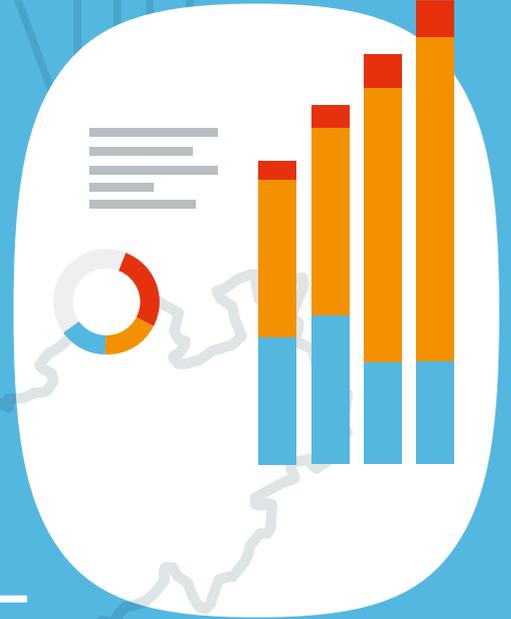




2



KCM.UPDATE

2020/2021 TarifReport NRW



2



0



**Kompetenzzentrum
Marketing NRW**

Wir arbeiten für mobil.nrw



Inhalt

Grußwort des Verkehrsministers NRW S. 4
 Die Kompetenzzentren in ihrer Zusammenarbeit –
 wir laden zum virtuellen Interview ein S. 6

Digitalisierung

Der eTarif in NRW kommt S. 11
 Das CiBo-System in NRW S. 14
 Relaunch der ÖPNV Digitalisierungs-
 offensive NRW punktet mit zusätzlichem
 Kommunikationskonzept S. 16
 PKM im Fortschritt S. 18
 Das Online-Tool Mobilitätsgarantie NRW S. 20



mobil.nrw

Die Weiterentwicklung der mobil.nrw App S. 23
 Die seit Jahren beliebte Wanderkampagne
 wurde in zwei Schritten aufgefrischt S. 24
 Informationswege haben sich in der Pandemie in
 der Regel effizient ausgebildet S. 26
 mobil.nrw erweitert das Angebot durch
 On-Demand-Verkehre, Sharing und Co. S. 28
 Koordination der landesweiten
 Baustellenkommunikation in NRW S. 30
 Das EinfachWeiterTicket NRW löst das
 AnschlussTicket NRW zum 1. Januar 2021 ab S. 32



Branchennews

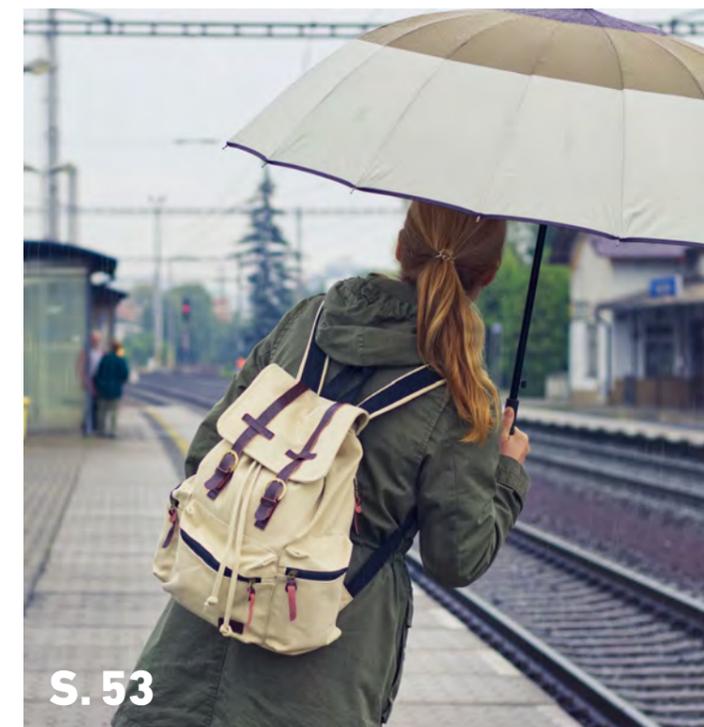
Gemeinsam den öffentlichen
 Personennahverkehr (ÖPNV) stärken S. 35
 Dankeschön-Aktion für treue Kunden
 aus NRW während der Sommerferien S. 38
 Die Herausforderungen des Nahverkehrs
 gemeinsam meistern S. 40
 Die Bahnen in NRW S. 42
 Kundenzufriedenheit mit dem
 ÖPNV in Pandemie-Zeiten S. 44
 Das Jahrzehnt der Baustellen S. 48

Zahlen und Entwicklungen

Hohe Verluste werden durch zwei
 Rettungsschirme aufgefangen S. 51
 Fahrten und Einnahmen S. 56
 NRW-Tarif S. 57

KCM

Kompetenzcenter Marketing NRW S. 60
 Partner im NRW-Nahverkehr S. 62
 NRW-Tarifräume S. 63



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@vrs.de // www.kcm-nrw.de // www.mobil.nrw

Verantwortlich für den Inhalt

Kompetenzcenter Marketing NRW

Konzeption und Redaktion

Kompetenzcenter Marketing NRW //
 Heimrich & Hannot GmbH

Layout und Gestaltung

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

Fotos

Adobe Stock: nenetus S. 6, NDABCREATIVITY S. 7, Warawut S. 15,
 Sanja S. 33, Drobot Dean S. 51, encierro S. 53 // Anja Tiwisina: S. 5 //
 Adrian Kubica: S. 25 oben und links // flaticon: Freepik, Kiranshastry,
 Cursor Creative, Tomas Knop, Prosymbols S. 41 oben // DB: S. 30 //
 istock: den-belitsky S. 4, Zephyr18 S. 17, fad1986 S. 29, LightFieldStu-
 dios S. 35, Smederevac S. 36, wundervisuals S. 38, David_Sch S. 39
 mittig, Ridofranz S. 39 unten, ollo S. 44 // privat: S. 9, 25 unten, 31
 unten // KCM: S. 11, 12, 20, 23, 24, 26, 27, 28, 31 oben, 37 oben, 41, 42,
 43, 48, 49, 60, 61, 62, 63 // NVR: S. 37 rechts // NWL: S. 37 mittig //
 shutterstock: Macrovector S. 41 oben // VRR: S. 37 links

Druck

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



Für den Inhalt externer Webseiten Dritter übernehmen wir keine Haftung.

Grußwort des Verkehrsministers NRW

Liebe Leserinnen und Leser,

moderne Verkehrspolitik ist der beste Klimaschutz. Dafür muss der Verkehrssektor seinen Beitrag leisten und den Anteil des ÖPNV am Modal Split deutlich erhöhen. Auch in Zeiten von Corona muss in den Ausbau des ÖPNV und attraktive Angebote investiert werden – in Ballungsräumen ebenso wie in suburbanen und ländlichen Regionen.

Nur mit einem starken ÖPNV werden wir unsere ambitionierten Klimaziele erreichen. Deshalb stärken wir in Nordrhein-Westfalen den ÖPNV und machen den Menschen ein besseres Angebot in Bus und Bahn. Auch während der Pandemie sind Pendler und Reisende auf sichere, zuverlässige Mobilitätsangebote angewiesen. Wir haben Wort gehalten und dafür gesorgt, dass alle mobil geblieben sind, und haben dem ÖPNV den Rücken gestärkt. Gemeinsam haben Bund und Länder einen Rettungsschirm für den ÖPNV mit einem Volumen von 7 Milliarden Euro gespannt. Das war ein wichtiges und starkes Zeichen, dass wir die Branche nicht alleine lassen.

Der Rettungsschirm entlastet die Kommunen und unsere Partner im ÖPNV. So konnten Busse und Bahnen nach gewohntem Fahrplan mit hoher Kapazität und enger Taktung weiterfahren.

Angebot und Qualität sind jetzt nach den Corona-Lockdowns die entscheidenden Argumente für den Wiedereinstieg der Bus- und Bahnkunden. Seit 2019 fließen in Nordrhein-Westfalen knapp 2 Milliarden Euro in eine ÖPNV-Offensive: Unter anderem steht 1 Milliarde Euro für ein System-Upgrade zur Verfügung, d. h. für die Grunderneuerung von Stadt- und Straßenbahnnetzen.

310 Millionen Euro investieren Land, Aufgabenträger und Deutsche Bahn in den kommenden Jahren in die Robustheit des Bahnnetzes, 120 Millionen Euro stehen für On-Demand-Verkehre und 100 Millionen Euro für regionale Schnellbuslinien zur Verfügung. Zudem stellt das Land mit 22,5 Millionen Euro eine neue Förderung zum Aufbau eines Planungsvorrates für Stadtbahn- und Eisenbahninfrastrukturprojekte bereit, damit Kommunen und Aufgabenträger des ÖPNV schneller und besser Bundesmittel für geplante Schienenprojekte abrufen können.

Gute Mobilität gehört zur Daseinsvorsorge der Menschen. Der Preis für Mobilität darf nicht zur sozialen Frage der kommenden Jahrzehnte werden. Das ist auch eine Frage des gesellschaftlichen Zusammenhalts.

Umso mehr freue ich mich, dass es gelungen ist, mit flexiblen Ticket-Angeboten Kunden zurückzuholen und neue Fahrgäste zu gewinnen. Wer im Homeoffice arbeitet und nicht mehr fünf Tage in der Woche zum Arbeitsplatz pendelt, der möchte auch nicht für fünf Tage sein Abo bezahlen. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr erprobt aktuell mit dem Flex-Ticket ein passgenaues Abo-Angebot mit flexiblen Preisen. Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg bietet neuerdings ein 10-Tage-FlexTicket an, das innerhalb eines Zeitraums von 30 Tagen flexibel genutzt werden kann.

Wir nutzen die Chancen der Digitalisierung für die Einführung eines landesweiten eTarifs.

Der Fahrgast checkt einfach mit seinem Smartphone ein und zahlt einen Grundpreis plus Luftlinien-Kilometer zwischen Start und Ziel. Überall im Land gleich, überall im Land einfacher. Tarifkenntnisse sind nicht mehr notwendig. Am Ziel wird automatisch abgerechnet. Der landesweite eTarif mit dem Check-in/Be-out-System (CiBo) ist gerade für Gelegenheitskunden eine einfache Möglichkeit, umweltfreundlich und klimaneutral im ganzen Land unterwegs zu sein.

Für das Engagement aller Beteiligten an diesem anspruchsvollen Projekt danke ich herzlich!



Es ist gut zu wissen, dass wir hier in Nordrhein-Westfalen gemeinsam an einem Strang ziehen: Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Verbände und Politik. So machen wir Mobilität in Nordrhein-Westfalen besser, sicherer und sauberer.

Hendrik Wüst

Minister für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Düsseldorf, im September 2021

Auch während der Pandemie sind Pendler und Reisende auf sichere, zuverlässige Mobilitätsangebote angewiesen. Wir haben Wort gehalten und dafür gesorgt, dass alle mobil geblieben sind, und haben dem ÖPNV den Rücken gestärkt.



Kompetenzcenter NRW

Die Kompetenzcenter in ihrer Zusammenarbeit – wir laden zum virtuellen Interview ein

In Zeiten von Corona muss man erfinderisch sein – deshalb auch das etwas andere Zusammentreffen der vier Kompetenzcenter-Leiter Eduard Rollmann (KCM), Dr. Maximilian Müller (KCD), Kilian Schäfer (KCS) und Kai Schulte (KC ITF), die sich unseren virtuellen Fragen über aktuelle und vernetzte Themen stellen.

Die vier Kompetenzcenter NRW mit ihren jeweiligen Schwerpunkten Marketing, Integraler Taktfahrplan, Digitalisierung und Sicherheit arbeiten eng zusammen. Welche Schnittstellenthemen der Kompetenzcenter würden Sie für 2020/2021 ausdrücklich hervorheben und wie erfüllen Sie dabei den Landesauftrag nach ÖPNVG?

Eduard Rollmann: „Im Wesentlichen betrifft dies die Kernprojekte aus der ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW. Dazu gehören in erster Linie die Umsetzung des landesweiten eTarif NRW, die Weiterentwicklung der mobil.nrw App, die Umsetzung der Tarife nach PKM-Standard sowie der bevorstehende Aufbau der Mobility-as-a-Service-Plattform in NRW. Besonders

stark sind bei diesen Themen die Schnittstellen zum Kompetenzcenter Digitalisierung ausgeprägt.“

Dr. Maximilian Müller: „Das für uns klar definierte Fokusthema in 2020/2021 ist die Einführung des eTarif NRW. Für den Erfolg des eTarif NRW ist eine weitreichende Implementierung der dafür notwendigen In/Out-Systeme bei den Vertriebspartnern in NRW maßgebend. Im Projekt eTarif NRW müssen die einzelnen Prozessschritte gut miteinander verzahnt sein. Die Kompetenzcenter Marketing und Digitalisierung steuern das landesweite Rollout und tragen gemeinschaftlich zur Umsetzung, etwa im Rahmen der Förderung für den eTarif NRW oder bei der technischen Beratung, bei. Für die Verkehrsunternehmen fungieren die Kompetenzcenter als zentrale Ansprechpartner, um sich sowohl auf organisatorischer als auch technischer Ebene zu vernetzen. In diesem Rahmen wirken wir als Kompetenzcenter Digitalisierung auf die Harmonisierung, Interoperabilität und grenzüberschreitende Kooperation in der Branche hin, die den Fahrgästen im ÖPNV erhebliche Qualitätsverbesserungen versprechen.“

Kai Schulte: „Die von den Kompetenzcentern wahrgenommenen Themen sind eng miteinander verwoben und die Effekte aus dem, was wir umsetzen, werden dann besonders intensiv, wenn wir das beherzigen. Das zeigt sich bei vielen Projekten. Ein aktuelles Schnittstellenthema ist z. B. das NRW-Qualitätsmonitoring, das vom KC ITF koordiniert und dann über das Portal mobil.nrw veröffentlicht wird.“

Kilian Schäfer: „Im Rahmen des Corona-Krisenmanagements für den SPNV in NRW erfolgte insbesondere mit dem KCM fortlaufend eine enge Abstimmung, um die Fahrgäste und Mitarbeiter jederzeit schnell und effektiv über diverse Maßnahmen wie bspw. die Maskenpflicht zu informieren.“

Seit Frühjahr 2020 hat die Corona-Pandemie Auswirkungen auf den ÖPNV und ist somit auch interner Schwerpunkt – neben den intensiven Folgen und negativen Nachrichten. Was nehmen Sie Positives mit?

Kilian Schäfer: „Alle Beteiligten haben schnell und unbürokratisch zusammengefunden, die Zusammenarbeit in dieser Form war einzigartig.“

Mit welchen gemeinsamen Maßnahmen tragen Sie dazu bei, dass die Marke mobil.nrw der Gemeinschaftskampagne des NRW-Verkehrsministeriums, der Verkehrsunternehmen, Zweckverbände, Verkehrsverbände und -gemeinschaften in NRW noch größere Bekanntheit gewinnt?

Eduard Rollmann: „2021 ist ein wegweisendes Jahr für die Mobilität, nicht zuletzt durch die Corona-Pandemie, die uns gezeigt hat, dass ein Miteinander zielführender ist. Durch gemeinsame Projekte wie z. B. den Ausbau der Mobilstationen in NRW sowie künftig ganz stark bei der Einführung des eTarif NRW gewinnt die Marke an Strahlkraft. Gemeinsame Sonderaktionen wie die „Sommerferienaktion 2021 für unsere Abonentinnen und Abonenten“, die Kommunikation zum konventionellen NRW-Tarif sowie der Ausbau der mobil.nrw Plattform um den Baustein Multimodalität lassen die Marke zusätzliche Bekanntheit und Beliebtheit erfahren. Ergänzt durch aufmerksamkeitssteigernde Kommunikations- und Vermarktungskonzepte möchten wir das Fundament der Marke stärken, Mehrwert schaffen und die Bekanntheit von mobil.nrw landesweit steigern.“

Dr. Maximilian Müller: „Die Marke mobil.nrw kommt als Dachmarke an unterschiedlichen Stellen zum Einsatz. Die ÖPNV Digitalisierungsoffensive wurde ebenfalls in die Markenfamilie von mobil.nrw eingebunden und treibt unterschiedlichste Projekte unter dem Titel von mobil.nrw landesweit voran. Und an dieser Stelle möchte ich gerne einmal den Fokus in Richtung der Fahrgäste bringen, zu denen wir bspw. mit der mobil.nrw App eine direkte Beziehung aufgebaut haben. Fahrgäste können bereits heute mit der mobil.nrw App das gesamte klassische Tarif-Sortiment mit etwas Erlebbarer verbinden. Zukünftig werden auch die neuen eTarife in NRW in die App implementiert, wobei vor allem Gelegenheitskunden mit diesem Angebot angesprochen werden sollen.“



Zu unseren Aufgaben gehört es u. a., die Systemlandschaft gemeinsam mit den Vertriebspartnern in NRW so weiterzuentwickeln, damit die eTarif-Produkte in den Apps von mobil.nrw und auch der Verkehrsunternehmen und Verbände in NRW angeboten werden können. Im Grunde genommen handelt es sich dabei um eine Gemeinschaftsleistung aller, d. h. des NRW-Verkehrsministeriums, der Verkehrsunternehmen, Zweckverbände, Verkehrsverbände und -gemeinschaften.“

Kai Schulte: „Unser Beitrag ist stark inhaltlich. Wir geben neue Themen hinzu, die unter der Marke mobil.nrw zu finden sind. Dabei ist uns wichtig, dass der Input aktuell, transparent und verlässlich ist. Und wenn die Themen und Inhalte spannend oder erkenntnisreich sind, steigen Akzeptanz sowie Image der Marke.“

Zur weiteren Steigerung der Attraktivität des ÖPNV ist eine Vereinheitlichung der Tariflandschaft in NRW ebenso unerlässlich wie eine zunehmende Vereinfachung der landesweiten Mobilität mit Bus und Bahn. Wie wollen Sie diese Ziele erreichen?

Eduard Rollmann: „Der Tarifdurchbruch wird mit Einführung des landesweiten eTarif NRW erfolgen. Damit werden wir, als erstes Bundesland in Deutschland, mit einem über alle Tarifräume hinweg strukturell einheitlichen Tarif, der die Wahrnehmung für Tarifräumgrenzen in ganz NRW für die Fahrgäste spürbar reduziert, wenn nicht sogar komplett verschwinden lässt, an den Markt gehen. Die Kooperationsbereitschaft zwischen den Tarifräumen auf Landesebene befindet sich bereits auf einem enorm hohen Level und wird stetig ausgebaut, was der Weiterentwicklung sowohl des konventionellen als auch des elektronischen Tarifs in den kommenden Jahren zugutekommen wird.“



Das Hauptkonzept von Mobility-as-a-Service (MaaS) besteht darin, den Nutzer in den Fokus zu stellen und ihm passende Mobilitätslösungen auf Grundlage seiner individuellen Bedürfnisse anzubieten.





Näheres zum PKM-Standard erfahren Sie auf S. 18.

Auch im vertrieblichen Bereich schreitet die Vereinheitlichung durch Standardisierungsprozesse sowohl im Backend als auch im Kunden-Frontend, z. B. in den Projekten PKM-Standard und MaaS-NRW, mit großen Schritten voran.“

Dr. Maximilian Müller: „Die Vereinfachung des Zugangs mit dem eTarif NRW ist sicher eine der Triebkräfte, um mehr Menschen in den ÖPNV zu bekommen – einfach einsteigen, das Ticket in der App mit einem Klick erwerben und das alles ohne Tarifkenntnisse. Darüber hinaus wollen wir aber auch den Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln erleichtern – das erreichen wir, indem wir die Mobilitätslandschaft weiter vernetzen, bspw. in Form von multimodalen Auskunftssystemen. Des Weiteren steht die Schaffung von ansprechenden Verkehrsangeboten, die den ÖPNV sinnvoll ergänzen, an. Das KCD begleitet hierzu die Landeswettbewerbe von mobil.nrw zur Förderung von Kommunen in weniger dicht besiedelten Gebieten, die neue Mobilitätskonzepte umsetzen und damit den Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV fördern wollen.“

Kai Schulte: „Eines der Schlüsselworte lautet Vernetzung. Der SPNV-Taktfahrplan in NRW schafft Verbindungen, die aufeinander abgestimmt sind, um Reisezeiten zu verkürzen. Das optimieren wir mit unseren Partnern an vielen Stellen, betrieblich oder infrastrukturell. Dieses Netz gilt es nun auszuweiten, um auch schienenferne Räume optimiert anzubinden und Querverflechtungen zu schaffen. Dazu bieten sich Busse an, aber auch andere Mobilitätsarten aus dem Umweltverbund.“

Der eTarif NRW ist ein großangelegtes Projekt und soll Ende 2021 eingeführt werden. Auf welche Herausforderungen sind Sie dabei gestoßen und welche Resonanzen erhoffen Sie sich von den Fahrgästen?

