



NRW-TarifReport

2017/18

Impressum

» Herausgeber

Kompetenzcenter Marketing NRW bei der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
Glockengasse 37–39, 50667 Köln // Telefon: 0221 20808-0, Telefax: 0221 20808-40 //
kcm-nrw@vrsinfo.de // www.kcm-nrw.de // www.busse-und-bahnen.nrw.de

» Verantwortlich für den Inhalt

Till N. Ponath, Leiter Kompetenzcenter Marketing NRW

» Konzeption und Redaktion

Inge Bartels, Kompetenzcenter Marketing NRW // Heimrich & Hannot GmbH

» Layout und Gestaltung

Heimrich & Hannot GmbH // www.heimrich-hannot.de

» Fotos

F1 online: Westend61 S. 1
Fotolia: Petair S. 1, philipk76 S. 1, i380632883310 S. 30, Can Yesil S. 30
istock: StuartDuncanSmith S. 1, HAKINMHAN S. 4, DGLimages S. 7, LDProd S. 8, alvarez S. 15,
pixelfit S. 17, akindo S. 20, wissanu99 S. 20, golero S. 29, vladwel S. 31, Marco_Piunti S. 41
R. Sondermann S. 3

» Druck

DFS Druck Brecher GmbH // www.dfs-pro.de



Für den Inhalt externer Webseiten Dritter übernehmen wir keine Haftung.

Grußwort des Verkehrsministers NRW

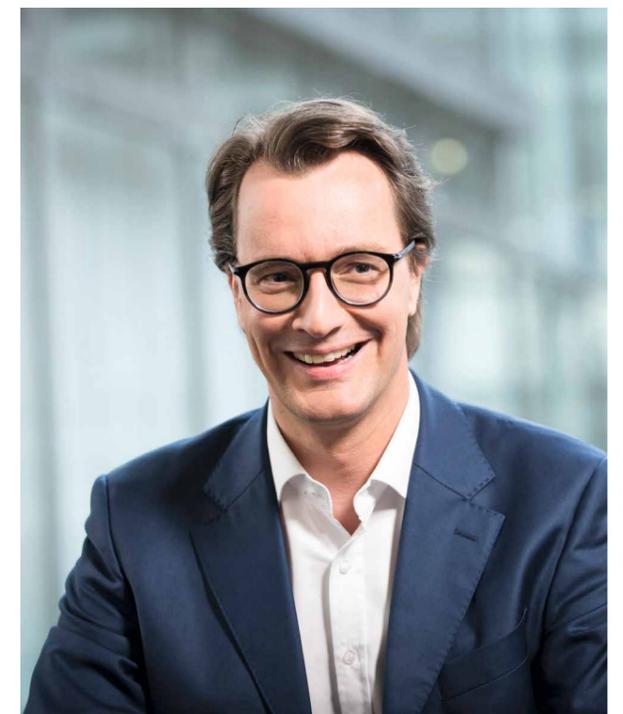
Digitalisierung mit Nutzerfreundlichkeit für den Fahrgast verbinden!

Digitalisierung verändert im rasanten Tempo die Welt, in der wir leben und uns bewegen. Darin liegt eine große Chance für den ÖPNV in Nordrhein-Westfalen. Die Menschen im Land erwarten zu Recht, dass auch im ÖPNV digitale Informationen und Dienstleistungen geboten werden. Sie brauchen ein leistungsstarkes, flächendeckendes und einfach zugängliches Angebot, damit sie zuverlässig und kostengünstig mobil sein können – wann immer sie wollen.

Als Verkehrsminister habe ich die Erwartung, dass NRW bei der Einführung eines landesweit einheitlichen elektronischen Ticketing-Systems eine Vorreiterrolle einnimmt. Gleichzeitig brauchen wir komfortable und nutzerfreundliche Lösungen für einen unkomplizierten Zugang zu Mobilität. Ziel muss es sein, mit einer mobilen Anwendung in ganz NRW eine Fahrt zu planen, zu buchen und zu bezahlen. Die Digitalisierung gibt uns dafür die nötigen Werkzeuge. Jetzt ist es an uns, dieses Potenzial noch besser zu nutzen.

Im Rahmen der „ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW“ haben sich das Land NRW sowie die Zweckverbände, Verkehrsverbünde und -unternehmen zusammenschlossen, um die Digitalisierung im ÖPNV gemeinsam voranzutreiben. Es laufen derzeit spannende Pilotprojekte zur Einführung eines E-Tarifs. Dazu gehören etwa nextTicket im VRR, FAIRTIQ im VRS oder der European Travellers Club (ETC) im Aachener Grenzland. Auf Basis dieser Projektergebnisse werden wir eine gemeinsame E-Tarif-Lösung für den NRW-Nahverkehr entwickeln, was auf Grund der guten Zusammenarbeit der Akteure sicherlich ein Erfolg wird.

Die ersten Schritte in Richtung Mobilität der Zukunft sind also getan, das zeigt auch der vorliegende Tarif-Report. Dennoch liegt noch ein weiter Weg vor uns. Ich freue mich darauf, diesen gemeinsam mit dem Kompetenzcenter Marketing und allen weiteren Verantwortlichen des ÖPNV-Systems in unserem Land zu beschreiten.



Herzlichst
Ihr

Hendrik Wüst
Minister für Verkehr des Landes
Nordrhein-Westfalen

Düsseldorf, im September 2018

Vorwort des Leiters Kompetenzcenter Marketing NRW (KCM)

Eine E-Tarif-Lösung für NRW

Liebe Leserinnen und Leser,

sicher kennen Sie den Slogan „E wie einfach“. Bei uns im Nahverkehr in NRW steht das E aktuell für die Erfolgsgeschichte des neuen EinfachWeiterTicket: Bus- und Bahnkunden wünschen sich für die Zukunft weniger komplizierte Tarifangebote und das jüngste Produkt des NRW-Tarifs ist ein gelungenes Beispiel dafür, wie man diese Wünsche auch in einem komplexen Umfeld realisieren und damit Erfolg haben kann. Im Januar 2017 eingeführt, wurden bereits im ersten Jahr 1,2 Mio. EinfachWeiterTickets verkauft. Damit sind alle Erwartungen weit übertroffen worden. Die überaus positive Resonanz auf dieses neue Ticket, das Kunden mit Zeitfahrkarten den tariflichen Übergang zwischen den Verkehrsverbänden VRS, VRR und AVV extrem erleichtert, ist Grund genug, dass wir jetzt mit unseren Partnern im WestfalenTarif umso intensiver an der Ausdehnung auf dann ganz NRW arbeiten.

Das EinfachWeiterTicket ist ein Beispiel für eine auch wirtschaftlich erfolgreiche Tariflösung, die konsequent vom Kunden her gedacht ist, und sie steht darüber hinaus für die gute Zusammenarbeit zwischen den Akteuren im NRW-Nahverkehr. Beides, noch mehr unsere Kunden in den Blick zu nehmen und noch besser zusammenzuarbeiten, ist nötig, um die Herausforderungen und Chancen in einem boomenden Nahverkehrsmarkt erfolgreich meistern zu können. Dynamischer Treiber ist auch für unsere Branche die immer weiter zunehmende Digitalisierung. Sie schraubt einerseits die Kundenerwartungen an uns immer höher, weil sie Lösungen für ihre Mobilitätsanforderungen immer sofort und eben einfach erwarten. Sie gibt uns auf der anderen Seite auch die Möglichkeit, diese berechtigten Anforderungen zu erfüllen. Zum Beispiel im Hinblick auf eine gemeinsame E-Tariflösung für NRW. Bei uns im Nahverkehr steht das E nämlich auch für elektronisch, also einfach elektronisch.



In den Verkehrsverbänden Nordrhein-Westfalens laufen zurzeit spannende Pilotprojekte zur Einführung eines E-Tarifs. Dazu gehören etwa nextTicket im VRR, FAIRTIQ im VRS oder der European Travellers Club im Aachener Grenzland. Auf Basis dieser und weiterer Projektergebnisse wollen und werden wir eine gemeinsame E-Tarif-Lösung für den NRW-Nahverkehr entwickeln. Unsere Devise dafür: anmelden, einchecken und losfahren – und das alles so einfach wie möglich!

Vielleicht nicht immer einfach, aber auf jeden Fall spannend ist unser aktueller NRW-TarifReport. Ich wünsche Ihnen eine kurzweilige Lektüre!

Herzlichst
Ihr

Till N. Ponath
Leiter Kompetenzcenter Marketing NRW

Köln, im September 2018

Editorial

Grußwort des Verkehrsministers NRW S. 3 //
Vorwort Leiter Kompetenzcenter Marketing NRW S. 4

Digitalisierung

Multimodaler ÖPNV S. 7

Tariflandschaft NRW

EinfachWeiterTicket S. 11 // Einnahmezuwächse der Tarife S. 12

Kompetenzcenter

Die Kompetenzcenter NRW stellen sich vor S. 15

Service & Vertrieb

SuchKontroller und Auskunftsbau NRW S. 19 //
Mobilitätsgarantie NRW S. 22 // Zukunftsnetz Mobilität NRW S. 24 //
Guter Kontakt zum Kunden S. 26

Kommunikation

Neue Facebookpräsenz der Gemeinschaftskampagne S. 29 //
10 Jahre wunderbar wanderbar S. 31 //
Der RRX nimmt 2018 rasant Fahrt auf S. 32

NRW-Tarif in Zahlen

Moderater Anstieg der Preise S. 37 //
Sehr positive Entwicklung der EinfachWeiterTickets S. 41 //
Verkaufsstatistik NRW-Tarif 2016 zu 2017 S. 46

Anhang

NRW im Überblick S. 50 // Partner im NRW-Nahverkehr S. 54 //
NRW-Tarifräume S. 55 // Abkürzungsverzeichnis S. 56 //
Ansprechpartner beim KCM S. 57 // Notizen S. 58

Innovation macht mobiler

Digitalisierung

ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW

Multimodaler ÖPNV – integriert, vernetzt und digital

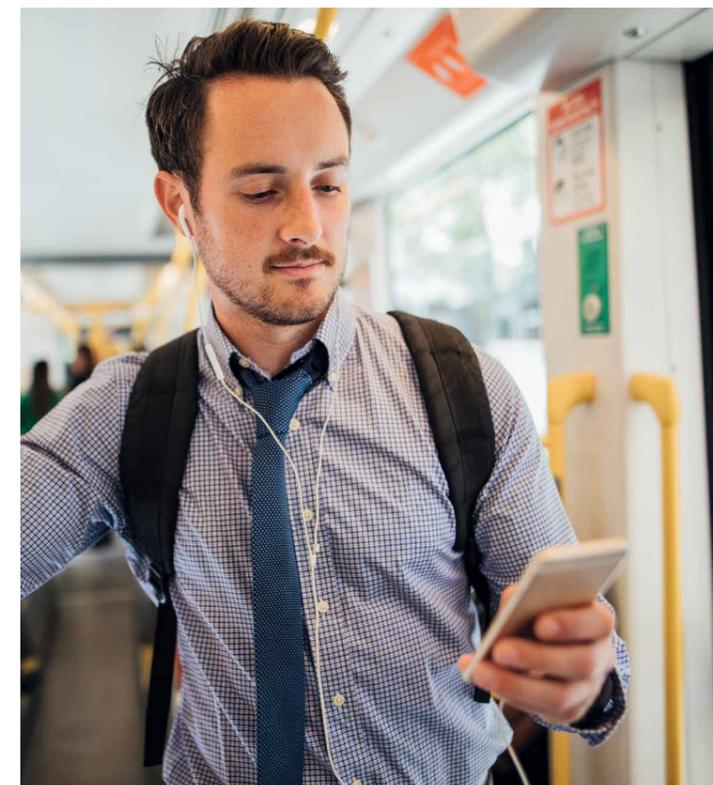
Durch eine stärkere Vernetzung von Information/Auskunft, Tarif und Vertrieb, die Nutzung moderner Vertriebskanäle und Optimierungen der Hintergrundsysteme wird den Kunden im ÖPNV zukünftig eine moderne Dienstleistung geboten werden, die mit niedrigen Zugangshürden multimodales Verkehrsverhalten fördert und im Zuge des digitalen Wandels die Umsetzung der Verkehrswende mitgestaltet.

Digitalisierung im ÖPNV

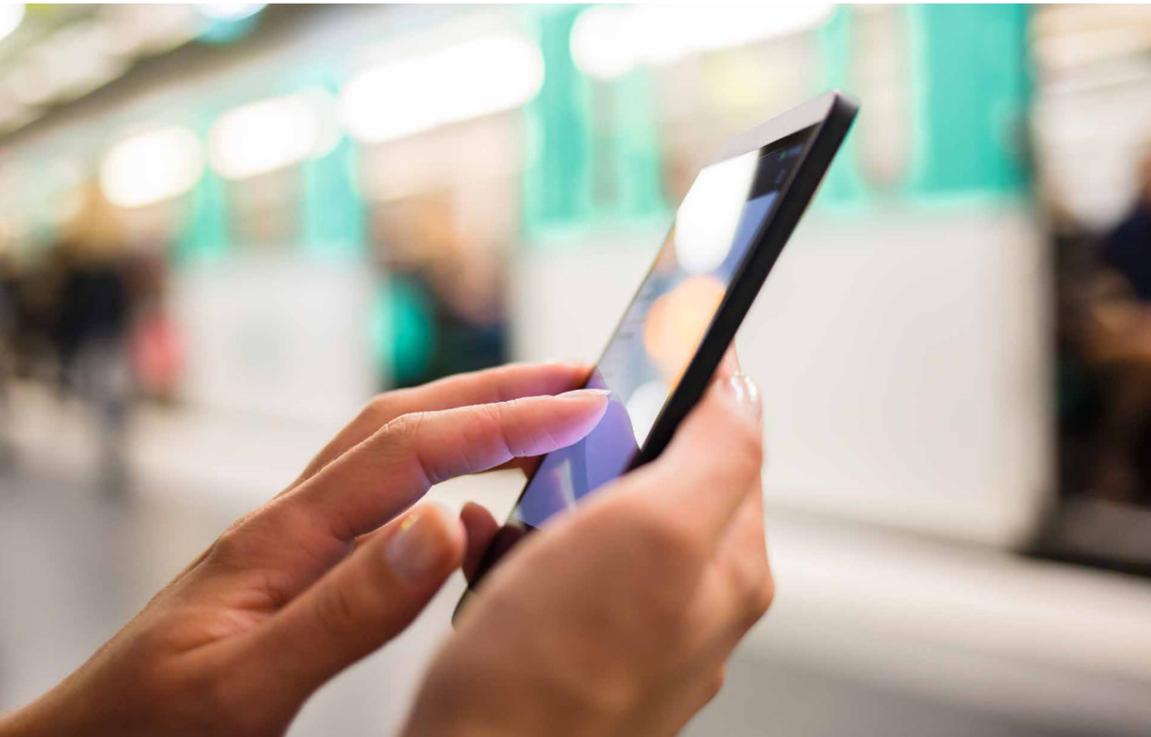
In Netzwerktreffen und Regionalkonferenzen wurde über mehrere Jahre von Vertretern aus Verkehrsverbänden, Verkehrsunternehmen, Zweckverbänden und der Politik die Grundlage für eine Digitale Roadmap erarbeitet, die im letzten Jahr in der ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW aufgegangen ist. Sie dient als Handlungsgrundlage für das weitere Vorgehen bei der zukünftigen Gestaltung des ÖPNV in NRW.

Ein Katalog konkreter Maßnahmen, die sich den Themenfeldern EFM-Technologien, E-Tarif sowie Informations- und Datenqualität unterordnen, wird in regelmäßigen Treffen von Experten aus den jeweiligen Fachbereichen der Verkehrsverbände und -unternehmen ausgearbeitet und die KCEFM, KCM, KCF und der ZKS begleitet und umgesetzt.

Darüber hinaus befassen sich konkrete übergeordnete Maßnahmen unter anderem mit den Themen Daten-Governance, Multimodaler Auskunft und digitaler Infrastruktur.



ÖPNV
Digitalisierungsoffensive
Nordrhein-Westfalen



Themenfelder & Maßnahmen

EFM-Technologien:

Hier gilt es, weiter an einer Umsetzung und Weiterentwicklung des eingeführten interoperablen eTicket-Standards nach VDV-KA zu arbeiten. Dazu gehört die Analyse, Optimierung und Vereinheitlichung der Verkaufs- und Prüfprozesse. In diesem Zusammenhang ist zum Beispiel die Entwicklung KA-konformer Tarifmodule nach PKM zu nennen, die eine einheitliche Abbildung und Verarbeitung von Tarifdaten ermöglichen und sowohl im NRW-Tarif als auch bei den Verbundtarifen zum Einsatz kommen sollen.

Des Weiteren sollen durch eine Nutzermedienanalyse zukunftssträchtige Trägermedien und ihre Einsatzmöglichkeiten identifiziert werden. Solche elektronischen Nutzermedien oder auch Verfahren wie das ID-basierte Ticketing eröffnen neue Wege zur vertrieblichen Umsetzung bestehender aber auch innovativer Tarifprodukte und fördern konsequent die Potenziale eines digitalisierten ÖPNV.

E-Tarif:

In Pilotprojekten testen der VRS und der VRR derzeit den Einsatz von CiCo-/CiBo-Lösungen über das Smartphone, die die Umsetzung eines luftlinien- oder streckenkilometerbasierten Tarifs ermöglichen. Mit ihnen soll der ÖPNV künftig weiter digitalisiert werden. Das Ziel: den Kundenkomfort erhöhen und gleichzeitig die Nutzungshürde des ÖPNV für Gelegenheitskunden senken.

Information und Datenqualität:

Auch durch die Verbesserung der Qualität der Auskunftssysteme sollen die Zugangshürden im ÖPNV weiter abgebaut werden. Das Wie ist klar: Inhalte werden noch kundenrelevanter und verlässlicher – und den Ansprüchen auch in Sachen Oberflächengestaltung und Zugänglichkeit gerecht.

→ Matthias Berels

Digitalisierung im ÖPNV



Kundeninformation und -kommunikation, Ticketing, Multimodalität und eine stärkere Vernetzung – auch im ÖPNV führt die Digitalisierung zu weitreichenden Veränderungen

Neues Ticket. Neue Ziele.

Tariflandschaft NRW

Positive Grundlage für die Zukunft

EinfachWeiterTicket: Bilanz nach einem Jahr am Markt

Mit Jahresabschluss 2017 ist das erste volle Verkaufsjahr des EinfachWeiterTicket (EWT) beendet. Die geplanten Verkaufszahlen wurden deutlich übertroffen – das Konzept „EinfachWeiter“ hat sich bewährt und verspricht auch für die Zukunft eine positive Bilanz.

