

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Verbandsbericht

2016/2017



Inhalt

Wettbewerb und Verkehrspolitik	6	35,4 Millionen Euro für die Nahverkehrsinfrastruktur	46
Finanzierung und Organisation des Nahverkehrs:	8	#1von150: Landesweite Initiative für moderne Bahnhöfe	50
Gesetzliche Änderungen im Überblick			
VRR gestaltet den Schienenpersonennahverkehr	12	Digitalisierung und Innovation	52
VRR-Nahverkehrsplan 2017: Eckpunkte einer	16	Neue Verbund-App als digitaler Reisebegleiter	54
zukunftsfähigen Mobilität		Digitale Services für einen komfortablen und persönlichen	58
		Nahverkehr	
Tarif, Vertrieb und Kommunikation	18	WLAN in Nahverkehrszügen	60
Nahverkehrstarif im VRR: bedarfsgerecht und wirtschaftlich	20	OpenData für mehr Transparenz und innovative	61
SPNV-Vertrieb: Transdev ab Dezember 2019 neuer	24	Nahverkehrslösungen	
Vertriebsdienstleister			
Vielfältige Kampagnen: Der VRR will mehr Menschen für	26	Verbund und Gremien	62
den ÖPNV begeistern		Neues Bewerberportal erleichtert Rekrutierung von	64
		Fachkräften	
Qualität und Sicherheit	30	Integrierter Dialog mit politischen Mandatsträgern	65
Berichte des VRR: Transparenz für bessere Leistungen	32		
Kundenbarometer 2016: Fahrgäste bewerten Öffentlichen	35	Umwelt	66
Personennahverkehr		Klimaschutz kommt ins Rollen: Projekt zur besseren	68
Engagement für mehr Sicherheit im ÖPNV	36	Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV	
Infrastruktur und Leistung	38	Zahlen, Daten, Fakten	70
Regionalexpress-Verkehre: Verbesserte Leistungen für	40	Abkürzungsverzeichnis	88
einen attraktiven SPNV		Impressum	90
Rhein-Ruhr-Express	43		

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

können Sie sich noch daran erinnern, wie Sie nach Projektwochen, Exkursionen, Klassenfahrten oder den Ferien einen Aufsatz über Ihre Erlebnisse und Erfahrungen schreiben mussten? Mit dem vorliegenden Verbundbericht möchten wir diese Erinnerungen wieder aufleben lassen und Ihnen von Projekten, Neuerungen und Trends im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr berichten. Bei all unseren Bemühungen um einen attraktiven ÖPNV liegen uns unsere jüngsten Fahrgäste besonders am Herzen. Denn sie zählen heute schon zu unseren besten Kunden und bleiben Bus und Bahn hoffentlich auch über Schule und Ausbildung hinaus treu. Einige Kinder und Jugendliche kommen zum Start jedes einzelnen Kapitels zu Wort, stellen Fragen zum ÖPNV oder erzählen, was sie ganz persönlich mit einigen unserer Themen verbinden. Wir wiederum geben Antworten und schildern unsere Sicht der Dinge.

Damit der Öffentliche Personennahverkehr den hohen Ansprüchen seiner Fahrgäste auch zukünftig gerecht werden kann, muss er ausreichend finanziert sein. Wir freuen uns deshalb, dass mit neuen Regelungen im Bereich der Regionalisierungs- und Entflechtungsmittel sowie des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) die Finanzierung des ÖPNV nun langfristig gesichert ist und alle Nahverkehrsakteure ihre Angebote und Leistungen verlässlich planen können. Rechtliche Basis für sämtliche Investitionen in den Öffentlichen Personennahverkehr ist das novellierte ÖPNV-Gesetz NRW. In seiner

neuen Fassung sieht das Gesetz zudem einige Veränderungen an den Organisationsstrukturen und Prozessen im ÖPNV vor, die die bewährten Kompetenzen der Zweckverbände beschränken und die Einwirkungsmöglichkeiten des Landes stärken. Wir werden uns im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten auch zukünftig dafür einsetzen, dass der Öffentliche Personennahverkehr den lokalen und regionalen Gegebenheiten und auch wirtschaftlichen Ansprüchen gerecht wird.

Mit seinem umfassenden, komplett neu strukturierten Nahverkehrsplan definiert der VRR die Eckpunkte einer solchen zukunftsfähigen Mobilität. Er ist ein wertvolles Instrument, um den Schienenpersonennahverkehr politisch und betrieblich zu steuern, und kann den Nahverkehrsakteuren in der Region als Planungsgrundlage dienen, um den ÖPNV im Sinne der Fahrgäste weiterzuentwickeln.

Im Februar 2017 haben wir mit der Vergabe des SPNV-Vertriebs an die Transdev Vertrieb GmbH ein wegweisendes Wettbewerbsverfahren erfolgreich beendet. Das Unternehmen wird ab Dezember 2019 der neue Vertriebsdienstleister für Nahverkehrstickets. Wir möchten die Qualität der Vertriebsdienstleistungen wesentlich verbessern und insbesondere den Automatenvertrieb durch zusätzliche nützliche Funktionen stärken.

Seit April 2017 bieten der VRR und 19 Verkehrsunternehmen mit der neu entwickelten Verbund-

App einen digitalen Reisebegleiter, der zusätzlich zur bewährten Fahrplanauskunft weitere kundenfreundliche Dienste bietet. Fahrgäste können Nahverkehrstickets schnell und komfortabel online erwerben und die App mit persönlichen Favoriten an ihren individuellen Bedarf anpassen. Auch im Hinblick auf die Weiterentwicklung des Nahverkehrstarifs haben wir unsere Hausaufgaben gemacht und zum 1. Januar 2017 einige strukturelle tarifliche Änderungen auf den Weg gebracht. So profitieren beispielsweise Fahrgäste, die über Verbundgrenzen hinaus fahren möchten, von einem neuen, pauschalen Anstussticket. Das EinfachWeiterTicket ermöglicht Nahverkehrskunden den unkomplizierten Übergang zwischen dem Aachener Verkehrsverbund, dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg und dem VRR.

Machen Sie sich selbst ein Bild von diesen und weiteren Themen rund um den Öffentlichen Personennahverkehr in der Region. Wir wünschen Ihnen eine informative Lektüre und erhellende Einblicke in die Perspektiven der Fahrgäste von morgen.

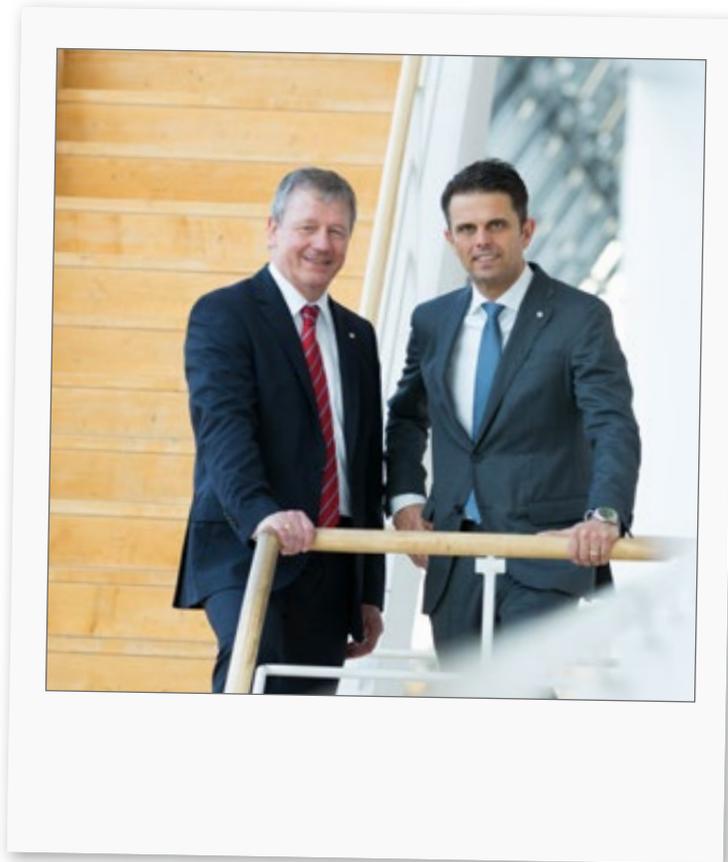
Ihr



Martin Husmann
VRR-Vorstandssprecher



José Luis Castrillo
VRR-Vorstand



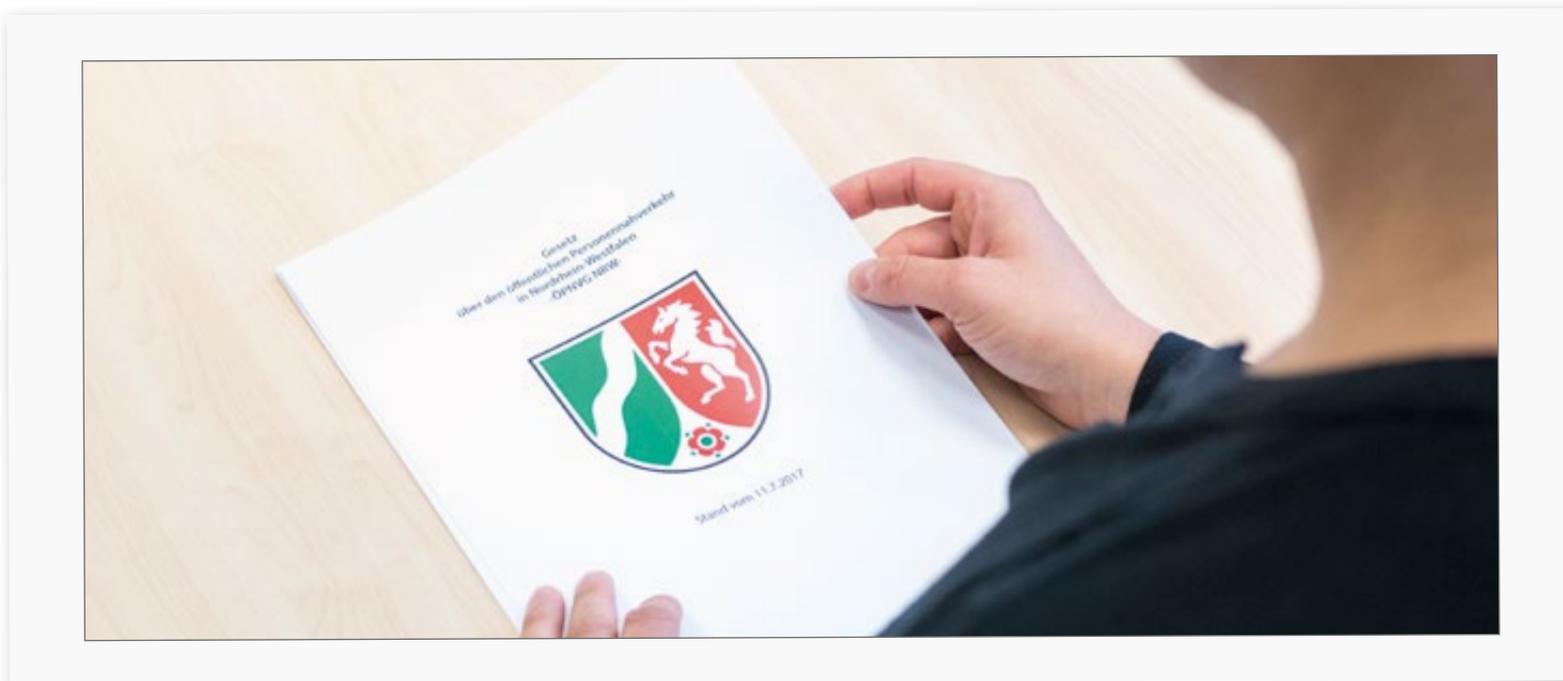
Bei den letzten Bundesjugendspielen habe ich mich sehr angestrengt. Ich bin gerannt, so schnell ich konnte, und habe richtig weit geworfen. Beim Weitsprung lief es aber am besten und ich bin aus meiner Klasse am weitesten gesprungen. Meine Lehrerin meinte, meine Technik war gut: beim Abprung den Balken genau getroffen, Beine hochgerissen und beim Landen in der Sandgrube nicht wieder zurückgefallen! Da gab's viele Punkte und ich habe meine erste Ehrenurkunde bekommen. 😊

Maximilian, 9 Jahre

So wie Grundschul Kinder bei den Bundesjugendspielen ihr Bestes geben, um eine Urkunde zu bekommen, so mobilisieren auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen in europaweiten Wettbewerbsverfahren ihre Kräfte, um einen SPNV-Auftrag zu erhalten: innovative Fahrzeugtechnik und bestmögliche Betriebsleistungen zu wirtschaftlichen Konditionen. Mit einem stimmigen Gesamtpaket zum Erfolg...

Wettbewerb und Verkehrspolitik

Finanzierung und Organisation des Nahverkehrs: Gesetzliche Änderungen im Überblick



Neben den Fahrgeldeinnahmen bilden öffentliche Zuschüsse eine zentrale Grundlage für die Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs in NRW. Mit neuen Regelungen im Bereich der Regionalisierungs- und Entflechtungsmittel sowie des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes sichern Bund und Länder zukünftig eine ausreichende Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs in NRW. Die hierdurch möglichen Investitionen in den Nahverkehr regelt die Novelle des ÖPNV-Gesetzes NRW (ÖPNVG NRW), die vom

Landtag Nordrhein-Westfalen zum Jahreswechsel 2016/2017 verabschiedet wurde. Obwohl sich die kommunale Aufgabenträgerschaft grundsätzlich bewährt hat, sieht das Gesetz zahlreiche Neuerungen vor, die sich direkt auf die Organisationsstrukturen und Prozesse im Öffentlichen Personennahverkehr auswirken.

Mit der Neuregelung von Höhe und Verteilung der Regionalisierungsmittel bis einschließlich 2031 schaffen Bund und Länder Planungssicher-

heit für SPNV-Aufgabenträger wie den VRR, um den Verkehr auf der Schiene langfristig finanzieren und sichern zu können. Der NRW-Anteil von bisher rund 15 Prozent steigt annähernd auf 19 Prozent im Jahr 2031. Bereits im Jahr 2015 hatten sich Bund und Länder darauf geeinigt, die Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in Höhe von 330 Millionen Euro über 2019 hinaus fortzuführen. Und auch die pauschalierte Investitionsförderung für Neu- und Ausbaumaßnahmen ist langfristig gesichert: Anfang 2017 entschied das Land NRW, die zum 31. Dezember 2019 auslaufenden Entflechtungsmittel im Anschluss dauerhaft über den Bund-Länder-Finanzausgleich zu kompensieren. 150 Millionen Euro fließen jährlich in die drei NRW-Kooperationsräume für Investitionen nach § 12 ÖPNVG, rund 80 Millionen Euro allein in den VRR. Diese Neuordnung der ÖPNV-Finanzierungsquellen schafft die nötigen Spielräume, um auf Basis des novellierten ÖPNV-Gesetzes NRW das Nahverkehrsangebot im Sinne der Fahrgäste weiterzuentwickeln und in eine leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur zu investieren.

Novelliertes ÖPNV-Gesetz NRW

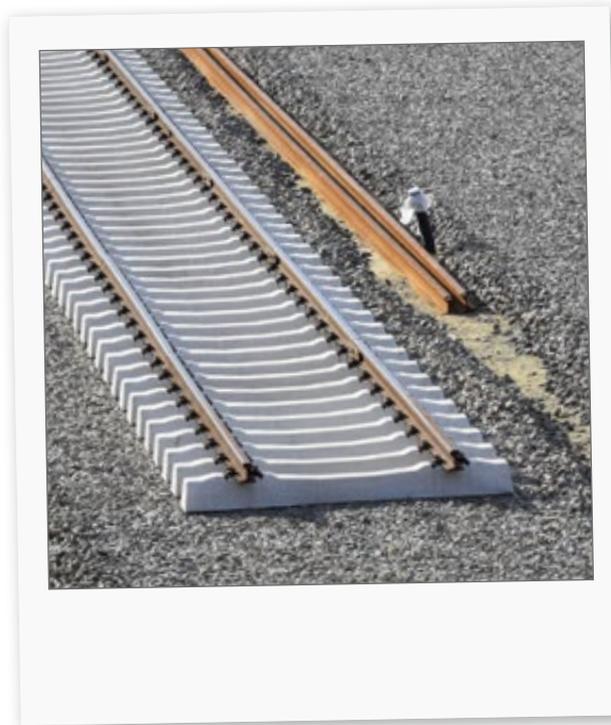
Die Gesetzesnovelle sieht beispielsweise nach § 13 Absatz 1 vier weitere Fördermöglichkeiten für Investitionen im besonderen Landesinteresse vor. Erstmals können Bauvorhaben zum Erhalt oder zur Erneuerung der Straßen- bzw. Stadtbahninfrastruktur durch Landesmittel bezuschusst werden. Dies ist sehr erfreulich, da der

Investitionsstau in diesem Bereich enorm ist und Verkehrsunternehmen somit zukünftig die Chance haben, die dringend nötige Modernisierung der teilweise stark veralteten Anlagen in Angriff zu nehmen. Darüber hinaus können nun auch Maßnahmen zur Reaktivierung und Elektrifizierung von SPNV-Strecken, zum barrierefreien Umbau von Stadtbahn-, Straßenbahn- und Bushaltestellen und von vorhandenen Fahrzeugen des ÖSPV sowie zur Beschaffung von batterieelektrischen und wasserstoffbetriebenen Linienbussen sowie der erforderlichen Werkstatteinrichtungen durch das Land gefördert werden. Durch die zusätzlichen sogenannten Fördertatbestände wird deutlich mehr Arbeit auf die regionalen Aufgabenträger VRR, NVR und NWL zukommen – und zwar insbesondere auf den VRR, denn in der Rhein-Ruhr-Region gibt es einige Verkehrsunternehmen mit modernisierungsbedürftigen Straßen- und Stadtbahnssystemen. Um die zu erwartenden Fördermaßnahmen zügig abwickeln zu können, müssen nach Ansicht des VRR weitere Personalressourcen bereitgestellt werden.

Abkehr von bewährten Organisationsstrukturen

Das neu gefasste ÖPNVG NRW sieht eine Abkehr von den bewährten Organisationsstrukturen im Nahverkehr vor: Die Kompetenzen der Zweckverbände werden deutlich beschränkt und die Einwirkungsmöglichkeiten des Landes gestärkt. So sieht § 6 Absatz 1 des ÖPNVG NRW ein Weisungsrecht des Landes gegenüber den

Der VRR bringt sich als Aufgabenträger weiterhin in die Gestaltung des Kooperationsraum-übergreifenden SPNV und des Landesnetzes ein.



SPNV-Aufgabenträgern bei allen SPNV-Angelegenheiten vor, die das Gebiet mehrerer Kooperationsräume betreffen. Nach § 7 Absatz 4 soll zudem das SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse nicht mehr im Einvernehmen mit den Zweckverbänden festgelegt werden. Und zwar obwohl dieses Einvernehmen seit 2008 immer hergestellt wurde und es nie Probleme bei der Festsetzung des Landesnetzes gab. Per Gesetz liegt die Entscheidungskompetenz in diesem Bereich nun allein beim Land mit einem entsprechenden Recht des zuständigen Ministeriums, den Aufgabenträgern Zweckmäßigkeitsweisungen zu erteilen. Mit der letzten Novellierung des

ÖPNVG NRW zum 1. Januar 2008 hatte das Land die Organisation und Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs umfassend neu geordnet und zahlreiche Aufgaben, die vormals in seiner Verantwortung lagen, auf die Regionen übertragen. Hierdurch sollten die kommunale Verantwortung gestärkt und die Vorgaben des Landes auf ein notwendiges Maß reduziert werden. Diese Organisationsstrukturen haben sich in den letzten Jahren grundlegend bewährt: Die Zusammenarbeit der Kooperationsräume funktioniert einwandfrei und in allen, zum Teil auch hochkomplexen Fragestellungen wurde bislang immer eine einvernehmliche Lösung gefunden.

Der VRR als SPNV-Aufgabenträger wird auch zukünftig im Interesse eines attraktiven Nahverkehrs seine langjährige Expertise in die Gestaltung des kooperationsraumübergreifenden SPNV und des Landesnetzes einbringen. Zu hoffen bleibt, dass Weisungen des Landes mit Augenmaß erfolgen. Denn die meisten Verkehrsverträge wurden in den letzten Jahren neu ausgeschrieben und haben Laufzeiten von bis zu 15 Jahren. Die vertraglichen Regelungen sehen nur geringfügige Anpassungsmöglichkeiten vor – beispielsweise bei den Sitzplatzkapazitäten oder der Fahrzeugausstattung. Änderungen der laufenden Verkehrsverträge unterliegen dem engen Korsett des Vergaberechts und können folglich – wenn überhaupt – nur mit einem sehr hohen finanziellen Aufwand realisiert werden. Weisungen des Landes könnten dann ggf. zu

Mehrbelastungen in den Kooperationsräumen führen, sofern diese nicht durch das Land selbst ausgeglichen werden. Einspringen müssten dann die Städte und Kreise, die die Zweckverbände und die VRR AöR tragen. Die Städte und Kreise im VRR finanzieren bereits heute zahlreiche SPNV-Maßnahmen über eine SPNV-Umlage mit. Diese kommunale Beteiligung an der SPNV-Finanzierung ist einmalig in NRW und bis 2019 befristet. Entstünden durch Weisungen des Landes Mehrbelastungen bei den Kommunen, wäre dies ein Eingriff in die kommunale Selbstverwaltung. Für den VRR könnte dies bedeuten, auch zukünftig eine SPNV-Umlage erheben zu müssen, um die Mehrbelastungen ausgleichen zu können.

ÖPNV-Bedarfsplanpflicht ab fünf Millionen Euro

Auch im Bereich des streckenbezogenen Aus- und Neubaus von Schieneninfrastrukturen hat das Land nun einen größeren Einfluss als bislang. § 7 des novellierten ÖPNVG NRW sieht eine Bedarfsplanpflicht für Investitionsvorhaben aus der SPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 1 oder der Pauschalisierten Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG NRW vor. Zukünftig können nur solche Vorhaben aus besagten Mitteln gefördert werden, die zuvor vom Verkehrsministerium in den Verkehrsausschuss des Landes eingebracht und von diesem beschlossen wurden. Diese ÖPNV-Bedarfsplanpflicht gilt ab einem Investitionsvolumen von fünf Millionen Euro. Seit 1. Januar 2008 verwalteten die Zweckverbände



die Pauschalen eigenverantwortlich: Der VRR konnte markante strukturpolitische Akzente im Einklang mit den Kommunen setzen und dabei regionale Besonderheiten berücksichtigen. Dies ist in der Vergangenheit ausgezeichnet gelungen. Das Land kann weiterhin darauf vertrauen, dass die regionalen Aufgabenträger VRR, NVR und NWL die Pauschalen im Interesse eines leistungsstarken Öffentlichen Personennahverkehrs investieren. Der VRR wird sich dafür einsetzen, dass zukünftig auch bei Maßnahmen ab einem Investitionsvolumen von mehr als fünf Millionen Euro die regionalen Anforderungen und der Bedarf in den Städten und Kreisen maßgeblich für die Förderung von Investitionsvorhaben sind und nicht landespolitische Erwägungen.

VRR gestaltet den Schienenpersonennahverkehr



Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr entwickelt im Rahmen diverser Vergabeentscheidungen den Schienenpersonennahverkehr in der Region weiter. Im Oktober 2016 besiegelten der VRR und seine Partner die Zukunft der S-Bahn Rhein-Ruhr und unterzeichneten die Verträge mit Fahrzeugherstellern, den Betreibern Abellio Rail NRW und Keolis Deutschland sowie den beteiligten Banken. Darüber hinaus verbessert der VRR mit einigen Vergabeentscheidungen seine RE- und RB-Verkehre.

Im Juli 2016 entschied der VRR-Vergabeausschuss, die Betriebsleistungen der S-Bahn Rhein-Ruhr an Abellio Rail NRW und Keolis Deutschland zu vergeben. Im Rahmen der europaweiten Ausschreibung setzten sich die Eisenbahnunternehmen gegen mehrere Mitbewerber durch. Keolis, bekannt unter dem Markennamen Eurobahn, übernimmt ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 die Linien S 1 und S 4 (Los A) mit jährlich rund 4,9 Millionen Zugkilometern. Abellio betreibt künftig die Linien S 2, S 3, S 9, RE 49, RB 32 und

RB 40 (Los B) mit etwa 7,1 Millionen Zugkilometern pro Jahr. Der Betrieb der Linie S 28 mit ca. 1,7 Millionen Zugkilometern pro Jahr soll weiterhin von der Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft erbracht werden.

Abellio und Keolis als neue S-Bahn-Betreiber

Um insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen mittelfristig an allen Stationen einen niveaugleichen Einstieg in die S-Bahn-Fahrzeuge zu ermöglichen, verständigten sich das Land NRW und die nordrhein-westfälischen SPNV-Aufgabenträger im Rahmen des Bahnsteignutzlängen- und -höhenkonzeptes NRW auf eine einheitliche Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern. Nach und nach werden alle Stationen in der Region entsprechend umgebaut. Da zahlreiche Stationen entlang der von Abellio betriebenen Linien bereits heute auf eine entsprechende Bahnsteighöhe ausgerichtet sind, kommen hier zukünftig Fahrzeuge vom Typ Flirt^{3XL} der Firma Stadler Pankow GmbH zum Einsatz. Sie verfügen wie auch die Regionalexpress- und Regionalbahn-Züge über eine Einstiegshöhe von 76 Zentimetern und sind speziell auf die verkehrlichen Bedürfnisse in einem Ballungsraum

zugeschnitten. Auf den Linien S 1 und S 4 kommen weiterhin die bereits heute im S-Bahn-Netz verkehrenden Fahrzeuge vom Typ ET 422 mit einer Einstiegshöhe von 96 Zentimetern zum Einsatz. Denn hier sind viele Stationen auf Züge mit ebener dieser Einstiegshöhe ausgelegt und werden nach derzeitigen Planungen auch erst in den 2030er Jahren auf eine Höhe von 76 Zentimetern angepasst. Mit den ET 422 ermöglicht der VRR seinen Fahrgästen bis dahin einen reibungslosen Ein- und Ausstieg.