Eduard Rollmann: „Die größte Herausforderung bestand darin, die tariflichen und vertrieblichen Grundlagen sowie die Rahmenbedingungen des Projekts, die unter der Oberfläche in den Hintergrundprozessen weitaus komplizierter sind als das, was an der Kundenschnittstelle wahrgenommen werden soll, mit einer sehr großen Anzahl von Akteuren, bestehend aus den vier Tarifräumen, den drei SPNV-Aufgabenträgern, über 100 Verkehrsunternehmen sowie dem Verkehrsministerium NRW, abzustimmen.“

Dazu bedarf es neben dem politischen Rückenwind einer über mehrere Jahre andauernden, äußerst intensiven Kooperationsbereitschaft und personellen Kraftanstrengung aller Akteure. Auch hier gilt: Kommunikation über alle Kanäle ist der Schlüssel.

Diese Vorzeichen sind in NRW gegeben und deshalb ist die Zeit für den eTarif NRW gekommen, genau jetzt!

Ich erwarte ein gigantisches Medienecho und eine gewaltige, positive Resonanz der Fahrgäste. Das ist schon spürbar, wenn man im Bekanntenkreis davon erzählt.“

Dr. Maximilian Müller: „Das Projekt eTarif erfordert ein Großprojektmanagement. Wir haben eine sehr heterogene Systemlandschaft im ÖPNV in NRW. Das zeigt sich etwa dadurch, dass Auskunftssysteme von drei Herstellern, Vertriebshintergrundsysteme von sechs Herstellern und Ticketshops von acht Herstellern betrieben werden. Das bringt sowohl technische als auch organisatorische Herausforderungen mit sich. Hinzu kommen auch die unterschiedlichen technischen Entwicklungsstände und Ressourcen bei den einzelnen Akteuren.“

Im Projekt stehen insbesondere Gelegenheitskunden im Fokus, die sich einen einfachen und klar verständlichen Zugang zum ÖPNV und eine nahtlose Reise durch ganz NRW wünschen. Das Projekt ist für uns geglückt, wenn wir diese und weitere Kundengruppen für den öffentlichen Verkehr in NRW begeistern können.“

Das Kompetenzcenter Digitalisierung NRW koordiniert die ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW. Wie ist der gegenwärtige Stand der Digitalisierungsoffensive und wie soll es weitergehen?

Dr. Maximilian Müller: „Derzeit werden 25 Teilprojekte innerhalb der Digitalisierungsoffensive koordiniert. Im letzten Jahr – dem Jahr der Pandemie – sind einige Themen besonders in den Vordergrund gerückt, die das persönliche Sicherheitsempfinden und die Hygiene von Fahrgästen in den Vordergrund stellen. Im Projekt BONNSmart können Fahrgäste den bundesweit ersten ID-Ticketing-Piloten zum kontaktlosen Bezahlvorgang mittels eines beliebigen Nutzermediums (Geldkarte, Chipkarte) erproben.“

Darüber hinaus wird nun auch die Auslastung der Fahrzeuge (Füll-, Auslastungs- bzw. Belegungsgrade) landesweit koordiniert. Hier sollen Fahrgäste die Möglichkeit bekommen, überfüllte Fahrzeuge durch eine besser geplante Reise zu vermeiden.

Im Rahmen der Digitalisierungsoffensive schaffen wir schrittweise die Voraussetzungen für eine ausdifferenzierte Mobility-as-a-Service-Landschaft, in der Fahrgäste grenzüberschreitende, nahtlose Reisen mit dem Verkehrsmittel ihrer Wahl gestalten können – und dies unabhängig davon, welche der Apps der Vertriebspartner in NRW auf dem Handy installiert ist. Dafür ist es wichtig, dass vorhandene Systeme weiter miteinander verbunden und Insellösungen vermieden werden. Das KCD entwickelt derzeit einen Standardisierungsleitfaden, der Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger aus NRW, aber auch Antragstellern als Orientierungshilfe für die vorhandenen Standards und Systeme in der Branche dienen soll. Die ersten Ergebnisse werden in der zweiten Jahreshälfte 2021 erwartet und können auf der Website der Digitalisierungsoffensive eingesehen werden unter [digitalemobilitaet.nrw](https://www.digitalemobilitaet.nrw).“

Pünktlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 ist die aktuelle Fortschreibung des NRW-Regionalverkehrsplans für 2021 veröffentlicht worden. Wie kann man sich die Abstimmung dazu vorstellen?

Kai Schulte: „Dieser Plan hängt zur Orientierung an nahezu allen Bahnstationen und in fast allen Zügen aus. Daher ist die jährliche Fortschreibung enorm wichtig. Vor jeder Veröffentlichung tragen wir alle Änderungen, vor allem von den drei Aufgabenträgern NVR, VRR und NWL, zusammen. Linienvorläufe, die bedienten Bahnstationen, Linienbezeichnungen, neue Stationen und viele weitere Dinge werden dabei auf Aktualität geprüft. Selbst erstellte Layoutvorgaben helfen uns und einer begleitenden Agentur dann dabei, dass der Plan auch schematisch und optisch einheitlich bleibt. Kurz vor dem Fahrplanwechsel geht die Printversion dann in den Versand und der Onlineplan wird freigeschaltet.“



Dr. Maximilian Müller
Leiter Kompetenzcenter
Digitalisierung NRW



Eduard Rollmann
Leiter Kompetenzcenter
Marketing NRW



Kilian Schäfer
Leiter Kompetenzcenter
Sicherheit NRW



Kai Schulte
Leiter Kompetenzcenter
Integraler Taktfahrplan NRW

Für die Zusammenarbeit der vier Kompetenzcenter ist eine gut funktionierende Kommunikation unabdingbar. Wie stellen Sie den Austausch untereinander sicher, gibt es da regelmäßige Formate?

Kilian Schäfer: „Der Austausch findet themenbezogen statt.“

Eduard Rollmann: „Wir haben natürlich formelle, regelmäßige Austauschrunden, sowohl unter den Kompetenzcentern als auch unter Beteiligung des Verkehrsministeriums. Neben wöchentlichen Runden ist die Austauschplattform im Lenkungskreis zur ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW hervorzuheben. Auch die gemeinsam zwischen Verkehrsministerium, KCD und KCM abgestimmte Zielvereinbarung für beide Kompetenzcenter bis Ende 2022 ist ein schönes Beispiel für die Kooperation. Aber auch hier gilt, genauso wie beim Austausch mit anderen Geschäftspartnern: Der persönliche Kontakt und ein guter, kurzer Draht zueinander sind enorm wichtig und oftmals entscheidend für den Projekterfolg. Und genau das ist glücklicherweise zwischen uns gegeben.“

Kai Schulte: „Aktuell arbeiten wir vor allem projektbezogen zusammen und tauschen uns in dem Rahmen eng aus. Das gewährleistet eine Zusammenarbeit nah am jeweiligen Thema und bindet unmittelbar die jeweiligen Fachleute ein.“

Dr. Maximilian Müller: „Das Kompetenzcenter Digitalisierung bringt sich in unterschiedlichsten Arbeitskreisen im Rahmen der Digitalisierung des öffentlichen Verkehrs ein. Der Landesarbeitskreis Nahverkehr und der Lenkungskreis der ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW stellen die übergeordneten Entscheidungszirkel dar. Darüber hinaus arbeiten wir als Kompetenzcenter auch untereinander im Rahmen von regelmäßigen Treffen zusammen.“

Alles wird einfacher.

Digitalisierung

Voraussetzung für einen nachhaltig zukunftsfähigen SPNV und ÖPNV ist eine konsequente Digitalisierung. Mit verschiedenen aktuellen Projekten macht sich das Kompetenzzentrum Marketing weiter dafür stark.

eTarif NRW

Der eTarif in NRW kommt

Mit digitalem Ticketing und einheitlicher Tariflogik werden in NRW neue Maßstäbe gesetzt.

Am 1. Dezember 2021 soll es soweit sein: Nordrhein-Westfalen wird deutschlandweit als erstes Bundesland einen durchgehenden, elektronischen Tarif in allen Tarifräumen sowie über deren Grenzen hinweg mit einer einheitlichen Tariflogik anbieten.

Soeben, kurz vor Verfassung dieses Artikels, wurde ein wichtiger Projektmeilenstein erreicht: Es sind alle Beschlüsse zur tariflichen und vertrieblichen Umsetzung des eTarifs in NRW gefasst worden. Wenn Sie also diesen Artikel lesen, werden wir uns auf der Zielgeraden der vertrieblichen Umsetzung in den unterschiedlichen CiCo- bzw. CiBo-Systemen (Check-in/Check-out bzw. Check-in/Be-out) befinden und diese in der ein- bis dreimonatigen Testphase auf Herz und Nieren prüfen.

Wie funktionieren die Systeme?

Im Grunde ganz einfach: Der Kunde checkt sich per Knopfdruck oder Wisch auf seinem Smartphone beim Einsteigen in das Verkehrsmittel ein und bei Fahrtende wieder aus – je nach Technik geschieht dies manuell oder automatisch. Das dahinterliegende System erfasst während der Reise den Fahrtweg und berechnet dem Kunden im Anschluss das preisgünstigste Ticket (Best-Price-Logik). Die Technik der sogenannten Ex-Post-Bepreisung hilft dem Kunden jedoch nicht nur, sich zum besten Preis des konventionellen Tarifs zu bewegen, sondern auch spontane Reiseänderungen vorzunehmen. Der Kunde muss sich damit vor Fahrtantritt nicht mehr darüber informieren, welches Ticket für seine Reiseroute das passendste ist.



Es sollen drei CiBo-fähige Systeme zum Einsatz kommen: die bereits in den Piloten der Regionen VRR und VRS erprobten Systeme der Firmen MENTZ und FAIRTIQ sowie künftig auch eines der DB Regio.

Beflügelt durch ein umfangreiches Förderprogramm des Landes NRW, ein 100-Millionen-Euro-Paket bis 2031, wurde nicht nur preislich ein sehr attraktives Angebot geschaffen, sondern soll auch eine möglichst breitflächige Umsetzung bei den Verkehrsunternehmen, bereits in der Startphase der eTarife in NRW, incentiviert werden.



Der eTarif NRW soll in landesweite Apps, z.B. die mobil.nrw App, in die Verbund-Apps und in möglichst viele Apps der Verkehrsunternehmen implementiert werden.



Und wie sieht der Tarif nun aus?

Wir starten direkt mit einer einheitlichen Logik über alle Tarifräume hinweg: Er wird aus einem Grundpreis, der pauschal pro Fahrt erhoben wird, sowie einem Arbeits- bzw. Leistungspreis, der per Luftlinie zwischen Start und Ziel berechnet wird, bestehen. Die Grund- und Arbeitspreise variieren dabei je nach Tarifraum. Bei einer Fahrt über eine Tarifraumgrenze werden die Arbeitspreise der befahrenen Räume addiert und ein eigenständiger Grundpreis erhoben.

Eine deutliche Vereinfachung für den Kunden! Und es wird ein Preisversprechen geben: „Zahle nie mehr als 30 Euro für alle Fahrten (2. Klasse) innerhalb eines 24-Stunden-Zeitraums in ganz NRW!“

Insgesamt werden die eTarife durch ihre Preisgestaltung für die meisten Fahrten günstiger sein als die konventionellen Tarifangebote. Insbesondere auf Fahrten, die über Tarifraumgrenzen hinweg verlaufen, wird dies einen klar spürbaren Effekt geben. Die Preisdeckel für alle Fahrten innerhalb von 24 Stunden sowie die individuellen Fahrtendeckel garantieren zusätzliche Preissicherheit.

Es werden aber auch weiterhin regionale Besonderheiten, wie regionale Preis- oder Fahrtendeckel in Höhe der konventionellen Tarifangebote, zur Anwendung kommen.

Weitere Tarifhighlights: Zubuchungen für Mitfahrer, Fahrräder, Kinder und für die 1. Klasse werden ebenfalls von Beginn an erhältlich sein. Diese werden auch mit (separaten) Preisdeckeln versehen.

Ist damit der große Wurf gelungen?

Wir sagen ja! Der flächendeckende, digitale eTarif in NRW wird einen starken Beitrag zur Attraktivierung des öffentlichen Nahverkehrs leisten. Und dass jetzt alle Vorarbeiten abgeschlossen sind und wir uns der vertrieblichen Umsetzung widmen können, ist der intensiven Zusammenarbeit aller projektbeteiligten Akteure zu verdanken.

Wir möchten uns daher an dieser Stelle für das große Engagement und die außerordentliche Mitarbeit unter der sehr engen Taktung bei den Aufgabenträgern, Tariforganisationen, Verkehrsunternehmen sowie dem Verkehrsministerium NRW ganz herzlich bedanken.

Dennoch sind wir noch lange nicht am Ende der Tarifreise angekommen. Fragen nach der weiteren Ausgestaltung der eTarife, die über das Ziel der Gelegenheitsnutzung hinausgehen, sowie das strategische Zusammenspiel mit dem konventionellen Tarif werden uns weit über den Start des eTarifs in NRW gemeinsam beschäftigen.

Wir freuen uns auf die Fortführung dieses Dialogs und wünschen uns allen einen gelungenen eTarif-Start zum Ende des Jahres 2021!

→ [Eduard Rollmann](#)

Ein ganzheitlicher Tarif künftig in NRW



Ein weiterer wichtiger Schritt für die Digitalisierung

Das CiBo-System in NRW

Die Nutzung des ÖPNV NRW-weit durch Knopfdruck zum Kinderspiel machen – das verspricht das CiBo-System, das zum Ende des Jahres eingeführt werden soll.

CiBo steht für Check-in/Be-out, der Name steht für sich: Beim Betreten eines Verkehrsmittels checkt sich der Fahrgast mittels App auf seinem Smartphone ein und kann sich nun frei im ÖPNV bewegen. Sobald er an seinem Ziel angekommen ist und den ÖPNV verlässt, wird er durch das System automatisch ausgescheckt (Be-out). In einer Anfangsphase wird anstelle des Be-outs noch ein Assisted-Check-out durchgeführt. Dabei soll der Fahrgast in der Lage sein, seine Fahrt selbstständig zu beenden und so Vertrauen in das System gewinnen. Bepreist wird die CiBo-Fahrt anschließend auf Grundlage des neuartigen, landesweit gültigen eTarifs für NRW, einem Kernprojekt der Digitalisierungsoffensive NRW. Kurz gefasst setzt sich der eTarif aus zwei Bestandteilen zusammen: Einem fixen Betrag, der für jede Fahrt anfällt, sowie einem variablen Anteil für jeden angefangenen Luftlinienkilometer zwischen Start und Ziel. Die im eTarif NRW und in den Tarifräumen definierten Deckel sorgen zusätzlich für Sicherheit bei der Nutzung. Damit wird der eTarif fair und transparent!

Die Vorteile des CiBo-Systems für den ÖPNV-Nutzer liegen somit klar auf der Hand: keine Kenntnisse der komplexen Tariflandschaft mehr nötig, spontanes Fahren ohne konkretes Ziel, faire und transparente Bepreisung sowie unterbrechungsfreies Fahren über die Grenzen der Verkehrsverbände hinaus. Weiterhin genügt es für den Nutzer, sich in der CiBo-fähigen App des Verkehrsunternehmens oder -verbundes seiner Wahl zu registrieren, um damit in ganz NRW reisen zu können. Alles in allem eine wesentliche Erleichterung für die Nutzung des ÖPNV!

Woraus besteht das CiBo-System und wie soll es überhaupt in die zahlreichen Apps und Hintergrundsysteme der Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände in NRW integriert werden?

Das CiBo-System besteht im Wesentlichen aus zwei Komponenten: dem CiBo-SDK und dem CiBo-Backend. Ersteres dient der Integration in eine bestehende App und liefert die Funktionen, die dem Fahrgast das Reisen mit der CiBo-Funktionalität ermöglichen. Ebenfalls übernimmt das SDK die Aufgabe des Trackings/Aufzeichnens der Fahrt (mittels der Ortungsdienste des Smartphones) und übermittelt diese Daten an das CiBo-Backend. Das CiBo-Backend wiederum ermittelt auf Grundlage dieser Informationen und auf Basis des eTarifs den Preis der CiBo-Fahrt und deckt somit die Strecken-, Fahrten-, Reise- und Preisbildung des CiBo-Systems ab. Neben den Verkehrsverbänden bieten viele der rund 130 Verkehrsunternehmen in NRW den Fahrgästen eigene Apps an, die den Zugang zum ÖPNV einfach gestalten sollen. Zur Erfüllung grundlegender Funktionen wie der Fahrplanauskunft oder des Ticketkaufs sind diese Apps an Hintergrundsysteme unterschiedlicher Systemhersteller angeschlossen. Damit jedem Fahrgast in NRW zukünftig die Nutzung des CiBo-Systems auch in diesen Apps ermöglicht werden kann, ist eine Integration des CiBo-Systems in die Systeme der Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände klares Ziel. Eine intensive Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten – den Verkehrsunternehmen sowie deren Systemherstellern, den Verkehrsverbänden und dem Hersteller des CiBo-Systems – ist maßgeblich für das Gelingen der CiBo-Integration. Nur gemeinsam kann diese Aufgabe gestemmt werden und der ÖPNV um eine komfortable Nutzungsmöglichkeit erweitert werden.

→ Fabian Müller und Dr. Maximilian Müller (KCD)

Die Handlungsschritte einfach erklärt



1.

Start: Haltestelle auswählen



2.

Einchecken und CiBo-Ticket kaufen



3.

Digitale Fahrkarte (QR-Code) liegt zum Scannen bereit



4.

Aussteigen und auschecken

Alles glänzt so schön neu

Relaunch der ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW punktet mit zusätzlichem Kommunikationskonzept

Haben Sie schon von digitaler Infrastruktur gehört? Oder der multimodalen Datendrehzscheibe NRW? Dies sind nur zwei Themen von derzeit 25, mit denen sich die ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW (DO) beschäftigt. Was außerdem einen Besuch auf der komplett überarbeiteten Website der DO lohnt, sei hier vorgestellt.



Wofür steht die DO?

Sicher hat es diese oder jener schon einmal gehört: Die DO ist eine Initiative, die vom Ministerium für Verkehr des Landes NRW 2017 zusammen mit dem Kompetenzzentrum Digitalisierung (KCD), dem Kompetenzzentrum Marketing (KCM) und der Zentralen Koordinierungsstelle (ZKS) ins Leben gerufen wurde, um die vielen Einzelprojekte mit Bezug zur Digitalisierung auf Landesebene zu bündeln, zu koordinieren und in einen tiefen fachlichen Austausch zu treten. Sie strukturiert vier zentrale Projekte in mehr als 20 landesweiten Teilprojekten zur digitalen Mobilität. Diese werden von Verkehrsunternehmen, Zweckverbänden, Verkehrsverbänden und weiteren Partnern im NRW-Nahverkehr in Pilotprojekten getestet und später im Idealfall landesweit ausgerollt.

Welche Projekte werden dort behandelt?

Die aktuell 25 Teilprojekte der DO werden in vier Projektteilgruppen eingeordnet:

→ In der Projektgruppe der **Querschnitts- und VDV-Projekte** werden landesweite Prozesse

für eine grundlegende strategische Neuausrichtung von Information, Kommunikation und Vertrieb gebündelt. Dafür werden Teilprojekte zum Ausbau der bereits erwähnten digitalen Infrastruktur, zur Umsetzung betreiberneutraler Services oder auch zu Datenschutz bis hin zur Daten-Governance initiiert und koordiniert.

→ Neue Technologien im elektronischen Fahrgeldmanagement sollen Zugangsbarrieren im Nahverkehr abbauen. In der Projektgruppe der **EFM-Technologien** werden laufende Entwicklungen zum digitalen Vertrieb in unterschiedlichen Teilprojekten zusammengeführt und mit Blick auf Datenmanagement, Prozesse, Applikationen, Nutzermedien und grenzüberschreitenden Verkehr optimiert.

→ In der Projektgruppe **eTarif** arbeiten die Tarifräume in NRW vor allem an der Entwicklung von elektronischen, smartphonebasierten Tarifen, die zunächst Gelegenheitskunden ansprechen sollen. Damit einher gehen weitere Zielgruppen- und Potenzialanalysen sowie Modelle zur



Gewinnung von Neukunden. Gebündelt durch die DO entsteht aus den verschiedenen Teilprojekten heraus eine landesweite eTarif-Lösung. Durch den geplanten Start des Verbund- und des Landes-eTarifs in diesem Jahr wird sicher jeder bereits mit diesem Thema in Berührung gekommen sein.

→ Die Fahrgastinformation der Zukunft ist elektronisch und versorgt den Fahrgast auf jedem mobilen Endgerät mit Echtzeitinformationen zu Verbindungen sowie Prognosen zu Belegungsgraden in Fahrzeugen des öffentlichen Nahverkehrs. In der Projektgruppe **Information und Datenqualität** werden Teilprojekte abgebildet, die sich mit der Vernetzung von Hintergrundsystemen, der qualitativ hochwertigen Datengewinnung und der damit verbundenen Datenanreicherung von Auskunftssystemen beschäftigen.

Was bringt uns die DO?

