



Verbundbericht

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr 2018/2019



Vorwort	4
Mobilitätsentwicklung und Innovation	6
Verkehrswende: Eine Aufgabe für jeden von uns	8
Nachprüfungsverfahren bei Direktvergaben im ÖSPV	11
Zusammenarbeit der NRW-Aufgabenträger	13
ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW	14
OpenData und OpenService-Plattform im ÖPNV	16
eTicketinfo 2.0 ermöglicht Analyse per Smartphone	17
Verbundaufgaben	18
eTarif und Finanzierung sind Ziele der kommenden Jahre	20
VRR App ermöglicht mobilen Ticketkauf	23
SPNV-Vertrieb: Neuer Dienstleister in den Startlöchern	24
Kreative Kampagnen: Menschen für ÖPNV begeistern	26
Die neue VRR Unternehmenswebsite: Informativ und modern	31
Moderne Auskunftssysteme für einen attraktiven ÖPNV	34
Sicherheit im Nahverkehr	37
Schienenpersonennahverkehr	38
SPNV 2018: Qualität schlechter als in Vorjahren	40
RRX-Vorlaufbetrieb erfolgreich gestartet	46
Neue S-Bahn: Vorbereitungen laufen auf Hochtouren	48
ÖPNV-Investitionen	50
73 Millionen Euro Fördergelder für ÖPNV-Investitionen	52
Politische Gremien und Verwaltung	56
Neue Führungsriege an der Spitze der politischen Gremien	58
VRR rüstet sich für die Zukunft	59
Umwelt und Nachhaltigkeit	62
DeinRadschloss: Erste positive Projektbilanz	64
Zukunftsnetz Mobilität NRW	66
Zahlen, Daten, Fakten	68
Abkürzungsverzeichnis	84
Impressum	86

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

getreu dem Motto „Einblicke ermöglichen, Ausblicke wagen“ nehmen wir Sie in unserem aktuellen Verbundbericht mit auf eine Reise durch das vergangene Jahr im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Mit jedem Kapitel machen wir Halt an verschiedenen Stationen und nehmen Orte in den Fokus, die stellvertretend für wichtige Themen des zurückliegenden Jahres stehen.

Der Verkehr in unserer Region steht vor großen Herausforderungen. Einerseits muss er dem enormen Mobilitätsbedarf der Menschen gerecht werden. Andererseits ist er einer der wichtigsten Treiber von Umwelt- und Klimaschutz und muss verantwortungsvoll mit natürlichen Ressourcen umgehen. Wir brauchen eine Verkehrswende mit einem starken Öffentlichen Personennahverkehr im Fokus, sinnvoll vernetzt mit dem Fahrrad- und Fußverkehr und alternativen Verkehrsangeboten. Deshalb entwickeln wir den ÖPNV in allen Bereichen weiter.

Schnell verfügbare, aktuelle und verlässliche Informationen über Nahverkehrsverbindungen und alternative Fahrtmöglichkeiten im Störfall sind ganz entscheidend für eine reibungslose Mobilität mit Bus und Bahn. Dafür haben wir die VRR App ertüchtigt und bieten unseren Kundinnen und Kunden nun wieder die Möglichkeit, Nahverkehrstickets direkt über das Smartphone zu erwerben. Außerdem haben wir unsere Auskunftssysteme weiterentwickelt und die Qualität der hinterlegten Daten verbessert. Unsere recht solide Bilanz bei den Einnahmen und Fahrten

im Jahr 2018 mit gestiegenen Ticketumsätzen führen wir auf die strukturellen und preislichen Anpassungen im VRR-Tarif zurück. Allerdings ist die Anzahl der zurückgelegten Fahrten im Verbundraum zurückgegangen. Die Entwicklung zeigt uns, dass bei unseren Kunden in einigen Marktsegmenten die Preisgrenze erreicht ist.

Mit nextTicket haben wir unseren Fahrgästen im Rahmen des sechsmonatigen Praxistests einen neuen elektronischen Tarif über das Smartphone zur Verfügung gestellt. Mit dem Verlauf und den Ergebnissen sind wir sehr zufrieden. Zeigen sie doch, dass Nutzerinnen und Nutzer einen elektronischen Tarif durchaus positiv annehmen und er für viele eine Alternative zu herkömmlichen Ticketing-Modellen sein kann.

Wichtig für die Nutzung des ÖPNV sind die Bedienqualität und -quantität. Daher bauen wir die Qualität kontinuierlich aus. Seit einigen Monaten sind auf den Linien RE 11 (RRX) und RE 5 (RRX) die ersten neuen RRX-Fahrzeuge unterwegs. Wir freuen uns, dass der Betrieb stabil läuft und unsere Fahrgäste mit den verbesserten SPNV-Leistungen zufrieden sind. Zum kommenden Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wird mit dem RE 6 von Köln/Bonn Flughafen nach Minden eine weitere RRX-Linie „aufgegleist“. Zudem geht mit der neuen S-Bahn Rhein-Ruhr ein weiteres wichtiges Nahverkehrsprojekt an den Start. Mit überarbeitetem Betriebskonzept und zahlreichen neuen und modernisierten Fahrzeugen sorgen wir für mehr Komfort und weiten die Kapazitäten im S-Bahn-Netz



Neues Vorstandsduo des VRR
José Luis Castrillo (links) und
Ronald R.F. Lünser

nachfrageorientiert aus. Erste Ansichten der neuen S-Bahn-Züge stellen wir Ihnen in diesem Verbundbericht vor. Betrieb und Fahrzeuge sind allerdings nur ein wichtiger Baustein eines attraktiven Öffentlichen Personennahverkehrs. Mindestens genauso wichtig sind eine leistungsstarke Infrastruktur und moderne Betriebseinrichtungen. In der zweiten Jahreshälfte 2018 und den ersten sechs Monaten des Jahres 2019 haben wir deshalb als Zuwendungsgeber für ÖPNV-Investitionsvorhaben nach § 12 ÖPNVG NRW und Bewilligungsbehörde für Maßnahmen im besonderen Landesinteresse nach § 13 ÖPNVG NRW Vorhaben gefördert, die die Verkehrsverhältnisse in der Region verbessern.

Unser Dank gilt an dieser Stelle Herrn Martin Husmann, der bis Ende 2018 als Vorstand die Geschicke des Öffentlichen Personennahverkehrs in der Region mitbestimmt und am Erfolg zahlreicher Projekte einen großen Anteil hat. Seit Anfang des Jahres 2019 setzen wir uns als neues Vorstandsduo dafür ein, unseren Fahrgästen eine verbesserte, zukunfts-

hige und vernetzte Mobilität bieten zu können. Die Anforderungen an Mobilität wachsen und erfordern, dass wir alle an einem Strang ziehen, um dabei erfolgreich zu sein. Deshalb gestalten wir den Nahverkehr in der Region gemeinsam mit den benachbarten Zweckverbänden, dem Land NRW und zahlreichen weiteren Partnern. Denn Mobilität macht nicht an den Verbundgrenzen halt, sondern muss immer NRW-weit gedacht werden – bestenfalls sogar darüber hinaus.

Wir freuen uns auf die anstehenden Aufgaben und Projekte und wünschen Ihnen eine interessante Lektüre!


Ronald R.F. Lünser
VRR-Vorstandssprecher


José Luis Castrillo
VRR-Vorstand



**Mobilitätsentwicklung
und Innovation**



Verkehrswende: Eine Aufgabe für jeden von uns

Der Verkehr in einem so dicht besiedelten Gebiet wie dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr befindet sich in einem Zeitenwandel: Er muss die Mobilität der Menschen sichern und den Wirtschaftsstandort stärken. Gleichzeitig muss er verantwortungsvoll mit der Gesundheit der Menschen und natürlichen Ressourcen umgehen. Denn Ballungsräume ächzen unter der Last des Verkehrs und die Politik definiert anspruchsvolle Klima- und Umweltschutzziele. Damit dieser Spagat gelingt, brauchen wir eine Verkehrswende, die den Öffentlichen Personennahverkehr stärker in den Fokus rückt.

Unser Mobilitätsbedarf ist enorm. Junge Leute müssen zur Schule, zum Ausbildungsplatz oder zur Uni. Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer pendeln zum Job und legen dabei immer öfter sehr lange Distanzen zurück – weil Wohnraum mancherorts knapp und teuer ist oder manchmal schlicht deshalb, weil sie ihre Heimat lieben und nicht wegziehen möchten. Unternehmen wiederum sind gezwungen, Fachkräfte auch außerhalb ihres direkten Einzugsgebietes zu suchen. Sie sind also darauf angewiesen, dass qualifizierte Mitarbeiter auch längere Arbeitswege problemlos bewältigen können. Und natürlich möchte jeder auch in seiner Freizeit mobil sein und das

Leben aktiv gestalten. Entsprechend ächzen Ballungsgebiete wie der VRR unter dem hohen Verkehrsaufkommen: Staus verstopfen die Straßen, Abgase verpesten die Luft. Die Politik reagiert und plant, bis 2050 die Treibhausgasemissionen in Deutschland um mindestens 80 Prozent – bezogen auf das Basisjahr 1990 – zu senken. In einigen Städten wurden inzwischen Fahrverbote für ältere Dieselfahrzeuge verhängt. Gleichzeitig stagnieren die Fahrgastzahlen im ÖPNV und der Anteil des Öffentlichen Personennahverkehrs am Modal Split.

Um dem Mobilitätsbedarf auch zukünftig gerecht zu werden und gleichzeitig die anspruchsvollen Klima- und Umweltschutzziele erreichen zu können, spielt der

ÖPNV eine ganz zentrale Rolle. Wir müssen Nahverkehrsleistungen und -kapazitäten in allen Bereichen ausweiten und die unterschiedlichen Verkehrsträger sinnvoll miteinander kombinieren. Je attraktiver das Angebot ist, desto mehr Leute werden sich für Bus und Bahn entscheiden. Der Aufwand für die Verkehrsunternehmen wird in den nächsten Jahren folglich eher zu- als abnehmen. Entsprechend gestalten wir den Nahverkehrstarif so, dass er einerseits einen wesentlichen Beitrag zur Finanzierung des Gesamtsystems leistet und andererseits für die Fahrgäste bezahlbar bleibt. Bereits seit vielen Jahren entwickeln wir deshalb den bestehenden Nahverkehrstarif strukturell weiter und differenzieren unser Angebot für unterschiedliche Kundengruppen.

Digitalisierung im ÖPNV: Neue Möglichkeiten für Tarif, Vertrieb und die Vernetzung von Mobilitätsangeboten

Digitale Technologien bieten die Chance, die verschiedenen Verkehrsträger noch effizienter zu verknüpfen und den Fahrgästen einen leichteren Zugang zu diesen Mobilitätsangeboten zu ermöglichen. Durch Kombination von Information, Tarif, Vertrieb und Mehrwertdiensten in Anwendungen für Smartphones oder Tablets können Fahrgäste einfach und flexibel zwischen den verschiedenen Angeboten und Services wählen. Gemeinsam mit dem NRW-Verkehrsministerium verständigten sich die nordrhein-westfälischen Zweckverbände sowie die Verkehrsverbände und -unternehmen darauf, den digitalen Wandel voranzutreiben. Eine der zentralen Herausforderungen ist es dabei, die verschiedenen Mobilitätsangebote in ein zentrales digitales Ticketing zu integrieren. Je besser dies gelingt, desto attraktiver werden öffentliche Mobilitätsangebote für Menschen, bei denen Komfortaspekte im Vordergrund stehen und die bislang noch mit dem Auto unterwegs sind.

Im VRR wurde bereits ein digitaler Zugang zum Öffentlichen Personennahverkehr im Jahr 2018 erfolgreich getestet. Fahrgäste konnten im Rahmen des Praxistests nextTicket einen neuen, elektronischen Tarif direkt über ihr Smartphone nutzen. Hierzu benötigten

sie keinerlei Ticket- oder Tarifkenntnisse, sondern lediglich die nextTicket-App. Im Vergleich zum bestehenden Flächentarif sind solche Tarifmodelle deutlich leistungsgerechter, denn Kunden zahlen nur das, was sie auch nutzen. Der Praxistest hat gezeigt, dass Kundinnen und Kunden digitale Tarifmodelle akzeptieren und auch bereit sind, ihnen zu vertrauen. In Zeiten stagnierender Fahrgastzahlen ein lohnenswerter Ansatz, um neue Kunden für Bus und Bahn zu begeistern. Dem Wunsch der Fahrgäste nach einem unkomplizierten und intuitiven Zugang zum Nahverkehr möchten wir gemeinsam mit den benachbarten NRW-Zweckverbänden auch zukünftig gerecht werden und entwickeln aktuell ein Fahrgastinformations- und Ticketsystem mit Check-in/Be-out-Funktion (CiBo)¹. Ähnlich wie im Praxistest erfasst das System Fahrten und Fahrtenketten und berechnet automatisiert den Fahrpreis. Das neue Ticketing-System soll im gesamten SPNV und im kommunalen Nahverkehr gelten.

Investitionen in Nahverkehrsinfrastruktur

Basis eines attraktiven ÖPNV-Angebots und damit einer zukunftsfähigen Mobilität ist eine leistungsstarke Infrastruktur. Kapazitäten müssen ausgeweitet und modernisiert werden, um überhaupt weitere Verkehre erfolgreich auf öffentliche Verkehrsangebote verlagern zu können. In der Rhein-Ruhr-Region sorgt der VRR seit vielen Jahren dafür, dass bedarfsgerecht in die Nahverkehrsinfrastruktur investiert werden kann. Er fördert in seinem Verkehrsgebiet Neu- und Ausbauvorhaben von Kreisen, Städten, Gemeinden, öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen sowie von Eisenbahnverkehrsunternehmen. Immer mit dem Ziel, die Verkehrsverhältnisse in der Region zu verbessern und den Öffentlichen Personennahverkehr weiter zu stärken. Konkret heißt dies: Wir investieren in barrierefreie Bahnhöfe und Haltestellen, um allen Menschen den Zugang zum Nahverkehrssystem zu ermöglichen. Wir fördern Maßnahmen, die infrastrukturelle Engpässe beseitigen, um zusätzliche Verkehre einrichten zu können. Und nicht zuletzt schaffen und ertüchtigen wir verkehrliche Verknüpfungspunkte, um den Umstieg von einem Verkehrsmittel auf das nächste zu erleichtern.

Leistungsstarker ÖPNV

Je attraktiver das Angebot ist, desto mehr Menschen werden sich für Bus und Bahn entscheiden.

¹Weitere Informationen zum geplanten CiBo-System auf Seite 15.

Mobilitätsentwicklung und Innovation



Energiewende im Verkehr

Nicht zuletzt ist die Mobilitätswende eng mit einer erfolgreichen Energiewende verknüpft. Also mit der Frage, ob es uns gelingt, unabhängiger von fossilen Brennstoffen zu werden und den Öffentlichen Personennahverkehr nach und nach auf klimafreundliche Antriebstechnologien umzustellen. Kommunale Verkehrsunternehmen gehen bereits seit vielen Jahren mit gutem Beispiel voran. Durch zahlreiche Städte im Verbundraum fahren Hybridbusse, in Oberhausen sind auf einigen Linien sogar rein elektrisch betriebene Busse unterwegs. Als Bewilligungsbehörde für Maßnahmen im besonderen Landesinteresse unterstützt der VRR solche Vorhaben. Denn das Land fördert im Rahmen eines speziellen Programms Investitionen in batterieelektrische und Brennstoffzellen-Antriebsformen im ÖPNV. In den letzten Jahren konnten so zahlreiche moderne Fahrzeuge der VRR-Verkehrsunternehmen aus dem Landesprogramm finanziert werden. Um den Diesel nun auch im Schienenpersonennahverkehr nach und nach in seinen wohlverdienten Ruhestand zu schicken, sollen Züge mit innovativen Antrieben ausgerüs-

tet werden. Die Fahrzeugtechnik ist ausgereift genug, um solche Vorhaben ernsthaft in Angriff zu nehmen. Fast jeder Fahrzeughersteller hat inzwischen alternative Antriebe für einen lokal emissionsfreien Antrieb entwickelt – seien es Züge mit Brennstoffzellen (Wasserstoff) oder batterieelektrische Fahrzeuge, die den Strom aus der Oberleitung beziehen und in Batterien zwischenspeichern. Beides sind praktikable Lösungen. Wir sind davon überzeugt: Dies ist der richtige Ansatz, um fossile Brennstoffe im Zugverkehr nach und nach abzulösen.

Mobilität von morgen als Gemeinschaftsaufgabe

Dieser Blick auf Verkehr und Mobilität zeigt deutlich, dass unsere mobile Zukunft nicht mehr länger die Fortschreibung der Gegenwart sein kann. Wenn wir die öffentliche Mobilität für die Zukunft rüsten und Kapazitäten in allen Bereichen ausweiten möchten, dann müssen wir Verkehr neu denken und insgesamt weiterentwickeln. Hierzu benötigen wir eine offene Diskussionskultur und die Bereitschaft aller Beteiligten, neue Ansätze zu finden. Ein „Weiter so!“ können und sollten wir uns nicht erlauben. Eine zukunftsfähige Mobilität gibt es jedoch nicht zum Nulltarif. Für viele kommunale Verkehrsunternehmen ist der ÖPNV heute schon nicht mehr finanzierbar und für den Fahrgast nicht mehr bezahlbar. Politiker fordern immer häufiger Preissenkungen, um diesem Trend zu begegnen. Verkehrsverbände, Verkehrsunternehmen und die anderen Akteure aus der Mobilitätsbranche müssen die Verkehrswende aktiv gestalten – und zwar im Schulterschluss mit der Politik, die auf allen Ebenen die nötigen Rand- und Rahmenbedingungen schaffen muss. Bund und Land müssen mit zusätzlichen Mitteln die Finanzierung der Nahverkehrsleistungen dauerhaft sichern und im erforderlichen Maße in Innovationen, Infrastruktur, Fahrzeuge und Betrieb investieren. Inwieweit langfristig der Ausbau des Leistungsangebotes, die Umstellung auf moderne Antriebstechnologien und eventuelle Preissenkungen für den Staat finanzierbar sind, wird sich in den nächsten Jahren zeigen.

Verkehr der Zukunft

Mobilität muss sich wandeln, um zukünftigen Anforderungen gerecht werden zu können.



Nachprüfungsverfahren bei Direktvergaben im ÖSPV

Unter welchen rechtlichen Bedingungen dürfen Städte und Kreise im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr den Betrieb ihrer Bus- und Straßenbahnlinien für die nächsten zwei Jahrzehnte direkt an kommunale Verkehrsunternehmen vergeben? Oder müssen Kommunen ihre Nahverkehrsleistungen öffentlich ausschreiben und damit auch privaten Anbietern die Möglichkeit geben, sich am Verfahren zu beteiligen? Um diese und weitere Fragen geht es in einem Nachprüfungsverfahren vor dem Oberlandesgericht Düsseldorf zwischen dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und den Städten Essen und Mülheim an der Ruhr auf der einen Seite und privaten Busunternehmen auf der anderen.

Für den VRR besteht die Herausforderung, bei der Vergabe der ÖSPV-Leistungen den engen verkehrlichen Verflechtungen in und zwischen den Kommunen gerecht zu werden. Denn im polyzentrischen VRR-Ballungsraum ist es eher Regel als Ausnahme, dass Verkehre aus den Städten und Kreisen ein- und ausbrechen und dass Verkehrsunternehmen benachbarte Gebietskörperschaften mitbedienen. Solche historisch gewachsenen Verbundstrukturen müs-

sen auch im Rahmen von Direktvergaben erhalten bleiben, denn sie sind der Garant für einen leistungsstarken ÖSPV in der Region.

Verbundorganisationen wie der VRR, bestehend aus dem Zweckverband und den kommunalen Aufgabenträgern, können gemeinsam als eine „Gruppe von zuständigen Behörden“ Direktvergaben umsetzen. Hierzu wurde im Rahmen der europäischen Gesetzgebung die Möglichkeit geschaffen. Diese verbundweite einheitli-



che Lösung verhindert, dass die Städte und Kreise im VRR je nach verkehrlicher Verflechtung zahlreiche, zum Teil sehr kleine Gruppen von Behörden bilden müssen, um Verkehrsleistungen direkt an kommunale Verkehrsunternehmen vergeben zu können.

Das OLG Düsseldorf klärt nun die Frage, unter welchen Voraussetzungen eine Direktvergabe der städtischen Nahverkehrsleistungen an kommunale Verkehrsunternehmen tatsächlich möglich ist. In der mündlichen Verhandlung im Januar ließ das Gericht erkennen, dass der VRR und die Städte voraussichtlich prinzipiell zuständig sind, die Vergaben an die Ruhrbahnen gemeinschaftlich als Gruppe von Behörden vorzunehmen.

Vor dem Europäischen Gerichtshof sind jedoch einige Verfahren anhängig, die sich ebenfalls mit dieser Thematik beschäftigen – also der Frage, ob nach Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 oben genannte Verkehrsleistungen europaweit ausgeschrieben werden müssen oder ob eine Direktvergabe an kommunale Verkehrsunternehmen möglich ist. Eine erste Rich-

tungsentscheidung des EuGH hat klargestellt, dass europarechtlich keine Verpflichtung zur öffentlichen Ausschreibung der ÖPNV-Leistungen im Wettbewerb besteht, und hat zudem die rechtlichen Voraussetzungen für eine Direktvergabe neu justiert. Aus diesem Grund hatte das OLG den ursprünglich geplanten Termin für eine Entscheidung im anhängigen Nachprüfungsverfahren vertagt und einen neuen Verhandlungstermin für September 2019 angesetzt. Ob sich durch die Rechtsprechung des EuGH im Verfahren tatsächlich neue Gesichtspunkte ergeben, wird die mündliche Verhandlung zeigen. Bisher hatte das OLG allerdings angedeutet, dass die Rügen der privaten Busunternehmen voraussichtlich erfolglos bleiben werden.

Zusammen mit allen Beteiligten erarbeitet der VRR Übergangsregelungen für die Zeit nach dem Auslaufen der Bestandsbetrauung. Sollte der Rechtsstreit mit den privaten Busunternehmen noch nicht beendet sein, wäre eine auf zwei Jahre befristete Notvergabe an das kommunale Verkehrsunternehmen möglich.

Nachprüfungsverfahren

Das OLG Düsseldorf klärt, unter welchen Voraussetzungen eine Direktvergabe der städtischen Nahverkehrsleistungen an kommunale Verkehrsunternehmen möglich ist.

Zusammenarbeit der NRW-Aufgabenträger

Mit rund 17,9 Millionen Menschen ist Nordrhein-Westfalen nicht nur das bevölkerungsreichste Bundesland, sondern verfügt über einen der größten Verkehrsräume Europas. Ein attraktiver und leistungsstarker Nahverkehr ist deshalb unverzichtbar, sorgt dieser doch für eine moderne, individuelle und flexible Mobilität. Verantwortlich für die Mobilität der Menschen in NRW sind die drei Aufgabenträger Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, NWL (Nahverkehr Westfalen-Lippe) und VRR (Nahverkehr Rheinland), die ihre Kooperation seit dem letzten Jahr deutlich intensiviert haben.

In einem ersten Schritt entwickelten die drei Häuser einen gemeinsamen Auftritt unter dem Slogan WIR. MACHEN. NAHVERKEHR, der sich auch in einem Messestand im Umfeld der NRW-Landesparteitage wiederfindet. Die ersten Praxistests für diese gemeinsame Präsentation auf den Landesparteitagen der FDP, der CDU und von Bündnis 90/Die Grünen verlief nach Einschätzung der Beteiligten außerordentlich erfolgreich. Zudem bieten die drei Aufgabenträger künftig in einem gemeinsamen Veranstaltungsformat ein Forum für Nahverkehrsexperten und Entscheider, um den fachlichen Dialog zu aktuellen ÖPNV-Themen zu stärken. Angelehnt an die „Westfälischen Nahverkehrstage“ des NWL entschlossen sich die Aufgabenträger, diese Fachveranstaltung zu einem landesweiten Format weiterzuentwickeln. Mit dem ersten „NRW-Mobilitätsforum“ am 7. November 2019 im Loksuppen in Bielefeld wird genau dieses Forum durch die NRW-Aufgabenträger geschaffen.