Feierliche Unterzeichnung der S-Bahn-Verträge

Vor der historischen Kulisse des Essener Colosseum Theaters unterzeichneten die SPNV-Aufgabenträger am 5. Oktober 2016 die Verkehrsverträge mit den beiden künftigen Betreibern Abellio und Keolis, die Fahrzeugverträge mit der Stadler Pankow GmbH und der DB Regio AG sowie die Finanzierungsverträge mit der Bayerischen Landesbank, der KfW IPEX-Bank und der Europäischen Investitionsbank. Für den VRR stellen die Vertragsabschlüsse wesentliche Meilensteine auf dem Weg zur neuen S-Bahn Rhein-Ruhr dar. Entsprechend widmeten sich die Anwesenden während des Festaktes den Vorteilen, die das neue Angebot für Fahrgäste, Unternehmen und die gesamte Region mit sich bringt. Gemeinsam mit seinen Partnern bietet der VRR den Fahrgästen





*Bisherige Betreiber
auch zukünftig
auf allen
Linien unterwegs*

ab Dezember 2019 S-Bahn-Verkehre mit zusätzlichen Leistungen und qualitativ hochwertigen Fahrzeugen. Zudem bringt die S-Bahn Rhein-Ruhr auch volkswirtschaftliche und arbeitsmarktpolitische Vorteile mit sich: Aufgrund der langen Laufzeit der Fahrzeugverträge benötigen die Hersteller über einen Zeitraum von 30 Jahren qualifizierte Mitarbeiter, die die Züge warten und instand halten. Der VRR unterstützt zudem einen möglichen Wechsel des Personals vom alten Betreiber Deutsche Bahn zu Abellio und Keolis. Denn die beiden neuen Betreiber haben abseits vertraglicher Verpflichtungen ein Interesse, das qualifizierte Personal zu übernehmen. Insgesamt erreicht der VRR mit den Ausschreibungen der S-Bahn Rhein Ruhr erneut ein erfreuliches wirtschaftliches Gesamtergebnis. Denn mit dem FLIRT^{3XL} konnte sich ein Fahrzeug durchsetzen, das sowohl hinsichtlich des Kaufpreises als auch der Kosten für Wartung, Instandhaltung und den Energieverbrauch der Fahrzeuge das beste Konzept aufwies. In Kombination mit der Ausschreibung der Betriebsleistungen verbesserte sich die Wirtschaftlichkeit gegenüber klassischen Verfahren deutlich.

Vergabeentscheidungen für verschiedene SPNV-Leistungen

Im Dezember 2016 und im Juni 2017 haben der VRR sowie die weiteren beteiligten SPNV-Aufgabenträger aus Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz Entscheidungen für den künftigen Betrieb weiterer SPNV-Netze getroffen.

Vorausgegangen waren jeweils europaweite Wettbewerbsverfahren. Auf allen Linien wird der bisherige Betreiber auch künftig unterwegs sein.

Emscher-Münsterland-Netz

Mit dem Fahrplanwechsel zum Dezember 2018 bleibt die Nordwestbahn weiterhin Betreiber des Emscher-Münsterland-Netzes. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen verkehrt auch in Zukunft mit den Bombardier-Dieselfahrzeugen vom Typ Talent auf den Linien RE 14 (Essen – Borken) und RB 45 (Dorsten – Coesfeld). Der Vertrag hat eine Laufzeit von nur drei Jahren, da ab dem Jahr 2021 beide Linien mit Brennstoffzellenzügen betrieben werden sollen.

Das Netz umfasst jährlich 1,1 Millionen Zugkilometer, davon etwa 750.000 im VRR und ca. 350.000 im NWL. Ab Dezember 2019 verdichtet sich der Takt der Linie RE 14 zwischen Dorsten und Essen auf einen 30-Minuten-Takt von Montag bis Samstag. Zudem erhöhen sich die Kapazitäten bei vielen Fahrten durch den vermehrten Einsatz von Doppeltraktionen. Die Betriebsleistung im VRR-Gebiet steigt um rund 300.000 Zugkilometer pro Jahr an.

Ruhr-Sieg-Netz

Der künftige Verkehrsvertrag für das Ruhr-Sieg-Netz mit den Linien RE 16 (Essen – Hagen – Iserlohn/Siegen), RB 46 (Bochum – Gelsenkirchen) und RB 91 (Hagen – Iserlohn/Siegen) wird erneut mit der Abellio Rail NRW GmbH geschlossen. Das

Unternehmen betreibt das Ruhr-Sieg-Netz mit den vorhandenen Elektrotriebzügen vom Typ Stadler FLIRT. Der neue Vertrag hat eine Laufzeit von 15 Jahren und umfasst ca. 3,4 Millionen Zugkilometer (etwa 1,2 Millionen im VRR und ca. 2,2 Millionen im NWL). Die Linie RB 40, die heute Bestandteil des Ruhr-Sieg-Netzes ist, wurde bereits im Rahmen der S-Bahn Rhein-Ruhr vergeben.

RE 8 und RB 33

Die Linien RE 8 (Mönchengladbach – Köln – Koblenz) und RB 33 (Aachen – Heinsberg/Mönchengladbach – Duisburg – Essen) werden weiterhin von der DB Regio AG betrieben. Die Linie RB 33 wird über den bisherigen Endpunkt Duisburg Hbf bis nach Essen Hbf verlängert und bietet gemeinsam mit der Linie RE 42 auf der Relation Mönchengladbach – Krefeld – Duisburg – Essen annähernd einen 30-Minuten-Takt an allen Tagen.

Betriebsaufnahme der Linie RE 8 ist im Dezember 2019, die Linie RB 33 wird im Dezember 2020 an den Start gehen. Der Verkehrsvertrag hat für beide Linien eine Laufzeit bis 2034. Auf den Linien kommen fabrikneue drei- und fünfteilige Fahrzeuge mit 155 bzw. 266 Sitzplätzen vom Typ Alstom Coradia Continental zum Einsatz. Die Betriebsleistungen im VRR-Gebiet betragen rund 1,5 Millionen der insgesamt etwa 3,9 Millionen Zugkilometer.

RB 27

Die Rhein-Erft-Bahn (RB 27) wird ab Dezember 2019 für sieben Jahre an DB Regio vergeben. Die



Das Ruhr-Sieg-Netz wieder wieder von Abellio betrieben.

Linie verkehrt weitgehend parallel zum RE 8 von Mönchengladbach über Köln bis nach Koblenz und umfasst rund zwei Millionen Zugkilometer, von denen 0,5 Millionen auf das VRR-Gebiet entfallen. Perspektivisch wird neben dem RE 8 auf der Relation Mönchengladbach – Köln die Linie S 6 verkehren. Daher kommen auf der RB 27 Gebrauchtfahrzeuge des Typs ET 425 zum Einsatz, die ein Re-Design mit deutlich komfortableren Sitzen und verbesserter Fahrgastinformation erhalten. Mit den Linien RE 8 und RB 27 wird ab Dezember 2019 montags bis samstags im Zeitraum bis etwa 20 Uhr durchgehend etwa alle 30 Minuten eine Fahrt zwischen Mönchengladbach und Köln angeboten.

VRR-Nahverkehrsplan 2017: Eckpunkte einer zukunftsfähigen Mobilität

Intelligente
Mobilitätskonzepte
für die Region

Unsere Gesellschaft verändert sich – und mit ihr die Anforderungen an eine bedarfsgerechte und zukunftsfähige Mobilität. In den Ballungsräumen sind immer mehr Menschen auf ein leistungsstarkes Verkehrsangebot angewiesen, in ländlichen Regionen nimmt die Bevölkerungszahl und damit auch die Nachfrage nach Verkehrsleistungen kontinuierlich ab. Der Öffentliche Personennahverkehr steht deshalb vor der Herausforderung, intelligente Mobilitätskonzepte zu entwickeln, die den lokalen und regionalen Gegebenheiten, politischen Forderungen und wirtschaftlichen Ansprüchen Rechnung tragen. Mit dem Nahverkehrsplan 2017 präsentiert der VRR ein umfassendes und komplett neu strukturiertes Werk, das als Planungsgrundlage dienen kann, um den ÖPNV im Sinne der Fahrgäste weiterzuentwickeln.

Schienenpersonennahverkehr

Für den VRR als Aufgabenträger ist der Nahverkehrsplan nicht nur gesetzlicher Auftrag, sondern ein wichtiges Instrument, um den Schienenpersonennahverkehr politisch und betrieblich zu steuern. SPNV-Entscheider und -Akteure finden darin Einschätzungen zum Status quo sowie Perspektiven und Ausblicke in die Zukunft des SPNV. Die Publikation skizziert, wie der VRR das Leistungsangebot langfristig weiterentwickeln möchte und welche kurz- und mittelfristigen Umsetzungsschritte hierfür nötig sind. Denn ein ausreichend großes SPNV-Leistungsvolumen ist

unerlässlich, um das kontinuierlich steigende Mobilitätsbedürfnis der Menschen zu befriedigen und die komplexen Verkehrsverflechtungen in der Region zu bedienen. So stellt der VRR-Nahverkehrsplan 2017 das bereits Ende des letzten Jahres umgesetzte RE-Konzept, das S-Bahn-Konzept mit dem 15-/30-Minuten-Takt, den Rhein-Ruhr-Express sowie weitere Linien- und Korridormaßnahmen im sogenannten „Zielnetz 2020-2030+“ vor und macht ferner Aussagen zum Einsatz moderner Fahrzeuge und zur Qualität. Ideen, wie sich der Schienenpersonennahverkehr durch neue Linien oder die Reaktivierung alter Strecken verbessern ließe, runden das SPNV-Kapitel des Nahverkehrsplans ab. Solche Maßnahmen sind aus momentaner Sicht jedoch erst langfristig finanzierbar.

Koordination ÖPNV

In einem weiteren Kapitel des Nahverkehrsplans widmet sich der VRR seinen Aufgaben als Koordinator für den Öffentlichen Personennahverkehr im Verbundraum. Vorgestellt werden Maßnahmen, mit denen der Verbund auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinwirkt. Ziel ist ein bedarfsgerechtes und an marktwirtschaftlichen Grundsätzen ausgerichtetes, attraktives ÖPNV-Angebot. Hierzu zählen einheitliche Tarife, eine koordinierte Fahrgastinformation, die auch die Belange sensorisch eingeschränkter Menschen mit Geh-, Hör- oder Sehbehinderung berücksichtigt, einheitliche Qualitätsstandards sowie ein verbesserter Übergang vom Individualverkehr auf

den ÖPNV. Darüber hinaus möchte der VRR seinen Fahrgästen mithilfe digitaler Services den Zugang zum Nahverkehr erleichtern. Möglich wäre beispielsweise ein Check-in/Be-out-System, das die Fahrt mit Bus und Bahn deutlich komfortabler macht und neue tarifliche Perspektiven eröffnet.

Um den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen heute und auch in Zukunft gerecht werden zu können, müssen VRR und Verkehrsunternehmen die unterschiedlichen Verkehrsmittel verstärkt zu einem attraktiven Gesamtangebot zusammenführen. Hierzu beobachten sie zukunftsweisende Trends, demografische, wirtschaftliche, politische und technische Entwicklungen und gestalten auf dieser Basis integrierte Verkehrsangebote für unterschiedliche Zielgruppen. Besonders wichtig ist und bleibt dabei die Kombination von ÖPNV und Individualverkehr. Bereits seit Jahren fördert der VRR die Verknüpfung von Bus und Bahn mit Car- oder Bikesharing-Angeboten oder mit dem eigenen Pkw bzw. Fahrrad über Park+Ride- bzw. Bike+Ride-Anlagen. Und auch darüber hinaus sind zahlreiche neue Ansätze und Entwicklungen möglich, denn die Verkehrsunternehmen pflegen zu Kunden und Partnern aus der Mobilitätsbranche intensive Kontakte. Solche Partnerschaften eröffnen neue Geschäftsfelder und damit die Möglichkeit, Bus und Bahn mit anderen Verkehrsträgern zu verknüpfen und neue Kunden für den Öffentlichen Personennahverkehr zu gewinnen. Ziel des VRR sind ganzheitliche, vernetzte und intermodale Mobilitätskonzepte

(Tür-zu-Tür-Konzepte), die den örtlichen Gegebenheiten gerecht werden, politische Vorgaben berücksichtigen (z. B. Aspekte des Umweltschutzes) und schlussendlich auch finanzierbar sind.

Fachlicher Austausch für ein abgestimmtes Nahverkehrsangebot

Alle genannten Themen sind essenziell für die Zukunft des Öffentlichen Personennahverkehrs und werden somit im Nahverkehrsplan beleuchtet. Schließlich soll dieser in den nächsten Jahren konzeptioneller Rahmen und Entscheidungsgrundlage für die Nahverkehrsakteure in der Region sein, um den ÖPNV sinnvoll planen, sichern und verbessern zu können. Um zu einem Ergebnis zu kommen, dass alle Beteiligten mittragen, hatte der VRR Kreise, kreisfreie Städte, Verkehrsunternehmen und Interessenverbände und parallel die Bürgerinnen und Bürger im Rahmen einer Bürgerbeteiligung bereits zu einem frühen Zeitpunkt in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans eingebunden. So hatten sie die Möglichkeit, den Plan zu kommentieren und ihre Anregungen und Anforderungen in das Werk einzubringen. Der VRR hofft, dass der NVP an vielen Stellen zu anregenden, lösungsorientierten Diskussionen rund um den Öffentlichen Personennahverkehr beiträgt. Denn durch einen positiven und konstruktiven Austausch fördern die Nahverkehrsakteure in der Region einen abgestimmten, attraktiven und kundenfreundlichen ÖPNV.



Den VRR-Nahverkehrsplan 2017 finden Sie zum Download unter www.vrr.de/publikationen.

An einem Wochenende bin ich zusammen mit Mama und Papa in den Wuppertaler Zoo gefahren. Zum Zoo haben wir die Schwebelbahn genommen. Die fährt und wir sind wirklich über die Straße geschwebt. Da habe ich mich gefragt wie die Schwebelbahn eigentlich funktioniert und wo der Motor ist? Lieber VRR, kannst du mir diese Frage beantworten?

Xaver, 8 Jahre

Die Wuppertaler Schwebelbahn ist eigentlich eine Hängebahn. Der Antrieb befindet sich über dem Dach: Mit ihren Rädern hängt die Schwebelbahn an einer einzelnen Seilbahn, moderne Elektromotoren treiben die Räder an und bewegen den Zug nach vorne. Und weil die Räder und Motoren von unten kaum zu sehen sind, hat man den Eindruck, dass die Bahn über Wuppertal schwebt. Dieses Beispiel zeigt: Um Dinge verstehen zu können, brauchen wir Informationen. Das gilt in besonderem Maße für ein so komplexes System wie den ÖPNV. Dem VRR liegt die Kommunikation mit den Menschen in der Region deshalb sehr am Herzen und er informiert kontinuierlich über alle wichtigen Angelegenheiten rund um den ÖPNV.

Janif, Vertrieb und Kommunikation

Nahverkehrstarif im VRR: bedarfsgerecht und wirtschaftlich



30-TageTicket und HappyHourTicket: Zwei erfolgreiche Ticketpiloten seit 1. Januar 2017 im VRR-Regelsortiment

Der VRR zieht eine positive Bilanz des vergangenen Jahres: 2016 legten die Busse und Bahnen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr rund 1,149 Milliarden Fahrten zurück, das sind 0,7 Prozent mehr als 2015. Und auch die Einnahmen aus Ticketverkäufen stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 3,7 Prozent auf insgesamt 1,238 Milliarden Euro – ein Plus von 43,8 Millionen Euro. Mit dieser erfreulichen Entwicklung liegt der VRR im deutschlandweiten Trend. Wie auch in den Vorjahren entwickelten VRR und Verkehrsunternehmen den Nahverkehrstarif strukturell und preislich weiter, um den Kostendeckungsgrad im ÖPNV weiter zu verbessern und Fahrgästen ein bedarfsgerechtes Angebot unterbreiten zu können.

Den Großteil der Einnahmen erwirtschaften die Verkehrsunternehmen nach wie vor über Stammkunden. Abonnements und Monatskarten bilden mit einem Anteil von 76 Prozent und 939,3 Millionen Euro die wichtigste Ertragssäule im VRR. Um die Einnahmen-Fahrten-Bilanz weiter zu verbessern und somit die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV zu steigern, hat der VRR neue Tarifangebote für unterschiedliche Zielgruppen auf den Weg gebracht und zum 1. Januar 2017 die Preise durchschnittlich um 2,3 Prozent angehoben – allerdings differenziert nach Ticket und Preisstufe. Kunden, die ausschließlich auf der Kurzstrecke unterwegs sind, waren von der Tarifmaßnahme nicht betroffen: Hier blieben

die Preise für Einzel- und 4erTickets stabil. Auch das EinzelTicket für Kinder sowie das ausschließlich online erhältliche 10erTicket aller Preisstufen wurden preislich nicht angepasst. Nachdem das EinzelTicket für Erwachsene im vergangenen Jahr nicht angehoben worden war, wurde es zum Jahreswechsel 2017 um 10 Cent teurer. Die Preise im Bartarif der Preisstufe B stiegen in nur geringem Maße an, die Preise für Tickets der Preisstufe C leicht überdurchschnittlich. Der Eigenanteil für Nutzer des SchokoTickets blieb unverändert, für Selbstzahler des Schülertickets wurde der Preis mit 1,9 Prozent unterdurchschnittlich angepasst.

VRR gestaltet bedarfsgerechte Tarifangebote

Mit dem HappyHourTicket und dem 30-TageTicket wurden Anfang des Jahres 2017 zwei erfolgreiche Ticket-Piloten in das VRR-Regelsortiment verbundweit übernommen. Mit dem HappyHourTicket können Fahrgäste für 2,99 Euro von 18 Uhr bis 6 Uhr am nächsten Morgen beliebig viele Fahrten in der Preisstufe A unternehmen. Das 30-TageTicket ermöglicht es Vielfahrern, den Gültigkeitszeitraum ihres Monatstickets selbst zu bestimmen. Auf Basis der bekannten Ticket1000- und Ticket2000-Varianten sind die Fahrgäste nicht mehr auf den Kalendermonat angewiesen, sondern bestimmen selbst, ab wann das Ticket für 30 nachfolgende Tage gelten soll. Die beiden neuen Angebote sind nur online über elektronische Vertriebswege erhältlich.

Fahrgäste, die über Verbundgrenzen hinaus fahren möchten, können hierfür seit Anfang des Jahres ein pauschales Anschlussticket nutzen. Das EinfachWeiterTicket ermöglicht Fahrgästen den unkomplizierten Übergang zwischen den drei Tarifräumen Aachener Verkehrsverbund (AVV), VRR und Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS). Das neue Tarifangebot ist zunächst befristet bis Ende 2019 erhältlich. Es gilt für eine Person in Verbindung mit Zeitfahrausweisen (außer Tagestickets) oder netzweiten KombiTickets der drei Verbünde. Auch relationsbezogene Zeitkarten des NRW-Tarifs können erweitert werden, sofern sie mindestens eine Gemeinde der drei Verbünde – bzw. im VRR auch eine Wabe – umfassen. Das EinfachWeiterTicket kostet in der 2. Klasse 6,40 Euro und in der 1. Klasse 9,60 Euro, Kinder unter 15 Jahren zahlen jeweils die Hälfte.

Auch im Übergang zwischen dem VRR und den Niederlanden profitieren Fahrgäste von einer tariflichen Neuerung. Seit 6. April 2017 gibt es mit dem RE 19 eine weitere grenzüberschreitende SPNV-Verbindung ins Nachbarland. Der Regionalexpress verbindet die Landeshauptstadt Düsseldorf über Duisburg, Oberhausen und Emmerich mit Zevenaar und Arnhem. Für Fahrten von und in die niederländischen Städte gilt der VRR-Tarif. Perspektivisch soll dieser dort auch im kommunalen Vor- und Nachlauf anerkannt werden.

*EinfachWeiterTicket
erleichtert Fahrten
über Verbundgrenzen
hinaus*



Geplant: YoungTicket und YoungTicketPLUS mit großem Geltungsbereich in nur einer Preisstufe

Geplante strukturelle Tarifanpassungen

Darüber hinaus bereitet der VRR zahlreiche weitere tarifliche Anpassungen vor, um den unterschiedlichen Kundengruppen auch zukünftig attraktive Angebote unterbreiten zu können. So werden beispielsweise das YoungTicketPLUS und das reguläre Monatsticket YoungTicket angepasst und enger an das SchokoTicket bzw. das Semesterticket angelehnt mit einem großen Geltungsbereich in nur einer Preisstufe. Auszubildende können dann großräumig mit Bus und Bahn unterwegs sein, ohne Tarifgrenzen erlernen zu müssen. Hierdurch werden die Tickets deutlich attraktiver, denn zahlreiche Auszubildende erweitern bereits heute regelmäßig ihren Geltungsbereich mit einem ZusatzTicket.

Auch die TagesTickets für bis zu fünf Personen sollen stärker an den Bedarf der Fahrgäste angepasst und auch für Touristen attraktiv gestaltet werden. Zukünftig sollen die Tickets für einen Zeitraum von 24 Stunden nach Entwertung gelten und nicht mehr wie bislang an einem Kalendertag. Hierdurch ergeben sich abhängig vom Entwertungszeitpunkt auch am Folgetag noch Fahrtmöglichkeiten, die bislang immer kostenpflichtig waren. Neu hinzukommen wird auch ein 48-StundenTicket als ein besonders attraktives Angebot beispielsweise für Besucher von außerhalb, die den Verbundraum an einem Wochenende mit Bus und Bahn erkunden möchten. Der generelle tarifliche Ansatz von einem Grundpreis pro Person und einem

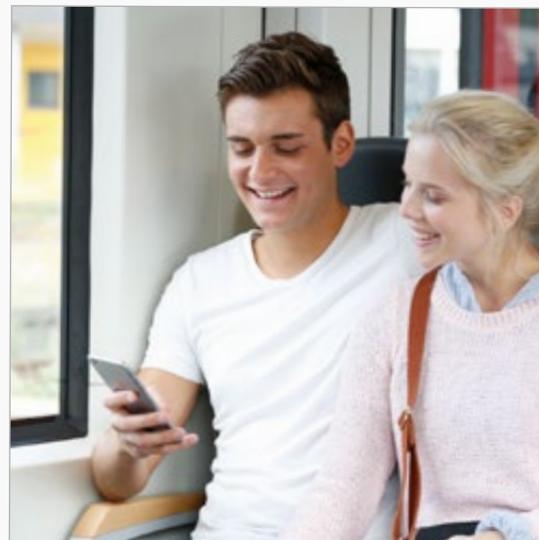
gleichbleibenden Aufpreis für jede weitere Person wird bei beiden Angeboten beibehalten.

SozialTicket im VRR bis Ende 2017 gesichert

Bereits seit über vier Jahren bietet der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr mit dem SozialTicket ein besonders kostengünstiges Nahverkehrsticket für berechtigte Fahrgäste. Derzeit nutzen monatlich im Durchschnitt 170.000 Kunden das Angebot, für das sie einen um rund 50 Prozent niedrigeren Preis zahlen als Fahrgäste mit einem vergleichbaren Ticket1000. Die hieraus resultierenden Mindereinnahmen bei den Verkehrsunternehmen werden durch die jährlichen durchschnittlichen Preisanpassungen und Zuschüsse des Landes NRW gedeckt. Für das Jahr 2016 hatte das Land die Fördermittel im Vergleich zu 2015 deutlich aufgestockt. Insgesamt flossen 40 Millionen Euro in SozialTicket-Angebote im ganzen Land, davon allein 23 Millionen in den VRR. Inklusiv eines Übertrages aus dem Vorjahr und beim Land darüber hinaus vorhandener Fördermittel erhöhte sich der zur Verfügung stehende Betrag für das Jahr 2016 auf 25,3 Millionen Euro. Auch im Jahr 2017 stellt das Land Fördermittel in Höhe von 23 Millionen Euro zur Verfügung. Der VRR möchte das rabattierte Ticket den berechtigten Kunden auch über das Jahr 2017 hinaus anbieten. Dabei ist er allerdings zwingend auf die weitere finanzielle Unterstützung des Landes angewiesen.

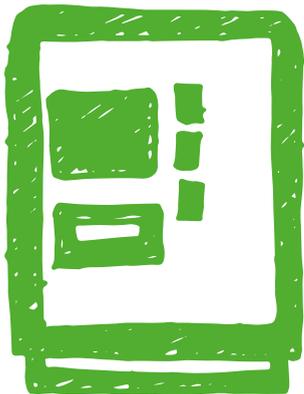
nextTicket in den Startlöchern

Parallel zum klassischen Flächen- bzw. Zonentarif bereitet der VRR derzeit einen neuen elektronischen Tarif vor. Unter dem Namen nextTicket soll das Angebot im Rahmen eines mehrstufigen Praxistests einer Gruppe vom „friendly users“ über ihr Smartphone zugänglich gemacht werden. nextTicket wird sich stärker an den tatsächlich genutzten Nahverkehrsleistungen orientieren als der bisherige Flächentarif. Neben einem Festpreis je Fahrt ist ein nutzungsabhängiger Leistungspreis Basis des neuen Angebotes. Berechnungsgrundlage sind die zurückgelegten Linienkilometer. Nahverkehrskunden benötigen folglich keinerlei Tarifkenntnisse, um nextTicket nutzen zu können. In dem Praxistest möchte der VRR prüfen, ob ein solcher Tarif von den Testteilnehmern gut angenommen wird und wie Fahrgäste generell reiseweitenabhängige Preise bewerten. (Weitere Informationen zum Praxistest nextTicket auf Seite 58)



Im Rahmen des Praxistests nextTicket haben Fahrgäste direkt über ihr Smartphone Zugriff auf den neuen elektronischen Tarif.

SPNV-Vertrieb: Transdev ab Dezember 2019 neuer Vertriebsdienstleister



Ab Dezember 2019 wird die Transdev Vertrieb GmbH (Transdev) der neue Vertriebsdienstleister für Nahverkehrstickets an SPNV-Stationen im gesamten Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Das Unternehmen ist dann nicht nur für den Automatenvertrieb zuständig, sondern verantwortet auch den sogenannten personenbedienten Vertrieb, also den Verkauf von Tickets in KundenCentern an ausgewählten Bahnhöfen im Verbundraum. Die Automaten und KundenCenter werden im VRR-Design gestaltet und damit als Verkaufsstätten für Verbundtickets kenntlich gemacht. Transdev setzte sich im Rahmen eines europaweiten Wettbewerbsverfahrens mit dem wirtschaftlichsten Angebot gegen zwei Mitbewerber durch. Das Unternehmen schließt mit dem VRR einen Vertriebsvertrag, der sich nahtlos an den aktuellen Vertrag mit der Deutschen Bahn (DB) anfügt und bis Februar 2030 laufen wird. Mit der Neuorganisation des Ticketverkaufs im SPNV möchte der VRR die Qualität der Vertriebsdienstleistungen deutlich verbessern und insbesondere den Automatenvertrieb durch zusätzliche nützliche Funktionen stärken. Innovative Komponenten sollen perspektivisch gänzlich neue Vertriebsansätze ermöglichen.

