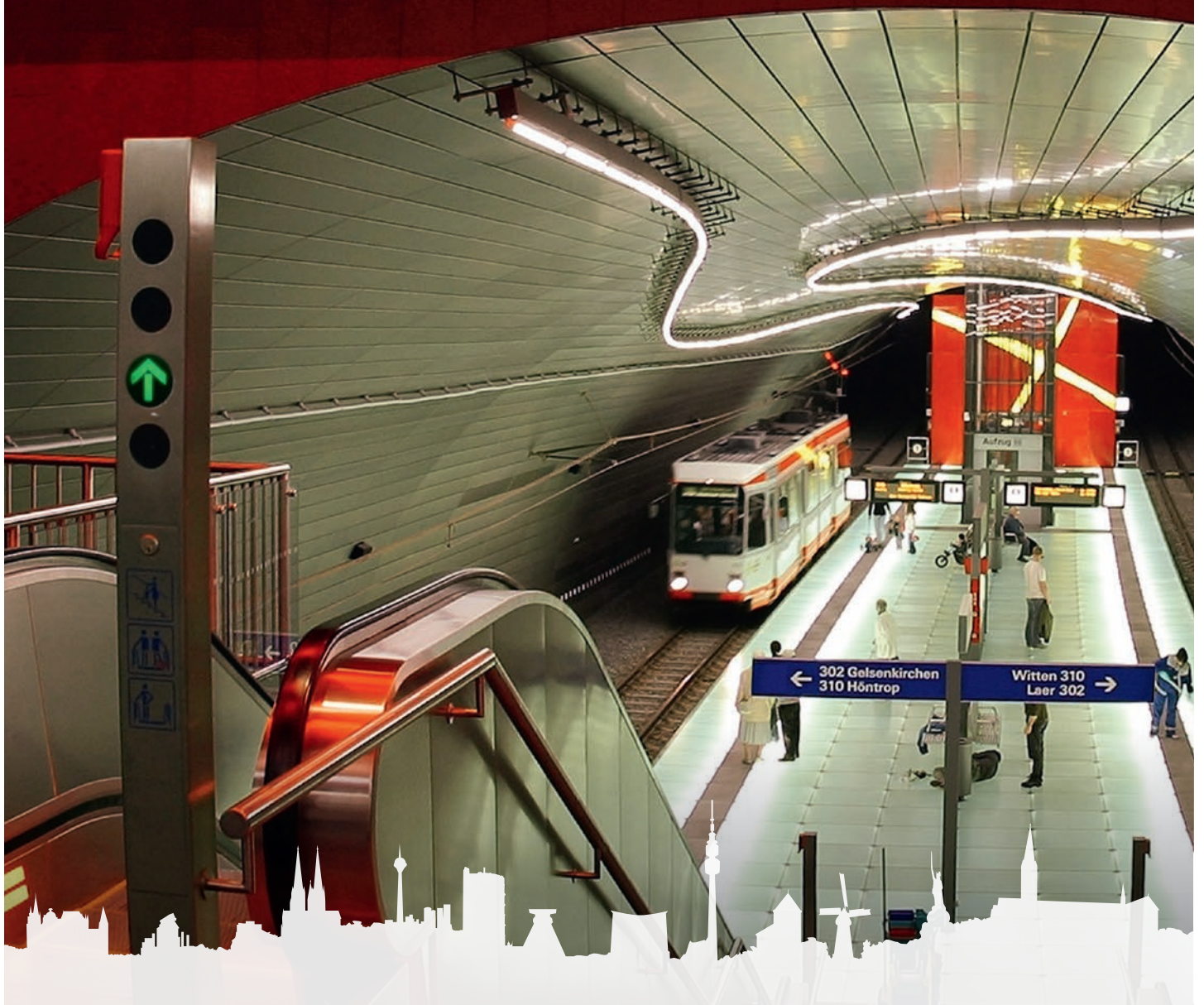


NRW-TarifReport 2013/14



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

Dipl.-Ing. Klaus Vollmer
Leiter des Kompetenzcenters Marketing NRW
Prokurist der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH

Konzeption und Redaktion

Katrin Kunkel, Klaus Vollmer

Layout und Gestaltung

Zink und Kraemer AG
www.zuk.de

Fotos

Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn AG / Gerd Salewski
Fotolia / JWS, lightpoet, Idprod, Kaarsten,
Petra Beerhalter, vege, Antonioguillen, Petair, Eisenhans
Fotostudio IMAGE / Bülent Eren
Kompetenzcenter Marketing NRW
Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH

Druck

paffrath print & medien gmbh
www.paffrath-druck.de



Nichts Neues in Tarif, Vertrieb und Marketing?

Von wegen! Nicht nur der Rhein-Ruhr-Express oder die Sanierung der in die Jahre gekommenen Infrastruktur sind drängende Fragen in NRW, sondern auch Strategien, um die Schnittstellen zwischen den Fahrgästen und den Verkehrsunternehmen zu verbessern. Über einige Aspekte aus diesem Themenkreis berichten wir im neuen TarifReport.

Jede Menge Bewegung ist in der NRW-Tariflandschaft: in Rhein-Ruhr, Rheinland und Westfalen-Lippe entstehen die neuen Tarifräume, der NRW-Tarif erfährt eine Modernisierung (Seiten 7 bis 10). Die soziodemografische Entwicklung fordert auch ein Umdenken in der Kommunikationsstrategie: Die Botschaften müssen differenzierter ausgestaltet werden, sie müssen zu den Lebenssituationen vor Ort passen (Seiten 19 bis 21). Im Vertrieb werden neue Wege beschritten: Ist das Smartphone das Vertriebsgerät der Zukunft (Seiten 23 bis 25)? Neue Konkurrenten machen sich breit: Fernbusse und E-Bikes graben dem ÖPNV das Wasser ab (Seiten 27 bis 29).

Daneben berichten wir über ein deutliches Plus bei den Einnahmen und Fahrten der NRW-Verbundtarife (Seiten 14 bis 15) und dokumentieren den „NRW-Tarif in Zahlen“, das schon traditionelle Nachschlagewerk (Seiten 37 bis 47).

Es freut mich, dass Sie auch in diesem Jahr dem NRW-TarifReport durch Ihr Studium die Treue halten. Es erwartet Sie eine interessante Lektüre!



Klaus Vollmer

Leiter des Kompetenzzentrums Marketing NRW
Prokurist der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH

Köln, im September 2014



07 NRW-TARIFLANDSCHAFT



17 KOMMUNIKATION



23 VERTRIEB

Inhalt

02 IMPRESSUM

03 EDITORIAL

ENTWICKLUNG DER NRW-TARIFLANDSCHAFT

- 07 NRW-Tariflandschaft** – Entwicklungen und Perspektiven
- 11 Mobilität heute** – Immer mehr Pendler in Nordrhein-Westfalen
- 14 Bilanz** – Absolutes Plus 2013

KOMMUNIKATION

- 17 Filmwettbewerb für mehr Zivilcourage** – Große Klappe – viel dahinter
- 19 Kommunikationsstrategie** – Evolution statt Revolution

VERTRIEB

- 23 Vertriebliche Entwicklungen** – Wie sieht das Ticketing der Zukunft aus?

GASTBEITRAG

- 27 Dr. Gottfried Ilgmann – Die Zukunft der Mobilität**

SERVICE

- 31 Mobilitätsgarantie NRW – In Anspruch genommen**
33 Preisgestaltung – NRW-Preisakzeptanzanalyse
35 Beförderungsbedingungen Nahverkehr NRW – Fahrradmitnahme im ÖPNV neu geregelt

NRW-TARIF IN ZAHLEN

- 37 Preisfortschreibung 2014**
39 Einnahmenentwicklung 2013
45 Verkaufsstatistik 2013

ANHANG

- 49 Partner im NRW-Nahverkehr**
50 Abkürzungsverzeichnis
51 Ansprechpartner KCM



NRW-Tarifland- schaft

- 07 Die neue NRW-Tariflandschaft
nimmt Formen an
- 11 Immer mehr Pendler in NRW
- 14 Einnahmen und Fahrten der
NRW-Verbundtarife



Tariflandschaft

Entwicklungen und Perspektiven

Die neue NRW-Tariflandschaft nimmt Formen an

Tarifentwicklung im Raum Rhein-Ruhr



// VRR und VGN – Seit 1.1.2012 ein Tarifraum.

Vor knapp drei Jahren hat der VRR- den VGN-Tarif am Niederrhein abgelöst. Seitdem bilden VRR und VGN den gemeinsamen Tarifraum VRR, in dem nur noch – mit wenigen Ausnahmen während einer Übergangszeit – der VRR-Tarif gilt. Die anfängliche Aufregung wegen kleinerer Probleme im Umstellungsprozess hat sich inzwischen gelegt. Die Kunden haben sich schnell an das neue Tarifsystem, die gewonnene Übersichtlichkeit der Tarife und des Vertriebs gewöhnt. Damit haben der VRR und die VGN die im ÖPNVG geforderte „Bildung eines Gemeinschaftstarifs ... im SPNV-Zweckverbandsgebiet“ als erster Zweckverband umgesetzt.

Auch für das anfänglich am Niederrhein schwer zu vermittelnde Konzept des SchokoTickets konnte nach intensiven Verhandlungen ein Kompromiss erzielt werden: Grundschüler und spezielle Kundengruppen, wie etwa Sozialhilfeempfänger, zahlen einen ermäßigten Eigenanteil. Mit dieser Sondervereinbarung wurde das SchokoTicket im VGN-Raum flächendeckend eingeführt.

Auf diesem Erfolg aufbauend konnte der VRR zum Beginn des Jahres 2014 bereits umstrukturierte und neue Tarifprodukte am Markt etablieren:

- // Tagestickets und Gruppentickets wurden neu strukturiert und nach der Grundpreis-/Mitfahrerpreis-Logik („1+4“) nutzungs- und preisgerechter gemacht.
- // Das 1.-Klasse-Monatsticket (auch im Abo) bietet jetzt eine entfernungsabhängige Preisstaffelung.
- // 7-TageTickets wurden für die Vertriebswege Handyticket und Onlineticket (zum Selbstausdrucken) neu eingeführt; damit werden Zeiträume bis zum Beginn eines Monats abgedeckt. Dieses Angebot kann auch für Touristen interessant sein.
- // Ebenfalls neu ist das 10erTicket in allen Preisstufen als Onlineticket zum Selbstausdruck, das preislich deutlich attraktiver als das vergleichbare 4erTicket ist.

Die Umstellung der Tagestickets scheint bei den Kunden gut anzukommen: die Verkäufe und Umsätze der ersten Monate sind positiv. Die bisher vorliegenden Verkaufsmeldungen zu den übrigen neuen Ticketangeboten lassen noch keinen eindeutigen Schluss über deren Akzeptanz zu.

Klaus Vollmer

Die Kunden haben sich schnell an das neue Tarifsystem gewöhnt.



Für die in beiden Verbünden vorhandenen Angebote SchülerTicket und JobTicket gibt es besondere Lösungsansätze mit überlappenden Geltungsbereichen und ergänzenden Tickets zum Pauschalpreis. Für die SchülerTickets wurde dieser Ansatz bereits Ende 2012 umgesetzt. Lösungen für Anschluss-tickets sind noch in der Überlegung.

Derzeit werden die Vertriebs- und Kontrollsysteme aller AVV- und VRS-Verkehrsunternehmen an die neue Situation angepasst. Da im AVV die Einführung des EFM und damit die Ausgabe von eTickets noch bevorsteht, werden für eine Übergangszeit auch Papiertickets für Abo-Kunden akzeptiert. Nach der Einführung des EFM im AVV gelten dann nur noch eTickets für Abo-Kunden.

Die Einnahmenaufteilung für die AVV/VRS-grenz-
überschreitenden Verkehre soll nachfrageorientiert
differenziert nach Preisstufengruppen erfolgen: Für
die neuen Preisstufen 6 und 7 soll dabei eine von den
bereits bisher nutzbaren Preisstufen 2a bis 5 getrennte
Einnahmenaufteilung gelten. Für alle Preisstufen
erfolgt die Aufteilung zunächst auf Basis der Daten
aus der Tarifikalkulation, später auf Basis von Ver-
kehrserhebungen. Sie erfolgt für alle Preisstufen
zweistufig: zunächst auf Verbundebene, danach auf
Unternehmensebene.

Die Tarifkooperation vereinfacht die Übergänge zwischen den beiden Verbundräumen.

Tarifentwicklung in Westfalen-Lippe



// In den fünf Tarifräumen in Westfalen-Lippe soll der Westfalentarif den NRW-Tarif ablösen.

Auf Basis der Arbeit des vom Land NRW finanziell unterstützten „Projektbüros Westfalentarif“ sind inzwischen wesentliche Entscheidungen zur Bildung eines Gemeinschaftstarifs im Raum Westfalen-Lippe vorbereitet und herbeigeführt worden. Wenn auch die Konzepte der einzelnen Komponenten in den Bereichen Tarif, Vertrieb, Marketing und Einnahmenaufteilung noch der Detailabstimmung bedürfen, sind die wesentlichen Grundzüge des zukünftigen Tarifs durch „Grundsatzentscheidungen“, insbesondere in der Sitzung des NWL am 9. April 2014 in Unna, sowohl auf der Fachebene als auch im politischen Umfeld abgesichert worden. Mit der Einführung des neuen Gemeinschaftstarifs kann zum 1. August 2016 gerechnet werden.

Der zukünftige Gemeinschaftstarif integriert VRL-, VGM-, den Sechser-, den vph- und den VGWS-Tarif (die Alt-Tarife) sowie die westfälischen Relationen des NRW-Tarifs unter dem Dach des „Westfalentarifs“. Jeder Relation zwischen zwei westfälischen

Gemeinden wird eine eindeutige Preisstufe zugeordnet, wobei die Preisstufen der Alt-Tarife bestehen bleiben, jedoch neue Benennungen bekommen. Den bisherigen NRW-Tarif-Relationen werden Preisstufen des Westfalentarifs zugeordnet. Alle Preisstufen werden in ein einheitliches Tariftableau überführt; zudem soll der neue Tarif weitgehend einheitliche Tarifbestimmungen bekommen. Die BahnCard, heute im NRW-Tarif anerkannt, soll – wie in allen Verbünden in NRW – nicht zur Anwendung kommen.

Der künftige Gemeinschaftstarif erhält die Bezeichnung „Westfalentarif“ – eine entsprechende Wort-Bild-Marke ist bereits entwickelt – und löst mit seiner Einführung die Bezeichnungen der Alt-Tarife ab.

In den Relationen der Alt-Tarife besteht durch die unveränderte Übernahme der Alt-Preisstufen in den Westfalentarif kein Anlass für eine Änderung der Regelungen zur Einnahmenaufteilung. Damit wird der weitaus größte Teil der Einnahmen keinen neuen Regularien unterzogen. Für die bisherigen westfälischen Relationen des NRW-Tarifs soll hingegen ein neues, nutzerorientiertes Verfahren entwickelt werden.

Klaus Vollmer

Weitgehend einheitliche Tarifbestimmungen und ein einheitliches Tariftableau bauen Zugangshemmnisse ab.

Weiterentwicklung des NRW-Relationstarifs



// Der **Neue NRW-Tarif** soll die freie Wahl der Verkehrsmittel zwischen den Regionen ermöglichen.

Da die Verkehrsströme auch an den Grenzen der neuen Groß-Verbundtarifräume nicht haltmachen, der NRW-Tarif in seiner derzeitigen Form aber noch nicht den Anforderungen an einen „modernen“ Verbundtarif entspricht, wird dieser Tarif einer Revision unterzogen. Die Ziele dieser Maßnahme sind bereits im letzten TarifReport beschrieben.

Die Arbeiten sind inzwischen weit vorangeschritten und wesentliche Abstimmungen durchgeführt. Am 11. März 2014 hat der Landesarbeitskreis Nahverkehr NRW das vorgestellte Konzept und die Projektplanung einstimmig verabschiedet und damit „Grünes Licht“ für den Start in die Produktivphase gegeben. Nachfolgend finden Sie die wesentlichen Merkmale:

// Im **Neuen NRW-Tarif** werden alle Relationen tarifierbar sein. Damit werden bisher bestehende Tarifierungslücken (z.B. Nur-Bus-Relationen) geschlossen.

// Der **Neue NRW-Tarif** fasst vergleichbare Relationen zu einem Raum mit einem Preis zusammen. Damit wird die Transparenz des Tarifs deutlich verbessert.

// Der **Neue NRW-Tarif** gewährt die freie Wahl der Verkehrsmittel. Bisher bestehende Nutzungsbeschränkungen gehören damit der Vergangenheit an.

Besonderes Augenmerk wird bei der Umsetzung der neuen Strategie auf drei Grundforderungen an die Tarifierung gelegt:

// Bildung möglichst großer Tarifräume: Alle verkehrsblichen Wege einer Relation werden in einem Tarifraum zusammengefasst.