Fachliche Zusammenarbeit stärken – Ziele synchronisieren

Ergänzend zur politischen Kommunikation der drei NRW-Aufgabenträger wurden fachliche Arbeitsgruppen installiert, die inhaltliche Themen aus den Bereichen SPNV abstimmen und synchronisieren. So



wurden bereits erste Vorschläge für Strukturen und Funktionsweise zur gemeinschaftlichen Steuerung von Themen erarbeitet. Ebenso tauschen sich die Verantwortlichen unter dem Stichwort „Zielnetz NRW 2040“ zu zahlreichen Fragestellungen und Entscheidungen der nahen Zukunft aus. Neben Fragen zu Linienführungen und Fahrzeugeinsätzen geht es auch um die Harmonisierung von Vertragslaufzeiten und die Verbesserung von Angebotskonzepten.

ÖPNV Digitalisierungs- offensive NRW



Gemeinsam mit dem NRW-Verkehrsministerium treiben die nordrhein-westfälischen Zweckverbände sowie die Verkehrsverbände und Verkehrsunternehmen im Rahmen der ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW den digitalen Wandel im Öffentlichen Personennahverkehr voran. 30 konkrete Maßnahmen zur Vernetzung von Information, Tarif, Vertrieb und Mehrwertdiensten sollen in den nächsten Jahren verbundübergreifend umgesetzt werden. Ziel aller Beteiligten ist es, den ÖPNV durch digitale Angebote und Services sowie eine hohe Qualität der Auskunftsdaten attraktiver und kundenfreundlicher zu gestalten. Das beim VRR angesiedelte Kompetenzzentrum Digitalisierung (KCD) koordiniert die Aktivitäten in Zusammenarbeit mit der Zweigstelle des KCD bei der WVG in Münster, dem Kompetenzzentrum Marketing (KCM) und der Zentralen Koordinierungsstelle (ZKS) und lädt regelmäßig zu Strategie- und Netzwerktreffen ein, um sich über digitale Zukunftsthemen auszutauschen und den Projektfortschritt zu verfolgen.

Das KCD hat mit Fördermitteln des Landes NRW eine Untersuchung zu Geschäftsprozessen rund um vergünstigte Schulwegjahreskarten durchgeführt. Mit dem Ziel, Arbeitsabläufe und Prozesse von der Antragstellung bis zur Aushändigung der Schülertickets zu beschleunigen und zu digitalisieren, wurden konkrete Handlungsempfehlungen für Verkehrsunternehmen, Schulverwaltungsämter und Schulsekretariate für ganz Nordrhein-Westfalen erstellt. Die Erhebung und Analyse fand in zwei Pilotregionen – der Stadt Wuppertal und am Niederrhein – statt, die stellvertretend für die großstädtischen und ländlichen Regionen im gesamten Verkehrsverbund betrachtet wurden. Interessierte Verkehrsunternehmen und Städte können sich die Dokumentation he-

runterladen, um bei Bedarf auf Basis der Handlungsempfehlungen die eigenen Prozesse zu optimieren. Die Städte Bielefeld, Gelsenkirchen und Gütersloh zeigen großes Interesse an einer Umsetzung. Auch die Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG (NIAG) wird die Handlungsempfehlungen aufgreifen und Maßnahmen in der Praxis umsetzen.

Einsatzmöglichkeiten von Nutzermedien in NRW

Unter Beteiligung von Verkehrsunternehmen und -verbänden in NRW sowie der VDV eTicket Servicegesellschaft wurde eine „Analyse der zukünftigen Einsatzmöglichkeiten verschiedener Nutzermedien in NRW“ durchgeführt. Überprüft wurde, wie die ver-



Übergeordnete
Maßnahmen



EFM
Technologien



eTarif



Information &
Datenqualität



Maßnahmen
Landesgruppe VDV



schiedenen Nutzermedien eingesetzt werden können und wie zukunftsfähig sie sind – und zwar auf Basis unterschiedlicher Tarife und der entsprechenden Prozesse. Grundlage für die Untersuchung bildete u. a. eine Masterarbeit, die in Zusammenarbeit mit dem KCD und dem Lehr- und Forschungsgebiet für Öffentliche Verkehrssysteme und Mobilitätsmanagement der Bergischen Universität Wuppertal entstanden ist. Die Analyse bestätigt, dass sich das Smartphone mit seinen vielfältigen und flexiblen Eigenschaften zur Darstellung unterschiedlicher Tarife und Prozessanwendungen (z. B. Check-in/Be-out) als Nutzermedium noch stärker als bisher etablieren wird. Chipkarten werden dagegen vorrangig im Bereich der Zeitkarten und Abonnements Verwendung finden.

Abschluss des Praxistests nextTicket

Von März bis August 2018 hat der VRR mit Unterstützung des KCD im Rahmen des Praxistests nextTicket ein smartphonebasiertes Check-in/Check-out-System mit elektronischem Tarif erprobt. Der Test fand flächendeckend im Verbundgebiet des VRR statt und wurde durch eine Marktforschung begleitet. Ziel des VRR war es, den Fahrgästen mit nextTicket einen einfachen und innovativen Zugang zum ÖPNV zu bieten, bei dem komplexe Tarife kein Hinderungsgrund mehr sind, den öffentlichen Verkehr zu nutzen. Darüber hinaus sollte der Praxistest Erkenntnisse über die Funktionstüchtigkeit und Praxistauglichkeit des Systems bringen – und zwar in Bezug auf die Zuverlässigkeit der ermittelten Fahrten, die Abrechnung sowie die Kundenakzeptanz beim ortsunabhängigen Verfahren. Der Praxistest nextTicket diente auch als erste Vorstufe zum geplanten NRW-weiten Check-in/Be-out-System (CiBo).

Neues Fahrgastinformations- und Ticket-system mit Check-in/Be-out-Funktion

Dem Wunsch der Fahrgäste nach einem unkomplizierten und intuitiven Zugang zum Nahverkehr möchten der VRR und die benachbarten NRW-Zweckverbände auch zukünftig gerecht werden. Sie entwickeln aktu-

ell ein Fahrgastinformations- und Ticketsystem mit Check-in/Be-out-Funktion. Das CiBo-System wird so konzipiert, dass es in reguläre und bestehende Apps integriert werden kann. So können Fahrgäste mit ihrem Smartphone über eine Oberfläche auf alle Funktionalitäten rund um den ÖPNV zugreifen. Die Applikation erfasst den Kunden während seiner Fahrt und speichert die Fahrtberechtigung. Außerdem bietet sie den Fahrgästen Detailinformationen zu ihrer aktuellen Reise: Sie zeigt den Routenverlauf an sowie alle Reiseparameter. Die App wird so programmiert, dass sie möglichst wenig Energie und Daten verbraucht. Dies wird mitentscheidend dafür sein, ob Nahverkehrskundinnen und Kunden das System akzeptieren und als Bereicherung ihrer Mobilität empfinden. Je einfacher und komfortabler es für den Kunden wird, desto eher ist er bereit, Bus und Bahn zu nutzen.

Check-in/Be-out im Nahverkehr

Die NRW-Zweckverbände entwickeln aktuell ein CiBo-System, um Fahrgästen den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern.



KCEFM wird zu KCD

Seit Januar 2019 bündelt das neue Kompetenzzentrum Digitalisierung (KCD) viele Digitalthemen rund um die ÖPNV-Organisationsstruktur in NRW. Dazu hatten sich zu Jahresbeginn die beiden ehemaligen Kompetenzzentren Elektronisches Fahrgeldmanagement (KCEFM), das seit Ende 2002 beim VRR angesiedelt ist, und Fahrgastinformation (KCF) mit Sitz bei der Westfälischen Verkehrsgesellschaft (WVG) in Münster zusammengeschlossen und ihre Aufgaben vereint. Digitalisierung und Vernetzung in NRW und bundesweit sind die wichtigsten Zukunftsaufgaben. Im neuen Kompetenzzentrum Digitalisierung wird nun

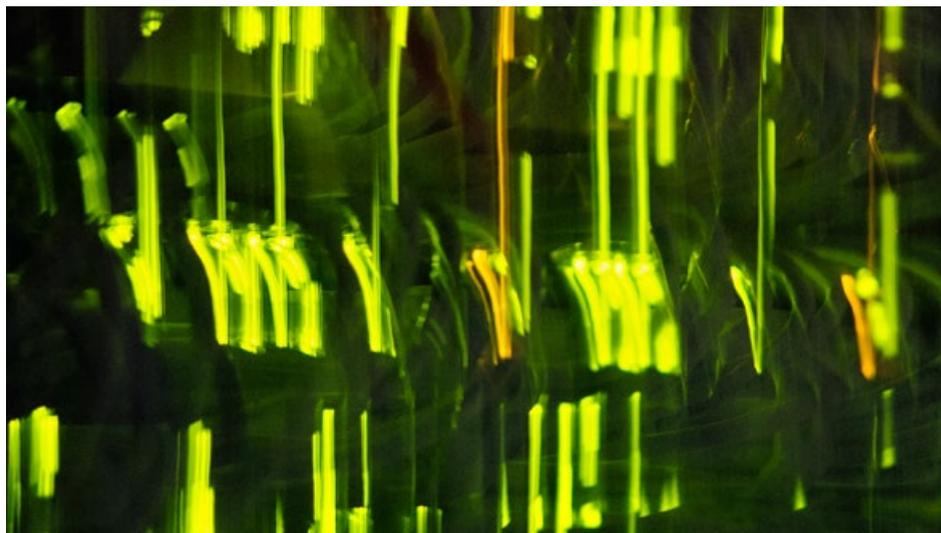
mit konkreten Maßnahmen gemeinsam und koordiniert auf das gesteckte Ziel hingearbeitet. In der gemeinsamen Arbeit werden zukünftig die Potenziale der Digitalisierung für neue Mobilitätskonzepte genutzt, damit vernetzte Verkehrslösungen und -angebote für die Menschen in NRW geschaffen werden. Dabei arbeitet das KCD eng mit der Abteilung „Grundsatzangelegenheiten der Mobilität, Digitalisierung und Vernetzung“ im NRW-Verkehrsministerium zusammen. Das KCD Digitalisierung koordiniert künftig die Gesamtprojektleitung der ÖPNV-Digitalisierungsoffensive NRW.

OpenData und OpenService-Plattform im ÖPNV

Bereits heute stellen Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen Daten rund um den ÖPNV öffentlich zur Verfügung. Um diese Daten allerdings besser zu vernetzen und sie einheitlich nutzbar zu machen, hat der VRR gemeinsam mit dem Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV), dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV), dem Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV), dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB) und dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS) die neue OpenData- und OpenService-Plattform ins Leben gerufen.

Seit Anfang Mai 2018 stellen die Partner über eine gemeinsame Plattform Mobilitätsdaten und andere Informationen und Services rund um den Nahverkehr in standardisierten, maschinenlesbaren Formaten und unter einheitlichen Lizenz- und Nutzungsbedingungen zur Verfügung. Ziel der gemeinsamen Initiative „OpenData- und OpenService-Plattform im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)“ ist es, Transparenz zu schaffen und neue Ideen zu generieren, durch die die Mobilität im jeweiligen Verbund- beziehungsweise Tarifraum und darüber hinaus verbessert wird. Durch die verbundübergreifend abgestimmte benutzerfreundliche System- und Portallandschaft soll dies gelingen. Das Portal richtet sich sowohl an Privatpersonen als auch an Organisationen, Unternehmen oder Partner aus Forschung und Entwicklung, die die Daten in ihren eigenen Anwendungen weiterverarbeiten möchten.

Das neue Portal dient sowohl dem Austausch zwischen Verbänden und ÖPNV-Nutzerinnen und Nutzern als auch dem Dialog mit Entwicklern und Unternehmen, die alle daran mitwirken, die Angebote des Öffentlichen Nahverkehrs zu optimieren. Diesen externen Partnern soll so Raum für innovative Nahverkehrslösungen eingeräumt werden. Interessierte können die bereitgestellten ÖPNV-Daten frei nutzen. Zudem sollen



OpenData ermöglicht innovative Lösungen für den Nahverkehr.

sie über die OpenServices auf die Schnittstellen zu den Fahrgastinformationssystemen der Verbände zugreifen können. Seit der Gründung sind weitere Verbände der Initiative beigetreten und veröffentlichen ihre Daten auf der gemeinsamen Plattform. Aktuell wird mit den Partnern am Ausbau der Plattform um neue Funktionen und Services gearbeitet um einen größeren Mehrwert zu bieten.

www.opendata-oepnv.de

eTicketinfo 2.0 ermöglicht Analyse per Smartphone

Das Kompetenzzentrum Digitalisierung (KCD) hat gemeinsam mit der IVU Traffic Technologies AG eine App entwickelt, die es Verkehrsunternehmen und Verbänden ermöglicht, elektronische Tickets nach VDV-Kernapplikation zu analysieren. Mit eTicketinfo 2.0 können Tickets sowohl als Barcode über einen entsprechenden Scanner als auch auf Chipkarte über die Near-Field-Communication-Schnittstelle (NFC) ausgelesen werden. Benötigt wird lediglich ein aktuelles Android-Smartphone, das über eine Kamera verfügt und NFC unterstützt. Damit können Verkehrsverbände und -unternehmen ebenso wie Fahrgäste prüfen, was auf einem elektronischen Fahrschein gespeichert ist. Hersteller und Verkehrsunternehmen können damit fehlerhafte Fahrscheine analysieren und beispielsweise prüfen, ob die Datenstrukturen mit den geltenden Standards konform sind. Die Ticketdaten werden analysiert und in übersichtlicher Form angezeigt. Dafür stehen den Experten verschiedene Export- und Import-Funktionen zur Verfügung. Die App wird ausschließlich zur Qualitätssicherung bei der Einführung von neuen Tarifprodukten, Verkaufssystemen oder Chipkarten genutzt werden. Mit einer vereinfachten Fahrgastansicht bietet die App auch ÖPNV-Nutzerinnen und -nutzern die Möglichkeit, sich die Dateninhalte ihres eTickets anzusehen. Die Nutzer sehen so auf einen Blick, wie lange beispielsweise ein Ticket gültig ist und welche Daten hinterlegt sind. Diese Funktion erfüllt die Forderung des Datenschutzes nach Datentransparenz. Die App steht für Smartphones oder Tablets mit Android-Betriebssystem im Google Play Store zum kostenlosen Download bereit.



Hier gehts zur eTicketinfo 2.0 der KCD NRW



Verbundaufgaben

eTarif und Finanzierung sind Ziele der kommenden Jahre

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zieht eine solide Bilanz seiner Einnahmen und Fahrten im Jahr 2018. Die Ticketumsätze stiegen im zurückliegenden Jahr im Vergleich zum Jahr 2017 um 1,3 Prozent auf insgesamt 1,316 Milliarden Euro. Das sind 17,1 Millionen Euro mehr als ein Jahr zuvor. Grundlage dieser positiven Einnahmeentwicklung sind die strukturellen und preislichen Anpassungen im VRR-Tarif. Der Einnahmeanteil bei den Stammkunden liegt mit 975,7 Millionen Euro bei 74 Prozent. Somit bilden die Tarifangebote für Vielfahrer nach wie vor die wesentliche Ertragssäule im ÖPNV. Die Anzahl der zurückgelegten Fahrten im Verbundraum ist 2018 auf 1,140 Milliarden zurückgegangen. Das sind 1,1 Prozent weniger als noch 2017.

Mit der Einnahmen-/Fahrten-Bilanz 2018 ist der VRR weitestgehend zufrieden. Allerdings sind die benötigten Einnahmen zur Deckung der Aufwandssteigerungen von rund 30 Millionen Euro bei den Verkehrsunternehmen um fast 10 Millionen Euro verfehlt worden. Investitionen in das System und die Infrastruktur sowie Personalaufwände sind die Haupttreiber für den stetig steigenden Finanzierungsbedarf im ÖPNV. Daher braucht es eine kontinuierliche Tarifentwicklung mit passenden Tarifen und Angeboten, die den Bedürfnissen der Nahverkehrskunden gerecht werden. Im Sommer 2018 haben die politischen Gremien des VRR verschiedene strukturelle Maßnahmen und eine moderate Preisanpassung zum 1. Januar 2019 beschlossen. So stiegen die Ticketpreise im VRR um durchschnittlich 1,9 Prozent. Diese Tarifmaßnahme berücksichtigt neben den gestiegenen Betriebsaufwendungen der Verkehrsunternehmen u. a. auch die zusätzlichen Belastungen, die aus dem Tarifabschluss des öffentlichen Dienstes resultieren.

Der VRR passte die Ticketpreise differenziert an. Einzel- und 4erTickets wurden sowohl in den Preisstufen A bis D als auch in der Kurzstrecke preislich fortgeschrieben. Der Preis eines EinzelTickets für Erwachsene

wurde verbundeinheitlich in den Preisstufen gestaffelt angepasst und erhöhte sich in den Preisstufen A und B um zehn Cent. In den Preisstufen C und D war die preisliche Anpassung höher. Die Preise für EinzelTickets und 4erTickets für Kinder wurden seit 2015 erstmals leicht erhöht. Ebenso die Preise der 24- und 48-Stunden-Tickets sowie des 10erTickets. Auch das HappyHourTicket wurde erstmals seit seiner Einführung preislich verändert.

Im Zeitkartenbereich wurde die Preisdifferenzierung in der Preisstufe A fortgesetzt. So wird auch in diesem Segment dem unterschiedlichen Leistungsangebot in den einzelnen Städten im Verbundraum Rechnung getragen. Beim SchokoTicket blieben die Eigenanteile für Schülerinnen und Schüler unverändert.

Der Preis für das Ticket bei Selbstzahlern wurde um 70 Cent auf 36,70 Euro erhöht. Auch der Preis für das verbundweit gültige YoungTicketPLUS wurde sowohl in der Abo-Variante als auch bei der Monatskarte angehoben. Um durchschnittlich 1,9 Prozent stieg zum Sommersemester 2019 auch der Preis für das VRR-Semesterticket. Aufgrund der gestiegenen Kosten bei den Verkehrsunternehmen wurde der Preis für das SozialTicket ebenfalls angehoben. Mit 38,65 Euro pro Monat ist es noch um rund die Hälfte günstiger als ein vergleichbares Ticket1000.

Einnahmen/Fahrten 2018

Tarifangebote für Vielfahrer sind nach wie vor die wesentliche Ertragssäule im ÖPNV.





Tarifneuheiten in 2019

Das FirmenTicket ermöglicht Pendlerinnen und Pendlern eine stressfreie und sichere Fahrt zur Arbeitsstelle mit Bus und Bahn. Bislang galt für Unternehmen eine Mindestabnahmemenge von 50 Tickets. Um insbesondere mittelständischen Unternehmen einen Anreiz zu bieten, ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu ermöglichen, wurde die Mindestabnahmemenge ab Januar 2019 auf 30 Tickets gesenkt. Daneben sind Pendler seit Jahresbeginn variabel bei der Fahrtverbindung und beim Gültigkeitsbereich der FirmenTickets und nicht mehr an die feste Verbindung zwischen Wohn- und Arbeitsort gebunden. Außerdem besteht seit November 2018 eine Steuerbefreiung für FirmenTickets. Für Arbeitgeber bietet die Ausgabe von kostenlosen FirmenTickets einen größeren Gestaltungsspielraum bei möglichen betrieblichen Zusatzleistungen. Anfang 2019 startete ein zweijähriger Tarifpilot für ein FirmenTicket-Modell mit Zuschuss des Arbeitgebers, der zunächst Neukunden angeboten wird. Dabei erhalten FirmenTicket-Abnehmer für eine finanzielle Beteiligung ihres Arbeitgebers einen zusätzlichen Rabatt durch den VRR. Seit Januar 2019 gibt es mit dem 4-StundenTicket ein neues Tarifprodukt im VRR, das sich an Nahverkehrskunden aus nicht so stark urbanisierten und ländlicheren Gebieten richtet.



Das Ticket gilt in allen Gebieten der Preisstufen A1 und A2 und kostet 4,20 Euro. Es ist als „Tarifpilot“ angelegt und auf einen Zeitraum von zwei Jahren befristet.

Verbundaufgaben

eTarif ein wichtiger Baustein für den zukünftigen Markterfolg

In dem zweistufigen Praxistest nextTicket erprobte der VRR sechs Monate lang einen neuen elektronischen Tarif. Ziel war es, Fahrgästen in der Region den Zugang zum Öffentlichen Personennahverkehr zu erleichtern. Seit März 2018 konnten interessierte Fahrgäste das neue Angebot direkt über ihr Smartphone nutzen. Ende August 2018 beendete der VRR den technischen Betrieb des vom Verkehrsministerium des Landes NRW geförderten Projektes. Aus Sicht des VRR ist der Praxistest erfolgreich verlaufen. 8.500 Nutzerinnen und Nutzer hatten sich für nextTicket registriert. In den sechs Testmonaten unternahmen sie rund 63.000 Fahrten. Die Marktforschungsergebnisse zeigen, dass Nutzer einen elektronischen Tarif positiv annehmen und dieser für viele eine Alternative zu herkömmlichen Ticketing-Modellen sein kann. Gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und den politischen Gremien des VRR strebt der Verbund nun zeitnah an, einen eTarif parallel zum bisherigen Tarif am Markt einzuführen.

YoungTicketPLUS trifft den Nerv der Auszubildenden

Zufrieden blickt der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr auf das zum 1. Januar 2018 eingeführte netzweit gültige YoungTicketPLUS. Mit dem neuen Angebot konnte der seit Jahren anhaltende Absatzrückgang in dem Segment gestoppt, teilweise sogar umgekehrt werden. Insbesondere seit dem Start des Ausbildungsjahres im September 2018 verzeichnete der Verbund steigende Einnahmen. Zu Jahresbeginn 2019 haben das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen und die Verkehrsverbände in NRW die Einführung eines landesweiten Azubi-Tickets vereinbart. Mit Start des Ausbildungsjahres am 1. August 2019 können Auszubildende, die ein YoungTicketPLUS im Abo haben, mit einem Zuschlag in Höhe von 20 Euro pro Monat ein landesweit gültiges Ticket erwerben. Dieses Azubi-Ticket (NRWupgradeAzubi) gilt dann auch für Fahrten im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS), dem Aachener



Verkehrsverbund (AVV) und im Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL). Das Land fördert das Zuschlagsticket 2019 mit zwei Millionen Euro. 2020 sind 4,9 Millionen Euro NRW-Fördermittel eingeplant.

