



Mobilitätsentwicklung und Innovation

Umwelt und Nachhaltigkeit

Zahlen, Daten, Fakten

Schienerpersonennahverkehr

Politische Gremien
und Verwaltung

Verbundaufgaben

ÖPNV-Investitionen

Verbundbericht

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr 2020/2021





Verbundbericht 2020/2021
Jetzt scannen und PDF herunterladen!

Vorwort	4
Mobilitätsentwicklung und Innovation	6
Schienen für den Nahverkehr sichern	8
Schnellbus-Linien stärken regionalen Schnellverkehr im VRR	10
Öffentliche Mobilität der Zukunft – eine Gemeinschaftsaufgabe	12
Digitalisierung und Vernetzung des Nahverkehrs	15
ÖPNV in Corona-Zeiten: Ein Kraftakt für die kommenden Jahre	18
Verbundaufgaben	22
Corona-Pandemie trifft den VRR mit Einnahmeverlusten und Fahrgastrückgängen	24
Digitale Schritte auf dem Weg zu einem landesweiten eTarif	27
Verlässliche Auskünfte für zufriedene Kund*innen	30
Neue Wege der Unternehmens- und Kundenkommunikation	33
Sicherheitsbericht NRW 2020	36
Schienerpersonennahverkehr	38
VRR dokumentiert Leistungen im SPNV und Zustand der Stationen	40
Fahrplanwechsel im Dezember 2020	44
RRX-Vorlaufbetrieb erfolgreich umgesetzt	46
Batterieelektrische Züge für das Niederrhein-Münsterland-Netz	48
VRR reaktiviert und elektrifiziert weitere SPNV-Strecken	51
SPNV-Vertrieb: Rückblick auf eineinhalb Jahre mit neuem Dienstleister	54
ÖPNV-Investitionen	56
333,42 Millionen Euro für einen besseren Nahverkehr	58
Politische Gremien und Verwaltung	62
VRR-Gremien starteten im Februar 2021 in die neue Legislaturperiode	64
Virtuelle Arbeitswelt trifft persönliches Miteinander	66
Umwelt und Nachhaltigkeit	68
Vernetzte Mobilität: Der Trend zur Intermodalität	70
Mitarbeitermobilität umweltfreundlich und kosteneffizient gestalten	74
Zahlen, Daten, Fakten	76
Abkürzungsverzeichnis	92
Impressum	94

Liebe Leser*innen,

bewegte und ereignisreiche zwölf Monate liegen hinter uns, in denen sich die Corona-Pandemie auf unseren Alltag auswirkte: auf unser Arbeiten und Lernen, unsere Freizeit und damit auch in besonderem Maße auf unsere Mobilität. Inzwischen gibt es zwar Lockerungen in vielen Lebensbereichen und wir freuen uns, wenn sich unsere Fahrgäste wieder häufiger für Bus und Bahn entscheiden. Aber das letzte Jahr hat deutlich gezeigt: Die Branche steht vor großen Herausforderungen. Denn die Menschen sind heute immer noch deutlich weniger mit dem Öffentlichen Personennahverkehr unterwegs als vor der Krise. Die Verkehrsunternehmen kämpfen mit Einnahmeverlusten in Milliardenhöhe. Die ÖPNV-Rettungsschirme für die Jahre 2020 und 2021 leisten zwar einen wichtigen Beitrag, um die coronabedingten Einnahmeverluste auszugleichen. Aber es müssen dauerhaft Lösungen gefunden werden, wie Fahrgäste zurück in den ÖPNV kommen und wie das Angebot langfristig finanziert werden kann. Denn die Auswirkungen der Pandemie werden die Branche sicherlich noch einige Jahre begleiten.

Digitale Services haben einen wesentlichen Beitrag geleistet, um den Nahverkehr auch in Pandemiezeiten zu gewährleisten. Das digitale Ticketing über Web und App, Technologien zum bargeld- und kontaktlosen Bezahlen von Nahverkehrstickets, dynamische Echtzeitinformationen zur aktuellen Betriebslage über unsere digitalen Auskunftssysteme inklusive Hinweisen zur voraussichtlichen Auslastung von Zügen sorgten für eine sichere Mobilität von Millionen Menschen. Deshalb fördern wir die weitere Digitalisierung des ÖPNV und nutzen die Chance, smarte Lösungen zu schaffen, die die Fahrt mit Bus und Bahn für Reisende im Nahverkehr komfortabler und intuitiver gestalten. Gemeinsam mit unseren



benachbarten NRW-Verkehrsverbänden Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und Nahverkehr Rheinland (NVR) sowie zahlreichen weiteren Partnern entwickeln wir aktuell ein Informations- und Ticketingssystem mit Check-in/Be-out-Funktion (CiBo) für ganz Nordrhein-Westfalen. Fahrgäste benötigen hierbei lediglich ihr Smartphone mit einer entsprechenden App, um den ÖPNV zu nutzen. Der Preis für die zurückgelegten Fahrten wird zukünftig auf Basis eines NRW-weiten elektronischen Tarifs berechnet, dem die Luftlinie zwischen Start- und Zielhaltestelle zugrunde liegt. Das neue CiBo-System wird voraussichtlich im Laufe der zweiten Jahreshälfte 2021 an den Start gehen.



Diese Nähe zu unseren Partnern ist uns sehr wichtig, um den ÖPNV im Interesse unserer Fahrgäste weiterzuentwickeln und den Branchendialog zu fördern, so beispielsweise beim zweiten Mobilitätsforum 2021 im Juni 2021. Bei der gemeinsamen Veranstaltung von VRR, NWL und NVR widmeten sich die anwesenden Expert*innen der Frage, wie sich der SPNV im „Europäischen Jahr der Schiene“ entwickelt, welchen Beitrag digitale Projekte leisten, um den Öffentlichen Personennahverkehr für die Zukunft zu rüsten, und wie eine Mobilitätswende in Pandemiezeiten gelingen kann. Denn unabhängig von Corona muss allen bewusst sein, dass eine Verkehrswende zwingend nötig ist, um die ehrgeizigen Klima- und Umweltschutzziele zu erreichen und Ballungsräume vom Autoverkehr zu entlasten.

In diesem Verbundbericht lesen Sie deshalb, was wir, teils gemeinsam mit unseren Partnern in ganz NRW, tun, um Ihnen einen leistungsstarken und attraktiven Öffentlichen Personennahverkehr zu bieten – auch in diesen wirtschaftlich schwierigen Zeiten.

Die Digitalisierung spielt hierbei eine wesentliche Rolle, wie die genannten Beispiele zeigen. Deshalb möchten wir ihr in diesem Verbundbericht inhaltlich und grafisch Raum geben und Sie herzlich einladen, sich auch in unseren digitalen Kanälen aktuell rund um den VRR und den Öffentlichen Personennahverkehr in der Region zu informieren – entweder über den Scan eines QR-Codes oder mit einem Klick auf eines der zahlreichen verlinkten Bilder.

Wir wünschen Ihnen eine informative Lektüre!

Ihr

Ronald R.F. Lünser
VRR-Vorstandssprecher

José Luis Castrillo
VRR-Vorstand

40 Jahre VRR

Im Jahr 2020 feierte der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr seinen 40. Geburtstag. In einem Buch und einem Film schauen wir aus diesem Anlass zurück, lassen Partner*innen zu Wort kommen, erzählen Geschichten aus vier Jahrzehnten im Verbund und blicken auf die Zukunft der Mobilität in der Region.



Mobilitätsentwicklung und Innovation

Die Corona-Pandemie lässt uns neue Wege der Kommunikation, des Austauschs unter Kolleg*innen, Partner*innen, Branchenexpert*innen suchen – und auch finden.

Das zweite NRW-Mobilitätsforum der nordrhein-westfälischen Aufgabenträger fand deshalb erstmals als Digitalveranstaltung statt, live übertragen aus der Jahrhunderthalle in Bochum.

Mit einem Scan oder Klick heißen wir Sie herzlich willkommen ...



Schienen für den Nahverkehr sichern

Wer hat Vorfahrt im Bahnverkehr? Diese Frage beschäftigte im Hinblick auf den Fahrplanwechsel im Dezember die Betreiber von Fern- und Regionalzügen. Seit einigen Jahren kommt es immer wieder zu sogenannten Trassenkonflikten, wenn Nah- und Fernverkehr die teils sehr begrenzten Eisenbahntrassen gleichzeitig nutzen möchten. Ihre Unzufriedenheit mit der Trassenvergabe der DB Netz AG auf den stark befahrenen Schienenstrecken in NRW und im benachbarten Norden von Rheinland-Pfalz verdeutlichten die nordrhein-westfälischen SPNV-Aufgabenträger mit einer Resolution.

Damit Fahrgäste pünktlich von A nach B kommen, muss im Bahnverkehr jede einzelne Fahrt im Voraus geplant werden. Konkret bedeutet das: Für jede Fahrt und jede Linie wird ein Fahrplan erarbeitet, der als Jahresfahrplan angemeldet wird. Damit diese Fahrpläne dann nahtlos und ohne Verspätungen für den Fahrgast ineinander übergreifen, müssen alle Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre Fahrbegehren bei der DB Netz AG anmelden, die die Schienenvergabe koordiniert. Um all diese Faktoren bis zum Fahrplanwechsel am Tag „X“ zusammenzuführen, benötigen die Planer*innen einen vergleichsweise langen Vorlauf, der auch immer wieder die Lösung von Trassenkonflikten beinhaltet.

Trassenkonflikte zwischen Nah- und Fernverkehr

Bei der Anmeldung bzw. Verteilung der Bahntrassen kommt es seit einigen Jahren immer wieder zu Konflikten. Diese entstehen, wenn mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen die vorhandene, teils sehr begrenzte Schienenkapazität eines Streckenabschnitts zur selben Zeit nutzen möchten. Vor allem zwischen dem Nah- und Fernverkehr kommt es häufiger zu kollidierenden Interessen.

Wenn sich ein Trassenkonflikt nicht auflösen lässt, wird ein reglementiertes Streitbeteiligungsverfahren eingeleitet. In diesem Fall werden als Kriterium die zu erzielenden Trassenentgelte herangezogen. Da Fernverkehrsverbindungen aufgrund ihrer Länge stets eine höhere Summe zugeschrieben wird als den einzelnen betroffenen Nahverkehrsverbindungen, ist die Lösung des Konflikts für den SPNV stets unzufriedenstellend. Zudem erlauben die vorgegebenen, knappen Fristen der DB Netz AG während des gesamten Konfliktverfahrens keinen zielführenden Austausch mit den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Nachbar-Aufgabenträgern des SPNV.

Darüber hinaus erhalten die im Konfliktverfahren Beteiligten keine Informationen darüber, wenn ein Fernverkehrsunternehmen die ihm zugeteilte Trasse im Betrieb doch nicht in Anspruch nimmt – oder erhalten kein Vorrangrecht, die nun wieder freigewordene Trasse zu nutzen. So ist es in der Vergangenheit bereits dazu gekommen, dass Fahrgäste im SPNV zu bestimmten Uhrzeiten auf ihre gewohnte Taktverbindung verzichten mussten, obwohl die angekündigten Fahrten der Fernverkehrszüge gar nicht stattfanden.

Resolution

SPNV-Aufgabenträger dokumentieren ihre Unzufriedenheit mit der Trassenvergabe der DB Netz AG.



Für den Umgang mit Trassennutzungskonflikten haben die geltenden Vorschriften der DB Netz AG negative Folgen für den Schienenpersonennahverkehr: Wichtige und viel genutzte Pendlerverbindungen, die sonst stündlich fahren, müssen abweichende Fahrtzeiten, Haltausfälle oder sogar vollständige Ausfälle in Kauf nehmen, weil Fernverkehrsverbindungen an einzelnen Tagen den Vorrang erhalten. Dies kann zudem auch Auswirkungen auf Linien haben, die zuvor gar nicht von dem Konflikt betroffen waren.



Die Resolutionen des NWL, NVR und VRR

Durch den langsam einsetzenden Wettbewerb im Fernverkehr verschärft sich die Situation, da die neuen Anbieter vor allem nachgefragte Verkehrsverbindungen in den Ballungsräumen bedienen wollen. Diese Streckenabschnitte sind in der Regel allerdings bereits hoch- oder sogar überlastet. Zum Jahresende 2020 sind zudem die bestehenden Rahmenverträge ersatzlos ausgelaufen, die bisher die Trassen und den damit verbundenen stabilen Taktfahrplan des Nahverkehrs gesichert haben. Nach Auffassung der DB Netz waren diese nämlich nicht konform mit dem EU-Recht und sollen künftig nicht mehr abgeschlossen werden können. Vorfahrt hat dann der Zug, der die längere Wegstrecke zurücklegt. Heißt: Fernzüge haben immer Priorität vor Regionalzügen.

Da die genannten Umstände eine nachhaltige Gefahr für den Erfolg des Nahverkehrs darstellen und der Schutz der Taktverbindungen des SPNV zwingend erforderlich ist, damit die Verkehrswende gelingen kann, haben die nordrhein-westfälischen Aufgabenträger, der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) sowie der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, im Oktober 2020 eine gemeinsame Resolution

verabschiedet, mit der die Öffentlichkeit auf den Konflikt aufmerksam gemacht werden sollte.

Die Verbandsversammlungen von NWL und NVR als auch der Verwaltungsrat des VRR haben in der Resolution scharfe Kritik am Verfahren der Vergabe der Bahntrassen geübt. Verbesserungswürdig sei hierbei der Schutz integraler Taktfahrpläne des SPNV. Darüber hinaus haben die Aufgabenträger befremdet zur Kenntnis genommen, dass durch die ersatzlos auslaufenden Rahmenverträge eine Verschärfung der Situation in Form von zunehmenden Trassennutzungskonflikten eintritt. Darüber hinaus forderten sie von der DB Netz AG, den Vorrang des SPNV gegenüber Zügen, die nicht in einem Taktfahrplan verkehren, in seine Schienennetznutzungsbedingungen aufzunehmen, und baten Bund und das Land NRW darum, den nötigen Infrastrukturausbau mit den SPNV-Aufgabenträgern schnellstmöglich voranzutreiben und den Stellenwert des SPNV gesetzlich abzusichern. Dem Inhalt der Resolution schloss sich auch der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord an.



Schnellbus-Linien stärken regionalen Schnellverkehr im VRR

Schnellbus-Linien verbinden in einigen Regionen Nordrhein-Westfalens benachbarte Städte und Kreise und decken den regionalen Mobilitätsbedarf zwischen den eher ländlich geprägten Gebieten und den Ballungsräumen. Um weitere Verbindungen zu schaffen und dabei gezielt Kommunen ohne eigenen Schienenanschluss an den regionalen Schnellverkehr anzuschließen, baut der VRR in Zusammenarbeit mit den kommunalen Aufgabenträgern, den Verkehrsunternehmen und finanziell unterstützt vom Land NRW das Schnellbus-Netz in seinem Verbundraum aus.

Die neuen sogenannten XBusse sollen vor allem Pendler*innen in ländlichen Regionen oder im Umland der großen Zentren eine lohnenswerte Alternative zum eigenen Pkw bieten. Denn Schnellbus-Linien verbinden mit nur wenigen Halten und kurzen Reisezeiten sogenannte „schienenferne Räume“, also Kommunen, die keinen eigenen Bahnhof haben und deshalb nicht an den Regionalverkehr angebunden sind. Auch als Querverbindungen zwischen den bestehenden SPNV-Achsen im VRR bieten sie den Menschen zusätzliche Möglichkeiten, vom Auto auf den umwelt- und klimafreundlichen Öffentlichen Personennahverkehr umzusteigen. Für ÖPNV-Aufgabenträger sind Schnellbus-Linien kurzfristig realisierbar. Denn anders als bei neuen Schienenstrecken muss keine zusätzliche Infrastruktur geschaffen werden. Gemeinsam mit den benachbarten Zweckverbänden Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und Nahverkehr Rheinland (NVR) hat der VRR einheitliche Qualitätsstandards für ganz NRW zum Angebot definiert. Hierzu zählen

u. a. die mindestens erforderlichen Bedienzeiten und die Taktung der Linien. Bei den zum Einsatz kommenden Fahrzeugen werden beispielsweise Vorgaben zu Sitzplatzkapazitäten, Umwelt- und Ausstattungsstandards (WLAN, Steckdosen) festgelegt, bei den Haltestellen zu Barrierefreiheit, Fahrgastinformation und Wetterschutzeinrichtungen. So soll zukünftig sichergestellt werden, dass die neuen XBusse landesweit den Ansprüchen an einen zeitgemäßen und hochwertigen regionalen Schnellverkehr gerecht werden. Das Land NRW stellt für die Einrichtung von Schnellbussen über die SPNV-Aufgabenträger Landesmittel zur Verfügung, um die Verkehrswende weiter zu fördern.

Runder Tisch fördert konstruktiven Dialog aller Akteure

Mit Unterstützung eines Planungsbüros erarbeitete der VRR bereits im Jahr 2019 ein Netz aus 80 potenziell denkbaren Schnellbus-Linien, die mit allen Auf-

XBusse für den VRR

Schnellbus-Linien verbinden mit nur wenigen Halten und schnellen Reisezeiten beispielsweise Kommunen, die keinen eigenen Bahnhof haben und nicht an den Regionalverkehr angebunden sind.



gabenträgern und Verkehrsunternehmen aus dem VRR diskutiert wurden. Die hieraus resultierenden Änderungswünsche und Anmerkungen flossen in den Netz-Entwurf ein. Sämtliche 80 Linien wurden dann im Jahr 2020 einer sogenannten Fahrgastsimulation unterzogen. Hierbei wird für jede einzelne Linie geprüft, wie sie sich auf die bestehenden Nahverkehrslinien des kommunalen Verkehrsunternehmens auswirken würde, wie viele neue Fahrgäste zu erwarten sind.

Anfang des Jahres 2021 etablierte der VRR einen „Runden Tisch“, um gemeinsam mit Vertreter*innen der kommunalen Aufgabenträger, der Verkehrsunternehmen und aus der Politik die Umsetzung einer ersten Stufe der Realisierung von XBussen auszuarbeiten. Die Planung erfolgte gemeinsam mit den Verantwortlichen aus den Kommunen und Verkehrsunternehmen und berücksichtigte beispielsweise den konkreten Fahrweg des Busses, den Fahrplan, die anfallenden Kosten und auch die zu erwartenden Einnahmen. Und vor allem auch die Frage, ob die jeweilige Linie vor Ort gewünscht ist und mit den Nahverkehrsplanungen

der Stadt oder des Kreises kompatibel ist. Die Corona-Pandemie führt dazu, dass der finanzielle Druck in der Nahverkehrsbranche und auch bei Städten und Kreisen groß ist, weshalb in einem ersten Schritt zunächst sieben XBus-Linien an den Start gehen sollen. Perspektivisch soll das Schnellbus-Netz weiter ausgebaut werden, hier sind sich alle Akteure einig. Vor dem Hintergrund von Corona müssen hierfür allerdings belastbare finanzielle und organisatorische Rand- und Rahmenbedingungen gefunden werden.

Öffentliche Mobilität der Zukunft – eine Gemeinschaftsaufgabe

Immer mehr Menschen pendeln immer häufiger über längere Distanzen, Städte und Kreise, teilweise sogar Verbundräume übergreifend. Hierfür wünschen sie sich möglichst durchgehende, umsteigefreie Fahrten zum Ziel, in jedem Fall aber ein Taktsystem, das den reibungslosen Wechsel von einem Verkehrsmittel auf das nächste erlaubt. Ziel des VRR ist deshalb ein integriertes ÖPNV-Leistungsangebot, in dem kommunale und damit Zuständigkeitsgrenzen nicht spürbar und Übergänge zwischen dem SPNV- und dem ÖSPV-Angebot abgestimmt sind. Hierzu leistet die zeitliche und inhaltliche Harmonisierung der Nahverkehrspläne (NVP) in der Region einen positiven Beitrag. Der VRR arbeitet hierbei mit allen beteiligten Akteuren eng zusammen und baut darüber hinaus einen branchenweiten Dialog über eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung in ganz NRW auf.

Allein im Verbundgebiet des VRR beschäftigt sich eine Vielzahl von rechtlich verbindlichen und unverbindlichen Planungswerken auf unterschiedlichen Ebenen mit Mobilität, dem Verkehr und seiner Weiterentwicklung sowie dem ÖPNV-Leistungsangebot, bestehend aus dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und dem Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV). So beispielsweise allein 23 kommunale Nahverkehrspläne von Kreisen und kreisfreien Städten, der Nahverkehrsplan des VRR sowie diverse Planungskonzepte wie das regionale Mobilitätsentwicklungskonzept des Regionalverbands Ruhr (RVR).

Ziel: Inhaltlich und zeitlich synchrone Verkehrsplanung

Um für Fahrgäste möglichst durchgehende Reiseketten ohne Systembrüche an Stadt- bzw. Kreisgrenzen zu realisieren, fördert der VRR die inhaltliche Harmonisierung der Nahverkehrsplanungen in seinem Verbundgebiet. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf Konfliktstellen im Netz, die zu Brüchen im Nahverkehrsangebot an kommunalen Grenzen führen. Hierbei soll keinesfalls in die Planungshoheit der kommunalen Aufgabenträger eingegriffen, sondern Stadt- und Kreisgrenzen überschreitende ÖSPV-Linien sollen aufgrund ihres regionalen Charakters im Interesse der Nahverkehrskund*innen inhaltlich besser koordiniert werden.

Ein ebenso wichtiger Aspekt ist die zeitlich synchronisierte Fortschreibung der Nahverkehrspläne im Verbundgebiet – und zwar sowohl der kommunalen NVP untereinander als auch der kommunalen NVP mit dem VRR-NVP. Änderungen im SPNV- und ÖSPV-Leistungsangebot können so gleichzeitig und damit für die Fahrgäste besser wahrnehmbar geplant und entsprechend umgesetzt werden. Damit wird die Gefahr reduziert, dass an Stadt- bzw. Kreisgrenzen Probleme im Übergang entstehen, weil in einer Kommune Busse und Bahnen bereits nach den Planungen und auf der Grundlage eines neuen NVP fahren, wohingegen in der Nachbarkommune wichtige Anpassungen zeitversetzt erfolgen. Ein festes Datum verankert zudem eine verbundweit synchronisierte Fortschreibung der Nahverkehrspläne stärker im Bewusstsein der handelnden Akteure, sodass Änderungen des SPNV- bzw. ÖSPV-Angebots langfristig vorbereitet und finanziell besser eingeplant werden können.

Ein harmonisiertes Vorgehen hat zwei entscheidende Vorteile: Erstens können unabgestimmte bzw. widersprechende Planungen des ÖSPV durch benachbarte kommunale Aufgabenträger bereits im Planungsprozess und damit lange vor der Umsetzung erkannt und somit vermieden werden. Dies ist insofern ein wichtiger Aspekt, weil im VRR vielfältige, teils enge verkehrliche Verflechtungen mit gemeinsamen ÖSPV-Linien zwischen einer Vielzahl von Städten und Kreisen bestehen. Hier ist besonders das mittlere Ruhrgebiet zu nennen,

aber auch der Großraum Düsseldorf. Zweitens können die Planungen des ÖSPV-Angebots durch die kommunalen Aufgabenträger besser mit den Planungen des SPNV-Angebots durch den VRR abgestimmt werden, um die Übergänge zwischen beiden Teilsystemen zu harmonisieren. Das sichert Anschlüsse zwischen dem kommunalen Nahverkehr und dem Regionalverkehr mit RE, RB und S-Bahn, was insbesondere im Spät- und Nachtverkehr von Relevanz ist.

Enge Zusammenarbeit mit Planungs-expert*innen und der Politik

Um die Nahverkehrsplanungen im VRR zeitlich und inhaltlich zu harmonisieren, möchte der VRR zukünftig noch enger mit den Planer*innen der Kreise und kreisfreien Städte und der kommunalen Verkehrsunternehmen zusammenarbeiten. Ziel ist deshalb ein regelmäßiger, konstruktiver und frühzeitiger Informationsaustausch zwischen dem VRR, den kommunalen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen über die Angebotsplanungen im SPNV und im ÖSPV. Startpunkt der Bemühungen des VRR ist die Fortschreibung des Krefelder Nahverkehrsplans 2022. Der VRR führte im Spätherbst 2020 bereits erste Gespräche mit den Planer*innen der Stadt sowie Vertreter*innen des ortsansässigen Verkehrsunternehmens zu Angebotslücken insbesondere im stadtgrenzenübergreifenden Nahverkehrsangebot. Im Anschluss werden die an Krefeld grenzenden Gebietskörperschaften und alle Verkehrsunternehmen, die im Krefelder Stadtgebiet Leistungen erbringen, in den Prozess mit einbezogen. Die Ergebnisse dieses fachlichen Dialogs fließen dann in den Nahverkehrsplan der Stadt Krefeld ein.

Fachlicher Austausch für eine erfolgreiche Mobilitätsentwicklung

Auch regionale Partner wie den RVR bindet der VRR in den Harmonisierungsprozess und generell in die Weiterentwicklung der öffentlichen Mobilität ein. Denn eine erfolgreiche Verkehrswende gelingt nur im Schulterschluss mit allen Akteuren, die sich im VRR und in ganz NRW mit der öffentlichen Mobilität beschäftigen.

Nahverkehrsplanung im VRR

Durch ein harmonisiertes Vorgehen können unabgestimmte bzw. sich widersprechende Planungen des ÖSPV durch benachbarte kommunale Aufgabenträger bereits im Planungsprozess vermieden werden.

Dies gilt besonders in Zeiten, in denen die Corona-Pandemie große Herausforderungen mit sich bringt und die gesamte Branche unter Druck setzt. Entsprechend pflegt der VRR den fachlichen Dialog mit den nordrhein-westfälischen SPNV-Aufgabenträgern, den kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen, der Landes- und Bundespolitik sowie Vertreter*innen aus Industrie und Forschung. So beispielsweise im Oktober 2020 bei der digitalen Mobilitätskonferenz „Post Corona – Mobilität von morgen“. Mobilitätsexpert*innen aus ganz NRW diskutierten auf Initiative der Metropolregion Rheinland (MRR), des Nahverkehr Rheinland (NVR), des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS), des VRR und des Aachener Verkehrsverbundes (AVV) sowie der IHK Initiative Rheinland über die Herausforderungen, die die Pandemie mit sich bringt.

Zweites NRW-Mobilitätsforum

Auch beim zweiten NRW-Mobilitätsforum tauschten sich Vertreter*innen der Nahverkehrsbranche in der Jahrhunderthalle Bochum im Rahmen einer digitalen Veranstaltung zu aktuellen Themen rund um die Mobilität in NRW aus und diskutierten Strategien für eine nachhaltige Mobilität im Land. Drei Themenfelder standen dabei im Fokus.

Mobilitätswende in Zeiten von Corona

Die anwesenden Expert*innen näherten sich in Podiumsdiskussionen und Impulsvorträgen der Frage, wie sich die Pandemie auf die Mobilitätswende auswirkt und welche Chancen und Risiken damit verbunden sind. Hochrangige Vertreter*innen der NRW-Aufgabenträger standen im Dialog mit dem nordrhein-westfälischen Verkehrsminister Hendrik Wüst – ergänzt um Impulse aus der Zukunftsforschung.

Jahr der Schiene – Quo vadis?

Die Europäische Union hat 2021 zum „Europäischen Jahr der Schiene“ erklärt. Denn in diesem Jahr werden die Bestimmungen des vierten Eisenbahnpakets erstmals voll umgesetzt – ein Gesetzespaket, mit dem ein einheitlicher europäischer Eisenbahnraum geschaffen



werden soll. Ziel ist es, den Umstieg auf die Bahn als sicheres und nachhaltiges Verkehrsmittel zu fördern. In drei Impulsvorträgen beleuchteten verantwortliche Akteur*innen den Schienenpersonennahverkehr aus unterschiedlichen Perspektiven und Richtungen und diskutierten im Anschluss über die anstehenden Aufgaben und Herausforderungen.

Digitale Projekte für die Zukunft

Informations- und Ticketingsysteme mit Check-in/Be-out-Funktion (CiBo) ermöglichen es, im Öffentlichen Personennahverkehr neue Tarifgenerationen und einen eTarif zu etablieren. Gemeinsam mit dem Land treiben die zuständigen Aufgabenträger mit dem NRW-eTarif einen solchen neuen elektronischen Nahverkehrstarif voran. In Fachvorträgen und einer Gesprächsrunde widmeten sich Expert*innen den aktuellen Entwicklungen in Nordrhein-Westfalen. Fahrgastverbände vertraten hierbei die Interessen und Perspektiven der Nahverkehrskund*innen.

Nähere Informationen zum zweiten NRW-Mobilitätsforum finden Interessierte im VRR-Magazin.

Digitalisierung und Vernetzung des Nahverkehrs

Digitalisierung und Vernetzung in NRW und bundesweit sind die wichtigen Zukunftsaufgaben für den ÖPNV. Fahrgäste erwarten einen durchgehenden Mobilitätsservice mit Bussen und Bahnen und zunehmend auch neue Mobilitätsprojekte mit vernetzten Lösungen und zukunftsweisenden Angeboten. Sie wollen ihre Fahrten unkompliziert, verkehrsmittelübergreifend, aus einer Hand buchen und bezahlen können. Die Digitalisierung bietet hier neue Chancen.

