



**GEMEINSAM.
NACHHALTIG.
MOBIL.**

Verbundbericht

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr 2021/2022



Vorwort	4
Mobilitätsentwicklung und Innovation	6
Erste XBus-Linien im Verbundgebiet unterwegs	7
ÖPNV sorgt auch in Pandemiezeiten für verlässliche Mobilität	10
Entwicklungen im Bereich der ÖPNV-Digitalisierung	13
Verbundaufgaben	18
Elektronische Tarife und digitales Ticketing erleichtern Zugang zum ÖPNV	19
Aktuelle und verlässliche Auskunftssysteme für zufriedene Kund*innen	22
Der Kundendialog im VRR	25
VRR stellt Weichen für die Zukunft	27
Schienerpersonennahverkehr	32
Drei neue Betreiber für Regionalverkehrslinien der insolventen Abellio Rail GmbH	33
Betrieb der eurobahn-Linien langfristig gesichert	37
VRR nimmt die Qualität im Regionalverkehr in den Fokus	38
Mehr Nachhaltigkeit im SPNV durch innovative Antriebe und elektrifizierte Strecken	42
SPNV-Akteure bringen NRW-weit einheitliche Baustellenkommunikation auf den Weg	47
Zielnetz 2032/2040: Konzepte für den Regionalverkehr der Zukunft	51
ÖPNV-Investitionen	54
Investitionen in einen nachhaltigen ÖPNV	55
Politische Gremien und Verwaltung	60
Neues Vorstandsduo im VRR	61
VRR-Verwaltung auch in Corona-Zeiten jederzeit handlungsfähig	62
Umwelt und Nachhaltigkeit	64
Klima- und umweltfreundliche Mobilität für eine erfolgreiche Verkehrswende	65
Ein Netzwerk – viele neue Themen	70
Zahlen, Daten, Fakten	76
Abkürzungsverzeichnis	92
Impressum	94

Liebe Leser*innen,

In Politik und Gesellschaft herrscht überwiegend Konsens: Die globale Erwärmung und der Klimawandel durch den menschengemachten Treibhausgas-Ausstoß schreiten voran. Immer häufiger kommt es zu Wetterextremen wie Temperaturrekorden, lang anhaltenden Hitzewellen, Dürren und Unwettern mit Starkregen und Überflutungen – mit teils verheerenden Folgen. Deutschland hat sich deshalb dem internationalen Ziel verpflichtet, die Erderwärmung auf maximal 1,5 Prozent zu begrenzen und bis zum Jahr 2045 klimaneutral zu sein. Der Verkehrssektor gehört zu den Hauptverursachern von Treibhausgasemissionen, insbesondere der Straßenverkehr mit Pkw. Um die anspruchsvollen Klimaziele des Pariser Klimaabkommens zu erreichen, müssen deshalb mehr Menschen vom Auto auf öffentliche Mobilitätsangebote umsteigen. Daher fördern wir zusammen mit zahlreichen Partnern eine klima- und umweltfreundliche öffentliche Mobilität.

Eine solche nachhaltige Verkehrswende gelingt nur mit einem attraktiven und qualitativ hochwertigen ÖPNV, der einfach, flexibel und innovativ ist, für Menschen in der Stadt und auf dem Land vernetzte Mobilitätslösungen bietet und die weitere Dekarbonisierung in den Fokus nimmt. Hierzu setzen wir auf die Elektrifizierung und Reaktivierung von SPNV-Strecken und auf klimafreundliche Antriebstechnologien, die die Emissionen von Kohlendioxid reduzieren. Diese Vision drückt sich in unserer Nachhaltigkeitsagenda aus und leitet uns, wenn wir uns für einen zukunftsfähigen öffentlichen Verkehr in unserem Verbundraum engagieren. Was das konkret heißt, möchten wir Ihnen

in diesem Verbundbericht näher vorstellen. Jedes redaktionelle Kapitel vor unserem Zahlenteil startet mit einem Thema, das uns wichtig ist. Im Kapitel „Umwelt und Nachhaltigkeit“ stellen wir Ihnen unsere Nachhaltigkeitsagenda im Detail vor.

Das Potenzial des ÖPNV für eine nachhaltigere Mobilität ist enorm – insbesondere in einer Zeit, in der hohe Inflationsraten und steigende Preise für Lebenshaltung, Energie und Kraftstoffe viele Menschen enorm belasten und manche Pendler*innen inzwischen gern auf das eigene Auto und die hohen Kosten für Benzin und Diesel verzichten. Dies zeigen nicht zuletzt die hohen Verkaufszahlen beim 9-Euro-Ticket.

Das Ticket ist eine begrüßenswerte Chance, Fahrgäste nach über zwei Jahren Corona-Pandemie zurückzugewinnen und Neukund*innen für Bus und Bahn zu begeistern. Trotzdem ist dies nur eine Momentaufnahme und reicht allein nicht aus. Denn auch für die gesamte Nahverkehrsbranche ist der finanzielle Druck enorm: Die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen kämpfen nach über zwei Jahren coronabedingter Einschränkungen nach wie vor mit hohen Einnahmeverlusten. Die kontinuierlich steigenden Kosten für Energie, Sprit und Personal belasten zusätzlich.



Um das Nahverkehrsangebot nachhaltig verbessern und ausbauen zu können, sind zusätzliche finanzielle Mittel zwingend nötig. Mittel, die mit der heutigen Finanzierungsstruktur im Öffentlichen Personennahverkehr nicht realisierbar sind. Denn der finanzielle Spielraum der Kommunen ist ausgereizt. Und auch über Fahrgeldeinnahmen können und dürfen die enormen Aufwandssteigerungen nicht refinanziert werden. Es müssen neue, nachhaltige Lösungen für eine gesicherte und auskömmliche Finanzierung gefunden werden, damit wir gemeinsam mit den kommunalen Aufgabenträgern die Verkehrswende meistern und auch weiterhin einen attraktiven Nahverkehr mit einem bedarfsgerechten Mobilitätsangebot aufrechterhalten können. Gemeinsam mit unseren Partnern und mit Unterstützung der Bundes- und Landespolitik engagieren wir uns dafür, dass das Nahverkehrsangebot stabil und die Ticketpreise angemessen bleiben.

Wir wünschen Ihnen eine informative Lektüre und blicken zuversichtlich auf die anstehenden Herausforderungen!

Ihre



Gabriele Matz
VRR-Vorstandssprecherin



José Luis Castrillo
VRR-Vorstand



Gabriele Matz
VRR-Vorstandssprecherin



José Luis Castrillo
VRR-Vorstand



Wir sorgen für die Optimierung des Mobilitätsangebots.

Wir gestalten nachhaltige Mobilität.

Unser Ziel: Ausbau und Optimierung des bestehenden Mobilitätsangebots ganz nach den Bedürfnissen der hier lebenden Menschen. Auch zur Vermeidung unnötiger Verkehre.

Erste XBus-Linien im Verbundgebiet unterwegs



Nach mehr als vier Jahren Vorbereitung und Abstimmung zwischen dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, den kommunalen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen sind seit dem 12. Juni 2022 die ersten XBusse im Verbundraum unterwegs.

Mit den neuen XBussen finden vor allem Pendler*innen in ländlichen Regionen oder im Umland der großen Zentren eine lohnende Alternative zum eigenen Auto. Denn die neuen Schnellbus-Linien verbinden sogenannte „schienenferne Räume“, also Kommunen, die keinen eigenen Bahnhof haben und deshalb nicht an den Regionalverkehr mit Regionalexpress, Regionalbahn oder S-Bahn angebunden sind. Als Querverbindungen zwischen den bestehenden SPNV-Achsen bieten sie zusätzliche Möglichkeiten, vom Pkw auf den umwelt- und klimafreundlichen ÖPNV umzusteigen, und schließen Lücken für Verbindungen zwischen Städten und großen Stadtteilen.

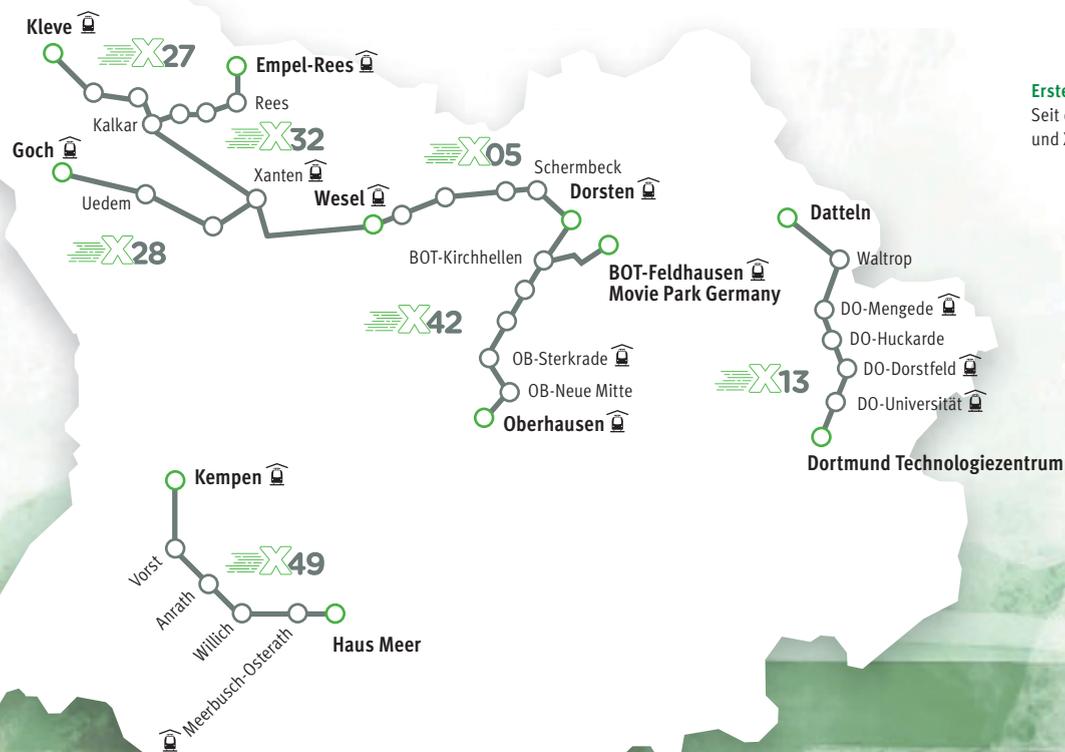
Die ersten beiden XBus-Linien haben zum Sommeranfang den Betrieb aufgenommen. Die Linie X13 von DSW21 und der Vestische Straßenbahnen GmbH verbindet seither Datteln über Waltrop, Dortmund-Mengede, Dortmund-Huckarde, Dortmund-Dorstfeld mit der Universität und dem Dortmunder Technologiezentrum.

Die Linie X42 der STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH und der Vestische Straßenbahnen GmbH verkehrt seit Juni zwischen Oberhausen, Oberhausen-Sterkrade, Kirchhellen – Dorsten / Feldhausen und dem Movie Park Germany.

Die beiden XBus-Linien bilden den Start für weitere ÖPNV-Entwicklungen in der Region. So sollen zu einem späteren Zeitpunkt die Linien X05 (Wesel – Schermbeck – Dorsten), X27 (Kleve – Kalkar – Xanten – Wesel), X28 (Goch – Uedem – Xanten – Wesel), X32 (Kleve – Kalkar – Rees – Empel-Rees) und X49 (Kempen – Vorst – Anrath – Willich – Meerbusch-Osterath – Haus Meer) folgen, betrieben von LOOK und DB Rheinlandbus.

Mit zusätzlichen Mitteln des Landes NRW kann der VRR die finanzielle Förderung der regionalen Expressbusse zur Verfügung stellen. So werden pro Jahr zukünftig 1,25 Millionen Euro in die ersten sieben XBus-Linien investiert – die weitere Finanzierung der neuen Angebote sichern die Städte und Kreise.

Mobilitätsentwicklung und Innovation



Erste XBus-Linien bereits unterwegs

Seit dem 12. Juni 2022 rollen die Linien X13 und X42 durch das Verbundgebiet.





Qualitätsstandards für NRW

Die ersten sieben XBus-Linien werden zunächst noch mit Bussen aus dem Standard-Fuhrpark der Verkehrsunternehmen betrieben. Nach dem Übergangszeitraum sollen dann Fahrzeuge eingesetzt werden, die dem verkehrlichen Charakter der Busse gerechter werden. Hierzu hatten die drei Zweckverbände VRR, NWL und NVR bereits 2019 einheitliche Qualitätsstandards für ganz NRW definiert. So sollen die Busse über ausreichend bequeme Sitzplätze verfügen und beispielsweise mit WLAN und Steckdosen ausgestattet sein. Auch mindestens erforderliche Bedienzeiten, die Taktung der Linien und Anforderungen an die Ausstattung von Haltestellen wurden festgelegt. So soll zukünftig sichergestellt werden, dass die neuen XBusse landesweit den Ansprüchen an einen zeitgemäßen und hochwertigen regionalen Schnellverkehr gerecht werden.

Fahrzeugflotte im einheitlichen XBus-Design

Mit dem Design der neuen Fahrzeuge sollen möglichst viele Menschen in den betroffenen Städten und Kreisen auf das Angebot aufmerksam gemacht werden. Die Fahrzeuge der XBusse sind deshalb in einem einheitlichen, unternehmensneutralen Design gestaltet. Das Ziel ist es, dass Nahverkehrskund*innen die Busse direkt auf den ersten Blick erkennen können. Aus diesem Grund haben sich alle Beteiligten verbundweit auf eine einprägsame XBus-Wort-Bild-Marke geeinigt. So können zukünftig weitere Linien auch optisch in das neue Netz integriert werden. Denn genau das ist geplant. Weitere Linien sollen in den nächsten Jahren an den Start gehen, sofern die organisatorischen Rand- und Rahmenbedingungen geklärt, die Linien von den Fahrgästen gewünscht und mit den Nahverkehrsplanungen der Städte oder Kreise kompatibel sind.

ÖPNV sorgt auch in Pandemiezeiten für verlässliche Mobilität

Auch in Krisenzeiten leistet der Öffentliche Personennahverkehr einen wesentlichen Beitrag zur Mobilität im VRR. Bus und Bahn waren im zweiten Jahr der Pandemie ohne coronabedingte Einschränkungen nach dem regulären Fahrplan unterwegs. Gleichzeitig stellt die Pandemie Verkehrsunternehmen und Verbünde vor große Herausforderungen. Denn das Mobilitätsverhalten vieler Menschen hat sich gewandelt – das zeigen Marktforschungsergebnisse: In Zeiten der Pandemie sind einerseits Anlässe weggefallen, überhaupt mobil zu sein. Andererseits setzt manch einer, der früher mit dem ÖPNV unterwegs war, coronabedingt auf den eigenen Pkw oder das Fahrrad, um von A nach B zu kommen. Teils drastische Einnahmeverluste waren und sind die Folge. Mit attraktiven Angeboten und verlässlichen Corona-Schutzmaßnahmen arbeitet die Branche nach Kräften daran, das Vertrauen der Kund*innen zurückzugewinnen.



Seit Beginn der Corona-Pandemie tauschte sich der VRR mit den benachbarten SPNV-Aufgabenträgern, Eiseninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem Verkehrsministerium NRW und der Bundespolizei regelmäßig zur aktuellen Lage und Entwicklungen im Schienenpersonennahverkehr aus, um Maßnahmen abzustimmen und NRW-weit einheitlich an die Fahrgäste zu kommunizieren. Zur Eindämmung des Coronavirus und um Infektionsrisiken zu minimieren, wurde in der Coronaschutzverordnung des Landes NRW eine allgemeine Pflicht zum Tragen einer medizinischen Maske im Öffentlichen Personennahverkehr festgeschrieben: zunächst nur in den Fahrzeugen des ÖPNV und Innenräumen an Haltepunkten und Bahnhöfen, später dann auch in Warteschlangen und Anstellbereichen im Freien. Ende November 2021 entschied das Land NRW aufgrund der rasant steigenden Corona-Infektionszahlen, im Nahverkehr die 3G-Regel einzuführen. Bus und Bahn konnte nutzen, wer geimpft, genesen oder getestet war. Zum 20. März 2022 wurde diese Vorgabe wieder aufgehoben, nur das Tragen einer medizinischen Maske ist in den Fahrzeugen weiterhin Pflicht.

Kontrolle von Maskenpflicht und 3G-Regel

Kundenbetreuer*innen und Sicherheitskräfte von kommunalen und Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrollieren regelmäßig, ob Fahrgäste die jeweils geltenden Vorgaben einhalten, und dokumentieren eventuelle Verstöße in der Sicherheitsdatenbank (Sidaba) des KC Sicherheit. Zur Finanzierung der Kontrollen durch zusätzliches Sicherheitspersonal stellte das Land NRW Fördermittel zur Verfügung – im Jahr 2021 wurden rund 22,6 Millionen Euro in Anspruch genommen. Vom 13. bis 15. Dezember 2021 fanden zudem NRW-weite Kontrolltage statt. Bei der gemeinsamen Aktion von NRW-Verkehrsministerium, den SPNV-Aufgabenträgern Nahverkehr Rheinland (NVR), Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) sowie dem Verband Deutscher

Verkehrsunternehmen (VDV), der Deutschen Bahn AG, den EVU sowie der Bundespolizei wurden in den Zügen auf ausgewählten Strecken Kontrollen der 3G-Nachweise durchgeführt. Zeitgleich kontrollierten die kommunalen Verkehrsunternehmen gemeinsam mit den Ordnungsämtern in Bussen und Straßenbahnen in großen Städten in Nordrhein-Westfalen. Ziel der Schwerpunktkontrollen war es, Fahrgäste für die Einhaltung der geltenden Corona-Regeln zu sensibilisieren. Es zeigte sich, dass sich Nahverkehrskund*innen in den allermeisten Fällen an die Vorgaben halten.

Infektionsschutz in Fahrzeugen und Kunden-Centern

Eisenbahnverkehrsunternehmen und kommunale Verkehrsbetriebe haben seit Beginn der Pandemie neue Routinen etabliert, um Infektionen zu verhindern und Fahrpersonal, Kundenbetreuer*innen und Fahrgäste gleichermaßen zu schützen. Hygienekonzepte und weitere Vorkehrungen zum Schutz vor Ansteckungen gehören heute zum Standard in allen Bereichen des ÖPNV: Kürzere Reinigungsintervalle, Trennscheiben zwischen Fahrpersonal und Fahrgastraum in Bussen sowie konkrete Vorgaben zu Abstand und Hygiene in Verkehrsmitteln und KundenCentern sorgen dafür, dass Fahrgäste sicher den Öffentlichen Personennahverkehr in Anspruch nehmen können.



Marktforschung zu Mobilitätsverhalten in Corona-Zeiten

Trotz all dieser Maßnahmen wirkt sich Corona jedoch bis heute negativ auf den ÖPNV aus – das zeigen Marktforschungsergebnisse. 2010 und 2021 hatte der VRR untersucht, wie sich die Verkehrsmittelnutzung in der Pandemie verändert hat und welche Mobilitätsangebote zukünftig für Nahverkehrskund*innen eine Rolle spielen werden. Die zehn Befragungswellen fanden zwischen April 2020 und November 2021 statt. Rund 30 Prozent der Befragten über 18 Jahre, die vor Corona mit Zeitkarten unterwegs waren, nutzten den ÖPNV entweder gar nicht mehr oder stiegen von einem Abo- oder Monatsticket auf sogenannte Bartickets um. Zudem ergaben sich in der sehr langen Pandemiezeit veränderte Mobilitätsroutinen – beispielsweise für den Weg zum Einkauf oder zur Arbeit. Menschen nutzten im Befragungszeitraum hierfür verstärkt das Fahrrad, waren gar nicht oder deutlich seltener unterwegs, sofern die Möglichkeit bestand, zumindest ab und zu aus dem Homeoffice zu arbeiten. Hinzu kam, dass die Befragten latent die Sorge vor Ansteckung im ÖPNV umtrieb, solange Inzidenzen hoch waren und Impfücken bestanden.

Corona hat jedoch nichts daran geändert, dass der ÖPNV nach Ansicht der meisten Befragten eine wichtige Rolle bei der Bewältigung der Klimakrise einnimmt und entsprechend gefördert werden sollte. Die Wiedereröffnung von Freizeit- und Kultureinrichtungen, von Schulen und Universitäten, eine erhöhte Präsenz an den Arbeitsplätzen, verbunden mit einem wachsenden Anteil geimpfter Menschen führen dazu, dass die Nachfrage inzwischen wieder steigt. Seit Anfang 2022 gibt es zudem mit den FlexTickets neue, flexiblere Ticketangebote insbesondere für all diejenigen, die zwar häufig, aber doch zu selten mit Bus und Bahn unterwegs sind und für die sich dementsprechend eine Monatskarte oder ein Abonnement nicht lohnt.



Entwicklungen im Bereich der ÖPNV-Digitalisierung

Seit Januar 2019 bündelt und betreut das Kompetenzzentrum Digitalisierung (KCD) zahlreiche Digitalthemen rund um den ÖPNV. Das KCD ist beim VRR angesiedelt und koordiniert als Landeseinrichtung die digitale Transformation des nordrhein-westfälischen Nahverkehrs. Das Kompetenzzentrum unterstützt die Verkehrsverbünde und -unternehmen bei ihren Digitalisierungsthemen und stellt den Informationsaustausch sowie eine projektübergreifende Zusammenarbeit mit Zweckverbänden, Kommunen, Fachverbänden und anderen Partnern sicher.

So hat das KCD, in enger Abstimmung mit dem Ministerium für Verkehr NRW, dem Kompetenzzentrum Marketing (KCM) sowie der Zentralen Koordinierungsstelle (ZKS) des NRW-Nahverkehrs in Zusammenarbeit mit den Verbänden und Verkehrsunternehmen, auch die Organisation für die ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW (DO) übernommen und deren Prozesse optimiert. Ziel aller Beteiligten ist es, maßgeschneiderte Mobilitätslösungen für individuelle Bedürfnisse anzubieten und den ÖPNV attraktiver und kundenfreundlicher zu gestalten.

ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW jetzt auf Twitter und LinkedIn

Die Digitalisierung führt zu einem Wandel der Unternehmens- und Marktkommunikation des Nahverkehrs. Immer mehr Akteure informieren sich online über alles Wissenswerte rund um den ÖPNV. Aus diesem Grund ist die ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW zum Jahreswechsel mit einem eigenen Profil auf Twitter gestartet. Seit März 2022 ist die DO außerdem offiziell auf LinkedIn vertreten. Die beiden Kanäle werden von den Mitarbeitenden des KCD betreut.



Mobilitätsentwicklung und Innovation

Im Rahmen der beiden Social-Media-Kanäle sollen Interessierte stetig über die Digitalisierungsoffensive und die vielfältigen Projekte auf dem Laufenden gehalten werden. Nutzer*innen erfahren Hintergründe zum Aufbau und zu den Strukturen der DO und deren Akteuren. Mit den Unternehmensauftritten auf LinkedIn und Twitter möchte das KCD zukünftig die digitale Kommunikation mit den entsprechenden Zielgruppen stärken und sich mit möglichst allen relevanten Akteuren der ÖPNV Digitalisierungsoffensive vernetzen.

Nahtlose Mobilität für Menschen in NRW

Reisende sollen künftig möglichst überall und zu jeder Zeit ihren persönlichen Bedürfnissen entsprechend multimodal unterwegs sein. Damit der Wechsel der Verkehrsmittel reibungslos funktioniert, hat das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen Ende des Jahres 2021 das Programm „Mobility-as-a-Service“, kurz MaaS NRW, gestartet. Das Programm schafft attraktive Rahmenbedingungen für Mobilitätsanbieter, um ihre Angebote zu vernetzen und multimodale Dienstleistungen zu entwickeln und zu betreiben, die den Menschen nahtlose Mobilität ermöglichen.

Um das Know-how und die Erfahrungen der Mobilitätswirtschaft in NRW eng mit einzubinden, hat das Ministerium für Verkehr des Landes eine Grundlagenuntersuchung beauftragt, die von Juli 2020 bis August 2021 alle wesentlichen Fakten und Rahmenbedingungen für den Aufbau einer MaaS-NRW-Plattform gebündelt und bewertet hat. Die Daten und Erkenntnisse wurden in insgesamt 24 Interviews mit Expert*innen auf einer Reihe von Stakeholder-Workshops zusammengetragen. Unter Einbindung von Verkehrsverbänden und -unternehmen, Initiativen und Institutionen ist das Zielbild MaaS NRW entstanden, das zukünftig in systematisch aufeinander aufbauenden Schritten umgesetzt werden soll.



