



Volker Hauff im VRS-Gespräch
Bahnknoten und Dieselnetz Köln
Infrastruktur-Fördermaßnahmen
MobilPass-Tickets im VRS
VRS steigt ins Carsharing ein



Herausgeber

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
Glockengasse 37–39
50667 Köln
Telefon: 0221 20808-0
info@vrsinfo.de
www.vrsinfo.de

Verantwortlich für den Inhalt

Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag
Dr. Norbert Reinkober

Redaktion

Ute Reuschenberg

Gestaltung

www.zuk.de

Druck

Welpdruck GmbH
www.welpdruck.de

Seite Bildnachweis

3 VRS GmbH
6–7 VRS GmbH/fuenf6 GmbH
3, 9–11 VRS GmbH/Nola Bunke
12–13 VRS GmbH/fuenf6 GmbH
15, 17 National Express Rail GmbH
19 Ministerium BWSV NRW
21–22 NVR GmbH
25–26 DB ProjektBau GmbH/Florian Bonn
29 KVB AG
30 Stadt Hennef/Dominique Müller-Grote
31 Stadt Schleiden/SWB Bus und Bahn
32–33 VRS GmbH/fuenf6 GmbH
35 VRS GmbH/fuenf6 GmbH
37 VRS GmbH
39 VRS GmbH/Nola Bunke
41 VRS GmbH
43 VRS GmbH
44–45 VRS GmbH/fuenf6 GmbH



EDITORIAL



VRS-Geschäftsführer
Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag



VRS-Geschäftsführer
Dr. Norbert Reinkober

Liebe Leser,

nur eine nachhaltige Verkehrspolitik, die sparsam mit den endlichen Ressourcen umgeht und damit auch Bestand vor den kommenden Generationen hat, ist zukunftsfähig. Diese Botschaft der Brundtland-Kommission haben wir aufgegriffen und mit Volker Hauff, einem ausgewiesenen Experten auf diesem Gebiet, angeregt diskutiert.

Busse und Bahnen sind bereits heute das zentrale Element einer nachhaltigen Nahverkehrspolitik. Vor dem Hintergrund der anstehenden demografischen Veränderungen und der begonnenen Energiewende wird es aber in Zukunft darauf ankommen, den ÖPNV stärker mit den anderen Verkehrsmitteln zu vernetzen. Dieses betrifft konkrete Angebote ebenso wie die Kommunikations- und Informationspolitik. Der VRS setzt bereits heute auf Carsharing und spricht dazu gemeinsam mit dem ADAC Autofahrer als Zielgruppe für Bus und Bahn an.

Wir wünschen Ihnen eine anregende Lektüre –
und freuen uns auf Ihre Meinung.

NACHHALTIG MOBIL

- Nur nachhaltige Verkehrspolitik ist zukunftsfähig** 8
Nachhaltigkeitsexperte Volker Hauff im Gespräch mit VRS-Geschäftsführer Wilhelm Schmidt-Freitag

SCHRITT FÜR SCHRITT
ZU MEHR MOBILITÄT

- Newcomer NX Rail** 14
Deutschlandpremiere der Briten ab dem Fahrplanwechsel 2015
- Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur** 18
Interview mit NRW-Verkehrsminister Michael Groschek
- Mehr S-Bahn. Mehr Kapazität.** 20
Bahnknoten Köln – fit für die Zukunft
- Ausbau des Kölner Dieselnetzes** 24
Ab Dezember rollen die ersten neuen Fahrzeuge. Dafür wird das Kölner Dieselnetz derzeit ertüchtigt
- Infrastruktur-Förderung im ÖPNV** 28
Investitionen in eine moderne Infrastruktur sind gut angelegtes Geld. Wir stellen aktuelle Maßnahmen vor

Alle Zahlen
und Fakten!
ab Seite 44

DAS VRS-GESPRÄCH

Nachhaltige
Verkehrspolitik

Volker Hauff zu Gast
beim VRS

Seite 8

NEUER BETREIBER



Deutschlandpremiere

Die englische NX Rail
tritt in den deutschen
SPNV-Markt ein

Seite 14

ZUKUNFT SCHIENE

Der RRX nimmt
Fahrt auf

NRW-Verkehrsminister
Groschek zu Rhein-Ruhr-
Express und Finanzierung
der Infrastruktur

Seite 18

VRS-TARIFANGEBOT

Sozial verträglich

Neue MobilPass-Tickets –
bezahlbare Mobilität
für alle



Seite **34**

VRS-SCHULBERATUNG

Neues Schulwegkonzept

Das Unterrichtsprogramm
Verkehrszähler stärkt
Kinder als aktive
Verkehrsteilnehmer



Seite **38**

KOOPERATIONEN

Mobilitätsmix

VRS kooperiert mit
Flinkster und bietet
Stammkunden günstige
Carsharing-Konditionen



Seite **40**

THEMEN, DIE BEWEGEN

MobilPass-Tickets im VRS 34
Neues Angebot sichert kostengünstige
Mobilität für Empfänger von Sozialleistungen

Verkehrszähler 38
Unterrichtsmaterial für Grundschulen für
ein neues, ganzheitliches Schulwegkonzept

Carsharing-Kooperation 40
Mobilitätsmix: Flexible Nutzung
von Autos als ergänzender Baustein
zum ÖPNV-Angebot

Mobiler Kundenservice 42
Apps sind weiter auf dem Vormarsch – für
schnelle mobile Informationen und einen
unkomplizierten Ticketkauf unterwegs

ZAHLEN UND FAKTEN

Die Verkehrsunternehmen im VRS 46

Strukturdaten

Wohnbevölkerung im VRS 48

Privathaushalte und Beschäftigte im VRS 50

Schüler und Studierende im VRS 52

Pkw-Dichte und ÖPNV-Nutzung im VRS 54

Einnahmen und Fahrgäste

Einnahmen- und Fahrgastentwicklung 56

Einnahmenverteilung 58

Einnahmen- und Fahrgastentwicklung
im Langzeitüberblick 59

Nachhaltig mobil





DAS VRS-GESPRÄCH

Nur nachhaltige Verkehrspolitik ist zukunftsfähig

Nachhaltigkeit ist in aller Munde. Doch was bedeutet sie ganz konkret für Mobilität und Infrastruktur? Mit dem Nachhaltigkeits-Experten Dr. Volker Hauff sprach VRS-Geschäftsführer Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag über notwendige Veränderungen, Vertrauen und seinen ganz persönlichen Beitrag zur CO₂-Reduzierung.

Schmidt-Freitag: Herr Dr. Hauff, sind Sie mit dem Fahrrad hierhergekommen?

Hauff: Nein, diesmal mit der Straßenbahn. Aber ich fahre relativ viel mit dem Fahrrad. Das ist natürlich ein bisschen von den Jahreszeiten abhängig, vor allem in meinem Alter. Grundsätzlich bin ich aber entsprechend der Situation unterwegs: zu Fuß, mit Fahrrad, öffentlichem Nahverkehr, Auto oder Taxi.

Schmidt-Freitag: Können Sie sich eine Gesellschaft ganz ohne Auto vorstellen?

Hauff: Es geht nicht darum, das Auto wegzustreichen, sondern darum, das Verhalten zu verändern. Aber es gibt hier gegenläufige Entwicklungen: Auf der einen Seite den Trend, diese riesigen geländetauglichen Vierrad-getriebenen Allzweckfahrzeuge zu kaufen – doch wer fährt sie jemals jenseits der Straßen? Auf der anderen Seite diese positive Entwicklung der jungen Generation, die das Auto in der Wertigkeit durch andere Dinge ersetzt hat.

Schmidt-Freitag: Die Einstellung vieler junger Menschen zum Auto hat sich verändert, aber hat sich auch das Nutzungsverhalten geändert?

Hauff: Das geht natürlich langsam. Ich denke, das Auto wird nach wie vor eine Rolle spielen. Aber ich freue mich darüber, dass der öffentliche Nahverkehr wächst, denn dem gehört die Zukunft. Aber wenn wir über das Gesamtverkehrssystem nachdenken, dann sollten wir die verschiedenen Verkehrsträger jeweils in ihren spezifischen Vorteilen berücksichtigen.

Schmidt-Freitag: Sie haben sich als Vorsitzender des Rates für Nachhaltige Entwicklung der Bundesregierung sehr intensiv mit dem Thema beschäftigt. Würden Sie Nachhaltigkeit mit Zukunftsfähigkeit

gleichsetzen? Und bedeutet dies nicht auch ein Stück Selbstbeschränkung und damit Verzicht mit Blick auf zukünftige Generationen?

Hauff: Im Bericht der Brundtland-Kommission haben wir 1987 definiert, dass eine nachhaltige Entwicklung eine ist, bei der wir in der Lage sind, die Bedürfnisse der lebenden Generation zu befriedigen, ohne diese Möglichkeit für die kommende Generationen zu zerstören.

Schmidt-Freitag: Das ist natürlich zunächst mal eine recht allgemeine Definition ...

Hauff: Sicherlich, für mich hat Nachhaltigkeit mit drei ganz einfachen Wahrheiten zu tun. Die erste: Die Nutzung endlicher Ressourcen ist endlich. Wir brauchen daher eine Kreislaufwirtschaft. Die zweite: Es muss bei der Nutzung von Ressourcen fair und gerecht zugehen. Der Maßstab dafür ist Vertrauen. Denn wir kämpfen bereits massiv mit Entsolidarisierungsprozessen. Und die dritte: Unser Tun muss Bestand haben vor den kommenden Generationen. Das ist Zukunftsfähigkeit. Viele meinen, es handle sich um mehr als eine Frage von Innovationen und technischen Neuerungen. Ich glaube, dass Sie recht haben, wir kommen um eine Veränderung von Verhaltensweisen nicht herum.