WelcomeCard Ruhr: Kooperation mit der Ruhr Tourismus GmbH (RTG) im Tourismusbereich

Seit Mitte Oktober 2018 bietet die Ruhr Tourismus GmbH (RTG) gemeinsam mit dem VRR ein Ticket speziell für Urlauber im Rhein-Ruhr-Raum: die WelcomeCard Ruhr. Sie ermöglicht in drei wählbaren Geltungsbereichen die freie Fahrt mit dem ÖPNV und bietet Besucherinnen und Besuchern der Region kostenlosen oder ermäßigten Eintritt für viele Sehenswürdigkeiten, Museen und Veranstaltungen. Urlauber können je nach Aufenthaltsdauer unter einem 24-, 48- oder 72-Stunden-Ticket wählen. www.welcomecard.ruhr

VRR App ermöglicht mobilen Ticketkauf



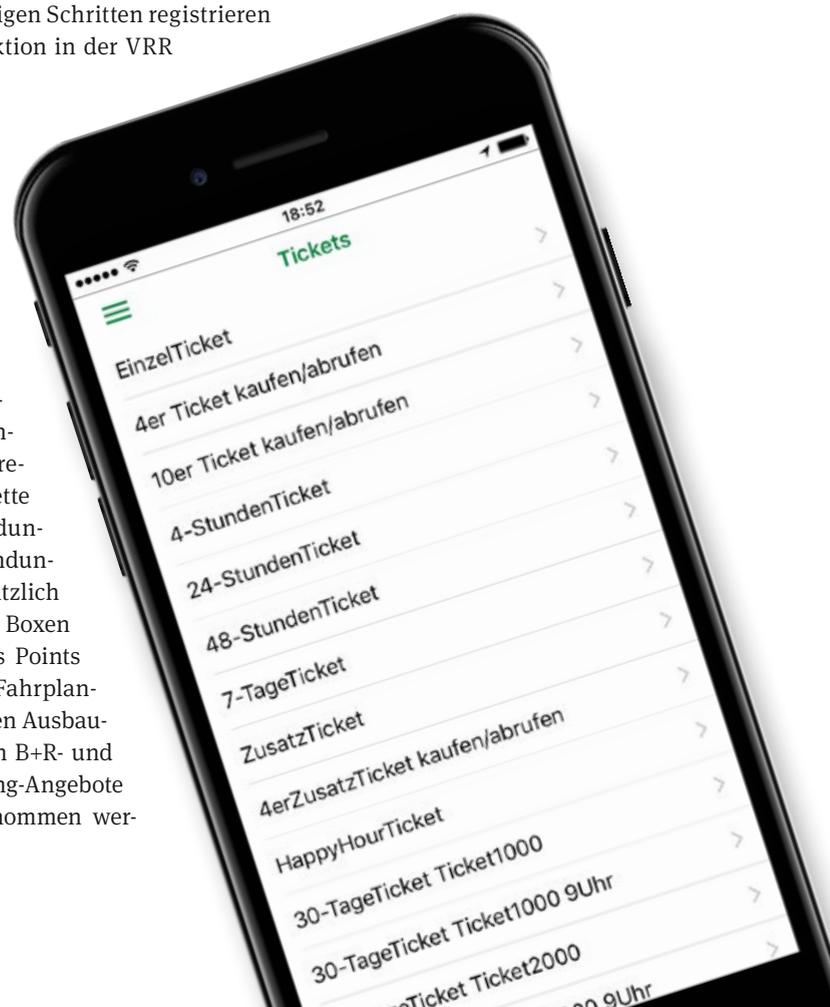
Bereits seit einigen Jahren bietet der VRR seinen Fahrgästen eine Mobilitäts-App, die den rund 700.000 Nutzerinnen und Nutzern auch im vergangenen Jahr wieder wertvolle Hilfestellung bei der ÖPNV-Nutzung geleistet hat. Im September 2018 wurde die VRR App durch eine neue Applikation ersetzt. Mit der neuen Version, die durchschnittlich rund 30 Millionen Fahrten im Monat beauskunftet, verbessert der VRR den Service für Nahverkehrskunden in der Region und baut die Funktionalitäten kontinuierlich aus. Seit April 2019 bietet die App wieder einen Ticketshop.

Die neue App-Version des Verkehrsverbunds bietet nach wie vor alle bewährten Funktionalitäten rund um die Fahrt mit Bus und Bahn: eine schnelle Auskunft über den gesamten NRW-ÖPNV mit Echtzeit- und Störungsinformationen, eine Suchfunktion mit Anpassungsmöglichkeit an persönliche Gewohnheiten und Situationen wie beispielsweise Mobilitätseinschränkung, Gehgeschwindigkeit oder bevorzugte Verkehrsmittel sowie die Favoritenfunktion. Nutzer können zudem bei der Anzeige auf dem Startbildschirm individuell zwischen dem Abfahrtsmonitor, der Fahrplanauskunft und der zuletzt genutzten Anwendung wählen. Auch im persönlichen Bereich der App können Fahrgäste wichtige Start- oder Zielorte und bevorzugte Linien definieren. Ist die GPS-Position bekannt, zeigt die App direkt die nächsten Abfahrtszeiten in der Nähe und die entsprechenden Ankunftszeiten am Zielort an. Hier finden sich auch die Hinweise zu den oft genutzten Linien. Je nach besserer Lesbarkeit können Nutzerinnen und Nutzer in der App zwischen einer grafischen Ansicht der Fahrten und einer Listenansicht wählen. Für den Ticketkauf benötigen Fahrgäste ein Kundenkonto bei der Rheinbahn AG. Das kommunale Verkehrsunternehmen ist Vertriebspartner in der VRR App und wickelt die Abrechnung über HandyTicket Deutschland mit dem Fahrgast ab. Interessierte

können sich in nur wenigen Schritten registrieren und dann die Kauffunktion in der VRR App nutzen.

Ausblick

Perspektivisch werden zusätzliche Dienste in die App integriert, beispielsweise ein Fahrrad-Routing. In einer ersten Ausbaustufe werden sowohl einzelne Teile einer Wegstrecke als auch komplette Punkt-zu-Punkt-Verbindungen als Fahrradverbindungen ausgegeben. Zusätzlich integriert der VRR die Boxen von DeinRadschloss als Points of Interest (POI) in die Fahrplanauskunft. In den weiteren Ausbaustufen sollen dann auch B+R- und P+R-Plätze sowie Sharing-Angebote in die Auskunft aufgenommen werden.



SPNV-Vertrieb: Neuer Dienstleister in den Startlöchern

Ab Dezember 2019 übernimmt die Transdev Vertrieb GmbH (Transdev) den Verkauf von Nahverkehrstickets an den Bahnhöfen und SPNV-Haltepunkten im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Fahrgäste können ihre Fahrscheine für Bus und Bahn dann entweder an den neuen Automaten oder direkt bei einem Servicemitarbeiter in den Vertriebsstellen des Unternehmens erwerben. Der neue Vertriebsvertrag läuft bis 31. Januar 2030 und schließt sich nahtlos an den aktuellen Vertrag mit der Deutschen Bahn an. Sämtliche Automaten und Vertriebsstellen werden im markanten VRR-Design gestaltet und damit als Verkaufsstätten für Verbundtickets kenntlich gemacht.

Die neuen Fahrkartenautomaten sind im Vergleich zu den aktuellen Geräten deutlich kundenfreundlicher und bieten zahlreiche nützliche Funktionalitäten. Die Menüstruktur wurde optimiert, damit Fahrgäste zukünftig überwiegend mit nur drei Klicks zu ihrem gewünschten Ticket kommen: entweder durch die Eingabe von Start- und Ziel-Haltepunkt oder direkt durch die Auswahl des gewünschten Tickets. Hierbei wurden Anregungen von Seniorenvertretern berücksichtigt, um auch älteren Menschen den Umgang mit den neuen Automaten zu erleichtern. Eine ganz wesentliche Neuerung ist der Barcode, der zukünftig auf jedes Papierticket aufgedruckt wird. Denn er erleichtert den Neukauf von Fahrscheinen. Fahrgäste können den Barcode ihres alten Tickets am Automaten scannen und werden direkt auf die entsprechende Seite in der Menüführung des Ticketautomaten weitergeleitet. Kundinnen und Kunden können flexibel entscheiden, wie sie die Kosten für ihr Ticket begleichen möchten: bar, per Giro- oder Kreditkarte und kontaktlos mittels NFC-Technik. Ein zusätzliches Farb-Display als Aufsatz auf dem Ticketautomaten informiert über aktuelle Abfahrtszeiten am jeweiligen Bahnhof sowie Angebote und Services rund um den Öffentlichen Personennahverkehr.





Die Ticketautomaten werden so auf den Verbundraum verteilt, dass Fahrgäste an jedem SPNV-Haltestpunkt ein ÖPNV-Ticket kaufen können – entweder direkt an der Station oder in den Fahrzeugen der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Standorte der neuen Geräte wurden so gewählt, dass die Einnahmen durch Ticketverkäufe die Kosten für den Betrieb und die Wartung der Geräte decken. Dies führt zwar dazu, dass es zukünftig nicht zwangsläufig an allen Bahnsteigen einen Automaten geben wird. Allerdings gestaltet der VRR den Automatenvertrieb hierdurch wesentlich wirtschaftlicher, als dies bislang der Fall war.

Servicemitarbeiter an 50 Standorten

An mehr als 50 Standorten im Verbundraum sichern Servicemitarbeiterinnen und -mitarbeiter den direkt Kontakt zum Kunden. Die Vertriebsstellen befinden sich entweder im Bahnhof oder in direkter Bahnhofsnähe und bieten Fahrgästen die Möglichkeit, Tickets zu kaufen und sämtliche Anliegen rund um den Öffentlichen Personennahverkehr direkt mit einem Kundenbetreuer zu klären. An den Hauptbahnhöfen in Dortmund, Bochum, Essen, Duisburg und Düsseldorf sowie am Bahnhof Düsseldorf Flughafen richtet Transdev eigene Premium-Kundenzentren ein, die im VRR-Design gestaltet und somit direkt auf den ersten Blick als Vertriebsstellen für Nahverkehrstickets erkennbar sind. Videoautomaten ergänzen an den sechs Standorten den persönlichen Kontakt zum Kunden. Fahrgäste können sich per Video-Liveschaltung an einen Transdev-Kundenbetreuer wenden. Die Servicemitarbeiter beraten nicht nur, sondern

können den Automaten auch fernsteuern, um den Fahrgast direkt beim Ticketerwerb zu unterstützen. An den Stationen Hagen Hbf, Mönchengladbach Hbf, Gelsenkirchen Hbf, Oberhausen Hbf, Grevenbroich, Neuss Hbf, Krefeld Hbf, Wuppertal Hbf, Wesel, Recklinghausen Hbf, Wuppertal-Oberbarmen, Mülheim an der Ruhr Hbf, Dinslaken, Kleve und Herne wird es sogenannte Shop-in-Shop-Lösungen geben. Hier werden die VRR-Ticketschalter in andere Ladenlokale integriert. An 32 weiteren Standorten übernehmen Agenturen den Ticketvertrieb, beispielsweise Kioske oder Buchläden. Fahrgäste können hier sämtliche Tickets aus dem Barsortiment wie beispielsweise Einzel-, 4er- oder TagesTickets kaufen und ihre Abträge abgeben.

Die neuen Ticketautomaten

Im Vergleich zu den aktuellen Geräten sind die neuen Automaten deutlich kundenfreundlicher und bieten zahlreiche nützliche Funktionen.

Service für Bahnreisende: Transdev vertreibt auch Fernverkehrstickets

Um Bahnreisenden auch zukünftig einen umfassenden Service bieten zu können, wird Transdev ab Dezember 2019 zusätzlich zu den Nahverkehrstickets auch Fahrkarten für den Fernverkehr der Deutschen Bahn vertreiben. Hierauf einigte sich das Unternehmen mit DB Vertrieb und dem VRR. Fahrgäste können an allen Ticketautomaten

und in den Vertriebsstellen am Düsseldorfer Flughafen, Mönchengladbach Hauptbahnhof, Mülheim a. d. Ruhr Hauptbahnhof, Krefeld Hauptbahnhof, Neuss Hauptbahnhof, Herne Bahnhof, Wesel Bahnhof, Dinslaken Bahnhof, Grevenbroich Bahnhof und Kleve Bahnhof Fernverkehrstickets kaufen.

Kreative Kampagnen: Menschen für ÖPNV begeistern

Einsteigen, mitfahren und informieren: Mit seinen kreativen Werbekampagnen möchte der VRR mehr Menschen für den Öffentlichen Personennahverkehr gewinnen und über anstehende Neuerungen informieren. Dabei setzt er auf klassische Werbemedien, vielfältige Online-Kampagnen und aufmerksamkeitsstarke Aktionen an den Haltepunkten und Fahrzeugen des ÖPNV.



In den nächsten Jahren verändert sich das SPNV-Angebot im Verbundraum enorm. Veränderungen im Bereich des SPNV haben immer erheblichen Einfluss auf die Fahrgäste im VRR und bedürfen daher einer intensiven Kommunikation.

Betriebsaufnahme RE 11 (RRX)

Mit dem RE 11 (RRX) zwischen Hamm und Düsseldorf ging am 9. Dezember 2018 die erste Linie des Rhein-Ruhr-Express in den Vorlaufbetrieb. Die Betriebsaufnahme des RE 11 (RRX) wurde im ersten Schritt durch eine Pressekonferenz sowie begleitende Advertorials in den Tageszeitungen unterstützt und in der Region online beworben. Zur Information der Fahrgäste wurden im Rahmen von Promotion-Aktivitäten im Zug Info-Flyer, Taschenfahrpläne und Streuartikel verteilt. Die Resonanz auf den neuen Zug war bei den Fahrgästen überaus positiv. Um auf die Kundenvorteile der neuen Züge deutlich aufmerksam zu machen, erfolgte im Februar und März 2019 in einem zweiten Schritt eine nachgelagerte Bewerbungsphase mit Großflächenplakaten, Ground-Postern und Station Videos an ausgewählten Bahnhöfen entlang der Strecke. Im April 2019 fand unter dem Motto „100 Tage RRX“ eine Fahrt unter Teilnahme von NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst statt.

#EntertainmentExpress – Sänger Max Mutzke bringt im VRR Musik auf die Schiene

Schon seit Dezember 2017 gibt es mit dem Nachtangebot auf der Schiene deutlich mehr Möglichkeiten, von A nach B zu kommen. Um Fahrgäste mit einem Überraschungseffekt positiv auf das SPNV-Angebot in den Abendstunden und in der Nacht aufmerksam zu machen, brachte der VRR im Rahmen der Aktion #EntertainmentExpress mit dem ESC-Teilnehmer von 2004 Max Mutzke erstmals einen bekannten Künstler auf die Schiene. Bei seinen spontanen Kurzauftritten in Regionalexpress- und Regionalbahn-Linien sorgte der Sänger Mitte November 2018 für musikalische Über-



raschungsmomente und Staunen bei den Fahrgästen. Zum Abschluss kam es zu einem Flashmob im Essener Hauptbahnhof. Der Event wurde medial begleitet und erreichte durch die Berichterstattung über die Facebook-Seite des VRR, die BILD-Zeitung und WDR2 ca. 960.000 Personen.

Für Azubis, Praktikanten und Co.

Verbundweit gültig!

WOW!
YoungTicketPLUS



NEU! Ab 1. August 2019

NRWupgrade

Ganz NRW für nur 25 Euro mehr!

www.YoungTicketPLUS.de



„Hinter den Kulissen“

Was im Hintergrund des SPNV abläuft und wer sich um einen reibungslosen Betrieb kümmert, bleibt meist im Verborgenen. Dabei sind viele Fahrgäste durchaus neugierig. Dieses Interesse von Fahrgästen und Öffentlichkeit wurde vom VRR aufgegriffen. Im Rahmen einer exklusiven Veranstaltung bekam ein kleiner Personenkreis die Gelegenheit, bei der Abellio Rail NRW GmbH in Hagen einen Blick hinter die Kulissen des SPNV zu werfen und dabei Technik, Abläufe und die Menschen kennenzulernen. Die Teilnahme wurde über die VRR-Facebook-Seite verlost. Ergänzt wurde die Aktion durch eine Kooperation mit der Westfalen Post, die einen Teil der Teilnahmeplätze unter ihren Leserinnen und Lesern verlost. Das Ziel der Aktion: Mit einer positiven Aktion auf das SPNV-Angebot aufmerksam machen. Und das nah am „Produkt“. Mit Veröffentlichungen über VRR-Facebook, Westfalen Post, Westfälische Rundschau und YouTube wurden ca. 255.000 Menschen erreicht.

Niederrheinnetz RE 19

Zur Bewerbung des Rhein-IJssel-Express auf niederländischer Seite hat der VRR in der Zeit von Juli bis August 2018 eine crossmediale Informations-Kampagne umgesetzt. Mit der Zielsetzung, die Fahrgastzahlen zu steigern und niederländische Fahrgäste über die Anbindung Arnheims an den VRR zu informieren, wurde mittels Promotion, Online-Banner und Plakatflächen an den SPNV-Haltepunkten sowie im städtischen Umfeld in Arnhem die Anreise mit dem RE 19 beworben. Auf der Landingpage www.rhein-ijssel-express.com werden dazu alle relevanten Informationen zu Tickets, Tarifen und Fahrplanauskunft auf Niederländisch zugänglich gemacht. Die Absender der Kampagne sind VRR, Abellio und die Provinz Gelderland.

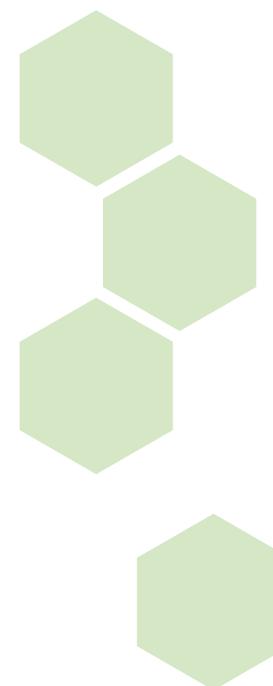
YoungTicketPLUS

Zum Start des Ausbildungsjahres im August 2018 führte der VRR gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen die Frühjahrskampagne zum YoungTicketPLUS fort. Eine crossmediale Informations-Kampagne



YoungTicketPLUS

Auszubildende sind mit dem Ticket im ganzen VRR-Verbundraum unterwegs.



stellte insbesondere die verbundweite Gültigkeit in den Fokus. Aufgrund der Online-Affinität der Auszubildenden und der starken Nutzung von Social Media wurden entsprechend Werbe- und Kommunikationsmöglichkeiten auf Facebook, Instagram und Google genutzt. Zusätzlich wurde ein YoungTicketPLUS Kino-Spot produziert, der zwischen August und Oktober 2018 in über 200 Kino-Sälen im Verbundraum ausgestrahlt wurde. Von den Verkehrsunternehmen im Verbundraum wurde das YoungTicketPLUS u. a. über Außenwerbung, Plakate, Infomaterialien, Fahrzeugwerbung, Onlinewerbung und Werbemittel beworben. Als zentrale Onlineplattform stand die Landingpage www.youngticketplus.de im Kampagnenlayout zur Verfügung, die alle Informationen kommuniziert.

Verbundaufgaben

Kundenkommunikation 24-/48-StundenTicket

Ob auf Plakaten, online oder im Kino: Mit seinen Kampagnen erreicht der VRR die Menschen in der Region in den unterschiedlichen Lebensbereichen. Um die Ticketnutzung der beiden neuen Produkte 24-/48-StundenTicket vor allem auch im Freizeit- und Touristensegment zu betonen, wurden im Motiv verschiedene Freizeitaktivitäten dargestellt und die zeitliche Gültigkeit mit in den Fokus gesetzt. Für die Bewerbung im Verbundraum wurde die Motivik „Mehr erfahren – mehr erleben!“ entwickelt. Mit Plakaten, Aufklebern, Traffic Boards und Onlinebannern starteten die Verkehrsunternehmen die lokale Bewerbung Anfang August. Zudem unterstützte der VRR die Onlinebewerbung mit Bannern.

SchnupperAbo

Wie in den vergangenen Jahren wurde die SchnupperAbo-Kampagne 2018 für die Zeiträume 1. Oktober, 1. November und 1. Dezember mit einer Laufzeit von jeweils drei Monaten konzipiert. Das aufmerksamkeitsstarke Hunde-Motiv der Vorjahre wurde durch witzige und charmante Texte den jeweiligen Werbe-

medien angepasst. Darüber hinaus hat es in der Weihnachtszeit eine jahreszeitliche Überarbeitung erfahren. Der VRR begleitete die Kampagne mit einem crossmedialen Einsatz verschiedener Werbemittel. Der Fokus wurde auf eine aufmerksamkeitsstarke Bewerbung im KundenCenter sowie auf eine zielgruppenspezifische Onlinebewerbung gelegt. Die Radiowerbung wurde erstmalig verbundweit gespielt.

4-StundenTicket

Zu Jahresbeginn 2019 wurde das 4-StundenTicket eingeführt. Im Rahmen der Einführungskampagne wurden Traffic Boards, Plakate sowie bewegliche und statische Onlinebanner für die teilnehmenden Verkehrsunternehmen erstellt. Die klassische Werbung unterstützte der VRR mit einer Online-Kampagne über die Kanäle Google Search, Google Display Netzwerk, Facebook und Instagram und erzielte erfreuliche Klickzahlen und Likes für den Preisvorteil dieses Tickets. Auch die Verkaufszahlen stiegen im Kampagnenzeitraum zwischen Mitte Februar und Mitte März deutlich an.

SchnupperAbo
Kampagnemotiv 2018



Jetzt
3 Monate
testen!

**Für Spürnasen:
Das SchnupperAbo!**

BärenTicket
YouneTicketPLUS
Ticket2000
Ticket1000

schnupperabo.vrr.de





Die neue VRR Unternehmenswebsite: Informativ und modern

Mit dem Ziel, die Fahrgäste und Nahverkehrskundinnen und -kunden auch in Zukunft verlässlich und bestmöglich über digitale Kanäle zu informieren, hat der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr im März 2019 seine neugestalteten Internetseiten freigeschaltet. Unter der bekannten Adresse www.vrr.de bietet der Unternehmensauftritt einen einfachen und übersichtlichen Zugang zu den digitalen Angeboten, Services und Informationen des VRR. Das neue responsive Fullscreen-Layout sorgt für ein optimales Nutzererlebnis – ganz gleich ob die Internetseite am PC, auf dem Tablet oder mit dem Smartphone aufgerufen wird.

Mit der Neugestaltung der Internetseite möchte der VRR den Zugang und die Nutzung des ÖPNV erleichtern, neue Zielgruppen gewinnen und Informationen und digitale Services besser vernetzen. Vor allem aus technologischer Sicht war die Vorgängerversion der Unternehmenswebsite veraltet – sie wurde den digitalen Trends und aktuellen Entwicklungen und Bedürfnissen der Zielgruppen nicht länger gerecht. Um alle Fahrplan-Informationen in Echtzeit zur Verfügung zu stellen, hat der VRR ein leistungsstarkes

ÖPNV-Auskunftssystem in seine Website integriert. Auf Basis von statischen, GIS- und Echtzeitdaten können Nahverkehrskunden alle relevanten Informationen vor und während der Fahrt abrufen. Die Auskunft ist ebenfalls responsiv gestaltet und bietet allen, die Verbindungen suchen, mehr Komfort, eine übersichtlichere Oberfläche und eine großflächige Karte. Auf der Startseite ist die Fahrplanauskunft über das kreisrunde Suchfeld erreichbar. Dieses fällt sofort ins Auge und ist den VRR-Nutzern bereits aus der VRR App bekannt.

www.vrr.de

Die neue Website bietet einen einfachen und übersichtlichen Zugang zu digitalen Angeboten, Services und Informationen.

Verbundaufgaben

Neue Navigation entspricht den Bedürfnissen der Nutzer

Die Seitenarchitektur wurde intensiv überarbeitet, dabei wurden insbesondere die Bedürfnisse und Wünsche der Nahverkehrskundinnen und -kunden in den Mittelpunkt gestellt – die Resultate einer Online-Umfrage auf der VRR-Website wurden ebenso berücksichtigt wie die Ergebnisse eines umfangreichen Content-Audits. Alle Themen wurden geclustert, vernetzt und redaktionell neu erarbeitet. Insgesamt ist die VRR-Seite jetzt übersichtlicher, aufgeräumter und strukturierter. Dabei wurde besonderes Augenmerk auf eine möglichst barrierefreie Usability gelegt: Die Website ist per Tastatur navigierbar und kann von einem Screenreader vorgelesen werden.