Die Potenziale der Digitalisierung für den ÖPNV in NRW zu nutzen, ist die Aufgabe des Kompetenzzentrums Digitalisierung (KCD). Das KCD ist beim VRR angesiedelt und koordiniert als Landeseinrichtung die digitale Transformation des NRW-Nahverkehrs. Das Kompetenzzentrum unterstützt die Verkehrsverbünde und -unternehmen bei ihren Digitalisierungsthemen und stellt den Informationsaustausch sowie eine projektübergreifende Zusammenarbeit mit Zweckverbänden, Kommunen, Fachverbänden und anderen Partnern sicher. So hat das KCD, in enger Abstimmung mit dem Ministerium für Verkehr NRW, dem Kompetenzzentrum Marketing (KCM) sowie der Zentralen Koordinierungsstelle (ZKS) des NRW-Nahverkehrs in Zusammenarbeit mit den Verbänden und Verkehrsunternehmen, auch die Organisation für die ÖPNV-Digitalisierungsoffensive NRW übernommen und deren Prozesse optimiert. Ziel aller Beteiligten ist es, maßgeschneiderte Mobilitätslösungen für individuelle Bedürfnisse anzubieten und den ÖPNV attraktiver und kundenfreundlicher zu

gestalten. Die ÖPNV-Digitalisierungsoffensive NRW schafft die dafür notwendigen Rahmenbedingungen, wie beispielsweise die Förderung der digitalen Infrastruktur und gibt Standards für die Speicherung, die Pflege und den Austausch von Mobilitätsdaten. In vier übergreifenden Projekten zur Vernetzung von Information, Tarif, Vertrieb und Mehrwertdiensten werden derzeit 25 konkrete Teilprojekte erarbeitet. Technologien zum Elektronischen Fahrgeldmanagement, landesweite eTarif-Lösungen sowie Entwicklungen im Bereich Information und Datenqualität werden ergänzt durch Querschnittsprojekte und Initiativen der Landesgruppe des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).

Ein Großteil der Arbeiten in der Digitalisierungsoffensive ÖPNV ist der Standardisierung gewidmet. Dies ist aufgrund der Bedeutung von Standards für die Interoperabilität sinnvoll. Gemeint sind in dem Zusammenhang technische, organisatorische und rechtliche Standards. Nur so können Zugangsbarrieren verringert und den Bürger*innen des Landes grenzüberschreitend



die Buchung und Verkauf sowie Information im ÖPNV nahtlos zur Verfügung gestellt werden. Darüber hinaus trägt die Standardisierung zu Innovationsschüben bei, um die Digitalisierungsprojekte in der Branche agiler umzusetzen und so die Vernetzung der unterschiedlichsten Akteure zur Förderung von intermodalen Wegekettens voranzutreiben.

Auf Bundesebene wurden die derzeit existierenden Standards bereits im Rahmen der Initiative Digitale Vernetzung im ÖPV zusammengetragen. Der Vernetzungsleitfaden wurde von den Akteuren aus NRW maßgeblich mitentwickelt und fungiert nun als übergeordnete Richtschnur. Um die Arbeiten der Initiative Digitale Vernetzung im ÖPV in die Praxis von Nordrhein-Westfalen zu übersetzen, entwickelt das KCD einen Standardisierungsleitfaden für die bestehenden und sich entwickelnden Systeme im ÖPV in NRW. Darauf aufbauend soll ein Weiterentwicklungsprozess für Standards, wie etwa im Bereich On-Demand-Verkehre, beschrieben werden.

Entwicklung von On-Demand-Verkehren (Ridepooling)

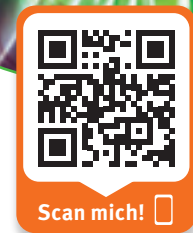
Ridepooling-Verkehre wurden als in den ÖPNV integrierte Verkehre im Rahmen von Modellvorhaben in die ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW aufgenommen. Sie ergänzen das öffentlich zugängliche Mobilitätsangebot und machen den Umweltverbund attraktiver. Linienbedarfsverkehr gibt es im VRR schon seit Jahrzehnten. Anrufsammeltaxis (AST) bzw. TaxiBusse (TB) sind bei kommunalen Verkehrsunternehmen insbesondere in Schwachverkehrszeiten und -gebieten etablierte Produkte. Bedarfsverkehre in Form von On-Demand-Ridepooling-Systemen gibt es derzeit fünf im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Das dreijährige Pilotprojekt „myBUS“ der DVG ist im Jahr 2017 gestartet. Auch in Krefeld betreiben die Stadtwerke mit „mein SWCAR“

seit 2019 ein On-Demand-System. Im zurückliegenden Jahr sind in Oberhausen mit dem „Revierflitzer“ der STOAG und in Wuppertal mit den „WSW Cabs“ der WSW zwei weitere Projekte gestartet. Im März 2021 ist „Bussi“ in Essen in den Kundenbetrieb gestartet.

Im Rahmen des Landeswettbewerbs für innovative Modellvorhaben werden On-Demand-Systeme vorrangig in ländlicheren Regionen gefördert und erforscht. Zu den Siegerstädten gehören aus dem VRR-Raum die Städte Kleve mit KLEVEMobil und Neukirchen-Vluyn mit Wir-4-Mobil. Eine Potenzialanalyse für den Einsatz von Ridepooling-Diensten im Ruhrgebiet soll nun weiteren Aufschluss über die neuen digitalen Bedienmöglichkeiten auf Abruf geben. Ein Schwerpunkt bildet dabei die Analyse von sinnvollen Ergänzungen des ÖPNV – insbesondere in ländlichen und kommunal übergreifenden Räumen sowie zu nachfrageschwächeren Zeiten. Am Ende der Potenzialanalyse steht die Ausarbeitung von strategischen Handlungsempfehlungen für den zukünftigen Einsatz von Ridepooling-Systemen im Ruhrgebiet und in NRW. Das KCD übernimmt bei diesem Vorhaben die Projektleitung. Die Verkehrsunternehmen in den entsprechenden Gebieten werden u. a. durch den AK Nahverkehrsmanagement des VRR, die KMR und den ZRL (Kreis Unna / Stadt Hamm) beteiligt.

Pilotprojekt „mobil.nrw – digitale Assistenten“

Immer mehr Menschen nutzen Sprachassistenten, um ihren Alltag zu erleichtern, und die Anwendungsmöglichkeiten von digitalen Assistenten nehmen fast



Unter <https://digitalemobilitaet.nrw> gibt es detaillierte Informationen zur ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW.

täglich zu. Auch im Bereich des ÖPNV können Sprachassistenten und -assistenzsysteme neue Möglichkeiten der Interaktion mit den Nutzer*innen ermöglichen.

Das KCD möchte den Fahrgästen in NRW mithilfe eines Sprachassistenzsystems einen weiteren digitalen Kanal bieten, um Informationen für eine Fahrt im ÖPNV einzuholen. Zukünftig sollen die Fahrgäste dann durch einen vollautomatisierten und flexiblen

Kundendialog ihre gewünschten Informationen zu Bus-, Zug-, Stadt- oder U-Bahn-Verbindung mittels Sprachbefehl abfragen können.

Für die Abfrage der notwendigen Informationen fungiert die sogenannte Middleware als Bindeglied zwischen den Mobilitätsanwendungen und Datenbanken im Hintergrund. Hier werden die Informationen aus den Sprachansagen in Text übersetzt und mit den vorhandenen Datenbanken wie der elektronischen Fahrplanauskunft (EFA) verknüpft und abschließend durch Sprache wieder ausgegeben. Über diesen Auskunftskanal können bei Fahrplananfragen auch Informationen zur Barrierefreiheit, Mobilitätseinstellungen, Speichern von Favoriten, Hinterlegung der Heimatstadt etc. abgefragt werden. Derzeit werden die Schnittstellen des digitalen Assistenten definiert, um ihn anschließend in erste Mobilitäts-Apps einzubinden. Um den Assistenten erlebbar zu machen, soll zunächst eine Demonstrator-App (White Label) umgesetzt werden. Ein entsprechender Förderantrag wird derzeit mit dem Verkehrsministerium abgestimmt. Das Projekt wird durch die Zweigstelle des KCD betreut, das bei der Westfälischen Verkehrsgesellschaft mbH in Münster ansässig ist.

Künstliche Intelligenz im ÖPNV

Um die Forschung zum Thema Künstliche Intelligenz (KI) im ÖPNV voranzutreiben, unterstützt das KCD im Rahmen eines Wettbewerbs Unternehmen, die gelungene Konzepte im Zusammenhang mit KI rund um Verkehr und Mobilität entwickeln und konkrete Anwendungsfälle für den ÖPNV erarbeiten. Der Wettbewerb startet voraussichtlich noch im Laufe des Jahres 2021 und wird im Vorfeld von einer Kommunikationskampagne begleitet. Branchenfremde Unternehmen können Partnerschaften mit Organisationen des NRW-ÖPNV (Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde, Aufgabenträger) eingehen und so teilnehmen. Die kreativen Ideen der Unternehmen sollen zeigen, welche Potenziale die KI für einen besseren Nahverkehr bieten kann. Dabei geht es nicht um Grundlagenforschung, sondern um Anwendung von Methoden, die bereits erforscht und vielleicht auch schon auf anderen Gebieten erprobt worden sind. Die Ergebnisse sollen zumindest funktionsfähig und weiterentwickelbar, sogenannte „minimal viable products“ sein, marktreife Produkte sind nicht erforderlich. Bis zu zwei Gewinner des Wettbewerbs erhalten für die Umsetzung der Projekte eine Förderung für die weitere Ausarbeitung. Die Gesamtfördersumme in Höhe von 500.000 Euro wird vom Land NRW zur Verfügung gestellt, das KCD fungiert als Empfänger der Förderung und leitet diese an die Teilnehmer*innen weiter. Sobald die Teilnahmebedingungen veröffentlicht sind, steht das KCD allen Teilnehmenden beratend zur Seite. Bewertet werden die Teilnahmeprojekte, die einen unmittelbaren Nutzen für die Fahrgäste darstellen sollten, von einer fachkundigen Jury. Derzeit erstellt das KCD eine zentrale Website als Informationsplattform, über die sich interessierte Unternehmen zum Wettbewerb anmelden können.

Digitale Assistenten

Das KCD möchte den Fahrgästen in NRW mithilfe eines Sprachassistenzsystems einen weiteren digitalen Kanal bieten, um Informationen für eine Fahrt im ÖPNV einzuholen.

ÖPNV in Corona-Zeiten: Ein Kraftakt für die kommenden Jahre



Zu Beginn des Jahres 2020 zeichneten sich im VRR-Raum erste positive Schritte hin zu einer Verkehrswende ab, in der dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und anderen Verkehrsträgern des Umweltverbundes eine bedeutende Rolle zukommt. Dann stellte die Corona-Pandemie den Alltag auf den Kopf. Sie hatte und hat Auswirkungen auf das Arbeitsleben, auf das Lernen und die Freizeitgestaltung der Menschen und stellt in besonderem Maße den Öffentlichen Verkehr in Nordrhein-Westfalen vor große Herausforderungen. Abstandsregeln, Zugangsbeschränkungen, besondere Anforderungen an die Hygiene, Homeoffice, Kurzarbeit, kein oder nur eingeschränkter Schul- und Universitätsbetrieb, die Absage von Großveranstaltungen sorgten und sorgen dafür, dass Menschen deutlich weniger mobil sind.

Als unverzichtbares Rückgrat für die Mobilität in Nordrhein-Westfalen hat der ÖPNV aber auch in Krisenzeiten Bestand und leistet seinen gesellschaftlichen Beitrag. Trotz der wenigen Fahrgäste waren Busse und Bahnen unterwegs, um die Mobilität der Menschen zu sichern, die auf den Öffentlichen Verkehr angewiesen sind. Eine stabile Grundversorgung war jederzeit gewährleistet, auch wenn die Kapazitäten erheblich reduziert wurden. Mit einem Sonderfahrplan hielten Land, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen die Mobilität der Bevölkerung während des ersten Lockdowns aufrecht. Nach einer kurzzeitigen Reduktion erbringen die Verkehrsunternehmen im VRR seit Ende April 2020 wieder 100 Prozent des Verkehrsangebotes – bei allerdings nach wie vor niedrigen Fahrgastzahlen

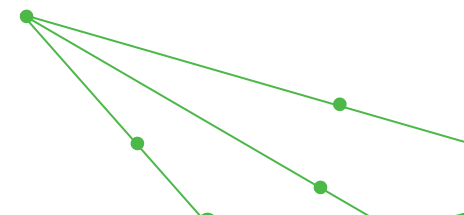
Seit Beginn der Corona-Krise standen der VRR sowie die anderen nordrhein-westfälischen SPNV-Auf-

gabenträger (NVR und NWL) in einer regelmäßigen, übergeordneten Abstimmung u. a. mit dem Verkehrsministerium NRW, der Bundespolizei, allen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sowie der Deutschen Bahn (DB AG) und dem beim VRR angesiedelten Kompetenzcenter Sicherheit (KCS) des Landes NRW, um sich zur aktuellen Lage und zur weiteren Entwicklung im SPNV auszutauschen und alle Maßnahmen an die aktuelle Situation anzupassen. Um eine inhaltlich einheitliche und zeitgleiche Information der Fahrgäste zu gewährleisten und weitere Maßnahmen zu kommunizieren, arbeiteten alle Beteiligten in NRW eng zusammen und nutzten die verschiedenen Informationskanäle.

Die intensive Zusammenarbeit und die unmittelbare Umsetzung von Maßnahmen sowie der stabile Betrieb der SPNV-Leistungen haben gezeigt, dass die Branchengemeinschaft selbst in Krisenzeiten im

ÖPNV hat auch in Krisenzeiten Bestand

Der Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen ist das unverzichtbare Rückgrat für die Mobilität im Land und leistet seinen gesellschaftlichen Beitrag.



Sinne der Fahrgäste funktioniert. Der Nahverkehr in Deutschland ist systemrelevant und auch in dieser Krise leistungsstark.

Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie im Öffentlichen Nahverkehr

Damit sich die Menschen in Bus und Bahn wohl und sicher fühlen und um das Coronavirus weiterhin erfolgreich zu bekämpfen, appellierte die Branche regelmäßig an die Bürger*innen in Nordrhein-Westfalen, die Hygieneregeln einzuhalten. Um die Fahrgäste maximal zu schützen, gilt seit dem 27. April 2020 zudem die Pflicht zum Mund-Nase-Schutz in Bussen und Bahnen. Die Maske ist das wirksamste Mittel gegen das Coronavirus. Wer in Nordrhein-Westfalen keine Maske trägt oder Mund und Nase nicht bedeckt hat, muss darüber hinaus seit dem 12. August 2020 mit einem Bußgeld von 150 Euro rechnen. Mit Erweiterung der Corona-Schutzverordnung vom 25. Januar 2021 gilt außerdem eine verschärfte Pflicht zum Tragen von medizinischen Masken. Die Maskenpflicht gilt nicht nur in Bussen und Bahnen, sondern ebenso in Bahnhöfen, an Bahnsteigen und Haltestellen.

Kontrolle der Maskenpflicht

Bereits seit August vergangenen Jahres hat es im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wiederholt Schwerpunktkontrollen gegeben, bei denen die Einhaltung der Maskenpflicht in überregionalen, regionalen oder lokalen Aktionen überprüft wurde. Bei den gemeinsamen Aktionen von Verkehrsministerium, SPNV-Aufgabenträgern, Deutscher Bahn AG und Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie kommunalen Ordnungsämtern und Bundespolizei fanden in den Zügen auf ausgewählten Strecken und in mehreren Bahnhöfen Nordrhein-Westfalens Schwerpunktkontrollen statt. Neben den regionalen und landesweiten Kon-

trollen gab es im Dezember auch einen bundesweiten Kontrolltag. Im Laufe des Jahres hat sich gezeigt, dass ein Mund-Nasen-Schutz für die allermeisten Bahnfahrer*innen eine Selbstverständlichkeit ist. Das zeigen regelmäßige Kontroll-Auswertungen des KCS. Ein Zeichen, dass die Fahrgäste achtsam miteinander umgehen, Rücksicht nehmen und die medizinischen Masken tragen. Auch zukünftig wird die Maskenpflicht regelmäßig in Bahnhöfen, Bahnsteigen und in Zügen kontrolliert.

Das Verkehrsministerium förderte den Einsatz des zusätzlichen Kontrollpersonals bei denEVU zunächst bis Ende Juni 2021.

Vorkehrungen der Verkehrsunternehmen

Um Ansteckungen zu verhindern, haben EVU und auch die kommunalen Verkehrsunternehmen in den Bussen und Bahnen zahlreiche Vorkehrungen getroffen und umfangreiche Hygienekonzepte umgesetzt, die Fahrpersonal und Fahrgäste gleichermaßen schützen.



So erhöhten die Unternehmen beispielsweise die Reinigungsintervalle in den Fahrzeugen und passten ihre Hygienemaßnahmen auch in betrieblichen Einrichtungen an, um mittelbar das Verkehrsangebot zu sichern. Im kommunalen Bereich setzten die Unternehmen zeitweilig den kontrollierten Vordereinstieg in Bussen aus und rüsteten in den Fahrzeuge Trennscheiben nach, die die Fahrer*innen schützen. Dadurch ist es jetzt wieder möglich, sich ein Ticket beim Fahrpersonal zu kaufen. Zum Teil hatten die Verkehrsunternehmen im VRR ihre Kunden- und Servicecenter geschlossen. Unter Beachtung der Abstands- und Hygieneregeln sind die meisten seit Mitte des Jahres wieder geöffnet und haben die Öffnungszeiten angepasst. Aufgrund der bestehenden Hygienemaßnahmen empfiehlt der VRR seinen Fahrgästen, Tickets im Vorverkauf über andere Verkaufskanäle, z. B. die VRR App oder die Online-Ticketshops zu erwerben.



Urlaub zu Hause.
Entdecken Sie die Region mit Bus & Bahn!

Alle Abotickets* sind an den Wochenenden in den Sommerferien** für 2 Erwachsene und 3 Kinder*** in ganz NRW gültig. Montags bis freitags gilt zusätzlich für alle Abotickets* freie Fahrt im ganzen VRR. Fahrradmitnahme inklusive.

Eine gemeinsame Aktion der Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen in NRW.
Mehr Infos unter www.vrr.de

*inkl. Sozialticket; **Aktionszeitraum 27.06.-11.08.2020; ***Kinder bis einschließlich 14 Jahre

Freie Fahrt durch NRW

Mit dieser Aktion bedankten sich die Verkehrsverbünde, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen für die Treue der Fahrgäste während der Corona-Pandemie.

Das Vertrauen der Kund*innen zurückgewinnen

Eine Mammutaufgabe für die nächsten Monate und vielleicht sogar Jahre ist es, das Vertrauen der Kund*innen zurückzugewinnen. Im Sommer des vergangenen Jahres haben die Aufgabenträger in NRW sich gemeinsam bei den Stammkund*innen dafür bedankt, dass sie trotz der coronabedingten Einschränkungen das Vertrauen in den Nahverkehr behalten haben. Im Rahmen der NRW-Sommerferienaktion wurden die Abotickets um einige Zusatznutzen aufgewertet. Alle VRR-Abokund*innen und Nutzer*innen des VRR-Sozialtickets "meinTicket" konnten in den NRW-Sommerferien 2020 montags bis freitags ganztägig verbundweit unterwegs sein. An den sieben Ferienwochenenden galt die Aufwertung landesweit, so konnten mit dem Ticket Ziele in ganz NRW erkundet werden.

Einen weiteren Dank richtete der VRR mit seiner „DANKE-Kampagne“ an alle Lok-, Bus- und Straßenbahnfahrer*innen und Beschäftigten der kommunalen Verkehrs- und Eisenbahnverkehrsunternehmen für ihren verlässlichen Einsatz und das unermüdliche Engagement während der Krise.

Auch die gemeinsame Initiative von Bund, Ländern und öffentlichen Verkehrsunternehmen #BESSERWEITER hat das gemeinsame Ziel, dass der ÖSPV und der SPNV zunächst wieder als sichere Verkehrsmittel wahrgenommen werden. Dafür wird die ganze Branche in nächster Zeit deutliche zusätzliche Anstrengungen unternehmen für einen attraktiven, leistungs- und zukunftsfähigen Nahverkehr.

VRR untersucht regelmäßig Auswirkungen der Pandemie auf den ÖPNV

Welche wesentlichen Einflüsse Corona auf die ÖPNV-Nutzung hat, hat der VRR seit Ausbruch der Pandemie regelmäßig untersucht. So ist zu erkennen, dass die Wahl des Verkehrsmittels zu Ungunsten des ÖPNV mit hoher Wahrscheinlichkeit auch noch in den kommenden Jahren fortwirkt. Die Corona-Pandemie gab einen Schub bei der Implementierung neuer Arbeitsmodelle. Rund 40 Prozent der Arbeitnehmer*innen arbeiten mittlerweile mehrere Tage pro Woche von daheim. Dadurch – und auch durch die Abnahme beruflicher Reisen, unterliegt die gesamte Arbeitsplatzmobilität in den nächsten Jahren nachhaltigen Veränderungen. Um weitere Rückschlüsse für nachfragegerechte Mobilitätsangebote zu ziehen, hat der VRR gemeinsam mit Industrie- und Handelskammern in seinem Wirtschaftsraum und dem Mobility Institute Berlin eine weitere Untersuchung gestartet.

Die Branche stellt sich bereits heute auf eine „neue“ Normalität nach Corona ein. Denn die Pandemie wirkt sich nachhaltig in vielen Bereichen aus. Der Einsatz von Technologien zum bargeld- und kontaktlosen Bezahlen, dynamische Echtzeitinformationen zur Auslastung öffentlicher Verkehrsmittel und ein kontinuierliches Monitoring der Verkehrsmittelwahl und des Mobilitätsverhaltens können hier einen wertvol-

len Beitrag leisten. Eine der wichtigsten Aufgaben ist es, den ÖPNV zu stärken und auf die besonderen Anforderungen einzustellen, denen Mobilität in diesen schwierigen Zeiten gerecht werden muss, damit es auch zukünftig ein attraktives Verkehrsangebot gibt.

Verbundaufgaben

Einfach in Bus und Bahn einsteigen und fahren, ohne sich vorher über den günstigsten Tarif oder das richtige Ticket Gedanken machen zu müssen? Um Ihnen genau das in NRW zu ermöglichen, arbeiten wir gemeinsam mit zahlreichen Partnern an einem Informations- und Ticketingsystem mit Check-in/Be-out-Funktion, das eine neue elektronische Tarifgeneration ermöglicht. In unserem Video erklären wir, warum wir in NRW auf CiBo setzen und wie ein zukünftiger NRW-eTarif gestaltet sein wird.



Corona-Pandemie trifft den VRR mit Einnahmeverlusten und Fahrgastrückgängen

Wie in vielen anderen gesellschaftlichen Bereichen hat die Corona-Pandemie auch wirtschaftliche Auswirkungen auf die ÖPNV-Branche und den VRR nicht verschont. Insbesondere bei Einnahmen und Fahrgastzahlen hat die Krise im vergangenen Jahr deutliche Spuren hinterlassen. Was zu Beginn des Jahres zunächst nach einer positiven Entwicklung aussah, wurde durch den ersten Corona-Lockdown im März jäh gestoppt. Im Rückblick auf das Jahr 2020 zieht der VRR eine differenzierte Bilanz.

Entgegen dem Trend der zurückliegenden Jahre mit Steigerungen bei den Einnahmen endet das Jahr 2020 mit finanziellen Ausfällen. Die Ticketumsätze fielen im vorigen Jahr um 233,5 Millionen Euro auf insgesamt 1,097 Milliarden Euro. Das bedeutet ein Minus von 17,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Auch die Fahrgastzahlen sind gegenüber den Vorjahren erheblich eingebrochen. Im März 2020 gingen sie um 70 bis 80 Prozent im Vergleich zur Vor-Corona-Zeit zurück. Ab Mai erholte sich die Situation langsam, bevor die Zahlen ab dem neuerlichen Teil-Lockdown im Oktober und beim späteren harten Lockdown erneut sanken. Dennoch sind den Verkehrsunternehmen im Verbund rund 94 Prozent der Abonnent*innen in der schwierigen Zeit treu geblieben. Ein deutlicher Vertrauensbeweis in den ÖPNV. Der Einnahmeanteil bei den Stammkund*innen liegt bei 84 Prozent. Die Tarifangebote für Vielfahrer*innen sind nach wie vor die wesentliche Ertragsssäule im ÖPNV.



ÖPNV-Rettungsschirm fängt Einnahmeausfälle auf



Die Einnahmeausfälle von 233,5 Millionen Euro, bei ursprünglich erwarteten Verkehrserträgen in Höhe von 1,3 Milliarden Euro, konnten durch die von Bund und Land zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel im Rahmen des Corona-Rettungsschirms aufgefangen werden. Dadurch war die Finanzierung des ÖPNV im VRR für das Jahr 2020 gesichert. Mit dem erneuten Lockdown rechnet der VRR allerdings auch für das Jahr 2021 mit weiteren Einnahmeausfällen. Und auch für diese entstehenden Verluste bedarf es der Unterstützung von Bund und Ländern im Sinne eines erneuten Rettungsschirms. Für die Verkehrsunternehmen im Verbund ist es wichtig, dass der Finanzierungsbedarf ausgeglichen wird, damit sie weiterhin ihr volles Verkehrsangebot aufrechterhalten können und somit eine zukunftsfähige Mobilität sichern, die klima- und umweltfreundlich ist.

Tarifliche Sonderregelungen und Weiterentwicklung der Tariflandschaft

Die Verkehrsunternehmen im VRR haben über das gesamte vergangene Jahr ein verlässliches Angebot aufrechterhalten, trotz der Einschränkungen im Alltags- und Arbeitsleben für Fahrten zum Arbeitsplatz, zur Schule, Ausbildungsstätte, zum Einkaufen oder für andere notwendige Fahrten – und das bei niedrigen Fahrgastzahlen. Mit einfachen Kulanzregelungen haben sie zudem auf die veränderte Mobilität ihrer Kund*innen reagiert, wenn diese ihre Zeitfahrtausweise nicht oder nur teilweise genutzt haben. Auf Antrag und gegen Vorlage der Kundenkarte und der Wertmarke wurden die Fahrtkosten anteilig erstattet. Für Abonent*innen, die ihr Ticket-Abo noch kein Jahr hatten, gab es von Ende April bis zum 31. Dezember 2020 ein Sonderkündigungsrecht, ohne finanzielle Nachteile. Zudem wurden die Kund*innen direkt am Konjunkturpaket der Bundesregierung beteiligt. Ein Kernpunkt, den die Bundesregierung im Rahmen ihres letztjährigen Konjunkturpakets be-

schlossen hatte, war eine vorübergehende Absenkung der Mehrwertsteuer. Dazu passte der Verbund die Preise für die meisten Tickets entsprechend dem reduzierten Mehrwertsteuersatz von sieben auf fünf Prozent für den Zeitraum von Anfang Juli bis Ende Dezember 2020 an.

Trotz der Corona-Pandemie und der angespannten finanziellen Situation hat der VRR seine Ticketpreise stabil gehalten. Eine Preisanpassung zum Jahr 2021 fand nicht statt. Darüber hinaus entwickelte der Verbund seine Tarifangebote auch im vergangenen Jahr weiter, um Fahrten mit Bus und Bahn weiterhin attraktiv zu machen. So beispielsweise das Fahrrad-Ticket VRR, das seit dem 1. Januar 2021 eine neue attraktive Verbundalternative zum FahrradTagesTicket NRW ist. Statt eines ZusatzTickets für 3,60 Euro pro Fahrt kann das Fahrrad nun für den gleichen Preis 24 Stunden verbundweit mitgenommen werden – und zwar beliebig oft. Das FahrradTicket VRR ersetzt das bisherige ZusatzTicket für das Fahrrad, das bis Ende 2020 pro Fahrt zu lösen war. Das ZusatzTicket wird seitdem nur noch für die Geltungsraumerweiterung und die 1.-Klasse-Nutzung benötigt.

Rund drei Jahre nach seiner Einführung ist das EinfachWeiterTicket (EWT) aus dem Portfolio des NRW-Tarifs nicht mehr wegzudenken. Mit dem EinfachWeiterTicket NRW konnten Fahrgäste ihr VRR AboTicket bislang für Fahrten über die Grenzen des Verbundraums in den Verkehrsverbund Rhein-Sieg in Richtung Köln oder den Aachener Verkehrsverbund erweitern. Seit Januar 2021 ist dies auch für Fahrten in den westfälischen Raum im Rahmen des WestfalenTarifs möglich. In den vergangenen Jahren hatten die Beteiligten kontinuierlich an verbundraumübergreifenden Tariflösungen gearbeitet. Mit der Erweiterung des Ticketangebots auch in den westfälischen Raum ist das Ziel, eine landeseinheitliche Anstussticket-Lösung zu finden, erreicht. So ist der Öffentliche Personennahverkehr auch über weite Reisedistanzen eine lohnende Alternative zur Fahrt mit dem eigenen Auto.

Verbundaufgaben

Nach Ablauf des zweijährigen Tarifpilotprojekts „Arbeitgeberzuschussmodell“ wurde das VRR-Angebot für Firmenkunden zum 1. Januar 2021 unter der neuen Bezeichnung „Großkunden-Vorteilsprogramm“ in das VRR-Angebot dauerhaft übernommen. Beteiligt sich der Arbeitgeber am Ticket, erhalten die Mitarbeiter*innen einen zusätzlichen Rabatt. Sie können dabei unter den Tarifprodukten Ticket1000, Ticket2000, BärenTicket und YoungTicketPLUS wählen. Durch den Arbeitgeberzuschuss sowie den VRR-Rabatt ergeben sich besonders attraktive Ticketpreise. So kostet beispielsweise ein übertragbares Ticket2000 in der Preisstufe A3 mit einem Zuschuss in Höhe von 20,00 Euro durch den Arbeitgeber 45,21 Euro. Ausschlaggebend für die Aufnahme in das VRR-Regelangebot waren die positiven Ergebnisse der begleitenden Untersuchung im Rahmen des Tarifpiloten. So wurden über 40 Verträge mit Großkunden abgeschlossen, die im Zeitraum von Januar 2019 bis Juli 2020 über 37.000 Tickets abgenommen haben. Mehr als zwei Drittel der Arbeitgeber sind bereit, ihren Angestellten einen Zuschuss von mindestens 20 Euro zu gewähren. Die wesentlichen Motivatoren für Neukund*innen sind dann auch der attraktive Preis, der durch den Zuschuss des Arbeitgebers sowie den generellen Rabatt zustande kommt, und die Übertragbarkeit des Tickets.