„Vertrauen schaffen steht an oberster Stelle.“

Schmidt-Freitag: Gilt Nachhaltigkeit nur für die Industrienationen?

Hauff: Nein, wir haben da eine ganz eigenartige Entwicklung: Im Zuge der Globalisierung nehmen die Unterschiede zwischen den einzelnen Staaten ab.



Zu Gast beim VRS
Volker Hauff erläutert
engagiert seinen
Standpunkt zu Fragen
der Nachhaltigkeit.

Gleichzeitig wird der Graben zwischen Arm und Reich in den einzelnen Staaten größer – in allen Staaten, egal ob sie am oberen Ende oder am unteren Ende auf der Wohlstandsskala stehen. Und das ist der Prozess, den ich vorher angesprochen habe im Zusammenhang mit Vertrauen. Denn das ist ein Prozess der Entsolidarisierung. Auch bei uns. Ich arbeite seit zwei Jahren einmal in der Woche ehrenamtlich in einer Einrichtung in Köln, die sich um Wohnsitzlose kümmert. Da habe ich viele Menschen kennengelernt, die unverschuldet in eine Notsituation gekommen sind. Hier gilt es, Achtsamkeit zu wecken und genauer hinzuschauen.

Schmidt-Freitag: Welchen Stellenwert hat Nachhaltigkeit in der aktuellen politischen Debatte?

Hauff: Seit 13 Jahren hat die Bundesregierung eine nationale Nachhaltigkeitsstrategie und schreibt alle zwei Jahre einen Fortschrittsbericht dazu. Fast alle Bundesländer haben Vergleichbares. Viele Unternehmen veröffentlichen Nachhaltigkeitsberichte. Dennoch gibt es für mich gar keinen Zweifel daran, dass es in der Politik längst einen massiven Rückzug gibt. Man weigert sich, über langfristige Entwicklungen nachzudenken, wartet ab, guckt zu und handelt aus der Situation heraus. Das Ganze gilt als Pragmatismus. Auch wenn aktuelle Probleme gelöst werden müssen – entscheidend ist

doch, die Prinzipien der Nachhaltigkeit im Denken zu verankern. Nur so können sich bietende Chancen erkannt und genutzt werden, um langfristige Probleme wirklich anzupacken.



„Wer alles oder nichts fordert – der landet beim Nichts!“

Schmidt-Freitag: Wenn wir unsere CO₂-Ziele im Verkehr erreichen wollen, müssen wir den Anteil des öffentlichen Verkehrs bis 2050 verdoppeln. Für wie realistisch halten Sie dieses Ziel?

Hauff: 2050 scheint so weit weg, dass es niemand richtig ernst nimmt. Keine sinnvolle Art, mit solchen Themen umzugehen. Ein Beispiel: Im Jahr 2001 haben die Staats- und Regierungschefs der EU beschlossen, dass sie innerhalb der EU bis 2015 eine Reduktion von 15 Prozent an CO₂ erreichen wollen. Acht Jahre später haben sie festgestellt, dass sie nicht wie vorgenommen bereits die Hälfte, sondern nur 1,8 Prozent Reduktion erreicht haben. Sie haben dann einfach neue Ziele gesetzt: Statt 15 Prozent bis 2015 einsparen zu wollen, sollten es jetzt 20 Prozent bis 2020 sein. Wir haben also kein Defizit an Zielen, sondern ein Umsetzungsproblem!



Schmidt-Freitag: Herr Dr. Hauff, Sie haben sich wiederholt kritisch zum Zustand der Infrastruktur in Deutschland geäußert. Wie passen eigentlich Infrastrukturerhalt bzw. -ausbau und Zukunftsfähigkeit zusammen? Stehen diese Dinge nicht im Widerspruch?

Hauff: Nein, überhaupt nicht. Sie passen sehr gut zusammen. Es ist wichtig, dass wir unser „Vermögen“, mit dem wir gemeinschaftliche Dienstleistungen ermöglichen, sorgfältig hegen und pflegen. So als ob es unser privates Vermögen wäre. Doch davon sind wir meilenweit entfernt. Ich halte den Begriff des „Substanzverzehr“ der Daehre-Kommission für absolut zutreffend. Wenn Sie Investitionen in die bestehende Infrastruktur unterlassen, ist irgendwann der Punkt erreicht, wo es sehr teuer wird. Diesen Punkt haben wir in vielen Fällen längst überschritten. Dies gilt nicht nur für die Autobahnbrücke im Norden von Köln. Wir haben vor allem eine dramatische Unterfinanzierung des öffentlichen Nahverkehrs.

Die Verkehrsbetriebe sind nicht ganz unschuldig an der Entwicklung. Sie haben nicht darauf aufmerksam gemacht, dass es gefährlich ist, wenn man öffentlichen Nahverkehr in der politischen Debatte nur danach behandelt, neue Angebote zu schaffen, neue Investitionen, neue Strecken, neue Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen. Ein wichtiges Moment ist die

Daseinsvorsorge; das vorhandene Betriebskapital muss so gepflegt werden, dass es nicht verkommt. Für mich ist es ökonomischer Unfug, notwendige Erhaltungs- und Modernisierungsinvestitionen zu unterlassen. Ich beobachte ein ungutes Gefälle bei fast allen handelnden Politikern: Etwas Neues zu verkünden ist attraktiver, als Verantwortung für das Bestehende zu übernehmen und sorgfältig und achtsam damit umzugehen.

Schmidt-Freitag: Das heißt, der öffentliche Sektor, nicht nur der Verkehrssektor, braucht mehr Geld, um die alten wie die neuen Aufgaben zu bewältigen?

Hauff: Ja, das ist richtig.

Schmidt-Freitag: Sie sagten einmal, der Bundesverkehrswegeplan sei das wichtigste Instrument der Infrastrukturplanung für unser Land, trotzdem würde Tag für Tag mit ihm Missbrauch betrieben. Was meinen Sie damit und was muss sich da aus Ihrer Sicht ändern?

Hauff: Wenn teilweise das Drei- bis Vierfache dessen, was überhaupt finanziert werden kann, geplant wird und dieses dazu in der Priorität Nummer eins steht, dann ist dies kein Plan mehr. Dann dient der Bundesverkehrswegeplan eher der Beruhigung der öffentlichen Diskussion. Das Gegenteil wäre gefordert: Prioritäten zu setzen. Hierfür müssen die zur Verfügung stehenden Gelder in Einklang mit dem stehen, was angekündigt wird und in einem bestimmten Zeitraum auch realisiert werden kann. Dies leistet der Bundesverkehrswegeplan nicht mehr.

Schmidt-Freitag: Was ist erforderlich?

Hauff: Auf jeden Fall mehr Ernsthaftigkeit, weniger Ankündigung. Als Bundesverkehrsminister habe ich in den 1980er Jahren versucht, die Dinge zu ändern. Das hat fürchterliche Proteste bei diversen Interessenverbänden ausgelöst. Dennoch müssen wir eine Diskussion darüber führen, wie Prioritäten eigentlich gesetzt werden sollen. Die Tatsache, dass Finanzierung und Ankündigung von Maßnahmen nicht im Einklang stehen, kann doch niemand ernsthaft bestreiten!

Schmidt-Freitag: Das Thema „Elektromobilität“ ist in aller Munde – gelingt uns damit die Energie- bzw. Verkehrswende?

Hauff: Auch bei der E-Mobilität herrscht ein Mangel an Zielvorstellungen. Der Eindruck, dass es sich hier um einen emissionsfreien Verkehr handelt, ist falsch. Denn der verwendete Strom belastet ja auch die Umwelt. Wenn aber irgendwann für den Verkehr wirklich nur regenerative Energien eingesetzt werden, dann ist E-Mobilität gut. Insofern ist sie durchaus zukunftsfähig. Insgesamt gilt aber auch hier: Das Verhalten ist zu ändern. Wo sind Autos sinnvoll, wo nicht? Dass selbst der ADAC jetzt den Nahverkehr für bestimmte Zwecke empfiehlt – das wäre früher undenkbar gewesen. Das ist eine sehr positive Entwicklung. Ich selbst fahre jetzt seit einem Jahr ein Hybridauto ...

Schmidt-Freitag: ... und sind zufrieden?

Hauff: Sehr zufrieden! Dazu liege ich jetzt mit einem CO₂-Ausstoß von unter 100 Gramm weit unter den vorgeschriebenen Emissionswerten der EU – das war mein Ziel! Neulich fragten mich zwei Freunde etwas skeptisch über das Auto aus. Erst die üblichen Eckdaten. Dann kam die Gretchenfrage: Wie viel PS hat dein Auto eigentlich? Das weiß ich nicht, entgegne ich. Eines weiß ich aber ganz sicher: meine Emissionswerte.

Die sind für mich entscheidender – und ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu mehr Nachhaltigkeit.

(Anmerkung der Redaktion: Das CO₂-Limit für Neuwagen liegt bis 2015 bei durchschnittlich 130 Gramm pro gefahrenen Kilometer.)

Schmidt-Freitag: Vielen Dank für das interessante und erkenntnisreiche Gespräch.



