



ZUKUNFTSNETZ
MOBILITÄT
NRW

Dokumentation
Stadtbus-Tagung
Euskirchen
3. & 4. Juni 2019



Stadtbusse in NRW – ein Beitrag zur lokalen Verkehrswende vor Ort

Mit freundlicher
Unterstützung von:

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Stadtbus-Städte im Dialog

Am 3. und 4. Juni 2019 fand in Euskirchen das zweite landesweite Austauschtreffen der Stadtbus-Städte in NRW statt. Im Mittelpunkt engagierter Impulsvorträge und Diskussionen rund um den ÖPNV in Klein- und Mittelstädten standen die Themen Technik, Digitalisierung sowie Kommunikation und Marketing. Bereits das erste Treffen dieser Reihe im November 2018 in Soest – organisiert durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW – war auf große Resonanz aus den Stadtverwaltungen und den Verkehrsunternehmen gestoßen.



Zum Einstieg präsentierten die Stadtverkehr Euskirchen GmbH (SVE) gemeinsam mit der Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) bei einer Fahrzeugschau auf dem Gelände des LVR-Industriemuseums „Tuchfabrik Müller“ die ersten Schritte hin zu einer klimaneutralen Zukunft im ÖPNV. Hierbei wurden im Detail die zukünftigen Antriebstechnologien in Form von Brennstoffzellenantrieb und Biogas-technik vorgestellt. Die Schritte zur Elektrifizierung eines gesamten Busbetriebs konnten im Abendprogramm am Beispiel der Stadtwerke Osnabrück nachvollzogen werden.

Professionell Kommunizieren

Um möglichst viele Menschen von den guten Stadtbus-Angeboten im Land zu überzeugen, bedarf es eines professionellen Marketings und gezielter Pressearbeit. Mit zahlreichen wertvollen Tipps und Best-Practice-Beispielen überzeugten Kommunikations-Expert_innen die Tagungsteilnehmer_innen am zweiten Tag im Euskirchener City-Forum, wie wichtig die dazugehörige Kommunikation der Angebote ist.

Technologien der Zukunft

Moderne Technik kann Stadtbusse in Klein- und Mittelstädten zu einer echten Alternative zum privaten Pkw machen, vor allem wenn moderne Technologien dazu beitragen, die verschiedenen Mobilitätsangebote wie Radverkehr und Carsharing mit dem ÖPNV zu vernetzen. Langfristiges Ziel ist es, zusätzlich mit automatisierten Shuttles und On-Demand-Angeboten als ÖPNV-Add-On den Linienverkehr als unverzichtbares Rückgrat im ÖPNV zu ergänzen und zu stärken.

Resümee

Stadtbusse sind ein wesentlicher Baustein moderner und vernetzter Mobilität. Aber um gute Rahmenbedingungen für die notwendige Mobilitätswende zu schaffen, müssen die Möglichkeiten professionell kommuniziert werden!

Marketing-Konzepte

Wie lassen sich die Stadtbus-Angebote in NRW noch weiter optimieren? Unsere Referent_innen beantworten Fragen rund um die Themen Kommunikation, Marketing Digitalisierung und Automatisierung.

Herr Robert Sedlak im Interview,
tippingpoints GmbH, Bonn

Was zeichnet ein gutes ÖPNV-Marketingkonzept aus? Nennen Sie uns die drei wichtigsten Aspekte!

Ein solider und verständlicher Rahmen (Frame), in den alle Aktivitäten eingeordnet werden können. Eine breite Verankerung in der kommunalen Verwaltung und auf der Entscheidungsebene und im Kreis kommunaler Stakeholder. Gute Geschichten, die die Nutzer_innen direkt ansprechen und dann weitererzählt werden - im echten oder virtuellen Leben.

Wird der Stellenwert des Marketings bei ÖPNV-Produkten unterschätzt?

Ja. Gerade der ÖPNV eignet sich als Phänomen, das tief in die Alltagswelt der Kund_innen vordringt, hervorragend für Kommunikationsmaßnahmen, ob in Marketing oder in Öffentlichkeitsarbeit. Außerdem bietet gutes Marketing in der Vernetzung mit anderen Mobilitätsakteuren viel Potenzial für die Gewinnung neuer Kund_innen, die auf Multimodalität setzen.

Muss Marketing immer teuer sein?

Nein. Aber gut durchdachte und professionell umgesetzte Arbeit hat ihren Preis.