Bedarfsverkehre als Ergänzung zum regulären ÖPNV

In vielen Regionen Deutschlands sind sogenannte „On-Demand-Busverkehre“ bereits im Einsatz. On Demand, das heißt auf Bestellung oder auf Abruf und macht deutlich, dass die Fahrgäste bestimmen, wann sie wohin fahren wollen. Solche Bedarfsverkehre sind eine sinnvolle Ergänzung zum regulären ÖPNV – und zwar genau dann und dort, wo sich klassische Nahverkehrslinien nicht lohnen oder wo das Angebot verdichtet oder ersetzt werden soll. Sie sind also im besten Sinne bedarfsgerecht und dienen somit einer Verkehrswende, die die verschiedenen Angebote öffentlicher Mobilität in den Fokus nimmt. Im Rahmen einer Arbeitsgruppe zum Thema bietet der

VRR den Verkehrsunternehmen eine Plattform zum Erfahrungsaustausch und damit die Grundlage für ein verbundweit einheitliches Vorgehen. Ein Kernfeld der Aktivitäten des VRR im Bereich On Demand ist die Entwicklung eines einheitlichen Tarifs. Der seit September 2020 gültige Tarif erlaubt es den Verkehrsunternehmen nun, auf ihre Bedürfnisse zugeschnittene Angebote lokal umzusetzen, ohne dabei den Verbundrahmen aus den Augen zu verlieren. Dabei ist der Preis definiert als Mittel zwischen dem VRR-Tarif als Preisuntergrenze und dem Taxi-Tarif als Preisobergrenze und erlaubt den Unternehmen Zu- und Abschläge zu gewähren sowie Aktionspreise und Sonderangebote. Der On-Demand-Tarif kann als ein Baustein für den zukünftigen eTarif im VRR angesehen werden. Aufgrund der Systematik im On-Demand-Tarif, die beispielsweise auf Luftlinienkilometern, verschiedenen Preisbildungsparametern und der Möglichkeit zur Durchführung von lokalen Marketingmaßnahmen basiert, werden schon jetzt zukünftige Gestaltungselemente des eTarifs erprobt.



40 Jahre VRR

Kund*innen profitierten von besonderen Aktionen

Anlässlich des Jubiläums beschenkte der VRR auch alle Fahrgäste in der Region: Im gesamten Jahr 2020 konnten Kund*innen am eigenen Geburtstag ganztätig kostenlos den ÖPNV im Verbundgebiet nutzen. Inhaber*innen eines Monatstickets, eines Abotickets oder eines 7-TageTickets durften an ihrem Ehrentag sogar zwei Personen kostenfrei im gesamten Verbundraum mitnehmen – und zwar zusätzlich zu der regulären Personenmitnahme ihres Tickets. Ausgenommen waren lediglich Fahrten mit On-Demand-Verkehren oder AnrufSammelTaxis. Neben der „freien Fahrt am Geburtstag“ hatte der VRR noch weitere interessante Aktionen geplant. Die Corona-Pandemie verhinderte leider jedoch deren Umsetzung.

Digitale Schritte auf dem Weg zu einem landesweiten eTarif

Digitale Technologien bieten die Chance, Bus und Bahn noch effizienter mit den weiteren Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu vernetzen und tariflich neue Wege zu gehen. Dabei soll der Nahverkehrstarif einfach strukturiert, preislich attraktiv und intuitiv nutzbar sein, um möglichst vielen Menschen den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern.

Seit Sommer 2020 steht den Fahrgästen an Rhein und Ruhr mit dem nextTicket 2.0 ein elektronischer Tarif zur Verfügung. Entwickelt vom VRR und in Kooperation mit den Stadtwerken Neuss und der Rheinbahn Düsseldorf angewandt, kommt ein smartphonebasierter Ansatz zum Tragen, der einen komplett kontaktlosen Ticketkauf sowie eine kontaktlose Ticketprüfung ermöglicht. Das nextTicket-Hintergrundsystem erfasst die Fahrten bzw. Fahrtenketten auf Basis der Luftlinienkilometer zwischen Start- und Zielhaltestelle und rechnet diese automatisiert mit den Kund*innen ab. Der eTarif setzt sich zusammen aus einem Festpreis in Höhe von aktuell 1,40 Euro sowie einem Leistungspreis von 0,26 Euro pro angefangenem Luftlinienkilometer und verschiedenen Parametern zum Kostenschutz, wie beispielsweise einem Preisdeckel. Preisstufen spielen keine Rolle, die Fahrgäste zahlen nur die Leistungen, die sie tatsächlich auch in Anspruch nehmen. Nahverkehrskund*innen müssen nicht mehr überlegen, welches Ticket das richtige für sie ist, bevor sie in Bus oder Bahn einsteigen. Mit dem Slogan „Alles easy!“ wurde die eTarif-Markteinführung von nextTicket 2.0 kommunikativ begleitet.



Im Fokus der Kommunikationsmaßnahmen stand die Onlinebewerbung mit dem Aufruf zur Registrierung auf der Landingpage www.nextticket.de sowie in der App. Flankierend kamen Out-of-home-Medien wie CityLight-Plakate, Großflächen und Station-Videos in Bahnhöfen zum Einsatz sowie Werbung auf Fahrzeugen und Print-Anzeigen.

Die werblichen Schwerpunkte wurden in Neuss und Düsseldorf gesetzt. So fanden dann auch rund 70 Prozent aller nextTicket-Fahrten von Düsseldorf bzw. Neuss aus statt. Seit dem Start haben über 8.700 registrierte Nutzer*innen mehr als 56.000 Fahrten mit dem nextTicket 2.0 durchgeführt. Angesichts der allgemeinen Fahrgastrückgänge durch die Pandemie sind die Beteiligten zufrieden. Zufrieden sind auch die Fahrgäste, das zeigen die Ergebnisse der begleitenden Marktforschung. Wesentlich sind das optimierte Tarifsystem und die daraus resultierenden Kostenvorteile gegenüber dem regulären VRR-Tarif. Auch die komfortable und unkomplizierte Handhabung und die einfache Art des Ticketkaufs motivierten die Befragten, nextTicket 2.0 zu nutzen.

Nahverkehrsakteure planen landesweiten elektronischen Tarif

Neue und innovative Vertriebswege wie nextTicket 2.0 sind für den ÖPNV wichtige Bausteine, um Bus und Bahn noch attraktiver zu machen. Und gerade hier bietet die fortschreitende Digitalisierung für den Nahverkehr großes Potenzial. nextTicket 2.0 mit seinem veränderten und vereinfachten Tarifansatz stellt ein wegweisendes Projekt für ein zeitgemäßes und kundenfreundliches ÖPNV-Angebot dar und ist Teil eines Prozesses, hin zu einem gemeinsamen und landesweiten Tarifkonzept. So erarbeiteten die Verbünde und Tarifgemeinschaften in NRW gemeinsam mit dem Kompetenzzentrum Marketing (KCM) einen landesweiten elektronischen Tarif. Dabei wird in ganz NRW die Luftlinie zwischen der Start- und der Zielhaltestelle für die Ermittlung des Fahrpreises herangezogen. Dadurch werden spürbare Preis-

sprünge für die Fahrgäste vermieden, die Flexibilität für eine regionale Gestaltung bleibt aber erhalten. Für den NRW-eTarif gilt, dass in Struktur und Höhe möglichst einheitliche Parameter für das NRW-weite System angewandt werden und dabei die Autonomie der Verbundtarife gewährleistet ist. Es ist geplant, den landesweiten eTarif perspektivisch auch im Rahmen des Fahrgastinformativ- und Ticketsystems mit Check-in/Be-out-Funktion (CiBo) anzuwenden.

Fahrgastinformativ- und Ticketsystem mit Check-in/Be-out-Funktion

Menschen sollen den ÖPNV leicht und komfortabel nutzen können. Dazu gehört auch, dass sie sich nicht mit Verkehrsverbundgrenzen und der Frage nach dem richtigen Ticket auseinandersetzen müssen. Das CiBo-System bildet die neue Tarifgeneration eines elektronischen Tarifs ab. Auf diese Weise möchten die NRW-Zweckverbände die tariflichen Grenzen zwischen Verkehrsverbänden auflösen. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr hat gemeinsam mit dem Nahverkehr Rheinland (NVR) und dem Nahverkehr



Westfalen-Lippe (NWL) die Entwicklung des Check-in/Be-out-Hintergrundsystems in den zurückliegenden Monaten intensiv begleitet. In der Anwendung soll das System den Fahrgästen in Nordrhein-Westfalen die Nutzung von Bus und Bahn künftig deutlich erleichtern: Per Smartphone werden Ein- und Ausstieg erkannt und der Fahrpreis automatisiert berechnet.

Das CiBo-System wird so konzipiert, dass es in neue oder bestehende Apps integriert werden kann. Die Applikation stellt den Fahrgästen bei Check-in eine Fahrtberechtigung aus und berechnet für den Fahrgast beim Check-out am Ende der Fahrt im ÖPNV den entsprechenden Fahrpreis. Dieser wird über bargeldlose Bezahlverfahren abgerechnet. Das CiBo-System besteht im Wesentlichen aus drei Komponenten: dem CiBo-Modul, einer neuen App und einem Ticketshop. Diese drei Komponenten werden bereits getestet.

CiBo-Modul

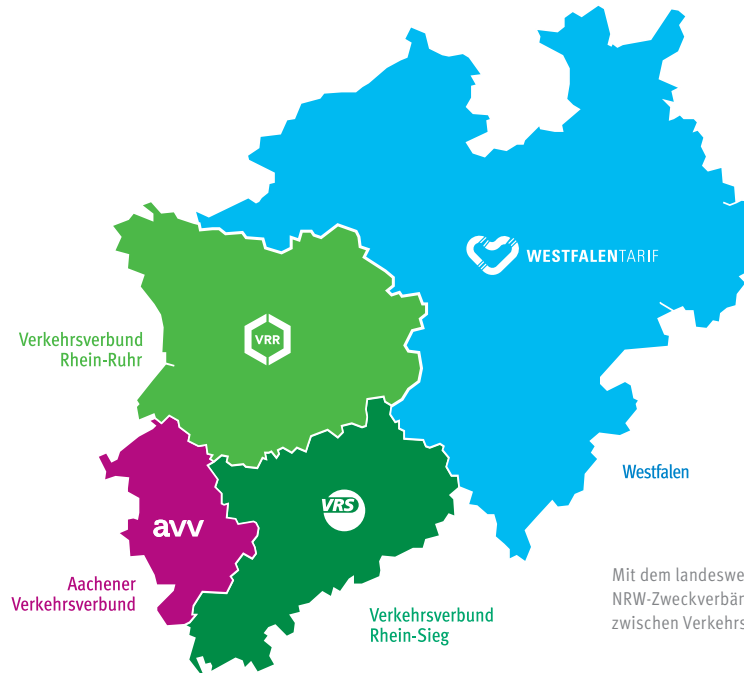
Um die Technik in bestehende digitale Vertriebskanäle zu integrieren, stellen die Zweckverbände allen Verkehrsunternehmen und Vertriebsberechtigten in NRW eine digitale CiBo-Schnittstelle zur Verfügung.

App

Die neue App bietet eine Vielzahl von Funktionen in zeitgemäßem Design und auf einer aktuellen technischen Basis. Außerdem bietet die jeweilige App den Fahrgästen Detailinformationen zu ihrer aktuellen Reise: Sie zeigt den Routenverlauf sowie alle Reiseparameter an. Die Nutzer*innen der App werden über alle Phasen der ÖPNV-Nutzung begleitet und unterstützt: von der Auskunft über den Ticketkauf bzw. den Check-in-Vorgang bis hin zur Abrechnung der Fahrt. Dabei können Fahrgäste den neuen elektronischen Tarif nutzen.

Ticketshop

Der Ticketshop ist das System für den Ticketverkauf. Er kann alleinstehend im Web genutzt oder in eine App als Ticketverkaufssystem integriert werden. Er ermöglicht den Verkauf aller NRW-Verbundtariftickets. Außerdem bildet er die Schnittstelle zu anderen Mobilitätsanbietern.



Mit dem landesweiten eTarif möchten die NRW-Zweckverbände die tariflichen Grenzen zwischen Verkehrsverbänden auflösen.

Derzeit werden die technischen Voraussetzungen für dieses flächendeckende und NRW-weite System geschaffen und können dann in allen Bussen, Stadtbahnen und Eisenbahnen des Nahverkehrs genutzt werden. Das CiBo-Projekt ist Bestandteil der ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW, in der Verkehrsverbände, Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und das Verkehrsministerium gemeinsam an einem attraktiveren ÖPNV in NRW arbeiten.

Das CiBo-Projekt wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Verlässliche Auskünfte für zufriedene Kund*innen

Verlässliche, digital verfügbare Nahverkehrsauskünfte sind für Fahrgäste von ganz entscheidender Bedeutung. Denn immer mehr Menschen informieren sich über digitale Kanäle bzw. Angebote rund um den Öffentlichen Personennahverkehr in der Region. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr investiert in seine Auskunftssysteme, verbessert die Qualität der hinterlegten Daten und weitet seine Services aus, damit Reisende jederzeit Zugriff auf aktuelle Fahrplan- und Echtzeitinformationen haben. Dies ist vor allem in Pandemiezeiten mit den teils sehr speziellen Rahmenbedingungen von entscheidender Bedeutung.

Kund*innen im ÖPNV erwarten, dass die Auskunft die Wirklichkeit in möglichst großem Maße wiedergibt und Verspätungen, Fahrausfälle und andere Informationen umgehend kommuniziert werden. Um diesem Bedürfnis nachzukommen, müssen sowohl die Plandaten als auch die Echtzeitinformationen so aktuell wie möglich sein. Im Auskunftssystem läuft dafür an Werktagen täglich ein Prozess der Datenübernahme ab. Hier werden die am Vortag geänderten Sollfahrplandaten aktualisiert.

Seit Beginn der Pandemie im Frühjahr 2020 kam es häufig zu Fahrplananpassungen, um einerseits dem jeweils aktuellen Infektionsgeschehen und den politischen Rahmenbedingungen Rechnung zu tragen, gleichzeitig aber auch dem Mobilitätsbedarf der Menschen gerecht zu werden. Die kommunalen Verkehrsunternehmen überarbeiteten teils tagesaktuell ihre Fahrpläne und auch im SPNV gab es kurzzeitig einen Sonderfahrplan. Die gute Architektur der VRR-Auskunftssysteme ermöglichte einen flexiblen Umgang mit diesen neuen Anforderungen. Durch die oben erwähnten täglichen Datenübernahmen konnten die Fahrpläne der kommunalen Verkehrsunternehmen schnell und reibungslos in die Auskunftssysteme des



VRR integriert werden. Die Integration von SPNV-Daten ist eigentlich deutlich komplexer und langwieriger. Regulär werden die Daten zweimal wöchentlich vom Europäischen Fahrplanzentrum (EFZ) übermittelt. Die besondere Pandemie-Situation und die damit verbundenen Fahrplanänderungen führten jedoch dazu, dass Daten deutlich häufiger geliefert wurden und dies meist nur sehr kurzfristig kommuniziert werden konnte. Der VRR hat daher auch für die SPNV-Datenlieferungen den Integrationsprozess an die neuen Anforderungen angepasst. So erhalten Kund*innen weiterhin korrekte Fahrplan- und Echtzeitdaten, um ihre Reisen mit dem ÖPNV optimal zu planen. Die Grundlage für die Auskunftssysteme bildet das sogenannte DIVA-System, in dem die Fahrplandaten der Verkehrsunternehmen und Verbände sowie die Daten weiterer Partner gesammelt und integriert werden. Die elektronischen Auskunftssysteme – beispielsweise die Fahrplanauskunft auf der VRR-Website, die VRR App etc. – bilden die Schnittstelle zum Fahrgast.

Fahrgäste wünschen sich schnell verfügbare Informationen

Neben der Aktualität der Daten ist vor allem die Zeit, die die Antwort auf eine Auskunftsanfrage benötigt, für die Nahverkehrskund*innen entscheidend. Besonders mit der kontinuierlich steigenden Zahl an mobilen Anfragen an die Auskunft wird dieser Prozess immer wichtiger. Als Zielwert gilt eine Auskunft, die dem Fahrgast auch bei komplexen Fahrten und in Stoßzeiten das Ergebnis von vier Verbindungen für die angefragte Strecke in weniger als 1,5 Sekunden zur Verfügung stellt. 2020 lagen die Antwortzeiten mit 0,76 Sekunden bei Webauskünften und 0,70 Sekunden bei mobilen Auskünften auf einem weiterhin sehr guten Niveau.

Barrierefreies Routing, P+R und B+R in den Auskunftssystemen

Die Hintergrundsysteme hat der VRR im vergangenen Jahr weiterentwickelt, um weitere und genauere Informationen über seine Auskunftsmidien zur Verfügung stellen zu können. Ein wichtiger Dreh- und Angelpunkt hierfür ist die sogenannte Mobilitäts- und Infrastrukturplattform (MIP). In ihr werden die Daten zur Infrastruktur (z. B. Aufzüge, Fahrtreppen) und zur Multimodalität gesammelt, gebündelt und abnehmenden Systemen wie beispielsweise der VRR-Fahrplanauskunft zur Verfügung gestellt, um insbesondere Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkung umfassende Hinweise zur barrierefreien Nutzung des ÖPNV bieten zu können. Echtzeitdaten zum Betriebsstatus von Aufzügen und Fahrtreppen wurden hierbei berücksichtigt. Zudem wurden Informationen zu Park+Ride-, Bike+Ride- sowie zu DeinRadschloss-Anlagen in das Hintergrundsystem integriert. Im Rahmen eines Pilotprojektes werden für die Parkplätze Mettmann Stadtwald sowie Mettmann Neandertal zusätzliche Informationen zum aktuellen Belegungsgrad angegeben. Zukünftig sollen weitere P+R-Anlagen mit ähnlicher Technologie ausgerüstet werden.



Die MIP ist so ausgelegt, dass sämtliche Haltestellen und SPNV-Stationen in ihrem jeweils aktuellen Planungs-, Ausbau- und Ausstattungszustand erfasst und eventuelle Veränderungen dieses Status quo berücksichtigt werden können. Perspektivisch sollen weitere Verkehrsangebote in die Plattform eingebunden werden, so beispielsweise Bike- und Carsharing-Angebote und On-Demand-Verkehre. Letztere werden über Schnittstellen in die MIP integriert, sodass die jeweiligen Angebote der verschiedenen Verkehrsunternehmen standardisiert an die Nahverkehrs Auskunft übergeben und die entsprechenden Informationen an die Fahrgäste ausgegeben werden können. So ist die Einzelanbindung der verschiedenen On-Demand-Angebote an die Fahrplanauskunft überflüssig. Dies ist vor dem Hintergrund einer wachsenden Anzahl von Anbietern besonders sinnvoll, denn es spart technischen Aufwand und damit auch Kosten.

Auslastung der Züge

Damit Nahverkehrskund*innen in Pandemiezeiten ausreichend Abstand zu ihren Mitreisenden halten können, informieren die Auskunftssysteme seit Februar 2021 auch über die voraussichtliche Auslastung des Regionalverkehrs. So können Fahrgäste gezielt nach Zügen suchen, die voraussichtlich weniger frequentiert sind. In der VRR App erkennen Nutzer*innen durch Icons, wie hoch das Fahrgastaufkommen voraussichtlich sein wird: niedrig, mittel, hoch oder sehr hoch. In der Corona-Pandemie wird eine 50-prozentige Auslastung der Sitzplatzkapazitäten eines Zuges bereits als sehr hoch eingestuft. In den Fahrtendetails zu einer Verbindung wird die zu erwartende Auslastung sogar für jeden SPNV-Haltepunkt angezeigt. Anfangs wurden nur die Prognosen für die Linien des RRX bereitgestellt, inzwischen sind mit wenigen Ausnahmen alle SPNV-Linien in das System integriert.

In Zukunft sollen Auslastungsinformationen zwischen allen nordrheinwestfälischen Verkehrsräumen, dem VRR, dem Aachener Verkehrsverbund (AVV), dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und dem

Nahverkehrs Westfalen-Lippe (NWL), den ÖV-Datenverbund-Partnern, über einen Datensammler bei der zentralen Koordinierungsstelle (ZKS) landesweit ausgetauscht bzw. vernetzt werden. So sollen die Informationen zur Auslastung von Bussen und Bahnen den Menschen in NRW über sämtliche Auskunftssysteme bereitgestellt werden.



Neue Wege der Unternehmens- und Kundenkommunikation

Die Digitalisierung des Nahverkehrs hat nicht nur Einfluss darauf, wie wir Bus und Bahn nutzen, Nahverkehrstickets kaufen oder Fahrplaninformationen abrufen. Auch die Unternehmens- und Marktkommunikation wandelt sich: Branchenakteure, Nahverkehrsexpert*innen, die Presse, Politiker*innen und Fahrgäste informieren sich online über Wissenswertes rund um den Öffentlichen Personennahverkehr und nutzen Social-Media-Netzwerke, um sich mit dem Verbund und seinen Verkehrsunternehmen zu vernetzen. Mit dem Online-Magazin und dem neuen Instagram-Unternehmensauftritt stärkt der VRR die digitale Kommunikation mit seinen Zielgruppen.



Online-Magazin: Wissenswertes rund um den ÖPNV in der Region

Nach 14 Jahren veröffentlichte der VRR im Frühjahr 2021 die letzte Ausgabe seines Meinungsbildnermagazins spectrum. Seitdem ist das Online-Magazin auf der VRR-Website ein wesentliches Element der VRR-Unternehmenskommunikation und Fahrgastinformation. Unter <https://www.vrr.de/magazin> finden Interessierte Wissenswertes zu den Aufgaben und Projekten des VRR, zu aktuellen Entwicklungen und Trends im Verbundraum und der Mobilitätsbranche, Meinungsbeiträge, Neuigkeiten aus dem ÖPNV und unterhaltsame Verbundgeschichten. Die Themenauswahl ist breit gefächert, mit eingängiger Tonalität, um möglichst viele Menschen für die Themen des VRR zu be-

geistern. Eingebettet sind die Beiträge in ein besonders bildstarkes Format, das auch den Einsatz von Videos, Infografiken und Karten zulässt.

Das Magazin gliedert sich in fünf Rubriken. Im Bereich „VRR“ finden Leser*innen Themen aus dem Verbund und Beiträge zu aktuellen Entwicklungen und Projekten aus dem VRR. Die Rubrik „Wissenswertes“ beschäftigt sich mit Servicethemen, die für alle, die den Nahverkehr nutzen, besonders interessant sind: Informationen zu Tickets und Tarifen sind hier ebenso zu finden wie erläuternde Berichte zu erklärungsbedürftigen Nahverkehrsthemen. Der Bereich „Mobilität der Zukunft“ beschäftigt sich mit Zukunftsthemen: von der Verkehrswende über neue, innovative Mobilitätsformen und -angebote bis hin zu verkehrspolitischen Entwicklungen. In der Rubrik „Verbundgeschichten“ erzählt der VRR bunte Geschichten rund um den Öffentlichen Personennahverkehr in der Region, wirft einen Blick hinter die Kulissen und greift Themen rund um eine aktive Freizeit mit Bus und Bahn auf. Im Bereich „Standpunkt“ bezieht der Verbund Stellung zu Branchen- und Gesellschaftsthemen und veröffentlicht Meinungsbeiträge von VRR-Expert*innen. Unterhaltsam und verständlich aufbereitet gibt das Magazin so authentische Einblicke in den Nahverkehr und berichtet aktuell und zeitgemäß über relevante VRR-Themen – und zwar wahlweise als Text oder im Audio- bzw. Videoformat, abhängig von der Themenlage.

Transparente Kommunikation zu VRR-Themen

Gerade die unmittelbare und abwechslungsreiche Kommunikation über VRR-Themen ist es, die die Verantwortlichen dazu bewogen hat, sich nach 14 Jahren von spectrum zu verabschieden und sich stärker auf digitale Kanäle zu konzentrieren. Denn die Printpublikation war immer an einen Redaktionsschluss und eine periodische Erscheinungsweise gebunden. Das Magazin erhöht somit die Flexibilität in der Berichterstattung und ist vor allem jederzeit direkt online verfügbar. Dieser Vorteil wird von den Leser*innen geschätzt: Rund 70 Prozent aller Zugriffe erfolgen mobil, also über Smartphone oder Tablets. Der VRR verknüpft

das Magazin zudem mit anderen digitalen Kommunikationskanälen. Beiträge können über Social Media geteilt oder per E-Mail versendet werden. Das erhöht die Reichweite und sorgt dafür, dass transparente Informationen für eine breitere Zielgruppe verfügbar sind. Diese Transparenz ist für den VRR besonders wichtig, denn der Öffentliche Personennahverkehr und eine sichere und nachhaltige Mobilität im Allgemeinen sind gesellschaftlich höchst relevant, beispielsweise im Hinblick auf die COVID-19-Pandemie und besonders vor dem Hintergrund eines fortschreitenden Klimawandels und der damit verbundenen gesellschaftlichen Debatte. Es ist deshalb entscheidend, Menschen für eine nachhaltige öffentliche Mobilität zu sensibilisieren und Verständnis für die zum Teil komplexen Sachverhalte zu wecken. Hierzu leistet das VRR-Magazin einen relevanten Beitrag, denn es skizziert Zusammenhänge und erläutert Hintergründe – und zwar gerade nicht nur für Branchenkenner*innen, sondern auch für Nahverkehrskund*innen und alle, die sich mit Mobilität beschäftigen.

Instagram-Kanal für junge Zielgruppe

Seit November 2020 ist der VRR mit einer eigenen Unternehmenspräsenz bei Instagram vertreten.



Scan mich!



Die Digitalisierung von Angeboten, Services und Prozessen in allen Lebensbereichen bringt unweigerlich den Abbau analoger Kommunikation mit sich. Informationsangebote wie das Magazin und weitere digitale Kanäle sind hier ein wertvolles Instrument, um diesem gesellschaftlichen Wandel kommunikativ Rechnung zu tragen. Mit Blick auf die junge Zielgruppe hat sich der VRR deshalb bereits vor vielen Jahren entschieden, mit einer eigenen Präsenz bei Facebook vertreten zu sein, mit Informationen und Services rund um den ÖPNV und offen für einen aktiven Dialog mit Fahrgästen. Inzwischen hat sich die Zielgruppe des Facebook-Kanals verschoben, junge Menschen zwischen 14 und 23 Jahren sind vermehrt auf Instagram vertreten, um sich zu informieren und mit Freund*innen oder Gleichgesinnten auszutauschen. Diesen Wandel hat der VRR aufgegriffen und ist nun seit November 2020 mit einer eigenen Unternehmenspräsenz auch bei Instagram vertreten. Das Themenspektrum im Kanal ist breit gefächert und auf die junge Zielgruppe ausgerichtet. Es werden sowohl Informationen zu Ticketprodukten als auch unterhaltsame und emotionale Postings zu Themen rund um den ÖPNV zielgruppengerecht aufbereitet. Dazu gehören animierte Inhalte, Memes, kurze Erklärvideos sowie eigene VRR-Gifs oder Filter, die die Nutzer*innen verwenden können. Mit interaktiven Stories, Umfragen und Quizaktionen werden Meinungen der Nutzer*innen aktiv abgefragt und für weitere Inhaltsideen ausgewertet. Mit regelmäßigen Analysen der Inhalte und der Reaktionen in den verschiedenen Social-Media-Kanälen werden die Inhalte nutzergerecht ausgesteuert und die Themenplanung zielgruppengerecht adaptiert.

Nutzung der Chancen des Onlinemarketing

Durch den Abbau der analogen Kommunikation und die verstärkte Nutzung von Onlinekanälen verändert sich auch die Anforderung an die Bewerbung von Leistungs-, Ticket- und Informationsangeboten. Neben der Platzierung von Werbung im öffentlichen Raum und der Printbewerbung reagiert der VRR aktiv auf diese Entwicklung und nutzt zunehmend die Chancen der

Onlinewerbung. Der Vorteil des sogenannten Advertisings liegt in der besseren Adressierbarkeit (Targeting) von Zielgruppen. Onlineanzeigen lassen sich präzise auf die entsprechende Zielgruppe, auf die genutzten Kanäle und Nutzungsanlässe ausspielen. Der Erfolg von Anzeigenschaltungen im Netz ist detailliert auswertbar und schafft damit die Möglichkeit der sofortigen Optimierung.

Damit hat die Onlinewerbung auch im VRR einen festen Bestandteil in der Mediaplanung für die Kommunikation eingenommen und wird korrespondierend mit den Instrumenten der klassischen Werbung eingesetzt.



40 Jahre VRR

Geschichte(n) aus vier Jahrzehnten

Im Jahr 2020 feierte der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr seinen 40. Geburtstag. In den vier Jahrzehnten hat sich der Öffentliche Personennahverkehr enorm gewandelt, hin zu einem zentralen Akteur der Mobilitätswende. In einem Buch und einem Film zum Jubiläum schaut der VRR zurück auf die Zeiten im Verbund, lässt Menschen zu Wort kommen, die den VRR und die öffentliche Mobilität nachhaltig geprägt haben, erzählt die Geschichten hinter der Geschichte und blickt auf die Herausforderungen, denen sich Mobilität heute und auch zukünftig stellen muss.