Volker Hauff

Volker Hauff, Jahrgang 1940, ist promovierter Wirtschafts- und Sozialwissenschaftler und Politiker der SPD. 1978 bis 1980 war er Bundesminister für Forschung und Technologie und 1980 bis 1982 Bundesminister für Verkehr. 2001 bis 2010 übernahm er den Vorsitz des Rates für Nachhaltige Entwicklung der Bundesregierung. Im März 2011 wurde Hauff in die Ethikkommission für eine sichere Energieversorgung der Bundesregierung berufen. Aktuell ist er Vorsitzender des Aufsichtsrates der Flughafen Köln/Bonn GmbH.

Der Brundtland-Bericht

1983 gehörte Volker Hauff zu den 19 Bevollmächtigten der von den Vereinten Nationen ins Leben gerufenen Weltkommission für Umwelt und Entwicklung (WCED = World Commission on Environment and Development). Bekannt wurde sie als Brundtland-Kommission, benannt nach der Vorsitzenden, der damaligen norwegischen Ministerpräsidentin Gro Harlem Brundtland. 1987 veröffentlichte sie den Brundtland-Bericht „Unsere gemeinsame Zukunft“ und setzte damit einen Meilenstein: Erstmals formulierte und definierte der Bericht das Konzept einer nachhaltigen Entwicklung und machte Nachhaltigkeit zum weltweit diskutierten Thema. Volker Hauff gab die deutsche Version heraus.

12

Schritt für Schritt zu mehr Mobilität







Europaweiter
Wettbewerb
auf der Schiene

WETTBEWERB AUF DER SCHIENE

Newcomer NX Rail rüstet sich zur Übernahme von RE 7 und RB 48

Mit dem Zuschlag der beteiligten Zweckverbände im Februar 2013 wird National Express Rail, kurz NX Rail, ab Fahrplanwechsel 2015 den Betrieb der Regionalexpress-Linie RE 7 (Krefeld – Köln – Rheine) und der Regionalbahn-Linie RB 48 (Wuppertal – Solingen – Bonn-Mehlem) übernehmen – Deutschland-Premiere der Briten.

Mit der Übernahme der beiden Zuglinien konnte sich NX Rail in einer Bietergemeinschaft mit IntEgro Verkehr in Deutschland erstmals im Wettbewerbsverfahren gegen die Konkurrenz durchsetzen. Inzwischen haben die Zweckverbände Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und Nahverkehr Rheinland (NVR) einen 15-jährigen Verkehrsvertrag abgeschlossen. Volumen: 5,1 Millionen Zugkilometer pro Jahr.

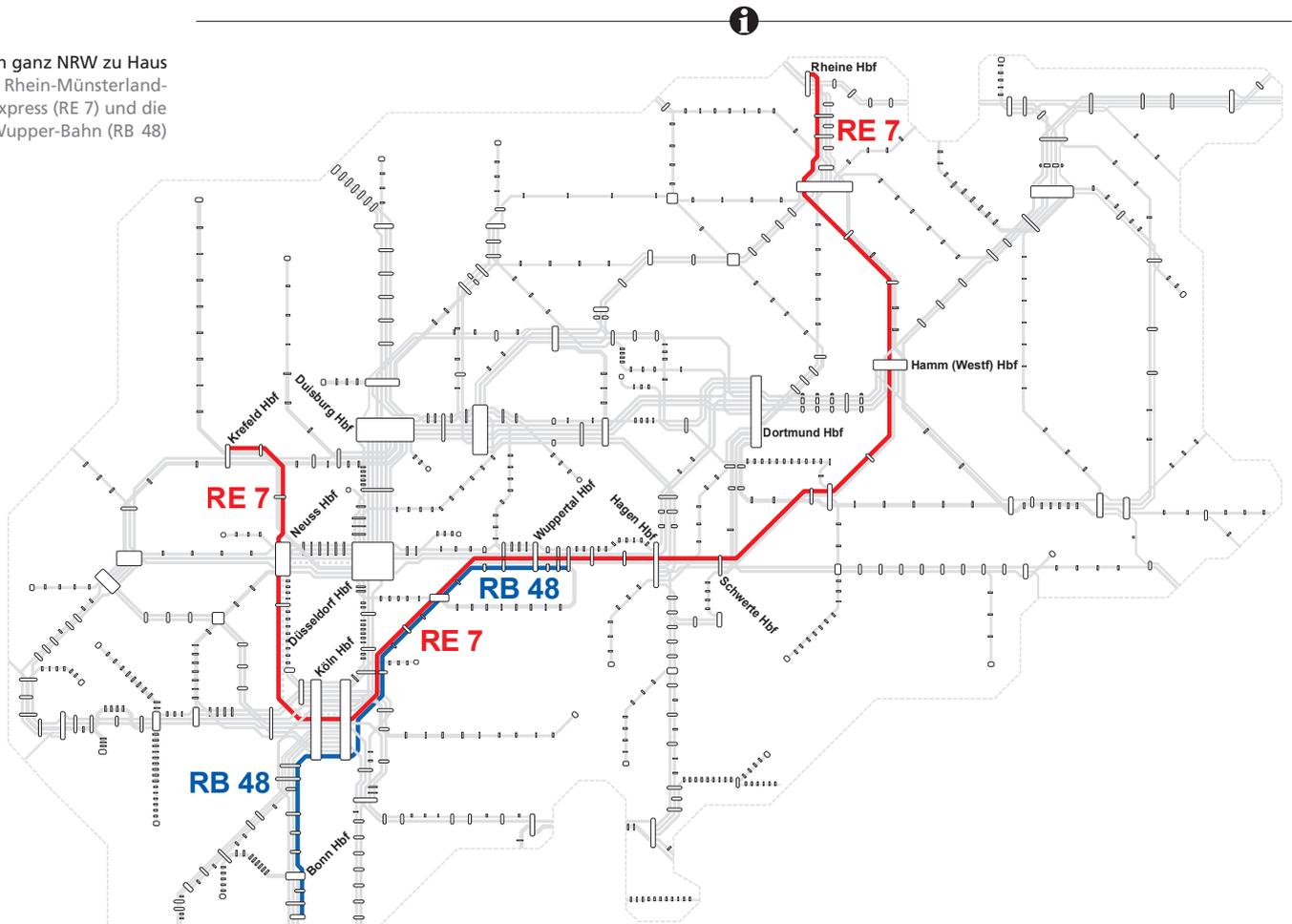
Aufgabenträger fordern hohes Maß an Qualität

Auch bei diesem europaweiten Wettbewerb haben die Aufgabenträger höchste Qualitätsanforderungen gestellt. Es werden neue Elektrotriebfahrzeuge zum Einsatz kommen, um Betriebsqualität und Pünktlichkeit vor allem der RE 7 deutlich zu verbessern. Von den Fahrzeugen wird daher zukünftig eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h statt bisher 140 km/h erbracht. Diese Schnelligkeit und das deutlich verbesserte Beschleunigungsverhalten der Triebwagenzüge sollen dazu beitragen, die Beeinträchtigungen durch den häufig verspäteten Fernverkehr auf der Strecke zwischen Hamm und Köln zu kompensieren.



National Express erobert nicht nur den deutschen Fernbusmarkt, sondern ist auch bald im SPNV unterwegs.

In ganz NRW zu Haus
Der Rhein-Münsterland-
Express (RE 7) und die
Rhein-Wupper-Bahn (RB 48)



Weitere Anforderungen der Aufgabenträger an die Fahrzeuge: möglichst stufenlose Einstiege an allen Türen, zwei Toiletten pro Zug, Videoüberwachung und Mehrzweckbereiche mit Abstellmöglichkeiten für Rollstühle, Fahrräder und Kinderwagen. Insgesamt wird der RE 7 mit rund 510 Sitzplätzen künftig mindestens 30 Plätze mehr bieten als heute. Die RB 48 wird mit etwa 415 Sitzplätzen ausgestattet sein. Ab 19 Uhr sind die Züge zudem mit Zugbegleitern besetzt. Dazu dürfen sich die Reisenden über ein größeres Leistungsangebot freuen: Der RE 7 wird zwischen Münster und Rheine künftig wochentags im Stundentakt verkehren, die RB 48 bis Wuppertal-Oberbarmen verlängert werden und den Abschnitt Köln – Bonn in der Hauptverkehrszeit mit zwölf zusätzlichen Fahrten häufiger bedienen. Dazu werden an den Abenden des Wochenendes zusätzliche Fahrten angeboten.

Schnelligkeit und das deutlich verbesserte Beschleunigungsverhalten der Triebwagenzüge sollen dazu beitragen, die Beeinträchtigungen durch den häufig verspäteten Fernverkehr auf der Strecke zwischen Hamm und Köln zu kompensieren.

National Express stellt sich auf für den nordrhein-westfälischen Markt

Der neue Verkehrsanbieter ist in Deutschland noch nahezu unbekannt. National Express besteht in Deutschland aus zwei im Jahr 2012 gegründeten Tochtergesellschaften: NX Rail mit Sitz in Düsseldorf und dem Aktionsfeld SPNV-Markt und der Schwester National Express Germany für den Fernbusmarkt. Beide sind hundertprozentige Konzerngesellschaften der britischen Mutter National Express Group PLC (NX Group) in Birmingham.