Bilanz nach dem ersten vollen EWT-Jahr

Das EWT ersetzt seit 2017 das AnschlussTicket zwischen dem AVV, VRR und VRS. Das Pauschalpreisticket gilt für eine Strecke in Verbindung mit Zeitfahrausweisen und verbundweiten KombiTickets der drei Verbünde sowie Zeitkarten des NRW-Tarifs (insoweit deren Geltungsbe- reich mindestens einen Teilbereich der drei Tarifräume umfasst). Dazu wurde im ersten Quartal eine breite Einführungskampagne umgesetzt, um das Ticket bekannt zu machen.

Bereits nach der ersten Jahreshälfte wurde die anfäng- liche Prognose von 400.000 verkauften Tickets für 2017 weit übertroffen. Und selbst die nach oben korrigierte Schätzung von 1. Mio. verkaufter Tickets bis Jahresende wurde noch einmal gesteigert. Zum Schluss stehen 1,179 Mio. verkaufte Tickets im ersten Jahr. Die Fahrgeld- einnahmen belaufen sich auf rund 6,27 Mio. Euro.

Feedback der Kunden

Mit Ausnahme der Kunden, die durch den Wegfall des AnschlussTickets von Köln nach Düsseldorf eine Preis- härte hinnehmen mussten, wurde die Einführung des EWT bei allen Nutzern grundsätzlich positiv aufgenom- men. Die Preisdiskussion um das EWT bezieht sich eher auf Forderungen nach einem insgesamt preiswerteren

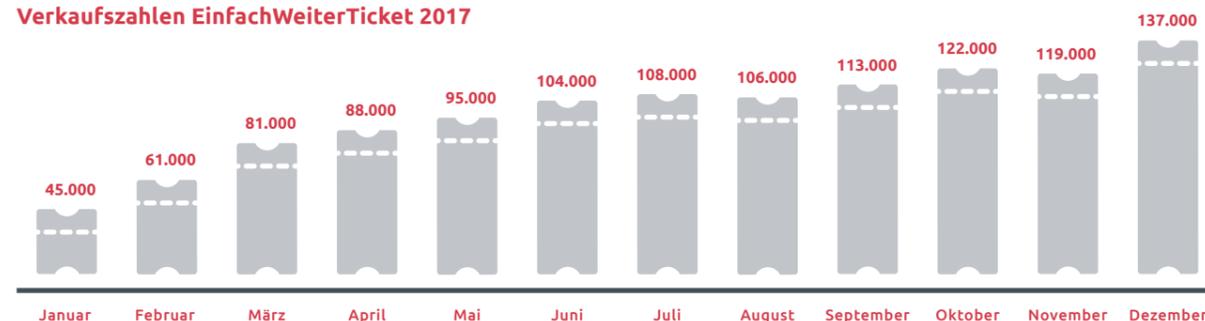
bzw. kostenlosen Nahverkehrsangebot. Weiterhin gab es überwiegend nur allgemeine Anfragen zur Anwendung des Tickets. Diese lassen sich grob in die Kategorien Preis/Vertrieb, Geltungsraum, Kombination zum Basis- ticket, Formulierungsfragen und Mitnahmeregelungen einteilen.

Ausblick

Nach der Etablierung im ersten Jahr ist von einer Absatz- steigerung für 2018 auszugehen, da die Einführungs- monate entsprechend noch nicht so hohe Verkaufszahlen erreichen konnten wie am Jahresende, wo sich die verkauften Tickets bei ca. 120.000 Stück einpendelten. Dies würde einen Absatz von ca. 1,4 Mio. Tickets im Folgejahr bedeuten. Um die Marke weiter zu stärken, gab es im Frühjahr 2018 eine Social-Media-Kampagne und eine umfassende FAQ-Liste auf dem Mobilitätsportal. Damit soll mittelfristig das AnschlussTicket NRW durch das EWT abgelöst werden. Das AnschlussTicket soll darü- ber hinaus noch mindestens ein Fahrplanjahr parallel zum EWT bestehen bleiben, um einen weichen Übergang im Ticketsortiment zu gewährleisten.

→ Mathias Engelhart

Verkaufszahlen EinfachWeiterTicket 2017

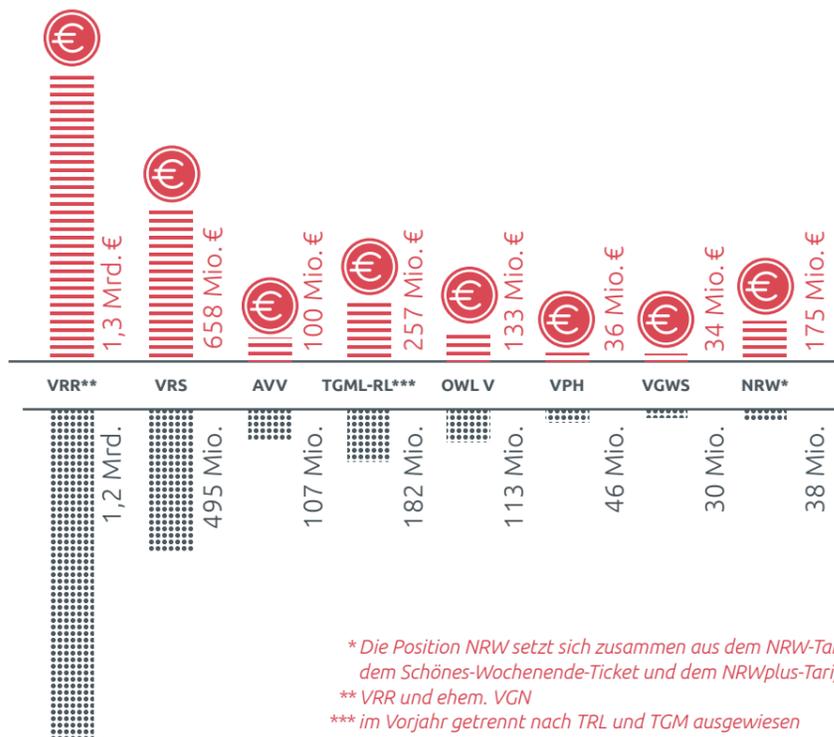


NRW-Nahverkehr-Bilanz 2017

Anhaltende Einnahmewachse der Verbundtarife und des NRW-Tarifs im Jahr 2017

Die Entwicklung in NRW

2017 waren 2,16 Mrd. Fahrgäste entgeltlich mit Bussen und Bahnen in NRW unterwegs. Das waren über 10 Mio. Fahrgäste mehr als im Jahr 2016 (0,5%). Die daraus resultierenden Einnahmen von 2,65 Mrd. Euro bedeuten gegenüber 2016 ein absolutes Plus von über 60 Mio. Euro. Das entspricht einer Steigerung von 2,3%.

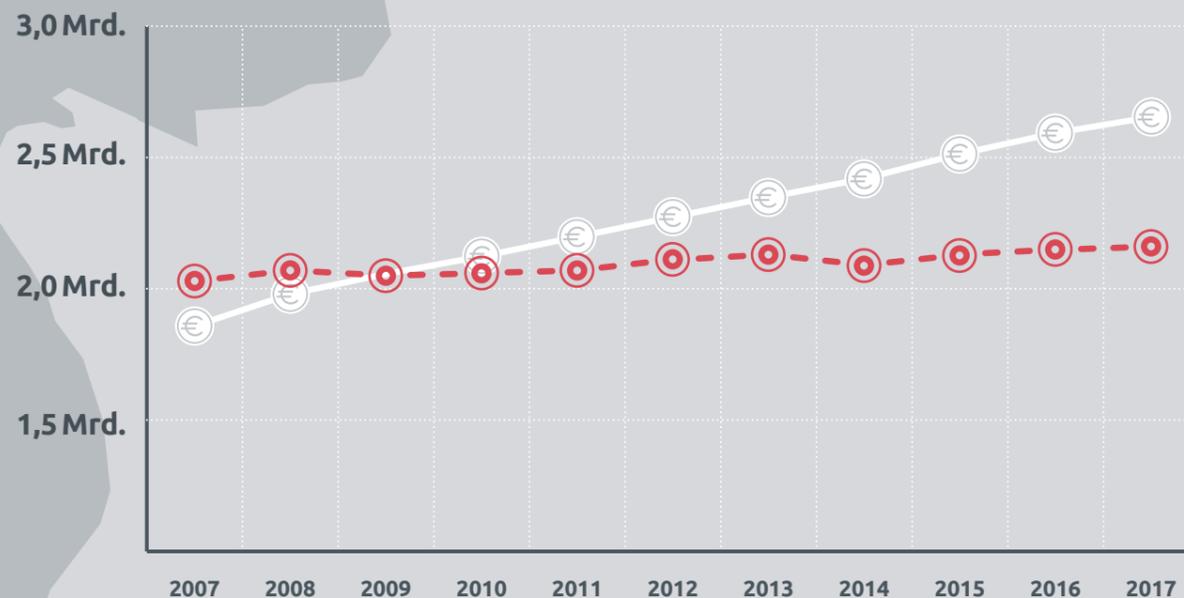


* Die Position NRW setzt sich zusammen aus dem NRW-Tarif, dem Schönes-Wochenende-Ticket und dem NRWplus-Tarif.
 ** VRR und ehem. VGN
 *** im Vorjahr getrennt nach TRL und TGM ausgewiesen

Verteilung der insgesamt 2,65 Mrd. Euro Fahrgeldeinnahmen bzw. 2,16 Mrd. entgeltlichen Fahrten auf die jeweiligen Verbünde

Verteilung der entgeltlichen Fahrten und der Einnahmen

Verbundtarife inklusive NRW-Tarif 2007–2017



Entgeltliche Fahrten 2017

2,16 Mrd.

Fahrgeldeinnahmen 2017

2,65 Mrd. €

Erfolge nach Plan für Bus & Bahn

Kompetenzcenter

Die Kompetenzcenter NRW stellen sich vor

Der Nahverkehr wird immer besser – das liegt auch an der effektiven Technik und Kommunikation. Das Ministerium für Verkehr des Landes NRW fördert die Kompetenzcenter der Verkehrsverbünde, denn sie machen diesen Fortschritt möglich.



Das Kompetenzcenter Elektronisches Fahrgeldmanagement

Das Kompetenzcenter Elektronisches Fahrgeldmanagement (KCEFM) beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr in Gelsenkirchen nahm seinen Betrieb im Jahr 2002 auf. Es befasst sich mit der Koordination und Weiterentwicklung des landesweiten Elektronischen Ticketing nach dem Standard der VDV-Kernapplikation. Hierzu zählen insbesondere: Die Sicherung landesweit einheitlicher Standards und Systeme für das elektronische Fahrgeldmanagement, die Entwicklung landesweit einheitlicher Standards und Systeme für e- und m-Commerce, die Entwicklung von Projektstandards und Koordination von Projekten, die Mitwirkung bei der Festlegung bundesweiter Standards (VDV-Kernapplikation und e- und m-Commerce) sowie die Sicherung der Kompatibilität in NRW.

Das KCEFM bietet den Verkehrsunternehmen und Verbänden aus Nordrhein-Westfalen folgende Leistungen an:



- Beratung bei EFM-Einführungsprojekten und Weiterentwicklungen
- Mitarbeit bei der Erstellung von Spezifikationen und Standardisierung für eTickets in NRW
- Information/Kommunikation/Koordination landesweiter EFM-Themen



Das Kompetenzcenter Fahrgastinformation

Das Kompetenzcenter Fahrgastinformation (KCF) bei der Westfälischen Verkehrsgesellschaft mbH (WVG) wurde Ende 2001 eingerichtet und befasst sich mit der Organisation und Weiterentwicklung der landesweiten telefonischen ÖPNV-Auskunft Schlaue Nummer für Bus und Bahn. Zu den Hauptaufgaben gehören:

- Telefonrouting der Ortsnetz- und Mobilfunkanrufe
- Qualitätskontrolle mittels Mystery Calls
- Aufbereitung der relevanten statistischen Daten
- Ausschreibung und Abrechnung der Callcenter-Leistungen

Das KCF hat zudem die Bereitstellung von Adressinformationen und georeferenzierten Haltestelleninformationen zur Erweiterung der Funktionalitäten der in NRW eingesetzten Auskunftssysteme organisiert und gleichzeitig Impulse zur landesweiten Harmonisierung und Standardisierung der Datenhaltung und des -austauschs gegeben. Unter Federführung des KCF wurde der „Sprechende Fahrplan“ (ein Sprachdialogsystem zur automatisierten Beantwortung von Fahrplananfragen) als zusätzlicher Kanal unter der Schlaue Nummer, entwickelt. Darüber hinaus ist eine enge Zusammenarbeit mit dem VRR aufgebaut worden, der die Zentrale Koordinierungsstelle (ZKS) für den Fahrplandatenaustausch zwischen den Regionen betreibt.



Das Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan

Das Anfang 2008 eingerichtete Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW (KC ITF NRW) koordiniert die Weiterentwicklung des NRW-Fahrplangerüsts im SPNV. Das Kompetenzcenter ist am Standort Bielefeld des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe angesiedelt. Das Grundkonzept des Integralen Taktfahrplan in NRW besteht seit 1998 und wurde in den folgenden Jahren stufenweise ausgebaut. Vor allem die nachfolgenden Einflussfaktoren erfordern eine ständige Überprüfung des bestehenden Leistungsangebots:

- unterschiedliche Entwicklungen des ITF-Angebots in Abhängigkeit von langfristigen Planungen und Ausschreibungen
- Veränderungen im Fernverkehr
- bundesweite Planungen zur Entwicklung des Deutschland-Taktes

- veränderte Verkehrsströme und Verkehrsverflechtungen
- Trassenbelegungen durch steigende Güterverkehre
- wirtschaftliche, raumstrukturelle sowie infrastrukturelle Veränderungen
- Einsatz modernerer und leistungsfähigerer Fahrzeuge mit weiter verbesserten Fahreigenschaften

Vor diesem Hintergrund schreibt das KC ITF NRW in Abstimmung mit dem Land NRW, den Aufgabenträgern, den Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie den Eisenbahnverkehrsunternehmen den ITF NRW fort.



Das Kompetenzcenter Marketing

Das beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg in Köln angesiedelte Kompetenzcenter Marketing NRW (KCM) hat Anfang 2002 seinen Betrieb aufgenommen: Es fungiert als „Geschäftsstelle“ für den NRW-Tarif und berät und unterstützt in dieser Funktion Verkehrsverbände und -gemeinschaften, Zweckverbände und Verkehrsunternehmen in Nordrhein-Westfalen zu Fragen rund um den landesweiten ÖPNV-Tarif. Folgende Aufgaben führt das KCM durch:

- **Tarif und Vertrieb**
Der Bereich Tarif/Vertrieb befasst sich in erster Linie mit der Erweiterung und Optimierung der Angebotspalette. Dazu zählt die Einführung von neuen Tickets ebenso wie die Anpassung von bestehenden Ticketkonzeptionen an das Marktgeschehen oder an technische Entwicklungen (E-Ticketing, Onlinevertrieb etc.). Künftig soll hier zum Beispiel der E-Tarif eine wichtige Rolle spielen. Zu den weiteren Aufgaben zählt die Weiterentwicklung und Pflege der landesweiten Fahrplanauskunft und des angeschlossenen Tarifberaters. Darüber hinaus werden durch das KCM verschiedene tarifliche Fragen, die das Zusammenspiel der Verbundtarife in NRW betreffen, koordiniert.
- **Einnahmenaufteilung und Controlling**
Die Konzeption, Entwicklung, Durchführung und Fortschreibung von Aufteilungsverfahren für Einnahmen aus dem NRW-Tarif und der entsprechenden Vertragswerke sowie die operative Abwicklung der Einnahmenaufteilung sind wesentliche Aufgabefelder des Bereichs.

Das KCM ist die neutrale Schnittstelle der Kooperationspartner des NRW-Tarifs für Clearing und Controlling.

→ Kommunikation und Information

Mit dem Ziel, das Image des NRW-Nahverkehrs nachhaltig zu verbessern, führt das KCM unter dem Dach der Gemeinschaftskampagne „Busse & Bahnen NRW“ landesweite Marketingaktionen durch. Dazu zählen klassische Medien, die Planung und Durchführung crossmedialer Kampagnen, Social-Media-Kanäle und der Internetauftritt busse-und-bahnen.nrw.de.

→ Marktforschung

Marktforschung – und dabei an erster Stelle die wissenschaftlich fundierte Kundenbefragung – bildet die Grundlage für die Gestaltung von Marketingmaßnahmen.

Das KCM unterstützt die Planung und Umsetzung landesweiter Projekte durch entsprechende Marktforschungsuntersuchungen (z. B. NRW-Kundenbarometer).



Das Kompetenzcenter Sicherheit

Das Kompetenzcenter Sicherheit (KCS) ist wie das Kompetenzcenter Elektronisches Fahrgeldmanagement beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr angesiedelt und wurde Anfang 2008 eingerichtet. Entstehungsgrund und die Hauptaufgabe des KCS sind Best Practice Projekte in Früherkennung/Verhalten bei (terroristischen) Anschlägen, erstmalig zur WM 2006. Darüber hinaus findet das Netzwerk durch die innovative Zusammenarbeit von Staat und Privatwirtschaft in Best Practice Projekten mittlerweile Anerkennung und Beachtung in der EU bzw. im Bund. Von Schulungsinhalten für Sicherheitskräfte bis hin zum Einsatz modernster Techniken – seit seiner Gründung 2008 steht das Kompetenzcenter Sicherheit den ÖPNV-Akteuren in NRW mit Spezialwissen in Sachen Sicherheit zur Seite. Die Aufgabefelder des KCS umfassen im Einzelnen die Bereiche:

- **Sicherheit**
Mit dem KCS ist der VRR zentraler Ansprechpartner für das Verkehrs- und Innenministerium NRW sowie für die Landes- und Bundespolizei für den Bereich Sicherheit im ÖPNV. Er übernimmt eine bündelnde



und koordinierende Rolle. Hervorgegangen sind diese Aufgaben aus der Zuständigkeit des VRR für die „Zentralstelle für regionales Sicherheitsmanagement und Prävention“ (ZeRP).

→ Service

Das Kompetenzcenter koordiniert in Zusammenarbeit mit Sicherheitsdienstleistern, Bildungsträgern und Polizei Sensibilisierungs-, Qualifizierungs- und Weiterbildungsmaßnahmen von Mitarbeitern im Service- und Sicherheitsdienst. Neben einer generellen Sensibilisierung für sicherheitsrelevante Ereignisse wird dabei eine möglichst weitgehende Standardisierung der Ausbildungsinhalte des Sicherheits- und Servicepersonals verfolgt.