Über eine Umfeldanalyse wurde zudem eine kompakte Übersicht über das aktuelle Angebot und die Entwicklungen im Bereich digitalisierte und vernetzte Mobilität gesammelt, die im weiteren Projektverlauf eine Verzahnung bestehender Projekte und Initiativen mit neu zu entwickelnden Maßnahmen ermöglichen wird. Die Projektlandschaft macht deutlich, dass das NRW-Verkehrsministerium mit den Verkehrsverbänden und -unternehmen bereits intensiv an der digitalisierten und vernetzten Mobilität arbeitet und eine innovative und attraktive Basis für eine nahtlose Mobilität schafft.



Der Mobility Start-up Pitch NRW ist eine Initiative von Politik und ÖPNV-Wirtschaft. Mit ihm sollen junge Unternehmen rund um Verkehr und Mobilität versammelt und unterstützt sowie die Tür zur Branche geöffnet werden. Organisiert wird der Pitch vom KCD, der VDV Landesgruppe NRW, dem hiesigen Ministerium für Verkehr, der Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG), der NRW. BANK und dem Bitkom e. V.

Mobility Start-up Pitch NRW

Am 15. November 2021 fand in Düsseldorf der dritte Mobility Start-up Pitch NRW statt. Sechs zuvor von einer Jury ausgewählte Start-ups präsentierten an diesem Tag kreative Konzepte rund um das Thema Verkehr und Mobilität. NRW-Verkehrsministerin Ina Brandes überreichte dem Start-up Radlaster GmbH / Leezen Heroes aus Münster die Gewinnerurkunde. Sie konnten die Jury und das Fachpublikum mit ihrem innovativen Konzept zum kombinierten Transport von Menschen und Gütern auf Fahrrädern („Rikscha-Shuttle“) überzeugen.

LEEZEN HEROES



On-Demand-Verkehre bilden sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV

Im Rahmen der ÖPNV Digitalisierungsinitiative und als Baustein der Ruhrkonferenz des Landes NRW hat das Kompetenzzentrum Digitalisierung eine Potenzialanalyse für den Einsatz von Ridepooling-Diensten im Ruhrgebiet durchführen lassen. Die Analyse wurde von civity Management Consultants erarbeitet und vollständig gefördert vom Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

On-Demand-Verkehre sind eine sinnvolle Ergänzung des Öffentlichen Personennahverkehrs – und zwar insbesondere in ländlichen Regionen, in den Abend- und Nachtstunden im urbanen Raum sowie für kommunenübergreifende Verbindungen. Zu diesem Ergebnis kommt die „Potenzialanalyse On-Demand-Ridepooling im Ruhrgebiet“, die am 5. April 2022 in einer Online-Abschlussveranstaltung mit ca. 130 interessierten Teilnehmer*innen vorgestellt wurde.

Rund vier Millionen Fahrgäste könnten durch ein flächendeckendes Grundangebot mit etwa 250 bis 300 Fahrzeugen für den ÖPNV gewonnen werden. Um ein solches Konzept tatsächlich umsetzen zu können, müssen die nötigen Rahmenbedingungen geschaffen werden und die Finanzierung gesichert sein. Die Studie geht von einem zusätzlichen jährlichen Finanzierungsbedarf zwischen 32 und 39 Millionen Euro aus.

Auf der Website des KCD finden Interessierte den vollständigen Abschlussbericht zur Potenzialanalyse als Download.





Wettbewerb zur Anwendung von Künstlicher Intelligenz im ÖPNV

Ausgefeilte Algorithmen sorgen schon heute dafür, dass Reisende und Pendler*innen flexibel und ganz einfach in Nordrhein-Westfalen mit Bus und Bahn fahren können – zum Beispiel mit dem ersten elektronischen Landestarif eezy.nrw. Zudem gibt es immer mehr IT-Plattformen, die für eine bessere Vernetzung von Bus, Bahn, Leihfahrrad und anderen Sharing-Fahrzeugen sorgen.

Um die Forschung zum Thema Künstliche Intelligenz (KI) im ÖPNV voranzutreiben, unterstützt das KCD gemeinsam mit dem VRR und dem NRW-Verkehrsministerium Hochschulen und Unternehmen aus der IT-Branche im Rahmen eines Wettbewerbs. Ausgezeichnet werden dabei Unternehmer*innen, die gelungene Konzepte im Zusammenhang mit KI rund um die Themen Verkehr und Mobilität entwickeln und konkrete Anwendungsfälle für den ÖPNV erarbeiten. Beispiele für Anwendungsbereiche können dabei u. a. Flottenmanagement, Fahrplanung oder die Optimierung der Fahrplanauskunft sein.

Eine Fachjury bewertet die eingereichten Projekte und wählt bis zu zwei Konzepte aus, die zusammen eine vom Ministerium für Verkehr finanzierte Förderung von insgesamt bis zu 500.000 Euro erhalten. Die geförderten Projekte im Wettbewerb sollen bis zur Jahreswende 2022/23 realisiert werden.

Weitere Informationen und die Gewinner*innen des Wettbewerbs werden nach dem Einsendeschluss unter www.ki-wettbewerb.kcd-nrw.de bekanntgegeben.



Wir bringen die Digitalisierung im ÖPNV voran.

Wir minimieren unseren ökologischen Fußabdruck weiter.

Unser Ziel: Effiziente Nutzung der Chancen, die Digitalisierung uns bietet, um Produkte und Services nachhaltig zu entwickeln. Zum Wohle von Mensch und Natur.



Elektronische Tarife und digitales Ticketing erleichtern Zugang zum ÖPNV

Seit 1. Dezember 2021 steht den Menschen in Nordrhein-Westfalen mit eazy ein neuer elektronischer Tarif zur Verfügung, der einfach strukturiert, preislich fair und intuitiv nutzbar ist. Realisiert wurde das neue Angebot als digitales Gemeinschaftsprojekt der NRW-Verkehrsverbünde und Tarifgemeinschaften, der Verkehrsunternehmen und des Ministeriums für Verkehr des Landes NRW, um möglichst vielen Menschen den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern. Nahverkehrskund*innen können Bus und Bahn einfach und unkompliziert nutzen, bequem über ihr Smartphone und ganz ohne Kenntnisse zu Tarifen, Tickets oder Preisen. Im Zuge des Markttests nextTicket, der im März 2022 nach rund vier Jahren endete, hatte der VRR bereits Erfahrungen mit einem solchen System gesammelt.

Markttest nextTicket erfolgreich abgeschlossen

Mit nextTicket stand den Fahrgästen im VRR bereits seit 2018 ein elektronischer Tarif zur Verfügung, den sie direkt über das Smartphone im Rahmen eines Check-in/Check-out-Systems (CiCo) nutzen konnten. Der Praxistest verlief in mehreren Phasen. In der letzten Phase basierte die automatisierte Berechnung des Fahrpreises auf dem Prinzip eines Basis- und eines Arbeitspreises, der sich nach den Luftlinienkilometern zwischen Start und Ziel richtete. Nach rund vier Jahren fiel die Bilanz von nextTicket positiv aus: Insgesamt nutzten 18.000 registrierte Fahrgäste das System für rund 200.000 Fahrten mit der neuen Ticketgeneration. Marktforschungsergebnisse zeigten, dass Kund*innen zufrieden mit dem neuen Ticketangebot waren – insbesondere mit der Abrechnung nach Luftlinienkilometern und dem komfortablen Check-in/Check-out-Prozess.



Landesweit einheitlicher Tarif mit digitalem Zugang per Smartphone

Seit Anfang Dezember 2021 können Nahverkehrskund*innen in ganz NRW den neuen elektronischen Tarif eezy nutzen, der sukzessive in den Apps nordrhein-westfälischer Verbände, Tarifgemeinschaften und Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden soll. eezy ermöglicht Fahrgästen einen unkomplizierten und intuitiven Zugang zum Nahverkehr, über Verbundgrenzen hinaus und ohne dass für das Buchen oder Fahren umfangreiches Tarifwissen nötig ist. Das System erfasst den Fahrgast während seiner Fahrt, speichert die Fahrtberechtigung und macht diese sichtbar, um eine Ticketkontrolle zu ermöglichen.

Um ein solch komplexes digitales Konstrukt mit hinterlegtem elektronischem Tarif erfolgreich auf den Weg zu bringen, arbeiteten der VRR, der Nahverkehr Rheinland (NVR) und der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) eng zusammen. Unterstützt wurden sie dabei vom Kompetenzzentrum Digitalisierung (KCD). Denn das Projekt ist Bestandteil der vom KCD koordinierten ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW, in der die Nahverkehrsakteure in NRW gemeinsam an einem attraktiveren nordrhein-westfälischen ÖPNV arbeiten. Vor allem die technischen Herausforderungen waren groß: Das Zusammenspiel aus dem Zugangssystem und dem hinterlegten eTarif ist hochkomplex. Das Ziel war es von Anfang an, diese Komplexität im Hintergrund zu halten und den Kund*innen einen einfachen, intuitiven und unkomplizierten Zugang zu eezy zu ermöglichen. Dies konnte dank der engen Zusammenarbeit im Projekt erfolgreich umgesetzt werden. Zahlreiche Partner sind mit ihren Apps an das System angeschlossen, weitere werden folgen.



Zukunftsprojekt zahlreicher Partner

In eezy.nrw erfolgt die automatisierte Berechnung des Fahrpreises in ganz NRW auf dem Prinzip eines Basis- und eines Arbeitspreises für die zurückgelegte Strecke nach Luftlinienentfernung. Dadurch werden spürbare Preissprünge vermieden und die Grenzen zwischen den unterschiedlichen Verbundgebieten spielen bei der Fahrt mit Bus und Bahn keine Rolle mehr. Das Kompetenzzentrum Marketing NRW war an der Entwicklung des eTarifs beteiligt, gemeinsam mit den NRW-Verkehrsverbänden und Tarifgemeinschaften sowie dem NRW-Verkehrsministerium.

Die automatisierte Abrechnung bei eezy.nrw ist transparent, gerecht und fair. Denn Fahrgäste zahlen immer nur, was sie tatsächlich auch gefahren sind – ein großer Vorteil der Luftlinienabrechnung. Außerdem sieht der eTarif einen Tagesdeckel für einen dynamischen 24-Stunden-Zeitraum vor, in dem der Gesamtpreis für die Summe aller Fahrten auf maximal 30 Euro in der 2. Klasse in NRW begrenzt ist. Im VRR gibt es zudem bei eezy VRR einen Kostenschutz pro Fahrt.

NEU!

DIE FLEX-TICKETS

Deine Bus- & Bahn-Card

- ✓ **vergünstigter Ticketkauf**
- ✓ **flexible Preisstufenwahl**
- ✓ **jederzeit digital abrufbar**

Flex25 Flex35

Jetzt einloggen und lossparen!

www.flextickets.de

VRR

FlexTicket für eine flexiblere Mobilität

Auch das neue FlexTicket ermöglicht Fahrgästen im VRR seit Januar 2022 eine flexiblere Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Es ist in den Varianten Flex25 und Flex35 erhältlich – und zwar ausschließlich online direkt über Smartphones. In Kombination mit einem festen Grundbetrag (Preisstand 2022) von 3,90 Euro (Flex25) bzw. 8,90 Euro (Flex35) haben Ticketinhaber*innen an 30 aufeinanderfolgenden Tagen Zugriff auf rabattierte EinzelTickets. In der Variante Flex25 erhalten Fahrgäste 25 Prozent Rabatt auf EinzelTickets und das FahrradTicket. Die Variante Flex35 bietet 35 Prozent Rabatt auf EinzelTickets und eine kostenlose Fahrradmitnahme. Kund*innen können die Preisstufe der EinzelTickets frei wählen: Das FlexTicket galt zunächst nur in den Preisstufen A1, A2, A3, B, C und D, seit 1. Juli 2022 gilt es ebenfalls für die Kurzstrecke. Wird das FlexTicket nicht mehr benötigt, kann es bequem zum Ende eines jeden 30-Tage-Zeitraums ohne Frist kostenlos gekündigt werden.

eezy VRR

Ich fahr nur noch Luftlinie.

Mit eezy Bus und Bahn neu erleben. Einfach einchecken, auschecken und nur noch Luftlinie bezahlen: in deiner Stadt, im VRR und in ganz NRW.

VRR

Jetzt kostenlose VRR App herunterladen und ganz eezy losfahren!

VRR

Aktuelle und verlässliche Auskunftssysteme für zufriedene Kund*innen

Damit Fahrgäste rund um ihre Fahrt mit Bus und Bahn jederzeit gut informiert sind, investiert der VRR kontinuierlich in seine Auskunftssysteme, verbessert die Qualität der hinterlegten Daten und weitet seine Services aus. Denn digitale Auskunftssysteme sollen die Wirklichkeit möglichst genau wiedergeben und Verspätungen, Fahrtausfälle oder andere Informationen schnellstmöglich übermitteln. Damit das gelingt, müssen Fahrplan- und Echtzeitdaten so aktuell wie möglich sein.

Um die Auskunftssysteme so aktuell wie möglich zu halten, läuft an jedem Werktag ein Datenübernahmeprozess ab, in dem die Fahrpläne der Verkehrsunternehmen in die Auskunftssysteme des VRR integriert werden. 2021 liefen 98 Prozent aller Datenübernahmen erfolgreich ab – ein sehr guter Wert, mit dem die Aktualität der Fahrplanauskunft weiter verbessert werden konnte. Auch die Reaktionszeiten der Auskunft lagen weiterhin auf einem sehr hohen Niveau. In nur 0,78 Sekunden bei Webauskünften und 0,73 Sekunden bei mobilen Auskünften erhielten Fahrgäste im Jahr 2021 einen Überblick über alle möglichen Fahrtalternativen zu ihrer Verbindungssuche.

Seit 2021 werden multimodale Auskünfte in der VRR App in verschiedenen Reitern dargestellt. Derzeit können Fahrgäste zwischen reinen ÖPNV-Fahrten und einer Kombination von Bus und Bahn beispielsweise mit dem eigenen Fahrrad, Pkw oder Bikesharing-Angebot wählen. Der ÖPNV steht dabei stets im Zentrum, ergänzt um alle weiteren Verkehrsmittel für die sogenannte „erste und letzte Meile“ – also den Weg zur ersten Haltestelle oder von der letzten Haltestelle bis zum Ziel.





Informationen zur Fahrzeugauslastung im SPNV für einen besseren Reisekomfort

Bereits seit dem Jahreswechsel 2020/2021 werden im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) Informationen über die Fahrzeugauslastung im Regionalverkehr gesammelt und Kund*innen über die Auskunftssysteme zur Verfügung gestellt. Der VRR nutzt hierzu Piktogramme, die die voraussichtliche Auslastung einer Verbindung in 25-Prozent-Schritten von „gering“ über „mittel“ und „hoch“ bis „sehr hoch“ visualisieren. Dieser Service soll auf Basis verbesserter Daten auf ganz Nordrhein-Westfalen ausgeweitet werden. Ziel aller Partner im NRW-Nahverkehr ist es, Auslastungsinformationen bis Mitte 2023 flächendeckend in die landesweiten Auskunftssysteme zu integrieren. Hierzu haben die Partner des ÖV-Datenverbundes AVV, NWL, VRR und VRS ein entsprechendes Projekt aufgesetzt.

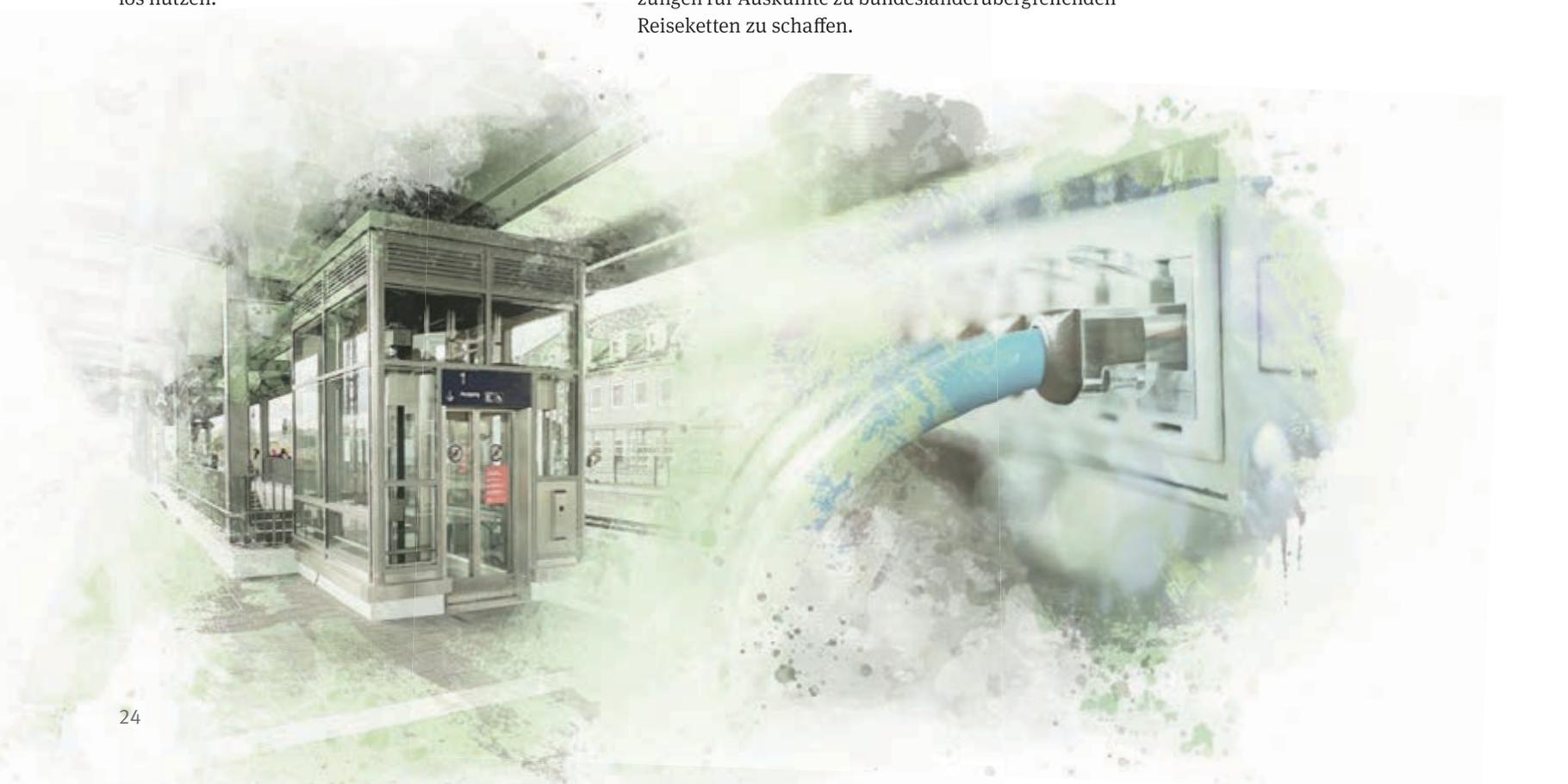
Denn rechtzeitige Informationen über das Fahrgastaufkommen verbessern den Reisekomfort für Nahverkehrskund*innen. Die Planungen sehen vor, Basisdaten zum gewohnten Verkehrsaufkommen, besondere Informationen beispielsweise zu Baustellen und dadurch bedingten Umleitungen von Linien sowie Echtzeitinformationen zu kombinieren, um die Qualität der Auslastungsprognosen zu verbessern.

Mobilitäts- und Infrastrukturdatenbank für ein barrierefreies Routing

Damit sich Fahrgäste jederzeit online über den Betriebszustand oder die Verfügbarkeit von Infrastruktureinrichtungen informieren können, betreibt der VRR die sogenannte Mobilitäts- und Infrastrukturplattform (MIP). In ihr werden beispielsweise Daten zum Betriebszustand von Aufzügen und Fahrtreppen sowie zur Multimodalität gesammelt, gebündelt und abnehmenden Systemen wie der VRR-Fahrplanauskunft zur Verfügung gestellt. Der Ausbau- und Ausstattungszustand von Haltestellen und Stationen ist in der MIP ebenso verfügbar wie Informationen zu Park+Ride- sowie Bike+Ride-Anlagen und Radboxen (z. B. von DeinRadschloss). So können vor allem mobilitätseingeschränkte Personen ihre Nahverkehrsverbindungen barrierefrei planen und somit Bus und Bahn problemlos nutzen.

Nahverkehrsdaten auch für VRR-externe Systeme

Damit sich Fahrgäste auch über die Auskunftssysteme externer Partner jederzeit über ihre Fahrt mit Bus und Bahn informieren können, liefert der VRR bereits seit 2021 Fahrplandaten aus seinem Verbundgebiet und dem Verkehrsraum des NWL inklusive der Auskunftsdaten der Eisenbahnverkehrsunternehmen an die deutschlandweite Plattform „OpenData ÖPNV“. Einmal wöchentlich stellt der VRR die Daten bereit, um die externen Systeme auf einem aktuellen Stand zu halten. Der VRR in seiner Rolle als Zentrale Koordinierungsstelle NRW (ZKS) schafft die Voraussetzungen (Daten, Schnittstellen, Systemarchitektur und Prozesse) zur Integration und Vernetzung der DELFI-Funktionalitäten in die bzw. mit den jeweiligen Fahrplanauskunftssystemen und Apps in NRW. Ziel ist es, die Voraussetzungen für Auskünfte zu bundesländerübergreifenden Reiseketten zu schaffen.



Der Kundendialog im VRR

Fahrplanauskünfte, Ticketberatung oder Betriebsstörungen – tagtäglich erreichen den VRR zahlreiche Anfragen rund um die öffentliche Mobilität im Verbundgebiet. Damit Fahrgäste jederzeit aktuelle und verlässliche Informationen erhalten, fungiert der Verkehrsverbund gegenüber Hilfe suchenden Kund*innen stets als Ansprechpartner für Fragen zum ÖPNV.

Bereits seit dem Jahr 2000 erhalten Nahverkehrskund*innen aus ganz Nordrhein-Westfalen unter der „Schlaun Nummer für Bus & Bahn“ Auskünfte zu ÖPNV-Verbindungen und Nahverkehrstarifen. Fahrgäste erhalten über die Hotline Informationen zu Tarifen, Verkehrsmitteln sowie Fahrplanauskünfte. Etwa 60 Verkehrsunternehmen und zahlreiche weitere Partner wie u. a. Messen und Veranstalter weisen an Haltestellen, in Fahrzeugen, Broschüren, Apps sowie im Internet auf die Hotline hin. Der telefonische Service ist bei Hilfe suchenden Fahrgästen nach wie vor sehr beliebt: Allein im VRR-Gebiet führten Servicemitarbeiter*innen im Jahr 2021 mehr als 191.000 Gespräche – auch wenn das Anrufvolumen pandemiebedingt etwas geringer ausfiel als im Vorjahr.

Auch schriftlich können sich Rat suchende Fahrgäste an den VRR wenden: per Brief, E-Mail oder über das Kontaktformular auf der VRR-Website sowie über die sozialen Netzwerke. Allein per Post, E-Mail oder über die VRR-Website wendeten sich Nahverkehrskund*innen im Jahr 2021 rund 15.000-mal an den VRR-Kundendialog. Etwa 80 Prozent des Dialogaufkommens waren Anfragen zu Tickets, Tarifen, Abonnements oder zum Fahrplanwechsel im SPNV. In 20 Prozent der Fälle äußerten Fahrgäste Kritik, hauptsächlich zu Ausfällen und Verspätungen, zu nicht ausreichenden Kapazitäten von Zügen oder zur Fahrplanauskunft. Seit dem Start der VRR-Unternehmensseite bei Facebook hat sich das soziale Netzwerk als zusätzlicher Kanal für den Kundendialog des Verkehrsverbundes etabliert.



Pilotprojekt Service-Chat NRW

Der Trend zur stärkeren Nutzung digitaler Kanäle und Angebote setzt sich fort. Dieser Entwicklung trägt der VRR mit dem NRW-weiten Pilotprojekt „Service-Chat“ Rechnung, das im Rahmen der Digitalisierungsinitiative umgesetzt und vom Verkehrsministerium gefördert wird. Gemeinsam mit der Zweigstelle des Kompetenzzentrums Digitalisierung bei der Westfälischen Verkehrsgesellschaft in Münster schafft der Verbund einen weiteren digitalen Kanal für den Kundendialog der Verkehrsunternehmen, Verbände und Zweckverbände in NRW. Hierdurch sollen die Auskunftsqualität verbessert, weitere Zielgruppen erreicht und ein schnellerer und zentralerer Informationsaustausch gewährleistet werden, um die Zufriedenheit der Kund*innen weiter zu steigern.