Die ersten Eisenbahnverkehre betreibt die seit 1992 börsennotierte National-Express-Gruppe seit 1996 in England. In den folgenden Jahren konnte das Unternehmen 13 Ausschreibungen für sich entscheiden, vom Regionalverkehr in Ballungsräumen bis hin zu Intercity-Verkehr. Aktuell betreibt National Express unter der Marke „c2c“ nach eigenen Aussagen das englandweit

pünktlichste Bahnnetz. 1998 tritt NX Group in den US-amerikanischen Verkehrsmarkt ein und avanciert zum zweitgrößten Schulbusbetreiber. 2005 folgen der spanische und der marokkanische Markt, vor allem mit Fernbuslinien, aber auch im Segment von Stadtbus und Metro. Weltweit beschäftigt die NX Group 41.000 Mitarbeiter. Zum Vergleich: Die Deutsche Bahn zählt weltweit rund 300.000 Beschäftigte. Im Unterschied zum britischen Markt, ist die Vorbereitung einer Betriebsaufnahme in Deutschland wesentlich anspruchsvoller. Umso intensiver bereitet sich NX Rail in Düsseldorf auf einen möglichst reibungslosen Betriebsstart auf der RE 7 und der RB 48 vor.

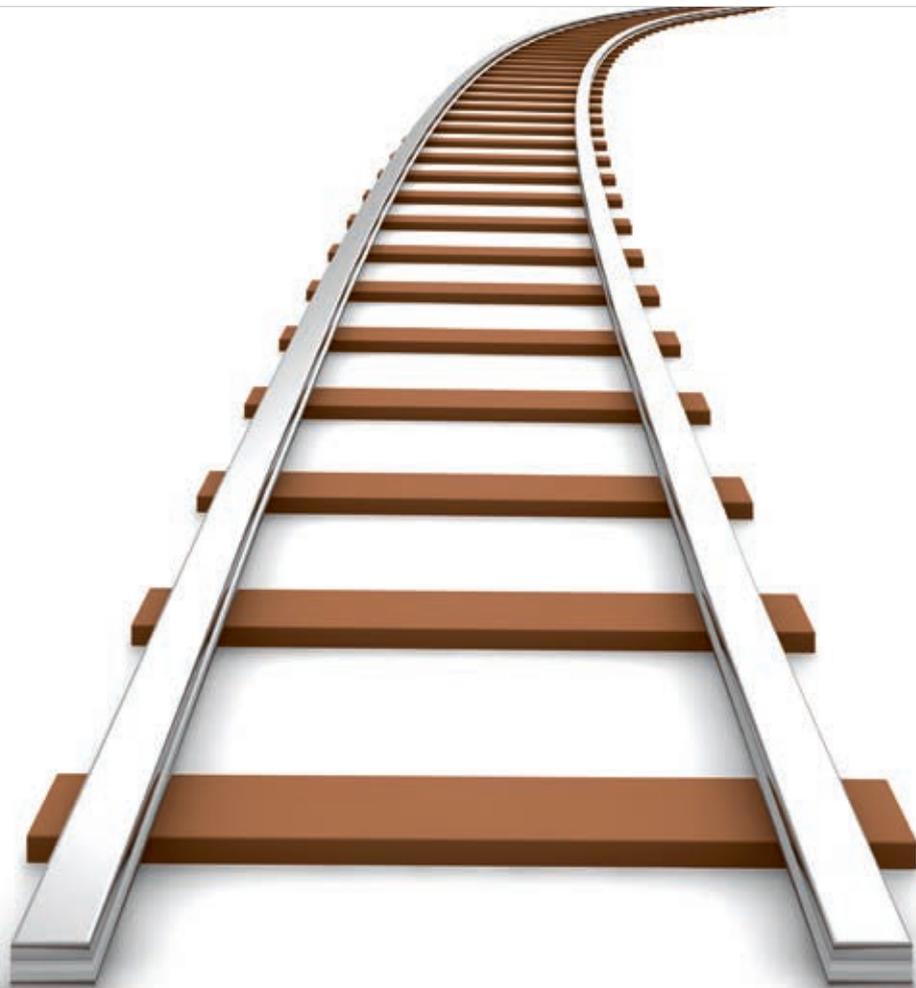


Aktuell betreibt National Express unter der Marke „c2c“ nach eigenen Aussagen das englandweit pünktlichste Bahnnetz.



Neue Fahrzeuge
Sie sollen ab 2015 für eine bessere Betriebsqualität und mehr Pünktlichkeit sorgen.

Zukunft Schiene



DAS INTERVIEW

Der Einstieg in das Projekt RRX ist gesichert

Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur in einer Wachstumsregion

VRS: Herr Minister Groschek, ausgerechnet das bevölkerungsreichste Bundesland NRW ist in Sachen Finanzausstattung zur Infrastrukturförderung bundesweites Schlusslicht. Was kann, was muss da aus Ihrer Sicht getan werden?

Groschek: Im sogenannten Investitionsrahmenplan für die Jahre 2011–2015 sind alle Projekte des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes, die in der Planperiode begonnen werden könnten, ausgewiesen. Die Mittelbereitstellung des Bundes für das Land Nordrhein-Westfalen war darin bislang vollkommen unzureichend. Bei den „laufenden Vorhaben“ beträgt zurzeit der in diesem Plan ausgewiesene NRW-Anteil 1,9 Prozent.

Offensichtlich hat nun endlich auch die Bundesregierung gemerkt, dass es einen riesigen Investitionsstau in NRW gibt.



Ich bin froh, dass wir mit Bund und DB eine Finanzierungsvereinbarung für die Betuwe-Linie und eine Verständigung zum Einstieg in die Finanzierung des RRX unterzeichnet haben.

VRS: Einer der größten Engpässe im deutschen Eisenbahnnetz ist der Bahnknoten Köln. Wie realistisch sind die Erfolgsaussichten des Knoten-Köln-Konzepts der gebündelten Einzelmaßnahmen?

Groschek: Der Ausbau des Knotens Köln hat für die Landesregierung eine hohe Priorität. Ich habe deshalb das vollständige Maßnahmenpaket für den Knoten Köln zur Bewertung beim Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet. Jetzt ist der Bundesverkehrsminister am Zuge: Er muss die Vorhaben bewerten und danach umsetzen.

VRS: Das Bereitstellen von Mitteln für Vorplanungen ist im Bereich des Straßenverkehrs selbstverständlich. Wäre es nicht an der Zeit, hier im Schienenbereich nachzuziehen?

Groschek: Dies geschieht auch im Bereich der Schieneninfrastruktur. Mit Blick auf den zweigleisigen Aus-

bau der S-Bahnlinie S 11 und mit den Maßnahmen im Kölner Hauptbahnhof und im Bahnhof Köln-Messe/Deutz bin ich derzeit mit DB Netz, DB Station & Service und Nahverkehr Rheinland in den Verhandlungen einer Planungsvereinbarung der Vorplanungsstufen. Nach deren Abschluss könnten die weiteren Planungsschritte dieser Kernmaßnahmen zur Auflösung des Bahnknoten-Engpasses vorfinanziert und vorangetrieben werden. Ich bin sehr optimistisch, hier schon bald zu einem guten Ergebnis zu kommen und damit Geld für diese wichtige Nahverkehrsmaßnahme bereitstellen zu können.

VRS: Auf der Schiene soll der Rhein-Ruhr Express, kurz RRX, das Verkehrsangebot der Rhein-Ruhr-Region künftig verbessern. Die Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund, Land und Deutscher Bahn wurde kürzlich geschlossen. Wann können sich die Fahrgäste über die erste Fahrt freuen?

Groschek: Ich bin froh, dass wir mit Bund und DB eine Finanzierungsvereinbarung für die Betuwe-Linie und eine Verständigung zum Einstieg in die Finanzierung des RRX unterzeichnet haben. Damit ist der Einstieg in das Projekt gesichert. Es liegt nun an der Deutschen Bahn, so schnell wie möglich Baurecht zu schaffen. Die Planfeststellungsverfahren zwischen Köln und Düsseldorf sind gestartet und laufen nach unserer Erkenntnis gut. Trotz dieser ersten Erfolge wäre es nicht seriös, bereits heute einen Zeitpunkt für die komplette Betriebsaufnahme zu nennen. Dies ist wesentlich von der Erlangung von Baurecht durch die Deutsche Bahn AG, aber auch von den finanziellen Möglichkeiten des Bundes abhängig.



Michael Groschek
NRW- Verkehrsminister



Soll bald Wirklichkeit werden
Der Rhein-Ruhr-Express mit der Kernstrecke Köln – Dortmund



Bahnknoten Köln

BAHNKNOTEN KÖLN

Mehr S-Bahn. Mehr Kapazität.

„Bahnknoten Köln – fit für die Zukunft“ – unter diesem Motto haben Nahverkehr Rheinland (NVR) und DB Netz AG die Ergebnisse des Bahnknoten-Gutachtens Anfang 2012 der Öffentlichkeit präsentiert. Nun zeichnen sich erste Fortschritte bei der Lösung der Engpassituation ab. Ein Ausblick.

Will die Wirtschaftsregion Rheinland weiter wachsen, so muss auch ihre Infrastruktur mithalten. Da der Bahnknoten Köln längst an seinen Kapazitätsgrenzen angelangt ist, hatten NVR und Bahntochter DB Netz AG in Zusammenarbeit mit dem Land Nordrhein-Westfalen die Knotenpunktuntersuchung des Schweizer Ingenieurbüros SMA auf den Weg gebracht.



Wichtigste Erkenntnis der 2012 veröffentlichten Ergebnisse: Will man Kapazität und Qualität im Bahnknoten Köln erhöhen, sind Linien des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zu entflechten und von der hoch belasteten Güter- und Fernbahninfrastruktur auf die der S-Bahn zu verlagern.