Das Kompetenzcenter
Elektronisches Fahrgeldmanagement
www.kcefm.de

Das Kompetenzcenter Fahrgastinformation
www.schlaue-nummer.de

Das Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan
www.kcitf-nrw.de

Das Kompetenzcenter Marketing
www.kcm-nrw.de

Das Kompetenzcenter Sicherheit
www.kcsicherheit.de

Kunden- zufrieden- heit als Ziel

Service & Vertrieb

Verbindungsabfragen erleichtert

SuchKontroller und Auskunftsarchitektur NRW

Historisch bedingt werden in NRW zurzeit die 3 Fahrplanauskunftssysteme EFA, ASS und HAFAS eingesetzt, auf die online über die Internetseiten der jeweiligen Systemanwender (Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde oder Aufgabenträger) zugegriffen werden kann. Darüber hinaus sind die Fahrplandaten des Nahverkehrs in NRW durch einen vereinbarten Datenaustausch auch in das Auskunftssystem der Deutschen Bahn integriert.

Je nach abgefragter Verbindung werden Informationen aus verschiedenen Verkehrsräumen benötigt. Im Rahmen des Projekts „Die schlaue Nummer für Bus und Bahn“ sind für Verbindungsanfragen innerhalb von NRW die dafür erforderlichen technischen, organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen geschaffen worden. So greift die landesweite telefonische Fahrplanauskunft Schlaue Nummer auf eine landesweite Fahrplandatenbasis zu. Diese Datengrundlage steht auch den ÖPNV-Kooperationsräumen in NRW zur Übernahme in die jeweils regional verwendeten Auskunftssysteme zur Verfügung (Datenpooling).

Im Rahmen der Weiterentwicklung wurden die Auskunftssysteme in NRW um das Routing von der und zur Haltestelle (Fußweg, ggf. per Pkw), um kartengestützte Suchfunktionen oder um Preisberechnungen ergänzt. Zur Realisierung dieses Zusammenspiels – beispielsweise zwischen ÖV-Routensuche (Fahrabschnitt mit Bahnen und Bussen) und individueller Routensuche (Fußweg von der und zur Haltestelle) – sind eine komplexe Datensteuerung und Datenverknüpfung zwischen verschiedenen Berechnungsmodulen notwendig.

Sie umfassen die eigenständigen Module wie

→ **ÖV-Routensucher**

Kern des Auskunftssystems, der die Verbindungen von Haltestelle zu Haltestelle ermittelt. Grundlage: Liniennetz mit Haltestellenkoordinaten, Fahrplan, Umstiegsattribute,

→ **IV-Routensucher**

Suchalgorithmus, der auf Basis elektronischer Karten die (Fuß-)Wege von der und zur Haltestelle berechnet. Grundlage: Wegenetz, georeferenzierte Adressdaten und interessante/wichtige Orte, sog. Points of Interest, POI,

→ **Kartenserver**

Stellt die für die Ergebnisdarstellung erforderlichen elektronischen Karten bereit,

→ **Tarifberechnung**

Ermittelt den Fahrpreis für die im Modul ÖV-Routensucher gewählte ÖV-Route.

Die Verbindungsanfrage kann erfolgen:

- klassisch unter Angabe der Start- und Zielhaltestelle,
- adressscharf unter Angabe der Start- und/oder Zieladresse,
- durch Angabe eines wichtigen Ortes, wie z. B. Behörde, Freizeiteinrichtung, Bildungseinrichtung (so genannte Points of Interest, POI),
- mittels Markierung von Start- und Zielpunkt oder auch Haltestellen in einer digitalen Karte, wenn Adresse oder Haltestellenname zwar in räumlicher Lage bekannt sind, aber nicht namentlich vorliegen.

Auskunftsarchitektur NRW



Durch die abschließende Verknüpfung des gesamten Routensuchergebnisses mit den digitalen Karten eines Kartenservers (Georeferenzierung) ist neben der tabellarischen Anzeige der Suchergebnisse inklusive Tarifauskunft auch eine grafische Anzeige des gesamten Reiseweges möglich. Hierdurch erhält der Fahrgast eine optische Führung (z. B. wichtig für Fußwege) und eine räumliche Information zur Fahrtverbindung (z. B. wichtig für die visuelle Überprüfung des ermittelten Ergebnisses). Die in NRW eingesetzten Fahrplanauskunftssysteme verwenden zeitlich die Kartengrundlage des Projekts „Open-Street-Map“ (OSM) zur grafischen Darstellung der Auskunftsergebnisse. Auch die interaktive Auswahl von Start- und Zielpunkt (beliebiger Punkt, POI, Haltestelle) in der Kartengrundlage ist bei allen Auskunftssystemen möglich.

Probleme und Aufgaben

Grundlage für die elektronischen Auskunftssysteme sind große Datenbanken, in denen die Informationen über Haltestellen, Linien, Fahrpläne etc. der einzelnen Verkehrsunternehmen integriert werden. Mit der Umsetzung einer einheitlichen Haltestellenbezeichnung (Globale ID) für alle Haltestellen in Nordrhein-Westfalen und einem einheitlichen NRW-Haltestellenkataster im Rahmen des ÖV-Datenverbunds wurde eine neue Grundlage für den verlustfreien Fahrplandatenaustausch zwischen den Regionen gebildet, da nun übernommene Fahrplandaten zweifelsfrei bereits vorhandenen Haltestellen zugeordnet werden können.

Mit größer werdenden Datenpools (allein in Nordrhein-Westfalen gibt es etwa 49.000 Haltestellen) steigen die Anforderungen an die Haltestellenauflösung. Hiermit wird der Prozess bezeichnet, bei dem die vom Kunden in die Suchmaske eingegebene Zeichenfolge in die „richtige“ Haltestelle im Datenbestand umgesetzt wird. Trotz Ajax-Suche (direkte Anzeige von möglichen Treffern bereits bei der Eingabe durch den Nutzer) tun sich die Suchmasken der Auskunftssysteme häufig immer noch schwer mit der Ermittlung von sinnvollen Treffern. Beispielsweise kommt die Zeichenkette „Münster“ nicht nur im Stadtnamen der Stadt Münster in Westfalen vor, sondern auch

im Namen weiterer Gemeinden in NRW oder in Haltestellennamen, wie z. B. „Münsterplatz“. Zur Lösung dieser Problematik werden Priorisierungsverfahren eingesetzt, die dem Nutzer naheliegende Treffer zuerst präsentieren. Weitergehende Verfahren könnten die Häufigkeit der Haltestellenbedienung (Anzahl Abfahrten) bzw. die räumliche Distanz zu vorhergehenden Anfragen des Nutzers einbeziehen.

Der NRW-SuchKontroller

Auf Grundlage des NRW-Haltestellenkatasters hat die NRW-Landschaft eine NRW-weite Fahrplanauskunftsumgebung für den Internetauftritt „Busse & Bahnen NRW“ (www.busse-und-bahnen.nrw.de/fahrplanauskunft) realisiert. Die Anfrage an den SuchKontroller (Weiche) erfolgt über eine einheitliche, mit allen Betreibern vereinbarte Schnittstelle. Die Weiche wählt – abhängig vom Fahrtwunsch des Kunden – jeweils das bestgeeignete Auskunftssystem in NRW für die Beauskunftung aus und gibt das Auskunftsergebnis im einheitlichen Erscheinungsbild zurück an den Kunden. Für die Auswahl des Systems ist die vom Kunden angegebene Relation (Start- und Zielhaltestelle) maßgebend. Dabei wird die Anfrage bereits mit den durch den SuchKontroller bestimmten Parametern (Haltestellennummern, Datum/Zeit der Anfrage etc.) übergeben. Die Antwort enthält alle durchfahrenen Haltestellen und die zu durchfahrenen Tarifzonen. Weiterhin enthält sie den Tariflink, der vom NRW-Tarifmodul bereitgestellt wird. Mit diesem kann anschließend die Tarifberatung für den NRW-Tarif durchgeführt werden.

Ausblick

Der SuchKontroller ist die gemeinsame Basis aller Betreiber von Auskunftssystemen in NRW, um weitere Services für den Kunden bereitzustellen. So können sowohl zusätzliche Verkehrsmittel wie multimodale Angebote (Leihfahrräder, Car-Sharing-Angebote etc.) als auch weitere regionale Tarifangebote wie Verbundtarife eingebunden werden. Perspektivisch ist auch ein Vertrieb aller Tickets einer multimodalen Reisekette geplant.

→ Dirk Meinard und Thomas Koch

Erfolg schafft Vertrauen

Mobilitätsgarantie NRW

Auch im Jahr 2017 sprechen die Zahlen für den Erfolg der Mobilitätsgarantie NRW und somit für das Vertrauen der Kunden in den Nahverkehr in NRW.

Insgesamt beläuft sich die Erstattungssumme für das Gesamtjahr 2017 auf 360.403 Euro. Bei der Betrachtung der regionalen Verteilung der Erstattungsfälle sieht man, dass die Mobilitätsgarantie NRW mit 56% am häufigsten im Ballungsgebiet Rhein-Ruhr in Anspruch genommen wird, gefolgt vom Rheinland mit 27% und Westfalen mit 17%. Seit 2015 liegt die Erstattungsquote bei über 90%, was dafür spricht, dass die Garantie funktioniert und seitens der Fahrgäste sowie von Verkehrsunternehmen akzeptiert wird.

Seit der Einführung im Jahr 2010 wird die Mobilitätsgarantie NRW zugunsten der Fahrgäste bei Bedarf optimiert. So wurden 2012 die Erstattungsgrenzen erhöht und 2017 Hemmnisse abgebaut, indem die alternative Fahrtverbindung weggefallen ist und die relevante Abfahrtsverspätung konkretisiert und herabgesetzt wurde.

Wie wird die Mobilitätsgarantie in Anspruch genommen?

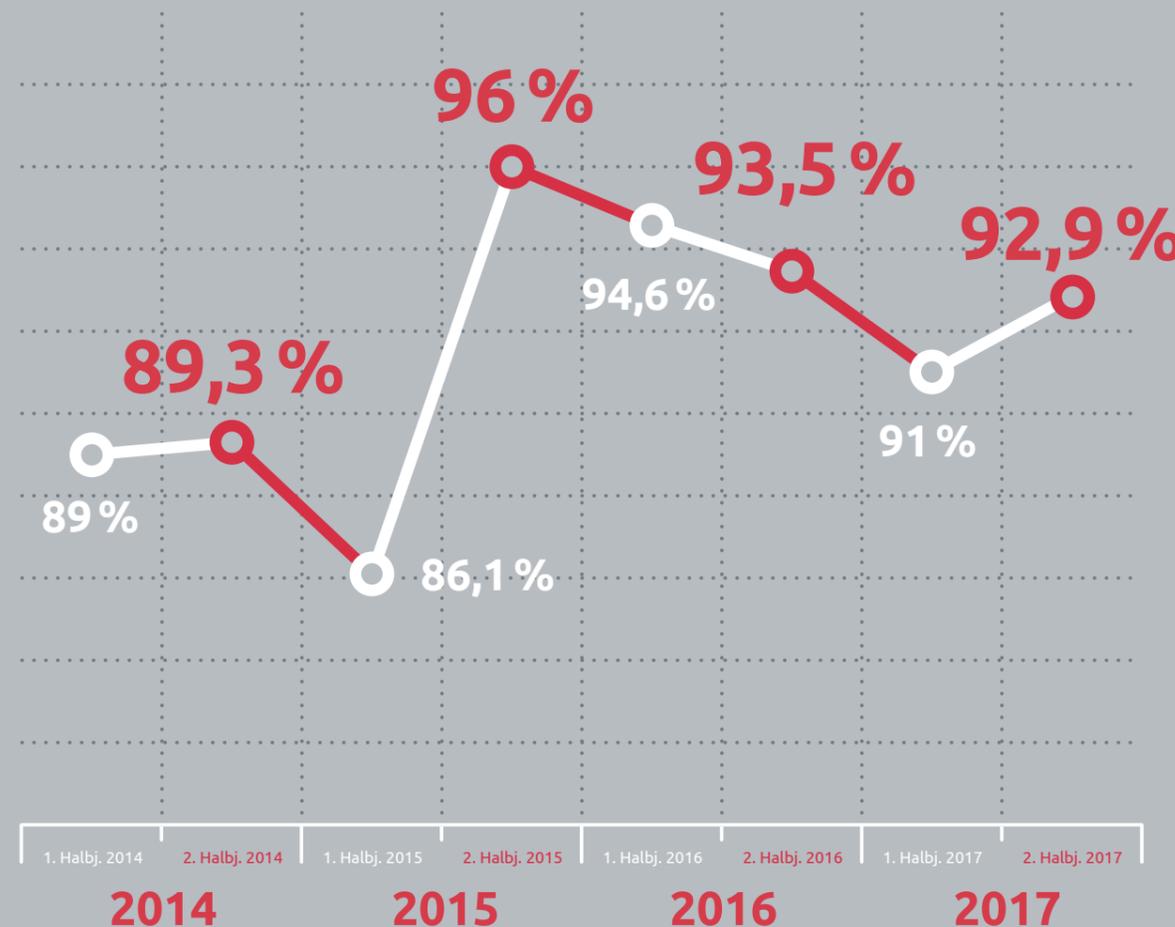
Im Falle einer Abfahrtsverspätung von 20 Minuten oder mehr am Einstiegsbahnhof können Fahrgäste direkt in den IC, ICE oder EC umsteigen oder ein Taxi bis zu ihrem Ziel in Anspruch nehmen. Entsteht die Verspätung während der Fahrt oder aufgrund von Streik, Unwetter, Naturgewalten oder einer Bombendrohung, hat der oder die Reisende keinen Anspruch auf die Mobilitätsgarantie NRW.

Seit der Erhöhung der Erstattungsgrenze bekommt der Kunde tagsüber für eine Taxifahrt bis zu 25 Euro erstattet und von 20 bis 5 Uhr bis zu 50 Euro. Für Ersatzfahrten mit dem Fernverkehrszug ist die Erstattungshöhe nicht gedeckelt. Es ist zu beachten, dass sich zwar mehrere Personen für eine Taxifahrt zusammenschließen können, um einen höheren Erstattungsbetrag zu generieren, jedoch muss für jede Person eine Taxiquote ausgestellt und beim Verkehrsunternehmen vorgelegt werden. Eine gemeinsame Quittung als Gruppe einzureichen reicht für eine Kostenerstattung nicht aus.

→ Dorothea Grzecznik

Der Flyer veranschaulicht die optimierten Maßnahmen kompakt und verständlich.

Die Zahlen sprechen für den Erfolg der Mobilitätsgarantie NRW



Die Erstattungsquote liegt mit 93% im zweiten Halbjahr 2017 wieder sehr hoch.

Auch mit der Einführung des WestfalenTarif und der zusätzlichen WestfalenTarif GmbH zum 01.08.2017 gilt die Mobilitätsgarantie NRW weiterhin in allen Verkehrsverbänden in NRW (außer auf den Linien des PaderSprinter in Paderborn).



Die Mobilität von morgen ist multimodal, postfossil und digital.

Nachhaltige Mobilität fördern

Zukunftsnetz Mobilität NRW

Die nachhaltige Mobilitätsentwicklung wird zum prägenden Faktor für die Lebensqualität von Kommunen und ihrer Attraktivität als Wohn- und Wirtschaftsstandort. Die Kommunen stehen vor der Aufgabe, mehr Busse und Bahnen, attraktive Fahrrad- und Fußwege sowie nutzerfreundliche Sharing-Systeme anzubieten, die die Menschen zu einem zukunftsfähigen Mobilitätsverhalten einladen.

Die Zeit ist reif für eine neue Mobilitätskultur! Abgasskandal, Klimawandel, Fahrverbote, Gesundheitsgefahr, Lärmbelastung, Staus und unattraktive öffentliche Räume machen eine kommunale Mobilitätswende notwendig. Die Zukunft der Mobilität ist multimodal, postfossil, digital und entfernungsarm. Die Lösung der Verkehrsprobleme lässt sich jedoch nicht alleine auf der Basis technischer und ökonomischer Trends herbeiführen.

Grundvoraussetzung für diesen Wandel ist ein neues Verständnis von Mobilität. Wir brauchen eine Mobilität für Menschen und nicht für Fahrzeuge. So sind z. B. die Wege der Kinder zu ihren Schulen und Freizeitorten so attraktiv zu gestalten, dass sie sicher zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Bus erreicht werden können. Ältere Menschen müssen attraktive öffentliche Räume mit Nahversorgung vorfinden, die möglichst mit Rollatoren zu erreichen sind.

An den Mobilstationen in den Quartieren können Carsharing und Lastenräder einfach und preisgünstig genutzt werden. Die Betriebe bieten für die Mitarbeiter Job-Tickets und komfortable Radabstellanlagen an, die die Bewegung und Gesundheit fördern.

Hier setzt das Mobilitätsmanagement an. Es nähert sich der Lösung von Problemen in den Bereichen Mobilität und Verkehr aus dem Blickwinkel der individuell bestimmenden Faktoren des Mobilitätsverhaltens (z. B. der Verkehrsmittelwahl) bzw. der Ursachen von Verkehr (z. B. räumliche Verteilung von Wohnen, Arbeiten und Versorgung). Das kommunale Mobilitätsmanagement bildet hierfür den Handlungsrahmen, mit dem ein neues Leitbild der Mobilität und neue Planungsroutinen für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung geschaffen werden.

Die entscheidende Herausforderung für die Kommunen liegt darin, das neue Verständnis von Mobilität dauerhaft im alltäglichen Planen und Handeln der Verwaltung zu verankern. Maßnahmen aus den Bereichen Infrastruktur, Planungs- und Baurecht, Verkehrssteuerung, Kommunikation, Mobilitätsberatung und Service müssen systematisch in einem nachhaltigen Mobilitätskonzept zusammengeführt werden. Hierbei bilden im Rahmen der integrierten Stadt- und Verkehrsplanung die Strategien der Verkehrsvermeidung, der Verkehrsverlagerung und die verträgliche Abwicklung des verbleibenden Verkehrs unter Berücksichtigung von Push & Pull-Faktoren die zentralen Ansatzpunkte der kommunalen Planungshoheit.

Diese Prozesse konsequent und dauerhaft wirksam in die Arbeitspraktiken des Tagesgeschäftes der Kommunalverwaltung hinein zu tragen, ist die eigentliche Herausforderung des kommunalen Mobilitätsmanagements.

Kommunen, die diesen Weg gehen wollen, können dem „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ beitreten. Vier regionale Koordinierungsstellen beraten und begleiten die Kommunen vor Ort

bei der Etablierung des kommunalen Mobilitätsmanagements. Sie vernetzen und organisieren den Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedskommunen und gewährleisten einen kontinuierlichen Wissenstransfer zu den unterschiedlichen Handlungsfeldern des Mobilitätsmanagements. In dem Lehrgang „Kommunales Mobilitätsmanagement“ werden kommunalen Vertreter zu Mobilitätsmanagern ausgebildet. Mittlerweile haben 124 kommunale Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter den Lehrgang besucht.