Das Projekt Service-Chat ermöglicht Fahrgästen eine umfassendere Beratung als andere Kanäle, denn via Telefon können zum Beispiel keine Links zu Informationen übermittelt oder auch per Mail kann keine unmittelbare Beratung in einer Fahrtsituation erfolgen. Der Service-Chat wird als Hybridangebot aufgestellt: Fahrgäste können ihr Anliegen sowohl über einen personenbedienten Live-Chat als auch über einen (teil-) automatisierten Chatbot klären. Im Zuge des Projekts soll darüber hinaus eine NRW-weite Wissensdatenbank mit ÖPNV-Informationen aufgebaut werden, die auch anderen Projekten zur Verfügung steht.

Den Fahrgästen das Angebot eines Service-Chats zur Verfügung zu stellen, wird sukzessive über die Internetseiten und Apps aller Verkehrsunternehmen, Verbände und Zweckverbände in NRW sowie des Gemeinschaftsprojektes mobil.nrw ermöglicht. Ende des Jahres soll der Live-Chat auf den ersten Webseiten freigeschaltet werden.

Der VRR-Kundendialog wird die Rückmeldungen von Fahrgästen während des Projekts verstärkt analysieren und auswerten, um Transparenz zu schaffen, Handlungsempfehlungen für kommunikative oder tarifliche Maßnahmen abzuleiten und Feedback zu Baumaßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur zu geben.



VRR stellt Weichen für die Zukunft

Der öffentliche Verkehr leidet nach wie vor unter der Pandemie. Die mit Corona einhergehenden Beschränkungen haben den Unternehmen des ÖPNV auch im Jahr 2021 finanziell zugesetzt. Die Ticketumsätze fielen um 48,9 Millionen Euro auf insgesamt 1,048 Milliarden Euro. Das bedeutet ein Minus von 4,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Dennoch ist diese Entwicklung positiver als zu Beginn des vergangenen Jahres prognostiziert. Ein Grund dafür ist der leichte Einnahmewachstum ab Mitte des Jahres. Bei Monatstickets sowie den Abonnements verzeichnet der Verbund Einnahmerückgänge nach einem weiteren Jahr mit pandemischen Herausforderungen. Die Einnahmeausfälle wurden und werden durch die von Bund und Land zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel im Rahmen des Corona-Rettungsschirms sowohl 2020 als auch 2021 weitestgehend aufgefangen.

Der Verbund ist zuversichtlich, dass sich mit der schrittweisen Lockerung der Corona-Beschränkungen das gesellschaftliche Leben normalisiert und Fahrtanlässe wieder zunehmen. Dann kann das Niveau des Jahres 2019 voraussichtlich im Jahr 2024 wieder erreicht werden.

Wie im Jahr zuvor hat der Verbund 2021 die Weichen für die Zukunft gestellt und Maßnahmen entwickelt und auf den Weg gebracht, um den ÖPNV attraktiver zu machen und Kund*innen auch in der Krise zu halten. Bereits im Jahr 2020 hatte der Verbund frühzeitig auf die Corona-Krise reagiert und im Dialog mit allen Akteuren erreicht, dass Bund und Länder auch für 2021 einen ÖPNV-Rettungsschirm bereitgestellt haben, um das ÖPNV-Angebot zu stabilisieren und aufrechtzuerhalten. Darüber hinaus hat der VRR im vergangenen Jahr in kurzer Zeit die Digitalisierung und Erweiterungen im Ticketsortiment vorangetrieben.





VRR App als moderne Serviceplattform

Um Fahrgästen im Verbundraum den Zugang zum Öffentlichen Personennahverkehr zu erleichtern, hat der Verbund die VRR App weiterentwickelt. Nach wie vor ist die Übersicht und Auswahl verschiedener Verkehrsmittel in Kombination mit dem ÖPNV zentraler Funktionsbestandteil auch der neuen App. In einer übersichtlichen Darstellung erlaubt die App nun den direkten Zugriff auf ÖPNV, Fahrrad-Routing, Bike-Sharing, Park+Ride und Bike+Ride. In die VRR App wurde zudem eine in Pandemiezeiten wichtige Neuerung integriert: die Auslastungsinformation in Zügen des Nahverkehrs. Damit erhalten Fahrgäste die Möglichkeit, ihr Reiseverhalten auf die Auslastung bestimmter Fahrten abzustimmen. Neben dem neuen Ticketshop wurden das Design und die Nutzerführung in der App angepasst und der Auskunftsbereich optimiert. Durch die neuen Funktionalitäten rund um die Fahrt mit Bus und Bahn geht die App einen weiteren Schritt in Richtung Mobilitätsplattform und macht sie zur idealen Begleitung für Reisen mit dem öffentlichen Verkehr im Verbund und in ganz NRW.

Tarifliche Weiterentwicklung

Tariflich reagierte der VRR kurzfristig auf die derzeitige Situation, hielt die Preise im Verbund im Jahr 2021 stabil und entwickelte Nahverkehrstarife, die mehr Flexibilität ins aktuelle Tarifangebot bringen. Seit Mitte des vergangenen Jahres testet der VRR mit „FlexJob“ ein Tarifmodell für Firmenkunden. In diesem Jahr sind mit „Flex25“ und „Flex35“ weitere digitale Tickets hinzugekommen, die allen Kund*innen Rabatte auf Einzeltickets gewähren. Damit berücksichtigt der VRR neue Arbeitsmodelle und ermöglicht Fahrgästen, die sich nicht festlegen möchten, ein Plus an Flexibilität. Häufig sind die Tarife auch eine wirtschaftlich günstigere Alternative zum eigenen Auto.

Gerade die Bemühungen, dem digitalen Vertrieb mehr Aufmerksamkeit zu schenken, zahlen sich in Zeiten von Corona aus. Im Bereich der Regelzeitkarten (Ticket1000/2000 und 30-Tage-Varianten) verzeichnet der kundenbetreute Verkauf einen Einnahmenrückgang von fast zehn Prozent. Über die Apps und digitalen Shops konnten die Einnahmen jedoch um fünf Prozent gesteigert werden. Im Bereich des Barsortiments sind die Einnahmen durch die etwas entspanntere Pandemiesituation 2021 zwar auch im analogen Vertrieb um 16 Prozent zum Vorjahr gestiegen, der digitale Vertrieb verzeichnet jedoch mit einem Plus von 26 Prozent eine noch positivere Entwicklung.

eezy VRR

Ich machs ab jetzt einfach.

Mit eezy Bus und Bahn neu erleben. Einfach einchecken, auschecken und nur noch Luftlinie bezahlen: in deiner Stadt, im VRR und in ganz NRW.

VRR Jetzt kostenlose VRR App herunterladen und ganz eezy losfahren! **VRR**

Landesweiter eTarif

Am 1. Dezember 2021 ging mit eezy der landesweite elektronische Tarif an den Start, der flächendeckend in ganz Nordrhein-Westfalen für Busse und Bahnen gilt. Der einfache Zugang ohne Tarifkenntnisse macht eezy gerade für Gelegenheitskund*innen interessant und Bus- und Bahnfahrten für diese Zielgruppe noch attraktiver. Im ersten Schritt wurde mit eezy der eTarif für Gelegenheitskund*innen umgesetzt. Perspektivisch sollen ergänzende eTarif-Produkte entwickelt werden, die weitere Zielgruppen bedienen.

Weitere Informationen zu eezy sowie Fragen, Antworten und Funktionsweise, finden Sie mithilfe des QR-Codes.



Rückgewinnung von Abonent*innen

Dass der ÖPNV trotz aller Krise großen Zuspruch erhält, zeigten auch die VRR-Aktionen und die Gemeinschaftsaktionen der NRW-Verbünde in den Sommerferien zur Rückgewinnung der Fahrgäste und zur Kundenbindung. Mit „Unser Geschenk an alle mit Abo!“ bedankten sich die NRW-Verbünde für die Treue der Abonent*innen. Die Kundenresonanz auf diese Aktion fiel durchweg positiv aus. Fahrgäste unternahmen verstärkt Ausflüge oder Fahrten auch außerhalb des VRR-Gebietes, sodass die Aktion eine gute Werbung für den Nahverkehr in NRW war.

Im Rahmen des VDV Deutschland Abo-Upgrades galten ÖPNV-Abos über einen Zeitraum von zwei Wochen im September 2021 deutschlandweit in Bus und Bahn. Die Aktion wurde online im Rahmen der #BesserWeiter-Kampagne zentral durch den VDV beworben. Von den ca. 700.000 Personen, die sich bundesweit für diese Aktion registriert hatten, stammten knapp 65.000 aus dem VRR-Raum. Die Upgrade-Aktion fand universellen Zuspruch bei den Teilnehmenden. Über 80 Prozent sahen die Aktion als angemessenes Dankeschön. Für den Jahreswechsel wurde eine VRR-weite Abo-Kampagne konzipiert. Eine Gutschrift in Höhe von 40 Euro erhielten alle, die ihr Abonnement von YoungTicketPLUS, Ticket1000, Ticket2000 oder BärenTicket weiterführten. Zudem entfiel in den ersten drei Monaten die Kündigungsgebühr von 20 Euro. Auch bei seinen Gelegenheitskund*innen bedankte sich der VRR mit der 4erTicket-Wochenendaktion im September 2021 für die Treue in den letzten Monaten: An allen Wochenenden im September konnten Besitzer*innen eines 4erTickets eine weitere Person kostenlos auf dem Ticket mitnehmen.

Tarifliche Weiterentwicklung im VRR

Für seine unterschiedlichen Kundengruppen entwickelt der VRR zielgruppenspezifische Services und Tarife kontinuierlich weiter, um möglichst vielen Menschen den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern. Auch in der ersten Jahreshälfte 2022 hat der VRR tarifliche Entscheidungen getroffen, die dem Mobilitätsbedarf der Menschen besser gerecht werden.

In den letzten zwei Jahren hatte die Corona-Krise enorme Auswirkungen auf das gesellschaftliche und wirtschaftliche Leben. Dies bekamen insbesondere Menschen aus einkommensschwachen Haushalten zu spüren. Umso bedeutender ist es, das SozialTicket weiterzuentwickeln und im Sinne der Daseinsvorsorge einkommensschwachen Menschen im Verbundgebiet den Zugang zu den öffentlichen Mobilitätsangeboten zu ermöglichen. Ab dem 1. Januar 2023 wird das SozialTicket auch als Abonnement angeboten.

9-Euro-Ticket: Drei Monate lang im deutschen Nahverkehr

Die Bundesregierung hatte sich Ende März 2022 auf Maßnahmen zur Entlastung von Bürger*innen angesichts der stark steigenden Energiepreise verständigt. Bestandteil des Maßnahmenpakets war die Einführung eines Tickets zur deutschlandweiten Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs für drei Monate (1. Juni bis 31. August 2022) zum Preis von 9 Euro pro Monat – das sogenannte 9-Euro-Ticket. Neben dem Ziel, Bürger*innen mit einem deutlich verbilligten ÖPNV-Ticket unmittelbar zu entlasten und Anreize zum Energiesparen zu setzen, diente das Ticket dazu, den ÖPNV langfristig attraktiv zu machen. Ergänzend dazu sah der VRR durch die Aktion auch die Chance, nach den rückläufigen Fahrgastzahlen durch die COVID-19-Pandemie Fahrgäste zurückzugewinnen, neue Kund*innen zu gewinnen und in der Kommunikation auf langfristige Kundenbindung zu setzen. Bis Ende Juli 2022 sind im VRR bereits rund drei Millionen 9-Euro-Tickets über die Apps, Ticketshops, Automaten und Kundencenter der Verkehrsunternehmen verkauft worden.

Der VRR begrüßte, dass die Koalition gezielt auch auf den ÖPNV setzt. Gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen im VRR entwickelte der Verbund in kürzester Zeit Lösungen, die schnell vertrieblich umzusetzen waren und den Fahrgästen dann unbürokratisch zur Verfügung gestellt wurden. Die Nahverkehrsunternehmen im Verbundraum leisten mit ihrem attraktiven Angebot einen wichtigen Beitrag, um die Krise gesamtgesellschaftlich zu bewältigen.



Finanzierungslücke im ÖPNV steigt

Die Ticketeinnahmen stellen weiterhin eine wesentliche Finanzierungssäule der Branche dar. Es zeichnet sich ab, dass die Einnahmen, die die Verkehrsunternehmen benötigen, um ihre Aufwandssteigerungen zu decken, nicht mehr ausreichen. Neben den allgemeinen Kostensteigerungen bei Energie und Personal sind es die Kosten für eine lückenlose digitale Fahrgastinformation sowie Investitionen in die moderne und barrierefreie Infrastruktur und in Fahrzeuge mit sauberen, emissionsarmen Antriebstechnologien, die es zukünftig zu kompensieren gilt. Bis zum Jahr 2030 entsteht so bundesweit ein Finanzierungsbedarf von rund elf Milliarden Euro. Zu diesem Ergebnis kommt ein unabhängiges Leistungskostengutachten im Auftrag des VDV unter Beteiligung des VRR. Denn um das Ziel zu erreichen, die Zahl der Fahrgäste im ÖPNV bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln, ist eine Erhöhung der Betriebsleistung im ÖPNV um durchschnittlich 60 Prozent nötig. Die massiven Ausweitungen des Leistungsangebotes führen zu einem sehr hohen zusätzlichen Mittelbedarf, neben der bestehenden angespannten Finanzierungssituation als Folge der Corona-Pandemie. Mit der heutigen Finanzierungsstruktur werden die ambitionierten Ziele nicht erreichbar sein. Die Finanzierung des ÖPNV durch die Kommunen ist weitestgehend ausgereizt und lässt nur wenig Raum für zusätzliche Angebote. Damit im VRR auch weiterhin ein attraktiver Nahverkehr mit einem vollen Verkehrsangebot aufrechterhalten werden kann und die Kommunen vor Ort die Herausforderungen der Verkehrswende meistern können, müssen nachhaltige Lösungen für eine gesicherte und auskömmliche Finanzierung gefunden werden. Denn der ÖPNV ist das Rückgrat einer zeitgemäßen, umwelt- und klimafreundlichen Nahmobilität und damit ein wesentlicher Baustein, um die Mobilitätswende weiter voranzutreiben.



Wir treiben die Elektrifizierung im SPNV voran.

Wir sind Vorreiter bei der Elektrifizierung im SPNV und treiben diese voran.

Unser Ziel: Bis zum Jahr 2030 sind 90 Prozent der SPNV-Verkehre im VRR elektrisch betrieben.



Drei neue Betreiber für Regionalverkehrslinien der insolventen Abellio Rail GmbH

Seit dem 1. Februar 2022 ist es amtlich: Die Abellio Rail GmbH (Abellio) fährt in Nordrhein-Westfalen keine SPNV-Betriebsleistungen mehr. Die Verkehrsverträge der nordrhein-westfälischen Aufgabenträger VRR, NVR und NWL mit dem insolventen Eisenbahnverkehrsunternehmen sind beendet und die ursprünglich von Abellio bedienten Regionalverkehrslinien werden seitdem von DB Regio, National Express und VIAS Rail betrieben. Die drei Aufgabenträger in NRW haben damit den Betrieb mittels mehrerer sogenannter Notmaßnahmen bis Dezember 2023 gesichert. Für die Zeit danach werden die Verkehrsleistungen in regulären europaweiten Wettbewerbsverfahren langfristig neu vergeben. Die Notmaßnahmen waren erforderlich, weil in der seit ca. 2019 geführten Auseinandersetzung der NRW-Aufgabenträger mit Abellio sowie der niederländischen Konzernmutter Nederlandse Spoorwegen keine einvernehmliche Einigung über die Rettung des finanziell angeschlagenen Eisenbahnverkehrsunternehmens erzielt werden konnte.

 **BAHN**
Regio NRW

national
express

VIAS 

Mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in Nordrhein-Westfalen den SPNV-Betrieb erbringen, haben die drei Aufgabenträger in den Jahren 2019/2020 mit Forderungen zur Anpassung der Verkehrsverträge konfrontiert. Dabei stützten die Unternehmen ihre Forderungen auf Kostensteigerungen in den Bereichen Personal(gesamt-)kosten, Baustellen und Baustellenfolgenkosten, Pönalen aufgrund des Verhaltens Dritter sowie gestiegenen Ausbildungs- und Rekrutierungskosten. Die NRW-Aufgabenträger verfolgen kontinuierlich das Ziel, mit den betroffenen EVU eine einvernehmliche und rechtlich zulässige Lösung zu finden, um die Versorgung der Bevölkerung mit SPNV-Leistungen als wichtigen Bestandteil der Daseinsvorsorge fortwährend sicherzustellen. Im Juni 2022 konnte eine Einigung mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen National Express und NordWestBahn gefunden werden. Die politischen Gremien der Aufgabenträger haben einer Vertragsanpassung zugestimmt, sodass eine Fortführung der Verkehrsverträge gesichert wurde.

Nachdem Abellio das Angebot der NRW-Aufgabenträger abgelehnt hatte, ging es vor dem Hintergrund der insolvenzrechtlichen Eigenheiten des Verfahrens (das EVU befand sich seit 1. Juni 2022 in einem sogenannten Schutzschirmverfahren und seit dem 1. Oktober 2022 in einem regulären Insolvenzverfahren in Eigenverwaltung) darum, den bestehenden Betrieb mit Abellio zu sichern und das sich abzeichnende Ende der Leistungserbringung durch Abellio aufzufangen und insbesondere einen Übergang der Verkehre auf andere Eisenbahnverkehrsunternehmen zu gewährleisten. Die Beteiligten konnten eine für alle Seiten konstruktive Lösung finden. Die Verkehre wurden bis zum 31. Januar 2022 von Abellio erbracht.

DB Regio, National Express und VIAS Rail übernehmen Regionalverkehrslinien

Mit der Mitte Oktober 2021 veröffentlichten Ex-ante-Transparenzbekanntmachung haben die Aufgabenträger den Vorbereitungsprozess für die sogenannten Notmaßnahmen eingeleitet. Bestandteil waren sämtliche Linien, für deren Betrieb die Abellio Rail GmbH in NRW und angrenzenden Räumen beauftragt war – einschließlich der Verbindungen von landesweiter Bedeutung, wie etwa der Linien RE 1 (RRX) von Aachen bis Hamm und RE 11 (RRX) von Düsseldorf bis Kassel. Betroffen waren insgesamt rund 21 Millionen Zugkilometer. Mitte Dezember 2021 entschieden die politischen Gremien der Aufgabenträger, dass die drei Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Regio AG, Region NRW, National Express Rail GmbH und VIAS Rail GmbH ab dem 1. Februar 2022 die bis zu diesem Zeitpunkt von Abellio betriebenen Regionalverkehrslinien übernehmen.



Neue Betreiber bieten Abellio-Belegschaft berufliche Perspektive

Der Abellio-Belegschaft sicherten die NRW-Aufgaben-träger zu, bei einem Wechsel zu einem neuen Betreiber alle Rechte aus ihrem bisherigen Arbeitsverhältnis beibehalten zu können – dies galt ausdrücklich auch für Resturlaubs- und Überstundenansprüche. Diese umfassende Zusicherung galt für alle Angestellten und Auszubildenden sämtlicher Gewerke, von Lokführer*innen bzw. Leihlokführer*innen über Werkstatt-Beschäftigte und Fahrpersonal bis hin zu den Mitarbeitenden in der Verwaltung. Über 1.000 Abellio-Mitarbeitende machten von dieser Möglichkeit Gebrauch und wechselten zu einem der drei neuen Betreiber. Seit Anfang Januar 2022 wurden sie in die drei übernehmenden Eisenbahnverkehrsunternehmen eingeführt, in ihre neuen Arbeitsplätze eingewiesen, erhielten ihre neuen Arbeitsmittel und wurden – soweit notwendig – geschult und in die Systeme der neuen Arbeitgeber eingewiesen.

Parallel dazu wurden die bislang bei Abellio eingesetzten 120 Triebzüge an die Anforderungen der drei neuen Betreiber angepasst und für den Betrieb vorbereitet. Das galt gleichermaßen auch für den Übergang der Instandhaltungsbetriebe in den beiden großen Bahnbetriebswerken Duisburg und Hagen mit VIAS Rail als neuem Betreiber. Um dies in der Kürze der Zeit bis Ende Januar 2022 und in allen Bereichen vollständig zu gewährleisten, wurden Personal und Fahrzeuge seit Jahresbeginn sukzessive freigestellt. Entsprechend verkehrten die betroffenen Linien nicht nach dem regulären, sondern nach einem Übergangsfahrplan mit vorübergehend eingeschränktem Angebot. Zur Gewährleistung eines Übergangs der Leistungen an andere EVU hat der ZV VRR Eigenbetrieb im Januar 2022 für die Aufrechterhaltung des Betriebs notwendigen Vermögensgegenstände gekauft, neben den Bahnbetriebswerken in Duisburg und Hagen auch ein Kundecenter, Tankanlagen und mehrere Ver- und Entsorgungsanlagen für die Fahrzeuge.



Reibungsloser Betriebsübergang am 1. Februar 2022

Am 1. Februar 2022 fand der geordnete Übergang des Betriebs nahezu reibungslos statt – und das, obwohl die neuen EVU nur wenige Stunden Zeit hatten, um die damit auch verbundenen haftungsrelevanten Aufgaben zu erledigen. DB Regio übernahm als Nahverkehrstochter der Deutschen Bahn die Linien der S-Bahn Rhein-Ruhr (S 2, S 3, S 9, RB 32, RB 40 und RE 49) sowie das Ruhr-Sieg-Netz mit den Linien RE 16, RB 46 und RB 91. National Express betreibt seit 1. Februar 2022 die Rhein-Ruhr-Express-Linien RE 1 (RRX) zwischen Aachen und Hamm sowie RE 11 (RRX) zwischen Düsseldorf und Kassel. Das britisch-deutsche Eisenbahnverkehrsunternehmen bediente vorher bereits die Linien RE 4 (Aachen – Dortmund), RE 6 (RRX) (Flughafen Köln/Bonn – Minden) und RE 5 (RRX) (Wesel – Koblenz) und ist somit nun für den gesamten RRX-Vorlaufbetrieb verantwortlich. Das EVU VIAS Rail übernahm das Niederrhein-Netz mit der grenzüberschreitenden Linie RE 19 zwischen Düsseldorf und Arnheim/Bocholt, die RB 35 zwischen Gelsenkirchen und Mönchengladbach sowie die Linie S 7 zwischen Wuppertal und Solingen. Die im Wege der Notmaßnahmen geschlossenen Verkehrsverträge laufen bis Dezember 2023. Für die Zeit danach wurden sämtliche Verkehre langfristig neu ausgeschrieben – die entsprechenden Verfahren laufen.

Die Insolvenz eines EVU in der Größenordnung von Abellio hinterlässt Spuren im Markt und bedarf einer gründlichen Aufarbeitung. Die drei Aufgabenträger betreiben diese gemeinsam und haben, als eine der ersten Maßnahmen, die ihnen entstandenen Mehrkosten im Rahmen des beim Amtsgericht Charlottenburg in Berlin geführten Insolvenzverfahrens angemeldet.

Betrieb der eurobahn-Linien langfristig gesichert

Ende 2021 einigten sich die SPNV-Aufgabenträger VRR und NWL sowie die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) und die niederländische Provincie Overijssel mit Keolis Deutschland über die Fortführung der Verkehrsverträge der eurobahn. Damit ist der Weiterbetrieb aller SPNV-Linien und -Netze des Unternehmens langfristig gesichert. Gleichzeitig stieg Keolis als Gesellschafterin der eurobahn aus.

Ende 2021 ist Keolis S.A. als Gesellschafterin von Keolis Deutschland ausgeschieden, sodass die Unternehmensanteile zum 1. Januar 2022 an einen neuen Gesellschafter übertragen werden konnten. Der französische Mutterkonzern hatte im Zuge dessen einen sehr hohen finanziellen Beitrag geleistet, um die vertraglichen Verpflichtungen und die verbleibenden Defizite über die restlichen Vertragslaufzeiten zu kompensieren. Gemeinsam sichern Aufgabenträger und Unternehmen so die Arbeitsplätze der mehr als 900 Mitarbeiter*innen von Keolis Deutschland und den Bahnbetrieb auf allen eurobahn-Linien.