Das VRR-Magazin – die digitale Verlängerung von spectrum

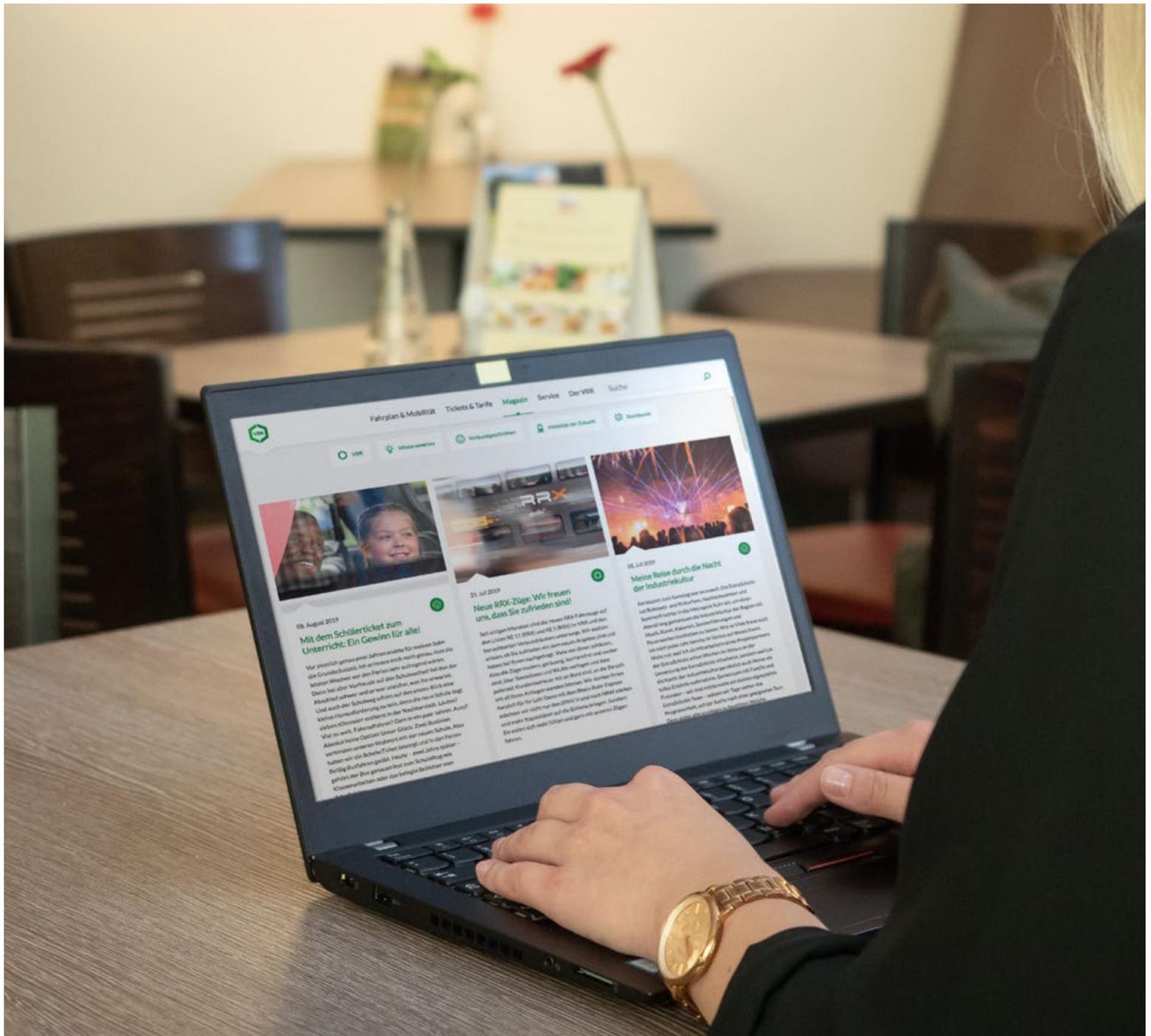
Ein neues Feature findet sich in der Navigation unter dem Menüpunkt Magazin. Dahinter verbirgt sich ein innovatives Online-Magazin, das der VRR als neuen Kanal für die digitale Unternehmenskommunikation und Kundeninformation nutzt. Das neue Magazin erweitert nicht nur die Grenzen traditioneller Druckerzeugnisse wie beispielsweise spectrum, sondern bietet darüber hinaus die Möglichkeiten, die Themen aus dem analogen Medium in den digitalen Kanal zu verlängern. Verschiedene journalistische Formate sind einsetzbar, von Reportagen über Meinungsbeiträge bis hin zu authentischen Insights von Gastautoren. Unterstützt werden die Beiträge durch ein besonders bildstarkes Format, das den Einsatz von Videos, Infografiken und Karten zulässt. Es bietet ausreichend Raum für informative Unterhaltung und authentische Einblicke ins Unternehmen, aber auch für Hintergrundberichte und Anleitungen. Alle Artikel sind teilbar, das heißt, sie können in verschiedenen sozialen Medien verbreitet werden und Reichweite und Sichtbarkeit für die VRR-Themen erzeugen.

VRR testet Servicechat auf seiner Website

Seit Sommer 2019 testet der VRR im Rahmen eines Pilotprojektes einen Servicechat auf seiner Website. Nutzer der Internetpräsenz können sich direkt online an einen Kundenberater wenden und Fragen rund um den Öffentlichen Personennahverkehr schnell und unkompliziert klären. In der sechsmonatigen Testphase möchte der VRR überprüfen, inwieweit Kundinnen und Kunden bereit sind, einen solchen Dialogkanal zu nutzen und ob sie mit dem Service zufrieden sind. Im Vergleich zum telefonischen Kundendialog bietet der Chat deutliche Vorteile: Nutzer geraten in keine Warteschleife,

da der Chat nur dann angeboten wird, wenn ein Kundenberater verfügbar ist. Zudem können Kunden ihre Anliegen diskret und unkompliziert in Echtzeit besprechen – und zwar unabhängig davon, wo sie sich gerade aufhalten oder mit welchem Endgerät sie den Servicechat nutzen. Das Land Nordrhein-Westfalen fördert den Servicechat mit 70.000 Euro. Nach Abschluss des Pilotvorhabens dokumentiert der VRR seine Erfahrungen mit dem neuen Angebot in einem Evaluationsbericht. Auf dieser Basis wird dann entschieden, ob das Serviceangebot beibehalten und ausgebaut wird.







Moderne Auskunftssysteme für einen attraktiven ÖPNV

Fahrgäste benötigen für eine reibungslose Mobilität mit Bus und Bahn schnell verfügbare, aktuelle und verlässliche Informationen über Nahverkehrsverbindungen und alternative Fahrtmöglichkeiten im Störfall. Die Auskunftssysteme des VRR sind daher eine wichtige Säule der digitalen Fahrgastinformation und bieten Nahverkehrskundinnen und -kunden Zugang zu den Fahrplan- und Echtzeitdaten aus dem Verbundgebiet. Grundlage hierfür sind leistungsstarke Hintergrundsysteme und eine bestmögliche Qualität der hinterlegten Daten.

Die Auskunft des VRR basiert auf dem Verkehrsmanagementsystem DIVA, in dem die Daten der Verkehrsunternehmen, der benachbarten Verkehrsverbünde und weiterer Partner gesammelt und integriert werden. Über digitale Oberflächen – beispielsweise auf der VRR-Website, in der VRR App oder im Haltestellenmonitor – greifen Kunden auf die Auskunftssysteme zu. Fahrgäste erwarten verlässliche Informationen über Nahverkehrsverbindungen, Verspätungen und Ausfälle, damit die Fahrt mit

Bus und Bahn möglichst reibungslos läuft. Um diesem Bedürfnis nachzukommen, müssen die Fahrplan- und Echtzeitdaten der Verkehrsunternehmen so aktuell wie möglich sein. Hierzu hat der VRR im Jahr 2018 den Datenaustausch und die Synchronisation von Fahrplandaten verbessert. Alle Server entsprechen dem aktuellen Stand der Technik. Im Auskunftssystem läuft an Werktagen ein Prozess der Datenübernahme ab. Die am Vortag geänderten Soll-Fahrplandaten werden aktualisiert. Dieser automatisierte Prozess wird aufgrund





Die Elektronische Fahrplanauskunft (EFA) ist das Herzstück der VRR-Auskunftssysteme.

der hohen Komplexität der Daten zusätzlich von einem Menschen überwacht, der bei Bedarf die Übernahme stoppen kann. So steht die Auskunft jederzeit verlässlich zur Verfügung.

Die Qualität der Auskunftsdaten konnte im vergangenen Jahr durch den Praxistest nextTicket, bei dem erstmals ein kilometerbasierter Tarif getestet wurde, optimiert werden. Um den Fahrpreis für die zurückgelegte Strecke exakt berechnen zu können, mussten die hinterlegten Daten noch präziser sein, als dies für eine reine Auskunft nötig ist. So wurde in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen die Qualität der Daten zu Haltestellen und Linienwegen noch weiter verbessert.

Da Fahrgäste immer häufiger über mobile Endgeräte auf die Elektronische Fahrplanauskunft (EFA) zugreifen, müssen die Daten nicht nur aktuell und richtig, sondern auch schnell verfügbar sein. Vorgesehen ist, dass das Auskunftssystem in weniger als 1,5 Sekunden vier mögliche Fahrtverbindungen liefert – und zwar auch bei komplexen Fahrten bzw. Fahrtenketten und bei starker Systemauslastung. Dieser Zielwert wurde 2018 deutlich unterboten: Die durchschnittliche Antwortzeit für webbasierte Anfragen lag bei 0,92 Sekunden und für Anfragen über die VRR App bei 0,77

Sekunden. Damit konnte die Geschwindigkeit der mobilen Auskunft im Vergleich zum Vorjahr um etwa zehn Prozent gesteigert werden.

Weiterentwicklung des Haltestellenmonitors

Mit dem Haltestellenmonitor bietet der VRR eine webbasierte Anwendung, mit der Fahrgäste, Verkehrsunternehmen, Geschäfte und öffentliche Einrichtungen ihren individuellen Ankunfts- und Abfahrtsmonitor für jede der rund 15.000 Haltestellen im VRR konfigurieren und Zusatzinformationen bereitstellen können. Im Jahr 2018 hat der VRR das System angepasst und weiter optimiert. In der neuen Version wurden spezielle Anforderungen von Verkehrsunternehmen umgesetzt – beispielsweise im Hinblick auf das Layout des Haltestellenmonitors. Da das System sehr gut angenommen und entsprechend stark von Fahrgästen genutzt wird, wurde auch das Hintergrundsystem verstärkt und an die aktuellen IT-Anforderungen angepasst. Inzwischen ist der Haltestellenmonitor auch im NRW-Verkehrsministerium im Einsatz.

Verbundaufgaben

Streckenbezogene Informationen über www.zuginfo.nrw

Um die Fahrgastinformation im SPNV weiter zu verbessern, wurde der zentrale Störungs-Informationsservice Zuginfo NRW (www.zuginfo.nrw) etabliert, der sich nicht – wie bisher üblich – auf die Leistungen einzelner Eisenbahnverkehrsunternehmen bezieht, sondern auf Streckenabschnitte. In das neue System fließen aktuell alle Meldungen zu Störungen oder Zugausfällen der RRX-Betreiber Abellio und National Express zentral ein. Perspektivisch soll der Informationsdienst auf den gesamten SPNV in NRW ausgeweitet werden, um den Service für Kundinnen und Kunden noch weiter zu verbessern. Darüber hinaus ist geplant, auch temporär Angaben zu Wagenreihung und Auslastung der Züge zu integrieren. Um die zusätzlichen Informationen in die Auskunftssysteme zu übermitteln und die Fahrgäste über sämtliche Kanäle informieren zu können, hat der VRR bereits Schnittstellen zum Datenaustausch und zur Elektronischen Fahrplanauskunft erweitert. Die EFA-Oberflächen werden in den nächsten Jahren entsprechend weiterentwickelt.

Datenaustausch über Schnittstellen

Bereits seit einigen Jahren stellt der VRR die Fahrplan- und Echtzeitdaten über Schnittstellen auch für externe Anbieter bereit. So wurde bereits im Jahr 2017 eine Schnittstelle im GTFS-Format (General Transit Feed Specification) zum Datentransfer an Google eingerichtet, die kontinuierlich ausgebaut wird. Seitdem finden Nahverkehrskunden auch in allen Google-Maps-Systemen Auskünfte über den ÖPNV im VRR. Zusätzlich werden die Daten auch über eine OpenData-Plattform bereitgestellt. So können auch externe Entwickler auf die Daten zugreifen und neue, innovative Lösungen zur Fahrgastinformation entwickeln. Für Nahverkehrskunden hat dies nur Vorteile: Denn die Auskunft wird immer einfacher und sie können individuell entscheiden, welches System sie für ihre Fahrt mit Bus und Bahn nutzen.

Sicherheit im Nahverkehr

Bereits seit Februar 2017 sind im Auftrag des VRR sogenannte „Verfügungsdienste Sicherheit“ in den Regionalverkehrslinien im Verbundraum unterwegs. Die politischen Gremien des VRR und das Land NRW als Zuwendungsgeber entschieden im Jahr 2018, das erfolgreiche Projekt bis mindestens Dezember 2021 fortzuführen. Darüber hinaus entwickeln die NRW-Aufgabenträger derzeit unter Federführung des Kompetenzzentrums Sicherheit (KCS) eine NRW-weite Sicherheitsdatenbank, um perspektivisch einen umfassenden Überblick über die Sicherheitslage im Öffentlichen Personennahverkehr in ganz Nordrhein-Westfalen zu erlangen und entsprechende Maßnahmen zu entwickeln.

Die Verfügungsdienste werden flexibel und lageorientiert eingesetzt. Sie unterstützen die Kundenbetreuerinnen und -betreuer in den Zügen bei ihrer Arbeit und tragen dazu bei, eventuellen Konflikten vorzubeugen und das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste zu verbessern. Potenzielle Täter werden durch die deutlich sichtbare Präsenz und das konsequente Durchsetzen des Hausrechts abgeschreckt. Die Erfahrungen aus den ersten Projektjahren zeigen deutlich, dass Kunden und auch die Mitarbeiter der Eisenbahnverkehrsunternehmen die Begleitung durch die zweiköpfigen Sicherheitsteams zu schätzen wissen. So fühlen sich Fahrgäste bei Anwesenheit von Verfügungsdiensten regelmäßig sehr sicher. Zudem kommt es seltener zu Konflikten zwischen den Servicekräften der EVU und Fahrgästen.

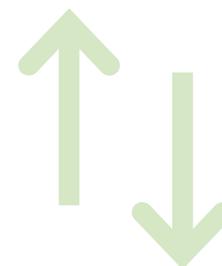
Sicherheitsdatenbank NRW (Sidaba)

Bislang wurden Ereignisse, die das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste beeinflussen, in einer Datenbank der Zentralstelle für Regionales Sicherheitsmanagement und Prävention (ZeRP) erfasst. Dabei handelt es sich um eine Kooperationsgemeinschaft, in der sich der VRR, zahlreiche kommunale und Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Bundesgrenzschutz und die zuständigen Polizeibehörden zusammengeschlossen haben. Um sicherheitsrelevante Vorfälle im Öffentlichen Personennahverkehr zukünftig landesweit erfassen und auswerten zu können, etabliert das Kompe-



tenzcenter Sicherheit NRW derzeit eine landesweite Sicherheitsdatenbank. Hierzu unterzeichneten die NRW-Aufgabenträger im Jahr 2018 einen entsprechenden Kooperations- und Finanzierungsvertrag.

Die neue Datenbank wird von der MOVE ELEVATOR GMBH entwickelt, die sich in einem europaweiten Wettbewerbsverfahren durchgesetzt hat. Das neue System erleichtert den Import und die Erfassung von Daten. Nutzerinnen und Nutzer können über eine einheitliche digitale Oberfläche on- und offline via Smartphone oder am PC sicherheitsrelevante Ereignisse erfassen. Die Auswertung der Daten erfolgt tagesaktuell und kann beispielsweise genutzt werden, um die Einsätze der Verfügungsdienste zu steuern. Die neue Datenbank wird voraussichtlich im Herbst 2019 in Betrieb gehen.





Schienenpersonennahverkehr



SPNV 2018: Qualität schlechter als in Vorjahren



Der Schienenpersonennahverkehr sorgt für Mobilität zwischen Städten und Regionen. Tausende Fahrgäste täglich nutzen Regionalexpress, Regionalbahn und S-Bahn für ihre Mobilität. Wie zufrieden sie mit dem SPNV-Angebot sind, hängt entscheidend von der Qualität der Leistungen ab. Und auch der Zustand der Bahnhöfe hat Einfluss darauf, wie Kundinnen und Kunden den SPNV wahrnehmen. Einmal jährlich dokumentiert der VRR mit dem Qualitätsbericht und dem Stationsbericht, wie es um den Schienenpersonennahverkehr in der Region bestellt ist. Das Fazit für das vergangene Jahr 2018 fiel ernüchternd aus: An den Stationen und bei einigen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Linien hat sich die Situation verschlechtert. Fehlendes Personal, technische Schwierigkeiten mit Fahrzeugen und Infrastrukturprobleme führten dazu, dass zahlreiche Züge verspätet waren oder ausfielen. Gegen Ende des Jahres spitzte sich die Situation bei den Zugausfällen zu und drei Eisenbahnverkehrsunternehmen erhielten im Winter 2018/2019 Abmahnungen.

Mit dem SPNV-Qualitätsbericht 2018 bewertet der VRR bereits zum 13. Mal den Schienenpersonennahverkehr in der Region. Er beleuchtet beispielsweise die Pünktlichkeit der Linien sowie den Zustand der Fahrzeuge und zeigt auf, wie Fahrgäste das SPNV-Angebot einschätzen.

Mit einer durchschnittlichen Verspätung von einer Minute und 51 Sekunden waren die Regionalexpress, Regionalbahnen und S-Bahnen im VRR insgesamt unpünktlicher unterwegs als im Vorjahr (eine Minute und 43 Sekunden). Besonders dramatisch entwickelte sich die Situation bei der sogenannten Zugbildung: Die Anzahl nicht wie bestellt verkehrender Züge ist 2018 vor allem bei den RE- und S-Bahn-Linien enorm gestiegen. Nur die Regionalbahnen verbesserten sich im Jahresvergleich, die Linie RB 39 sogar um mehr als 20 Prozentpunkte.

VRR nimmt Qualitätsverbesserungen in den Fokus

Auch die Zahl der vorhersehbaren Zugausfälle stieg 2018 an. Bedingt waren diese vor allem durch Baustellen im Schienennetz der Deutschen Bahn. So fielen beispielsweise zahlreiche Fahrten durch längerfristige Streckensperrungen in den Schulferien zwischen Duisburg und Essen aus. Negativ entwickelte sich auch die Situation im Bereich der nicht vorhersehbaren Zugausfälle. Besonders betroffen waren die Linie S 68 und RB 37. Im Januar 2018 sorgte der Sturm „Friederike“ für Schäden an der Eisenbahninfrastruktur, entsprechend fielen zahlreiche Verbindungen aus. Im Juni blockierte ein Hangrutsch die Strecke des Müngsteners und im September konnten zahlreiche S-Bahnen nicht wie geplant fahren, weil es Probleme mit der Fahrzeugverfügbarkeit gab. Im Juli und August 2018 waren insbesondere RE- und RB-Linien betroffen. Ende des Jahres kam es dann in allen Produktgruppen zu einem erneuten Anstieg der Zugausfallquote. Auf einigen Linien war die Situation so katastrophal, dass der VRR – teilweise

gemeinsam mit benachbarten Zweckverbänden – drei Eisenbahnverkehrsunternehmen abgemahnt hat. Dies war ein deutliches Signal an die Betreiber, die Qualität der Leistungen im Interesse der Kunden schnellstmöglich zu verbessern. Denn für Fahrgäste ist es besonders wichtig, dass die Züge zuverlässig fahren und die geforderten Kapazitäten und Sitzplätze bieten. Die Abmahnungen zeigten Wirkung: Durch den öffentlichen Druck wurden die Unternehmen bis in die Konzernspitzen sensibilisiert und die Qualität hat sich seitdem verbessert, auch wenn der Normalzustand noch nicht in allen Bereichen wiederhergestellt werden konnte. Die Leistungen entwickeln sich positiv und sind verlässlicher als zu Beginn des Jahres 2019.

Perspektivisch möchte der VRR in SPNV-Verkehrsverträgen ein mehrstufiges Sanktionsmodell etablieren, um die Qualität der Leistungen zu verbessern und damit den Betrieb im Netz zu stabilisieren. Startpunkt eines solchen Modells wäre eine leistungsgerechte Pönalregelung, die beispielsweise vom EVU selbst verschuldete Zugausfälle anders sanktioniert als solche, auf die das Unternehmen keinen Einfluss hat. Es folgt die Abmahnung als deutliches Zeichen, die vertraglich geschuldeten Leistungen zu erbringen. Schritt 3 wäre das Einschalten eines externen Gutachters, der im Auftrag des Aufgabenträgers die Strukturen und Prozesse beim Eisenbahnverkehrsunternehmen bewertet. Bringt dies alles nicht die gewünschten Effekte und bleiben die Leistungen des EVU schlecht, könnten in einem vierten Schritt einzelne Linien gekündigt werden, in einem fünften Schritt auch das gesamte Netz. Punkt 6 wäre, dass man EVU von der Vergabe neuer Aufträge ausschließt, die mit ihren Bestandsnetzen überfordert sind. Gleichzeitig brauchen Eisenbahnverkehrsunternehmen auch verlässliche wirtschaftliche Perspektiven. Deshalb soll es zukünftig nicht nur ein neues Sanktionsmodell, sondern auch Anreizsysteme geben, um Chancen und Risiken fair auszugleichen. Denkbar wären Bonuszahlungen, wenn EVU die Qualitätsvorgaben aus Verkehrsverträgen sogar noch übertreffen. Voraussetzung für solche Sanktions- und Anreizsysteme

Qualität im SPNV

Fahrgästen ist es wichtig, dass Züge zuverlässig fahren und die geforderten Kapazitäten und Sitzplätze bieten.

Schienenpersonennahverkehr

Eisenbahnverkehrsunternehmen	Sitzplatzangebot	Pünktlichkeit	Fahrgastinformation im Fahrzeug (Regelbetrieb)	Fahrgastinformation im Fahrzeug (Störfall)	Sauberkeit der Züge	Zustand der technischen Fahrzeuginrichtungen	Qualität Zugbegleitpersonal	Sicherheitsempfinden tagsüber	Sicherheitsempfinden abends/nachts	Gesamtzufriedenheit
Abellio	1,90	2,21	1,81	2,29	2,08	2,11	1,61	1,66	2,30	1,91
Regiobahn	2,05	2,31	1,94	2,20	2,15	2,11	1,65	1,69	2,38	1,96
Vias	1,75	2,38	1,75	2,31	1,89	1,80	1,62	1,71	2,46	2,01
Nordwestbahn	1,96	2,55	1,83	2,22	2,30	2,26	1,58	1,66	2,31	2,17
Keolis	2,19	2,59	1,89	2,47	2,44	2,52	1,83	1,77	2,48	2,21
National Express	2,09	2,97	1,83	2,34	2,18	2,21	1,84	1,74	2,26	2,27
DB Regio (Wettbewerb)	2,23	2,70	1,97	2,46	2,61	2,54	1,85	1,79	2,56	2,31
DB Regio (Großvertrag)	2,10	2,71	2,02	2,50	2,65	2,41	1,95	1,84	2,65	2,32
Mittelwert (alle Linien)	2,08	2,59	1,92	3,07	2,42	2,35	1,78	1,75	2,48	2,20

Kundenzufriedenheit im Jahresmittel [Schulnoten]

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

ist allerdings, dass sie geltendem Recht entsprechen. Entsprechend prüft der VRR, unter welchen juristischen Voraussetzungen sie in neue und auch in bestehende SPNV-Verkehrsverträge integriert werden können.

Fahrgäste 2018 ähnlich zufrieden wie im Vorjahr

Trotz der negativen Entwicklungen in einigen Bereichen waren die Fahrgäste im Jahresverlauf 2018 mit dem Schienenpersonennahverkehr durchaus zufrieden. Sie vergaben über alle Linien eine gute Durchschnittsnote von 2,20, angelehnt an das gängige Schulnotensystem mit einer Skala von 1 (sehr zufrieden) bis 6 (sehr unzufrieden). Dieser Wert ist nur minimal schlechter als im Vorjahr (2,18). In der Gunst der Fahrgäste lag zum wiederholten Male die Abellio Rail NRW GmbH ganz vorne. Auch die Vias Rail GmbH, der inzwischen siebte Betreiber im VRR, konnte bei den Nahverkehrskunden punkten. Das EVU hatte im Dezember 2017 die Linien

RB 34 und RB 39 neu übernommen. Weiterhin verbesserungswürdig sind aus Kundensicht die Leistungen von DB Regio.

