzumachen! Die bisherigen Preisträger werden dies gerne bestätigen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!