ÖPNV-Marketing

Herr Bernd Knieling im Interview,
Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH, Köln

Wer sollte sich eigentlich alles um Marketing im ÖPNV kümmern?

Das Marketing im ÖPNV sollten die Verkehrsunternehmen vor Ort in Zusammenarbeit mit den Verbundgesellschaften umsetzen, um eine möglichst direkte und zielgenaue Ansprache finden zu können.



„Hilfreich sind hier Direktmarketing und ein erfolgreich ausgebauter Kundendialog.“

Gibt es aus Ihrer Sicht besonders erfolgreiche und nachhaltige Marketingmethoden, um mehr Fahrgäste in den ÖPNV zu bringen?

Entscheidend ist hier die Kombination aus zielgruppenspezifisch aufbereiteter Information regional maßgeschneiderter Ausspielung. Wichtig ist, die relevanten Informationen zu kommunizieren und die für den jeweiligen Nutzer uninteressanten wegzulassen. Hilfreich sind hier Direktmarketing und ein erfolgreich aufgebauter Kundendialog.

Wie sieht Ihrer Erfahrung nach der optimale Marketing-Mix für den ÖPNV aus? Wie kann man eine Änderung im Mobilitätsverhalten am besten anstoßen?

Tatsächlich gibt es nicht den einen Mix, der für den ÖPNV funktioniert, sondern es muss für die jeweilige Zielgruppe der beste Weg gefunden werden. Um Änderungen im Mobilitätsverhalten anzustoßen, muss das Marketing auch Hand in Hand mit dem Planungsbereich arbeiten, d. h. die Angebote müssen immer auch aus Kundensicht auf Tauglichkeit abgeklöpft werden: Bringt diese Änderung dem Kunden eine spürbare Verbesserung? Diese muss greifbar sein und dann entsprechend kommuniziert werden. Es läuft also auch darauf hinaus, dass Marketing auch nur dann funktionieren kann, wenn ein gutes Angebot vorhanden ist.

ÖPNV-Pressearbeit

**Frau Sharon Beatty im Interview,
Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH, Köln**

Was macht eine gute Pressemitteilung aus?

Klarheit und die Orientierung am Informationsbedürfnis der Nutzer*innen. Das wichtigste zuerst, nicht am Ende. Viele verwaltungsspezifische Informationen (z. B. Beteiligte, Fachbegriffe ...) sind für die Nutzer_innen völlig uninteressant. Diese wollen in der Regel wissen, was das für sie persönlich bedeutet.

Wie lässt sich das ÖPNV-Thema kontinuierlich und positiv im Gespräch halten – Tipps für Kommunen und Verkehrsbetriebe?

1. Presse, Bürger_innen, Blogger_innen früh beteiligen, nicht erst, wenn alles schon fertig ist – das baut einen Spannungsbogen auf und bleibt besser in Erinnerung.
2. Vorteile zeigen hilft mehr als sie aufzuschreiben – Veranstaltungen und Termine vor Ort sind eindrücklicher als in einem Konferenzraum.
3. Reden, reden, reden. Es schadet nichts, beispielsweise Presse für ein Hintergrundgespräch einzuladen und zu fragen, wie das Projekt häufiger in der Zeitung präsent sein kann.



Welches Medienspektrum – analog und online – ist überhaupt relevant?

Das hängt immer von der Zielgruppe ab. Machen Sie sich schlau, was Ihre Zielgruppe am meisten nutzt und werden Sie kreativ! Niemand empfindet eine Holschuld, wenn es um Informationen geht. Es reicht also nicht, alles auf der eigenen Internetseite zu veröffentlichen und zu hoffen, dass es alle sehen!

Neues Liniennetz und Elektrifizierung des Busverkehrs

Herr Harald Schulte im Interview,
Stadtwerke Osnabrück

Hat das neue Buskonzept schon zu Nachfrageveränderungen geführt?

Die erste Elektrobuslinie läuft erst seit ca. 6 Monaten, daher ist es für eine verlässliche Aussage noch zu früh. Die Verkaufszahlen auf der Linie deuten jedoch Steigerungen an. Einen spürbaren Effekt erhoffen wir uns davon, das gesamte Liniennetz umzustellen. Die bereits elektrifizierte Linie konnte im bestehenden Netz umgestellt werden. Für die weiteren Linien ist genau diese Netzreform erforderlich. Entgegen der Planung, das Netz schon zum 21.10.2019 umzustellen, haben wir den Start auf den 5.2.2020 verschoben.