Positiv entwickelte sich die Qualität der Vertriebsleistungen in den Reisezentren von DB Vertrieb und deren Agenturen. Speziell geschulte Testkunden beurteilten die Kundenanlaufstellen deutlich besser als im Vorjahr. Basis der Bewertungen sind unterschiedliche Qualitätsparameter: Die Fachkompetenz der Vertriebsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter ist dabei für die Kunden ebenso relevant wie die Wartezeit an den Serviceschaltern. Berücksichtigt man alle untersuchten Kriterien, so stieg die Qualität im Jahr 2018 mit einem gewichteten Mittelwert von 90,64 Prozent um 6,49 Prozentpunkte. Die Kundinnen und Kunden mussten zwar durchschnittlich länger warten, dafür verbesserte sich aber die fachliche Beratung: In neun von zehn Fällen erhielten die Kunden korrekte Auskünfte, 2017 lag die Quote noch zehn Prozentpunkte niedriger.

Der RE 19 ist bei den Fahrgästen sehr beliebt.





Stationsbericht 2018

Der Zustand der 296 Bahnhöfe im Verbundraum hat sich verschlechtert. Zu diesem Ergebnis kommt der Stationsbericht 2018 des VRR. Viermal verschafften sich die sogenannten VRR-Profitester im vergangenen Jahr einen Überblick über sämtliche SPNV-Haltepunkte im Verbundraum. Sie bewerteten das Erscheinungsbild und überprüften, ob die Ausstattung funktionstüchtig ist. 2018 wiesen 61 Stationen erhebliche Mängel auf und waren somit in einem inakzeptablen Zustand – davon allein 44 S-Bahn-Halte. 2017 stuften die Profitesterrinnen und Profitester nur 54 Bahnhöfe entsprechend ein. Im Vergleich zum Vorjahr stieg auch die Anzahl an Stationen mit einem „noch akzeptablen“ Erschei-

nungsbild von 93 auf 110. Entsprechend wiesen nur 125 Bahnhöfe keine nennenswerten Mängel auf. Wie auch in den Vorjahren schnitten S-Bahn-Stationen besonders schlecht ab. Da es keinerlei direkte vertragliche Beziehungen zwischen dem VRR und den Infrastrukturbetreibern gibt, kann der Verbund nicht direkt auf Verbesserungen hinwirken. Die Unternehmen selbst müssen sich ihrer Verantwortung für attraktive und funktionstüchtige Bahnhöfe stellen. Denn sie sind für einen leistungsstarken Schienenpersonennahverkehr von entscheidender Bedeutung.

Entscheidend für die schlechten Bewertungen waren auch im Jahr 2018 Graffiti in den Zugangsbereichen und an den Bahnsteigen. Sie tragen erheblich dazu bei, dass Fahrgäste einen negativen Eindruck von einer



Stationsbericht
im Verbundraum des SPNV für 2018





Station gewinnen. Im Hinblick auf die Sauberkeit der Stationen gab es vergleichsweise wenig zu bemängeln. Lediglich einige S-Bahn-Stationen waren mit Müll verschmutzt. Die Funktion der Ausstattung bewerteten die VRR-Profitester ähnlich wie im Vorjahr. Positiv wirkte sich aus, dass Hinweisschilder erneuert wurden und moderne Aufzüge deutlich zuverlässiger liefen als ältere Modelle. Defekte Sitzgruppen und Wetterschutteinrichtungen sowie nicht lesbare Schilder führten zu negativen Wertungen.

Im Jahr 2018 begutachteten die VRR-Profitester erstmals auch die 115 Bahnhofsgebäude im VRR-Gebiet. Denn Kunden nehmen die Station immer als Ganzes wahr. Sind die Gebäude beispielsweise wegen Umbau- oder Modernisierungsmaßnahmen nur eingeschränkt nutzbar oder in keinem guten Zustand, dann schmälert das den Gesamteindruck einer Station. 94 Bahnhofsgebäude werden genutzt und bieten beispielsweise Einkaufsmöglichkeiten für Reisende. In 50 Fällen gelangen Fahrgäste durch die Gebäude zu den Bahnsteigen. An 76 Bauten bemängelten die Profitester Verunreinigungen durch Graffiti, an 67 ließ die Sauberkeit zu

wünschen übrig. Da die Immobilien in der Regel viele Jahrzehnte alt sind, kam es in 54 Fällen zu Abwertungen beim baulichen Zustand. Dennoch sind die meisten Komplexe baulich in Ordnung. Baumaßnahmen gab es im Jahr 2018 an elf Bahnhofsgebäuden. Fahrgäste mussten deshalb auf ihrem Weg zum Bahnsteig über einen befristeten Zeitraum Umwege und Unannehmlichkeiten in Kauf nehmen.

Wie in den Vorjahren dokumentiert der Stationsbericht auch für das Jahr 2018, wie Fahrgäste stationsbezogene Qualitätsstandards bewerten – und zwar auf Basis des gängigen Schulnotensystems. Den Zustand der Bahnhöfe beurteilten die Kundinnen und Kunden mit einer Durchschnittsnote von 2,80 um 0,16 Notenpunkte schlechter als im Vorjahr. Und auch die Fahrgastinformation am Bahnsteig im Störfall bewerteten sie mit einer 3,07 gerade einmal durchschnittlich. Hier müssen die Infrastrukturbetreiber dringend nachbessern. Denn für die Fahrgäste ist es essenziell, dass sie über die Dauer und den Grund der Beeinträchtigung sowie über alternative Fahrtmöglichkeiten informiert werden.

Station Rheinhausen

Gestaltung der Personenunterführung als Präventivmaßnahme durch die Stadt Duisburg.



RRX-Vorlaufbetrieb erfolgreich gestartet



Seit Dezember 2018 sind die ersten 15 RRX-Fahrzeuge auf der Linie RE 11 (RRX) unterwegs. Betrieben von der Abellio Rail NRW GmbH verkehren die Züge zwischen Düsseldorf und Kassel-Wilhelmshöhe. Die National Express Rail GmbH betreibt seit dem 9. Juni 2019 weitere 16 Fahrzeuge auf der Linie RE 5 (RRX) zwischen Wesel und Koblenz. Und das mit großem Erfolg. Denn der Verkehr läuft stabil und auch die Fahrgäste sind zufrieden mit den verbesserten SPNV-Leistungen.

Eine erste positive Bilanz zogen das Land NRW, die beteiligten SPNV-Aufgabenträger, Abellio als erster Betreiber und der Fahrzeughersteller Siemens Mobility am 12. April 2019 – rund 100 Tage nach Betriebsaufnahme der ersten RRX-Züge. NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst würdigte den erfolgreichen Start des RRX-Vorlaufbetriebs und betonte, wie wichtig es sei, gemeinsam mit allen Beteiligten die Umsetzung des RRX-Gesamtprojekts weiter voranzutreiben. Im Bereich des Infrastrukturausbaus werde dies noch viele Jahre dauern, sei aber für eine leistungsfähige Mobilität auf der Schiene in Nord-

rhein-Westfalen unerlässlich. Er ergänzte, der RRX sei eines der lohnenswertesten Verkehrsprojekte der letzten Jahrzehnte. Nicht nur für Bahnreisende in und nach NRW, sondern auch als Straßenprojekt. Denn der RRX biete perspektivisch vielen Pendlerinnen und Pendlern eine attraktive Mobilitätsalternative, die heute in erster Linie mit dem Auto unterwegs seien.

Auch für den VRR ist die erfolgreiche Zusammenarbeit aller Beteiligten für einen reibungslosen Betrieb der Fahrzeuge von entscheidender Bedeutung. Entsprechend positiv ist das tägliche Zusammenspiel zwischen den Betreibern Abellio und National Express und Sie-





mens als Fahrzeughersteller zu bewerten. Besonders erfreulich ist dies, weil einige Akteure mit dem Rhein-Ruhr-Express neue Rollen einnehmen, die sie bislang nicht innehatten: Während sich die EVU auf ihr Kerngeschäft, den Betrieb der Fahrzeuge, konzentrieren, ist Siemens nicht nur für die Produktion, sondern auch für die Wartung, Instandhaltung und damit auch die annähernd hundertprozentige Verfügbarkeit der Züge verantwortlich.

Die neuen Fahrzeuge und das Rail Service Center Dortmund sind mit modernen Diagnosesystemen ausgestattet. Siemens wertet die gesammelten Daten kontinuierlich aus und kann so potenzielle Störungen an den Fahrzeugen schon im Einsatz erkennen und verhindern. So garantiert das Unternehmen die technische Verfügbarkeit der Fahrzeuge von annähernd 100 Prozent und ermöglicht einen zuverlässigen Betrieb.

RRX-Betreiber kooperieren im Interesse der Fahrgäste

Im Dezember 2019 übernimmt National Express den Betrieb der Linie RE 6 (RRX) von Köln/Bonn Flughafen nach Minden. Im nächsten Jahr folgen dann die Linien RE 1 (RRX) zwischen Aachen und Hamm durch Abellio und RE 4 zwischen Aachen und Dortmund durch National Express. Um die Komplexität der Zusammenarbeit zwischen den zahlreichen Akteuren



und Schnittstellen zu managen und den unternehmensübergreifenden Dialog zu vereinfachen, sind die beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen Abellio und National Express auch räumlich enger zusammengedrückt: Im Rail Service Center in Dortmund und in der Betriebszentrale der DB Netz AG in Duisburg wurde jeweils ein fester Arbeitsplatz für Mitarbeitende der beiden RRX-Betreiber eingerichtet. So können wichtige dispositive Entscheidungen abgestimmt getroffen werden. Kommt es zu Störungen im System, entscheiden alle Beteiligten gemeinsam, was für den Fahrgast das Beste ist und welche Alternativen er hat, um trotzdem möglichst reibungslos und pünktlich von A nach B zu kommen. Und dies unabhängig vom jeweiligen Betreiber der Linie.



Neue S-Bahn: Vorbereitungen laufen auf Hochtouren

Die neue S-Bahn Rhein-Ruhr steht in den Startlöchern und mit ihr die neuen Fahrzeuge der Stadler Pankow GmbH. Die Triebzüge vom Typ Flirt^{3XL} sind komfortabel und modern ausgestattet und entsprechen auch technisch den Anforderungen an einen modernen Schienenpersonennahverkehr. Wenige Monate vor dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 sind die Fahrzeuge nahezu fertig, sodass einem erfolgreichen Betriebsstart nichts mehr im Wege steht. Einziger Wermutstropfen für Nahverkehrskunden mit dem Reiseziel Wuppertal: Die ursprünglich geplante Inbetriebnahme der Regiobahn-Linie S 28 auf dem Streckenabschnitt zwischen Mettmann Stadtwald und Wuppertal Hbf verzögert sich.

Die 31 neuen elektrischen Triebzüge bilden gemeinsam mit den 48 Gebrauchtfahrzeugen vom Typ ET 422 den Fuhrpark der S-Bahn Rhein-Ruhr. Die gesamte Fahrzeugflotte ist ab Dezember 2019 in einem eigens entwickelten, unternehmensneutralen Design in Grün und Weiß im Netz unterwegs. Zahlreiche Bestandsfahrzeuge sind bereits umgestaltet und verkehren im neuen Look auf

den S-Bahn-Linien im Verbundraum. Die neuen Stadler-Züge sind komfortabel und modern ausgestattet. Dank der breiten Eingangsbereiche können Fahrgäste zügig ein- und aussteigen – eine wesentliche Voraussetzung für einen reibungslosen Fahrgastwechsel und damit für einen pünktlichen Betrieb. Damit auch mobilitätseingeschränkte S-Bahn-Kunden barrierefrei zusteigen können, verfügen die Flirt^{3XL}





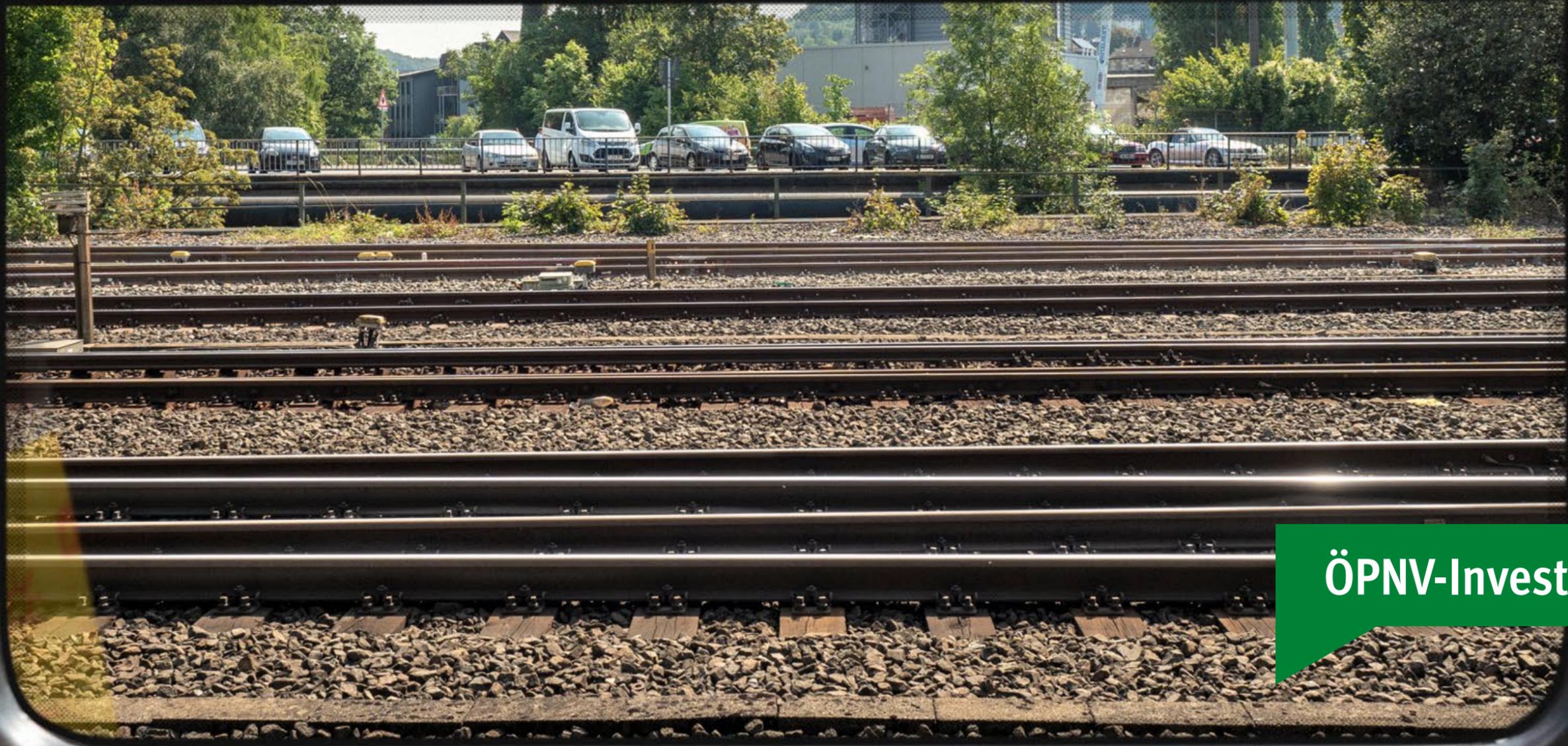
über eine Rampe für Rollstühle, Kinderwagen und Rollatoren. Die Innenbereiche sind symmetrisch gestaltet, um Reisenden mit einem 1.-Klasse-Ticket oder Fahrgästen, die das Mehrzweckabteil nutzen möchten, die Orientierung zu erleichtern. Auch im Hinblick auf ihre Ausstattung punkten die neuen S-Bahnen: Sie verfügen über Toiletten, bequeme Sitze, Steckdosen, WLAN, visuelle und akustische Fahrgastinformations- und Videoüberwachungssysteme.

Ausbau der Regiobahn-Linie S 28 verzögert sich

Ursprünglich war geplant, die Linie S 28 zum Start der neuen S-Bahn Rhein-Ruhr vom bisherigen Endhaltepunkt Mettmann Stadtwald bis zum Wuppertaler Hauptbahnhof zu verlängern. Hierzu muss die Infrastruktur entsprechend ausgebaut und der Streckenabschnitt Düsseldorf-Gerresheim bis zum Abzweig Dornap elektrifiziert werden. Hierbei kommt es jedoch zu Verzögerungen. Gründe hierfür sind noch nicht abgeschlossene Plangenehmigungsverfahren und Bauarbeiten. Darüber hinaus hatte die Regiobahn das Ausschreibungsverfahren zum Bau der Oberleitungsanlage aus wirtschaftlichen Gründen aufgehoben. Das neue Vergabeverfahren wird mindestens ein weiteres halbes Jahr dauern und sich dementsprechend auf den Projektlauf auswirken. Geplant ist, den Betrieb auf dem neuen Streckenabschnitt im Dezember 2020 aufzunehmen.

Neue S-Bahn-Fahrzeuge

Die elektrischen Triebzüge sind in einem eigens entwickelten, unternehmensneutralen Design gestaltet.



ÖPNV-Investitionen



73 Millionen Euro Fördergelder für ÖPNV-Investitionen

Fahrgäste wünschen sich einen attraktiven, sicheren und modernen Öffentlichen Personennahverkehr. Eine leistungsstarke Infrastruktur sowie moderne Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge sind wichtig, damit Bus und Bahn diesem Anspruch gerecht werden können. Als Zuwendungsgeber für ÖPNV-Investitionsvorhaben nach § 12 des ÖPNV-Gesetzes NRW und als Bewilligungsbehörde für Maßnahmen im besonderen Landesinteresse nach § 13 ÖPNVG fördert der VRR Vorhaben, die die Verkehrsverhältnisse in der Region verbessern. 100 Investitionsvorhaben wurden im Zeitraum zwischen 1. Juli 2018 und 30. Juni 2019 neu bewilligt, davon 63 Maßnahmen nach § 12 ÖPNVG NRW und 37 Vorhaben nach § 13 ÖPNVG NRW. 73 Millionen Euro Zuwendungen flossen.

Damit der Rhein-Ruhr-Express perspektivisch im 15-Minuten-Takt auf der zentralen Achse zwischen Dortmund und Köln verkehren kann, muss die Eisenbahninfrastruktur zwingend ausgebaut werden. Am 8. März 2017 startete offiziell der Aus- und Umbau der RRR-Schienenwege im sogenannten Planfeststellungsabschnitt 1.1 zwischen Köln-Mülheim Güterbahnhof und Köln-Stammheim. Im Zuge der Arbeiten beseitigt die Deutsche Bahn einglei-

sige S-Bahn-Abschnitte zwischen Köln und dem Düsseldorf-Süden. Zwischen Düsseldorf-Benrath und Duisburg soll die Strecke zukünftig sechsgleisig sein. Und auch Dortmund als 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 RRR – also der Stre-

ckenbereich zwischen Dortmund und Köln – ist Teil des aktuellen Bundesverkehrsweplans und dort als Projekt mit „vordringlichem Bedarf“ eingestuft. Denn es hilft, Engpässe aufzulösen und den Verkehrsfluss im gesamten Netz zu optimieren. Die Kosten für die Bedarfsplanmaßnahme liegen schätzungsweise bei rund 2,5 Milliarden Euro.

Zusätzlich investieren die Deutsche Bahn, das Land Nordrhein-Westfalen sowie die drei SPNV-Aufgabenträger VRR, NVR und NRW, um die Stationen an den sogenannten RRX-Außenästen an den Bedarf des RRX anzupassen. Die Außenäste führen die RRX-Linien aus der Fläche des Landes NRW zur Kernstrecke im zentralen Ruhrgebiet. Die Bahnhöfe werden barrierefrei gestaltet und auf eine Bahnsteignutzlänge von 215 Meter sowie eine Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern ausgebaut. So können die RRX-Fahrzeuge an den Stationen problemlos halten und Fahrgäste sicher ein- und aussteigen.

Alle beteiligten Partner unterzeichneten im Juni 2017 eine entsprechende Rahmen- und Finanzierungsvereinbarung zum „Ausbau der Stationen an den Außenästen des Rhein-Ruhr-Express“. Insgesamt werden 45 Bahnhöfe umgebaut – allein 19 im VRR-Gebiet. Hiervon sind bereits 17 bewilligt, die derzeit umgebaut werden oder teilweise fertiggestellt sind. Die letzten beiden RRX-Außenast-Stationen im VRR sollen noch im Laufe dieses Jahres bewilligt werden.

In die oben genannte Vereinbarung wurden darüber hinaus drei sogenannte „RE-Vorlauf-Großprojekte“ aufgenommen: die vollständige Modernisierung der Bahnhöfe 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 aus Mitteln nach § 13 ÖPNVG NRW. Für einige Projekte übernehmen aber auch die SPNV-Aufgabenträger die anfallenden Umbaukosten.

Elektrifizierung der Busflotten schreitet voran

Den Nahverkehrsakteuren im VRR liegt eine umwelt- und klimafreundliche Mobilität am Herzen. Deshalb unterstützen das Land NRW und der VRR die Elektrifi-



zierung der Busflotten in der Region. NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst übergab in der ersten Jahreshälfte 2019 Förderbescheide an die Stadtwerke Solingen, die Straßenbahn Herne – Castrop-Rauxel GmbH (HCR) und die STOAG GmbH. In Solingen kommen zukünftig 32 neuartige batteriebetriebene Oberleitungsbusse (BOB) zum Einsatz, die abseits der Stromleitungen mit Batterieenergie fahren. Die Reichweite der Busse außerhalb des Stromnetzes beträgt rund 20 Kilometer. Da die Batterien der Fahrzeuge im vorhandenen Solinger O-Bus-Stromnetz wieder aufgeladen werden, ist eine zusätzliche aufwendige Ladeinfrastruktur nicht nötig. Die HCR beschafft zwei Elektro-Solobusse und sammelt damit erstmals Erfahrungen mit E-Mobilität im Busbereich. In Oberhausen wird bereits das dritte E-Mobilitätsprojekt realisiert und weitere 15 Elektrobusse beschafft. Mit den neuen Fahrzeugen treibt die STOAG die



ÖPNV-Investitionen

Elektrifizierung ihrer Busflotte weiter voran. Zusammen mit diesen 49 neuen Fahrzeugen werden zukünftig insgesamt 96 vom Land NRW geförderte E-Busse im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr unterwegs sein. Als Bewilligungsbehörde für Maßnahmen im besonderen Landesinteresse ist es dem VRR besonders wichtig, solche energieeffizienten Antriebssysteme alltags- und linientauglich zu machen. Ziel ist es, Elektrobusse als ressourcenschonende Alternative zum Diesel langfristig im Verbundraum zu etablieren.

Park+Ride-Anlagen mit Belegungserfassung

Vor dem Hintergrund der ehrgeizigen Klima- und Umweltschutzziele von Bund und Ländern ist jeder nicht mit dem Auto zurückgelegte Kilometer ein Gewinn. Insbesondere große Städte müssen Emissionen reduzieren, denn Luftreinhaltepläne und Umweltzonen machen hier strikte Vorgaben. Deshalb investiert der VRR bereits seit vielen Jahren in Park+Ride-Anlagen, um es den Menschen in der Region leichter zu ma-



chen, vom Auto auf Bus und Bahn umzusteigen. Dies gelingt besonders gut, wenn Autofahrer direkt auf den ersten Blick erkennen, ob noch freie Stellplätze an ÖPNV-Haltestellen verfügbar sind. Hierzu testet der VRR gemeinsam mit der Regiobahn im Rahmen eines Pilotprojektes an den Bahnhöfen Neanderthal und Mettmann-Stadtwald unterschiedliche technische Systeme, die die Auslastung von P+R-Anlagen in Echtzeit erfassen. Perspektivisch sollen diese Informationen in die Elektronische Fahrplanauskunft des VRR integriert werden. Denn der Verbund möchte Autofahrer über seine digitalen Auskunftsmedien umfassend darüber informieren, inwieweit P+R-Anlagen an SPNV-Haltestellen noch freie Plätze bieten. Inzwischen haben Kommunen die Möglichkeit, sich Investitionen in solche technischen Systeme zur Erfassung des Belegungsgrades fördern zu lassen. Als erste Kommune im VRR nahm die Stadt Wesel dieses Angebot wahr. Sie baut am Bahnhof Wesel eine neue P+R-Anlage mit 64 Stellplätzen, die mit einer dynamischen Belegungsgraderfassung ausgestattet wird.