Die Träger der Koordinierungsstellen sind für das Rheinland der Verkehrsverbund Rhein-Sieg gemeinsam mit dem Aachener Verkehrsverbund und dem Zweckverband Westfalen-Süd, für die Region Rhein-Ruhr der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, für die Region Westfalen die Westfälische Verkehrsgesellschaft und für die Region Ostwestfalen-Lippe der Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter gemeinsam mit der Kreisverkehrsgesellschaft Lippe, der Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft und dem Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe. Die Geschäftsstelle des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ ist beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg angesiedelt. Deren Arbeit wird durch die Unfallkasse NRW unterstützt.

Der Ausbau von Fuß- und Radverkehr, Bus & Bahn und Sharing-Systemen sowie die nutzerfreundliche Vernetzung der Verkehrsmittel bedeuten mehr Sicherheit, weniger Lärm, mehr attraktiv gestaltete öffentliche Räume, wie auch eine bessere Luftqualität und liefert einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz. Dies leistet auch einen Beitrag zur Sicherung der Lebensgrundlagen für nachfolgende Generationen.

Mittlerweile haben sich dem Zukunftsnetz Mobilität NRW insgesamt 147 Kreise, Städte und Gemeinden angeschlossen (Stand August 2018). Weitere Informationen zum Zukunftsnetz Mobilität NRW: www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

→ Christoph Overs

Kontaktmanagement und Informationsservice

Guter Kontakt zum Kunden

Das Online-Serviceteam für Busse & Bahnen NRW ist für viele Bus- und Bahnkunden in NRW erster Ansprechpartner, wenn es um Informationen zu Tickets und NRW-Tarifen/ Angeboten oder auch um handfeste Beschwerden geht. Unter info@busse-und-bahnen.nrw.de gingen im vergangenen Jahr mehr als 850 Anfragen ein.

Ob Ausflug oder Arbeitsweg: Welches Ticket brauche ich? Das ist ohne Zweifel die meistgestellte Frage, die das Online-Serviceteam für Busse & Bahnen NRW erreicht. Deutlich mehr als die Hälfte der Anfragen im Jahr 2017 bezogen sich auf Auskünfte zu Tickets und Tarifen. Dabei sind es auffallend viele Pendler, die sich über das SchönerMonatTicket NRW Abo oder das Schönes-JahrTicket NRW Abo informieren, weil sie vom Auto auf den Nahverkehr umsteigen wollen. Aber auch erfahrene Abonnementkunden brauchen Beratung, vor allem dann, wenn sie Ausflüge über den Geltungsbereich ihres Zeittickets hinaus unternehmen wollen. Das zeigt nicht zuletzt die Resonanz auf das EinfachWeiterTicket, das im Januar 2017 eingeführt wurde. Gut 100 Zuschriften bezogen sich allein auf dieses Ticket. Rund ein Drittel davon waren gar keine Nachfragen zum neuen Ticketangebot, sondern Lob- und Dank-sagungen: Denn das EinfachWeiterTicket kommt den Ansprüchen der Kunden an praktische Ticket-lösungen sehr entgegen.

Beratung rund um den NRW-Tarif

Die Anfragen, die über die E-Mail-Adresse info@busse-und-bahnen.nrw.de oder über das Kontaktformular im Mobilitätsportal NRW eingehen, werden in der Regel innerhalb von drei Arbeitstagen beantwortet. Dabei werden Fragen zu Verbundtarifen an die jeweiligen Verkehrsverbünde weitergeleitet. Ebenso verfahren wird mit Mitteilungen und Beschwerden, die einzelne Verkehrsunternehmen betreffen. Je nach Thema der Zuschrift wird den Kunden auch der richtige Ansprechpartner genannt. Das gilt zum Beispiel für die Mobilitätsgarantie NRW. Hier brauchen viele Fahrgäste eine Kontaktadresse, an die sie den Erstattungsantrag schicken können. Denn das Serviceteam für Busse & Bahnen NRW hat ausschließlich informative Aufgaben zum NRW-Tarif sowie zum landesweiten Nahverkehr. Dabei steigt die Zahl der gestellten Anfragen kontinuierlich. Zur Einführung des Kontaktmanagements im Jahr 2013 waren es gerade einmal 313. Heute ist diese Zahl schon nach einem halben Jahr erreicht.

„Ich möchte ein Lob aussprechen, dass endlich über verschiedene Nahverkehrsunternehmen hinweg so sympathisch für den ÖPNV in NRW geworben wird. Bus und Bahn sind eben nicht nur Verspätungen.“

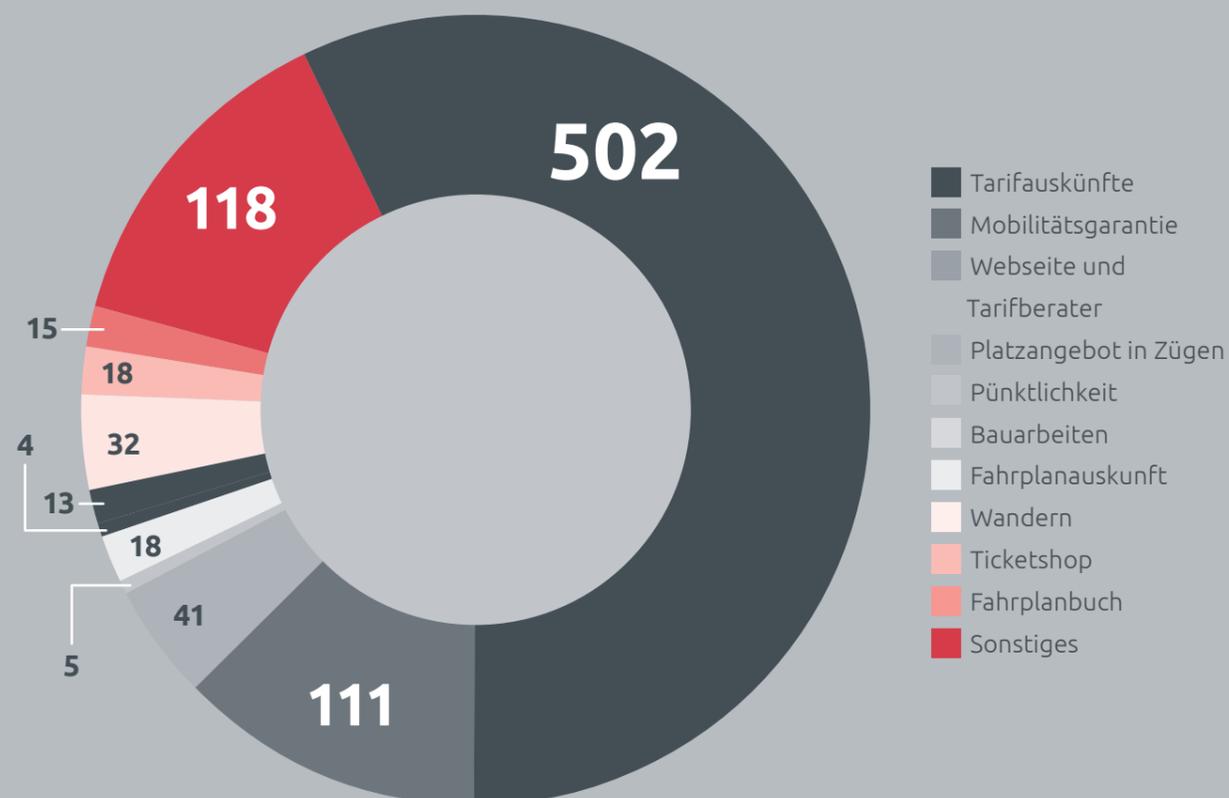
Kundenmail an Busse & Bahnen NRW, 2018

Statistische Auswertung

Parallel zur Bearbeitung der Anfragen findet eine statistische Auswertung nach Themengebieten statt. Auf dieser Basis sind gezielte Angebotsverbesserungen möglich. So konnten in der Vergangenheit beispielsweise bestehende Tariflücken in den Grenzverkehren geschlossen werden. Aber auch die Erweiterung des NRW-Tarifs zu einem Flächenzonentarif im Jahr 2016 oder eben neue Angebote wie das EinfachWeiterTicket sind Ergebnisse, zu denen das Kontaktmanagement ein gutes Stück weit beigetragen hat. Übrigens: Zu dem in der

Öffentlichkeit und in den sozialen Medien viel diskutierten Thema „Pünktlichkeit“ gab es 2017 gerade einmal 18 Anfragen. Zieht man die Eingänge zum Thema „Baustellen“ noch hinzu, sind es auch nur 22. Um hier ein echtes Stimmungsbild der betroffenen Fahrgäste zu erhalten, hat Busse & Bahnen NRW seit einem halben Jahr einen eigenen Facebookauftritt. Das Facebookteam und das Serviceteam im Kontaktmanagement arbeiten Hand in Hand und sind gemeinsam zuverlässige Ansprechpartner für die Bus- und Bahnkunden in NRW.

Themen Beschwerdemanagement



Vielfältige Anreize zum Einstiegen

Kommunikation

Neue Facebookpräsenz der Gemeinschaftskampagne S. 29 //
10 Jahre wunderbar wanderbar S. 31 //
Der RRX nimmt 2018 rasant Fahrt auf S. 32

Mobilitätsportal goes Social Media

Neue Facebookpräsenz der Gemeinschaftskampagne

Ende Mai 2017 startete die Gemeinschaftskampagne im Rahmen des Mobilitätsportals NRW mit einer eigenen Facebookseite. 10.000 Fans im ersten halben Jahr folgen seither dem Nahverkehrsportal, Tendenz steigend.

Motivation für Aktivitäten auf Facebook

Das Mobilitätsportal busse-und-bahnen.nrw.de ist eine Plattform, die umfassend und tiefgreifend rund um den ÖPNV in NRW und die Aktionen der Gemeinschaftskampagne informiert.

Facebook bietet proaktive Elemente mit der Möglichkeit, aktiv auf die heterogenen Zielgruppen zuzugehen, auf das Angebot aufmerksam zu machen und durch das „Liken“ der Seite dauerhaft zu binden.

Positionierung in den ersten Monaten

Monatliche Redaktionspläne sahen zunächst Posts im Abstand von zwei bis drei Tagen vor. Die ersten 1.000 Fans konnten bereits nach einem Monat verzeichnet werden. Weitere 1.000 Fans konnten durch Videos der Extrafahrt zur Extraschicht gewonnen werden. Den Durchbruch brachte die Branchenkampagne „Wir-machen-das.NRW“, die die Anzahl der Fans auf 10.000 in die Höhe schnellen ließ. Eine extrem breite Fülle an Themen wurde angesprochen, begonnen von Fakten zur täglichen Leistung im SPNV bis hin zu selbstkritischen Betrachtungen einer möglichen besseren Zusammenarbeit der einzelnen Verkehrsunternehmen im Sinne des Fahrgastes.

Blogs, Comics, (Fun-)Facts, Verteilaktionen sowie Porträts von Branchenmitarbeitern und Unternehmen fanden sehr großes Gehör.



Je nach Inhalt betrug die Gesamtreichweite der Beiträge bis zu 260.000 (Anzahl der Personen, die einen Seitenbeitrag gesehen haben, mit bis zu 2.000 Reaktionen – Likes, Teilen, Kommentieren). In Spitzenzeiten wurden so bis zu 300 Fans/Tag generiert, über die Hälfte davon organisch, das heißt ohne Facebookanzeigen. Zwischendurch werden immer wieder interessante Beiträge zum Tarif- und Ticketangebot im Sinne von „Wusstest du schon ...?“ veröffentlicht, um die User auch informativ zu unterhalten.

Regelmäßig werden auch Meldungen von Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbänden und touristischen Dienstleistern geteilt, um die Nutzer in ihrer Region aktiv „abzuholen“. Gelegentliche Gewinnspiele lassen die Userzahlen kontinuierlich steigen, die Absprungrate („gefällt mir nicht mehr“) ist sehr gering.



Hohe Interaktion bei Usern und Redaktion

Der Austausch zwischen den Usern ist erfreulicherweise sehr lebendig. Je nach Beitrag ist die Diskussionskette lang. Die Redaktion beantwortet gern konkret gestellte Fragen. Die Facebookseite ersetzt bei allem Austausch jedoch weder das Mobilitätsportal noch das dortige Kontaktformular oder die Schlaue Nummer, da die Redaktion nur zu normalen Geschäftszeiten erreichbar ist.

Ausblick

Auch 2018 führten wieder die „Dauerbrenner“ Wandern und die ExtraFahrt sowie die Ausflugstipps in ganz NRW für die kalte und warme Jahreszeit, das Ferienticket für Pfingsten und den Sommer und auch der Wegfall der 9 Uhr-Restriktion bei dem SchöneTagTicket in den Sommerferien zu steigenden Abonnentenzahlen.

→ Mathias Engelhart

Ein Evergreen feiert Jubiläum

10 Jahre Wunderbar wanderbar



2008 erschien die erste Ausgabe der beliebten Reihe.

Ungebrochener Wandertrend

Spätestens seit Hape Kerkelings Pilgerreise nach Santiago de Compostela ist in deutschen Landen ein ungebrochener Trend auf Rückbesinnung durch Erwandern der eigenen Umwelt zu spüren. Damals noch in eine Nische stieß die Gemeinschaftskampagne NRW mit einer Wanderbroschüre und Tourvorschlägen aus jedem Verbundraum. Schon damals geschätzt: die umweltfreundlichen Anreisetipps mit dem ÖPNV. Zugleich konnte so der Nahverkehr gestärkt werden, indem die Broschüre Werbung für die Schwachlastzeiten generierte, insbesondere am Wochenende. Bereits ein Jahr später wurde der deutsche „Wanderpapst“ Manuel Andrack Pate der Broschüre und steuert seither die Touren mit individuellen Texten und Zeichnungen in seinem unverwechselbaren Stil bei.

Zahlen, Daten, Fakten

In den 10 Jahren Wunderbar wanderbar sind insgesamt 11 Ausgaben erschienen (2008 gab es zwei Ausgaben). Insgesamt wurden 96 Touren aus ganz NRW vorgestellt. Alle Touren zusammen haben eine Länge von 1.427 km. Seit 2011 wurden auch die zu leistenden Höhenmeter dokumentiert, die zusammen 20.900 m betragen, also die 2,5-fache Höhe des Mount Everest. Eine Reise in die Alpen mit der Sorge, die Luft könnte zu dünn werden, ist also nicht nötig. Eine durchschnittliche Tour ist 14,9 km lang – bei einer Höhendifferenz von 354 m. Ca. 3 Mio. Broschüren wurden seither gedruckt. Die höchste Auflage wurde 2013 mit 837.000 Stück erzielt, als die Broschüre als Einleger in einer großen deutschen Zeitung erschien.

Vertrieb und Vermarktung

Die Broschüren werden den Vertriebspartnern landesweit kostenlos durch die Verkehrsverbünde zur Verfügung gestellt. Das sind unter anderem Verkehrsunternehmen, Touristinformationen, Stadtbüchereien, Jugendherbergen, Wandervereine und ausgewählte Points of Interest. Vermarktet wird die Broschüre jährlich über ein Themenspezial auf dem Mobilitätsportal, großflächige Anzeigen

in einschlägigen Fachzeitschriften und eine langjährige Medienkooperation mit der (Fernseh-)Zeitschrift Prisma. Seit diesem Jahr wird die Wanderkampagne auch in die sozialen Medien getragen. Etabliert hat sich die dazugehörige Auszeichnung des Wanderbahnhofs NRW. Dieser muss einige Kriterien erfüllen: eine gute Anbindung an das Wanderwegenetz, eine einladende Gastronomie, eine gute Anbindung an den ÖPNV auch am Wochenende und einen positiven Gesamteindruck des Bahnhofsumfelds. Die Auszeichnung durch Manuel Andrack und den nordrhein-westfälischen Verkehrsminister hat sich in den letzten Jahren medial ebenfalls etabliert. Ein Replikat der Plaketten ist mittlerweile auch im Nürnberger Eisenbahnmuseum zu finden.

Ausblick

2018 jährt sich die Kooperation mit Manuel Andrack zum 10. Mal und die Nachfrage nach der Broschüre und der damit verbundenen Wanderlust scheint stetig zu wachsen.

→ Mathias Engelhart



Countdown zum Vorlaufbetrieb

Der RRX nimmt 2018 rasant Fahrt auf

Das größte Schieneninfrastrukturprojekt NRW geht Schritt für Schritt voran.



Depot-Eröffnung für RRX-Fahrzeuge

Im März 2017 wurde der Grundstein für das Depot in Dortmund gelegt und die Arbeiten konnten nach gut einem Jahr abgeschlossen werden – eine Punktlandung. In dem Depot sollen zukünftig die RRX-Fahrzeuge gewartet und instand gehalten werden.

Die ersten RRX-Fahrzeuge gehen im Dezember 2018 im Vorlaufbetrieb auf die Schiene.