// Berücksichtigung der Stetigkeitskonsistenz: Ein Ticket zu einem weiter entfernten Ziel darf nicht preiswerter sein als zu einem näher gelegenen Ziel.

// Beachtung der Stückelungskonsistenz: Ein Ticket von X nach Z darf nicht billiger werden, wenn es an einem Via-Punkt Y aufgeteilt wird.

Diese drei Ziele stehen bei jeder Tarifierung miteinander in Konflikt und lassen sich oftmals nicht alle gleichzeitig erfüllen. Die Konstrukteure des **Neuen NRW-Tarifs** arbeiten deshalb bei ihren Analysen und Modellen mit dem Gesamtfahrplan NRW: So lassen sich die beschriebenen Kriterien auf der breitestmöglichen Datenbasis absichern.

Die Arbeiten sind im vorgesehenen Zeitplan und Beschlussfassungen in den Landesgremien für das erste Quartal 2015 geplant, damit anschließend die Beschlüsse in den Regionen folgen können. Die Umsetzung des **Neuen NRW-Tarifs** soll zum Fahrplanwechsel Dezember 2015 bzw. zum 1. Januar 2016 erfolgen.

Klaus Vollmer

Mobilität heute

Immer mehr Pendler in Nordrhein-Westfalen

Studie verdeutlicht regionale Unterschiede in der Nutzung des ÖPNV

In einer Sonderauswertung des Mikrozensus hat das Statistische Bundesamt für 2012 umfangreiche Pendler-Daten, bezogen auf Entfernungen, Zeitaufwand und gewählte Verkehrsmittel, zusammengetragen und mit Daten von 2004 verglichen. Die Ergebnisse zeigen, dass die Zahl der Pendler, die über Gemeindegrenzen hinweg zur Arbeit fahren, in diesem Zeitraum deutlich gestiegen ist.

2012 gab es in NRW insgesamt 8,3 Mio. Erwerbstätige, von denen knapp die Hälfte täglich aus der Wohnge-
 meinde zur Arbeit in eine andere Gemeinde pendelt. Vor 10 Jahren lag diese Zahl mit 3,8 Mio. Auspendlern noch 12 % darunter. Dabei hat 2012 über die Hälfte der Berufspendler in NRW mit unter 10 Kilometern einen relativ kurzen Weg zur Arbeit, während knapp 33 % zwischen 10 und 25 Kilometern zu ihrem Arbeits-
 platz zurücklegen müssen. Nur jeder Fünfte zählt mit mehr als 25 Kilometern zu den Fernpendlern. Trotz der Zunahme der Pendlerzahlen haben sich diese Distanzen seit 2004 kaum verändert.

Das Einkommen hat einen Einfluss

Eine ergänzende Studie des Statistischen Landes-
 amtes NRW hat zudem ergeben, dass auch die Höhe des Einkommens einen Einfluss auf die Länge der jeweiligen Pendelstrecke hat. So liegt der Anteil der Fernpendler in der Einkommensgruppe „Netto-
 einkommen größer als 5.000 Euro“ mit fast 40 % besonders hoch. Erwerbstätige mit niedrigen Ein-
 kommen sind dagegen eher im Nahbereich unter-
 wegs. Aber auch das Beschäftigungsverhältnis wirkt sich auf die zurückzulegende Entfernung aus: Ins-
 besondere Teilzeitbeschäftigte mit über 66 %, aber auch Mütter mit 60 % legen ihre Pendlerwege im Nahbereich zurück.

Entlang des Rheins liegen in NRW die Städte mit den höchsten Ein- und Auspendlerzahlen. Nach Köln und Düsseldorf fahren täglich über eine halbe Mio. Erwerbstätige. Auch die absolute Zahl der Aus-
 pendler ist hier am höchsten. Kölner pendeln vor-
 rangig nach Bonn, Düsseldorf und Leverkusen zur Arbeit, während viele Düsseldorfer in Köln, Neuss und Ratingen arbeiten. Die Gemeinde in NRW mit dem höchsten Anteil der Auspendler an den Erwerbstätigen ist Moers. Weit über die Hälfte der Arbeitstätigen pendelt zum Arbeiten in eine andere Gemeinde. Neuss ist mit fast 60 % die Stadt mit der höchsten Einpendlerquote, wohingegen Solingen mit etwa 30 % zu den Großstädten NRWs mit der niedrigsten Einpendlerquote zählt.

Einpendler/Auspendler der 10 größten NRW-Städte 2012



// Die NRW-Großstädte weisen z.T. erhebliche Einpendler-Überschüsse auf.

Quelle: Information und Technik Nordrhein-Westfalen,
 Geschäftsbereich Statistik, Düsseldorf 2014

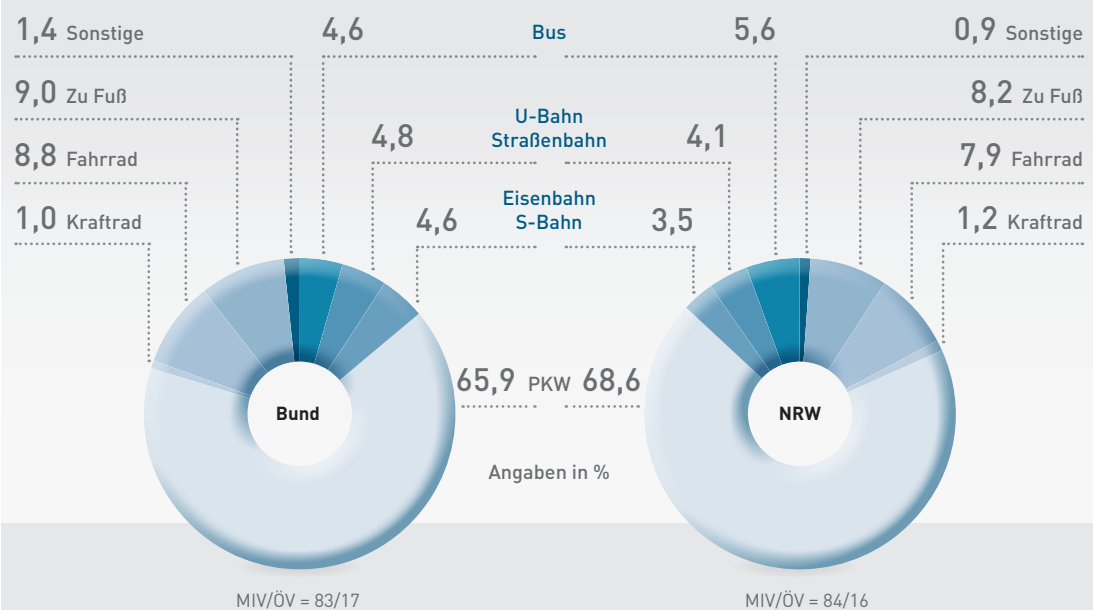
Der Großteil fährt mit dem Auto zur Arbeit

2012 fuhren fast 69 % der nordrhein-westfälischen Pendler mit dem Auto zur Arbeit. Jeweils 8 % sind mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs und 2 % pendeln mit Krafträdern oder anderen Verkehrsmitteln. Den ÖPNV nutzen hingegen knapp 13 %, wobei jeder vierte ÖPNV-Nutzer mit Nahverkehrszügen unterwegs ist. Der Großteil bewegt sich im kommunalen Nahverkehr mit Bussen und U-/Straßenbahnen.

gut ausgebaut ist, der Anteil derjenigen, die mit dem ÖPNV pendeln, besonders hoch ist: Jeder Dritte nutzt Busse und Bahnen, um zur Arbeit zu kommen. Dies gilt auch für Ballungsgebiete wie das Rheinland oder das Ruhrgebiet. Das zeigt, dass die Nutzung des ÖPNV für Pendler viel mit der Erreichbarkeit zu tun hat und dementsprechend auch mit dem Zeitaufwand, den die ÖPNV-Nutzung mit sich bringt. Demnach sind bei der Wahl des Verkehrsmittels nicht nur die Kosten entscheidend, sondern auch die vorhandene Infrastruktur.

Die NRW-Zahlen folgen dem bundesweiten Trend beim Pendeln. Im bundesweiten Vergleich zeigt sich zudem, dass insbesondere in den Stadtstaaten Berlin, Hamburg sowie Bremen, in denen das ÖPNV-Netz

Verkehrsmittel der Pendler 2012



// Auch im bundesweiten Vergleich zeigt sich der hohe Anteil der Autofahrer unter den Pendlern.

Bei Summenbildung kann es ggf. zu Rundungsdifferenzen kommen.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Geschäftsbereich D2-Arbeitsmarkt, Wiesbaden 2014

Pendeln verursacht Aufwand

Grundsätzlich verursacht Pendeln über weite Distanzen Aufwand: zum einen den persönlichen Zeiteinsatz, zum anderen materielle Kosten. Für die Wahl des Verkehrsmittels sind darüber hinaus jedoch nicht nur diese Faktoren, sondern auch die persönliche Lebenssituation sowie die vorhandene Verkehrsinfrastruktur entscheidend. Um die Pendlerverkehre umweltfreundlich zu bewältigen, gilt es daher für die Nahverkehrsakteure in NRW, Angebote zu schaffen, die das Pendeln mit dem ÖPNV erleichtern. Dazu gehören neben der Einrichtung von Park&Ride-Parkplätzen ein besseres Angebot an schnellen RE-Verbindungen, aber auch sachgerechte Tarifangebote für Nah- und Fernpendler.

Deutliche regionale Unterschiede

Unabhängig von den Pendlerströmen erbrachten die ÖPNV-Unternehmen in NRW 2011 eine Beförderungsleistung von ca. 20 Mrd. Personenkilometer, was bezogen auf die Bevölkerungszahl bedeutet, dass jeder Einwohner NRWs durchschnittlich knapp 1.200 Kilometer mit dem Liniennahverkehr zurückgelegt hat.

Die Verteilung der allgemeinen Beförderungsleistung auf die fünf Regierungsbezirke in NRW zeigt deutliche regionale Unterschiede: Während im Rheinland in der Region um Düsseldorf die Einwohner durchschnittlich 2.196 Kilometer zurücklegen, sind es im Regierungsbezirk Münster nur 480 Kilometer.

Katrin Kunkel

Für die Wahl des Verkehrsmittels sind nicht nur die Kosten, sondern auch die persönliche Lebenssituation sowie die vorhandene Verkehrsinfrastruktur entscheidend.

Kilometer je Einwohner (Pkm) mit dem ÖPNV nach Regierungsbezirken 2011

Im Durchschnitt NRW: 1.166 km



// Bei der Nutzung des ÖPNV gibt es in NRW regional deutliche Unterschiede.

Absolutes Plus 2013

Einnahmen und Fahrten der NRW-Verbundtarife

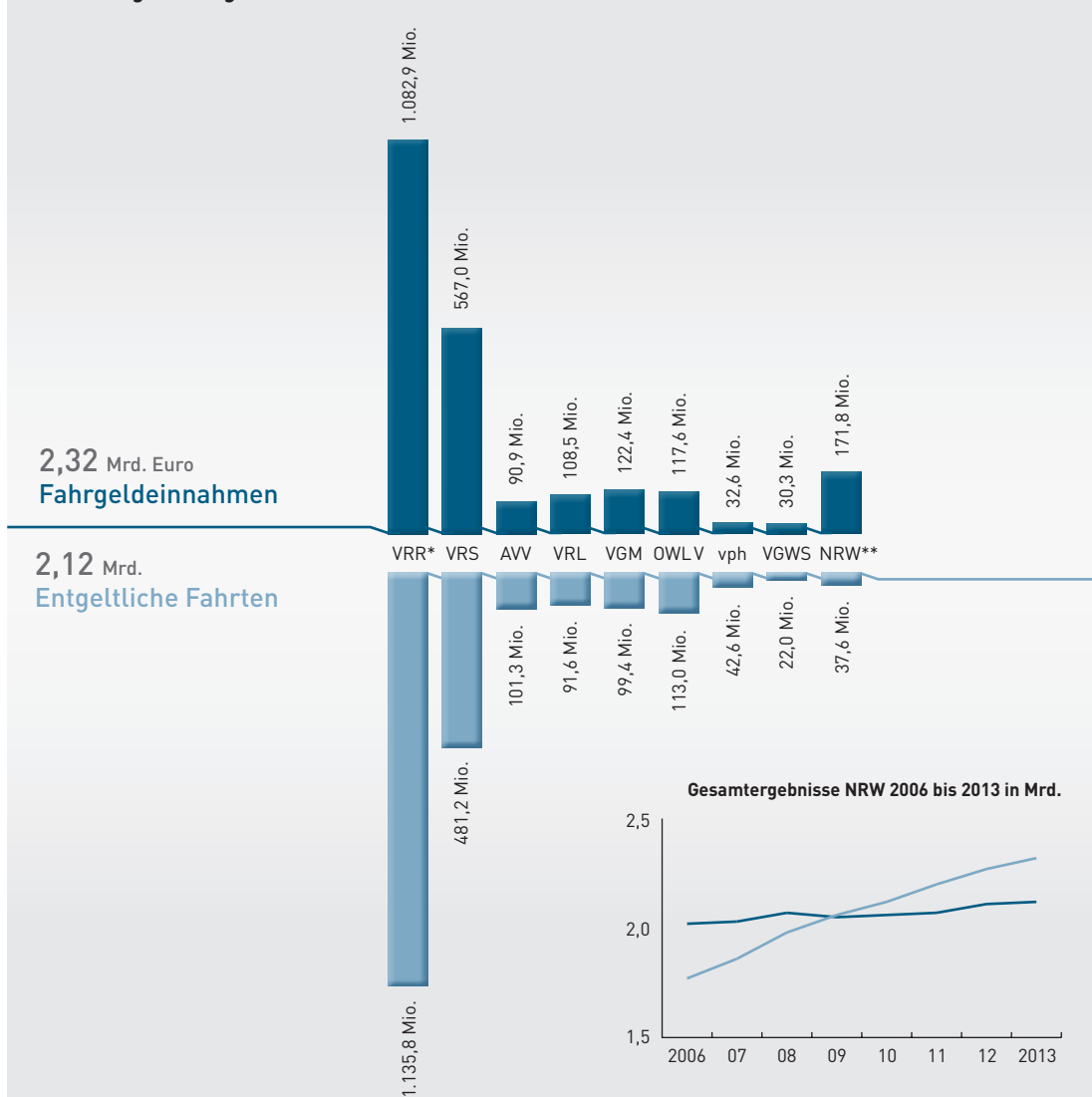
Die Einnahmen von 2,32 Mrd. Euro bedeuten gegenüber 2012 ein Plus von 2,6 %.

2013 waren 2,12 Mrd. Fahrgäste entgeltlich mit Bussen und Bahnen in NRW unterwegs. Die daraus resultierenden Einnahmen von 2,32 Mrd. Euro bedeuten gegenüber 2012 ein absolutes Plus von ca. 58 Mio. Euro bzw. 2,6 %. Auch die Anzahl der Fahrten konnte im Vergleich zum Vorjahr um 0,5 % gesteigert werden.

Die acht Verbundtarife (ohne NRW-Tarif) verzeichnen insgesamt einen Fahrtenzuwachs von knapp 9 Mio. (0,4 %) und einen Einnahmewachstum von fast 51 Mio. Euro (2,4 %).

Im Vergleich zum – durch den Wegfall der Einnahmen im Übergang VRR/VGN – schwächeren Vorjahr, entwickelte sich der NRW-Tarif wieder positiv. So

Verteilung der entgeltlichen Fahrten und der Einnahmen 2013



// Der VRR-Tarif mit ca. 50 % und der VRS-Tarif mit ca. 23 % stellen den Löwenanteil der Einnahmen und Fahrten in NRW.

* VRR und ehem. VGN.

** Die Position NRW setzt sich zusammen aus dem NRW-Tarif, dem Schönes-Wochenende-Ticket und dem NRWplus-Tarif.



// Während bundesweit die Fahrgastzahlen 2013 um 0,8 % zunahmen, lag die Steigerung in NRW bei 0,5 %.

stiegen im Vergleich zum Jahr 2012 die Einnahmen um ca. 7 Mio. Euro, was einer Steigerung von 4,4 % entspricht. Auch die Fahrten im NRW-Tarif haben um 3,4 % bzw. 1,2 Mio. Fahrten zugenommen.

Fahrgastzahlen leicht unterdurchschnittlich

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) weist im Jahr 2013 für seine Mitgliedsunternehmen bundesweit eine Steigerung der Fahrgastzahlen um 0,8 % aus. Mit 0,5 % liegt NRW damit leicht unter dem Durchschnitt. Auch die Einnahmen entwickeln sich in Nordrhein-Westfalen leicht unterdurchschnittlich. So verzeichnen die VDV-Unternehmen mit einer durchschnittlichen Einnahmensteigerung von 3,3 % eine etwas positivere Bilanz als NRW mit 2,6 %.



Seit der Zusammenführung von VRR und VGN am 1. Januar 2012 kommen in NRW nur noch 8 Verbundtarife zur Anwendung. Seit 2004 werden sie um den NRW-Tarif als neunten Verbundtarif für verbundraumüberschreitende Fahrten ergänzt.