Ausblick

Aktuell laufen in Düsseldorf die Vorbereitungen für eine Anbindung des Flughafens an das Stadtbahnnetz. Hierzu soll es eine neue Stadtbahnlinie U 81 geben. Ein Teil des ersten Abschnittes der dafür erforderlichen neuen Strecke im Norden der Landeshauptstadt führt über vorhandene Gleise vom Freiligrathplatz in Richtung Norden. Von dieser Trasse soll der Weg im Bereich des großen Kreuzungsbauwerks „Nordstern“ in Richtung Flughafen fortgesetzt werden, wo am Terminal ein unterirdischer Bahnhof geplant ist. Die Maßnahme ist Bestandteil des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans (IFP) des Landes NRW. Zudem wurde das Vorhaben in das GVFG-Bundesprogramm (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) aufgenommen. Gemäß aktuellem Förderantrag soll im August 2019 mit den ersten Bauarbeiten begonnen werden. Die Eröffnung dieser neuen Stadtbahnverbindung ist zur Fußball-Europameisterschaft im Juni 2024 geplant. Um den linken Niederrhein besser an die Landeshaupt-

Wesel geht voran

Als erste Kommune im VRR lässt sich die Stadt ein technisches System zur Erfassung des Belegungsgrades von P+R-Anlagen fördern.

Bauarbeiten in Düsseldorf-Bilk

Um den linken Niederrhein besser an die Landeshauptstadt Düsseldorf anzubinden, wird am Bahnhof Düsseldorf-Bilk ein neuer Regionalhalt eingerichtet.



stadt Düsseldorf anzubinden, wird am Bahnhof Düsseldorf-Bilk ein neuer Regionalhalt eingerichtet. Bislang halten dort nur S-Bahnen – doch das wird sich ändern: Ab Ende 2020 sollen in Bilk auch Züge des Regionalverkehrs halten – so beispielsweise die Linien RE 4, RE 6, RE 13, RE 10 und RB 38. Auf der Strecke zwischen Düsseldorf und Neuss erhält der Bahnhof damit eine deutlich stärkere Bedeutung. Reisende können zukünftig direkt in Züge mit dem Fahrtziel Aachen, Dortmund oder Venlo steigen. Nach dem Umbau wird der neue Regionalhalt stufenlos erreichbar sein. Insgesamt investieren das Land NRW, die Stadt Düsseldorf und die Deutsche Bahn über 40 Millionen Euro in die Planung und den Neubau eines Bahnsteigs sowie den Umbau des Bahnhofsumfeldes.

Weitere Ziele des VRR sind die Anbindung der Städte Kamp-Lintfort und Herten an das SPNV-Netz sowie die Elektrifizierung der Strecke Wesel – Bocholt. Die Niederrheinbahn soll zwischen Moers und Kamp-Lintfort reaktiviert werden. Das Vorhaben wurde als Maßnahme des besonderen Landesinteresses in das ÖPNV-Förderprogramm 2018 aufgenommen. Geplant ist, die erste Baustufe – und zwar den Bau des Haltepunktes Kattenstraße sowie die Oberbau-Erneuerung – bis zur Landesgartenschau 2020 in Betrieb zu nehmen. Anfang 2019 wurde hierzu die NiederrheinBahn GmbH gegründet. Gesellschafter sind die Stadt Kamp-Lintfort und die R.A.T.H-Gruppe. Das Unternehmen wird Betreiber der Infrastruktur sein und sich auch um den Vorlaufbetrieb zur Landesgartenschau kümmern. Als

SPNV-Aufgabenträger und als Bewilligungsbehörde für Maßnahmen im besonderen Landesinteresse nach § 13 ÖPNVG begleitet der VRR dieses Projekt.

Der VRR reaktiviert im Rahmen des neuen S-Bahn-Konzeptes die Strecke zwischen Recklinghausen Hbf und Gelsenkirchen-Buer Nord für den Personenverkehr. Denn durch die Umstellung der S-Bahn-Verkehre auf einen nachfrageorientierten 15/30-Minuten-Takt kann die sogenannte Hertener Bahn mit den künftig vorhandenen Fahrzeugen bedient werden. Vorgesehen ist, dass die Linie S 9 einmal in der Stunde von Bottrop über Gladbeck West und Herten bis nach Recklinghausen weiterfährt. Dadurch wird Herten erstmals seit Anfang der 1980er Jahre wieder direkt an den Schienenpersonennahverkehr angeschlossen. Insgesamt werden drei Halte (Gelsenkirchen-Buer Nord*, Herten-Westerholt und Herten-Mitte) neu gebaut bzw. erweitert. Ziel aller Beteiligten ist es, die Stationen bis Dezember 2022 fertigzustellen und den Betrieb entlang der Strecke aufzunehmen.

Die bisher im Dieselbetrieb bediente SPNV-Strecke zwischen Wesel und Bocholt soll elektrifiziert werden. Das dazu notwendige Planfeststellungsverfahren, dem aufwendige Beteiligungen vorausgingen, ist in der Endphase. Nach Abschluss dieses Verfahrens sind die baurechtlichen Voraussetzungen zum Bau der Maßnahme gegeben. Die finanziellen Voraussetzungen zum Bau sind durch Aufnahme des Vorhabens in den VRR-Förderkatalog im Oktober 2019 zwischenzeitlich geschaffen worden.

Politische Gremien
und Verwaltung



Advertisement for a Mobility Manager position at VRR. The ad features a photograph of a woman with long blonde hair talking to a man. A purple button in the top right corner of the photo says "Jetzt bewerben!". Below the photo, the text reads "Bringe neue Power in die Mobilität" and "als Mobilitätsmanager (m/w/d)". At the bottom left, it says "Infos unter www.vrr/karriere.de". At the bottom right is the VRR logo, which consists of a green hexagon with the letters "VRR" inside.

Jetzt bewerben!

Bringe neue Power in die Mobilität
als Mobilitätsmanager (m/w/d)

Infos unter www.vrr/karriere.de

VRR

Neue Führungsriege an der Spitze der politischen Gremien

Im März 2019 fielen wichtige Personalentscheidungen in den politischen Gremien des VRR: Die Verbandsversammlung wählte den Hagener Oberbürgermeister Erik O. Schulz zum neuen Verbandsvorsteher des VRR-Zweckverbandes und Guido Görtz (CDU) aus Willich zum neuen Vorsitzenden der Verbandsversammlung.

Der Verbandsvorsteher Erik O. Schulz wurde gemäß § 14 Abs. 1 der Zweckverbandsversammlung für fünf Jahre gewählt, als Hauptverwaltungsbeamter kann er dieses Amt jedoch höchstens für die Dauer seines Hauptamtes besetzen. Er ist gemäß VRR-Satzung § 21 Abs. 1a), Punkt 1, Vorsitzender des Verwaltungsrates der VRR AöR. Nach § 15 Abs. 4 des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit (GkG) in Verbindung mit § 9 Abs. 4 der Zweckverbandssatzung (ZVS) wählte die Verbandsversammlung Guido Görtz als ihren Vorsitzenden.

Mit Erik O. Schulz steht erneut ein Oberbürgermeister an der Spitze des Zweckverbandes. Er folgt auf den Mönchengladbacher Oberbürgermeister Hans Wilhelm Reiners. Der studierte Verwaltungswirt Schulz ist seit 23. Juni 2014 Vorsitzender des Rates der Stadt Hagen. Zuvor bekleidete er vielfältige Funktionen in der dortigen Verwaltung und bei kommunalen Tochterunternehmen. Als Verbandsvorsteher übernimmt er eine wichtige Schlüsselfunktion im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und leistet somit einen bedeutenden Beitrag, um den Öffentlichen Personennahverkehr in der Region zu gestalten. Vor allem die dringend notwendige Mobilitätswende liegt dem zweifachen Familienvater sehr am Herzen. In seiner neuen Position unterstützt er den VRR dabei, den Öffentlichen Personennahverkehr in der Region zukunftsfähig zu gestalten. Als leistungsstarker Mobilitätsdienstleister soll der VRR einen ent-

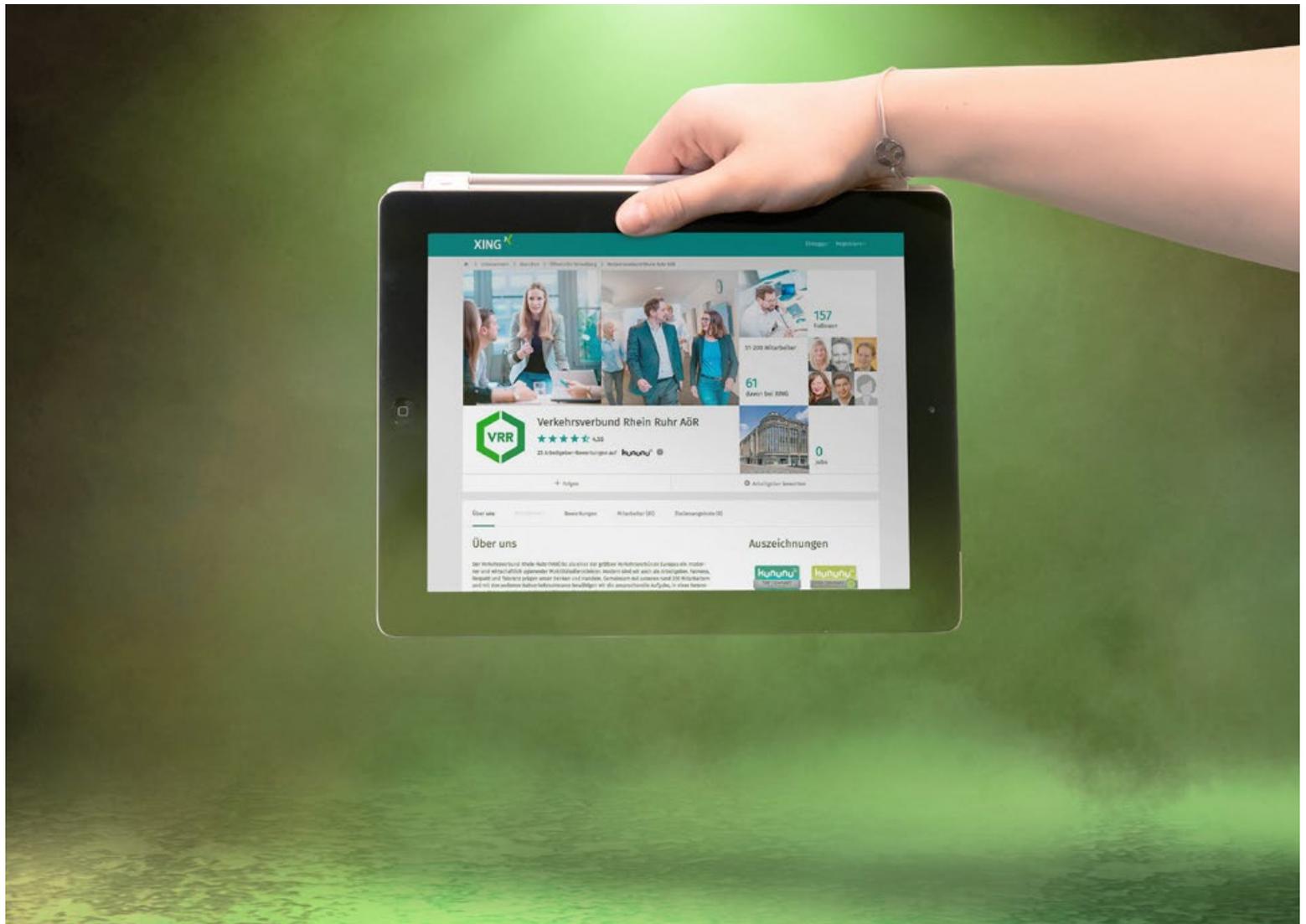


Neue Führung der politischen Gremien
Erik O. Schulz (links) und Guido Görtz

sprechend nachhaltigen Beitrag zur Mobilitätswende leisten, der für die Nahverkehrskundinnen und -kunden spürbar ist. Dabei sieht er den VRR nicht allein in der Verantwortung, sondern wünscht sich eine enge Verzahnung aller Nahverkehrsakteure in Nordrhein-Westfalen, um sich mit gebündelter Energie den Herausforderungen einer zukunftsfähigen Mobilität stellen zu können. In seiner Funktion als Verbandsvorsteher unterstützt Erik O. Schulz die hierfür nötigen Prozesse nach Kräften.

VRR rüstet sich für die Zukunft

Die Anforderungen an eine zukunftsfähige Mobilität steigen – und damit auch die Herausforderungen für den VRR als Mobilitätsdienstleister für die Region. Verkehr in einem dicht besiedelten Gebiet wie dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr muss einerseits dem steigenden Mobilitätsbedarf und gleichzeitig anspruchsvollen Klima- und Umweltschutzziele gerecht werden. Zusätzlich wandeln sich Gesellschaft, Markt- und politische Rahmenbedingungen der Nahverkehrsbranche sowie die Innovationszyklen der Mobilitätstechnologien. Um sich für die marktspezifischen, technologischen und politischen Erfordernisse zu rüsten, richtet sich der VRR strategisch neu aus und positioniert sich auch im Rahmen eines Employer-Brandings als attraktiver Arbeitgeber im Mobilitätsmarkt.



Ziel des VRR ist es, als moderne Verwaltung verlässlich und flexibel auf die vielfältigen verkehrlichen und gesellschaftlichen Herausforderungen zu reagieren. Die fortschreitende Technisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs, der Umgang mit digitalen Lösungen in den Bereichen Information, Tarif und Vertrieb und die ehrgeizigen Klima- und Umweltschutzziele von Bund und Ländern stellen hohe Ansprüche an die handelnden Nahverkehrsakteure. In diesem Kontext widmet sich das Strategie-Team um die beiden VRR-Vorstände Ronald R.F. Lünser und José Luis Castrillo im Rahmen eines unternehmensübergreifenden Strategieprozesses den Aufgaben und Fragen der Zukunft: Wie gestalten wir eine nachhaltige, qualitativ hochwertige Mobilität der Zukunft? Wie nutzen wir Innovationen und moderne Technologien, um den Öffentlichen Personennahverkehr noch leistungsfähiger zu machen und Fahrgästen den Zugang zum System zu erleichtern? Wie gestalten wir das Zusammenspiel mit unseren Stake- und Shareholdern zum Wohle aller Partner und des Gesamtsystems ÖPNV? Wie sichern wir gemeinsam die Finanzierung des ÖPNV, ohne Fahrgäste auf der einen Seite und Verkehrsunternehmen auf der anderen über die Maßen zu belasten? Und schlussendlich geht es auch um die Frage, welche Möglichkeiten wir in Zeiten eines eklatanten Fachkräftemangels ausschöpfen, um mit qualifiziertem Personal die besagten Aufgaben und Fragen in Angriff zu nehmen und als Anstalt öffentlichen Rechts gegenüber Arbeitgebern aus der freien Wirtschaft konkurrenzfähig zu sein.

VRR als attraktiver Arbeitgeber

Der Arbeitsmarkt hat sich in den letzten Jahren gewandelt: Die Besetzung von freien Stellen mit gut ausgebildetem Personal wird schwieriger, Fachkräfte sind rar und qualifizierte Mitarbeiter können sich den Arbeitgeber immer häufiger aussuchen. Herausforderungen, die auch der VRR kennt. Um in Zukunft geeignete Bewerber zu finden und Fachkräfte dauerhaft beim VRR halten zu können, entwickelt der VRR ge-



Jetzt bewerben!

Bringe neue Power in die Mobilität

als Informatiker (m/w/d)

Infos unter www.vrr/karriere.de

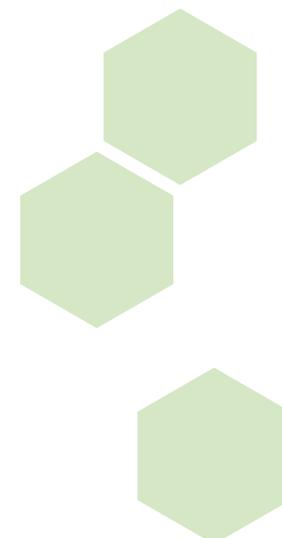


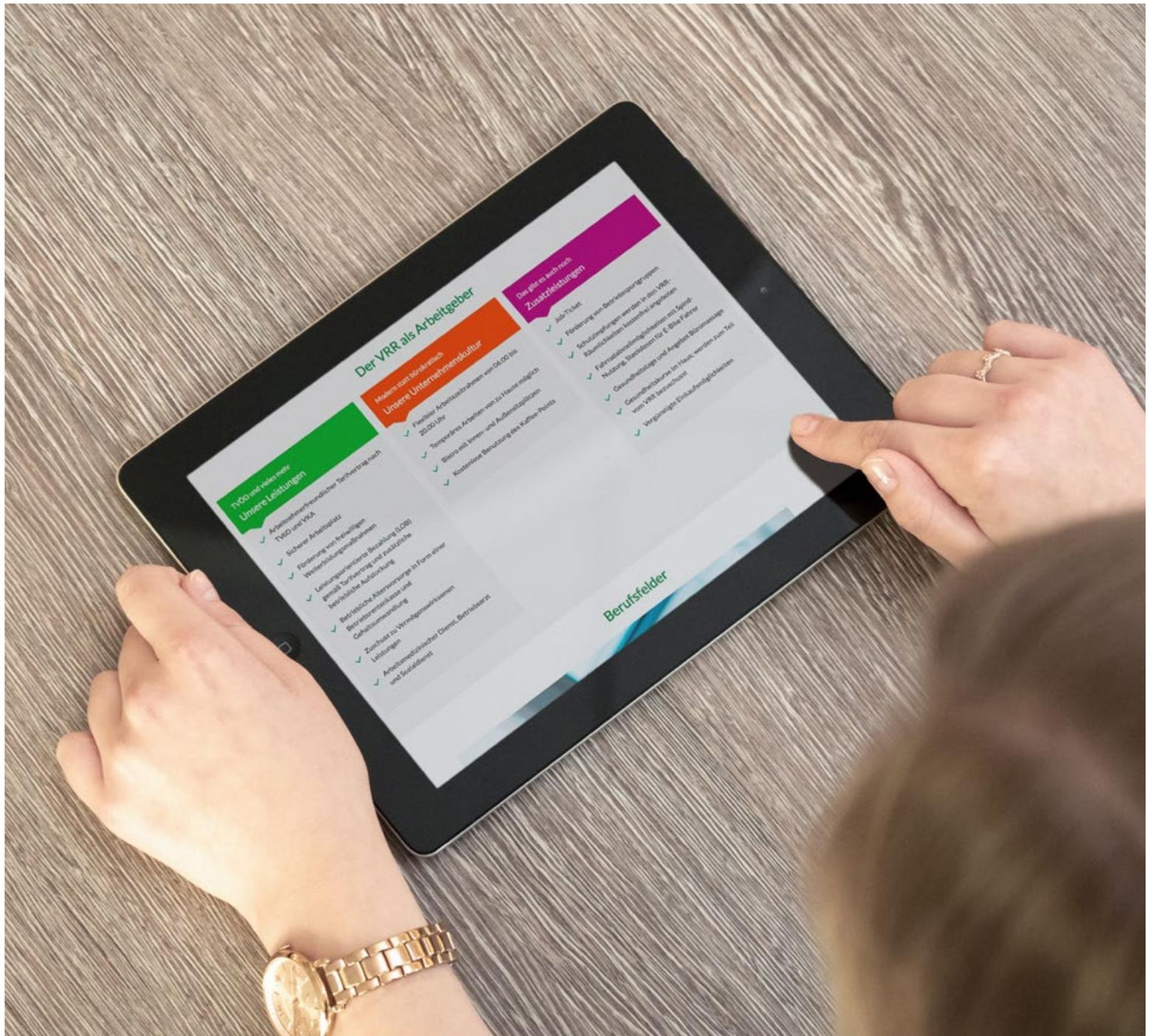
meinsam mit einer externen Beratungsagentur Employer-Branding-Strategien. Dabei erfahren potenzielle Arbeitnehmer unter anderem, wie die Arbeitsrealität beim VRR aussieht und welchen Mehrwert der Verbund als Arbeitgeber bietet.

Um die Unternehmenskultur des VRR nach außen sichtbar zu machen, präsentiert er sich als Arbeitgeber mit Bildern und Videos von VRR-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeitern. Als Markenbotschafter der Anstalt öffentlichen Rechts schaffen sie Nähe zum Unternehmen und zeigen authentische Aufgaben in einem realen Arbeitsumfeld. Die Fotos und Videos werden nicht nur in sämtliche Stellenanzeigen des VRR eingebunden, sondern auch in die neuen Karriere-Internetseiten des VRR, die im Laufe des Jahres online gehen. Hier können sich Bewerberinnen und Bewerber über den VRR als Arbeitgeber und ausgeschriebene Stellen informieren.

Fachkräfte finden und halten

Der Verbund präsentiert sich mit Fotos und Videos von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern als attraktiver Arbeitgeber und zeigt das reale Arbeitsumfeld beim VRR.





Umwelt und Nachhaltigkeit





DeinRadschloss: Erste positive Projektbilanz

Seit gut einem Jahr haben Pendler, die mit dem Fahrrad zum Bahnhof radeln, vielerorts im Verbundraum die Möglichkeit, ihr Rad sicher und geschützt in einer der digital gesteuerten Radabstellanlagen von DeinRadschloss unterzubringen. Mittlerweile sind alle im Pilotprojekt geplanten Anlagen aufgebaut und in Betrieb. Weitere Kommunen sind eingeladen, sich mit zusätzlichen Abstellanlagen dem DeinRadschloss-System anzuschließen. Ziel des VRR ist es, den Nahverkehrskunden einen verbundweit einheitlichen und komfortablen Zugang zu den Stellplätzen zu ermöglichen. Aus dem abgeschlossenen Pilotprojekt ziehen die Beteiligten eine erste positive Bilanz.

Pendler unter anderem in Bochum, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Krefeld oder Mönchengladbach können ihr Fahrrad sicher und geschützt am Bahnhof in einer DeinRadschloss-Box unterbringen, wenn sie für ihren Weg zur Arbeit oder in der Freizeit den ÖPNV nutzen. Inzwischen stehen den Nutzern mehr als 900 Stellplätze in Einzelboxen oder Sammelabstellanlagen an insgesamt 61 Bahnhöfen und Haltestellen in 14 Städten

zur Verfügung. Eine Übersicht über alle Standorte gibt die Webseite www.dein-radschloss.de, über die die Stellplätze zudem einfach und komfortabel buchbar sind. Im anschaulich dargestellten Erklärvideo finden die Kunden dort eine Schritt-für-Schritt-Anleitung, wie das System funktioniert. Ziel ist es, den Umweltverbund zu stärken. Insbesondere wird eine Verlagerung vom Auto auf das Fahrrad im Zubringerverkehr zum ÖPNV angestrebt.





Weitere Kommunen sind jederzeit dazu eingeladen, sich mit neuen Radabstellanlagen dem System anzuschließen. So ist es zukünftig möglich, die Investitionen zur Errichtung von neuen DeinRadschloss-Anlagen über die Mittel der VRR-Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG NRW zu fördern. Parallel gibt es zudem Überlegungen zu einer NRW-weiten Lösung. Denkbar wäre zum Beispiel, dass regional eigenständige Systeme über eine Schnittstelle miteinander vernetzt werden. Der Kunde könnte somit nach einer einmaligen Registrierung alle Standorte von Radabstellanlagen in verschiedenen Regionen nutzen.