Vorweg: Zielgruppe sind in erster Linie nicht die Fahrgäste, sondern die Projektteilnehmer selbst, die Politik, Stakeholder, Multiplikatoren, Medien und alle fachlich interessierten Bürgerinnen und Bürger. Im Kern geht es darum, diesen Personengruppen relevante Inhalte ansprechend zu präsentieren und ohne Grundsatzerläuterungen Aspekte der Digitalisierung zu diskutieren. Ein Zusatzziel ist neben der Vernetzung untereinander auch das Aufzeigen von Schnittstellen mehrerer Projekte, deren Inhalte ggf. parallel laufen würden, weil sie nicht von den Aktivitäten der anderen wussten. Noch vor wenigen Monaten wurden Zwischenergebnisse mühsam mit Excel-Tabellen nachgehalten. Heute gibt es auf der Website digitalemobilitaet.nrw

ein Meldetool, das mit einheitlichen Darstellungen per Meilenstein zum Stand aller Teilprojekte informiert. Mindestens jährlich trifft sich der Lenkungskreis, in der Regel mit Anwesenheit von Verkehrsminister Hendrik Wüst, um die Gesamtstrategie zu überprüfen bzw. zu verfeinern und eventuell neue Teilprojekte aufzunehmen.

Erste visuelle Vorboten

Um die fachlich oft tiefgreifenden Themen allen Interessenten auch für das Auge schmackhaft zu machen, hat das KCM zusammen mit dem KCD einen großen Relaunch des Webauftritts der Digitalen Mobilität umgesetzt. Die DO wurde vom Look her in die KC- und mobil.nrw Familie eingebunden, um den Wiedererkennungswert zu steigern und die Bedeutung der Offensive deutlich zu machen. Ein weiterer wichtiger Teil dieses Kommunikationskonzepts ist ein regelmäßiger Blog, der Anfang Mai an den Start ging. Dieser gibt Einblicke in die Projektarbeit und stellt Synergien zu anderen Teildisziplinen her. Da die Zielgruppen meistens vom Fach sind, soll der Blog nicht dazu dienen, den eTarif von Beginn an zu erklären, sondern bspw. darstellen, warum ohne ein Check-in/Be-out-System (CiBo-System) kein eTarif Anwendung findet oder was Mobilstationen mit freien P+R-Plätzen zu tun haben könnten. Denn auch hier gilt: Bilder und Grafiken erzählen oft mehr als Worte.

Wie bleibt man auf dem Laufenden?

Ganz einfach: Abonnieren Sie den Blog, um nichts mehr zu verpassen. Weiterhin stehen natürlich auch die Projektleiterinnen und Projektleiter bei Fragen zur Verfügung. Darüber hinaus wird auch der jährliche Sachstandsbericht des KCD fortgeführt. Außerdem lohnt es sich, auch immer wieder mal auf der Website vorbeizuschauen.

→ [Mathias von Kutzleben](#)



Mehr Informationen finden Sie auf der Website digitalemobilitaet.nrw. Dort gelangen Sie über die Hauptnavigation auch zum Blog.



Der Blog steht seit Mai 2021 regelmäßig zur Verfügung und ist vor allem an das Fachpublikum gerichtet. Hier sollen die Zusammenhänge zwischen den Teilprojekten der DO dargestellt und die Möglichkeiten der nahen, mittleren und langfristigen Zukunft aufgezeigt werden. Im Mittelpunkt werden dabei auch die Teilprojektleiter stehen.

Grundlage für die zukunftssichere Nutzung von Tarifdaten

PKM im Fortschritt

Durch PKM werden Verkehrsverbünde und -unternehmen sowie Geräte- und Systemhersteller in der Lage sein, die Tarifversorgung nach einem einheitlichen Vorgehen, auf Basis geräteunabhängiger und wiederverwendbarer tariflicher Daten, Regeln und Algorithmen, vorzunehmen.



Hinter PKM (Produkt- und Kontrollmodul) verbirgt sich der Branchenstandard zur elektronischen Abbildung und Verarbeitung von Beförderungstarifen.

Seit 2019 wird die flächendeckende Einführung des Branchenstandards PKM (Produkt- und Kontrollmodul), der bereits jetzt ein wichtiger Bestandteil der ÖPNV-Landschaft NRW ist, durch das Verkehrsministerium in Nordrhein-Westfalen gefördert. Zunächst wurde in den letzten Jahren der Bereich „Kontrolle“ auf PKM umgestellt. Dafür mussten flächendeckende Anpassungen an der Kontrollinfrastruktur vorgenommen werden.

Für die baldige Einführung von PKM für den Verkauf in Verkaufsautomaten müssen diese ebenfalls angepasst werden. Ein erstes Umsetzungsprojekt wird im AVV bei der Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG (ASEAG) erfolgen. Zusätzlich werden Fahrplanauskunftssysteme und webbasierte Verkaufssysteme unter Verwendung von PKM implementiert. Durch Projekte dieser Art werden auch die Bereiche „Information“ und „Ticketverkauf“ mit Hilfe von PKM standardisiert.

Auch die Einführung der eTarife in NRW wird teilweise unter Verwendung von PKM durchgeführt. Fraunhofer IVI bietet mit dem Tarifrechner eine Serversoftware an, die direkt auf PKM zugreifen und die Informationen über eine Schnittstelle in frei konfigurierbarer Form präsentieren kann. Im Falle des eTarif NRW werden so verschiedene Anbieter von Erfas-

sungssystemen in die Lage versetzt, auf ein zentrales Modul zugreifen zu können. Die Unternehmen Deutsche Bahn und FAIRTIQ werden Fahrten, die durch ihr jeweiliges Erfassungssystem ermittelt wurden, zur Tarifierung an den Tarifrechner von Fraunhofer IVI übermitteln. Der Vorteil für die Betreiber der Erfassungssysteme liegt auf der Hand: Sie müssen sich keine Gedanken über den Tarif oder die Fortschreibung dessen machen, sondern können sich auf das Wesentliche, die korrekte Erfassung von ÖPNV-Fahrten, konzentrieren. Zur Vereinfachung der Bearbeitung der tariflichen Abbildung in PKM wird die Bearbeitungssoftware „Produkteditor“ für alle Produktverantwortlichen in NRW erweitert. Die vereinheitlichten Produktlisten der Tarifräume werden in konfigurierbarer Form in die Software ein- und ausgelesen. Zusätzlich werden exemplarisch komplexere Erweiterungen, wie etwa Anpassungen an der Darstellung, beauftragt.

Die eingangs erwähnte Förderung des Verkehrsministeriums in Nordrhein-Westfalen wird bis zum Ende des Jahres 2023 dazu beitragen, dass viele weitere Projekte, die im Zusammenhang mit PKM stehen, umgesetzt werden können.

→ Torben Scharm



Tarifmodul nach PKM

→ für den Verkauf (Produktmodul)



→ für die Kontrolle (Kontrollmodul)



→ für die automatisierte Produkt- und Preisermittlung (Tarifmodul)



Papierlos in die Zukunft

Das Online-Tool Mobilitätsgarantie NRW

Für 2020 erfolgte eine durchschnittliche Preisanpassung des NRW-Tarifs von 1,8 Prozent. Um die Kundinnen und Kunden weniger zu belasten, wurden für die meisten Ticketsegmente Moratorien ausgesprochen.

Mobilität ist eines der Zukunftsthemen. Der öffentliche Nahverkehr ist eine nachhaltige Form, Menschen miteinander zu verbinden. Dazu gehört es auch, Fahrgästen leicht zugänglich und unkompliziert zu ihren Rechten zu verhelfen, wenn etwas mal nicht funktioniert – bspw. bei Verspätungen.

Aus eigener Erfahrung weiß man in der Branche: Die Aussicht, bei mangelnder Leistung Geld zurückzubekommen, steigert langfristig die Kundenzufriedenheit. Das haben die Verkehrsverbünde und -unternehmen in NRW auch erkannt.

Bereits seit 2010 ermöglicht die Mobilitätsgarantie NRW den Fahrgästen den Umstieg auf ein alternatives Verkehrsmittel (Fernverkehr, Taxi, Sharing-Angebot) bei einer Abfahrtsverspätung ab 20 Minuten des gewählten Nahverkehrsmittels.

Aus Befragungen und Reaktionen ist deutlich geworden, dass Fahrgäste und Verkehrsunternehmen die Einreichung der Anträge zur Mobilitätsgarantie in Papierform nicht mehr als zeitgemäß empfinden. Folglich hat das KCM eine Arbeitsgruppe zur Digitalisierung des Antragsverfahrens einberufen. Ergebnis ist der Vorschlag zur Einführung einer digitalen Plattform zwecks Antragserstellung – ein sogenanntes Online-Tool.



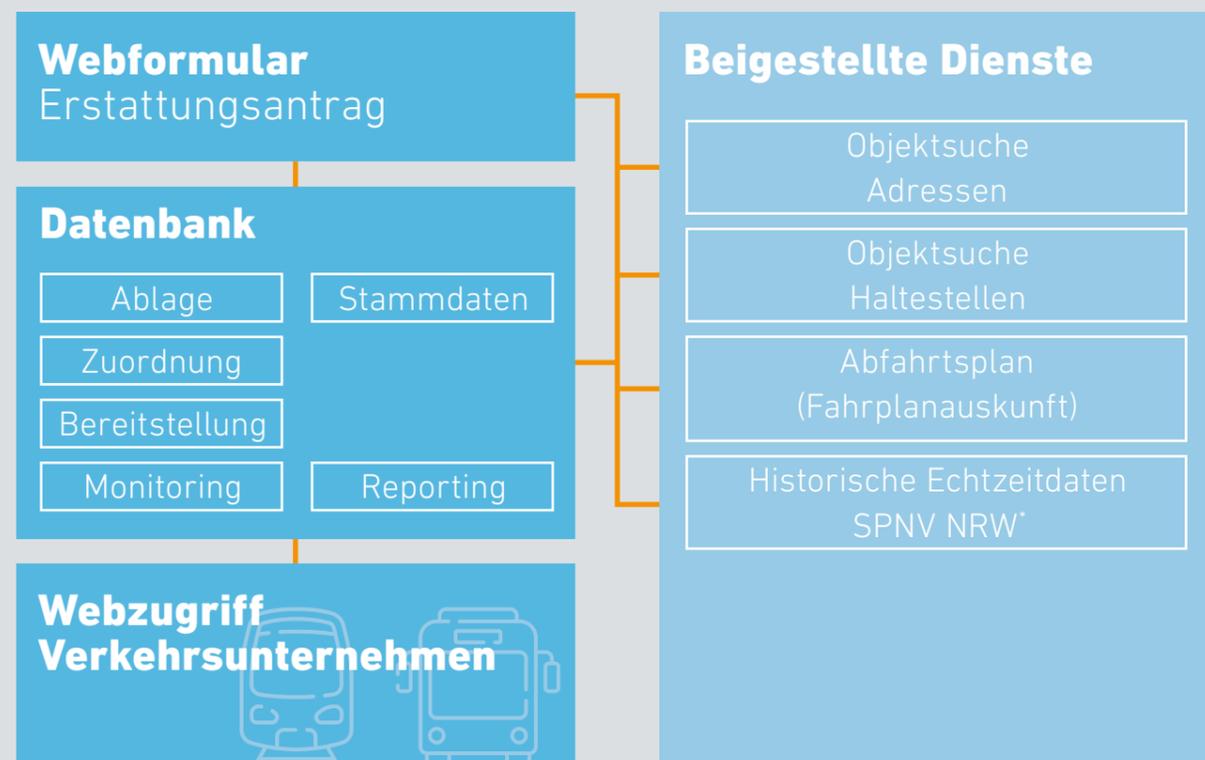
Das Online-Tool Mobilitätsgarantie NRW soll das bisherige, papierbasierende Antragsverfahren mit Postversand durch eine webbasierte Dateneingabe und Einreichung der Belege weitestgehend ersetzen, um

- den Aufwand der Verkehrsunternehmen für die Bearbeitung der Anträge zu reduzieren und
- eine Vereinfachung des Verfahrens für die Fahrgäste zu erzielen und die Datenqualität der Anträge zu verbessern.



Das Online-Tool zur Mobilitätsgarantie NRW soll Anfang 2022 an den Start gehen.

Bausteine und Prozesse des Online-Tools Mobilitätsgarantie NRW



* Beistellung erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt, Umsetzung in Online-Tool ist als Option anzubieten.

Für die Fahrgäste ist die Nutzung des Service vollkommen kostenlos.

Die Erstattungsanträge können zukünftig von den Fahrgästen über das barrierefreie Webformular hochgeladen werden. Das Webformular wird so gestaltet, dass der Einsatz auf verschiedenen Geräteklassen und damit auch auf mobilen Endgeräten möglich ist.

Außerdem kann das Webformular sowohl über die mobil.nrw Website, als auch auf allen weiteren Websites der NRW-Nahverkehrslandschaft abgerufen werden.

Fazit: Hochgeladene Erstattungsanträge können zentral, datenschutzsicher und schnell den zuständigen Verkehrsunternehmen automatisch zugeordnet und von ihnen bearbeitet werden.

Eine Win-Win-Situation für beide Seiten!

→ Long Nguyen

Unterwegs- sein, das Spaß macht.

mobil.nrw

Der öffentliche Nahverkehr in NRW wird immer attraktiver – auch durch neue Angebote und Services. Den besten Zugang zu allen Informationen eröffnet mobil.nrw – online oder per App.

mobil.nrw App S.23 // Wanderkampagne S.24 // mobil.nrw: Schlüsselrolle in Corona-Krise S.26 // mobil.nrw erweitert Angebot S.28 // Baustellenkommunikation in NRW S.30 // EinfachWeiterTicket NRW S.32

mobil.nrw App

Die Weiterentwicklung der mobil.nrw App

Seit Dezember 2019 haben die Nutzer des ÖPNV in NRW die Möglichkeit, mit der mobil.nrw App alle regionalen Tarife und den NRW-Tarif aus einer Hand zu beziehen. Bis zum Ende des Jahres 2020 hatten bereits mehr als 235.000 Nutzer von diesem neuen Angebot Gebrauch gemacht und die App heruntergeladen.

Seitdem wird das Angebot stetig um weitere Tarifangebote, insbesondere aus den regionalen Tarifräumen, erweitert. Zusätzlich wurden ergänzende Echtzeitinformationen durch eine Integration des Angebots von zuginfo.nrw implementiert.

Um das Angebot für die Kunden zu verbessern, wurde im Juni 2020 eine Nutzerbefragung durchgeführt mit dem Ziel, eine Grundlage für eine geplante Weiterentwicklung der App zu erhalten. Die Ergebnisse der Nutzerbefragung wurden bei einer landesweiten Infoveranstaltung im August 2020 den beteiligten Akteuren der ÖPNV-Landschaft in NRW präsentiert. Insgesamt wurde die mobil.nrw App von den Befragten mit der Schulnote „gut“ bewertet. Der von den Befragten angegebene Nachbesserungsbedarf in den Bereichen „Ticketerwerb“ und „Echtzeitinformation“ deckt sich mit den stetigen Erweiterungen des Angebots in der mobil.nrw App. Die Betreiber der App sehen dadurch die Entwicklungsrichtung als bestätigt an.

Zusätzlich wurde bei dieser Veranstaltung ein gemeinsames Zielbild für die Weiterentwicklung der mobil.nrw App diskutiert. Dieses Zielbild umfasst acht Bausteine, die der weiteren Entwicklung der App eine klare Richtung, hin zu einer multimodalen Mobilitäts-App, gibt. Jeder Nutzer erhält so einen zuverlässigen und umfänglich informierten Reisebegleiter für seine Fahrten im NRW-ÖPNV.

Die Bausteine des gemeinsamen Zielbilds lauten:

- Fortführung der bisherigen Vertriebsmöglichkeiten
- Vertriebsplattform für den eTarif Nordrhein-Westfalen
- Multi-/Intermodalität
- Vernetzung der Mobilitätsangebote
- Optimale Unterstützung von Plattform-Initiativen wie Mobility inside
- SPNV- und ÖSPV-Echtzeitdaten für ganz Nordrhein-Westfalen
- Unterstützung von landesweiten Mobilitätskampagnen

→ Nutzung von vorhandenen (Landes-)Systemen und Standards

Eine weitere Entwicklung, die im Jahre 2020 begonnen wurde, ist die Entwicklung einer eigenen App durch die Aufgabenträger in NRW. Perspektivisch soll die neuentwickelte App den Markennamen mobil.nrw übernehmen, darauf haben sich die Aufgabenträger in Nordrhein-Westfalen, das Verkehrsministerium Nordrhein-Westfalens und die Deutsche Bahn geeinigt. Die Aufgabenträger in Nordrhein-Westfalen entsprechen ihrer wachsenden Verantwortung für Erlöse und digitalen Vertrieb durch den Launch dieser eigenen App, um den Fahrgästen in Nordrhein-Westfalen digitale Auskunfts-, Ticketing- und Echtzeitservices auf Smartphones anzubieten. Dies inkludiert insbesondere die zukünftigen eTarife der Räume und den eTarif NRW. Dazu planen die Aufgabenträger in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsministerium Nordrhein-Westfalens, die etablierte Marke mobil.nrw zu nutzen. Die App soll perspektivisch so weiterentwickelt werden, dass eine noch umfassendere nahtlose Mobilität über Smartphones in Nordrhein-Westfalen, gemäß dem gemeinsamen Zielbild, möglich wird.

→ **Torben Scharm**



Wandernd NRW entdecken! Die Metamorphose ist 2021 vorerst abgeschlossen

Die seit Jahren beliebte Wanderkampagne wurde in zwei Schritten aufgefrischt

Wandern ist nicht erst seit gestern wieder auf den Listen der Lieblingsaktivitäten der Deutschen ganz weit oben. Seit Corona hat das Laufen an der frischen Luft noch einmal Auftrieb bekommen. Ein Glück, dass wir der Wanderkampagne ohnehin ein Facelift verpassen wollten.



Deutschland im Wander-Hype: Aktuelle Prognosen zeigen, dass das Interesse am Wandern in 2021 um das Fünffache gestiegen ist. Keine Outdoor-Aktivität weist ein höheres Wachstum bei Google-Suchanfragen auf (Quelle: FIT Reisen, Statista 2021).

Aus „Wunderbar wanderbar“ wird „NRW Entdecken“

Seit dem Markenrelaunch vom einstigen „Busse und Bahnen NRW“ hin zu „mobil.nrw“ hat das KCM nicht nur im Webbereich alles umgestaltet. Auch die Printmedien, bspw. die Tariflyer, wurden auf das neue Markendesign umgestellt. Dies traf entsprechend auch die letzte Wanderbroschüre „Wunderbar wanderbar“, die unter altem Namen schon im neuen Designkleid daherkam.

Nun wurde auch das inhaltliche Konzept angepasst und auf eine sehr breite Zielgruppe ausgerichtet. Denn Wandern ist schon seit mindestens zehn Jahren nicht mehr „nur“ für die Best Ager von Interesse. Auch die ganz Jungen entdecken zunehmend die Natur unter ihren Wanderboots. Grund genug, fortan Blogger für drei Altersgruppen berichten zu lassen.

Alt und Jung – vereint auf Instagram

So laufen 2021 für uns im Netz „Urban Hiker“ Nick für junge Trendspotter, die besondere Orte in städtischen Räumen erleben wollen, Nadine unter dem Pseudonym „Planet Hibbel“, um die Familien an erlebnisreiche Geheimtipps auf dem Land und in stadtnahe Regionen zu locken, und das lebenserfahrene Wander-Doppelpack Marcus und Gina, besser bekannt als „2 on the go“, welches uns mit Ruhe und Entspannungstipps „janz weit draußen“ versorgt. Was alle drei eint? Sie sind auf Instagram zu finden, wo sie ihre Touren vorstellen, die sie extra für mobil.nrw zusammengestellt haben. Zudem bringen sie eine Zielgruppe von rund 2,8 Millionen ÖPNV-affinen Nutzern ab 14 Jahren zusammen, die Wert auf eine sportliche und wanderaffine Freizeit legen.



Breiteste Vermarktungskampagne, seit es „NRW Entdecken“ gibt

Neben den Klassikern wie der Platzierung im Google Displaynetzwerk, den klassischen Facebook- und Instagramanzeigen und den immer noch nicht wegzudenkenden Plakaten und Flyern (letztere mit einer Auflage von 140.500) wagen wir uns auch in den Alltag der jungen und Naturfreunde. Native Advertising auf der Ideenplattform Pinterest und der Wander-App Komoot sind in diesem Jahr erstmalig dabei, neben den klassischen Plattformen wie Verlagsmedien und Nachrichtenseiten. Wer im Sauerländischen Gebirgsverein tätig ist, erhält die Broschüre „NRW Entdecken“ ganz automatisch als Beilage im Vereinsmagazin „KREUZ & QUER“.

Online-Angebot nach Zielgruppen gegabelt

Alle Besucher, ob über Anzeigen oder organisch generiert, gelangen zunächst auf eine gemeinsame Landingpage. Je nach Interesse (Trendspotter, Familie, Entspannung) gelangen diese auf Unterseiten mit dem entsprechenden Angebot. Damit wird eine geschätzte Alterszielgruppe von 18 bis 65plus abgedeckt. In der Hauptnavigation wird zudem auch das Wander-

archiv, in dem neben den aktuellen Touren auch vergangenen Routen enthalten sind, aufgeführt. Mittlerweile sind bereits über 100 Touren enthalten und können nach Vorlieben gefiltert werden, z. B. nach Region, Streckenlänge, Schwierigkeitsgrad, Familienfreundlichkeit oder Jahr der Veröffentlichung.

