

A stylized graphic of a roof or gable structure, composed of two dark green triangular shapes meeting at a central peak, with a vertical green bar extending downwards from the right side of the peak.

**VERBUND
BERICHT** 2017/2018

Wettbewerb und Verkehrspolitik	6		
Innovative Antriebe im SPNV: Diesel-Alternativen in den Startlöchern	8	Rhein-Ruhr-Express: Mobilitätsprojekt der Zukunft	36
SPNV-Wettbewerb: Neue Verkehrsverträge im VRR	10	S-Bahn Rhein-Ruhr: Fahrzeuge in neuem Design und mit verbesserter Technik	40
Tarif, Vertrieb und Kommunikation	12	Infrastrukturförderung: Für einen modernen und leistungsstarken ÖPNV	41
Tarif im VRR: Schritt für Schritt einfacher und attraktiver	14	Baustellenmanagement: Runder Tisch erarbeitet Lösungen	44
Eine neue Wissensdatenbank für den VRR	17	Digitalisierung und Innovation	48
Innovativer Vertrieb: Check-in/Be-out im VRR	18	nextTicket: Die neue Ticket-Generation im VRR	50
Kreativ und lebendig: Der VRR zeigt die Vorteile des ÖPNV	20	Verbund-App von VRR und Verkehrsunternehmen	53
Qualität und Sicherheit	22	Umwelt	54
Qualitäts- und Stationsbericht: SPNV-Leistungen und Bahnhöfe auf dem Prüfstand	24	DeinRadschloss: Zum Fahrradparkplatz mit dem ÖPNV-Aboticket	56
So steigert man Zivilcourage: mutig – mutiger – muTiger	28	Zukunftsnetz Mobilität NRW: Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr	58
Pilotprojekt verlängert: Verfügungsdienste Sicherheit weiterhin im Einsatz	31	Zahlen, Daten, Fakten	60
Infrastruktur und Leistung	32	Abkürzungsverzeichnis	76
SPNV: Besseres Angebot für zufriedene Kunden	34	Impressum	78

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

der Öffentliche Personennahverkehr macht mobil! Egal ob für den Weg zur Arbeit, zum Ausbildungsplatz, in die Schule oder zur Uni, für die Fahrt ins Grüne, den Besuch bei Freunden oder den Einkaufsbummel: Tausende Menschen in der Region setzen auf Bus und Bahn für ihre täglichen Wege. Gute Gründe hierfür gibt es viele. Manch einer umgeht so den täglichen Stress und Stau auf überfüllten Straßen. Andere setzen auf öffentliche Verkehrsmittel, weil sie besonders umwelt- und klimaschonend unterwegs sein möchten. Für viele ist der ÖPNV bequem, weil sie ihre Fahrzeit für sich nutzen können: beispielsweise zum Lesen oder Arbeiten. Und Tausende Schüler nutzen Bus und Bahn ganz selbstverständlich, um zügig und sicher zur Schule zu kommen. Welche Gründe unsere Kundinnen und Kunden auch immer haben mögen, mit uns zu fahren: Wir tun alles dafür, ihren individuellen Mobilitätsbedürfnissen gerecht zu werden, und investieren Know-how, Herzblut und die uns zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, um den ÖPNV kontinuierlich besser zu machen.

Denn so unterschiedlich der Bedarf unserer Kunden ist, so vielfältig sind auch die Herausforderungen, denen wir uns als Mobilitätsdienstleister tagtäglich stellen. Wir gestalten das Nahverkehrsangebot gemeinsam mit unseren Partnern und investieren in den Ausbau der Infrastruktur. Wir nutzen die Chancen der Digitalisierung, um den Fahrgästen heute und auch in Zukunft den Nahverkehr bieten zu können, den sie sich wünschen, der dem Zeitgeist entspricht und technisch wegweisend ist.

So erproben wir mit nextTicket beispielsweise seit dem Frühjahr eine neue Ticket-Generation, auf die die Fahrgäste direkt über ihr Smartphone zugreifen können. Im Rahmen eines mehrstufigen Praxistests können Fahrgäste Bus und Bahn jederzeit nutzen, wo und wann sie wollen und ohne sich über das richtige Ticket Gedanken machen zu müssen. Sie checken über die nextTicket-App ein, wenn sie in ein öffentliches Verkehrsmittel einsteigen. Ist das Ziel erreicht, checken sie wieder aus. In der ersten Phase wurde der Fahrpreis für die registrierten Fahrten bzw. Fahrtenketten auf Basis des bestehenden VRR-Flächentarifs ermittelt. In der aktuell laufenden zweiten Testphase wird nun kilometergenau abgerechnet. Fahrgäste zahlen also immer nur die Leistungen, die sie tatsächlich auch in Anspruch nehmen. Warum haben wir uns dazu entschieden? Weil wir davon überzeugt sind, dass solche digitalen Angebote ganz entscheidend sind, um den Nahverkehr modern und zukunftsfähig weiterzuentwickeln. Und weil viele Fahrgäste sich auch im Nahverkehr die Einfachheit wünschen, die sie an digitalen Anwendungen und Services aus anderen Lebensbereichen bereits seit vielen Jahren schätzen.

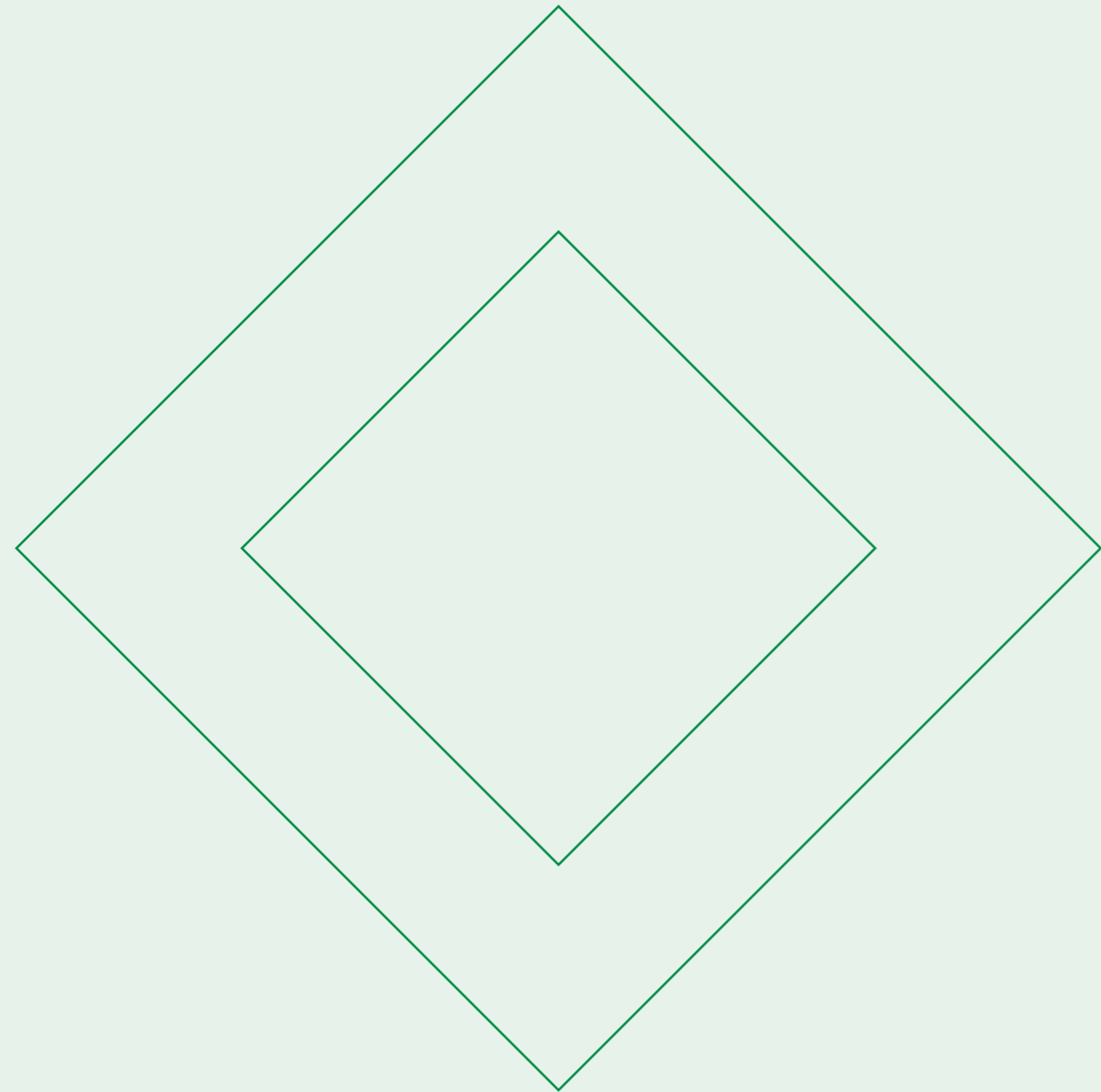
Einfache Tarifstrukturen und ein komfortabler Zugang zum Nahverkehr sind essenziell, damit Menschen sich für den ÖPNV entscheiden. Ebenso wichtig ist hierfür jedoch auch ein attraktives Nahverkehrsangebot. Deshalb treiben wir mit dem Rhein-Ruhr-Express eines der wichtigsten Mobilitätsprojekte Nordrhein-Westfalens voran. In den vergangenen zwölf Monaten sind

wir in vielen Bereichen rund um den RRX – beispielsweise der neuen RRX-Werkstatt in Dortmund-Eving – entscheidende Schritte vorangekommen. Im letzten Jahr wurde der Prototyp der neuen RRX-Fahrzeuge erstmals der Öffentlichkeit präsentiert. Sieben Vorserienfahrzeuge absolvierten danach ein umfangreiches Testprogramm, bevor sie erstmals Probefahrten im öffentlichen Bahnnetz unternahmen. Im Dezember 2018 gehen dann die ersten Fahrzeuge im sogenannten RRX-Vorlaufbetrieb auf der Linie RE 11 in Betrieb – ein deutliches Plus an Komfort und Platz für unsere Fahrgäste!

Zu guter Letzt möchten wir Sie noch über eine wichtige Personalentscheidung informieren. Im Januar 2018 entschied der VRR-Verwaltungsrat und die VRR-Verbandsversammlung einstimmig, welches Vorstandsduo ab Januar 2019 den ÖPNV im Verbundraum gestalten wird. Ronald R. F. Lünser übernimmt den Posten des Vorstandssprechers und folgt damit auf Martin Husmann, der nach 15 Jahren an der Spitze der VRR-Verwaltung Ende 2018 in den Ruhestand geht. Vorstand José Luis Castrillo wurde für weitere fünf Jahre im Amt bestätigt.

Wir wünschen Ihnen nun eine informative Lektüre über die wichtigsten Projekte und Entwicklungen der letzten zwölf Monate. Bleiben Sie dem Öffentlichen Personennahverkehr gewogen!





Wettbewerb und Verkehrspolitik

Innovative Antriebe im SPNV: Diesel-Alternativen in den Startlöchern

Hybridbusse fahren durch zahlreiche Städte im VRR. In Oberhausen sind sogar rein elektrisch betriebene Busse unterwegs. In Zeiten der Energiewende ein wertvoller Ansatz, um – zumindest lokal – unabhängiger von fossilen Brennstoffen zu werden und die Klimabilanz des ÖPNV weiter zu verbessern. Es lohnt sich jedoch, noch ein bisschen größer zu denken. Denn täglich fahren Tausende mit Nahverkehrszügen über Stadtgrenzen hinweg zur Arbeit, zum Ausbildungsplatz oder in der Freizeit. Warum also nicht Züge mit innovativen Antrieben versehen, um den Diesel auch im Regionalverkehr nach und nach in seinen wohlverdienten Ruhestand zu verabschieden? Die Fahrzeugtechnik ist ausgereift genug, um solche Vorhaben ernsthaft in Angriff zu nehmen.

Die öffentliche Diskussion über eventuelle Dieselfahrverbote in Städten mit hoher Stickoxidbelastung macht noch einmal bewusst, dass die Energiegewinnung aus fossilen Brennstoffen weder nachhaltig noch umweltfreundlich ist. Der Öffentliche Personennahverkehr leistet

heute schon einen wesentlichen Beitrag zum Schutz von Umwelt und Ressourcen, denn im Vergleich zum privaten Pkw fahren Bus und Bahn besonders energieeffizient und klimafreundlich. Kommen dann noch innovative Antriebstechnologien zum Einsatz, verbessert sich die Klimabilanz des Öffentlichen Verkehrs noch zusätzlich.

Technologie bereits vorhanden

In den letzten zwei Jahren hat fast jeder Hersteller von Schienenfahrzeugen alternative Antriebe für einen lokal emissionsfreien SPNV entwickelt: seien es Lösungen mit Brennstoffzellen oder Batterie-elektrische Züge. Die technischen Möglichkeiten sind also vorhanden. Zudem sind Investitionen in innovative Antriebe häufig sinnvoller als beispielsweise die Elektrifizierung von heutigen Dieselstrecken. Denn diese ist bei Kosten von rund einer Million Euro pro Kilometer Strecke oftmals nicht zu wirtschaftlichen Konditionen realisierbar. Auch der zeitliche Aufwand für Planungen, Machbarkeitsstudien und die eigentliche Elektrifizierung ist erheblich. Im Rahmen seiner Möglichkeiten fördert der VRR deshalb innovative Antriebe – und zwar dann, wenn dies zu wirtschaftlichen Konditionen machbar ist und das Verkehrsangebot nicht reduziert werden muss, um die Kosten kompensieren zu können.

Damit solche langfristig nachhaltigen und umweltfreundlichen Lösungen auch im SPNV erfolgreich etabliert werden können, sind aus Sicht des VRR weitere finanzielle Anreize aus der Politik notwendig. Insbesondere die Kosten für die Fahrzeuge werden derzeit wegen der hohen Entwicklungskosten noch höher sein als für vergleichbare Dieselfahrzeuge. Zudem müssen Investitionsprogramme auch für die Finanzierung spezieller Infrastruktur – beispielsweise Ladestationen für Batteriefahrzeuge – stärker geöffnet werden.

Ausschreibung gestartet

Im Jahr 2017 scheiterte eine erste Ausschreibung von modernen Brennstoffzellenzügen aus Gründen der Wirtschaftlichkeit. Die Erfahrungen aus diesem ersten Verfahren flossen in ein zweites europaweites Vergabeverfahren ein, das die innovativen Antriebe im VRR nach vorne bringen soll und im Mai 2018 veröffentlicht wurde. Das Netz umfasst mehrere SPNV-Linien, die bis 2025 neu vergeben werden müssen: RE 10, RE 14, RB 31, RB 36 und ggf. RB 43. Die ehemalige Linie RB 44 von Oberhausen nach Dorsten ist als Linie RE 44 (Bottrop – Duisburg – Kamp-Lintfort) Bestandteil der Ausschreibung – ebenso wie die neue Linie RB 41 zwischen Geldern und

Neuss. Mit diesen neuen Betriebskonzepten setzt der VRR weitere Aspekte seines aktuellen Nahverkehrsplans um. Bei der Beschaffung der Fahrzeuge können Hersteller mit ihren individuellen Lösungen am Verfahren teilnehmen, zugelassen sind nämlich sowohl Brennstoffzellen- als auch Batterie-elektrische Züge.

Für ein erfolgreiches Verfahren sind die Expertise der Bieter und der fachliche Austausch aller Beteiligten von ganz entscheidender Bedeutung. Denn die Fahrzeughersteller haben das nötige Know-how, um frühestmöglich die Kosten für die Beschaffung der Züge und den Betrieb der einzelnen Linien beurteilen und den Bedarf sowie eventuelle Mehrkosten für die benötigte Ladeinfrastruktur beziffern zu können. Stellt sich im Verfahren heraus, dass bestimmte Linien nicht wirtschaftlich betrieben werden können, dann werden diese aus dem Netz herausgenommen, um den Erfolg des Gesamtvorhabens nicht zu gefährden. Der VRR hofft auf Unterstützung von Seiten der Landespolitik, um Fahrzeugflotten mit innovativen Antriebstechnologien zum Wohle der Umwelt und im Interesse der Fahrgäste dauerhaft wirtschaftlich betreiben zu können.

Klimaschutz

SPNV-Wettbewerb: Neue Verkehrsverträge im VRR

Mehr Leistungen und bessere Qualität für Fahrgäste, lohnenswerte Aufträge für Eisenbahnverkehrsunternehmen, und das alles zu wirtschaftlichen Konditionen für die Aufgabenträger: Der Wettbewerb im SPNV zahlt sich aus – und zwar für alle Beteiligten. SPNV-Aufgabenträger und die beauftragten Betreiber unterschrieben in den letzten Monaten mehrere Verkehrsverträge und besiegelten damit ihre Zusammenarbeit im Emscher-Münsterland-Netz, im Ruhr-Sieg-Netz sowie auf den Linien RE 8, RB 33 und RB27. Vorausgegangen war allen Vertragsunterzeichnungen ein europaweites Vergabeverfahren. Im Juli 2017 wurde die S 28 erneut an die Regiobahn vergeben. Außerdem hat der VRR gemeinsam mit den benachbarten NRW-Aufgabenträgern erstmals Leistungen für SPNV-Sonderverkehre für Nordrhein-Westfalen im Wettbewerb vergeben.

NordWestBahn fährt weiter im Emscher-Münsterland-Netz

Die NordWestBahn wird auch ab Dezember 2018 für weitere drei Jahre die Linien RE 14 (Essen – Borken) und RB 45 (Dorsten – Coesfeld) betreiben. Das Fahrplanangebot sieht deutliche Verbesserungen, insbesondere an den Wochenenden vor, wie zum Beispiel den täglichen Stundentakt auf der Linie RB 45. Ab Dezember 2019 wird die Linie RE 14 im Rahmen des neuen S-Bahn-Taktes montags bis samstags zwischen Essen und Dorsten im 30-Minuten-Takt verkehren. Der entsprechende Verkehrsvertrag zwischen VRR, NWL und der NordWestBahn wurde im Juli 2017 unterzeichnet.

DB Regio NRW betreibt RE 8, RB 33 und RB 27

Auch die Fahrgäste auf den Linien RE 8, RB 33 und RB 27 profitieren zukünftig von einem verbesserten Nahverkehrsangebot. Mit der Unterzeichnung der Verkehrsverträge am 8. November 2017 besiegelten der NVR, der VRR und der SPNV-Nord die Zusammenarbeit mit DB Regio NRW. Die Linie RE 8 (Mönchengladbach – Köln – Koblenz) wird ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 mit neuen Fahrzeugen vom Typ Alstom Coradia Continental betrieben. Montags bis freitags in der HVZ wird weiterhin die zusätzliche Leistung zwischen Kaldenkirchen und Köln angeboten. Die Linie RB 33 wird ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 von Aachen mit Flügelung in Lindern nach Heinsberg bzw. von Aachen über Mönchengladbach, Krefeld und Duisburg bis nach Essen verkehren. Dank der Verlängerung der Linie bis Essen haben die Fahrgäste dann zusammen mit dem RE 42 zwei Fahrtmöglichkeiten in der Stunde vom linken Niederrhein bis ins zentrale Ruhrgebiet. 260 Sitzplätze stehen pro Fahrt zur Verfügung, deutlich mehr als bisher. Der RE 8/RB 33-Verkehrsvertrag läuft bis 2034.

Auf der Linie RB 27 (Mönchengladbach – Köln – Koblenz) kommen Gebrauchtfahrzeuge vom Typ ET 425 zum Einsatz. Die Züge werden vor Betriebsaufnahme aufwendig modernisiert: Neue Sitzpolster und Steckdosen sorgen für mehr Komfort. Zudem werden die Züge u. a. mit dynamischen Fahrgastinformationsanlagen ausgestattet. Dieser Verkehrsvertrag läuft nur bis Ende 2026. Hintergrund dieser Regelung sind die Pläne

von VRR und NVR, die Linie im nördlichen Abschnitt perspektivisch durch eine S-Bahn zu ersetzen.

Im Dezember 2019 tauschen RE 8 und RB 27 ihre Linienwege, entsprechend fährt die Regionalbahn dann über den Köln/Bonner Flughafen. Zudem werden die Verkehrsleistungen auf beiden Linien deutlich ausgeweitet: So können Fahrgäste von montags bis samstags bis etwa 20 Uhr nahezu halbstündlich von Mönchengladbach bis Köln fahren.

Abellio verkehrt weiterhin im Ruhr-Sieg-Netz

Im Mai 2018 unterzeichneten der VRR und der NWL als federführender Aufgabenträger auf Burg Altena den neuen Verkehrsvertrag für das Ruhr-Sieg-Netz mit Abellio. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen wird die Linien RE 16 (Essen – Hagen – Iserlohn/Siegen), RB 46 (Bochum – Gelsenkirchen) und RB 91 (Hagen – Iserlohn/Siegen) mit den vorhandenen Elektrotriebzügen vom Typ Stadler FLIRT betreiben. Diese werden im Zuge eines Re-Designs modernisiert: Die Fahrzeuge werden technisch aufgerüstet und erhalten ein WLAN-Netz, das den Fahrgästen zukünftig kostenlos zur Verfügung stehen wird. Der Verkehrsvertrag hat eine Laufzeit von 15 Jahren und endet im Dezember 2034.