Lars Koenen



Kommuni- kation

- 17 Filmwettbewerb für mehr Zivilcourage
- 19 Strategische Ausrichtung von
„Busse & Bahnen NRW“

Zivilcourage

Große Klappe – viel dahinter

Preisverleihung des Filmwettbewerbs für mehr Zivilcourage in Bus und Bahn

Die Gemeinschaftskampagne „Busse & Bahnen NRW“ hat zu Beginn des Schuljahres 2013/2014 gemeinsam mit dem Schulministerium und dem Verkehrsministerium des Landes NRW zum landesweiten Filmwettbewerb „Die große Klappe“ aufgerufen. Schülerinnen und Schüler aus Nordrhein-Westfalen der Jahrgangsstufen 7 bis 10 konnten an dem zweistufigen Wettbewerbsverfahren teilnehmen. Am 21. März 2014 hieß es dann Vorhang auf, Spot an: Die Gewinner wurden gekürt.



// Minister Michael Groschek und Wettbewerbspatin Shary Reeves.



// **Die Finalisten** – zusammen mit Karin Paulsmeyer und Minister Michael Groschek vom Verkehrsministerium, Ministerin Sylvia Löhrmann vom Schulministerium, dem Regisseur Sebastian Fritsch und Wettbewerbspatin Shary Reeves (vorne, von links).

Viele Gruppen aus ganz NRW hatten sich für die Teilnahme mit einem kurzen Vorstellungsvideo beworben. Aus den Teilnehmerbeiträgen wurden von einer aus Vertretern der Gemeinschaftskampagne, der Ministerien, Regisseur Sebastian Fritsch und Kampagnenpatin Shary Reeves bestehenden Jury acht Klassen für die 2. Wettbewerbsphase ausgewählt. Sie waren aufgefordert, einen fünfminütigen Kurzfilm zum Thema „Zivilcourage in Bus und Bahn“ zu drehen.

Die Sieger wurden von Schulministerin Sylvia Löhrmann und Verkehrsminister Michael Groschek in der Lichtburg in Essen, Deutschlands größtem Filmpalast, geehrt. Moderiert wurde die Veranstaltung von TV-Moderatorin Shary Reeves.

Respekt und Anerkennung

Die Minister waren begeistert von der Qualität der Beiträge und dem Engagement der Schülerinnen und Schüler. „Wie sich die Schülerinnen und Schüler

Die Minister zeigten sich begeistert von der Qualität der Beiträge und dem Engagement der Schülerinnen und Schüler.

gekonnt auf ganz unterschiedliche Art und Weise mit dem schwierigen gesellschaftlichen Thema ‚Zivilcourage‘ auseinandergesetzt haben, verdient Respekt und Anerkennung“, lobte die Schulministerin die Gruppen. Minister Groschek war vom Niveau der Arbeiten angetan: „Wir alle kennen die Probleme des Miteinanders in Bussen und Bahnen. Interessant finde ich, wie sehr die Schülerinnen und Schüler die Themen Mobbing und Zivilcourage miteinander verbinden. Konflikte zwischen Menschen haben gesellschaftliche Ursachen und sind kein isoliertes Phänomen des ÖPNV. Ein Problem, das übrigens nicht nur in Großstädten, sondern auch im ländlichen Raum existiert.“

Gemeinsam handeln

Den ersten Platz belegte das Team der Klassen 7 und 8 der Hauptschule Nürnberger Straße in Köln. In ihrem Beitrag „Wir waren’s“ zeigten sie, wie Zivilcourage funktioniert und gemeinsames Handeln zum Erfolg führen kann. Auf Platz 2 kamen die Schülerinnen und Schüler der Hildegardis-Schule in Hagen und den dritten Platz konnte sich die Klasse 9 b des Albert-Martmöller-Gymnasiums aus Witten sichern.

Nina Kradepohl



// **Stolze Sieger** – Kampagnenpatin Shary Reeves mit den Gewinnern des Wettbewerbs.

Mehr zum Wettbewerb und zu den Siegerfilmen unter www.die-grosse-klappe.de und auf Facebook www.facebook.com/DieGrosseKlappe.

Kommunikationsstrategie

Evolution statt Revolution

Strategische Ausrichtung der Gemeinschaftskampagne 2014 – 2016

Die strategische Gesamtausrichtung der Gemeinschaftskampagne „Busse & Bahnen NRW“ wurde zu Beginn des Jahres überprüft und analysiert. Das Ergebnis stellt sowohl eine Anpassung an die aktuellen Rahmenbedingungen der Nahverkehrslandschaft in NRW als auch an die aktuellen Trends der Kommunikationsbranche dar.

„Busse & Bahnen NRW“ als neutrale Dachmarke für den Nahverkehr

Mit der Einführung der Absendermarke „Busse & Bahnen NRW“ hat sich die Gemeinschaftskampagne als Dachmarke für den Nahverkehr und Absender von raum- und unternehmensübergreifenden Image-themen in den vergangenen Jahren neu positioniert.

Die hohe Akzeptanz unter den Partnern (Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen in NRW) liegt

in der Absenderneutralität. Diese Position soll in den kommenden Jahren gestärkt und weiter ausgebaut werden: mit einem klaren und unverwechselbaren Corporate Design und nachhaltigen Kampagnenkonzepten.

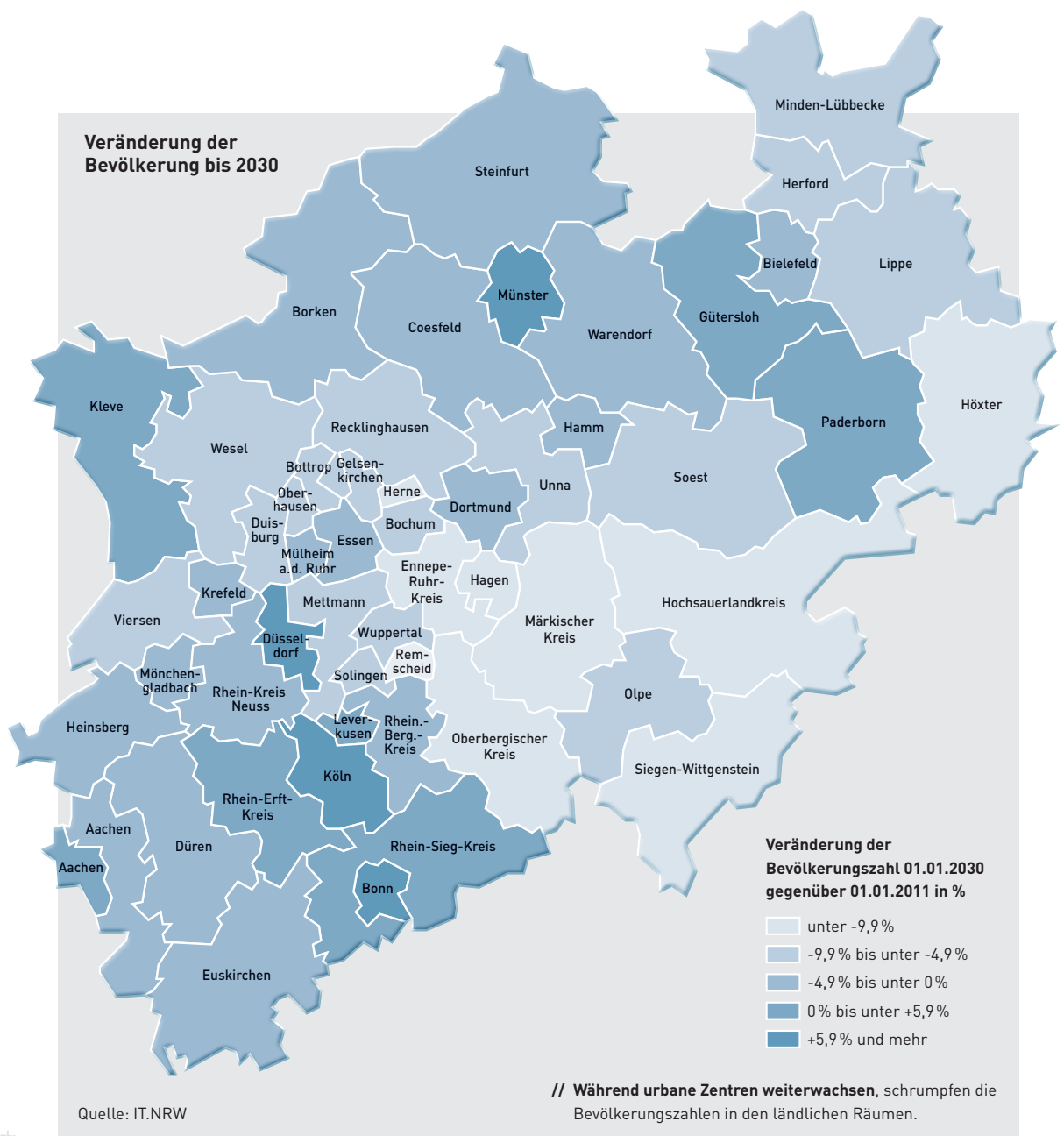
Reduktion von Komplexität

Trotz vieler Verbesserungen ist es für die Fahrgäste in NRW nach wie vor eine Herausforderung, sich in den unterschiedlichen Tarifsystemen der Verbünde zurechtzufinden. Die individuellen Benutzeroberflächen von Fahrkartenautomaten, Fahrplänen und Preistabellen erschweren die Orientierung.

In Bezug auf die Medien zur Vermarktung des NRW-Tarifs wird daher kontinuierlich an einer besseren Verständlichkeit der Inhalte, einer höheren Lesefreundlichkeit und einer verbesserten Gesamtstruktur gearbeitet.



// Um die Orientierung zu verbessern, müssen u. a. die individuellen Benutzeroberflächen von Fahrkartenautomaten optimiert werden.



Botschaften müssen differenzierter aufgesetzt werden und in die unterschiedlichen Lebensrealitäten vor Ort passen.

Berücksichtigung demografischer Entwicklungen bei der Kommunikation

Nordrhein-Westfalen zeichnet sich strukturell durch eine stark heterogene Bevölkerungsdichte aus. Während große Ballungsgebiete Rheinland und Ruhrgebiet kennzeichnen, sind Norden und Osten des Landes eher ländlich geprägt.

Bevölkerungsdichte im ländlichen Raum weiter abnehmen wird. Eine Entwicklung, die neben der Angebotsplanung auch Auswirkungen auf die Kommunikation hat. Die Botschaften müssen differenzierter aufgesetzt werden und in die unterschiedlichen Lebensrealitäten vor Ort passen. Auch auf die Mediaplanung hat diese Entwicklung Einfluss.

Aktuelle Zukunftsprognosen gehen davon aus, dass sich die Unterschiede weiter manifestieren werden. Urbane Zentren werden wachsen, wohingegen die

Content Marketing und Campaigning

Auch die fortschreitende Digitalisierung hat große Auswirkungen auf die Kommunikation. Die Kunden

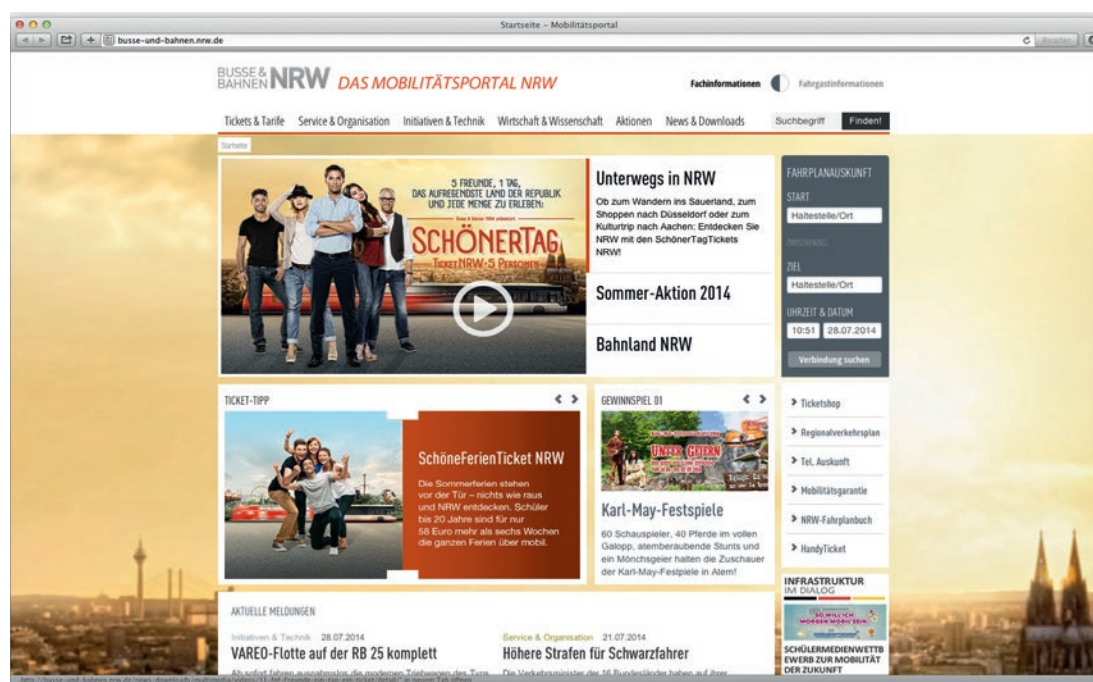
tauschen sich im Netz über Produkte und Leistungen aus und erwarten auch von Anbietern mehr Kommunikationsbereitschaft und Service. Eine Entwicklung, die in Bezug auf die inhaltliche Ausrichtung von Kampagnen zu beachten ist. Auch das KCM betrachtet daher die Fahrgäste in NRW nicht mehr nur als Empfänger von Werbebotschaften, sondern als Teil des Gesamtsystems. Sie gestalten den Nahverkehr in NRW maßgeblich mit – durch die Nutzung des Angebots, durch ihr Verhalten in den Fahrzeugen und durch die Art und Weise, in der sie über den Nahverkehr kommunizieren.

Insbesondere im Bereich der Imagearbeit lautet daher die Strategie, interaktive Module in die Kampagnen zu integrieren und dadurch die persönliche Auseinandersetzung mit Themen wie Umweltschutz, Zivilcourage oder dem allgemeinen Miteinander in Bus und Bahn zu fördern. Durch Gewinnspiele, Mitmachaktionen wie Foto-, Video- oder Schreibwettbewerbe erhalten unsere Kun-

den die Möglichkeit, die Kampagnen mit eigenen Geschichten und Ideen zu unterstützen und damit selbst zum Kampagnenbotschafter zu werden.

Zudem werden Kampagnenthemen mittels Content Marketing über Blogs und soziale Netzwerke im Internet stärker verbreitet. Ebenso soll die Presse mit „Content“-informativen Inhalten mit Mehrwert, wie beispielsweise Statistiken zum Leistungsangebot des Nahverkehrs, angesprochen werden. Ziel ist es, neben rein werblich orientierten Maßnahmen in der Kommunikationsarbeit mehr auf Inhalte, Relevanz und Glaubwürdigkeit zu setzen und die Kampagnen „integrativ“ anzulegen. So können nachhaltig Neukunden akquiriert und die Kundenzufriedenheit weiter gesteigert werden.

Nina Kradepohl





Vertrieb

23 Das Ticketing der Zukunft



Vertriebliche Entwicklungen

Unterwegs mit dem Smartphone

Wie sieht das Ticketing der Zukunft aus?

„Mich interessiert vor allem die Zukunft, denn das ist die Zeit, in der ich leben werde“, sagte einst der deutsch-französische Arzt und Philosoph Albert Schweitzer (1875 – 1965). Willy Brandt (1913 – 1992), deutscher Politiker, gab den Tipp: „Der beste Weg, die Zukunft vorauszusagen, ist, sie zu gestalten“.

Besonders aktiv bei der Gestaltung der Zukunft haben sich gerade in jüngster Zeit der VRR und das KCEFM (Kompetenzcenter Elektronisches Fahrgeldmanagement NRW) in der Thematik „Zukunft der Vertriebssysteme“ gezeigt. Mit dem Ziel, durch moderne Technik die Tarif- und Ticketvielfalt im Land zu überwinden und damit den Tarif für die Kunden in den Hintergrund zu verbannen, gleichzeitig aber den Verkehrsunternehmen die ihnen zustehenden Einnahmen zu sichern, haben VRR und KCEFM die Machbarkeitsstudie „Aufbau, Einführung und Betrieb eines Check-in/Check-out-Systems im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr“ durchgeführt und hierzu im Mai 2014 einen Abschlussbericht erstellt.

Studie untersucht die Vertriebsinfrastruktur

Die Studie hat alle Aspekte des Fahrgeldmanagements von der Tarifgestaltung über die Organisation und Finanzierung bis zur Einnahmenaufteilung auf Basis eines EFM3-Systems intensiv beleuchtet. Insbesondere die Vertriebsinfrastruktur war Gegenstand der Untersuchung, wobei die angedachte CiCo-Technologie den Einsatz anderer Technologien nicht ausgeschlossen hat.