Wie ist die Resonanz in der Bevölkerung auf die neuen E-Busse?

Wir haben noch kein Gesamtbild ermittelt, aber die uns bekannten Äußerungen zeigen, dass die neuen Busse deutlich wahrgenommen werden. Sie fallen in der Tat optisch auf – und genauso werden sie offensichtlich auch wahrgenommen. Wir erhalten viel Lob wegen der Ruhe

in den Bussen und wegen der Innenraumgestaltung (andere Polsterfarben, anderer Fußboden, viele Anlehnmöglichkeiten etc.).

Wie sehen die nächsten Schritte zur Förderung der E-Mobilität in Ihrem Unternehmen aus?

Die Busse für vier weitere Metrobus-Linien sind bestellt. So werden zwei Linien in 2020 auf Elektrobusse umgestellt und zwei weitere in 2021. Somit bieten wir dann ein Metrobus-Netz aus 5 Linien mit insgesamt über 60 Elektro-Gelenkbussen als Grundgerüst des Osnabrücker Nahverkehrs. Über die Elektrifizierung der weiteren Stadtbuslinien ist noch nicht konkret entschieden. Aber die strategische Richtung, nämlich auf emissionsfreien Verkehr zu setzen, ist klar und wird weiter verfolgt.



Neue Antriebsformen im Busverkehr

Herr Jens Conrad im Interview,
Regionalverkehr Köln GmbH

Gibt es eine optimale Antriebstechnologie für Stadtbusse?

In Zukunft wird es sicher einen Mix aus verschiedenen Antrieben geben. Den EINEN Antrieb, der überall passt, wird es aus meiner Sicht nicht geben. Dabei ist der Einsatz alternativer Antriebe stark abhängig von den jeweils gegebenen Umständen, u. a. wie viele Kilometer ein Bus pro Tag zurücklegen muss, wie anspruchsvoll die Topographie ist, wie viel Zeit pro Tag zum Tanken zur Verfügung steht. Ebenso die Frage, welche regionalen Ressourcen zur Verfügung stehen (z. B. Bio-Methan oder Nebenproduktwasserstoff) oder ob ein stabiles Stromnetz vorhanden ist. Diese und weitere Fragen gilt es zu klären, bevor eine Entscheidung bezüglich des Einsatzes einer Technologie getroffen werden sollte.

Was würden Sie Stadtbus-Betrieben raten, wenn diese sich auf die Suche nach zukunftsfähigen Antrieben begeben? Was sind die wichtigsten Aspekte auf einem solchen Weg?

Es wurden bereits einige Demonstrationsprojekte mit Bussen mit alternativen Antrieben durchgeführt. Somit liegen auch schon Ergebnisse vor. Diese sollten gelesen sowie Gespräche mit bereits erfahrenen Verkehrsunternehmen geführt werden – hierdurch lässt sich vermeiden, die gleichen Fehler nochmals zu machen. Zudem sollte man sich frühzeitig mit potenziellen Fördergebern in Verbindung setzen. Eine frühe Einbindung aller Share- und Stakeholder ist ebenfalls empfehlenswert – Entscheidungsträger, Behörden, Feuerwehr, Fahrpersonal etc. Weiterhin hilft eine Marktanalyse, um festzustellen, welcher Hersteller welche



„Den EINEN Antrieb, der überall passt, wird es aus meiner Sicht nicht geben.“

Fahrzeuge zu welchen Preisen anbietet. Beim Aufbau von Infrastruktur ist es ratsam, sich einen erfahrenen Industriepartner zu suchen.

Wie sehen die nächsten Schritte zum Ziel der Null-Emission bei der RVK aus?

Bereits 2018 hat die RVK 30 Brennstoffzellen-Busse bestellt. 2019 wurde eine Bestellung über 5 weitere Busse ausgelöst. Diese 35 Brennstoffzellen-Busse werden von 10/2019 bis 3/2020 ausgeliefert. 15 weitere Brennstoffzellen-Busse wurden in 09/2019 ausgeschrieben. Zudem werden derzeit zwei H2-Tankstellen auf den Betriebshöfen der RVK aufgebaut. Ab 2030 will die RVK im Zuge des Projekts „Null Emission“ nur noch Busse mit klimaneutralen Antrieben anschaffen.