VRR vergibt S 28 erneut an Regiobahn

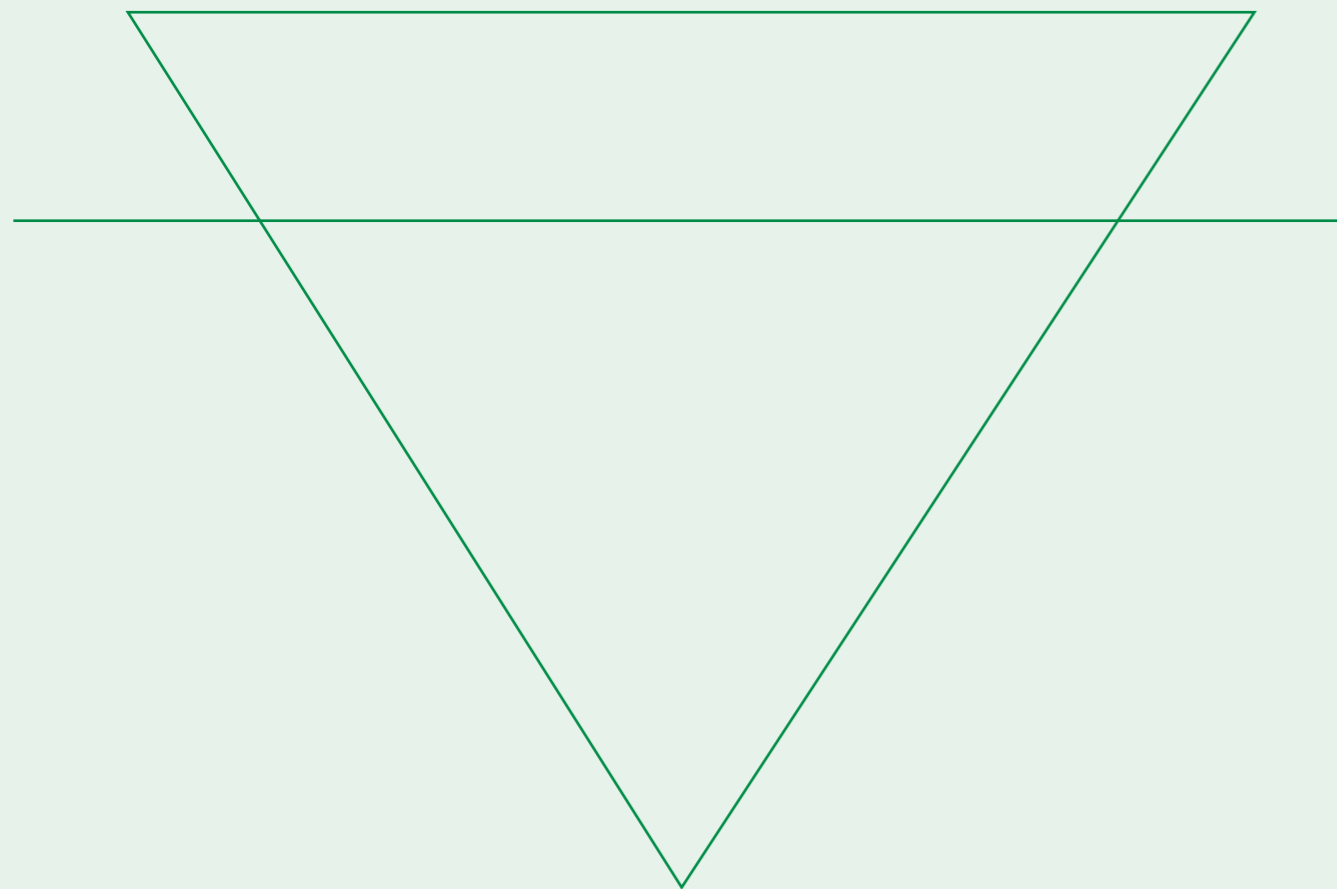
Im Juli 2017 hatte der Vergabeausschuss des VRR entschieden, die S-Bahn-Linie S 28 weiterhin von der Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH betreiben zu lassen. Der Regiobahn werden zukünftig zehn leis-

tungsstarke neue Fahrzeuge der Stadler Pankow GmbH und eine neue, elektrifizierte Infrastruktur mit neuen Bahnsteigen zur Verfügung stehen. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 betreibt die Regiobahn bereits den neuen Abschnitt zwischen Mettmann und Wuppertal und setzt dort erste neue Fahrzeuge ein. Ab Dezember 2021 gibt es einen neuen Verkehrsvertrag mit einer Laufzeit von 15 Jahren bis Ende 2036 für die gesamte Strecke von Wuppertal bis Kaarst.

Sonderverkehre für NRW

Mit dem Auslaufen der Großverträge mit der Deutschen Bahn können Sonderverkehre, insbesondere im Zusammenhang mit Fußballspielen, kaum mehr sichergestellt werden. Es sollen jedoch auch weiterhin Fußball-Zusatzzüge eingesetzt werden – in der Regel als Punkt-zu-Punkt-Verkehre ohne Zwischenhalte. So sollen Konflikte zwischen Nahverkehrskundinnen und -kunden und Fangruppen in Zügen oder an Bahnhöfen vermieden und den Fans eine sichere und direkte Fahrt zu den Spielen ermöglicht werden. VRR, NVR und NWL haben im Frühjahr 2018 ein Vergabeverfahren um Sonderverkehrsleistungen abgeschlossen, um jederzeit ausreichende Kapazitäten bieten zu können. Der Vertrag sieht neben Fußballverkehren auch Sonderverkehre zu Großveranstaltungen (z. B. Karneval, Japan-Tag, gamescom) vor. Einen entsprechenden Zuschlag erhielt die TRI Train Rental GmbH. Ab Dezember 2018 können je nach Bedarf zwei Züge mit jeweils rund 500 Sitzplätzen von den Aufgabenträgern eingesetzt werden.

Mit der Vergabe von Sonderverkehren im SPNV hat sich gezeigt, dass auch bei einem relativ kleinen Volumen Wettbewerb erfolgreich durchgeführt werden kann.



Tarif im VRR: Schritt für Schritt einfacher und attraktiver +++ Eine neue Wissensdatenbank für den VRR +++ Innovativer Vertrieb: Check-in/Be-out im VRR +++ Kreativ und lebendig: Der VRR zeigt Vorteile des ÖPNV

Tarif, Vertrieb und Kommunikation

Tarif im VRR: Schritt für Schritt einfacher und attraktiver

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zieht eine positive Jahresbilanz 2017 im Verbundraum. Die Einnahmen und Fahrten entwickelten sich solide, demnach unternahmen die Nahverkehrskunden 1,151 Milliarden Fahrten im Verbundgebiet. Das sind 0,2 Prozent mehr als 2016. Die Ticketeinnahmen stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 2,1 Prozent auf insgesamt 1,264 Milliarden Euro, das sind 26,2 Millionen Euro mehr als noch 2016. Dieser positive Trend resultiert aus den strukturellen und preislichen Anpassungen im VRR-Tarif. Der Einnahmeanteil bei den Stammkunden liegt mit 959,4 Millionen Euro bei 76 Prozent. Die Tarifangebote im Abo-Bereich bilden somit nach wie vor die wesentliche Ertragssäule bei den Ticketeinnahmen.

Strukturelle Verbesserungen und Vereinfachungen

Um den Tarif einfacher und attraktiver zu gestalten, hat der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr sein Tarifsyst. strukturell umgestaltet. Eine

kontinuierliche Weiterentwicklung des Tarifs ist für den VRR von besonderer Bedeutung, um die Anforderungen an ein leistungsstarkes Verkehrssystem mit Blick auf Taktung, Zuverlässigkeit und Modernität in den kommenden Jahren zu erfüllen. Die politischen

Mit seiner Bilanz 2017 liegt der VRR erneut auch im deutschlandweiten Positivtrend des Öffentlichen Nahverkehrs.

Gremien des VRR haben daher im Sommer 2017 verschiedene strukturelle Maßnahmen sowie eine moderate Preisanpassung des Verbundtarifs zum 1. Januar 2018 beschlossen. Der VRR ging somit einen weiteren wichtigen Schritt, um die Komplexität seines Tarifsystems zu reduzieren und das Angebot für den Kunden verständlicher zu gestalten.

Preismaßnahme zum 1. Januar 2018

Anfang 2018 stiegen die Preise im VRR um moderate 1,9 Prozent. Im Bartarif wurden die Preise des EinzelTickets differenziert angepasst, denn nur so ist das unterschiedliche Leistungsangebot in den Städten im VRR zu berücksichtigen. Während die Preisstufen A1 und A2 stabil blieben, erhöhte sich der Preis in den Preisstufen A3 und B um zehn Cent. Eine größere preisliche Anpassung in Höhe von 30 bzw. 40 Cent fand in den Preisstufen C und D statt. Weiterhin konstant blieben die Preise für die Kindertickets sowie für Einzel- und 4erTickets im Kurzstreckensbereich. Das SozialTicket, ein besonders rabattiertes Nahverkehrsticket für berechtigte Fahrgäste, kostet seit dem 1. Oktober 2017 37,80 Euro. Dies entspricht in etwa dem halben Preis für das im Leistungsumfang vergleichbare Ticket1000 als Monatsticket.

Neuer Zuschnitt der Preisstufe C

Im Januar 2018 wurde die Preisstufe C deutlich vereinfacht. Die vorherigen 172 Gültigkeitsbereiche wurden in nur noch 19 Regionen zusammengefasst. Von der Reform profitieren vor allem alle Inhaber eines Tickets in der Preisstufe C. Durch den wesentlich größeren

Geltungsbereich ersparen sie sich oftmals notwendige ZusatzTickets für die Fahrt zu Zielen, die außerhalb ihres Geltungsbereichs liegen. Zudem ergab sich die Möglichkeit, dass Kunden, die vorher ein gültiges Ticket der Preisstufe D hatten, in die preislich günstigere Preisstufe C wechseln konnten.

YoungTicketPLUS verbundweit gültig

Angepasst wurde auch die Monats- und Abovariante des YoungTickets. Bis Ende 2017 wurde das YoungTicketPLUS ausschließlich preisstufenbezogen angeboten. Seit dem 1. Januar 2018 ist das Ticket für die Auszubildenden der Region verbundweit gültig – vergleichbar mit dem SchokoTicket für Schülerinnen und Schüler. Mit dem neuen Angebot sanken die Preise in den Preisstufen B, C und D deutlich. Aber auch Fahrgäste mit einem Ticket der Preisstufe A profitieren, denn viele nutzten vormals regelmäßig ein ZusatzTicket, um ihren Geltungsbereich zu erweitern. Dies ist seit Anfang des Jahres nicht mehr nötig.

Tickets für Besucher der Region

Auch beim TagesTicket gab es strukturelle Änderungen, mit denen der VRR dem Bedarf vieler Kundinnen und Kunden Rechnung trägt

Die Weiterentwicklung des Tarifs ist wichtig für die Sicherung eines leistungsstarken Verkehrssystems.

1,151 Mrd. Fahrten

und auf die zunehmende touristische Bedeutung der Region Rhein-Ruhr reagiert. Seit Anfang 2018 ist das Ticket nicht mehr auf einen Kalendertag bezogen, sondern ab Entwertung 24 Stunden gültig. Neu hinzugekommen ist das 48-Stunden-Ticket. Beide Ticket-Varianten sind gerade für Touristen attraktiv, die an einzelnen Tagen oder am Wochenende in der Metropole Rhein-Ruhr unterwegs sind.

Weiterentwicklung der verbundübergreifenden Lösungen

Zwischen den Verbänden VRR und VRS wurde zum 1. Januar 2018 die Erweiterung in den jeweiligen Nachbarverbund vereinheitlicht. Bei den Firmentickets gibt es nun einen einheitlichen Geltungsbereich, der den gesamten Bereich des Großen Grenzverkehrs im benachbarten Verbund umfasst. Geplant ist, beim Firmenticket auch die Abnahmemodalitäten einheitlich zu regeln: Es ist den Abnehmern ab Januar 2019 freigestellt, ob sie eine Erweiterung in den jeweils anderen Verbundraum abnehmen, die Zwangsabnahme entfällt.

Auch Auszubildende im VRR können ihr YoungTicketPLUS bis in den benachbarten VRS erweitern – es gilt der VRS-seitige Geltungsbereich des Großen Grenzverkehrs. Auszubildende im VRS können bereits seit

August 2017 ihr verbundweit gültiges Azubi-Ticket mit einer Erweiterung in das VRR-Gebiet erwerben, bestehend aus dem VRR-seitigen Geltungsbereich des Großen Grenzverkehrs. Beide Verbände haben sich darauf verständigt, ihre Tarife in den nächsten Jahren im Interesse der Fahrgäste weiter zu harmonisieren.

Enge Zusammenarbeit, um grenzüberschreitenden Nahverkehr weiter auszubauen.

Mehrere Nahverkehrslinien verbinden Nordrhein-Westfalen mit den benachbarten Niederlanden. So können Fahrgäste unter anderem bequem mit dem ÖPNV nach Venlo reisen. Seit Januar 2018 gilt der VRR-Tarif auch im kommunalen Vor- und Nachlauf in Venlo, und zwar in den Verkehrsmitteln von Arriva. Um den grenzüberschreitenden Nahverkehr ins Nachbarland perspektivisch noch kundenfreundlicher zu gestalten, arbeitet der VRR eng mit den Nahverkehrsverantwortlichen in den Niederlanden zusammen. Die beteiligten Partner haben sich auf eine Roadmap für die nächsten Jahre geeinigt, mit der sie die Tarifkooperation zwischen den Verkehrsräumen weiter intensivieren möchten.

Eine neue Wissensdatenbank für den VRR

Wissensdatenbank für eine bedarfsgerechte Information rund um Bus und Bahn.

Um seine Nahverkehrskunden noch bedarfsgerechter rund um ihre Fahrt mit Bus und Bahn zu informieren, hat der VRR im Laufe des Jahres 2017 ein neues Infoportal in die stationäre sowie mobile VRR-Website eingebunden. In fünf Kategorien finden interessierte Fahrgäste dort in informativen Texten, Infografiken, Videos und Dokumenten alles Wissenswerte rund um das Angebot des VRR und der Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet. Zudem steht die Wissensdatenbank über die unternehmensübergreifende Austauschplattform „Campus“ den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Verkehrsunternehmen für ihre Kundeninformation zur Verfügung.

Ziel des Infoportals ist es, den Kunden die Suche nach Informationen rund um den ÖPNV zu erleichtern und die Qualität der internen und externen Information zu optimieren. Die Datenbank steht sowohl den Fahrgästen als Informationspool über das Internet als auch den Mitarbeitern im Kundendialog beim VRR und den lokalen Verkehrsunternehmen sowie externen Dienstleistern wie Call-Center-Mitarbeitern zur Verfügung. Entsprechend den Zielgruppen wird die Oberfläche individuell dargestellt, um so eine bedarfsgerechte Anwendung hinsichtlich der Funktionen und Inhalte zu erzielen.

Je nach Anliegen haben die Kunden im Infoportal die Wahl zwischen den Themenbereichen „Tickets“, „Ticketkauf“, „Rund um die Fahrt“, „Tarif“ und „Service“, die sich jeweils in weitere Unterthemen gliedern. So können sich die Nutzerinnen und Nutzer entsprechend ihren Fragen durch den Themenbaum bis zur gewünschten Antwort durchklicken. Drei aktuelle Themen, zum Beispiel zu Tarifneuerungen, werden zudem prominent auf der Einstiegsseite abgebildet. Findet der Kunde das gewünschte Thema nicht auf Anhieb, steht ihm alternativ eine Suchmaske zur Verfügung, in die er gezielt Stichwörter eingeben kann und so die entsprechenden Informationen direkt gefiltert erhält.

Binden die Verkehrsunternehmen das Infoportal in ihre Internetseiten ein, reduziert sich für sie der Pflegeaufwand ihrer Webinhalte deutlich. Da die Inhalte regelmäßig vom VRR aktualisiert werden, müssen die kontinuierlichen Veränderungen im Bereich der Tarife, Ticketarten und Beförderungsbedingungen nicht mehr von jedem Unternehmen einzeln auf den eigenen Internetseiten eingestellt werden. Die Dortmunder Stadtwerke (DSW21) und die Rheinbahn nutzen das System bereits im Kundendialog und planen, das Infoportal in ihre Webseiten einzubinden. Diesem Beispiel möchten perspektivisch auch weitere Verkehrsunternehmen folgen. Entsprechende Planungen gibt es derzeit bei der SWK MOBIL, der Ruhrbahn in Essen und der WSW mobil.



Innovativer Vertrieb: Check-in/Be-out im VRR

Unkompliziert soll es sein. Und intuitiv nutzbar. Fahrgäste erwarten heute mehr denn je ein Nahverkehrssystem, das ihnen den Zugang zu Bus und Bahn erleichtert – ohne vor der Fahrt in den Fahrplan schauen oder sich Gedanken über die richtige Preisstufe oder das korrekte Ticket machen zu müssen. Um diesem Anspruch zukünftig noch besser gerecht werden zu können, beschafft der VRR derzeit ein Fahrgastinformations- und Ticketsystem mit Check-in/Be-out-Funktion (CiBo). Der Kunde benötigt dann keinerlei Tarif- oder Ticketkenntnisse mehr, sondern kann Bus und Bahn spontan nutzen, ohne sich auf eine bestimmte Verbindung festlegen zu müssen. Das System erfasst die Fahrten und Fahrtenketten und berechnet automatisiert den Fahrpreis. Das neue Ticketing-System soll im gesamten SPNV und im kommunalen Nahverkehr gelten. Der VRR führt derzeit ein entsprechendes europaweites Wettbewerbsverfahren durch, das voraussichtlich Ende 2018 abgeschlossen wird. Das System soll im Jahr 2020 in Betrieb gehen.

Neuartiges System aus drei Komponenten

Das CiBo-System wird aus drei Komponenten bestehen: einer App, Infrastruktur-Einrichtungen in Fahrzeugen und an Bahnhöfen und einem Backend-System. Die App wird so konzipiert, dass sie Bestandteil der regulären Fahrplan-App des VRR ist. So können Fahrgäste über eine Oberfläche auf alle Funktionalitäten rund um den ÖPNV zugreifen. Über die CiBo-App erhält der Fahrgast Zugriff auf das Check-in/Be-out-System. Die Applikation erfasst den Kunden während seiner Fahrt, speichert die Fahrberechtigung und macht diese sichtbar, um eine Ticketkontrolle zu ermöglichen. Außerdem bietet die Anwendung den Fahrgästen Detailinformationen zu ihrer aktuellen Reise: Sie zeigt den Routenverlauf an sowie alle Reiseparameter. Über die App hat der Kunde darüber hinaus Zugriff auf bereits vergangene Reisen und kann somit jederzeit nachvollziehen, wann er wohin gefahren ist. Die App wird so konzipiert, dass sie möglichst wenig Energie und Daten verbraucht, denn dies wird entscheidend für die Akzeptanz des gesamten Check-in/Be-out-Systems bei Kundinnen und Kunden sein.

Die genaue Position des Kunden in Bus und Bahn soll in der Regel über sein Mobiltelefon erfasst werden. Um die Zuverlässigkeit des CiBo-Systems zu verbessern, können es die Bieter des Vergabeverfahrens allerdings um eine sogenannte Feld-Infrastruktur ergänzen.

Zusätzliche Erfassungsgereäte in den Fahrzeugen (Bord-Ausrüstung) oder an den Haltestellen und Bahnhöfen ermöglichen es dann, die Fahrgäste noch präziser einem Bus oder einer Bahn bzw. einer Station zuzuordnen.

Die Rohdaten, die App und Feld-Infrastruktur liefern, dienen der Strecken-, Fahrten-, Reise- und Preisbildung und werden von einem CiBo-Hintergrundsystem verarbeitet. Das heißt konkret: Das Hintergrundsystem berechnet aus den Rohdaten einzelne, tarifneutrale Strecken bzw. Fahrten. Auf dieser Basis setzt es dann gemäß den geltenden Tarifregeln die CiBo-Reise zusammen, der dann abschließend ein Preis zugeordnet und mit dem Fahrgast abgerechnet wird.

Vernetzung mit vorhandenen VRR-Systemen

Um diese Grundfunktionalitäten abdecken zu können, wird das Backend beispielsweise mit einem Verkaufssystem oder Systemen Dritter zusammenarbeiten. Darüber hinaus wird das CiBo-System in die bereits vorhandene VRR-Systemarchitektur integriert. Hierzu zählen beispielsweise Systeme, die dem Fahrplan- oder Flottenmanagement dienen oder in denen der Nahverkehrstarif hinterlegt ist. So können die zurückgelegten Fahrten bzw. Fahrtenketten mit weiteren statischen oder dynamischen Informationen abgeglichen und auf Plausibilität

überprüft werden. Berücksichtigt werden beispielsweise die Haltestellenfolge, die Geodaten der Haltestellen, der Soll-Fahrplan und die Echtzeitinformationen über den tatsächlichen Betriebsablauf.

Das vom VRR geplante System ist grundsätzlich als Check-in/Be-out-System angelegt, soll aber auch das aktive Ein- und Auschecken (Check-in/Check-out) ermöglichen. Perspektivisch soll auf Basis des geplanten CiBo-Systems sogar eine Be-in/Be-out-Funktionalität (BeBo) realisierbar sein. In einem BeBo-System trägt der Fahrgast nur noch ein Zugangsmedium bei sich und wird vollständig automatisiert in den Fahrzeugen des Öffentlichen Personennahverkehrs registriert. Für den Kunden ist dies maximal komfortabel, denn von seiner Seite ist keinerlei Interaktion oder Bedienung mehr erforderlich.

Die technologische Basis der zu entwickelnden Komponenten ist die sogenannte VDV-Kernapplikation. Sie ist der gängige offene Daten- und Schnittstellenstandard für das elektronische Ticketing im Öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland. So kann der VRR sicherstellen, dass sein CiBo-System auch mit denen anderer Verkehrsverbände kompatibel ist und so perspektivisch auch NRW-weite Lösungen möglich machen.

NEUES TICKETING-SYSTEM

Kreativ und lebendig: Der VRR zeigt die Vorteile des ÖPNV

Der VRR legte seinen Fokus bei den diesjährigen Kampagnen auf die Vorteile des ÖPNV und möchte den Menschen in der Region Anreize bieten, Bus und Bahn intensiver zu nutzen. Denn der VRR verbessert kontinuierlich das Angebot im Öffentlichen Personennahverkehr. So hat er beispielsweise die Verkehrsleistungen im SPNV abends und nachts deutlich ausgeweitet und mit dem neuen YoungTicketPLUS sein Angebot für Auszubildende verbessert. Ob auf Plakaten, online oder sogar im Kino: Mit seinen Kampagnen erreicht der VRR die Menschen in der Region in den unterschiedlichen Lebensbereichen.