Erste positive Bilanz

Der VRR hat im November 2018 in der laufenden Projektphase eine Evaluation durchführen lassen. Die Ergebnisse sollten eine erste Einschätzung darüber geben, ob bereits Verlagerungseffekte vom Auto auf das Fahrrad, verbunden mit einer positiven Auswirkung auf die Umwelt zu verzeichnen sind. Darüber hinaus wurde in einer Befragung die Nutzerzufriedenheit ermittelt.

Die Ergebnisse zeigen, dass bereits nach wenigen Wochen eine überwiegend gute Auslastung der bis dahin verfügbaren Stellplätze zu verzeichnen war. Die befragten Nutzerinnen und Nutzer zeigten sich sehr zufrieden mit dem DeinRadschloss-System und



Leichtes Buchen und Abstellen

Fahrgäste können ihr Fahrrad schnell und unkompliziert in den neuen Abstellanlagen unterbringen.

stufen den Buchungsprozess als einfach ein. Durch die Evaluation konnte eine relevante Verlagerung von bisherigen Pkw-Fahrten auf die intermodale Nutzung von Bahn und Rad verifiziert werden. Somit zeigt sich durchaus ein positiver Effekt für die Stärkung eines umweltfreundlichen Verkehrs und ein hohes Potenzial zur Reduzierung von Klimagasen.

Da zum Zeitpunkt der Befragung erst ein Teil der DeinRadschloss-Anlagen eröffnet war, planen die Projektverantwortlichen für noch fundiertere Ergebnisse eine zweite Evaluation am Ende der Fahrradsaison 2019, wenn alle bis dato errichteten Abstellanlagen für einen längeren Zeitraum den Nutzern zur Verfügung standen.

Zukunftsnetz Mobilität NRW

Die beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr angesiedelte Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr des Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt Kommunen dabei, Mobilität in ihrem Gebiet nachhaltig zu gestalten. Ziel sind verkehrsmittelübergreifende Konzepte und Maßnahmen, die es den Menschen ermöglichen, verschiedene Mobilitätsangebote zu kombinieren und diese auch sicher zu nutzen. Inzwischen tauschen 30 Kommunen aus dem VRR-Raum über das vom Ministerium für Verkehr des Landes NRW geförderte Zukunftsnetz Mobilität NRW regelmäßig Informationen und Erfahrungen aus und verknüpfen ihre Aktivitäten.

Mit seinen kommunalpolitischen Mobilitätsforen richtet sich das Zukunftsnetz an politische Mitglieder von Planungs- und Verkehrsausschüssen sowie Fraktionsvorsitzende in den Kreisen, Städten und Gemeinden aus dem Verbundraum des VRR. Insgesamt über 150 Vertreterinnen und Vertreter der Kommunen trafen sich im März und Mai bei den kommunalpolitischen Mobilitätsforen in Dortmund und Düsseldorf, um sich über die Herausforderungen einer zukunftsfähigen und umweltfreundlichen Mobilität auszutauschen. Verkehrsexperten vom Zukunftsnetz Mobilität NRW und vom VRR informierten die Teilnehmer über Mobilitätsstrategien und die damit verbundenen Aufgaben, die auf Kreise und Kommunen in der Region zukommen. Zudem beleuchteten sie in einem vielseitigen Programm die Potenziale des ÖPNV. Branchenexperten aus der Praxis stellten fortschrittliche Beispiele und aktuelle Entwicklungen aus der Mobilitätswelt vor.

Aktuelle Diskussionen über Fahrverbote, den Infrastrukturausbau, alternative Antriebe, Sharing-Modelle etc. zeigen, dass die mobile Zukunft vor einem Umbruch steht. Die Experten richteten den Blick auf eine nachhaltige Verkehrswende, bei der es um eine Stärkung des Umweltverbundes und den Ausbau und die Vernetzung des Leistungsangebotes geht. Den kommunalen Verwaltungen und der Politik kommen dabei Schlüsselrollen zu, da ein kommunales und regionales Mobilitätsmanagement die planerische Grundlage für diese Angebote schafft. Öffentliche



Verwaltungen, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbände und andere Akteure aus der Mobilitätsbranche müssen nach Ansicht der Experten künftig noch stärker zusammenarbeiten, um die unterschiedlichen Verkehrsmittel in ganzheitlichen Mobilitätskonzepten besser zu verknüpfen. Dies gilt in einem polyzentrischen Ballungsraum wie dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr in besonderem Maße.

Elternhaltestellen – Unterstützung mit ganzheitlichem Konzept

Die Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr des Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt Kommunen mit einem ganzheitlichen Konzept zur Reduzierung der Hol- und Bringverkehre vor Grundschulen. Mit Elternhaltestellen, sicheren Schulwegen und Anreizen für Kinder trägt die Stadt Waltrop seit Mai als eine der ersten Kommunen im VRR-Raum zur Verbesserung der Schulwegsituation für Kinder im gesamten Stadtgebiet bei. Damit sind Voraussetzungen geschaffen, dass Kinder eigenständig und sicher am Straßenverkehr teilnehmen können.

Das Konzept des Zukunftsnetz Mobilität NRW umfasst einen Lösungsansatz, der infrastrukturelle Maßnahmen mit bewegungsfördernden Programmen für Schulen kombiniert. Mit einem steigenden Verkehrsaufkommen, gerade in den Städten, steigen auch die Herausforderungen an eine sichere und selbstständige Mobilität. Insbesondere eine Orientierung und das Wissen um die richtige Verhaltensweise im Straßenverkehr wollen erlernt sein.

Das Thema Mobilitätsbildung nimmt auch beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr einen wichtigen Stellenwert ein. Der VRR erstellt daher eine Reihe an verschiedenen Broschüren und weiteren Materialien für Schüler, Eltern, Erziehende, Lehrerinnen und Lehrer, die die Kinder im Unterricht oder in der Freizeit spielerisch an das Thema Verkehrserziehung heranführen.

Liebe braucht Abstand

Mit der landesweiten Kampagne „Liebe braucht Abstand“ wirbt das Zukunftsnetz Mobilität für mehr gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr. Zunächst wurde die Kampagne in den sechs Pilotstädten Ahlen, Brühl, Dortmund, Dülmen, Minden und Troisdorf durchgeführt. Mit der Kampagne wollen die Projektpartner die verschiedenen Verkehrsteilnehmer für eine gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr sensibilisieren. Insbesondere durch den oft zu geringen Abstand entstehen immer wieder gefährliche Situatio-

nen, über die die Kampagne aufklären will. Sie wird in drei Stufen durchgeführt.

Gestartet ist die Kampagne mit einer kommunalen Sicherheitskonferenz, bei der ein lokalspezifischer Verhaltenskodex mit Vertretern aller Verkehrsteilnehmergruppen erarbeitet wurde. Am Ende steht eine „Deklaration“ für die zukünftige Verkehrssicherheitsarbeit der Kommune. Unterstützt wird die Kampagne im nächsten Schritt über die Bekanntmachung in Werbemedien. Über Großflächenplakate, Broschüren, CityCards und einen Kampagnenfilm wird die Botschaft in der jeweiligen Stadt kommunikativer verbreitet.

Aktionstage in den teilnehmenden Städten sind der dritte Baustein, bei dem die Bürgerinnen und Bürger aktiv in die Diskussion eingebunden und die Ergebnisse der Sicherheitskonferenz vorgestellt werden. Diverse Straßenaktionen begleiten den Aktionstag und demonstrieren das Abstandsverhalten mit kreativen Formaten.

Ziel ist es nicht nur, die Bürgerinnen und Bürger über die Abstandsproblematik zu informieren und aufzuklären, sondern konkrete Handlungsansätze für die Verkehrssicherheitsarbeit der Kommunen zu entwickeln und das Thema „Abstand“ dauerhaft in den Kommunen zu verankern. Die Kampagne wird auch in 2019 und 2020 weitergeführt. Sie wird kooperativ von der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS), dem Zukunftsnetz Mobilität NRW und der Landesverkehrswacht NRW durchgeführt. Finanziert und begleitet wird die Kampagne durch das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Weitere Informationen finden Sie unter www.liebe-braucht-abstand.de.

Informationen zum Zukunftsnetz Mobilität NRW, seinen Koordinierungsstellen und den zahlreichen Projekten und Angeboten finden Interessierte unter www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de.

Fachlicher Dialog

30 Kommunen tauschen sich im Zukunftsnetz Mobilität NRW aus und verknüpfen ihre Aktivitäten.



Gelsenkirchen Hbf

Gelsenkirchen Hbf

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

Verkehrsunternehmen

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

Weitere Verkehrsunternehmen mit Kooperationsvertrag

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

SPNV-Verkehrsunternehmen

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

Kapazitäten und Betriebsleistungen

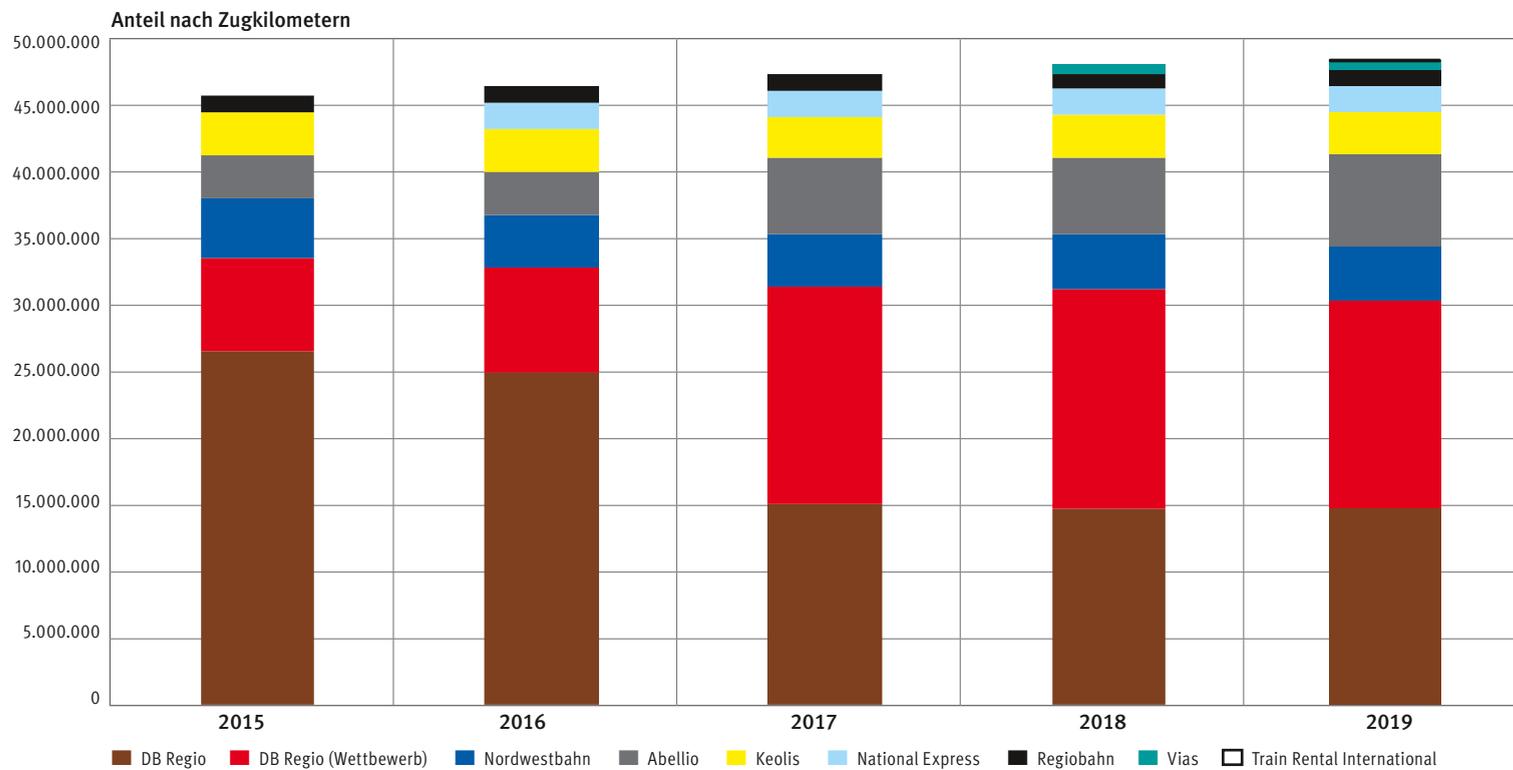
Kapazitäten und Betriebsleistungen der Verkehrsmittel

	Linien		Zug-/Bus-km in Mio.	
	2017	2018	2017	2018
S-Bahn*	12	12	19,98	20,13
Regionalexpress	17	17	19,55	19,91
Regionalbahn	21	21	7,88	8,17
Summe SPNV-Verkehr	50	50	47,41	48,21
*inkl. Regiobahn				
Stadtbahn	15	15	16,427	16,657
Schwebebahn	1	1	1,832	1,861
Straßenbahn	46	45	25,147	25,955
Sky Train	1	1	0,454	0,464
Omnibus	970	976	186,568	188,805
O-Bus	6	6	2,861	2,937
Summe ÖSPV-Verkehr	1.039	1.044	233,289	236,679

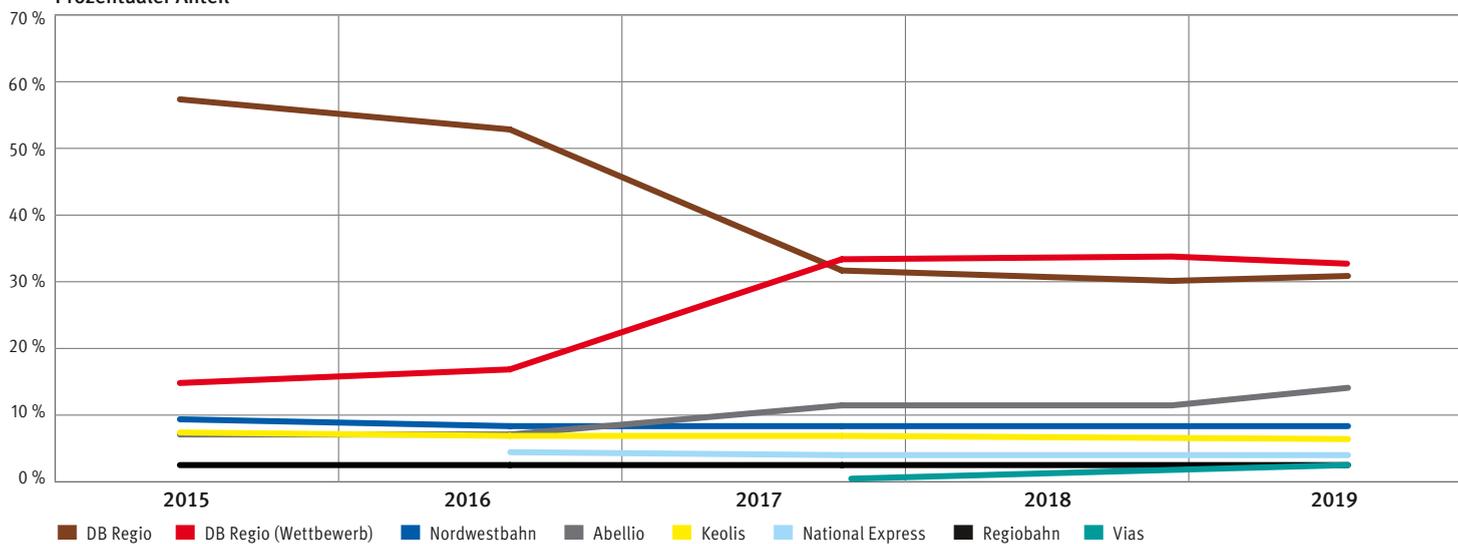
inkl. NIAG, SDG, VGV, VGH, FDG und BVR
 Darüber hinaus bieten einige Verkehrsunternehmen AST und Bürgerbus-Verkehre an.
 An bestimmten Wochentagen verkehren NachtExpress-Linien im VRR.

Quelle: Ergebnisrechnung 2017/Verbundetat 2018
 Stand vom 30.04.2019

Kapazitäten und Betriebsleistungen SPNV nach Eisenbahnverkehrsunternehmen



Prozentualer Anteil



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

Gebietskörperschaft	Straßenbahn	O-Bus	Stadt-/ Schwebebahn	Summe Schiene	Omnibus	Summe gesamt
Stadt Bochum	2,668	–	1,930	4,598	8,467	13,065
Stadt Bottrop	–	–	–	–	3,940	3,940
Stadt Dortmund	3,408	–	3,179	6,587	13,208	19,795
Stadt Düsseldorf	6,038	–	6,673	12,711	16,684	29,395
Stadt Duisburg	2,256	–	1,349	3,605	10,684	14,289
Ennepe-Ruhr-Kreis	0,385	–	–	0,385	9,360	9,745
Stadt Essen	4,614	–	1,892	6,506	13,423	19,929
Stadt Gelsenkirchen	1,520	–	0,573	2,093	6,422	8,515
Stadt Hagen	–	–	–	0,000	7,710	7,710
Stadt Herne	0,239	–	0,351	0,590	4,592	5,182
Stadt Krefeld	2,215	–	0,217	2,432	4,012	6,444
Kreis Mettmann	–	–	0,175	0,175	15,049	15,224
Stadt Mönchengladbach	–	–	–	–	9,636	9,636
Stadt Monheim	–	–	–	–	1,643	1,643
Stadt Mülheim	1,562	–	0,329	1,891	3,510	5,401
Stadt Neuss	0,474	–	–	0,474	4,744	5,218
Kreis Neuss	–	–	0,453	0,453	6,205	6,658
Stadt Oberhausen	0,423	–	–	0,423	8,780	9,203
Kreis Recklinghausen	–	–	–	–	15,779	15,779
Stadt Remscheid	–	–	–	–	3,738	3,738
Stadt Solingen	–	2,813	–	2,813	1,944	4,757
Stadt Viersen	–	–	–	–	2,116	2,116
Kreis Viersen	0,080	–	–	0,080	4,269	4,349
Stadt Wuppertal	–	0,124	1,861	1,985	12,416	14,401
Zweckverband fremde Räume	0,073	–	–	0,073	0,474	0,547
Summe	25,955	2,937	18,982	47,874	188,805	236,679

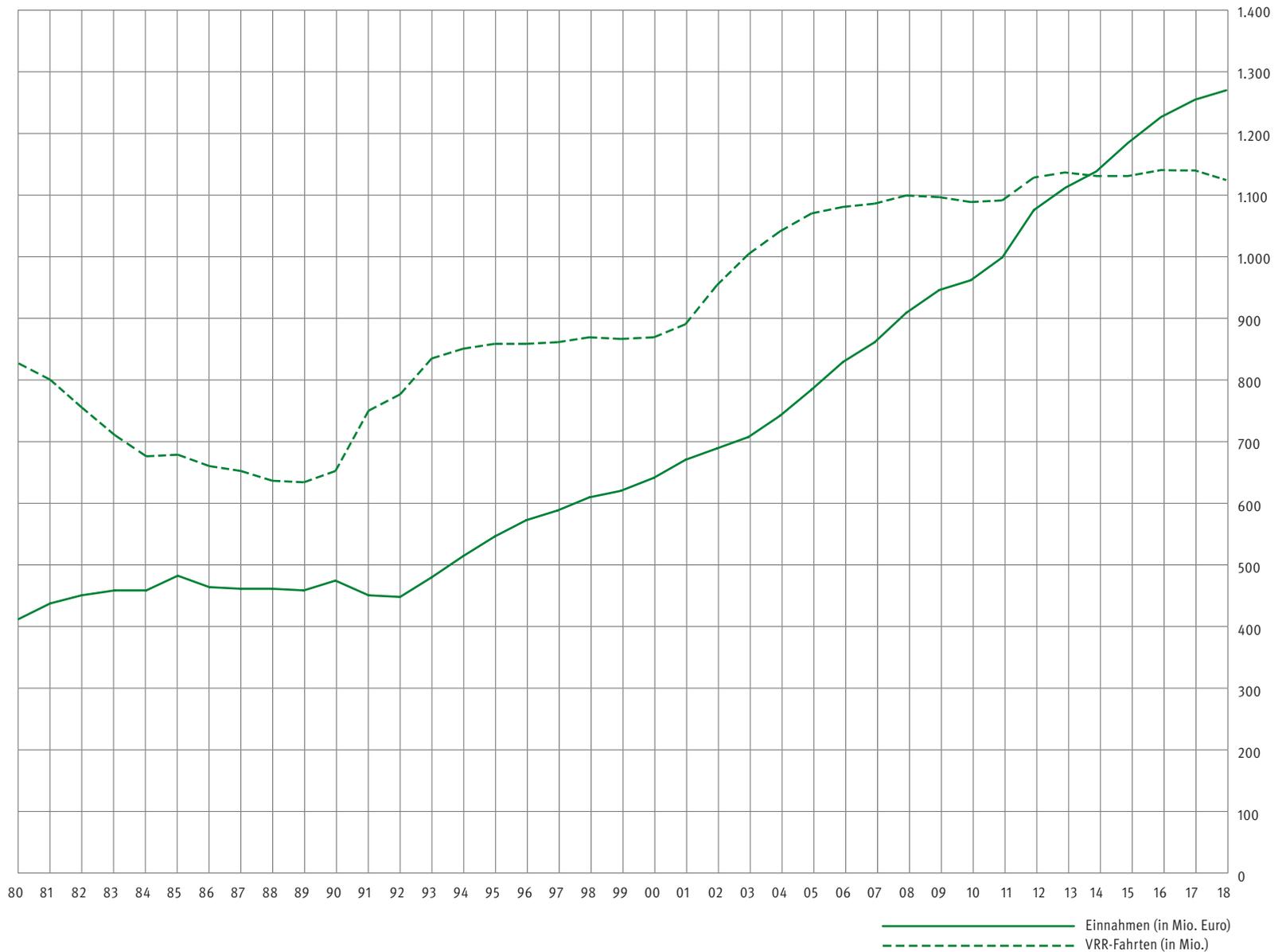
Inkl. kommunaler Kooperationspartner und BVR GmbH

Quelle: Betriebsleistungen je Gebietskörperschaft Verbundetat 2018 / Zug-/Bus-km VE 2018
Stand vom 30.04.2019

Einnahmen und Fahrten

Einnahmen- und Fahrtenentwicklung im VRR von 1980 bis 2018

(ohne 13. Meldung, ab 2012 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	2005
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	789,2
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	1.079,4

Jahr	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Summe Einnahmen (in Mio. Euro)*	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*	1.264,1*	1.278,2*
Summe VRR-Fahrten (in Mio.)	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**	1.151,4**	1.137,8**

* ohne Sonderangebote und Sonstiges, inkl. Zuwendungen SozialTicket
 ** ohne Sonderangebote und Sonstiges

Quelle: Fahrausweisstatistik VRR (FASt)
 Stand vom 30.04.2019

Anteile der einzelnen Ticketgruppen in Prozent

	Fahrten		Einnahmen	
	2017	2018	2017	2018
Bartarif	7,9	7,8	21,3	20,9
Zeitkarten	40,0	39,2	40,1	40,0
Schüler-/Ausbildungsverkehr (inkl. SchokoTicket)	45,4	46,0	25,9	26,1
Firmenservice	6,4	6,6	7,9	8,0
NRW-Tarif	0,2	0,2	2,0	2,0
DB 1. Klasse - Zuschlag	0,0	0,0	0,1	0,1
Übergangstarif	0,0	0,0	1,8	2,0
Sonstiges	0,1	0,2	0,9	0,9
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0