Damit die Verbesserungen im angestrebten Zeithorizont ab dem Jahr 2020 greifen können, ist hierfür zunächst die S-Bahn-Stammstrecke zu rüsten. Unter anderem ist im Kölner Hauptbahnhof und im Bahnhof Köln-Messe/Deutz je ein zusätzlicher Bahnsteig zu bauen.

Zweigleisiger Ausbau der S 11 in Sicht

Mit zum Gesamtpaket der Verbesserungen gehört der Ausbau der S-Bahnlinie S 11: Ab 2020 soll sie zwischen Köln-Worringen und Bergisch Gladbach im 10-Minuten-Takt rollen. Dazu muss der Abschnitt zwischen Köln-Dellbrück und der bergischen Kreisstadt endlich zweigleisig ausgebaut werden. Finanziert werden soll dies über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), Kostenpunkt: rund 203 Millionen Euro. Mit einem Baubeginn ist frühestens 2017 zu rechnen. Mehr Fahrten werden auf der Strecke aber bereits seit dem Fahrplanwechsel 2012 angeboten: Seitdem ergänzen die Bahnen der S 6 die S 11 morgens auf der linken Rheinseite bis Köln-Worringen zum 10-Minuten-Takt. Ab Fahrplanwechsel 2013 soll dieses auch in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit geschehen. Pendler aus dem Kölner Norden werden sich über die bessere Anbindung freuen. In einer entsprechenden Rahmenvereinbarung hatten sich Bund, Land und DB schon 2010 auf Verdichtung des Angebots und den notwendigen Infrastrukturausbau verständigt.



Abzweig Richtung Horrem – Bedburg
Auf dem Gleis ganz rechts im Bild könnte bald die Erft-S-Bahn rollen.



Kurvenbahnsteig Horrem
Der neue Horremer Kurvenbahnsteig mit der RB 38. Kommt die Erft-S-Bahn, würde sie deren Leistungen übernehmen und so den Bahnknoten Köln entlasten.

Planungsziel: die Erft-S-Bahn

Eine weitere Maßnahme mit gleichem Zeitziel (2020) ist der Ausbau der Erft-S-Bahn von Horrem bis Bedburg. Die Erft-S-Bahn übernimmt die bisherigen Leistungen der Regionalbahn (RB 38) und entlastet dadurch den Engpass des Bahnknotens Köln. Gleichzeitig schafft sie freie Kapazitäten im Güterverkehr.



Eine Machbarkeitsstudie bescheinigte der Maßnahme einen Kosten-Nutzen-Faktor von 2,6.

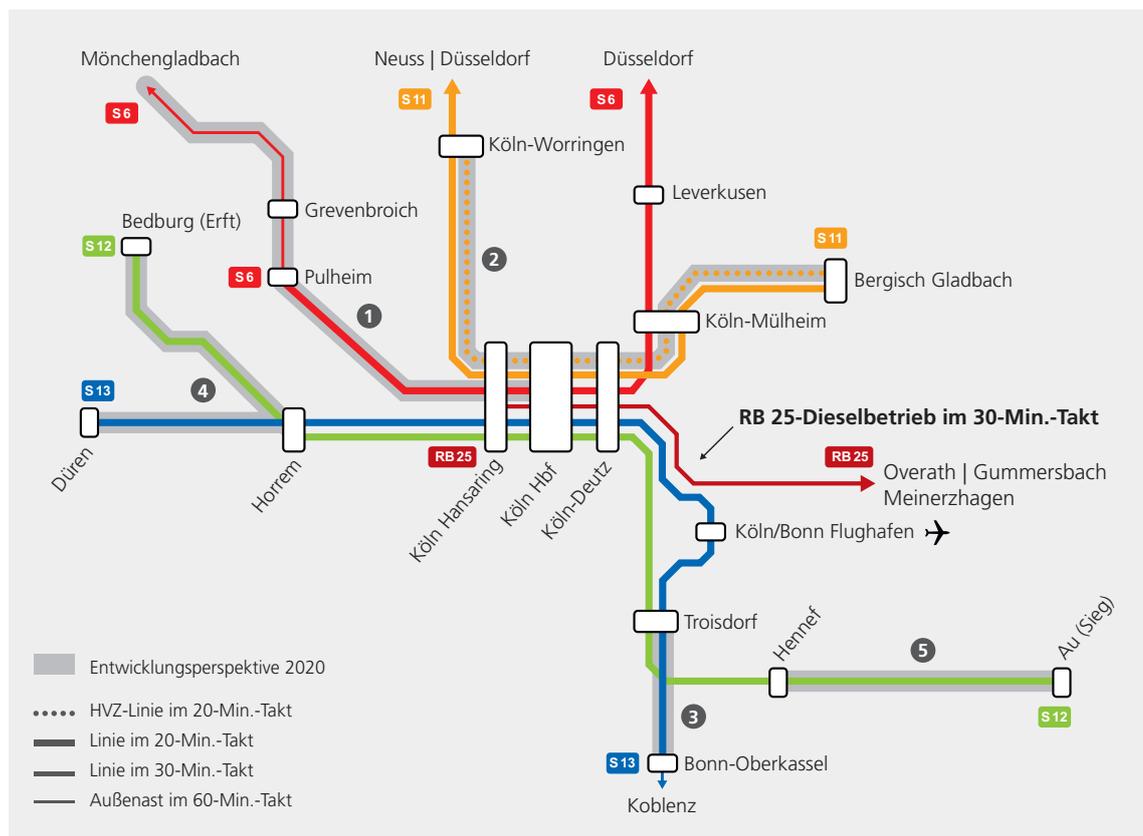
Geplant ist, hierfür die S-Bahnlinie S 12 von Au/Sieg kommend ab Horrem bis Bedburg zu verlängern und dafür die teils heute schon bis Horrem fahrende S 13 nach Düren fahren zu lassen.

So kann ein ganztägiger 20-Minuten-Takt auf der S 13 zwischen Düren, Köln, dem Flughafen Köln/Bonn und Bonn-Oberkassel erreicht werden. Der Rhein-Erft-Kreis profitiert dazu von weiteren Verbesserungen: Über die S 12 aus Richtung Au/Sieg und Köln würde Bedburg im 20-Minuten-Takt angebunden.

Auch hierfür muss die Infrastruktur ertüchtigt werden: Unweit des Bahnhofs Horrem soll eine eingleisige Brücke, ein sogenanntes Überwerfungsbauwerk, die Erftbahn kreuzungsfrei mit den bestehenden S-Bahn-Gleisen verbinden. Dazu ist die Strecke zu elektrifizieren, die Streckenhöchstgeschwindigkeit anzuheben und einige Stationen auszubauen. Eine Machbarkeitsstudie bescheinigte der Maßnahme einen Kosten-Nutzen-Faktor von 2,6 – die Gesamtkosten wurden mit rund 38 Millionen Euro kalkuliert. Prognostiziert werden 3.850 zusätzliche Fahrgäste pro Tag. Gleichzeitig würde auf der hoch belasteten Hauptstrecke nach Aachen pro Stunde und Richtung eine Trasse frei, also Freiräume im engen Fahrplan geschaffen.



S-Bahn Köln: Entwicklungsperspektive 2020



- 1 Verlängerung S 6 von Köln Hbf nach Pulheim (Grevenbroich nach Mönchengladbach)
- 2 Verstärkerfahrten zwischen Köln-Worringen – Köln Hbf – Bergisch Gladbach auf der S 11 (Arbeitstitel „S 11V“) in der HVZ
- 3 Verlängerung der S 13 von Troisdorf nach Bonn-Oberkassel.
Optional: bis Koblenz
- 4 Tausch der Linienäste S 12 (vorher nach Düren) und S 13 (vorher nach Horrem) und Verlängerung der S 12 bis Bedburg
- 5 **Optional:** Taktverdichtung S 12 zwischen Hennef – Au oder Realisierung der stündlichen S 19 via Köln/Bonn Flughafen



Eine Region macht sich stark

Die beteiligten politischen Akteure des Rheinlands und NRWs ziehen in Sachen Bahnknoten gemeinsam an einem Strang: So sind für diesen Infrastrukturausbau im Drehkreuz des Westens alle nötigen Beschlüsse einstimmig gefasst worden. Eine Bestellgarantie für die Erft S-Bahn erfolgte dazu bereits März 2013 durch die Zweckverbandsversammlung des NVR. Die Finanzierungswege werden derzeit geprüft und Konzepte hierfür auf den Weg gebracht. Wichtigstes Anliegen war dabei, das gesamte Maßnahmenpaket für den neuen Bundesverkehrswegeplan anzumelden. Denn sollten nach dessen Prüfung Beschlüsse auf Bundesebene gefasst werden, wäre die Finanzierung vieler Bausteine des Bahnknotens auf einem guten Wege.

Das Kölner S-Bahn-Netz
So soll es mit Blick auf das Jahr 2020 ausgebaut werden, um die Engpass-situation im Verkehrs-kreuz des Westens aufzulösen.



Ausbau Dieselnetz

INFRASTRUKTURAUSBAU

Das Kölner Dieselnetz wird fit gemacht

Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2013 trägt das größte Ausschreibungspaket in der Geschichte des VRS erste Früchte. Dann werden die ersten der insgesamt 56 neuen Dieseltriebwagen rollen und auf den Strecken des Kölner Dieselnetzes für mehr Qualität und mehr Leistung sorgen. Um dies zu ermöglichen, wird derzeit überall die Infrastruktur ertüchtigt. Wir geben einen Überblick über die Maßnahmen.