Sicherheitsbericht NRW 2020

Wie ist es um die Sicherheit im Öffentlichen Personennahverkehr bestellt, in einer Zeit, in der sich die Corona-Pandemie auf unseren Alltag auswirkt und dabei weder vor den unterschiedlichen Lebensbereichen noch Verbundraumgrenzen Halt macht. Dieser Frage widmet sich der erste Sicherheitsbericht NRW vom Kompetenzzentrum Sicherheit (KCS) und den Aufgabenträgern Nahverkehr Rheinland, Nahverkehr Westfalen-Lippe und dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Für ganz Nordrhein-Westfalen skizziert der mit dem Ministerium für Verkehr des Landes NRW abgestimmte Bericht die Sicherheitslage im Land und rückt dabei die Einschätzungen und Rückmeldung aller Sicherheitspartner in den Fokus.



Grundlage des neuen Sicherheitsberichtes ist die Sicherheitsdatenbank NRW (Sidaba), in der Kundenbetreuer*innen und Sicherheitspersonal der Eisenbahnverkehrsunternehmen sicherheitsrelevante Vorfälle zusammentragen. Auch kommunale Verkehrsunternehmen können die Datenbank nutzen und so einen Beitrag zu einem umfassenden Überblick für ganz NRW leisten. Die erfassten Vorfälle und Ereignisse werden über die Sidaba kategorisiert und ausgewertet. 2020 bildeten Straftaten mit einem Anteil von 59 Prozent den Großteil aller Meldungen, gefolgt von Ordnungswidrigkeiten (27 Prozent) und sonstigen Auffälligkeiten (14 Prozent). Bei den erfassten Straftaten handelte es sich insbesondere um Sachbeschädigungen und Beleidigungen. Aber auch sogenanntes „Erschleichen von Leistungen“ – wenn Fahrgäste mit Vorsatz ohne Fahrausweis in den Zügen unterwegs waren – erfassten die Mitarbeiter*innen der EVU. Als Ordnungswidrigkeiten vermerkten sie insbesondere Verstöße gegen die Maskenpflicht im ÖPNV. Den Großteil der besagten Auffälligkeiten mach-

ten Personen aus, die unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen standen.

Reisende fühlten sich 2020 sicherer als noch im Vorjahr

2020 befragte der VRR seine Fahrgäste wie bereits in den Vorjahren, wie sicher sie sich im Schienenpersonennahverkehr fühlten. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Situation in fast allen Bereichen verbessert. Das durchschnittliche Sicherheitsempfinden in den S-Bahnen und Regionalexpress-Linien verbesserte sich leicht – und zwar tagsüber wie auch abends und nachts. Auch bei den Regionalbahnen verbesserte sich die Situation abends und nachts, hingegen blieb das Sicherheitsempfinden tagsüber konstant zum Vorjahr.

Sicherheitsberichte der Partner

Ein weiterer Baustein des Sicherheitsberichtes NRW sind die Einschätzungen der Sicherheitspartner aus



Scan mich!



ganz Nordrhein-Westfalen. Eisenbahnverkehrsunternehmen, kommunale Verkehrsunternehmen und die Bundespolizei (BPol) geben aus ihrer Sicht einen Einblick in die Sicherheitslage in NRW und skizzieren die Herausforderungen im Jahr 2020. Insbesondere die Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie führten dazu, dass das Personal von EVU und kommunalen Verkehrsunternehmen häufiger beleidigt und beschimpft wurde. Dies war auch bei der Bundespolizei der Fall. Zudem verzeichnete die BPol mehr Graffiti-Straftaten als 2019, was durch die Aussagen der EVU gestützt wird. Die Anzahl an Taschendiebstahlsdelikten sank um 45 Prozent. Auch dies könnte durch den Einfluss der Corona-Pandemie bedingt sein, denn insgesamt waren 2020 weniger Menschen mit dem Öffentlichen Nahverkehr unterwegs als im Vorjahr.

Landesweites Corona-Krisenmanagement

Die Corona-Pandemie wirkte sich 2020 erheblich auf das gesellschaftliche Leben und damit auch auf den Öffentlichen Personennahverkehr aus. Dies erforderte eine Vielzahl an Maßnahmen, um die Situation vor Ort bewältigen zu können. Neben einem kontinuierlichen Monitoring der Betriebslage tauschten sich die betroffenen Sicherheitspartner regelmäßig aus, um die Kommunikation mit den Nahverkehrskund*innen und eine verlässliche Fahrgastinformation zu sichern. Das KCS initiierte mehr als 50 Telefon- bzw. Videokonferenzen mit dem Verkehrsministerium, den Aufgabenträgern,

den EVU, den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, der Bundespolizei und den betroffenen Ordnungsämtern. Hierbei ging es beispielsweise um die Realisierung von Hygienekonzepten, einen abgestimmten Sonderfahrplan zu Beginn der Pandemie, diverse Schwerpunktkontrollen an Bahnhöfen zur Einhaltung der Maskenpflicht sowie den Einsatz von zusätzlichem Sicherheitspersonal, das im gesamten SPNV neben den Kundenbetreuer*innen die Maskenpflicht kontrollieren und durchsetzen sollte. Das Verkehrsministerium stellte hierfür allein bis Juni 2021 15 Millionen Euro zur Verfügung, eine Verlängerung wird von allen Beteiligten angestrebt. Der guten und kurzfristigen Zusammenarbeit aller Sicherheitspartner ist es zu verdanken, dass Fahrgäste seit Beginn der Pandemie den SPNV zuverlässig und so sicher wie möglich nutzen können – trotz aller Einschränkungen, die die Corona-Pandemie mit sich bringt.

Aktuelle Sicherheitsprojekte

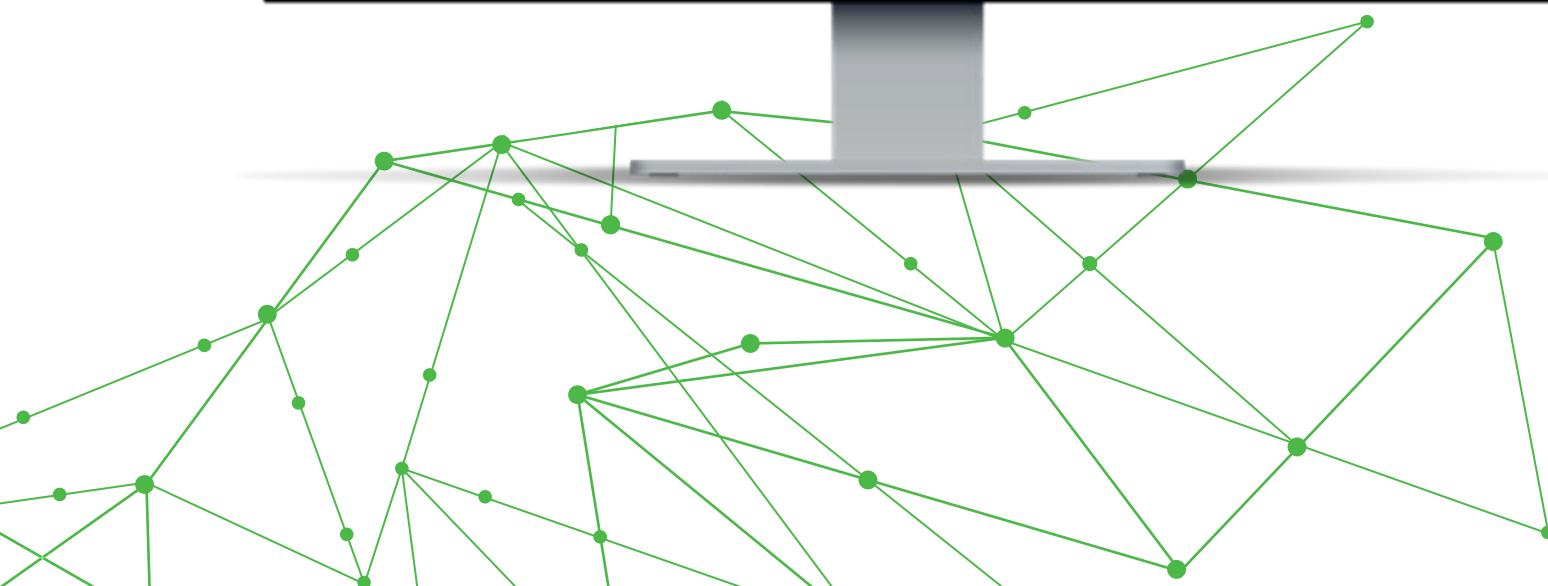
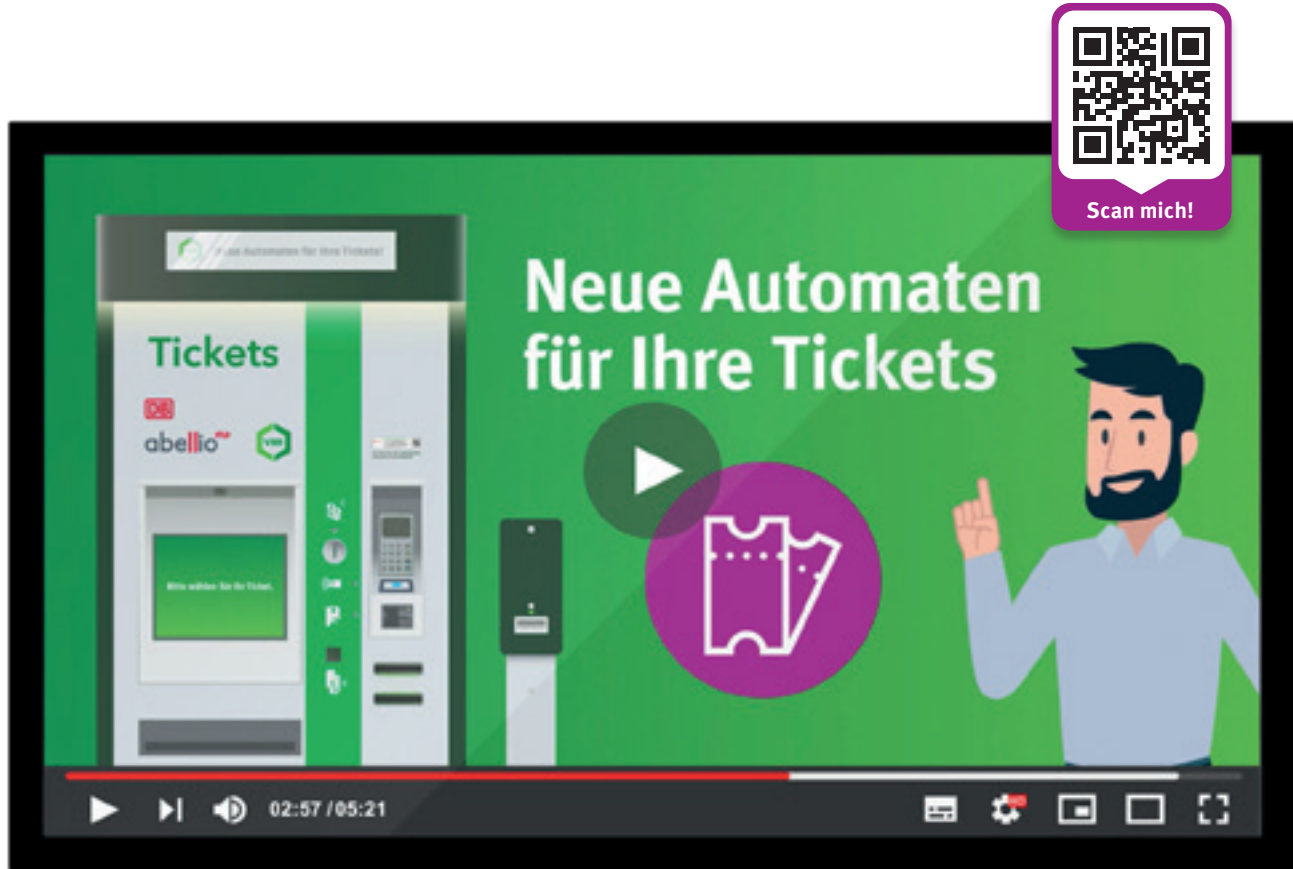
Um die Sicherheitslage im Land auch zukünftig positiv zu beeinflussen, realisiert das KCS gemeinsam mit zahlreichen Partnern und gefördert vom Land NRW weitere Projekte, die im Sicherheitsbericht NRW kurz vorgestellt werden. So investieren die Sicherheitspartner in den Ausbau der Videotechnik an Bahnhöfen und in Zügen des Regionalverkehrs, die weitere Qualifizierung von Service- und Sicherheitspersonal, in ein Pilotprojekt zu präventiven Beförderungs- und Aufenthaltsverboten im Bahnverkehr und den Einsatz von Sicherheitsteams in ganz Nordrhein-Westfalen.

Krisenmanagement in der Corona-Pandemie

Dank der guten Zusammenarbeit aller Sicherheitspartner können Fahrgäste seit Beginn der Pandemie den SPNV zuverlässig und so sicher wie möglich nutzen.

Schienerpersonen- nahverkehr

Über eineinhalb Jahre ist es inzwischen her, seit die Transdev Vertrieb GmbH den Ticketvertrieb an den Bahnhöfen und SPNV-Haltepunkten im VRR übernommen hat. Seitdem können Sie Ihre Nahverkehrstickets entweder an den grünen Ticketautomaten im VRR-Design oder direkt bei Service-mitarbeiter*innen in den Vertriebsstellen kaufen. Machen Sie sich in einem kurzen Video mit den Ticketautomaten vertraut und lernen Sie die wichtigsten Funktionen kennen!



VRR dokumentiert Leistungen im SPNV und Zustand der Stationen

Mit dem Qualitäts- und dem Stationsbericht beleuchtet der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr einmal jährlich die Situation im SPNV. Er dokumentiert die Leistungen im Regionalverkehr und den Zustand der Bahnhöfe und Haltepunkte in der Region. Beide Berichte sind für den Verbund ein wertvolles Instrument, um die Qualität des Eisenbahnverkehrs positiv zu beeinflussen und im Interesse der Fahrgäste kontinuierlich zu verbessern.

Qualitätsbericht 2020

Neben zahlreichen weiteren Parametern beleuchtet der SPNV-Qualitätsbericht 2020 beispielsweise die Pünktlichkeit der Linien. Die durchschnittliche Verspätung der Regionalverkehrszüge blieb mit einer Minute und 30 Sekunden konstant zum Vorjahr. Allerdings zeigten sich im Jahresverlauf und auch abhängig von den betroffenen Linien deutliche Unterschiede. Vor allem externe Faktoren beeinträchtigen einen verlässlichen SPNV-Betrieb – sprich: Faktoren, die die EVU nicht direkt beeinflussen können. Verspätet waren vor allem Linien, die sich Trassen mit dem Güter- oder Fernverkehr teilen, in hochbelasteten Korridoren oder über eine schlechte Infrastruktur verkehren. Und immer wieder führen auch besondere Ereignisse dazu, dass die Verspätungen im Regionalverkehr zunehmen. 2020 waren es ein Sturm im Februar und die Auswirkungen eines Lkw-Brandes auf der A40 unter Eisenbahnbrücken in Mülheim an der Ruhr. Die S-Bahnen sind nach wie vor die pünktlich-



Fahrgastzufriedenheit im Jahresmittel [Schulnoten]

Eisenbahnverkehrsunternehmen	Sitzplatzangebot	Pünktlichkeit	Fahrgastinformation im Fahrzeug (Regelbetrieb)	Fahrgastinformation im Fahrzeug (Störfall)	Sauberkeit der Züge	Zustand der technischen Fahrzeuginrichtungen	Qualität Zugbegleitpersonal	Sicherheitsempfinden tagsüber	Sicherheitsempfinden abends/nachts	Gesamtzufriedenheit
Abellio Rail NRW	1,95	2,48	1,86	2,28	2,11	2,25	1,69	1,71	2,23	2,12
National Express	1,88	2,71	1,80	2,26	2,07	2,17	1,73	1,69	2,21	2,14
Regiobahn Fahrbetriebsges.	2,21	2,50	2,12	2,62	2,14	2,23	1,86	1,76	2,25	2,20
Vias	1,80	2,85	1,68	2,33	2,10	2,02	1,71	1,81	2,55	2,23
DB Regio	2,06	2,68	1,92	2,39	2,41	2,50	1,81	1,77	2,44	2,25
Keolis Deutschland	2,15	2,57	1,86	2,29	2,37	2,63	1,78	1,84	2,36	2,28
Nordwestbahn	1,92	2,77	1,95	2,31	2,31	2,48	1,59	1,75	2,21	2,30
Mittelwert (über alle Befragungen)	1,99	2,62	1,88	2,33	2,26	2,38	1,73	1,75	2,33	2,21

Für jeden Qualitätsstandard wurde der schlechteste Wert in Rot, der beste in Grün markiert. Bei manchen Standards kommt es vor, dass sich mehrere EVU den Platz teilen.

ten Linien im VRR: Die Quote der weniger als vier Minuten verspäteten Fahrten liegt bei 91,6 Prozent. Bei den Regionalbahnen waren 89,4 Prozent aller Züge gar nicht oder nur leicht verspätet, gefolgt von den Regionalexpress-Linien mit einer Quote von 87,8 Prozent. Nicht berücksichtigt wurde hier, wenn Züge aufgrund von Baustellen verspätet fahren.

Baustellen, der Corona-Fahrplan und Personal-mangel lassen Züge ausfallen

Im Vergleich zum Vorjahr ist 2020 die Anzahl der vorhersehbaren Zugausfälle stark gestiegen. Zahlreiche Baustellen und der mit dem Land NRW abgestimmte Corona-Fahrplan beeinträchtigten den Betrieb: Statistisch fiel jede zehnte Fahrt aus. Auch der oben bereits erwähnte Sturm und fehlendes Personal beim Betreiber Abellio Rail GmbH führten zu zahlreichen Ausfäl-

len. Die Linie RB 91 war am seltensten von Zugausfällen betroffen, die Linie RB 46 am häufigsten – beide betrieben von Abellio. Seit Herbst 2020 verkehren alle Linien des Eisenbahnverkehrsunternehmens wieder stabil.

Positiv entwickelte sich die Situation bei der sogenannten Zugbildung. Bewertet wird hier, ob Züge die Sitzplätze bieten, die laut Verkehrsvertrag vorgeschrieben sind. Vor allem bei den S-Bahnen ist die Anzahl an Fahrten mit zu geringen Kapazitäten gesunken: Besonders positiv fiel die Linie S 68 auf, aber auch auf den Linien S 1, S 6, S 11, RE 6 (RRX) und RE 7 verbesserte sich die Situation. Je nach Linie wirken sich abweichende Kapazitäten sehr unterschiedlich auf die Mobilität der Reisenden aus: Bei den Linien RE 17, RE 19a und RE 57 fehlen beispielsweise nur wenige Plätze, bei anderen

Qualitätsbericht 2020

Vor allem externe Faktoren beeinträchtigten einen verlässlichen SPNV-Betrieb, also Faktoren, die die EVU nicht direkt beeinflussen können.

Linien steht bei Abweichungen hingegen nur die Hälfte der vorgesehenen Sitzplätze zur Verfügung, so z. B. bei den Linien RB 27 und RE 11 (RRX).

Sehr viele Züge waren 2020 insgesamt in einem sehr guten Zustand. Die Profitester*innen kritisierten jedoch häufig die Sauberkeit der Fahrzeuge und den Zustand der Toilettenkabinen. Vor allem Züge der Keolis Deutschland GmbH & Co. KG mit der Marke „eurobahn“ sowie der NordWestBahn GmbH fielen hierbei negativ auf.

Fahrgäste urteilen leicht besser als in Vorjahr

Wie in den Vorjahren befragte der VRR auch 2020 seine Kund*innen, wie zufrieden sie mit dem SPNV im Verbundraum sind. Die Bewertungen fielen leicht besser aus als noch im Vorjahr. Über alle Linien ergab sich eine Durchschnittsnote von 2,2 – angelehnt an das gängige Schulnotensystem. Dies entspricht einer marginalen Steigerung um 0,05 Notenpunkte. Im Jahresvergleich erhielten weniger Linien Einser-Benotungen, die Fahrgäste vergaben vor allem „gute“ Zeugnisse. Die Spanne zwischen dem beliebtesten und dem unbeliebtesten Betreiber betrug 2020 nur noch 0,18 Notenpunkte. Abellio lag in der Gunst der Fahrgäste vorne, das EVU NordWestBahn belegt wie 2019 den letzten Platz.

Stationsbericht 2020

Bereits zum 14. Mal dokumentiert der VRR mit seinem Stationsbericht den Zustand der Bahnhöfe und SPNV-Haltepunkte in der Region. Die Ergebnisse für das Jahr 2020 basieren dabei erstmals auf einem völlig neuen Bewertungssystem, das sich stärker als bisher am Bedarf der Nahverkehrskund*innen orientiert. Betrachtet wurden die Aufenthaltsqualität, die Fahrgastinformation und die Barrierefreiheit an den 294 Stationen im VRR. Bei rund 60 Prozent aller Haltepunkte fielen die Bewertungen eher negativ aus: Die VRR-Profitester*innen stuften sie als „entwicklungsbedürftig“ (159 Stationen) bzw. „nicht tolerierbar“ (15 Stationen) ein. 23 Bahnhöfe und Haltepunkte schnitten „ausgezeichnet“ ab, weitere 97 erzielten eine „ordentliche“ Gesamtbewertung.



Stationsbericht 2020

Die Ergebnisse für das Jahr 2020 basieren erstmals auf einem völlig neuen Bewertungssystem.

Die Gründe für schlechte Bewertungen variieren von Station zu Station. Vor allem die Aufenthaltsqualität ließ oftmals zu wünschen übrig. 192 Stationen waren in einem „verbesserungswürdigen“ Zustand, weitere 29 stuften die Tester*innen als „unzureichend“ ein. Vor allem Müll, Graffiti und anderweitige Verschmutzungen sowie bauliche Mängel führten zu schlechten Ergebnissen – Grund genug, warum die Stationen nach Ansicht des VRR intensiver gereinigt und instand gehalten werden sollten.

Die Fahrgastinformation bewerteten die Profitester*innen überwiegend gut. Fast 95 Prozent der Stationen erreichten zufriedenstellende bis hervorragende Ergebnisse. Im Hinblick auf die Barrierefreiheit ergibt sich ein differenziertes Bild: Zwar gelangen Reisende an 60 Prozent aller Stationen stufenfrei über Aufzüge oder Rampen zu den Bahnsteigen und in die

Fahrzeuge. Dennoch ist der Handlungsbedarf bei den verbleibenden 40 Prozent der SPNV-Haltepunkte erhöht oder sogar sehr hoch.

Um die Situation vor Ort im Interesse der Fahrgäste zu verbessern, weist der VRR mit dem Stationsbericht auf Mängel an den Stationen hin, zeigt auf, wo Handlungsbedarf besteht, und fördert so den Dialog mit den Infrastrukturbetreibern. Außerdem unterstützt er als Zuwendungsgeber und Bewilligungsbehörde die Modernisierung von Haltepunkten und Stationen und fördert entsprechende Bauvorhaben – oftmals mit besonderem Fokus auf den barrierefreien Ausbau.

Fahrgastzufriedenheit steigt

Wie Fahrgäste die Situation vor Ort einschätzen, war auch im Jahr 2020 Gegenstand von Fahrgastbefragungen. Im Vergleich zum Vorjahr waren die Nahverkehrskund*innen zufriedener und vergaben leicht bessere Noten: Den Zustand der Stationen bewerteten sie im Durchschnitt mit einer 2,77, was einem leichten Anstieg um 0,03 Notenpunkte entspricht. Auch die Fahrgastinformation an den Bahnsteigen im Störfall bewerteten sie zwar durchschnittlich um 0,04 Notenpunkte besser als im Vorjahr, allerdings liegen die Werte mit einer 3,14 trotzdem nur auf einem befriedigenden Niveau. Auch hier besteht folglich weiterhin Verbesserungspotenzial.

Profitester*innen nehmen Beleuchtung und Bahnhofsgebäude unter die Lupe

Erneut nahmen die Profitester*innen die Beleuchtung an ausgewählten Stationen in den Fokus, denn sie hilft, Gefahren vorzubeugen und das Sicherheitsempfinden vor Ort zu stärken. Speziell in den Wintermonaten ist dies entscheidend, wenn die Tage kürzer sind und die Sonne weniger scheint. Denn dann erhöht sich durch eine unzureichende Beleuchtung das Unfallrisiko und „Angsträume“ können entstehen, also Bereiche, die ohne Licht nicht gut eingesehen werden können.

113 mittelgroße und kleine Bahnhöfe schauten sich die Prüfer*innen in den dunklen Monaten November und Dezember 2020 an. Zwar gab es an 76

SPNV-Haltepunkten defekte Leuchten, allerdings meist nur wenige, in der Regel verteilt über die gesamte Station, sodass die Beleuchtung insgesamt ausreichend war. An 16 Stationen sorgten alte Wetterschutzhäuschen aus Beton für schlecht einsehbare Bahnsteigbereiche. Diese sollten zukünftig im Zuge von Bahnsteigmodernisierungen durch verglaste und somit transparente Wetterschutzvorrichtungen ausgetauscht werden.

Auch die Bahnhofsgebäude nahmen die Profitester*innen unter die Lupe. 31 waren 2020 Eigentum der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, 13 gehörten den jeweiligen Kommunen, zwei waren Bestandteil des Bundeseisenbahnvermögens und 68 Eigentum von Dritten. Folglich ist inzwischen die Mehrzahl der Bahnhofsgebäude in Privatbesitz. An 97 Stationen wurden die Gebäude im Berichtsjahr verkehrlich, kommerziell oder privat genutzt – dies entspricht 85 Prozent aller Bahnhofsimmobilien im VRR. In 51 Fällen und damit bei rund 45 Prozent der Stationen gelangten SPNV-Fahrgäste durch die Bahnhofsgebäude zu den Bahnsteigen.



Fahrplanwechsel im Dezember 2020

Mit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 kam es im VRR-Gebiet zu einigen Neuerungen im Schienenpersonennahverkehr. Die S-Bahn-Linie S 28 wurde bis zum Wuppertaler Hauptbahnhof verlängert. Außerdem gingen auf zwei Linien neue, moderne Fahrzeuge an den Start: National Express übernahm mit neuen RRX-Zügen den Betrieb der Linie RE 4 und DB Regio setzt seither auf der Regionalbahn RB 33 neue Fahrzeuge vom Typ Coradia Continental von Alstom ein. Darüber hinaus wurden die Nachtverkehre am Wochenende auf einigen Linien erweitert und tagsüber profitieren insbesondere Berufspendler*innen von zusätzlichen Fahrten.

Verlängerung der Regiobahn-Linie S 28

Die S-Bahn-Linie S 28 wurde mit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2020 vom östlichen Endpunkt Mettmann Stadtwald bis zum Wuppertaler Hbf verlängert. Bis zur vollständigen Elektrifizierung der Strecke setzt die Regiobahn dieselbetriebene Fahrzeuge vom Typ Integral ein. Die Fahrzeuge verfügen über mehr Sitzplätze als die zuvor eingesetzten Einfachtraktionen, bieten die notwendige Beschleunigung, um im S-Bahn-Verkehr mitfahren zu können, und entsprechen mit ihrer Einstiegshöhe von 76 Zentimetern bereits der künftigen Bahnsteighöhe an den Regiobahn-Haltestellen. Außerdem entspricht die Ausstattung den Anforderungen an einen zeitgemäßen, hohen Reisekomfort – von der Klimaanlage bis hin zu den Toiletten.

Um die S 28 auf dem neuen Streckenabschnitt in Betrieb nehmen zu können, waren umfangreiche Arbeiten an der Infrastruktur notwendig. Ab Mettmann Stadtwald bis Dornap-Hahnenfurth wurde die bereits vorhandene Strecke zweigleisig auf der bestehenden Trasse erneuert und anschließend entlang der B7 komplett neu errichtet. Vor Wuppertal-Vohwinkel erreicht der neue Streckenabschnitt dann die vorhandene Stre-



cke von Wuppertal nach Essen. Mit Wuppertal-Hahnenfurth/Düssel wurde auch ein zusätzlicher Haltepunkt auf dem neuen Teilstück errichtet. Im Wuppertaler Stadtgebiet bedient die Linie S 28 die Halte in Vohwinkel, am Zoo, in Steinbeck und am Hauptbahnhof. Der Streckenabschnitt Mettmann – Wuppertal wird seither montags bis freitags in einem angenäherten 20/40-Minutentakt sowie samstags und sonntags nahezu im 30-Minuten-Takt angefahren. Nach derzeitigem Stand soll die Linie zum Fahrplanwechsel 2026 dann elektrisch betrieben werden.

National Express startet auf der Linie RE 4; mehr Sitzplätze für die RB 33

Die letzten von insgesamt 84 RRX-Fahrzeugen sind mit dem Fahrplanwechsel auf der Strecke zwischen

Dortmund und Aachen an den Start gegangen. National Express hat hier die Linie RE 4 übernommen, die seitdem u. a. auch in Wetter (Ruhr) hält. Durch den Einsatz der neuen Fahrzeuge beschleunigt sich die Fahrzeit zwischen Düsseldorf und Aachen Hbf.

Seit Dezember 2018 sind RRX-Fahrzeuge schon auf den Linien RE 11 (RRX), RE 5 (RRX), RE 6 (RRX) und RE 1 (RRX) sukzessive in Betrieb gegangen. Die Fahrzeuge vom Typ Desiro HC verkehren im typischen RRX-Design und verfügen in Doppeltraktion über 800 Sitzplätze.

Bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wurde die Regionalbahn RB 33 über Duisburg Hbf hinaus bis Essen Hbf verlängert. Die Linie fährt aus Aachen Hbf kommend täglich bis ca. 23 Uhr bis zum Essener Hauptbahnhof. Seit dem Jahresende 2020 kommen nun Neufahrzeuge vom Typ Coradia Continental von Alstom zum Einsatz, die etwa 60 Sitzplätze mehr als die bisherigen Züge bieten und auch den Halt in Essen West ermöglichen.