Stadtbus der Zukunft

Herr Uwe Brinkmann und
Herr Anno Schichler-Koep im Interview
Stadtverkehr Euskirchen GmbH

Was würden Sie einer Kommune raten, die keine
Stadtverkehrsgesellschaft hat und auch die
Fahrgastzahlen im ÖPNV massiv steigern möchte?

Gründen Sie eine Stadtbus-Gesellschaft!

Was sind nach Ihrer Erfahrung die wichtigsten
Bausteine für einen erfolgreichen
Stadtbusbetrieb?

Die wichtigsten Bausteine sind ein umfangreiches Fahr-
planangebot, ein gutes Marketing mit einer prägnanten
Corporate Identity, also einem hohen Wiedererkennungswert
und eine hohe Fahrplanstabilität.



Uwe Brinkmann



Anno Schichler-Koep

Was bedeutet für Sie zukunftsfähige
Mobilität in Euskirchen? Welche Rolle spielt
der Stadtbus dabei?

Durch die Klimaschutzdiskussion kommt dem ÖPNV als
Problemlöser eine zentrale Rolle zu. Die noch nicht im
20-Minuten-Takt an den Stadtbus angehängten Ortsteile
müssen in das Stadtbus-System integriert werden. Ebenso
gehören zukünftig Fahrradverleih-Systeme und Carsharing
zur Zukunftsfähigkeit einer Stadt. Der Stadtbus-Gesellschaft
kommt dabei die Rolle des verkehrsträgerübergreifenden
Mobilitätsdienstleisters zu.

„Gründen Sie eine
Stadtbus-Gesellschaft!“

Vernetzte autonome E-Mobilität im ÖPNV

Herr Thorsten Sauren im Interview,
e.GO Mobile AG, Aachen

Wie können sich Kommunen aus Ihrer Sicht am besten auf das Thema autonome Mobilität vorbereiten? Welche Rolle spielt der ÖPNV?

Der ÖPNV wird die zentrale Rolle als Anbieter für eine intermodale und vernetzte Mobilität einnehmen. Nur so ist eine effektive Nutzung aller Mobilitätsangebote für alle Bürgerinnen und Bürger langfristig verfügbar. Hierzu sollte der urbane Raum weniger auf die individuelle Nutzung mit dem eigenen PKW und mehr auf den ÖPNV sowie

Fahrrad und Fußgänger ausgelegt werden. Effiziente Anwendungen mit hochautomatisierten Fahrzeugen müssen sehr individuell geplant und auf die jeweiligen Situationen vor Ort angepasst werden. Daher ist eine grundsätzliche Vorbereitung hierzu nur schwer möglich. Die oben genannten Maßnahmen würden einen reibungslosen Betrieb allerdings fördern.

Wodurch zeichnet sich für Sie ein zukunftsfähiger Verkehrsbetrieb aus? Welche Transformationen müssen Ihrer Ansicht nach stattfinden?

Der ÖPNV sollte Anbieter aller verfügbaren Mobilitätsangebote sein. Dazu ist es notwendig, dass sowohl Planung, Buchung, Routing und Bezahlung für jedermann nutzbar und einfach zu bedienen sind.

Welche Hürden zum automatisierten und autonomen Fahren müssen noch überwunden werden?

Neben den rechtlichen Rahmenbedingungen sind ebenso die Nutzung und Einbindung in ein effizientes Mobilitätsnetzwerk zu klären. In Verbindung mit der Fahrzeug- und Komponentenentwicklung können so zukünftig attraktive und kosteneffiziente Anwendungen angeboten werden.



Autonome ÖPNV-Angebote

Herr Christoph Marquardt und
Herr Constantin Pitzen im Interview,
büro autoBus, Berlin

Welches Resümee können Sie aus den bisherigen Testbetrieben zum autonomen bzw. automatisierten ÖPNV ziehen?

Die Testbetriebe mit automatisierten Shuttles sind erfolgreich. Dennoch haben alle derzeitigen Projekte noch einen experimentellen Charakter. Geringe Geschwindigkeiten, technische Einschränkungen und die aktuelle Rechtslage schränken die Möglichkeiten noch ein. Jedoch konnte bewiesen werden, dass grundsätzlich ein Betrieb bei einfachen Verkehrsverhältnissen auf öffentlichen Straßen möglich ist. Mit dem Probetrieb von automatisierten Buslinien erleben wir gerade den Anfang eines neuen Kapitels im Bereich der Mobilität. Stellen wir uns die autonome Mobilität vor wie einen Fahrschüler, der zunächst unsicher an die neue Materie herangeht, lernt, langsam Fortschritte macht und irgendwann sicher und routiniert fahren kann. Wir sollten uns die Zeit nehmen und die Chancen erkennen!