Verbesserte Funktionalitäten für Ticketautomaten

Zukünftig möchte der VRR den Verkauf von Nahverkehrstickets am Ticketautomaten mit zeitgemäßen Funktionalitäten und Vertriebs-

ansätzen deutlich kundenfreundlicher und wirtschaftlicher gestalten. Denn heute gibt es an einigen Stationen Automaten, an denen die Einnahmen durch Ticketverkäufe noch nicht einmal die Kosten für Betrieb und Wartung des Gerätes sichern. So wird es zukünftig nicht zwangsläufig an allen Bahnsteigen einen Automaten geben. Trotzdem wird an jeder Station im VRR die Möglichkeit bestehen, ein Ticket zu kaufen. Dabei wird von Fall zu Fall entschieden, wo ein Automat Sinn macht und wo nicht. Die neuen Ticketautomaten werden deutlich besser ausgestattet sein als die aktuellen Geräte. Die Menüstruktur wird optimiert und zusätzliche Fahrgastinformationssysteme erleichtern Fahrgästen die Suche nach Nahverkehrsverbindungen und dem entsprechenden Ticket. Die Nutzerführung wird so optimiert, dass Fahrgäste in der Regel mit nur drei Klicks zu ihrem gewünschten Nahverkehrsticket kommen. Und auch das Bezahlen wird komfortabler. Nahverkehrskunden können wählen, ob sie die Kosten für ihr Ticket oder sogar erhöhte Beförderungsentgelte bar, per Kreditkarte oder kontaktlos mittels NFC-Technik* begleichen möchten. Die neuen Automaten werden darüber hinaus besser als die heutigen Modelle gegen Diebstahl und Vandalismus geschützt. Werden die Geräte aufgebrochen oder gesprengt, explodieren Farbpatronen und machen damit das Geld wertlos. So werden Diebe von vorneherein abgeschreckt.

Alle Automaten erhalten zukünftig einen zusätzlichen Bildschirm. Nahverkehrskunden finden

hier z. B. Informationen zu Angeboten oder sonstigen Neuerungen rund um den Öffentlichen Personennahverkehr oder Hinweise der EVU zu Besonderheiten entlang der SPNV-Strecken (z. B. Baustellen oder Fahrplanänderungen).

KundenCenter sichern weiterhin den persönlichen Kontakt zum Fahrgast

An 21 Stationen mit einer sehr großen Fahrgastnachfrage wird es auch zukünftig KundenCenter geben, in denen Fahrgäste sämtliche Anliegen rund um den ÖPNV direkt mit einem Service- oder Vertriebsmitarbeiter klären können. Denkbar sind auch Kooperationen mit kommunalen Verkehrsunternehmen oder bereits bestehenden Geschäften wie Zeitungs- und Buchshops oder Kiosken, um Kunden persönlich mit Rat und Tat zur Seite zu stehen.

Ergänzt wird der persönliche Kontakt zum Kunden durch sogenannte Videoautomaten. An den großen Bahnhöfen in Dortmund, Bochum, Essen, Duisburg, Düsseldorf Flughafen und Düsseldorf können sich Fahrgäste per Video-Liveschaltung an einen Servicemitarbeiter wenden, bei dem sie nicht nur Tickets kaufen, sondern auch Informationen einholen können. Wichtig ist dies vor allem für all diejenigen, die Bus und Bahn nur gelegentlich nutzen und die z. B. Fragen zum richtigen Ticket oder zu Nahverkehrsverbindungen haben. An Stationen mit einer besonders hohen Fahrgastnachfrage ist der VRR deshalb zukünftig über die Videoautomaten auch außerhalb der regulären

Öffnungszeiten für seine Kunden da – und zwar 16 Stunden täglich, voraussichtlich bis 22 Uhr. Die heute eingesetzten Automaten der Deutschen Bahn sind insbesondere auf den Verkauf von Fernverkehrstickets ausgelegt. Bei den neuen Geräten ist dies nicht mehr der Fall, denn der VRR hat in seiner Funktion als Koordinator für den ÖPNV nur den Vertrieb von Nahverkehrstickets ausgeschrieben und an Transdev vergeben. Trotz allem möchte der VRR Reisenden auch nach 2019 beide Ticket-Optionen bieten. Entsprechend verfügen die neuen Automaten weiterhin über die technischen Voraussetzungen, um auch in Zukunft Fernverkehrstickets verkaufen zu können. Entsprechende Vorgaben zu der hierfür benötigten Technik waren fester Bestandteil der europaweiten Vertriebsausschreibung. Jetzt müssen sich Transdev und DB Vertrieb gemeinsam mit dem VRR darum bemühen, diese Option auch tatsächlich umzusetzen.

Neben dem klassischen Vertrieb über Automaten und KundenCenter ist auch eine innovative Vertriebskomponente Bestandteil der Ausschreibung, über die im Laufe des Jahres 2017 noch entschieden wird. Angedacht ist ein Check-in/Be-out-System im Schienenpersonennahverkehr, das Fahrgäste im Zug erfasst und darauf aufbauend automatisch einen Fahrpreis berechnet. Auch der kommunale Vor- und Nachlauf zu einem solchen System wird in den Planungen mit berücksichtigt. Nach derzeitigem Stand der Planungen soll das System ebenfalls Ende 2019 an den Start gehen.

VRR verbessert Qualität der Vertriebsdienstleistungen

*NFC ist die Abkürzung für Near Field Communication. Hierbei handelt es sich um einen internationalen Standard für die kabellose Datenübertragung über kurze Distanzen. Mittels dieser Technik kommunizieren Zahlungsmittel und Lesegerät kontaktlos miteinander.

Vielfältige Kampagnen: Der VRR will mehr Menschen für den ÖPNV begeistern



NEUER VRREHRER

Wir bringen Sie von A nach B.
Die Zeit dazwischen gehört ganz Ihnen.

Infos unter www.vrr.de/verbundgeschichten



Bus und Bahn statt Auto: Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr möchte mit seinen Werbekampagnen mehr Menschen aus der Region überzeugen, dass öffentliche Verkehrsmittel eine lohnenswerte Verkehrsalternative sind. Die Fahrt mit dem ÖPNV schont Umwelt und Ressourcen, und das soll bei den Menschen stärker ins Bewusstsein rücken. Der VRR startet diesen Weg schon bei den Kleinen und hat in Zusammenarbeit mit Studenten der Westfälischen Hochschule neue Kommunikationswege zum YoungTicketPLUS und zum SchoKoTicket erarbeitet. Zudem nimmt der VRR gemeinsam mit seinen Verkehrsunternehmen mehrere neue Tickets in den Regeltarif auf.

SPNV-Basiskampagne und RE-Kampagne

Im August 2016 fiel der Start für die aufmerksamkeitsstarke Kampagne. Die zweistufige Kommunikationskampagne rückt die Vorteile des Öffentlichen Nahverkehrs ins Bewusstsein der Fahrgäste. Im ersten Schritt wurde mit emotionalen Plakatmotiven im öffentlichen Raum und online über Werbebanner das Thema transportiert, um die Menschen im VRR-Gebiet für den SPNV zu begeistern. Mit authentischen Motiven aus den Fahrzeugen und Kampagnen-Headlines wie „Feierabend VRRdient – Wir bringen Sie von A nach B“ oder „Neuer VRRehrer – Die Zeit dazwischen gehört ganz Ihnen“ möchte der VRR mehr Menschen für die Fahrt mit dem Schienenpersonennahverkehr gewinnen.

Im zweiten Schritt zeigte die RE-Kampagne den Fahrgästen konkret auf, wie sich der RE-Bereich mit der Zeit verbessert hat und wie sie vom Fahrplanwechsel im Dezember 2016 profitieren können. Dafür wurde ab November 2016 eine medienübergreifende Kampagne sowohl mit Plakaten als auch mit Online-Maßnahmen gestartet. Die gewählte Motivik greift dabei die verschiedenen Verbindungen auf und bewirbt z. B. die zusätzlichen Leistungen und höheren Sitzkapazitäten mit der Headline: Mehr Takt. Mehr Platz. Mehr Komfort.

SchnupperAbo

Vom September bis Dezember 2016 dauerte die SchnupperAbo-Kampagne an. Mit dem Keyvisual einer süßen Hundenasen auf Plakaten, Broschüren, Promotion-Aktionen und einer breit angelegten Online-Kampagne wurde verbundweit für die Gewinnung neuer Kunden geworben. Mit dem SchnupperAbo erhalten Besitzer eines Monatstickets oder Fahrgäste, die sonst mit dem Auto fahren, die Gelegenheit, ein Ticket1000, Ticket2000 oder BärenTicket drei Monate in Form eines Probeabonnements zum Abopreis auszuprobieren.

Zusammenarbeit mit der Westfälischen Hochschule

In Kooperation mit der Westfälischen Hochschule in Gelsenkirchen wurde eine Online- und Mobile-Kampagne zum YoungTicketPLUS

realisiert. Die Zielgruppe des Tickets liegt bei Schülern und jungen Erwachsenen zwischen 16 und 22 Jahren, die nach der Schule eine Ausbildung absolvieren. Um die junge Zielgruppe bestmöglich zu erreichen, setzte der VRR auf die Zusammenarbeit mit elf Studenten des Studiengangs „Journalismus und Public Relations“. Die Studierenden sind durch ihr Alter und ihr Studium sehr nah an der Zielgruppe und konnten im Rahmen einer praxisnahen Projektarbeit wertvolle Ideen zu passenden Kommunikationsmaßnahmen liefern. Die Gruppe teilte sich auf und bearbeitete zwei Bereiche. Die eine Gruppe entwarf eine digitale PR- und Werbekampagne, während die andere drei kurze Videoclips produzierte. Basierend auf dem Nutzerverhalten der Zielgruppe entwickelte der Verkehrsverbund eine eigene Webseite zum Thema YoungTicketPLUS: www.youngticketplus.de. Die Seite ist für mobile Endgeräte optimiert und informiert kurz und verständlich über das YoungTicketPLUS. Zudem schaltete der VRR erstmalig Spots beim Musik-Streamingdienst Spotify und veröffentlichte die Videospots auf seiner Facebook-Seite und auf seinem YouTube-Kanal.

SchokoTicket feiert 15-jähriges Jubiläum

Das SchokoTicket ist das Ticket für alle Schüler unter 25 Jahren. Mit dem Aboticket können sie mit Bus und Bahn im gesamten Verbundraum des VRR unterwegs sein. Das Ticket begleitet Schüler durch ihr ganzes



Der Weihnachtsmarkt-Planer ist der beliebteste Fahrtenplaner

Mit den Fahrtenplanern gibt der VRR Kunden die Möglichkeit, bei besonderen Events oder zu bestimmten Zeiträumen ihre Fahrten mit Bus und Bahn noch komfortabler zu planen. Der VRR erstellte 2016/2017 Fahrtenplaner zu Zielen aus der FreizeitLust-Broschüre, zur Route der Industriekultur und zur ExtraSchicht, einen Klassenfahrtenführer sowie Fahrtenplaner für die Osterferien und zu den Weihnachtsmärkten. Dabei war der Weihnachtsmarkt-Planer im vergangenen Jahr mit rund 7.000 Seitenansichten der erfolgreichste. Im Rahmen einer umfangreichen Überarbeitung hat der VRR den Fahrtenplaner mandantenfähig ausgebaut. So können interessierte Veranstalter und Unternehmen das Tool nutzen, um ihren Kunden oder Besuchern die Planung der An- und Abreise zu erleichtern. Dabei können sie den jeweiligen Fahrtenplaner mit Texten, Farben, Logos und Bildern individuell anpassen.



Der VRR macht Kinder fit für Bus und Bahn

Unter dem Motto „Mobile Kids? Aber sicher“ erscheinen neue Verkehrserziehungsunterlagen vom VRR. Die beiden Hauptdarsteller sind dabei Tine & Flo. Die beiden Maskottchen begleiten in den verschiedenen Unterlagen Kinder im Alter zwischen vier und sechs Jahren bei ihren ersten Schritten in Bus und Bahn. Dazu gehört z. B. das Heft „Wir werden Bus-Profis“, um Schulkinder spielerisch auf die Fahrt mit Bus und Bahn vorzubereiten. Auch für Erzieher und Lehrer steht verkehrspädagogisches Material zu Verfügung, um Kindern das Thema Mobilität näherzubringen. Ergänzend dazu gibt es die gemeinsame Auflage der Mobilitätsfibel mit dem Verkehrsclub Deutschland. Im Innenteil gibt es für die Kids Mitmachaufgaben und Bilder zum Ausmalen. Alle Broschüren, Filme und Anregungen rund um die kindgerechte Mobilität gibt es auf der Internetseite des VRR unter www.vrr.de/flo.

Schulleben und verschafft ihnen Mobilität. Bei der SchokoTicket-Kampagne setzt der VRR nach zwei Jahren auf ein neues Kampagnenmotiv mit zwei neuen Keyvisuals, die beide Zielgruppen – Eltern und Schüler – ansprechen soll. Mit dem Motiv einer Tafel setzt der VRR auf ein typisches Bild aus der Schule.

Pünktlich zum Jubiläum erhält das Schüler-Ticket eine eigene Seite www.schokoticket.de. Auf ihr sind die wesentlichen Informationen rund um das SchokoTicket auf einen Blick zu finden. An der Erstellung der neuen Internetseite war ebenfalls eine Gruppe von Studenten der Westfälischen Hochschule beteiligt. Sie erstellten in Abstimmung mit dem VRR das Konzept sowie das Layout für den Online-Auftritt und belegten damit bei ihrer Abschlusspräsentation den ersten Platz.

Über die Verbundgrenzen hinaus

Das EinfachWeiterTicket ermöglicht eine unkomplizierte Fahrt zwischen den Verkehrsverbänden. Seit dem 1. Januar 2017 können Kunden mit dem Ticket zwischen den drei Tarifräumen Aachener Verkehrsverbund, VRR und Verkehrsverbund Rhein-Sieg fahren. Das Angebot gilt zunächst befristet für drei Jahre bis Ende 2019. Das Ticket kostet pauschal 6,40 Euro und ab August 2017 ist der Anschluss in das Westfalen-Tarifgebiet geplant. Kampagnenmotive des EinfachWeiterTickets

sind die Wahrzeichen der Städte wie z. B. der Kölner Dom, das Dortmunder U oder der Düsseldorfer Rheinturm. Für die Bekanntmachung des Tickets setzten die Verkehrsverbünde im Februar 2017 auf eine Promotion-Aktion an acht Hauptbahnhöfen u. a. in Aachen, Düsseldorf und Köln, wo jeweils zwei Promoter an die Fahrgäste Flyer und Minzdosen verteilten.

Neue Tickets

Der VRR hat auch 2016 und 2017 gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen innovative Tarifprodukte entwickelt. Nach der Pilotphase wurde zu Beginn des Jahres das HappyHourTicket ins Regelangebot des VRR aufgenommen. Für 2,99 Euro können Nachteulen von 18 Uhr bis 6 Uhr morgens in der Preisstufe A mit Bus und Bahn beliebig oft fahren. Es ist nur online oder als HandyTicket erhältlich. Mit dem Kampagnenmotiv werden verschiedene Freizeitmöglichkeiten für den abendlichen Ausflug vorgestellt wie ein Disco- oder Kinobesuch.

Unter dem Kampagnenmotto „Mein Monat beginnt, wann ich es will“ geht auch das 30-TageTicket in den Regeltarif über. Auf Basis der bereits vorhandenen Ticket1000- und Ticket2000-Varianten bestimmen Kunden beim 30-TageTicket selbst den Gültigkeitszeitraum ihrer Monatskarte. Das 30-TageTicket wird verbundweit nur über elektronische Vertriebswege angeboten.



Neue Broschüren für mehr Übersicht

Die Broschüren für Kunden mit allen wichtigen Informationen zu den Tarifen, Leistungen und Preisen des VRR sind im Kundendialog besonders wichtig. Um diese Informationen noch einfacher und lesefreundlicher zu gestalten, hat der VRR seine Info-Broschüren grundlegend überarbeitet. Neben einem neuen Layout wurden sie auch inhaltlich neu aufbereitet. Beim neuen Layout sorgt der VRR mit modernen Stilelementen, wie z. B. Häkchen-Icons für einen besseren Überblick bei Leistungen, und hebt die Preisstufen durch unterschiedliche Farben hervor. Zudem ist die Übersichtlichkeit durch eine Neustrukturierung der Inhalte und Formulare erhöht worden.

Wenn ich zur Schule fahre, nehme ich jeden Tag die S-Bahn von Griesenkirchen-Rotthausen nach Wanne-Eickel. Nicht immer ist sie pünktlich. Vor zwei Monaten gab es eine Signalstörung und meine Bahn kam 20 Minuten zu spät. Beim Warten wurde ich ganz nervös, denn ausgerechnet an diesem Tag schrieb ich in der ersten Stunde eine Mathe-Arbeit. Da habe ich in der Schule angerufen und erklärt, warum ich mich verspätete. Zum Glück durfte ich trotz einiger Minuten Verspätung meine Arbeit noch mitschreiben. Seitdem fahre ich immer eine Bahn früher los, wenn in der Schule wichtige Termine anstehen. Sicher ist sicher.

Alina, 16 Jahre

Damit unsere Fahrgäste den öffentlichen Personennahverkehr als lohnenswerte Mobilitätsalternative wahrnehmen und Bus & Bahn gerne nutzen, muss die Qualität stimmen. Pünktlichkeit spielt hierbei eine ebenso große Rolle wie saubere und komfortable Fahrzeuge, gut ausgestattete Bahnhöfe und Haltestellen sowie kompetente Mitarbeiter. Mit unterschiedlichen Maßnahmen und Instrumentarien kümmern wir uns darum, die Qualität im Nahverkehr gemeinsam mit unseren Partnern zu verbessern - und zwar mit dem Ziel, dass Sie mit uns und unseren Leistungen zufrieden sind.

Qualität und Sicherheit

Berichte des VRR: Transparenz für bessere Leistung

Komme ich mit dem Öffentlichen Personennahverkehr pünktlich von A nach B? Sind die Fahrzeuge sauber und komfortabel und kann ich mich während der Fahrt setzen? In welchem Zustand sind die Stationen? Und kann ich mich mit meinen Fragen rund um den Öffentlichen Personennahverkehr an einem kompetenten Ansprechpartner wenden, der mir bei meinem Anliegen weiterhilft? Ob Fahrgäste Bus und Bahn als lohnenswerte und attraktive Verkehrsalternative wahrnehmen, hängt entscheidend davon ab, ob die Qualität des Angebotes stimmt. Bereits seit vielen Jahren dokumentiert der VRR deshalb in seinen jährlich erscheinenden Berichten, in welchen Bereichen sich die Nahverkehrsleistungen positiv entwickeln und wo es Schwachstellen gibt, die im Interesse der Fahrgäste behoben werden müssen.

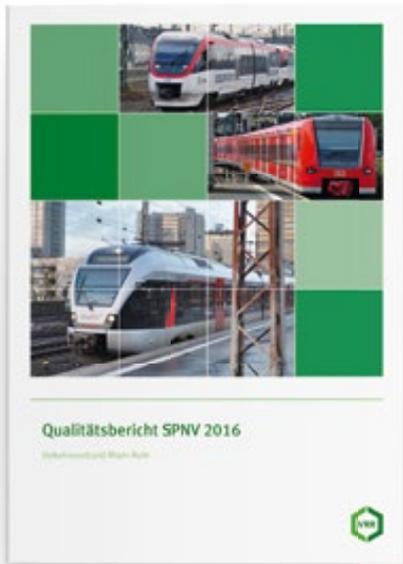
Qualitätsbericht SPNV 2016

Bereits zum elften Mal beleuchtet der VRR in seinem Qualitätsbericht die Schienenpersonennahverkehrsleistungen. Er zeigt auf, wie pünktlich die Linien verkehren, in welchem Zustand die Fahrzeuge sind, wie Nahverkehrskunden das Angebot im SPNV bewerten und wie speziell geschulte Testkunden die Vertriebsstellen im Verbundraum beurteilen. Wie auch in den Vorjahren zeigte sich im Jahr 2016 einmal mehr, dass sich die Vergabe von SPNV-Linien im Wettbewerb positiv auf die Qualität der angebotenen Leistungen

auswirkt: Wettbewerbslinien werden von Kunden oftmals besser bewertet als solche aus dem DB-Großvertrag. Allerdings unterscheiden sich die Ergebnisse deutlich je nach Eisenbahnverkehrsunternehmen. War 2015 noch ein Jahr, in dem Großereignisse wie Streiks oder Stürme den Betriebsablauf im SPNV zum Teil nachhaltig erschwerten, verlief 2016 hingegen wesentlich ruhiger.

Über alle Produktgruppen und Linien hinweg waren die Züge im Jahr 2016 im Durchschnitt pünktlicher unterwegs als noch im Vorjahr. Eine Ausnahme bildeten die Regionalexpressse, die in den Sommermonaten häufiger verspätet an den Bahnhöfen ankamen. Dies lag in der Regel daran, dass die Züge nicht in der vom VRR bestellten Traktion fuhren. Da so weniger Türen für den Fahrgastwechsel zur Verfügung standen, dauerte der Ein- und Ausstieg länger als gemeinhin üblich – Verspätungen waren die Folge. Auch im November waren die SPNV-Linien im Verbundraum unpünktlicher als im Jahresdurchschnitt. Grund hierfür war der Schmierfilm aus Laub und jahreszeitlichen Verschmutzungen auf den Gleisen, der teilweise für betriebliche Verzögerungen sorgte. Die S-Bahnen sind weiterhin die pünktlichsten Züge im Verbundraum. Im Jahresdurchschnitt sind sie weniger als eine Minute verspätet.

Auch im Bereich der unvorhersehbaren Zugausfälle verzeichnet der VRR einen positiven Trend.



Aufgrund von extremen Witterungsverhältnissen, akut auftretenden Schäden an der Strecke, Fahrzeugmängeln oder organisatorischen Schwierigkeiten der EVU bei der Bereitstellung der Fahrzeuge oder der Disposition der Triebfahrzeugführer fielen im Vergleich zum Vorjahr weniger Züge aus. Deutlich wurde dies schon zu Beginn des Jahres: Nur bei den S-Bahnen fielen durchschnittlich mehr Fahrten aus als im Dezember 2015. Auch der Stellwerksbrand in Mülheim-Styrum wirkte sich auf die Betriebsqualität aus. Insbesondere die Fahrgäste der Linien RE 11 und S 3 mussten Umleitungen oder Umstiege in Kauf nehmen, um ihr Ziel zu erreichen: Am häufigsten fielen die Züge der Linie RB 36 wegen personeller Engpässe des Betreibers Nordwestbahn aus. Die verlässlichste Linie hingegen war die RB 40.

Besonders kritisch beurteilt der VRR die Zugbildung: 2016 sind mehr Fahrten mit weniger Sitzplätzen erbracht worden als ein Jahr zuvor. Insgesamt waren die Fahrgäste im Berichtszeitraum ähnlich zufrieden wie 2015. Sie vergeben über alle Linien die Durchschnittsnote 2,17. Besonders positiv schätzen die Fahrgäste die Leistungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens Abellio ein.

Wie auch in den Vorjahren beschäftigte sich der VRR auch wieder mit den Vertriebsstellen. Im Schnitt beurteilten Testkunden die Qualität ein wenig besser als im Vorjahr. Positiv haben

sich die durchschnittliche Wartezeit und die Fachkompetenz der Mitarbeiter entwickelt. Jedoch verzeichnet der VRR bei einigen Vertriebsstellen deutliche Mängel. Die beste Kundenanlaufstelle von DB Vertrieb befindet sich in Haltern am See, die schlechteste in Xanten.

Stationsbericht 2016

Im seinem Stationsbericht beleuchtet der VRR bereits zum zehnten Mal den Zustand der 296 SPNV-Haltepunkte im Verbundraum. Das Erscheinungsbild und die Funktion der Stationen haben sich 2016 im Vergleich zum Vorjahr erneut verbessert. 154 Stationen sind inzwischen in einem akzeptablen Zustand, 21 mehr als im Vorjahr. Gleichzeitig ist die Zahl der Stationen, die erhebliche Mängel aufweisen, deutlich gefallen. 2016 sind nur noch 39 Bahnhöfe in einem inakzeptablen Zustand, 2015 waren es noch 53. Darüber hinaus dokumentiert der VRR in seiner Jubiläumsausgabe 2016, wie sich die Stationen in den vergangenen zehn Jahren entwickelt haben. Der Trend ist eindeutig positiv: Heute sind die Bahnhöfe und Haltepunkte sauberer, sie bieten verbesserte Funktionalitäten und sind wesentlich weniger durch Graffiti verunreinigt als noch vor zehn Jahren. Diese Entwicklung spiegelt sich auch in den Kundenbefragungen wider: Fahrgäste sind heute zufriedener mit dem Erscheinungsbild der Stationen als im Jahr 2007. Für die Infrastrukturbetreiber sind die Stationsberichte in den vergangenen zehn Jahren ein wertvolles Instrument, um Modernisierungs-



maßnahmen sinnvoll zu planen. So hatten die Ergebnisse aus den Berichten der vergangenen Jahre beispielsweise Einfluss darauf, welche Stationen in die verschiedenen Modernisierungsprogramme aufgenommen wurden. 69 Stationen wurden seit 2007 bereits umgebaut, barrierefrei gestaltet und besser ausgestattet.

Jahresbericht Kundenkontakte und Auskunftssysteme

In diesem Bericht dokumentiert der VRR, welche Dialogangebote Nahverkehrskunden nutzen, um ihre Anliegen rund um Bus und Bahn zu klären, und welche Auskunftssysteme sie wählen, um sich über Nahverkehrsverbindungen oder die Leistungen von VRR und Verkehrsunternehmen zu informieren. In der Gunst der Fahrgäste stehen nach wie vor die telefonischen Dialogangebote, um Fragen und Probleme direkt mit einem kompetenten Ansprechpartner zu klären. Hierzu zählt die „Schlaue Nummer für Bus und Bahn“, eine seit 2002 landesweit geschaltete Hotline für Fahrplan- und Tarifauskünfte. Zusätzlich wurde dieses Angebot in den letzten Jahren um den „Sprechenden Fahrplan“ und den TicketShop-Support ergänzt. Alle telefonischen Services stehen Fahrgästen rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr zur Verfügung. Um insbesondere die Qualität der Schluen Nummer zu sichern, überprüft der VRR regelmäßig die Schnelligkeit, Erreichbarkeit und Servicequalität des telefonischen Kundendialogs und veröffentlicht die Ergebnisse im Jahresbericht.