Quelle: Fahrausweisstatistik VRR (FASt)
 Stand vom 30.04.2019

Zahlen, Daten, Fakten

Entwicklung der Brutto-Fahrgeldeinnahmen

in den Fahrausweisgruppen und bei einzelnen Fahrausweisen

Fahrausweisgruppen	Bezeichnung	Einnahmen in Mio. Euro		Veränderung in ...	
		2017	2018	Mio. Euro	%
Bartarif	EinzelTicket	155,909	158,615	2,706	1,7
	MehrfahrtenTicket	76,634	74,435	-2,199	-2,9
	nextTicket km-Tarif	-	0,088	0,088	-
	Tages- und GruppenTicket	26,558	25,891	-0,667	-2,5
	Schnäppchenkarte	0,440	0,466	0,026	5,9
	FA des Linienbedarfsverkehrs	0,085	0,066	-0,020	-23,1
	ZusatzTicket	17,315	15,672	-1,643	-9,5
	Bartarif gesamt		276,941	275,232	-1,710
Zeitkarten	Ticket2000 Monatskarte	29,953	32,921	2,968	9,9
	Ticket2000 ABO	149,370	149,803	0,433	0,3
	Ticket2000 9 Uhr Monatskarte	17,871	17,278	-0,594	-3,3
	Ticket2000 9 Uhr ABO	64,338	64,199	-0,139	-0,2
	Ticket1000 Monatskarte	34,427	36,736	2,309	6,7
	Ticket1000 ABO	57,319	59,156	1,837	3,2
	Ticket1000 9 Uhr Monatskarte	11,951	11,858	-0,093	-0,8
	Ticket1000 9 Uhr ABO	18,235	18,500	0,265	1,5
	BärenTicket Abo	41,799	44,057	2,258	5,4
	7-TageTicket	1,143	1,370	0,227	19,8
	SozialTicket inkl. Zuwendungen	94,127	90,453	-3,675	-3,9
	Zeitkarten gesamt		520,533	526,330	5,796
Schüler/Azubi-Verkehr	YoungTicketPLUS/YoungTicketPLUS Abo	53,408	55,198	1,789	3,3
	VorkursTicket	0,144	0,136	-0,008	-5,3
	Semesterticket FH/Uni	69,536	73,041	3,505	5,0
	SchokoTicket Jahreskarte - inkl. Schulträgeranteil	213,485	215,724	2,239	1,0
Schüler/Azubi-Verkehr Gesamt		336,573	344,099	7,525	2,2
Firmenservice	100/100-Modell	42,965	42,881	-0,084	-0,2
	Rabatt-Modell	17,359	17,893	0,534	3,1
	GroKu-Modell	42,033	44,546	2,513	6,0
Firmenservice Gesamt		102,357	105,320	2,963	2,9
NRW-Tarif	Schönes-Wochenende-Ticket	2,639	1,883	-0,756	-28,6
	SchönesJahrTicket NRW	0,019	0,023	0,004	21,3
	SchönerTagTicket (5 Personen)	9,094	8,973	-0,120	-1,3
	SchönerTagTicket (1 Person)	5,457	5,432	-0,025	-0,5
	Schöne60Ticket NRW	0,021	0,028	0,007	33,9
	SchöneFahrtTicket	3,581	2,914	-0,667	-18,6
	EinfachWeiterTicket	3,569	4,900	1,331	37,3
	FahrradTicket NRW	0,197	0,211	0,014	6,9
	FerienTicket	0,266	0,241	-0,025	-9,3
	Anteil NRW-Semesterticket	1,061	1,067	0,006	0,6
NRW-Tarif Gesamt		25,904	25,674	-0,230	-0,9
DB 1.-Klasse-Zuschlag		1,744	1,682	-0,062	-3,6
Übergangstarif (ÜT)		22,849	25,822	2,973	13,0
Sonstiges	Sonstiges	11,491	11,350	-0,141	-1,2
	Nachträglich erhobenes Beförderungsentgelt	0,334	0,355	0,021	6,2
Sonstiges Gesamt		11,825	11,705	-0,121	-1,0
Gesamtergebnis		1.298,729	1.315,863	17,134	1,3

Quelle: Fahrausweisstatistik VRR
Stand vom 30.04.2019

Entwicklung der entgeltlichen Fahrten

in den Fahrausweisgruppen und bei einzelnen Fahrausweisen

Fahrausweisgruppen	Bezeichnung	Fahrten in Mio.		Veränderung in ...	
		2017	2018	Mio.	%
Bartarif	EinzelTicket	52,740	52,487	-0,253	-0,5
	MehrfahrtenTicket	29,759	28,524	-1,235	-4,2
	nextTicket km-Tarif	-	0,0329	0,0329	-
	Tages- und GruppenTicket	8,019	7,630	-0,388	-4,8
	Schnäppchenkarte	0,275	0,277	0,002	0,9
	FA des Linienbedarfsverkehrs	0,032	0,023	-0,009	-27,2
	ZusatzTicket	-	-	-	-
	Bartarif gesamt		90,825	88,975	-1,850
Zeitkarten	Ticket2000 Monatskarte	20,657	22,076	1,419	6,9
	Ticket2000 ABO	121,621	118,491	-3,130	-2,6
	Ticket2000 9 Uhr Monatskarte	15,084	14,215	-0,869	-5,8
	Ticket2000 9 Uhr ABO	64,681	62,614	-2,067	-3,2
	Ticket1000 Monatskarte	23,159	24,305	1,146	4,9
	Ticket1000 ABO	44,068	44,659	0,592	1,3
	Ticket1000 9 Uhr Monatskarte	9,730	9,472	-0,258	-2,7
	Ticket1000 9 Uhr ABO	17,629	17,452	-0,177	-1,0
	BärenTicket Abo	22,499	22,867	0,368	1,6
	7-TageTicket	0,419	0,503	0,084	20,2
	SozialTicket inkl. Zuwendungen	121,798	110,224	-11,574	-9,5
	Zeitkarten gesamt		461,345	446,877	-14,468
Schüler/Azubi-Verkehr	YoungTicketPLUS/YoungTicketPLUS Abo	62,203	67,355	5,152	8,3
	VorkursTicket	0,187	0,173	-0,013	-7,1
	Semesterticket FH/Uni	91,278	92,243	0,965	1,1
	SchokoTicket Jahreskarte - inkl. Schulträgeranteil	369,752	365,404	-4,348	-1,2
Schüler/Azubi-Verkehr Gesamt		523,420	525,175	1,755	0,3
Firmenservice	100/100-Modell	22,780	22,176	-0,604	-2,7
	Rabatt-Modell	14,396	14,495	0,099	0,7
	GroKu-Modell	36,315	38,055	1,740	4,8
Firmenservice Gesamt		73,490	74,726	1,236	1,7
NRW-Tarif	Schönes-Wochenende-Ticket	0,190	0,118	-0,072	-37,9
	SchönesJahrTicket NRW	0,004	0,006	0,001	31,7
	SchönerTagTicket (5 Personen)	1,240	1,196	-0,044	-3,5
	SchönerTagTicket (1 Person)	0,364	0,356	-0,008	-2,1
	Schöne60Ticket NRW	0,009	0,011	0,003	29,5
	SchöneFahrtTicket	0,184	0,148	-0,036	-19,5
	EinfachWeiterTicket	-	-	-	-
	FahrradTicket NRW	-	-	-	-
	FerienTicket	0,310	0,279	-0,031	-10,1
	Anteil NRW-Semesterticket	-	-	-	-
NRW-Tarif Gesamt		2,300	2,114	-0,186	-8,1
DB 1.-Klasse-Zuschlag		-	-	-	-
Übergangstarif (ÜT)		0,002	-	-0,002	-100,0
Sonstiges	Sonstiges	1,271	1,790	0,519	40,8
	Nachträglich erhobenes Beförderungsentgelt	-	-	-	-
Sonstiges Gesamt		1,271	1,790	0,519	40,8
Gesamtergebnis		1.152,653	1.139,657	-12,996	-1,1

Quelle: Fahrausweisstatistik VRR
Stand vom 30.04.2019

Verbundpreise in Euro ab 01.01.2019

	A1	A2	A3	B	C	D
Ticket1000						
Ticket1000	69,80	73,95	77,35	110,65	149,35	188,25
Ticket1000 Abo	61,95	65,63	68,65	98,20	132,55	167,07
Ticket1000 9 Uhr	51,85	54,90	57,25	82,10	110,25	140,85
Ticket1000 9 Uhr Abo	46,02	48,72	50,81	72,86	97,85	125,00
Ticket2000						
Ticket2000	79,20	83,70	87,15	121,65	160,00	203,55
Ticket2000 Abo	70,29	74,28	77,35	107,96	142,00	180,65
Ticket2000 9 Uhr	59,15	62,20	64,70	92,50	120,25	154,10
Ticket2000 9 Uhr Abo	52,50	55,21	57,42	82,09	106,72	136,76
BärenTicket						
BärenTicket	-	-	-	-	-	88,70
FirmenTicket						
FirmenTicket (100/100 Modell)	40,89	43,33	45,12	65,24	83,62	106,51
Preisstaffel 6 % – 50 bis 100 Stück	59,42	63,08	65,69	94,27	126,99	160,68
Preisstaffel 8,5 % – 101 bis 200 Stück	57,84	61,41	63,93	91,76	123,61	156,41
Preisstaffel 10 % – 201 bis 450 Stück	56,89	60,40	62,89	90,26	121,58	153,86
Preisstaffel 10,5 % – 451 bis 700 Stück	56,57	60,05	62,54	89,76	120,91	152,99
Preisstaffel 11 % – mehr als 701 Stück	56,27	59,72	62,19	89,24	120,24	152,14
YoungTicket						
YoungTicketPLUS	-	-	-	-	-	71,30
YoungTicketPLUS Abo	-	-	-	-	-	61,10
SchokoTicket						
Preis Selbstzahler	-	-	-	-	-	36,70
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	1,70	2,80	2,80	2,90	6,00	12,80	15,70
EinzelTicket Kinder	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70
4erTicket Erwachsene	6,10	10,50	10,50	10,50	22,00	45,70	55,60
4erTicket Kinder	6,10	6,10	6,10	6,10	6,10	6,10	6,10
HappyHourTicket	–	3,19	3,19	3,19	–	–	–
10erTicket	14,00	22,60	22,60	22,60	45,30	91,60	102,90
24-StundenTicket	–	7,10	7,10	7,10	14,50	24,90	29,90
24-StundenTicket 2 Personen	–	10,50	10,50	10,50	18,40	29,50	35,20
24-StundenTicket 3 Personen	–	13,90	13,90	13,90	22,30	34,10	40,50
24-StundenTicket 4 Personen	–	17,30	17,30	17,30	26,20	38,70	45,80
24-StundenTicket 5 Personen	–	20,70	20,70	20,70	30,10	43,30	51,10
48-StundenTicket	–	13,50	13,50	13,50	27,60	47,30	56,80
48-StundenTicket 2 Personen	–	20,00	20,00	20,00	35,00	56,10	66,90
48-StundenTicket 3 Personen	–	26,40	26,40	26,40	42,40	64,80	77,00
48-StundenTicket 4 Personen	–	32,90	32,90	32,90	49,80	73,50	87,00
48-StundenTicket 5 Personen	–	39,30	39,30	39,30	57,20	82,30	97,10
7-TageTicket	–	22,50	27,55	28,80	41,65	55,75	70,30
1.-Klasse-Zuschläge							
Monatszuschlag	–	47,00 (Preisstufe A - B)				84,40 (Preisstufe C - D)	
Monatszuschlag Abo	–	41,71 (Preisstufe A - B)				74,91 (Preisstufe C - D)	
Ohne Preisstufe							
ZusatzTickets							
ZusatzTicket				3,60			
4er ZusatzTicket				13,00			
SozialTicket							
				38,65	(Gültigkeit Preisstufe A oder kreisweite Gültigkeit)		

Finanzielles Engagement der Städte 2018

Gebietskörperschaft ¹⁾	Gesamtleistung inklusive Kürzungsmöglichkeiten und Ergebnisse gem. §§ 19 a/b ZVS (exkl. ZV-fremder Räume) 2018 in Mio. Euro ²⁾
Stadt Bochum	34,293
Stadt Bottrop	4,660
Stadt Dortmund	70,938
Stadt Düsseldorf	60,125
Stadt Duisburg	58,296
Ennepe-Ruhr-Kreis	18,793
Stadt Essen	77,887
Stadt Gelsenkirchen	18,830
Stadt Hagen	14,111
Stadt Herne	9,359
Stadt Krefeld	19,324
Kreis Mettmann	9,782
Stadt Mönchengladbach	17,919
Stadt Monheim	3,365
Stadt Mülheim	34,033
Stadt Neuss	5,450
Kreis Neuss	5,598
Stadt Oberhausen	17,817
Kreis Recklinghausen	19,640
Stadt Remscheid	8,306
Stadt Solingen	8,675
Stadt Viersen	0,819
Kreis Viersen	3,216
Stadt Wuppertal	48,755
Summe	569,991

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

Wirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2018 (in Mio. Euro)

Kommunale Verkehrsunternehmen (ÖPNV)

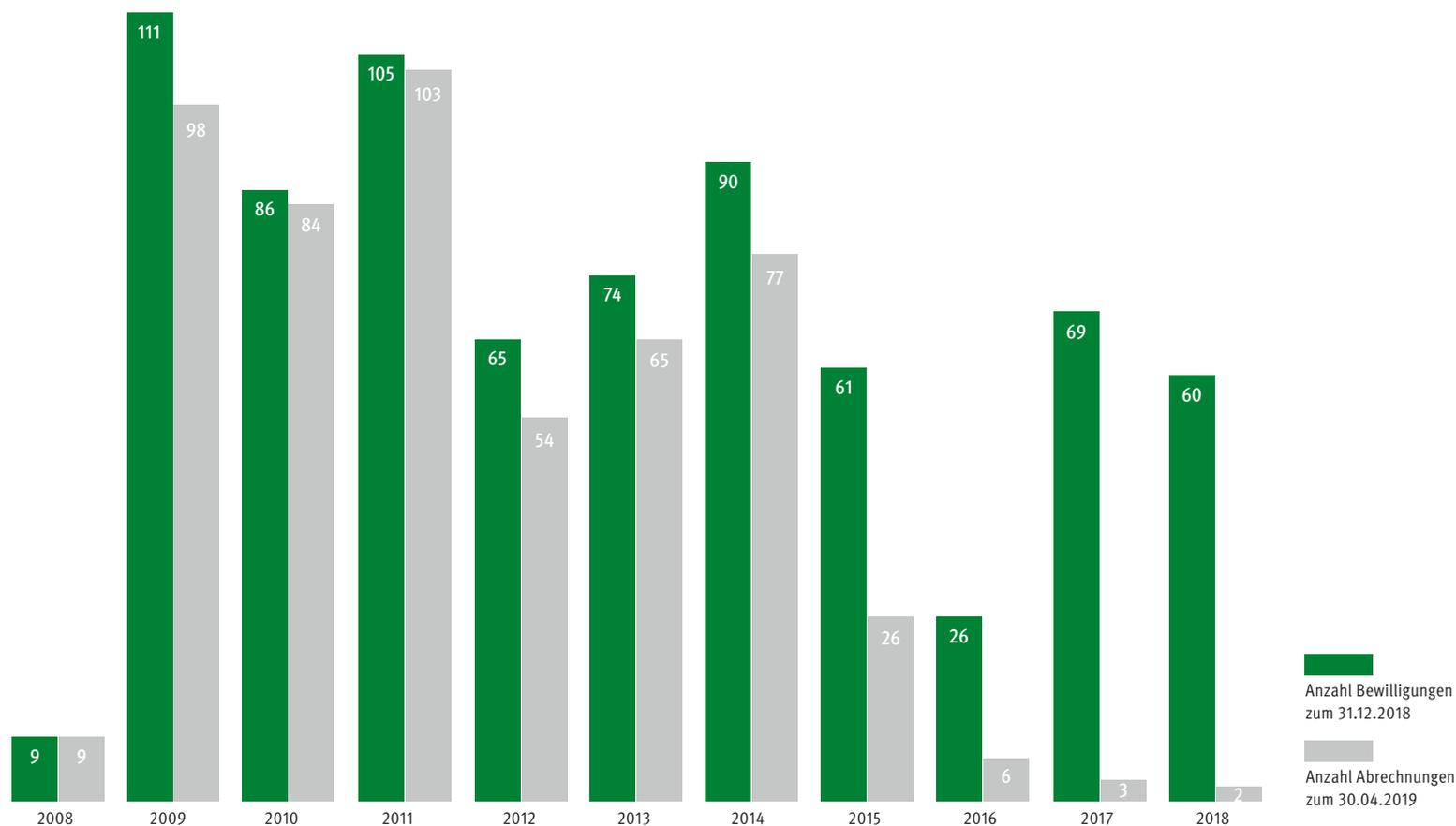
inkl. NIAG, VGV, VGH / 2017: ohne SDG und FDG / 2018: inkl. SDG und ohne FDG

	2017	2018
Kasstechnische Einnahmen (brutto)	1.053,763	1.086,108
Kasstechnische Einnahmen (netto)	984,825	1.015,054
Einnahmen aus Verbundtarif	908,186	930,203
(+) Ausgleichsleistung § 11a ÖPNVG NRW	47,481	47,661
(+) Abgeltung § 148 SGB IX	40,907	38,830
(+) Abgeltungen SozialTicket	19,117	21,310
(+) Sonstige Erträge inkl. Landesleistungen § 11 (2) ÖPNVG NRW	188,201	153,588
Aufwendungen der kommunalen Unternehmen	1.699,313	1.758,957
durch Erträge gedeckt	1.203,892	1.191,592
Finanzierungsbedarf	495,421	567,365

Quelle: Ergebnisrechnung 2017 / Verbundetat 2018
Stand vom 30.04.2019

Infrastrukturförderung

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

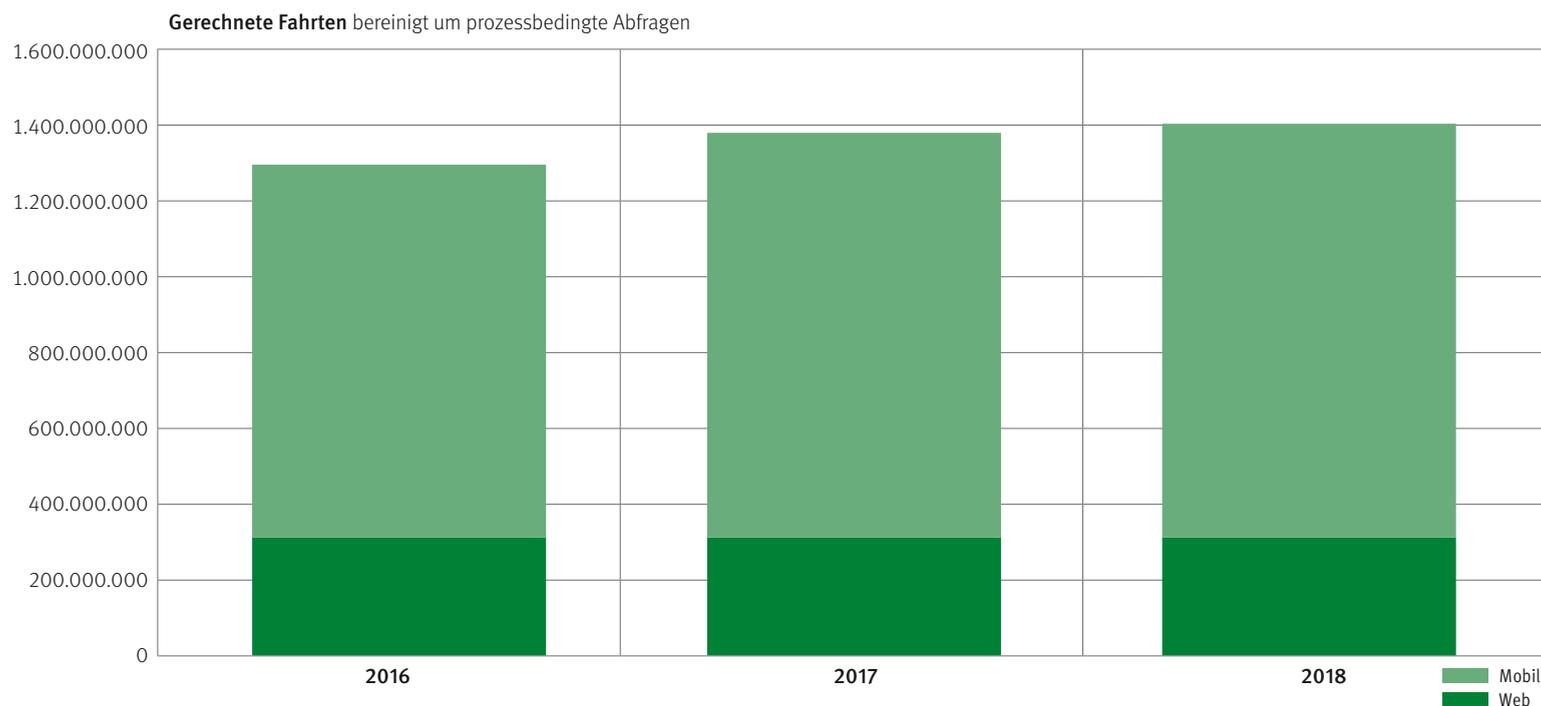


Maßnahmen nach § 12 ÖPNVG NRW – bewilligte Zuwendung in Mio. Euro zum 31.12.2018

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Bewilligte Zuwendung in Mio. Euro	6,712	99,844	56,225	54,912	98,109	63,254	44,033	63,023	29,277	53,002	35,754
Anteil der abgerechneten Maßnahmen in %	100	88,3	97,7	98,1	83,1	87,8	85,6	42,6	23,1	4,3	3,3

Stand vom 31.01.2019

Anzahl der berechneten Fahrtverbindungen in der Elektronischen Fahrplanauskunft



Beim VRR-Kundenmanagement eingegangene Anfragen

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

* (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
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.
App	Applikation
AVV	Aachener Verkehrsverbund
B+R	Bike+Ride
BOB	batteriebetriebene Oberleitungsbusse
CDU	Christlich Demokratische Union Deutschlands
CiBo	Check-in/Be-out
CiCo	Check-in/Check-out
DB Regio	DB Regio AG, Region NRW
EFA	Elektronische Fahrplanauskunft
ESC	Eurovision Song Contest
eTicket	elektronisches Ticket
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FDP	Freie Demokratische Partei
GIS	Geografisches Informationssystem
GkG	Gesetz für kommunale Gemeinschaftsarbeit
GPS	Global Positioning System (deutsch: Globales Positionsbestimmungssystem)
GTFS	General Transit Feed Specification
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Hbf	Hauptbahnhof
HCR	Straßenbahn Herne – Castrop-Rauxel GmbH
HVV	Hamburger Verkehrsverbund GmbH
IFP	ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan
KCD	Kompetenzcenter Digitalisierung
KCEFM	Kompetenzcenter Elektronisches Fahrgeldmanagement
KCF	Kompetenzcenter Fahrgastinformation
KCM	Kompetenzcenter Marketing
Keolis	KEOLIS Deutschland GmbH & Co. KG
Mio.	Million
Mrd.	Milliarde

MVV	Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
National Express	National Express Rail GmbH
NFC	Near Field Communication
NordWestBahn	NordWestBahn GmbH
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVR	Nahverkehr Rheinland
NWL	Nahverkehr Westfalen-Lippe
OLG	Oberlandesgericht
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
P+R	Park+Ride
PC	Personal Computer
POI	Point of interest
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
Regiobahn	Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
RRX	Rhein-Ruhr-Express
RTG	Ruhr Tourismus GmbH
Sidaba	Sicherheitsdatenbank NRW
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
STOAG	STOAG GmbH
Transdev	Transdev Vertrieb GmbH
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
Vias	Vias Rail GmbH
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg
VVS	Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH
WVG	Westfälische Verkehrsgesellschaft
ZeRP	Zentralstelle für Regionales Sicherheitsmanagement und Prävention
ZKS	Zentrale Koordinierungsstelle
ZVS	Zweckverbandssatzung

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, Kristina Pickert

Gestaltung: Sven Scholz

Bildnachweis:

Seite 10 ©STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH, **Seite 12**
©artjazz - stock.adobe.com, **Seite 46-47** ©Kompetenzcenter
Marketing NRW, **Seite 53** ©THINK b - stock.adobe.com,
Seite 58 Erik O. Schulz ©Michael Kaub, **Seite 58** Guido Görtz
©Guido Görtz, **Seite 66** ©Zukunftsnetz Mobilität NRW, alle
weiteren Bilder ©VRR AöR

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