Seit Januar 2022 betreibt nun die eurobahn unter der neuen Gesellschaftsform die Linien des Maas-Rhein-Lippe-Netzes, des Hellweg-Netzes, des Teutoburger-Wald-Netzes sowie des Ostwestfalen-Lippe-Netzes. Über einen Zeitraum von mehr als einem Jahr hatten sich Vertreter*innen von VRR, NWL, Keolis Deutschland und der in Frankreich ansässigen Muttergesellschaft Keolis S.A. in intensiven Gesprächen auf neue Regelungen in den Verkehrsverträgen und die monetären Rahmenbedingungen zum Marktaustritt von Keolis geeinigt. Die bestehenden Verkehrsverträge wurden im Rahmen des Projekts „Verkehrsvertrag 2.0“ überarbeitet. Sie bieten dem EVU zukünftig verbesserte Möglichkeiten, die Regionalverkehre dauerhaft verläss-

lich zu erbringen. Außerdem war so die neue Gesellschaftsform überhaupt erst realisierbar. Stellhebel bei den Vertragsanpassungen waren insbesondere die drei neuralgischen Punkte Personalkosten, die verkehrlichen Auswirkungen von Baumaßnahmen auf den SPNV-Betrieb sowie Pönalen aufgrund von Störungen im Bahnbetrieb, die das EVU nicht selbst verschuldet, sondern die durch externe Einflüsse entstehen.



VRR nimmt die Qualität im Regionalverkehr in den Fokus

Qualitativ hochwertige Leistungen sind das A und O, damit Menschen Regionalexpress, Regionalbahn und S-Bahn gerne für ihre tägliche Mobilität nutzen. Einmal im Jahr beleuchtet der VRR deshalb mit dem Qualitäts- und dem Stationsbericht, wie es um die Leistungen im Regionalverkehr und den Zustand der Bahnhöfe und Haltepunkte in der Region bestellt ist. Damit sind sie wichtige Instrumente, um die Qualität des SPNV positiv zu beeinflussen und im Sinne der Nahverkehrskund*innen zu verbessern.

SPNV-Qualitätsbericht 2021

Starke Unwetter und Corona beeinträchtigten den Regionalverkehr

Die durchschnittliche Verspätung von Regionalexpressen, Regionalbahnen und S-Bahnen stieg 2021 im Vergleich zum Vorjahr um 27 Sekunden: Sie betrug im Berichtsjahr eine Minute und 57 Sekunden. Insbesondere die Stürme im Februar und Oktober sowie das Unwetter im Juli mit starkem Dauerregen und verheerendem Hochwasser wirkten sich deutlich auf die Pünktlichkeit der Linien aus. Die wenigsten Verspätungen gab es in den Monaten Januar, April und Mai. Die pünktlichsten Regionalverkehrslinien waren wie bereits in den Vorjahren die S-Bahnen. Sie waren durchschnittlich um anderthalb Minuten verspätet, wobei bei dieser und der Durchschnittsverspätung der anderen beiden Produktgruppen Unpünktlichkeiten wegen Baumaßnahmen nicht einberechnet sind. Weniger verlässlich lief



der Betrieb der RB- und RE-Linien im VRR: Jede Regionalbahn war zu etwa einer Minute und 55 Sekunden verspätet, die langlaufenden Regionalexpressen hatten pro Fahrt durchschnittlich zwei Minuten und 35 Sekunden Verspätung.

Zugausfälle 2021: Baustellen, Unwetter und Corona als Hauptursachen

Baustellen im Eisenbahnnetz beeinträchtigten auch 2021 den Regionalverkehr an Rhein, Ruhr, Wupper und Lippe. Sie führten dazu, dass theoretisch jede zehnte Fahrt baubedingt ausfiel – was einem leichten Rückgang im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Hingegen führten die bereits genannten Unwetter und anschließenden Streckensperrungen teilweise für Monate zu zahlreichen, nicht vorhersehbaren Zugausfällen. Die Unwetter waren zwar regional und zeitlich begrenzt, beeinträchtigten die Quoten der RE-, RB- und S-Bahnen im Jahresverlauf aber sehr deutlich. Einige Eisenbahnverkehrsunternehmen hatten zudem auch bedingt durch Corona mit kurzfristigen Personal- und dadurch auch Zugausfällen zu kämpfen, weil Werkstattmitarbeitende oder Triebfahrzeugführer*innen in Quarantäne mussten und nicht weiterarbeiten konnten. Fahrgäste der RB 91 vom inzwischen insolventen Eisenbahnverkehrsunternehmen Abellio Rail GmbH waren am seltensten von Zugausfällen betroffen, besonders häufig fielen die Züge der S 68 von DB Regio aus.

Zugbildung entwickelt sich weiterhin positiv

Die sogenannte Zugbildung hat sich 2021 im Vergleich zum Vorjahr erneut verbessert. Die Anzahl an nicht wie bestellt verkehrenden Zügen sank vor allem bei den RE-Linien deutlich. Positiv fielen in diesem Zusammenhang die Linien RE 1 (RRX) und RE 4 von National Express auf: Viel häufiger als noch im Vorjahr standen Nahverkehrskund*innen die geforderten Sitzplätze zur Verfügung. Grund für diesen positiven Trend ist das sogenannte NRW-RRX-Modell, bei dem der Fahrzeughersteller nicht nur für die Produktion der Züge, sondern auch für ihre Wartung, Instandhaltung und damit auch für ihre Verfügbarkeit zuständig ist.

Züge der VIAS Rail GmbH in sehr gutem Zustand

Den Zustand der SPNV-Fahrzeuge nahmen 2021 die speziell geschulten VRR-Profitester*innen ins Visier. Sie attestierte insbesondere den Zügen der VIAS Rail GmbH sehr gute Ergebnisse. Bei anderen EVU kritisierten sie hingegen häufiger die Sauberkeit der Züge und die Toilettenkabinen. Insbesondere die Keolis Deutschland GmbH & Co. mit der Marke „eurobahn“ und die Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH gaben kein gutes Bild ab.

Testkund*innen überprüfen Qualität der Vertriebsdienstleistungen

Speziell geschultes Personal beurteilte 2021 die Verkaufsstellen des Vertriebsdienstleisters Transdev Vertrieb GmbH: Die Testkund*innen bewerteten die Qualität der Leistungen anhand unterschiedlicher Standards. Die für Fahrgäste besonders wichtige Fachkompetenz der Vertriebsmitarbeiter*innen wurde dabei ebenso betrachtet wie beispielsweise die Wartezeit an den Serviceschaltern. Kund*innen warteten im Berichtsjahr 2021 in den jeweiligen Vertriebsstellen je nach Kategorie unterschiedlich lang. An besonders großen und bedeutsamen Bahnhöfen der Kategorie A lag die durchschnittliche Wartezeit bei einer Minute und 45 Sekunden, bei den Videoautomaten bei einer Minute und 38 Sekunden. Vor allem die fachliche Beratung bei Reklamationen ließ zu wünschen übrig. Die Qualität der Vertriebsdienstleistungen war in Dinslaken am besten, in Neuss dafür am schlechtesten.

Nähere Informationen zu den einzelnen Qualitätsstandards finden Interessierte im SPNV-Qualitätsbericht 2021 auf der VRR-Website unter www.vrr.de/de/presse-uebersicht/publikationen/



SPNV-Qualitätsmonitor NRW

Interessierte können sich seit Oktober 2021 auch online über die wichtigsten Qualitätskennzahlen informieren. Im SPNV-Qualitätsmonitor NRW veröffentlichen die drei SPNV-Aufgabenträger VRR, NWL und NVR einmal im Quartal Informationen zur Betriebsqualität des Regionalverkehrs – und zwar in ihren drei Gebieten sowie zusätzlich für ganz NRW. Ziel ist es, alle Interessierten aktuell zu informieren. Mit seiner Bandbreite an Kennzahlen und Daten ist der SPNV-Qualitätsmonitor ein wertvolles Instrument, um den Bahnverkehr weiter zu verbessern. Das Tool dokumentiert die Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Zugbildung auf Basis objektiv gemessener Daten. Schwachstellen werden so zügig offensichtlich und die verantwortlichen EVU können Maßnahmen auf den Weg bringen, um die Mängel zu beseitigen. Weitere Informationen zum SPNV-Qualitätsmonitor finden Interessierte im Online-Magazin auf der VRR-Website.

VRR-Stationsbericht 2021

Alljährlich dokumentiert der VRR mit seinem Stationsbericht, wie es um die 295 Bahnhöfe und SPNV-Haltepunkte im seinem Verbundraum bestellt ist, zeigt Schwachstellen auf, definiert Handlungsbedarf und leistet so einen Beitrag, um die Verhältnisse im Sinne der Fahrgäste positiv zu beeinflussen. Erfreuliches Ergebnis des Stationsberichts 2021: Insgesamt hat sich die Situation im Vergleich zum Vorjahr verbessert. Rund die Hälfte aller Bahnhöfe und Haltepunkte war in einem guten Zustand.

Profitester*innen bewerten Bahnhöfe und Haltepunkte

24 Stationen bescheinigten die VRR-Profitester*innen im Jahr 2021 einen „ausgezeichneten“ Zustand, was einem Plus von 0,34 Prozent entspricht. Weitere 123 Bahnhöfe und Haltepunkte erzielten eine „ordentliche“ Gesamtbewertung, 2020 waren es nur 97. 141 Stationen waren im vergangenen Jahr „entwicklungsbedürftig“, nur sieben „nicht tolerierbar“. Entsprechend war die Hälfte aller Bahnhöfe 2021 in einem guten Zustand – 2020 war dies nur bei rund 40 Prozent aller Stationen der Fall. Einerseits eine positive Entwicklung, andererseits zeigen die Ergebnisse, dass bei rund der Hälfte aller Bahnhöfe weiterhin Handlungsbedarf besteht.

Aufenthaltsqualität

Der bauliche Zustand und die Sauberkeit der Stationen entwickelten sich 2021 insgesamt positiv, auch wenn die Situation in einigen Bereichen nach wie vor unbefriedigend ist. Insgesamt erreichten 21 Stationen eine „hervorragende“ Spitzenplatzierung, 2020 waren es nur zehn. Sie boten SPNV-Kund*innen eine weit überdurchschnittliche Aufenthaltsqualität. Bei 95 „zufriedenstellenden“ Stationen identifizierten die Profitester*innen lediglich geringfügige Mängel, ein Plus von über zehn Prozent im Vergleich zum Vorjahr. 160 Bahnhöfe und Haltepunkte (2020: 192) und damit die Mehrzahl war in einem „verbesserungswürdigen“ Zustand. Bei weiteren 19 (2020: 29) Stationen waren die Mängel so gravierend, dass sie als „unzureichend“ eingestuft wurden. Vor allem Müll, Graffiti und sonstige Verschmutzungen sowie bauliche Mängel führten zu schlechten Bewertungen – Probleme, die Eisenbahninfrastrukturunternehmen durch eine häufigere bzw. intensivere Reinigung und Instandhaltung positiv beeinflussen könnten.

Fahrgastinformation und Barrierefreiheit

Die Fahrgastinformation bewerteten die VRR-Profitester*innen erneut sehr gut. Über 95 Prozent der Stationen erreichten eine „zufriedenstellende“ bis „hervorragende“ Bewertung, 2020 lag dieser Wert noch knapp unter der 95-Prozent-Marke. Die Bahnhöfe und Haltepunkte waren in den allermeisten Fällen mit qualitativ hochwertigen Fahrgastinformationssystemen ausgestattet – hierzu zählen neben den dynamischen Fahrgastinformationsanlagen auch Fahrplanaushänge. Zudem wurden etwaige technische Mängel von den zuständigen Stellen in der Regel schnell wieder behoben.

Im Hinblick auf die Barrierefreiheit der Stationen ergab sich 2021 nach wie vor ein differenziertes Bild. An 60 Prozent aller Bahnhöfe und Haltepunkte gelangten Fahrgäste über Aufzüge oder Rampen stufenfrei zu den Bahnsteigen und auch niveaugleich in die SPNV-Fahrzeuge. Dies bedeutet gleichzeitig, dass 40 Prozent aller Stationen modernisiert werden müssen, um einen barrierefreien Zugang zu ermöglichen.

Als Zuwendungsgeber und Bewilligungsbehörde unterstützt der VRR die Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei der Modernisierung der SPNV-Haltepunkte und fördert dabei insbesondere Vorhaben, die einen Fokus auf den barrierefreien Ausbau legen.

Mehr Licht als Schatten an den VRR-Stationen

An ausgewählten Standorten nahmen die VRR-Profitester*innen auch wieder die Beleuchtung der Stationen unter die Lupe. Denn speziell in den dunklen Wintermonaten steigt das Unfallrisiko, wenn die Bahnhöfe und Haltepunkte nicht ausreichend beleuchtet sind. Schlechte Lichtverhältnisse können auch zu sogenannten „Angsträumen“ führen, also zu dunklen und nicht gut einsehbaren Bereichen, die man ungern betritt. Auch Wetterschutzeinrichtungen aus Beton können diesen Eindruck noch verstärken. An 77 Stationen entdeckten die VRR-Profitester*innen defekte Leuchten, was einem Anteil von etwa zwei Dritteln aller betrachteten Bahnhöfe entspricht. Allerdings waren in den meisten Fällen nur einige wenige Lampen defekt, oftmals verteilt über die gesamte Station, sodass die Beleuchtung insgesamt ausreichend war. An 15 Stationen gab es noch Wetterschutzhäuser aus Beton, die das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste negativ beeinflussen können. Im Zuge von zukünftigen Modernisierungs- oder Umbauvorhaben sollten diese durch moderne, verglaste und somit transparente Wetterschutzeinrichtungen ersetzt werden.

Weiterführende Informationen zu den Bahnhöfen und SPNV-Haltepunkten im VRR sowie zu den Bahnhofsgebäuden finden Interessierte im Stationsbericht 2021 auf der VRR-Website unter www.vrr.de/de/presse-uebersicht/publikationen/

Mehr Nachhaltigkeit im SPNV durch innovative Antriebe und elektrifizierte Strecken

Um die Klimabilanz des ÖPNV zu verbessern und die Verkehrswende in Nordrhein-Westfalen weiter voranzutreiben, setzen der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und der benachbarte Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) auf innovative Antriebe. So stellen die beiden Aufgabenträger den aktuellen Dieselbetrieb im Niederrhein-Münsterland-Netz (NMN) ab 2025 sukzessive auf lokal emissionsfreie Fahrzeuge um. Seit Februar 2022 ist mit dem RE 19 außerdem eine weitere Linie rein elektrisch unterwegs. Denn die Elektrifizierung der SPNV-Teilstrecke ermöglicht seither nicht nur den Einsatz umweltfreundlicher und moderner Elektrotriebzüge, sondern auch eine umsteigefreie Verbindung von Bocholt und Hamminkeln bis Düsseldorf mit teilweise verkürzten Reisezeiten und höheren Sitzplatzkapazitäten.



Im Niederrhein-Münsterland-Netz mit batterieelektrischen Zügen unterwegs

Gemeinsam mit dem NWL stellt der VRR ab Dezember 2025 das Niederrhein-Münsterland-Netz auf einen lokal emissionsfreien Betrieb um. Hierzu beschaffen VRR und NWL batterieelektrische Fahrzeuge vom Typ „Civity BEMU“ der spanischen Firma Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S. A. (CAF). Nach einem europaweiten Vergabeverfahren hatte der VRR im April 2022 gemeinsam mit Vertreter*innen des NWL und CAF den Vertrag für die Produktion, Lieferung und die langfristige Instandhaltung von 63 lokal emissionsfreien Triebfahrzeugen unterzeichnet. Den umweltfreundlichen Betrieb des Teilnetzes 2 (Linien RE 14, RE 44, RB 31, RB 36 und RB 43) wird sukzessive ab 2025 DB Regio übernehmen. Der Zuschlag an DB Regio als neuen Betreiber von fünf der insgesamt sieben Linien des Niederrhein-Münsterland-Netzes konnte nach entsprechenden Entscheidungen der politischen Gremien im VRR und NWL im Juni 2022 erteilt werden. So wird DB Regio insgesamt rund vier Millionen Zugkilometer jährlich mit den neuen, lokal emissionsfreien BEMU-Fahrzeugen zurücklegen. Der Betrieb des Teilnetzes 1 (Linien RE 10 und RB 37) des Niederrhein-Münsterland-Netzes wird voraussichtlich im Jahr 2023 ausgeschrieben.

Das Niederrhein-Münsterland-Netz umfasst sieben Linien mit einer jährlichen Verkehrsleistung von insgesamt über sechs Millionen Zugkilometern.

Niers-Express RE 10:

Kleve – Geldern – Krefeld – Düsseldorf

Emscher-Münsterland-Express RE 14:

Essen – Bottrop – Dorsten – Borken/Coesfeld

Fossa-Emscher-Express RE 44:

Kamp-Lintfort – Moers – Duisburg – Oberhausen – Bottrop

Der Niederrheiner RB 31:

Xanten – Moers – Duisburg

Ruhrort-Bahn RB 36:

Oberhausen – Duisburg-Ruhrort

Niers-Erft-Bahn RB 37:

Geldern – Krefeld – Neuss

Emschertalbahn RB 43:

Dortmund – Herne – Dorsten



Schienenpersonennahverkehr

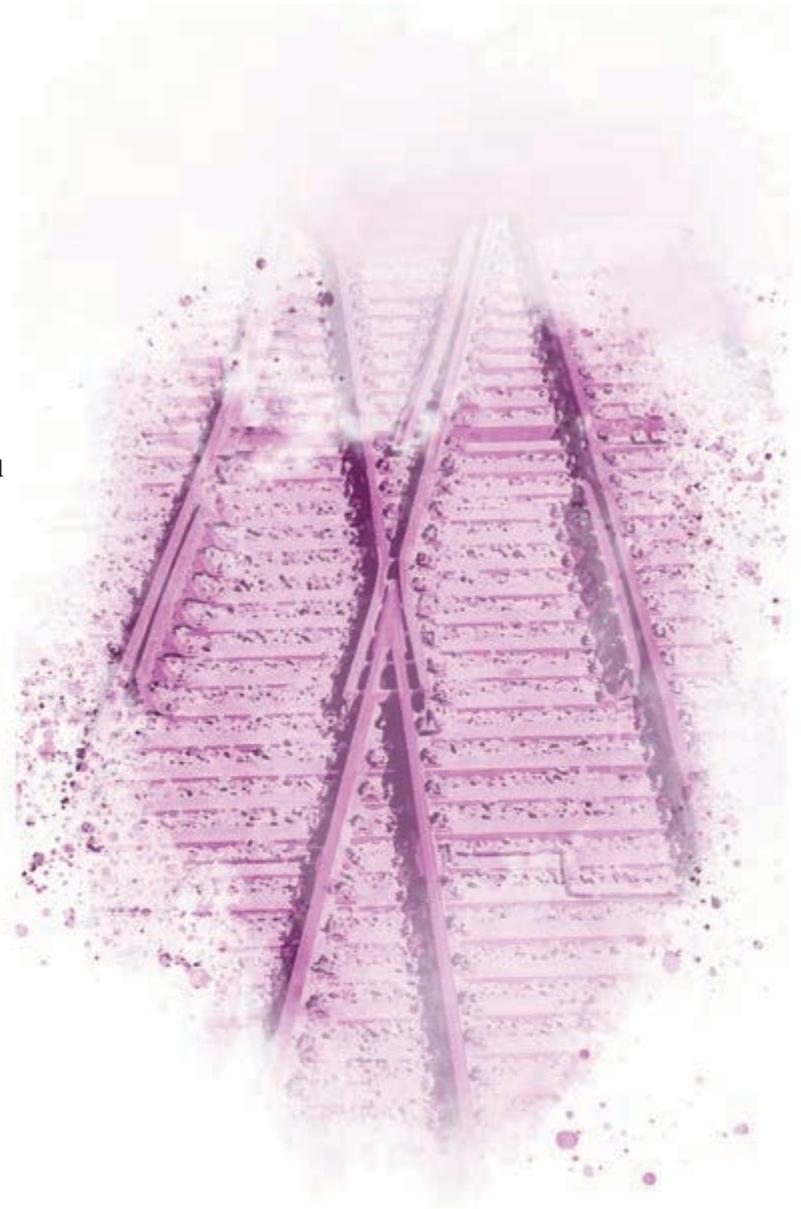
Teilnetz mit umweltfreundlichem Know-how

Die Linien des Niederrhein-Münsterland-Netzes werden ihren Betrieb gestaffelt aufnehmen. Den Anfang machen die Linien RE 44, RB 31 und RB 36 ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025. Ein Jahr später im Dezember 2026 folgt der RE 14. Zum Fahrplanwechsel Ende 2028 startet die RB 43. In den kommenden Jahren wird die Strecke der Niederrheinbahn von Rheinkamp bis nach Kamp-Lintfort für den SPNV reaktiviert sowie die Stellwerkstechnik zum Anschluss an die vorhandene DB-Strecke bei Rheinkamp entsprechend angepasst, sodass ab Mitte 2026 auch der Hochschulstandort Kamp-Lintfort mit dem RE 44 an den Regionalverkehr angebunden sein wird.

Die Linie RB 37 wird ab Dezember 2027 und die Linie RE 10 ab Dezember 2028 mit den lokal emissionsfreien Zügen betrieben. Wenn im Jahr 2028 alle batterieelektrischen CAF-Neufahrzeuge ihren Betrieb aufgenommen haben, sinkt der Anteil an Zugkilometern, die im VRR-Gebiet mit Dieselfahrzeugen geleistet werden, auf unter zehn Prozent. Lokal vermeiden die 63 Züge pro Jahr rund 24.000 Tonnen CO₂-Emissionen. Auch die Feinstaub- und Stickoxid-Belastungen sinken und die Lärmbelästigung für Anwohner*innen wird reduziert. Denn die Elektrotriebwagen sind deutlich leiser unterwegs als Züge mit Dieselantrieb.

Folgende 23 Kommunen im VRR-Gebiet werden durch die Umstellung auf BEMU-Fahrzeuge künftig nicht mehr von Dieselfahrzeugen im SPNV angefahren:

- Alpen
- Bedburg-Hau
- Bottrop
- Castrop-Rauxel
- Dorsten
- Duisburg
- Essen
- Geldern
- Gelsenkirchen
- Gladbeck
- Goch
- Herne
- Kempen
- Kerken
- Kevelaer
- Kleve
- Krefeld
- Meerbusch
- Moers
- Oberhausen
- Rheinberg
- Weeze
- Xanten



CAF liefert zwei Modelle, die Fahrgästen viel Platz und Komfort bieten: 15 rund 45 Meter lange Fahrzeuge mit 120 Sitzplätzen sowie 48 rund 55 Meter lange Fahrzeuge mit 160 Sitzplätzen. Die Züge werden auf den meisten Linien in Mehrfachtraktion unterwegs sein, um heutige Kapazitätsengpässe zu beseitigen. Dank des innovativen Antriebs sind die Züge bestens für einen Betrieb in einem nur zum Teil elektrifizierten Netz geeignet. So nutzen die BEMUs auf den elektrifizierten Streckenabschnitten zusätzlich die Oberleitungen zum Nachladen der in den Fahrzeugen vorhandenen Batterien, sodass die Energieversorgung auf den nicht elektrifizierten Abschnitten vollständig über die Batterien erfolgen kann. Aufgrund der relativ langen oberleitungsfreien Abschnitte zwischen Krefeld und Kleve sowie Gladbeck und Coesfeld werden in Kleve und Coesfeld lokale Möglichkeiten zur Nachladung geschaffen.

Ausbau und Barrierefreiheit im NMN

Um die Kapazitäten auf einigen Linien des Niederrhein-Münsterland-Netzes weiter ausweiten zu können, müssen zahlreiche Bahnhöfe und SPNV-Haltepunkte ausgebaut werden. Einige Bahnsteige werden aus diesem Grund verlängert, andere an die Standardhöhe von 76 Zentimetern angepasst, um einen niveaugleichen Ein- und Ausstieg zu ermöglichen. Zusätzlich werden die betreffenden Stationen, sofern noch nicht geschehen, barrierefrei ausgebaut, damit auch mobilitätseingeschränkte Nahverkehrskund*innen stufenlos über Rampen oder Aufzüge direkt bis zum Bahnsteig gelangen können.

Elektrifizierung der Strecke Wesel – Bocholt ermöglicht klimafreundlichen Betrieb des RE 19

Mehr als ein halbes Jahr wurde entlang der SPNV-Strecke Wesel – Bocholt gebaut, modernisiert und elektrifiziert. Am 1. Februar 2022 startete der rein elektrische Betrieb des Rhein-IJssel-Express. Seitdem verkehrt der RE 19 als neue Direktverbindung von Düsseldorf über das Ruhrgebiet bis nach Hamminkeln/Bocholt – mit der VIAS Rail GmbH als Betreiber. Die neue Direktverbindung zwischen der nordrhein-westfälischen Landeshauptstadt und dem westlichen Münsterland wurde gemeinsam von VRR und NWL geschaffen. Dabei werden die beiden Zugteile des Rhein-IJssel-Express in Wesel getrennt und verkehren dann einerseits über Emmerich nach Arnhem in den Niederlanden und andererseits über Hamminkeln nach Bocholt.