In einem weiteren Kapitel widmet sich der VRR dem schriftlichen Kundendialog per Brief, Fax, E-Mail, das Kontaktformular der VRR-Website sowie über Facebook. Im Vergleich zum Vorjahr ist das Dialogaufkommen im Jahr 2016 leicht gestiegen: Die Servicemitarbeiter bearbeiteten rund 16.000 Kundenanliegen. 69 Prozent hiervon waren Fragen zu Tickets, Tarifen und Abonnementangelegenheiten. 31 Prozent waren Beschwerden über Störungen im Betriebsablauf, die Fahrplanauskunft oder nicht ausreichende Platzkapazitäten in Fahrzeugen. 90 Prozent der Dialogeingänge müssen nach definierten Qualitätsstandards innerhalb von sieben Tagen bearbeitet werden, dieser Wert wurde im Jahr 2016 nicht nur erfüllt, sondern sogar deutlich übertroffen.

Neben dem Kundendialog stellt der VRR in seinem Jahresbericht auch die verschiedenen Auskunftssysteme vor, über die Fahrgäste Informationen rund um den Öffentlichen Personennahverkehr erhalten. Dies sind beispielsweise die Elektronische Fahrplanauskunft und die neue Verbund-App.

Den Qualitäts- und Stationsbericht finden Sie zum Download im Mediencenter des VRR unter mediencenter.vrr.de.

Kundenbarometer 2016: Fahrgäste bewerten Öffentlichen Personennahverkehr

Wie beurteilen Fahrgäste die Leistungen im Öffentlichen Personennahverkehr? Dieser Frage widmete sich im Jahr 2016 das NRW-Kundenbarometer, das alle zwei Jahre anhand fest definierter Kriterien untersucht, wie zufrieden Nahverkehrskunden in Nordrhein-Westfalen mit dem ÖPNV sind. Zum wiederholten Male wurde die Stichprobe für den VRR-Raum aufgestockt, um statistische Fehler zu reduzieren und verlässlichere Aussagen über die Kundenzufriedenheit bis auf Stadt- und Kreisebene zu ermöglichen.

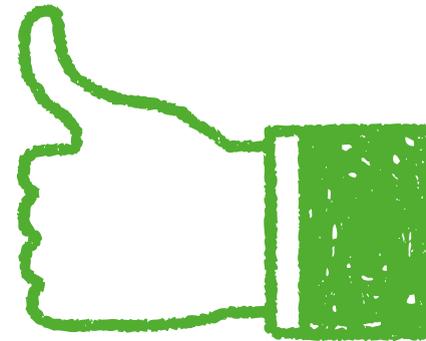
Das Institut INFO GmbH, Berlin, befragte im Auftrag des Kompetenzzentrums Marketing (KCM) 4.000 Personen im alten VRR-Raum (Zuschnitt bis 31. Dezember 2011) und 2.000 im Gebiet der ehemaligen Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN). Untersucht wurde, wie zufrieden die Befragten insgesamt mit dem ÖPNV sind und wie sie 31 Bewertungspunkte bzw. Items aus fünf Kategorien beurteilen: Angebot, Tarif und Vertrieb, Verkehrsmittel, Sicherheit, Haltestellen und Stationen.

Generell sind die Fahrgäste im alten VRR-Raum ähnlich zufrieden wie zwei Jahre zuvor. Auf einer Skala von 1 „vollkommen zufrieden“ bis 5 „vollkommen unzufrieden“ lag das Gesamtergebnis im Jahr 2016 mit 2,90 nur wenig unter dem Wert aus dem Jahr 2014 (2,86) – eine Veränderung, die zwar nur sehr gering, aber statistisch relevant ist. Für das ehemalige VGN-Gebiet lag die Quote mit 3,23 leicht über der aus der letzten Befragung (3,26).

Wie in den letzten Kundenbefragungen wurde auch 2016 wieder nach Schlüsselfaktoren mit großer Bedeutung für die Kundenzufriedenheit und eher weniger bedeutsamen Seitenfaktoren unterschieden. Wichtig war für die Befragten das Nahverkehrsangebot am Wohnort, die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Verkehrsmittel, die Verbindungen und Anschlüsse, die Taktfrequenz, also

die „harten“ Angebotsfaktoren. Darüber hinaus stufen die Fahrgäste auch die Schnelligkeit von Bus und Bahn, das Linien- und Streckennetz, das Tarifsystm und das Preis-Leistungs-Verhältnis als bedeutsame Faktoren ein. Fahrkartenautomaten sind inzwischen zu einem weniger bedeutenden Seitenfaktor geworden. Hier zeigt sich, dass sich die digitalen, onlinebasierten Verkaufskanäle zunehmend als Alternative zum klassischen Automaten erweisen.

Im Gebiet der ehemaligen VGN beurteilten die Befragten vor allem das Tarifsystm besser als zwei Jahre zuvor. Eine Entwicklung, über die sich der VRR sehr freut, zeigt sie doch, dass das Tarifangebot fünf Jahre nach Zusammenführung von VRR und VGN auch von den Fahrgästen am Unteren Niederrhein geschätzt wird. In Städten mit der Preisstufe A3 wird die Angebotsqualität von den Kunden durchweg besser beurteilt als in anderen Städten. Dies unterstreicht, dass die preisliche Differenzierung des Tarifangebotes in der Preisstufe A (A1 bis A3) abhängig von Umfang und Qualität der Nahverkehrsleistung ihre Berechtigung hat. Grundsätzlich fällt wie zu erwarten die Globalzufriedenheit in großen Städten besser aus als in anderen Regionen. Dennoch gibt es in jedem Gebietstyp positive und weniger positive Wertentwicklungen für die Globalzufriedenheit. Die Globalzufriedenheit bei Intensivnutzern ist leicht zurückgegangen. Fahrgäste, die Bus und Bahn nur gelegentlich nutzen, beurteilten den ÖPNV leicht besser. Hier gilt es, die Leistungen im ÖPNV im Interesse der Fahrgäste weiter zu verbessern. Denn es zeigt sich einmal mehr: Nur wenn Kunden zufrieden mit den angebotenen Leistungen sind, akzeptieren sie den Öffentlichen Personennahverkehr als attraktive Verkehrsalternative.



Engagement für mehr Sicherheit im ÖPNV



Insbesondere bei Ticketkontrollen schätzen Zugbegleiter die Unterstützung der Sicherheitskräfte.

Fahrgäste sollen sich in Bus und Bahn wohlfühlen und sicher von A nach B kommen. Um im Öffentlichen Personennahverkehr Sicherheitsstrukturen und -standards landesweit zu etablieren und den Austausch über sicherheitsrelevante Themen zu verbessern, wurde im Dezember 2016 der Runde Tisch „Sicherheit im ÖPNV“ etabliert. Zudem engagieren sich Nahverkehrsverantwortliche wie der VRR mit konkreten Maßnahmen dafür, dass sich Nahverkehrskunden möglichst sicher in öffentlichen Verkehrsmitteln bewegen können. Insbesondere der Einsatz von zusätzlichem Personal ist hierbei von entscheidender Bedeutung.

Runder Tisch „Sicherheit im ÖPNV“

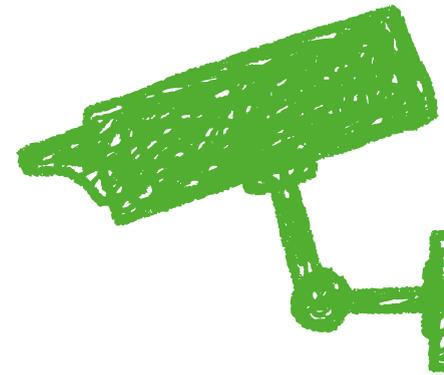
Der Runde Tisch „Sicherheit im ÖPNV“ wurde ergänzend zum Landesarbeitskreis Sicherheit etabliert, um sich regelmäßig bzw. bei besonderen Anlässen mit Partnern aus ganz NRW über sicherheitsrelevante Themen, Strukturen und Standards von übergeordneter Bedeutung auszutauschen. Neben dem Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV) beteiligen sich die drei nordrhein-westfälischen SPNV-Aufgabenträger (VRR, NWL und NVR), die Landes- und Bundespolizei, die DB Regio AG / Region NRW, der VDV NRW und das beim VRR angesiedelte Kompetenzzentrum Sicherheit (KCS).

Die konstituierende Sitzung des Runden Tisches fand am 21. Dezember 2016 im Haus der Technik in Essen statt. Hier erörterten und konkretisierten

die Teilnehmer das Selbstverständnis der Expertenrunde und legten die zukünftige thematische Ausrichtung der in der Regel zweimal jährlich stattfindenden Sitzungen fest. Die Teilnehmer möchten sich zukünftig über strategische Sicherheitsthemen von übergeordneter Bedeutung austauschen. Darüber hinaus sollen Best-Practice-Beispiele und Erfolgsmodelle aus den unterschiedlichen Regionen und Themenbereichen vorgestellt werden und bestenfalls in ganz NRW Schule machen. Nicht zuletzt möchte die Expertenrunde die vielfältigen Aufgaben und Fragen rund um das Thema Sicherheit kanalisieren. Je nach Themenlage und Anlass unterstützen Experten aus anderen Fachbereichen den Runden Tisch „Sicherheit im ÖPNV“.

In der ersten Sitzung fand ein vielschichtiger und von diversen Themen geprägter Austausch zur aktuellen Sicherheitslage im ÖPNV statt. Vor dem Hintergrund sicherheitsrelevanter Vorkommnisse im Öffentlichen Personennahverkehr erklärten Bundes- und Landespolizei, mit welchen Maßnahmen die Sicherheit von Fahrgästen und Mitarbeitern der Verkehrsunternehmen verbessert werden kann. Das Landeskriminalamt NRW beleuchtete die aktuelle Sicherheitslage im Rahmen eines Gastbeitrags und widmete sich dabei insbesondere der Gefahr durch islamistisch motivierte Terroranschläge.

Abschließend legten die Anwesenden fest, welche konkreten Maßnahmen und Projekte vom zuständigen Kompetenzzentrum Sicherheit koordiniert und umgesetzt werden sollen. So



wird das KCS beispielsweise in Abstimmung mit dem Innenministerium die Ereigniskategorien für die sogenannte ZeRP-Datenbank aktualisieren. Hierbei handelt es sich um eine Datenbank, in der kontinuierlich sicherheitsrelevante Vorfälle (z. B. Tötlichkeiten, Graffiti, bedrohliche Situationen) registriert und ausgewertet werden, sodass auf dieser Basis effektive Präventionskonzepte entstehen können. Ziel ist es, die ZeRP-Datenbank landesweit zu etablieren. Darüber hinaus wird das KCS Standards für eine bestmögliche Ausrüstung von Sicherheitskräften erarbeiten und Handlungsempfehlungen geben, falls der Verdacht besteht, dass sich Mitarbeiter von Eisenbahn- oder kommunalen Verkehrsunternehmen radikalieren könnten. In den kommenden Sitzungen des Runden Tisches „Sicherheit im ÖPNV“ soll über den Fortgang der geplanten Aktivitäten berichtet werden.

Verfügungsdienste Sicherheit

Bereits im September 2016 entschieden die politischen Gremien des VRR, im Rahmen eines vom Land NRW geförderten Pilotprojektes sogenannte „Verfügungsdienste Sicherheit“ einzurichten. Gemeinsam mit der Bundespolizei und den Eisenbahnverkehrsunternehmen wurde ein entsprechendes Konzept ausgearbeitet und abgestimmt. Seit Februar 2017 sind drei, ab März sechs Teams im Schienenpersonennahverkehr im Einsatz. Sie bestehen aus zwei Sicherheitskräften, die den planmäßig eingesetzten Zugbegleiter des jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmens unterstützen. Sie sollen durch ihre deutlich sichtbare Präsenz und ihr Auftreten das

subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste verbessern und potenzielle Täter abschrecken.

Um bewerten zu können, ob durch die Verfügungsdienste die gewünschten positiven Effekte tatsächlich erzielt werden, wird das Pilotvorhaben kontinuierlich evaluiert. Die Bilanz der ersten Monate fällt durchweg positiv aus. Die Sicherheitskräfte kamen insbesondere dann zum Einsatz, wenn bestimmte Personengruppen (vermeintliche Fußballfans, alkoholisierte Personen) sich anderen Reisenden oder Personal gegenüber provozierend verhielten. Die Anwesenheit der Sicherheitskräfte führte insgesamt dazu, dass Fahrgäste oder Zugbegleiter deutlich seltener beleidigt oder belästigt wurden. Das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste fiel wesentlich besser aus, wenn Verfügungsdienste im Zug anwesend waren. Insbesondere in den Abendstunden ist dies von großer Bedeutung. Auch die Zugbegleiter schätzen den Einsatz der Sicherheitskräfte: Sie fühlen sich nicht nur sicherer, sondern beurteilen auch die Unterstützung durch die Zweierteams durchweg positiv. Vor allem bei Fahrausweiskontrollen, der Durchsetzung des Hausrechts und bei der Deeskalation in kritischen Situationen war der Einsatz der Zweierteams am wirkungsvollsten. Aufgrund der ersten positiven Rückmeldungen der Fahrgäste und des EVU-Personals möchte der VRR den Einsatz der Verfügungsdienste ausweiten. Ziel ist es, die Evaluationsergebnisse im weiteren Verlauf des Pilotprojektes zu verifizieren und die „Verfügungsdienste Sicherheit“ anschließend dauerhaft und flächendeckend im SPNV einzuführen.

*Pilotprojekt
„Verfügungsdienste
Sicherheit“: positiv
für Fahrgäste und
Zugbegleitpersonal*

Auf den Schwimmunterricht habe ich mich immer besonders gefreut.

Doch leider fahren wir mit der Klasse seit einiger Zeit nicht mehr zum Schwimmen. Unsere Lehrerin hat erzählt, dass das Schwimmbad geschlossen ist, weil es schon sehr alt ist und dort gebaut werden muss. Sie meinte, dass unsere Stadt das Schwimmbad neu macht und dafür auch viel Geld von der Regierung von Nordrhein-Westfalen bekommt. Als ich neulich mit dem Bus nach Hause gefahren bin, habe ich die Baustelle am Schwimmbad schon gesehen. Mama meint, dass wir im nächsten Schuljahr wieder Schwimmunterricht haben.

Clara, 8 Jahre

Eine attraktive und verlässliche Infrastruktur ist wichtig für einen reibungslosen Betrieb! Das gilt nicht nur für den Schwimmunterricht an Schulen, sondern in besonderem Maße auch für Mobilität in einem Ballungsraum wie dem VRR. Damit auch für mobilitätseingeschränkte Menschen die Fahrt mit Bus & Bahn kein Kraftakt, sondern eine lohnenswerte Verkehrsalternative ist, investieren kommunale Aufgabenträger, Städte und Kreise gemeinsam mit dem VRR in ihre Nahverkehrsinfrastruktur. So verbessern wir die Verkehrsverhältnisse in der Region.

Infrastruktur und Leistung

Regionalexpress-Verkehre: Verbesserte Leistungen für einen attraktiveren SPNV



Mit einem umfassenden Maßnahmenpaket hat der VRR zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 seine Regionalexpress-Verkehre verbessert. Fahrgäste profitieren seitdem von zusätzlichen Leistungen, geänderten Linienverläufen und höheren Sitzplatzkapazitäten. Die betrieblichen Anpassungen hatte der Verbund bereits vor einigen Jahren im Rahmen verschiedener SPNV-Wettbewerbsverfahren auf den Weg gebracht, um das stark frequentierte RE-System zu entlasten und die Umsetzung des RRX gewährleisten zu können.

Seit dem Fahrplanwechsel bietet der VRR seinen Fahrgästen weitere 1,35 Millionen Zugkilometer jährlich und sorgt mit diesen zusätzlichen Verkehren für eine spürbare Entlastung des RE-Systems. Darüber hinaus änderte der VRR

den Linienverlauf einiger Regionalexpresses, um Reiseketten zu verbessern und ab 2018 reibungslos auf den Vorlaufbetrieb des Rhein-Ruhr-Express umstellen zu können. Ausgewählte Linien wurden verlängert, der Takt in bestimmten Streckenabschnitten verdichtet und neue Direktverbindungen geschaffen. Zudem verkehren einige Linien nach erfolgreich abgeschlossenen Wettbewerbsverfahren seit Dezember 2016 unter neuem Betreiber.

Im Überblick: Verkehrliche Veränderungen je Linie

RE 1

Der Linienabschnitt Hamm – Paderborn wird nun von der Linie RE 11 bedient.

RE 5

Der Linienabschnitt Wesel – Emmerich ist entfallen und wird von der Linie RE 19 gefahren.

RE 6

Die Linie hat die Leistungen des seit Dezember 2015 eingerichteten RE 6a übernommen und wird ab Düsseldorf über Neuss, Dormagen, Köln Hbf bis Köln/Bonn Flughafen verlängert. Hierdurch gibt es eine dritte RE-Verbindung pro Stunde auf der stark nachgefragten Relation zwischen Düsseldorf und Köln sowie eine zweite stündliche RE-Verbindung zwischen dem zentralen Ruhrgebiet und Köln. Die Linie RE 6 wird über Dormagen geführt, weil der

direkte Korridor zwischen Düsseldorf und Köln aufgrund infrastruktureller Engpässe ausgelastet ist. Diese werden erst durch den Ausbau der Infrastruktur für den RRX behoben.

RE 11

Der Linienabschnitt zwischen Düsseldorf und Mönchengladbach wird von der verlängerten Linie RE 42 bedient. Der RE 11 verkehrt ab Duisburg nach Düsseldorf und stellt somit eine zusätzliche Leistung in diesem Streckenabschnitt dar. Gemeinsam mit den Linien RE 1 und RE 6 sichert der RE 11 einen annähernden 20-Minuten-Takt zwischen dem Ruhrgebiet und Düsseldorf. Ab Hamm wurde die Linie alle zwei Stunden verlängert und verkehrt über Paderborn weiter nach Kassel.

RE 19

Bei der Linie RE 19 handelt es sich um die ehemalige Linie RB 35, die nun stündlich von Düsseldorf bis Arnhem verkehrt. Nördlich von Wesel stellt der RE 19 das Grundangebot dar und bedient grundsätzlich alle Stationen. Der RE 19 wird von Abellio betrieben. Es kommen neue Elektrotriebfahrzeuge der Firma Stadler vom Typ FLIRT3 mit jeweils rund 250 Sitzplätzen zum Einsatz, zwischen Wesel und Düsseldorf nachfragegerecht zumeist in Doppeltraktion. Sieben Züge sind Mehrsystemfahrzeuge für den Betrieb in Deutschland und den Niederlanden. Die fünfteiligen FLIRT3 verfügen über sieben Türen pro Zugseite und großzügig gestaltete Einstiegs-

bereiche, sie sind hell, freundlich und barrierefrei gestaltet. Durch die grenzüberschreitende Verlängerung ist der RE 19 für Nahverkehrskunden im VRR deutlich attraktiver. Insbesondere Pendler und alle, die in ihrer Freizeit die niederländische Grenzregion erkunden möchten, profitieren von der neuen Verbindung ins Nachbarland.

RE 42

Die Linie wurde verlängert und verkehrt seit Dezember 2016 ab Essen weiter über Duisburg und Krefeld nach Mönchengladbach. Zwischen Duisburg und Mönchengladbach hat der RE 42 das Angebot vom RE 11 übernommen.

Weitere Veränderungen zum vergangenen Fahrplanwechsel im Dezember 2016

Sauerland-Netz

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 übernahm DB Regio im Rahmen eines neuen Verkehrsvertrages den Betrieb des Sauerland-Netzes. Das EVU verkehrt auf den Regionalexpress-Linien RE 17 und RE 57 sowie auf den Regionalbahn-Linien RB 52, RB 53 und RB 54. Bereits ein Jahr zuvor hatte das Unternehmen den Betrieb der Linie RB 43 zwischen Dortmund und Dorsten von der NordWestBahn übernommen. Das Sauerland-Netz soll mit neuen Dieseltriebwagen vom Typ LINK II bzw. III des polnischen Herstellers PESA betrieben werden. Diese stehen bislang jedoch aufgrund von Lieferverzögerungen seitens des Herstellers nicht

Verbesserungen auf ausgewählten Streckenabschnitten im VRR bzw. in NRW

Ruhrgebiet – Düsseldorf – Dormagen – Flughafen Köln/Bonn	Mit dem RE 6 verbindet eine weitere RE-Leistung das Ruhrgebiet über Düsseldorf mit Köln. Infrastrukturbedingt führt die Linie über Dormagen. Mit dem RE 6 wird das Ruhrgebiet direkt an den Flughafen Köln/Bonn angebunden.
Düsseldorf – Duisburg – Essen – Bochum – Dortmund – Hamm	Durch die Linien RE 1, RE 6 und RE 11 besteht ein annähernder 20-Minuten-Takt.
Wesel – Dinslaken – Duisburg – Düsseldorf	Mit den Linien RE 5 und RE 19 gibt es zwei Direktverbindungen pro Stunde auf der Strecke.
Duisburg – Düsseldorf	RE 11 und RE 19 schließen die größte zeitliche Lücke im Regionalexpress-Angebot zwischen den beiden Städten. Insgesamt verbinden stündlich sieben RE-Leistungen Duisburg und Düsseldorf.
VRR – Niederlande	Mit dem RE 19 verbindet eine weitere grenzüberschreitende SPNV-Linie den VRR mit den Niederlanden. Der Rhein-IJssel-Express verkehrt von Düsseldorf über Duisburg, Oberhausen, Wesel, Emmerich, Zevenaar nach Arnhem.
Düsseldorf – Ruhrgebiet – Paderborn – Kassel	Der RE 11 verkehrt auf der Strecke als Direktverbindung. Gemeinsam mit zwei IC-Fahrten ergibt sich eine durchgehende Verbindung im 2-Stunden-Takt.

zur Verfügung. Aus diesem Grund betreibt die DB das Netz mit einem Fahrzeug-Ersatzkonzept, um die neuen Verkehrsleistungen trotzdem mit der geforderten Sitzplatzkapazität auf die Schiene bringen zu können. Die aktuell verkehrenden Gebrauchtfahrzeuge wurden von der DB aufgewertet, um den Fahrgästen möglichst qualitativ hochwertige Ersatzleistungen bieten zu können.

🚆 RB 33 – Ast Süd

Der südliche Ast der Linie RB 33 zwischen Duisburg, Mönchengladbach und Aachen wird weiterhin unter dieser Linienbezeichnung von der DB Regio betrieben.

🚆 RB 35 (ehemals RB 33 – Ast Nord)

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen Abellio betreibt mit der RB 35 den nördlichen Ast der ehemaligen Linie RB 33 zwischen Mönchengladbach und Wesel. Zum Einsatz kommen hier dieselben Fahrzeuge wie beim RE 19.

Darüber hinaus werden auf mehreren Linien einige zusätzliche Fahrten in Tagesrandlage, insbesondere am Wochenende, angeboten. Die Fahrzeuge der Linien RE 1, RE 4, RE 5, RE 6, RE 11 und RB 33 wurden innen und außen an die geforderten Standards des neuen Verkehrsvertrages für diese Linien angepasst. Außerdem verkehren auf diesen Linien nun ausschließlich klimatisierte Fahrzeuge.

Rhein-Ruhr-Express

Für die nordrhein-westfälische Verkehrsentwicklung ist der Rhein-Ruhr-Express maßgebend. Insbesondere in einem dicht besiedelten polyzentrischen Ballungsraum wie dem VRR schafft er perspektivisch eine ganz neue Angebotsqualität im Regionalverkehr. Dies bietet den Nahverkehrsakteuren in NRW die Chance, zukünftig weitere Fahrgäste vom Öffentlichen Personennahverkehr zu überzeugen. Um den RRX weiter voranzutreiben, ziehen der VRR und seine Partner aus den benachbarten Verkehrsräumen, Wirtschaft und Politik an einem Strang.

Parlamentarischer Abend

Welche Auswirkungen hat der RRX auf die Mobilität und die Lebensqualität in NRW? Und welche Impulse gibt er der Wirtschaft, dem Klimaschutz und der Stadtentwicklung? Diesen Fragen gingen am 7. September 2016 Vertreter aus Politik und Wirtschaft bei einem parlamentarischen Abend im Düsseldorfer Rheinturm nach und sie standen im Fokus der vorgelegten Studie, die sich mit den gesamtgesellschaftlichen Wert des RRX-Projektes befasst hat. Die Anwesenden widmeten sich den verschiedenen Phasen des Verkehrsprojektes – von der Inbetriebnahme der ersten Fahrzeuge Ende Dezember 2018 über den Aus- bzw. Umbau der benötigten Verkehrsinfrastruktur bis hin zum RRX-Zielkonzept mit seinem Viertelstundentakt zwischen den Metropolen auf der Achse Köln – Dortmund und der besseren Anbindung der ländlichen Regionen an den Ballungsraum. Der RRX leistet einen wesentlichen Beitrag dazu, weitere Fahrgäste für den Regionalverkehr zu gewinnen, um so Straßen und Autobahnen in NRW zu entlasten. Durch die schnelleren Verbindungen wird der Wirtschaftsraum NRW besser vernetzt – ein klarer Standortvorteil für die Unternehmen in der Region. Insbesondere die Bahnbranche profitiert vom RRX, denn er ist ein langfristig angelegtes Projekt. Entsprechend werden Arbeitsplätze über einen langen Zeitraum gesichert. Potenziale ergeben sich auch für eine positive Stadtentwicklung, und zwar vornehmlich für die Quartiere

im Bahnhofsumfeld. All diese Aspekte sind jedoch kein Selbstzweck, sondern verbessern die Lebensqualität der Menschen in Nordrhein-Westfalen: verkehrlich, wirtschaftlich und nicht zuletzt auch unter ökologischen Gesichtspunkten. Hierbei spielt ein wirksamer aktiver und passiver Schallschutz entlang der RRX-Strecken ebenso eine Rolle wie die Chance, durch die Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene Emissionen und den Energieverbrauch zu reduzieren.

RRX-Regionalkonferenz in Essen

Bei der RRX-Regionalkonferenz am 2. Februar 2017 in der Essener Philharmonie ging es schwerpunktmäßig um die Frage, wie möglichst viele Bürgerinnen und Bürger von den Vorteilen des RRX überzeugt werden können. Denn für eine erfolgreiche Umsetzung des Verkehrsprojektes ist es wichtig, dass die Menschen in der Region das Vorhaben mittragen. Hierüber diskutierten der im Februar 2017 amtierende NRW-Verkehrsminister Michael Groschek, VRR-Vorstandssprecher Martin Husmann, der Essener Stadtdirektor Hans-Jürgen Best, Ulrich Jaeger als Vorsitzender der Landesgruppe West des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen und Manfred Fuhg, Leiter von Siemens-Mobility Deutschland. Alle Anwesenden waren sich einig, dass der RRX verbund- und verkehrsträgerübergreifend gedacht werden muss, um Menschen für ein Mobilitätsprojekt dieser Dimension gewinnen zu können. Ziel sind gute Umsteigeverbindungen zum öffentlichen Verkehr in den Städten sowie

die Verknüpfung des RRX mit anderen Verkehrsmitteln. Hiervon profitieren Pendler, die zwischen Wohn- und Arbeitsort längere Strecken zurücklegen müssen und für die das verbesserte Angebot im Regionalverkehr zu einer lohnenswerten Verkehrsalternative wird.