Die Gesamtkampagne startete pandemisch bedingt nicht wie sonst üblich zu den Osterferien, sondern Anfang Juni mit einer durchgehenden Laufzeit bis Ende Oktober. Um die mittlerweile notwendig gewordene Abwechslung beizubehalten, werden die Touren online in immer neuen Konstellationen mit reichlich Call-to-Action ausgespielt. Es ist noch nicht zu spät: Schnüren Sie die Barfußschuhe, Wanderstiefel, Treckingsandalen ... oder marschieren Sie einfach mal barfuß!

→ [Mathias von Kutzleben](#)

mobil.nrw: Schlüsselrolle in der Corona-Krise Teil II

Informationswege haben sich in der Pandemie in der Regel effizient ausgebildet

Die Vorankündigung in der Berichterstattung 2020 sollte sich bewahrheiten, denn seit dem KCM.Update 2019/2020 ist hinsichtlich der Corona-Pandemie wieder einiges geschehen. Ein Lichtblick allerdings ist die positive Entwicklung von mobil.nrw trotz oder gerade wegen des Dauerthemas Corona.



Auf mobil.nrw/corona halten wir Sie über die Corona-Bestimmungen im Nahverkehr auf dem Laufenden.

Das Schlechte vorweg: Seit Juli 2020 und einem weitgehend entspannten Sommer gab es mehrere Auf- und Abs im ÖPNV. Bedingt durch die zweite Infektionswelle von Oktober bis Februar sowie der dritten Welle von März bis Mai 2021 entwickelten sich entsprechend die Fahrgastzahlen. Nach Werten von ca. 60 Prozent Sitzplatzauslastung (nicht Fahrzeugauslastung!) im vergangenen Spätsommer brachen die Werte mit den Wellen zwei und drei wieder ein. Zum Sommer 2021 mit der erneuten Entspan-

nung im Infektionsgeschehen sind wir Stand Juni diesen Jahres nun wieder bei 60 Prozent durchschnittlicher Sitzplatzauslastung im SPNV in NRW – mal weniger zu Tagesrandzeiten und mal mehr in der Hauptverkehrszeit. Eines jedoch ist geblieben: Als im letzten Jahr das Verkehrsministerium, die Verbände und Aufgabenträger und die meisten Verkehrsunternehmen zur tagesscharfen Informationsbeschaffung der Kunden auf mobil.nrw/corona verlinkten, verankerte sich die Marke mobil.nrw bei den Fahrgästen, die es bekanntlich erst seit 2019 gibt. Die eindrucksvollen Zahlen belegen: Insgesamt haben sich die Zugriffe auf die Website im Vergleich zu 2019 ungefähr verdoppelt. Besonders im Rahmen des Corona-Sonderfahrplans im Frühjahr und rund um die Kampagnen (Wunderbar wanderbar, NRWupgradeAzubi und mobil.nrw App) im Sommer und Herbst wurden starke Peaks verzeichnet.

Auch zwischen den Hochphasen wurde die Website häufiger als in den Vorjahren besucht, obwohl mit den Ausflugszielen ein beliebter Bereich ausgeblendet werden musste. mobil.nrw hat sich mehr und mehr als Anlaufstelle für die Mobilität in NRW etabliert, was durch die Ergänzung der Bereiche für flexible Mobilität und des Qualitätsmonitors nur noch verstärkt wird. Die qualitativen Leistungskennzahlen (Wiederkehrtrate und Verweildauer) zeigen die hohe Relevanz der Inhalte.

Rund um Corona haben vor allem Fahrgäste aktiv nach Informationen gesucht, im Rahmen der Kampagnen wurden die User über Werbung auf die jeweiligen Landingpages geleitet. Ein Überblick des Jahres 2020 auf mobil.nrw:

- **Visits:** 1.415.000 (2020), davon 79,5 % über mobile Endgeräte
- **Impressions:** 3.681.000 (2020)
- **Wiederkehrtrate:** 44 % im Durchschnitt, 68 % im April nach Livegang der Corona-Seite
- **Verweildauer:** 1:32 Min. im Durchschnitt, 2:15 Min. im April nach Livegang der Corona-Seite
- **Direktzugriffe:** 425.000 auf Corona-seite inkl. Mietfahrzeugprogramm von April bis Mai

Auch die Downloadzahlen ausgewählter Medien zeigen das enorme Interesse am bereitgestellten Informationsmaterial. So wurde der teils täglich aktualisierte NRW-Schienenetzplan rund 3.930 Mal heruntergeladen, der Berechtigungsnachweis zum Mietfahrzeugprogramm des Landes sogar über 5.340 Mal – nur die Wanderbroschüre wies mit 5.750 Mal knapp mehr auf.

Ein Zwischenfazit ist also die enorme Steigerung des Bekanntheitsgrades von mobil.nrw, auch wenn der Auslöser ein durchaus besserer hätte sein können.

Entspannung auch im Sommer 2021

Der Sommer 2021 ähnelt sich mit Stand Juni dem des Vorjahres. Die Inzidenzen sinken auf unter 10, das Land öffnet und erholt sich, mobil.nrw präsentiert die Wanderkampagne, die Bekanntmachung des EinfachWeiterTickets für ganz NRW und die durch die Verbände wiederholte Abo-Sommeraktion mit Freifahrten durch das ganze Land während der Sommerferien. Die Menschen wollen raus, was durch Geimpfte, Genesene und Getestete auch relativ sorglos erscheint, auch wenn neue Virusvarianten am Horizont erscheinen. So bleibt die Pflicht zum Tragen medizinischer Masken das auffälligste Merkmal im Nahverkehr. Wobei eine Studie der Charité, in Auftrag gegeben durch den VDV, zeigt, dass das Fahren im ÖPNV mit entsprechenden Abstands- und Hygieneregeln genauso sicher ist wie die Reise im eigenen Pkw oder mit dem Fahrrad.

Unterschiede der Masken

	Alltagsmaske	OP-Maske	FFP2- oder KN95/N95-Maske
Wen schützt die Maske?	Fremdschutz	Fremdschutz	Fremd- und Eigenschutz
Welche Wirkung hat die Maske?	Reduziert Tröpfchen-Ausstoß	Schützt vor Tröpfchen, geringer Schutz vor Aerosolen	Schützt vor Tröpfchen und Aerosolen

Dauerhaft gute Zusammenarbeit im Land

Was ebenfalls bleibt, ist die weiterhin gute Zusammenarbeit mit den Akteuren im Land. Der „Runde Tisch“, das Kriseninterventionsteam des SPNV im Land, besteht weiterhin, wenn auch mit KCS, KCM, EVU, Aufgabenträger und nach Bedarf der Bundespolizei in reduzierter Teilnehmergröße. Die wöchentlichen digitalen Zusammenkünfte ermöglichen es jedoch, schnell auf Besonderheiten zu reagieren, die die Pandemie mit sich bringt. So wurden seit letztem Sommer weitere Einschränkungen durchlebt und organisiert, z. B. die Pflicht zum Tragen medizinischer Masken im öffentlichen Leben, später dann die Verschärfung auf eine FFP2-Maskenpflicht, letzteres sogar kurzfristig für Kinder. Die teils sehr sportlichen Bekanntmachungsfenster der neuen Coronaschutzverordnungs-Fassungen brachten eine gewisse Würze in den Workflow. Die schnellen Updates der Infomedien (Print wie digital) sind auch als Gemeinschaftsprojekt zu sehen. Die Kommunikationsintensität auf Arbeitsebene wurde dadurch nachhaltig verbessert. So steht am Ende das Gute im Schlechten: Nur zusammen können Ereignisse dieser Art durchgestanden werden, was am Ende auch weiterhin sehr gut funktioniert. Die Pandemie ist jedoch noch nicht vorbei, das Update 2020/2021 folgt...



Auf besserweiter.de/pendler-coronastudie-der-charite finden Sie eine umfangreiche Studie über die Übertragungswege im öffentlichen Personennahverkehr.

→ [Mathias von Kutzleben](#)

Es besteht eine Maskenpflicht. Bitte tragen Sie eine Maske des Standards FFP2, KN95 oder N95 in Bus und Bahn und den Stationen ab einer Inzidenz von 100. Vielen Dank für Ihre Mithilfe!

www.mobil.nrw

Flexibel durch NRW

mobil.nrw erweitert das Angebot durch On-Demand-Verkehre, Sharing und Co.

Vernetzte Mobilität in NRW – das bedeutet z. B., mit dem Fahrrad zur Bushaltestelle zu fahren oder für die letzte Meile einen E-Scooter zu nutzen. Wer mobil sein muss, kann neben Bus und Bahn aus zahlreichen Verkehrsmitteln wählen, um die Fahrt individuell und auch zu Corona-Zeiten ohne Bedenken zu gestalten.



Überzeugen Sie sich selbst vom erweiterten Angebot unter mobil.nrw/flexible-mobilitaet. Im Blog halten wir Sie gerne auf dem Laufenden unter mobil.nrw/flexible-mobilitaet/blog.

Infos zur App finden Sie hier: mobil.nrw/service/app

Öffentlicher Verkehr – mehr als nur Bus und Bahn

Schon seit einigen Jahren wird das enge Korsett aufgebrochen, dass der öffentliche Verkehr ausschließlich mit Bussen und Zügen in Verbindung gebracht wird. Durch On-Demand-Verkehre und, teils private und teils öffentliche, Bike-, Car-, E-Roller- und E-Scooter-Sharingangebote werden die klassischen ÖV-Fahrzeuge zunehmend ergänzt. Seither wachsen die Markteinführungen der Projekte so schnell wie die Bedürfnisse der Nutzer. Vor allem kommunale Projekte wurden vorab auf Herz und Nieren pilotiert oder kleinräumig getestet, um die Akzeptanz der Kunden zu prüfen. Nach erfolgter Marktreife und Ausrollen über das gesamte Nutzgebiet übernehmen weitere Kommunen Ideen wie Quartierbusse, Fahren nach Fahrplan ohne Haltestellen oder Fahren nach Haltestellen ohne Fahrplan oder sogar mit autonomen Fahrzeugen ohne aktives Fahrpersonal.

Was sind eigentlich On-Demand-Verkehre?

On-Demand-Verkehre sind im weitgefassten Sinn eine Mischung aus Bus und Taxi. Auf Abruf und ohne festgelegte Linie sammelt ein Shuttle Personen ein und bringt sie ans Ziel. Der Vorteil: Spontane Fahrten, vor allem im ländlichen



Raum, sind damit kein Problem mehr. Durch den Sharing-Charakter können ähnliche Routen von mehreren Fahrgästen in einem Fahrzeug zusammengefasst werden. Das bedeutet: Weniger Fahrzeuge – vor allem im Vergleich zum Taxi oder privaten Pkw – sind auf den Straßen unterwegs und die Kosten teilen sich auf alle Fahrgäste auf. Zudem sind die neuen Fahrzeuge oft rein elektrisch betrieben und zukünftig potenziell autonom – also ohne Fahrpersonal – unterwegs.

mobil.nrw ergänzt die Angebotspalette

Die multimodalen Mobilitätsangebote in NRW nehmen also zu: In vielen Städten werden Mobilstationen ausgebaut, die verschiedene Verkehrsmittel an einem Ort miteinander verknüpfen. On-Demand-Projekte sorgen dafür, dass nun auch der ländliche Raum besser

Für jeden etwas dabei: Unsere Übersicht hält das passende Mobilitätsangebot für jeden Bedarf bereit – ob mit Bus und Bahn, dem Taxi oder einem E-Scooter, quer durch eine Stadt oder unterwegs in ganz NRW.



angebunden wird, ohne unnötige CO₂-Belastungen durch einen festen Fahrplan zu generieren. Insgesamt bedeutet dies: Der Verkehr in NRW wird vielfältiger, damit Sie verlässlich, sicher und flexibel ans Ziel kommen. Einen ersten Schritt zur Durchbindung des Nahverkehrs inkl. der multimodalen Verkehrsmittel bietet eine interaktive Karte auf der entsprechenden Landingpage von mobil.nrw. Mit nützlichen Funktionen kann durch Orts- oder Postleitzahlensuche der eigene Standort nach Angeboten abgesucht werden. Nach den eigenen Vorlieben können die Angebote auch nach E-Scooter, E-Roller, Bike- und Carsharing, Mobilstationen und On-Demand-Verkehr gefiltert werden. Für den großen Überblick kann die Suche im Radius von 10 bis 100 Kilometern eingegrenzt werden.

Spannende Einblicke aus der Praxis

Nach und nach stellen wir die spannendsten multimodalen Projekte im Blog vor, der auf der Landingpage der flexiblen Mobilität von mobil.nrw zu finden ist. Dabei betrachten wir die gesamte Bandbreite, die unser Bundesland zu bieten hat: vom Velocity Aachen, das erst kürzlich das Angebot massiv ausgedehnt hat, über „Shuttle – Holt dich ab“ aus Gütersloh für innovativen ÖPNV und kontaktloses Bezahlen

mit BONNsmart in der Bundesstadt bis zum intelligenten Abholservice „Hol mich! App“ aus Wuppertal mit schicken und barrierefreien London-Cabs.

Das Angebot wächst weiter

Noch weiter über den Tellerrand hinaus gesehen wird es die langfristige Aufgabe und das Ziel sein, all die bunten Anbieter neuer Mobilitätsformen innerhalb der mobil.nrw App durchzutarifrieren und abrechenbar zu machen. Im Idealfall braucht der Nutzer dann nicht mehr jede App aller Anbieter, sondern nur noch seine Wunsch-App, die alles verbindet und abrechnet. Dies wird aber sicher noch etwas dauern. Doch so lange stellen wir das weiterwachsende Angebot optisch dar und verbinden Sie weiter. Ein weiterer Schritt zur ganzheitlichen Mobilität ist die Zusammenarbeit mit Straßen.NRW. In einer gemeinsamen Karte stellen wir die aktuelle Verkehrslage im Individualverkehr und gleichzeitig die nächsten Abfahrten einer beliebigen Haltestelle oder eines Bahnhofs dar, je nachdem, wo Sie sich in diesem Moment befinden. Und in Ballungsräumen sind sogar freie Plätze in Parkhäusern darstellbar.



Die von Straßen.NRW bereitgestellte Karte mit Straßenauslastung, den nächsten Abfahrten aller ÖPNV-Haltestellen und Parkhausbelegung finden Sie auf mobil.nrw unter Flexible Mobilität in der Hauptnavigation.

→ [Mathias von Kutzleben](#)



Multimodale Lösungen gewinnen zunehmend an Bedeutung. Mobilstationen nehmen hierbei eine Schlüsselrolle ein.

Mehr erfahren Sie auf dem Infoportal unter [infportal.mobil.nrw/projekte/mobilstationen](https://mobil.nrw/projekte/mobilstationen).

Interview mit Kai Schulte, Leiter KC ITF NRW

Koordination der landesweiten Baustellenkommunikation in NRW

Am Ende machen Baustellen das Angebot auf der Schiene für Kunden attraktiver – mit mehr, besseren und verlässlicheren Verbindungen. Das ist das Gute. Für Fahrgäste bedeuten Bauarbeiten aber erstmal eine Belastung. Umso wichtiger ist es, sie gut durch die Bauphasen zu führen: mit einer verständlichen Baustellenkommunikation und Treueangeboten. Wir haben mit Kai Schulte, dem Leiter des Kompetenzzentrums Integraler Taktfahrplan NRW gesprochen, denn das KC ITF NRW koordiniert aktuell die Arbeiten, um die Baustellenkommunikation landesweit abzustimmen und zu vereinheitlichen.

In Nordrhein-Westfalen steigt die Zahl der Baustellen auf der Schiene kontinuierlich. Verständlich, wenn der eine oder andere Bahnfahrer auf andere Verkehrsmittel umsteigt. Wie kann man Bahnkunden binden?

Kai Schulte: „Wie alle Kunden erwarten auch Bahnfahrer, dass man ordentlich mit ihnen umgeht und ihre Bedürfnisse ernst nimmt. Die Fahrgäste haben den Anspruch, dass sie frühzeitig, verständlich und verlässlich über Baustellen und ihre Auswirkungen informiert werden, analog und digital. Das hört sich banal an. In der Umsetzung ist es aber eine Herausforderung, weil die Zahl der Baustellen massiv steigt und Baustellen heute komplexer sind als in früheren Jahren. Auch die Zahl der Akteure, die an Baustellen beteiligt sind, hat zugenommen. Unser Ziel ist eine organisationsübergreifende Baustellenkommunikation aus einem Guss statt Stückwerk.“



Das funktioniert aber nur, wenn alle zusammenarbeiten ...

„Richtig. Die Zusammenarbeit von allen Beteiligten ist ein Erfolgsfaktor für eine kundenorientierte Baustellenkommunikation. Aufgabenträger, Eisenbahnverkehrsunternehmen, DB Netz und DB Station&Service haben schon bewiesen, dass sie das können, und darauf bauen wir weiter auf.“



Was muss für eine kundenorientierte Baustellenkommunikation getan werden?

„Zwei zentrale Punkte lauten: Vereinheitlichung und Standardisierung. Heute haben Sie z. B. oftmals einen Dschungel an Aushängen, die alle unterschiedlich aufgebaut und gestaltet sind. Da findet sich kaum noch jemand zurecht. Wir arbeiten daran, dass Informationen zu Baustellen inhaltlich und optisch in ganz Nordrhein-Westfalen immer nach demselben Muster dargestellt werden. Wir entwickeln dafür ein neues, landesweit einheitliches Design und achten vor allem auf Verständlichkeit. Das schafft einen Wiedererkennungswert und sorgt für mehr Orientierung bei den Kunden.“

Viele Kunden informieren sich eher digital. Auch da gibt es eine Masse an Kanälen. Gibt es hier ähnliche Überlegungen?

„Im digitalen Zeitalter erwarten die Menschen, dass sie Informationen schnell finden. Wir entwickeln deswegen eine Website, die einen

Überblick über alle Baustellen mit größeren Auswirkungen in Nordrhein-Westfalen gibt. In Zukunft finden Kunden alle Informationen zu diesen Baustellen an einem zentralen Ort – von der frühzeitigen Ankündigung bis zum Ersatzkonzept. Und das hilft von der Reiseplanung über den gesamten Wegeverlauf bis hin zum Zielort.“

Kommunikation ist das eine. Mancher Abonnent wird sich aber auch überlegen, ob sich das Abo finanziell noch lohnt. Gibt es Angebote, um gerade treue Kunden zu halten?

„Ja, die gibt es. Gerade bei längeren Baumaßnahmen ist es wichtig, langjährigen Kunden ein Angebot zu machen. Die Aufgabenträger haben dazu Modelle für Tariftreueangebote entwickelt, die breite Akzeptanz finden. Im Kern geht es darum, durch preisliche Anreize und Nachlässe Abonnements zu behalten. Die Erfahrungen zeigen, dass diese Treueangebote ein wertvolles Instrument für die Kundenbindung sind.“



Betriebsqualität auf einen Blick: Der SPNV-Qualitätsmonitor NRW zeigt das Qualitätsniveau im Schienenpersonennahverkehr in NRW für zurückliegende Zeiträume (auf mobil.nrw/fahrplanauskunft gehen, runterscrollen und auf die Detailseite klicken).



Wussten Sie schon, dass das Schienennetz in NRW rund 3.894 Kilometer umfasst, darauf im letzten Jahr etwa 115 Millionen Zug-Kilometer im Nahverkehr gefahren und dabei 774 Bahnstationen regelmäßig bedient wurden?



Kai Schulte (48), Diplom-Geograph, ist seit 2008 im Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan NRW tätig, im August 2018 hat er die Leitung übernommen. Bis Ende 2019 war er parallel kommissarisch stellvertretender Geschäftsführer des Verkehrsverbundes OstWestfalen-Lippe und hat dort die Bereiche Planung, Infrastruktur und Marketing verantwortet. Im Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), wo das KC ITF NRW angesiedelt ist, bringt er sich zudem themenübergreifend im Sinne der Ausgestaltung der zukunftsgerechten Mobilität und der Verkehrsvernetzung ein.

Weitere Informationen zur Arbeit im Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan finden Sie hier: www.kcitr-nrw.de

Das EinfachWeiterTicket (EWT) kann jetzt ganz NRW

Das EinfachWeiterTicket NRW löst das AnschlussTicket NRW zum 1. Januar 2021 ab

Durch die Ausweitung des EWT auch auf den WestfalenTarif konnte das AnschlussTicket NRW zum Jahresbeginn entfallen. Mit dem Entstehen von Verkehrsverbänden und schlussendlich auch dem NRW-Tarif schrieb man sich einst auf die Fahnen, den Tarifschungel zu lichten. Zugegeben, gelungen ist das noch nicht sehr überzeugend. Ein neuer Lichtblick ist jetzt aber die Abschaffung des AnschlussTicket NRW.

Aus AnschlussTicket NRW wird EWT NRW

Das AnschlussTicket NRW regelte bis zum 31. Dezember 2020 den Übergangstarif zwischen dem WestfalenTarif und den drei Verbänden AVV, VRR und VRS für Zeitkartenbesitzende. Da das AnschlussTicket ein Relationspreisticket

war und dadurch keine einheitlichen Preise ausgab, war das Ticket kompliziert, denn der Nutzer musste stets angeben, wo die Fahrt begann und endete. Das ist mit dem EWT NRW, das bereits seit 2017 im AVV, VRR und VRS auf dem Markt ist, endlich vorbei.