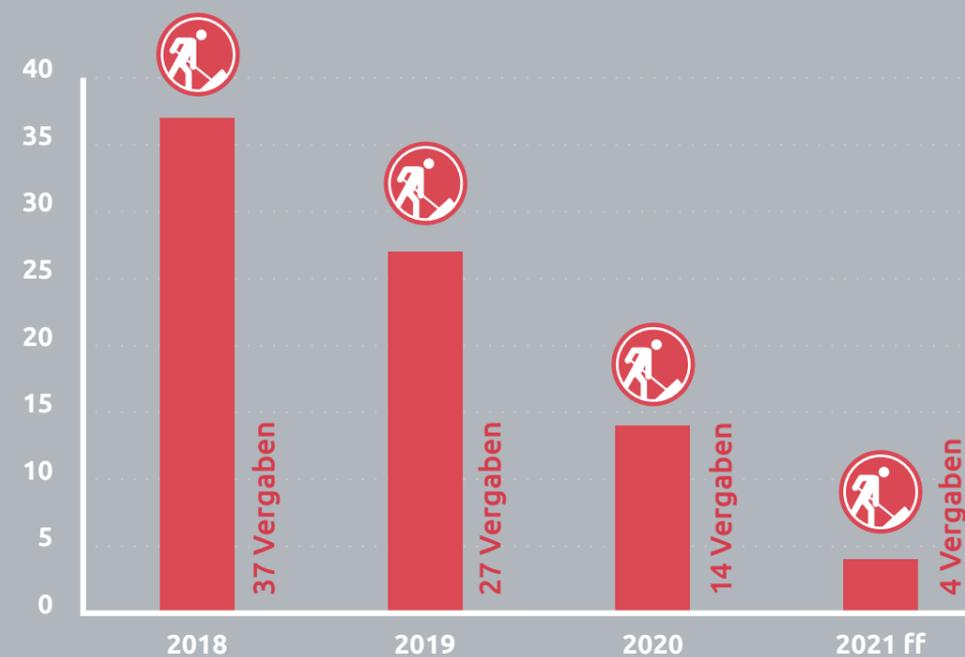
Im Dezember 2018 ist es endlich so weit, die ersten Fahrzeuge des Desiro HC gehen – wie angekündigt – auf der Strecke der RE 11 im Vorlaufbetrieb auf die Schiene. Auch wenn die Taktung noch bleibt wie derzeit, profitieren dann schon die Pendler auf der Strecke von mehr

Sitzplätzen, einem höheren Fahrkomfort und modernster Technik im Fahrzeug. Dazu zählen unter anderem hochwertige, bequeme Sitze, ein besserer Mobilfunkempfang und ein stufenloser Ein- und Ausstieg. Die transparente, übersichtliche Gestaltung sowie eine vollständige Videoüberwachung in den Wagen des RRX wirken sich positiv auf das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste aus. Hinzu kommen Notsprechstellen an allen Einstiegen und eine intelligente Türüberwachung. Abellio Rail NRW wird ab Dezember für den Betrieb der Fahrzeuge auf der Linie RE 11 von Düsseldorf nach Kassel zuständig sein. Ab Juni 2020 kommt der Betrieb auf der Linie RE 1 von Aachen nach Hamm hinzu.

Bauaktivitäten

Bis zum geplanten Zielzustand des RRX mit einem 15-Minuten-Takt zwischen Köln und Dortmund Hauptbahnhof ist es noch ein weiter Weg, da für die enge Taktung ein umfassender Aus- und Umbau der Schienenwege erfolgen muss. Die Planungen hierfür gehen aber in engem Dialog mit den betroffenen Anwohnern entlang der Strecken weiter. Und auch die im letzten Jahr begonnenen Bauarbeiten werden 2018 fortgesetzt. So beginnt die DB Netz AG mit dem Ausbau der Infrastruktur im Raum Mülheim. Darüber hinaus wird es umfassende Baumaßnahmen zwischen Mönchengladbach und Aachen sowie zwischen Hamm und Dortmund geben. Auch viele Bahnhöfe und Stationen im Land werden modernisiert.

Anzahl Vergaben 2018–2021 ff





Stakeholder tragen Informationen durch Akteurskonferenzen in ihre Arbeitsbereiche.

Kommunikationsmaßnahmen

Viele Akteure, die hohe Komplexität des Projektes und die lange Projektlaufzeit erfordern eine klare und verständliche Kommunikation an alle Zielgruppen, eine Herausforderung, dem sich das Kompetenzzentrum Marketing NRW gern stellt.

Die einzelnen Meilensteine des größten Schieneninfrastrukturprojektes werden vor allen Dingen durch eine transparente Kommunikation an die Öffentlichkeit weitergegeben. „Das ist oberstes Ziel bei der Kommunikation von Großprojekten, um so bereits im Vorfeld Unsicherheiten in der Öffentlichkeit abzubauen und ein gutes Gefühl zu vermitteln“, so Frau Birgit Strecker, Leiterin Kommunikation des KCM.

Im Mai 2018 hat das KCM in Zusammenarbeit mit den Akteuren des RRX-Projektes die Broschüre „Zwischenstopp“ herausgegeben, um den Status des RRX-Projektes für den Fahrgast darzustellen. Die Broschüre soll je nach Bedarf neu aufgelegt werden, damit die Öffentlichkeit auch weiterhin

gut informiert ist. Weitere Hintergrundinformationen können jederzeit über die Projektseite www.rrx.de abgerufen werden. Außerdem gibt es einen RRX-Blog, eine RRX-App und einen Newsletter, den Interessierte abonnieren können.

Eine weitere zentrale Säule in der Kommunikation zum RRX ist der Austausch mit Meinungsbildnern aus Politik, Kommunen und der Verkehrsbranche. Dazu gehört unter anderem eine Fachveranstaltung zum Infrastrukturausbau im Frühjahr 2018, bei der sich das Land, die Bezirksregierungen und die DB Netz mit Vertretern der Verwaltungen über Besonderheiten der Planfeststellungsverfahren zum RRX, zur Bürgerbeteiligung sowie zum Bauen „unter rollendem Rad“ ausgetauscht haben. Begleitend finden Regionalkonferenzen im Rheinland, Ruhrgebiet sowie in Westfalen statt, bei denen spezifische regionale Themen wie der Ausbau der Gleis- und Bahnhofsinfrastruktur im Fokus stehen.



Ein Zug mit Zukunft

Der RRX ist gut für die Menschen, gut für das Land und gut für die Umwelt.

Gut für die Menschen

Bereits heute nutzen rund 2,4 Mio. Menschen täglich den Regionalverkehr im Land. Für sie und die rund 4,5 Mio. Erwerbstätigen, die an jedem Tag über die Grenzen ihres Wohnorts pendeln, bietet der RRX ein verbessertes Mobilitätsangebot. Der Ausbau der Infrastruktur und die neuen spurtstarken Fahrzeuge erhöhen die Pünktlichkeit. Mehr Sitzplätze sowie hohe Ausstattungsstandards machen Fahrten im Regionalverkehr wesentlich angenehmer. Zudem verbessert der RRX mit seinem niveaugleichen Zugang und großzügig geschnittenen Einstiegräumen die Teilhabe für mobilitätseingeschränkte Menschen.

Gut für das Land

Die Investitionen für den RRX haben einen positiven Effekt auf die wirtschaftliche Entwicklung des Landes. Allein in der Bahnbranche sichert das Projekt über den Zeitraum von zehn Jahren etwa 3.500 Arbeitsplätze. Zudem ist eine ausgebaute und funktionierende Infrastruktur wesentliche Grundlage für die Attraktivität und Stärke des Wirtschafts- und Logistikstandorts NRW. Die Taktverdichtungen und die neuen Linienführungen tragen zu einer besseren Vernetzung des gesamten Wirtschaftsraumes bei und schaffen die Voraussetzungen für künftiges Wachstum.



Gut für die Umwelt

Weniger CO₂-Emissionen, weniger Lärm, mehr Lebensqualität: In Sachen Nachhaltigkeit hat der RRX einen großen Vorteil gegenüber anderen Verkehrsträgern. Sein verbessertes Sitzplatzangebot ermöglicht eine Verlagerung von 418 Mio. Pkw-Kilometern pro Jahr auf die Schiene und hilft dadurch, 8.500 Tonnen CO₂ einzusparen. Die intelligenten Betriebskomponenten des neuen Desiro HC-Elektrotriebwagens gewährleisten darüber hinaus einen energiesparenden Fahrbetrieb.

Immer auf dem neuesten Stand bleiben Sie beim RRX-Blog oder dem Newsletter, beides zu finden unter: www.rrx.de

→ Inge Bartels

Weichen- stellungen für mehr Wachstum

NRW-Tarif in Zahlen

Moderater Anstieg der Preise S. 37 // Sehr positive Entwicklung
der EinfachWeiterTickets S. 41 //
Verkaufstatistik NRW-Tarif 2016 zu 2017 S. 46

Preisfortschreibung

Moderater Anstieg der Preise

Für 2018 erfolgte eine moderate Preisfortschreibung der bestehenden Ticketpalette. Die durchschnittliche Erhöhung im NRW-Tarif betrug 2,6 %. Zum Jahreswechsel 2017/2018 wurde der NRW-Tarif preislich moderat im Bereich der gesamten Ticketpalette fortgeschrieben. Von einer Einführung neuer oder differenzierterer Produkte wurde aus Gründen der Verständlichkeit und Transparenz abgesehen.

RelationspreisTickets

Im sogenannten „Bartarif“ (Einzelfahrscheine) wurden die plus-Beträge für 2018 nicht erhöht. Die Leitgröße SchöneReiseTicket NRW Einzelfahrt Erwachsene blieb mit 1,70 Euro zur Nutzung von Bussen und Straßenbahnen an Start- und Zielort konstant. Bei den plus-Beträgen der Zeitkarten fand ebenfalls keine generelle Erhöhung statt, allerdings wurden einzelne plus-Beträge aus systemimmanenten Gründen (Glättung in der Berechnungssystematik) um 0,05 Euro erhöht. Durch die gemeinsame Wirkung mit der Anpassung des C-Preises der DB AG, der für 2018 um durchschnittlich 2,3 % erhöht wurde, liegt die seitens des Kunden wahrgenommene Preismaßnahme bei ca. 3,9 % im Bartarif und bei etwa 2,0 % bei den Zeitkarten der RelationspreisTickets.

PauschalpreisTickets

Die PauschalpreisTickets wurden für 2018 im Mittel um nur 1,9 % erhöht. Ursächlich hierfür ist eine Anpassung des beliebten SchönerTagTicket NRW, des SchöneJahrTicket NRW und des Schöne60Ticket NRW. Zudem fand eine sehr geringe Erhöhung beim SchöneFahrtTicket NRW sowie

dem EinfachWeiterTicket statt (jeweils +0,20 Euro). Eine Preismaßnahme für das SchöneFerienTicket NRW erfolgte für 2018 nicht.

Mit der unterdurchschnittlichen Preismaßnahme bei den PauschalpreisTickets soll der NRW-Tarif im Bereich des Freizeitverkehrs nachhaltig in seiner Attraktivität gesteigert und den Verlusten im Bereich der RelationspreisTickets (bedingt durch die Schaffung dreier großer Tarifräume in NRW [zuletzt Einführung des WestfalenTarif in 2017]) entgegengewirkt werden.

NRWplus-Tarif

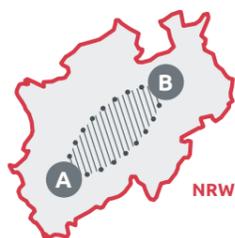
Der NRWplus-Tarif wurde im Bereich des Bartarifs sowie der Zeitkarten um durchschnittlich 6,4 % angepasst.

SemesterTicket NRW

Der Aufpreis für das solidarfinanzierte SemesterTicket NRW wurde um 3,7 % erhöht. Die neuen Aufpreise gelten für das Sommersemester 2018 sowie das Wintersemester 18/19.

→ Holger Lorenz

Fahrpreistafel NRW-Tarif und NRWplus-Tarif

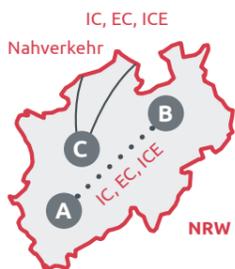


RelationspreisTickets gelten zwischen Start und Ziel in einem festen Geltungsbereich. Im Geltungsbereich sind alle Reisewege zugelassen und haben Fahrgäste freie Verkehrsmittelwahl.

RelationspreisTickets (plus-Beträge)	2018	2017
für eine Fahrt		
SchöneReiseTicket NRW Erwachsene	1,70 €	1,70 €
AnschlussTicket NRW Erwachsene	1,70 €	1,70 €
SchöneReiseTicket NRW Gruppe Erwachsene ¹⁾	0,85 €	0,85 €
für eine Hin- und Rückfahrt		
SchöneReiseTicket NRW Hin&Rück Erwachsene	3,40 €	3,20 €
AnschlussTicket NRW Hin&Rück Erwachsene	3,40 €	3,40 €
SchöneReiseTicket NRW Gruppe Hin&Rück Erwachsene ¹⁾	1,70 €	1,70 €
für eine Kalenderwoche		
SchöneWocheTicket NRW	6,50 €	6,50 €
für einen Monat		
SchönerMonatTicket NRW	23,20 €	23,20 €
SchönerMonatTicket NRW Azubi	17,40 €	17,40 €
im Abonnement		
SchönerMonatTicket NRW Abo	19,30 €	19,30 €
SchönerMonatTicket NRW Azubi Abo	14,50 €	14,50 €

Sämtliche RelationspreisTickets des Bartarifs sind für Kinder zum halben Fahrpreis erhältlich. Außerdem werden im Bartarif BahnCard 25 und 50 anerkannt.

¹⁾ plus-Betrag pro Person



Tickets des NRWplus-Tarif sind fakultativ zu Tickets des Fernverkehrs sowie des ein- und ausbrechenden Schienenpersonennahverkehrs erhältlich.

NRWplusTickets (fakultativ)	2018	2017
für eine Fahrt		
NRWplus Einzelfahrt Erwachsene	3,10 €	2,90 €
NRWplus Einzelfahrt Kinder	1,55 €	1,45 €
für eine Hin- und Rückfahrt		
NRWplus Hin&Rück Erwachsene	6,20 €	5,80 €
NRWplus Hin&Rück Kinder	3,10 €	2,90 €
für einen Monat		
NRWplus Monat ICE	66,00 €	62,60 €
NRWplus Monat ICE Abo	55,00 €	52,20 €

PauschalpreisTickets	2018	2017
für eine Fahrt		
SchöneFahrtTicket NRW Erwachsene	20,00 €	19,80 €
SchöneFahrtTicket NRW Kinder	10,00 €	9,90 €
EinfachWeiterTicket Erwachsene (1. Klasse)	9,90 €	9,60 €
EinfachWeiterTicket Kinder (1. Klasse)	4,90 €	4,80 €
EinfachWeiterTicket Erwachsene (2. Klasse)	6,60 €	6,40 €
EinfachWeiterTicket Kinder (2. Klasse)	3,30 €	3,20 €
für einen Tag		
SchönerTagTicket NRW Single ¹⁾	30,50 €	30,00 €
SchönerTagTicket NRW 5 Personen ¹⁾	45,00 €	44,00 €
FahrradTagesTicket NRW	4,90 €	4,80 €
für eine Veranstaltung		
TeilnehmerTicket NRW ²⁾	16,65 €/12,85 €	16,30 €/12,60 €
für einen Ferienzeitraum		
SchöneFerienTicket NRW Ostern, Herbst, Winter	30,00 €	30,00 €
SchöneFerienTicket NRW Sommer	60,00 €	60,00 €
für ein Semester		
	WS 18/19	WS 17/18
SemesterTicket NRW	52,80 €	50,90 €
für ein Jahr		
SchönesJahrTicket NRW (1. Klasse)	4.125,00 €	4.040,00 €
SchönesJahrTicket NRW (2. Klasse)	2.920,00 €	2.860,00 €
im Abonnement		
SchönesJahrTicket NRW Abo (1. Klasse)	362,00 €	355,00 €
SchönesJahrTicket NRW Abo (2. Klasse)	256,00 €	250,00 €
Schöne60Ticket NRW (1. Klasse)	215,75 €	212,00 €
Schöne60Ticket NRW (2. Klasse)	152,60 €	149,00 €



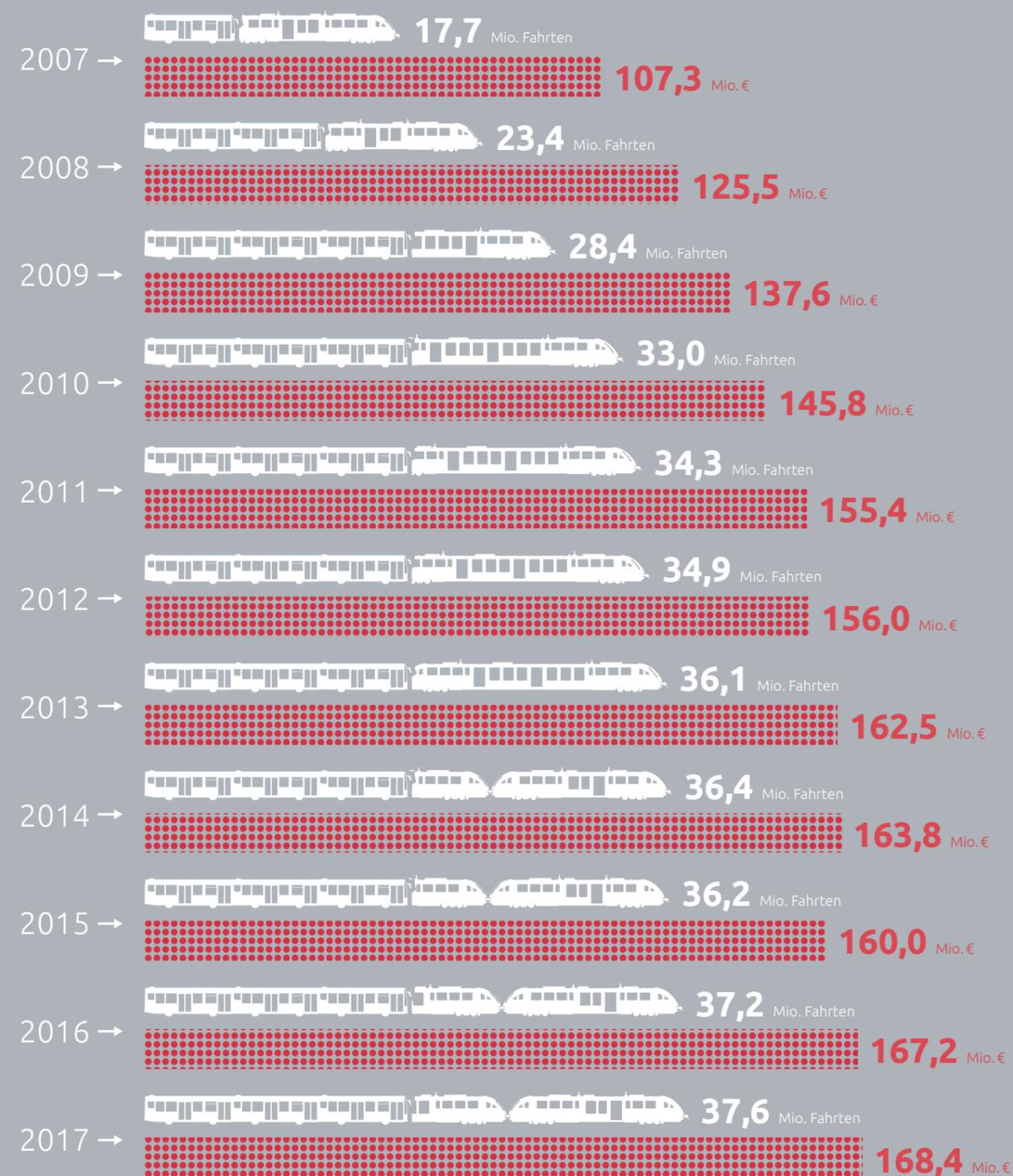
Tickets zum Pauschalpreis gelten in ganz NRW – der Einheitspreis ist unabhängig von der Reisesweite.