Ein starkes Argument für den RRX sind unter anderem die neuen Fahrzeuge, die wesentlich zur Verlässlichkeit des Angebotes beitragen, sehr energieeffizient sind und damit einen Beitrag dazu leisten, Klima und Umwelt zu schützen. Die Landesinitiative KlimaExpo.NRW nahm diesen Vorteil zum Anlass, das Fahrzeugkonzept des RRX im Rahmen der Essener Regionalkonferenz als Projekt für eine nachhaltige Zukunft auszuzeichnen. Die neuen RRX-Züge sind so konstruiert, dass sie im Vergleich zu älteren Fahrzeugmodellen deutlich weniger Energie für Fahrbetrieb, Klimatisierung und auch im abgestellten Zustand verbrauchen. Nicht zuletzt können auch durch die Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene positive ökologische Effekte erzielt werden: Nach aktuellen Schätzungen lassen sich hierdurch jährlich rund 8.500 Tonnen CO₂ einsparen.

Grundstein für RRX-Werkstatt gelegt

Am 7. März 2017 wurde feierlich der Grundstein für die neue RRX-Werkstatt in Dortmund-Eving gelegt. Siemens wird die 82 neuen RRX-Fahrzeuge dort die kommenden 30 Jahre warten und instand halten. Um die Einsatzfähigkeit der neuen Fahrzeuge bestmöglich zu garantieren, digitalisiert der Fahrzeughersteller Service und Wartung: Über Algorithmen werden von den Zügen gelieferte Daten kontinuierlich analysiert, um Fehlfunktionen beheben zu können, bevor sie überhaupt auftreten.

Insgesamt investiert Siemens einen mittleren zweistelligen Millionenbetrag in das neue Werk. Zudem werden 75 Mitarbeiter zukünftig in Dortmund-Eving tätig sein. Aus Sicht des VRR und der Stadt Dortmund sind dies erfreuliche Beiträge zur Standort- und



Grundstein der neuen RRX-Werkstatt in Dortmund-Eving

Stadtentwicklung in Dortmund und der Region. Das Gelände hat eine Fläche von 70.000 Quadratmetern, was der Größe von etwa zehn Fußballfeldern entspricht. Da der VRR Eigentümer des Grundstücks ist, hat er einen bis 2050 geltenden Erbbaurechtsvertrag mit Siemens geschlossen.

Das neue Wartungs- und Instandhaltungswerk wird aus einem sechsgleisigen Werkstattgebäude, einem dreigeschossigen Lager und Sozialgebäude, einem Pfortnergebäude, Außenlagerflächen, einer Außenreinigungsanlage, einer Unterflurdrehmaschine für die Radsatzüberarbeitung und einer Radsatzdiagnoseanlage als Teil eines modernen Wartungskonzeptes

bestehen. Die gesamte Anlage kann sehr energieeffizient betrieben werden und wird die Wertevorgaben der neuen Europäischen Energieeinsparverordnung (EnEV) um 15 Prozent unterschreiten.

Auf dem Areal verlegt Siemens rund 5,5 Kilometer Gleise. Sie werden an zwei Weichen im Norden und Süden des Geländes angeschlossen, die identisch sein werden mit dem alten Anschluss des ehemaligen Rangierbahnhofs Dortmund-Eving an der Bahnstrecke Dortmund Hauptbahnhof in Richtung Lünen/Münster. Geplant ist, dass das Werk Mitte 2018 den Testbetrieb aufnimmt.

Startschuss für den Bau der RRX-Infrastruktur

Am 8. März 2017 startete offiziell der Aus- und Umbau der RRX-Schienenwege am sogenannten Planfeststellungsabschnitt 1.1 zwischen Köln-Mülheim Güterbahnhof und Köln-Stammheim. Der Infrastrukturausbau ist für einen erfolgreichen Betrieb des RRX zwingend nötig, da nur so der 15-Minuten-Takt auf der zentralen Achse zwischen Dortmund und Köln sichergestellt werden kann. Im Zuge der Arbeiten beseitigt die Deutsche Bahn eingleisige S-Bahn-Abschnitte zwischen Köln und dem Düsseldorfer Süden. Zwischen Düsseldorf-Benrath und Duisburg soll die Strecke zukünftig sechsgleisig sein. Und auch Dortmund als ein zentraler Verkehrsknotenpunkt in der Region wird von den umfangreichen Baumaßnahmen profitieren. Insgesamt gibt es sechs Planfeststellungsbereiche mit 14 Abschnitten, wobei für sieben Abschnitte die Planfeststellungsverfahren bereits laufen. Die sogenannte Kernstrecke des RRX – also der Streckenbereich zwischen Dortmund und Köln – ist Teil des aktuellen Bundesverkehrswegeplans und wird als Projekt mit „vordringlichem Bedarf“ eingestuft, mit dem Engpässe aufgelöst und der Verkehrsfluss im gesamten Netz optimiert werden soll. Schätzungsweise liegen die Kosten für die Bedarfsplanmaßnahme bei rund 2,5 Milliarden Euro.

Darüber hinaus investieren die Deutsche Bahn, das Land NRW sowie die drei SPNV-Aufgabenträger VRR, NVR und NWL in die Stationen an den sogenannten RRX-Außenästen (RRX-A), um diese an den Bedarf des RRX anzupassen. Die RRX-A führen die RRX-Linien aus der Fläche des Landes NRW zur Kernstrecke im zentralen Ruhrgebiet. Die Stationen werden barrierefrei gestaltet und so ausgebaut, dass die neuen Züge problemlos halten und Fahrgäste sicher ein- und aussteigen können. Alle beteiligten Partner unterzeichneten im Juni 2017 eine entsprechende Rahmen- und Finanzierungsvereinbarung zum „Ausbau der Stationen auf den Außenästen des Rhein-Ruhr-Express“. Insgesamt werden 45 Stationen an den RRX-Außenästen in den nächsten Jahren umgebaut – hiervon allein 19 im VRR-Gebiet. Darüber hinaus wurden drei sogenannte „RE-Vorlauf-Großprojekte“ in die Vereinbarung mit aufgenommen: die vollständige Modernisierung der Stationen Oberhausen Hbf, Köln-Mülheim und Hamm Westfalen. Das Investitionsvolumen für sämtliche Projekte beläuft sich auf rund 211 Millionen Euro. Primär trägt das Land NRW die Kosten, für einige Stationen übernehmen aber auch die SPNV-Aufgabenträger die anfallenden Umbaukosten. Im VRR sind dies die Stationen Mönchengladbach-Wickrath, Witten Hbf sowie das Provisorium für die Station Emmerich-Elten während des Ausbaus der Betuwe-Linie. Der endgültige Umbau dieser Station wird anschließend aus Landesmitteln finanziert.

35,4 Millionen Euro für die Nahverkehrsinfrastruktur

... damit ~~die~~ Fahrgäste reibungslos von A nach B kommen.

Marode Brücken, bröckelnde Bahnsteige, bauliche Einrichtungen, die schon seit vielen Jahren nicht mehr den aktuellen Verkehrsverhältnissen entsprechen: Jeder weiß, wie wichtig eine moderne und funktionstüchtige Infrastruktur ist, damit sich die Menschen in NRW von A nach B bewegen können. Insbesondere all diejenigen, die mit Bus und Bahn ihre täglichen Wege zurücklegen, sind darauf angewiesen, dass die Nahverkehrsinfrastruktur baulich und technisch auf einem Stand ist, der einen reibungslosen Betrieb der öffentlichen Verkehrsmittel ermöglicht. Der VRR hat in den letzten zwölf Monaten rund 35,4 Millionen Euro für Investitionen in die Infrastruktureinrichtungen in seinem Verkehrsgebiet neu bewilligt und Kreise, Städte, Gemeinden, öffentliche und private Verkehrsunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen bei ihren Neu- und Ausbauprojekten unterstützt.

Der VRR fördert Investitionen nach § 12 und § 13 ÖPNVG NRW in die Nahverkehrsinfrastruktur und leistet damit einen wichtigen Beitrag, um die Verkehrsverhältnisse im Kooperationsraum A zu verbessern. Einmal jährlich stellt der VRR den gesetzlich vorgeschriebenen ÖPNV-Förderkatalog gemäß § 12 ÖPNVG NRW auf. Der Förderkatalog 2017 umfasst 76 grundsätzlich förderfähige Vorhaben mit einem beantragten Fördervolumen von rund 55 Millionen Euro und mit einem möglichen Baubeginn im Jahr 2017. Von Juli 2016 bis zum Redaktionsschluss dieses Verbundberichtes

Mitte Juni 2017 bewilligte der VRR insgesamt 34,9 Millionen Euro für 37 Investitionsvorhaben nach § 12 ÖPNVG NRW. Förderschwerpunkte sind insbesondere Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen und zur Verbesserung der Fahrgastinformation an ÖPNV-Haltestellen. Nach § 13 ÖPNVG NRW bezuschusste der VRR darüber hinaus sechs Vorhaben der DB Station&Service AG mit rund einer halben Million Euro. Hierbei handelt es sich schwerpunktmäßig um Bauvorhaben im Bereich der SPNV-Infrastruktur, um kleinere und mittlere Bahnhöfe im Verbundgebiet barrierefrei auszubauen sowie attraktiver und kundenfreundlicher zu gestalten.

Investitionen zur verbesserten Verkehrsabwicklung des ÖPNV

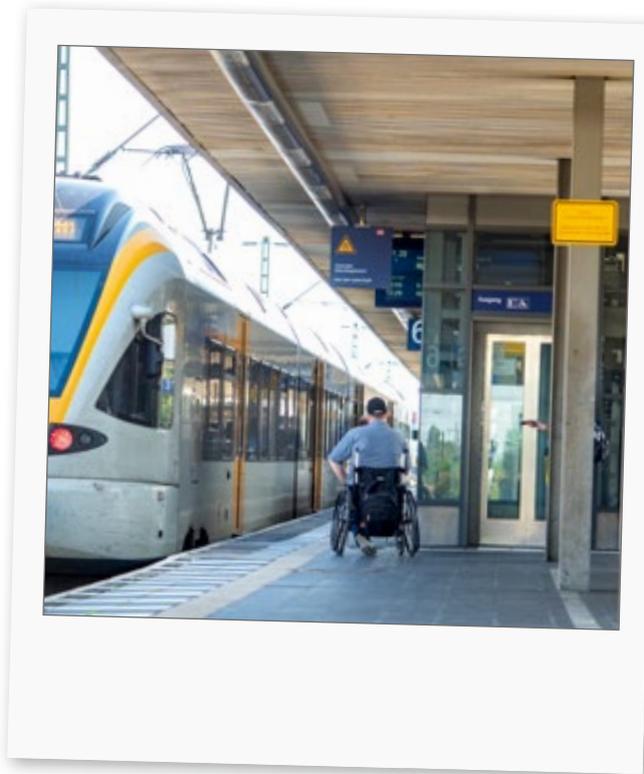
Der VRR bewilligte beispielsweise nach § 12 ÖPNVG NRW einen Antrag der MVG Mülheimer Verkehrsgesellschaft mbH zur verbesserten Verkehrsabwicklung des stadtübergreifenden Straßenbahnverkehrs zwischen Mülheim an der Ruhr und Oberhausen. Dabei fördert er gemeinsam mit dem Land NRW den notwendigen Neubau des Kreuzungsbauwerks, der sogenannten Thyssenbrücke, einer ursprünglich aus dem Jahr 1909 stammenden Stahlbrücke, die in Mülheim an der Ruhr über die vorhandenen Gleisanlagen der Deutschen Bahn und der Thyssen Steel Europe AG führt. Parallel dazu wird die angrenzende Oberhausener Straße B 233 umgestaltet. Mit dem Brückenneubau reagieren die Verantwortlichen auf die seit

Jahren steigende Verkehrsbelastung, der das alte Bauwerk kaum noch standhalten kann. Um das Zusammenspiel von ÖPNV und motorisiertem Individualverkehr (IV) zu verbessern, wird der Öffentliche Personennahverkehr baulich vom IV getrennt. Die Straßenbahnlinie 112 der MVG wird zukünftig teilweise über einen separaten Bahnkörper geführt, um die Verkehrsverhältnisse insgesamt zu verbessern und die Verkehrssicherheit auf der Oberhausener Straße zu erhöhen. Auch Fahrradfahrer profitieren von den Umbaumaßnahmen. So wird es Radwege und -schutzstreifen geben sowie Querungshilfen, die an den Bedarf von Radfahrern angepasst werden. Sämtliche Verkehrsanlagen werden barrierefrei ausgebaut, um auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen einen problemlosen Zugang zur Verkehrsinfrastruktur und in die öffentlichen Verkehrsmittel zu ermöglichen.

Investitionen in einen barrierefreien Nahverkehr

Für die Stadt Duisburg und die Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG) bewilligte der VRR Fördergelder zum barrierefreien Ausbau der Haltestelle „Im Schlenk“ der U 79 in Duisburg. Der Stadtbahnhaltepunkt soll einen neuen Hochbahnsteig in Mittellage erhalten, um den Fahrgästen einen komfortablen, niveaugleichen Ein- und Ausstieg zu ermöglichen. Hierdurch sollen der Fahrgastwechsel beschleunigt und die Betriebsqualität und -stabilität der Linie verbessert werden. An der Haltestelle gibt es bislang





zwei südlich der Straßeneinmündung „Im Schlenk“ gelegene Seitenbahnsteige. Diese sollen durch einen nördlich der Einmündung liegenden, städtebaulich attraktiveren Mittelbahnsteig ersetzt werden. Durch die neue Lage des Bahnsteiges wird auch ein in unmittelbarer Nähe der Haltestelle gelegenes Seniorenheim besser an die Stadtbahnhaltestelle angebunden. Für die Buslinie 944 werden an der Haltestelle sogenannte Kap-Bordsteine in unmittelbarer Nähe zum nördlichen Bahnsteigzugang errichtet. Diese speziellen Bordsteine ermög-

lichen Nahverkehrskunden in Verbindung mit Niederflerbussen einen nahezu höhengleichen Einstieg in die Fahrzeuge. Hierdurch profitieren Fahrgäste zukünftig von kürzeren Wegen zwischen der Bus- und Bahnhaltestelle und damit von einem deutlich schnelleren Umstieg zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln.

Am Bahnhof Hösel in Ratingen investiert der VRR Fördergelder in drei verschiedene Bauvorhaben, um den Haltepunkt vollständig barrierefrei auszubauen. Die S 6-Station wird im Jahr 2018 im Rahmen der Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2) umfassend saniert und umgebaut. Der Bahnhof erhält mit dem Projekt einen Aufzug und zwei neue Außenbahnsteige, die erstmals in Modulbauweise errichtet werden. Diese VRR-weit erstmalig angewandte Bauweise macht es perspektivisch möglich, die Bahnsteige recht kurzfristig und mit vergleichsweise geringem finanziellen und baulichen Aufwand an die Einstiegshöhen unterschiedlicher Fahrzeuge anzupassen. Die Bahnsteige werden zudem neu ausgestattet und mit einer modernen Beleuchtungsanlage versehen. Ein Wegeleitsystem soll Fahrgästen zukünftig die Orientierung erleichtern. Im Rahmen eines weiteren Fördervorhabens aus dem VRR-Förderkatalog erhält der Bahnhof Hösel einen weiteren Aufzug, um mobilitätseingeschränkten Fahrgästen den Zugang zu den Bahnsteigen zu erleichtern. Parallel dazu investiert die Stadt Ratingen in einen Busverknüpfungspunkt, der perspektivisch den direkten

Umstieg zwischen Bus und Bahn erleichtern soll. Nach Abschluss sämtlicher Arbeiten gelangen Fahrgäste barrierefrei vom Bus in den Zug.

poor dogs – DB erneuert Aufzüge und Fahrtreppen

Mit den sogenannten „poor dogs“ unterstützt der VRR ein gemeinsames, kooperationsraum-übergreifendes Vorhaben aller SPNV-Aufgabenträger und der DB Station&Service AG mit Fördermitteln nach § 12 ÖPNVG NRW. Es handelt sich dabei um Aufzüge und Fahrtreppen, die immer wieder – zum Teil längerfristig – ausfallen. Die in die Jahre gekommenen Anlagen wurden vor vielen Jahren bei sehr kleinen Anbietern einzeln beschafft, was heute dazu führt, dass Ersatzteile nur schwierig bzw. gar nicht mehr zu beschaffen sind. NRW-weit umfasst das Projekt 28 fördertechnische Anlagen, davon allein 13 im VRR: vier Fahrtreppen an der Universität Dortmund, neun Aufzüge an den Stationen Dortmund-Lütgendortmund, Düsseldorf Zoo, Düsseldorf-Benrath, Essen-Steele, Erkrath, Marl-Hamm, Mülheim an der Ruhr-Styrum, Solingen und Wuppertal-Vohwinkel. Sämtliche alten Anlagen werden ausgebaut und durch neue ersetzt. Mit den modernen Förderanlagen möchten die DB und der VRR insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen den Zugang zu den Verkehrsstationen erleichtern. So wollen die Projektverantwortlichen die Akzeptanz des Angebotes verbessern und weitere Kunden für den Schienenpersonennahverkehr gewinnen.



Im Rahmen des Projektes „poor dogs“ unterstützt der VRR die Modernisierung von vier Aufzügen und neun Fahrtreppen.

#1von150: Landesweite Initiative für moderne Bahnhöfe



Der Duisburger Hbf ist einer von 150 Bahnhöfen, die bis 2023 modernisiert werden.

„#1von150 – Moderne Bahnhöfe für NRW“. Unter diesem Motto treibt die DB Station&Service AG in Kooperation mit dem Verkehrsministerium des Landes NRW und den SPNV-Aufgabenträgern VRR, NWL und NVR die Modernisierung von 150 Stationen in ganz Nordrhein-Westfalen voran. Rund eine Milliarde Euro fließen in die Bauvorhaben, um den täglich drei Millionen Zugreisenden attraktivere Bahnhöfe bieten zu können. Der offizielle Startschuss der landesweiten

Initiative fiel im September 2016 am Duisburger Hauptbahnhof, einem der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte im VRR.

150 Stationen in ganz Nordrhein-Westfalen werden modernisiert, barrierefrei ausgebaut und mit digitalen Fahrgastinformationssystemen versehen. Der Duisburger Hauptbahnhof ist eines der ersten Vorhaben, die im Rahmen der landesweiten Initiative in Angriff genommen werden. 152 Millionen

Euro investieren das Land, der VRR und die Deutsche Bahn in die Baumaßnahmen und die Ausstattung des Bahnhofs. Neben einer neuen gläsernen Gleishalle mit tragenden Elementen aus Stahl entstehen moderne Wartebereiche sowie verbesserte Beleuchtungs-, Beschallungs- und Oberleitungsanlagen.

Ende September 2016 begannen in Haltern am See die Bauarbeiten an der Park+Ride-Anlage mit einer symbolischen ersten Baggerfahrt. Zukünftig wird es dort 380 Stellplätze geben, die durch eine neue Personenunterführung barrierefrei erreichbar sein werden. Die Modernisierung der Infrastruktureinrichtungen soll dazu beitragen, zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen und den Umweltverbund zu stärken.

Auch der Hauptbahnhof Dortmund wird im Zuge der Initiative modernisiert und barrierefrei gestaltet. Nachdem in den Jahren 2009 bis 2011 bereits die Empfangshalle renoviert wurde, startet im Jahr 2017 der Umbau der gesamten Verkehrsstation. Investitionen in Höhe von 130 Millionen Euro sind vorgesehen, um den Aufenthalt am Bahnhof für Reisende und Besucher angenehm und kundenfreundlich zu gestalten. An einem würfelförmigen Informationscenter können sich interessierte Bürgerinnen und Bürger über das Bauprojekt informieren: Der sogenannte InfoCube stellt die unterschiedlichen Bauphasen anschaulich dar



Der Dortmunder Hauptbahnhof erhält mittige Aufzüge für einen stufenfreien Bahnsteigzugang.

und vermittelt den Betrachtern mittels computergenerierter Grafiken einen Eindruck, wie die Verkehrsstation zukünftig aussehen wird.

Sämtliche „#1von150“-Bahnhöfe sind Teil einer umfassenden Informationsoffensive. Interessierte können sich unter www.1von150.de kontinuierlich über alle geplanten Maßnahmen informieren. Weiterführende Informationsmaterialien skizzieren den konkreten Bauablauf der einzelnen Projekte. Finanziert werden sämtliche Bauvorhaben aus dem Budget der Modernisierungsoffensiven 2 und 3 sowie durch Gelder, die für den Ausbau der RRX-Infrastruktur vorgesehen sind. Bis 2023 sollen alle Modernisierungsvorhaben abgeschlossen sein.

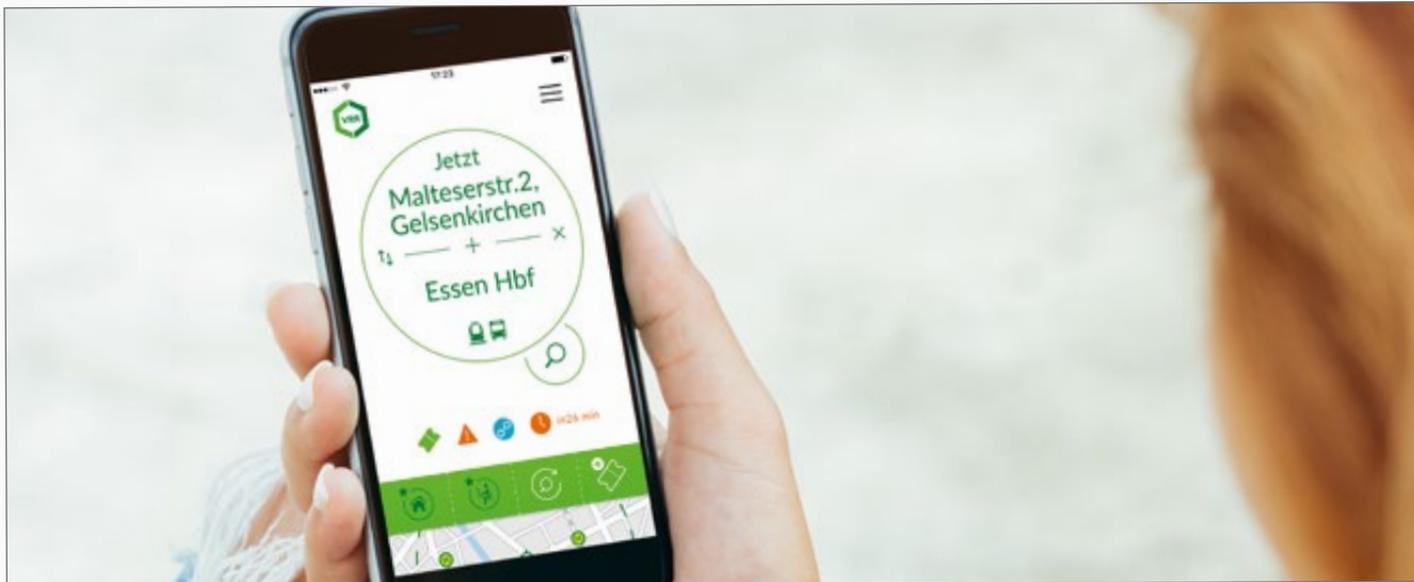
Schule ohne Computer und Handy, das kann ich mir gar nicht vorstellen: Wichtige Termine gibt es über den Schulkalender im Internet. Auf der Webseite unserer Schule finden wir Bücher für Referate und natürlich viele Infos im Internet. Außerdem haben wir einen Klassen-Chat. Da stellen wir Fragen zu Hausaufgaben, Klassenarbeiten und verabreden uns. Und wenn wir für alle Schüler aus unserer Klasse ein Buch benötigen, dann wird das im Internet bestellt. Manchmal erzählen mir meine Eltern, wie es früher war. Echt 😊

Theo, 12 Jahre

Nach einer aktuellen Studie nutzen rund 60 Prozent der über 14-Jährigen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr ein Smartphone. Als Mobilitätsdienstleister passen der VRR und die Verkehrsunternehmen deshalb ihre Angebote und Informationen an das digitale Zeitalter an. Wir vernetzen Tarif, Information, Vertrieb und Mehrwertdienste in unseren digitalen Anwendungen.

Digitalisierung und Innovation

Neue Verbund-App als digitaler Reisebegleiter



Seit April 2017 bieten der VRR und die Verkehrsunternehmen den Nahverkehrskunden eine neu entwickelte Verbund-App mit verbesserten Funktionalitäten, einer optimierten Nutzerführung und modernem Design. Mit dem neuen Angebot verbessern sie ihren Service für Fahrgäste in der Region: Die Applikation ist zeitgemäß gestaltet und bietet den Nutzern zusätzlich zur bewährten Fahrplanauskunft weitere kundenfreundliche Dienste sowie die Möglichkeit, Nahverkehrstickets schnell und komfortabel online zu erwerben.

Im ÖPNV sind Smartphones und Tablets bereits seit vielen Jahren ganz wesentliche Kontakt- und Schnittstellen zum Kunden. Entsprechend entwickeln VRR und Verkehrsunternehmen ihre digitalen Services kontinuierlich weiter, um den Fahrgästen den Zugang zu den Nahverkehrsleistungen zu erleichtern: Unter einer gemeinsamen Oberfläche sind Fahrplanauskunft, Ticketkauf und nützliche Mehrwertdienste gebündelt. In die Entwicklung des neuen digitalen Reisebegleiters flossen Anregungen von Fahrgästen ein, wie die App kundenfreundlich weiterentwickelt werden

kann. Insbesondere zur Nutzerführung gaben die Nahverkehrskunden wertvolle Hinweise.