Ticketabsatz EinfachWeiterTicket und AnschlussTicket



Der durchschlagende Erfolg in der dreijährigen Pilotphase sorgte fast folgerichtig für einen natürlichen Verdrängungsprozess, wie die Zahlen in der Tabelle belegen. Ob von Hamm nach Aachen, von Oelde nach Bonn oder von Wuppertal nach Emmerich – der Preis ist jetzt landesweit einheitlich. Und der Ticketmarkt wird ein kleines Stück übersichtlicher.

Ein Preis für alle!

Egal, in welchen NRW-Tarifraum gefahren wird: Zeitkartenbesitzende fahren pauschal für 6,80 Euro in der 2. Klasse sowie für 10,20 Euro in der 1. Klasse an ein beliebiges Ziel außerhalb ihrer Tarifzone. Kinder zahlen für beide Klassen den halben Preis. **Wichtig ist: Das EWT gilt nur für eine Fahrt und Mitzunehmende brauchen ein eigenes EWT**, ob auf Papier oder im Handy.

Derzeit läuft eine Bekanntheitskampagne, die ursprünglich im Januar 2021 zur Einführung des EWT in ganz NRW geplant war. Aus pandemischen Gründen wurden verkaufsfördernde Maßnahmen jedoch in den Sommer verlegt. Die Kampagne ergänzt nun hervorragend die Wanderkampagne (Seite 24).

Geltungsdauer und -bereich

Fahrplanmäßige Verbindungen von max. 6 Stunden Reisedauer mit 15 Minuten Karenz sind möglich. Die Karenz dient u. a. der vorigen Entwertung des Tickets bzw. dem Kauf auf dem Smartphone. Bei Verspätungen bezieht sich der Geltungszeitraum auf die im Fahrplan angegebene Verbindung.



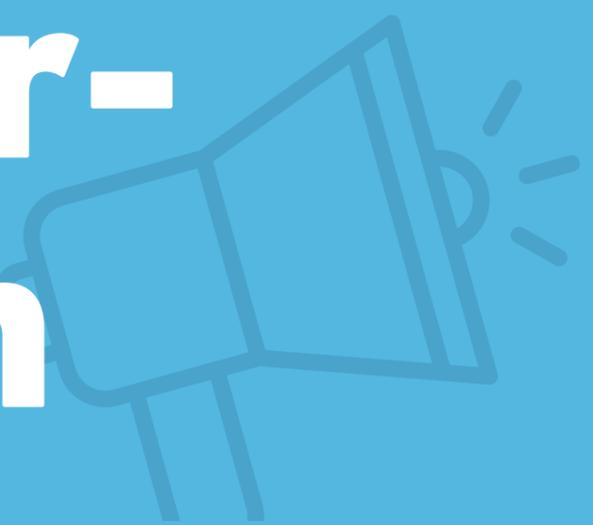
Das EWT NRW gilt für eine Zielfahrt mit allen Bus- und Bahnlinien innerhalb von NRW, in denen ein nordrhein-westfälischer Verbundtarif angewendet wird. Außerhalb von NRW sind Pauschalpreistickets wie das EWT auf einigen definierten Schienenstrecken gültig. Im Busverkehr legen die Bestimmungen der jeweiligen Verbundtarife den Geltungsbereich der Pauschalpreistickets außerhalb von NRW fest. Alle Details finden Sie im QR-Code.

→ [Mathias von Kutzleben](#)



Das EWT kann viel. Alle Details dazu finden Sie im Infoportal von mobil.nrw.

Nahver- kehr in Bewegung.



Branchennews

Für einen starken Nahverkehr arbeiten alle relevanten Akteure der Branche eng und intensiv zusammen. Nur so kommt der Nahverkehr weiter voran – zum Vorteil der Fahrgäste, der Umwelt und des Klimas.

Die Mobilitätswende mitgestalten

Gemeinsam den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) stärken

Die Corona-Pandemie hat die Mobilitätsentwicklung der Branche deutlich verändert. Das Jahr 2020 endete mit finanziellen Ausfällen. Wir trafen die Geschäftsführer Michael Vogel vom Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) / Nahverkehr Rheinland (NVR) und Joachim Künzel vom Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) sowie den Vorstand José Luis Castrillo vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) zu einem virtuellen Gespräch, in dem es um das Thema Rettungsschirm ging und aktuelle sowie zukünftige Herausforderungen für die ÖPNV-Branche.

Das Jahr 2020 stand ganz im Zeichen der Corona-Pandemie, die vielfältige Auswirkungen auf den ÖPNV hatte. Wie fällt Ihr Rückblick auf 2020 aus?

Michael Vogel: „Der Schock durch die großen Einnahmeverluste ist immens. Allein im Gebiet des VRS lag er bei 132 Millionen Euro. In der Vergangenheit ist der Nahverkehr auf einer Erfolgswelle von einem Rekord zum nächsten gefahren. Jetzt steht er unter dem Verdacht, Infektionstreiber zu sein. Dies ist besonders bitter, weil der ÖPNV auch in der Krise für seine Kunden fast zu 100 Prozent zur Verfügung stand.“

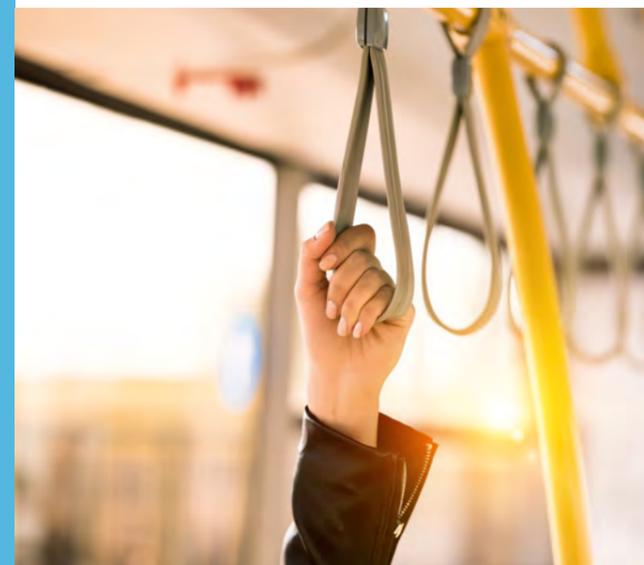
Vor welchen Herausforderungen standen Sie 2020 und welche davon sind auch 2021 noch aktuell?

Joachim Künzel: „Ziel des NWL ist und bleibt es, den ÖPNV zu stärken und die Verkehrswende voranzubringen. Dieser Anspruch ist durch die Corona-Pandemie nicht einfacher geworden. Seit mehr als 18 Monaten beeinträchtigt das Virus den Nahverkehr in mehrfacher Hinsicht. Neben der Begrenzung der wirtschaftlichen Schäden muss auch das Image der Branche bei der Bevölkerung wieder gestärkt werden. Nur im engen Schulterschluss mit den NWL-Mitgliedsverbänden, den Partnern VRR und NVR, dem Land NRW und den Verkehrsunternehmen kann diese Herausforderung bewältigt werden.“

Dank der finanziellen Rettungsschirme von Bund und Land NRW konnten die Corona-bedingten Ausfälle von Fahrgeldeinnahmen für 2020 abgedeckt werden und auch für 2021 wird signalisiert, dass es entsprechende Ausgleichsmaßnahmen geben wird. Allerdings sichern diese Mittel zunächst allein den Status quo der Nahverkehrsbranche. Finanzierungen zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung für die angestrebte Verkehrswende sind damit nicht inkludiert.“



In einem „Memorandum of Understanding“ hat sich das Land Nordrhein-Westfalen mit den Verkehrsverbänden und Tarifgemeinschaften zum Ziel gesetzt, den Menschen ein überzeugendes Mobilitätsangebot zu machen, das sauber, flexibel und kundenfreundlich ist.



Die Corona-Pandemie führte zu einem deutlichen Rückgang der Fahrgastzahlen und damit auch zu spürbaren Ausfällen beim Ticketverkauf. Wie ist da der gegenwärtige Stand?

José Luis Castrillo: „Entgegen dem Trend der letzten Jahre, in denen wir viele Menschen für Bus und Bahn gewinnen konnten und die Einnahmen stiegen, endete das Jahr 2020 mit finanziellen Ausfällen. Die Ticketeinnahmen in NRW im Jahr 2020 sind nach derzeitigem Stand um ca. 640 Millionen Euro gesunken. Dank der zahlreichen Lockerungen und derzeit sinkenden Inzidenzen sind wieder mehr Menschen mit Bus und Bahn unterwegs. Die Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel steigt und liegt aktuell bei rund 60 Prozent, an den Wochenenden teilweise sogar bei 75 Prozent.“

Um das Ansteckungsrisiko im ÖPNV so gering wie möglich zu halten, wurden zahlreiche Hygiene- und Sicherheitsmaßnahmen ergriffen, z. B. der Einbau von Trennscheiben zu den Fahrerplätzen in den Bussen. Wie haben die Fahrgäste und die Öffentlichkeit darauf reagiert?

Joachim Künzel: „Die Reaktionen der Fahrgäste auf die Hygiene- und Sicherheitsmaßnahmen fielen vor allem zu Beginn der Corona-Pandemie sehr unterschiedlich aus: Während einerseits durch diese Maßnahmen (und hier insbesondere die strikte Maskenpflicht) ein gewisses Maß an Sicherheit vermittelt wurde, störten sich viele Fahrgäste andererseits daran, da sie es als Beeinträchtigung empfanden. Schwierigkeiten bestanden vor allem bei der gesetzlichen Neuregelung zur Tragepflicht einer FFP2-Maske, als eine medizinische Maske im ÖPNV nicht mehr ausreichte und Nichteinhaltung zu Bußgeldern führte. Der starke Rückgang der Fahrgastzahlen und das damit verbundene Platzangebot in den Fahrzeugen trugen zur Entspannung bei. Mittlerweile ist auch ein gewisser Gewöhnungseffekt eingetreten.“

Wie haben sich diese Reaktionen auf das Meinungsbild in der Öffentlichkeit zum ÖPNV und seiner Nutzung ausgewirkt?

Michael Vogel: „Der ÖPNV wird Jahre brauchen, um sich von dem falschen Bild des Infektionstreibers und dem hierdurch entstandenen Imageschaden zu erholen. Dabei bescheinigen mehrere nationale und internationale Studien, dass der ÖPNV kein Infektionstreiber ist. Dies stellte auch eine im Mai 2021 vorgelegte Studie fest, welche die Charité Research Organisation im Auftrag des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und mehrerer Bundesländer unter Pendlerinnen und Pendlern durchgeführt hat: Die Nutzung von Bus, Bahn oder Nahverkehrszug ist ebenso sicher wie die Fahrt im eigenen Auto. Dazu tragen die stark intensivierten Reinigungsarbeiten der Verkehrsunternehmen, die Durchlüftung der Fahrzeuge, ausreichend Abstand zu Mitreisenden sowie das Tragen einer geeigneten Maske bei.“

Auf welche Resonanz stießen die ergriffenen Hygiene- und Sicherheitsmaßnahmen bei den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern des ÖPNV einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs?

José Luis Castrillo: „Die Fahrgäste haben insgesamt sehr positiv reagiert, denn den allermeisten liegen die eigene Gesundheit und der Schutz der Mitreisenden sehr am Herzen. Entsprechend hat ein Großteil der Nahverkehrskundinnen und -kunden die Maskenpflicht weitestgehend eingehalten. Wir haben gemeinsame Aktionstage genutzt, um auf die Hygiene- und Schutzmaßnahmen hinzuweisen, begleitet durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit über unsere eigenen Kanäle und die Medien. In nur ganz wenigen Ausnahmefällen zeigten Fahrgäste kein Verständnis.“

Damit die Fahrgastzahlen wieder den Vor-Corona-Stand erreichen und künftig weiter ansteigen, ist es erforderlich, das Vertrauen der Öffentlichkeit in den ÖPNV zurückzugewinnen und zu stärken. Welche Maßnahmen sind dazu geplant?

Michael Vogel: „Den Fahrgästen nachhaltig zu vermitteln, dass die Nutzung des ÖPNV sicher ist, ist eine kommunikative Herausforderung. Diese können wir nur im Schulterschluss mit unseren Verkehrsunternehmen, aber auch in branchenweiter Zusammenarbeit bewältigen. Daher haben wir uns der Kampagne #BesserWeiter des VDV angeschlossen. Zentral wird auch sein, die Fahrgäste davon zu überzeugen, dass die Klimakrise nur mit einem starken Umweltverbund gelöst werden kann. Um uns bei den Kundinnen und Kunden, die dem ÖPNV in der Krise die Treue gehalten haben, zu bedanken, haben wir die sehr erfolgreiche Sommerferienaktion von 2020 auch in diesem Jahr wieder durchgeführt.“



Die Abos aller Verbünde sind NRW-weit gültig, inkl. attraktiver Mitnahmeregelungen.

Zudem erarbeiten wir im VRS tarifliche Angebote, die auf die neuen Gewohnheiten der Fahrgäste und speziell die neue Arbeitswelt einzahlen. So haben wir neben einem Schnupper-Abo, erweiterten Erstattungsregelungen und einem neuen Fakultativ-Modell für das JobTicket auch das 10-Tage-FlexTicket entwickelt. Es soll Kunden auf der Schwelle vom Gelegenheitskunden zum Vielfahrer die nötige Flexibilität bieten, wenn der Weg zur Arbeit nicht mehr an jedem Tag der Woche nötig ist.“

Lassen Sie uns noch einen Blick auf den ÖPNV im Allgemeinen werfen. Wie wird sich der ÖPNV in den kommenden Jahren verändern?

José Luis Castrillo: „Eine große Aufgabe für die kommenden Monate, vielleicht sogar Jahre, wird es sein, insbesondere die Fahrgäste zurückzugewinnen, die nur gelegentlich mit Bus und Bahn unterwegs waren.“

Unsere Stammkundinnen und -kunden sind uns weitestgehend treu geblieben, was uns sehr freut. Außerdem müssen nachhaltige Lösungen für eine gesicherte und auskömmliche Finanzierung des SPNV gefunden werden, um trotz der enormen Belastungen durch die Corona-Pandemie das Angebot halten zu können. Denn der SPNV ist das Rückgrat einer zeitgemäßen, umwelt- und klimafreundlichen Nahmobilität und damit ein wesentlicher Baustein, um die Mobilitätswende weiter voranzutreiben.“

Die Mobilität der Menschen ist im Wandel und mit ihr verändern sich auch die Bedürfnisse der Fahrgäste im ÖPNV. Wie wird der ÖPNV diesen Bedürfnissen in Zukunft gerecht werden?

Joachim Künzel: „Sehr wichtig wird der Ausbau der vernetzten Mobilitätsangebote für mehr Flexibilität der ÖPNV-Nutzer. Die Digitalisierung spielt dabei eine wesentliche Rolle, um Information, Nutzung und Zahlung bequem aus einer Hand zu ermöglichen. Auch Verkehrsvermeidungskonzepte werden bedeutsamer, u. a. als Folge der Gewöhnung an das Homeoffice während der Corona-Pandemie. Letztlich müssen auch die Tarifangebote an den neuen Bedürfnissen der Fahrgäste flexibel ausgerichtet werden.“

Um den ÖPNV fit für die Zukunft zu machen, muss seine Finanzierung gesichert sein. Welche Erwartungen haben Sie in dieser Hinsicht?

Michael Vogel: „Durch die weggebrochenen Ticketeinnahmen entstehen zwei theoretische Szenarien. Entweder gelingt eine verstärkte Finanzierung durch die öffentliche Hand oder es drohen Angebotsreduktionen. Diese kann angesichts der Herausforderungen durch die Klimakrise niemand wollen. Zudem ist ein leistungsfähiger öffentlicher Nahverkehr elementarer Bestandteil der Daseinsvorsorge und der gesellschaftlichen Teilhabe. Daher sind Bund und Länder mehr denn je und dauerhaft gefordert, die Finanzierung des ÖPNV zu sichern.“



José Luis Castrillo
Vorstand VRR



Joachim Künzel
Geschäftsführer NRW



Michael Vogel
Geschäftsführer VRS und NVR

Sommerferienaktion 2020

Dankeschön-Aktion für treue Kunden aus NRW während der Sommerferien

Verkehrsverbünde und Tarifgemeinschaften in NRW danken Stammkunden für ihr Vertrauen während der Corona-Pandemie.



Aufgrund des großen Erfolgs und der zahlreichen positiven Rückmeldungen seitens der Kundinnen und Kunden, der Presse, aber auch seitens der Tariforganisationen, findet auch im Jahr 2021 eine Sommerferienaktion zum Dank an die Abonentinnen und Abonenten statt.

Viele Menschen verzichten angesichts der strengen Auflagen an den Urlaubsorten und der Angst vor Flugreisen darauf, in den Ferien wegzufahren. Doch auch zu Hause gibt es während der Sommerferien viel Neues zu entdecken. Vor der Haustür warten in der Region viele Ziele, die einen Ausflug wert sind.

Passend dazu fand im letzten Jahr die Sommerferienaktion statt, die von den Aufgabenträgern, Verkehrsverbänden und -unternehmen in NRW gemeinsam initiiert worden ist. Die NRW-weite Gültigkeit und gegenseitige Anerkennung von allen Abo-Tickets während der Aktion diente vor allem dazu, den treuen Abonentinnen und Abonenten Danke zu sagen, dass sie trotz der Einschränkungen der letzten Wochen und Monate durch das Corona-Virus das Vertrauen in den Nahverkehr behalten haben.

In den NRW-Sommerferien konnten alle, die ein Abonnement-Ticket des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg, des Aachener Verkehrsverbundes, des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr oder im WestfalenTarif abgeschlossen haben, ihr Ticket an den Ferienwochenenden für unbegrenzte Fahrten in allen Nahverkehrsmitteln in ganz NRW nutzen. Alle Abo-Tickets galten im Zeitraum vom 27. Juni 2020 bis einschließlich 9. August 2020 an Samstagen und Sonntagen in den Sommerferien ganztägig und NRW-weit. In diese Sommerferienaktion eingeschlossen waren auch die Kundinnen und Kunden, die während des Aktionszeitraums ein neues Abonnement abgeschlossen haben.



Das Aktionsangebot ist für alle Abonnements in NRW einheitlich und gilt für die Ticketinhaberin oder den Ticketinhaber und vier weitere Personen – konkret für zwei Erwachsene und drei Kinder von 6 bis einschließlich 14 Jahren. Die NRW-weite Fahrtberechtigung und Mitnahmeregelung gilt an den Ferienwochenenden (Samstag und Sonntag) den ganzen Tag. Zeitliche Beschränkungen, die während der Nutzung der Abo-Tickets bestanden, wie z. B. das Formel9Ticket des VRS, wurden im Rahmen der Sommerferienaktion 2020 an den Wochenenden aufgehoben. Die Übergangsbereiche nach Niedersachsen, Hessen und Rheinland-Pfalz sowie in die Niederlande und nach Belgien waren in die Aktion nicht eingeschlossen.

→ Long Nguyen



Highlights der Sommerferienaktion 2020

- ➔ **Radiospot**
Schaltung auf Radio NRW mit einer Reichweite von 1,475 Millionen Hörern in der Durchschnittsstunde. Insgesamt wurde der Spot 21-mal gespielt.
- ➔ **Animationsfilm**
Für die Social-Media-Kanäle Instagram und Facebook wurde ein 40-sekündiger Animationsfilm in den Formaten 1:1, 16:9 und 9:16 produziert.
- ➔ **Landingpage + Newsletter**
Zudem wurden auf der mobil.nrw Website eine Landingpage und ein Teaser im mobil.nrw Newsletter eingerichtet.



Reaktionen auf die Kampagne

Landingpage + Newsletter

Die Website verzeichnete ca. **15.108 Impressionen** mit einer **durchschnittlichen Verweildauer von 0:34 Min.**

Der Teaser im Newsletter wurde insgesamt **30-mal** angeklickt. Dies entspricht einer **Klickrate von 2,95 %**.

Social Media

Die Beiträge haben insgesamt eine **Reichweite von 405.546 Usern** generiert und verzeichneten eine **durchschnittliche Interaktionsrate von 21,17 %**.



Landesprogramm Fokus Bahn NRW

Die Herausforderungen des Nahverkehrs gemeinsam meistern

Nordrhein-Westfalen ist das bevölkerungsreichste Bundesland mit den meisten Pendlern in Deutschland und steht somit vor großen Herausforderungen in der vielfältigen Landschaft des Nahverkehrs.

Viele verschiedene Player, wie die zehn Eisenbahnverkehrsunternehmen und die drei Aufgabenträger, arbeiten mit vereinten Kräften zusammen, um den Nahverkehr in NRW im Sinne des Fahrgastes stetig zu verbessern. Dabei geht es darum, dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken, das Jahrzehnt der Baustellen im Betrieb zu meistern, den Umgang unter den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu verbessern sowie auch das Image der Branche aufzubessern. Das Landesprogramm Fokus Bahn NRW konnte bereits viel erreichen.