Um das SPNV-Angebot darüber hinaus zu stärken, erweiterte der VRR zum Fahrplanwechsel auf den Linien RE 3, RE 42, RB 39, RB 48 und S 11 seine Leistungen im Spätverkehr. Gleichzeitig verstärkte der Verbund auf den Linien RE 14 und S 68 die Leistungen für Pendler*innen.

Fahrplanwechsel 2020

Auf dem RE 4 und der RB 33 nahmen neue, moderne Fahrzeuge den Betrieb auf.



Scan mich!

RRX-Vorlaufbetrieb erfolgreich umgesetzt

Im Dezember 2020 übernahm National Express zum Fahrplanwechsel den Betrieb auf der Linie RE 4. Mit ihr sind nun alle 84 neuen Fahrzeuge des Rhein-Ruhr-Express (RRX) auf insgesamt fünf Linien im SPNV in NRW unterwegs und sorgen für mehr Leistung und besseren Komfort.

Der RRX ist eines der größten Mobilitätsprojekte Nordrhein-Westfalens. Auf dem langen Weg hin zum zukünftigen RRX-Mobilitätskonzept wurden seit dem Projektstart 2006 bereits viele wichtige Meilensteine erreicht, von dessen Auswirkungen die Fahrgäste im Verbundgebiet bereits heute profitieren. Denn mit Betriebsaufnahme der neuen Fahrzeuge verkehren die Linien RE 11 (RRX), RE 1 (RRX), RE 5 (RRX), RE 6 (RRX) und RE 4 heute wesentlich pünktlicher als zuvor. Dies liegt insbesondere an den innovativen Triebwagen, die dank der energiesparenden Leichtbauweise im Vergleich zu den vormals von der Deutschen Bahn eingesetzten Lok-Wagen-Garnituren erheblich besser beschleunigen. Aufbauende Verspätungen können im weiteren Linienverlauf zügig wieder eingefahren werden. Die RRX-Fahrzeuge sind weitestgehend barrierefrei. Durch breitere Türen in Kombination mit einem niveaugleichen Zugang an 76 Zentimeter hohen Bahnsteigen wurde der Fahrgastwechsel beschleunigt und auch mobilitätseingeschränkte Personen können barrierefrei ein- und aussteigen und sich im Niederflurbereich der Fahrzeuge bewegen.

In Doppeltraktion bietet der RRX mit 800 Sitzplätzen deutlich mehr Kapazitäten als die Nahverkehrszüge, die vormals auf den betreffenden RE-Linien unterwegs

waren. Und auch der Komfort hat sich verbessert. Die Züge verfügen über bequeme Sitze mit Leselampen und Steckdosen. Damit Reisende über ihr Smartphone, Tablet oder Laptop problemlos auf das Internet und digitale Services zugreifen können, sind die Züge mit einem verbesserten Mobilfunkempfang und freiem WLAN ausgerüstet. Über moderne visuelle und akustische Fahrgastinformationssysteme können sich Reisende in Echtzeit rund um ihre Fahrt informieren: beispielsweise über die





Scan mich!



nächsten Haltepunkte, den Start- und Zielbahnhof, Anschlüsse oder eventuelle Störungen im Betrieb. Die Innenräume sind transparent, übersichtlich und mit einem modernen Videoüberwachungssystem ausgestattet. Zudem ermöglichen die neuen Fahrzeuge einen energiesparenden und geräuscharmen Fahrbetrieb. Die Aufnahme des sogenannten RRX-Vorlaufbetriebs startete im Dezember 2018 mit der Linie RE 11 (RRX) und konnte zum Jahresende 2020 mit der Linie RE 4 zwischen Aachen und Dortmund vollstän-

dig abgeschlossen werden. Im Verbundgebiet betreibt Abellio Rail GmbH nun die Linien RE 11 (RRX) und RE 1 (RRX), National Express Rail GmbH die Linien RE 5 (RRX), RE 6 (RRX) und RE 4. Im vollen Gange befindet sich allerdings noch der Ausbau der Infrastruktur. Damit der RRX zwischen Köln und Dortmund zukünftig im angestrebten 15-Minuten-Takt im Regelbetrieb unterwegs sein kann, müssen die Schienenwege weiter um- und ausgebaut werden. Einige Arbeiten konnten bereits abgeschlossen werden, dennoch bleibt in den kommenden Jahren noch sehr viel zu tun. Einen Schwerpunkt bilden dabei u. a. die Baumaßnahmen im Raum Leverkusen.

Voraussichtlich bis zum Jahr 2025 sollen die Modernisierungsarbeiten an den insgesamt 53 Bahnhöfen und Stationen in NRW abgeschlossen sein. Nach der Inbetriebnahme aller RRX-Züge sowie dem erfolgreichen Ausbau der Schieneninfrastruktur und der Bahnhöfe kann der RRX in den Regelbetrieb übergehen. Dann werden sieben Linien die Metropolen des Landes miteinander verknüpfen – und dank der Haltepunkte einiger Linien in Koblenz und Kassel auch über die Grenze von NRW hinaus.

Batterieelektrische Züge für das Niederrhein-Münsterland-Netz

In den Jahren 2025 bis 2028 laufen die derzeitigen Verkehrsverträge für diverse mit Dieselfahrzeugen betriebene SPNV-Linien am Niederrhein und im westlichen Münsterland aus. Um das sogenannte Niederrhein-Münsterland-Netz auf lokal emissionsfreie Triebzüge umstellen und Fahrgästen zusätzliche Kapazitäten bieten zu können, beschafft der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr gemeinsam mit dem Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) 63 batterieelektrische Fahrzeuge der Firma CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A.) mit Sitz im spanischen Beasain. Das Unternehmen setzte sich in einem europaweiten Vergabeverfahren mit dem wirtschaftlichsten Angebot für die Produktion, Lieferung, Instandhaltung und den Energieverbrauch der Fahrzeuge über ihren gesamten Lebenszyklus von rund 30 Jahren durch. Nach den entsprechenden Beschlüssen durch die politischen Gremien von VRR und NWL wurde Anfang Juli 2021 der Zuschlag erteilt.

Die Ausschreibung erfolgte nach dem bewährten NRW-RRX-Modell, nach dem die Fahrzeuge für das Niederrhein-Münsterland-Netz getrennt von den Betriebsleistungen vergeben werden. CAF wird die Züge nicht nur produzieren, sondern ist auch für rund 30 Jahre für die Instandhaltung

und Verfügbarkeit und damit für einen reibungslosen SPNV-Betrieb verantwortlich. Die Fahrzeuge vom Typ Civity BEMU werden in zwei Größen mit 120 bzw. 160 Sitzplätzen geliefert, was deutliche Kapazitätssteigerungen auf vielen Linien des Niederrhein-Münsterland-Netzes ermöglicht. Bei den Zügen handelt es sich um bat-

Designentwurf



terielektrische Fahrzeuge, also klassische elektrische Fahrzeuge, die zusätzlich mit Batterien ausgestattet sind, um die nicht elektrifizierten Streckenabschnitte zu überbrücken. Die Batterien können über die Oberleitungen der jeweiligen Strecken aufgeladen werden.

Moderne SPNV-Fahrzeuge mit hochwertiger Ausstattung

VRR und NWL legten bei der Beschaffung der Züge viel Wert auf die Qualität von Technik und Ausstattung, um den Reisekomfort für Fahrgäste zu verbessern. So verfügen die Fahrzeuge über großzügige Einstiegsbereiche, um einen zügigen Fahrgastwechsel zu gewährleisten. Die Sitze sind gepolstert, in Reihe und vis-à-vis angeordnet und mit einem größeren Abstand zueinander verbaut, so wie Fahrgäste es heute bereits von den RRX-Fahrzeugen oder den neuen S-Bahnen gewohnt sind. Die räumlich getrennten Mehrzweckbereiche sind großzügig gestaltet, können an 76 Zentimeter hohen Bahnsteigen niveaugleich erreicht werden und bieten ausreichend Platz für Reisende beispielsweise mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen oder Fahrrad. Klapptische, Steckdosen zum Laden von Laptops, Smartphones oder Tablets und ein für Fahrgäste kostenloses WLAN-Netz erleichtern insbesondere Pendler*innen das Arbeiten während der Fahrt.

Optimierte Kosten über den gesamten Lebenszyklus der Züge

Die Ausschreibung der Fahrzeuge für das Niederrhein-Münsterland-Netz starteten VRR und NWL bereits im Jahr 2018. In mehreren Verhandlungsrunden brachten alle am Verfahren beteiligten Fahrzeughersteller zahlreiche Optimierungsvorschläge ein. So konnte nicht nur das Verfahren erfolgreich durchgeführt, sondern auch qualitativ hochwertige Fahrzeuge beschafft und ein ausgewogenes Vertragswerk geschaffen werden. Das besondere Ausschreibungsmodell motivierte die Hersteller, wartungsfreundliche und energieeffiziente Züge zu konstruieren bzw. weiterzuentwickeln. Denn nicht allein der Fahrzeugkaufpreis



Designentwurf



ist in einem solchen Verfahren maßgeblich, sondern die Gesamtkosten der Fahrzeuge über ihren gesamten Lebenszyklus, also auch die Kosten für Wartung, Instandhaltung und Energie. Das heißt, dass sich Hersteller nicht zwangsläufig mit dem günstigsten Fahrzeug am Verfahren beteiligten, sondern mit einem, das in der reinen Anschaffung ggf. zwar teurer, hinsichtlich Wartung, Instandhaltung und Energieeffizienz aber vorteilhaft ist.

Mit dem Einsatz der elektrischen Fahrzeuge sinkt der Anteil an Zugkilometern, die im VRR-Gebiet mit Dieselfahrzeugen geleistet werden, auf unter zehn Prozent. Wenn alle Neufahrzeuge 2028 ihren Betrieb aufgenommen haben, **vermeidet** dies lokal rund **24.000 Tonnen CO₂-Emissionen im Jahr**. Auch die Feinstaub- und Stickoxidbelastungen sinken und der Lärm wird reduziert, denn die Elektrotriebwagen sind deutlich leiser unterwegs als Züge mit Dieselantrieb.



Wissenswertes zum Niederrhein-Münsterland-Netz

Das Niederrhein-Münsterland-Netz umfasst sieben SPNV-Linien und jährliche Verkehrsleistungen von über sechs Millionen Zugkilometern:

- RE 10: Kleve – Geldern – Krefeld – Düsseldorf
- RE 14: Essen – Bottrop – Dorsten – Borken/ Coesfeld
- RE 44: Kamp-Lintfort – Moers – Duisburg – Oberhausen – Bottrop
- RB 31: Xanten – Moers – Duisburg
- RB 36: Oberhausen – Duisburg-Ruhrort
- RB 41: Geldern – Krefeld – Neuss
- RB 43: Dortmund – Herne – Dorsten

Die Linien RE 44, RB 31 und RB 36 werden im Dezember 2025 mit neuen BEMU-Fahrzeugen den Betrieb aufnehmen, die übrigen Linien folgen sukzessive bis Dezember 2028. Die Verkehrsleistungen der sieben Linien werden nach dem NRW-RRX-Modell in einem separaten Ausschreibungsverfahren vergeben.

Designentwurf



Die Vergabe der Fahrzeugbeschaffung und -instandhaltung ist ein erster wichtiger Meilenstein im Gesamtprojekt des Niederrhein-Münsterland-Netzes. Hinter dem Netz steht eine verkehrliche Gesamtkonzeption, die vier wesentliche Ziele umfasst:

- ① Reduzierung von CO₂- und Feinstaub-Emissionen
- ② Anpassung der Kapazitäten an die gestiegene Nachfrage
- ③ Verbesserung der Betriebsstabilität
- ④ Anbindung von Kamp-Lintfort an den SPNV

Die weiteren Bausteine verfolgt der VRR gemeinsam mit den beteiligten Partnern – der DB Netz AG, der DB Station&Service AG, der Niederrheinbahn GmbH und dem Land NRW –, um das Streckennetz insgesamt neu auszurichten. So muss beispielsweise die Infrastruktur ausgebaut werden, damit die neuen, längeren Fahrzeuge an allen Stationen halten und im Streckennetz aufgeladen werden können. Hierzu wird die Stellwerkstechnik modernisiert, Bahnsteige verlängert und erhöht, eine Oberleitungs-Insel in Kleve errichtet und Abstellanlagen erweitert und ertüchtigt.

Um der überdurchschnittlich stark gestiegenen Fahrgastnachfrage, insbesondere auf den Linien RE 10 und RB 31, gerecht zu werden, weitet der VRR mit den neuen, längeren Zügen die Sitzplatzkapazitäten aus und schafft mit der Linie RB 41 eine zusätzliche Linie zwischen Geldern, Krefeld und Neuss. Aktuell wird zudem die Strecke der Niederrheinbahn von Rheinkamp bis nach Kamp-Lintfort vollständig für den SPNV reaktiviert, sodass zukünftig auch der Hochschulstandort Kamp-Lintfort an den Regionalverkehr angebunden wird.



VRR reaktiviert und elektrifiziert weitere SPNV-Strecken

Im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr mit den urbanen Ballungszentren und den ländlichen Regionen in der Peripherie pendeln zahlreiche Menschen aus dem Umland in die Großstädte – berufsbedingt, zum Ausbildungsplatz, zu den Universitäten oder in der Freizeit. Das Verkehrsaufkommen in den Zentren ist entsprechend hoch. Um die Mobilität in der Region zu sichern, weitere Verkehre von Straßen und Autobahnen auf die Schiene zu verlagern und die Klimabilanz des Öffentlichen Verkehrs weiter zu verbessern, reaktiviert der VRR stillgelegte SPNV-Strecken und elektrifiziert Linien, die heute noch mit Dieselfahrzeugen betrieben werden.

Reaktivierung von SPNV-Verbindungen

Aktuell reaktiviert der VRR drei Verbindungen, um weitere Gebiete an den SPNV anzubinden und möglichst viele Fahrgäste schneller und ohne Umstieg von A nach B zu bringen. Mit der Niederrheinbahn wird Kamp-Lintfort, die drittgrößte deutsche Stadt ohne eigenen Schienenanschluss, von Duisburg über Moers in das SPNV-Netz im VRR eingebunden. Hierzu muss auf der zehn Kilometer langen Strecke die zum Teil 100 Jahre alte Infrastruktur und Technik erneuert und erweitert werden. In Moers-Repelen, Kamp-Lintfort Süd und Kamp-Lintfort werden drei Haltepunkte errichtet. Außerdem wird in Rheinkamp ein modernes Stellwerk gebaut – nach den ursprünglichen Planungen der Deutschen Bahn bis zum Jahr 2035. Da das Land NRW das Bauwerk nun aber mit rund zwölf Millionen Euro fördert und sich auch die Niederrheinbahn GmbH mit weiteren 2,5 Millionen Euro beteiligt, kann das Stellwerk



neun Jahre früher realisiert werden. Derzeit laufen die Planungen, die vom Land NRW gefördert werden. Insgesamt investiert die Niederrheinbahn GmbH in die Streckensanierung rund 19,5 Millionen Euro.

Auch diese Investition wird im besonderen Landesinteresse gefördert. Einen ersten Eindruck von dem zukünftigen SPNV-Betrieb konnten Nahverkehrskund*innen im Jahr 2020 während der Landesgartenschau in Kamp-Lintfort gewinnen: Von Mai bis Oktober konnten sie an Wochenenden und Feiertagen mit der Regionalbahn RB 31 ab Duisburg über Moers bis zum Haltepunkt Kamp-Lintfort Süd fahren. Voraussichtlich ab Mitte 2026 wird die Strecke dann regulär an den SPNV angebunden und über das heutige Landesgartenschau-Gelände hinaus mit dem Haltepunkt Kamp-Lintfort Süd bis zum künftigen Endpunkt Kamp-Lintfort Mitte verlängert. Nach Kamp-Lintfort verkehrt dann stündlich die über Moers hinaus verlängerte Linie RE 44.

Auch die Hertener Bahn wird in den nächsten Jahren vollständig in Betrieb gehen. Seit Mitte September 2020 verkehrt die S-Bahn-Linie S 9 bereits auf dem neuen Linienast von Bottrop über Gladbeck West nach Recklinghausen – der erste Teilschritt des Vorhabens. Vorerst bleibt es allerdings bei einer Verbindung ohne Zwischenstationen. In den nächsten Jahren sind dann Halte in Gelsenkirchen-Buer Nord, Hertener und Hertener-Westerholt vorgesehen, wodurch Hertener erstmals seit Anfang der 1980er Jahre wieder direkt an den SPNV angeschlossen wird. Die Deutsche Bahn strebt derzeit an, die Station Hertener bereits Anfang oder ggf. im Laufe des Jahres 2022 in Betrieb zu nehmen. Der VRR meldet die Trassen bereits vorsorglich für den gesamten Jahresfahrplan 2021/2022 an, sodass ein betrieblicher Halt auch unterjährig umgesetzt werden kann.

Seit Jahren gibt es Bestrebungen, die Strecke zwischen Duisburg Hbf und Düsseldorf Hbf im Streckenabschnitt Duisburg-Wedau – Düsseldorf-Rath für den Schienenpersonennahverkehr zu reaktivieren. Die Städte Duisburg, Düsseldorf und Ratingen, der Kreis Mettmann sowie der VRR hatten sich als Kooperationspartner zur Erstellung und Finanzierung einer Machbarkeitsstudie zur sogenannten Ratinger Weststrecke

zusammengeschlossen. Nach Ansicht der Gutachter*innen lohnt es sich, die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen zur Reaktivierung der Strecke umzusetzen, denn das Vorhaben ist baulich machbar und finanzierbar. Auch ein späterer Betrieb mit SPNV-Fahrzeugen ist volkswirtschaftlich sinnvoll. Die Reaktivierung der Ratinger Weststrecke ist nicht nur verkehrlich sinnvoll, sondern kann auch einen wesentlichen Beitrag leisten, weitere Verkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Aktuell erfolgen Abstimmungen mit allen beteiligten Partnern, um mit den nächsten Planungsstufen zeitnah beginnen zu können. Das NRW-Verkehrsministerium fördert die aktuellen Planungen zur Ratinger Weststrecke mit sieben Millionen Euro – und zwar aus einem Fördertopf für „Vorratsplanung“ mit einem Gesamtvolumen von 22,5 Millionen Euro. Die Ratinger Weststrecke ist mit einem Anteil von einem Drittel an der Gesamtfördersumme somit das höchstgeförderte Projekt.

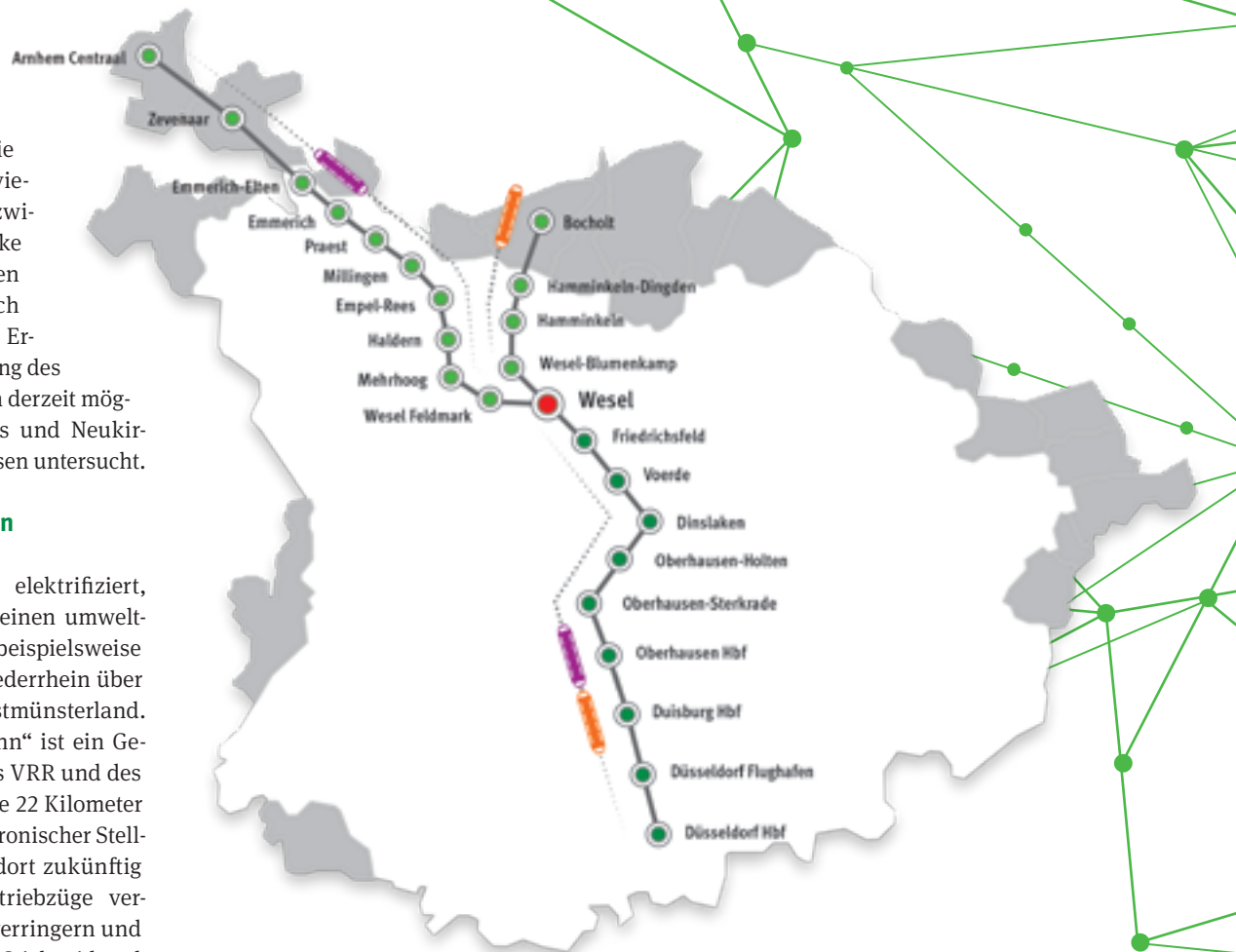


Darüber hinaus starteten Ende 2020 die Untersuchungen zur möglichen Reaktivierung der Walsumbahn auf der Strecke zwischen Oberhausen und Wesel. Die Strecke verläuft von Norden kommend ab Spellen über Möllen, Walsum und Hamborn nach Oberhausen Hbf. Der VRR erwartet die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie Anfang des vierten Quartals 2021. Weiterhin werden derzeit mögliche Reaktivierungen zwischen Moers und Neukirchen-Vluyn sowie Kaarster See und Viersen untersucht.

Elektrifizierung von SPNV-Strecken

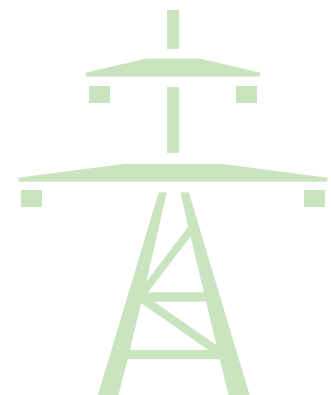
Zwei Dieselstrecken werden derzeit elektrifiziert, um die dort verkehrenden Linien auf einen umweltfreundlichen Betrieb umzustellen – so beispielsweise die Verbindung zwischen Wesel am Niederrhein über Hamminkeln bis nach Bocholt im Westmünsterland. Die Elektrifizierung der „Bocholter Bahn“ ist ein Gemeinschaftsprojekt der DB Netz AG, des VRR und des NWL. Bis Ende des Jahres 2021 wird die 22 Kilometer lange Strecke elektrifiziert und mit elektronischer Stellwerkstechnik ausgerüstet. So können dort zukünftig moderne, umweltfreundliche Elektrotriebzüge verkehren, was die CO₂-Emissionen lokal verringern und auch die Belastungen durch Feinstaub, Stickoxid und Lärm wesentlich reduzieren wird. Zudem profitieren Fahrgäste auch von verbesserten Verkehrsleistungen, denn der RE 19 wird nach dem Umbau der Strecke über Wesel hinaus bis nach Hamminkeln und Bocholt fahren und so eine neue Direktverbindung zwischen Düsseldorf und dem Ruhrgebiet bis ins westliche Münsterland schaffen. Hierzu werden die beiden Zugteile des Rhein-IJssel-Express in Wesel getrennt: Einer fährt wie bisher weiter über Emmerich bis Arnhem in den Niederlanden, der andere steuert Hamminkeln und Bocholt an – und das mit deutlich größeren Sitzplatzkapazitäten als bisher.

Ursprünglich war geplant, die Linie S 28 zum Start der neuen S-Bahn Rhein-Ruhr im Dezember 2019 vom bisherigen Endhaltepunkt Mettmann Stadtwald bis zum Wuppertaler Hauptbahnhof zu verlä-



Der RE 19 wird nach der Elektrifizierung der Strecke ab Dezember 2021 über Wesel hinaus bis Bocholt fahren und so eine neue Direktverbindung zwischen Düsseldorf und dem Ruhrgebiet bis ins westliche Münsterland schaffen.

gern und die gesamte Strecke zu elektrifizieren. Hier kam es jedoch zu Verzögerungen: einerseits wegen nicht abgeschlossener Plangenehmigungsverfahren, andererseits musste die Regiobahn das Ausschreibungsverfahren zum Bau der Oberleitungsanlage aus wirtschaftlichen Gründen aufheben und ein neues Verfahren starten. Inzwischen wurde die Strecke von Mettmann Stadtwald bis Wuppertal-Dornap ausgebaut und der Betrieb auf dem neuen Streckenabschnitt mit Dieselfahrzeugen aufgenommen. Wann ein elektrischer Betrieb der Linie S 28 möglich sein wird, ist derzeit noch nicht absehbar.



SPNV-Vertrieb: Rückblick auf eineinhalb Jahre mit neuem Dienstleister

Über eineinhalb Jahre ist es inzwischen her, seitdem die Transdev Vertrieb GmbH (Transdev) den Verkauf von Nahverkehrstickets im Namen von Abellio an den Bahnhöfen und SPNV-Haltepunkten in der Region übernommen hat. Seitdem können Nahverkehrskund*innen ihre Fahrscheine für Bus und Bahn entweder an den neuen Ticketautomaten oder direkt bei den Servicemitarbeitenden in den Vertriebsstellen des Unternehmens erwerben – gut zu erkennen an dem markanten grünen VRR-Design. Ein willkommener Anlass, um auf die ersten Erfahrungen mit neuem SPNV-Vertrieb zurückzuschauen.

Bis Ende 2019 verkaufte die Deutsche Bahn im Rahmen eines langjährigen Vertriebsvertrags mit dem VRR Nahverkehrstickets an den SPNV-Stationen in der Region. Das Auslaufen dieses Vertrags hat der Verbund genutzt, um den Vertrieb neu zu gestalten und im Rahmen eines europaweiten Wettbewerbsverfahrens neu auszuschreiben.

Für den Vertrieb von Nahverkehrstickets gilt das Gleiche wie für den ÖPNV insgesamt: Er wird zum großen Teil aus Steuergeldern finanziert, weshalb in einem neuen Vertrag die Wirtschaftlichkeit wesentlich verbessert werden sollte. Der SPNV als Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge muss zwar Vertriebskanäle und Standorte gewährleisten, die nicht zwangsläufig wirtschaftlich sind. Trotzdem war es dem VRR besonders wichtig, den Vertrieb im neuen Vertrag so effizient wie möglich zu gestalten. Denn die finanziellen Mittel sind begrenzt. Geld, das im SPNV-Vertrieb durch eine verbesserte Wirtschaftlichkeit eingespart wird, kann der VRR zum Nutzen aller Fahrgäste in zusätzliche SPNV-Leistun-

gen investieren. Aus diesem Grund wurden einige Automaten- und Vertriebsstellenstandorte aufgegeben – und zwar dort, wo die Einnahmen durch Ticketverkäufe noch nicht einmal die Unterhaltungskosten sichern. So können Nahverkehrskund*innen heute zwar beispielsweise an jeder Station im VRR ein Ticket am Automaten kaufen, nur nicht mehr zwangsläufig an mehreren Stellen pro Station. Bei hoher Nachfrage oder auch an Stationen, an denen vormals gar kein Ticketkauf möglich war, hat der VRR den Vertrieb hingegen ausgeweitet – eine für die Fahrgäste insgesamt positive Entwicklung.

Rund 450 Ticketautomaten im VRR-Design

Im März 2017 erhielt Transdev den Zuschlag und übernahm im Dezember 2019 den Ticketvertrieb in den Bahnhöfen und an den SPNV-Haltepunkten. Seitdem können Reisende an rund 450 grünen Ticketautomaten, in 21 Vertriebsstellen und derzeit 20 Agenturen Nahverkehrstickets erwerben.



Die neuen Ticketautomaten sind kundenfreundlich gestaltet und bieten im Vergleich zu den alten DB-Automaten zusätzliche nützliche Funktionen. Anfangs kam es jedoch bei einzelnen Geräten zu Störungen, manche waren nicht zu bedienen, bei anderen funktionierte die Onlineanbindung nicht korrekt und zum Teil konnten Fahrgäste nicht alle Zahlungsmittel einsetzen. Inzwischen hat sich jedoch die sogenannte Verfügbarkeit der Ticketautomaten – also der reibungslose Betrieb aller Funktionen – wesentlich verbessert und liegt inzwischen bei ca. 98 Prozent.

Fahrgäste profitieren bei den neuen Ticketautomaten von einer verbesserten Menüstruktur. Sie gelangen in der Regel mit drei Klicks zu ihrem Fahrschein, entweder durch die Eingabe von Start und Ziel oder die unmittelbare Auswahl des gewünschten Tickets. Und auch das Bezahlen ist komfortabel organisiert. Nahverkehrskund*innen können flexibel entscheiden, wie sie die Kosten für ihr Ticket begleichen möchten: bar, per Giro- oder Kreditkarte oder kontaktlos mittels NFC-Technik. Ein zusätzliches Farbdisplay oben am Ticketautomaten informiert über aktuelle Abfahrtszeiten am jeweiligen Bahnhof sowie Angebote und Services rund um den Öffentlichen Personennahverkehr.