Die Studie konnte viele Fragen beantworten und stellt jetzt eine Grundlage für die Entwicklung weitergehender Strategien im VRR dar. Der beste Technologieansatz und „die Einbettung in eine konsequente Marketingstrategie müssen noch ausgearbeitet werden, um mit einem neuen Konzept im Markt erfolgreich zu sein“. (Zitat aus Machbarkeitsstudie CiCo im VRR, Management Summary)

Zeitlich parallel hat sich eine Unterarbeitsgruppe der Landesarbeitskreise Nahverkehr NRW und eTicket NRW unter Federführung von KCM (Tarif) und KCEFM (Technik) mit der Thematik eines eTarifs und seiner technischen Einbettung beschäftigt; der Arbeitsbericht dieser Gruppe, die aus dem Netzwerktreffen Ticketing am 30. Mai 2012 hervorging, soll Ende 2014 vorliegen.

Neue Strategieansätze für NRW basieren auf der Überlegung, die bereits vorhandenen digitalen Dienste wie Fahrplanauskunft (mit Echtzeitinformationen) und Handy-Ticketing mit einer Vielzahl von weiteren digitalen Diensten (Mehrwertangeboten) zusammenzufassen.

Mit moderner Technik kann die Tarif- und Ticketvielfalt im Land überwunden werden.



// Mit neuen Strategieansätzen digitale Dienste zusammenführen: Service aus einer Hand.

Verstärkt Smartphones als Vertriebsmedium nutzen

Die Strategie zielt darauf ab, verstärkt Smartphones als Vertriebsmedium zu nutzen. Smartphones haben bereits jetzt einen hohen Verbreitungsgrad; zudem wird erwartet, dass sie zukünftig quasi zur Standardausrüstung der Menschen gehören wie einst die Armbanduhr. Vielfach wird festgestellt, dass die heutige Jugend eher das Smartphone als das Auto als Statussymbol ansieht.

Dazu gesellt sich die Vorstellung, dass die Fahrberechtigung für die Fahrstrecke nicht mehr wie heute im Vorhinein gebucht werden muss (Einstieg nur mit gültigem Fahrausweis), sondern sich – wie beim Taxifahren – nutzungsgerecht aus dem tatsächlich zurückgelegten Weg berechnen sollte. Der Kunde meldet sich beim Einstieg in den ÖPNV mit seinem Smartphone an und checkt sich beim Ausstieg aus,

wobei dies auch automatisch erfolgen kann. Der Fahrweg wird im Hintergrund erfasst und der Fahrpreis nach vorher festgelegten Regeln, beispielsweise je km, errechnet.

Die beschriebenen Paradigmenwechsel bedingen intelligente Strategien in der Umsetzung, denn die ÖPNV-Branche kann das jetzige System nicht von heute auf morgen umstellen. Die Bestandsfahr-gäste müssen mit der gebotenen Vorsicht und Fingerspitzengefühl mitgenommen werden. Das gilt insbesondere für Flatrate-Angebote und Abo-Kunden. Deshalb sollte die neue Technik/Systematik zunächst parallel zu den etablierten Vertriebskanälen angeboten werden. Durch eine clevere Migrationsstrategie könnten und sollten die (meisten) alten Vertriebskanäle dann mittel- bis langfristig abgelöst werden.

Das „neue Ticketing“ sollte zunächst parallel zu den etablierten Vertriebskanälen angeboten werden.



// Das Smartphone als ein Vertriebsmedium der Zukunft.



Empfehlenswert ist,
schnell, aber „klein“
anzufangen.

// Wenn der Nutzer sein Medium mitbringt, ergeben sich vielfältige Möglichkeiten.

Fortschritt durch Technik

Ist das heutige Smartphone das Maß aller Dinge? Mit Sicherheit nicht. Die Anbieter überbieten sich gegenseitig mit Neuentwicklungen. Automatische Spracherkennung, automatisches Ausführen von Sprachbefehlen und die digitale Erweiterung von gedruckten Inhalten sind bereits auf dem Markt. Und jeden Tag beschäftigen sich Tausende von Entwicklern mit neuen Apps oder Erweiterungen.

Mit der Festlegung der zukünftigen Vertriebstechnik auf ein Medium, das der Nutzer mitbringt und nicht mehr – wie heute – von den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt wird, ergeben sich endlich Möglichkeiten, schneller und unbürokratischer auf technische Veränderungen zu reagieren: Bisher müssen alle Investitionen von den Verkehrsunternehmen getätigt und abgeschrieben sowie aufgrund der oftmals gewährten Förderung auch über x Jahre vorgehalten werden. Zukünftig ergeben sich schnellere Reaktions- und Anpassungsmöglichkeiten, ins-

besondere, wenn die Systeme zentral vorgehalten und gesteuert werden.

Deshalb ist die jetzt verfolgte Strategie zukunftsweisend und sollte so schnell wie möglich vorangetrieben werden. Empfehlenswert ist, schnell, aber „klein“ anzufangen: Dann kann man sich nämlich auch kleine Fehler leisten, die bei jeder Softwareentwicklung unvermeidbar sind.

Klaus Vollmer

Gastbeitrag

27 Zukunft der Mobilität



taz. am wo

10./21. APRIL 2014, OSTERN TAZ AM WOCHENENDE | fort.bildung | 10300 | 16. WOCHE | 36. JAHRGANG | € 3,50 AUSLA

FORDERUNG Wie soll der öffentliche Verkehr wachsen, wenn ihm neue Konkurrenten überrollt werden? Mit Heldentaten und weniger Monatskarten

Die Zukunft der Mobilität

Dr. Gottfried Ilgmann

Die Zukunft der Mobilität

Erschienen in der taz. vom 19. April 2014

Forderung: Wie soll der öffentliche Verkehr wachsen, wenn ihm neue Konkurrenz zusetzt und die Schuldenbremse anzieht? Mit Helden-taten und weniger Monatskarten.

Die gute Nachricht: Seit der Bahnreform 1994 ist der öffentliche Personennahverkehr um 12 % gestiegen – gemessen in Personenkilometern. Die schlechte: Im selben Zeitraum hat der Pkw-Verkehr aber ebenso zugelegt. Am Verhältnis zwischen öffentlichem und Pkw-Verkehr hat sich nichts geändert. Es stagniert hartnäckig bei 15 : 85; noch immer ist der öffentliche Verkehr nur eine Restgröße.

Wenn wir also die Zukunft von Bus und Bahn einschätzen wollen, müssen wir wissen, was sich im Individualverkehr tut. Und da tut sich mehr als im öffentlichen Verkehr.

Ein gewichtiger neuer Konkurrent etwa wird dem öffentlichen Verkehr heftig zusetzen: das Elektro-Fahrrad (E-Bike). Sein Stromverbrauch ist vernach-

lässigbar gering, der Akku im täglichen Gebrauch unproblematisch. Die Fahrzeit über mindestens 10 Kilometer ist in aller Regel kürzer als mit Bus und Bahnen. Der Preis des E-Bikes wird stark fallen, sobald gute Qualität aus Asien kommt. E-Bikes könnten zur üblichen Haushaltsausstattung avancieren. Es gibt völlig neue Typen von Radlern, zum Beispiel solche mit geringerer körperlicher Leistungsfähigkeit, mit schwerem Gepäck (wenn nötig mit Anhänger) und mit erheblich größeren Fahrweiten.

Aber was geschieht dadurch im öffentlichen Personennahverkehr, im ÖPNV? Er verliert Kunden bei gutem Wetter. Bei schlechtem Wetter und Dunkelheit, bei Glatteis und Schnee drängen viele E-Biker wieder in Busse und Bahnen. Folge: Die Spitzenlastigkeit des ÖPNV steigt. Das ist das Verhältnis zwischen der Besetzung in der Verkehrsspitze morgens und der mittleren Besetzung eines ganzen Tages. Die Kosten des ÖPNV sind hochgradig von der Belastung in der Spitze abhängig. Sie bestimmt,

Warum dieser Gastbeitrag?

Auf den taz-Artikel von Dr. Ilgmann machte mich ein Kollege aufmerksam. Dr. Ilgmann ist interessiert daran, die etablierten Denkansätze in unserer Branche mit quergedachten Perspektiven zu ergänzen. Der Artikel mag nicht alle Aspekte, die zukünftig den ÖPNV beeinflussen, aufzeigen, wie z.B. den soziodemografischen Wandel oder die zunehmende Konkurrenz durch Fernbusse. Dennoch sind die Überlegungen und Anregungen so interessant, dass ich Ihnen diesen Artikel als außerordentlich lesenswerte Lektüre ans Herz lege.

Klaus Vollmer



Autor des Gastbeitrages: Dr.-Ing. Gottfried Ilgmann

geboren 1944, studierte Thermodynamik und Wirtschaftswissenschaften

Mehr als zehn Jahre lang arbeitete er für die Regierungskommission Bahn sowie für den Bundesverkehrsminister und den Vorstand der Deutschen Bahn. Er war Experte in vielen Anhörungen des Verkehrsausschusses des Bundestags und mehrerer Landtage.

wie viel teure Infrastruktur gebaut wird und wie viele Fahrzeuge anzuschaffen sind. Mit der Ausbreitung des E-Bikes bleiben die Kosten hoch, die Einnahmen sinken.

Eine weitere künftige Konkurrenz sind die Internetplattformen in Verbindung mit Smartphones. Sie erlauben bei geringen Kosten, Pkw-Fahrer und Mitfahrer zusammenzubringen. Die vielen Start-up-Unternehmen sind sehr innovativ. Und sie sind zahlreich. Die Mitfahrzentralen für weite Fahrten sind uns geläufig. Nunmehr etablieren sich auch Klubs für das (tägliche) Pendeln, so zum Beispiel in einer Kooperation mit dem ADAC mit seinen 18 Mio. Mitgliedern.

Außerdem etablieren sich Plattformen für spontanes Mitfahren im Nahverkehr. Dieses Mitfahren heißt: Ohne zusätzlichen Aufwand wird im Pkw mehr Verkehr abgewickelt. Der Pkw konkurrenziert den öffentlichen Nahverkehr gerade dann, wenn der ohnehin kläglich ausgelastet ist.

Was geschieht? Der ÖPNV verliert Kunden, aber seine Spitzenlastigkeit steigt an. Denn sobald sich auf der Straße die Autos stauen, sinkt die Wahrscheinlichkeit, kalkulierbar ein bestimmtes Ziel zu erreichen. Dann sind Bus und Bahnen wieder erste Wahl. Folge: Siehe oben.

Es tut sich noch mehr. Carsharing 2.0 etabliert sich. Der Klubbeitrag kostet einmalig 30 Euro für die Registrierung. Das Smartphone teilt mit, wo in der Umgebung ein Kleinwagen bereitsteht, den man für 30 Cent pro Minute benutzen kann, um ihn dann am Ziel wieder abzustellen. Manche Städte wollen für Carsharing-Pkws privilegierte Parkplätze einrichten, denn die knappen Parkplätze werden besser ausgenutzt, weil sich schnell wieder ein weiterer Nutzer findet. Noch wissen wir jedoch wenig, wie sich diese neue Form der Mobilität auf den ÖPNV auswirkt.

Aus Asien kommen künftig Kleinstwagen an den Markt. Es wird deutlich billiger, ein Auto zur Verfügung zu halten. Der Test, wie sich das auswirkt, steht auch noch aus.



// Das E-Bike als gewichtiger Konkurrent des ÖPNV.

Zurück aus der Zukunft in die Gegenwart: Der ÖPNV ist hoch subventioniert, 55 bis 60 % der Kosten werden aus Steuermitteln bestritten, klagt der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsminister. An dem Anteil hat sich seit 1997 nichts geändert. Der Forderung der Piratenpartei nach einem ÖPNV zum Nulltarif sind wir eigentlich schon sehr nahe.

Die ÖPNV-Branche wird künftig in ein Bermudadreieck geraten: Kunden werden zu mehr individueller Mobilität abwandern. Der ÖPNV wird durch steigende Personalkosten teurer. Die Schuldenbremse wird die Subventionen ausbremsen. Alle Effekte zusammen führen zu einem drastischen Anstieg der Fahrpreise – und das vor dem Hintergrund, dass sich völlig neue preiswerte und nachhaltige Möglichkeiten der Mobilität im Individualverkehr bieten.



// **Der ÖPNV verliert Kunden**, aber die Spitzenlastigkeit steigt.

Heldentaten sind gefragt. Dazu gehören Maßnahmen, die die meisten Verkehrspolitiker scheuen, nämlich das Beflügeln des Wettbewerbs. Bei der Deutschen Bahn sind vorrangig die Infrastruktur (Netz, Bahnhöfe, Energieversorgung) und das Fahren von Zügen auf der Schiene unternehmerisch zu trennen. Das vom Vorstand der Deutschen Bahn und der Eisenbahn-Gewerkschaft EVG favorisierte Modell des integrierten DB-Konzerns kann nur geringe Wettbewerbsschübe auslösen.

Die Länder und Kommunen sollten bei Ausschreibungen von Verkehrsverträgen (Wettbewerb um den Markt) größere Spielräume lassen. Wenn zu viel staatlich vorgegeben ist, fehlen die Innovationen – das wichtigste Ziel des Wettbewerbs.

Die Fahrgäste werden aufheulen, wenn Mobility Pricing kommt. Das bedeutet mehr Finanzierung durch Tickets und differenziertere Preise, wie wir sie aus der Luftfahrt kennen. Bisher bekam man hohe Rabatte per Monatskarte, die sich so richtig nur für Pendler lohnen. Die aber verursachen die höchsten Kosten, weil sie in der Regel genau zu Spitzenzeiten auf den höchst belasteten Strecken fahren. Ihre deutliche Mehrbelastung bedeutet eine herbe Umkehr bisheriger Werbung der Branche.

Noch rechne ich nicht mit Umkehr, sondern mit aggressiver Ablehnung dieser Heldentaten. Aber wenn die Nachrichten schlechter werden?

Dr. Gottfried Ilgmann

Service

- 31 Mobilitätsgarantie NRW
- 33 NRW-Preisakzeptanzanalyse
- 35 Fahrradmitnahme im ÖPNV neu geregelt



Mobilitätsgarantie NRW

In Anspruch genommen

Milde Vorweihnachtszeit 2013 sorgt für leichte Rückgänge der Erstattungsanträge

Auf den ÖPNV ist Verlass: Wenn es zu Verspätungen und Zugausfällen kommt, können sich die Fahrgäste des NRW-Nahverkehrs seit Anfang 2010 auf die Mobilitätsgarantie NRW verlassen. Auch 2013 stieß das Serviceangebot der NRW-Verkehrsunternehmen auf breite Akzeptanz der Nahverkehrskunden. Die milde Vorweihnachtszeit hat zu leichten Rückgängen bei den Anträgen im 2. Halbjahr geführt.

Bei Abfahrtsverspätungen von mehr als 20 Minuten können Kunden des nordrhein-westfälischen Nahverkehrs alternativ einen Fernverkehrszug oder ein Taxi nutzen. Dabei bekommt der Fahrgast beim Umstieg auf den Fernverkehr die zusätzlichen Kosten zurückgezahlt. Taxikosten werden bis zu einer festgelegten Obergrenzen erstattet, wobei nachts, also zwischen 20 Uhr und 5 Uhr, mit bis zu 50 Euro ein höherer Erstattungsbetrag gewährt wird als tagsüber mit bis zu 25 Euro. Diese Differenzierung war durch die NRW-Nahverkehrsakteure zum 1. Juli 2012 im Hinblick auf Verspätungen speziell in den Abend- und Nachtstunden initiiert worden.

Fast 13.000 Erstattungsanträge im Jahr

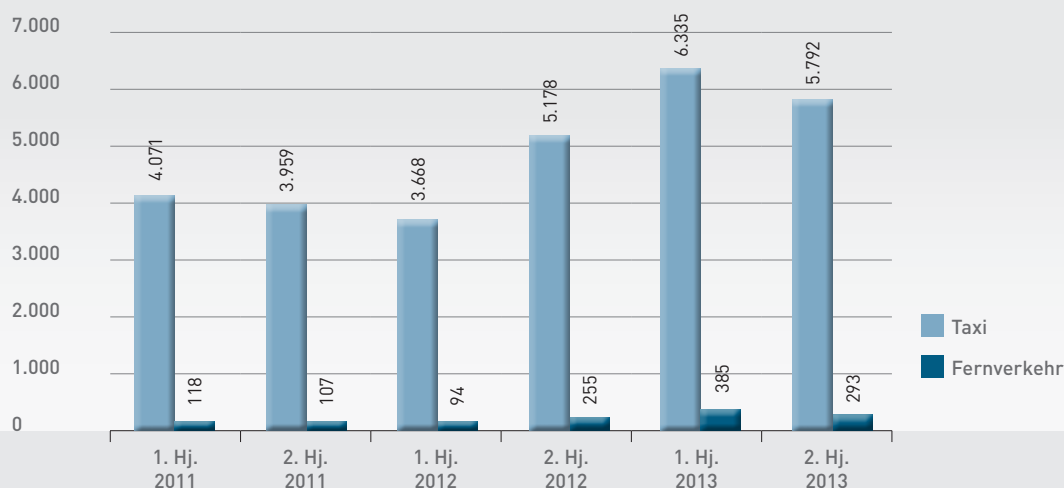
2013 haben insgesamt etwas mehr als 12.800 Fahrgäste einen Erstattungsantrag eingereicht. Dabei wählten 9 von 10 Antragsstellern ein Taxi, um ihr Ziel zu erreichen. Grund für die niedrige Fernverkehrsquote ist die im Vergleich mit dem Nahverkehr geringere Anzahl der Fernverkehrshalte in NRW. Lediglich im Bereich Rheinland zwischen Bonn und Köln lag die Nutzungsquote mit fast 10 % leicht höher.