Mit einem aufmerksamkeitsstarken Keyvisual und Slogan bewarb der VRR das neue YoungTicketPLUS. Das Ticket ist seit Januar 2018 bundesweit gültig und bietet den Auszubildenden in der Region zusätzlich weitere attraktive Leistungen wie die Fahrradmitnahme rund um die Uhr oder die Möglichkeit, ab 19 Uhr eine Person mitzunehmen. Mit einem modernen Keyvisual im Comic-Stil bewerben VRR und Verkehrsunter-

nehmen das attraktive Angebot in der Zielgruppe der Auszubildenden. Neben Plakatwerbung in den Städten und Kreisen im VRR und eigens entwickelten Online-Maßnahmen zählte auch ein Kinospot zur Kampagne. In dem Spot

Aufmerksamkeitsstarke Kampagnen machen Lust auf Bus und Bahn.

zeigt Azubi Jonathan, was er einen Tag lang mit dem YoungTicketPLUS im VRR erlebt. Er fährt unter anderem mit seinem Ticket zur Arbeit, zur Kletterhalle und lässt den Abend in Düsseldorf mit seinem Freund ausklingen. Begleitet wurde diese Aktion mit einem Gewinnspiel, bei dem der VRR Kinokarten verlost, die in über 200 Kinos in Deutschland gelten.

Für Schnuppernasen

Auch im Jahr 2017 bewarben VRR und Verkehrsunternehmen das SchnupperAbo mit dem bekannten Hundenasen-Keyvisual auf Plakaten und Broschüren, mit Promotion-Aktionen und einer breit angelegten

Online-Kampagne. Mit dem SchnupperAbo haben Besitzer eines Monatstickets oder Fahrgäste, die sonst nur gelegentlich mit Bus und Bahn unterwegs sind, die Möglichkeit, ein Ticket1000, Ticket2000 oder BärenTicket drei Monate in Form eines Probeabonnements zum Abopreis auszuprobieren. Sie können das gewählte Ticket ausgiebig testen und die Vorteile eines Abotickets genießen.

Das neue Nachtangebot bewegt was

Der VRR erweiterte zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 im Bereich der S-Bahn-, RE- und RB-Verkehre seine Leistungen auf 25 SPNV-Linien um rund eine Million zusätzliche Zugkilometer. Die Fahrgäste im Verbundgebiet haben nun deutlich mehr Möglichkeiten, auch abends oder nachts von A nach B zu kommen. Der Betrieb findet teilweise bis deutlich nach Mitternacht statt.

Das neue Nachtangebot bewarb der VRR auf großen Plakaten, mit Promotion-Aktionen und über eine eigene Landingpage. Die Motive der Plakate stellen typische Situationen dar, in denen Fahrgäste länger unterwegs sind, so zum Beispiel bei einem Konzert oder bei einem Treffen mit Freunden. Das unterstützten die Claims

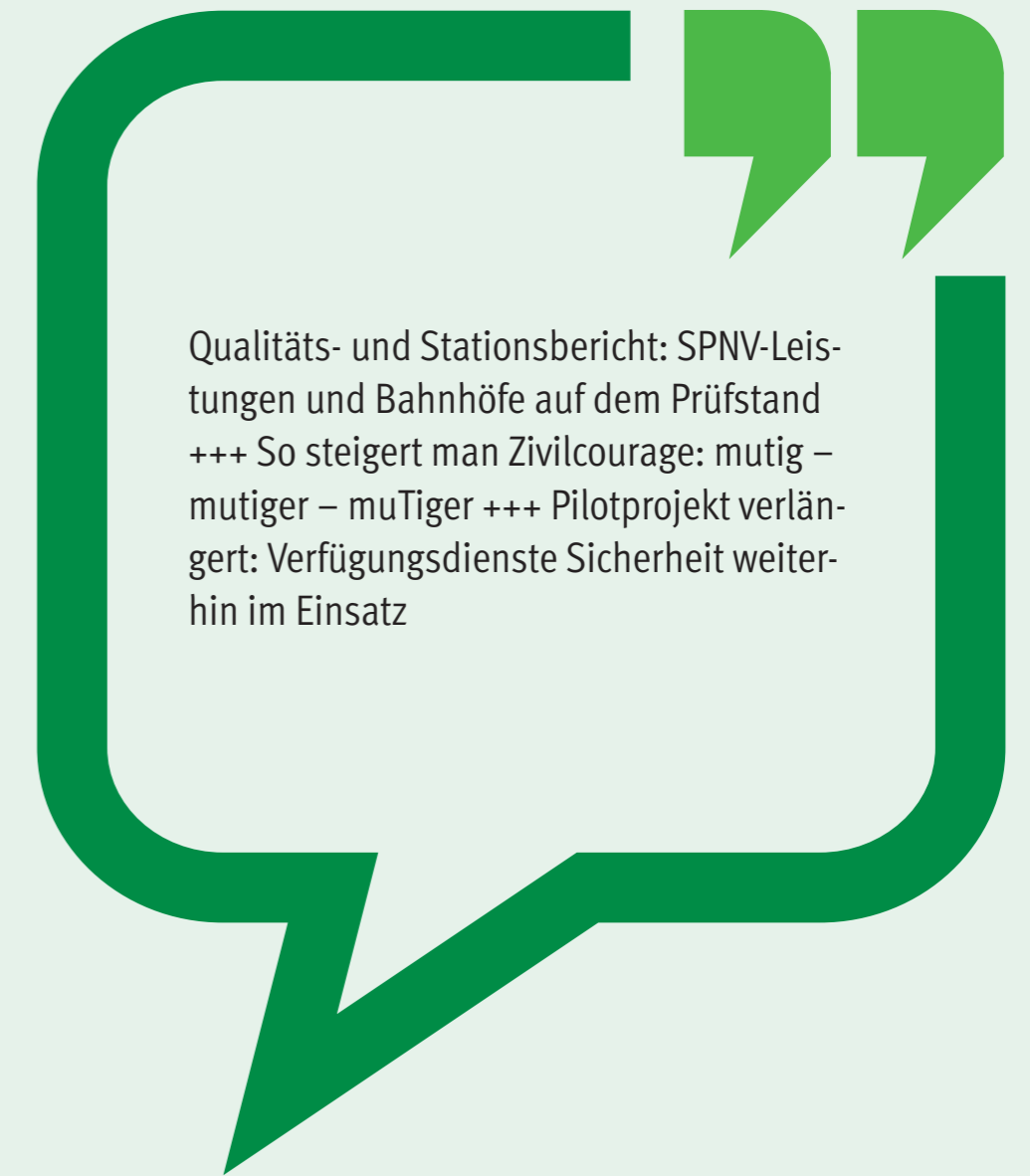
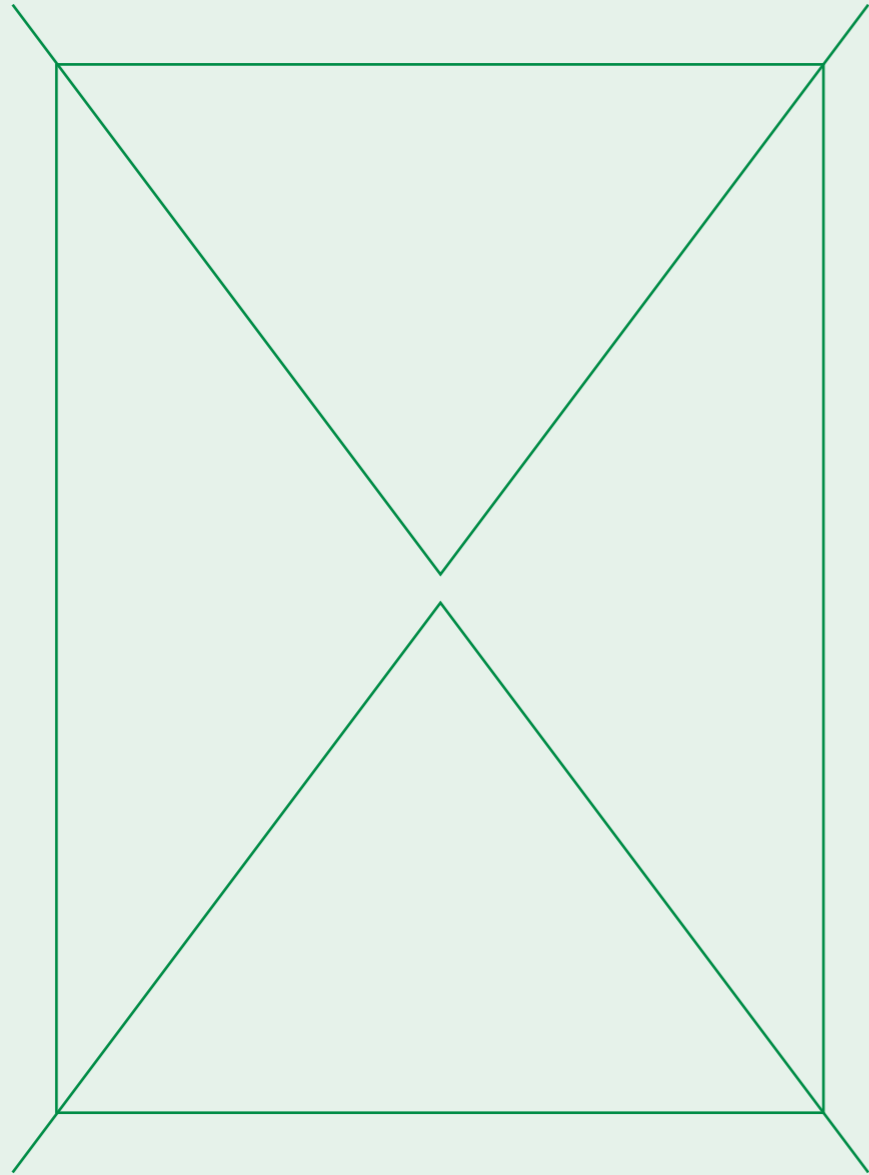
„Länger Mitsingen“ oder „Länger Nachtschwärmen“. Die Bilder der Kampagne sind modern und lebendig, um insbesondere eine jüngere Zielgruppe auf die Verkehrsausweitungen und die Vorteile des ÖPNV aufmerksam zu machen. Unter www.nachtangebot.de können sich Fahrgäste über das ausgeweitete SPNV-Angebot informieren.

VRR-Kinonacht im größten Filmpalast Deutschland

Ein besonderes Highlight der Nachtangebot-Kampagne war die VRR-Kinonacht Mitte März 2018 in der Lichtburg Essen. Die 120 Tickets für die exklusive Veranstaltung konnte man nur gewinnen und nicht erwerben. Die glücklichen Gewinnerinnen und Gewinner sahen den Klassiker „Mord im Orientexpress“ in der Neuverfilmung, dazu gab es für sie einen Snack und ein Getränk gratis dazu. Mit Online-Bannern auf der Nachtangebot-Landingpage machte der VRR auf das Gewinnspiel aufmerksam, zudem wurden 15 x 2 Karten über die VRR-Facebook-Seite verlost.

Gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen im Verbund bewirbt der VRR seine zahlreichen Tarifprodukte.

Kampagnen



Qualitäts- und Stationsbericht: SPNV-Leis-
tungen und Bahnhöfe auf dem Prüfstand
+++ So steigert man Zivilcourage: mutig –
mutiger – muTiger +++ Pilotprojekt verlän-
gert: Verfügungsdienste Sicherheit weiter-
hin im Einsatz

Qualität und Sicherheit

Qualitäts- und Stationsbericht: SPNV-Leistungen und Bahnhöfe auf dem Prüfstand

Wer in der Rhein-Ruhr-Region ohne Staus und Parkplatzsorgen bequem und zügig von A nach B kommen möchte, für den ist der Schienenpersonennahverkehr mit seinen stadt- und regionenübergreifenden Reiseweiten eine lohnenswerte Verkehrsalternative. Damit Fahrgäste den SPNV jedoch tatsächlich gern für ihre täglichen Wege nutzen, ist die Qualität von ganz entscheidender Bedeutung. Mit seinen aktuellen Berichten über die Stationen und die Qualität im Schienenpersonennahverkehr dokumentiert der VRR für das Jahr 2017, wie es um die SPNV-Betriebsleistungen sowie die Haltepunkte und Bahnhöfe im Verbundraum bestellt ist.

Qualitätsbericht 2017

Der Qualitätsbericht gibt bereits zum zwölften Mal einen Überblick über den Schienenpersonennahverkehr in der Region. Er informiert, wie sich die SPNV-Linien im Vergleich zum Vorjahr entwickelt haben, wo Leistungen verbessert werden konnten und an welchen Stellen Hand-

lungsbedarf besteht. Zudem zeigt der Bericht auf, wie zufrieden die Nahverkehrskunden mit den angebotenen Leistungen sind und wie kompetent sie in den Vertriebsstellen an den Bahnhöfen im Verbundgebiet beraten wurden.

Die Regionalbahn-, Regionalexpress- und S-Bahn-Linien fuhren im Jahr 2017 insgesamt unpünktlicher als noch im Vorjahr. Insbesondere im November wirkte sich der Schmierfilm aus Laub und jahreszeitbedingten Verschmutzungen negativ auf den Betrieb der Linien aus. Die S-Bahnen waren die pünktlichsten im VRR: Sie waren mit einer durchschnittlichen jährlichen Verspätung von nur knapp über einer Minute unterwegs. Am häufigsten nach Plan fuhren die Züge der Linie S 4, die Regionalexpress-Linien RE 1 und RE 5 verspäteten sich am häufigsten.

In Jahr 2017 kam es vermehrt zu nicht vorhersehbaren Zugausfällen. Im Mai resultierte dies aus einem ICE-Unfall, in dessen

Folge zahlreiche Linien zwischen Dortmund und Essen umgeleitet wurden oder gar nicht fuhren. Fahrgäste der Linie RB 36 waren im September besonders häufig von Zugausfällen betroffen: Jede vierte Fahrt fiel aufgrund von Personalmangel aus.

Der Zustand der Fahrzeuge hat sich 2017 insgesamt verbessert. Ein Grund hierfür war beispielsweise, dass die Außenhüllen der Züge sauberer waren als im Jahr zuvor. Die Funktionalität der Toilettenräume fiel allerdings schlechter aus.

Besonders kritisch bewertet der VRR die abweichende Zugbildung: 2017 erbrachten die Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre Fahrten mit weniger Sitzplätzen als vertraglich eigentlich vorgesehen. Allein auf den Linien RE 11, RB 27, RB 38, RE 6, S 68, RE 17 und RE 57 (alle DB Regio) wurden zwischen 14 und 56 Prozent aller Zugkilometer mit zu wenig Sitzplätzen gefahren. Bei den Linien S 7, RB 44 und RB 45 mussten die Fahrgäste hingegen nur selten verminderte Kapazitäten hinnehmen.

Insgesamt waren die Nahverkehrskundinnen und -kunden im Jahr 2017 ähnlich zufrieden mit dem SPNV wie ein Jahr zuvor. Auf einer Bewertungsskala, angelehnt an das gängige

Schulnotensystem, vergaben sie über alle Linien die Durchschnittsnote 2,18, was einer Verschlechterung um lediglich 0,01 Notenpunkte entspricht. Die Leistungen von Abellio schätzten die Fahrgäste besonders: Im direkten Linienvergleich belegt das EVU sieben

Mit seinen jährlich erscheinenden Berichten dokumentiert der VRR die Qualität der angebotenen Leistungen.

der ersten zehn Plätze. Zudem punktete das Unternehmen mit der zweitbesten Gesamtnote von 1,98. Nur die Regiobahn schneidet mit einer 1,93 insgesamt noch besser ab und belegt mit ihrer Linie den dritten Rang im Linienvergleich. Im Mittelfeld liegen Keolis, Nordwestbahn und DB Regio mit den Wettbewerbslinien. Es folgen die EVU National Express und DB Regio mit den Linien aus dem Großvertrag. Unbeliebteste Linie ist der RE 6: Fahrgäste kritisierten insbesondere, dass die Züge häufig zu spät waren und zu wenige Sitzplätze boten.

Wie in den Vorjahren wurden auch 2017 die DB-Reisezentren und -Agenturen überprüft.

Note 2,18 für den SPNV

Die Berichte leisten einen wichtigen Beitrag, um den Öffentlichen Personennahverkehr im Sinne der Fahrgäste weiter zu verbessern.

Sie schneiden insgesamt schlechter ab als im Vorjahr. Die Unterschiede zwischen den Vertriebsstellen sind zum Teil sehr groß: Die Schere zwischen der besten im Bahnhof Dinslaken und der schlechtesten in Geldern liegt bei 36,94 Prozentpunkten. Bei der jährlich im Herbst stattfindenden Untersuchung besuchen Testkunden die Reisezentren und Agenturen und lassen sich anhand vorgegebener Szenarien beraten. Im Anschluss wird überprüft, ob alle Anforderungen erfüllt wurden und die Beratung korrekt war. 2017 war das Ergebnis ernüchternd: Die Fachkompetenz der Servicemitarbeiter hat sich im Vergleich zum Vorjahr leider verschlechtert und war teilweise sogar unzureichend. Die Beratungen waren im Schnitt nur zu 80 Prozent zufriedenstellend. Erfreulich ist, dass Kunden in den Vertriebsstellen nicht mehr so lange anstehen mussten: Die durchschnittliche Wartezeit verkürzte sich auf gut vier Minuten. Besonders negativ fiel im vergangenen Jahr das Reisezentrum im Herner Bahnhof auf, wo Fahrgäste durchschnittlich mehr als zehn Minuten auf ihre Beratung warten mussten.

Stationsbericht 2017

In seinem Stationsbericht 2017 bietet der VRR den Nahverkehrskunden einen detaillierten Überblick über den Zustand der Bahnhöfe und Haltepunkte im Verbundraum. Die VRR-Profitester begutachten mehrmals im Jahr alle 296 Stationen. Sie bewerten das Erscheinungsbild und überprüfen, ob die Ausstattungselemente frei von Mängeln und funktionstüchtig sind. Leider hat sich die Situation an den SPNV-Stationen 2017 im Vergleich zum Vorjahr deutlich verschlechtert. 2017 waren 54 Stationen in einem inakzeptablen Zustand, 2016 waren es nur 39. Entsprechend gab es weniger Haltepunkte, deren Erscheinungsbild akzeptabel oder noch akzeptabel war. Wie bereits in den Vorjahren schnitten insbesondere S-Bahn-Stationen schlecht ab. An den 54 Bahnhöfen und Haltepunkten registrierten die VRR-Profitester erhebliche Mängel, die von den zuständigen Infrastrukturbetreibern dringend behoben werden müssen. Da es zwischen dem VRR und den betreffenden Unternehmen keine vertraglichen Beziehungen gibt, sind diese selbst in der Pflicht, hier zeitnah tätig zu werden.

Maßgeblich für schlechte Bewertungen waren auch 2017 wieder Graffiti-schäden, die nach Ansicht der Fahrgäste erheblich zum negativen Eindruck einer Station beitrugen. In puncto Sauberkeit gab es wenig zu beanstanden, nur einige S-Bahn-Stationen schnitten zum Teil schlechter ab, weil sie durch Müll verschmutzt waren.

Die VRR-Profitester überprüften darüber hinaus, ob die Ausstattungselemente der Stationen frei von Mängeln und funktionstüchtig waren. Hier fielen die Bewertungen ähnlich aus wie im Vorjahr. Positiv wirkte sich beispielsweise aus, dass erneuerte Aufzüge nicht mehr so störanfällig waren wie ältere Modelle und auch kurzfristiger repariert wurde als früher üblich. Negativ bewerteten die Tester defekte Sitzgruppen und Wetterschutzeinrichtungen sowie nicht lesbare Hinweisschilder.

Wie die Fahrgäste stationsbezogene Qualitätsstandards bewerten, ist ebenfalls im Stationsbericht dokumentiert – und zwar basierend auf einer sechsstufigen Schulnoten-Skala. Nach

Ansicht der Nahverkehrskunden sind insbesondere die Fahrgastinformationen an den Stationen im Störfall noch verbesserungswürdig: Aus den Bewertungen ergibt sich nur eine Durchschnittsnote von 3,12. Den Zustand der Stationen beurteilten die Kundinnen und Kunden 2017 durchschnittlich mit 2,64 und damit um 0,15 Notenpunkte besser als im Vorjahr. Folglich spiegeln sich die schlechteren Beurteilungen der Profitester noch nicht in den Bewertungen der Fahrgäste wider, dies geschieht erfahrungsgemäß erst mit einigem Zeitverzug.

Den Qualitätsbericht und den Stationsbericht für das Jahr 2017 mit detaillierten Informationen zur Qualität im SPNV und dem Zustand der 296 Bahnhöfe und Haltepunkte im VRR finden Interessierte unter www.vrr.de/publikationen.

296 Stationen

So steigert man Zivilcourage: mutig – mutiger – muTiger

„Je mehr Bürger mit Zivilcourage ein Land hat, desto weniger Helden wird es einmal brauchen!“ Diese Vision der italienischen Publizistin Franca Magnani hat sich die muTiger-Stiftung des VRR und der Kötter-Unternehmensgruppe auf die Fahne geschrieben. Seit 2011 setzt sie sich in ihren Schulungen für mehr Hilfsbereitschaft und gesellschaftliches Engagement ein – in Bus und Bahn, an der Haltestelle und überall dort, wo Menschen sich im öffentlichen Raum begegnen. Mehr als 5.000 Kursteilnehmer sind inzwischen „muTiger“: Sie haben gelernt, wie man sich in kritischen Situationen verhält, ohne sich und andere zu gefährden.

Angesichts zunehmender Gewaltbereitschaft und der ständigen Präsenz von Gewalt in den Medien ist es wichtiger denn je, dass Menschen bereit sind, für sich und andere Verantwortung zu übernehmen. Deshalb liegt dem VRR die Stiftung sehr am Herzen. Das Interesse ist groß – und wächst von Jahr zu

Jahr. Im Jahr 2013 veranstaltete die Stiftung 40 Kurse mit 550 Teilnehmern, 2017 waren es schon 94 Kurse mit über 1.460 ausgebildeten

Die muTiger-Stiftung blickt inzwischen auf mehr als fünf Jahre erfolgreicher Arbeit zurück.