Neue Oberfläche und Nutzerführung

Die Fahrgäste haben unterschiedliche Möglichkeiten, sich über Nahverkehrsverbindungen zu informieren, und können die neue App an ihren persönlichen Bedarf anpassen. Neben schnellen Verbindungssuchen können sie auch Standardabfragen für regelmäßige Bus- und Bahnverbindungen hinterlegen und werden so jederzeit komfortabel an ihr Ziel geleitet. Damit Nahverkehrskunden schnell an die gewünschten Informationen kommen, haben VRR und Verkehrsunternehmen die Oberfläche klar strukturiert und die Bedienbarkeit verbessert. Das zentrale Bedienelement der App ist der sogenannte Suchkreis auf der Startseite der App. In diesen werden Start und/oder Ziel für eine Verbindungsabfrage eingetragen, die Zeit geändert oder die Verkehrsmittel ausgewählt. Alle wichtigen Funktionen sind von dieser Startseite aus mit einem Tap erreichbar, alle für eine Fahrt relevanten Informationen werden hier angezeigt.

Persönliche Favoriten

Mit verschiedenen Favoriten-Funktionen können Fahrgäste die App an ihren Bedarf anpassen. Der Orts- und Haltestellenfavorit ermöglicht es, den bevorzugten Start- und Zielpunkt zu definieren. Mit dem Verbindungsfavoriten können komplette Suchabfragen gespeichert werden. Auch einzelne Nahverkehrslinien können Fahrgäste

direkt aus einer Auskunft heraus markieren und gelangen hierüber zu einer Detailseite mit aktuellen Meldungen zum gewählten Linienfavoriten. Im Pendelfavorit definieren Fahrgäste eine oder mehrere bevorzugte Verbindungen und legen hierfür in den Einstellungen die gewünschten Wochentage, den Ankunftszeitraum, den Zeitrahmen für die Rückfahrt und bevorzugte Linien fest. Auch häufig gewählte Tickets können als Favoriten gespeichert werden, um sie bei Bedarf schnell aufrufen und kaufen zu können.



19 Verkehrsunternehmen bieten eine App-Version im eigenen Corporate Design.

VON
Irgendeine ...
NACH
Meine!

Jetzt downloaden!

Die App für deine Region.

www.meine-fahrplan-app.de



NEW MöBus



VON
Irgendeine ...
NACH
Meine!

Jetzt downloaden!

Die App für deine Region.

www.vestische.de



VON
Irgendeine ...
NACH
Meine!

Jetzt downloaden!

App für deine Region.

www.hcr-herne.de



Mit einer breit angelegten Informationskampagne begleiteten VRR und Verkehrsunternehmen die Einführung der neuen App.

Die Fahrplanauskunft berücksichtigt bei der Verbindungssuche die Echtzeitdaten von Bus und Bahn, Zugausfälle und Ersatzfahrpläne. Um Fahrgäste individualisiert über eventuelle Störungen im Betriebsablauf zu informieren,

hat der VRR eine Meldungsfunktion in die neue App integriert. Über Push-Nachrichten erhalten Nahverkehrskunden Hinweise über Beeinträchtigungen und Fahrplanänderungen auf ihrer täglichen Route. Für welche

Linien der Service gelten soll, wird in den Einstellungen der Favoriten festgelegt.

Mit der neuen App vereinfachen VRR und Verkehrsunternehmen auch den Ticketkauf. Im neu strukturierten VRR-TicketShop können Nahverkehrskunden ihre Tickets sowohl aus der Fahrplanauskunft heraus als auch direkt erwerben. Aktuell ist die Zahlung per Kreditkarte und per Lastschriftverfahren möglich.

19 Verkehrsunternehmen mit eigenen Apps

Die neue Applikation ist eine sogenannte Hybrid-App, die auf unterschiedlichen Endgeräten und Betriebssystemen läuft. Hierdurch konnte der VRR den Entwicklungs- und Testaufwand sowie die Kosten erheblich senken. Angelegt ist die App als mandantenfähiges System: Neben der VRR-Variante bieten 19 Verkehrsunternehmen eine eigene Version mit Logo und der entsprechenden farblichen Gestaltung. Die Verkehrsbetriebe können individuelle Funktionen, Inhalte und Services einbinden und auch in der Fahrplanauskunft lokale Schwerpunkte setzen. Somit haben Nahverkehrskunden Zugriff auf besondere Orte und Veranstaltungen in ihrer Umgebung.

Mit einer breit angelegten Kommunikationskampagne begleiteten VRR und Verkehrsunternehmen die Einführung der neuen Verbund-App. Noch im gesamten Jahr 2017 machen sie im öffentlichen Raum über Plakate und Werbung

auf den Fahrzeugen des ÖPNV sowie im Internet und über unterschiedliche mobile Kanäle auf das neue Angebot aufmerksam. Als Hauptmotiv fungiert der markante Suchkreis aus der App mit humorvollen Aussagen zu den verschiedenen Funktionen der App. Für jedes Verkehrsunternehmen gibt es Versionen mit lokalen Motiven und Sprüchen. So unterstreicht die Kampagne das Heimatgefühl, das die einzelnen Regionen im VRR miteinander verbindet. Darüber hinaus werden auch sämtliche Ticketprodukte und Vertriebskanäle in der Kampagne thematisiert.

Weitere nützliche Services geplant

Bei der Weiterentwicklung der Verbund-App berücksichtigt der VRR Anregungen, Hinweise und Ideen der Nutzer. Angedacht ist beispielsweise ein Tarifcheck, mit dem Nutzer die Merkmale ihres Abotickets inklusive des gewählten Geltungsbereiches in der App hinterlegen können. Sucht sich ein Abonnent eine Verbindung heraus, die seinen Geltungsbereich überschreitet, wird ihm direkt der Kauf eines ZusatzTickets angeboten. Perspektivisch soll es auch möglich sein, Tickets ohne Registrierung zu kaufen, beispielsweise per Online-Zahlverfahren über die Mobilfunkrechnung. Und auch die Fahrgastinformation wird in Zukunft weiter verbessert: Informationen über defekte Aufzüge und Fahrtreppen werden ebenso ergänzt wie ein mobiles Routing sowie Vorschläge zur intermodalen Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel.

Bei der Weiterentwicklung der Verbund-App berücksichtigt der VRR Anregungen, Hinweise und Ideen der Nutzer.

Digitale Services für einen komfortablen und persönlichen Nahverkehr

Kaum eine Entwicklung hat den Verkehrssektor in den letzten Jahren so sehr beeinflusst wie die Digitalisierung. Menschen planen ihre Mobilität zunehmend über elektronische Kanäle: Sie recherchieren Fahrtmöglichkeiten, buchen Tickets und informieren sich in Echtzeit über die Verkehrslage. Und das Potenzial für weitere innovative Anwendungen ist groß. Für Mobilitätsdienstleister wie den VRR bieten digitale Anwendungen die Chance, Fahrgästen den Zugang zum komplexen System Nahverkehr zu erleichtern und Informationen wie auch Services individualisiert bereitzustellen. Mit diesem Ziel entwickelt der VRR sein Angebot kontinuierlich weiter und erprobt in unterschiedlichen Pilotprojekten die digitalen Anwendungen von morgen.

Praxistest nextTicket

Mit seinem neuen elektronischen Tarif etabliert der VRR erstmals einen ausschließlich digital über das Smartphone verfügbaren Tarif, der im Rahmen eines Praxistests parallel zum klassischen Flächentarif auf seine Kundenakzeptanz hin überprüft werden soll. Vermarktet wird das innovative Tarifmodell zukünftig unter dem Namen nextTicket, um es besser von scheinbar ähnlichen Produkten wie eTickets und HandyTickets abzugrenzen und potenziellen Testteilnehmern näherzubringen. Die neue Marke spiegelt den innovativen Charakter des Angebotes wider und ist zugleich einprägsam und verständlich.

Kooperationspartner des VRR ist die BOGESTRA AG, die als Kundenvertragspartner während des Praxistests die entsprechenden Fahrtberechtigungen verkaufen und über eine Hotline Fragen der Kunden beantworten wird. Der Zugriff auf den elektronischen Tarif erfolgt über eine App, die der VRR derzeit gemeinsam mit einem externen Dienstleister entwickelt. Besonderes Augenmerk richten die Entwickler auf ein modernes und ansprechendes Design und auf eine möglichst einfache Nutzerführung und Bedienung. Zu Beginn

einer Fahrt checkt sich der Kunde über die App in das System ein und nach Verlassen des letzten Verkehrsmittels wieder aus. Ein Hintergrundsystem registriert die Fahrten bzw. Fahrtenketten und weist diesen mithilfe eines Tarifrechners einen Preis zu. Dieser wird abschließend an ein Vertriebssystem zur Abrechnung mit dem Kunden übergeben. Im System werden alle Aspekte des Datenschutzes berücksichtigt. Hierzu wurde bereits bei der Planung der Datenschutzbeauftragte des VRR eingebunden. Nach Abschluss der Entwicklungsarbeiten werden sämtliche Systemkomponenten überprüft und für den Praxisbetrieb bereitgestellt.

nextTicket basiert auf den Nahverkehrsleistungen, die der Kunde tatsächlich nutzt. Entsprechend besteht der Tarif aus einem Festpreis pro Fahrt und einem nutzungsabhängigen Leistungspreis, der sich nach den gefahrenen Linienkilometern richtet. Die Arbeiten an den Tarifbestimmungen wurden bereits abgeschlossen. Um Teilnehmer für den Praxistest zu gewinnen, richtet der VRR eine Website ein, die über das Projekt informiert und die Möglichkeit bietet, sich als „friendly user“ zu registrieren. Diese Internetpräsenz soll mit dem nextTicket-Vertriebssystem verzahnt werden.

Der VRR begleitet den Praxistest nextTicket mit einer Marktforschung, um herauszufinden, welchen Einfluss der eTarif auf das Nutzerverhalten der Kunden hat. So wird beispielsweise in Interviews hinterfragt, ob die Verfügbarkeit von nextTicket Einfluss darauf hat, wie häufig sich Fahrgäste für den Öffentlichen Personennahverkehr entscheiden und welches Ticket sie für ihre Fahrt tatsächlich wählen: den klassischen Flächentarif oder den elektronischen Tarif über das Smartphone.

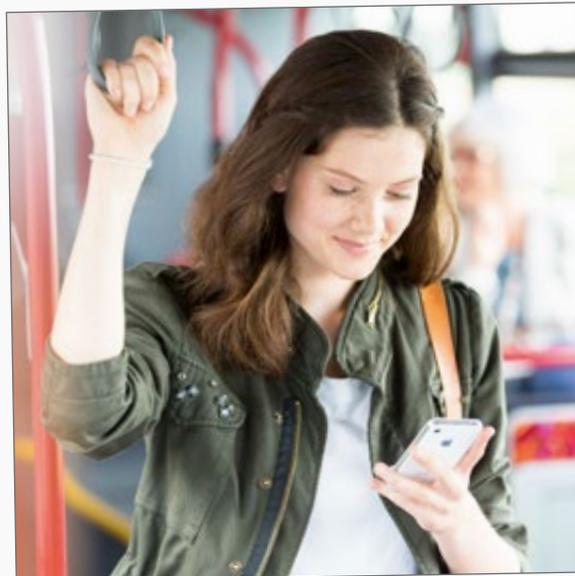
Big Bird Duisburg

Um Fahrpreise in einem solchen elektronischen eTarif-System automatisch berechnen zu können, müssen Fahrgäste in den

Fahrzeugen des Öffentlichen Personennahverkehrs erfasst werden. Bei nextTicket geschieht dies via GPS über einen Check-in/Check-out-Vorgang über das Smartphone des Kunden. Welche technischen Lösungen sich darüber hinaus anbieten, überprüft das beim VRR angesiedelte Kompetenzzentrum Elektronisches Fahrgeldmanagement (KCEFM) im Rahmen des Pilotprojektes „Big Bird Duisburg“. Untersucht wird, ob sich die Bluetooth-Technologie eignet, um Fahrgäste in einem Check-in/Be-out-System zu erfassen und darauf aufbauend einen nutzungsabhängigen Fahrpreis zu berechnen. Bei einem solchen System würde sich der Fahrgast zu Beginn einer Reise aktiv einchecken und am Ende der Fahrt Bus und Bahn einfach ohne weiteren Check-Vorgang verlassen. Der Check-out findet dann automatisch statt (Be-out). Dass Bluetooth in Bussen generell geeignet ist, um Fahrgäste zu erfassen, konnte in einem ersten Pilotvorhaben „Big Bird Soest“ bereits nachgewiesen werden. In Duisburg bestätigten VRR, KCEFM und die Duisburger Verkehrs AG nun, dass sich die Technologie auch in Schienenfahrzeugen und insbesondere in Tunneln und unterirdischen Stationen von Stadt- und U-Bahn bewährt. Anfänglich mussten einige technische Herausforderungen gemeistert werden. Inzwischen kommt aber Hardware zum Einsatz, die technisch einwandfrei funktioniert und auch für Schienenfahrzeuge zertifiziert ist.

Barrierefreies Routing

Um Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs zu erleichtern, verbessert der VRR seine Fahrplanauskunft. Geplant ist ein barrierefreies Routing, das nicht funktionstüchtige Aufzüge und gegebenenfalls auch Fahrtreppen in der Reisewegplanung berücksichtigt und auf dieser Basis im



Rahmen eines sogenannten dynamischen Routings alternative Fahrtwege vorschlägt. Bislang speisen die Verkehrsunternehmen DSW21, BOGESTRA, DVG, EVAG, MVG und Rheinbahn Informationen zum Betriebszustand ihrer Aufzüge und Fahrtreppen in die Elektronische Fahrplanauskunft ein. Die Deutsche Bahn liefert nahezu vollständig entsprechende Daten

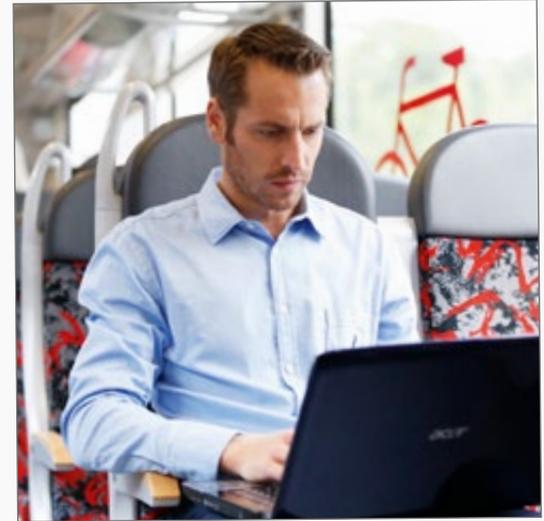
zu ihren Aufzügen aus dem gesamten Verbundgebiet. Hierzu hat der VRR eine Schnittstelle zwischen den VRR-Systemen und den Leitstellen der Verkehrsunternehmen eingerichtet. Derzeit werden die Meldungen zu nicht funktionierenden Fahrtreppen und Aufzügen in der Fahrplanauskunft schriftlich dargestellt. Berücksichtigt werden auch Anlagen, die durch Wartungsarbeiten zeitlich begrenzt stillgelegt sind. Zusätzlich zu den schriftlichen Meldungen in der EFA soll es perspektivisch auch eine aktive Kartendarstellung geben, in der der Betriebszustand der Aufzüge in Echtzeit vermerkt ist. So können Fahrgäste vor Fahrtantritt auf einen Blick erkennen, welche Stationen barrierefrei erreichbar sind. Um das geplante dynamische Routing für mobilitätseingeschränkte Nahverkehrskunden vollständig realisieren zu können, werden nach und nach alle Verkehrsunternehmen im VRR-Gebiet an das System angeschlossen.

WLAN in Nahverkehrsziigen



Nach aktuellen Erhebungen nutzen im VRR rund 60 Prozent der über 14-Jährigen ein Smartphone, um im Internet zu surfen, E-Mails zu verschicken oder mit Familie und Freunden zu chatten. Damit die Menschen in der Region ihr Smartphone oder Tablet auch in Nahverkehrsziigen problemlos nutzen können und Zugriff auf digitale Services rund um den ÖPNV erhalten, rüstet der VRR SPNV-Neufahrzeuge mit technischen Vorrichtungen zur Verbesserung des Mobilfunkempfanges aus. So verfügen beispielsweise die neuen RRX- und S-Bahn-Fahrzeuge zukünftig über ein WLAN-Netz, um die mobile Kommunikation zu begünstigen. Darüber hinaus sollen Fahrgäste auch in der Bestandsflotte Zugriff auf das Internet erhalten.

Im Rahmen von zwei Pilotprojekten erproben Eisenbahnverkehrsunternehmen in Kooperation mit SPNV-Aufgabenträgern wie dem VRR, welche technischen Voraussetzungen hierfür nötig sind und welche Kosten entstehen – und zwar sowohl für die Umrüstung der Züge als auch für den Betrieb des WLAN. Die Deutsche Bahn bietet ihren Kunden seit dem Frühjahr 2017 in vier Zügen des RE 42 einen kostenfreien Zugang zum Internet. Parallel dazu testet die Regiobahn Fahrbetriebs GmbH ein offenes WLAN-Netz in einem Zug der Linie S 28. Die große Herausforderung beider Pilotvorhaben ist die stark variierende Mobilfunknetzabdeckung entlang der Strecken, denn insbesondere in ländlichen Regionen gibt



es Funklöcher, die den Empfang beeinträchtigen. Folglich muss die Technik so eingerichtet werden, dass das WLAN möglichst stabil läuft. Darüber hinaus möchten die Projektbeteiligten überprüfen, welches Datenvolumen vorgehalten werden muss, damit möglichst viele Fahrgäste gleichzeitig mit ausreichender Geschwindigkeit surfen können. Die in die Fahrzeuge eingebaute Technik hat sich bereits in den ersten Testwochen bewährt: Die technischen Systeme liefen störungsfrei. Um die Schwächen der Mobilfunkabdeckung im Streckenverlauf kompensieren zu können, wurde die Leistung des WLAN-Netzes durch den gleichzeitigen Einsatz von SIM-Karten aller Mobilfunknetzbetreiber bestmöglich optimiert. Der Aufwand hat sich gelohnt: Sowohl objektive Messdienstleister als auch die Nutzer bescheinigen eine stabile und angemessene Datenverbindung entlang der Strecke. Insgesamt wird dem Angebot von den Nutzern ein überwiegend positives Zeugnis ausgestellt.

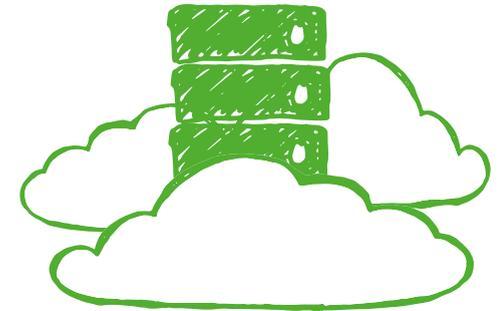
OpenData für mehr Transparenz und innovative Nahverkehrsleistungen

Um den Öffentlichen Personennahverkehr im Interesse der Fahrgäste weiter zu stärken und in Kooperation mit externen Partnern bedarfsgerecht weiterzuentwickeln, betreibt der VRR ab dem 3. Quartal 2017 die OpenData-Plattform „OpenVRR“. Hier stellt der Verbund relevante Daten rund um den Öffentlichen Personennahverkehr zur Verfügung. Alle Interessierten, egal ob Privatpersonen, Organisationen, Unternehmen oder Partner aus Forschung und Entwicklung, können diese frei nutzen und in eigenen innovativen Anwendungen weiterverarbeiten.

Über die neue Online-Plattform veröffentlicht der VRR beispielsweise Fahrplan- und Echtzeitdaten, Linienverläufe, Infrastrukturdaten sowie qualitätsrelevante Informationen beispielsweise zur Pünktlichkeit von Zügen oder Ausfallquoten. Der zusätzliche Pflegeaufwand für die OpenData-Plattform ist marginal, denn sämtliche verfügbaren Inhalte werden nicht eigens hierfür erhoben, sondern liegen in der Fahrgastinformation und weiteren Hintergrundsystemen bereits vor. Mit der Veröffentlichung der Daten in maschinenlesbarer Form sorgt der VRR für mehr Transparenz in den unterschiedlichen Bereichen des Öffentlichen Personennahverkehrs. Zudem eröffnet er ein enormes wirtschaftliches Potenzial. Denn er schafft mit der Bereitstellung seiner Daten für Dritte beste Voraussetzungen, um auch abseits der eigenen Aktivitäten neue, zukunfts-fähige Anwendungen zu ermöglichen, die die Innovationskraft der Mobilitätsbranche deutlich

verbessern und damit den ÖPNV als attraktive Verkehrsalternative stärken. Akteure aus unterschiedlichen gesellschaftlichen Bereichen und der Industrie können die vom VRR generierten, frei verfügbaren Daten nutzen, um innovative Lösungen und Geschäftsmodelle zu entwickeln. Denkbar sind beispielsweise neuartige Auskunft- oder Störungsmeldungssysteme, die bislang aufgrund der fehlenden Datengrundlage nicht realisierbar waren. Solche neuen Kooperationen und Anwendungen erhöhen die Präsenz des ÖPNV im öffentlichen Raum, erleichtern Fahrgästen den Zugang zum Nahverkehrssystem, geben Orientierungshilfen und ermöglichen bedarfsgerechte Anwendungen für unterschiedliche Nutzergruppen.

Um sicherzustellen, dass externe Anwender den Datenschutz und andere relevante Regelungen berücksichtigen, müssen diese verbindlich die Nutzungsbedingungen des Portals bestätigen, bevor sie Zugriff auf die Daten erhalten. Mit großen Datenabnehmern, die nicht nur im Online-Portal auf Datensätze, sondern zur Datenabnahme auf VRR-eigene Schnittstellen zugreifen möchten, schließt der VRR einen sogenannten Datenabnahmevertrag. Damit ist der rechtliche Rahmen für die Datenabnahme und -weiterverarbeitung verlässlich geklärt. Perspektivisch möchte der VRR über ein Monitoring systematisch erfassen, für welche Anwendungen Externe die bereitgestellten Daten verwenden, um diese im Interesse der zukünftigen Ausgestaltung des Nahverkehrsangebotes zu berücksichtigen.



```

0101101110101
1101010011101
001101001011
01 1101 10101
1 01 10 11 01
0 1 01 01011
0 01 111 010
    01 10 11 01
    1 1 1 11 01
0 1      0 0
      0 1 0
    1 0 1 1
    0      1
          0
        1
  
```

Ich lerne seit einigen Jahren Spanisch an meiner Schule.

Ich finde die Fremdsprache einfach super und würde sie gerne im Abi nehmen.

Leider kommt bei uns in der Oberstufe aber kein Kurs mehr zustande, weil das Fach zu wenige gewählt haben.

Da meine Schule aber eng mit einer Nachbarschule zusammenarbeitet, kann ich dort den Spanischkurs besuchen.

Der Aufwand ist wirklich nicht groß:

Ich muss nur ein paar Minuten zu Fuß gehen.

Ich bin sehr froh, dass die beiden Schulen eine solche Regelung möglich machen.

Mein Spanisch wird immer besser und ich habe im Spanischkurs ein paar nette Leute kennengelernt.

Luis, 17 Jahre

Gemeinsam geht vieles leichter, besser und schneller!
Oftmals eröffnen sich uns sogar ganz neue Möglichkeiten und Perspektiven, wenn wir uns mit anderen zusammenschließen. Dieser Verbündgedanke trägt den VRR seit seiner Gründung im Jahr 1980. Gemeinsam mit kommunalen und Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie zahlreichen weiteren Verkehrsakteuren gestaltet der VRR ein abgestimmtes und attraktives Verkehrsangebot, das auch wirtschaftlichen Ansprüchen genügt.

Verband und Gremien

Neues Bewerberportal erleichtert Rekrutierung von Fachkräften

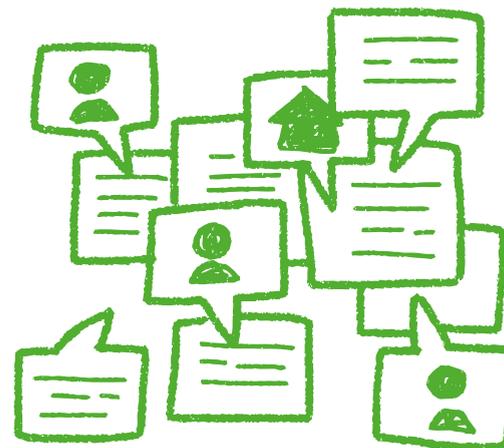
Als Mobilitätsdienstleister gestaltet der VRR den Öffentlichen Personennahverkehr in der Region und baut dabei auf den Sachverstand seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Um für kommende Herausforderungen gerüstet zu sein, qualifiziert der VRR das eigene Personal und positioniert sich als attraktiver Arbeitgeber in der Region. Mit einem neuen webbasierten Bewerbungstool hat der VRR ein Instrument zur professionellen Personalgewinnung etabliert, um als Anstalt öffentlichen Rechts bei der Rekrutierung von hochqualifizierten Fachkräften im Vergleich zu Unternehmen aus der freien Wirtschaft wettbewerbsfähig zu bleiben.

Mit der neuen Software vereinfacht und beschleunigt der VRR den gesamten Prozess der Personalbeschaffung: vom Bewerbungsüber den Auswahl- bis hin zum Entscheidungsprozess. Ziel des VRR ist es, die Rekrutierung von neuen Mitarbeitern effizienter zu gestalten und gut ausgebildeten Fachkräften durch komfortable und schnelle Prozesse die Bewerbung auf offene Stellen beim VRR zu erleichtern. Dies ist besonders wichtig, denn Arbeit suchende, qualifizierte Arbeitnehmer sind in Zeiten eines zunehmenden Fachkräftemangels schnell wieder vom Markt.

Das neue Tool ist bereits seit vielen Jahren bei zahlreichen Unternehmen und auch im öffentlichen Dienst im Einsatz und hat sich in der Praxis bewährt. Es entspricht damit bestmöglich den Anforderungen des VRR. Da das Modul webbasiert ist, können die Personalverantwortlichen beim VRR flexibel von jedem beliebigen Rechner aus auf die laufenden Bewerbungsprozesse zugreifen. Verlinkt ist das Tool mit der VRR-Website und externen Jobportalen wie Stepstone, der Stellenbörse der Arbeitsagentur oder Interamt. Bewerber haben die Möglichkeit, sich nach ihrer Registrierung direkt online zu bewerben. Die Software sortiert sämtliche Eingänge, somit hat das Personalmanagement jederzeit einen Überblick über

alle Bewerberinnen und Bewerber und den jeweiligen Bearbeitungsstatus. Die Profile können einander gegenübergestellt und miteinander verglichen werden, was die Entscheidungsfindung deutlich erleichtert. Führungskräfte, Bewerber sowie die Arbeitnehmervvertretung werden über ihre individuellen Zugänge und ein effektives Kontakt-, Aufgaben- und Terminmanagement direkt einbezogen und erhalten so jederzeit alle für sie relevanten Informationen. Dies spart Zeit, personelle Ressourcen und senkt damit verwaltungsintern die Kosten je bearbeitete Bewerbung. Darüber hinaus stellt der VRR auf diese Weise eine transparente und zielsichere Auswahl der richtigen Kandidaten sicher.