Voraussetzung für diese sogenannte Flügelung ist die im Februar abgeschlossene Elektrifizierung der Strecke Wesel – Bocholt, die bisher nur mit Dieselsüben befahren werden konnte. RE-19-Fahrgäste profitieren im Vergleich zur Situation vorher gleich mehrfach: Auf der gesamten Strecke verkehren moderne und komfortable Elektrotriebzüge, für Reisende aus oder in Richtung westliches Münsterland kommt es zu Verkürzungen der Reisezeit und es entfällt der oftmals nicht funktionierende Umstieg in Wesel vom verspätungsanfälligen RE 5 (RRX). Außerdem stehen entlang der elektrifizierten Strecke pro Fahrt fast doppelt so viele Sitzplätze zur Verfügung wie zuvor.

Mehr Informationen über das Niederrhein-Münsterland-Netz finden Sie unter: www.vrr.de/de/der-vrr/niederrhein-muensterland-netz-1/

Schienenpersonennahverkehr



Betriebskonzept RE 19

Der Rhein-IJssel-Express verkehrt als neue Direktverbindung von Düsseldorf über das Ruhrgebiet bis nach Hamminkeln/Bocholt.

Modernisierte Stellwerkstechnik und sanierte Bahnhöfe

Die vollständige Sperrung der Strecke nutzte der Betreiber der Infrastruktur (DB Netz), um die Strecke vollständig zu modernisieren und mit elektronischer Stellwerkstechnik auszurüsten. So wurden beispielsweise die Gleise für Zuggeschwindigkeiten von bis zu 100 Stundenkilometern angepasst. An allen Bahnübergängen gab es umfangreiche Tiefbau- und Asphaltierungsarbeiten. In Hamminkeln und Bocholt errichtete die DB Modulgebäude für das elektronische Stellwerk und installierte Funkantennen, die zukünftig den digitalen Zugfunk sichern. Zudem legte die Deutsche Bahn auf der gesamten Strecke Fundamente, auf denen Oberleitungsmasten errichtet wurden, und montierte viele Kilometer Fahrdrabt. Die veraltete Eisenbahnüberführung in Hamminkeln über die Issel wurde zurückgebaut und eine neue Brücke errichtet. Für die elektronischen Stellwerke und Bahnübergänge mussten zahlreiche Kilometer Kabel verlegt werden. Alle elektronischen Stellwerke können nun dank ihrer neuen, digitalen Komponenten zuverlässiger und wirtschaftlicher betrieben werden. Fahrdienstleiter*innen steuern den Betrieb auf der gesamten Strecke digital über Rechner, ganz einfach per Mausclick.

Auch die Bahnhöfe Wesel-Blumenkamp, Hamminkeln, Hamminkeln-Dingden und Bocholt wurden ausgebaut und modernisiert, erhielten neue taktile Leitsysteme und Wetterschutzhäuser, die Bahnsteigkanten wurden erneuert und auf eine Höhe von 76 Zentimetern über Schienenoberkante gebracht, um Fahrgästen einen stufenlosen Ein- und Ausstieg zu ermöglichen. In Bocholt wurde zusätzlich noch die bisherige Personenunterführung zurückgebaut und verfüllt.

Elektrotriebzüge senken CO₂-Belastung

Die Elektrifizierung des RE 19 ist richtungsweisend für einen klima- und umweltfreundlichen Schienenpersonennahverkehr in der Region. Denn mit der Betriebsaufnahme der Elektrotriebzüge des RE 19 haben VRR und NWL weitere Dieselfahrzeuge in den Ruhestand geschickt und kommen dem Ziel einer klimafreundlichen Verkehrswende einen entscheidenden Schritt näher. Der VRR finanzierte die Hälfte der zwendungsfähigen Kosten der Strecken-Elektrifizierung aus Fördermitteln nach § 12 ÖPNVG NRW: 14,2 Millionen Euro flossen in das Vorhaben. Die andere Hälfte übernahm der NWL.

SPNV-Akteure bringen NRW-weit einheitliche Baustellenkommunikation auf den Weg

Umfangreiche Bauarbeiten an der Eisenbahninfrastruktur wirken sich teils massiv auf den Zugverkehr aus und bringen den Betrieb von Regional-
express, Regionalbahn und S-Bahn ins Stocken. Um Fahrgäste über die Einschränkungen des Bahnverkehrs bestmöglich zu informieren, gestalten die SPNV-Akteure in NRW die Baustellenkommunikation kundenorientiert und landesweit einheitlich.

Verständlich, frühzeitig, konsistent und mit einem hohen Wiedererkennungswert: Seit dem Sommer 2022 profitieren SPNV-Kund*innen in ganz Nordrhein-Westfalen von landesweit einheitlichen Informationen über Baustellen im Schienennetz und ihre Auswirkungen. Das Land Nordrhein-Westfalen hat in den vergangenen rund eineinhalb Jahren unter Koordination des Kompetenzzentrums Integraler Taktfahrplan (KC ITF) gemeinsam mit den drei NRW-Aufgabenträgern VRR, NWL und NVR und den in Nordrhein-Westfalen aktiven Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen ein landesweit einheitliches Design für die Baustellenkommunikation entwickelt. In Workshops wurden Anforderungen und ein gemeinsamer Kriterienkatalog definiert: Die für Kund*innen relevanten Informa-

tionen sollten einheitlich, übersichtlich, verständlich, konsistent, verlässlich, optisch gut erfassbar und barrierearm sein.

Dank einer festgelegten Informationssystematik ist das neue Design übersichtlicher und ermöglicht Fahrgästen eine bessere Orientierung, als dies vorher der Fall war. Denn bislang erfolgte die Fahrgastinformation rund um Baustellen im Eisenbahnnetz weitgehend in Eigenregie der betroffenen EVU. Reisende mussten sich mit einer Vielzahl von Aushängen im jeweiligen Unternehmensdesign und teils sehr unterschiedlicher Qualität der Informationen auseinandersetzen. Die neue Systematik konzentriert sich nun auf relevante Fakten wie die betroffenen Linien, Strecken und den Zeitraum des Bauvorhabens, informiert über Reisealternativen sowie Ersatzverkehre und verweist auf weiterführende



Die drei Phasen der Baustellenkommunikation

Generell verläuft die Baustellenkommunikation in NRW zukünftig in drei Phasen, die sich an den Bedürfnissen der Kund*innen und dem Planungsprozess orientieren.

Phase 1: Vorankündigung der Bauphase mit groben Informationen

Sie startet etwa sechs Monate vor Beginn des geplanten Bauvorhabens. Fahrgäste erhalten allgemeine Hinweise auf baustellenbedingte Einschränkungen zu betroffenen Linien und Streckenabschnitten, den Zeitraum und den Grund der Bauarbeiten.

Phase 2: Ankündigung der Bauphase mit detaillierteren Informationen

Sie startet etwa drei bis sechs Wochen vor Beginn des geplanten Bauvorhabens. Fahrgäste erhalten detailliertere Informationen zu betroffenen Linien und Streckenabschnitten, dem konkreten Zeitraum der Baustelle mit Datum und Uhrzeit, den konkreten Einschränkungen und Auswirkungen für den Bahnverkehr sowie einen Hinweis zu weiteren Informationen vor Baubeginn.



Vorankündigung Bauarbeiten

S 4

Unna ↔ DO-Lütgendortmund

Baustellenbedingte Einschränkungen zwischen:
Unna und DO-Lütgendortmund



von März bis Juli 2021



Digitalisierung der Schiene

Im Kölner Hauptbahnhof entsteht ein neues, elektronisches Stellwerk für mehr Verbindungen. Die Bahn wird zuverlässiger.



Weitere Informationen zu Reisealternativen und Fahrplanänderungen stehen vor Baubeginn zur Verfügung.



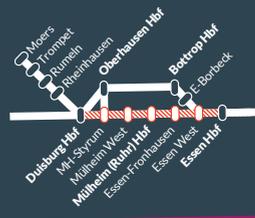
0800 223 5546
(kostenfrei)
www.zuginfo.nrw



zuginfo.nrw ist ein Serviceangebot für Kunden im Regionalverkehr in Nordrhein-Westfalen.

Ankündigung Bauarbeiten:

 <p>RE 1 (RRX) Hamm Hbf ↔ Aachen Hbf</p> <p>RE 2 Münster Hbf ↔ Düsseldorf Hbf</p> <p>RE 3 Hamm Hbf ↔ Düsseldorf Hbf</p> <p>RE 6 (RRX) Minden Hbf ↔ Köln/Bonn Flgh.</p> <p>RE 11 (RRX) Kassel Wilhelmsh. ↔ Düsseldorf Hbf</p> <p>RE 14 Essen Hbf ↔ Borken Hbf</p> <p>RE 42 Münster Hbf ↔ Mönchengladbach Hbf</p> <p>RE 44 Moers ↔ Bottrop Hbf</p>	<p>RE 49 Wuppertal Hbf ↔ Oberhausen Hbf</p> <p>RB 31 Duisburg Hbf ↔ Moers</p> <p>RB 32 Dortmund Hbf ↔ Duisburg Hbf</p> <p>RB 33 Aachen Hbf ↔ Essen Hbf</p> <p>S1 Dortmund Hbf ↔ Solingen Hbf</p> <p>S3 Oberhausen Hbf ↔ Hattingen Mitte</p> <p>S9 Hagen / Wuppertal Hbf ↔ Bottrop</p>	 <p>von Freitag, 21.05.2021 23:00 Uhr</p> <p>bis Freitag, 26.05.2021 05:00 Uhr</p> <p> Streckensperrung zwischen: Essen Hbf und Duisburg Hbf</p> <p> Halteausfälle zwischen: Essen Hbf und Duisburg Hbf, Essen Hbf und Bottrop Hbf, Essen Hbf und Oberhausen, Duisburg Hbf und Moers</p> <p> Umleitung auf den Linien: RE 1 (RRX), RE 6 (RRX) und RE 11 (RRX)</p>
---	--	---





Weitere Informationen zu Reisealternativen und Fahrplanänderungen stehen vor Baubeginn zur Verfügung.



www.zuginfo.nrw 0800 223 5546 (kostenfrei)



zuginfo.nrw ist ein Serviceangebot für Kunden im Regionalverkehr in Nordrhein-Westfalen.



Phase 3: Bauphase mit allen Informationen und Wegeleitsystem zu den Ersatzverkehren

Etwa zwei Wochen vor Beginn des Bauvorhabens liegen alle Informationen vor. Die Informationen aus den Phasen 1 und 2 werden um Informationen zu Reisealternativen und Ersatzverkehren ergänzt. Fahrplanta-bellen und Umgebungspläne sind für Reisende über einen QR-Code digital verfügbar.

Mit Start der Bauphase werden die Informationen um ein detailliertes Wegeleitsystem zu den Ersatzverkehren ergänzt. Falls die notwendigen Informationen bereits früher vorliegen, wird Phase 2 ausgelassen und direkt Phase 3 veröffentlicht.

Geplant: Einheitliche digitale Fahrgastinformation zu Baustellen im Eisenbahnnetz

Seit Sommer 2022 ist das neue Baustellen-Informationdesign an den Bahnhöfen und SPNV-Haltestellen in Nordrhein-Westfalen im Einsatz. Die Markteinführung wurde auf den Websites und den Social-Media-Kanälen der SPNV-Aufgabenträger und der beteiligten Unternehmen kommunikativ begleitet. Im nächsten Schritt widmen sich die SPNV-Akteure der digitalen Fahrgastinformation. Geplant ist beispielsweise eine digitale Karte, die einen Überblick und Ausblick über geplante Baustellen in ganz NRW geben soll. Zudem sollen perspektivisch auch Echtzeitinformationen zu den An-kunfts- und Abfahrtszeiten des Schienenersatzverkehrs mit Bussen verfügbar sein.

Zielnetz 2032/2040: Konzepte für den Regional- verkehr der Zukunft

Damit Nahverkehrskund*innen gerne S-Bahn, Regionalexpress und Regionalbahn für ihre täglichen Wege nutzen, ist ein attraktives und überzeugendes SPNV-Angebot nötig – nicht nur in den Ballungsräumen, sondern auch in ländlichen Regionen Nordrhein-Westfalens. Mit dem Zielnetz 2032/2040 rüsten sich die verantwortlichen Akteure für die Zukunft und schaffen einen Regionalverkehr, der den Bedürfnissen der Fahrgäste gerecht wird und für schnellere und bessere Verbindungen für ganz NRW sorgt.

In zwei Stufen möchten die nordrhein-westfälischen Aufgabenträger VRR, NWL und NVR den Bahnverkehr mit Unterstützung des Landes NRW weiterentwickeln. Die Zehn-Jahres-Perspektive bis zum Jahr 2032 bündelt landesweit bereits geplante Verbesserungen beim Leistungsangebot der einzelnen Regionen zu einer Gesamtkonzeption für das gesamte Land, die um weitere Vorhaben ergänzt werden sollen. Das Zielnetz 2040 baut hierauf auf, berücksichtigt die Planungen des Deutschlandtakts und nutzt die Chancen der Digitalisierung, um die Verkehre an Knotenpunkten und entlang von hochausgelasteten Strecken weiter zu verdichten. Für beide Planungsstufen wurde zudem auch der notwendige Infrastrukturausbau für die neuen Angebote ermittelt.



Von der Idee zum zukunftsfähigen Konzept

Um aus der ersten Idee eines NRW-Zielnetzes ein überzeugendes Konzept zu entwickeln, arbeiteten alle nordrhein-westfälischen SPNV-Akteure unter Federführung des Kompetenzzentrums Integraler Taktfahrplan (KC ITF) intensiv zusammen. Das vorhandene Angebot wurde genauestens analysiert, Qualitätsstandards definiert und Varianten des zukünftigen SPNV ausgearbeitet. Hierbei wendeten die beteiligten Partner das Prinzip der „fahrplanbasierten Infrastrukturplanung“ an: Zunächst definierten sie das gewünschte Angebot, um daraus dann anschließend den hierfür notwendigen Infrastrukturausbau abzuleiten. So ist sichergestellt, dass Angebot und Infrastruktur optimal aufeinander abgestimmt sind. Eckpfeiler des Zielkonzepts 2032/2040 sind beispielsweise metropolengerechte S-Bahn-Verkehre, dichtere Takte, Direktverbindungen zu Hauptverkehrszielen, kurze Umstiege, schnelle Verbindungen und Reaktivierungen von neuen Strecken sowie ausreichend Kapazitäten und hohe Qualitätsmaßstäbe.

Das NRW-Zielnetz 2032

Fast 200 Maßnahmen sollen in den nächsten rund zehn Jahren realisiert werden. Im NRW-Zielnetz 2032 schaffen dichtere Takte vielerorts mehr Fahrtmöglichkeiten pro Stunde und sorgen so insgesamt für ein wesentlich verbessertes Angebot. An vielen Stellen verkürzen sich die Reisezeiten. Hierzu schaffen die SPNV-Aufgabenträger auf einigen Strecken neue Direktverbindungen, um Fahrgästen zeitraubende Umstiege zu ersparen. Auch das benachbarte Ausland und Oberzentren in angrenzenden Bundesländern werden durch zusätzliche Direktverbindungen besser an den nordrhein-westfälischen Regionalverkehr angebunden. Alle betrieblichen Veränderungen gehen einher mit einem bedarfsgerechten Infrastrukturausbau. Durch die Reaktivierung von Bahnstrecken und den Bau zusätzlicher SPNV-Haltepunkte erhalten weitere Kommunen oder Ortsteile Anschluss an das SPNV-Netz: Geplant sind neue Streckenabschnitte mit einer Gesamtlänge von mehr als 200 Kilometern und bis zu 67 neue Stationen. Weitere 28 neue Bahnhalte entstehen an Bestands- und Ausbaustrecken. Und nicht zuletzt wird der Bahnverkehr noch klimafreundlicher, als er es heute schon ist. Durch die Elektrifizierung von Strecken und den Einsatz alternativer Antriebe erfolgen mehr als 90 Prozent des SPNV im Zielnetz 2032 mindestens lokal emissionsfrei.

Mobilitätsbedürfnisse der Fahrgäste als Richtschnur

Mit den Zielnetzplanungen 2032 und 2040 richten sich die SPNV-Aufgabenträger an den Mobilitätsbedürfnissen der Fahrgäste aus. Viele Linien bzw. Netze, die in der ersten Stufe vorgesehen sind, werden neu ausgeschrieben und vergeben, um die betrieblich-verkehrlichen Ziele realisieren zu können. Das Zielnetz 2040 bietet die Chance, das SPNV-Angebot unabhängig von den Zwängen bestehender Verkehrsverträge zu untersuchen und langfristig zu planen.

Die Finanzierung muss gesichert sein

Mit der Zielnetzkonzeption 2032/2040 hat das Land NRW eine klare Linie, wie der Schienenpersonennahverkehr zukünftig gestaltet sein soll. Wichtig ist es nun, die Finanzierung der entsprechenden Maßnahmen sowohl im Bereich des Infrastrukturausbaus als auch der zukünftigen Regionalisierungsmittel für die Fahrbetriebskosten nachhaltig zu sichern. Viel Geld soll vom Bund kommen. Der nötige Infrastrukturausbau soll größtenteils über das Gemeindeverkehrsfinanzierungs-

gesetz (GVFG) finanziert werden. Für die Zeit bis 2040 wurden nach heutigem Stand landesweit insgesamt 336 Einzelmaßnahmen aus den Zielkonzeptionen abgeleitet, die zu Maßnahmenbündeln zusammengefasst werden. 81 Maßnahmen in 34 Bündeln wurden bereits beim Bund für eine Förderung nach dem GVFG angemeldet. Auch über das Strukturstärkungsgesetz für das Rheinische Revier, den Bundesverkehrswegeplan und die Pakete „Robustes Netz“ I und II sollen Infrastrukturmaßnahmen finanziert werden. Zusätzlicher Finanzierungsbedarf besteht im Hinblick auf den geplanten Betrieb der Zielnetze: Jeder zusätzliche Zugkilometer muss finanziert werden. Gleiches gilt beispielsweise für die Bereitstellung der Züge, ihre Wartung und Personal. Hierfür stellt der Bund den Ländern bzw. den verantwortlichen SPNV-Aufgabenträgern Regionalisierungsmittel zur Verfügung. Um in die Stärkung des SPNV investieren zu können und mehr Menschen für den Regionalverkehr zu gewinnen, sind zusätzliche Mittel nötig – nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund steigender Preise, insbesondere für Energie und Personal. Hierfür setzen sich die SPNV-Aufgabenträger gemeinsam mit dem Land NRW ein.





Wir weiten die Infrastruktur gezielt aus.

Wir tragen zur Gesundheit der Menschen bei.

Unser Ziel: Eine lebenswerte Region und ein starkes Miteinander durch eine gezielte Angebotserweiterung, verbunden mit dem notwendigen Infrastrukturausbau.



Investitionen in einen nachhaltigen ÖPNV

Deutschland steht in Sachen Klimaschutz vor gewaltigen Herausforderungen. Insbesondere der Verkehrssektor ist einer der größten Verursacher von Treibhausgasen in Deutschland. Um den Anforderungen des Pariser Klimaabkommens und dem Klimapfad der Bundesrepublik Deutschland gerecht zu werden, fördern wir die weitere Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs und unterstützen Nahverkehrsakteure aus der Region bei ihren Investitionen in die öffentliche Mobilität. So bewilligte der VRR zwischen dem 1. Juli 2021 und dem 30. Juni 2022 166 Investitionsvorhaben, davon 77 nach § 12 ÖPNVG NRW mit 59,74 Millionen Euro. Mit weiteren 118,54 Millionen Euro bezuschusste der VRR 89 Vorhaben aus dem Förderprogramm des besonderen Landesinteresses nach § 13 ÖPNVG NRW.

VRR investiert in Dekarbonisierung des Regionalverkehrs

Um die internationalen Klimaschutzziele zu erreichen und eine echte Verkehrswende einzuleiten und zu verankern, investiert der VRR in nachhaltige Mobilitätskonzepte und treibt die Elektrifizierung im Schienenpersonennahverkehr weiter voran. Einerseits durch innovative und lokal emissionsfreie Antriebstechnologien. Andererseits durch die Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken, die bislang nur mit Dieselfahrzeugen befahren werden konnten, und die Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken für den Zugverkehr.

Anfang 2008 wurden die SPNV-Aufgabenträgerschaft und die Förderung von ÖPNV-Investitionen auf Ebene der drei kommunalen NRW-Zweckverbände zusammengeführt.



ÖPNV-Investitionen

Seitdem kann der VRR den Öffentlichen Personennahverkehr in seinem Verkehrsgebiet so gestalten, dass Betrieb, Infrastruktur und die hierfür nötige Finanzierung bestmöglich aufeinander abgestimmt sind. Die Förderung von SPNV-Vorhaben wird ohne nennenswerte Schnittstellenverluste VRR-intern abgestimmt. So können verkehrliche Verbesserungen, die benötigte Infrastruktur und auch moderne technische Einrichtungen und Fahrzeuge entsprechend dem jeweiligen Bedarf gezielt realisiert werden. Wie gut dieses Zusammenspiel funktioniert, das zeigen zahlreiche Investitionsvorhaben, die der VRR gemeinsam mit den beteiligten Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf den Weg gebracht oder bereits realisiert hat.

Im Februar 2022 startete der rein elektrische Betrieb des Rhein-IJssel-Express (RE 19) als neue Direktverbindung zwischen Düsseldorf und dem westlichen Münsterland. Hierfür wurde die SPNV-Strecke zwischen Wesel und Bocholt vollständig elektrifiziert. Mit der Abkehr vom Diesel als fossilem Brennstoff und dem nun lokal emissionsfreien Betrieb mit modernen und komfortablen Elektrotriebzügen konnte der VRR nicht nur CO₂-Emissionen, sondern auch den Lärm entlang der Strecke deutlich reduzieren. Der VRR und der NWL finanzierten jeweils die Hälfte der zuwendungsfähigen Kosten der Strecken-Elektrifizierung nach § 12 ÖPNVG NRW: Zusammen 28,4 Millionen Euro flossen in das Vorhaben.



Bis 2026 wird die Strecke der Niederrheinbahn von Rheinkamp bis Kamp-Lintfort vollständig für den SPNV reaktiviert. Damit wird der Hochschulstandort Kamp-Lintfort wieder an den SPNV angebunden – ein wesentlicher Schritt vorwärts für Menschen und Klima. Die rund 40.000 Einwohner*innen der Stadt am linken Niederrhein haben damit nach vielen Jahren wieder einen direkten Zugang zum Regionalverkehr. Außerdem verkehren entlang der Niederrheinbahn zukünftig moderne batterieelektrische Züge.

Mit jeder neuen Zugverbindung können so pro Jahr Tausende von Pkw-Kilometern auf die Schiene verlagert und Treibhausgasemissionen wesentlich reduziert werden. Bis es so weit ist, werden in Rheinkamp ein modernes Stellwerk gebaut und auf der zehn Kilometer langen Strecke zwischen Moers und Kamp-Lintfort teils 100 Jahre alte Infrastruktur und Technik erneuert. Als Bewilligungsbehörde für Maßnahmen im besonderen Landesinteresse investiert der VRR 17,04 Millionen Euro in das Projekt der Anbindung Kamp-Lintforts an den SPNV.



ÖPNV-Investitionen

Auch die Hertener Bahn zwischen Recklinghausen Hbf und Gelsenkirchen-Buer Nord wird für den Schienenpersonennahverkehr reaktiviert. Damit schafft der VRR weitere Anreize, vom eigenen Pkw auf den klimafreundlicheren Regionalverkehr umzusteigen. Drei neue Haltepunkte entstehen entlang der Strecke: Der Bahnhof Hertener Westfalen und die Station Hertener Westholt werden neu errichtet, der Bahnhof Gelsenkirchen-Buer erhält einen zusätzlichen Bahnsteig. Die Arbeiten am Bahnhof Hertener Westfalen laufen und werden voraussichtlich im Dezember 2022 abgeschlossen sein. Der VRR unterstützt den Bau der Hertener Station mit Fördermitteln nach § 12 ÖPNVG NRW in Höhe von 4,5 Millionen Euro.

Weitere Elektrifizierungs- und Reaktivierungsvorhaben sind derzeit in Planung. So arbeitet der VRR als SPNV-Aufgabenträger und Investitionsbehörde an der Elektrifizierung der Regiobahn sowie einer Verlängerung der S 28 nach Westen, prüft die Reaktivierung der sogenannten Ratinger Weststrecke zwischen Duisburg und Düsseldorf Hbf im Streckenabschnitt Duisburg-Wedau und unterstützt Planungen zur Reaktivierung der Walsumbahn.