Die Regionalbahn-Linie 23 erhält gleich vier neue Haltepunkte: In Bonn, Rheinbach und Alfter werden neue Zustiegsmöglichkeiten zum Nahverkehr geschaffen. Im Bau befindet sich derzeit der Halt „Bonn Helmholtzstraße“ mit barrierefreien Bahnsteigen und einer Fußgänger- und Radfahrerunterführung zum Neubaugebiet „Im grünen Winkel“. In Rheinbach entsteht zeitgleich der neue Haltepunkt „Rheinbach Römerkanal“. Während beide Haltestellen noch 2013 in Betrieb genommen werden, stehen die Haltepunkte „Bonn Endenich Nord“ sowie „Alfter-Impekoven“ erst ab Fahrplanwechsel 2014 zur Verfügung. Die Gesamtkosten für den Neubau der Stationen betragen knapp 12 Millionen Euro.

Zusätzlich werden an der Strecke der RB 23 im Rahmen der sogenannten Modernisierungsoffensive II die Bahnhöfe Meckenheim, Odendorf und Rheinbach bis Mitte 2014 modernisiert und barrierefrei ausgebaut. Die entsprechenden Arbeiten an den Bahnhöfen Kottenforst und Meckenheim Industriepark konnten bereits abgeschlossen werden. Die Kosten für die Modernisierung der fünf Stationen betragen über 20 Millionen Euro.

RB 23: Ausbau auf der ganzen Linie

Auch die Strecke der RB 23 wird momentan noch ertüchtigt: So wird der Abschnitt Bonn-Duisdorf – Witterschlick für knapp 18 Millionen Euro zweigleisig ausgebaut. Der Güterbahnhof Bonn wird für rund 5 Millionen Euro umgebaut und erhält zwei neue Gleise mit sechs Weichen. Außerdem wird der Bahnhof Rheinbach für 3 Millionen Euro mit einem neuen Wende- und

Abstellgleis ausgestattet. Als weitere Maßnahme werden alle Bahnsteige der Strecke auf 170 Meter Länge ausgebaut. Die Leit- und Sicherungstechnik der RB 23 ist bereits auf ein elektronisches Stellwerk (Euskirchen) umgestellt. Diese Technik ist in den nächsten Jahren auch für den Bahnhof Euskirchen selbst sowie für die Strecke Richtung Hürth-Kalscheuren vorgesehen.

Parallel dazu werden die Verkehre der linken Rhein- und Voreifelbahn im Bahnhof Bonn entflochten, um den Betriebsablauf zu verbessern. Die Kosten hierfür belaufen sich auf 11 Millionen Euro.

Noch müssen sich die Fahrgäste der RB 23 in Geduld üben: Bis zum Fahrplanwechsel 2013 ist die Strecke zwischen Bonn-Duisdorf und Bonn Hauptbahnhof nur eingleisig zu befahren. In den Sommerferien 2014 muss die Strecke zwischen Bonn-Duisdorf und Witterschlick



Streckenausbau im Bereich des Bonner Güterbahnhofs. Bisher konnte hier nur 40 km/h gefahren werden, künftig wird es doppelt so schnell sein.



Zum Fahrplanwechsel 2014 profitieren die täglich rund 12.000 Fahrgäste der RB 23 von sämtlichen Verbesserungen.

sogar komplett gesperrt werden. Erst zum Fahrplanwechsel 2014 profitieren die täglich rund 12.000 Fahrgäste der RB 23 von sämtlichen Verbesserungen, zu der die erweiterten Betriebszeiten an allen Tagen, insbesondere im Abendverkehr, aber auch an Sonn- und Feiertagen, ebenso zählen wie die neuen Zustiegsmöglichkeiten.



Ausbau der RB 23
Zwei Weichen werden am Bahnhof Witterschlick vormontiert. Fertig eingebaut bilden sie den Ausgangspunkt für den zweigleisigen Ausbau im kommenden Jahr.

Im ehemaligen Regierungsviertel entsteht in Bonn außerdem dazu der Halt „UN Campus“ an der linken Rheinstrecke. Diesen Haltepunkt, der insgesamt rund 6 Millionen Euro kosten wird und etwa 2016 in Betrieb gehen soll, werden alle Regionalzüge anfahren und den UN Campus so optimal an das Nahverkehrsnetz anbinden.

Auch die RB 30 wird hier einen neuen Haltepunkt bekommen. Ihre Fahrgäste werden dazu von verbesserten Anschlüssen an den RegionalExpress RE 5 in Remagen sowie von zusätzlichen Fahrten zwischen Bonn und Ahrbrück profitieren.

RB 25 rollt ab Dezember bis Meinerzhagen

Ein großangelegter Ausbau der Infrastruktur erfolgt parallel auch auf der Strecke der RB 25, die jetzt über Marienheide hinaus weiter bis nach Meinerzhagen reaktiviert wird. Bereits 2003 war mit dem Strecken-

abschnitt Gummersbach – Marienheide ein erster Abschnitt der Reaktivierung in Betrieb genommen worden.

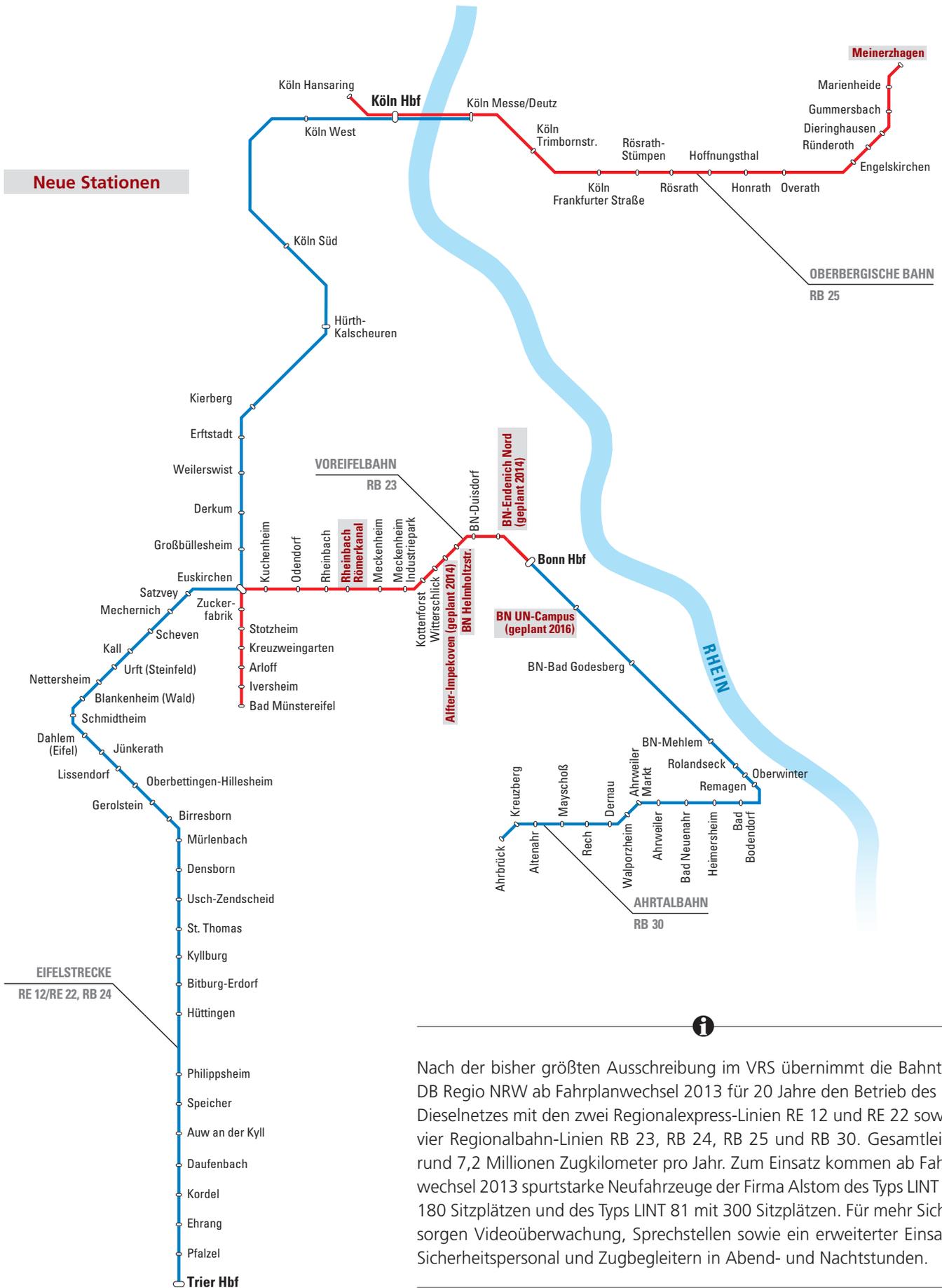
Nun folgt die nächste Stufe, mit dem Ziel, in wenigen Jahren bis nach Brügge weiterfahren zu können, um von dort Richtung Hagen und Dortmund umsteigen zu können. Außerdem wird dafür gesorgt, dass im Bereich Rösrath die Streckengeschwindigkeit von 100 auf 120 Stundenkilometern erhöht werden kann. Gleichzeitig wird der Bahnhof Engelskirchen als Wendebahnhof aus- und der Bahnhof Gummersbach als Zugbegegnungsbahnhof umgebaut. Zeitgleich werden für den bequemen Ein- und Ausstieg die Bahnsteige entlang der Strecke auf 76 Zentimeter angehoben und einheitliche Bahnsteiglängen von 170 Metern geschaffen. Wegeleitsysteme und Informationseinrichtungen werden bei vielen Bahnhöfen ebenfalls erneuert.