Persönlicher Ticketkauf in Vertriebsstellen

An 21 Stationen mit einer großen Fahrgastnachfrage betreibt Transdev eigene Vertriebsstellen, in denen Fahrgäste sämtliche Anliegen direkt mit Servicemitarbeiter*innen klären können. Erste Untersuchungen mit Testkund*innen zeigen, dass sich insbesondere die Wartezeiten positiv entwickelt haben: Durchschnittlich warteten Fahrgäste etwa 100 Sekunden auf den Kontakt zum Transdev-Personal. Die erfreulichen Werte stehen aber besonders unter dem Einfluss der Corona-Pandemie. Weniger erfreulich war das recht lückenhafte Wissen des Servicepersonals im Hinblick auf den VRR-Tarif und das Ticketangebot des Verbundes. Die Qualität der Vertriebsdienstleistungen war in Wuppertal-Oberbarmen am besten, in Grevenbroich hingegen am schlechtesten. Transdev muss hier dringend durch Schulung des Personals nachbessern, um



den Fahrgästen eine optimale Servicequalität bieten zu können. Eine solche Entwicklung war über die Jahre auch bei der Deutschen Bahn erkennbar.

Zufriedenstellender Start mit erkennbarem Trend zum Onlinekauf

Insgesamt verlief die erste Zeit mit dem neuen Vertriebsdienstleister zufriedenstellend. Vor allem die neuen Ticketautomaten wurden von den Kund*innen häufig genutzt – und das trotz neuer Technik und einer reduzierten Anzahl an Geräten. Die Umsätze dieses mit Abstand stärksten Vertriebskanals lagen auf einem Niveau mit den Vorjahreswerten der DB – bereinigt um die Auswirkungen der Corona-Pandemie. Deutliche Umsatzeinbußen gab es in den personenbedienten Vertriebsstellen. Das lag beispielsweise daran, dass Fahrgäste die neuen Transdev-Standorte erst ausfindig machen mussten, abseits der vormals bekannten DB-Reisezentren und DB-Vertriebsstellen. Hinzu kam, dass Kund*innen in den Reisezentren der DB abgewiesen und anfangs nicht auf die Vertriebsstellen von Transdev, sondern von kommunalen Verkehrsunternehmen hingewiesen wurden. Und nicht zuletzt sorgt auch Corona für ein Umdenken bei den Fahrgästen: Nahverkehrstickets werden immer häufiger online gekauft, was vor dem Hintergrund der Pandemie auch sinnvoll ist. Denn so können persönliche Kontakte vermieden und Hygieneregeln eingehalten werden.



ÖPNV-Investitionen

Wer sich eingehend über die Investitionsförderung im ÖPNV informieren möchte, kann dies in einer neu aufgelegten VRR-Broschüre tun. Seit dem Frühjahr 2021 gibt sie einen Überblick über die Fördermöglichkeiten nach § 12 und § 13 ÖPNVG NRW, informiert über das Förderwesen und rechtliche Rahmenbedingungen und stellt ausgewählte Projekte und Förderschwerpunkte vor. Außerdem finden Sie auf den letzten Seiten der Broschüre direkt die richtigen VRR-Ansprechpartner*innen für Ihr Fördervorhaben.



333,42 Millionen Euro für einen besseren Nahverkehr

Für einen attraktiven Öffentlichen Personennahverkehr sind neben einem modernen und ausreichend dimensionierten Netz auch moderne Infrastruktureinrichtungen und zukunftsfähige Mobilitätskonzepte nötig. Der VRR unterstützt Verkehrsunternehmen, Kommunen und zahlreiche weitere Nahverkehrsakteure bei ihren Investitionen und fördert Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Region. Zwischen dem 1. Juli 2020 und dem 30. Juni 2021 bewilligte der VRR 134 Investitionsvorhaben, davon 72 nach § 12 ÖPNVG NRW mit 104,57 Millionen Euro. Mit 62 Millionen Euro bezuschusste der VRR Vorhaben aus dem Förderprogramm des besonderen Landesinteresses nach § 13 ÖPNVG NRW. In die Projekte flossen Zuwendungen in Höhe von rund 229,85 Millionen Euro.

Zuschüsse für den Ausbau barrierefreier Haltestellen

Leistungsstarke Infrastruktureinrichtungen sind für einen attraktiven und sicheren Öffentlichen Personennahverkehr enorm wichtig, denn über sie gelangen Fahrgäste ins Nahverkehrssystem, in Züge, Bahnen und Busse. Damit auch mobilitätseingeschränkte Menschen öffentliche Verkehrsmittel problemlos nutzen können, müssen ÖPNV-Haltestellen barrierefrei sein. Laut novelliertem Personenbeförderungsgesetz aus dem Jahr 2013 soll der Öffentliche Personennahverkehr vollständig barrierefrei sein. Deshalb fördert der VRR die barrierefreie Modernisierung von Bus- und Bahnhofstestellen und berücksichtigt entsprechende Vorhaben alljährlich in seinem Förderkatalog nach § 12 ÖPNVG NRW. Insgesamt unterstützte er den Um- und Ausbau von 318 Bus- und acht Bahnhofstestellen in neun Städten und allen Kreisen im Verbundgebiet. Der VRR unterstützt die Maßnahmen mit Fördergeldern in Höhe von 15.023.300 Euro.





Flughafenanbindung U 81 in Düsseldorf

Um den Flughafen Düsseldorf an das Stadtbahnnetz anzuschließen und die Innenstadt verkehrlich zu entlasten, realisiert die Stadt Düsseldorf derzeit eine neue Stadtbahnlinie U 81. Ein Teil des ersten Abschnitts der dafür erforderlichen neuen Strecke führt über vorhandene Gleise vom Freiligrathplatz in Richtung Norden. Von dieser Trasse soll der Weg dann im Bereich des großen Kreuzungsbauwerks „Nordstern“ in Richtung Flughafen fortgesetzt werden, wo am Terminal ein unterirdischer Bahnhof geplant ist. Die Arbeiten am ersten Bauabschnitt laufen und sollen bis zur UEFA EURO 2024, der Fußball-Europameisterschaft in Deutschland, abgeschlossen werden.

Derzeit läuft ein Bürgerdialog, um gemeinsam mit Bürger*innen, Interessenvertreter*innen, Politik und Verwaltung eine Vorzugstrasse für den weiteren Verlauf der U 81 zwischen der Haltestelle MERKUR SPIEL ARENA/Messe Nord mit der Rheinquerung über Lörick bis zum Handweiser in Düsseldorf-Heerdt zu erarbeiten. Perspektivisch sollen so auch die linksrheinischen Gebiete mit Anschlüssen nach Neuss, Meerbusch und Krefeld besser an die Innenstadt und den Flughafen angebunden werden. Der Bürgerdialog begleitet und berät die politischen Entscheidungsträger*innen sowie die Landeshaupt Düsseldorf bei der Planung und Umset-

zung des zweiten Bauabschnitts. Der dritte Abschnitt ist eine neue Stadtbahntrasse zwischen dem Flughafen-Terminal und dem Bahnhof Düsseldorf Flughafen. Der vierte Bauabschnitt ist ein Zukunftsprojekt, zu dem es bislang noch keine fest definierte Trasse und keine Machbarkeitsuntersuchungen gibt. Er beinhaltet den weiteren Streckenverlauf vom Bahnhof Düsseldorf Flughafen über vier neue Haltestellen bis nach Ratingen West.

Die neue Stadtbahnlinie U 81 ist eines der größten Neubauprojekte im Bereich der Stadtbahnen seit Jahrzehnten. Die Landeshauptstadt Düsseldorf investiert 202 Millionen Euro in das Mammutprojekt, wobei 177 Millionen Euro aus Fördermitteln finanziert werden – und zwar aus Bundesmitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und aus Landesmitteln nach § 13 ÖPNVG NRW. Der Fördersatz für den ersten Bauabschnitt zwischen dem Freiligrathplatz und dem Flughafen-Terminal liegt bei 95 Prozent.

Investitionen rund um den Bahnhof in Düsseldorf-Gerresheim

Auch am und rund um den Bahnhof Gerresheim sind in Düsseldorf umfangreiche Bauarbeiten geplant. Die in die Jahre gekommene Station wird umfangreich modernisiert und erhält eine neue Personenunterführung.

Durch diese soll in den nächsten Jahren das Gerresheimer Glasmacherviertel, ein grünes, ökologisch wertvolles und urbanes Wohnquartier, mit dem südlichen Gerresheim verbunden werden. Die bestehende Personenunterführung wird verbreitert, damit nicht nur Reisende, sondern auch Fußgänger*innen und Radfahrer*innen die neue Verbindung nutzen können. Zukünftig gelangen Fahrgäste über Aufzüge barrierefrei zu den Bahnsteigen. Diese werden im Zuge der Umbauarbeiten auf eine einheitliche Höhe von 76 Zentimetern gebracht, um einen niveaugleichen Zugang zu den Fahrzeugen des Schienenpersonennahverkehrs zu ermöglichen. Für die Modernisierung des Bahnhofs Gerresheim und den Neubau der Personenunterführung sind nach derzeitigem Planungsstand Fördermittel nach § 13 ÖPNVG NRW in Höhe von 18 Millionen Euro eingeplant, weitere vier Millionen Euro aus der pauschalierten Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG NRW für die Modernisierung der Bahnsteige.

Um die verkehrliche Situation des SPNV vor Ort zu verbessern, wird der Spurplan von drei Strecken im direkten Umfeld des Bahnhofs umgebaut. Im östlichen Bereich der Station werden neue Trassen verlegt und das Gleisfeld angepasst. Ziel der Umbaumaßnahmen ist es, die eingleisige Betriebsführung der Regio-Bahn S 28 durch das Bahnsteiggles 3 aufzulösen und damit auch die hieraus resultierenden Restriktionen des Fahrplans. Alle Linien mit gleicher Fahrtrichtung – also in Richtung Osten oder Westen – können zukünftig planmäßig von einem jeweils eigenen Richtungsbahnsteig verkehren. Die Gesamtkosten für die anstehenden Arbeiten liegen bei rund 23,7 Millionen Euro, wobei ca. 20,1 Millionen Euro für Planung und Bau aus Fördermitteln für Maßnahmen im besonderen Landesinteresse nach § 13 ÖPNVG NRW finanziert werden.

Die verkehrliche Erschließung des Gerresheimer Glasmacherviertels durch eine Verlängerung der Stadtbahn und dessen barrierefreie Anbindung an den S-Bahn- und Regionalverkehr am Bahnhof ist in den Planungen enthalten.



Drei-Jahres-Programm P+R

Damit mehr Menschen vom eigenen Pkw auf den umweltfreundlichen ÖPNV umsteigen, stärkt der VRR zudem seit vielen Jahren das Park+Ride-Angebot in der Region. Mit einem Drei-Jahres-Sonderprogramm setzt er zusätzliche Anreize für Kommunen und Gemeinden, in P+R-Anlagen zu investieren – und zwar über die kontinuierliche Förderung hinaus. Städte und Kreise können von einer 100-Prozent-Förderung profitieren, wenn sie neue Anlagen bauen und technische Systeme integrieren bzw. nachrüsten, die in Echtzeit erfassen, ob noch freie Parkplätze verfügbar sind. Das P+R-Sonderprogramm hatte der Verwaltungsrat bereits im Sommer 2020 beschlossen. Insgesamt stehen 30 Millionen Euro zur Verfügung. Mit dem P+R-Sonderprogramm unterstützt der VRR vor allem Kommunen, die im Umland großer Einpendlerstädte wie beispielsweise Düsseldorf, Dortmund, Essen, Duisburg, Bochum und Wuppertal liegen – also am Verkehrsquellort. Ziel ist es, dass Pendler*innen ihr Auto in der Nähe ihres Wohnortes



parken und dann mit Bus und Bahn in die Ballungszentren fahren. Damit unterstützt der VRR eine nachhaltige und zeitgemäße Mobilität. Mit dem erhöhten Fördersatz möchte der VRR alle Zuwendungsempfänger in der Region (Kommunen und Verkehrsunternehmen) in wirtschaftlich schwierigen Zeiten finanziell entlasten und gleichzeitig die Verkehrswende weiter vorantreiben. Steigt der Fördersatz von 90 auf 100 Prozent, dann heißt das für die Städte und Kreise, dass sie deutlich weniger finanzielle Eigenmittel in ihre Bauvorhaben investieren müssen.

Soforthilfen: Corona-Sonderprogramm

Zusätzliche Unterstützung in der wirtschaftlich angespannten Pandemiezeit erhalten Kommunen und Verkehrsunternehmen im Rahmen eines Corona-Sonderprogramms für Maßnahmen im besonderen Landesinteresse nach § 13 ÖPNVG NRW. Hierbei handelt es sich um 46 vergleichsweise schnell umzusetzende Maßnahmen mit einem Gesamtvolumen von 23,85 Millionen Euro. Gefördert werden beispielsweise Investitionen in dynamische Fahrgastinformationsanlagen, in die Modernisierung, barrierefreie Gestaltung und Beleuchtung von Haltestellen, in die Beschleunigung des Nahverkehrs oder die Erneuerung von Weichen. Aber auch kleinere Vorhaben wie z. B. die Anschaffung von Arbeitsbühnen oder die Erneuerung von Umkleideschränken in Werkstätten werden finanziell bezuschusst. Das Sonderprogramm unterstützt folglich Maßnahmen, die entweder eine verkehrliche Verbesserung mit sich bringen oder mit denen veraltete Infrastruktureinrichtungen erneuert werden und die somit bislang aus der Investitionspauschale nicht gefördert werden konnten. Außerdem wurde das gesamte Antrags- und Bewilligungsverfahren reduziert und vereinfacht, um die Vorhaben kurzfristig umsetzen zu können. So unterstützt das Sonderprogramm nicht nur direkt die Kommunen, Verkehrsunternehmen oder Infrastrukturbetreiber bei ihren Investitionen, sondern indirekt auch Industrie, Handwerk und Baugewerbe durch Aufträge in wirtschaftlich angespannten Pandemiezeiten.

Neue Broschüre zur Investitionsförderung

In einer neu aufgelegten Broschüre informiert der VRR seit dem Frühjahr 2021 detailliert über die Investitionsförderungen im ÖPNV. Sie gibt einen Überblick über die Fördermöglichkeiten nach § 12 und § 13 ÖPNVG NRW, skizziert das Förderwesen und die rechtlichen Rahmenbedingungen, stellt ausgewählte Projekte und Förderschwerpunkte vor und informiert über die zuständigen Ansprechpersonen beim VRR. Zu finden ist die Broschüre auf der VRR-Internetseite unter dem Reiter "Der VRR / ÖPNV-Investitionen".

Onlineportal informiert über Fördermöglichkeiten

Damit Städte und Kreise, Verkehrsunternehmen oder andere Nahverkehrsakteure schnell und einfach prüfen können, ob es finanzielle Förderprogramme von Bund und Land NRW für ihre konkreten Ausbau- und Modernisierungsvorhaben gibt, hat das beim VRR angesiedelte Zukunftsnetz Mobilität NRW die vielfältigen Angebote auf einer zentralen Plattform unter **www.förderfinder.nrw.de** gebündelt. Der Förderfinder ist eine intuitive Onlinedatenbank, die die Fördermöglichkeiten im Bereich Mobilität für nordrhein-westfälische Kommunen sowie private und öffentliche Akteure auflistet. Wenige Angaben zur Organisationsform, zum Ort, an dem die Förderung eingesetzt werden soll, und zum geplanten Fördergegenstand reichen, um eine übersichtliche Ergebnisliste mit den passenden Förderungen und zugehörigen Ansprechpartner*innen zu erhalten.



Scan mich!



Politische Gremien und Verwaltung

Wie ist der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr organisiert?

Wie gestalten wir den Nahverkehrstarif? Welche Aufgaben übernehmen wir im SPNV? Und wie ist die Förderung von ÖPNV-Investitionen organisiert? Diesen und vielen weiteren Fragen und Themen widmet sich die neue VRR-Publikation „Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Struktur und Aufgaben“.

Hiermit möchten wir vor allem die Vertreter*innen aus den Kommunen, die den ÖPNV in unseren politischen Gremien aktiv mitgestalten und Beschlüsse fassen, umfassend über uns und unsere vielfältigen Aufgaben informieren.

Und natürlich auch Sie!



VRR-Gremien starteten im Februar 2021 in die neue Legislaturperiode

Am 26. Februar 2021 startete die Verbandsversammlung des Zweckverbands VRR mit ihrer konstituierenden Sitzung im Essener Ruhrturm in die aktuelle Legislaturperiode. 73 Vertreter*innen aus den 19 Städten und fünf Kreisen des VRR-Gebiets gehören dem Gremium an. Erneut stellen die Fraktionen von CDU, SPD und Bündnis 90/Die Grünen in den nächsten fünf Jahren die Weichen für den Öffentlichen Personennahverkehr im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Die Verbandsversammlung des Zweckverbands NVN trat erstmals am 23. Februar 2021 im Kreishaus Kleve zusammen.

Die Verbandsversammlungen von VRR und NVN entsenden Mitglieder in die politischen Entscheidungsgremien der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR: den Verwaltungsrat, den Vergabeausschuss und die vorbereitenden Ausschüsse. Für rund 35 Prozent aller gewählten Vertreter*innen aus den Mitgliedskommunen ist es die erste Legislaturperiode im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Sie beteiligen sich somit erstmals an den Entscheidungsprozessen im Öffentlichen Personennahverkehr. 36 Vertreter*innen gehören der CDU-Fraktion, 24 der SPD-Fraktion an. Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen besteht aus 13 Abgeordneten.

Wichtige Personalentscheidungen

Bereits im März 2019 hatte die VRR-Verbandsversammlung Erik O. Schulz (CDU, Stadt Hagen) für fünf Jahre zum Verbandsvorsteher des VRR-Zweckverbands gewählt, eine Neuwahl im Februar 2021 war folglich nicht nötig. Auch seine Funktion als Vorsitzender des



VRR-Verwaltungsrates bekleidet der Hagener Oberbürgermeister für weitere rund drei Jahre bis März 2024. Alle anderen Positionen wurden in der konstituierenden Sitzung von den Abgeordneten neu besetzt.

Als stellvertretende Verbandsvorsteher wählen die Delegierten aus den Städten und Kreisen Daniel Schranz (CDU, Stadt Oberhausen), Frank Meyer (SPD, Stadt Krefeld) und Uwe Scheidewind (Bündnis 90/Die Grünen, Stadt Wuppertal). Vorsitzender der Verbandsversammlung ist Guido Görtz (CDU, Kreis Viersen), erster stellvertretender Vorsitzender Dirk Plaßmann (SPD, Stadt Krefeld). Die Wahl zur zweiten stellvertretenden Vorsitzenden fiel auf Martina Foltys-Banning (Bündnis 90/Die Grünen, Stadt Bochum), Alexandra Gräber (CDU, Kreis Mettmann) ist die dritte Stellvertreterin. Zur Vorsitzenden der NVN-Verbandsversammlung wurde Gabriele Gerber-Weichelt (SPD, Kreis Wesel) gewählt, Freddy Heinzel (CDU, Kreis Wesel) ist ihr Stellvertreter. Verbandsvorsteherin des NVN ist die Landrätin des Kreises Kleve Silke Gorißen (CDU).

Die Fraktionsspitzen

Die Vertreter*innen von CDU, SPD und Bündnis 90/Die Grünen bestimmten in der konstituierenden Sitzung auch, wer den jeweiligen Parteifraktionen vorsitzen soll. Die Fraktion der CDU leitet wie bereits in der vorangegangenen Legislaturperiode Frank Heidenreich aus Duisburg. Er gehört seit Gründung des Verwaltungsrates im September 2004 diesem Gremium an und bringt einen reichen Erfahrungsschatz in die Arbeit der VRR-Gremien ein. Als Fraktionsvorsitzende der SPD wurden Axel C. Welp (Kreis Mettmann) und Norbert Schilff (Stadt Dortmund) gewählt. Beide sind seit vielen Jahren in den politischen Gremien aktiv. Vorsitzende der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen sind Martina Foltys-Banning (Stadt Bochum) und Norbert Czerwinski (Stadt Düsseldorf). Beide engagieren sich bereits seit vielen Jahren in den VRR-Gremien. Norbert Czerwinski wählten die Abgeordneten zum dritten stellvertretenden Vorsitzenden des Verwaltungsrates der VRR AöR.

Die Ausschussvorsitzenden

Die Mitglieder der Verbandsversammlung besetzten in der Sitzung am 26. Februar auch die Ausschüsse, die die Beschlüsse des Verwaltungsrates, des obersten Entscheidungsgremiums des VRR, fachlich vorbereiten. Dem Ausschuss für Investitionen und Finanzen sitzt Frank Heidenreich vor, den Ausschuss für Tarif und Marketing leitet erneut Martina Foltys-Banning. Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und Planung ist Norbert Schilff. Die Fachausschüsse sprechen sachlich-fachliche Empfehlungen aus und haben keinerlei Entscheidungsbefugnisse. Allein der Vergabeausschuss fasst eigene Beschlüsse und entscheidet damit direkt über sämtliche Angelegenheiten, die die Wettbewerbsverfahren und laufenden Verkehrsverträge im SPNV betreffen. Vorsitzender dieses Ausschusses ist Andreas Auler (CDU, Stadt Düsseldorf). Dem Betriebsausschuss steht Hartmut Hofrichter (parteilos, Stadt Solingen) vor. Zum Vorsitzenden des Finanzausschusses wurde Martin Volkenrath (SPD, Stadt Düsseldorf) gewählt.



Der VRR – Struktur und Aufgaben

Wissenswertes für die Abgeordneten in den VRR-Gremien

Wie ist der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr organisiert? Wie gestaltet der VRR den Nahverkehrstarif für die Region? Was versteht man unter der Einnahmeaufteilung? Welche Aufgaben übernimmt der VRR im Schienenpersonennahverkehr? Und wie ist die Förderung von ÖPNV-Investitionen organisiert? Diesen und vielen weiteren Fragen und Themen widmet sich die neue Publikation „Der VRR – Struktur und Aufgaben“. Sie vermittelt den Vertreter*innen aus den VRR-Kommunen im kompakten Format alles Wissenswerte rund um den VRR und seine Aufgaben. Im Magazin auf der VRR-Website steht das Infobuch auch für alle interessierten Nahverkehrskund*innen zum Download bereit.

Virtuelle Arbeitswelt trifft persönliches Miteinander

Der Öffentliche Personennahverkehr ist ein wichtiger Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Er ist besonders in Krisenzeiten wie der Corona-Pandemie systemrelevant, denn er sichert die Mobilität der Menschen in der Region. Entsprechend wichtig ist es allen Nahverkehrsakteuren, den Betrieb von öffentlichen Verkehrsmitteln zu sichern und auch in den Verwaltungen jederzeit handlungs- und leistungsfähig zu sein. Denn der ÖPNV ist weit mehr als nur die Fahrt mit Bus und Bahn. Tausende Mitarbeiter*innen in den Verkehrsunternehmen und Verbundorganisation sorgen dafür, dass das Gesamtsystem funktioniert. Als Verbundorganisation und Mobilitätsdienstleister in einem der größten Ballungs- und Verkehrsräume in Europa sind wir uns unserer Verantwortung für einen leistungsstarken ÖPNV bewusst und haben uns in der VRR-Verwaltung frühzeitig auf die Rahmenbedingungen und Herausforderungen der Pandemie eingestellt.

Homeoffice und virtuelles Arbeiten gehören heute zur gelebten und geschätzten Realität beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. War es anfangs noch ein Reagieren auf die Zwänge einer Pandemie, ist es heute, fast eineinhalb Jahre seit Beginn der Krise, ein neues Verständnis von Arbeit in der VRR-Verwaltung, das stärker als je zuvor auf die Verantwortung und Flexibilität jeder und jedes Einzelnen setzt. Mit enormem logistischem Aufwand rüstete die IT des VRR alle Mitarbeiter*innen mit einer virtuellen Arbeitsumgebung aus, nach und nach dann mit der nötigen technischen Hardware, um das sogenannte „ABA“, das außerbetriebliche Arbeiten, erfolgreich umsetzen zu können. Leistungsstarke Kommunikationstools und eine „sanfte Migration“ hin zur IP-Telefonie (Voice over IP) sorgen zudem dafür, dass auch der fachliche Dialog gesichert ist – egal ob im VRR-Bürogebäude oder in den heimischen vier Wänden, VRR-intern oder mit Externen.

VRR fördert New-Work-Konzepte

Dieser Wandel hin zu New-Work-Konzepten ist im vollen Gange, wobei die Geschwindigkeit dieses Wandels auch beim VRR von den jeweiligen



New-Work-Konzepte beim VRR

Die Mitarbeiter*innen wechseln zwischen virtuellem Arbeiten und dem persönlichen Miteinander im VRR-Bürogebäude.



mehr persönlichen Kontakt im Arbeitsalltag und eine vorsichtige Normalität, die das Corona-Infektionsgeschehen im Blick behält. Arbeiten im Büro ist wieder möglich, sofern ein tagesaktueller Schnelltest negativ ist. Alle

Aufgabenbereichen der Kolleg*innen abhängt. Während beispielsweise die zunehmend digitale Kommunikation in der Stabsstelle für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit problemlos über eine virtuelle Arbeitsumgebung erledigt werden kann, sind Kolleg*innen aus der ÖPNV-Investitionsförderung immer wieder auf ein herkömmliches Fördermanagement angewiesen, weil die teils komplexen Projekte oftmals nicht ohne analoges Antragsverfahren, eine entsprechende Dokumentation und Baustellenbesuche vor Ort auskommen. Bei allen Kontakten von Mensch zu Mensch, seien es Begegnungen im VRR-Gebäude, persönliche Meetings im VRR-Team oder Termine mit Externen, gelten zur Sicherheit aller Beteiligten verbindliche Hygiene- und Abstandsregeln. Denn eines ist nach eineinhalb Jahren Pandemie sehr deutlich: Eine Balance zwischen virtuellem Arbeiten und persönlichem Miteinander liegt allen am Herzen – dem Vorstand genauso wie den ca. 220 Mitarbeitenden bei der VRR AöR. Rückmeldungen aus der Belegschaft machen immer wieder deutlich: Virtuelles Arbeiten sorgt für zufriedenere Arbeitnehmer*innen. Gleichzeitig ebnet der VRR Wege für ein wenig

Beschäftigten tragen in gemeinsam genutzten Räumen wie beispielsweise Fluren oder Teeküchen medizinische Masken und Büros werden nur noch einzeln besetzt, um den Infektionsschutz zu gewährleisten.

Ausgewogenes Verhältnis zwischen virtueller Arbeitswelt und persönlichem Kontakt

Dieses ausgewogene Verhältnis zwischen Virtuellem und Analogem und eine auf Vertrauen und Flexibilität basierende Arbeitswelt sind wichtige Bestandteile der VRR-Unternehmensphilosophie und sollen auch nach der Pandemie bewahrt werden. So werden Besprechungsräume beispielsweise technisch so eingerichtet, dass Teilnehmende vor Ort virtuell mit Kolleg*innen außerhalb des Betriebes zusammenkommen können. Neue Flex-Büros schaffen zudem die Möglichkeit, projektbezogen und abteilungsübergreifend zusammenzuarbeiten. So ergänzen offene, transparente und digital vernetzte Arbeitsplätze die traditionellen Arbeitsplatzmodelle in der AöR.

Umwelt und Nachhaltigkeit

Mobilstationen führen verschiedene Verkehrsangebote an einem Ort räumlich zusammen und erleichtern so den Umstieg von einem Verkehrsmittel auf das andere.

Damit sind sie wichtige Bausteine einer zukunftsfähigen und modernen Mobilität. Manchmal kommen sogar noch zusätzliche Services wie Paketstationen, Geldautomaten oder Cafés hinzu. Dann werden Mobilstationen zu städtebaulich attraktiven Treffpunkten. Interessiert an weiteren Informationen? Dann empfehlen wir Ihnen das Video des Zukunftsnetz Mobilität NRW.



Vernetzte Mobilität: Der Trend zur Intermodalität

In Ballungsräumen wie dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr sind täglich Hunderttausende mit dem Auto unterwegs. Jeder Kilometer Wegstrecke, der nicht mit dem Auto zurückgelegt wird, ist für Menschen, Umwelt und Klima ein Gewinn. Das langfristige Ziel des VRR ist, möglichst viele Autos von den besonders emissionsbelasteten Innenstädten fernzuhalten und die Autofahrer*innen frühzeitig möglichst wohnortnah zum Umstieg auf Verkehrsmittel des ÖPNV zu bewegen. Mit den Angeboten für eine vernetzte Mobilität und durch die Beratung der Kommunen über das Zukunftsnetz Mobilität NRW möchte der VRR die Verkehrswende in der Region weiter vorantreiben.

Damit mehr Menschen auf Bus und Bahn umsteigen, stärkt der VRR bereits seit vielen Jahren das P+R-Angebot in der Region. Als ÖPNV-Koordinator berät der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Städte und Gemeinden fachlich bei der Umsetzung von P+R-Maßnahmen, führt Bestands- und Nachfrageerhebungen durch und entwickelt seine elektronische Fahrplanauskunft weiter, um zukünftig auch den aktuellen Belegungsgrad der einzelnen Anlagen in den digitalen Auskunftsmedien in Echtzeit darstellen zu können. Als Zuwendungsgeber und Bewilligungsbehörde fördert die VRR AöR den Aus- und Neubau von P+R-Anlagen sowie deren Ausstattung mit technischen Systemen zur Erfassung der Auslastung in Echtzeit.