¹⁾ Preis im personenbedienten Verkauf der DB/DB-Agenturen zzgl. 2,00 €
²⁾ Ticketpreis abhängig von der Teilnehmerzahl

Weitere Infos finden Sie unter www.busse-und-bahnen.nrw.de/tickets-tarife

NRW-Tarif gesamt

Fahrten und Einnahmen 2007–2017



2017: leichter Einnahmewachstum im NRW-Tarif

Sehr positive Entwicklung der EinfachWeiterTickets

Wie auch schon im Jahr 2016 verzeichnet der NRW-Tarif weiterhin Zuwächse sowohl im Bereich der Einnahmen (+0,7%), als auch der Fahrten (+1,1%). Insgesamt fallen die Steigerungen allerdings moderater aus als noch im Vorjahr. Die Einnahmen sind dabei um ca. 1,2 Mio. Euro auf 168,4 Mio. Euro gestiegen und die Fahrten um ca. 0,4 Mio. auf 37,6 Mio.



Veränderung der Tariflandschaft

Die Tariflandschaft in Nordrhein-Westfalen befindet sich seit dem ÖPNV-Gesetz 2011 im Wandel hin zu größeren Verbundräumen. Als Beginn dieser Entwicklung wurden im Jahr 2012 die Tarife des VRR und der VGN zusammengeführt. Als Folge dieser Entwicklung werden Fahrten zwischen diesen Kooperationsräumen seit dem 1. Januar 2012 nicht mehr nach dem NRW-Tarif sondern nach dem VRR-Tarif tarifiert.

Dieser Prozess wurde zum 1. Januar 2015 mit der Tarifkooperation AVV/VRS fortgeführt. Das führte, wie schon bei der Zusammenführung von VRR und VGN, zu einer erwarteten, „natürlichen“ Reduktion des NRW-Tarif.

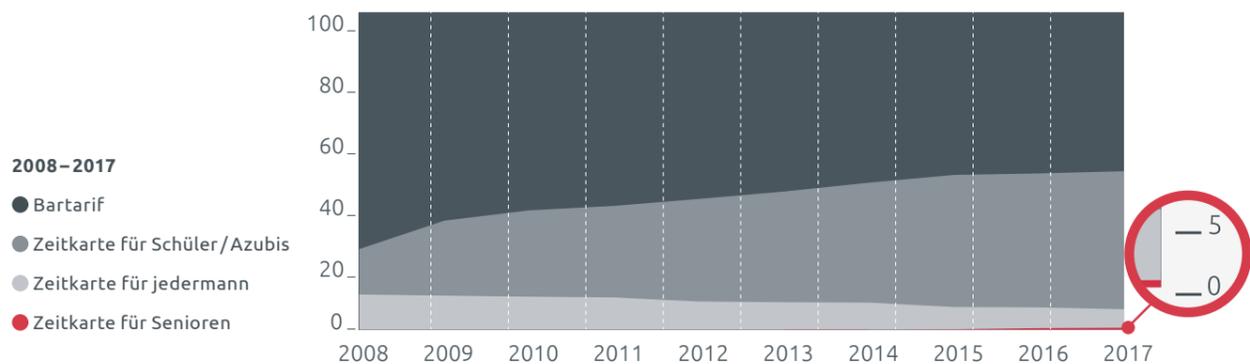
Zum 1. August 2017 wurde diese Entwicklung hin zu größeren Tarifräumen mit der Einführung des WestfalenTarif weitergeführt. Auch hier wird im nächsten Jahr eine weitere Reduktion des NRW-Tarif erwartet.

Entwicklung innerhalb der NRW-Tarif-Segmente

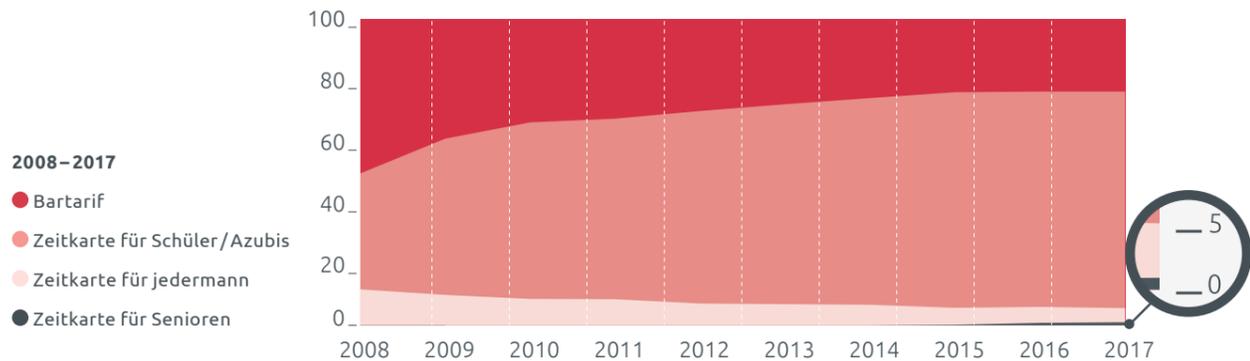
Wie schon im Jahr 2016 nimmt die Bedeutung des Bartarifs und der Zeitkarten für jedermann auf einem deutlich reduzierten Level ab. Ebenfalls wie im Vorjahr sind im Bereich der Einnahmen die Anteile der einzelnen Tarif-Segmente am gesamten NRW-Tarif nahezu unverändert. Diese Entwicklung ist auf im Bereich der Fahrten erkennbar.

Leichte Steigerungen finden sich weiterhin im Bereich der Zeitkarten im Ausbildungsverkehr sowie im relativ neuen Tarif-Segment der Zeitkarten für Senioren.

Prozentuale Einnahmenverteilung nach Ticketsegmenten



Prozentuale Fahrtenverteilung nach Ticketsegmenten

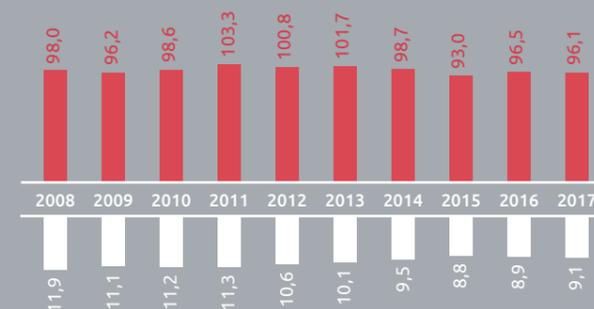


2008–2017

● Einnahmen in Mio. €
● Fahrten in Mio.

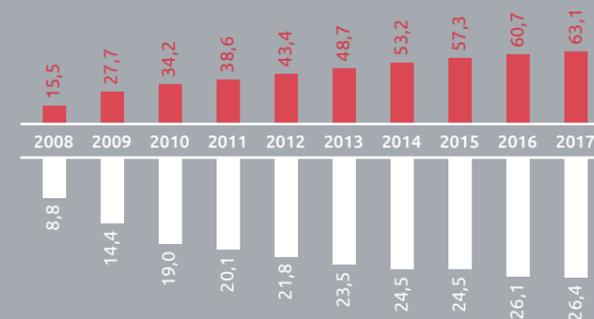
Bartarif

Der Bartarif hält sich sowohl bei den Fahrten als auch bei den Einnahmen ungefähr auf dem Niveau von 2016. Nachdem im Jahr 2016 erstmalig seit 2013 die Einnahmen wieder gestiegen sind, ist dies eine positive Entwicklung. Der leichte Einnahmerückgang von 0,4 % beläuft sich auf ca. 350.000 Euro. Insgesamt macht der Bartarif mit 96,1 Mio. Euro weiterhin etwas über 57 % der Einnahmen des NRW-Tarif aus. Dies ist auf seine Eigenschaft als Tarif für Freizeit- und Gelegenheitsfahrten zurückzuführen. Die Fahrten sind dabei um 1,8 % (ca. 160.000) angestiegen. Erstmals steigt damit der Fahrtenanteil des Bartarifs an den gesamten Fahrten in NRW an. Auch wenn dies mit 0,1 % auf einem sehr niedrigen Niveau passiert.



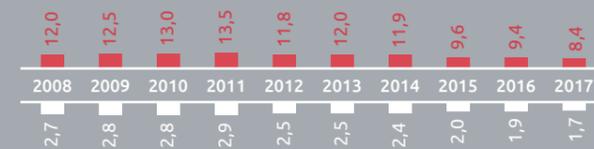
Zeitkarten im Ausbildungsverkehr

Die Zeitkarten im Ausbildungsverkehr haben sich in den letzten Jahren immer mehr zu einer Säule des NRW-Tarif etabliert und verzeichnen dabei konstant Einnahmen- und Fahrtenzuwächse. 2017 stiegen die Einnahmen um weitere 2,4 Mio. auf über 63 Mio. Euro. Auch die seit 2008 kontinuierlichen Steigerungen der Fahrten konnten 2017 fortgesetzt werden (+1,5 %). Immer noch werden über 70 % der Fahrten im NRW-Tarif über dieses Segment erbracht.



Zeitkarten für jedermann

Das Gesamtvolumen der Zeitkarten für jedermann hat sich in den letzten Jahren als sehr stabil herausgestellt. Seit 2015 nehmen die Einnahmen und Fahrten jedoch leicht ab. Diese Abnahme setzt sich auch 2017 weiter fort. Die leichten Steigerungen (ca. 160.000 Euro und 71.000 Fahrten) bei den Zeitkarten für Senioren (Schöne60Ticket), liegen dieses Mal deutlich unter den Rückgängen der Zeitkarten für jedermann und können daher nicht allein für die Einnahmen- (-10,6 %) und Absatzrückgänge (-11 %) der Zeitkarten für jedermann verantwortlich sein.



Entwicklung innerhalb der Sortimentgruppen

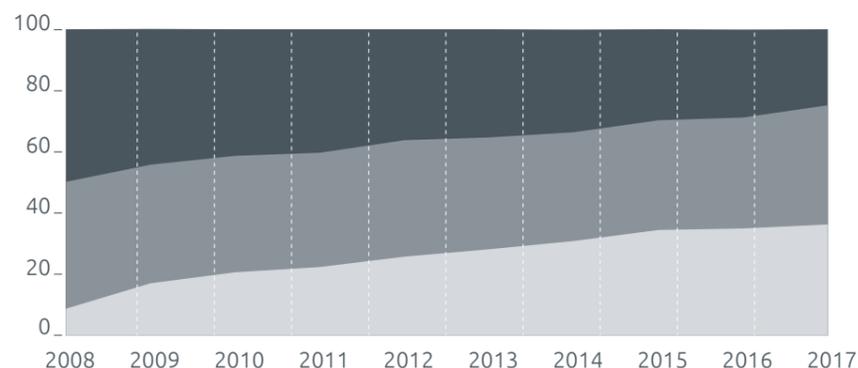
Die Entwicklung der Vorjahre setzt sich auch 2017 weiter fort. Generell lässt sich sagen, dass der NRW-Tarif deutlich diversifizierter ist, als in seinen Anfängen. Dabei nimmt die Bedeutung der RelationspreisTickets im Vergleich zu den PauschalpreisTickets und den SemesterTickets weiter ab, die mittlerweile sowohl bzgl. der Einnahmen als auch der Fahrten die Säulen des NRW-Tarif darstellen. Im Vergleich zu den Vorjahren steigt dabei der Anteil der SemesterTickets im Jahr 2017 nicht mehr so stark an. Stattdessen zeigt sich eine Verlagerung von den RelationspreisTickets hin zu den PauschalpreisTickets. Dieser Effekt ist vor allem durch die Umstellung der relationsabhängigen Anschluss-Tickets zwischen den Räumen AVV, VRR und VRS hin zu den pauschalen EinfachWeiter-Tickets zu erklären.

Insgesamt werden dabei die Verluste der RelationspreisTickets von den Zuwächsen der anderen Sortimentgruppen überkompensiert.

Prozentuale Einnahmenverteilung nach Sortimentgruppen

2008–2017

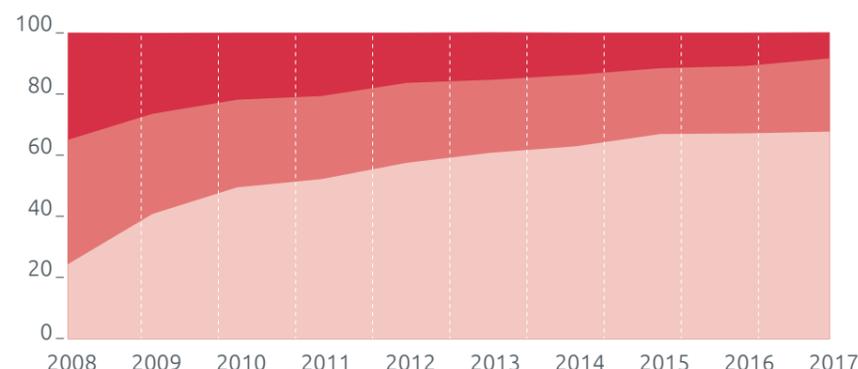
- RelationspreisTicket Gesamtentwicklung
- PauschalpreisTicket Gesamtentwicklung
- SemesterTicket NRW Gesamtentwicklung



Prozentuale Fahrtenverteilung nach Sortimentgruppen

2008–2017

- RelationspreisTicket Gesamtentwicklung
- PauschalpreisTicket Gesamtentwicklung
- SemesterTicket NRW Gesamtentwicklung

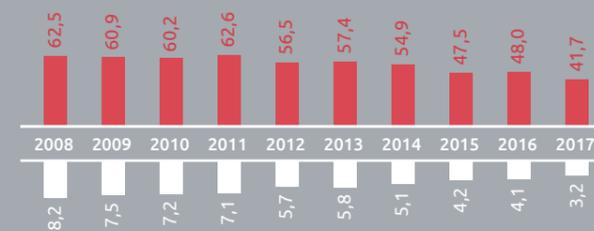


RelationspreisTicket Gesamtentwicklung

Bereits im Jahr 2016 sind die Einnahmen und Fahrten der PauschalpreisTickets angestiegen. Mit einer Steigerung von 8,2% und Gesamteinnahmen von über 65,5 Mio. Euro stellen die Pauschalpreis-Tickets weiterhin die einnahmenstärkste Sortimentgruppe des NRW-Tarifs dar. Auch die Fahrten konnten um 10,4% und über 800.000 gesteigert werden. Damit werden 9 Mio. Fahrten im Bereich der PauschalpreisTickets getätigt. Das sind ca. ein Viertel aller Fahrten mit dem NRW-Tarif. Die erwarteten Einnahmerückgänge aus der Tarifkooperation AVV/VRS scheinen im Jahr 2017 erstmalig sichtbar zu werden. Bei Abzug der Einnahmen aus dem EinfachWeiterTicket wird jedoch deutlich, dass die Rückgänge unter den erwarteten Werten liegen.

2008–2017

● Einnahmen in Mio. €
● Fahrten in Mio.



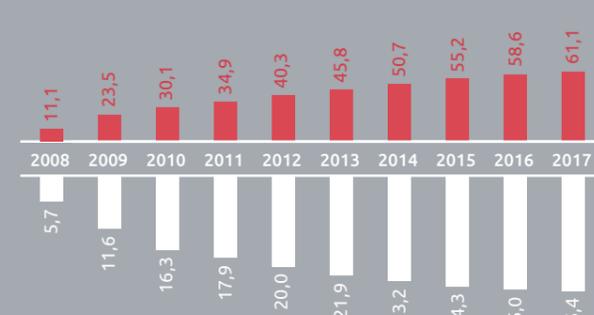
PauschalpreisTicket Gesamtentwicklung

Bei den RelationspreisTickets zeigen sich die erwarteten deutlichen Einnahmen- und Fahrtenrückgänge. Dies setzt den Trend der Vorjahre fort, wird jedoch durch den teilweisen Wegfall der AnschlussTickets noch verstärkt. Die Einnahmen aus den AnschlussTickets nahmen auf Grund dieser tariflichen Umstellung um fast 60% und fast 2 Mio. Euro ab. Insgesamt kam es bei den RelationspreisTickets zu Einnahmerückgängen von 13,1% (6,3 Mio. Euro) auf 41,7 Mio. Euro. Auch die Anzahl der Fahrten nahm weiter ab und liegt nun bei 3,2 Mio. Dies ist ein Rückgang von ca. 820.000 Fahrten bzw. über 20%.



SemesterTicket NRW Gesamtentwicklung

Seit 2010 steigen die Einnahmen aus dem SemesterTicket NRW jedes Jahr konstant an. Wie bereits im letzten Jahr zeigt sich auch 2017, dass das Ausmaß der Zunahme leicht geringer ausfällt als dies bis 2015 der Fall war. 2017 stiegen die Einnahmen im Bereich der SemesterTickets dennoch um 2,5 Mio. Euro, was einer Steigerung von 4,3% entspricht. Im Bereich der Fahrten stellt das SemesterTicket mit zwei Dritteln aller getätigten Fahrten weiter den mit Abstand größten Anteil am NRW-Tarif. Es zeigt sich, dass mittlerweile fast alle berechtigten Hochschulen mit einem SemesterTicket NRW ausgestattet sind, da sich die Anzahl der Vertragshochschulen nicht mehr stark verändert. Dies war in den vorherigen Jahren noch anders. Die Zunahme im Bereich der SemesterTickets wird daher rein durch den Anstieg der Studierendenzahlen in NRW getragen.