Die Verteilung der Erstattungsanträge auf Rheinland, Rhein-Ruhr und Westfalen, korrespondiert in erster Näherung mit der jeweiligen Verkehrsleistung dieser Regionen: Während das Gebiet Rhein-Ruhr mit seiner polyzentrischen Siedlungsstruktur und den vielen Ballungszentren erwartungsgemäß einen hohen Anteil von fast 70 % aller Fälle aufweist, war die Inanspruchnahme im westfälischen Raum mit einem Anteil von 12 % weit geringer.

Auf einem weiterhin hohen Niveau, von durchschnittlich 86 %, lag die Erstattungsquote 2013. Das verdeutlicht, dass sich die Fahrgäste mittlerweile

Das Serviceangebot der NRW-Verkehrsunternehmen stieß auch 2013 auf breite Akzeptanz der Nahverkehrskunden.

Erstattungsanträge



// Die Kommunikationskampagne 2012 sowie das stetig verbesserte Informationsangebot zur Garantie bewirken insgesamt eine deutliche Zunahme der Fallzahlen in den letzten drei Halbjahren.



9 von 10 Antragstellern wählten ein Taxi als Alternative.

mit den Garantiebestimmungen gut auskennen. Zusätzlich wurden im letzten Jahr 7% der Anträge auf Kulanzbasis bearbeitet, d.h. über die Garantie hinausgehende Vorfälle erstattet.

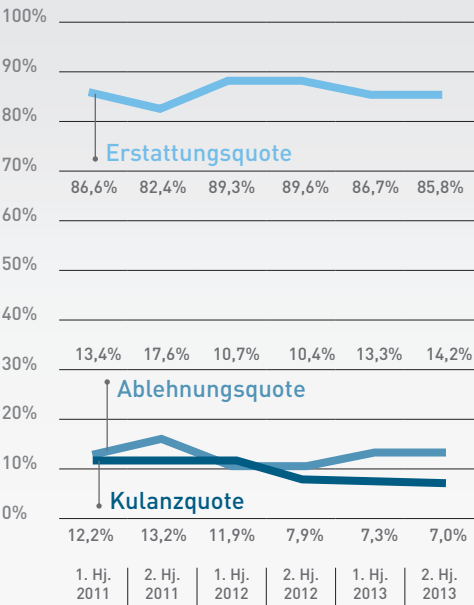
257.000 Euro an Fahrgäste ausgezahlt

An Erstattungsgeldern wurden im zurückliegenden Jahr über alle NRW-Verkehrsunternehmen insgesamt ca. 257.000 Euro an die Fahrgäste ausgezahlt. Dabei liegt der durchschnittliche Erstattungsbetrag für die Taxinutzung bei 23,60 Euro. Der Betrag für nächtliche Taxifahrten liegt mit 28,70 Euro erwartungsgemäß höher. Der Umstieg auf den Fernverkehr kostete die Verkehrsunternehmen durchschnittlich 17,70 Euro je Erstattung.

Bei einem Vergleich des 1. mit dem 2. Halbjahr 2013 zeigt sich ein deutlicher Rückgang der Erstattungsfälle um 10%. Ausschlaggebend dafür dürfte der milde Winter in der Vorweihnachtszeit gegenüber dem langen Winter zu Jahresbeginn gewesen sein.

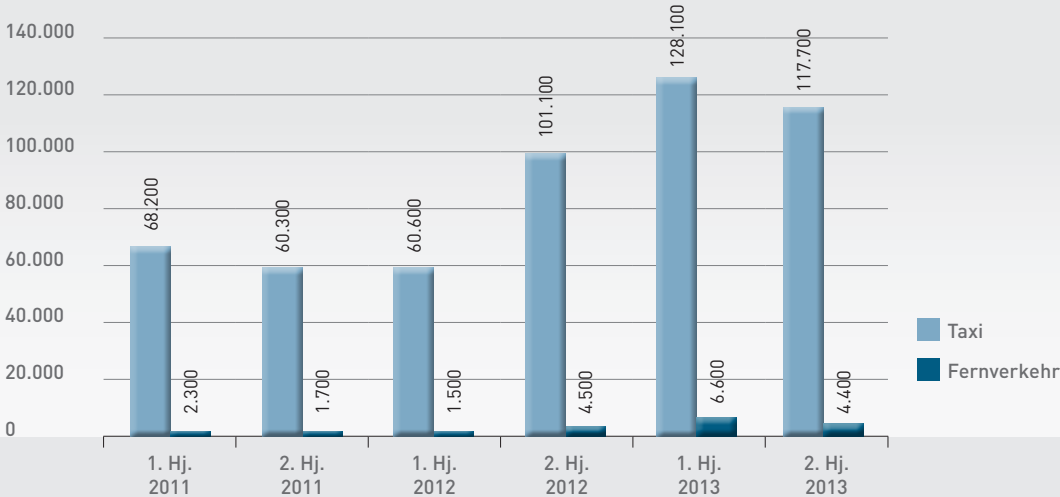
Katrin Kunkel

Erstattungs-, Ablehnungs- und Kulanzquote



// Während die Erstattungsquote ihr hohes Niveau halten konnte, ist der Anteil der Kulanzfälle leicht gesunken. Die Erstattungsquote setzt sich aus den regulären Erstattungen nach den Bestimmungen der Garantie sowie der seitens der Verkehrsunternehmen gewährten Kulanz zusammen.

Erstattungsgelder in Euro



// Mit der Anhebung der Erstattungsbeträge für Taxifahrten zum 1. Juli 2012 sind auch die ausgezahlten Erstattungsgelder in den letzten drei Halbjahren angestiegen.

Preisgestaltung

NRW-Preisakzeptanzanalyse

Quantitative Untersuchung bestätigt breite Akzeptanz der Kunden

Ticketpreise im ÖPNV müssen in der Regel jährlich angepasst werden, um u.a. die wachsenden Kosten aufzufangen und eventuelle Defizite nicht weiter zu vergrößern. Trotzdem sorgen Verbesserungen im Qualitäts- und Leistungsangebot für stetig wachsende Fahrgastzahlen und Ticketverkäufe.

Aber kann dieser Trend fortbestehen? Wie schätzen die Kunden die Preise des NRW-Tarifs generell ein und nehmen sie weitere Tarifierpassungen hin? Um diese Fragen zu beantworten, hat das KCM durch ein Marktforschungsinstitut ein quantitatives Studiendesign entwickeln lassen.

Quantitative Untersuchung

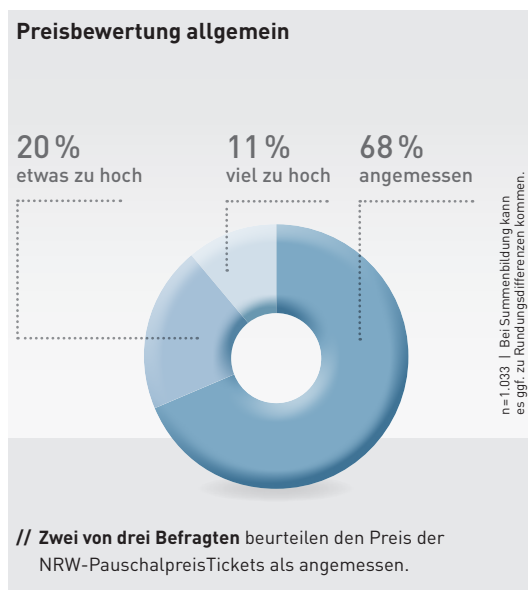
Im Herbst 2013 wurden 1.033 Personen ab 16 Jahren per Telefon befragt, die ausgewählte ÖPNV-Tickets des NRW-Tarifs nutzen bzw. genutzt haben. Die Stichprobe basiert dabei auf einer Telefonstichprobe, unter der auch Personen waren, die zuvor in Bussen und Bahnen rekrutiert wurden.

Die Befragung beschränkte sich auf die Analyse der NRW-PauschalpreisTickets (SchönerTagTicket NRW Single, SchönerTagTicket NRW 5 Personen und SchöneFahrtTicket NRW). Für diese drei untersuchten Tickets wurden jeweils über 330 Interviews durchgeführt. Die RelationspreisTickets wurden aufgrund der Individualität der Preise nicht einbezogen.

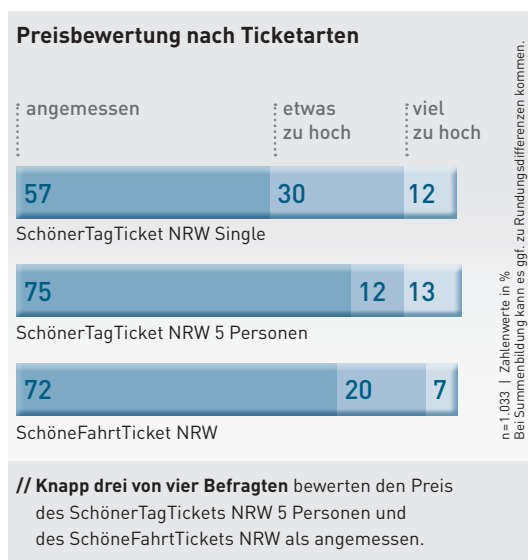
Die Hälfte der PauschalpreisTicket-Inhaber stammte aus den VRS- und VRR-Verbundgebieten und jeder Fünfte wohnte im Verbundgebiet VRL/VGM. Die weitere Verteilung: ca. 14 % OWL V, 9 % AVV, 3 % vph und 2 % VGWS.

Einschätzungen der Preise

Über zwei Drittel aller befragten Nutzer eines PauschalpreisTickets nehmen den gezahlten Ticketpreis als „angemessen“ wahr.



Betrachtet man die Ticketarten einzeln, zeigt sich, dass die höchste preisliche Akzeptanz für das SchönerTagTicket NRW 5 Personen (75 %) und das SchöneFahrtTicket NRW (72 %) vorliegt. Nutzer des SchönerTagTicket NRW Single bewerten den gezahlten Ticketpreis „nur“ zu 57 % als angemessen.

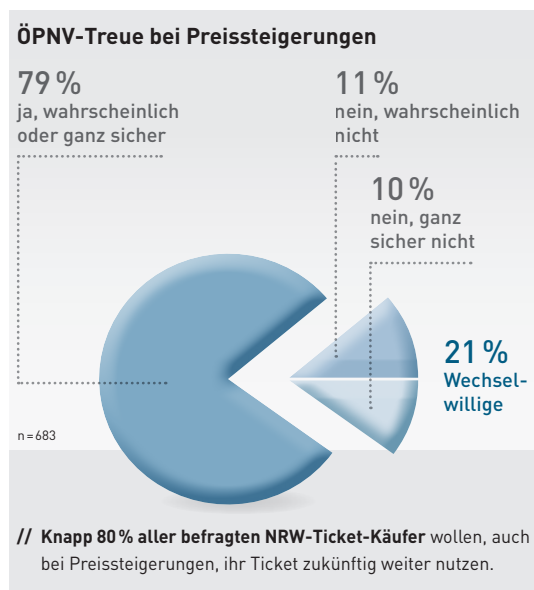


45 % der Befragten sehen die NRW-PauschalpreisTickets als preisgünstigste Alternative an.

Obwohl die Ticketpreise überwiegend als angemessen wahrgenommen werden und knapp die Hälfte aller Befragten (45 %) die NRW-PauschalpreisTickets als preisgünstigste Alternative wertet, äußert sich ein gewisser Anteil der Nutzer kritisch über zu häufige Anhebungen der Ticketpreise: Für 41 % werden die Preise zu häufig angehoben; nur knapp jeder Fünfte (17 %) sagt, dass die Preissteigerungen im NRW-Tarif glaubwürdig kommuniziert werden. Hier zeigen die Kunden Verbesserungsbedarf auf. Das gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass jeder Fünfte (22 %) angibt, bei weiteren Preissteigerungen Einschränkungen in anderen Lebensbereichen vornehmen zu müssen.

Fast 80 % würden bleiben

Dass Fahrten, die bisher mit dem NRW-Ticket stattfinden, aufgrund weiterer Preissteigerungen zukünftig seltener oder nicht mehr durchgeführt werden, stellt für knapp jeden fünften Befragten (21 %) – zumindest gedanklich – eine Alternative dar.



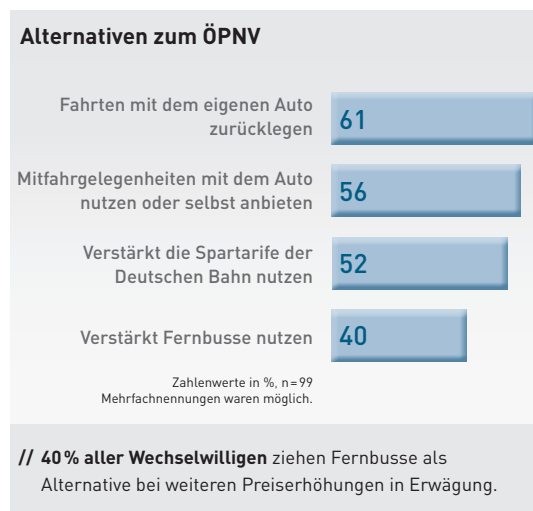
Knapp die Hälfte dieser wechselwilligen NRW-Ticket-Nutzer, also 10 % aller Befragten, gab an, bei weiteren Preissteigerungen ihr Ticket ganz sicher nicht mehr wie bisher nutzen zu wollen.

Jeder zehnte Wechselwillige gab an, ganz auf seine Reisewege zu verzichten, während die übrigen 90 % andere Reisemittel in Betracht ziehen.

Als Alternativen zum ÖPNV werden in erster Linie vermeintlich günstigere Transportmöglichkeiten für den zukünftigen Reiseweg genannt. Die wechselwilligen Befragten bevorzugen dabei Fahrten mit dem eigenen Auto (61 %) oder Mitfahrgelegenheiten (56 %). Aber auch die Entwicklung des Fernbusmarktes spielt seit dessen Öffnung 2013 eine Rolle bei der Entscheidungsfindung.

Kommunikation muss verbessert werden

Die überwiegende Mehrheit der derzeitigen PauschalpreisTicket-Nutzer beurteilt die aktuellen Ticketpreise als angemessen. Bei weiteren Preissteigerungen wird allerdings ein kleiner Teil der Befragten sein derzeitiges Fahrverhalten ändern oder sogar ganz auf die Nutzung des ÖPNV verzichten.



Um die Preisakzeptanz bei allen Fahrgästen zu wahren, sollten die Partner im NRW-Nahverkehr nicht nur die Kostenentwicklung, sondern auch die Preisakzeptanz der ÖPNV-Nutzer angemessen berücksichtigen und anstehende Preissteigerungen glaubwürdig kommunizieren.

Alexander Schwan

Beförderungsbedingungen Nahverkehr NRW

Fahrradmitnahme im ÖPNV neu geregelt

Landesweit einheitliche Regelung steht für mehr Verlässlichkeit und Transparenz

Der Fahrradverkehr boomt. Immer neue und vielfältigere Fahrradtypen, wie elektrobetriebene Fahrräder, sog. Pedelecs und E-Bikes, werden am Markt angeboten. Häufig werden mit einem solchen Fahrrad auch Fahrten in den Nahverkehrsmitteln unternommen, um verschiedene Freizeitziele in NRW zu erreichen. Doch bisher gab es keine eindeutige Definition, welche Fahrradtypen mitgenommen werden dürfen und welche draußen bleiben müssen.

Einvernehmliche Lösung

Die landesweiten Beförderungsbedingungen in NRW regeln die allgemeinen Rahmenbedingungen für die Personenbeförderung aller in den NRW-Verbünden und -Gemeinschaften zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen. Das KCM ist als Geschäftsstelle für den NRW-Tarif auch für die Fortschreibung dieser Bestimmungen zuständig. Jetzt haben wir in Abstimmung mit den Verkehrsverbünden und Verkehrsgemeinschaften mit dafür gesorgt, dass seit dem 1. April 2014 neue einheitliche Regelungen für die Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen in den Beförderungsbedingungen verankert wurden.