Es gibt fünf Fokus-Gruppen in dem Landesprogramm Fokus Bahn NRW:

Fokus Fahrgast

Die Aufgabenträger arbeiten gemeinsam mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen am Aufbau einer landesweiten SPNV-Regiezentrale. Eine bessere Abstimmung in Störungsfällen und eine verlässliche Bereitstellung von Fahrgastinformationen sollen die Kundenzufriedenheit erhöhen.

Meilensteine:

- Konzeption, Planung und Einführung einer Vernetzungsinitiative
- Entwicklung eines Stufenmodells zur Etablierung der gemeinsamen Regiezentrale sowie einer abgestimmten Baustellenplanung und -kommunikation
- Einrichtung einer unternehmensübergreifenden Regiezentrale in Duisburg
- Verbesserte Kommunikation zwischen den einzelnen EVU

- Verbesserte Kommunikation zwischen den EVU und DB Netz
- Abstimmungen zu Großereignissen (z. B. Sturmtief)
- Enge Zusammenarbeit mit den Koordinatoren für Fahrgastinformation
- Grundsatzentscheidungen der Aufgabenträger für ein einheitliches Baustellenmanagement
- Einstieg in eine abgestimmte, gemeinsame Fahrgastkommunikation der Aufgabenträger und Betreiber bei Baustellen

Fokus Attraktive Arbeitgeber

Die Akteure arbeiten daran, die gesamte Branche als attraktiven und zukunftssicheren Arbeitgeber zu positionieren. Ein gutes Branchenimage stärkt das Ansehen für den Beruf des/der Triebfahrzeugführers/-in und hilft, mehr Menschen für eine Tätigkeit in der Bahnbranche zu gewinnen.

Meilensteine:

- Umsetzung von zwei Employer-Branding-Kampagnen
- 2019: Generierung von 60.000 Interessenten über die Kampagnen-Website und Imagesteigerung für die Berufe Triebfahrzeugführer/-in und Zugbegleiter/-in
- Anfang 2020: Erfolgreiche Identifikation und Ansprache neuer Zielgruppen (Berufsgruppen Gastronomie, Tourismus und Transportgewerbe sowie Frauen und Migranten)
- August 2020: Optimierung der Kampagnen-Website



- Ende 2020: Generierung von 2.000 Bewerbungen über die neue Formularfunktion der Website
- Ende 2020: Steigerung des Anteils an Interessentinnen auf mehr als 11 Prozent – gegenüber einem Frauenanteil von rund 4 Prozent an den aktuellen Stellen

Fokus Gemeinsame Qualifizierung

Ausreichendes und gut qualifiziertes Personal ist ein zentraler Baustein für einen leistungsfähigen Schienenpersonenverkehr. Fokus Bahn NRW will nicht nur die Anzahl der Bewerberinnen und Bewerber und die Qualität der Ausbildung signifikant erhöhen, sondern auch neue und bedarfsgerechte Ausbildungsmodelle etablieren, die für die Zukunft eine kontinuierliche Personalnachführung sicherstellen.

Meilensteine:

- 100 Triebfahrzeugführer-Auszubildende pro Jahr in 2020 (500 bis 2025)
- Steigerung der Ausbildungskapazität um 30 Prozent in 2020
- Steigerung der Bewerberzahlen für den Beruf des/der Triebfahrzeugführers/-in
- Pilotierung neuer Formate in der Qualifizierung zum/zur Triebfahrzeugführer/-in
- Identifikation und erfolgreiche Ansprache neuer Zielgruppen
- Etablierung zielgruppenspezifischer Ausbildungsformate für Migranten
- Pilotierung eines Mentoren-/Ausbildungspatenprogramms
- Effektivierung der Personalarbeit durch verstärkten überbetrieblichen Austausch
- Aufbau einer zentralen Anlaufstelle für die Beratung von Interessenten für den Beruf des/der Triebfahrzeugführers/-in sowie Mitarbeitende von Jobcentern, Arbeitsagenturen, Transfergesellschaften etc.

- Austausch mit Unternehmen in Restrukturierung in enger Zusammenarbeit mit den Arbeitsagenturen

Fokus Verkehrsverträge

Die zwischen den Aufgabenträgern und den Eisenbahnverkehrsunternehmen geschlossenen Verkehrsverträge bezüglich des Betriebs einzelner Linien oder Teilnetze üben in NRW genauso wie in allen anderen Bundesländern erheblichen Einfluss auf die Personalsituation in der Branche aus.

Meilensteine:

- Branchenaustausch zur Überprüfung und Anpassung der personalbezogenen Vertragsinhalte zugunsten einer positiven Entwicklung der Personalsituation
- Erarbeitung eines Konzepts für eine Erweiterung einer landesweiten Mitnahmevereinbarung für technisches Branchenpersonal

Fokus Ausbildungskostenerstattung

Damit die Kontinuität in der Ausbildung steigt und Abwerberversuche wirtschaftlich weniger reizvoll sind, haben die Akteure eine Vereinbarung zur Ausbildungskostenerstattung unterschrieben.

Meilensteine:

- Unterzeichnung einer Vereinbarung zur Ausbildungskostenerstattung von allen Mitgliedern
- Erweiterung des Unterzeichnerkreises um drei weitere Unternehmen
- Einrichtung einer Clearingstelle

→ Inge Bartels

Lokführerinnen und Lokführer gesucht!

Die Bahnen in NRW

Gemeinsam mit den zehn Eisenbahnverkehrsunternehmen in NRW sucht das Kompetenzzentrum Marketing NRW mit einer groß angelegten Werbekampagne Lokführerinnen und Lokführer für den SPNV in NRW.

Die vergangenen Kampagnen konzentrierten sich gleichermaßen auf die Imagesteigerung der Branche als Arbeitgeber sowie auf die Maximierung der Klickzahlen auf die Stellenangebote. Dabei wurden auf der einen Seite die Fahrgäste, Öffentlichkeit und Stakeholder und auf der anderen Seite die Jobinteressenten und Bewerber angesprochen. 2020 konnten sinnvolle Maßnahmen zur Optimierung der Kampagne umgesetzt werden. Ein wichtiger Meilenstein war die klarere und eindeutige Absendererkennung der Website und damit die Umbenennung der URL: aus www.wir-machen-das.nrw wurde im April 2020 www.bahnen.nrw. Außerdem wurde die Jobkarte mit einer Formularfunktion versehen, so dass sich potenzielle Bewerber direkt bei dem jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen bewerben konnten.

Gerade durch die Corona-Krise wurde der Lokführerberuf in seiner Charakteristik auf Grund diverser Vorteile noch einmal stark aufgewertet:

- **Krisensicherheit**
- **Langfristige Perspektiven**
- **Solide, finanzierte Unternehmen**
- **Tarifvertragliche Absicherung**
- **Systemrelevante Tätigkeit**

Die Krise hat auch die Möglichkeit geboten, hochqualifizierte Potenzialgruppen erfolgreich anzusprechen, die vor der Pandemie nur wenig bis schwer erreichbar waren. Bei der neuen Kampagnenausrichtung haben wir uns sowohl in der Motivik als auch in der Kampagnenidee auf diese Zielgruppen fokussiert. Zum einen hatten wir aufgrund der Corona-Pandemie Zielgruppen neu bewertet und in die Kampagnenentwicklung mit einbezogen, zum anderen haben wir die oben genannten Vorteile des Lokführerberufs stärker in den Vordergrund der Kommunikation gestellt.

Der erste Flight der Kampagne lief acht Wochen lang. Mit Taxi-Beklebung, Bierdeckel-Werbung, Landingpages, Social Media Ads und LED Bikes haben wir gezielt Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus dem Gastronomie- und Tourismusbereich sowie Taxifahrerinnen und Taxifahrer angesprochen. Im zweiten Flight, der sechs Wochen lief, wurden ganz gezielt Frauen angesprochen. Besonderes Highlight waren dabei die Live-Dialoge, die von der Moderatorin Catherine Vogel zwischen einer Triebfahrzeugführerin und einer Personalerin geführt und auf Facebook ausgestrahlt wurden, um einen Einblick in den Lokführerberuf zu geben.

→ Inge Bartels



Interessante Beiträge zur Branche finden Sie unter www.bahnen.nrw



Ansprache verschiedener Berufsgruppen, um diese für den Quereinstieg zu gewinnen

Sonderauswertung des NRW-Kundenbarometers 2020

Kundenzufriedenheit mit dem ÖPNV in Pandemie-Zeiten

Die Corona-Pandemie hat tief in den Alltag aller eingegriffen, auch im Nahverkehr sind große Auswirkungen spür- und sichtbar.

Das Kompetenzzentrum Marketing NRW (KCM) hat im Auftrag des Verkehrsministeriums NRW das gemäß dem üblichen Zwei-Jahres-Rhythmus vorgesehene NRW-Kundenbarometer 2020 genutzt, um diese veränderten Gegebenheiten aus Sicht der ÖPNV-Kunden einzufangen und die Auswirkungen auf die Nutzung des Nahverkehrs und die Zufriedenheit aufzuzeigen.

Für die aktuelle Untersuchung wurden in der Zeit von September 2020 bis Januar 2021 rund 15.500 ÖPNV-Kunden durch das Marktforschungsinstitut INFO GmbH aus Berlin befragt. Die Befragten wurden um ihre Meinung zu 24 Leistungsmerkmalen aus den fünf Bereichen Angebot, Tarif/Vertrieb/Information, Haltestellen und Stationen, Verkehrsmittel und Sicherheit gebeten.

Die Beurteilung der Merkmale erfolgte anhand der bewährten, verbalen Skala von vollkommen zufrieden (=1) bis unzufrieden (=5). Im Vergleich zu den Vorgängerstudien hat das KCM bei der aktuellen Untersuchung den Fragebogen etwas angepasst, um die Einflüsse der Pandemie besser abbilden zu können.

Fast ein Drittel Fahrgäste weniger

Um die Veränderungen im Nutzungsverhalten der ÖPNV-Kunden abbilden zu können, wurden sie rückblickend nach ihrer ÖPNV-Nutzungshäufigkeit vor, während und nach der ersten Corona-Hochphase (März/April/Mai 2020) gefragt. Abbildung 1 zeigt die deutlichen Unterschiede in der ÖPNV-Nutzung vor und nach dem ersten Lockdown.

Doch die Kunden, die den ÖPNV während der Corona-Pandemie nutzen, sind nun erheblich zufriedener mit „ihrem“ ÖPNV. Und zwar insbesondere im Vergleich zu denjenigen, die zuletzt vor der Pandemie mit dem ÖPNV unterwegs waren. Abbildung 2 zeigt dies sehr deutlich für alle Kundengruppen (orange/rote Reihen). Diese positive Entwicklung zeigt sich jedoch nicht nur bei der Globalzufriedenheit, sondern auch bei den einzelnen Leistungsaspekten: 18 von 24 Leistungsmerkmale haben sich gegenüber der Vorgängerstudie 2018 verbessert, davon 9 sogar signifikant.

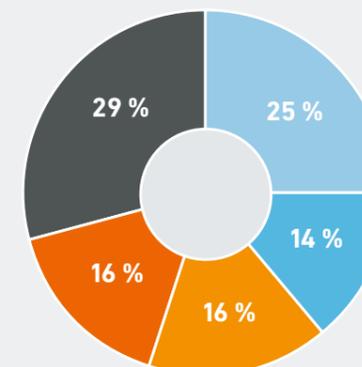
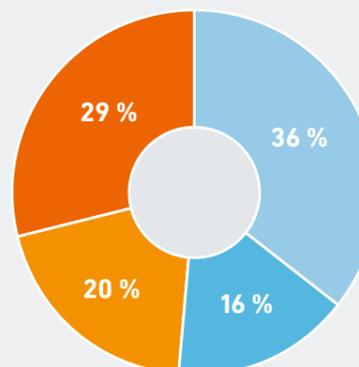


Veränderung der ÖPNV-Nutzung 2020 in NRW

nur Befragte, die (auch) vor März 2020 den ÖPNV genutzt haben

ÖPNV-Nutzung vor der Corona-Pandemie
n=14.571*

ÖPNV-Nutzung nach der ersten Corona-Hochphase (ab Juni 2020)
n=14.571*



■ (fast) täglich ■ mehrmals pro Woche ■ mehrmals pro Monat ■ seltener ■ gar nicht

Abbildung 1: Veränderung der ÖPNV-Nutzung aller Kunden, die schon vor der Pandemie den ÖPNV genutzt haben (rückblickende Fragestellung; Prozentwerte gerundet)

* Anzahl Befragter, die vor und nach der ersten Corona-Hochphase im Frühjahr 2020 den ÖPNV genutzt haben

Globalzufriedenheit in NRW

■ 2018 ■ 2020 gesamt ■ 2020, letzte ÖPNV-Nutzung vor März 2020 ■ 2020, letzte ÖPNV-Nutzung ab/nach März 2020

Verbale Skala: 1 = vollkommen zufrieden // 5 = unzufrieden

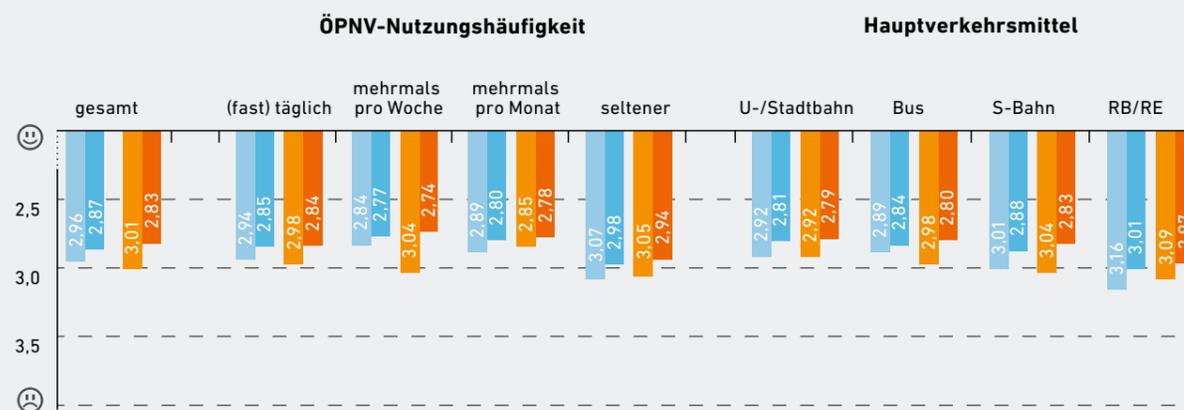


Abbildung 2: Globalzufriedenheit in NRW

Lediglich fünf Aspekte bewerten die Kunden 2020 schlechter als 2018, davon einen signifikant; tein Leistungsmerkmal ist konstant geblieben.

Abbildung 3 zeigt sämtliche Leistungsaspekte, deren Zufriedenheitswert 2020 eine signifikante Änderung gegenüber 2018 aufweist:

Rangliste der Zufriedenheit

Leistungsmerkmale mit signifikanten Veränderungen gegenüber 2018

Verbale Skala 1 = vollkommen zufrieden // 5 = unzufrieden

Veränderung 2018 / 2020 // 📈 signifikante Verbesserung // 📉 signifikante Verschlechterung



Abbildung 3: Rangliste der Zufriedenheit mit signifikanten Veränderungen

Ähnlich wie bei der Globalzufriedenheit bewerten die Kunden, die (auch) während bzw. nach der ersten Corona-Hochphase dem ÖPNV die Treue gehalten haben, viele Leistungsaspekte deutlich besser als diejenigen, die zuletzt vor der Pandemie mit dem ÖPNV in NRW unterwegs waren. Sicherlich zeigen sich hier u. a. auch die Auswirkungen der erheblich geringeren ÖPNV-Nutzung: Die Fahrzeuge sind insbesondere zur Hauptverkehrszeit nicht mehr so voll, Haltestellen oder Bahnsteige ebenso. Gerade Leistungsaspekte wie das Platzangebot sowie

der Komfort und die Bequemlichkeit im Fahrzeug, aber auch Zugangs- und Einstiegsmöglichkeiten für Mobilitätseingeschränkte, verbessern sich, wenn weniger Gedränge herrscht. Ebenso verkürzen sich dadurch die Aufenthaltszeiten der Fahrzeuge an den Haltestellen beim Ein- oder Ausstieg, was sich ebenfalls positiv auswirkt. Dies zeigen bspw. die Bewertungen der Verbindungen und Anschlüsse, der Schnelligkeit der Fahrverbindung oder des Fahrplantaktes.

Beim Thema Sauberkeit hat sich mit der Corona-Pandemie sicherlich die Erwartungshaltung bei den Kunden erhöht. Diese konnte von den Verkehrsunternehmen durch kürzere Reinigungsintervalle und intensivere Reinigung und Desinfektion jedoch in hohem Maß erfüllt

werden, was sich ebenfalls in einer besseren Bewertung der Kunden widerspiegelt, insbesondere im Vergleich zur Gruppe derjenigen, die den ÖPNV seit Beginn der Pandemie nicht mehr nutzen. Abbildung 4 zeigt diese Effekte:

Zufriedenheit der ÖPNV-Kunden in NRW mit einzelnen Leistungsaspekten

2018 2020 gesamt 2020, letzte ÖPNV-Nutzung vor März 2020 2020, letzte ÖPNV-Nutzung ab/nach März 2020

Verbale Skala: 1 = vollkommen zufrieden // 5 = unzufrieden

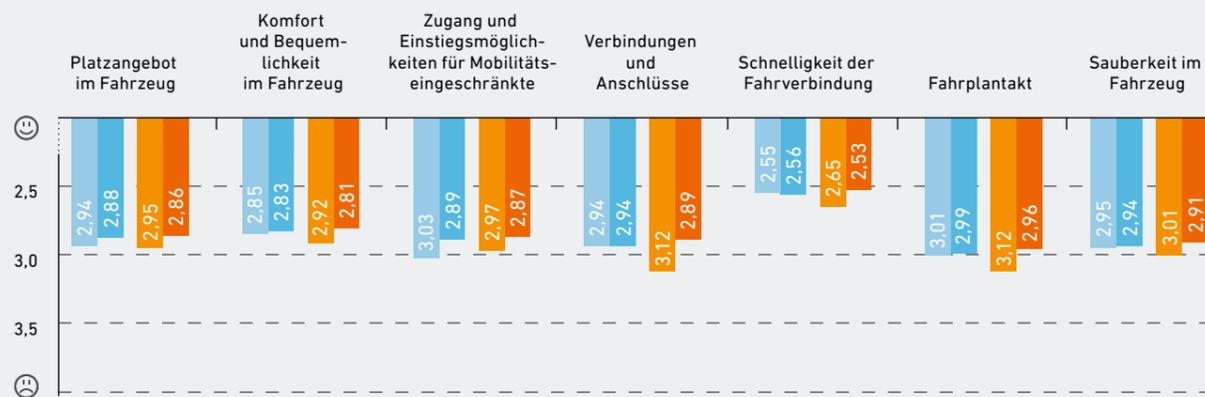


Abbildung 4: Zufriedenheit der ÖPNV-Kunden in NRW mit einzelnen Leistungsmerkmalen

Doch nicht die Pandemieauswirkungen allein sind verantwortlich für die in vielen Bereichen verbesserten Zufriedenheitsergebnisse. Auch die zahlreichen in den letzten Jahren unternommenen Anstrengungen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots tragen zu den deutlich positiven Ergebnissen bei.



Detaillierte Ergebnisse sämtlicher NRW-Kundenbarometer stehen zum Download unter www.kcm-nrw.de/service/downloads bereit.

→ **Monika Schreiber**

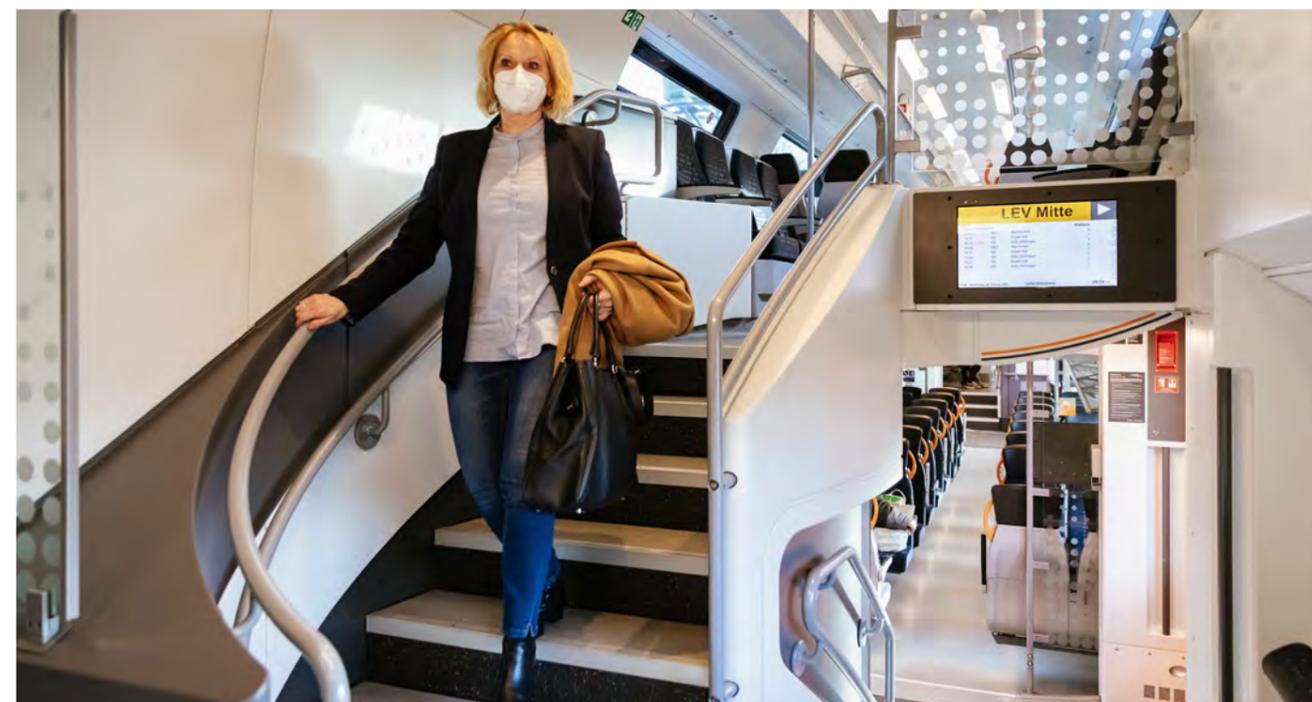
Der RRX

Das Jahrzehnt der Baustellen

Mit der Inbetriebnahme des RE 1 (RRX) und des RE 4 konnte der Vorlaufbetrieb 2020 erfolgreich abgeschlossen werden. Damit der RRX in einigen Jahren im 15-Minuten-Takt fahren kann, dreht sich nun alles in dem RRX-Projekt um den Ausbau von Gleisen und Bahnsteigen, die Optimierung von Schallschutz und den Bau eines neuen elektronischen Stellwerks.