Mit dem neuen System können Stellenausschreibungen und -besetzungen erstmals auch statistisch ausgewertet werden. Erfasst wird, von welchen Internetportalen die Bewerber auf die Stellenanzeigen des VRR kommen und über welche Jobbörsen das Recruiting folglich besonders effektiv ist. Darüber hinaus erhält das Personalmanagement beim VRR einen Überblick darüber, welche Stellen insbesondere für Frauen bzw. für Männer interessant sind, wie die Bewerberinnen und Bewerber ausgebildet sind und wie lange der Besetzungsprozess dauert. Eingeführt wurde das neue System mit einigen grundlegenden Funktionalitäten. Perspektivisch kann der VRR sämtliche internen Prozesse über die Recruiting-Software abbilden. Alle hierfür nötigen Anpassungen kann das Personalmanagement selbst vornehmen und Änderungen ohne zusätzliche Programmierarbeiten einpflegen.



Integrierter Dialog mit politischen Mandatsträgern

Am 16. Februar 2017 trafen sich die politischen Mandatsträger im VRR mit Fachleuten der Verbundverwaltung, um sich u. a. über aktuelle Entwicklungen hinsichtlich der Qualität im SPNV und die Auswirkungen von verkehrspolitischen Entscheidungen zu informieren. Im Rahmen ihres Kommunikationsmanagements pflegt die VRR-Verwaltung seit einigen Jahren diesen konstruktiven Austausch mit ihren Entscheidungsträgern und fördert somit auch den Dialog der Stakeholder untereinander.

Ein Schwerpunkt der Informationsveranstaltung war das Thema Eisenbahninfrastruktur und das notwendige Baustellenmanagement. Investitionen in die Wartung, den Erhalt und den Ausbau der Gleisinfrastruktur und Anlagen sind zwingend notwendig, damit die Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre Linien reibungslos und im Sinne der Kundenzufriedenheit betreiben können. Baumaßnahmen an der Infrastruktur müssen verlässlicher und qualitativ besser werden – Einschränkungen für die Fahrgäste sind so gering wie möglich zu halten.

Daneben wurden auch die Effekte des Wettbewerbs auf der Schiene beleuchtet. Aktuell sind sechs unterschiedliche EVU in der Region unterwegs. Bis Ende 2016 sind im VRR knapp 70 Prozent der rund 46 Millionen SPNV-Zugkilometer pro Jahr im Rahmen von europaweiten Wettbewerbsverfahren vergeben worden.

Für die Fahrgäste hat der Wettbewerb insofern positive Effekte, als dass die Verkehrsangebote in den vergangenen Jahren erheblich ausgeweitet und qualitativ verbessert wurden. Zudem sind die Fahrgäste mit modernen, komfortablen Zügen unterwegs und in den nächsten Jahren kommen beispielsweise mit der S-Bahn Rhein-Ruhr und dem RRX weitere Neufahrzeuge hinzu.

Darüber hinaus informierte der VRR seine Gremienmitglieder über die sogenannte digitale Transformation, die in der Verkehrsbranche weiter voranschreitet. Dadurch können Verbund und Verkehrsunternehmen Fahrgäste zukünftig umfassender in ihrer Mobilität unterstützen und werden zu Wegweisern einer integrierten Verkehrsgestaltung. So ermöglichen digitale Technologien, neue Abrechnungs- oder Bezahlssysteme zu integrieren und damit neue Tarifangebote zu etablieren. Die damit verbundenen Entwicklungen wird auch der VRR weiter begleiten und für den ÖPNV konsequent nutzen.



In der Schule haben wir über Umweltschutz gesprochen. Wir können unsere Umwelt schonen, indem wir unseren Müll trennen oder weniger Auto fahren. Da will ich mitmachen und nun bringt Papa mich nicht mehr mit dem Auto zur Schule. Bei gutem Wetter laufe ich zur Schule oder nehme meinen Roller. Wenn es regnet, fahre ich zwei Haltestellen mit dem Bus. Da treffe ich dann schon ganz viele Kinder aus meiner Klasse. Und morgens herrscht vor der Schule nicht immer so ein Chaos, wenn die Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen und die ganze Straße zuparken.

Sofia, 10 Jahre

Der Öffentliche Personennahverkehr zählt zu den besonders umweltfreundlichen Verkehrsträgern. Mit zahlreichen Projekten und Maßnahmen möchte der VRR die Menschen in der Region deshalb dazu bewegen, auf den eigenen Pkw zu verzichten. Wenn wir unsere Wege mit Bus & Bahn, zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen, leisten wir nicht nur einen aktiven Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz. Sondern wir bewegen uns auch mehr und tun etwas für unsere Fitness und Gesundheit. Und wie man bei Sofia sieht: Der Spaß kommt auch nicht zu kurz.

Umwelt

Klimaschutz kommt ins Rollen: Projekt zur besseren Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV



Immer mehr Menschen lassen den eigenen Pkw stehen und legen ihre täglichen Wege radelnd zurück. Um diesen Trend zu fördern und den Radverkehr besser mit dem Öffentlichen Personennahverkehr zu verknüpfen, realisieren der VRR und 15 Kommunen im Verbundraum ein gemeinsames Projekt. Geplant sind digital gesteuerte Abstellanlagen an Umstiegsstellen zum ÖPNV und ein dazugehöriges elektronisches Zugangs- und Hintergrundsystem. Fahrgäste sollen Fahrradstellplätze zukünftig per Internet reservieren und buchen können. Die Nationale Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) fördert das Projekt im Rahmen des Bundeswettbewerbs „Klimaschutz und Radverkehr“. Die Kommunen richten an 62 Standorten mehr als 1.000 neue Stellplätze ein, der VRR kümmert sich um die erforderliche Infrastruktur und die Hintergrundsoftware.

Hintergrundsystem mit Know-how

In einem polyzentrischen Ballungsraum wie dem VRR spielt ein leistungsstarker Schienenpersonennahverkehr eine wichtige Rolle, um die Mobilität der Menschen zu sichern. Nicht alle Fahrgäste können den nächstgelegenen Bahnhof jedoch mit Bus und Bahn oder zu Fuß erreichen. Deshalb nutzen zahlreiche Nahverkehrskunden ihr Fahrrad, um schnell und unkompliziert zur nächsten Station zu kommen. Damit sie ihr Rad geschützt vor Witterungseinflüssen, Vandalismus

und Diebstahl unterstellen können, errichten die am Projekt beteiligten Kommunen Fahrradboxen oder Sammelabstellanlagen für bis zu 56 Fahrräder – und zwar nicht nur an SPNV-Haltestellen, sondern auch an Verknüpfungspunkten des kommunalen ÖPNV. Das neue System ist eine sinnvolle Ergänzung zu den bereits bestehenden Boxen und Bike+Ride-Anlagen, denn der Bedarf an sicheren Unterbringungsmöglichkeiten für Fahrräder steigt stark an. Das Schließsystem für die neuen Anlagen wird über ein zentrales Hintergrundsystem digital gesteuert und erlaubt es den Kunden, mithilfe von Chipkarten des Öffentlichen Personennahverkehrs, systemeigener Chipkarten und perspektivisch auch via Smartphone auf die Fahrradstellplätze zuzugreifen. Das ist sicherer als ein herkömmliches Schließsystem mit Schlüssel und Schloss. Softwarebasiert können die einzelnen Boxen zudem jederzeit umprogrammiert und auf ein anderes elektronisches Ticket ausgestellt werden. Nahverkehrskunden können so mit nur einem Zugangsmedium ihr Fahrrad am ÖPNV-Haltestelle sicher unterstellen und mit Bus und Bahn weiterfahren – eine wesentliche Erleichterung im Vergleich zum Status quo.

Zugriff auf das System erhalten die Kunden über eine Internetseite. Dort können sie sich vor Beginn einer Reise informieren, ob ein Fahrradstellplatz frei ist, und diesen dann direkt reservieren. Denn im neuen System wird es nicht nur möglich sein, Fahrradboxen oder Plätze in Sammelabstellanlagen dauerhaft zu mieten,

sondern auch spontan für einen kurzen Zeitraum. So ist es beispielsweise möglich, dauerhaft vermietete Stellplätze zeitlich begrenzt – beispielsweise in der Urlaubszeit, ähnlich wie bei einem Zeitungsabonnement – für andere Nutzer freizugeben. Oder die Kommunen definieren feste Plätze, die sie ausschließlich für die variable Kurzzeitnutzung zur Verfügung stellen möchten. Möglich macht dies die digitale Zugangstechnik. Denn die zulässige Nutzungsdauer der einzelnen Stellplätze kann je nach Bedarf über das elektronische Hintergrundsystem programmiert werden. So möchten die Projektpartner die Radabstellanlagen effektiver auslasten. Dank der digitalen Technik können Fahrgäste zukünftig mit nur einer Anmeldung alle Anlagen in allen Kooperationsstädten nutzen. Auch sämtliche finanziellen Transaktionen werden über die Hintergrundsoftware abgewickelt. Mietet der Kunde einen Stellplatz an, berechnet das System automatisch den Preis, den er dann bequem über PayPal, Kreditkarte oder mittels SEPA-Lastschriftverfahren begleichen kann. Das Hintergrundsystem wird so aufgebaut, dass sich perspektivisch auch weitere Städte mit zusätzlichen Standorten anschließen können. So können die Projektteilnehmer das neue Angebot zu einem größeren Netz weiterentwickeln.

Radverkehr leistet Beitrag zum Klimaschutz

Mit den geplanten Abstellanlagen verbessern der VRR und die Kommunen jedoch nicht nur die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV, sondern

stärken auch den innerstädtischen Radverkehr und damit den Umweltverbund in der Region. Damit leisten sie einen wichtigen Beitrag zum Schutz von Klima und Umwelt, denn insbesondere in Ballungsräumen stellen die hohen Abgas- und Geräuschemissionen oftmals ein ernst zu nehmendes Problem dar. Mit dem neuen Angebot möchten die Projektbeteiligten die Menschen in der Region davon überzeugen, vom Pkw auf das Fahrrad und den ÖPNV umzusteigen. Hierdurch können klimaschädliche Emissionen deutlich reduziert werden. Dieser positive Effekt ist auch der Grund, warum das Vorhaben im Rahmen des Bundeswettbewerbs „Klimaschutz und Radverkehr“ gefördert wird. Sowohl die Teilprojekte in den Kommunen als auch das beim VRR angesiedelte Hintergrundsystem werden mit einer durchschnittlichen Förderquote von etwa 84 Prozent vom BMUB finanziell bezuschusst. So können sich auch finanzschwache Städte beteiligen, die das gesamte Investitionsvolumen aus eigener Kraft nicht stemmen könnten. Die Anlagen und die dazugehörige Web-Oberfläche erhalten eine einheitliche Optik mit einer markanten Wort-Bild-Marke, um das neue System verbundweit vermarkten zu können. Ziel ist es, die Stellplätze bis Ende 2018 bereitzustellen. Pünktlich zur Einführung der Fahrradstellplätze werden der VRR und die Kommunen im Rahmen einer Kommunikationskampagne und intensiver Öffentlichkeitsarbeit über das Projekt informieren.

Grünes Licht
für Fahrrad-
fahrer im VRR



Ich fahre jeden Tag mit dem Bus zur Schule und wieder nach Hause. Auch wenn ich zum Sport muss oder um meine Freunde zu besuchen, nehme ich den Bus. Er hält vier Mal in der Stunde an ~~von~~ meiner Haltestelle und ich kann mit ihm sogar bis ans andere Ende der Stadt fahren. Das macht mich neugierig - lieber VRR, wie viele Kilometer fährt ein Bus eigentlich?

Helene, 9 Jahre

Ein Bus fährt durchschnittlich 850.000 Kilometer, bis er in den „Ruhestand“ geht und durch einen neuen ersetzt wird. Das ist so, als würdest du mit ihm mindestens einmal zum Mond und wieder zurück fahren. Viele weitere Zahlen und interessante Fakten rund um den öffentlichen Personennahverkehr im VRR gibt es auf den folgenden Seiten ...

Zahlen, Daten, Fakten

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
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 AG
Vestische Straßenbahnen GmbH
Dortmunder Stadtwerke AG (DSW21)
Rheinbahn AG
Kreisverkehrsgesellschaft Mettmann mbH
Duisburger Verkehrsgesellschaft AG
Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH
Essener Verkehrs-AG
Hagener Straßenbahn AG
Straßenbahn Herne – Castrop-Rauxel GmbH
SWK MOBIL GmbH
NEW mobil und aktiv Mönchengladbach GmbH (NEW MöBus)
Bahnen der Stadt Monheim GmbH
Mülheimer VerkehrsGesellschaft mbH
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)
Regionalverkehr Niederrhein GmbH (RVN)

SPNV-Verkehrsunternehmen

Abellio Rail NRW GmbH
DB Regio AG, Region NRW
Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH
NordWestBahn GmbH
Eurobahn/KEOLIS Deutschland GmbH & Co. KG
National Express Rail GmbH

Kapazitäten und Betriebsleistungen

Kapazitäten und Betriebsleistungen der Verkehrsmittel

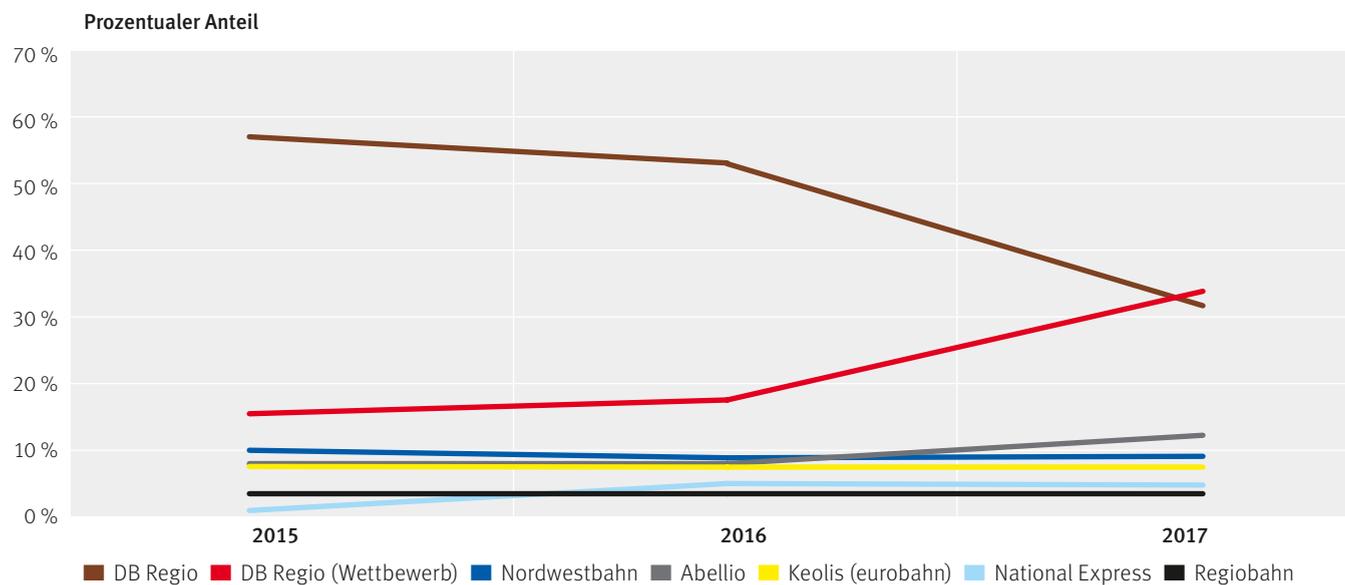
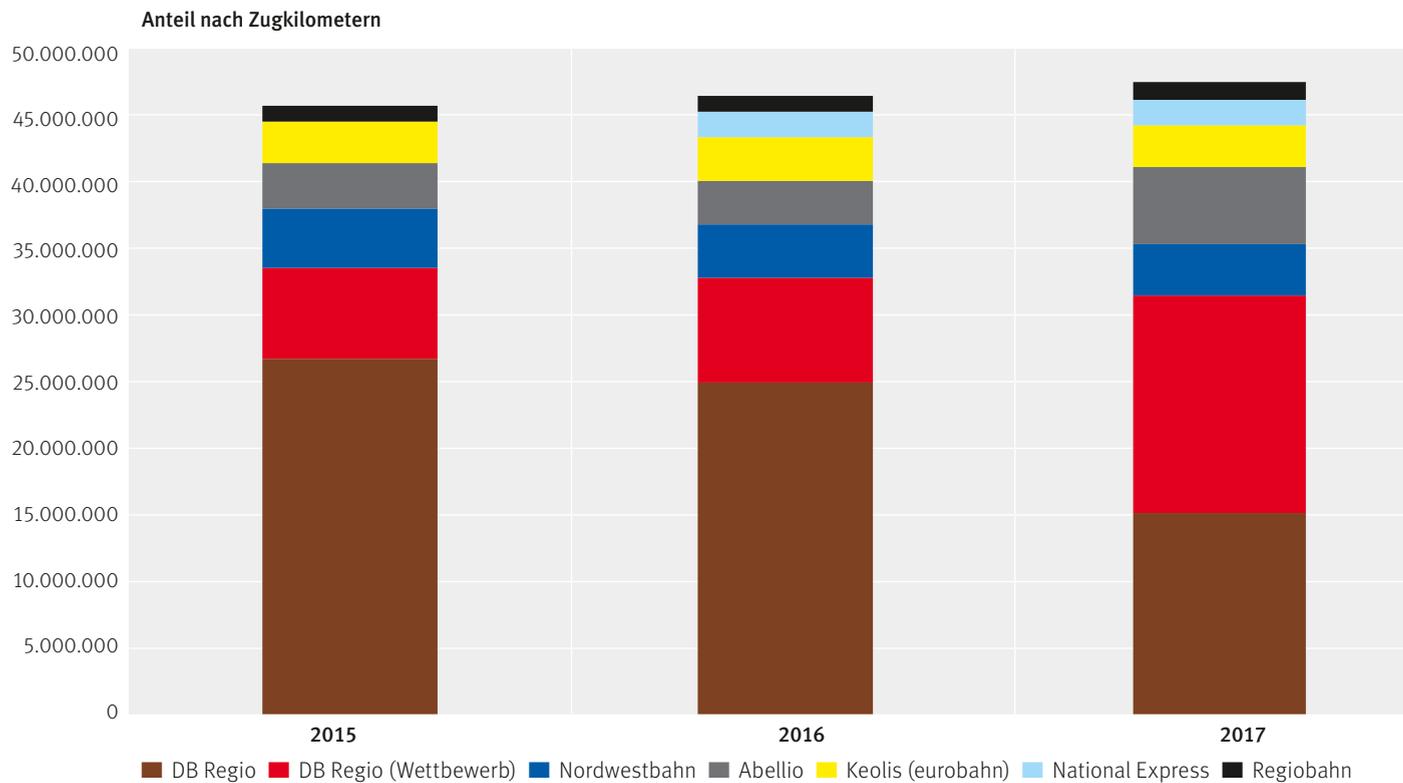
	Linien		Zug-/Bus-km in Mio.	
	2015	2016	2015	2016
S-Bahn*	12	12	19,97	20,04
Regionalexpress	15	16	16,53	16,96
Regionalbahn	24	24	9,28	9,45
Summe SPNV-Verkehr	51	52	45,78	46,45
*inkl. Regiobahn				
Stadtbahn	11	15	12,808	15,627
Schwebebahn	1	1	1,846	1,846
Straßenbahn	51	50	28,977	26,660
H-Bahn/Sky Train	1	1	0,442	0,464
Omnibus	953	945	184,769	186,594
O-Bus	6	6	3,023	3,078
Summe ÖPNV-Verkehr	1.023	1.018	231,865	234,269

inkl. NIAG, SDG, VGV, VGH, FDG, BVR und RVN

Darüber hinaus bieten einige Verkehrsunternehmen AST und Bürgerbus-Verkehre an.
An bestimmten Wochentagen verkehren NachtExpress-Linien im VRR.

Quelle: Ergebnisrechnung 2015/Verbundetat 2016
Stand vom 30.04.2017

Kapazitäten und Betriebsleistungen SPNV nach Eisenbahnverkehrsunternehmen



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

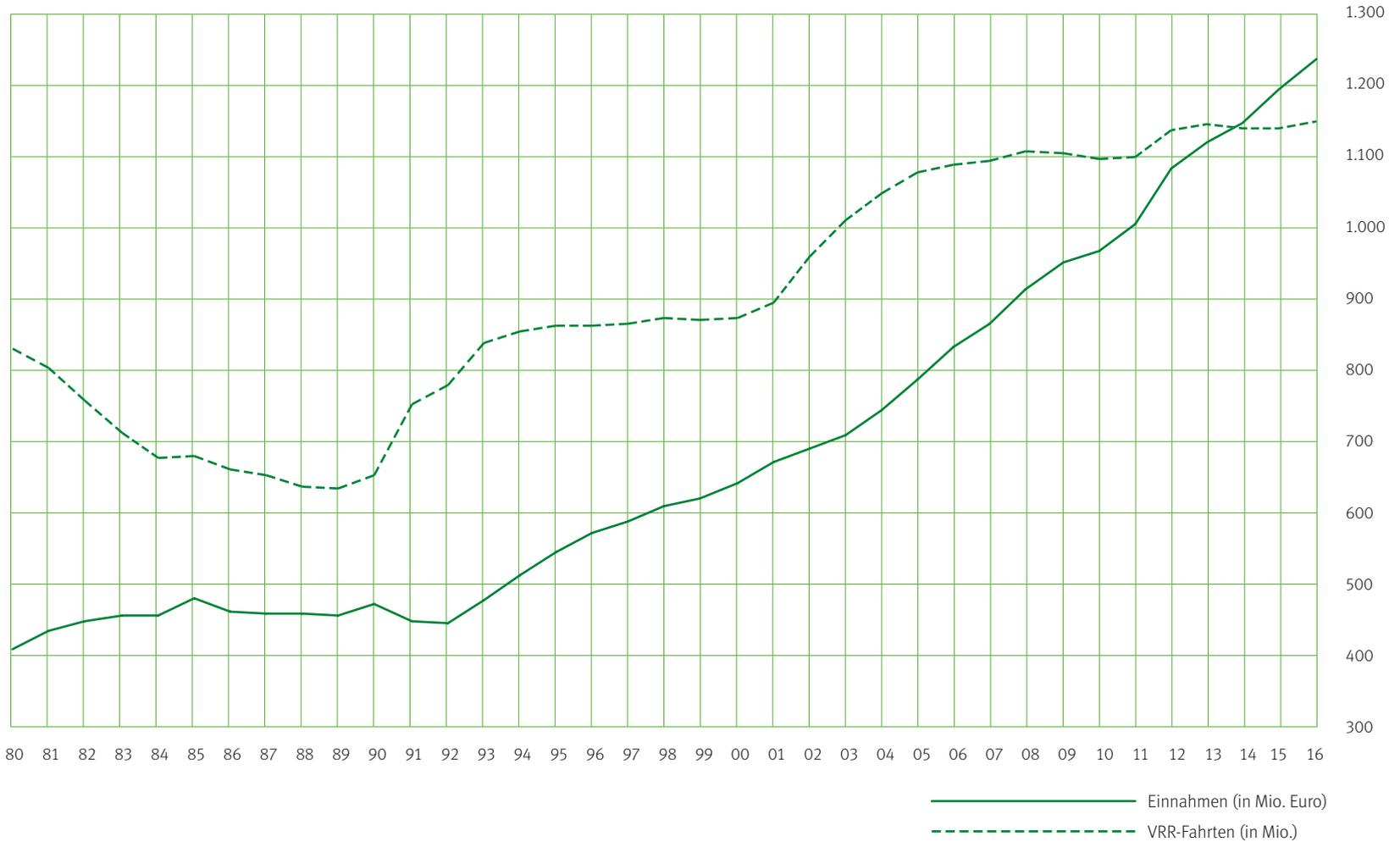
Gebietskörperschaft	Straßenbahn	O-Bus	Stadt/ Schwebebahn	Summe Schiene	Omnibus	Summe gesamt
Stadt Bochum	2,486	–	1,930	4,416	8,634	13,050
Stadt Bottrop	–	–	–	–	3,971	3,971
Stadt Dortmund	3,416	–	3,132	6,548	13,163	19,711
Stadt Düsseldorf	6,642	–	5,779	12,421	15,129	27,550
Stadt Duisburg	2,628	–	1,433	4,061	10,391	14,452
Ennepe-Ruhr-Kreis	0,386	–	–	0,386	9,593	9,979
Stadt Essen	4,373	–	1,876	6,249	13,895	20,144
Stadt Gelsenkirchen	1,536	–	0,579	2,115	6,496	8,611
Stadt Hagen	–	–	–	–	7,685	7,685
Stadt Herne	0,241	–	0,352	0,593	4,504	5,097
Stadt Krefeld	2,337	–	0,094	2,431	4,122	6,553
Kreis Mettmann	0,023	–	0,150	0,173	15,038	15,211
Stadt Mönchengladbach	–	–	–	–	8,906	8,906
Stadt Monheim	–	–	–	–	1,138	1,138
Stadt Mülheim an der Ruhr	1,624	–	0,330	1,954	3,549	5,503
Stadt Neuss	0,454	–	–	0,454	4,751	5,205
Rhein-Kreis Neuss	–	–	0,436	0,436	6,022	6,458
Stadt Oberhausen	0,360	–	–	0,360	8,845	9,205
Kreis Recklinghausen	–	–	–	–	15,746	15,746
Stadt Remscheid	–	–	–	–	3,744	3,744
Stadt Solingen	–	2,968	–	2,968	2,071	5,039
Stadt Viersen	–	–	–	–	2,123	2,123
Kreis Viersen	0,081	–	–	0,081	4,302	4,383
Stadt Wuppertal	–	0,110	1,846	1,956	12,460	14,416
Zweckverbandsfremde Räume	0,073	–	–	0,073	0,316	0,389
Summe	26,660	3,078	17,937	47,675	186,594	234,269

Inkl. kommunaler Kooperationspartner, BVR GmbH und RVN GmbH

Quelle: Betriebsleistungen je Gebietskörperschaft Verbundetat 2016 / Zug-/Bus-km VE 2016
Stand vom 30.04.2017

Einnahmen und Fahrten

Einnahmen- und Fahrtenentwicklung im VRR von 1980 bis 2016
(ohne 13. Meldung, ab 2011 inkl. Zuwendung SozialTicket)



Jahr	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
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
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