→ Lars Koenen

Verkaufsstatistik 2016 zu 2017

NRW-Tarif

PauschalpreisTickets

NRW-Tarif

Ticketsortiment	Einnahmen			Fahrten			Ticketabsatz		
	2017	2016	Veränderung Anteil absolut	2017	2016	Veränderung Anteil absolut	2017	2016	Veränderung Anteil absolut
SchöneFahrtTicket NRW Erwachsene	8.888.360 €	9.805.344 €	-9,4% -916.984 €	449.054	516.322	-13,0% -67.268	449.054	516.322	-13,0% -67.268
SchöneFahrtTicket NRW Kinder	122.416 €	133.422 €	-8,2% -11.006 €	12.383	13.889	-10,8% -1.506	12.383	13.889	-10,8% -1.506
SchönerTagTicket NRW Single ¹⁾	17.457.560 €	17.649.355 €	-1,1% -191.795 €	1.746.222	1.795.863	-2,8% -49.641	582.074	598.621	-2,8% -16.547
SchönerTagTicket NRW 5 Personen ¹⁾	26.868.904 €	27.794.467 €	-3,3% -925.563 €	3.664.920	3.881.801	-5,6% -216.881	610.820	646.967	-5,6% -36.147
EinfachWeiterTicket Erwachsene	6.671.569 €		6.671.569 €	1.037.836		1.037.836	1.037.836		1.037.836
EinfachWeiterTicket Kinder	104.907 €		104.907 €	32.571		32.571	32.571		32.571
FahrradTagesTicket NRW	541.740 €	478.193 €	13,3% 63.547 €				112.947	101.787	11,0% 11.160
Bartarif gesamt	60.655.456 €	55.860.780 €	8,6% 4.794.676 €	6.942.986	6.207.876	11,8% 735.110	2.837.685	1.877.587	51,1% 960.098
SchönesJahrTicket NRW (1. Klasse)	80.800 €	52.520 €	53,8% 28.280 €	16.600	10.790	53,8% 5.810	20	13	53,8% 7
SchönesJahrTicket NRW (2. Klasse)	368.940 €	420.420 €	-12,2% -51.480 €	107.070	122.010	-12,2% -14.940	129	147	-12,2% -18
SchönesJahrTicket NRW Abo (1. Klasse)	135.965 €	162.945 €	-16,6% -26.980 €	26.427	31.671	-16,6% -5.244	383	459	-16,6% -76
SchönesJahrTicket NRW Abo (2. Klasse)	2.463.000 €	2.491.000 €	-1,1% -28.000 €	679.788	687.516	-1,1% -7.728	9.852	9.964	-1,1% -112
Zeitkarten für jedermann	3.048.705 €	3.126.885 €	-2,5% -78.180 €	829.885	851.987	-2,6% -22.102	10.384	10.583	-1,9% -199
SchöneFerienTicket NRW (kleine Ferien)	386.779 €	373.588 €	3,5% 13.191 €	322.300	311.792	3,4% 10.508	12.892	12.472	3,4% 420
SchöneFerienTicket NRW (große Ferien)	613.739 €	555.358 €	10,5% 58.380 €	562.650	509.685	10,4% 52.965	10.230	9.267	10,4% 963
Zeitkarten für Kinder/Jugendliche	1.000.517 €	928.946 €	7,7% 71.571 €	884.950	821.477	7,7% 63.473	23.122	21.739	6,4% 1.383
Schöne60Ticket NRW Abo	826.472 €	664.333 €	24,4% 162.138 €	366.870	295.120	24,3% 71.750	5.241	4.216	24,3% 1.025
Zeitkarten für Senioren	826.472 €	664.333 €	24,4% 162.138 €	366.870	295.120	24,3% 71.750	5.241	4.216	24,3% 1.025
Zeitkarten gesamt	4.875.694 €	4.720.165 €	3,3% 155.529 €	2.081.705	1.968.584	5,7% 113.121	38.747	36.538	6,0% 2.209
PauschalpreisTickets gesamt	65.531.151 €	60.580.945 €	8,2% 4.950.206 €	9.024.691	8.176.460	10,4% 848.231	2.876.432	1.914.124	50,3% 962.308
Schönes-Wochenende-Ticket (nachrichtl.)	6.689.171 €	6.536.606 €	2,3% 152.566 €	742.230	715.370	3,8% 26.860	148.446	143.074	3,8% 5.372

nach Ticketsegment	Einnahmen			Fahrten			Ticketabsatz		
	2017	2016	Veränderung Anteil absolut	2017	2016	Veränderung Anteil absolut	2017	2016	Veränderung Anteil absolut
Bartarif gesamt	60.655.456 €	55.860.780 €	8,6% 4.794.676 €	6.942.986	6.207.876	11,8% 735.110	2.837.685	1.877.587	51,1% 960.098
Zeitkarten für jedermann	3.048.705 €	3.126.885 €	-2,5% -78.180 €	829.885	851.987	-2,6% -22.102	10.384	10.583	-1,9% -199
Zeitkarten für Kinder/Jugendliche	1.000.517 €	928.946 €	7,7% 71.571 €	884.950	821.477	7,7% 63.473	23.122	21.739	6,4% 1.383
Zeitkarten für Senioren	826.472 €	664.333 €	24,4% 162.138 €	366.870	295.120	24,3% 71.750	5.241	4.216	24,3% 1.025
PauschalpreisTickets gesamt	65.531.151 €	60.580.945 €	8,2% 4.950.206 €	9.024.691	8.176.460	10,4% 848.231	2.876.432	1.914.124	50,3% 962.308

¹⁾ inklusive 2 Euro Zuschlag für personenbedienten Verkauf

RelationspreisTickets

NRW-Tarif

Ticketsortiment	Einnahmen			Fahrten			Ticketabsatz		
	2017	2016	Veränderung Anteil absolut	2017	2016	Veränderung Anteil absolut	2017	2016	Veränderung Anteil absolut
SchöneReiseTicket NRW	29.521.707 €	31.763.869 €	-7,1% -2.242.161 €	1.671.860	1.912.303	-12,6% -240.443	1.671.860	1.912.303	-12,6% -240.443
SchöneReiseTicket NRW Hin&Rück	4.135.293 €	4.995.269 €	-17,2% -859.976 €	277.850	354.550	-21,6% -76.700	138.925	177.275	-21,6% -38.350
SchöneReiseTicket NRW gesamt	33.657.000 €	36.759.138 €	-8,4% -3.102.138 €	1.949.710	2.266.853	-14,0% -317.143	1.810.785	2.089.578	-13,3% -278.793
darin enthalten ermäßigt ausgegebene Fahrausweise:									
BC 25									
SchöneReiseTicket NRW	4.450.119 €	4.746.780 €	-6,2% -296.661 €	262.224	298.150	-12,0% -35.926	262.224	298.150	-12,0% -35.926
SchöneReiseTicket NRW Hin&Rück	658.551 €	833.833 €	-21,0% -175.282 €	43.440	57.874	-24,9% -14.434	21.720	28.937	-24,9% -7.217
BC 50									
SchöneReiseTicket NRW	5.242.754 €	5.418.872 €	-3,3% -176.118 €	438.950	480.021	-8,6% -41.071	438.950	480.021	-8,6% -41.071
SchöneReiseTicket NRW Hin&Rück	1.167.324 €	1.447.865 €	-19,4% -280.541 €	114.218	148.006	-22,8% -33.788	57.109	74.003	-22,8% -16.894
AnschlussTicket NRW	734.132 €	1.571.451 €	-53,3% -837.319 €	77.680	173.482	-55,2% -95.802	77.680	173.482	-55,2% -95.802
AnschlussTicket NRW Hin&Rück	580.779 €	1.677.200 €	-65,4% -1.096.421 €	72.180	214.852	-66,4% -142.672	36.090	107.426	-66,4% -71.336
AnschlussTicket NRW gesamt	1.314.912 €	3.248.651 €	-59,5% -1.933.740 €	149.860	388.334	-61,4% -238.474	113.770	280.908	-59,5% -167.138
darin enthalten ermäßigt ausgegebene Fahrausweise:									
BC 25									
AnschlussTicket NRW	109.700 €	232.944 €	-52,9% -123.244 €	12.481	27.802	-55,1% -15.321	12.481	27.802	-55,1% -15.321
AnschlussTicket NRW Hin&Rück	143.406 €	328.619 €	-56,4% -185.212 €	17.518	49.860	-64,9% -32.342	8.759	24.930	-64,9% -16.171
BC 50									
AnschlussTicket NRW	73.858 €	114.251 €	-35,4% -40.393 €	12.111	19.109	-36,6% -6.998	12.111	19.109	-36,6% -6.998
AnschlussTicket NRW Hin&Rück	129.713 €	228.624 €	-43,3% -98.911 €	23.378	50.882	-54,1% -27.504	11.689	25.441	-54,1% -13.752
SchöneReiseTicket NRW Gruppe	252.122 €	306.446 €	-17,7% -54.324 €	24.064	31.465	-23,5% -7.401	2.473	3.417	-27,6% -944
SchöneReiseTicket NRW Gruppe Hin&Rück	226.759 €	287.634 €	-21,2% -60.874 €	31.654	41.962	-24,6% -10.308	1.140	1.577	-27,7% -437
SchöneReiseTicket NRW Gruppe gesamt	478.881 €	594.080 €	-19,4% -115.199 €	55.718	73.427	-24,1% -17.709	3.613	4.994	-27,7% -1.381
Bartarif gesamt	35.450.793 €	40.601.869 €	-12,7% -5.151.076 €	2.155.288	2.728.614	-21,0% -573.326	1.928.168	2.375.480	-18,8% -447.312
SchöneWocheTicket NRW	803.073 €	994.165 €	-19,2% -191.092 €	97.776	126.599	-22,8% -28.823	9.312	12.057	-22,8% -2.745
SchönerMonatTicket NRW	2.523.943 €	2.878.446 €	-12,3% -354.502 €	437.382	516.342	-15,3% -78.960	9.306	10.986	-15,3% -1.680
SchönerMonatTicket NRW Abo	2.028.122 €	2.397.416 €	-15,4% -369.294 €	352.425	435.675	-19,1% -83.250	9.525	11.775	-19,1% -2.250
Zeitkarten für jedermann	5.355.138 €	6.270.027 €	-14,6% -914.888 €	887.583	1.078.616	-17,7% -191.033	28.143	34.818	-19,2% -6.675
SchönerMonatTicket NRW Azubi	528.172 €	672.348 €	-21,4% -144.176 €	112.905	150.120	-24,8% -37.215	2.509	3.336	-24,8% -827
SchönerMonatTicket NRW Azubi Abo	406.270 €	484.025 €	-16,1% -77.756 €	87.969	108.218	-18,7% -20.249	2.485	3.057	-18,7% -572
Zeitkarten für Schüler/Azubis	934.442 €	1.156.374 €	-19,2% -221.932 €	200.874	258.338	-22,2% -57.464	4.994	6.393	-21,9% -1.399
Zeitkarten gesamt	6.289.580 €	7.426.400 €	-15,3% -1.136.820 €	1.088.457	1.336.953	-18,6% -248.496	33.137	41.211	-19,6% -8.074
RelationspreisTickets gesamt	41.740.373 €	48.028.269 €	-13,1% -6.287.896 €	3.243.745	4.065.567	-20,2% -821.822	1.961.305	2.416.691	-18,8% -455.386
nach Ticketsegment	Einnahmen			Fahrten			Ticketabsatz		
	2017	2016	Veränderung Anteil absolut	2017	2016	Veränderung Anteil absolut	2017	2016	Veränderung Anteil absolut
Bartarif gesamt	35.450.793 €	40.601.869 €	-12,7% -5.151.076 €	2.155.288	2.728.614	-21,0% -573.326	1.928.168	2.375.480	-18,8% -447.312
Zeitkarten für jedermann	5.355.138 €	6.270.027 €	-14,6% -914.888 €	887.583	1.078.616	-17,7% -191.033	28.143	34.818	-19,2% -6.675
Zeitkarten für Schüler/Azubis	934.442 €	1.156.374 €	-19,2% -221.932 €	200.874	258.338	-22,2% -57.464	4.994	6.393	-21,9% -1.399
RelationspreisTickets gesamt	41.740.373 €	48.028.269 €	-13,1% -6.287.896 €	3.243.745	4.065.567	-20,2% -821.822	1.961.305	2.416.691	-18,8% -455.386

SemesterTicket NRW

NRW-Tarif

	Einnahmen				Fahrten				Ticketabsatz			
	2017 ²⁾		2016 ³⁾		2017 ²⁾		2016 ³⁾		2017 ²⁾		2016 ³⁾	
	Anteil	absolut	Anteil	absolut	Anteil	absolut	Anteil	absolut	Anteil	absolut	Anteil	absolut
SemesterTicket NRW gesamt	61.125.094 €	58.583.247 €	4,3%	2.541.847 €	25.357.504	24.978.223	1,5%	379.281	1.207.500	1.189.439	1,5%	18.061

NRW-Tarif gesamt

nach Sortimentsgruppen	Einnahmen				Fahrten				Ticketabsatz			
	2017		2016		2017		2016		2017		2016	
	Anteil	absolut	Anteil	absolut	Anteil	absolut	Anteil	absolut	Anteil	absolut	Anteil	absolut
RelationspreisTickets	41.740.373 €	48.028.269 €	-13,1%	-6.287.896 €	3.243.745	4.065.567	-20,2%	-821.822	1.961.305	2.416.691	-18,8%	-455.386
PauschalpreisTickets	65.531.151 €	60.580.945 €	8,2%	4.950.206 €	9.024.691	8.176.460	10,4%	848.231	2.876.432	1.914.124	50,3%	962.308
SemesterTicket NRW	61.125.094 €	58.583.247 €	4,3%	2.541.847 €	25.357.504	24.978.223	1,5%	379.281	1.207.500	1.189.439	1,5%	18.061
NRW-Tarif gesamt	168.396.618 €	167.192.461 €	0,7%	1.204.156 €	37.625.940	37.220.250	1,1%	405.690	6.045.237	5.520.255	9,5%	524.983

nach Ticketsegment	Einnahmen				Fahrten				Ticketabsatz			
	2017		2016		2017		2016		2017		2016	
	Anteil	absolut	Anteil	absolut	Anteil	absolut	Anteil	absolut	Anteil	absolut	Anteil	absolut
Bartarif gesamt	96.106.249 €	96.462.649 €	-0,4%	-356.400 €	9.098.274	8.936.490	1,8%	161.784	4.765.853	4.253.067	12,1%	512.786
Zeitkarten für jedermann	8.403.843 €	9.396.912 €	-10,6%	-993.068 €	1.717.468	1.930.603	-11,0%	-213.135	38.527	45.401	-15,1%	-6.874
Zeitkarten für Senioren	826.472 €	664.333 €	24,4%	162.138 €	366.870	295.120	24,3%	71.750	5.241	4.216	24,3%	1.025
Zeitkarten für Schüler/Azubis	63.060.053 €	60.668.567 €	3,9%	2.391.486 €	26.443.328	26.058.038	1,5%	385.290	1.235.616	1.217.571	1,5%	18.045
NRW-Tarif gesamt	168.396.618 €	167.192.461 €	0,7%	1.204.156 €	37.625.940	37.220.250	1,1%	405.690	6.045.237	5.520.255	9,5%	524.983

NRWplus-Tarif

Ticketsortiment	Einnahmen				Fahrten				Ticketabsatz			
	2017		2016		2017		2016		2017		2016	
	Anteil	absolut	Anteil	absolut	Anteil	absolut	Anteil	absolut	Anteil	absolut	Anteil	absolut
NRWplus Einzelfahrt Erwachsene	71.484 €	77.963 €	-8,3%	-6.480 €	24.581	27.800	-11,6%	-3.219	24.581	27.800	-11,6%	-3.219
NRWplus Hin&Rück Erwachsene	22.413 €	28.716 €	-22,0%	-6.303 €	7.826	10.388	-24,7%	-2.562	3.913	5.194	-24,7%	-1.281
NRWplus Einzelfahrt Kinder	281 €	331 €	-15,0%	-50 €	193	236	-18,2%	-43	193	236	-18,2%	-43
NRWplus Hin&Rück Kinder	21 €	31 €	-33,4%	-10 €	14	22	-36,4%	-8	7	11	-36,4%	-4
Bartarif gesamt	94.199 €	107.041 €	-12,0%	-12.843 €	32.614	38.446	-15,2%	-5.832	28.694	33.241	-13,7%	-4.547
NRWplus Monat ICE	130.500 €	135.341 €	-3,6%	-4.841 €	97.854	104.246	-6,1%	-6.392	2.082	2.218	-6,1%	-136
NRWplus Monat ICE Abo	432.785 €	436.350 €	-0,8%	-3.565 €	305.620	316.091	-3,3%	-10.471	8.260	8.543	-3,3%	-283
Zeitkarten gesamt	563.285 €	571.691 €	-1,5%	-8.406 €	403.474	420.337	-4,0%	-16.863	10.342	10.761	-3,9%	-419
NRWplus-Tarif gesamt	657.484 €	678.732 €	-3,1%	-21.248 €	436.088	458.783	-4,9%	-22.695	39.036	44.002	-11,3%	-4.966

2) SS 2017 und WS 2017/2018

3) SS 2016 und WS 2016/2017

Weitere Infos

Anhang

NRW im Überblick S. 50 // Partner im NRW-Nahverkehr S. 54 // NRW-Tarifräume S. 55 // Abkürzungsverzeichnis S. 56 // Ansprechpartner beim KCM S. 57 // Notizen S. 58