Die wesentlichen Änderungen wurden dabei im Rahmen eines „Runden Tisches“ unter Vorsitz des

Verkehrsministeriums NRW vorabgestimmt. Neben den Verkehrsunternehmen haben auch Vertreter der Fahrrad-, Behinderten- und Fahrgastverbände teilgenommen. So konnte im Einvernehmen aller Beteiligten eine klare, landesweit einheitliche Regelung geschaffen werden.

Auch Tandems dürfen mit

Mit Beginn der Fahrradsaison 2014 können Fahrgäste jetzt neben den „klassischen“ Fahrrädern auch Pedelecs und E-Bikes in Bussen und Bahnen mitnehmen. In Nahverkehrszügen dürfen außerdem Fahrräder, die das übliche Maß überschreiten, mitgeführt werden. In der Vergangenheit mussten diese Fahrradtypen, zu denen unter anderem Tandems zählen, zum Ärger der Fahrgäste draußen bleiben.

Wegen der räumlich beengten Verhältnisse ist die Mitnahme dieser sperrigen Fahrradkonstruktionen bei Fahrten mit Bussen und U- sowie Straßenbahnen weiterhin nicht erlaubt. Eine Ausnahmeposition nehmen Inhaber von Schwerbehindertenausweisen ein: Um ihren besonderen Mobilitätsbedürfnissen nachzukommen, dürfen sie auf Kulanz der Verkehrsunternehmen auch solche Fahrräder in Bussen und U-/Straßenbahnen mitnehmen.

Katrin Kunkel

Neben den „klassischen“ Fahrrädern können jetzt auch Pedelecs und E-Bikes in Bussen und Bahnen mitgenommen werden.



// Mit dem Fahrrad in Bussen und Bahnen durch Nordrhein-Westfalen – das ist nun landesweit einheitlich und transparent definiert.

A close-up photograph of a hand pointing its index finger at a computer keyboard. The keyboard is light blue with white keys. A white rectangular overlay is positioned in the upper left quadrant of the image, containing text. The background is slightly blurred, focusing attention on the hand and the overlay.

NRW-Tarif in Zahlen

- 37 Preisfortschreibung 2014
- 39 Einnahmenentwicklung 2013
- 45 Verkaufsstatistik 2013

Preisfortschreibung

Moderate Erhöhungen

Keine tariflichen Änderungen vor der Weiterentwicklung zum Flächenzonentarif

2016 soll der NRW-Tarif zu einem Flächenzonentarif, mit freier Verkehrsmittelwahl auch bei den RelationspreisTickets, weiterentwickelt werden. Da die hierzu erforderlichen Arbeiten derzeit auf Hochtouren laufen und die Zusammenführung der Verbundräume zu drei großen Tarifräumen noch nicht abgeschlossen ist, wurde 2014 auf tarifliche Neuerungen im NRW-Tarif verzichtet und nur eine moderate Preismaßnahme vorgenommen.

RelationspreisTickets

Die plus-Beträge der RelationspreisTickets wurden durchschnittlich um 6,5 % erhöht. Das liegt unter anderem am Bartarif (+7,1 %), der wegen vertrieblicher Rahmenbedingungen um mindestens 10 Cent angepasst werden muss. Aufgrund der gemeinsamen Wirkung mit dem C-Preis der DB AG, der für 2014 um durchschnittlich 3,2 % erhöht wurde, liegt die vom Kunden wahrgenommene Preiserhöhung

bei den RelationspreisTickets bei ca. 3,6 % im Bartarif und bei etwa 3,2 % bei den Zeitfahrausweisen.

PauschalpreisTickets

Die Preise der PauschalpreisTickets wurden 2014, wegen des konstanten Preises des SchönerTag-Tickets NRW Single und des nur gering angehobenen Preises des SchöneFahrtTickets NRW, insgesamt nur leicht um durchschnittlich 2,2 % erhöht. Durch die Preiskonstanz beim SchönerTagTicket NRW Single und die gleichzeitige Preismaßnahme des 5-Personen-Tickets konnte außerdem das Spannungsverhältnis zwischen Einzelreisenden und Mini-Gruppen von zwei Personen entschärft werden.

NRWplus

Der NRWplus-Tarif wurde durchschnittlich um 3,5 % angepasst.

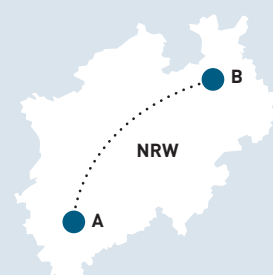
Holger Lorenz

2014 wurde auf tarifliche Neuerungen im NRW-Tarif verzichtet und nur moderate Preismaßnahmen vorgenommen.

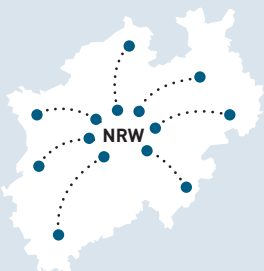
RelationspreisTickets (plus-Beträge)	2014	2013
für eine Fahrt		
SchöneReiseTicket NRW Erwachsene	1,50 €	1,40 €
AnschlussTicket NRW Erwachsene	1,50 €	1,40 €
SchöneReiseTicket NRW Gruppe Erwachsene ¹⁾	0,75 €	0,70 €
für eine Hin- und Rückfahrt		
SchöneReiseTicket NRW Hin&Rück Erwachsene	3,00 €	2,80 €
AnschlussTicket NRW Hin&Rück Erwachsene	3,00 €	2,80 €
SchöneReiseTicket NRW Gruppe Hin&Rück Erwachsene ¹⁾	1,50 €	1,40 €
für eine Kalenderwoche		
SchöneWocheTicket NRW	5,90 €	5,70 €
für einen Monat		
SchönerMonatTicket NRW	21,50 €	20,80 €
SchönerMonatTicket NRW Azubi	16,10 €	15,60 €
im Abonnement		
SchönerMonatTicket NRW Abo	17,90 €	17,30 €
SchönerMonatTicket NRW Azubi Abo	13,40 €	13,00 €

¹⁾ plus-Betrag pro Person

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



Tickets zum Relationspreis gelten für eine festgelegte Relation/Verbindung – der Preis ist abhängig vom Ziel. Der plus-Betrag ist obligatorisch im Relationspreis enthalten.



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

PauschalpreisTickets

2014

2013

für eine Fahrt

SchöneFahrtTicket NRW Erwachsene

17,80 €

17,60 €

SchöneFahrtTicket NRW Kinder

8,90 €

8,80 €

für einen Tag

SchönerTagTicket NRW Single¹⁾

28,50 €

28,50 €

SchönerTagTicket NRW 5 Personen¹⁾

41,00 €

39,50 €

FahrradTagesTicket NRW

4,70 €

4,50 €

für eine Veranstaltung

TeilnehmerTicket NRW²⁾

15,20 € / 11,70 €

14,60 € / 11,30 €

für einen Ferienzeitraum

SchöneFerienTicket NRW Ostern, Herbst, Winter

28,00 €

27,00 €

SchöneFerienTicket NRW Sommer

58,00 €

56,50 €

für ein Semester

WS 13/14

WS 12/13

SemesterTicket NRW

44,00 €

42,40 €

für ein Jahr

SchönesJahrTicket NRW (1. Klasse)

3.955,00 €

3.835,00 €

darin enthaltener plus-Betrag (ÖSPV)

490,00 €

474,00 €

SchönesJahrTicket NRW (2. Klasse)

2.800,00 €

2.710,00 €

darin enthaltener plus-Betrag (ÖSPV)

490,00 €

474,00 €

im Abonnement

SchönesJahrTicket NRW Abo (1. Klasse)

350,00 €

335,00 €

darin enthaltener plus-Betrag (ÖSPV)

43,00 €

42,00 €

SchönesJahrTicket NRW Abo (2. Klasse)

245,00 €

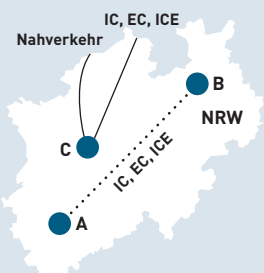
237,00 €

darin enthaltener plus-Betrag (ÖSPV)

43,00 €

42,00 €

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



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

NRWplusTickets (plus-Beträge)

2014

2013

für eine Fahrt

NRWplus Einzelfahrt Erwachsene

2,70 €

2,60 €

NRWplus Einzelfahrt Kinder

1,35 €

1,30 €

für eine Hin- und Rückfahrt

NRWplus Hin&Rück Erwachsene

5,40 €

5,20 €

NRWplus Hin&Rück Kinder

2,70 €

2,60 €

für einen Monat

NRWplus Monat ICE

58,00 €

56,00 €

NRWplus Monat ICE Abo

48,30 €

46,70 €

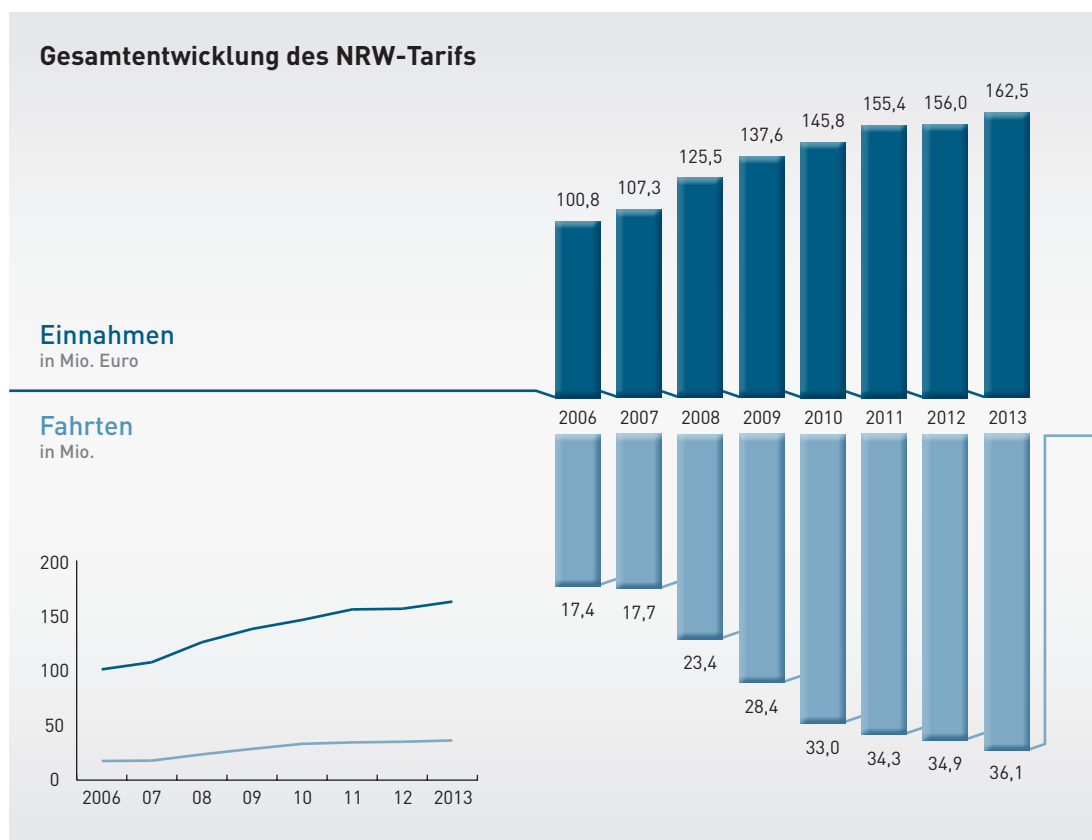
Einnahmenentwicklung

NRW-Tarif legt wieder zu

Positive Entwicklung in vielen Ticketsegmenten

Die Gesamtentwicklung des NRW-Tarifs ist auch 2013 positiv, denn sowohl Fahrten als auch Einnahmen konnten gesteigert werden. Die Einnahmen sind dabei um ca. 6,5 Mio. Euro auf 162,5 Mio. Euro gestiegen, was einer Steigerung von 4,1 % entspricht. Die Anzahl der Fahrten nahm um 1,2 Mio. (3,4 %) auf 36,1 Mio. Fahrten zu. Obwohl die Gesamtentwicklung sehr positiv ist, weisen einzelne Ticketangebote auch rückläufige Zahlen auf.

Das Wachstum ist vor allem auf die positive Entwicklung des SemesterTickets NRW zurückzuführen, während die RelationspreisTickets NRW leichte Rückgänge bei Fahrten und eine leichte Steigerung der Einnahmen verzeichnen. Ähnlich sieht es bei den PauschalpreisTickets aus: Die sinkenden Zahlen der Fahrten haben in diesem Jahr erstmals eine Stagnation der Einnahmen zur Folge.

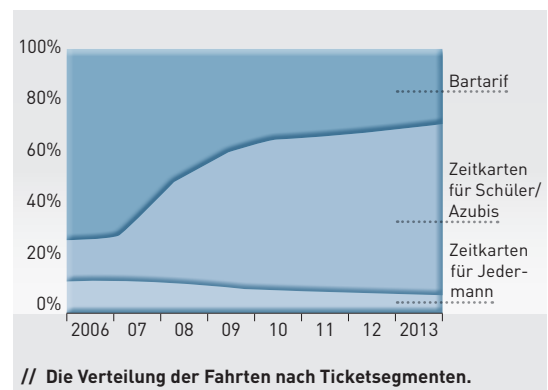
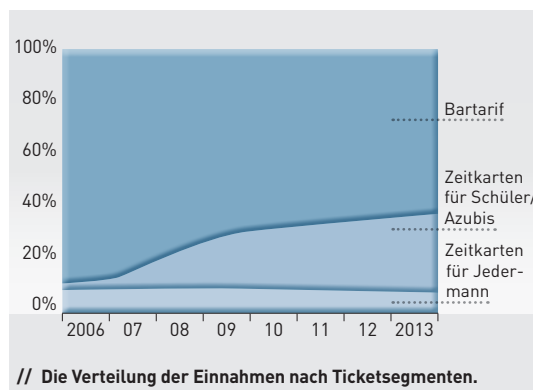


Wirkung der Tarifkooperation VRR/VGN

Die Tariflandschaft in Nordrhein-Westfalen befindet sich im Wandel hin zu größeren Tarifräumen. Zu Beginn dieser Entwicklung wurden 2012 die Tarife des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) und der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (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. Das führte zu einer „natürlichen“ Reduktion des NRW-Tarifs.

Entwicklung des Bartarifs

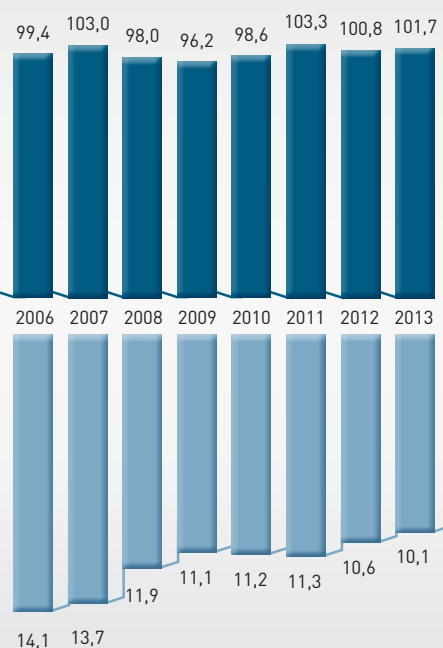
Der Bartarif ist bei einer leichten Einnahmensteigerung sowie einem Gesamtvolumen von über 100 Mio. Euro trotz leichter Fahrtenrückgänge weiterhin das bedeutendste Segment im NRW-Tarif. Zurückzuführen ist dies auf seine ursprüngliche Eigenschaft als Tarif für Freizeit- und Gelegenheitsfahrten.



Bartarif

Einnahmen
in Mio. Euro

Fahrten
in Mio.



Zeitkarten im Ausbildungsverkehr

Die Zeitkarten im Ausbildungsverkehr entwickeln sich mit Einnahmen von fast 49 Mio. Euro zu einer immer wichtigeren Säule des NRW-Tarifs. Seit 2008 konnten die Einnahmen und auch die Fahrten teilweise deutlich gesteigert werden. Vor allem das SemesterTicket NRW gehört inzwischen an fast allen nordrhein-westfälischen Hochschulen zur Grundausstattung der Studierenden (für eine detaillierte

Betrachtung siehe auch NRW TarifReport 2012/2013 S. 21ff.). Dieser Trend konnte auch in diesem Jahr fortgesetzt und sogar gesteigert werden.

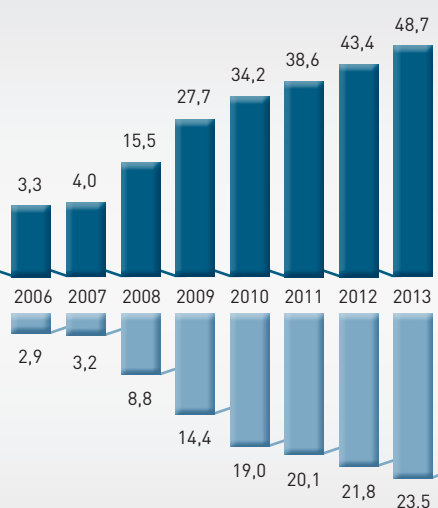
Zeitkarten für Jedermann

Bei den Zeitkarten für Jedermann zeigen sich Verlagerungseffekte: Der Trend geht dabei von den relationsabhängigen Tickets zum pauschalen Angebot des SchönesJahrTickets NRW.