Constantin Pitzen und Christoph Marquardt

Wo liegen die optimalen Einsatzfelder für autonome Bus-Shuttles?

Die Anwendungsmöglichkeiten liegen vor allem bei Orts- und Stadtbuslinien im ländlichen Raum und in Kleinstädten. Besonders in verkehrsberuhigten Bereichen, zum Beispiel zur Erschließung von Innenstädten, Wohngebieten, Gewerbe- und Industriegebieten oder als Zubringer zu schnellen Bahn- oder Busverkehren können die automatisierten Shuttles einen Beitrag zur besseren Nah- und Erschließungsmobilität leisten. Integriert in die bestehenden ÖPNV-Strukturen können so deutliche Systemvorteile entstehen. ÖPNV und Umweltverbund erhalten so mehr Attraktivität und Akzeptanz.

Was raten Sie den Kommunen und Verkehrsbetrieben, um für das Thema autonomer ÖPNV vorbereitet zu sein?

Auch wenn die autonome Mobilität noch in den Kinderschuhen steht und vieles Zukunftsmusik ist, macht es Sinn, sich bereits heute mit dem Thema auseinanderzusetzen. Die heutige Entwicklung, die zukünftig zu erwartende Dynamik und schließlich die Konsequenzen der neuen Mobilitätsform machen ein engagiertes Mitmachen erforderlich. Seien Sie dabei, mischen Sie sich ein und überlassen Sie die Entwicklung nicht den anderen! Erproben Sie automatisierte und später autonome Busse, die dichte Takte, enge Haltestellennetze und kleine Fahrzeuge wirtschaftlich möglich machen! Wir müssen die Digitalisierung dafür nutzen, den Nahverkehr zu stärken. Das geht nur mit aktiver Unterstützung durch die ÖPNV-Branche.

Chancen für Stadtbus-Systeme

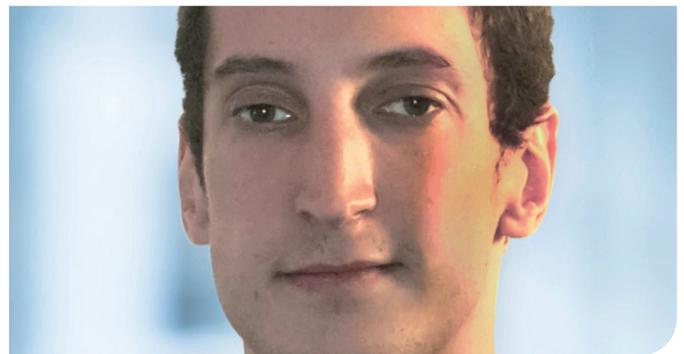
Herr Herbert Eidam und
Herr David Philipps im Interview,
Planungsbüro VIA, Köln

Wie würden Sie das Stadtbus-System der Zukunft beschreiben?

Der Stadtbus der Zukunft ist ein Baustein in einem vernetzten Mobilitätssystem. Er ergänzt intelligente Radverkehrssysteme, eine fußgängerfreundliche kommunale Infrastruktur und Sharing-Systeme, die eher auf die individuelle Mobilität ausgerichtet sind. Stadtbusse werden auch in Zukunft ein Grundpfeiler für die kommunale Basismobilität sein. Die klassischen Merkmale wie durchgängiger Takt, Rendezvous, durchgängiges CI/CD und hoher Komfort werden überall dort Standard sein müssen, wo der ÖPNV eine überzeugende Alternative zum privaten Pkw sein soll.



Herbert Eidam



David Philipps

Wie bewerten Sie die Konkurrenz zwischen ÖPNV, Radverkehr und anderen modernen Mobilitätsformen gerade in kleinen und mittleren Stadtbus-Städten?

Um ein nachhaltiges Verkehrssystem zu entwickeln, braucht es viele Bausteine, um auch möglichst viele Ansprüche zufrieden zu stellen. Es gibt nicht nur eine Lösung für nachhaltige Mobilität. In Fahrradstädten mit sehr hohen Radverkehrsanteilen hat der Stadtbus in der Tat stärker die Aufgabe, eine Basismobilität für alle anzubieten als ein offensives Angebotssystem zu sein – aber auch das muss intelligent geplant werden.