Gleisusbau nimmt 2020 Fahrt auf

Die Baumaßnahmen für das größte Schieneninfrastrukturprojekt des Landes sind enorm und die Einzelmaßnahmen zahlreich und divers. So fanden allein im Jahr 2020 zwischen Leverkusen und Langenfeld über 5.000 Kampfmittelbohrungen statt, in der Landeshauptstadt Düsseldorf wurde unter hohem Aufwand eine Straße abgesenkt. In den nächsten Jahren werden auf dem gesamten Kernkorridor zwischen Köln und Dortmund Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von über 70 Kilometern entstehen. Um all diese Maßnahmen optimal und mit so wenig Einschränkungen für die Fahrgäste wie möglich umsetzen zu können, ist umfangreiche Koordination und partnerschaftliche Zusammenarbeit gefragt. Das KCM hat in Zusammenarbeit mit dem Netzwerkbüro und der DB Netz diese Baumaßnahmen für Interessentinnen und Interessenten anschaulich in kleinen Erklärfilmen und Grafiken mit Informationen, was genau wo und wann passiert, auf dem RRX-Blog dargestellt. Darüber hinaus werden 53 Bahnhöfe für den RRX modernisiert, d. h. die Bahnsteige werden angepasst sowie taktile, visuelle und akustische Hilfestellungen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen geschaffen. Auf dem RRX-Blog gibt es eine Landkarte mit allen Bahnhöfen, die derzeit modernisiert werden. Hier erfährt man, was genau an den Stationen passiert und wann die Baumaßnahmen abgeschlossen sein werden.



Digitales RRX-Wartungskonzept gewinnt Deutschen Mobilitätspreis 2020

Das Projekt „RRX – digital und optimal vernetzt“ wurde mit dem deutschen Mobilitätspreis 2020 ausgezeichnet. Eine hochkarätig besetzte Expertenjury hat das Projekt aus rund 300 Bewerbungen ausgewählt.

Das Projekt sei ein wertvoller Beitrag zur Erreichung einer flexibel vernetzten und zukunftsweisenden Mobilität und stelle ein leuchtendes Beispiel für den Standort Deutschland dar, so das Urteil der Jury.

Die Züge sind mit Sensoren ausgestattet, die kontinuierlich Zustandsdaten an das Wartungsdepot senden. Zudem sind alle notwendigen Arbeitsprozesse zur Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge durch die Mitarbeiter im Service-Center und im Logistikzentrum vollständig digitalisiert. Formulare und Übergabeprotokolle auf Papier sind damit Vergangenheit. Mit dem Projekt ist es gelungen, eine digital vernetzte und leistungsfähige Mobilitätslösung

für die rund zehn Millionen Einwohner der Metropolregion Rhein-Ruhr erfolgreich umzusetzen. Ziel ist eine verbesserte Pünktlichkeit und die fast 100-prozentige Verfügbarkeit der Züge im Betrieb.

Um Innovationen in der Fahrzeugherstellung und dem Fahrzeugbetrieb zu fördern, haben die am Rhein-Ruhr-Express (RRX) beteiligten SPNV-Aufgabenträger und Fahrzeugeigentümer VRR, NVR, NWL, NVV und SPNV-Nord im Rahmen der Beschaffung bewusst nach ganzheitlichen Konzepten am Markt gesucht. Siemens Mobility hat sich dabei mit einem Angebot aus Lieferung von 84 energieeffizienten Elektrotriebzügen vom Typ Desiro HC sowie der Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge über einen Zeitraum von bis zu 32 Jahren durchgesetzt. Dafür hat Siemens Mobility das nun ausgezeichnete Wartungs- und Instandhaltungskonzept entwickelt und umgesetzt. In diesem Rahmen entstand auch ein neues, hochmodernes Service-Center in Dortmund.

→ Inge Bartels



Wie wird Mobilität intelligenter? Mit dem Deutschen Mobilitätspreis zeichnen die Initiative „Deutschland – Land der Ideen“ und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Ideen und Projekte aus, die auf diese Frage innovative Antworten geben.

Alle Zahlen im Blick.

Zahlen und Entwicklungen

Die Corona-Pandemie mit ihren Lockdowns schlug sich auch deutlich in der Bilanz 2020 nieder. Doch es besteht die Hoffnung, dass der Nahverkehr nach Corona wieder an seinen wachsenden Erfolgskurs anknüpfen kann.

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den NRW-Tarif S.51 // Fahrpreistafeln S.54 // NRW-Tarif Gesamteinnahmen S.56 // Verkaufstatistik 2019 zu 2020 S.57

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den NRW-Tarif

Hohe Verluste werden durch zwei Rettungsschirme aufgefangen

Die Corona-Pandemie ist in der ganzen Welt das bestimmende Thema der Jahre 2020 und 2021. Leider zählt der ÖPNV zu den besonders gebeutelten Branchen. So zeigt die Bilanz von 2020, dass die Krise auch starke Auswirkungen auf den NRW-Tarif hat.

Im Januar und Februar 2020 wurde noch erwartungsvoll in die Zukunft geblickt. Mit Beginn der Corona-Pandemie im März 2020 kam der erste massive Absatzeinbruch. Die Verkaufszahlen von Tickets für den Gelegenheitsverkehr gingen im April um über 90 Prozent zurück. Davon hat sich der NRW-Tarif bis heute nicht vollständig erholt. So sind insgesamt für das Jahr 2020 sowie für das Frühjahr 2021 leider deutliche Einbrüche bei den Fahrgastzahlen und somit auch bei den Ticketverkäufen und schlussendlich den Einnahmen zu vermelden.

Die Folgen des Zuhausebleibens

Die anhaltenden Ausgangsbeschränkungen, Schulschließungen, Homeoffice-Regelungen und die Kurzarbeit führten zu stark reduzierter Nachfrage im ÖPNV. Den Menschen fehlten schlicht die Anlässe für Fahrten. Zusätzlich blieben die Touristen fern und Großveranstaltungen wurden reihenweise abgesagt. In Nordrhein-Westfalen hatten diese Entwicklungen einen Corona-bedingten Sonderfahrplan im SPNV, der bewirkte, dass ab Ende März nur noch 50 Prozent des Fahrplanangebots aufrechterhalten wurde, zur Folge. Dennoch waren selbst die verbliebenen Fahrzeuge deutlich leerer als im Normalbetrieb.

Zwar wurde der Betrieb ab Mai 2020 aufgrund sinkender Infektionszahlen und damit einhergehender Lockerungen wieder nach dem Regelfahrplan aufgenommen, jedoch kehrten die Fahrgäste nicht gleich zurück. Es dauerte noch einige Zeit, bis die Menschen Vertrauen in die Hygiene- und Schutzmaßnahmen fassten und wieder vermehrt den ÖPNV nutzten. In der Zeit zwischen Juni und September 2020 gab es wieder einen leichten Anstieg der Fahrgastzahlen, mehr als 55 Prozent der normalen Nachfrage konnten im vergangenen Jahr aber nicht erreicht werden.

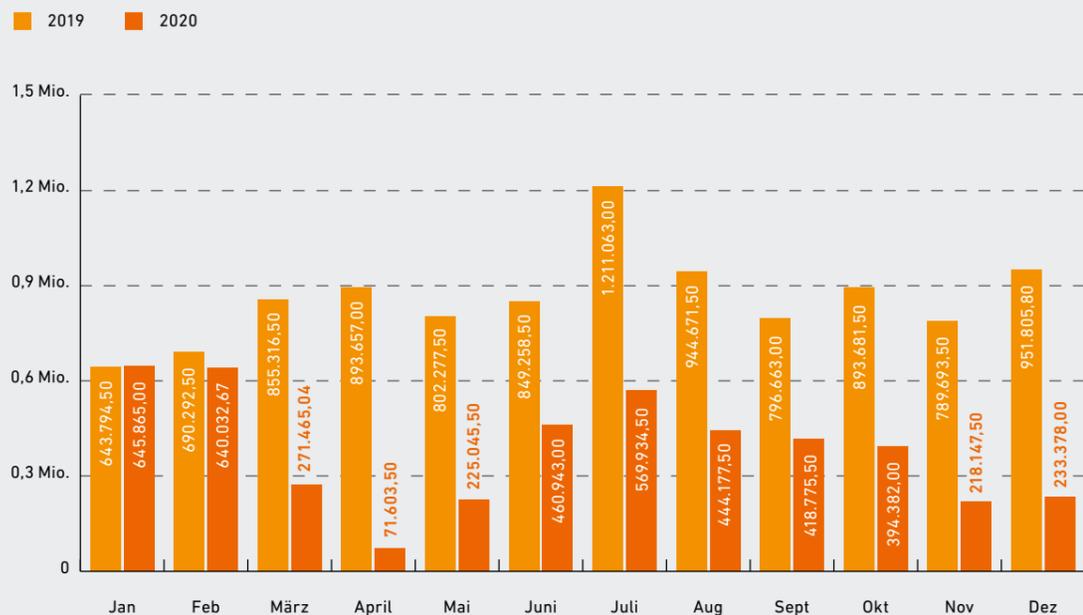


Entwicklung der Gelegenheitsfahrer von Januar bis Dezember 2020

Gesamteinnahmen in Euro



Fahrten



Auf den ÖPNV ist auch in Krisenzeiten Verlass

In diesem Kontext hatten die Verbünde, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen eine schwierige Herausforderung zu meistern. Sie hielten den Betrieb ab Mai 2020 nicht nur zu Hauptverkehrszeiten, sondern auch zu den deutlich weniger genutzten Tageszeiten aufrecht, um die Menschen zu ihren systemrelevanten Berufen zu bringen, aber auch um ihnen gesellschaftliche Teilhabe zu ermöglichen. Die dabei anfallenden Fixkosten für Personal und Infrastruktur ließen sich mit den anhaltenden Einnahmeverlusten jedoch nicht decken. Gleichzeitig wollte man den Fahrgästen finanziell entgegenkommen, weshalb in Absprache mit den regionalen Partnern und Verkehrsunternehmen einige Kulanzregelungen für den NRW-Tarif festgelegt wurden – bspw. wurden Abo-Pausen und Sonderkündigungsrechte im ersten Vertragsjahr eingeführt.

Rettungsschirm sichert Handlungsfähigkeit der Verkehrsunternehmen

Der Bund und das Land Nordrhein-Westfalen legten deshalb einen Rettungsschirm auf. Der Bund stellte im letzten Jahr ca. 2,5 Milliarden Euro für alle Länder zur Verfügung, um die Einnahmedefizite des ÖPNV zumindest

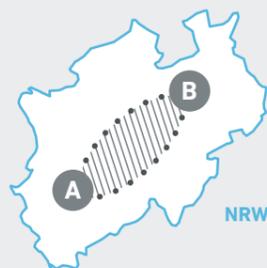
teilweise auszugleichen. Die Verkehrsbetriebe in Nordrhein-Westfalen erhielten davon 478 Millionen Euro, die vom Land um 200 Millionen Euro aufgestockt wurden. Auch in diesem Jahr soll der Rettungsschirm greifen, um die Ende 2020 erneut zurückgegangenen Ticketverkäufe aufzufangen. Während die Beratungen auf Bundesebene noch nicht abgeschlossen sind, hat das Land Nordrhein-Westfalen seine Unterstützung um weitere 278 Millionen Euro bereits zugesichert. Das ist auch dringend nötig, da die Fahrgastnachfrage beim NRW-Tarif weiterhin weit unter sonst üblichen Fahrgastnachfragen liegt.

Ausblick nach Corona

In der Pandemie ging vor allem der Verkauf von Tickets des Bartarifs zurück, da die Gelegenheitsfahrer wegblieben. Abo-Kunden sind dem NRW-Tarif weitgehend treu geblieben. Das ist in den schwierigen Zeiten ein deutlicher Vertrauensbeweis und macht Hoffnung darauf, dass sich die Lage nach Corona wieder stabilisieren wird, die Gelegenheitsfahrer zurückkehren und perspektivisch an frühere Erfolge angeknüpft werden kann. Denn eines steht fest: Mobilität behält auch in Krisenzeiten ihre Relevanz.

→ Danijel Andrić

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)	2021	2020
für eine Fahrt		
SchöneReiseTicket NRW Erwachsene	1,80 €	1,80 €
SchöneReiseTicket NRW Gruppe Erwachsene ¹⁾	0,90 €	0,90 €
für eine Hin- und Rückfahrt		
SchöneReiseTicket NRW Hin & Rück Erwachsene	3,60 €	3,60 €
SchöneReiseTicket NRW Gruppe Hin & Rück Erwachsene ¹⁾	1,80 €	1,80 €
für eine Kalenderwoche		
SchöneWocheTicket NRW	6,70 €	6,70 €
für einen Monat		
SchönerMonatTicket NRW	23,60 €	23,60 €
SchönerMonatTicket NRW Azubi	17,70 €	17,70 €
im Abonnement		
SchönerMonatTicket NRW Abo	19,70 €	19,70 €
SchönerMonatTicket NRW Azubi Abo	14,80 €	14,80 €

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

Fahrpreistafel NRW-Tarif und NRWplus-Tarif

PauschalpreisTickets	2021	2020
für eine Fahrt		
SchöneFahrtTicket NRW Erwachsene	20,40 €	20,40 €
SchöneFahrtTicket NRW Kinder	10,20 €	10,20 €
EinfachWeiterTicket NRW Erwachsene (1. Klasse)	10,20 €	10,20 €
EinfachWeiterTicket NRW Kinder (1. Klasse)	5,10 €	5,10 €
EinfachWeiterTicket NRW Erwachsene (2. Klasse)	6,80 €	6,80 €
EinfachWeiterTicket NRW Kinder (2. Klasse)	3,40 €	3,40 €
für einen Tag		
SchönerTagTicket NRW Single ¹⁾	30,30 €	31,00 €
SchönerTagTicket NRW 5 Personen ¹⁾	45,20 €	46,00 €
FahrradTagesTicket NRW	4,80 €	5,00 €
für eine Veranstaltung		
TeilnehmerTicket NRW ²⁾	16,75 € / 12,90 €	17,05 € / 13,15 €
für einen Ferienzeitraum		
SchöneFerienTicket NRW Ostern, Herbst, Winter	29,90 €	31,00 €
SchöneFerienTicket NRW Sommer	59,90 €	62,00 €
für ein Semester		
SemesterTicket NRW	WS 21/22	WS 20/21
	57,40 €	56,40 €
für ein Jahr		
SchönesJahrTicket NRW (1. Klasse)	4.125,00 €	4.125,00 €
SchönesJahrTicket NRW (2. Klasse)	2.920,00 €	2.920,00 €
im Abonnement		
SchönesJahrTicket NRW Abo (1. Klasse)	362,00 €	362,00 €
SchönesJahrTicket NRW Abo (2. Klasse)	256,00 €	256,00 €
Schöne60Ticket NRW (1. Klasse)	215,75 €	215,75 €
Schöne60Ticket NRW (2. Klasse)	152,60 €	152,60 €

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

2) Ticketpreis abhängig von der Anzahl

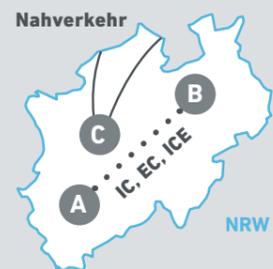


Tickets zum Pauschalpreis gelten in ganz NRW – der Einheitspreis ist unabhängig von der Reiseweite.

6,80 €

EinfachWeiterTicket Erwachsene (2. Klasse)

IC, EC, ICE



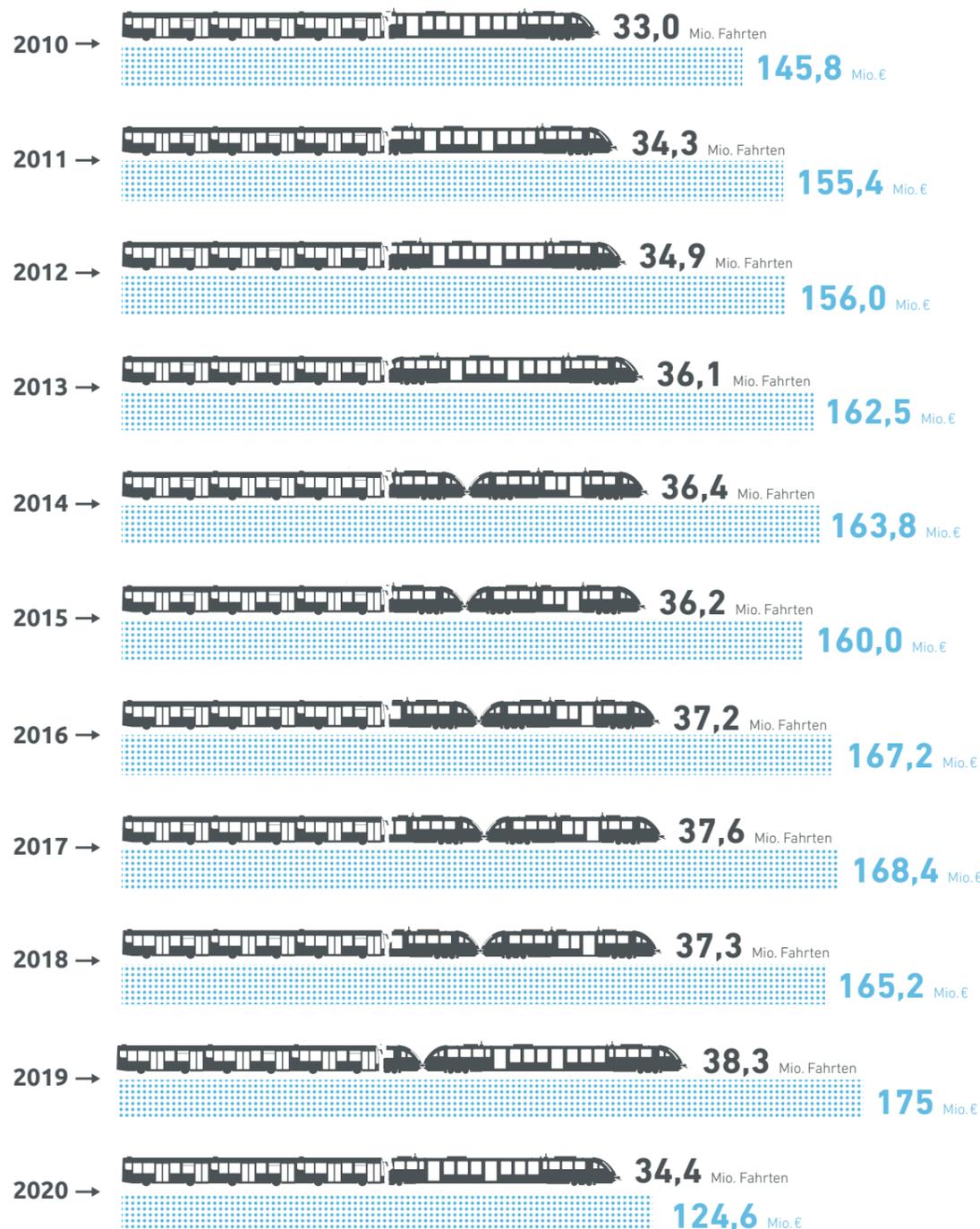
Tickets des NRWplus-Tarifs sind fakultativ zu Tickets des Fernverkehrs sowie des ein- und ausbrechenden Schienenpersonennahverkehrs erhältlich.