Investitionen in Barrierefreiheit und verknüpfte Verkehre

Damit alle Menschen in der Region problemlos auf öffentliche Mobilitätsangebote zurückgreifen und möglichst flexibel je nach ihrem persönlichen Bedarf nutzen können, investiert der VRR in den barrierefreien Ausbau von Stationen und von Bus- und Bahnhaltestellen in den Kommunen. Von Anfang Juli 2021 bis Ende Juni 2022 wurden 47 Einzelmaßnahmen mit rund 50,27 Millionen Euro neu bewilligt. Weitere Fördermittel fließen in die Mobilität im Umweltverbund. Denn nachhaltig mobil zu sein heißt für immer mehr Menschen, unterschiedliche Verkehrsmittel je nach ihrem persönlichen Bedarf zu kombinieren. Wer beispielsweise gern

zum ÖPNV-Haltepunkt radelt, kann an zahlreichen Stationen und Haltestellen in der Region die digital gesteuerten Abstellanlagen von DeinRadschloss nutzen, um das eigene Fahrrad geschützt vor schlechtem Wetter, Diebstahl oder Vandalismus unterzubringen. Im Berichtszeitraum bewilligte der VRR Fördermittel in Höhe von 0,636 Millionen Euro für 225 Stellplätze in vier Städten und drei kreisangehörigen Kommunen.





Wir fördern das Kombinieren und Teilen von Verkehrsmitteln.

Wir fördern die Mobilität im Umweltverbund.

Unser Ziel: Schaffung und Vernetzung starker Partnerschaften. Denn morgen mobil sein heißt, Verkehrsmittel kombinieren und teilen – das bringt mehr Region für uns alle.

Neues Vorstandsduo im VRR

Die Verbandsversammlung sowie der Verwaltungsrat des VRR haben in ihren Sitzungen am 13. Juni 2022 in der Mercatorhalle in Duisburg mehrheitlich darüber entschieden, wer künftig die Geschicke in der VRR-Verwaltung leiten wird. Bis 31. Dezember 2023 bekleidet Gabriele Matz die Position als Vorstandssprecherin des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr. Sie folgt auf Ronald R.F. Lünser, der den VRR vorzeitig zum 30. Juni 2022 verließ. Für fünf weitere Jahre bestätigten die politischen Gremien José Luis Castrillo als Vorstand des VRR.

José Luis Castrillo ist als studierter Betriebswirt bereits seit acht Jahren für Tarif und Marketing sowie für die Bereiche Information und Innovation im Verbund verantwortlich. Gabriele Matz verantwortet die kaufmännischen und rechtlichen Bereiche sowie das SPNV- und Nahverkehrsmanagement. Sie ist bereits seit 35 Jahren im VRR tätig und leitete bis 30. Juni 2022 als Prokuristin das Finanzmanagement, die Investitionsförderung sowie Gremienmanagement. Der VRR-Verbandsvorsteher und Oberbürgermeister der Stadt Hagen Erik O. Schulz freut sich auf die Zusammenarbeit mit dem neuen Vorstandsduo. Mit Frau Matz und Herrn Castrillo seien zwei erfahrene Fachleute an der Spitze der VRR-Verwaltung, mit denen die politischen Gremien des VRR gemeinsam und partnerschaftlich die zukünftigen Herausforderungen im Nahverkehr in Angriff nehmen werden. Gleichzeitig bedankte sich der VRR-Verbandsvorsteher bei Ronald R.F. Lünser herzlich für die Zusammenarbeit in den vergangenen dreieinhalb Jahren.



VRR-Verwaltung auch in Corona-Zeiten jederzeit handlungsfähig

Auch in Pandemiezeiten sichert der ÖPNV als Element der öffentlichen Daseinsvorsorge eine umweltfreundliche und verlässliche Mobilität der Menschen. Als Verbundorganisation und Mobilitätsdienstleister ist sich der VRR seiner Verantwortung für einen leistungsstarken öffentlichen Verkehr bewusst und hat die Verwaltung auf die sich durch Corona wandelnden Rahmenbedingungen und Herausforderungen eingestellt: Mit Maßnahmen zum betrieblichen Infektionsschutz, einer Kombination aus virtueller Arbeit und Präsenz im Büro sowie verlässlichen digitalen Arbeits- und Kommunikationsprozessen ist die Verwaltung jederzeit handlungsfähig – und nutzt die damit verbundenen Chancen, um die Wirtschaftlichkeit und den ökologischen Fußabdruck zu verbessern.

Umfassendes Hygiene- und Gesundheitsschutzkonzept für sicheres Arbeiten im Büro

Um Mitarbeitenden auch unter dem Eindruck der Corona-Pandemie jederzeit ein sicheres Arbeiten im Gelenkirchener Bürogebäude zu ermöglichen, etablierte der VRR ein umfassendes Hygiene- und Gesundheitsschutzkonzept. Tagesaktuelle Schnelltests sorgten dafür, dass eventuelle Infektionen direkt erkannt und weitere Ansteckungen verhindert werden konnten. Büros wurden beispielsweise nur noch mit einer Person besetzt. Besprechungen, egal ob VRR-interne oder mit externen Partnern, fanden ausschließlich digital statt. In gemeinsam genutzten Räumen wie Fluren oder Teeküchen sorgten medizinische Masken für einen zusätzlichen Infektionsschutz. Abhängig vom Infektionsgeschehen wurde das Hygiene- und Gesundheitsschutzkonzept gelockert oder verschärft.



So konnten größere Corona-Ausbrüche in der VRR-Verwaltung bislang verhindert und die Handlungsfähigkeit des Unternehmens sichergestellt werden.

Mobile Office: Ein Gewinn für Mitarbeitende und das Unternehmen

Wie in vielen Unternehmen weltweit, brachte die Corona-Pandemie auch beim VRR einen Wandel hin zu neuen Arbeitsmodellen mit sich. Rund zweieinhalb Jahre nach Beginn der Pandemie ist der Wechsel zwischen virtueller Arbeit und persönlichem Miteinander im VRR-Bürogebäude in Gelsenkirchen geschätzter Alltag. Einerseits um auch bei allgemein hohem Infektionsgeschehen Ansteckungen in der Belegschaft zu vermeiden. Andererseits um VRR-Mitarbeitenden größere Freiräume zu geben, die Balance zwischen Privatleben und Beruf (Work-Life-Balance) zu verbessern und im Unternehmen flexiblere und effizientere Arbeitsprozesse zu ermöglichen. Dank virtueller Arbeitsumgebung und der nötigen technischen Hardware können VRR-Mitarbeiter*innen – abhängig von ihren jeweiligen Aufgabenbereichen – prinzipiell ortsunabhängig arbeiten und ihre Expertise so auch ad hoc einbringen, wenn es die Situation erfordert und sie nicht vor Ort im Unternehmen sein können. Gleichzeitig fördert der VRR das persönliche Miteinander vor Ort im Büro, um den direkten persönlichen Austausch im Team zu ermöglichen. Was unter dem Eindruck der Pandemie ursprünglich aus der Not geboren war, ist aus dem Arbeitsalltag der AöR nicht mehr wegzudenken. Das sogenannte „ABA“, das außerbetriebliche Arbeiten, wurde im Sommer 2022 gemeinsam mit dem Personalrat in der Arbeitswelt der VRR-Verwaltung verankert.

Mit einem ausgewogenen Verhältnis von virtueller Arbeit und Präsenz im Bürogebäude sowie mit Rücksicht auf die jeweils zu erledigenden Tätigkeiten, profitieren sowohl die VRR-Mitarbeiter*innen als auch das Management heute von einer deutlich größeren Flexibilität, als dies vor Corona der Fall war. Und auch bei der Suche nach Fachkräften spielen solche Aspekte eine wesentliche Rolle.

Mit zahlreichen Maßnahmen wandelt sich der VRR immer mehr zu einem modernen und mitarbeiterorientierten Arbeitgeber, der gleichzeitig seiner Verantwortung für Gesellschaft und Klima nachkommt. Mit den neuen – zum Teil hybriden – Arbeitsmodellen wie dem „Mobile Office“ und sogenannten Flexbüros wird das Arbeiten wesentlich variabler. Gleichzeitig erleichtern solche Maßnahmen die projektbezogene bzw. abteilungsübergreifende Zusammenarbeit. Letztlich geht es aber nicht nur um Synergieeffekte, sondern auch darum, die Wirtschaftlichkeit zu verbessern und den Klima- und Umweltschutz zu fördern. Sharing-Büros und „Mobile Office“-Modelle ermöglichen es dem VRR zukünftig, Büroflächen einzusparen und auch Kosten für Gas, Wasser und Strom zu reduzieren. Finden Besprechungen digital statt, dann spart dies Reisekosten und wertvolle Arbeitszeit, die sonst für die An- und Abreise genutzt würde. Und auch der ökologische Fußabdruck verbessert sich, denn mobiles Arbeiten vermeidet Reisewege der Beschäftigten und damit CO₂-Emissionen.

Gewappnet für die Zukunft

Neue Arbeitsmodelle und Kommunikationsprozesse sowie Hygiene- und Gesundheitsschutzmaßnahmen haben sich in den letzten zweieinhalb Jahren bestmöglich eingespielt. Die Unternehmensführung, das Management und die rund 240 Mitarbeitenden ziehen hierbei an einem Strang. So ist der VRR bestens gewappnet, falls im nächsten Herbst und Winter die Corona-Infektionszahlen deutlich steigen und weitere Maßnahmen zum Schutz der Belegschaft nötig sein sollten.



Wir reduzieren CO₂ bis zur Klimaneutralität 2045.

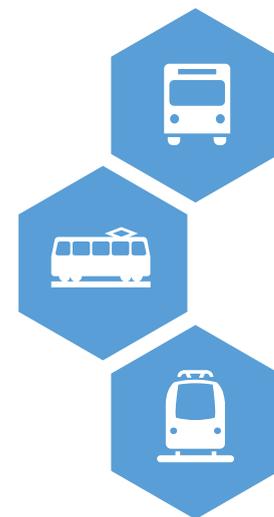
Wir bekennen uns zum Pariser Klimaabkommen und zum Klimapfad der Bundesrepublik Deutschland.

Unser Ziel: kontinuierliche CO₂-Reduktion bis zur Klimaneutralität 2045.



Klima- und umweltfreundliche Mobilität für eine erfolgreiche Verkehrswende

„Gemeinsam. Nachhaltig. Mobil.“ Unter diesem Motto widmet sich der VRR einer klima- und umweltfreundlichen Mobilität in seinem Verbundraum. Denn eine nachhaltige Verkehrswende gelingt nur mit einem attraktiven und qualitativ hochwertigen ÖPNV, der einfach, flexibel und innovativ ist, auf klimafreundliche Antriebstechnologien setzt und für Menschen in der Stadt und auf dem Land vernetzte Mobilitätslösungen bietet. Diese Vision drückt sich in der VRR-Nachhaltigkeitsagenda aus. Sie ist die Richtschnur für alle Aktivitäten rund um einen zukunftsfähigen öffentlichen Verkehr in der Region.





Ein Signet für nachhaltige Mobilität im VRR

„Gemeinsam. Nachhaltig. Mobil“, eingefasst in ein stilisiertes Rad in Bewegung: Mit diesem Signet gibt der VRR einer nachhaltigen Mobilität im VRR ein Gesicht, die er gemeinsam mit zahlreichen Partnern gestaltet. In Bewegung sein, das heißt für Nahverkehrskund*innen, mit Bussen und Bahnen, dem Rad, zu Fuß oder mit Leihmobilitätsangeboten klima- und umweltfreundlich von A nach B zu kommen. Für Nahverkehrsakteure wie den VRR heißt es, engagiert die Klimabilanz des ÖPNV weiter zu verbessern, Mobilität zukunftsfähig zu gestalten und die Verkehrswende voranzutreiben.



Die VRR-Nachhaltigkeitsagenda

In ihr wird die Vision einer klima- und umweltfreundlichen öffentlichen Mobilität greifbar. Sechs Themen sind für den VRR untrennbar mit einem nachhaltigen ÖPNV verbunden – weshalb sie wichtige Eckpfeiler der VRR-Nachhaltigkeitsagenda und auch der rote Faden dieses Verbundberichts sind.

Wir bringen die Digitalisierung im ÖPNV voran.

Wir minimieren unseren ökologischen Fußabdruck weiter. Unser Ziel: Effiziente Nutzung der Chancen, die Digitalisierung uns bietet, um Produkte und Services nachhaltig zu entwickeln. Zum Wohle von Mensch und Natur.

Wir sorgen für die Optimierung des Mobilitätsangebots.

Wir gestalten nachhaltige Mobilität. Unser Ziel: Ausbau und Optimierung des bestehenden Mobilitätsangebots, ganz nach den Bedürfnissen der hier lebenden Menschen. Auch zur Vermeidung unnötiger Verkehre.

Wir fördern das Kombinieren und Teilen von Verkehrsmitteln.

Wir fördern die Mobilität im Umweltverbund. Unser Ziel: Schaffung und Vernetzung starker Partnerschaften. Denn morgen mobil sein heißt, Verkehrsmittel kombinieren und teilen – das bringt mehr Region für uns alle.

Wir reduzieren CO₂ bis zur Klimaneutralität 2045.

Wir bekennen uns zum Pariser Klimaabkommen und zum Klimapfad der Bundesrepublik Deutschland. Unser Ziel: kontinuierliche CO₂-Reduktion bis zur Klimaneutralität 2045.



Wir weiten die Infrastruktur gezielt aus.

Wir tragen zur Gesundheit der Menschen bei. Unser Ziel: Eine lebenswerte Region und ein starkes Miteinander, durch eine gezielte Angebotserweiterung, verbunden mit dem notwendigen Infrastrukturausbau.

Wir treiben die Elektrifizierung im SPNV voran.

Wir sind Vorreiter bei der Elektrifizierung im SPNV und treiben diese voran. Unser Ziel: Bis zum Jahr 2030 sind 90 Prozent der SPNV-Verkehre im VRR elektrisch betrieben.

VRR informiert online über nachhaltige Mobilität im VRR

Unter www.vrr.de/de/der-vrr/nachhaltigkeitsagenda können sich Interessierte online über die VRR-Nachhaltigkeitsagenda informieren. Über besonders interessante, innovative und bemerkenswerte Projekte und Entwicklungen berichtet der VRR darüber hinaus in seinem Online-Magazin unter www.vrr.de/de/magazin-uebersicht/ in der Rubrik „Nachhaltigkeit“. Welche Möglichkeiten gibt es beispielsweise, den klimaschonenden ÖPNV mit dem Rad oder Leihmobilitätsangeboten zu kombinieren? Welche Rolle spielen dabei Park+Ride-Anlagen und digital gesteuerte Radabstellsysteme wie DeinRad-schloss? Welche innovativen Antriebstechnologien gibt es, um die Klimabilanz des ÖPNV weiter zu verbessern? Interessierte können den VRR-Newsletter abonnieren, um jederzeit über alle Neuigkeiten auf dem Laufenden zu bleiben.



Im Stau stehen oder im WLAN surfen? Deine Entscheidung!

GEMEINSAM. NACHHALTIG. MOBIL.

Sag ja zu einer flexiblen, klimaschonenden Mobilität mit einem Mix aus **Bus und Bahn**, **Fahrrad** und **Sharing-Angeboten**.

Preis für **9 Euro/Monat**
mit Bus & Bahn in ganz Deutschland
inkl. VRR 1 und 2 bis 31. August 2022

www.vrr.de/nachhaltigkeit

VRR sensibilisiert Fahrgäste für klimaschonende Mobilität

Im Oktober 2021 hat der VRR erstmals die Thematik in einer Kampagne aufgegriffen, um die Menschen zum Nachdenken über ihr eigenes Mobilitätsverhalten anzuregen. Mit dem Slogan „Sei weiter. Fahr Bus & Bahn“ sollten regelmäßige Nutzer*innen des Öffentlichen Personennahverkehrs in ihrer Entscheidung für die klimaschonenden Verkehrsmittel Bus und Bahn bestätigt und bestärkt werden. Zudem sollten die Menschen in der Region motiviert werden, auf den ÖPNV umzusteigen und den eigenen Pkw stehen zu lassen.

Seit Mai 2022 rollt der sogenannte VRR-Klimabotschafter durch den Verbundraum. Auf der eigens gestalteten S-Bahn zeigt der VRR, welche Themen untrennbar mit einer umwelt- und klimafreundlichen Mobilität verbunden sind. Der Zug ist in der Region unterwegs, um die Menschen an Rhein, Ruhr und Wupper für einen öffentlichen Verkehr zu sensibilisieren. Wer den VRR-Klimabotschafter entdeckt, kann unter #spottedvrr und #vrrklimabotschafter eigene Fotos und Geschichten rund um eine klimafreundliche Mobilität in den Sozialen Medien teilen.

Im Mai und Juni 2022 machte der VRR drei Wochen lang mit einer weiteren Kampagne im öffentlichen Raum und online auf eine nachhaltige Mobilität aufmerksam. Unter dem Motto „Deine Entscheidung!“ wurden die Vorteile des Umweltverbundes den Nachteilen eines Pkw gegenübergestellt, um die Menschen in der Region für eine flexible, klimaschonende Mobilität mit einem Mix aus Bus und Bahn, Fahrrad und Sharing-Angeboten zu gewinnen. Über einen QR-Code gelangten Interessierte zu Informationen zur Nachhaltigkeitsagenda auf der VRR-Website. Zusätzlich wurde das 9-Euro-Ticket beworben.





Ein Netzwerk – viele neue Themen

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW (ZNM) berät und unterstützt Kommunen dabei, nachhaltige Mobilitätskonzepte zu entwickeln und umzusetzen. Zahlreiche Städte und Kreise, mittlerweile auch 55 aus dem VRR-Raum (Stand Juni 2022), tauschen sich über das vom Ministerium für Verkehr des Landes NRW geförderte Netzwerk aus und verknüpfen ihre Aktivitäten. Dabei entwickelt sich das Zukunftsnetz stetig weiter und erweitert seinen Tätigkeitsbereich um immer neue Themen rund um die nachhaltige Mobilitätsentwicklung. Dies wurde am 6. April 2022 in Berlin honoriert: Der VRR als Träger der Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr des ZNM wurde, gemeinsam mit den beiden anderen NRW-Aufgabenträgern, mit dem „Deutschen Verkehrswendepreis 2022“ ausgezeichnet.

Jubiläumsbericht gibt Einblicke hinter die Kulissen der kommunalen Mobilitätswende

Seit 2015 widmet sich das Zukunftsnetz Mobilität NRW einer besseren, sicheren und sauberen Mobilität in Nordrhein-Westfalen, um die anspruchsvollen Klimaziele zu erreichen und den Menschen im Land mit vernetzten und komfortablen öffentlichen Mobilitätsangeboten attraktive Alternativen zu bieten. Im November 2021 veröffentlichte das ZNM eine umfassende Jubiläumspublikation unter dem Titel „Die Zukunft der Mobilität ist heute“. Der Bericht stellt die Arbeit des Netzwerks detailliert vor, berichtet über Erfolge aus der Praxis und widmet sich anstehenden Herausforderungen und Zielen.

Neue Mitgliedskommunen im Zukunftsnetz Mobilität NRW

Von der Vernetzung und dem fachbereichsübergreifenden Austausch rund um die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätsangebote profitieren seit dem Frühjahr nun 71 weitere Kommunen in Nordrhein-Westfalen. Am 18. März 2022 hatte NRW-Verkehrsministerin Ina Brandes die Beitrittsurkunden der neuen Mitglieder des Zukunftsnetz in Dortmund feierlich überreicht. Seitdem gehören mehr als 280 Städte, Gemeinden und Kreise dem Zukunftsnetz Mobilität NRW an und setzen sich im Verbund für eine bessere und nachhaltige Mobilität ein.

Den ausführlichen Jubiläumsbericht finden Interessierte hier: www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/aktuelles/5-jahre-zukunftsnetz



Unterstützung bei Teilnahme an der Europäischen Mobilitätswoche

Das Ziel der Europäischen Mobilitätswoche (EMW) ist es, Kommunen in der Zeit vom 16. bis zum 22. September die Gelegenheit zu geben, ihre Bürger*innen an das Thema „Nachhaltige Mobilität“ heranzuführen und neue Perspektiven für das Mobilitätsverhalten zu eröffnen. Um Mitgliedskommunen bei der Außendarstellung zur Mobilitätswende zu unterstützen, ist das Zukunftsnetz im Jahr 2019 in die Europäische Mobilitätswoche eingestiegen. So unterstützt das ZNM seither zahlreiche Kommunen und Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet bei der Planung und Durchführung diverser Maßnahmen im Rahmen der europaweiten Aktionswoche. Eine der knapp 50 Städte aus NRW, die sich im September 2021 an der EMW beteiligt haben, ist die Stadt Dortmund. So wurden im Dortmunder Klinikviertel unter dem Titel „ParkRaum – MeinRaum“, thematisch eingebunden in die EMW, am 20. September für fünf Wochen sogenannte „Stadt-Terrassen“ des Zukunftsnetz aufgestellt. In dieser Zeit haben die Möbel Parkplätze ersetzt, sodass die Aufenthaltsqualität der Straßen deutlich erhöht wurde.

Um die Vernetzung der mitwirkenden Kommunen zu vertiefen, hat das Zukunftsnetz zum Jahreswechsel 2021/2022 das EMW-Café ins Leben gerufen. Seither bietet das Netzwerk an jedem ersten Dienstag im Monat einen digitalen Treffpunkt für Kommunen an, um sich eine Stunde formlos und ohne großes Programm über ihre EMW-Planungen auszutauschen.

Mehr Infos über die Unterstützung des ZNM bei der Europäischen Mobilitätswoche finden interessierte Städte und Kommunen im Video unter:
www.youtube.com/watch?v=GWjfteHleDQ

Leih-Angebot ermöglicht Verkehrsexperimente

Die zuvor genannten Stadt-Terrassen sind ein kostenloses Leih-Angebot des Zukunftsnetz für alle interessierten Kommunen in NRW. Seit Mai 2021 helfen sie Städten und Gemeinden dabei, Experimente zur Umgestaltung des Straßenraums zu wagen. Denn mit den Stadt-Terrassen können für einen gewissen Zeitraum Parkplätze gegen u. a. mobile Sitzgelegenheiten oder Bepflanzungen getauscht werden, um die Vorteile einer alternativen Flächennutzung und die damit einhergehende Steigerung der Aufenthaltsqualität sichtbar zu machen. Mönchengladbach, Neuss, Datteln und Gladbeck sind nur einige der Städte im Verbundgebiet, die die Möbel bislang in Anspruch genommen haben.



Vierte Runde der Fußverkehrs-Checks gestartet

Um für die Bedürfnisse von Fußgänger*innen zu sensibilisieren und diese auch in das Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Bürgerschaft zu rücken, bietet das Verkehrsministerium in Zusammenarbeit mit dem Zukunftsnetz seinen Mitgliedskommunen 2022 bereits zum vierten Mal in Folge Fußverkehrs-Checks an. Damit werden den teilnehmenden Kommunen bereits seit 2019 konkrete und niederschwellige Handlungsmöglichkeiten für die Verbesserung des Fußverkehrs aufgezeigt. Gemeinsame Workshops und Begehungen bringen Bürger*innen, Verwaltung und Politik zusammen, um das Gehen in der Kommune attraktiver zu machen. 2022 sind insgesamt 32 Bewerbungen von Kommunen aus NRW bei den drei Koordinierungsstellen des Zukunftsnetz eingegangen. Zwölf von ihnen wurden ausgewählt – mit Dormagen, Rommerskirchen und Sprockhövel drei Kommunen aus dem VRR-Verbundgebiet –, um in den nächsten Monaten bei Status-quo-Berichten, Fußweg-Analysen und Maßnahmenplänen fachlich begleitet zu werden.

Fachtagung des Zukunftsnetz widmet sich dem Thema Parken

Unter dem Motto „Da geht noch was: Den ruhenden Verkehr zukunftsfähig gestalten!“ stand im Dezember 2021 die Fachtagung der beim VRR angesiedelten Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr des ZNM. Die mehr als 80 Teilnehmenden informierten sich in einer Videokonferenz rund um das Thema Parken in Innenstädten und tauschten sich in Podiumsdiskussionen und Arbeitsgruppen über Erfahrungen und Lösungsansätze aus. Die Fachtagung zeigte einmal mehr, dass eine erfolgreiche Verkehrswende und mehr Klimaschutz nur gelingen können, wenn alle Beteiligten Zugeständnisse machen. Vor allem Autofahrer*innen haben es mit ihrem eigenen Mobilitätsverhalten in der Hand, Städte zu lebenswerteren Orten zu machen. Zahlreiche Kommunen haben dies bereits erkannt und investieren viel Know-how und Manpower in nachhaltige Mobilitätskonzepte.