NRW im Überblick

34.113 km² Fläche



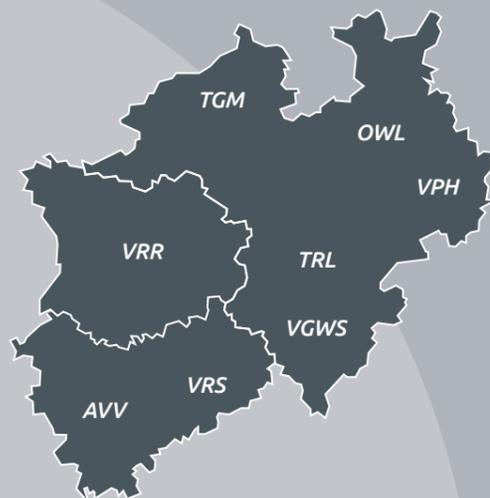
17,9 Mio. Einwohner

21.015 Mio. Personenkilometer *

*Quelle: VDV-Statistik 2016, Summe der VDV-VU, ohne SPFV

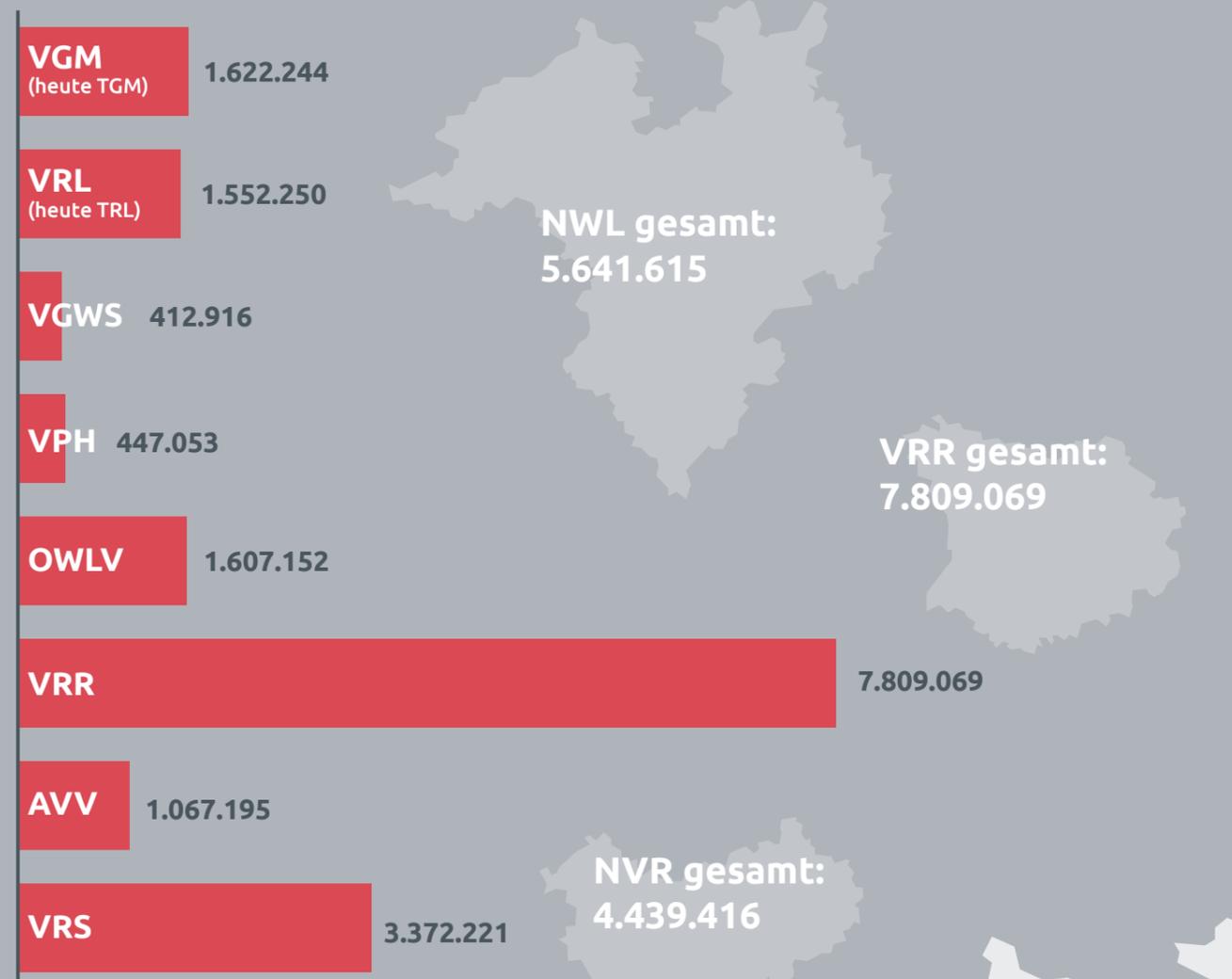
3 Zweckverbände

8 Verbände /
Verkehrsgemeinschaften



Bevölkerung am 31.12.2016

nach Zweckverbänden und Verbundräumen



Globalzufriedenheit NRW

Verbale Skala

1 = vollkommen zufrieden
5 = unzufrieden

Veränderung 2014/2016

↗ signifikante Verbesserung
→ keine signifikante Änderung
↘ signifikante Verschlechterung

NRW Gesamt
2014 → 2,95 // 2016 → 2,91

nach Hauptverkehrsmittel

Bus
2014 → 2,88 // 2016 → 2,82



Stadt- und U-Bahn
2014 → 2,80 // 2016 → 2,89



S-Bahn
2014 → 3,03 // 2016 → 3,05



RB/RE
2014 → 3,19 // 2016 → 3,06



nach ÖPNV-Nutzungshäufigkeit



Fast täglich
2014 → 2,91 // 2016 → 2,92

Mehrmals pro Monat
2014 → 2,91 // 2016 → 2,80

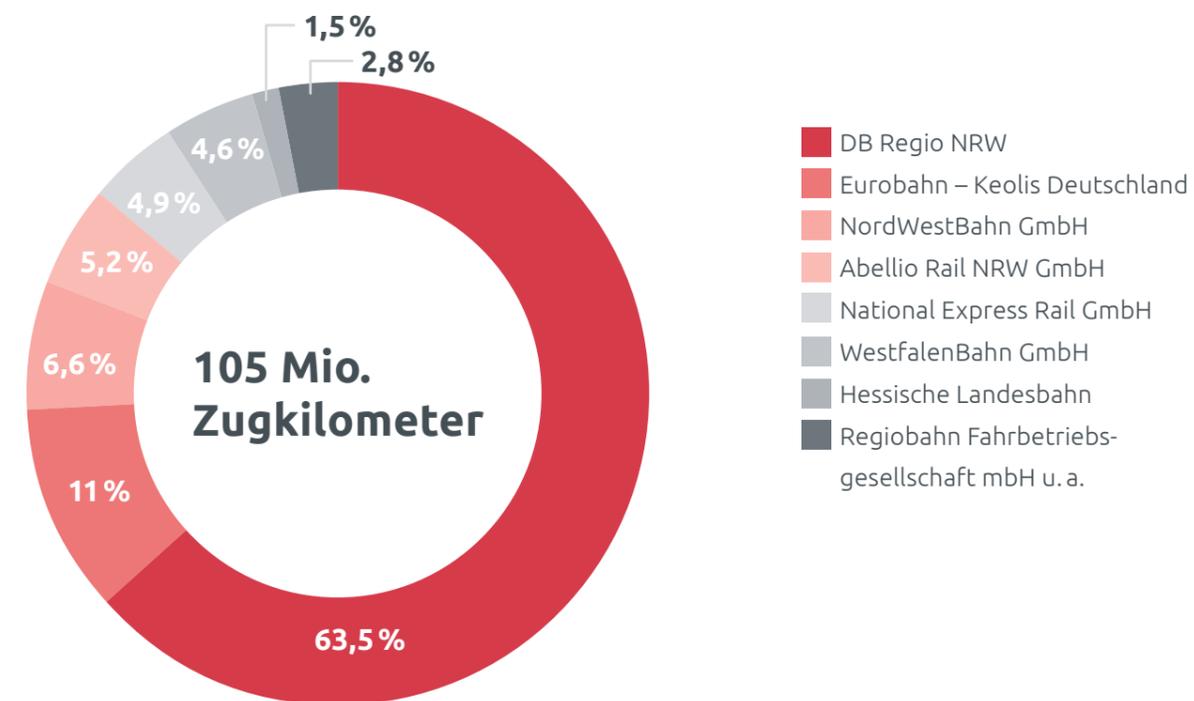
Mehrmals pro Woche
2014 → 2,84 // 2016 → 2,80

Seltener
2014 → 3,06 // 2016 → 2,96

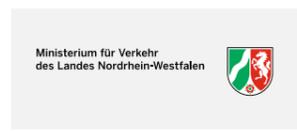
Steckbrief ausgewählter SPNV-Verkehrsunternehmen in NRW

Verkehrsunternehmen	Zug-km (Mio./Jahr)	Linienetz/ Strecke	Linienlänge	Anzahl Fahrzeuge	Anzahl Mitarbeiter
DB	70	→ RE-Netz NRW → Haardachse → Rhein-Sieg-Express → Euregiobahn → Rhein-Ruhr (Altvertrag) → Köln (Altvertrag) → Dieselnetz Köln → Rhein-Erft-Bahn → Westliches Münsterland (Teilnetz) → Sauerland-Netz → Netz S5-S8 → Limax-Vorlaufbetrieb	k.A.	1.100	4.000
abellio	8,2	→ Emscher-Ruhr-Netz → Ruhr-Sieg-Netz → Der „Müngstener“ (S7) → Niederrhein-Netz	609 km	50	300
eurobahn	11,4	→ OWL-Netz → Hellwegnetz → Maas-Rhein-Lippe-Netz	836 km	64	450
national express	5,1	→ Rhein-Münsterland-Express → Rhein-Wupper-Bahn	348 km	35	150
NordWestBahn	19,1	→ OstWestfalen-Netz → Niers-Rhein-Emscher-Netz → Emscher-Münsterland-Netz	1.530 km	145	320
REGIOBAHN	1,2	→ S 28 → Westast → Ostast	34 km	12	60
WestfalenBahn	9,5	→ Teutoburger-Wald-Netz → Emsland-Netz → Mittelland-Netz	900 km	47	340

Leistungsanteile der SPNV-VU in NRW 2016



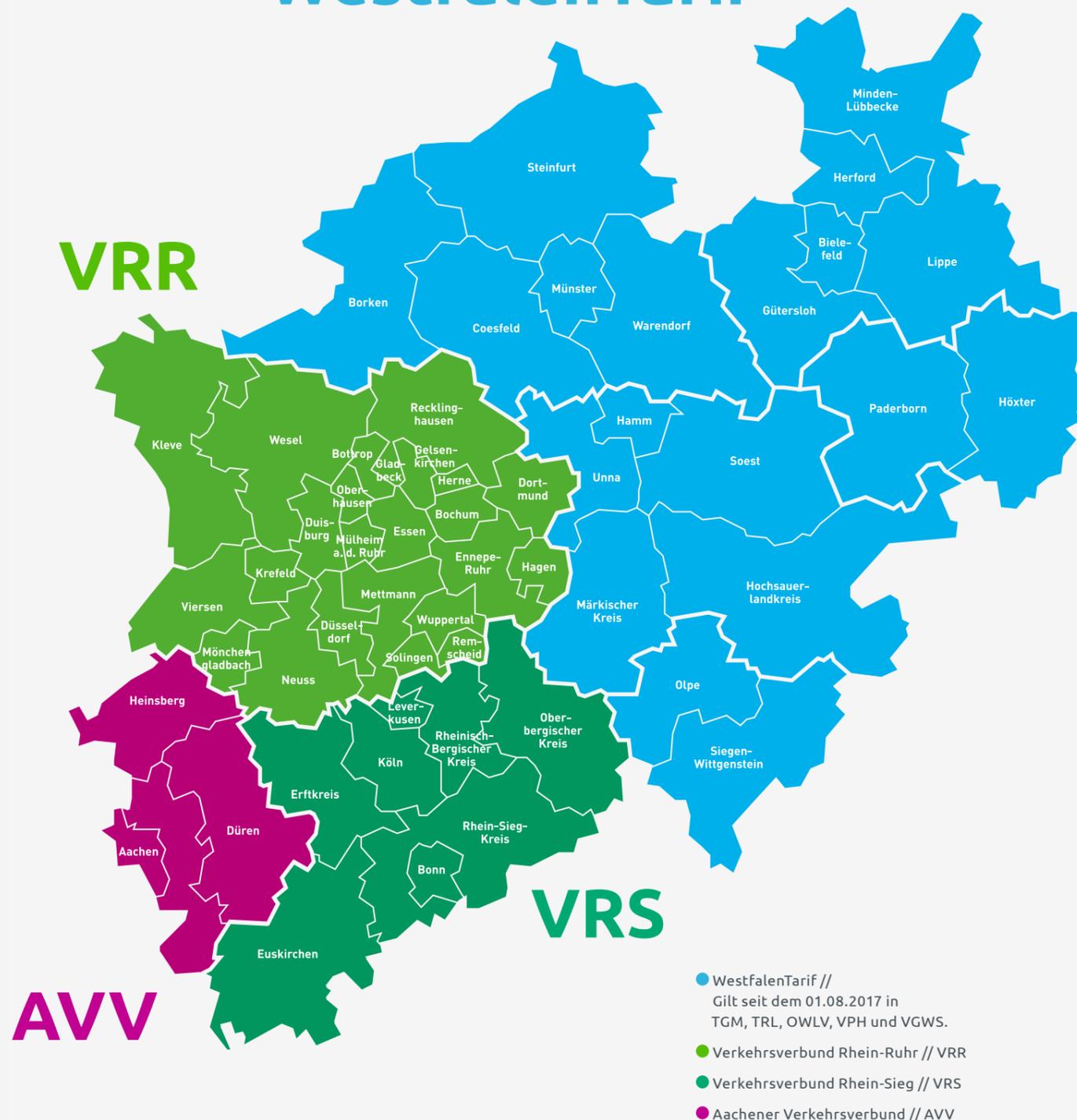
Partner im NRW-Nahverkehr

	<p>Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen // Landes Nordrhein-Westfalen // Stadttor 1 // 40219 Düsseldorf // www.vm.nrw.de</p>
	<p>Kompetenzcenter Marketing NRW c/o Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH // Glockengasse 37-39 // 50667 Köln // www.kcm-nrw.de</p>
	<p>Nahverkehr Rheinland GmbH // Glockengasse 37-39 // 50667 Köln // www.nahverkehr-rheinland.de</p>
	<p>Nahverkehr Westfalen-Lippe // Friedrich-Ebert-Straße 19 // 59425 Unna // www.nwl-info.de</p>
	<p>WestfalenTarif // Willy-Brandt-Platz 2 // 33602 Bielefeld // www.westfalentarif.de</p>
	<p>Verbundgesellschaft Paderborn/Höxter // Rolandsweg 80 // 33102 Paderborn // www.vph.de</p>
	<p>Verkehrsgemeinschaft Niederrhein GmbH // Rheinberger Straße 95a // 47441 Moers</p>

	<p>Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR // Augustastraße 1 // 45879 Gelsenkirchen // www.vrr.de</p>
	<p>Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH // Glockengasse 37-39 // 50667 Köln // www.vrsinfo.de</p>
	<p>Aachener Verkehrsverbund // Neuköllner Straße 1 // 52068 Aachen // www.avv.de</p>
	<p>Tarifgemeinschaft Münsterland Ruhr-Lippe GmbH // Schorlemerstraße 12-14 // 48143 Münster // www.vgm-vrl.de</p>
	<p>OWL Verkehr GmbH // Willy-Brandt-Platz 2 // 33602 Bielefeld // www.teutoowl.de</p>
	<p>Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd // Spandauer Straße 36 // 57072 Siegen // www.vgws.de</p>

NRW-Tarifräume

WestfalenTarif



- WestfalenTarif // Gilt seit dem 01.08.2017 in TGM, TRL, OWLV, VPH und VGWS.
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr // VRR
- Verkehrsverbund Rhein-Sieg // VRS
- Aachener Verkehrsverbund // AVV

Abkürzungsverzeichnis

ASS	Fahrplanauskunftssystem der Ingenieurgruppe IVV	NRW	Nordrhein-Westfalen
AVV	Aachener Verkehrsverbund	NVR	Nahverkehr Rheinland
BC 25/50	Bahncard 25/50	NWL	Nahverkehr Westfalen-Lippe
CiCo	Check-in/Check-out System	OSM	Open-Street-Map
CiBo	Check-in/Be-out System	OWL V	OWL Verkehr
CO₂	Kohlendioxid	ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
DB	Deutsche Bahn	ÖV	Öffentlicher Verkehr
EC	Eurocity	PKM	Personenkilometer
e-Commerce	elektronischer Handel	PKW	Personenkraftwagen
EFA	Elektronische Fahrplanauskunft	POI	Point / Points of interest
EFM	Elektronisches Fahrgeldmanagement	RB	Regional-Bahn
E-Tarif	Elektronischer Tarif	RE	Regional-Express
ETC	European Travellers Club	RRX	Rhein-Ruhr-Express
EWT	EinfachWeiterTicket	SPNV	Schienenpersonennahverkehr
FAQ	Frequently Asked Questions	SS	Sommersemester
HAFAS	HaCon Fahrplan-Auskunfts-System	TGM	Tarifgemeinschaft Münsterland
HLB	Hessische Landesbahn	TRL	Tarifgemeinschaft Ruhr-Lippe
IC	Intercity	VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
ICE	Intercity-Express	VDV-KA	VDV-Kernapplikation
ID	Identification	VGM	Verkehrsgemeinschaft Münsterland (jetzt TGM)
ITF	Integraler Taktfahrplan NRW	VGN	Verkehrsgemeinschaft Niederrhein
IV	Individualverkehr	VM	Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
KCEFM	Kompetenzcenter Elektronisches Fahrgeldmanagement NRW	VPH	Verbundgesellschaft Paderborn/Höxter
KCITF	Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW	VRL	Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe (jetzt TRL)
KCF	Kompetenzcenter Fahrgastinformation	VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
KCM	Kompetenzcenter Marketing NRW	VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg
KCS	Kompetenzcenter Sicherheit NRW	WS	Wintersemester
Km	Kilometer	WVG	Westfälische Verkehrsgesellschaft
m-Commerce	mobiler Online-Handel	ZerP	Zentralstelle für regionales Sicherheitsmanagement und Prävention
Mio.	Million/Millionen	ZKS	Zentrale Koordinierungsstelle
Mrd.	Milliarde/Milliarden		



Ansprechpartner beim KCM
Stand September 2018

Leitung KCM

Till Ponath
0221 2 08 08-723
till.ponath@vrsinfo.de

Stellvertretende Leitung KCM

Birgit Strecker
0221 2 08 08-720
birgit.strecker@vrsinfo.de

Tarif / Gremien

Holger Lorenz
0221 2 08 08-43
holger.lorenz@vrsinfo.de

Katrin Kunkel
0221 2 08 08-657
katrin.kunkel@vrsinfo.de

Dorothea Grzeczniak
0221 2 08 08-38
dorothea.grzeczniak@vrsinfo.de

Vertrieb / EFM

Eike Radike
0221 2 08 08-26
eike.radike@vrsinfo.de

Jan Hoffmann
0221 2 08 08-36
jan.hoffmann@vrsinfo.de

Matthias Berels
0221 2 08 08-66
matthias.berels@vrsinfo.de

Bayram Öz
0221 2 08 08-65
bayram.oez@vrsinfo.de

Einnahmenaufteilung / Vertragscontrolling

Danijel Andrić
0221 2 08 08-25
danijel.andric@vrsinfo.de

Lars Koenen
0221 2 08 08-655
lars.koenen@vrsinfo.de

Ursula Schulte
0221 2 08 08-756
ursula.schulte@vrsinfo.de

Kommunikation

Grazia Fischer
0221 2 08 08-728
grazia.fischer@vrsinfo.de

Mathias Engelhart
0221 2 08 08-729
mathias.engelhart@vrsinfo.de

Inge Bartels
0221 2 08 08-374
inge.bartels@vrsinfo.de

Finanzen

Simone Neubauer
0221 2 08 08-50
simone.neubauer@vrsinfo.de

Holger Klein
0221 2 08 08-47
holger.klein@vrsinfo.de

Presse / Öffentlichkeit

Marktforschung

Silke Lorenz
0221 2 08 08-653
silke.lorenz@vrsinfo.de

Alexandra Gast
0221 2 08 08-749
alexandra.gast@vrsinfo.de

Alexander Schwan
0221 2 08 08-753
alexander.schwan@vrsinfo.de

Monika Schreiber
0221 2 08 08-751
monika.schreiber@vrsinfo.de

Platz für Ihre Notizen





bei der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH

Glockengasse 37–39, 50667 Köln //
Telefon: 0221 20808-0, Telefax: 0221 20808-40 //
kcm-nrw@vrsinfo.de // www.kcm-nrw.de //
www.busse-und-bahnen.nrw.de

gefördert durch

**Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