NRWplusTickets (fakultativ)	2021	2020
für eine Fahrt		
NRWplus Einzelfahrt Erwachsene	3,10 €	3,10 €
NRWplus Einzelfahrt Kinder	1,55 €	1,55 €
für eine Hin- und Rückfahrt		
NRWplus Hin & Rück Erwachsene	6,20 €	6,20 €
NRWplus Hin & Rück Kinder	3,10 €	3,10 €
für einen Monat		
NRWplus Monat ICE	66,00 €	66,00 €
NRWplus Monat ICE Abo	55,00 €	55,00 €

NRW-Tarif gesamt

Fahrten und Einnahmen

2010 – 2020



Verkaufsstatisik 2019 zu 2020

NRW-Tarif

Ticketsortiment	Einnahmen		Fahrten		Ticketabsatz		Veränderung	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	Anteil	absolut
PauschalpreisTickets								
SchöneFahrtTicket NRW	4.080.288 €	8.161.534 €	-50,0 %	-4.081.246 €	202.736	405.420	-50,0 %	-202.684
SchönerTagTicket NRW ¹⁾	18.196.158 €	44.405.983 €	-59,0 %	-26.209.825 €	2.050.579	5.168.963	-60,3 %	-3.118.384
EinfachWeiterTicket NRW	6.417.699 €	12.105.868 €	-47,0 %	-5.688.169 €	951.886	1.800.114	-47,1 %	-848.228
FahrradTagesTicket NRW	609.833 €	727.220 €	-16,1 %	-117.387 €				
Bartarif gesamt	29.303.978 €	65.400.605 €	-55,2 %	-36.096.627 €	3.205.201	7.374.497	-56,5 %	-4.169.296
SchönesJahrTicket NRW (2. Klasse)	340.805 €	468.125 €	-27,2 %	-127.320 €	93.790	124.500	-24,7 %	-30.710
SchönesJahrTicket NRW Abo (2. Klasse)	2.746.648 €	3.069.563 €	-10,5 %	-322.915 €	737.240	824.460	-10,6 %	-87.220
Zeitkarten für jedermann	3.087.453 €	3.537.688 €	-12,7 %	-450.235 €	831.030	948.960	-12,4 %	-117.930
SchöneFerienTicket NRW	404.914 €	878.244 €	-53,9 %	-473.331 €	351.675	752.815	-53,3 %	-401.140
NRWupgradeAzubi (2. Klasse)	3.877.505 €	1.145.617 €	238,5 %	2.731.888 €	2.685.777	791.701	239,2 %	1.894.076
Zeitkarten für Kinder / Jugendliche / Azubi	4.282.419 €	2.023.861 €	111,6 %	2.258.558 €	3.037.452	1.544.516	96,7 %	1.492.936
Schöne60Ticket NRW Abo	1.265.055 €	1.252.667 €	1,0 %	12.388 €	547.190	543.480	0,7 %	3.710
Zeitkarten für Senioren	1.265.055 €	1.252.667 €	1,0 %	12.388 €	547.190	543.480	0,7 %	3.710
Zeitkarten gesamt	8.634.927 €	6.814.216 €	26,7 %	1.820.710 €	4.415.672	3.036.956	45,4 %	1.378.716
PauschalpreisTickets gesamt	37.938.905 €	72.214.821 €	-47,5 %	-34.275.917 €	7.620.873	10.411.453	-26,8 %	-2.790.580
Ticketabsatz gesamt	221.085	96.647	128,8 %	124.438				
nach Ticketsegment								
Bartarif gesamt	29.303.978 €	65.400.605 €	-55,2 %	-36.096.627 €	3.205.201	7.374.497	-56,5 %	-4.169.296
Zeitkarten für jedermann	3.087.453 €	3.537.688 €	-12,7 %	-450.235 €	831.030	948.960	-12,4 %	-117.930
Zeitkarten für Kinder / Jugendliche / Azubi	4.282.419 €	2.023.861 €	111,6 %	2.258.558 €	3.037.452	1.544.516	96,7 %	1.492.936
Zeitkarten für Senioren	1.265.055 €	1.252.667 €	1,0 %	12.388 €	547.190	543.480	0,7 %	3.710
PauschalpreisTickets gesamt	37.938.905 €	72.214.821 €	-47,5 %	-34.275.917 €	7.620.873	10.411.453	-26,8 %	-2.790.580

1) Inkl. 2 Euro Zuschlag für personenbedienten Verkauf

RelationspreisTickets NRW-Tarif

Ticketsortiment	Einnahmen			Fahrten			Ticketabsatz		
	2020	2019	Veränderung	2020	2019	Veränderung	2020	2019	Veränderung
			Anteil absolut			Anteil absolut			Anteil absolut
SchöneReiseTicket NRW	15.626.730 €	31.994.564 €	-51,2 % -16.367.833 €	810.781	1.692.450	-52,1 % -881.669	772.203	1.570.925	-50,8 % -798.722
AnschlussTicket NRW	358.268 €	775.015 €	-53,8 % -416.747 €	34.164	77.876	-56,1 % -43.712	25.899	56.972	-54,5 % -31.073
Bartarif gesamt	15.984.998 €	32.769.578 €	-51,2 % -16.784.580 €	844.945	1.770.326	-52,3 % -925.381	798.102	1.627.897	-51,0 % -829.795
SchöneWocheTicket NRW	287.960 €	546.450 €	-47,3 % -258.489 €	32.676	62.706	-47,9 % -30.030	3.112	5.972	-47,9 % -2.860
SchönerMonatTicket NRW	998.349 €	1.954.026 €	-48,9 % -955.677 €	164.359	323.642	-49,2 % -159.283	3.497	6.886	-49,2 % -3.389
SchönerMonatTicket NRW Abo	1.144.082 €	1.477.370 €	-22,6 % -333.288 €	181.078	239.723	-24,5 % -58.645	4.894	6.479	-24,5 % -1.585
Zeitkarten für jedermann	2.430.391 €	3.977.845 €	-38,9 % -1.547.455 €	378.113	626.071	-39,6 % -247.958	11.503	19.337	-40,5 % -7.834
SchönerMonatTicket NRW Schüler	42.845 €	59.131 €	-27,5 % -16.286 €	8.460	12.240	-30,9 % -3.780	188	272	-30,9 % -84
SchönerMonatTicket NRW Schüler Abo	51.990 €	19.577 €	165,6 % 32.413 €	10.655	4.213	152,9 % 6.443	301	119	152,9 % 182
Zeitkarten für Kinder / Jugendliche / Azubi	94.835 €	78.708 €	20,5 % 16.127 €	19.115	16.453	16,2 % 2.663	489	391	25,1 % 98
Zeitkarten gesamt	2.525.226 €	4.056.553 €	-37,7 % -1.531.328 €	397.228	642.524	-38,2 % -245.295	11.992	19.728	-39,2 % -7.736
RelationspreisTickets gesamt	18.510.223 €	36.826.132 €	-49,7 % -18.315.908 €	1.242.173	2.412.850	-48,5 % -1.170.676	810.094	1.647.625	-50,8 % -837.531

nach Ticketsegment	Einnahmen			Fahrten			Ticketabsatz		
	2020	2019	Veränderung	2020	2019	Veränderung	2020	2019	Veränderung
			Anteil absolut			Anteil absolut			Anteil absolut
Bartarif gesamt	15.984.998 €	32.769.578 €	-51,2 % -16.784.580 €	844.945	1.770.326	-52,3 % -925.381	798.102	1.627.897	-51,0 % -829.795
Zeitkarten für jedermann	2.430.391 €	3.977.845 €	-38,9 % -1.547.455 €	378.113	626.071	-39,6 % -247.958	11.503	19.337	-40,5 % -7.834
Zeitkarten für Kinder / Jugendliche / Azubi	94.835 €	78.708 €	20,5 % 16.127 €	19.115	16.453	16,2 % 2.663	489	391	25,1 % 98
RelationspreisTickets gesamt	18.510.223 €	36.826.132 €	-49,7 % -18.315.908 €	1.242.173	2.412.850	-48,5 % -1.170.676	810.094	1.647.625	-50,8 % -837.531

SemesterTickets NRW NRW-Tarif

	Einnahmen			Fahrten			Ticketabsatz		
	2020 ²⁾	2019 ³⁾	Veränderung	2020 ²⁾	2019 ³⁾	Veränderung	2020 ²⁾	2019 ³⁾	Veränderung
			Anteil absolut			Anteil absolut			Anteil absolut
SemesterTicket NRW gesamt	68.174.702 €	65.955.763 €	3,4 % 2.218.939 €	25.449.228	25.438.035	0,0 % 11.193	1.211.868	1.211.335	0,0 % 533

NRW-Tarif gesamt

nach Produktgruppe	Einnahmen			Fahrten			Ticketabsatz		
	2020	2019	Veränderung	2020	2019	Veränderung	2020	2019	Veränderung
			Anteil absolut			Anteil absolut			Anteil absolut
RelationspreisTickets	18.510.223 €	36.826.132 €	-49,7 % -18.315.908 €	1.242.173	2.412.850	-48,5 % -1.170.676	810.094	1.647.625	-50,8 % -837.531
PauschalpreisTickets	37.938.905 €	72.214.821 €	-47,5 % -34.275.917 €	7.620.873	10.411.453	-26,8 % -2.790.580	1.994.152	3.610.077	-44,8 % -1.615.924
SemesterTickets NRW	68.174.702 €	65.955.763 €	3,4 % 2.218.939 €	25.449.228	25.438.035	0,0 % 11.193	1.211.868	1.211.335	0,0 % 533
NRW-Tarif gesamt	124.623.830 €	174.996.716 €	-28,8 % -50.372.886 €	34.312.274	38.262.337	-10,3 % -3.950.063	4.016.114	6.469.037	-37,9 % -2.452.922

nach Ticketsegment	Einnahmen			Fahrten			Ticketabsatz		
	2020	2019	Veränderung	2020	2019	Veränderung	2020	2019	Veränderung
			Anteil absolut			Anteil absolut			Anteil absolut
Bartarif gesamt	45.288.976 €	98.170.183 €	-53,9 % -52.881.207 €	4.050.146	9.144.823	-55,7 % -5.094.677	2.571.170	5.141.327	-50,0 % -2.570.157
Zeitkarten für jedermann	5.517.844 €	7.515.533 €	-26,6 % -1.997.689 €	1.209.143	1.575.031	-23,2 % -365.888	22.148	31.265	-29,2 % -9.117
Zeitkarten für Senioren	1.265.055 €	1.252.667 €	1,0 % 12.388 €	547.190	543.480	0,7 % 3.710	7.817	7.764	0,7 % 53
Zeitkarten für Kinder / Jugendliche / Azubi	72.551.956 €	68.058.332 €	6,6 % 4.493.623 €	28.505.795	26.999.003	5,6 % 1.506.792	1.414.980	1.288.681	9,8 % 126.299
NRW-Tarif gesamt	124.623.830 €	174.996.716 €	-28,8 % -50.372.886 €	34.312.274	38.262.337	-10,3 % -3.950.063	4.016.114	6.469.037	-37,9 % -2.452.922

NRWplus-Tarif

Ticketsortiment	Einnahmen			Fahrten			Ticketabsatz		
	2020	2019	Veränderung	2020	2019	Veränderung	2020	2019	Veränderung
			Anteil absolut			Anteil absolut			Anteil absolut
NRWplus	17.430 €	43.566 €	-60,0 % -26.136 €	5.659	14.152	-60,0 % -8.493	4.940	11.797	-58,1 % -6.857
Bartarif gesamt	17.430 €	43.566 €	-60,0 % -26.136 €	5.659	14.152	-60,0 % -8.493	4.940	11.797	-58,1 % -6.857
NRWplus Monat ICE	54.769 €	72.270 €	-24,2 % -17.501 €	41.595	51.465	-19,2 % -9.870	885	1.095	-19,2 % -210
NRWplus Monat ICE Abo	308.623 €	356.976 €	-13,5 % -48.352 €	207.940	240.389	-13,5 % -32.449	5.620	6.497	-13,5 % -877
Zeitkarten gesamt	363.392 €	429.246 €	-15,3 % -65.853 €	249.535	291.854	-14,5 % -42.319	6.505	7.592	-14,3 % -1.087
NRWplus-Tarif gesamt	380.822 €	472.812 €	-19,5 % -91.989 €	255.194	306.006	-16,6 % -50.812	11.445	19.389	-41,0 % -7.944

2) SS 2020 und WS 2020/2021 (angepasste Fahrtenhäufigkeit)

3) SS 2019 und WS 2019/2020 (angepasste Fahrtenhäufigkeit)

Organigramm und Funktionsbeschreibung 2021

Kompetenzcenter Marketing NRW

Im Auftrag des Verkehrsministeriums NRW nimmt das KCM in Abstimmung mit sämtlichen Akteuren der Mobilitätsbranche, insb. den Zweckverbänden, Verkehrsverbänden und -unternehmen sowie Tarifgemeinschaften in Landesarbeitskreisen und -gruppen, Aufgaben zu NRW-weiten Mobilitätsthemen in den Bereichen Tarif, Vertrieb, Recht, Einnahmenaufteilung, Marktforschung und Kommunikation wahr.

Leitung KCM

Leitung KCM



Eduard Rollmann
0221 2 08 08-723
eduard.rollmann@vrs.de

Stellvertretende Leitung KCM



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

Stellvertretende Leitung KCM



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

Tarif / Gremien / Recht

- Produktverantwortung für den NRW-Tarif, insb. die proaktive und strategische Weiterentwicklung des NRW-Tarifs
- Vereinheitlichung der NRW-Tariflandschaft

- Koordinierung landesweiter Themen
- Begleitung von Marktforschungsstudien
- Projektmanagement, Workshops, Arbeitskreise für landesweite Mobilitätsthemen



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



Benjamin Noll
0221 2 08 08-37
benjamin.noll@vrs.de



Claudia Vago
0221 2 08 08-376
claudia.vago@vrs.de



Long Nguyen
0221 2 08 08-373
long.nguyen@vrs.de



Gabriella D'Ambrosio
0221 2 08 08-377
gabriella.dambrosio@vrs.de



Philipp Safavieh
0221 2 08 08-379
philipp.safavieh@vrs.de

Marktforschung



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



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

Presse / Öffentlichkeit



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

Vertrieb

- Vertriebliche Umsetzung des NRW-Tarifs sowie strategische Weiterentwicklung der Vertriebslandschaft in NRW
- Betrieb, Pflege und Bereitstellung von Tarif-, Fahrplan- und Auskunftsdaten für die elektronischen Vertriebs- und Tarifauskunftssysteme

- Elektronische Umsetzung der Vertriebs- und Kontrollsysteme
- Verantwortung der Maßnahmen zur Digitalisierungsoffensive
- Vorantreiben landesweit einheitlicher, verbund-überschreitender elektronischer Tarife sowie der vertrieblichen (Prüf-)Prozesse



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



Torben Scharm
0221 2 08 08-35
torben.scharm@vrs.de

Einnahmenaufteilung / Vertragscontrolling

- Clearing-Stelle für die Einnahmen aus dem NRW-Tarif
- Ausgestaltung, Abstimmung und Fortschreibung vertraglicher Vereinbarungen für die Einnahmenaufteilung
- Vertragsmanagement für über 90 Vertragshochschulen mit SemesterTicket NRW

- Operative Durchführung der Abrechnungen inkl. Berichten, Prognosen und Analysen
- Konzeption und Durchführung von Ausschreibungen von Rahmenverträgen für Beratungsleistungen



Viacheslav Tikkoiev
0221 2 08 08-662
viacheslav.tikkoiev@vrs.de



Stephanie Jähmig
0221 2 08 08-38
stephanie.jaehmig@vrs.de



Claudia Fuchs
0221 2 08 08-654
claudia.fuchs@vrs.de

Kommunikation

- Konzeption und Koordinierung von landesweiten Marketingmaßnahmen und Kampagnen
- Durchführung von Messen und Veranstaltungen in NRW
- Konzeption, Abstimmung und Durchführung von Vergaben an Agenturen und IT-Dienstleister

- Entwicklung einer ganzheitlichen Kommunikationsstrategie für die Marke mobil.nrw
- Betreuung des Portals mobil.nrw und Koordinierung der elektronischen Tarif-/Fahrplanauskunft und -beratung
- Entwicklung von zielgruppengerechten Maßnahmen für digitale Kanäle



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



Mathias von Kutzleben
0221 2 08 08-729
mathias.vonkutzleben@vrs.de



Marzena Kapitza
0221 2 08 08-23
marzena.kapitza@vrs.de

Partner im NRW-Nahverkehr



Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen //
Landes Nordrhein-Westfalen //
 Stadttor 1 // 40219 Düsseldorf // www.vm.nrw.de



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



Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH c/o Kompetenzcenter Marketing NRW //
 Glockengasse 37-39 // 50667 Köln // www.kcm-nrw.de



Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH //
 Glockengasse 37-39 // 50667 Köln // www.vrsinfo.de



Nahverkehr Rheinland GmbH //
 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 Ruhr-Lippe GmbH //
 Schorlemerstraße 12-14 // 48143 Münster // www.westfalentarif.de



Westfalentarif //
 Willy-Brandt-Platz 2 // 33602 Bielefeld // www.westfalentarif.de



OWL Verkehr GmbH //
 Willy-Brandt-Platz 2 // 33602 Bielefeld // www.teutoowl.de

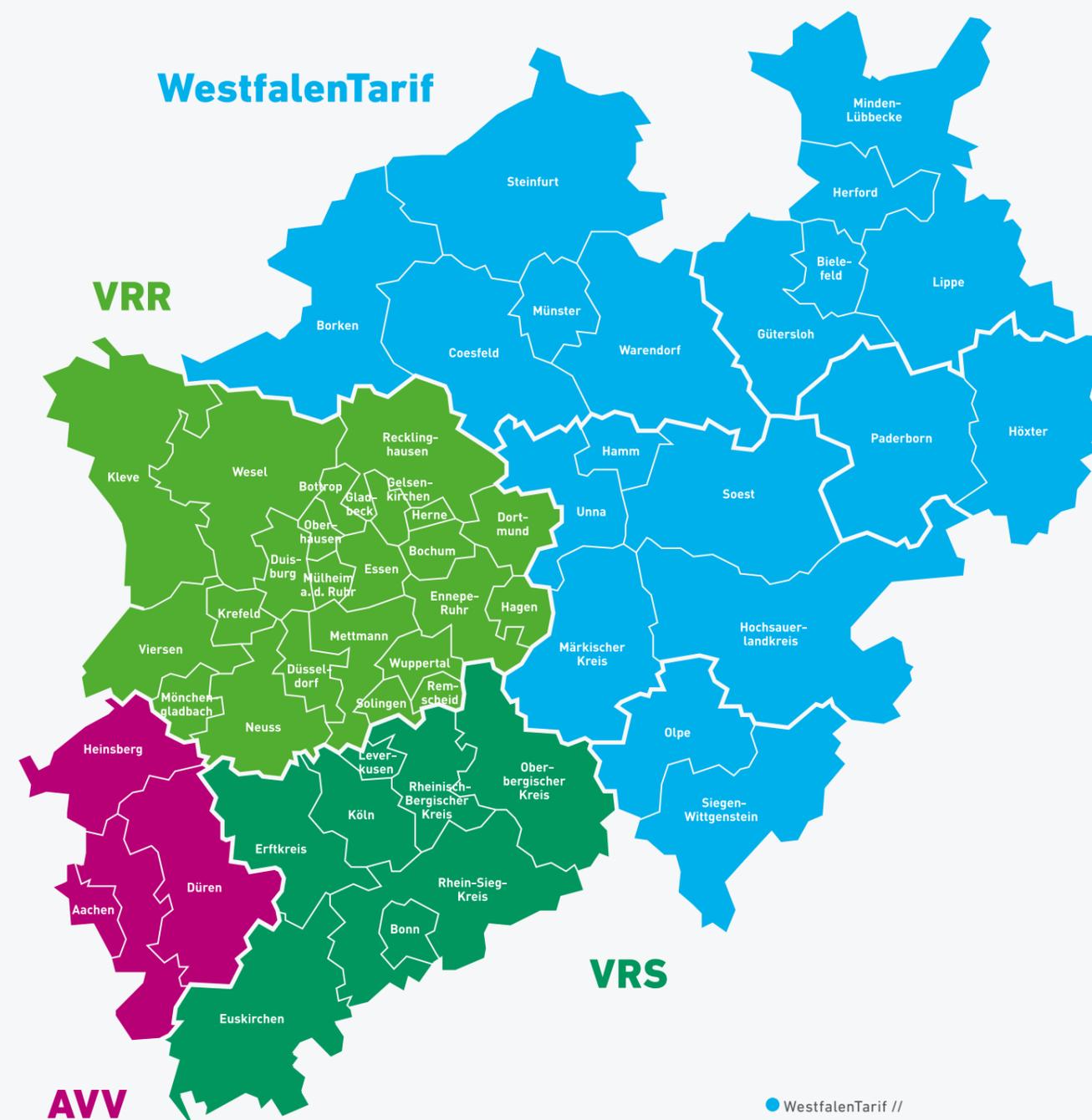


Verbundgesellschaft Paderborn / Höxter //
 Rolandsweg 80 // 33102 Paderborn // www.vph.de



Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd //
 Spandauer Straße 36 // 57072 Siegen // www.vgws.de

NRW-Tarifräume



- WestfalenTarif // Gilt seit dem 1. August 2017 in TGM, TRL, OWLV, VPH und VGWS.
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr // VRR
- Verkehrsverbund Rhein-Sieg // VRS
- Aachener Verkehrsverbund // AVV