Hinweispapier „Bewohnerparkgebühren“ und kommunale Stellplatzsatzungen

Parkraummanagement bietet die große Chance, die Stellung des Autos in der Verkehrsplanung zu überdenken und die Verteilung der innerstädtischen Flächen zugunsten des Rad- und Fußverkehrs zu verändern. Seit Februar 2022 ermächtigt die Landesregierung Behörden in NRW deshalb dazu, die Gebührenhöhe für das Bewohnerparken selbstständig festzulegen. Mit einer Erhöhung haben Kommunen die Chance, die bisherige, nicht kostendeckende Verwaltungsgebühr den tatsächlichen Kosten und dem Wert der innerstädtischen Fläche anzupassen und die zusätzlichen Einnahmen zur Finanzierung von alternativen Mobilitätsangeboten zu nutzen. Um Kommunen bei der Gebührenfestlegung zu unterstützen, haben der Städtetag, der Städte- und Gemeindebund, die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte (AGFS), Kommunen und Kreise in Nordrhein-Westfalen gemeinsam mit dem Zukunftsnetz ein Hinweispapier erarbeitet. Das am 3. März 2022 veröffentlichte Papier beschreibt Rahmen und Ziele der neuen Verordnung und stellt verschiedene Berechnungsansätze zur Gebührenfestlegung für Bewohnerparkausweise vor. Außerdem können Städte und Gemeinden in NRW über kommunale Stellplatzsatzungen Einfluss auf die Anzahl und Qualität von Stellplätzen für Pkws und Fahrräder bei Bauvorhaben nehmen. Damit Kommunen diese Chance optimal nutzen können, haben die Partner bereits Ende 2019 eine Musterstellplatzsatzung und einen Leitfaden veröffentlicht, die Kommunen bei der Erstellung einer eigenen Satzung unterstützen sollen. 2022 werden die Musterstellplatzsatzung und der Leitfaden komplett überarbeitet, um die neue Stellplatz-Rechtsverordnung des Landes Nordrhein-Westfalen adäquat zu berücksichtigen. Regelmäßige Fachgruppentreffen, Workshops und Beratungstermine ergänzen das Unterstützungsangebot des ZNM für Hilfe suchende Kommunen.



Wettbewerb: Carsharing ist nicht nur etwas für Großstädte

Stationäres Carsharing spart Platz, Geld, CO₂ und verändert das Mobilitätsverhalten. Doch die Vorteile von Gemeinschaftsautos nutzen bislang hauptsächlich Menschen in Großstädten. Ein 2021 ins Leben gerufener Wettbewerb des Zukunftsnetz Mobilität NRW möchte das ändern. Im VRR-Verbundraum ist die Stadt Meerbusch eine von insgesamt acht Projektkommunen im Landeswettbewerb „Teil.Land NRW“. Kern des Projekts ist es, mit Begleitung von Carsharing-Expert*innen, ein tragfähiges Angebot für Bürger*innen in Klein- und Mittelstädten auszugestalten. Das Projekt wird kontinuierlich von einer Evaluation begleitet, sodass andere Kommunen von den Erkenntnissen der Pilotkommunen profitieren können. Die Stadt Meerbusch arbeitet während des Projekts mit den Stadtwerken daran, den jeweiligen Fuhrpark für das gesamtstädtische Teilen zu öffnen. Auch die Ausweitung des Angebots durch die Kooperation mit ortsansässigen Unternehmen ist ein zentrales Thema. Neben der fachlichen Beratung steht den Pilotkommunen im Rahmen des Wettbewerbs zudem eine Kommunikationsagentur zur Seite, welche die Einführung der Projekte zielgruppenspezifisch bei der Öffentlichkeitsarbeit begleitet.

Sonderprogramm zur Förderung von Mobilstationen-Stelen

Mobilstationen ermöglichen Kommunen an zentralen Verkehrsknotenpunkten oder in Wohnquartieren unterschiedliche Verkehrsmittel schnell und unkompliziert zu verknüpfen. Darüber hinaus führen sie verschiedene Mobilitätsangebote und Services an einem Ort räumlich zusammen und bilden einen wichtigen Baustein für eine zukunftsfähige und moderne Mobilität. Die Mitarbeiter*innen der beim VRR angesiedelten Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr des Zukunftsnetz stehen bei fachlichen Fragen und Fragen zur Fördermittelbeantragung mit Rat und Tat zur Seite und kennen Best-Practice-Beispiele zu verschiedenen Ausstattungselementen. Mithilfe der Datenbank „Förderfinder Mobilität NRW“ erhalten Kommunen außerdem die Möglichkeit, nach Förderoptionen für Projekte wie zum Beispiel auch den Mobilstationen zu suchen. Im September 2021 hat der Verwaltungsrat der VRR AöR zudem ein befristetes Sonderprogramm zur Förderung von Mobilstationen-Stelen beschlossen. Damit wurde die Ausweisung gut ausgestatteter ÖPNV-Verknüpfungspunkte als Mobilstation beschleunigt. Zuvor waren mit der Weiterleitungsrichtlinie eine Stele und erweiterte Wegweisung für eine Mobilstation nur förderfähig, wenn gleichzeitig eine Investitionsförderung für weitere ÖPNV-Ausstattungen angemeldet wurde.

Darüber hinaus bieten der VRR und die dazugehörige Koordinierungsstelle des Zukunftsnetz Unterstützung an, indem sie interessierten Städten und Kommunen Workshops zur Umsetzung der Mobilstationen, Produkte wie die digital gesteuerten Fahrradabstellanlagen von DeinRadschloss oder Literatur, wie zuletzt die im April 2022 veröffentlichte 3. Auflage des Handbuchs Mobilstationen NRW, anbieten.





Auszeichnungen und Preise

Als Gesamtkoordinator für das kommunale Gemeinschaftsprojekt DeinRadschloss wurde der VRR für den Deutschen Fahrradpreis 2022 nominiert. Bei der Preisverleihung am 17. Februar 2022 in Essen konnte der VRR den zweiten Platz in der Kategorie Infrastruktur erzielen. Das damit verbundene Preisgeld in Höhe von 3.000 Euro wurde an ein Projekt zur Unterstützung von Menschen in der vom Krieg erschütterten Ukraine gespendet.

Als Träger der Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr des Zukunftsnetz Mobilität NRW wurde der VRR zusammen mit den Trägern der weiteren Koordinierungsstellen NWL und NVR außerdem auch für den deutschen Verkehrswendepreis nominiert. Am 6. April 2022 nahmen die Vertretenden der drei Träger in Berlin die Auszeichnung „Deutscher Verkehrswendepreis 2022“, verliehen von der Allianz pro Schiene und dem Bundesumweltministerium, entgegen.

Das Handbuch finden Interessierte unter:
www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/aktuelles/news/3-auflage-handbuch-mobilstationen



**Die wichtigsten Kennzahlen rund um den
Öffentlichen Personennahverkehr im
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr im Überblick.**



Die VRR AöR im Überblick

Mitglieder des Zweckverbands VRR

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

Verkehrsunternehmen

Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG
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

Mitglieder des Nahverkehrs-Zweckverbands Niederrhein

Kreis Wesel

Kreis Kleve

Verkehrsunternehmen

Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG

Stadtwerke Goch GmbH, LOOK Busreisen GmbH

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)

Kraftverkehr Schwalmtal (KVS)

SPNV-Verkehrsunternehmen

Abellio Rail GmbH

DB Regio AG, Region NRW

Keolis Deutschland GmbH & Co. KG mit der Marke „eurobahn“,
seit dem Jahr 2022: eurobahn GmbH & Co. KG

National Express Rail GmbH

NordWestBahn GmbH

Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH

Train Rental GmbH

VIAS Rail GmbH

Kapazitäten und Betriebsleistungen

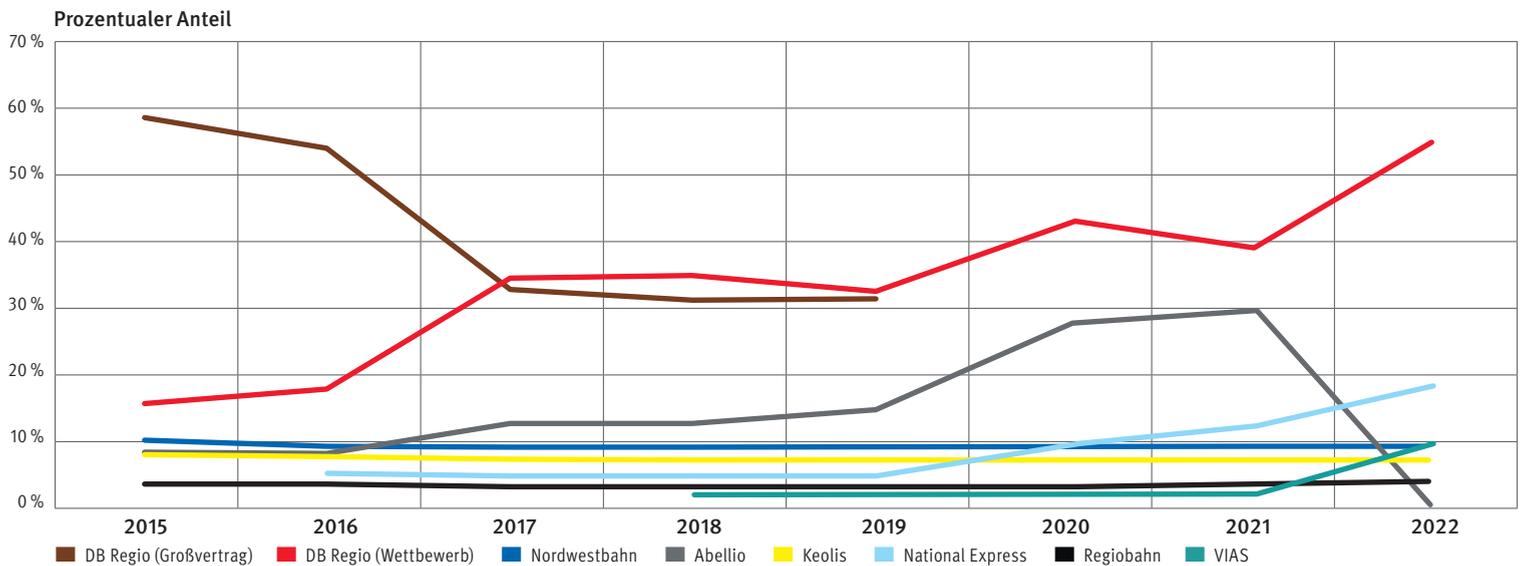
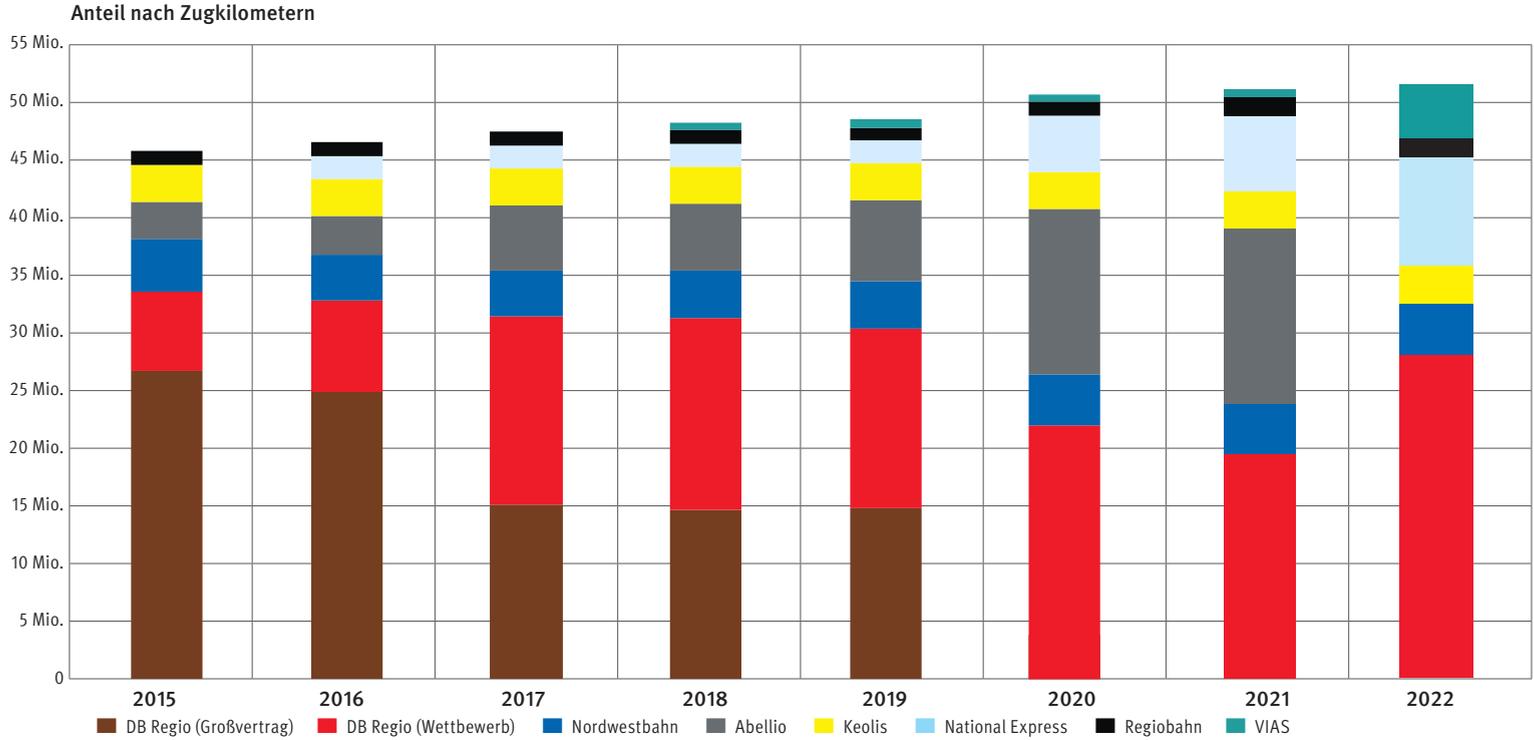
Kapazitäten und Betriebsleistungen der Verkehrsmittel

	Linien		Zug-/Bus-km in Mio.	
	2020	2021	2020	2021
S-Bahn*	12	12	19,93	19,93
Regionalexpress	20	20	21,95	22,03
Regionalbahn	19	19	9,18	9,18
Summe SPNV-Verkehr	51	51	51,06	51,14
*inkl. Regiobahn				
Stadtbahn	15	15	17,454	18,535
Schwebebahn	1	1	1,155	0,948
Straßenbahn	50	50	24,686	26,167
Sky Train	1	1	0,221	0,464
Omnibus	1.019	1.001	190,039	199,874
O-Bus	7	6	2,866	2,796
Summe ÖSPV-Verkehr	1.093	1.074	236,421	248,784

inkl. NIAG, SDG, VGV, VGH, FDG, BVR und ab 01.07.2021 inkl. KVS
 Darüber hinaus bieten einige Verkehrsunternehmen AST und Bürgerbus-Verkehre an.
 An bestimmten Wochentagen verkehren NachtExpress-Linien im VRR.

Quelle: Ergebnisrechnung 2020/Verbundetat 2021
 Stand vom 30.04.2022

Kapazitäten und Betriebsleistungen SPNV nach Eisenbahnverkehrsunternehmen*



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

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

Gebietskörperschaft	Straßenbahn	O-Bus	Stadt-/ Schwebebahn	Summe Schiene	Omnibus	Summe gesamt
Stadt Bochum	3,163	–	1,964	5,127	9,556	14,683
Stadt Bottrop	–	–	–	–	4,188	4,188
Stadt Dortmund	3,421	–	3,259	6,680	13,856	20,536
Stadt Düsseldorf	5,242	–	8,268	13,510	18,461	31,971
Stadt Duisburg	2,327	–	1,370	3,697	11,878	15,575
Ennepe-Ruhr-Kreis	0,338	–	–	0,338	9,340	9,678
Stadt Essen	4,926	–	1,907	6,833	14,899	21,732
Stadt Gelsenkirchen	1,856	–	0,658	2,514	6,898	9,412
Stadt Hagen	–	–	–	–	9,024	9,024
Stadt Herne	0,203	–	0,353	0,556	4,726	5,282
Stadt Krefeld	2,217	–	0,223	2,440	4,028	6,468
Kreis Mettmann	0,000	–	0,188	0,188	14,222	14,410
Stadt Mönchengladbach	–	–	–	–	10,136	10,136
Stadt Monheim am Rhein	–	–	–	–	2,339	2,339
Stadt Mülheim an der Ruhr	1,405	–	0,331	1,736	3,306	5,042
Stadt Neuss	0,506	–	–	0,506	4,961	5,467
Rhein-Kreis Neuss	–	–	0,478	0,478	6,601	7,079
Stadt Oberhausen	0,412	–	–	0,412	8,958	9,370
Kreis Recklinghausen	–	–	–	–	16,405	16,405
Stadt Remscheid	–	–	–	–	3,830	3,830
Stadt Solingen	–	2,675	–	2,675	2,088	4,763
Stadt Viersen	–	–	–	–	2,197	2,197
Kreis Viersen	0,078	–	–	0,078	4,387	4,465
Stadt Wuppertal	–	0,121	0,948	1,069	13,083	14,152
Zweckverbandsfremde Räume	0,073	–	–	0,073	0,507	0,580
Summe	26,167	2,796	19,947	48,910	199,874	248,784

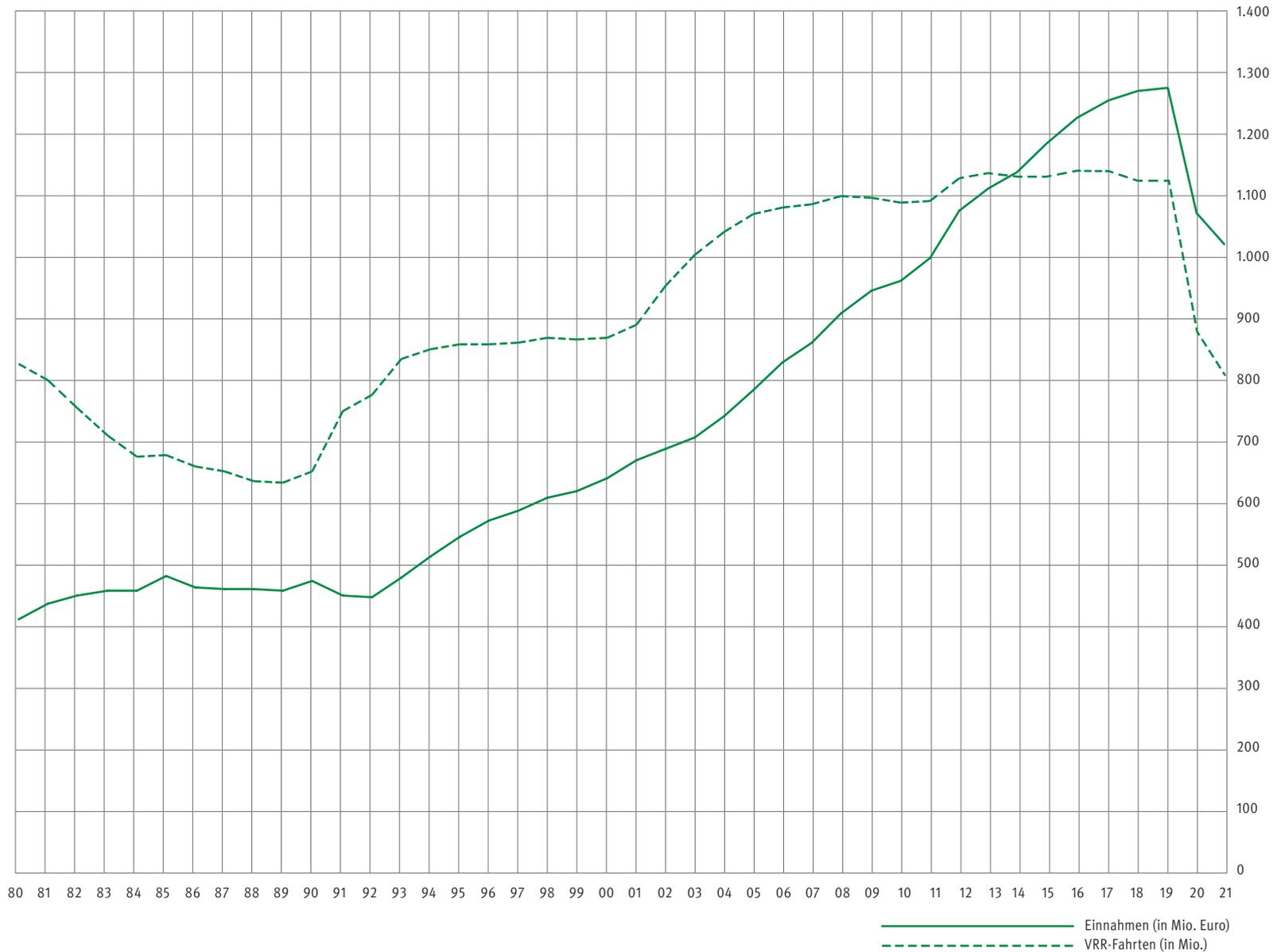
Inkl. kommunaler Kooperationspartner und BVR GmbH

Quelle: Betriebsleistungen je Gebietskörperschaft Verbundetat 2021 / Zug-/Bus-km VE 2021
Stand vom 20.04.2022

Einnahmen und Fahrten

Einnahmen- und Fahrtenentwicklung im VRR von 1980 bis 2021

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



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

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

Jahr	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Summe Einnahmen (in Mio. Euro)*	917,9	954,7	969,4	1.008,7	1.085,3*	1.121,7*	1.149,0*	1.194,1*	1.237,7*	1.264,1*	1.278,2*	1.291,8*	1.081,5*	1.034,4*
Summe VRR-Fahrten (in Mio.)	1.110,3	1.108,7	1.099,8	1.102,7	1.139,2**	1.146,8**	1.143,0**	1.141,8**	1.149,4**	1.151,4**	1.137,8**	1.138,1**	893,3**	810,4**

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

Quelle: Fahrausweisstatistik VRR (FASt)
 Stand vom 28.04.2022

Anteile der einzelnen Ticketgruppen in Prozent

	Fahrten		Einnahmen	
	2020	2021	2020	2021
Bartarif	5,6	7,2	14,7	17,8
Zeitkarten	36,0	34,3	41,9	39,8
Schüler-/Ausbildungsverkehr (inkl. SchokoTicket)	50,5	51,0	31,9	32,0
Firmenservice	7,8	7,4	9,9	8,9
DB 1.-Klasse-Zuschlag	0,0	0,0	0,1	0,1
Übergangstarif	0,0	0,0	1,1	1,0
Sonstiges	0,1	0,1	0,4	0,4
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0