„muTigern“. Für das Jahr 2018 sind mindestens 100 weitere Schulungen geplant. Mit der Anzahl der Kurse steigt auch die öffentliche Wahrnehmung – viele Menschen, Institutionen und Unternehmen interessieren sich für eine Zusammenarbeit mit der Stiftung.

Rüstzeug für couragiertes Auftreten

In den vierstündigen Kursen entwickeln die Teilnehmenden ein geschultes Auge für kritische Situationen und lernen, sich selbstbewusst und verantwortungsvoll für andere einzusetzen. Sie sind in der Lage, zu entschei-

den, ob und in welcher Form sie Hilfe leisten oder anfordern können. Zwei Kursleiter führen jeweils durch das Seminar und vermitteln jedem Teilnehmer ein grundlegendes Rüstzeug. Denn für jeden Einzelnen ist es möglich, sich richtig zu verhalten, ob durch persönliches Eingreifen oder den Griff zum Smartphone.

Ein wichtiger Bestandteil der Kurse sind Rollenspiele. In unterschiedlichen Szenarien versetzen sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in verschiedene Rollen und Situationen – mal als Opfer, mal als Täter oder Beobachter. Gemeinsam mit den Kursleitern analysieren sie das Erlebte. Dies führt in der Regel dazu, dass sich die Menschen in realen Situationen instinktiv richtig verhalten, so die Erfahrung der muTiger-Ausbilder.

Azubis werden „muTiger“

Die Stiftung arbeitet nicht nur mit Bildungsträgern und Schulen zusammen, sondern verfügt inzwischen auch über ein gut funktionierendes

Netzwerk aus über 50 Institutionen, Vereinen, Unternehmen und Einzelpersonen. Einen Schwerpunkt der Stiftungsarbeit bilden Kurse für Auszubildende. muTiger möchte viele junge Menschen erreichen, um ihnen die Bedeutung von Zivilcourage für das gesellschaftliche Miteinander frühestmöglich zu vermitteln. Zahlreiche Betriebe legen Wert darauf, ihre Auszubildenden in ihrer Persönlichkeit und Sozialkompetenz zu stärken, und arbeiten deshalb mit der muTiger-Stiftung zusammen. Oftmals stehen die jungen Leute den Kursen skeptisch gegenüber, weil sie den direkten Zusammenhang mit ihrer Ausbildung nicht sehen. Nach den Kursen hingegen ist die Resonanz durchweg positiv, denn die Azubis wenden das Erlebte in ihrem Alltag direkt an. Viele berichten, dass sie Notfälle oder kritische Situationen dank muTiger besser einschätzen können und wissen, wie sie sich verhalten sollen. muTiger arbeitet in der Region bereits seit einigen Jahren erfolgreich mit namhaften Unternehmen wie der Evonik Industries AG, der Westnetz GmbH

Über **5.000** muTiger

oder der Sparkasse Gelsenkirchen zusammen. Auszubildende der drei Unternehmen absolvieren regelmäßig die vierstündigen muTiger-Schulungen. Die wachsende Bekanntheit der Stiftung sorgt dafür, dass sich inzwischen auch weitere Unternehmen für eine Kooperation im Ausbildungsbereich interessieren.

Ausgezeichnete Arbeit

2015 erhielt die muTiger-Stiftung für ihr Engagement den Fahrgastpreis von PRO BAHN. Der Verband würdigte die Arbeit der Stiftung: Sie stärke das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste und gebe wichtige Hinweise, wie man sich in kritischen Situationen richtig verhält. muTiger setze ein wichtiges Zeichen, damit verantwortungsbewusste Fahrgäste nicht alleine gelassen, sondern tatkräftig unterstützt werden. Diese Wertschätzung und insbesondere auch die positiven Rückmeldungen der Kursteilnehmer sind für die Stiftung ein wesentlicher Ansporn, sich weiterhin für mehr Zivilcourage in der Gesellschaft zu engagieren. Inzwischen

hat sie sich als kompetenter und verlässlicher Ansprechpartner für die Themen Zivilcourage und Sicherheit im öffentlichen Raum etabliert. Rundfunk und Fernsehen berichten über die Arbeit der Stiftung und sorgen so dafür, dass immer mehr Menschen auf muTiger aufmerksam werden. Um dem großen Interesse gerecht werden zu können, verfügt die Stiftung inzwischen über einen Kreis von etwa 20 Kursleitern, die flexibel eingesetzt werden. Nach wie vor ist die muTiger-Stiftung auf die Unterstützung Dritter und Spenden angewiesen, um sich auch zukünftig für mehr Zivilcourage und Hilfsbereitschaft in der Gesellschaft einsetzen zu können. Unter www.mutiger.de finden Interessierte weiterführende Informationen und Hinweise, wie man sich für die Stiftung engagieren kann.

Pilotprojekt verlängert: Verfügungsdienste Sicherheit weiterhin im Einsatz

Komfortabel und sicher von A nach B kommen – dieses Bedürfnis haben die meisten Fahrgäste, die sich für ihre Wege zur Arbeit oder in der Freizeit für die öffentlichen Verkehrsmittel entscheiden. Um dies möglichst jederzeit zu gewährleisten, sind im Auftrag des VRR seit Februar 2017 sogenannte „Verfügungsdienste Sicherheit“ in den Regionalverkehrslinien im Verbundraum unterwegs. Im Rahmen eines Pilotprojektes unterstützen die sechs Teams aus jeweils zwei Sicherheitskräften die Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter bei ihrer Arbeit. Durch ihre Präsenz tragen sie dazu bei, potenzielle Täter wirkungsvoll abzuschrecken und Konflikte oder gewalttätige Auseinandersetzungen ruhig zu lösen. Die Bilanz des Einsatzes fällt durchweg positiv aus, weshalb die politischen Gremien des VRR und das Land NRW als Zuwendungsgeber entschieden haben, das Projekt bis Ende 2018 fortzuführen. Der VRR strebt an, das Vorhaben auch über diesen Zeitraum hinaus zu verlängern.

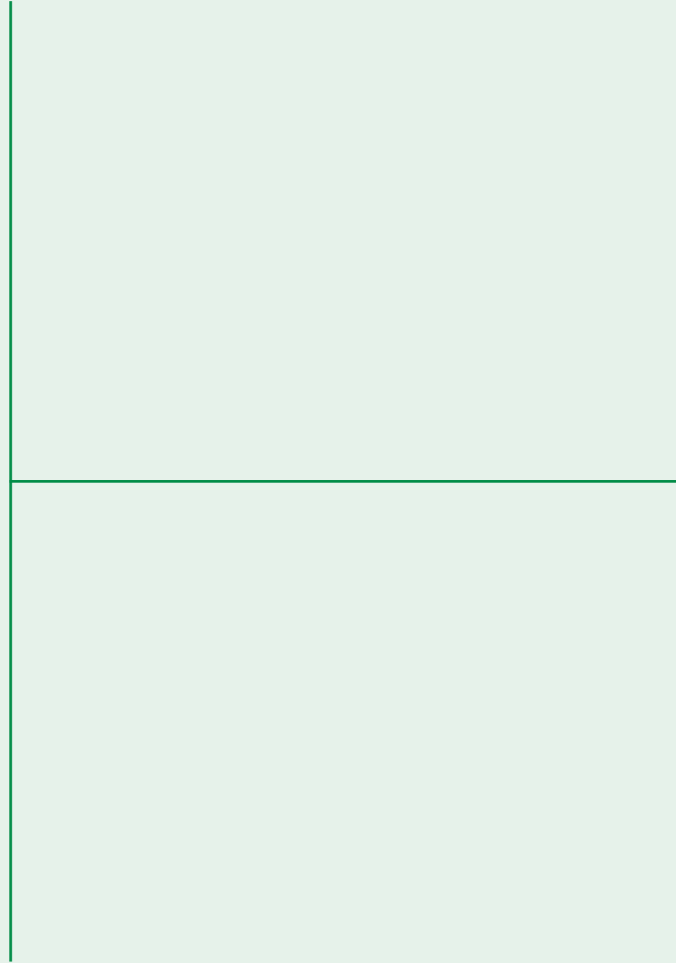
Präsenz zeigen und damit Konflikten vorbeugen: Diese Devise hat sich im Pilotprojekt bewährt. Das subjektive Sicherheitsempfinden, vor allem in den Abend- und Nachstunden, hat sich seit Beginn des Einsatzes bei den Fahrgästen verbessert. Die Kunden wissen das zusätzliche Personal in den Zügen zu schätzen und fühlen sich auf ihrer Fahrt in der Bahn deutlich wohler. Und auch bei den Kundenbetreuern ist das Sicherheitspersonal ein gern gesehener Begleiter, wenn sie die Fahrausweise kontrollieren

oder das Hausrecht durchsetzen müssen. Denn dank der Sicherheitsteams kommt es seltener zu Konflikten zwischen Fahrgästen und den Mitarbeitern der Verkehrsunternehmen. Ist dennoch ein Eingreifen notwendig, zum Beispiel wenn Fahrgäste den Kundenbetreuer oder andere Reisende provozieren, belästigen oder gar handgreiflich werden, versuchen die Sicherheitsmitarbeiter die Situation deeskalierend zu lösen. Hierzu werden sie intensiv geschult und lernen vor ihrem Einsatz, unter anderem mithilfe von Rollenspielen, wie sie kritische Situationen lösen können, ohne sich und andere in Gefahr zu bringen.

Pilotprojekt stößt auf große Zustimmung

Die beteiligten Projektpartner ziehen eine positive Bilanz aus dem Modellversuch. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen melden zunehmend Bedarf an den Sicherheitsmitarbeitern an und beteiligen sich aktiv an der Einsatzplanung. So wird es auf allen Seiten sehr begrüßt, dass das Angebot bis mindestens Ende 2018 fortgeführt wird. Finanziert werden die Verfügungsdienste bis dahin über Fördermittel des Landes Nordrhein-Westfalen. Perspektivisch möchte der VRR die Sicherheitsteams dauerhaft und flächendeckend im gesamten SPNV einführen. Für die Verantwortlichen beim VRR hat das Thema Sicherheit einen hohen Stellenwert und sie sehen den positiven Effekt des Einsatzes der Verfügungsdienste Sicherheit, von dem die Fahrgäste und die Kundenbetreuer der EVU gleichermaßen profitieren.

Zuwendungsgeber haben entschieden, das Projekt bis mindestens Ende 2018 fortzuführen.



SPNV: Besseres Angebot für zufriedene Kunden +++ Rhein-Ruhr-Express: Mobilitätsprojekt der Zukunft +++ S-Bahn Rhein-Ruhr: Fahrzeuge in neuem Design und mit verbesserter Technik +++ Infrastrukturförderung: Für einen modernen und leistungsstarken ÖPNV +++ Baustellenmanagement: Runder Tisch erarbeitet Lösungen

Infrastruktur und Leistung

SPNV: Besseres Angebot für zufriedene Kunden

Mit den Verbesserungen stärken wir primär die Spätverkehre im Schienenpersonennahverkehr, damit die Fahrgäste abends und nachts zügiger und länger in der Region unterwegs sein können.

Mit zusätzlichen Leistungen, einer verbesserten Qualität des Angebotes und einem neuen Linienbetreiber im Verbundraum hat der VRR in den vergangenen zwölf Monaten den SPNV in der Region gestärkt. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 haben Fahrgäste deutlich mehr Möglichkeiten, auch abends oder nachts von A nach B zu kommen. Auf verbundweit 26 Linien profitieren die Kunden von rund einer Million zusätzlicher Zugkilometer im Bereich der S-Bahn, RE- und RB-Verkehre. Parallel übernahm die VIAS Rail GmbH als siebtes Eisenbahnverkehrsunternehmen im VRR-Gebiet den Betrieb des Erft-Schwalm-Netzes.

Tausende Menschen in der Region nutzen den Öffentlichen Personennahverkehr für ihre täglichen Wege und möchten nicht nur tagsüber, sondern bis spät in den Abend oder die Nacht hinein mit Bus, Bahn oder Zug unterwegs sein. Im kommunalen Nahverkehr bieten inzwischen nahezu alle Verkehrsunternehmen ihren Fahrgästen neben den regulären Spätverkehren auch NachtExpress-Linien an, die insbesondere vor Feiertagen oder an Wochenenden bis spät in die Nacht zentrale Haltepunkte im Stadt- oder Kreisgebiet anfahren.

Mit den zusätzlichen Leistungen im SPNV hat der VRR im Dezember die Spätverkehre von S-Bahn, RE und RB weiter gestärkt. Damit sind SPNV-Reisende auch abends und nachts zügig und sicher in der Region unterwegs.

Die ursprünglichen Grundkonzepte für Nachtverkehre wurden in den 1990er Jahren entwickelt. 2005 weitete der VRR erstmals die Leistungen deutlich aus und verknüpfte in einigen Städten das SPNV-Angebot besser mit dem ÖSPV. Die aktuellen Verkehrsausweitungen sind Bestandteil des Nahverkehrsplans 2017, mit dem der VRR den Schienenpersonennahverkehr betrieblich steuert.

Montags bis freitags wurde der Betrieb teilweise bis deutlich nach Mitternacht ausgeweitet. Bei den verkehrlichen Änderungen berücksichtigte der VRR insbesondere die Peripherie des VRR-Raumes und sorgte so gezielt dafür, Schwachstellen in diesen Bereichen zu beseitigen. So können Fahrgäste von den Großstädten zwischen Dortmund und Düsseldorf aus noch nach Mitternacht Ziele in den äußeren Gebieten des VRR ansteuern – an Wochenenden und vor Feiertagen noch nach 1.00 Uhr, teilweise sogar noch nach 2.00 Uhr

nachts. Zudem wurde der Betrieb der schnellen RE-Linien um bis zu vier Stunden verlängert.

Gleichzeitig beseitigte der VRR im Bereich der Regionalbahnen einige Schwachstellen. Er hat Betriebslücken am Wochenende zwischen Wesel und Bocholt geschlossen, den annähernden 30-Minuten-Takt zwischen Köln und Wuppertal-Oberbarmen am Samstag um vier Stunden verlängert und den Betrieb auf der Strecke Dortmund – Herdecke – Hagen täglich um drei Stunden ausgeweitet. Unter www.nachtangebot.de können sich Fahrgäste gezielt darüber informieren, auf welchen S-Bahn-, RE- und RB-Linien die Verkehre ausgeweitet wurden – mit genauen Zeiten und Hinweisen zu eventuellen Veränderungen des Taktes.

VIAS übernimmt Erft-Schwalm-Netz

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 ging mit der VIAS Rail GmbH das inzwischen siebte Eisenbahnverkehrsunternehmen im SPNV-Netz an den Start. Das Unternehmen verkehrt im Erft-Schwalm-Netz und betreibt über einen Zeitraum von zwölf Jahren die Linien RB 34 (Schwalm-Nette-Bahn) und RB 39 (Düssel-Erft-Bahn) mit einem jährlichen Gesamtvolumen

von 850.000 Zugkilometern. Das Netz erstreckt sich über die Verkehrsgebiete des VRR und NVR und wurde folglich von beiden SPNV-Aufgabenträgern gemeinsam an VIAS vergeben.

Die ehemalige Linie RB 38 wurde im Zuge des Betreiberwechsels im nördlichen und überwiegend auf VRR-Gebiet liegenden Bereich umbenannt und verkehrt nun als RB 39 zwischen Düsseldorf und Bedburg (Erft). Nur dieser nördliche Teilabschnitt wurde ausgeschrieben und an VIAS vergeben. Dies resultiert aus den Planungen des NVR, den südlichen Streckenabschnitt zwischen Bedburg und Köln zu elektrifizieren und künftig als S-Bahn zu betreiben. Seit dem Fahrplanwechsel bietet die Düssel-Erft-Bahn deutlich mehr Kapazitäten als vorher. Dank zusätzlicher Fahrten ist die Linie zwischen Grevenbroich und Neuss von montags bis freitags zwischen 6.00 und 8.00 Uhr im 15-Minuten-Takt unterwegs. In den Wochenendnächten gibt es eine weitere späte Fahrt und ab 23.00 Uhr verkehren alle Züge bis Düsseldorf. Beide Linien werden mit neuen Fahrzeugen des Herstellers Alstom betrieben. So profitieren die Fahrgäste in den VIAS-Zügen von modernen Qualitätsstandards und einer komfortablen Innenausstattung.

Rund 1 Mio. Zugkilometer

Rhein-Ruhr-Express: Mobilitätsprojekt der Zukunft

Der RRX sorgt für eine Stärkung des Rhein-Ruhr-Korridors.

Täglich nutzen 2,4 Millionen Menschen in Nordrhein-Westfalen – einem der größten Verkehrsräume Europas – den Schienenpersonennahverkehr. Und das mit steigender Tendenz. Um den Einwohnerinnen und Einwohnern des Landes und Nahverkehrskunden mit dem Fahrtziel NRW auch zukünftig einen hochwertigen und leistungsstarken SPNV zu sichern und weiter auszubauen, treibt der VRR gemeinsam mit den SPNV-Zweckverbänden NVR, NWL aus NRW, SPNV-Nord aus Rheinland-Pfalz und NVV aus Hessen sowie dem Land NRW eines der wichtigsten Mobilitätsprojekte des Landes voran: den Rhein-Ruhr-Express. Wenn im Dezember 2018 die ersten RRX-Fahrzeuge im sogenannten RRX-Vorlaufbetrieb auf der Linie RE 11 in Betrieb gehen, verbessern sich Komfort und das Platzangebot für die Nahverkehrskunden im VRR wesentlich.

Siemens präsentiert Prototypen des RRX

Mit der Vorstellung des Prototypen im Siemens-Prüfcenter Wegberg-Wildenrath (PCW) startete im Juli 2017 das Testprogramm für die neuen RRX-Fahrzeuge. Im PCW prüft der Fahrzeughersteller, ob die Elektrotriebzüge fit sind für ihren täglichen Einsatz in Nordrhein-Westfalen. Sieben Vorserienfahrzeuge absolvierten ein umfangreiches Testprogramm, bevor sie erstmals im öffentlichen Bahnnetz auf Probefahrt gingen. Die neuen Fahrzeuge basieren auf der Desiro-Plattform der Siemens AG und wurden hinsichtlich Technik und Ausstattung eigens für die Anforderungen des Rhein-Ruhr-Express entwickelt. Fahrgästen stehen in den neuen Fahrzeugen zukünftig 800 Sitzplätze zur Verfügung. Innen wie außen sind die Züge im markanten RRX-Design gestaltet.

Probefahrt mit dem RRX

Einen ersten Eindruck vom zukünftigen Komfort auf den Gleisen in NRW konnten sich im vergangenen September 70 Bürgerinnen und Bürger beim „Meet and Greet“ mit dem RRX machen. Im PCW erhielten sie bei einer Probefahrt auf dem Testcenter-Ring einen exklusiven Einblick. Dort durften sie bereits auf den neuen Sitzen Platz nehmen, das WLAN testen und die Funktionen des neuen Zuges erleben.

Bei dem besonderen Termin nahm auch Verkehrsminister Hendrik Wüst gemeinsam mit den Bürgern das neue RRX-Fahrzeug unter die Lupe.

RRX on Tour

Über den aktuellen Stand des wichtigen Mobilitätsprojektes konnten sich Bürgerinnen und Bürger im Spätsommer 2017 näher informieren. Im Rahmen einer sechstägigen „Roadshow“ luden das NRW-Verkehrsministerium, die beteiligten SPNV-Zweckverbände und der Fahrzeughersteller Siemens die Menschen in Nordrhein-Westfalen ein, sich umfassend über die unterschiedlichen Aspekte des Rhein-Ruhr-Express zu informieren. Unter dem Motto „RRX on Tour“ präsentierte sich der RRX in fünf Themenzelten. Vielfältige Anwendungen und Informationsangebote ermöglichten es den Besuchern, den Rhein-Ruhr-Express multimedial zu erleben. Im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr machte die RRX-Roadshow in Essen und Duisburg Station.

Instandhaltungswerk für RRX-Fahrzeuge in Dortmund-Eving

Eine wichtige Voraussetzung für einen verlässlichen Betrieb und die bestmögliche Einsatzfähigkeit der neuen Fahrzeuge ist mit dem Bau des Wartungs- und Instandhaltungswerkes in

Dortmund-Eving bereits geschaffen worden. Auf einem sieben Hektar großen Areal im Norden der Stadt wird Siemens die 82 RRX-Fahrzeuge zukünftig 32 Jahre lang warten, instand und für die Betreiber des RRX hundertprozentig verfügbar halten. Das Werk wird bereits im Herbst 2018 den Testbetrieb aufnehmen.

Infrastrukturausbau

Der Rhein-Ruhr-Express soll zukünftig im 15-Minuten-Takt auf der zentralen Hauptachse von Köln über Düsseldorf, Duisburg und Essen bis nach Dortmund verkehren. Damit der RRX mit seiner anspruchsvollen Takt-dichte tatsächlich auf die Schiene gebracht werden kann, bedarf es eines umfassenden Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur in den nächsten Jahren. Zahlreiche Maßnahmen zum Aus- und Umbau der Netzinfrastruktur an wichtigen Knotenpunkten und Strecken sowie der Bahnhöfe im Land sind bereits angestoßen.

Die Bahnhöfe entlang der RRX-Strecke müssen an die künftigen Anforderungen der modernen RRX-Fahrzeuge angepasst werden. Eine einheitliche Bahnsteiglänge und -höhe sichert einen schnellen Fahrgastwechsel, betriebliche Flexibilität sowie einen barrierefreien Zugang.