Zeitkarten im Ausbildungsverkehr

Einnahmen
in Mio. Euro

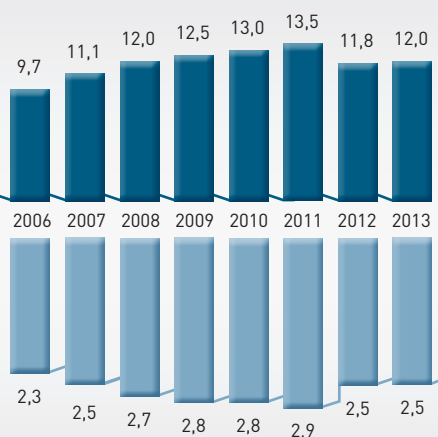
Fahrten
in Mio.



Zeitkarten für Jedermann

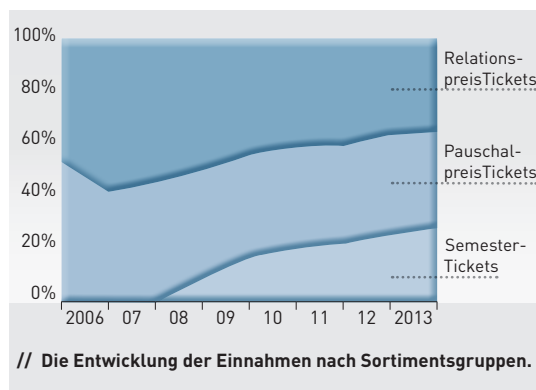
Einnahmen
in Mio. Euro

Fahrten
in Mio.



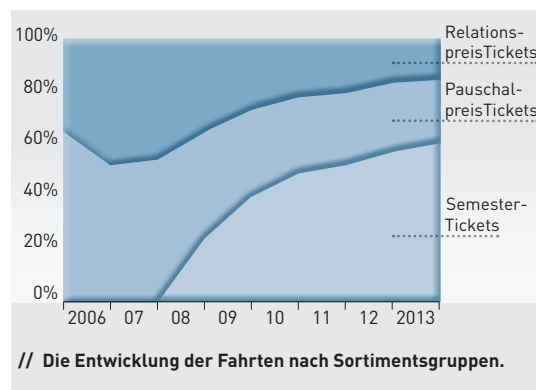
Entwicklung nach Sortimentsgruppen

Der NRW-Tarif ist mittlerweile deutlich diversifizierter als in seinen Anfängen. In Verbindung mit dem steigenden Anteil der SemesterTickets NRW ist zu erwarten, dass jede Sortimentsgruppe in der näheren Zukunft für ca. ein Drittel der Einnahmen verantwortlich sein wird.



Die Gesamtentwicklung der NRW-PauschalpreisTickets

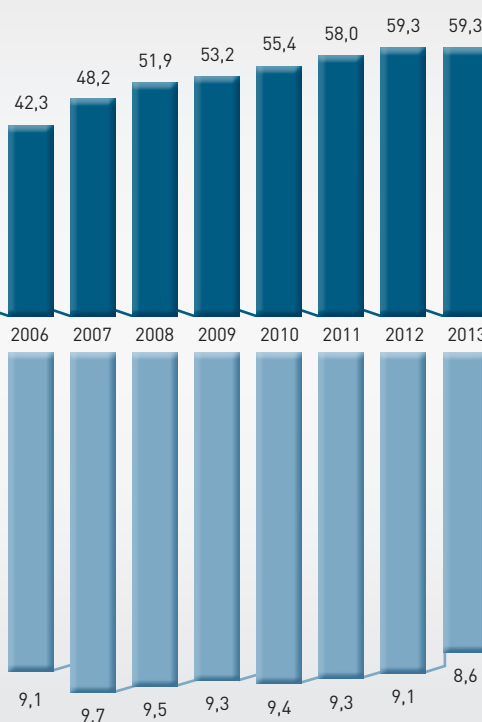
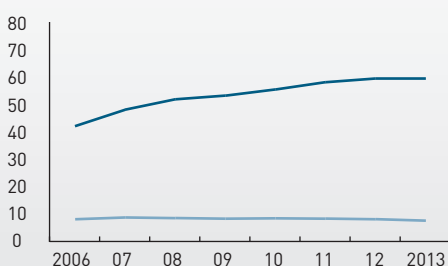
Die Fahrten mit PauschalpreisTickets nehmen weiterhin leicht ab. Die Einnahmen konnten jedoch konstant bei 59,3 Mio. gehalten werden.



PauschalpreisTickets

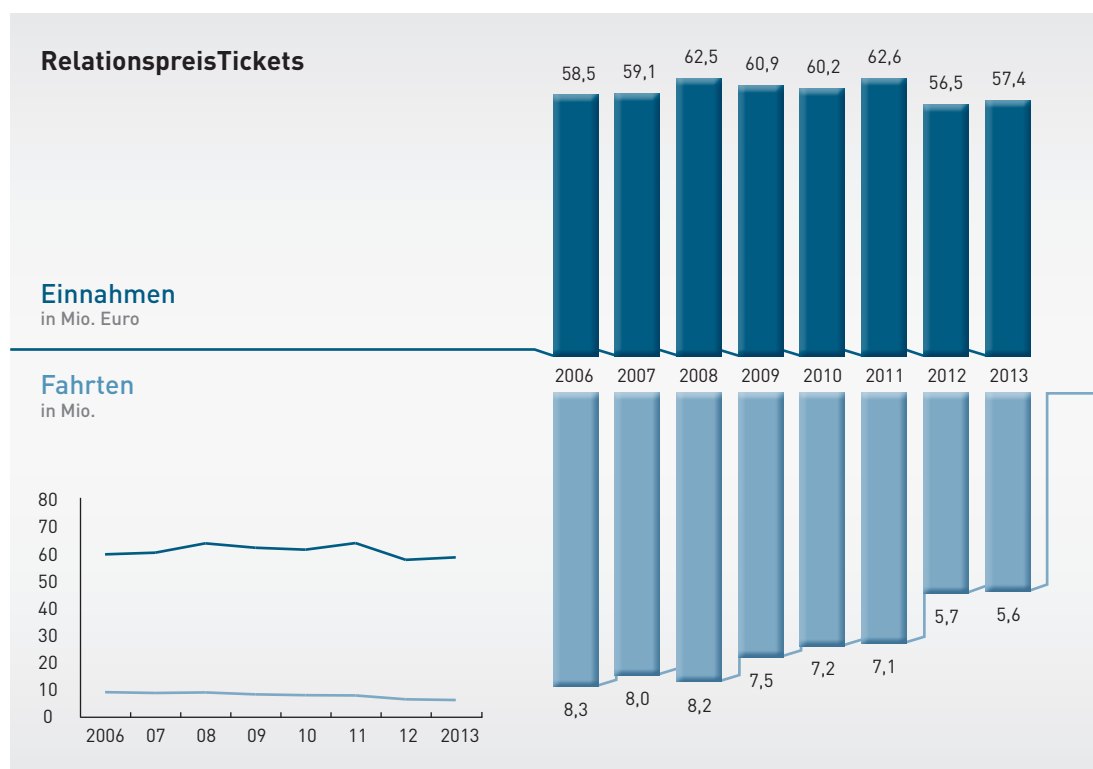
Einnahmen
in Mio. Euro

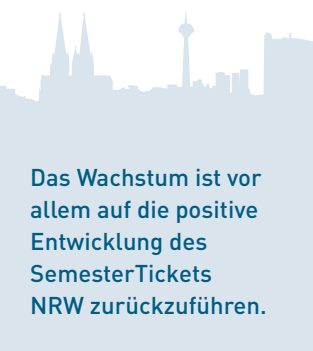
Fahrten
in Mio.



Die Gesamtentwicklung der NRW-RelationspreisTickets

Nachdem 2012 bedingt durch die Verschmelzung von VRR und VGN zum 1. Januar 2012 die Gesamtentwicklung der RelationspreisTickets wie erwartet rückläufig war, ist für das Jahr 2013 wieder ein positiver Trend zu beobachten. Während die Anzahl der Fahrten leicht um ca. 170.000 (3%) gesunken ist, konnten die Einnahmen im Jahr 2013 wieder gesteigert werden. Die über 900.000 Euro Mehreinnahmen entsprechen einer Steigerung von 1,6%.





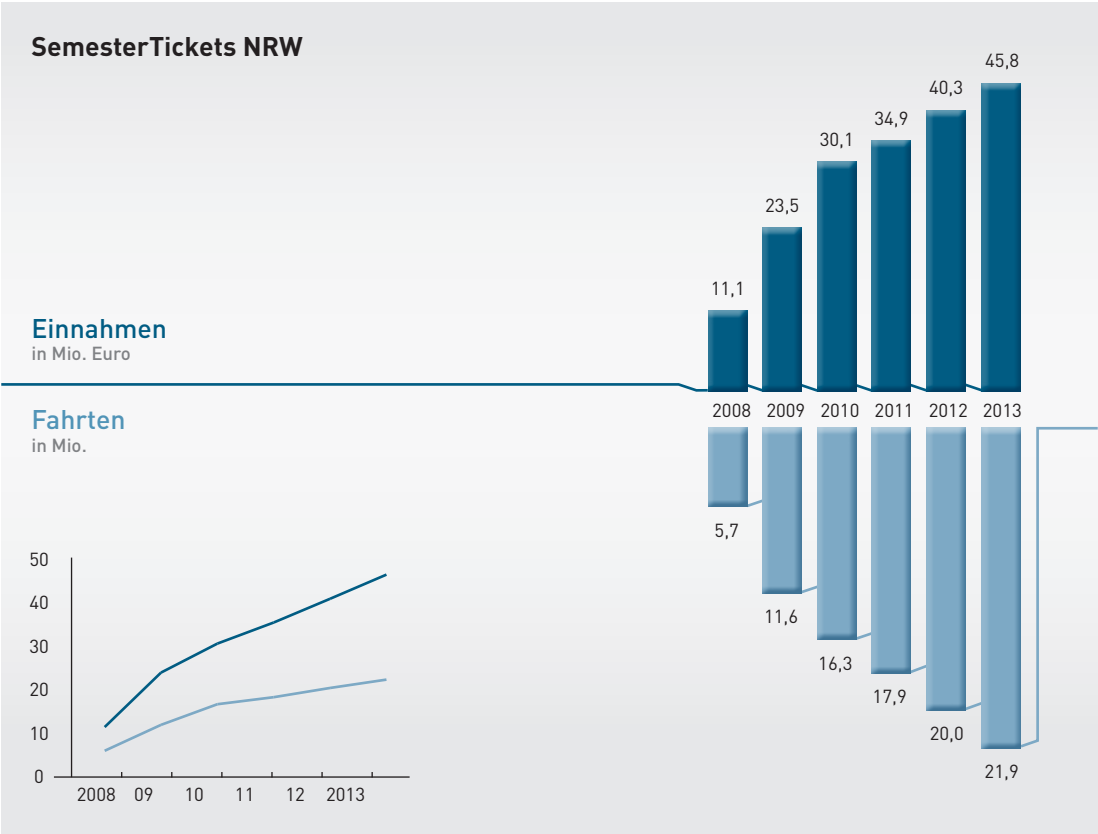
Das Wachstum ist vor allem auf die positive Entwicklung des SemesterTickets NRW zurückzuführen.

Die Gesamtentwicklung des SemesterTickets NRW

Mehr als 60 % der Fahrten mit dem NRW-Tarif werden inzwischen von Studierenden mit dem SemesterTicket NRW durchgeführt. Ein erneut überdurchschnittlich starker Anstieg der Studierendenzahlen in NRW führt wiederholt zu einer positiven Entwicklung beim SemesterTicket NRW. Die Einnahmen konnten dadurch um 13,7 % auf 45,8 Mio. gesteigert werden.

Im Vergleich zum Vorjahr wurden im Sommersemester 2013 und im Wintersemester 2013/2014 insgesamt ca. 90.000 SemesterTickets NRW mehr an die Studierenden ausgegeben. Ungefähr 14.000 dieser SemesterTickets NRW konnten durch neue Vertragsabschlüsse hinzugewonnen werden. Die übrigen 76.000 resultieren aus der gestiegenen Studierendenzahl an den bestehenden Vertragshochschulen.

Lars Koenen



Bilanz

Verkaufsstatistik 2013

Ticketabsatz, Fahrten und Einnahmen für 2012 und 2013 im Vergleich

PauschalpreisTickets										NRW-Tarif			
Ticketsortiment	Einnahmen [in Euro]		Veränderung		Fahrten		Veränderung		Ticketabsatz		Veränderung		
	2013	2012	Anteil	absolut	2013	2012	Anteil	absolut	2013	2012	Anteil	absolut	
SchöneFahrtTicket NRW Erwachsene	10.437.365	10.151.854	2,8 %	285.511	593.033	597.169	-0,7 %	-4.136	593.036	597.171	-0,7 %	-4.135	
SchöneFahrtTicket NRW Kinder	168.651	176.736	-4,6 %	-8.084	19.165	20.793	-7,8 %	-1.628	19.165	20.793	-7,8 %	-1.628	
SchönerTagTicket NRW Single ¹⁾	15.949.172	16.717.720	-4,6 %	-768.548	1.678.914	1.857.558	-9,6 %	-178.644	559.638	619.186	-9,6 %	-59.548	
SchönerTagTicket NRW 5 Personen ¹⁾	27.822.122	27.630.612	0,7 %	191.511	4.226.550	4.420.980	-4,4 %	-194.430	704.425	736.830	-4,4 %	-32.405	
FahrradTagesTicket NRW	412.818	425.969	-3,1 %	-13.151					91.646	94.660	-3,2 %	-3.014	
Bartarif gesamt	54.790.129	55.102.890	-0,6 %	-312.761	6.517.662	6.896.500	-5,5 %	-378.838	1.967.910	2.068.640	-4,9 %	-100.730	
SchönesJahrTicket NRW ^(1. Klasse)	49.855	58.800	-15,2 %	-8.945	10.790	13.280	-18,8 %	-2.490	13	16	-18,8 %	-3	
SchönesJahrTicket NRW ^(2. Klasse)	284.550	278.310	2,2 %	6.240	87.150	88.810	-1,9 %	-1.660	105	107	-1,9 %	-2	
SchönesJahrTicket NRW Abo ^(1. Klasse)	231.820	177.280	30,8 %	54.540	47.748	38.226	24,9 %	9.522	692	554	24,9 %	138	
SchönesJahrTicket NRW Abo ^(2. Klasse)	2.797.311	2.282.175	22,6 %	515.136	814.407	699.867	16,4 %	114.540	11.803	10.143	16,4 %	1.660	
Zeitkarten für Jedermann	3.363.536	2.796.565	20,3 %	566.971	960.095	840.183	14,3 %	119.912	12.613	10.820	16,6 %	1.793	
SchöneFerienTicket NRW ^(kleine Ferien)	519.755	662.324	-21,5 %	-142.569	481.825	650.900	-26,0 %	-169.075	19.274	26.037	-26,0 %	-6.763	
SchöneFerienTicket NRW ^(große Ferien)	640.219	726.318	-11,9 %	-86.100	624.470	740.300	-15,6 %	-115.830	11.354	13.460	-15,6 %	-2.106	
Zeitkarten für Schüler	1.159.973	1.388.642	-16,5 %	-228.669	1.106.295	1.391.200	-20,5 %	-284.905	30.628	39.497	-22,5 %	-8.869	
Zeitkarten gesamt	4.523.509	4.185.207	8,1 %	338.303	2.066.390	2.231.383	-7,4 %	-164.993	43.241	50.317	-14,1 %	-7.076	
PauschalpreisTickets gesamt	59.313.638	59.288.096	0,0 %	25.541	8.584.052	9.127.883	-6,0 %	-543.831	2.011.151	2.118.957	-5,1 %	-107.806	
Schönes-Wochenende-Ticket ^(nachrichtlich)	8.646.100	7.952.415	8,7 %	693.685	1.029.275	976.865	5,4 %	52.410	205.855	195.373	5,4 %	10.482	