Bereits heute werden in einem Pilotprojekt an zwei P+R-Anlagen der Regiobahn in Mettmann die Echtzeitinformationen zur Auslastung von Park+Ride-Anlagen vor Ort über digitale Anzeigetafeln bereitgestellt. Eine Integration dieser Informationen in die Elektronische Fahrplanauskunft ist bereits erfolgt. Wünschenswert ist ein flächendeckendes Angebot dieser Information über den Belegungsgrad an möglichst vielen P+R-Anlagen. So können Pendler*innen bereits frühzeitig erkennen, welche P+R-Station wie ausgelastet ist. Um all dies



ZUKUNFTSNETZ
MOBILITÄT
NRW



Das Zukunftsnetz Mobilität NRW berät und unterstützt Kommunen dabei, nachhaltige Mobilitätskonzepte zu entwickeln und umzusetzen. Zahlreiche Städte und Kreise, auch aus dem VRR-Raum, tauschen sich mittlerweile über das vom Ministerium für Verkehr des Landes NRW geförderte Netzwerk aus und verknüpfen ihre Aktivitäten. Weitere Informationen über die Arbeit des Zukunftsnetzes finden Sie unter www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de.

perspektivisch nicht nur verbundweit, sondern in ganz NRW zu realisieren, wurde der Ausbau der digitalen Infrastruktur an Park+Ride-Anlagen bereits Mitte 2019 in die Digitalisierungsoffensive NRW aufgenommen.

Der VRR hat in den Jahren 2017 und 2020 im Rahmen von zwei umfassenden Bestandsaufnahmen und Nachfragerhebungen eine Vielzahl an aktuellen Informationen zu den P+R-Anlagen an allen SPNV-Stationen im Verbundraum zusammengetragen. Diese stellt der Verbund interessierten Kommunen kostenfrei zur Verfügung, da sie sich als Planungsgrundlage für den Neu- bzw. Ausbau oder Verbesserungen von P+R-Anlagen eignen.

Mobilstationen verknüpfen Bus und Bahn mit weiteren Verkehrsangeboten

An einer Reihe von Haltepunkten im Verbundgebiet gibt es nicht nur Park+Ride-Anlagen, die den Umstieg vom Pkw auf den umweltfreundlichen Nahverkehr erleichtern. In Zukunft sollen weitere, sogenannte Mobilstationen errichtet werden, die an zentralen Verkehrsknotenpunkten oder in Wohnquartieren unterschiedliche Verkehrsmittel schnell und unkompliziert verknüpfen. Sie führen verschiedene Mobilitätsangebote und Services an einem Ort räumlich zusammen. Damit sind sie wichtige Bausteine einer zukunftsfähigen und modernen Mobilität.

Im Rahmen einer groß angelegten Potenzialanalyse hat der VRR 630 ÖPNV-Verknüpfungspunkte im gesamten Verbundraum identifiziert, an denen Mobilstationen sinnvoll wären. Besonders geeignet sind beispielsweise ÖPNV-Haltepunkte, an denen man vom Zug in Bus- oder Straßenbahnlinien oder auf ein Leihfahrrad bzw. ein Carsharing-Angebot umsteigen kann. Und auch Park+Ride- bzw. Bike+Ride-Angebote, Anschlussmöglichkeiten an Radschnellwege, die räumliche Lage eines Haltepunktes und die Fahrgastnachfrage wurden bei der Untersuchung berücksichtigt. Das im August 2020 veröffentlichte Gutachten skizziert in Steckbriefen zu jedem einzelnen Standort, welches Potenzial die ÖPNV-Haltepunkte für eine Weiterentwicklung zur Mobilstation bieten. Sie beinhalten alle bereits vorhandenen Ausstattungselemente und geben



einen Überblick, welche zusätzliche Ausstattung aus Gutachtersicht empfohlen ist, um einen Haltepunkt als Mobilstation auszubauen – und zwar inklusive einer groben Schätzung, welche Kosten für eine Mindestausstattung anfallen würden. Denn Mobilstationen verknüpfen nicht nur Verkehrsmittel, sondern dienen auch als Service- und Informationsplattform rund um die verschiedenen Verkehrsangebote. Die Ausstattung einer Mobilstation kann je nach Standort variieren. Über die reine Funktion als Verkehrsknotenpunkt hinaus können Mobilstationen zum Treffpunkt werden, an dem Menschen gerne Zeit verbringen.

Jede Kommune im Verbundgebiet ist mit mindestens einem Standort im Gutachten vertreten. Denn der VRR und die Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr des Zukunftsnetz Mobilität NRW haben sich zum Ziel gesetzt, gemeinsam mit den Kommunen in der Region ein flächendeckendes Netz von Mobilstationen aufzubauen, um Synergien und Interaktion zwischen den einzelnen Standorten zu schaffen – perspektivisch sogar landesweit.

Die Steckbriefe dienen als Grundlage für die weitere Ausarbeitung der Kommunen sowie Beratung des VRR und der Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr des Zukunftsnetz Mobilität NRW zu Erweiterungsmaßnahmen. Denn der VRR bündelt Beratungskompetenz zur Umsetzung von Mobilstationen und unterstützt die Städte und Kreise bei allen Fragen zur Finanzierung der geförderten Ausstattungselemente. Über eine Förderung des NRW-Verkehrsministeriums über verschiedene Förderrichtlinien sind weitere Ausstattungsmerkmale insbesondere in den Bereichen Individualverkehr, Mikromobilität sowie Information und Service möglich. Die Mitarbeiter*innen der beim VRR angesiedelten Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr des Zukunftsnetz Mobilität NRW stehen bei fachlichen Fragen und zur Fördermittelbeantragung beim Land NRW mit Rat und Tat zur Seite und kennen Best-Practice-Beispiele zu verschiedensten Ausstattungselementen von Mobilstationen. Mithilfe der Datenbank „Förderfinder“ des Zukunftsnetz Mobilität NRW erhalten Kommunen außerdem die Möglichkeit zur einfachen Suche nach Förderoptionen für Projekte wie z. B. auch die Mobilstationen.

Die Steckbriefe sind gemeinsam mit dem Abschlussbericht der Mobilstation-Studie auf der VRR-Website zu finden.

DeinRadschloss bietet Fahrrädern Schutz vor Unwetter und Diebstahl

Im Frühjahr 2016 startete das erfolgreiche Projekt DeinRadschloss, das Radfahrende im VRR-Raum nach einer einmaligen Registrierung auf über 1.000 Stellplätze in Fahrradboxen oder Sammelabstellanlagen zugreifen lässt. Unter der Koordination der VRR AÖR wurde bis Ende 2018 im Rahmen einer Förderung durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit das DeinRadschloss-System in 14 Kommunen mit mehr als 900 Fahrradstell-



plätzen errichtet. Seitdem übernimmt der Verkehrsverbund die Förderung des weiteren Ausbaus.

Die DeinRadschloss-Anlagen ergänzen häufig die bereits vorhandene Ausstattung an nachfragestarken Haltestellen und Stationen. Darüber hinaus werden sie an Mobilstationen errichtet, um den Fahrgästen den Umstieg von einem Verkehrsmittel auf das andere zu erleichtern. Jede neue DeinRadschloss-Anlage wird in eine zentrale Buchungsplattform eingebunden, für die die VRR AöR eine kostenfreie Lizenz zur Verfügung stellt. Fahrgäste können die einzelnen Stellplätze bequem online unter www.dein-radschloss.de buchen und bezahlen – und zwar auch kurzfristig, entweder für einen Tag, eine Woche, monatsweise oder für ein Jahr. Die Plattform ist auch über mobile Endgeräte bequem zu bedienen und zeigt jederzeit die aktuelle Belegung der Anlagen an.

Nach der Buchung erhalten Fahrgäste die Zugangsdaten zu den digital gesteuerten Abstellanlagen per E-Mail, die sie vor Ort über ein Bedienterminal eingeben müssen. Alternativ können Nutzer*innen auch mit einer Chipkarte auf die Anlagen zugreifen, wahlweise über ein Nahverkehrs-Aboticket oder eine DeinRadschloss-Variante. Mit DeinRadschloss können Reisende ihr Fahrrad somit deutlich einfacher, flexibler und sicherer abstellen, als dies bei herkömmlichen Fahrradboxen oder Sammelabstellanlagen bislang der Fall war, und das verbundweit an inzwischen 64 Standorten.

Die Deutsche Bahn hat nun auch ein Programm aufgelegt, über das Kommunen digital gesteuerte Sammelabstellanlagen beziehen können. Um die Nutzerfreundlichkeit zu erhöhen, wenn Anlagen beider Systeme im VRR-Gebiet zum Einsatz kommen,

wird derzeit über eine Kooperation verhandelt: Durch Weiterentwicklung der beiden Systeme sollen der Informationsabruf und die Buchung aller Abstellanlagen sowohl im System DeinRadschloss als auch in dem der DB durchgängig ermöglicht werden.

Fazit und Perspektive

Die Vernetzung der Mobilität entwickelt sich aus Modellvorhaben inzwischen sehr dynamisch in eine wahrnehmbare und relevante Richtung. Neue Verkehrsangebote werden geschaffen und vorhandene ausgebaut. Zudem gibt es positive Entwicklungen für die ländlichen Räume. So schließen sich auch vermehrt Kommunen aus ländlichen Räumen dem Zukunftsnetz Mobilität NRW an und Sharingangebote werden initiiert, um Beiträge für einen Mobilitätsmix zu leisten. Diese Entwicklung ist wichtig, da die urbanen Räume ihre Mobilitäts Herausforderungen nicht allein lösen können. Eine Vielzahl von Verkehren fließt aus dem Umland in die großen Städte. Von daher sind weitere Investitionen in die ländlichen Räume notwendig. Zudem verdeutlicht die Entwicklung der vernetzten Mobilität, dass der Digitalisierung eine Schlüsselrolle zukommt. Die Durchgängigkeit von Informieren, Reservieren, Buchen und Abrechnung ist neben den Verkehrsmittelangeboten der ausdrückliche Wunsch der Nutzer*innen, bevor von ausreichender Akzeptanz gesprochen werden kann.

DeinRadschloss, P+R-Anlagen sowie Mobilstationen – diese wichtigen Projekte und Förderschwerpunkte zeigen in besonderem Maße, wie wichtig ein attraktiver, leistungsstarker und vernetzter Öffentlicher Personennahverkehr für eine erfolgreiche Verkehrswende ist, die der VRR als Zuwendungsgeber und Bewilligungsbehörde gern nach Kräften unterstützt.

Unterstützung für Kommunen

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW berät Städte und Kreise im Hinblick auf nachhaltige Mobilitätskonzepte und treibt so die Verkehrswende weiter voran.

Mitarbeitermobilität umweltfreundlich und kosteneffizient gestalten

Vor dem Hintergrund der Debatten um Umwelt- und Klimaschutz sehen Unternehmen, öffentliche Betriebe und Verwaltungen als zum Teil große Verkehrserzeuger vermehrt die Notwendigkeit, das Mobilitätsverhalten ihrer Beschäftigten auf Arbeitswegen sowie auf Dienstreisen in Richtung Nachhaltigkeit zu beeinflussen. Gelingt dies, profitieren nicht nur Betriebe und ihre Beschäftigten, sondern generell auch Städte und Gemeinden.

Die Corona-Pandemie hat gezeigt, dass Arbeitsweisen und Mobilitätsmuster mitunter schnell verändert werden können. Zum einen wurden und werden weiterhin Verkehre durch Homeoffice und Videokonferenzen vermieden. Zum anderen sind sie durch den Umstieg auf andere Verkehrsmittel verlagert worden, vielfach von Bus und Bahn auf das Auto – aber auch auf das Fahrrad. Sollen Änderungen des Mobilitätsverhaltens, die auf Umwelt- und Klimaschutz einzahlen, verstetigt werden, bietet sich die Einführung eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM) an. Ein gut funktionierendes BMM ist der Schlüssel zu einer nachhaltigen betrieblichen Mobilität. Unterschiedliche Handlungsfelder wie Arbeitswege, Dienstreisen, Fuhrpark und ggf. Besucher-/Kundenverkehre erfordern aufeinander abgestimmte Maßnahmen wie:

- die Einführung/Ausweitung der Telearbeit sowie die vermehrte Durchführung von Telefon- oder Videokonferenzen
- die Förderung der Fahrradnutzung durch die Bereitstellung nutzerfreundlicher und sicherer Radabstellanlagen, die Teilnahme an Wettbewerben wie STADTRADELN usw.
- die Förderung der Nutzung von ÖPNV/Sharing-Angeboten durch das Angebot eines (bezuschussten) Firmentickets bzw. die Bereitstellung eines Mobilitätsbudgets
- gebührenpflichtiges Parken auf firmeneigenen oder angemieteten Parkplätzen
- Dienstreisevereinbarungen, die die Nutzung von Privat-Pkw weitestgehend ausschließen, und ein Fuhrpark aus effizienten, emissionsarmen Fahrzeugen mit Beteiligung der Belegschaft bzw. des Personalrats. Unterstützung von außen in Form von Beratungs- und Vernetzungsleistungen ist dabei oft hilfreich.





Für Kommunalverwaltungen und öffentliche Betriebe in NRW bieten die Koordinierungsstellen des Zukunftsnetz Mobilität NRW – im VRR-Raum die Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr bei der VRR AöR – Hilfestellungen in Form von Erstberatungen, Hinweisen auf Fördermöglichkeiten, der Vernetzung mit Mobilitätsdienstleistern sowie weiteren Partnern und einer BMM-Fortbildung an. Ähnliche und weitergehende Angebote machen ihren Mitgliedsunternehmen auch Industrie- und Handelskammern in NRW, da diese die positiven Effekte eines BMM für die Unternehmen selbst und auch für den jeweiligen Kammerbezirk als Wirtschaftsstandort erkannt haben.

Bei der Industrie- und Handelskammer in Dortmund wurde am 1. Juni 2021 das vom Land NRW mit 985.000 Euro geförderte Netzwerkbüro „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ eingerichtet, welches u. a. gebündelt für die 16 IHKs in NRW bzw. deren Mitgliedsunternehmen Angebote entwickeln oder weiter ausbauen wird.

Die drei Koordinierungsstellen des Zukunftsnetz Mobilität NRW, das Netzwerkbüro „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ bei der IHK Dortmund sowie weitere BMM-Schwerpunkt-IHKs in NRW sind im Austausch, können dabei auf langjährige Projekterfahrungen zurückgreifen und profitieren voneinander, insbesondere wenn es um die Entwicklung von BMM-Konzepten für Industrie-, Gewerbe- und Technologiegebiete in den Städten und Gemeinden NRWs geht.

Nähere Informationen und weitere Links zum Thema BMM unter www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de.



Zahlen, Daten, Fakten

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr in Zahlen, das sind
7.305 Quadratkilometer, sieben Landkreise, 16 kreisfreie
Städte, 7,8 Millionen Menschen, viele Millionen Fahrten
mit Bus und Bahn, zahlreiche kommunale und Eisenbahn-
verkehrsunternehmen und Abermillionen Bus- und Zug-
kilometer jährlich. Möchten Sie es genauer wissen?
Dann lohnt sich ein Klick nebenan.



Die VRR AöR im Überblick

Mitglieder des Zweckverbands VRR

Stadt Bochum, Stadt Gelsenkirchen
Stadt Gelsenkirchen, Stadt Bottrop, Kreis Recklinghausen
Stadt Dortmund
Stadt Düsseldorf
Kreis Mettmann
Stadt Duisburg
Ennepe-Ruhr-Kreis
Stadt Essen
Stadt Hagen
Stadt Herne
Stadt Krefeld
Stadt Mönchengladbach
Stadt Monheim am Rhein
Stadt Mülheim an der Ruhr
Stadt Neuss, Rhein-Kreis Neuss
Stadt Oberhausen
Stadt Remscheid
Stadt Solingen
Stadt Viersen, Kreis Viersen
Stadt Wuppertal

Mitglieder des Nahverkehrs-Zweckverbands Niederrhein

Kreis Wesel
Kreis Kleve

Verkehrsunternehmen

Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen Aktiengesellschaft
Vestische Straßenbahnen GmbH
Dortmunder Stadtwerke AG (DSW21)
Rheinbahn AG
Kreisverkehrsgesellschaft Mettmann mbH
Duisburger Verkehrsgesellschaft AG
Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH
Ruhrbahn GmbH
Hagener Straßenbahn AG
Straßenbahn Herne – Castrop-Rauxel GmbH
SWK MOBIL GmbH
NEW mobil und aktiv Mönchengladbach GmbH (NEW MöBus)
Bahnen der Stadt Monheim GmbH
Ruhrbahn Mülheim GmbH
Stadtwerke Neuss GmbH
STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH
Stadtwerke Remscheid GmbH
Stadtwerke Solingen GmbH
NEW mobil und aktiv Viersen GmbH (NEW Viersen)
WSW mobil GmbH

Verkehrsunternehmen

Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG
Städtische Dienste Geldern – Verkehrsbetrieb, Stadtwerke Goch GmbH, LOOK Busreisen GmbH, Stadtwerke Kevelaer, Gemeindewerke Wachtendonk GmbH, Versorgungs- und Verkehrsbetrieb der Stadt Straelen

Weitere Verkehrsunternehmen mit Kooperationsvertrag

Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG
StadtBus Dormagen GmbH
Verkehrsgesellschaft der Stadt Velbert mbH
Verkehrsgesellschaft Hilden mbH
Flughafen Düsseldorf GmbH
Busverkehr Rheinland GmbH (BVR)

SPNV-Verkehrsunternehmen

Abellio Rail GmbH
DB Regio AG, Region NRW
Keolis Deutschland GmbH & Co. KG mit der Marke „eurobahn“
National Express Rail GmbH
NordWestBahn GmbH
Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH
Train Rental GmbH
VIAS Rail GmbH

Kapazitäten und Betriebsleistungen

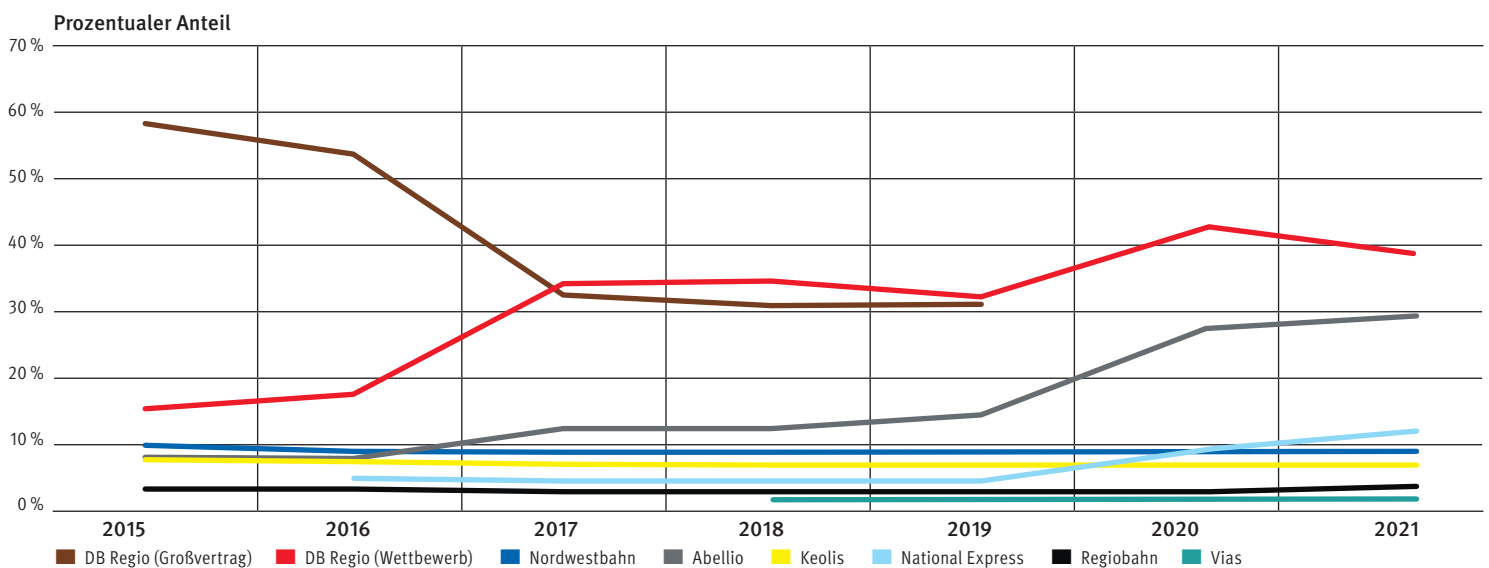
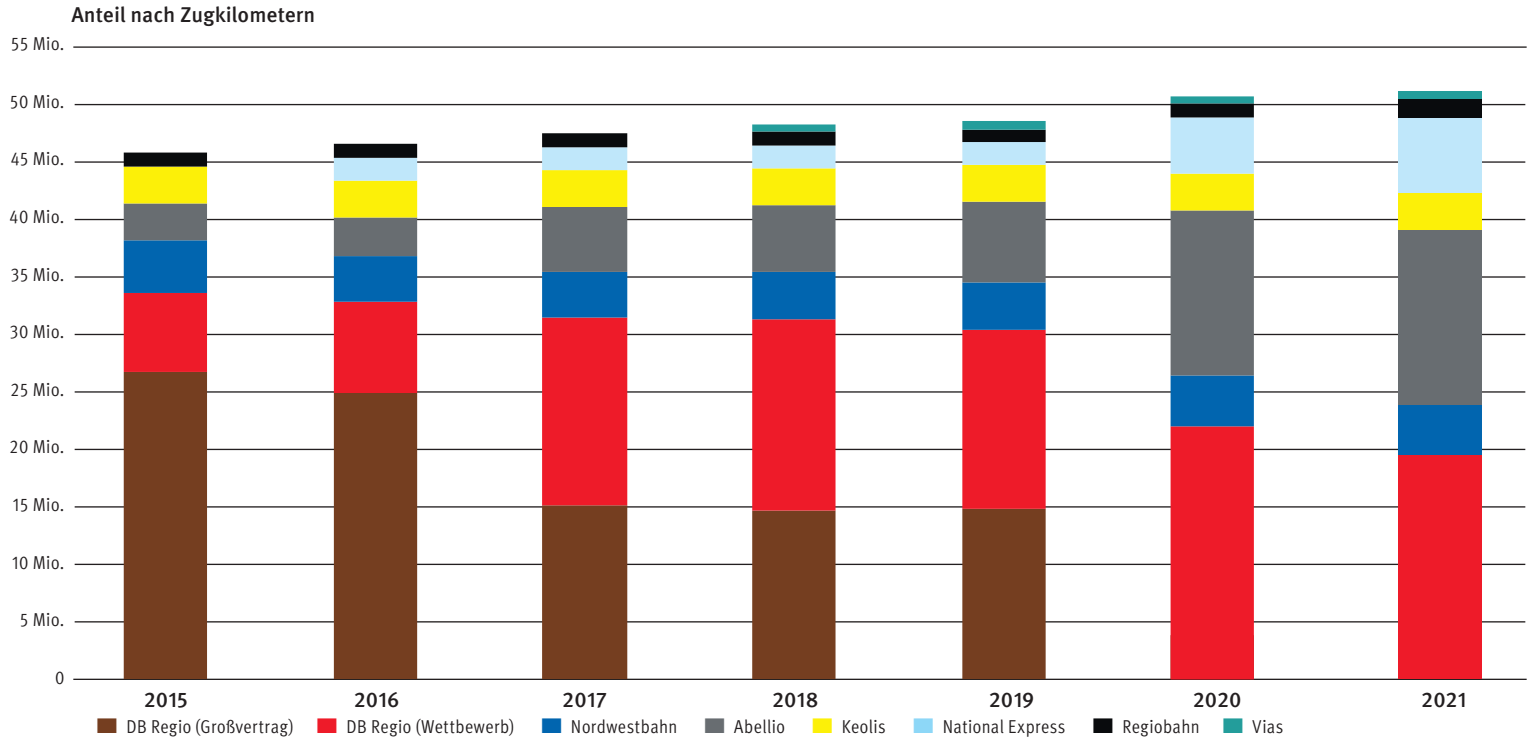
Kapazitäten und Betriebsleistungen der Verkehrsmittel

	Linien		Zug-/Bus-km in Mio.	
	2019	2020	2019	2020
S-Bahn*	12	12	19,49	19,93
Regionalexpress	20	20	21,95	21,95
Regionalbahn	19	19	9,17	9,18
Summe SPNV-Verkehr	51	51	50,61	51,06
*inkl. Regiobahn				
Stadtbahn	15	15	17,662	18,311
Schwebebahn	1	1	0,730	1,830
Straßenbahn	49	48	24,405	25,800
Sky Train	1	1	0,467	0,464
Omnibus	1.016	995	192,987	197,653
O-Bus	6	6	2,712	2,803
Summe ÖSPV-Verkehr	1.088	1.066	238,963	246,861

inkl. NIAG, SDG, VGV, VGH, FDG und BVR
 Darüber hinaus bieten einige Verkehrsunternehmen AST und Bürgerbus-Verkehre an.
 An bestimmten Wochentagen verkehren NachtExpress-Linien im VRR.

Quelle: Ergebnisrechnung 2019/Verbundetat 2020
 Stand vom 30.04.2021

Kapazitäten und Betriebsleistungen SPNV nach Eisenbahnverkehrsunternehmen*



* Seit 2020 wird bei DB Regio nicht mehr zwischen Großvertrag und Wettbewerbsnetzen unterschieden.

Betriebsleistungen ÖSPV nach Gebietskörperschaften (Zug-/Bus-km in Mio.)