800 Sitzplätze

Bahnsteigverlängerung am Hauptbahnhof Mönchengladbach

Der für den Vorlaufbetrieb mit RRX-Fahrzeugen wichtige Hauptbahnhof in Mönchengladbach wird als einer der ersten umgebaut und erweitert. Dazu stellt der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr der DB Station&Service AG rund 446.400 Euro an Zuwendungen zur Verfügung. Die Bahnsteige 3 und 4 am Hauptbahnhof Mönchengladbach werden für den Vorlaufbetrieb der neuen RRX-Züge tauglich gemacht. Auf der Strecke der Linie RE 4 von Aachen über Mönchengladbach, Düsseldorf, Wupper-

Infrastrukturausbau ist die Basis für einen erfolgreichen RRX-Betrieb.

tal und Hagen nach Dortmund werden die RRX-Fahrzeuge im Rahmen des Vorlaufbetriebs ab Dezember 2020 in Betrieb gehen. Damit die RRX-Fahrzeuge an den Stationen entlang der Strecke halten können, ist der Ausbau

der vorhandenen Infrastruktur für die Länge und Höhe der neuen Fahrzeuge erforderlich. Viele Stationen für den Vorlaufbetrieb sind dafür auf eine Bahnsteignutzlänge von 215 Metern und eine Höhe von 76 Zentimetern zu bringen, damit diese künftig von den RRX-Fahrzeugen angefahren werden können.

Die Anpassung an den „RRX-Standard“ in Mönchengladbach wird durch das Land Nordrhein-Westfalen finanziert. Die Inbetriebnahme ist für Herbst 2018 vorgesehen.

Ausbau zwischen Essen und Bochum
Wegen seiner überregionalen Bedeutung ist der Rhein-Ruhr-Express ein sogenanntes Bedarfsplanvorhaben. Die infrastrukturellen Um- bzw. Ausbaumaßnahmen werden im Auftrag des Bundes ausgeführt, von diesem gefördert und deshalb auch im Wesentlichen durch Mittel des Bundes finanziert. Bauherren des Projektes sind die DB Netz AG, die DB Station&Service AG und die DB Energie GmbH. Die Planung und Realisierung der notwendigen Baumaßnahmen liegen in der Verantwortung der DB Netz AG.

Aufgrund der Streckenlänge und der unterschiedlichen örtlichen Verhältnisse sind die Ausbaumaßnahmen in insgesamt sechs Planfeststellungsabschnitte unterteilt, bei denen die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen in Angriff genommen werden.

Im Dezember 2017 wurde eine wichtige Weiche für den Rhein-Ruhr-Express gestellt. Die Deutsche Bahn und der Bund haben die Finanzierungsvereinbarung von rund 150 Millionen Euro für den Ausbau der RRX-Infrastruktur zwischen Essen und Bochum unterschrieben. Somit können die Planung für die Planfeststellungsabschnitte (PFA) 5a (Essen) und 5b (Bochum) zum Abschluss gebracht und die Vorbereitungen für den Bau begonnen werden. Das ist ein wichtiger Schritt in Richtung Realisierung von Nordrhein-Westfalens bedeutendstem Infrastrukturprojekt.

In der Planung sind Bauarbeiten zwischen Essen und Bochum an insgesamt acht Schienenkilometern vorgesehen. Zusätzlich zu einem Kreuzungsbauwerk sind Anpassungen an 31 Weichen sowie ein Neubau von Schallschutzwänden

mit einer Fläche von über 9.000 Quadratmetern geplant. Im RRX-Zielkonzept werden die heutigen Linien RE 16 und RB 40, die zwischen Essen Hauptbahnhof und Bochum-Langendreer verkehren, auf die S-Bahn-Strecke verlagert. Dieser Schritt ermöglicht den geplanten 15-Minuten-Takt des RRX zwischen Köln und Dortmund. Somit kann der Rhein-Ruhr-Express gemeinsam mit den Fernverkehrszügen auf den bestehenden Fernbahngleisen fahren. Das Kreuzungsbauwerk ist im Bereich der Station Essen-Steele Ost beabsichtigt. So können sich die Züge der Linien S 1 und S 3 kreuzen, ohne sich gegenseitig zu behindern.

Auch am Bochumer Hauptbahnhof sind Anpassungen an Weichen und an der Signaltechnik angedacht. Zudem ist eine Verlängerung des Bahnsteigs 2 nötig, um den Betrieb des Rhein-Ruhr-Express schneller und zuverlässiger zu gestalten. Für die störungsfreie Abwicklung des Verkehrs am Haltepunkt Bochum-Langendreer ist eine Verbindungskurve zwischen der S-Bahn auf der Strecke von Bochum nach Dortmund und der Strecke von Dortmund nach Hagen erforderlich.



www.rrx.de

15-Minuten-Takt

S-Bahn Rhein-Ruhr: Fahrzeuge in neuem Design und mit verbesserter Technik

Im Dezember 2019 ist es so weit: Zum Fahrplanwechsel geht die neue S-Bahn Rhein-Ruhr im Rahmen neuer Verkehrsverträge im 15/30-Minuten-Takt an den Start. Den Betreibern Abellio und Keolis steht dann eine leistungsstarke Fahrzeugflotte zur Verfügung.

41 Neufahrzeuge der Stadler Pankow GmbH werden auf den Linien S 2, S 3, S 9, S 28, RB 32, RB 40 und RE 49 unterwegs sein. Auf den Linien S 1 und S 4 verkehren 48 elektrische Triebzüge der Baureihe 422, die der VRR von der DB Regio AG beschafft hat. Diese Gebrauchtfahrzeuge sind heute bereits im S-Bahn-Netz unterwegs und werden bis zur Betriebsaufnahme der neuen S-Bahn einem umfassenden Re-Design unterzogen. Die Züge erhalten beispielsweise eine neue Außenlackierung im zukünftigen S-Bahn-Design mit Landmarken, Gebäuden und Wahrzeichen aus der Region: So sind u. a. das Dortmunder U, die Wuppertaler Schwebebahn, der Düsseldorfer Fernsehturm oder die Essener Zeche Zollverein zu sehen. Auch die Sitze werden entsprechend gestaltet und neu gepolstert. Technisch werden

die Züge ebenfalls an die Qualitätsstandards im neuen S-Bahn-Netz angepasst. Die Fahrzeuge werden mit automatischen Fahrgastzählssystemen ausgerüstet sowie mit neuen, dynamischen Reisendeninformationssystemen, über die sich Nahverkehrskunden in Echtzeit über

Wichtig für einen reibungslosen Betrieb der S-Bahn sind Fahrzeuge, die nachfragegerechte Kapazitäten bieten und dem geänderten Betriebskonzept langfristig gewachsen sind.

ihre nächsten Fahrtverbindungen informieren können. Seit September 2017 sind bereits die ersten neu gestalteten Gebrauchtfahrzeuge im VRR unterwegs, alle weiteren sowie die Neufahrzeuge folgen sukzessive bis zur Betriebsaufnahme der neuen S-Bahn Rhein-Ruhr.

Infrastrukturförderung: Für einen modernen und leistungsstarken ÖPNV

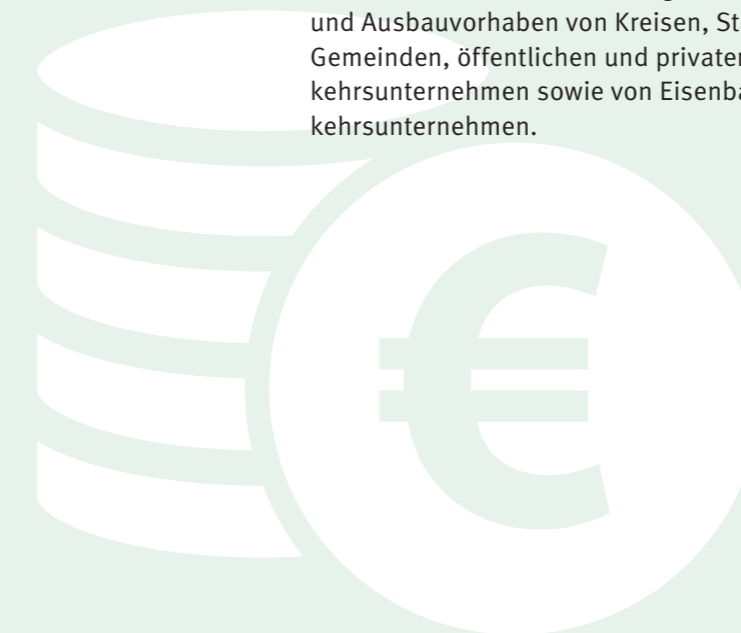
Der VRR fördert Maßnahmen von Kommunen und Verkehrsunternehmen zur Verbesserung der Nahverkehrsinfrastruktur.

In einem bevölkerungsreichen Bundesland wie Nordrhein-Westfalen sind Tausende Menschen täglich auf den Straßen und Schienenwegen unterwegs, um von A nach B zu kommen: zur Arbeit, zum Ausbildungsplatz, zur Schule oder in der Freizeit. Wenn dann wegen einer maroden Brücke oder vollkommen veralteten baulichen Einrichtungen Wege nicht mehr passierbar sind und binnen kurzer Zeit ein Verkehrschaos entsteht, dann wird auch dem Letzten bewusst, wie wichtig eine funktionstüchtige und attraktive Infrastruktur für unser tägliches Fortkommen ist. In der Rhein-Ruhr-Region sorgt der VRR bereits seit vielen Jahren dafür, dass bedarfsgerecht in die Nahverkehrsinfrastruktur investiert werden kann: In den letzten zwölf Monaten förderte er in seinem Verkehrsgebiet Neu- und Ausbauvorhaben von Kreisen, Städten, Gemeinden, öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen sowie von Eisenbahnverkehrsunternehmen.

§ 13 ÖPNVG NRW

Um Mettmann besser an das bestehende SPNV-Streckennetz anzubinden, wird die Linie S 28 der Regionalen Bahngesellschaft mbH von Mettmann-Stadt Wald über die Strecke der S 9 bis Wuppertal Hbf verlängert. Das entsprechende Großprojekt wurde neu in das Programm des Besonderen Landesinteresses nach § 13 ÖPNVG NRW und in das GVFG-Bundesprogramm aufgenommen. Im Zuge des Projektes wird das gesamte kommunale Schienennetz elektrifiziert und die Bahnsteige an die für den S-Bahn-Betrieb notwendige Einstiegshöhe von 76 Zentimetern angepasst. Durch die Umstellung auf den Betrieb mit Elektrofahrzeugen wird der CO₂-Ausstoß entlang der Stammstrecke nachhaltig reduziert. Das Zuwendungsvolumen, das während der Bauzeit vom VRR im Auftrag des Bundes und des Landes NRW gesteuert wird, beträgt rund 70 Millionen Euro. Mit dem Infrastrukturvorhaben wird die 20-jährige Erfolgsgeschichte der Regio-bahn um ein weiteres Kapitel fortgeschrieben und mit Wuppertal neben der Landeshauptstadt Düsseldorf ein weiteres Oberzentrum der Region direkt an die S 28 angeschlossen. Mit der Betriebsaufnahme der S-Bahn Rhein-Ruhr zum

89 S-Bahnen



Fahrplanwechsel im Dezember 2019 verkehren dann moderne elektrische Triebzüge vom Typ Flirt^{3XL} auf der Regiobahn-Strecke.

Weiterhin wurde 2017 der zweite Bauabschnitt für den Umbau des Dortmunder Hauptbahnhofs bewilligt. Im Wesentlichen wurde der vorhandene Personentunnel erweitert, um die steigende Anzahl an Fahrgästen zu bewältigen. Die Bahnsteige sind von den Stationszugängen über Aufzüge barrierefrei zu erreichen. Darüber hinaus baut die DB Station&Service AG eine neue überdachte Zuwegung zwischen der Stadtbahnebene und der DB-Ebene am Nordausgang des Hauptbahnhofs. Die Gesamtkosten des Projektes belaufen sich auf ca. 107,3 Millionen Euro, wovon das Land NRW rund 45,2 Millionen Euro an Zuwendungen beisteuert.

Neben diesem Großprojekt brachte der VRR 13 weitere Maßnahmen mit einem Zuwendungsvolumen von 16,4 Millionen Euro neu auf den Weg. Zudem wird die landesweite Modernisierung von Bahnhöfen mittlerer Kategorie fortgeführt.

Im Zuge dieses mehrjährigen Programms werden im Verbundraum bis voraussichtlich 2023 insgesamt 53 Bahnhöfe umgestaltet, um den gestiegenen Anforderungen der Kundinnen und Kunden an eine leistungsstarke Mobilitätsinfrastruktur gerecht zu werden.

Im Zuge des Rhein-Ruhr-Express wird der Schienenkorridor Köln – Dortmund ausgebaut. Darüber hinaus werden insgesamt 24 Stationen an den Zulaufstrecken zum RRX-Kernkorridor im VRR-Raum an die verkehrlichen Anforderungen des RRX angepasst. In diesem Zusammenhang übergab der VRR Zuwendungsbescheide für den entsprechenden Umbau der Bahnsteige in Mönchengladbach Hbf, Wickrath, Essen-Altenessen, Wattenscheid, Herne und Dortmund-Scharnhorst. Das Fördervolumen beträgt insgesamt 8,67 Millionen Euro.

Im Jahr 2017 wurde vom Land NRW ein Programm zur Förderung von Elektromobilität neu geschaffen. Nach dem erfolgreichen Pilotprojekt

der fünf batteriebetriebenen Busse der STOAG wurden 17 weitere Fahrzeuge mit der notwendigen Lade- und Werkstattinfrastruktur für die NEW mobil und aktiv Mönchengladbach GmbH, die Rheinbahn AG und die Stadtwerke Neuss GmbH bewilligt.

§ 12 ÖPNVG NRW

Im Berichtszeitraum bewilligte der VRR insgesamt 55,8 Millionen Euro an Zuwendungen für 65 Fördermaßnahmen im vom VRR verantworteten Investitionsprogramm gemäß § 12 ÖPNVG NRW. Schwerpunktmäßig wurden Maßnahmen zur barrierefreien Umgestaltung von modernen Haltestellen im schienengebundenen kommunalen Verkehr und Zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB) gefördert: Zudem wurde in die Verbesserung der Kundeninformation durch dynamische Fahrgastinformationssysteme und in die Modernisierung von Aufzugsanlagen und Rolltreppen investiert.

Der VRR förderte elf Bauvorhaben zum Umbau von Stadtbahn- und Straßenbahnhaltestellen mit insgesamt 12,3 Millionen Euro Zuwendungsvolumen. Neu bewilligt wurden darüber

hinaus die Zentralen Omnibusbahnhöfe in Gelsenkirchen-Buer und am Hbf. Als wichtige ÖPNV-Verknüpfungspunkte entsprachen sie nicht mehr den Anforderungen an eine moderne und komfortable Verkehrsinfrastruktur. Die neu gestalteten ZOB erhalten jeweils eine zentrale Mittelinsel, die im Uhrzeigersinn angefahren werden kann. Zudem werden Haltestellen für

Ziel aller Bauvorhaben ist es, die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs nachhaltig zu steigern.

weitere Gelenk- und Einfachbusse sowie für Taxibusse eingerichtet, jeweils mit separaten Wartehäuschen mit Wetterschutzeinrichtungen und Sitzmöglichkeiten versehen. Für eine moderne Fahrgastinformation sorgen neu errichtete dynamische Fahrgastinformationsanlagen. Die in den Vorjahren bewilligten Anlagen am Bochumer Hauptbahnhof und in Ratingen sind inzwischen fertig und wurden für den Verkehr freigegeben. Die ZOB Wuppertal-Döppersberg und Essen-Kupferdreh sind im Bau.

65 Fördermaßnahmen nach § 12

Baustellenmanagement: Runder Tisch erarbeitet Lösungen

Der VRR weitet seit vielen Jahren sein Angebot im Schienenpersonennahverkehr aus – sehr zur Freude seiner Fahrgäste, die heute deutlich mehr Fahrtoptionen haben als noch vor zehn Jahren. Damit die EVU die Verkehrsleistungen problemlos erbringen können, benötigen sie eine funktionstüchtige Infrastruktur. Diese ist jedoch oftmals marode, es gibt einen erheblichen Sanierungsstau. Zahlreiche und häufig langwierige Baustellen mit Streckensperrungen sind die Folge – Züge werden umgeleitet oder fallen ganz aus. Diese Gemengelage ist in einem Ballungsgebiet wie dem VRR besonders kritisch – denn das Verkehrsaufkommen ist hoch, gleichzeitig sind der Raum und damit die Infrastruktur beengt. Um Abläufe rund um Bautätigkeiten und die Koordination der Verkehre zu verbessern, wurde ein Runder Tisch Baustellenmanagement ins Leben gerufen – bestehend aus Vertretern der DB Netz AG, der Eisenbahnverkehrsunternehmen, von Verbänden und SPNV-Aufgaben-

trägern sowie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Ziel aller Beteiligten ist es, baustellenbedingte Einschränkungen des Eisenbahnbetriebes zukünftig so gering wie möglich zu halten.

Die SPNV-Aufgabenträger werden künftig stärker in das Baustellenmanagement einbezogen. Nur dann ist gewährleistet, dass alle Auswirkungen entlang der betroffenen Strecke berücksichtigt werden.

Größere Bauvorhaben von DB Netz haben oftmals weitreichende Auswirkungen auf den SPNV in der Region. Fahrgäste müssen längere Fahrtzeiten durch Umleitungen, Verspätungen oder Ausfälle in Kauf nehmen,

Schienenersatzverkehre nutzen oder auf andere Verkehrsmittel umsteigen. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen wiederum haben mit immensen Einnahmeverlusten zu kämpfen: Fahren Züge extrem verspätet oder fallen sogar aus, erhalten die EVU von den SPNV-Aufgabenträgern weniger oder gar kein Geld, und zwar unabhängig von der jeweiligen Ursache.

Die Mitglieder des Runden Tisches haben unterschiedliche Ansätze diskutiert, wie die Situation für alle Beteiligten verbessert werden kann. Zum einen sollen die Planungs- und Abwicklungsprozesse der DB Netz AG und die Kommunikation rund um geplante Bauvorhaben komplett überarbeitet und gemeinsam mit der Branche optimiert werden. Zum anderen wurde ein funktionierendes Anreizsystem als Hauptkriterium für ein fahrgastschonendes Bauen im Eisenbahnnetz identifiziert. Die Vertreter des Runden Tisches haben drei Bausteine erarbeitet, die als Gesamtpaket für die DB einen Anreiz bieten sollen, Bauprozesse zu verbessern, um so die Beeinträchtigungen für Fahrgäste und EVU so gering wie möglich zu halten.

Baustein 1

Bund und DB Netz verhandeln eine neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) über die Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur. Bei Bauvorhaben soll der Fokus stärker als bisher darauf gerichtet sein, dass der Betrieb im Netz möglichst aufrechterhalten wird. Der Bund wird mehr finanzielle Mittel zur Verfügung stellen, damit der Infrastrukturbetreiber die Baulogistik so gestalten kann, dass die Mobilität der Kundinnen und Kunden möglichst wenig beeinträchtigt wird. Dies ist zwar teurer, wirkt sich aber positiv auf den Betrieb in den Bauphasen aus.

Baustein 2

Wenn gebaut wird, müssen die Baumaßnahmen zuverlässig und reibungslos ablaufen. Um dies zu erreichen, soll das bestehende Anreizsystem zwischen DB Netz und den EVU angepasst werden. Kann der Bahnbetrieb bei Bauvorhaben also nicht wie geplant abgewickelt werden, soll der Infrastrukturbetreiber stärker als bisher in die finanzielle Verantwortung genommen werden. Er muss einen nennenswerten finanziellen Beitrag leisten, wenn er sich nicht an



Kundenfreundliches Bauen

Um die Auswirkungen auf den SPNV zu minimieren, braucht es frühzeitige Informationen. Auch alle weiteren Maßnahmen, müssen im Planungsprozess berücksichtigt werden.

vereinbarte Baumaßnahmen und die damit verbundenen Prozesse hält. Die Planungen sehen vor, dass DB Netz den EVU zukünftig pro baubedingter Minute zusätzlicher Verspätung 16 Euro erstattet. Bisher waren es lediglich 10 Cent – ein zu geringer Betrag, um den wirtschaftlichen Schaden der EVU auch nur ansatzweise ausgleichen zu können.

Baustein 3

Auch SPNV-Aufgabenträger wie der VRR können ihren Teil dazu beitragen, die EVU stärker zu entlasten. Da SPNV-Leistungen grundsätzlich langfristig beauftragt werden, ist es den Unternehmen zum Zeitpunkt der Angebotsabgabe kaum möglich, Baumaßnahmen sachgerecht zu kalkulieren. Die Folgen und das Risiko

von Baustellen sind folglich in bestehenden Verkehrsverträgen oftmals nicht adäquat geregelt. Der VRR hat den Teilnehmern des Runden Tisches einen Vorschlag unterbreitet, wie bei bestehenden Verkehrsverträgen das finanzielle Risiko der EVU deutlich minimiert werden kann.