So gestärkt, wird die Infrastruktur schließlich mehr Fahrten zwischen Köln und Engelskirchen sowie in der Hauptverkehrszeit zwischen Köln und Gummersbach ermöglichen: In der morgendlichen Spitze kann ein zusätzlicher Verstärkerzug ab Overath Richtung Köln rollen. Schüler und Auszubildende dürfen sich nach Fertigstellung der Infrastruktur über einen zusätzlichen Zug zwischen Marienheide und Gummersbach früh morgens freuen.

Eifelstrecke punktet durch kürzere Fahrzeiten zwischen Köln und Trier

Im Vergleich dazu fallen auf der Eifelstrecke nur kleinere Baumaßnahmen an. Hier werden geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen im Abschnitt Euskirchen – Trier-Ehrang realisiert, die die grundsätzlich mindestens stündliche Bedienung aller Bahnhöfe im VRS ermöglichen und die Voraussetzung schaffen, mit drei neuen SPRINTER-Zugpaaren ab Fahrplanwechsel 2013 die Fahrzeit zwischen Köln und Trier um 20 Minuten zu verkürzen.

Zusätzlich ist vorgesehen, die Bahnhöfe Nettersheim, Blankenheim, Mechernich und Kall als kommunale Bauvorhaben zu modernisieren. Für eine verbesserte Infrastruktur zum Wohle der Fahrgäste ziehen hier alle beteiligten Akteure an einem Strang.



i

Nach der bisher größten Ausschreibung im VRS übernimmt die Bahntochter DB Regio NRW ab Fahrplanwechsel 2013 für 20 Jahre den Betrieb des Kölner Dieselnetzes mit den zwei Regionalexpress-Linien RE 12 und RE 22 sowie den vier Regionalbahn-Linien RB 23, RB 24, RB 25 und RB 30. Gesamtleistung: rund 7,2 Millionen Zugkilometer pro Jahr. Zum Einsatz kommen ab Fahrplanwechsel 2013 spurtstarke Neufahrzeuge der Firma Alstom des Typs LINT 54 mit 180 Sitzplätzen und des Typs LINT 81 mit 300 Sitzplätzen. Für mehr Sicherheit sorgen Videoüberwachung, Sprechstellen sowie ein erweiterter Einsatz von Sicherheitspersonal und Zugbegleitern in Abend- und Nachtstunden.



Gut
investiert
im VRS

ABGESCHLOSSENE MASSNAHMEN IM VRS

Infrastruktur-Förderung ÖPNV

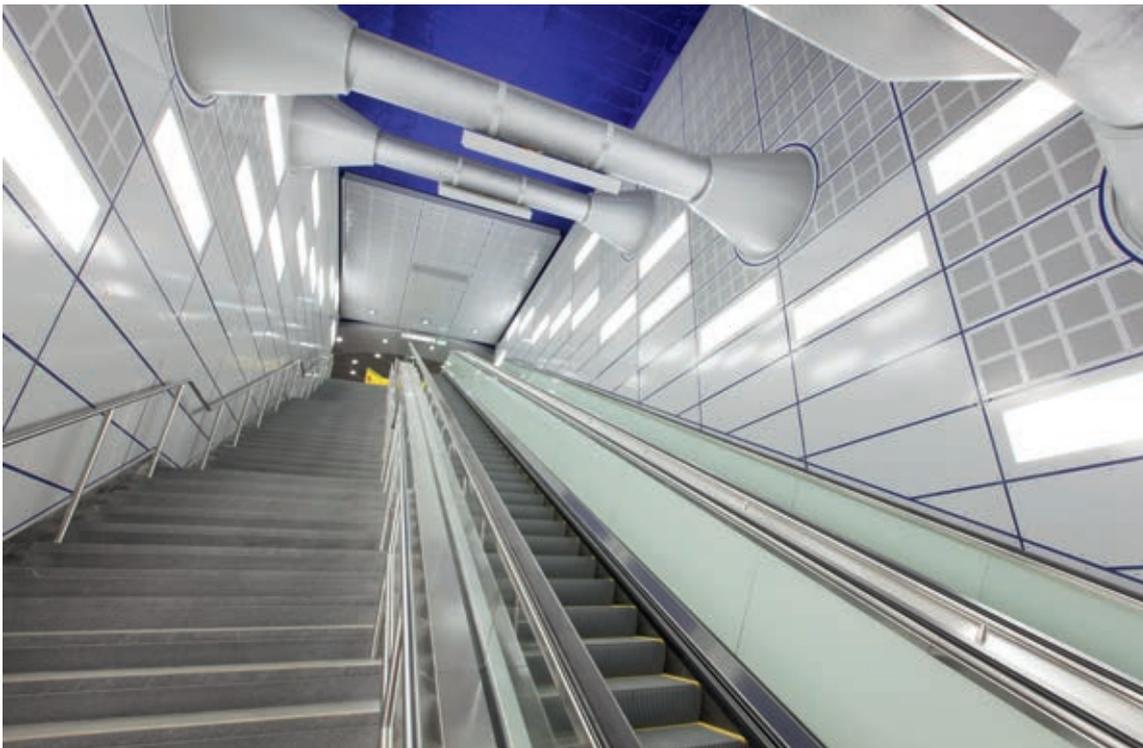
Eine moderne Verkehrsinfrastruktur ist das Rückgrat unserer Mobilität – Investitionen in diesen wichtigen Standortfaktor sind gut angelegtes Geld. Zahlreiche Maßnahmen sind im Verbundraum des VRS auf den Weg gebracht worden – auch im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

Köln

Nord-Süd Stadtbahn eröffnet weitere Haltestellen

In Köln geht der Bau der Nord-Süd Stadtbahn mit großen Schritten voran: Bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 konnte mit der Haltestelle „Rathaus“ nach der am Breslauer Platz nun die zweite Haltestelle der Nord-Süd Stadtbahn in Betrieb genommen werden. Seitdem rollt die Linie 5 aus Ossendorf nicht mehr zum Reichensperger Platz, sondern endet am neuen unterirdischen Bahnhof mitten im Zentrum der Kölner

Altstadt. Ein Zugang mit Rolltreppen befindet sich im Süden des Alter Markts, ein Aufzug und eine weitere Treppe führen an der Nordwestseite auf das Gelände des sogenannten Roten Hauses und sollen in einen künftig hier entstehenden Neubau integriert werden. Nach Schätzungen der Kölner Verkehrs-Betriebe werden bis Ende des ersten Betriebsjahres rund 5.000 Fahrgäste die rund 3.000 Quadratmeter große, ansprechend gestaltete U-Bahn-Station frequentieren. Fährt die Linie 5 dann ab Dezember 2013 bis zum neuen Halte- und Verknüpfungspunkt am Heumarkt weiter, werden es voraussichtlich zwischen 10.000 und 15.000 Menschen sein, die die nördliche Teilstrecke der Nord-Süd Stadtbahn nutzen.



Futuristisch
Die Haltestelle „Rathaus“
der Kölner Nord-Süd-Bahn

Highlight
Moderne LED-Lichttechnik lässt den neuen Busbahnhof nachts in allen Farben des Regenbogens leuchten.



Hennef

Verbesserter Zustieg zum Nahverkehr

Von einer verbesserten Infrastruktur rund um den Nahverkehr profitieren seit einiger Zeit auch die Fahrgäste in Hennef im Rhein-Sieg-Kreis: Seit Sommer 2011 steht ihnen mit dem neu gestalteten Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) ein komfortabler Verknüpfungspunkt zur Verfügung – mit insgesamt zwölf Bussteigen und drei Wartebereichen für Pausen- und Wartezeiten für Busse. Barrierefreie Zugänge und direkte Wegeverbindungen, die einen gefahrenfreien Fahrgastwechsel an allen Haltepositionen ermöglichen, gehören seitdem ebenso zum festen Standard wie verbesserte Betriebsabläufe. Das insgesamt 2,8 Millionen Euro teure Projekt wurde mit 2,16 Millionen Euro gefördert.

Dazu werden die Voraussetzungen für einen individuellen Mobilitätsmix nochmals verbessert: Das P+R-Parkhaus am benachbarten Bahnhof Hennef wird derzeit inklusive B+R-Plätzen erweitert. Das bisherige Parkhaus mit über 276 Stellplätzen, die für ÖPNV-Nutzer kostenlos nutzbar sind, ist bereits in den frühen Morgenstunden belegt. Mit dem zweiten Bauabschnitt entstehen jetzt 352 zusätzliche Plätze. Damit verfügen Nahverkehrskunden am pendlerstarken Bahnhof Hennef bald über insgesamt 628 kostenfreie Abstellmöglichkeiten für ihre Pkws. Der barrierefreie Zugang vom Parkhaus aus ist dabei zu allen Bahnsteigen durch Aufzüge oder

Rampen gewährleistet. Die Gesamtkosten der jetzt im zweiten Bauabschnitt realisierten P+R-Erweiterung liegen bei 3,2 Millionen Euro. Gefördert wurde mit 2,7 Millionen Euro.