Welche Chancen bieten Digitalisierung und Automatisierung für den Stadtbus der Zukunft?

Die Möglichkeiten der Digitalisierung und Automatisierung müssen wahrgenommen werden, damit der ÖPNV die Anforderungen der Fahrgäste erfüllen kann, die ja zunehmend in einem hoch digitalisierten Umfeld leben und Maßstäbe setzen. Andererseits bieten digitale Technologien wie On-Demand-Verkehre oder zukünftig autonomes Fahren die Möglichkeit für den ÖPNV, wirklich flächendeckend präsent zu sein. Deswegen sollten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gemeinsam gute Konzepte entwickeln, um den ÖPNV für Neuerungen zu öffnen und zukunftsfähig zu machen.

Fazit

Damit die Mobilitätswende gelingt, bedarf es eines starken öffentlichen Nahverkehrs. Denn dieser leistet einen großen Beitrag zu mehr Lebensqualität in den Städten, einer höheren Verkehrssicherheit, dem Klimaschutz und der Daseinsvorsorge speziell für jüngere und ältere Menschen. Damit diese Ziele erreicht werden, muss der ÖPNV gestärkt werden. In den Ballungsräumen müssen die Kapazitäten erhöht, im ländlichen Raum das Angebot ausgebaut werden.



Um die Menschen zum Umstieg vom PKW auf den ÖPNV zu bewegen, bedarf es eines attraktiven und abgestimmten Systems aus regionalen SPNV- und Schnellbuslinien, aus interkommunalen Buslinien, aus Stadtbus- und Ortsbus-systemen und attraktiven Angeboten für die letzte Meile. Hinzu kommen ein einprägsamer Takt, die enge und nutzerfreundliche Verknüpfung mit anderen Mobilitäts-angeboten, wie Fahrrad und Carsharing, eine umfangreiche Kundeninformation und ein ansprechendes Marketing. Bei all dem spielt die Digitalisierung eine wichtige Rolle.

Entscheidend für die Umsetzung wird die Frage nach neuen Finanzierungswegen sein. Die vorhandenen Stadtbus-Systeme leisten hierzu bereits einen sehr guten Beitrag. Wichtig ist aber, sie weiter zu stärken, auszubauen und im Zeitalter der Digitalisierung zukunftsfähig aufzustellen. Und für Städte, die noch kein Stadtbus-Angebot für ihre Bürger_innen haben, können die vorhandenen Systeme gute Beispiele liefern, wie ein attraktiver ÖPNV in kleinen und mittleren Städten gestaltet werden kann und auch, wie dieser zu einem wichtigen Standortfaktor für diese Städte werden kann.

Ausblick 2020

Um die Städte in NRW auch weiterhin bei diesen Aufgaben und Herausforderungen zu unterstützen und einen landesweiten Austausch zu fördern, wird es auch in 2020 ein weiteres landesweites Treffen geben. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW plant das 3. Landesweite Stadtbus-Treffen für das 3. Quartal 2020 und wird rechtzeitig hierzu einladen. Die vier Koordinierungsstellen vom Zukunftsnetz Mobilität NRW bieten den Kommunen ganzjährig Unterstützung in Form von Beratung und Vorträgen vor Ort zu diesem Thema und den verschiedenen Teilaspekten an.

Zusätzlich steht Ihnen Andreas Falkowski bei Fragen zu Stadtbussen, dem Austauschtreffen oder relevanten Themen zur Verfügung.

Ansprechpartner in den Koordinierungsstellen



Rhein-Ruhr

Michael Vreden

Sitz: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
Fachgruppe Vernetzte Mobilität / Koordination ÖPNV
Augustastr. 1 | 45879 Gelsenkirchen
Tel. 0209 / 1584-462
vreden@vrr.de



OWL

Eva Jörgens

Sitz: Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter (nph)
Bahnhofstraße 27 | 33102 Paderborn
Tel. 05251 / 1233-56
joergens@nph.de



Westfalen

Wiebke Weltring

Sitz: Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH
Krögerweg 11 | 48155 Münster
Tel. 0251 / 6270-144
wiebke.weltring@wvg-online.de



Rheinland und Ansprechpartner in der Landesgeschäftsstelle

Andreas Falkowski

Sitz: Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
Glockengasse 37-39 | 50667 Köln
Tel. 0221 / 20808-740
andreas.falkowski@vrsinfo.de



ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW