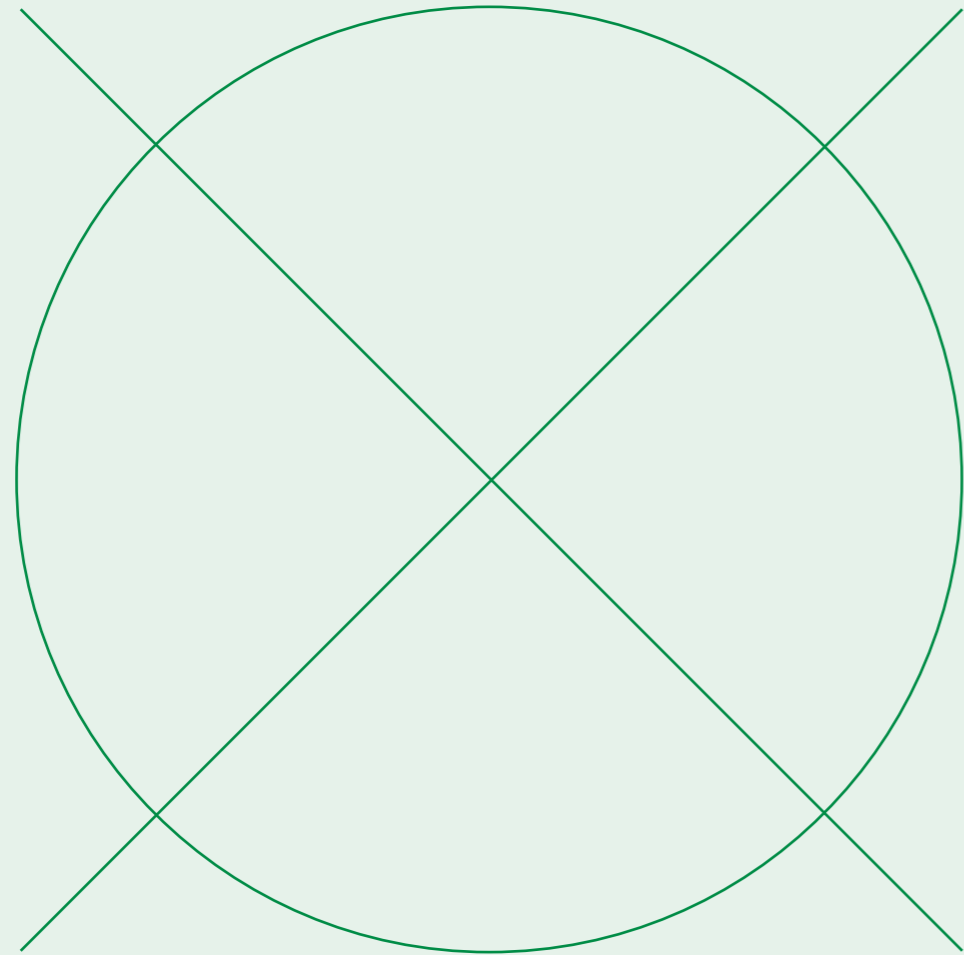
Basis des VRR-Vorschlags sind Regelungen, die im Verbundgebiet zum Teil heute schon angewendet werden und sich in der Praxis bewährt haben: Kommen Züge baustellenbedingt zu spät oder fallen ganz aus, zahlt der Aufgabenträger teilweise für diese nicht vertragsgemäß erbrachten Betriebsleistungen. Und auch an den Kosten für Schienenersatzverkehre beteiligt er sich gegen Nachweis, sofern diese im Wettbewerb vergeben wurden.

Voraussetzung ist erstens, dass die Baumaßnahme durch DB Netz mindestens 18 Monate vor Beginn des betroffenen Fahrplanjahres fristgerecht bekannt gemacht wurde. Zweitens muss es sich um eine längere Streckensperrung handeln, deren Mindestdauer vertraglich definiert werden muss. Und drittens müssen Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen dem Infrastrukturbetreiber DB Netz im Vorfeld bestätigt haben, dass die Bau- und Sperrzeiten angemessen sind.

Passen Aufgabenträger bestehende Verkehrsverträge entsprechend an, müssen sie einerseits sicherstellen, dass die neuen Regelungen dem Vergabe-, Haushalts- und Beihilferecht entsprechen. Andererseits müs-

sen die Zahlungen so bemessen sein, dass das Anreizsystem zwischen DB Netz und den EVU nicht unterlaufen wird: Würden Aufgabenträger den Eisenbahnverkehrsunternehmen sämtliche baustellenbedingten Kosten ausgleichen, hätte DB Netz keinen Anreiz mehr, Bauvorhaben zuverlässig abzuwickeln. Die Mitglieder des Runden Tisches haben darüber hinaus einen Vorschlag erarbeitet, wie auch bei Neuvergaben die wirtschaftlichen Risiken der EVU reduziert werden können.





nextTicket: Die neue Ticket-Generation
im VRR +++ Verbund-App von VRR und
Verkehrsunternehmen

Digitalisierung und Innovation

nextTicket: Die neue Ticket-Generation im VRR

Tarife und Tarifgrenzen sind für Nahverkehrskunden immer wieder ein komplexes Thema. Egal ob innerhalb eines Verbundes oder zwischen Verbänden: Der VRR versucht, das bisher nötige Detailwissen über das Tarifsysteem für ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer immer unwichtiger werden zu lassen. Einen ersten Schritt, um Nahverkehrskunden den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern, hat der Verbund mit der Entwicklung eines neuen elektronischen Tarifs bereits unternommen. Unter dem Namen nextTicket erprobt der VRR seit März 2018 eine neue Ticket-Generation. Dieser Tarif wird Fahrgästen im Rahmen des zweistufigen, mehrmonatigen Praxistests nextTicket direkt über ihr Smartphone zur Verfügung gestellt. Gemeinsam mit dem Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen gab der VRR Ende Februar den Startschuss für den Praxistest. In NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst hat der VRR einen Fürsprecher für das Pilotprojekt, bildet es doch die Grundlage eines Prozesses, der das Ziel hat, einen verbundübergreifenden eTarif zu etablieren.

Bei dem vom Verkehrsministerium des Landes NRW geförderten Projekt haben interessierte Kundinnen und Kunden seit dem Frühjahr die Möglichkeit, das neue Angebot über eine eigens entwickelte App zu nutzen. Mit der nextTicket-App checken sich die Kunden ein, bevor sie Bus oder Bahn betreten. An der Zielhaltestelle angekommen, checken sie sich wieder aus. Beim Umsteigen ist kein weiterer Check erforderlich. Die App erfasst

Ziel des Praxistests nextTicket ist es, Tarifstrukturen für die Kunden zu vereinfachen.

die Fahrten beziehungsweise Fahrtenketten und berechnet automatisiert den Preis. In der ersten Testphase von März bis Ende Mai 2018 wurde nach dem bestehenden VRR-Tarif abgerechnet. Dabei wurden die Fahrten am Monatsende so zusammengefasst, wie ein Fahrgast sie idealerweise mit Tickets aus dem Barsortiment gemacht hätte. In der zweiten Phase des nextTicket-Praxistests, die seit Anfang Juni läuft, kommt der neue

elektronische Tarif zum Tragen. Dieser orientiert sich an den tatsächlich mit Bus und Bahn zurückgelegten Kilometern und setzt sich aus einem Grundpreis und einem Preis je gefahrenen Kilometer zusammen. Preisstufen spielen dann keine Rolle mehr. Diese neue Ticket-Generation im VRR ist nicht nur einfach, sondern auch gerecht, denn die Fahrgäste zahlen immer nur die Leistungen, die sie tatsächlich auch in Anspruch nehmen. Auch in dieser Phase, die bis Ende August dauert, erfasst die nextTicket-App einzelne Fahrten oder Fahrtenketten, berechnet den Preis allerdings für die zurückgelegten Kilometer.

Mit dem Test will der VRR herausfinden, wie nextTicket angenommen und unter welchen Voraussetzungen diese neue Art des Zugangs zum ÖPNV genutzt wird.

Positive Bilanz nach erster Phase

Nach der ersten Testphase zieht der VRR eine erste positive Bilanz des Projektes. Bis Ende Mai haben Testteilnehmer mehr als 32.000 Fahrten unternommen. Erste Ergebnisse aus der begleitenden Marktforschung des mehrstufigen Praxistests zeigen, dass die Kunden

überwiegend zufrieden mit dem neuen Ticketangebot sind und es positiv aufnehmen. Neben einer quantitativen Online-Erhebung ergänzt der VRR die Marktforschung auch mit einer zusätzlichen qualitativen Erhebung, in der es um die generelle Bewertung von nutzungsabhängigen Tarifen, die Einschätzung von Check-in/Check-out-Verfahren und verschiedene Spielarten der Preisbildung geht. Rund 3.000 Testteilnehmer haben sich für Phase 1 zu einer Befragung durch die Marktforschung bereit erklärt. Eine Rücklaufquote von über 50 Prozent der Fragebögen zeigt, dass die Fahrgäste das Angebot mitgestalten möchten und sich aktiv einbringen. Die Ergebnisse der Marktforschung sollen für eine Weiterentwicklung von nextTicket genutzt werden.

Über den gesamten Testzeitraum hinweg wird der Praxistest kommunikativ begleitet. Seit Mitte Januar können sich interessierte Nahverkehrskunden auf der eigens entwickelten Projekt-Website www.nextTicket.de detailliert informieren und sich als Testteilnehmer registrieren. Mit einer breit angelegten Kommunikationskampagne machte der VRR verbundweit

32 Tausend Fahrten

Intelligente elektronische Ticket-Lösungen wie nextTicket sollen künftig dafür sorgen, dass Fahrgäste den Öffentlichen Nahverkehr flexibel und spontan nutzen und einfach ihr Ziel erreichen.

auf den Praxistest aufmerksam, um weitere Testteilnehmer für nextTicket zu gewinnen. So wurden in Print- und Online-Medien Anzeigen geschaltet und Social-Media-Kanäle genutzt, um nextTicket bekannt zu machen. In den Städten und Kreisen vor Ort gab es darüber hinaus zahlreiche Promotionaktionen.

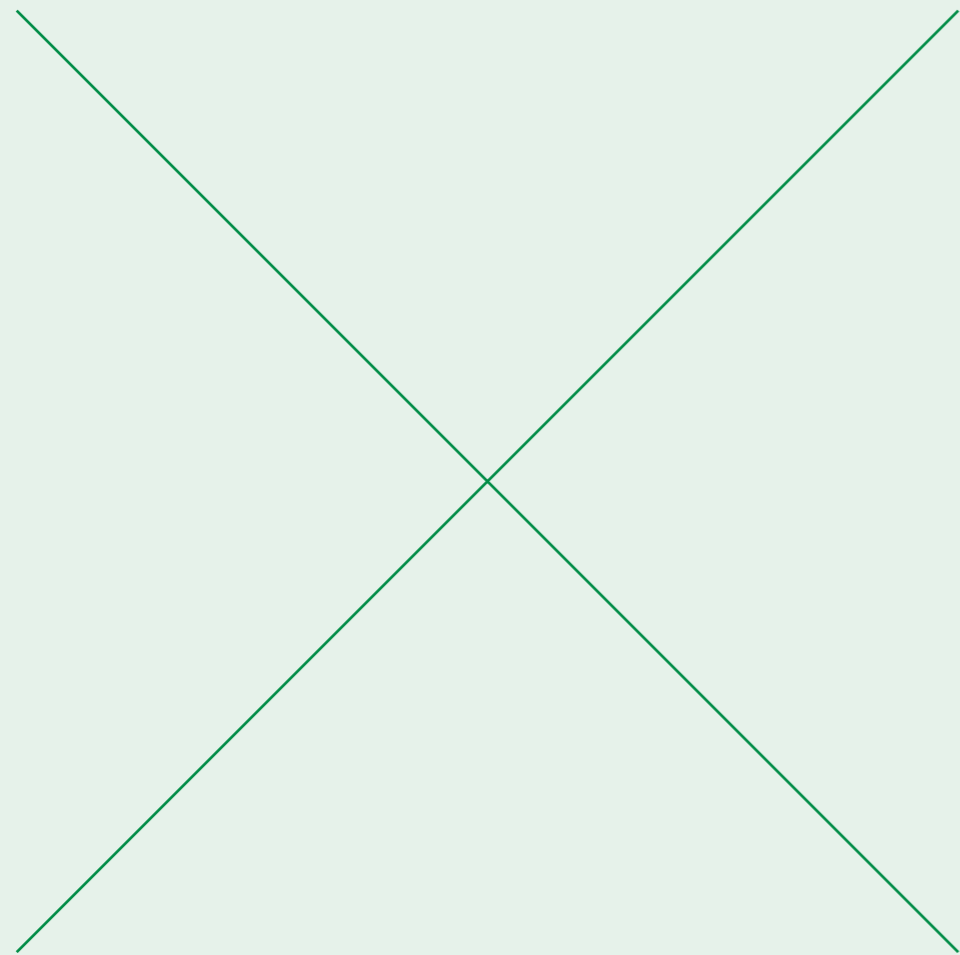
Mit nextTicket reagiert der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr auf die veränderten Anforderungen, die Kundinnen und Kunden heute und auch in Zukunft an den Nahverkehr haben. Hierzu gehören insbesondere auch digitale Tarifmodelle, die

auf die Nutzerbedürfnisse zugeschnitten sind. Die bisherige überwiegend positive Resonanz auf den Praxistest stimmt den VRR zuversichtlich. Mit dem umfangreichen Feedback der Kunden kann der Verbund seine aktuellen digitalen Services und Informationsdienste entsprechend ihren Erwartungen weiterentwickeln. Gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und der Politik wird der VRR ab Herbst 2018 über das weitere Vorgehen beraten.

Verbund-App von VRR und Verkehrsunternehmen

Seit April 2017 bietet der VRR seinen Fahrgästen eine Mobilitäts-App, die neben der Fahrplanauskunft den digitalen Ticketkauf ermöglicht und weitere Nahverkehrsservices bietet. Im April 2018 kam es bedauerlicherweise zu Schwierigkeiten im Verkaufsprozess über den VRR-TicketShop. In Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen wurde dieser deshalb deaktiviert, um die Stabilität des Gesamtsystems zu gewährleisten. Um darüber hinaus auch der am 25. Mai 2018 in Kraft getretenen neuen Datenschutzgrundverordnung gerecht zu werden, ist keine weitere Registrierung mehr möglich und alle kundenbezogenen Daten wurden im Shopsystem gelöscht. Die Auskunft über die Verbund-App funktioniert weiterhin.

Der Anspruch vom VRR und den beteiligten Verkehrsunternehmen ist es, eine technisch einwandfreie und leistungsstarke App zu bieten, die den Fahrgästen ein verlässlicher Begleiter bei ihrer Fahrt mit Bus und Bahn ist. Zum Redaktionsschluss dieses Berichtes standen die weiteren Schritte noch nicht fest. In der Zwischenzeit haben Kundinnen und Kunden jedoch vielfältige Möglichkeiten, ihre Fahrtberechtigung für Bus und Bahn online zu erwerben. Der Ticketkauf ist weiterhin möglich über die HandyTicket Deutschland App, die Rheinbahn-App, die Mutti-App der BOGESTRA, die Essen Mobil-App der Ruhrbahn, die DVG-Routenplaner-App sowie den DB Navigator.



Umwelt

DeinRadschloss: Zum Fahrradparkplatz mit dem ÖPNV-Aboticket

Mit dem Fahrrad zum ÖPNV-Haltepunkt und dann mit Bus und Bahn weiter bis zum Ziel: Dank der digital gesteuerten Radabstellanlagen von DeinRadschloss ist der Umstieg zwischen den Verkehrsträgern im VRR einfach und komfortabel. Am 12. April 2018 wurde die erste Anlage am Bahnhof Oberhausen-Sterkrade feierlich eröffnet. Und auch in Monheim ist DeinRadschloss inzwischen in Betrieb. Bis zum Jahresende sollen etwa 1.000 Stellplätze an mehr als 60 Standorten für radelnde ÖPNV-Kunden zur Verfügung stehen. Wer einen Stellplatz buchen möchte, kann dies ganz bequem online machen. Für den Zugriff auf die Abstellanlagen vor Ort genügt ein Zugangscodex oder eine Chipkarte – wahlweise ein VRR-Aboticket oder eine systemeigene Variante. Damit verknüpft der VRR erstmals die digitale Buchung über Smartphone, Tablet und Co. mit einem modernen, elektronischen Zugangs- und Hintergrundsystem.

Um es den Fahrgästen so leicht wie möglich zu machen, sind die Anlagen mit einem digitalen Hintergrund- und Zugangssystem verknüpft. So können alle Funktionen digital gesteuert werden – ein Punkt, der DeinRadschloss im Vergleich zu anderen Fahrradparkplätzen so besonders macht. 15 Kommunen haben sich dem vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit geförderten System bislang angeschlossen. Weitere Partner sind herzlich willkommen, denn das Ziel des VRR ist es, den Nahverkehrskunden verbundweit einen einheitlichen und komfortablen Zugang zu den Stellplätzen zu ermöglichen.

DeinRadschloss ist insbesondere für alle diejenigen besonders geeignet, die häufiger mit ihrem Fahrrad zu ÖPNV-Haltepunkten radeln, um dort dann auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Denn sie können die Stellplätze für einen längeren Zeitraum buchen und ihr Rad geschützt vor Witterung und Diebstahl unterbringen – und zwar entweder in einer Sammelabstellanlage oder in einer Fahrradbox, je nachdem, für welches System sich die Städte an ihren Standorten entschieden

haben. Doch auch wer sein Rad nur gelegentlich in einer der Abstellanlagen parken möchte, kann spontan einen Platz buchen. In Zeiten, in denen Fragen der Nachhaltigkeit, Flexibilität und sogar Fitnessaspekte bei der Verkehrsmittelwahl für immer mehr Menschen eine bedeutende Rolle spielen, ist DeinRadschloss ein wertvoller Beitrag zu einer umwelt- und gesundheitsfördernden Tür-zu-Tür-Mobilität.

Einfaches Buchen und Bezahlen via Internet

Unter www.dein-radschloss.de erhalten die Nutzerinnen und Nutzer Informationen über die Radabstellanlagen und Hinweise, wie sie diese bedienen können. Auch der Buchungs- und Abrechnungsprozess wird einfach und bequem über die Plattform abgewickelt. Radler können dort nach einer freien Box suchen, diese buchen und auch bezahlen. Ein Klick genügt, um einen freien Platz auszuwählen. Im Anschluss muss der Kunde nur noch angeben, wie lange er mieten möchte. Das System informiert auf dieser Basis über den Preis. Der Nutzer muss abschließend nur noch die gewünschte Zahlungsart (PayPal, Kreditkarte oder SEPA-Lastschriftverfahren) auswählen und bestätigt damit seine Buchung.

Hat der Kunde erfolgreich gebucht, erhält er einen persönlichen Zugangscodex, mit dem er die Tür zur Anlage öffnen kann. Für Fahrgäste, die ein Aboticket für den ÖPNV besitzen, ist DeinRadschloss besonders attraktiv, da sie die Anlagen auch bequem mit ihrer Chipkarte öffnen können. Die Website ist responsiv gestaltet, sodass die Inhalte über Smartphones, Tablets oder Desktop-Computer jeweils optimal dargestellt werden.

DeinRadschloss-Blog: Digitales Projektstagebuch

Im ganzen VRR-Raum schreiten die Arbeiten an den DeinRadschloss-Anlagen voran. Über einen Blog auf der Website erfahren die Nutzer Wissenswertes über den Stand der Dinge vor Ort in den beteiligten Kommunen und können jederzeit nachvollziehen, an welchen Standorten die Stellplätze inzwischen zur Verfügung stehen. Die Beiträge sind mit Fotos illustriert: von der Planung über die Produktion der Radboxen beim Anbieter des Radparksystems, der Kienzler Stadtmobiliar GmbH, die Tiefbauarbeiten bis hin zur Montage vor Ort und der Eröffnung der einzelnen Stationen in den beteiligten Kommunen.

Um den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen gerecht zu werden, bedarf es neuer Konzepte. Das Projekt DeinRadschloss steht für einen Wandel der Mobilität.



1.000 neue Stellplätze

Zukunftsnetz Mobilität NRW: Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr

Initiiert durch das Verkehrsministerium NRW erhalten Mitgliedskommunen des Zukunftsnetzes strategische Begleitung zur Etablierung des kommunalen Mobilitätsmanagements.

Die Anforderungen an eine zukunftsfähige und sichere Mobilität in den Kommunen sind vielfältig. Der Klimawandel, aktuelle Diskussionen um saubere Luft in den Städten, der demografische Wandel und Fragen der Verkehrssicherheit stellen Städte und Kreise vor große Herausforderungen. Die beim VRR angesiedelte und vom Ministerium für Verkehr des Landes NRW geförderte Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr des Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt die angeschlossenen Kommunen dabei, die Mobilität der Menschen zu erhöhen und gleichzeitig das Verkehrsaufkommen auf den Straßen zu reduzieren. Sie hilft den Städten und Kreisen dabei, ein kommunales Mobilitätsmanagement zu etablieren, um so eine zukunftsfähige, sichere und nachhaltige Mobilität zu gestalten und die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner zu verbessern.

29 Kommunen aus dem VRR-Raum tauschen inzwischen über das Zukunftsnetz Mobilität NRW regelmäßig Informationen und Erfahrun-

gen aus und verknüpfen ihre Aktivitäten. Ziel sind verkehrsmittelübergreifende Konzepte und Maßnahmen, die es den Menschen ermöglichen, verschiedene Mobilitätsangebote zu kombinieren und diese auch sicher zu nutzen. Weitere Städte und Kreise können sich dem Netzwerk jederzeit anschließen. Ein Workshop auf Leitungsebene ist zentraler Baustein der Zusammenarbeit in jeder Kommune. Dieser ist auf den jeweiligen Bedarf der Kommune zugeschnitten, informiert u. a. über Ziele und Nutzen eines kommunalen Mobilitätsmanagements und stellt Umsetzungsmöglichkeiten heraus.

In verschiedenen Fachgruppen tauschen sich die Kommunen des Netzwerkes über unterschiedliche Aspekte der nachhaltigen Mobilität aus. Experten präsentieren ihr Wissen und Praktiker berichten über Best-Practice-Beispiele aus ihrer Kommune. Dies ist eine wertvolle Basis für einen konstruktiven fachlichen Dialog zwischen den Städten und Kreisen. In den vergangenen zwölf Monaten tauschten sich die Teilnehmer in den Fachgruppen beispielsweise allgemein über das betriebliche Mobilitätsmanagement aus. Sie diskutierten darüber hinaus, welche finanziellen Einsparpotenziale kommu-

nales Mobilitätsmanagement mit sich bringt. In weiteren Treffen erörterten die Experten Fragen der Verkehrssicherheit und tauschten sich vor dem Hintergrund der Diesel-Problematik über das „Sofortprogramm Saubere Luft“ aus.

Einen wichtigen Arbeitsschwerpunkt der Koordinierungsstelle bilden Konzepte, wie städtische Räume, Verkehrswege und allgemein die kommunale Mobilität so gestaltet werden können, dass sich die Menschen jederzeit sicher und eigenständig in ihrer Umgebung bewegen können. Speziell für Kinder und Jugendliche leisten die Kommunen im Zukunftsnetz Mobilität NRW mit der landesweiten Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder. Ein Gewinn für alle!“ und mit Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements einen wertvollen Beitrag. Positiv wirkt sich in diesem Zusammenhang auch die Fahrradfrühförderung in den Grundschulen aus. Sie bringt den Schulkindern nahe, wie sie sich sicher mit ihrem Fahrrad im Straßenverkehr bewegen. In Zusammenarbeit mit der Sporthochschule Köln führte die Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr entsprechende Fortbildungen für Grundschullehrerinnen und -lehrer durch.

Um ältere Menschen über den sicheren Umgang mit Rollatoren im Straßenraum und in Bus und Bahn zu informieren, findet seit 2015 immer in der Europäischen Woche der Mobilität der Rollortag NRW statt – unterstützt von der Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr des Zukunftsnetz Mobilität NRW. Gemeinsam mit lokalen Partnern sensibilisierten im September 2017 zahlreiche Verkehrsunternehmen im Verbundraum eine breite Öffentlichkeit für die besonderen Bedürfnisse älterer Menschen im öffentlichen Personennahverkehr. Außerdem boten sie Interessierten ein kostenloses Rollator-Training sowie einen Technik-Check für Rollatoren.

Ziel des Zukunftsnetz Mobilität NRW ist es, die kommunalen Gebietskörperschaften bei der Verkehrswende in ihrem Gebiet zu unterstützen und weitere Städte, Gemeinden und Kreise für das Netzwerk zu gewinnen. Unter www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de können sich Interessierte über das Netzwerk und seine Koordinierungsstellen sowie die Projekte und Angebote informieren.

29 Kommunen



Der VRR AöR im Überblick +++ Kapazitäten und Betriebsleistungen +++ Einnahmen und Fahrten +++ Verbundpreise +++ Finanzielles Engagement der Städte 2017 +++ Wirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2017 +++ Infrastrukturförderung +++ Anzahl der berechneten Fahrtverbindungen in der Elektronischen Fahrplanauskunft +++ Beim VRR-Kundenmanagement eingegangene Anfragen

Zahlen, Daten, Fakten

Die VRR AöR im Überblick

Mitglieder des Zweckverbands VRR	Verkehrsunternehmen
Stadt Bochum, Stadt Gelsenkirchen	Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen Aktiengesellschaft
Stadt Gelsenkirchen, Stadt Bottrop, Kreis Recklinghausen	Vestische Straßenbahnen GmbH
Stadt Dortmund	Dortmunder Stadtwerke AG (DSW21)
Stadt Düsseldorf	Rheinbahn AG
Kreis Mettmann	Kreisverkehrsgesellschaft Mettmann mbH
Stadt Duisburg	Duisburger Verkehrsgesellschaft AG
Ennepe-Ruhr-Kreis	Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH
Stadt Essen	Ruhrbahn GmbH
Stadt Hagen	Hagener Straßenbahn AG
Stadt Herne	Straßenbahn Herne – Castrop-Rauxel GmbH
Stadt Krefeld	SWK MOBIL GmbH
Stadt Mönchengladbach	NEW mobil und aktiv Mönchengladbach GmbH (NEW MöBus)
Stadt Monheim	Bahnen der Stadt Monheim GmbH
Stadt Mülheim an der Ruhr	Ruhrbahn Mülheim GmbH
Stadt Neuss, Rhein-Kreis Neuss	Stadtwerke Neuss GmbH
Stadt Oberhausen	STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH
Stadt Remscheid	Stadtwerke Remscheid GmbH
Stadt Solingen	Stadtwerke Solingen GmbH
Stadt Viersen, Kreis Viersen	NEW mobil und aktiv Viersen GmbH (NEW Viersen)
Stadt Wuppertal	WSW mobil GmbH
Mitglieder des Nahverkehrs-Zweckverbands Niederrhein	Verkehrsunternehmen
Kreis Wesel	Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG
Kreis Kleve	Städtische Dienste Geldern – Verkehrsbetrieb, Stadtwerke Goch GmbH, LOOK Busreisen GmbH, Stadtwerke Kevelaer, Gemeindewerke Wachtendonk GmbH, Versorgungs- und Verkehrsbetrieb der Stadt Straelen

Weitere Verkehrsunternehmen mit Kooperationsvertrag	SPNV-Verkehrsunternehmen
Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG	Abellio Rail NRW GmbH
StadtBus Dormagen GmbH	DB Regio AG, Region NRW
Verkehrsgesellschaft der Stadt Velbert mbH	Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH
Verkehrsgesellschaft Hilden mbH	NordWestBahn GmbH
Flughafen Düsseldorf GmbH	Eurobahn/KEOLIS Deutschland GmbH & Co. KG
Busverkehr Rheinland GmbH (BVR)	National Express Rail GmbH
	VIAS Rail GmbH

Kapazitäten und Betriebsleistungen

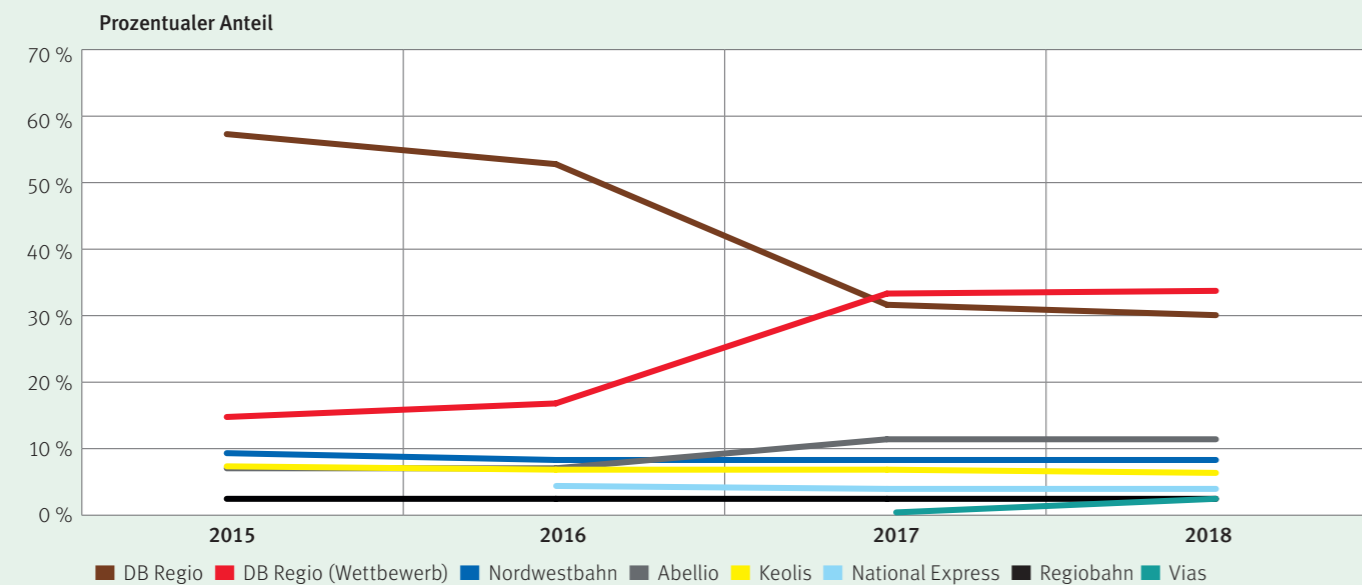
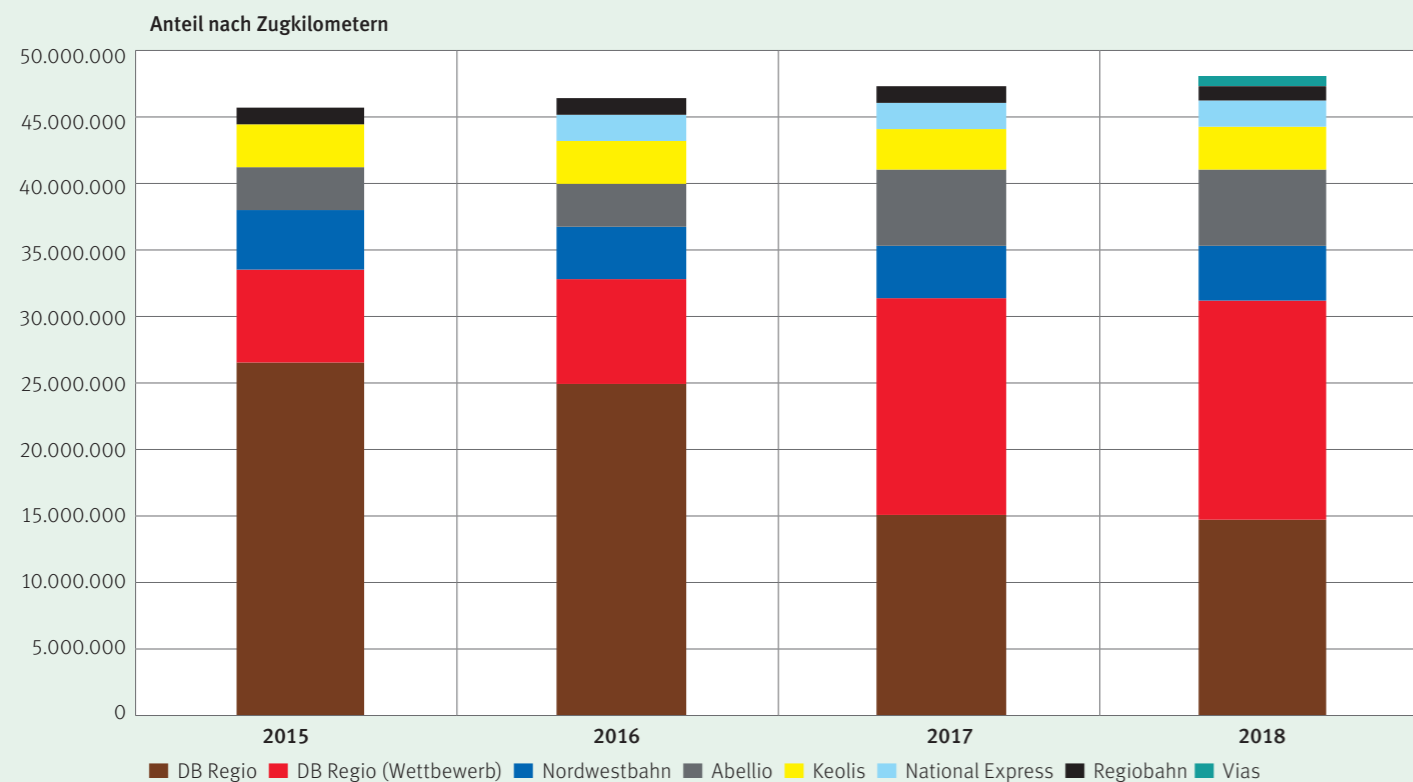
Kapazitäten und Betriebsleistungen der Verkehrsmittel

	Linien		Zug-/Bus-km in Mio.	
	2016	2017	2016	2017
S-Bahn*	12	12	20,04	19,98
Regionalexpress	16	17	16,96	19,55
Regionalbahn	24	21	9,45	7,88
Summe SPNV-Verkehr	52	50	46,45	47,41
*inkl. Regiobahn				
Stadtbahn	15	15	15,815	16,494
Schwebebahn	1	1	1,831	1,837
Straßenbahn	51	45	26,171	25,688
H-Bahn/Sky Train	1	1	0,454	0,464
Omnibus	952	954	186,289	187,071
O-Bus	6	6	3,024	3,024
Summe ÖSPV-Verkehr	1.026	1.022	233,584	234,578

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

Quelle: Ergebnisrechnung 2016/Verbundetat 2017
 Stand vom 30.04.2018

Kapazitäten und Betriebsleistungen SPNV nach Eisenbahnverkehrsunternehmen



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

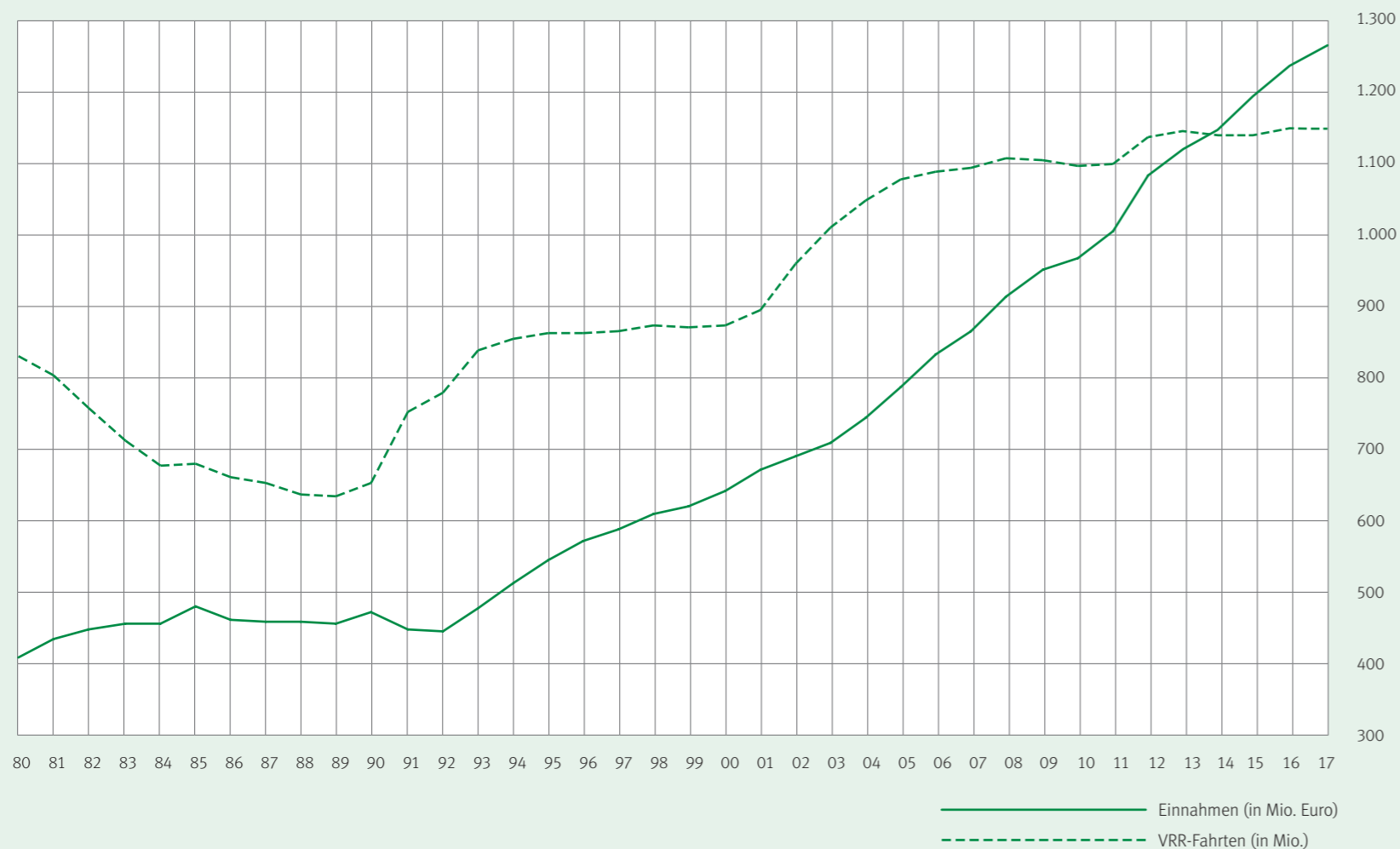
Gebietskörperschaft	Straßenbahn	O-Bus	Stadt-/Schwebebahn	Summe Schiene	Omnibus	Summe gesamt
Stadt Bochum	2,473	–	1,922	4,395	8,523	12,918
Stadt Bottrop	–	–	–	–	3,942	3,942
Stadt Dortmund	3,354	–	3,130	6,484	13,111	19,595
Stadt Düsseldorf	6,009	–	6,143	12,152	15,782	27,934
Stadt Duisburg	2,360	–	1,363	3,723	10,600	14,323
Ennepe-Ruhr-Kreis	0,385	–	–	0,385	9,518	9,903
Stadt Essen	4,636	–	1,868	6,504	13,889	20,393
Stadt Gelsenkirchen	1,526	–	0,573	2,099	6,446	8,545
Stadt Hagen	–	–	–	–	7,669	7,669
Stadt Herne	0,240	–	0,351	0,591	4,568	5,159
Stadt Krefeld	2,217	–	0,211	2,428	4,089	6,517
Kreis Mettmann	–	–	0,161	0,161	15,047	15,208
Stadt Mönchengladbach	–	–	–	–	9,010	9,010
Stadt Monheim	–	–	–	–	1,320	1,320
Stadt Mülheim	1,455	–	0,329	1,784	3,493	5,277
Stadt Neuss	0,471	–	–	0,471	4,736	5,207
Rhein-Kreis Neuss	–	–	0,443	0,443	6,041	6,484
Stadt Oberhausen	0,409	–	–	0,409	8,799	9,208
Kreis Recklinghausen	–	–	–	–	15,623	15,623
Stadt Remscheid	–	–	–	–	3,714	3,714
Stadt Solingen	–	2,900	–	2,900	2,032	4,932
Stadt Viersen	–	–	–	–	2,121	2,121
Kreis Viersen	0,080	–	–	0,080	4,277	4,357
Stadt Wuppertal	–	0,124	1,837	1,961	12,418	14,379
Zweckverbandsfremde Räume	0,073	–	–	0,073	0,303	0,376
Summe	25,688	3,024	18,331	47,043	187,071	234,114

Inkl. kommunaler Kooperationspartner, BVR GmbH und RVN GmbH

Quelle: Betriebsleistungen je Gebietskörperschaft Verbundetat 2017 / Zug-/Bus-km VE 2017
Stand vom 30.04.2018

Einnahmen und Fahrten

Einnahmen- und Fahrtenentwicklung im VRR von 1980 bis 2017
(ohne 13. Meldung, ab 2012 inkl. Zuwendung SozialTicket)



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

Jahr	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Summe Einnahmen (in Mio. Euro)*	480,6	517,2	549,2	574,2	590,3	612,3	623,8	644,5	674,2	692,8	712,2	746,8	789,2
Summe VRR-Fahrten (in Mio.)	842,7	858,1	864,9	865,0	867,4	875,7	872,3	877,2	897,9	962,7	1.013,3	1.051,9	1.079,4

Jahr	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Summe Einnahmen (in Mio. Euro)*	834,8	868,0	917,9	954,7	969,4	1.008,7	1.085,3*	1.121,7*	1.149,0*	1.194,1*	1.237,7*	1.263,9*
Summe VRR-Fahrten (in Mio.)	1.090,7	1.096,3	1.110,3	1.108,7	1.099,8	1.102,7	1.139,2**	1.146,8**	1.143,0**	1.141,8**	1.149,4**	1.151,2**

* ohne Sonderangebote und Sonstiges, inkl. Zuwendungen SozialTicket
 ** ohne Sonderangebote und Sonstiges
 Quelle: Fahrausweisstatistik VRR (FAST)
 Stand vom 30.04.2018

Anteile der einzelnen Ticketgruppen in Prozent

	Fahrten		Einnahmen	
	2016	2017	2016	2017
Bartarif	8,2	8,0	23,6	23,4
Zeitkarten	39,7	40,0	40,6	40,7
Schüler-/Ausbildungsverkehr (inkl. SchokoTicket)	45,8	45,5	26,4	26,3
Firmenservice	6,3	6,4	8,0	8,0
FerienTickets	0,0	0,0	0,0	0,0
DB 1.-Klasse-Zuschlag	0,0	0,0	0,1	0,1
Sonderangebote, Sonstiges	0,0	0,1	1,3	1,5
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0

Quelle: Fahrausweisstatistik VRR (FAST)
 Stand vom 30.04.2018

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

Fahrausweisgruppen	Bezeichnung	Einnahmen in Mio. Euro		Veränderung in ...		
		2016	2017	Mio. Euro	%	
Bartarif	EinzelTicket	155,454	155,476	0,022	0,0	
	MehrfahrtenTicket	75,882	75,955	0,073	0,1	
	Tages- und GruppenTicket	25,186	26,479	1,293	5,1	
	Schönes-Wochenende-Ticket	2,634	2,637	0,003	0,1	
	SchönesJahrTicket NRW	-	0,019	0,019	-	
	SchönerTagTicket NRW 5 Personen	9,161	9,087	-0,074	-0,8	
	SchönerTagTicket NRW Single	5,424	5,452	0,028	0,5	
	Schöne60Ticket NRW	0,007	0,021	0,014	200,0	
	SchöneFahrtTicket NRW	3,920	3,579	-0,341	-8,7	
	EinfachWeiterTicket	-	3,567	3,567	-	
	FahrradTagesTicket NRW	0,175	0,197	0,022	12,6	
	VGN Schnäppchenkarte	0,240	0,440	0,200	83,3	
	FA des Linienbedarfsverkehrs	0,081	0,091	0,010	12,3	
	ZusatzTicket	17,294	17,244	-0,050	-0,3	
Bartarif gesamt		295,458	300,244	4,786	1,6	
Zeitkarten	Ticket2000 Monatskarte	28,026	29,950	1,924	6,9	
	Ticket2000 Abo	151,084	149,307	-1,777	-1,2	
	Ticket2000 9 Uhr Monatskarte	16,733	17,837	1,104	6,6	
	Ticket2000 9 Uhr Abo	64,431	64,321	-0,110	-0,2	
	Ticket1000 Monatskarte	32,594	34,438	1,844	5,7	
	Ticket1000 Abo	55,941	57,435	1,494	2,7	
	Ticket1000 9 Uhr Monatskarte	11,667	11,934	0,267	2,3	
	Ticket1000 9 Uhr Abo	17,796	18,230	0,434	2,4	
	VGN 7-Tage-Karte	1,030	1,144	0,114	11,1	
	BärenTicket Abo	40,426	41,768	1,342	3,3	
	SozialTicket	63,913	72,311	8,398	13,1	
	Zeitkarten gesamt		483,641	498,675	15,034	3,1
	Schüler/Azubi-Verkehr	YoungTicket/YoungTicketPLUS	54,193	53,407	-0,786	-1,5
VGN Monatskarte AzubiAbo		0,259	0,000	-0,259	-100,0	
VGN Monatskarte im Ausbildungsverkehr		0,241	0,000	-0,241	-100,0	
VorkursTicket		0,141	0,144	0,003	2,1	
Semesterticket FH/Uni		64,592	69,509	4,917	7,6	
Anteil NRW Semesterticket		0,973	1,062	0,089	9,1	
SchokoTicket Jahreskarte inkl. Schulträgeranteil		211,164	213,324	2,160	1,0	
Schüler/Azubi-Verkehr gesamt		331,563	337,446	5,883	1,8	
Firmenservice	FirmenTicket	57,348	60,210	2,862	5,0	
	Großkundenangebote	42,440	41,984	-0,456	-1,1	
Firmenservice gesamt		99,788	102,194	2,406	2,4	
FerienTickets		0,243	0,266	0,023	9,5	
DB 1.-Klasse-Zuschlag		1,746	1,743	-0,003	-0,2	
Sonstiges	Sonderangebote	11,429	11,491	0,062	0,5	
	Nachträglich erhobenes Beförderungsentgelt	0,383	0,320	-0,063	-16,4	
	Sonstiges/Erstattungen	4,281	-	-4,281	-100,0	
	Zuwendungen für das SozialTicket vom Land NRW	25,286	22,088	-3,198	-12,6	
Sonderangebote und Sonstiges		41,379	33,899	2,931	18,2	
Gesamtergebnis		1.253,818	1.281,680	27,862	2,2	

Quelle: Fahrausweisstatistik VRR
Stand vom 03.05.2018

Entwicklung der entgeltlichen Fahrten in den Fahrausweisgruppen und bei einzelnen Fahrausweisen

Fahrausweisgruppen	Bezeichnung	Fahrten in Mio.		Veränderung in ...		
		2016	2017	Mio.	%	
Bartarif	EinzelTicket	54,101	52,749	-1,352	-2,5	
	MehrfahrtenTicket	29,953	29,726	-0,227	-0,8	
	Tages- und GruppenTicket	7,767	8,018	0,251	3,2	
	Schönes-Wochenende-Ticket	0,192	0,190	-0,002	-1,0	
	SchönesJahrTicket NRW	-	0,004	0,004	-	
	SchönerTagTicket NRW 5 Personen	1,278	1,240	-0,038	-3,0	
	SchönerTagTicket NRW Single	0,368	0,364	-0,004	-1,1	
	Schöne60Ticket NRW	0,003	0,009	0,006	200,0	
	SchöneFahrtTicket NRW	0,209	0,184	-0,025	-12,0	
	EinfachWeiterTicket	-	-	-	-	
	FahrradTagesTicket NRW	-	-	-	-	
	VGN Schnäppchenkarte	0,200	0,275	0,075	37,5	
	FA des Linienbedarfsverkehrs	0,030	0,034	0,004	13,3	
	ZusatzTicket	-	-	-	-	
Bartarif gesamt		94,101	92,793	-1,308	-1,4	
Zeitkarten	Ticket2000 Monatskarte	19,161	20,655	1,494	7,8	
	Ticket2000 Abo	126,370	121,666	-4,704	-3,7	
	Ticket2000 9 Uhr Monatskarte	14,093	15,084	0,991	7,0	
	Ticket2000 9 Uhr Abo	66,767	64,711	-2,056	-3,1	
	Ticket1000 Monatskarte	21,867	23,159	1,292	5,9	
	Ticket1000 Abo	43,791	44,084	0,293	0,7	
	Ticket1000 9 Uhr Monatskarte	9,548	9,729	0,181	1,9	
	Ticket1000 9 Uhr Abo	17,663	17,636	-0,027	-0,2	
	VGN 7-Tage-Karte	0,383	0,419	0,036	9,4	
	BärenTicket Abo	22,418	22,498	0,080	0,4	
	SozialTicket	114,454	121,828	7,374	6,4	
	Zeitkarten gesamt		456,515	461,469	4,954	1,1
	Schüler/Azubi-Verkehr	YoungTicket/YoungTicketPLUS	64,515	62,208	-2,307	-3,6
VGN Monatskarte AzubiAbo		0,223	0,000	-0,223	-100,0	
VGN Monatskarte im Ausbildungsverkehr		0,186	0,000	-0,186	-100,0	
VorkursTicket		0,187	0,187	-	-	
Semesterticket FH/Uni		88,643	91,267	2,624	3,0	
Anteil NRW Semesterticket		-	-	-	-	
SchokoTicket Jahreskarte inkl. Schulträgeranteil		372,026	369,717	-2,309	-0,6	
Schüler/Azubi-Verkehr gesamt		525,780	523,379	-2,401	-0,5	
Firmenservice	FirmenTicket	35,223	37,177	1,954	5,5	
	Großkundenangebote	37,491	36,316	-1,175	-3,1	
Firmenservice gesamt		72,714	73,493	0,779	1,1	
FerienTickets		0,282	0,310	0,028	9,9	
DB 1.-Klasse-Zuschlag		-	-	-	-	
Sonstiges	Sonderangebote	-	1,271	1,271	-	
	Nachträglich erhobenes Beförderungsentgelt	-	0,000	0,000	-	
	Sonstiges/Erstattungen	-	0,002	0,002	-	
	Zuwendungen für das SozialTicket vom Land NRW	-	1,273	1,273	-	
Sonderangebote und Sonstiges		-	1,273	1,273	-	
Gesamtergebnis		1.149,392	1.152,717	3,325	0,3	

ohne Sonderangebote und Sonstiges
Quelle: Fahrausweisstatistik VRR
Stand vom 03.05.2018

Verbundpreise

in Euro ab 01.01.2018

	A1	A2	A3	B	C	D
Ticket1000						
Ticket1000	68,95	72,95	76,00	109,35	147,30	185,30
Ticket1000 Abo	60,90	64,44	67,13	96,59	130,11	163,68
Ticket1000 9 Uhr	51,15	54,05	56,10	80,95	108,50	138,35
Ticket1000 9 Uhr Abo	45,18	47,74	49,55	71,50	95,84	122,20
Ticket2000						
Ticket2000	77,95	82,20	85,25	119,75	157,15	199,55
Ticket2000 Abo	68,85	72,61	75,30	105,78	138,81	176,26
Ticket2000 9 Uhr	58,10	61,00	63,20	90,85	117,90	150,80
Ticket2000 9 Uhr Abo	51,32	53,88	55,82	80,25	104,14	133,20
BärenTicket						
	-	-	-	-	-	86,70
FirmenTicket						
FirmenTicket (100/100 Modell)	40,05	42,27	43,85	63,78	81,58	103,71
Preisstaffel 6 % – 50 bis 100 Stück	58,31	61,66	63,96	92,33	124,13	156,76
Preisstaffel 8,5 % – 101 bis 200 Stück	56,76	60,03	62,25	89,87	120,83	152,60
Preisstaffel 10 % – 201 bis 450 Stück	55,83	59,04	61,24	88,40	118,85	150,10
Preisstaffel 10,5 % – 451 bis 700 Stück	55,51	58,70	60,90	87,91	118,19	149,26
Preisstaffel 11 % – mehr als 701 Stück	55,22	58,37	60,56	87,41	117,53	148,43
YoungTicket						
YoungTicket	69,95	69,95	69,95	69,95	69,95	69,95
YoungTicketPLUS	59,95	59,95	59,95	59,95	59,95	59,95
SchokoTicket						
Preis Selbstzahler	-	-	-	-	-	36,00
Preis Eigenanteil 1. Kind	-	-	-	-	-	12,00
Preis Eigenanteil 2. Kind	-	-	-	-	-	6,00
Preis Eigenanteil 3. Kind	-	-	-	-	-	-

	Kurzstrecke	A1	A2	A3	B	C	D
Barticket							
EinzelTicket Erwachsene	1,60	2,70	2,70	2,80	5,90	12,50	15,30
EinzelTicket Kinder	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60
4erTicket Erwachsene	5,90	10,20	10,20	10,20	21,40	44,40	54,00
4erTicket Kinder	5,90	5,90	5,90	5,90	5,90	5,90	5,90
10erTicket	13,60	22,00	22,00	22,00	44,00	89,00	100,00
24-StundenTicket	-	7,00	7,00	7,00	14,20	24,30	29,10
24-StundenTicket 2 Personen	-	10,30	10,30	10,30	18,00	28,70	34,20
24-StundenTicket 3 Personen	-	13,60	13,60	13,60	21,80	33,10	39,30
24-StundenTicket 4 Personen	-	16,90	16,90	16,90	25,60	37,50	44,40
24-StundenTicket 5 Personen	-	20,20	20,20	20,20	29,40	41,90	49,50
48-StundenTicket	-	13,30	13,30	13,30	27,00	46,20	55,30
48-StundenTicket 2 Personen	-	19,60	19,60	19,60	34,20	54,60	65,00
48-StundenTicket 3 Personen	-	25,90	25,90	25,90	41,40	63,00	74,70
48-StundenTicket 4 Personen	-	32,20	32,20	32,20	48,60	71,40	84,40
48-StundenTicket 5 Personen	-	38,50	38,50	38,50	55,80	79,80	94,10
7-TageTicket	-	22,25	27,15	28,30	41,15	55,00	69,20
1.-Klasse-Zuschläge							
Monatszuschlag	-	46,35 (Preisstufe A - B)			83,15 (Preisstufe C - D)		
Monatszuschlag Abo	-	40,94 (Preisstufe A - B)			73,45 (Preisstufe C - D)		
Ohne Preisstufe							
ZusatzTickets							
ZusatzTicket				3,40			
4er ZusatzTicket				12,60			
SozialTicket							
				37,80 (Gültigkeit Preisstufe A oder kreisweite Gültigkeit)			

Finanzielles Engagement der Städte 2017

Gebietskörperschaft ¹⁾	Gesamtleistung inklusive Kürzungsmöglichkeiten und Ergebnisse gem. §§ 19 a/b ZVS (exkl. ZV-fremder Räume) 2017 in Mio. Euro ²⁾
Stadt Bochum	33,947
Stadt Bottrop	4,416
Stadt Dortmund	77,007
Stadt Düsseldorf	56,061
Stadt Duisburg	52,054
Ennepe-Ruhr-Kreis	18,275
Stadt Essen	75,805
Stadt Gelsenkirchen	19,005
Stadt Hagen	14,491
Stadt Herne	9,548
Stadt Krefeld	19,437
Kreis Mettmann	9,166
Stadt Mönchengladbach	16,072
Stadt Monheim	2,681
Stadt Mülheim an der Ruhr	31,394
Stadt Neuss	6,802
Rhein-Kreis Neuss	4,601
Stadt Oberhausen	17,608
Kreis Recklinghausen	18,374
Stadt Remscheid	8,197
Stadt Solingen	9,926
Stadt Viersen	0,823
Kreis Viersen	3,117
Stadt Wuppertal	47,691
Summe	556,498

¹⁾ ohne kreisangehörige Gemeinden, soweit separat aufgeführt

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

Quelle: Verbundetat 2017
Stand vom 30.04.2018

Wirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2017 (in Mio. Euro)

Kommunale Verkehrsunternehmen (ÖPNV)

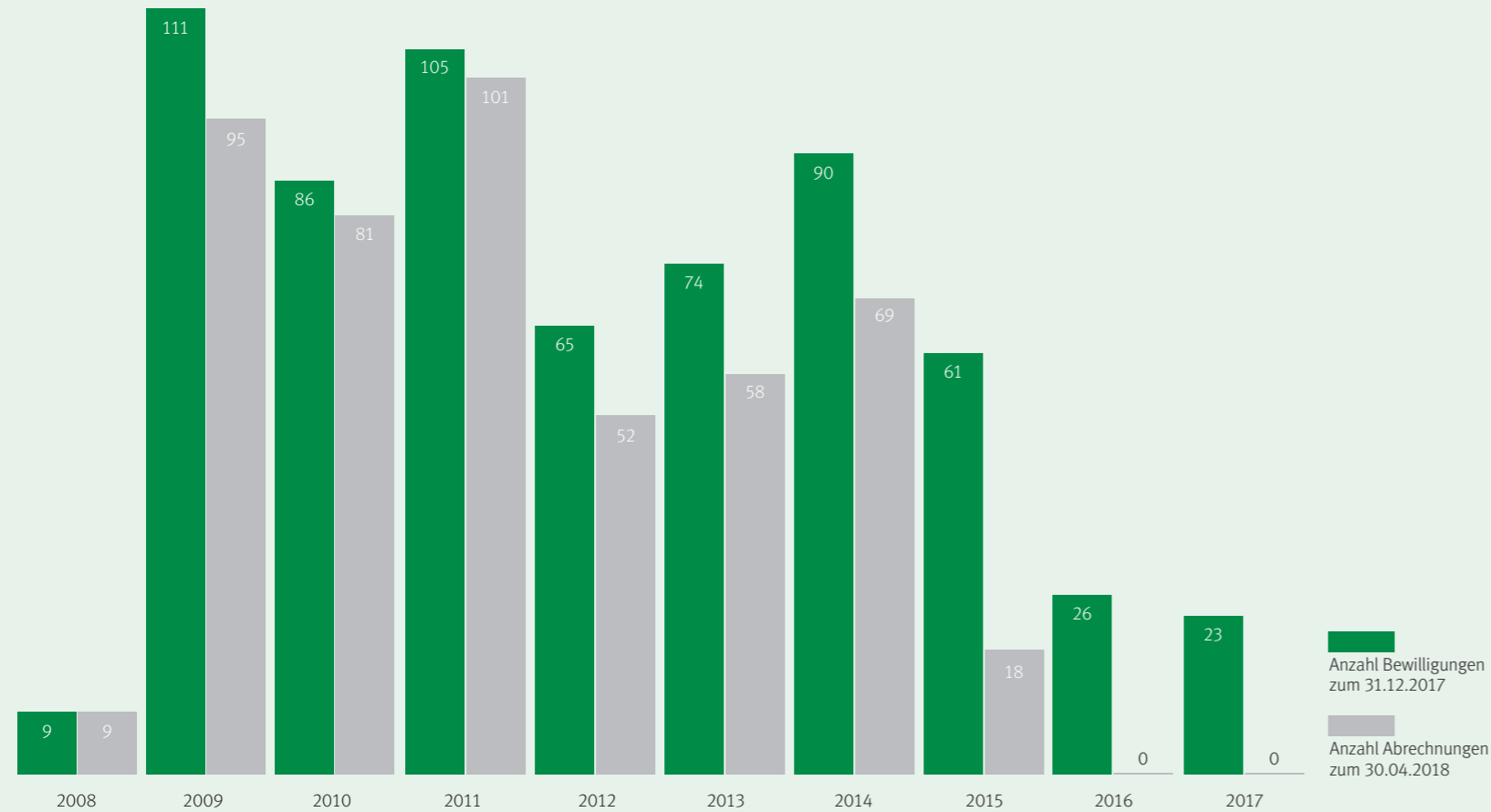
inkl. NIAG, VGV, VGH / 2016: ohne SDG und FDG / 2017: inkl. SDG und ohne FDG

	2016	2017
Kasstechnische Einnahmen (brutto)	1.036,144	1.062,382
Kasstechnische Einnahmen (netto)	968,359	992,880
Einnahmen aus Verbundtarif	872,957	899,630
(+) Ausgleichsleistung § 11a ÖPNVG NRW	47,485	47,854
(+) Abgeltung § 148 SGB IX	35,198	40,015
(+) Abgeltungen SozialTicket	22,449	23,300
(+) Sonstige Erträge inkl. Landesleistungen § 11 (2) ÖPNVG NRW	167,935	145,475
Aufwendungen der kommunalen Unternehmen	1.625,499	1.710,225
durch Erträge gedeckt	1.146,024	1.156,274
Finanzierungsbedarf	479,475	553,951

Quelle: Ergebnisrechnung 2016 / Verbundetat 2017
Stand vom 30.04.2018

Infrastrukturförderung

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

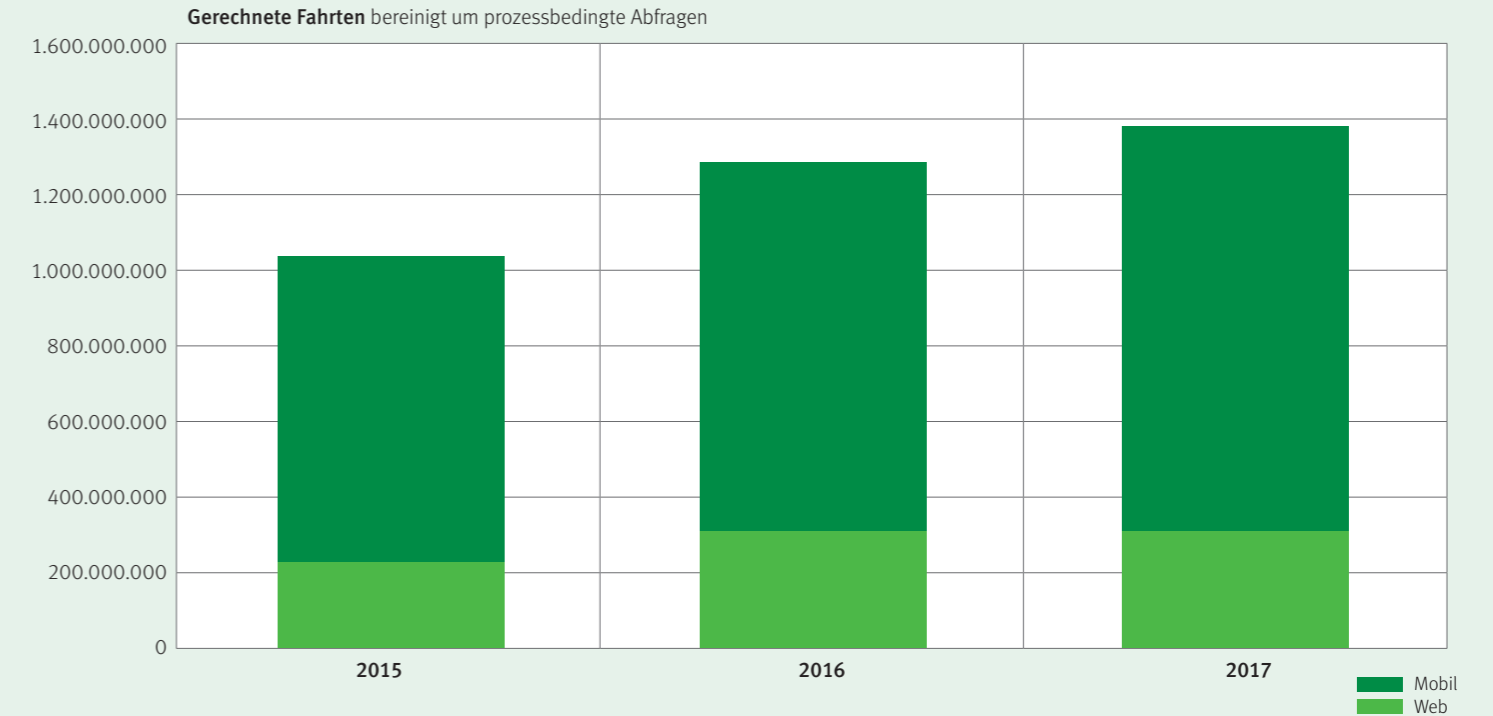


Maßnahmen nach § 12 ÖPNVG NRW – bewilligte Zuwendung in Mio. Euro zum 31.12.2017

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Bewilligte Zuwendung in Mio. Euro	6,712	100,562	52,263	55,097	98,134	66,174	45,321	63,322	29,333	53,057
Anteil der abgerechneten Maßnahmen in %	100	85,6	95,3	96,2	80,0	81,1	80,0	31,1	3,8	1,4

Stand vom 31.01.2018

Anzahl der berechneten Fahrtverbindungen in der Elektronischen Fahrplanauskunft



Beim VRR-Kundenmanagement eingegangene Anfragen

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

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

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

Abkürzungsverzeichnis

Abellio	Abellio Rail NRW GmbH	NWL	Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
AG	Aktiengesellschaft	ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
App	Applikation	ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
BeBo	Be-in/Be-out	ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	PBefG	Personenbeförderungsgesetz
BOGESTRA	Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen Aktiengesellschaft	PCW	Siemens-Prüfcenter Wegberg-Wildenrath
CiBo	Check-in/Be-out	PFA	Planfeststellungsabschnitt
CiCo	Check-in/Check-out	Pkw	Personenkraftwagen
DB Netz	DB Netz AG	PRO BAHN	PRO BAHN e. V.
DB Regio	DB Regio AG, Region NRW	RB	Regionalbahn
DB Station&Service	DB Station&Service AG	RE	Regionalexpress
DSW21	DSW21 Dortmunder Stadtwerke AG	Regiobahn	Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH
DVG	Duisburger Verkehrsgesellschaft AG	Rheinbahn	Rheinbahn AG
eTarif	elektronischer Tarif	RRX	Rhein-Ruhr-Express
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen	Ruhrbahn	Ruhrbahn GmbH
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz	SEPA	Single Euro Payments Area
Hbf	Hauptbahnhof	SPNV	Schienenpersonennahverkehr
HVZ	Hauptverkehrszeit	SPNV-Nord	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord
Keolis	KEOLIS Deutschland GmbH & Co. KG	Stadler	Stadler Pankow GmbH
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung	STOAG	STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH
Mio.	Million	SWK MOBIL	SWK MOBIL GmbH
Mrd.	Milliarde	VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
National Express	National Express Rail GmbH	VIAS	VIAS Rail GmbH
NordWestBahn	NordWestBahn GmbH	VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
NRW	Nordrhein-Westfalen	WLAN	Wireless Local Area Network
NVR	Zweckverband Nahverkehr Rheinland	WSW mobil	WSW mobil GmbH
NVV	Nordhessischer Verkehrsverbund	ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Impressum

Herausgeber:

Verkehrsverbund Rhein Ruhr AöR
Augustastrasse 1
45879 Gelsenkirchen

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

Redaktion: Wibke Hinz, Dino Niemann,
Annemarie Alice Gonsiorczyk

Gestaltung: Sven Scholz

Bildnachweis:

© VRR AöR