Gebietskörperschaft	Straßenbahn	O-Bus	Stadt-/ Schwebebahn	Summe Schiene	Omnibus	Summe gesamt
Stadt Bochum	3,007	–	1,949	4,956	9,668	14,624
Stadt Bottrop	–	–	–	–	4,206	4,206
Stadt Dortmund	3,396	–	3,218	6,614	13,432	20,046
Stadt Düsseldorf	5,179	–	8,115	13,294	18,107	31,401
Stadt Duisburg	2,404	–	1,398	3,802	11,868	15,670
Ennepe-Ruhr-Kreis	0,339	–	–	0,339	9,395	9,734
Stadt Essen	4,716	–	1,908	6,624	14,864	21,488
Stadt Gelsenkirchen	1,850	–	0,646	2,496	6,617	9,113
Stadt Hagen	–	–	–	–	8,907	8,907
Stadt Herne	0,198	–	0,353	0,551	4,719	5,270
Stadt Krefeld	2,186	–	0,220	2,406	4,031	6,437
Kreis Mettmann	0,000	–	0,184	0,184	14,311	14,495
Stadt Mönchengladbach	–	–	–	–	10,140	10,140
Stadt Monheim am Rhein	–	–	–	–	2,412	2,412
Stadt Mülheim an der Ruhr	1,448	–	0,331	1,779	3,508	5,287
Stadt Neuss	0,498	–	–	0,498	4,893	5,391
Rhein-Kreis Neuss	–	–	0,453	0,453	6,486	6,939
Stadt Oberhausen	0,425	–	–	0,425	8,888	9,313
Kreis Recklinghausen	–	–	–	–	16,133	16,133
Stadt Remscheid	–	–	–	–	3,704	3,704
Stadt Solingen	–	2,682	–	2,682	2,090	4,772
Stadt Viersen	–	–	–	–	2,131	2,131
Kreis Viersen	0,081	–	–	0,081	4,299	4,380
Stadt Wuppertal	–	0,121	1,830	1,951	12,339	14,290
Zweckverband fremde Räume	0,073	–	–	0,073	0,505	0,578
Summe	25,800	2,803	20,605	49,208	197,653	246,861

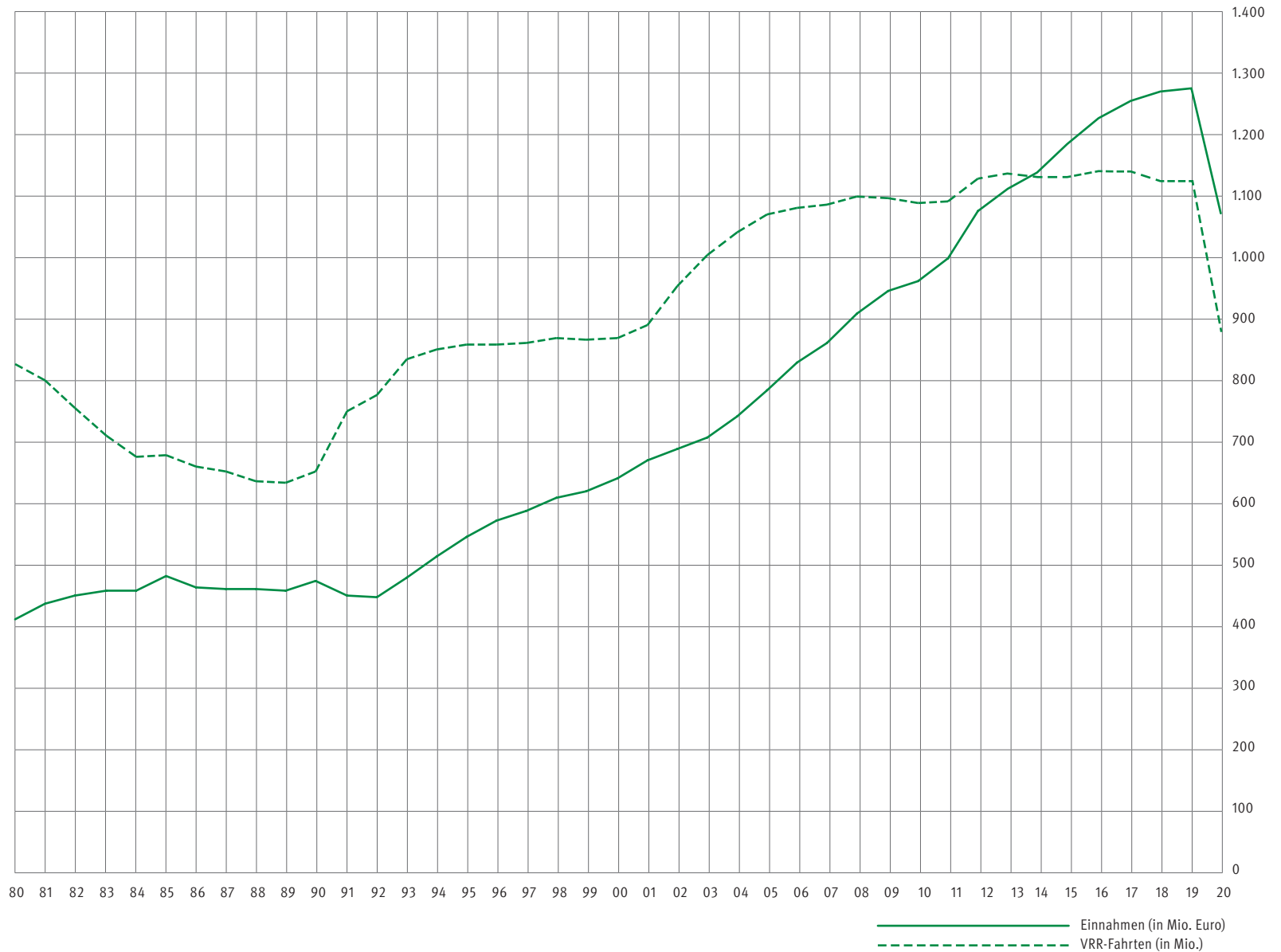
Inkl. kommunaler Kooperationspartner und BVR GmbH

Quelle: Betriebsleistungen je Gebietskörperschaft Verbundetat 2020 / Zug-/Bus-km VE 2020
Stand vom 20.04.2021

Einnahmen und Fahrten

Einnahmen- und Fahrtenentwicklung im VRR von 1980 bis 2020

(ohne 13. Meldung, ab 2011 inkl. Zuwendung SozialTicket)



Jahr	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Summe Einnahmen (in Mio. Euro)	412,2	436,8	452,0	459,7	460,3	483,0	465,4	461,7	462,9	460,3	476,2	450,2	448,4	480,6
Summe VRR-Fahrten (in Mio.)	833,3	805,6	759,5	713,9	680,2	682,1	662,8	655,3	640,7	637,2	656,1	756,3	783,1	842,7

Jahr	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Summe Einnahmen (in Mio. Euro)	517,2	549,2	574,2	590,3	612,3	623,8	644,5	674,2	692,8	712,2	746,8	789,2	834,8	868,0
Summe VRR-Fahrten (in Mio.)	858,1	864,9	865,0	867,4	875,7	872,3	877,2	897,9	962,7	1.013,3	1.051,9	1.079,4	1.090,7	1.096,3

Jahr	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Summe Einnahmen (in Mio. Euro)*	917,9	954,7	969,4	1.008,7	1.085,3*	1.121,7*	1.149,0*	1.194,1*	1.237,7*	1.264,1*	1.278,2*	1.291,8*	1.081,5*
Summe VRR-Fahrten (in Mio.)	1.110,3	1.108,7	1.099,8	1.102,7	1.139,2**	1.146,8**	1.143,0**	1.141,8**	1.149,4**	1.151,4**	1.137,8**	1.138,1**	893,3**

* ohne Sonderangebote und Sonstiges, inkl. Zuwendungen SozialTicket

** ohne Sonderangebote und Sonstiges

Quelle: Fahrausweisstatistik VRR (FASt)
Stand vom 30.04.2021

Anteile der einzelnen Ticketgruppen in Prozent

	Fahrten		Einnahmen	
	2019	2020	2019	2020
Bartarif	8,0	5,6	21,9	14,7
Zeitkarten	38,5	35,9	40,0	41,9
Schüler-/Ausbildungsverkehr (inkl. SchokoTicket)	46,4	50,6	26,7	31,9
Firmenservice	6,9	7,8	8,4	9,9
DB 1.-Klasse-Zuschlag	0,0	0,0	0,1	0,1
Übergangstarif	0,0	0,0	1,9	1,1
Sonstiges	0,2	0,1	1,0	0,4
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0

Quelle: Fahrausweisstatistik VRR (FASt)
Stand vom 30.04.2021

Entwicklung der Brutto-Fahrgeldeinnahmen

in den Fahrausweisgruppen und bei einzelnen Fahrausweisen

Fahrausweisgruppen	Bezeichnung	Einnahmen in Mio. Euro		Veränderung	
		2019	2020	absolut	%
Bartarif	EinzelTicket	165,416	88,106	-77,310	-46,7
	MehrfahrtenTicket	78,222	48,425	-29,797	-38,1
	nextTicket	0,000	0,088	0,088	-
	24-/48-StundenTicket	28,982	14,184	-14,798	-51,1
	Happy-Hour-Ticket	0,424	0,187	-0,237	-55,8
	Schnäppchenkarte/4-StundenTicket	2,137	1,434	-0,703	-32,9
	FA des Linienbedarfsverkehrs	0,060	0,047	-0,012	-20,8
	On-Demand Tarif	0,043	0,089	0,046	107,8
	ZusatzTicket	15,550	8,938	-6,611	-42,5
	Bartarif gesamt		290,834	161,498	-129,335
Zeitkarten	Ticket2000 Monatskarte	35,289	26,051	-9,238	-26,2
	Ticket2000 Abo	151,010	139,366	-11,644	-7,7
	Ticket2000 9 Uhr Monatskarte	16,765	11,719	-5,046	-30,1
	Ticket2000 9 Uhr Abo	63,291	58,552	-4,739	-7,5
	Ticket1000 Monatskarte	39,235	29,068	-10,167	-25,9
	Ticket1000 Abo	60,654	55,805	-4,849	-8,0
	Ticket1000 9 Uhr Monatskarte	12,422	9,470	-2,952	-23,8
	Ticket1000 9 Uhr Abo	18,483	17,700	-0,783	-4,2
	BärenTicket Abo	46,070	43,892	-2,178	-4,7
	7-TageTicket	2,094	1,647	-0,447	-21,3
	SozialTicket inkl. Zuwendungen	87,087	66,504	-20,582	-23,6
Zeitkarten gesamt		532,399	459,774	-72,626	-13,6
Schüler/Azubi-Verkehr	YoungTicketPLUS/YoungTicketPLUS Abo	62,244	58,866	-3,378	-5,4
	VorkursTicket	0,140	0,012	-0,127	-91,1
	SemesterTicket FH/Uni	76,338	78,541	2,202	2,9
	SchokoTicket Jahreskarte - inkl. Schulträgeranteil	216,769	212,823	-3,946	-1,8
Schüler/Azubi-Verkehr Gesamt		355,491	350,242	-5,249	-1,5
Firmenservice	100/100-Modell	41,328	35,663	-5,665	-13,7
	Rabatt-Modell	18,613	17,885	-0,728	-3,9
	GroKu-Modell	50,953	50,488	-0,465	-0,9
	AZ-Modell	0,639	4,832	4,193	656,0
Firmenservice Gesamt		111,533	108,867	-2,665	-2,4
DB 1.-Klasse-Zuschlag		1,587	1,168	-0,420	-26,4
Übergangstarif (ÜT)		25,373	11,724	-13,649	-53,8
Sonstiges	Sonderangebote	13,054	3,057	-9,997	-76,6
	Nachträgl. erhob. Beförderungsentgelt	0,260	0,140	-0,120	-46,1
	Sonstiges/Erstattungen	0,021	0,628	0,607	-
Sonstiges Gesamt		13,335	3,825	-9,510	-71,3
Gesamtergebnis VRR*		1.330,552	1.097,098	-233,454	-17,5

* Mindereinnahmen werden durch den ÖPNV-Rettungsschirm refinanziert

 Quelle: Fahrausweisstatistik VRR
 Stand vom 27.04.2021

Entwicklung der entgeltlichen Fahrten

in den Fahrausweisgruppen und bei einzelnen Fahrausweisen

Fahrausweisgruppen	Bezeichnung	Fahrten in Mio.		Veränderung	
		2019	2020	absolut	%
Bartarif	EinzelTicket	51,767	26,815	-24,952	-48,2
	MehrfahrtenTicket	29,132	18,151	-10,982	-37,7
	nextTicket	0,000	0,000	0,000	-
	24-/48-StundenTicket	8,178	3,767	-4,411	-53,9
	Happy-Hour-Ticket	0,332	0,147	-	-
	Schnäppchenkarte/4-StundenTicket	1,272	0,853	-0,418	-32,9
	FA des Linienbedarfsverkehrs	0,021	0,016	-0,005	-24,3
	On-Demand Tarif	0,009	0,012	0,003	35,7
	ZusatzTicket	0,000	0,000	0,000	-
Bartarif gesamt		90,710	49,760	-40,950	-45,1
Zeitkarten	Ticket2000 Monatskarte	23,234	14,804	-8,430	-36,3
	Ticket2000 Abo	116,738	93,921	-22,817	-19,5
	Ticket2000 9 Uhr Monatskarte	13,496	8,264	-5,232	-38,8
	Ticket2000 9 Uhr Abo	60,217	48,408	-11,809	-19,6
	Ticket1000 Monatskarte	25,762	16,940	-8,822	-34,2
	Ticket1000 Abo	45,159	36,374	-8,784	-19,5
	Ticket1000 9 Uhr Monatskarte	9,752	6,497	-3,255	-33,4
	Ticket1000 9 Uhr Abo	17,079	14,215	-2,863	-16,8
	BärenTicket Abo	23,373	19,006	-4,367	-18,7
	7-TageTicket	0,746	0,524	-0,222	-29,8
	SozialTicket inkl. Zuwendungen	103,584	62,524	-41,060	-39,6
Zeitkarten gesamt		439,139	321,478	-117,661	-26,8
Schüler/Azubi-Verkehr	YoungTicketPLUS/YoungTicketPLUS Abo	74,481	61,988	-12,493	-16,8
	VorkursTicket	0,175	0,013	-0,161	-92,3
	SemesterTicket FH/Uni	92,848	83,670	-9,178	-9,9
	SchokoTicket Jahreskarte - inkl. Schulträgeranteil	361,503	306,536	-54,967	-15,2
Schüler/Azubi-Verkehr Gesamt		529,007	452,207	-76,799	-14,5
Firmenservice	100/100-Modell	20,793	16,126	-4,667	-22,4
	Rabatt-Modell	14,879	12,426	-2,453	-16,5
	GroKu-Modell	43,010	37,626	-5,384	-12,5
	AZ-Modell	0,582	3,635	3,052	524,2
Firmenservice Gesamt		79,264	69,812	-9,452	-11,9
DB 1.-Klasse-Zuschlag		0,000	0,000	0,000	-
Übergangstarif (ÜT)		0,000	0,000	0,000	-
Sonstiges	Sonderangebote	2,567	0,892	-1,676	-65,3
	Nachträgl. erhob. Beförderungsentgelt	0,000	0,000	0,000	-
	Sonstiges/Erstattungen	0,000	0,000	0,000	-
Sonstiges Gesamt		2,567	0,892	-1,676	-65,3
Gesamtergebnis VRR*		1.140,688	894,150	-246,538	-21,6

* ab März 2020 wurde eine coronabedingte Anpassung der Fahrtberechnung für das Jahr 2020 vorgenommen, welche die reduzierten realen Fahrten während der Corona-Pandemie würdigt.

Quelle: Fahrausweisstatistik VRR
Stand vom 27.04.2021

Verbundpreise

in Euro ab 01.01.2021

	A1	A2	A3	B	C	D
Ticket1000						
Ticket1000	71,20	75,60	79,20	113,55	153,55	190,30
Ticket1000 Abo	63,19	67,10	70,29	100,78	136,28	168,90
Ticket1000 9 Uhr	53,00	56,20	58,75	84,40	113,55	142,70
Ticket1000 9 Uhr Abo	47,04	49,88	52,14	74,91	100,78	126,61
Ticket2000						
Ticket2000	80,80	85,55	89,25	124,80	164,50	205,80
Ticket2000 Abo	71,71	75,93	79,21	110,76	145,99	182,61
Ticket2000 9 Uhr	60,45	63,70	66,40	95,10	123,85	156,10
Ticket2000 9 Uhr Abo	53,65	56,53	58,93	84,40	109,92	138,55
BärenTicket						
BärenTicket	-	-	-	-	-	91,35
FirmenTicket						
FirmenTicket (100/100 Modell)	41,79	44,37	46,29	67,07	86,13	107,88
Preisstaffel 6 % – 50 bis 100 Stück	60,61	64,47	67,27	96,72	130,55	162,44
Preisstaffel 8,5 % – 101 bis 200 Stück	59,00	62,76	65,46	94,15	127,07	158,12
Preisstaffel 10 % – 201 bis 450 Stück	58,03	61,73	64,40	92,61	124,98	155,55
Preisstaffel 10,5 % – 451 bis 700 Stück	57,70	61,37	64,04	92,09	124,30	154,66
Preisstaffel 11 % – mehr als 701 Stück	57,40	61,03	63,68	91,56	123,61	153,80
YoungTicket						
YoungTicketPLUS	-	-	-	-	-	72,60
YoungTicketPLUS Abo	-	-	-	-	-	62,20
SchokoTicket						
Preis Selbstzahler	-	-	-	-	-	37,35
Preis Eigenanteil 1. Kind	-	-	-	-	-	12,00
Preis Eigenanteil 2. Kind	-	-	-	-	-	6,00
Preis Eigenanteil 3. Kind	-	-	-	-	-	-

Stand 01.01.2021

	Kurzstrecke	A1	A2	A3	B	C	D
Barticket							
EinzelTicket Erwachsene	1,70	2,80	2,80	2,90	6,00	12,80	15,40
EinzelTicket Kinder	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70
4erTicket Erwachsene	6,10	10,70	10,70	10,70	22,50	46,90	56,00
4erTicket Kinder	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
HappyHourTicket	–	3,19	3,19	3,19	–	–	–
10erTicket	14,20	22,90	22,90	22,90	46,00	93,15	102,91
4-StundenTicket	–	4,20	4,20	–	–	–	–
24-StundenTicket	–	7,20	7,20	7,20	14,70	25,30	29,80
24-StundenTicket 2 Personen	–	10,70	10,70	10,70	18,70	30,00	35,10
24-StundenTicket 3 Personen	–	14,20	14,20	14,20	22,70	34,70	40,40
24-StundenTicket 4 Personen	–	17,70	17,70	17,70	26,70	39,40	45,70
24-StundenTicket 5 Personen	–	21,20	21,20	21,20	30,70	44,10	51,00
48-StundenTicket	–	13,70	13,70	13,70	27,90	48,10	56,70
48-StundenTicket 2 Personen	–	20,30	20,30	20,30	35,50	57,00	66,70
48-StundenTicket 3 Personen	–	26,90	26,90	26,90	43,10	65,90	76,80
48-StundenTicket 4 Personen	–	33,50	33,50	33,50	50,70	74,80	86,80
48-StundenTicket 5 Personen	–	40,10	40,10	40,10	58,30	83,70	96,80
7-TageTicket	–	22,95	28,15	29,50	42,75	57,30	71,10
1.-Klasse-Zuschläge							
Monatszuschlag	–			67,80 (Preisstufe A - D)			
Monatszuschlag Abo	–			57,60 (Preisstufe A - D)			
7-TageTickets	–			21,70 (Preisstufe A - D)			
ZusatzTickets							
ZusatzTicket				3,60			
4er ZusatzTicket				13,00			
FahrradTicket				3,60			
Ohne Preisstufe							
SozialTicket				39,35		(Gültigkeit Preisstufe A oder kreisweite Gültigkeit)	

Finanzielles Engagement der Städte 2020

Gebietskörperschaft ¹⁾	Gesamtleistung inklusive Kürzungsmöglichkeiten und Ergebnisse gem. §§ 19 a/b ZVS (exkl. ZV-fremder Räume) 2020 in Mio. Euro ²⁾
Stadt Bochum	37,843
Stadt Bottrop	6,416
Stadt Dortmund	79,677
Stadt Düsseldorf	63,833
Stadt Duisburg	64,147
Ennepe-Ruhr-Kreis	21,874
Stadt Essen	80,662
Stadt Gelsenkirchen	21,109
Stadt Hagen	16,250
Stadt Herne	10,743
Stadt Krefeld	19,011
Kreis Mettmann	10,652
Stadt Mönchengladbach	20,969
Stadt Monheim am Rhein	5,530
Stadt Mülheim an der Ruhr	35,315
Stadt Neuss	6,068
Rhein-Kreis Neuss	6,320
Stadt Oberhausen	19,469
Kreis Recklinghausen	23,950
Stadt Remscheid	8,750
Stadt Solingen	9,149
Stadt Viersen	1,811
Kreis Viersen	4,495
Stadt Wuppertal	59,212
Summe	633,255

¹⁾ ohne kreisangehörige Gemeinden, soweit separat aufgeführt

²⁾ unter Berücksichtigung von Mitteln aus der ÖPNV-Pauschale gem. § 11 (2) ÖPNVG NRW, inklusive Umlage aus Finanzierungsbetrag BVR

Wirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2020 (in Mio. Euro)

Kommunale Verkehrsunternehmen (ÖPNV)

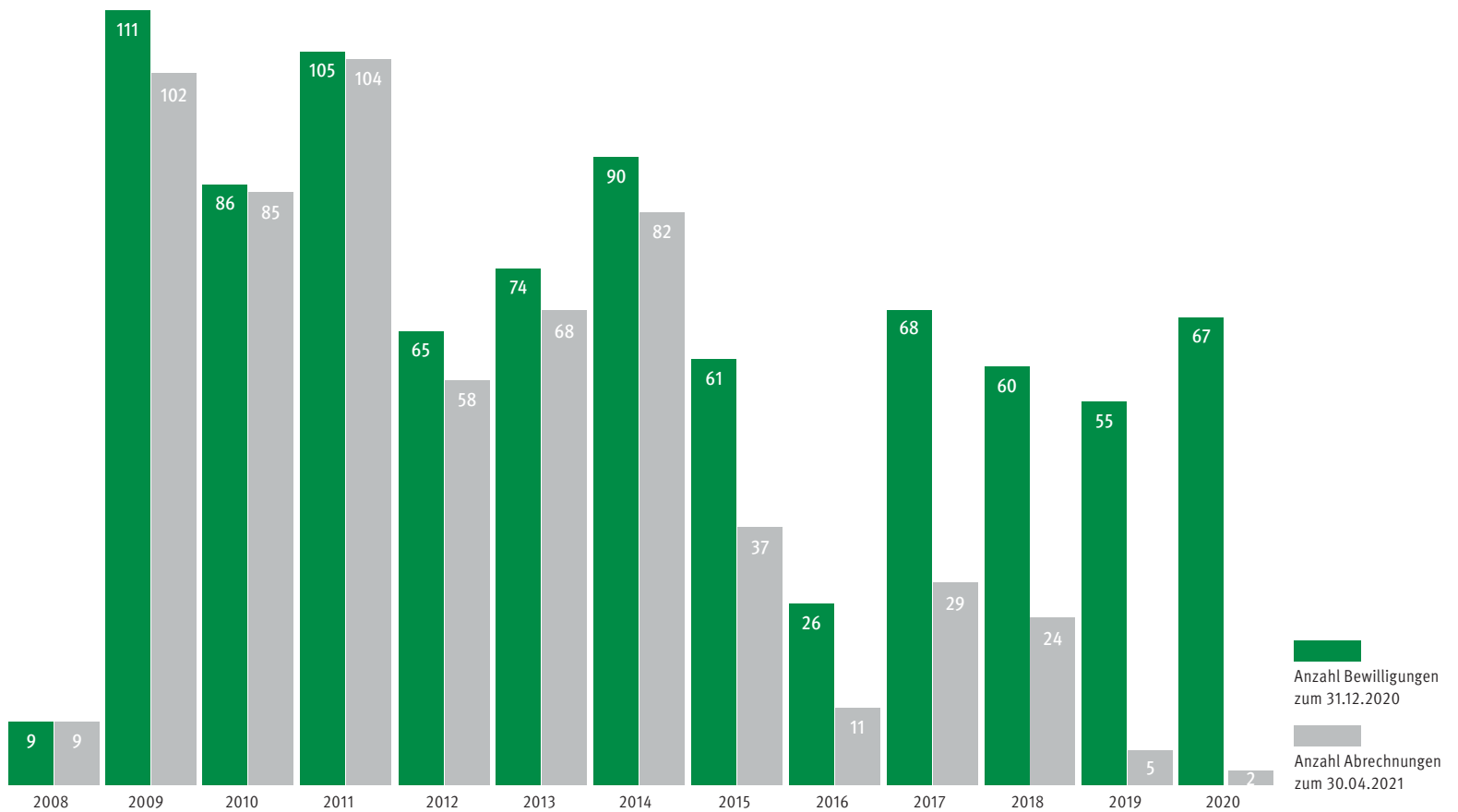
inkl. NIAG, VGV, VGH / 2018: ohne SDG und FDG / 2019: inkl. SDG und ohne FDG

	2019	2020
Kasstechnische Einnahmen (brutto)	1.109,227	1.138,021
Kasstechnische Einnahmen (netto)	1.036,661	1.063,571
Einnahmen aus Verbundtarif	956,622	981,068
(+) Ausgleichsleistung § 11a ÖPNVG NRW	47,638	47,398
(+) Abgeltung § 231 SGB IX	40,662	40,600
(+) Abgeltungen SozialTicket	18,219	17,948
(+) Sonstige Erträge inkl. Landesleistungen § 11 (2) ÖPNVG NRW	200,908	172,450
Aufwendungen der kommunalen Unternehmen	1.822,355	1.910,814
durch Erträge gedeckt	1.264,049	1.259,464
Finanzierungsbedarf	558,306	651,350

Quelle: Ergebnisrechnung 2019 / Verbundetat 2020
Stand vom 20.04.2021

Infrastrukturförderung

Maßnahmen nach § 12 ÖPNVG NRW (Erstbewilligung nach dem 01.01.2008) – Anzahl Bewilligungen/Abrechnungen

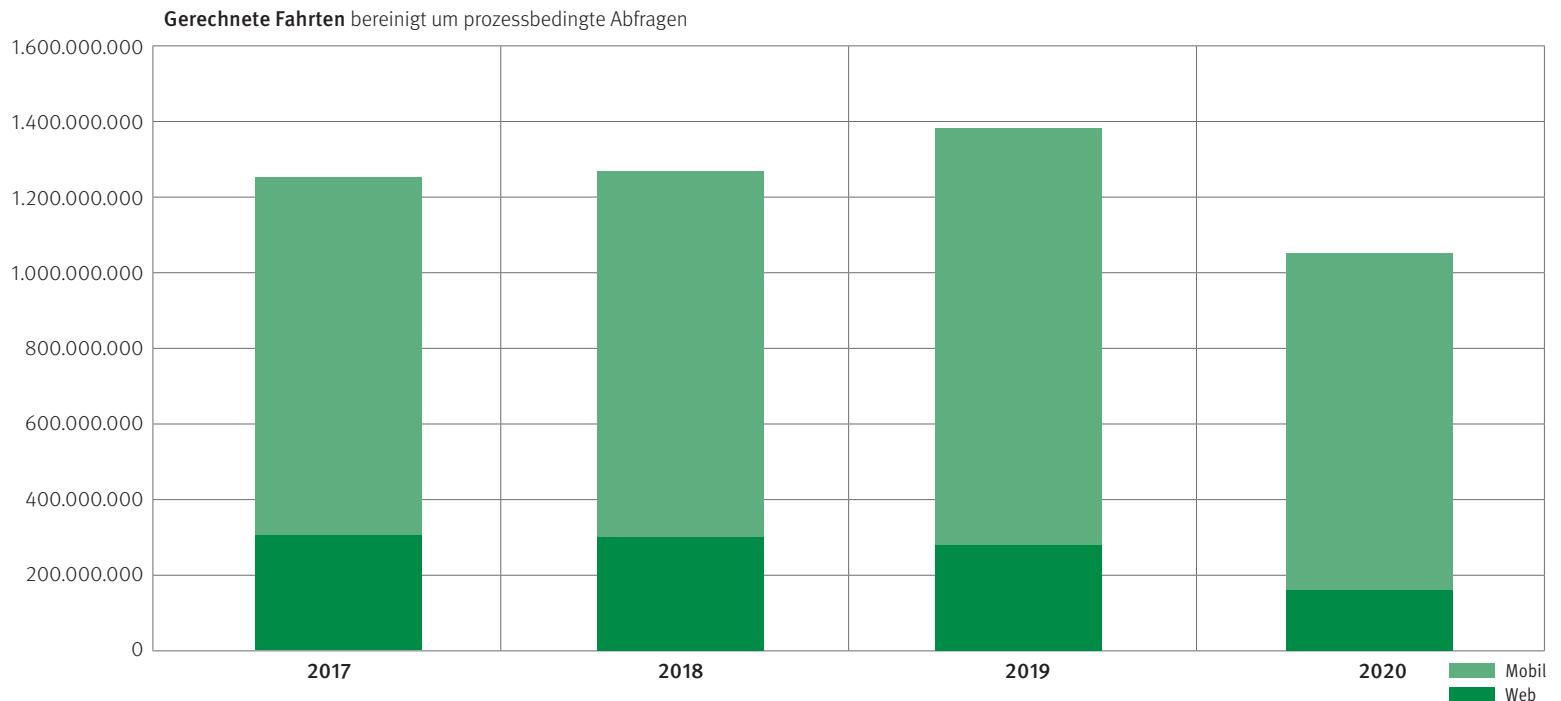


Maßnahmen nach § 12 ÖPNVG NRW – bewilligte Zuwendung in Mio. Euro zum 31.12.2020

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bewilligte Zuwendung in Mio. Euro	6,695	98,174	55,956	54,896	97,213	63,186	43,719	61,218	29,942	51,799	35,030	18,125	57,080
Anteil der abgerechneten Maßnahmen in %	100	91,9	98,8	99,0	89,2	91,9	91,01	60,7	42,3	42,6	40,0	9,1	3,0

Stand vom 31.01.2021

Anzahl der berechneten Fahrtverbindungen in der Elektronischen Fahrplanauskunft



Beim VRR-Kundenmanagement eingegangene Anfragen

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Brief/E-Mail	16.587	15.719	14.829	15.236	16.129	18.249	17.329	17.329	15.635
Schlaue Nummer 0180 6/50 40 30 *	429.490	381.465	423.455	358.989	365.076	363.812	349.318	306.894	222.381
VRR-Hotline 0180 6/50 40 34 *	19.547	12.333	12.079	11.537	14.808	13.462	10.617	5.831	5.559

* (0,20 €/Anruf aus dem Festnetz, 0,60 €/Anruf aus dem Mobilfunk)
Anrufe über die Verkehrsunternehmen und das Callcenter

Rufnummernwechsel ab 2015 (zuvor 01803/504030 und 01803/504034)

Abkürzungsverzeichnis

ABA	Außerbetriebliches Arbeiten
AG	Aktiengesellschaft
AK	Arbeitskreis
AöR	Anstalt öffentlichen Rechts
App	Applikation
AST	Anrufsammeltaxi
AVV	Aachener Verkehrsverbund
B+R	Bike+Ride
BEMU	battery electric multiple unit
Bf	Bahnhof
BPol	Bundespolizei
CAF	Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A.
CDU	Christlich Demokratische Union Deutschlands
CiBo	Check-in/Be-out
DB	Deutsche Bahn AG
DB Regio	DB Regio AG, Region NRW
EFA	Elektronische Fahrplanauskunft
EFZ	Europäisches Fahrplanzentrum
eTarif	elektronischer Tarif
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EWT	EinfachWeiterTicket
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Hbf	Hauptbahnhof
IHK	Industrie- und Handelskammer
IP	Internetprotokoll
KCD	Kompetenzcenter Digitalisierung
KCM	Kompetenzcenter Marketing
KCS	Kompetenzcenter Sicherheit
KI	Künstliche Intelligenz
KMR	Kooperation Metropole Ruhr
Mio.	Million

MIP	Mobilitäts- und Infrastrukturplattform
Mrd.	Milliarde
MRR	Metropolregion Rheinland
NFC	Near Field Communication
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVN	Nahverkehrszweckverband Niederrhein
NVP	Nahverkehrsplan
NVR	Nahverkehr Rheinland
NWL	Nahverkehr Westfalen-Lippe
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
P+R	Park+Ride
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RRX	Rhein-Ruhr-Express
RVR	Regionalverband Ruhr
Sidaba	Sicherheitsdatenbank NRW
SPD	Sozialdemokratische Partei Deutschlands
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TB	TaxiBus
Transdev	Transdev Vertrieb GmbH
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg
WLAN	Wireless Local Area Network
ZKS	Zentrale Koordinierungsstelle
ZRL	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe

Impressum

Herausgeber:

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
Augustastrasse 1
45879 Gelsenkirchen

V. i. S. d. P.: Sabine Tkatzik,

Leiterin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Redaktion: Wibke Hinz, Dino Niemann, Sina Dietz,
Kristina Pickert

Gestaltung: Sven Scholz

Bildnachweis:

Seite 11 ©Chalabala - stock.adobe.com, **Seite 16** ©PhotoPlus+ - stock.adobe.com,
Seite 34 ©Farknot Architect - stock.adobe.com, **Seite 47** ©CP/COMPARTNER,
Seite 48-50 ©CAF, **Seite 55** ©Transdev GmbH, **Seite 61** ©Zukunftsnetz Mobilität NRW,
Seite 64 ©Tupungato - stock.adobe.com, **Seite 74-75** ©Zukunftsnetz Mobilität NRW,
alle weiteren Bilder ©VRR AöR

Einige Fotos wurden vor der Pandemie bzw. zu Zeiten aufgenommen, als noch textile Mund-Nase-Bedeckungen verwendet werden durften.

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
AugustastraÙe 1
45879 Gelsenkirchen
www.vrr.de