¹⁾ inklusive 2 Euro Zuschlag für personenbedienten Verkauf

¹⁾ inklusive 2 Euro Zuschlag für personenbedienten Verkauf

Nach Ticketsegment	Einnahmen (in Euro)		Veränderung		Fahrten		Veränderung		Ticketabsatz		Veränderung	
	2013	2012	Anteil	absolut	2013	2012	Anteil	absolut	2013	2012	Anteil	absolut
Bartarif gesamt	54.790.129	55.102.890	-0,6 %	-312.761	6.517.662	6.896.500	-5,5 %	-378.838	1.967.910	2.068.640	-4,9 %	-100.730
Zeitkarten für Jedermann	3.363.536	2.796.565	20,3 %	566.971	960.095	840.183	14,3 %	119.912	12.613	10.820	16,6 %	1.793
Zeitkarten für Schüler	1.159.973	1.388.642	-16,5 %	-228.669	1.106.295	1.391.200	-20,5 %	-284.905	30.628	39.497	-22,5 %	-8.869
PauschalpreisTickets gesamt	59.313.638	59.288.096	0,0 %	25.541	8.584.052	9.127.883	-6,0 %	-543.831	2.011.151	2.118.957	-5,1 %	-107.806

SemesterTickets NRW										NRW-Tarif			
	Einnahmen (in Euro)		Veränderung		Fahrten		Veränderung		Ticketabsatz		Veränderung		
	2013 ²⁾	2012 ³⁾	Anteil	absolut	2013 ²⁾	2012 ³⁾	Anteil	absolut	2013 ²⁾	2012 ³⁾	Anteil	absolut	
SemesterTickets NRW gesamt	45.771.747	40.252.935	13,7%	5.518.812	21.935.802	20.038.137	9,5%	1.897.665	1.044.562	954.197	9,5%	90.365	

²⁾ SS 2013 und WS 2013/2014

³⁾ SS 2012 und WS 2012/2013

RelationspreisTickets

NRW-Tarif

Ticketsortiment	Einnahmen (in Euro)		Veränderung		Fahrten		Veränderung		Ticketabsatz		Veränderung	
	2013	2012	Anteil	absolut	2013	2012	Anteil	absolut	2013	2012	Anteil	absolut
SchöneReiseTicket NRW	33.171.905	30.346.458	9,3 %	2.825.447	2.234.457	2.127.725	5,0 %	106.732	2.234.457	2.127.725	5,0 %	106.732
SchöneReiseTicket NRW Hin&Rück	8.825.137	10.366.186	-14,9 %	-1.541.049	707.270	851.516	-16,9 %	-144.246	353.635	425.758	-16,9 %	-72.123
SchöneReiseTicket NRW gesamt	41.997.042	40.712.644	3,2 %	1.284.398	2.941.727	2.979.241	-1,3 %	-37.514	2.588.092	2.553.483	1,4 %	34.609

darin enthalten ermäßigt ausgegebene Fahrausweise:

BC 25	SchöneReiseTicket NRW	5.408.182	4.733.847	14,2 %	674.334	378.578	343.017	10,4 %	35.561	378.578	343.017	10,4 %	35.561
	SchöneReiseTicket NRW Hin&Rück	1.646.184	1.894.571	-13,1 %	-248.387	124.556	145.904	-14,6 %	-21.348	62.278	72.952	-14,6 %	-10.674
BC 50	SchöneReiseTicket NRW	6.147.620	5.773.000	6,5 %	374.620	601.425	580.404	3,6 %	21.021	601.425	580.404	3,6 %	21.021
	SchöneReiseTicket NRW Hin&Rück	2.821.702	3.451.819	-18,3 %	-630.117	320.954	398.794	-19,5 %	-77.840	160.477	199.397	-19,5 %	-38.920

AnschlussTicket NRW	1.967.146	2.007.553	-2,0 %	-40.408	248.321	263.812	-5,9 %	-15.491	248.321	263.812	-5,9 %	-15.491
AnschlussTicket NRW Hin&Rück	2.261.826	2.271.052	-0,4 %	-9.225	330.958	346.430	-4,5 %	-15.472	165.479	173.215	-4,5 %	-7.736
AnschlussTicket NRW gesamt	4.228.972	4.278.605	-1,2 %	-49.633	579.279	610.242	-5,1 %	-30.963	413.800	437.027	-5,3 %	-23.227

darin enthalten ermäßigt ausgegebene Fahrausweise:

BC 25	AnschlussTicket NRW	292.771	278.418	5,2 %	14.353	40.169	39.512	1,7 %	657	40.169	39.512	1,7 %	657
	AnschlussTicket NRW Hin&Rück	496.512	482.854	2,8 %	13.658	74.266	75.124	-1,1 %	-858	37.133	37.562	-1,1 %	-429
BC 50	AnschlussTicket NRW	150.574	169.796	-11,3 %	-19.222	28.137	32.032	-12,2 %	-3.895	28.137	32.032	-12,2 %	-3.895
	AnschlussTicket NRW Hin&Rück	362.029	379.370	-4,6 %	-17.340	77.654	84.518	-8,1 %	-6.864	38.827	42.259	-8,1 %	-3.432

SchöneReiseTicket NRW Gruppe	318.099	302.496	5,2 %	15.603	35.112	33.569	4,6 %	1.543	3.608	3.495	3,2 %	113
SchöneReiseTicket NRW Gruppe Hin&Rück	402.020	400.942	0,3 %	1.078	63.292	67.414	-6,1 %	-4.122	2.369	2.494	-5,0 %	-125
SchöneReiseTicket NRW Gruppe	720.118	703.437	2,4 %	16.681	98.404	100.983	-2,6 %	-2.579	5.977	5.989	-0,2 %	-12
Bartarif gesamt	46.946.132	45.694.687	2,7 %	1.251.446	3.619.410	3.690.466	-1,9 %	-71.056	3.007.869	2.996.499	0,4 %	11.370
SchöneWocheTicket NRW	1.462.690	1.518.618	-3,7 %	-55.928	192.266	205.170	-6,3 %	-12.905	18.311	19.540	-6,3 %	-1.229
SchönerMonatTicket NRW	3.783.647	3.974.941	-4,8 %	-191.294	702.697	759.003	-7,4 %	-56.306	14.951	16.149	-7,4 %	-1.198
SchönerMonatTicket NRW Abo	3.412.179	3.548.708	-3,8 %	-136.529	633.366	672.697	-5,8 %	-39.331	17.118	18.181	-5,8 %	-1.063
Zeitkarten für Jedermann	8.658.516	9.042.266	-4,2 %	-383.751	1.528.329	1.636.870	-6,6 %	-108.542	50.380	53.870	-6,5 %	-3.490
SchönerMonatTicket NRW Azubi	1.022.084	972.410	5,1 %	49.675	242.505	235.800	2,8 %	6.705	5.389	5.240	2,8 %	149
SchönerMonatTicket NRW Azubi Abo	787.300	784.409	0,4 %	2.892	179.867	180.151	-0,2 %	-283	5.081	5.089	-0,2 %	-8
Zeitkarten für Schüler/Azubis	1.809.384	1.756.818	3,0 %	52.566	422.372	415.951	1,5 %	6.422	10.470	10.329	1,4 %	141
Zeitkarten gesamt	10.467.900	10.799.085	-3,1 %	-331.185	1.950.701	2.052.821	-5,0 %	-102.120	60.850	64.199	-5,2 %	-3.349
RelationspreisTickets gesamt	57.414.032	56.493.771	1,6 %	920.261	5.570.111	5.743.287	-3,0 %	-173.176	3.068.719	3.060.698	0,3 %	8.021

Nach Ticketsegment	Einnahmen (in Euro)		Veränderung		Fahrten		Veränderung		Ticketabsatz		Veränderung	
	2013	2012	Anteil	absolut	2013	2012	Anteil	absolut	2013	2012	Anteil	absolut
Bartarif gesamt	46.946.132	45.694.687	2,7 %	1.251.446	3.619.410	3.690.466	-1,9 %	-71.056	3.007.869	2.996.499	0,4 %	11.370
Zeitkarten für Jedermann	8.658.516	9.042.266	-4,2 %	-383.751	1.528.329	1.636.870	-6,6 %	-108.542	50.380	53.870	-6,5 %	-3.490
Zeitkarten für Schüler/Azubis	1.809.384	1.756.818	3,0 %	52.566	422.372	415.951	1,5 %	6.422	10.470	10.329	1,4 %	141
RelationspreisTickets gesamt	57.414.032	56.493.771	1,6 %	920.261	5.570.111	5.743.287	-3,0 %	-173.176	3.068.719	3.060.698	0,3 %	8.021

Alle Tickets NRW-Tarif

Ticketsortiment	Einnahmen [in Euro]		Veränderung		Fahrten		Veränderung		Ticketabsatz		Veränderung	
	2013	2012	Anteil	absolut	2013	2012	Anteil	absolut	2013	2012	Anteil	absolut
RelationspreisTickets	57.414.032	56.493.771	1,6%	920.261	5.570.111	5.743.287	-3,0%	-173.176	3.068.719	3.060.698	0,3%	8.021
PauschalpreisTickets	59.313.638	59.288.096	0,0%	25.541	8.584.052	9.127.883	-6,0%	-543.831	2.011.151	2.118.957	-5,1%	-107.806
SemesterTickets NRW	45.771.747	40.252.935	13,7%	5.518.812	21.935.802	20.038.137	9,5%	1.897.665	1.044.562	954.197	9,5%	90.365
NRW-Tarif gesamt	162.499.417	156.034.803	4,1%	6.464.615	36.089.965	34.909.307	3,4%	1.180.658	6.124.432	6.133.852	-0,2%	-9.420

Nach Ticketsegment	Einnahmen [in Euro]		Veränderung		Fahrten		Veränderung		Ticketabsatz		Veränderung	
	2013	2012	Anteil	absolut	2013	2012	Anteil	absolut	2013	2012	Anteil	absolut
Bartarif gesamt	101.736.261	100.797.577	0,9%	938.684	10.137.072	10.586.966	-4,2%	-449.894	4.975.779	5.065.139	-1,8%	-89.360
Zeitkarten für Jedermann	12.022.052	11.838.831	1,5%	183.220	2.488.424	2.477.053	0,5%	11.371	62.993	64.690	-2,6%	-1.697
Zeitkarten für Schüler/Azubis	48.741.105	43.398.395	12,3%	5.342.710	23.464.469	21.845.288	7,4%	1.619.182	1.085.660	1.004.023	8,1%	81.637
NRW-Tarif gesamt	162.499.417	156.034.803	4,1%	6.464.615	36.089.965	34.909.307	3,4%	1.180.658	6.124.432	6.133.852	-0,2%	-9.420

Alle Tickets NRWplus-Tarif

Ticketsortiment	Einnahmen [in Euro]		Veränderung		Fahrten		Veränderung		Ticketabsatz		Veränderung	
	2013	2012	Anteil	absolut	2013	2012	Anteil	absolut	2013	2012	Anteil	absolut
NRWplus Einzelfahrt Erwachsene	64.718	77.722	-16,7%	-13.004	24.886	32.244	-22,8%	-7.358	24.886	32.244	-22,8%	-7.358
NRWplus Hin&Rück Erwachsene	35.042	42.412	-17,4%	-7.370	13.396	17.620	-24,0%	-4.224	6.698	8.810	-24,0%	-2.112
NRWplus Einzelfahrt Kinder	208	352	-40,8%	-144	160	292	-45,2%	-132	160	292	-45,2%	-132
NRWplus Hin&Rück Kinder	21	87	-76,1%	-66	16	72	-77,8%	-56	8	36	-77,8%	-28
Bartarif gesamt	99.989	120.573	-17,1%	-20.584	38.458	50.228	-23,4%	-11.770	31.752	41.382	-23,3%	-9.630
NRWplus Monat ICE	129.042	134.101	-3,8%	-5.059	108.335	116.701	-7,2%	-8.366	2.305	2.483	-7,2%	-178
NRWplus Monat ICE Abo	418.149	395.830	5,6%	22.319	330.706	324.897	1,8%	5.809	8.938	8.781	1,8%	157
Zeitkarten gesamt	547.191	529.931	3,3%	17.260	439.041	441.598	-0,6%	-2.557	11.243	11.264	-0,2%	-21
NRWplus-Tarif gesamt	647.180	650.504	-0,5%	-3.324	477.499	491.826	-2,9%	-14.327	42.995	52.646	-18,3%	-9.651

Trotz Abbildung der korrekten Einzelwerte kann es auf den Seiten 45–47 bei Summenbildung ggf. zu Rundungsdifferenzen kommen.

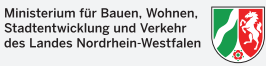


Anhang

- 49 Partner im NRW-Nahverkehr
- 50 Abkürzungsverzeichnis
- 51 Ihre Ansprechpartner beim KCM

Partner im NRW-Nahverkehr

Partner im NRW-Nahverkehr sind die SPNV-Zweckverbände sowie die in den NRW-Verkehrsverbünden und -gemeinschaften organisierten öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen.

 Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen	Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW Jürgensplatz 1 40219 Düsseldorf www.mbwsv.nrw.de	 Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Augustastraße 1 45879 Gelsenkirchen www.vrr.de	
 KCM Kompetenzzentrum Marketing NRW	Kompetenzzentrum Marketing NRW c/o Verkehrsverbund Rhein-Sieg Glockengasse 37 – 39 50667 Köln www.kcm-nrw.de	 Verkehrsverbund Rhein-Sieg Glockengasse 37 – 39 50667 Köln www.vrsinfo.de	
 Nahverkehr Rheinland Glockengasse 37 – 39 50667 Köln www.nahverkehr-rheinland.de		 Aachener Verkehrsverbund Neuköllner Straße 1 52068 Aachen www.avv.de	
 Nahverkehr Westfalen-Lippe Friedrich-Ebert-Straße 19 59425 Unna www.nwl-info.de		 Tarifgemeinschaft Münsterland Tarifgemeinschaft Ruhr-Lippe Bahnhofstraße 11 48143 Münster www.vgm-vrl.de	
 VerkehrsVerbund OstWestfalenLippe Jahnplatz 5 33602 Bielefeld www.vvowl.de		 OWL Verkehr Willy-Brandt-Platz 2 33602 Bielefeld www.owlverkehr.de	
 Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter Bahnhofstraße 27a 33102 Paderborn www.nph.de		 Verkehrs-Servicegesellschaft Paderborn/Höxter Rolandsweg 80 33102 Paderborn www.vph.de	
 Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd Koblenzer Straße 73 57072 Siegen www.zws-online.de		 Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd Spandauer Straße 36 57072 Siegen www.vgws.de	
 BUSSE & BAHNEN NRW		 Verkehrsgemeinschaft Niederrhein Homberger Straße 113 47441 Moers	

Abkürzungsverzeichnis

AVV	Aachener Verkehrsverbund
CiCo	Check-in/Check-out
DB	Deutsche Bahn AG
EFM	Elektronisches Fahrgeldmanagement
KCEFM	Kompetenzcenter Elektronisches Fahrgeldmanagement NRW
KCM	Kompetenzcenter Marketing NRW
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NWL	Nahverkehr Westfalen-Lippe
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher straßengebundener Personennahverkehr
OWL V	OWL Verkehr
Pkm	Personenkilometer
RE	Regional-Express
RegBez	Regierungsbezirk
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VGM	Verkehrsgemeinschaft Münsterland
VGN	Verkehrsgemeinschaft Niederrhein
VGWS	Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd
vph	Verkehrs-Servicegesellschaft Paderborn/Höxter
VRL	Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Ansprechpartner beim KCM

50 // 51

// Leitung KCM



Klaus Vollmer
0221 20808-23
klaus.vollmer@vrsinfo.de

// Stellv. Leitung KCM



Birgit Strecker
0221 20808-720
birgit.strecker@vrsinfo.de

// Tarif



Katrin Kunkel
0221 20808-657
katrin.kunkel@vrsinfo.de



Holger Lorenz
0221 20808-43
holger.lorenz@vrsinfo.de

// Vertrieb



Jan Hoffmann
0221 20808-36
jan.hoffmann@vrsinfo.de



Eike Radike
0221 20808-26
eike.radike@vrsinfo.de



Franz-Josef Harperscheidt
0221 20808-48
franz-josef.harperscheidt@vrsinfo.de

// Einnahmenaufteilung



Danijel Andrić
0221 20808-25
danijel.andric@vrsinfo.de



Lars Koenen
0221 20808-655
lars.koenen@vrsinfo.de



Ursula Schulte
0221 20808-756
ursula.schulte@vrsinfo.de

// Finanzen



Simone Neubauer
0221 20808-50
simone.neubauer@vrsinfo.de



Nina Kradepohl
0221 20808-374
nina.kradepohl@vrsinfo.de



Grazia Fischer
0221 20808-728
grazia.fischer@vrsinfo.de

// Presse | Öffentlichkeit



Holger Klein
0221 20808-47
holger.klein@vrsinfo.de



Anja Höhn
0221 20808-752
anja.hoehn@vrsinfo.de



Alexandra Gast
0221 20808-749
alexandra.gast@vrsinfo.de

// Marktforschung



Silke Lorenz
0221 20808-653
silke.lorenz@vrsinfo.de



Monika Schreiber
0221 20808-751
monika.schreiber@vrsinfo.de



Alexander Schwan
0221 20808-753
alexander.schwan@vrsinfo.de



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

VERMITTELN KOORDINIEREN GESTALTEN

SEIT 2002 FÜR NRW AKTIV