Quelle: Fahrausweisstatistik VRR (FASt)
 Stand vom 28.04.2022

Zahlen, Daten, Fakten

Entwicklung der Brutto-Fahrgeldeinnahmen

in den Fahrausweisgruppen und bei einzelnen Fahrausweisen

Fahrausweisgruppen	Bezeichnung	Einnahmen in Mio. Euro		Veränderung	
		2020	2021	absolut	%
Bartarif	EinzelTicket	88,106	111,690	23,584	26,8
	MehrfahrtenTicket	48,425	48,591	0,166	0,3
	nextTicket	0,088	0,223	0,135	152,8
	24-/48-StundenTicket	14,184	15,329	1,145	8,1
	HappyHourTicket	0,187	0,170	-0,017	-9,1
	Schnäppchenkarte/4-StundenTicket	1,434	1,978	0,544	38,0
	FA des Linienbedarfsverkehrs	0,047	0,041	-0,006	-12,7
	On-Demand Tarif	0,089	0,326	0,237	267,5
	ZusatzTicket	8,938	8,527	-0,412	-4,6
	Bartarif gesamt		161,498	186,874	25,376
Zeitkarten	Ticket2000 Monatskarte	26,051	24,534	-1,517	-5,8
	Ticket2000 Abo	139,366	124,376	-14,990	-10,8
	Ticket2000 9 Uhr Monatskarte	11,719	10,574	-1,145	-9,8
	Ticket2000 9 Uhr Abo	58,552	51,385	-7,167	-12,2
	Ticket1000 Monatskarte	29,068	29,409	0,341	1,2
	Ticket1000 Abo	55,805	51,038	-4,767	-8,5
	Ticket1000 9 Uhr Monatskarte	9,470	9,159	-0,311	-3,3
	Ticket1000 9 Uhr Abo	17,700	16,207	-1,493	-8,4
	BärenTicket Abo	43,892	38,382	-5,510	-12,6
	7-TageTicket	1,647	1,499	-0,148	-9,0
	SozialTicket inkl. Zuwendungen	66,504	61,034	-5,471	-8,2
Zeitkarten gesamt		459,774	417,596	-42,178	-9,2
Schüler/Azubi-Verkehr	YoungTicketPLUS/YoungTicketPLUS Abo	58,866	52,601	-6,265	-10,6
	VorkursTicket	0,012	0,015	0,003	23,8
	SemesterTicket FH/Uni	78,541	78,063	-0,478	-0,6
	SchokoTicket Jahreskarte - inkl. Schulträgeranteil	212,823	205,125	-7,698	-3,6
Schüler/Azubi-Verkehr Gesamt		350,242	335,804	-14,438	-4,1
Firmenservice	100/100-Modell	35,663	30,973	-4,689	-13,1
	Rabatt-Modell	17,885	14,544	-3,341	-18,7
	GroKu-Modell	50,488	41,216	-9,272	-18,4
	GroKu Vop-Modell	4,832	6,521	1,688	34,9
	FlexJob	0,000	0,053	0,053	-
Firmenservice Gesamt		108,867	93,307	-15,561	-14,3
DB 1.-Klasse-Zuschlag		1,168	0,786	-0,381	-32,6
Übergangstarif (ÜT)		11,724	10,053	-1,671	-14,3
Sonstiges	Sonderangebote	3,057	2,600	-0,457	-14,9
	Nachträgl. erhob. Beförderungsentgelt	0,140	0,240	0,100	71,5
	Sonstiges/Erstattungen	0,628	0,926	0,297	47,3
Sonstiges Gesamt		3,825	3,766	-0,059	-1,5
Gesamtergebnis VRR*		1.097,098	1.048,187	-48,912	-4,5

* Mindereinnahmen werden durch den ÖPNV-Rettungsschirm refinanziert

Quelle: Fahrausweisstatistik VRR
Stand vom 28.04.2022

Entwicklung der entgeltlichen Fahrten

in den Fahrausweisgruppen und bei einzelnen Fahrausweisen

Fahrausweisgruppen	Bezeichnung	Fahrten in Mio.		Veränderung	
		2020	2021	absolut	%
Bartarif	EinzelTicket	26,815	35,191	8,377	31,2
	MehrfahrtenTicket	18,151	18,162	0,011	0,1
	nextTicket	0,000	0,000	0,000	-
	24-/48-StundenTicket	3,767	4,069	0,302	8,0
	HappyHourTicket	0,147	0,133	-0,013	-9,1
	Schnäppchenkarte/4-StundenTicket	0,853	1,177	0,324	38,0
	FA des Linienbedarfsverkehrs	0,016	0,013	-0,002	-15,4
	On-Demand Tarif	0,012	0,021	0,009	76,5
	ZusatzTicket	0,000	0,000	0,000	-
	Bartarif gesamt		49,760	58,768	9,008
Zeitkarten	Ticket2000 Monatskarte	14,804	13,373	-1,431	-9,7
	Ticket2000 Abo	93,921	81,108	-12,813	-13,6
	Ticket2000 9 Uhr Monatskarte	8,264	7,081	-1,183	-14,3
	Ticket2000 9 Uhr Abo	48,408	40,963	-7,445	-15,4
	Ticket1000 Monatskarte	16,940	16,375	-0,565	-3,3
	Ticket1000 Abo	36,374	32,358	-4,017	-11,0
	Ticket1000 9 Uhr Monatskarte	6,497	5,962	-0,535	-8,2
	Ticket1000 9 Uhr Abo	14,215	12,551	-1,664	-11,7
	BärenTicket Abo	19,006	15,966	-3,040	-16,0
	7-TageTicket	0,524	0,453	-0,071	-13,6
	SozialTicket inkl. Zuwendungen	62,524	51,988	-10,536	-16,9
Zeitkarten gesamt		321,478	278,179	-43,300	-13,5
Schüler/Azubi-Verkehr	YoungTicketPLUS/YoungTicketPLUS Abo	61,988	53,380	-8,608	-13,9
	VorkursTicket	0,013	0,016	0,003	19,7
	SemesterTicket FH/Uni	83,670	80,128	-3,542	-4,2
	SchokoTicket Jahreskarte - inkl. Schulträgeranteil	306,536	279,996	-26,540	-8,7
Schüler/Azubi-Verkehr Gesamt		452,207	413,519	-38,688	-8,6
Firmenservice	100/100-Modell	16,126	14,547	-1,579	-9,8
	Rabatt-Modell	12,426	10,022	-2,404	-19,3
	GroKu-Modell	37,626	30,428	-7,198	-19,1
	GroKu Vop-Modell	3,635	4,962	1,327	36,5
	FlexJob	0,000	0,012	0,012	-
Firmenservice Gesamt		69,812	59,971	-9,841	-14,1
DB 1.-Klasse-Zuschlag		0,000	0,000	0,000	-
Übergangstarif (ÜT)		0,000	0,000	0,000	-
Sonstiges	Sonderangebote	0,892	0,479	-0,412	-46,2
	Nachträgl. erhob. Beförderungsentgelt	0,000	0,000	0,000	-
	Sonstiges/Erstattungen	0,000	0,000	0,000	-
Sonstiges Gesamt		0,892	0,479	-0,412	-46,2
Gesamtergebnis VRR*		894,150	810,917	-83,233	-9,3

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

Quelle: Fahrausweisstatistik VRR
Stand vom 28.04.2022

Verbundpreise

in Euro ab 01.01.2022

	A1	A2	A3	B	C	D
Ticket1000						
Ticket1000	72,40	76,90	80,50	115,50	156,20	193,50
Ticket1000 Abo	63,95	67,91	71,13	101,99	137,92	170,93
Ticket1000 9 Uhr	53,90	57,20	59,70	85,80	115,50	145,10
Ticket1000 9 Uhr Abo	47,60	50,48	52,77	75,81	101,99	128,13
Ticket2000						
Ticket2000	82,20	87,00	90,80	126,90	167,30	209,30
Ticket2000 Abo	72,57	76,84	80,16	112,09	147,74	184,80
Ticket2000 9 Uhr	61,50	64,80	67,50	96,70	126,00	158,80
Ticket2000 9 Uhr Abo	54,29	57,21	59,64	85,41	111,24	140,21
BärenTicket						
BärenTicket	-	-	-	-	-	92,90
FirmenTicket						
FirmenTicket (100/100 Modell)	42,38	44,99	46,94	68,01	87,34	109,39
Preisstaffel 6 % – 50 bis 100 Stück	61,34	65,24	68,08	97,88	132,12	164,39
Preisstaffel 8,5 % – 101 bis 200 Stück	59,71	63,51	66,25	95,28	128,59	160,02
Preisstaffel 10 % – 201 bis 450 Stück	58,73	62,47	65,17	93,72	126,48	157,42
Preisstaffel 10,5 % – 451 bis 700 Stück	58,39	62,11	64,81	93,20	125,79	156,52
Preisstaffel 11 % – mehr als 701 Stück	58,09	61,76	64,44	92,66	125,09	155,65
YoungTicket						
YoungTicketPLUS	-	-	-	-	-	73,70
YoungTicketPLUS Abo	-	-	-	-	-	62,95
SchokoTicket						
SchokoTicket Selbstzahler	-	-	-	-	-	38,00
SchokoTicket Selbstzahler 3. Vertrag	-	-	-	-	-	19,00
SchokoTicket Selbstzahler ab 4. Vertrag	-	-	-	-	-	0,00
SchokoTicket Freif. 1. Kind	-	-	-	-	-	14,00
SchokoTicket Freif. 2. Kind	-	-	-	-	-	7,00
SchokoTicket Freif. 3. Kind	-	-	-	-	-	0,00

Stand 03.12.2021

	Kurzstrecke	A1	A2	A3	B	C	D
Barticket							
EinzelTicket Erwachsene	1,80	2,90	2,90	3,00	6,10	13,00	15,70
EinzelTicket Kinder	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70
4erTicket Erwachsene	6,30	11,00	11,00	11,00	23,10	48,20	57,50
4erTicket Kinder	6,20	6,20	6,20	6,20	6,20	6,20	6,20
HappyHourTicket	–	3,30	3,30	3,30	–	–	–
10erTicket	14,50	23,40	23,40	23,40	47,00	95,20	105,20
4-StundenTicket	–	4,30	4,30	–	–	–	–
24-StundenTicket	–	7,30	7,30	7,30	15,00	25,80	30,50
24-StundenTicket je weitere Person (bis insgesamt maximal 5 Personen)	–	+ 3,60	+ 3,60	+ 3,60	+ 4,10	+ 4,80	+ 5,40
48-StundenTicket	–	13,90	13,90	13,90	28,50	49,00	58,00
48-StundenTicket je weitere Person (bis insgesamt maximal 5 Personen)	–	+ 6,80	+ 6,80	+ 6,80	+ 7,80	+ 9,10	+ 10,20
7-TageTicket	–	23,30	28,60	30,00	43,50	58,30	72,30
Grundpreis Flex25				3,90			
EinzelTicket (Flex25)	–	2,18 (Preisstufe A1 - A2)		2,25	4,58	9,75	11,78
FahrradTicket (Flex25)				2,78			
Grundpreis Flex35				8,90			
EinzelTicket (Flex35)	–	1,89 (Preisstufe A1 - A2)		1,95	3,97	8,45	10,21
FahrradTicket (Flex35)				inklusive im Flex35-Abonnement			
1.-Klasse-Zuschläge							
Monatzzuschlag	–		49,00 (Preisstufe A - B)			87,45 (Preisstufe C - D)	
Monatzzuschlag Abo	–		43,28 (Preisstufe A - B)			77,21 (Preisstufe C - D)	
ZusatzTickets							
ZusatzTicket				3,70			
4er ZusatzTicket				13,40			
FahrradTicket				3,70			
SozialTicket							
				39,80	(Gültigkeit Preisstufe A oder kreisweite Gültigkeit)		

Finanzielles Engagement der Städte 2021

Gebietskörperschaft ¹⁾	Gesamtleistung inklusive Kürzungsmöglichkeiten und Ergebnisse gem. §§ 19 a/b ZVS (exkl. ZV-fremder Räume) 2021 in Mio. Euro ²⁾
Stadt Bochum	38,749
Stadt Bottrop	6,708
Stadt Dortmund	79,104
Stadt Düsseldorf	103,887
Stadt Duisburg	61,875
Ennepe-Ruhr-Kreis	23,217
Stadt Essen	82,888
Stadt Gelsenkirchen	21,505
Stadt Hagen	20,194
Stadt Herne	11,581
Stadt Krefeld	21,806
Kreis Mettmann	14,760
Stadt Mönchengladbach	19,922
Stadt Monheim am Rhein	7,239
Stadt Mülheim an der Ruhr	34,646
Stadt Neuss	7,330
Rhein-Kreis Neuss	7,921
Stadt Oberhausen	20,631
Kreis Recklinghausen	25,749
Stadt Remscheid	9,256
Stadt Solingen	11,993
Stadt Viersen	1,855
Kreis Viersen	5,547
Stadt Wuppertal	66,763
Summe	705,126

¹⁾ ohne kreisangehörige Gemeinden, soweit separat aufgeführt

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

Wirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2020/2021 (in Mio. Euro)

Kommunale Verkehrsunternehmen (ÖPNV)

inkl. NIAG, SDG, VGV und VGH; ohne FDG und KVS

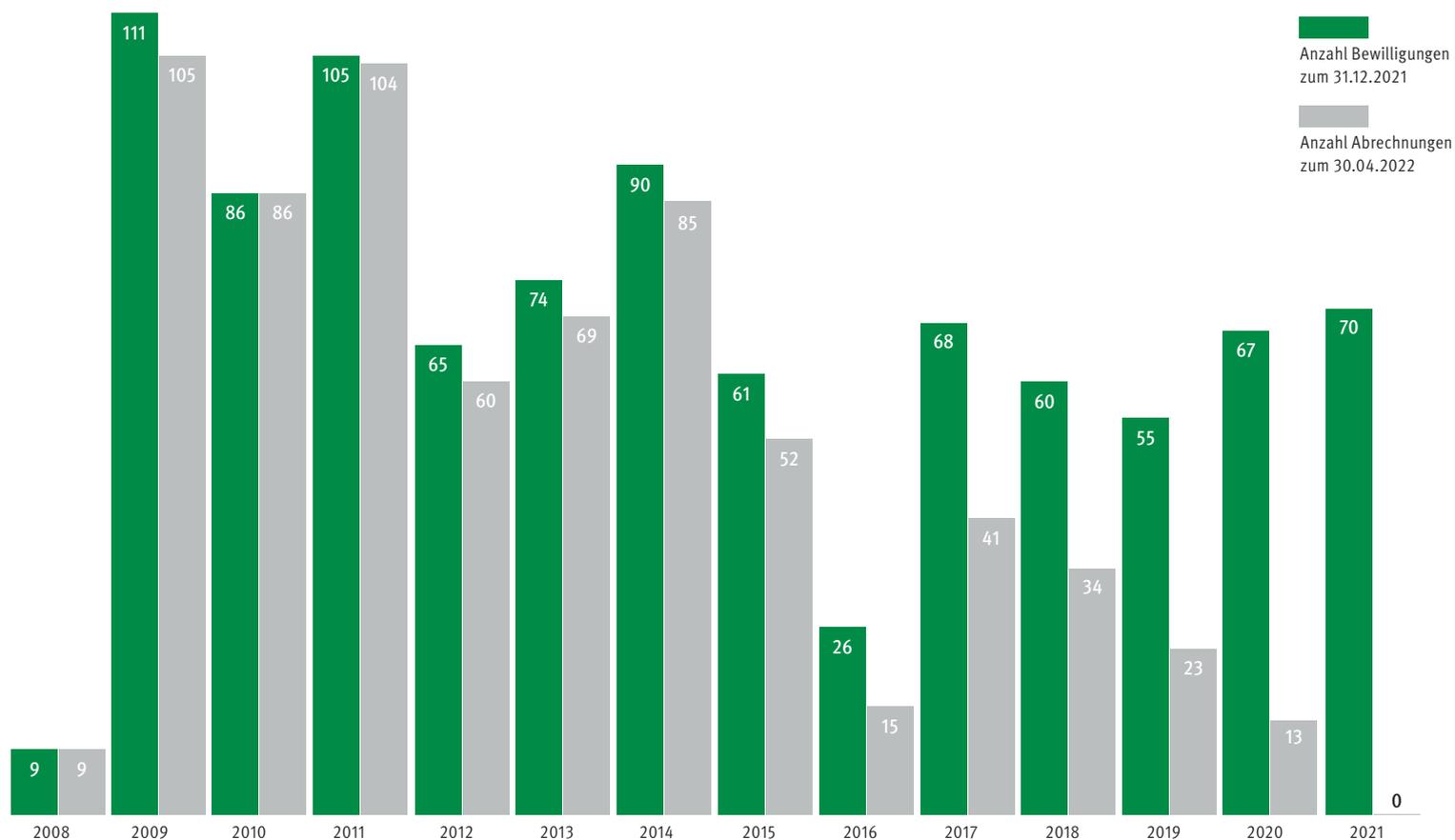
	2020	2021*
Kasstechnische Einnahmen (brutto)	950,733	1.159,306
Kasstechnische Einnahmen (netto)	896,918	1.083,464
Einnahmen aus Verbundtarif	814,957	993,642
(+) Ausgleichsleistung § 11a ÖPNVG NRW	48,755	47,925
(+) Abgeltung § 231 SGB IX	32,986	41,306
(+) Abgeltungen SozialTicket	16,506	17,291
(+) Sonstige Erträge inkl. Landesleistungen § 11 (2) ÖPNVG NRW	342,056	178,790
Aufwendungen der kommunalen Unternehmen	1.880,472	1.973,950
durch Erträge gedeckt	1.255,260	1.278,954
Finanzierungsbedarf	625,212	694,996

*mit Billigkeitsleistungen

Quelle: Ergebnisrechnung 2020 / Verbundetat 2021
Stand vom 22.04.2022

Infrastrukturförderung

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

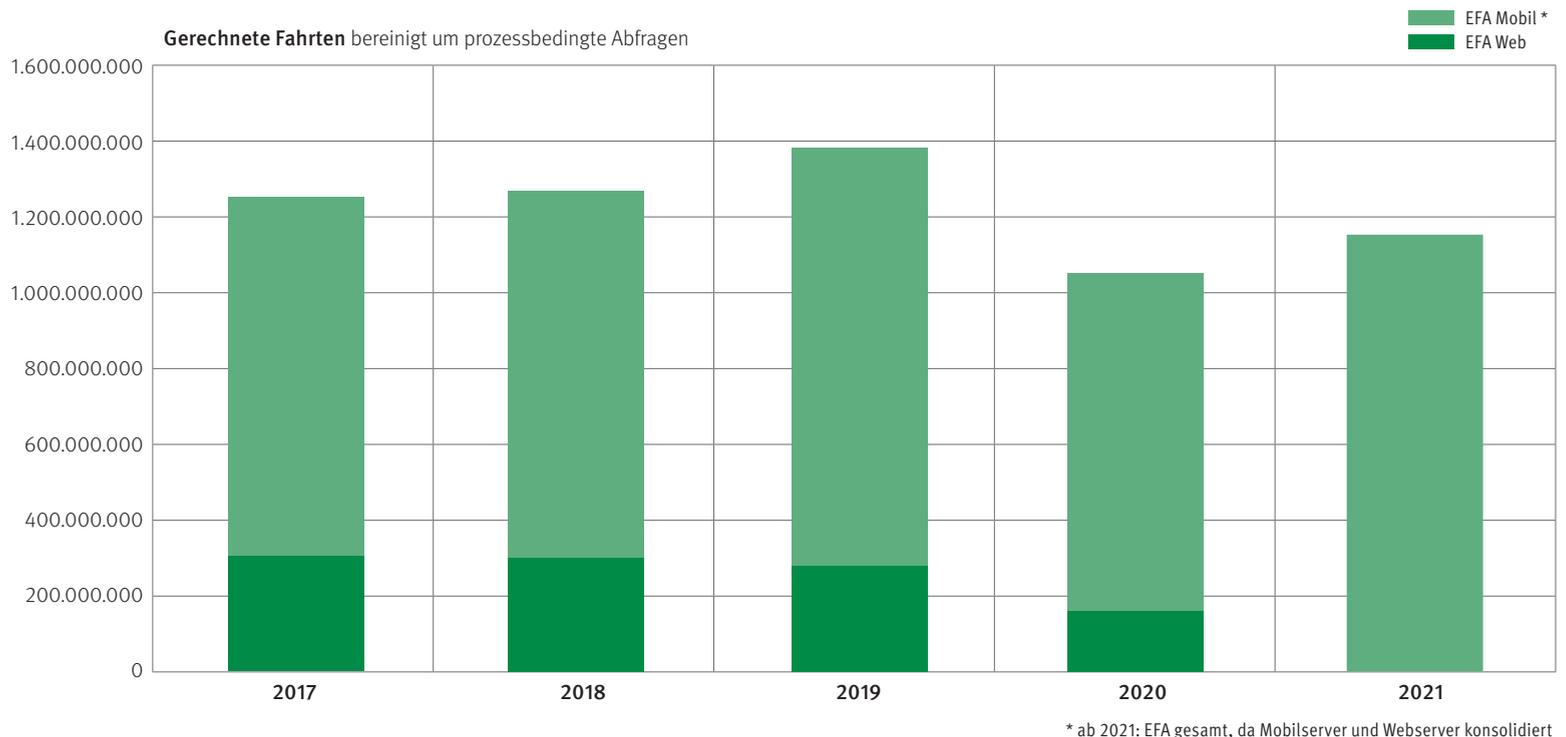


Maßnahmen nach § 12 ÖPNVG NRW – bewilligte Zuwendung in Mio. Euro zum 31.12.2021

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Bewilligte Zuwendung in Mio. Euro	6,695	97,568	54,985	54,893	97,128	63,065	43,528	58,258	29,353	51,064	32,867	16,308	57,209	122,233
Anteil der abgerechneten Maßnahmen in %	100,0	94,6	100,0	99,0	92,3	93,2	94,4	85,2	57,7	60,3	56,7	42,6	19,7	0,0

Stand vom 31.12.2021

Anzahl der berechneten Fahrtverbindungen in der Elektronischen Fahrplanauskunft



Beim VRR-Kundenmanagement eingegangene Anfragen

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
E-Mail/Kontaktformular/Brief	16.587	15.719	14.829	15.236	16.129	18.249	17.329	17.329	15.635	15.170
Schlaue Nummer 0800 6/50 40 30 *	429.490	381.465	423.455	358.989	365.076	363.812	349.318	306.894	222.381	203.686
VRR-Hotline 0800 6/50 40 34 *	19.547	12.333	12.079	11.537	14.808	13.462	10.617	5.831	5.559	5.721

* (gebührenfrei aus allen deutschen Netzen)
Anrufe über die Verkehrsunternehmen und das Callcenter

Rufnummernwechsel ab 23.05.2022 (zuvor 01806/504030 und 01806/504034 und jeweils kostenpflichtig)

Abkürzungsverzeichnis

ABA	Außerbetriebliches Arbeiten
AG	Aktiengesellschaft
AK	Arbeitskreis
AöR	Anstalt öffentlichen Rechts
App	Applikation
AST	Anrufsammeltaxi
AVV	Aachener Verkehrsverbund
B+R	Bike+Ride
BEMU	battery electric multiple unit
Bf	Bahnhof
BPol	Bundespolizei
CAF	Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A.
CDU	Christlich Demokratische Union Deutschlands
CiBo	Check-in/Be-out
CiCo	Check-in/Check-out
DB	Deutsche Bahn AG
DB Regio	DB Regio AG, Region NRW
DO	ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW
DVG	Duisburger Verkehrsgesellschaft AG
EFA	Elektronische Fahrplanauskunft
EFZ	Europäisches Fahrplanzentrum
EMW	Europäische Mobilitätswoche
eTarif	elektronischer Tarif
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EWT	EinfachWeiterTicket
Flex25 / Flex35	FlexTickets
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Hbf	Hauptbahnhof
IHK	Industrie- und Handelskammer
IP	Internetprotokoll
KCD	Kompetenzcenter Digitalisierung
KC ITF	Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan
KCM	Kompetenzcenter Marketing
KCS	Kompetenzcenter Sicherheit

KI	Künstliche Intelligenz
KMR	Kooperation Metropole Ruhr
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen
MaaS NRW	Landesprogramm „Mobility-as-a-Service“
Mio.	Million
MIP	Mobilitäts- und Infrastrukturplattform
Mrd.	Milliarde
MRR	Metropolregion Rheinland
NFC	Near Field Communication
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVN	Nahverkehrszweckverband Niederrhein
NVP	Nahverkehrsplan
NVR	Nahverkehr Rheinland
NWL	Nahverkehr Westfalen-Lippe
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG NRW	Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
P+R	Park+Ride
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RRX	Rhein-Ruhr-Express
RVR	Regionalverband Ruhr
Sidaba	Sicherheitsdatenbank NRW
SPD	Sozialdemokratische Partei Deutschlands
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TB	TaxiBus
Transdev	Transdev Vertrieb GmbH
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg
WLAN	Wireless Local Area Network
ZKS	Zentrale Koordinierungsstelle
ZNM	Zukunftsnetz Mobilität NRW
ZRL	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe

Impressum

Herausgeber:

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
AugustasträÙe 1
45879 Gelsenkirchen

V. i. S. d. P.: Sabine Tkatzik,
Leiterin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Redaktion: Wibke Hinz, Sina Dietz, Dino Niemann

Gestaltung: Sven Scholz

Bildnachweis:

Seite 14 ©Kompetenzcenter Marketing NRW, **Seite 16-17** ©DVG | ©Ruhrbahn | ©STOAG | ©WSW,
Seite 26 ©oatava - stock.adobe.com, **Seite 31** ©CP/COMPARTNER, **Seite 57** ©Stefan Büschken,
Seite 59 ©WSW | Stefan Tesche-Hasenbach, **Seite 61** ©metamorworks - stock.adobe.com,
Seite 70-73 ©Zukunftsnetz Mobilität NRW, **Seite 75** ©Deutscher Fahrradpreis, alle weiteren
Bilder ©VRR AöR

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

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