Jahr	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Summe Einnahmen (in Mio. Euro)*	480,6	517,2	549,2	574,2	590,3	612,3	623,8	644,5	674,2	692,8	712,2	746,8
Summe VRR-Fahrten (in Mio.)	842,7	858,1	864,9	865,0	867,4	875,7	872,3	877,2	897,9	962,7	1.013,3	1.051,9

Jahr	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Summe Einnahmen (in Mio. Euro)*	789,2	834,8	868,0	917,9	954,7	969,4	1.008,7	1.085,3*	1.121,7*	1.149,0*	1.194,1*	1.237,7*
Summe VRR-Fahrten (in Mio.)	1.079,4	1.090,7	1.096,3	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**

* ohne Sonderangebote und Sonstiges,
inkl. Zuwendungen SozialTicket
** ohne Sonderangebote und Sonstiges
Quelle: Fahrausweisstatistik VRR (FAST)
Stand vom 30.04.2017

Anteile der einzelnen Ticketgruppen in Prozent

	Fahrten		Einnahmen	
	2015	2016	2015	2016
Bartarif	8,1	8,2	24,2	23,6
Zeitkarten	38,8	39,7	38,7	40,6
Schüler-/Ausbildungsverkehr (inkl. SchokoTicket)	46,2	45,8	27,0	26,4
Firmenservice	6,5	6,3	8,5	8,0
FerienTickets	0,0	0,0	0,0	0,0
DB 1.-Klasse-Zuschlag	0,0	0,0	0,1	0,1
Sonderangebote, Sonstiges	0,4	0,0	1,5	1,3
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0

Quelle: Fahrausweisstatistik VRR (FAST)
Stand vom 30.04.2017

Entwicklung der Brutto-Fahrgeldeinnahmen in den Fahrausweisgruppen und bei einzelnen Fahrausweisen

Fahrausweisgruppen	Bezeichnung	Einnahmen in Mio. Euro		Veränderung in ...		
		2015	2016	Mio. Euro	%	
Bartarif	EinzelTicket	151,605	155,454	3,849	2,5	
	MehrfahrtenTicket	75,976	75,882	-0,094	-0,1	
	Tages- und GruppenTicket	23,534	25,186	1,652	7,0	
	Schönes-Wochenende-Ticket	2,544	2,634	0,090	3,5	
	SchönerTagTicket NRW 5 Personen	8,607	9,161	0,554	6,4	
	SchönerTagTicket NRW Single	4,996	5,424	0,428	8,6	
	Schöne60Ticket NRW	0,000	0,007	0,007	-	
	SchöneFahrtTicket NRW	3,829	3,920	0,091	2,4	
	FahrradTagesTicket NRW	0,171	0,175	0,004	2,4	
	VGN Schnäppchenkarte	0,244	0,240	-0,004	-1,8	
	FA des Linienbedarfsverkehrs	0,072	0,081	0,009	12,0	
	ZusatzTicket	15,193	17,294	2,101	13,8	
	Bartarif gesamt		286,772	295,458	8,686	3,0
Zeitkarten	Ticket2000 Monatskarte	26,689	28,026	1,337	5,0	
	Ticket2000 Abo	148,977	151,084	2,107	1,4	
	Ticket2000 9 Uhr Monatskarte	15,542	16,733	1,191	7,7	
	Ticket2000 9 Uhr Abo	63,561	64,431	0,870	1,4	
	Ticket1000 Monatskarte	30,669	32,594	1,925	6,3	
	Ticket1000 Abo	56,082	55,941	-0,141	-0,3	
	Ticket1000 9 Uhr Monatskarte	11,168	11,667	0,499	4,5	
	Ticket1000 9 Uhr Abo	17,349	17,796	0,447	2,6	
	VGN 7-Tage-Karte	0,944	1,030	0,086	9,1	
	BärenTicket Abo	39,785	40,426	0,641	1,6	
	SozialTicket	47,922	63,913	15,991	33,4	
	Zeitkarten gesamt		458,688	483,641	24,953	5,4
	Schüler/Azubi-Verkehr	YoungTicket/YoungTicketPLUS	54,938	54,193	-0,745	-1,4
VGN Monatskarte AzubiAbo		0,485	0,259	-0,226	-46,6	
VGN Monatskarte im Ausbildungsverkehr		0,482	0,241	-0,241	-50,0	
VorkursTicket		0,132	0,141	0,009	6,8	
Semesterticket FH/Uni		55,408	64,592	9,184	16,6	
Anteil NRW Semesterticket		0,861	0,973	0,112	13,0	
SchokoTicket Jahreskarte inkl. Schulträgeranteil		207,324	211,164	3,840	1,9	
Schüler/Azubi-Verkehr gesamt			319,631	331,563	11,932	3,7
Firmenservice	FirmenTicket	59,290	57,348	-1,942	-3,3	
	Großkundenangebote	41,751	42,440	0,689	1,6	
Firmenservice gesamt		101,042	99,788	-1,254	-1,2	
FerienTickets		0,244	0,243	-0,001	-0,4	
DB 1.-Klasse-Zuschlag		1,776	1,746	-0,030	-1,7	
Sonstiges	Sonderangebote	11,499	11,429	-0,07	-0,6	
	Nachträglich erhobenes Beförderungsentgelt	0,359	0,383	0,024	6,7	
	Sonstiges/Erstattungen	5,567	4,281	-1,286	-23,1	
	Zuwendungen für das SozialTicket vom Land NRW	25,916	25,286	-0,630	-2,4	
Sonderangebote und Sonstiges		43,341	41,379	-1,962	-10	
Gesamtergebnis		1.211,494	1.253,818	42,324	3,5	

Quelle: Fahrausweisstatistik VRR
Stand vom 30.04.2017

Entwicklung der entgeltlichen Fahrten in den Fahrausweisgruppen und bei einzelnen Fahrausweisen

Fahrausweisgruppen	Bezeichnung	Fahrten in Mio.		Veränderung in ...	
		2015	2016	Mio.	%
Bartarif	EinzelTicket	53,394	54,101	0,707	1,3
	MehrfahrtenTicket	30,492	29,953	-0,539	-1,8
	Tages- und GruppenTicket	7,326	7,767	0,441	6,0
	Schönes-Wochenende-Ticket	0,188	0,192	0,004	2,1
	SchönerTagTicket NRW 5 Personen	1,230	1,278	0,048	3,9
	SchönerTagTicket NRW Single	0,345	0,368	0,023	6,8
	Schöne60Ticket NRW	-	0,003	0,003	-
	SchöneFahrtTicket NRW	0,211	0,209	-0,002	-1,1
	FahrradTagesTicket NRW	-	-	-	-
	VGN Schnäppchenkarte	0,211	0,200	-0,011	-5,1
	FA des Linienbedarfsverkehrs	0,028	0,030	0,002	6,9
	ZusatzTicket	-	-	-	-
Bartarif gesamt		93,425	94,101	0,676	0,7
Zeitkarten	Ticket2000 Monatskarte	19,654	19,161	-0,493	-2,5
	Ticket2000 Abo	129,471	126,370	-3,101	-2,4
	Ticket2000 9 Uhr Monatskarte	14,006	14,093	0,087	0,6
	Ticket2000 9 Uhr Abo	68,409	66,767	-1,642	-2,4
	Ticket1000 Monatskarte	21,847	21,867	0,020	0,1
	Ticket1000 Abo	45,293	43,791	-1,502	-3,3
	Ticket1000 9 Uhr Monatskarte	9,638	9,548	-0,090	-0,9
	Ticket1000 9 Uhr Abo	17,870	17,663	-0,207	-1,2
	VGN 7-Tage-Karte	0,367	0,383	0,016	4,3
	BärenTicket Abo	22,788	22,418	-0,370	-1,6
	SozialTicket	94,604	114,454	19,850	21,0
Zeitkarten gesamt		443,949	456,515	12,566	2,8
Schüler/Azubi-Verkehr	YoungTicket/YoungTicketPLUS	67,919	64,515	-3,404	-5,0
	VGN Monatskarte AzubiAbo	0,424	0,223	-0,201	-47,4
	VGN Monatskarte im Ausbildungsverkehr	0,375	0,186	-0,189	-50,5
	VorkursTicket	0,181	0,187	0,006	3,2
	Semesterticket FH/Uni	85,543	88,643	3,100	3,6
	Anteil NRW Semesterticket	0,735	-	-0,735	-100,0
	SchokoTicket Jahreskarte inkl. Schulträgeranteil	374,220	372,026	-2,194	-0,6
Schüler/Azubi-Verkehr gesamt		529,398	525,780	-3,618	-0,7
Firmenservice	FirmenTicket	37,209	35,223	-1,986	-5,3
	Großkundenangebote	37,573	37,491	-0,082	-0,2
Firmenservice gesamt		74,782	72,714	-2,068	-2,8
FerienTickets		0,287	0,282	-0,005	-1,7
DB 1.-Klasse-Zuschlag		-	-	-	-
Gesamtergebnis		1.141,841	1.149,392	7,551	0,7

ohne Sonderangebote und Sonstiges
Quelle: Fahrausweisstatistik VRR
Stand vom 30.04.2017

Verbandspreise

in Euro ab 01.01.2017

	A1	A2	A3	B	C	D
Ticket1000						
Ticket1000	67,85	71,65	74,30	107,40	142,30	181,30
Ticket1000 Abo	59,65	62,99	65,32	94,43	125,11	159,40
Ticket1000 9 Uhr	50,25	53,00	54,75	79,35	104,65	135,10
Ticket1000 9 Uhr Abo	44,18	46,60	48,14	69,76	92,01	118,78
Ticket2000						
Ticket2000	76,40	80,40	83,00	117,15	151,25	194,50
Ticket2000 Abo	67,17	70,69	72,97	103,00	132,98	171,00
Ticket2000 9 Uhr	56,85	59,55	61,40	88,70	113,25	146,70
Ticket2000 9 Uhr Abo	49,98	52,36	53,98	77,99	99,57	128,98
BärenTicket						
BärenTicket	-	-	-	-	-	83,60
FirmenTicket						
FirmenTicket (100/100 Modell)	39,00	41,08	42,41	61,98	77,99	100,40
Preisstaffel 6 % – 50 bis 100 Stück	56,89	60,04	61,98	89,90	118,90	152,05
Preisstaffel 8,5 % – 101 bis 200 Stück	55,38	58,45	60,32	87,51	115,74	148,01
Preisstaffel 10 % – 201 bis 450 Stück	54,47	57,49	59,34	86,08	113,84	145,59
Preisstaffel 10,5 % – 451 bis 700 Stück	54,16	57,16	59,01	85,60	113,21	144,77
Preisstaffel 11 % – mehr als 701 Stück	53,87	56,84	58,68	85,11	112,58	143,97
YoungTicket						
YoungTicket	53,05	54,40	56,35	82,10	106,50	122,10
YoungTicketPLUS	47,26	48,51	50,16	71,11	90,77	104,06
SchokoTicket						
Preis Selbstzahler	-	-	-	-	-	35,30
Preis Eigenanteil 1. Kind	-	-	-	-	-	12,00
Preis Eigenanteil 2. Kind	-	-	-	-	-	6,00
Preis Eigenanteil 3. Kind	-	-	-	-	-	-

	Kurzstrecke	A1	A2	A3	B	C	D
Barticket							
EinzelTicket Erwachsene	1,60	2,70	2,70	2,70	5,80	12,10	15,00
EinzelTicket Kinder	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60
4erTicket Erwachsene	5,90	10,00	10,00	10,00	20,90	42,80	52,50
4erTicket Kinder	5,90	5,90	5,90	5,90	5,90	5,90	5,90
10erTicket	13,60	22,00	22,00	22,00	44,00	88,00	100,00
TagesTicket	–	6,80	6,80	6,80	13,90	23,60	28,40
TagesTicket 2 Personen	–	10,00	10,00	10,00	17,60	27,80	33,30
TagesTicket 3 Personen	–	13,20	13,20	13,20	21,30	32,00	38,20
TagesTicket 4 Personen	–	16,40	16,40	16,40	25,00	36,20	43,10
TagesTicket 5 Personen	–	19,60	19,60	19,60	28,70	40,40	48,00
7-TageTicket	–	21,90	26,65	27,65	40,40	53,15	67,70
1.-Klasse-Zuschläge							
Monatzzuschlag	–	45,45 (Preisstufe A - B)				80,90 (Preisstufe C - D)	
Monatzzuschlag Abo	–	39,96 (Preisstufe A - B)				71,13 (Preisstufe C - D)	
Ohne Preisstufe							
ZusatzTickets							
ZusatzTicket				3,40			
4er ZusatzTicket				12,20			
SozialTicket							
				35,55	(Gültigkeit Preisstufe A oder kreisweite Gültigkeit)		

Finanzielles Engagement der Städte 2016

Gebietskörperschaft ¹⁾	Gesamtleistung inklusive Kürzungsmöglichkeiten und Ergebnisse gem. §§ 19 a/b ZVS (exkl. ZV-fremder Räume) 2016 in Mio. Euro ²⁾
Stadt Bochum	33,931
Stadt Bottrop	4,769
Stadt Dortmund	79,200
Stadt Düsseldorf	54,767
Stadt Duisburg	52,054
Ennepe-Ruhr-Kreis	16,634
Stadt Essen	74,025
Stadt Gelsenkirchen	19,210
Stadt Hagen	14,508
Stadt Herne	9,800
Stadt Krefeld	20,266
Kreis Mettmann	8,401
Stadt Mönchengladbach	15,597
Stadt Monheim	2,029
Stadt Mülheim an der Ruhr	31,481
Stadt Neuss	5,486
Rhein-Kreis Neuss	5,175
Stadt Oberhausen	18,473
Kreis Recklinghausen	19,996
Stadt Remscheid	7,903
Stadt Solingen	11,038
Stadt Viersen	0,808
Kreis Viersen	2,831
Stadt Wuppertal	47,504
Summe	555,886

¹⁾ ohne kreisangehörige Gemeinden, soweit separat aufgeführt

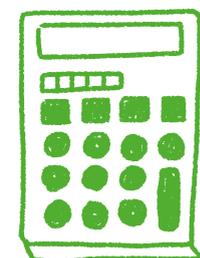
²⁾ unter Berücksichtigung von Abschlägen, Rückbelastungen und Mitteln aus der ÖPNV-Pauschale gem. § 11 (2) ÖPNVG NRW, inklusive Umlage aus Finanzierungsbetrag BVR und RVN

wirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2016

(in Mio. Euro)

Kommunale Verkehrsunternehmen (ÖPNV)
inkl. NIAG, VGV, VGH / 2015: ohne SDG und FDG / 2016: inkl. SDG und ohne FDG

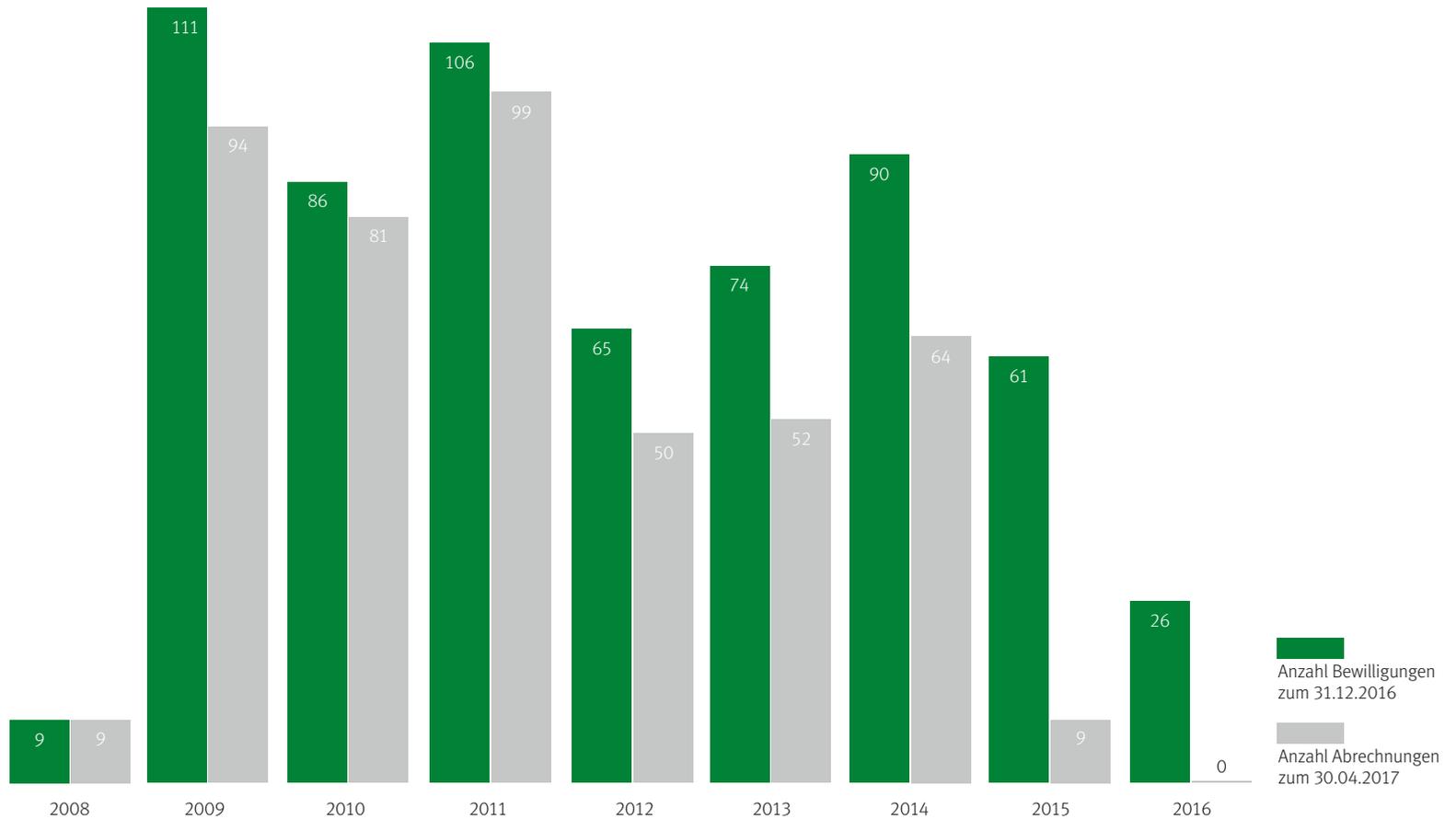
	2015	2016
Kasstechnische Einnahmen (brutto)	998,622	1.024,007
Kasstechnische Einnahmen (netto)	933,292	957,016
Einnahmen aus Verbundtarif	859,793	870,582
(+) Ausgleichsleistung § 11a ÖPNVG NRW	47,540	47,487
(+) Abgeltung § 148 SGB IX	37,124	41,913
(+) Sonstige Erträge inkl. Landesleistungen § 11 (2) ÖPNVG NRW und Zuschüsse SozialTicket	192,448	169,387
Aufwendungen der kommunalen Unternehmen	1.644,233	1.685,346
durch Erträge gedeckt	1.136,905	1.129,369
Finanzierungsbedarf	507,328	555,977



Quelle: Ergebnisrechnung 2015 / Verbundetat 2016
Stand vom 30.04.2017

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 31.12.2016

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Bewilligte Zuwendung in Mio. Euro	6,712	100,582	56,508	55,470	98,756	67,006	46,475	69,514	29,328
Anteil der abgerechneten Maßnahmen in %	100	84,7	94,2	94,3	76,9	70,3	71,1	14,8	0

Stand vom 30.04.2017

Die neue Verbund-App*

147.756



Neuinstallationen bei VRR
und Verkehrsunternehmen

Nahverkehrskunden, die zur neuen App gewechselt sind

93 %



der Apple-Nutzer

53 %



der Android-Nutzer

76 %



der Fahrplanauskünfte
über die neue App

20.000



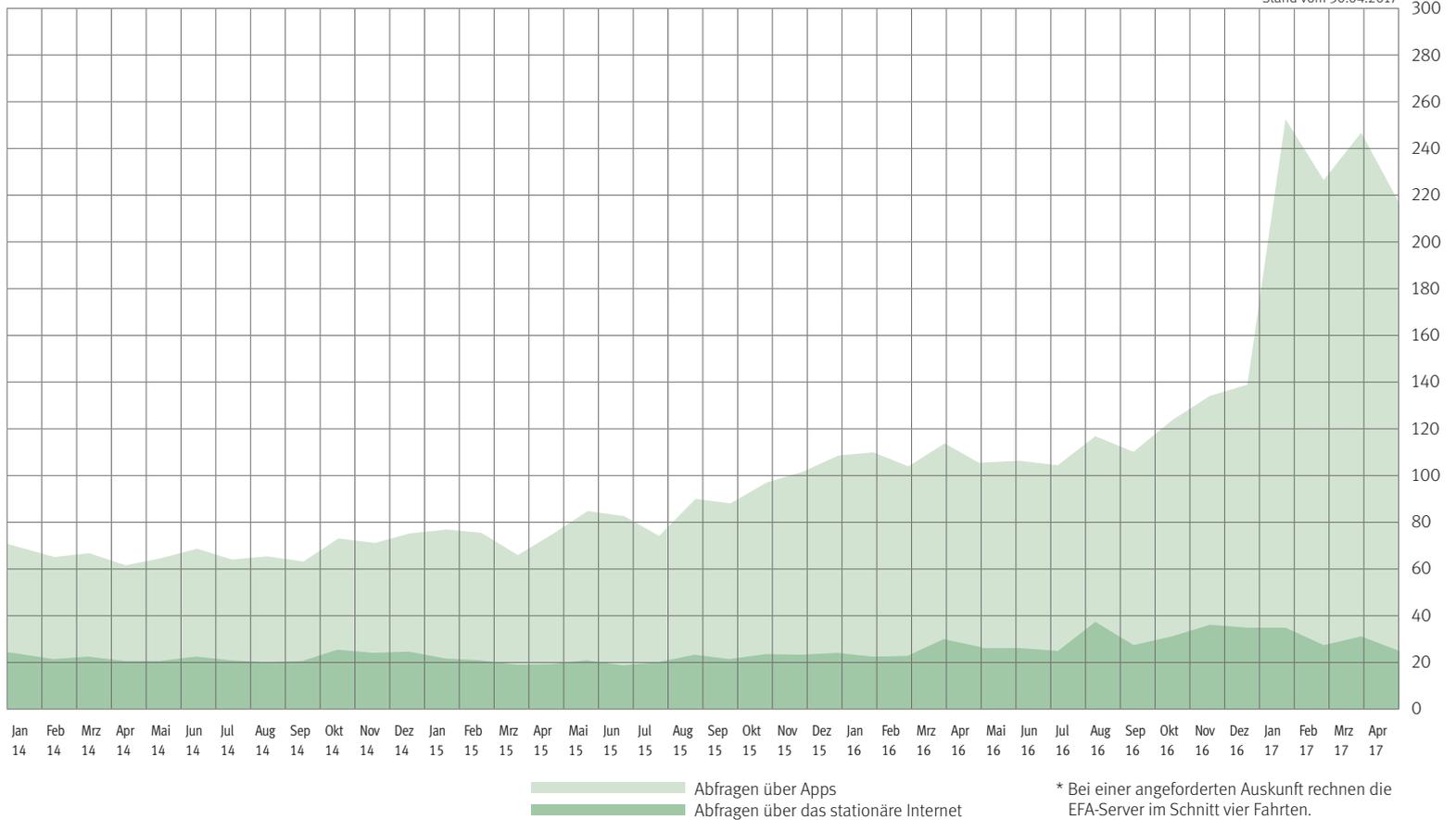
Neuregistrierungen im
VRR-TicketShop

* Stand vom 13.06.2017

Anzahl der berechneten Fahrten* in der Elektronischen Fahrplanauskunft

gerechnete Fahrten* (Angaben in Mio.)

Stand vom 30.04.2017



Beim VRR-Kundenmanagement eingegangene Anfragen

	2012	2013	2014	2015	2016
Brief/E-Mail	16.587	15.719	14.829	15.236	16.129
Schlaue Nummer 0180 6/50 40 30 *	429.490	381.465	423.455	358.989	365.076
VRR-Hotline 0180 6/50 40 34 *	19.547	12.333	12.079	11.537	14.808

* (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

Abellio	Abellio Rail NRW GmbH
AG	Aktiengesellschaft
AöR	Anstalt öffentlichen Rechts
App	Applikation
AVV	Aachener Verkehrsverbund
BMUB	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
BOGESTRA	Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen Aktiengesellschaft
DB	Deutsche Bahn
DB Regio	DB Regio AG, Region NRW
DSW21	DSW21 Dortmunder Stadtwerke AG
DVG	Duisburger Verkehrsgesellschaft AG
EFA	Elektronische Fahrplanauskunft
EnEV	Europäische Energieeinsparverordnung
eTarif	elektronischer Tarif
EVAG	Essener Verkehrs-AG
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GPS	Global Positioning System (deutsch: Globales Positionsbestimmungssystem)
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Hbf	Hauptbahnhof
IC	Intercity
KCEFM	Kompetenzcenter Elektronisches Fahrgeldmanagement
KCM	Kompetenzcenter Marketing
KCS	Kompetenzcenter Sicherheit
Keolis	Keolis Deutschland
MBWSV NRW	Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
Mio.	Million
MOF 2	Modernisierungsoffensive 2

MOF 3	Modernisierungsoffensive 3
MVG	Mülheimer Verkehrsgesellschaft mbH
NFC	Near Field Communication
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan
NVR	Zweckverband Nahverkehr Rheinland
NWL	Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
PESA	PESA Bydgoszcz SA
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RRX	Rhein-Ruhr-Express
RRX-A	RRX-Außenäste
SIM	Subscriber Identity Module (deutsch: Teilnehmer-Identitätsmodul)
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
Transdev	Transdev Vertrieb GmbH
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VGN	Verkehrsgemeinschaft Niederrhein
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg
VU	Verkehrsunternehmen
WLAN	Wireless Local Area Network
ZeRP	Zentralstelle für Regionales Sicherheitsmanagement und Prävention

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,
Annemarie Alice Gonsiorczyk
Gestaltung: Sven Scholz

Bildnachweise:

Seite 10 ©Fiedels – stock.adobe.com | **Seite 12** ©goodmoments – stock.adobe.com | **Seite 15** ©Abellio GmbH | **Seite 20** ©G.G. Lattek – stock.adobe.com | **Seite 22** ©contrastwerkstatt – stock.adobe.com | **Seite 47** ©kommstu – stock.adobe.com | **Seite 50** ©DB Station&Service AG | **Seite 51** ©DB Station&Service AG | **Seite 54** ©blackzheep – stock.adobe.com | **Seite 65** ©Robert Kneschke – stock.adobe.com | **Seite 68** ©Kara – stock.adobe.com | alle weiteren Bilder ©VRR AöR.