Am Hennefer P+R-Parkhaus erfolgten darüber hinaus erste Schritte für eine weitere kundenfreundliche Neuerung: Für eine künftige verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsinformation, bei der die Fahrplanauskunft auch über die Belegung von P+R-Plätzen informiert, hat das Projekt „mobil-im-rheinland“ (m-i-r) unter Federführung des VRS hier im Oktober 2012 mit der für die Gewinnung der entsprechenden Daten notwendigen technischen Ausstattung der ersten P+R-Plätze begonnen.

Bei dieser sogenannten „Detektion“ werden die Autos erfasst und dem Kunden im nächsten Schritt ein Hinweis auf die Auslastung des Parkhauses gegeben. Der Nutzer kann dann bereits im Vorfeld per Smartphone oder heimischen PC sehen, ob es noch freie Stellplätze im Parkhaus gibt oder nicht. Die Detektion wird nicht nur in Hennef, sondern in vielen Parkstationen des Verbundgebietes durchgeführt.

Kall/Schleiden

Neue Busbahnhöfe für Kall und Schleiden

Die Eifelgemeinde Kall eröffnete im März 2013 hinter dem Bahnhofsgebäude einen neuen Busbahnhof an der Trierer Straße. Die vier neuen barrierefreien Haltestellen ermöglichen durch erhöhte Bordsteine einen problemlosen Einstieg in die Busse, für die TaxiBusse wurden entsprechende Haltemöglichkeiten mit abgesenktem Bordstein eingerichtet. Dazu konnte die dortige P+R-Anlage in Kall in einer dritten Baustufe um 64 Stellplätze auf insgesamt 340 Stellplätze erweitert werden. Die rund 681.000 Euro teure Maßnahme wurde mit 536.000 Euro gefördert. Ein vierter Bauabschnitt mit weiteren 73 Stellplätzen steht nun als neue Fördermaßnahme an. Bereits 2011 hat das in der Nähe von Kall gelegene Schleiden seinen Busbahnhof neu gestaltet: Seitdem ersetzt eine breite Fahrgasse, in der sich die

Busse begegnen können, die einstige Lösung mit einer Mittelinsel. Die Fahrgastbereiche wurden entsprechend barrierefrei ausgebaut. Die Kosten der Gesamtmaßnahme beliefen sich auf 319.582 Euro inklusive einer Wartehalle des Haltes „Gemünd Mitte“. Hier wurde eine Förderung von 239.200 Euro gewährt.



Mehr Komfort
Breite Fahrstraßen und barrierefreie Fahrgastbereiche in Schleiden

Bonn

Bergungskonzept der SWB Bus und Bahn für mehr Sicherheit

Auf einzelnen freien Strecken der Bonner Stadtbahnen wird derzeit die Fahrgast-Sicherheit weiter verbessert. Die Bahn fährt hier häufig auf einem Damm oder im Einschnitt, so dass sie im Störungs- oder Gefahrenfall von den Fahrgästen schlecht verlassen werden kann. In einer ersten Baustufe werden daher zwischen den Bahn-Haltestellen „Tannenbusch-Mitte“ und „Bonn-West“ der Stadtbahnlinien 16 und 63 begehbare Sicherheitsräume errichtet.



Diese Maßnahmen bieten im oberirdischen Bonner Stadtbahnnetz einen deutlichen Zugewinn an Sicherheit. Sie sind im Notfall von entscheidender Bedeutung, da medizinische oder technische Einsatzkräfte nah an den Unfallort heranfahren können.

Diese Sicherheitsräume werden dann im Anschluss beispielsweise über Treppen an das öffentliche Straßennetz angeschlossen. Dies ist im Notfall von entscheidender Bedeutung, da medizinische oder technische Einsatzkräfte nah an den Unfallort heranfahren können. Eine Evakuierung von Fahrzeugen ist so ebenfalls erheblich einfacher. Diese Maßnahmen bieten im oberirdischen Bonner Stadtbahnnetz einen deutlichen Zugewinn an Sicherheit. Die Kosten der zu 85 Prozent zuwendungsfähigen Fördermaßnahme belaufen sich auf 1,449 Millionen Euro.



Konzept für mehr Sicherheit
Die SWB Bus und Bahn realisiert auf den freien Strecken der Stadtbahnlinien 16 und 63 begehbare Sicherheitsräume.



Themen, die bewegen





Mobilität für alle

TARIFANGEBOT

MobilPass-Tickets im VRS

Seit Jahresbeginn 2013 stehen Empfängern verschiedener Sozialleistungen die MobilPass-Tickets zur Verfügung und ermöglichen ihnen eine kostengünstige Mobilität. Die besondere Lösung im VRS: Nutzer sind nicht nur in ihrer Kommune mobil, sondern im ganzen VRS. Je nach gewähltem Ziel.

Bereits Anfang 2010 gab es im VRS erste Überlegungen, den rund 340.000 Empfängern verschiedener Sozialleistungen mit einem verbundweiten Ticketkonzept von vergünstigten 4er- und MonatsTickets die Teilhabe an einem mobilen Leben zu ermöglichen. Dabei war es schnell klar, dass sich ein solches „Sozialticket“ nicht an den Kommunen- oder Kreisgrenzen, sondern an der VRS-Preisstufensystematik orientieren muss. Denn nur so kann eine optimale individuelle Mobilität sichergestellt werden. Aufgabe war es dazu, die bereits in Köln und Bonn bestehenden lokalen Angebote in das verbundweite Modell zu integrieren.



Es war schnell klar, dass sich ein solches „Sozialticket“ nicht an den Kommunen- oder Kreisgrenzen, sondern an der VRS-Preisstufensystematik orientieren muss. Denn nur so kann eine optimale individuelle Mobilität sichergestellt werden.

Marktforschung ermittelte Mobilitätsbedürfnisse der Berechtigten

Eine verlässliche und solide Basis des Ticketkonzepts bildete eine Marktforschung, bei der der VRS im Sommer und Herbst 2010 rund 4.300 Personen der Zielgruppe interviewte und ihre Mobilitätsbedürfnisse ermittelte. Ergänzt wurden die Erkenntnisse durch weitere Statistiken, die Verkaufszahlen der Verkehrsunternehmen und die Ergebnisse der bundesweiten Mobilitätsstudie „Mobilität in Deutschland 2008“. Die 4er- und MonatsTickets MobilPass sind somit konzeptionell auf das Mobilitätsbedürfnis und -verhalten der berechtigten Personen zugeschnitten. Wichtige Kriterien sind die Verfügbarkeit in allen Preisstufen des VRS-Tarifs und eine Rabattierung gegenüber dem jeweiligen Referenztarif. Dazu kommen Kriterien wie die Übertragbarkeit an weitere Berechtigte oder die Möglichkeit zur Mitnahme von weiteren Personen zu bestimmten Zeiten. Für diese Ticketkonzeption wurde ein Zuschussbedarf in Höhe von zunächst rund 5 Millionen Euro für die Startjahre 2012/2013 ermittelt.



Familienfreundlich
Nutzer von MonatsTickets MobilPass dürfen zu bestimmten Zeiten mehr: etwa bis zu 3 Kinder von 6 bis 14 Jahren mitnehmen.

Basis des Angebots: Richtlinie und Fördermittel des Landes NRW

Im ersten Halbjahr 2011 stellte der VRS dieses Ticketkonzept der 4er- und MonatsTickets MobilPass seinen Gremien vor. Wie sehr er damit im Trend des aktuellen verkehrspolitischen Geschehens lag, zeigt die Tatsache, dass das NRW-Verkehrsministerium zeitgleich eine Richtlinie zur Förderung von rabattierten Tickets entwickelte und im Haushalt entsprechende Fördermittel bereitstellte.

Eine Hürde galt es allerdings zu überwinden: Gemäß der Richtlinie des Landes NRW war vorgesehen, dass die Kreise und kreisfreien Städte diese Fördermittel erhalten. Für ein verbundweit gültiges Ticketangebot mussten daher zunächst in jeder einzelnen Gebietskörperschaft Beschlüsse zur Übertragung auf den Zweckverband VRS getroffen werden, damit dieser die Fördermittel zu 100 Prozent an die Verkehrsunternehmen im VRS weiterreichen konnte. Andernfalls wäre ein verbundweites Modell auf Basis von Preisstufen nicht umsetzbar gewesen. Alle entsprechenden Beschlüsse konnten aber im Herbst und Winter 2011 gefasst werden.



Berechtigte erhalten den notwendigen MobilPass in den zuständigen Sozialämtern und JobCentern. Mit diesen können die 4er- und MonatsTickets MobilPass erworben werden. In Köln können hierfür weiterhin die KölnPässe genutzt werden, ebenso wie die Bonn-Ausweise in der ehemaligen Bundeshauptstadt.

MobilPass-Tickets nutzen können:

- Empfänger von Arbeitslosengeld II und Sozialgeld (SGB II),
- Empfänger von Leistungen für Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung sowie laufender Hilfe zum Lebensunterhalt außerhalb von Einrichtungen (SGB XII),
- Empfänger von Regelleistungen nach dem Asylbewerbergesetz,
- Empfänger von laufenden Leistungen der Kriegsopferfürsorge nach dem Bundesversorgungsgesetz.

Die Preise der MobilPass-Tickets

Stand 2013

	4erTicket	MonatsTicket
 Preisstufe 1a (CityTicket)	4,80 EUR	26,70 EUR
Für Fahrten innerhalb einer Stadt/Gemeinde (außer Köln und Bonn).		
 Preisstufe 1b (CityTicket)	5,80 EUR*	35,80 EUR*
Für Fahrten innerhalb von Köln oder Bonn.		
 Preisstufe 2a (CityPlusTicket)	5,80 EUR	35,80 EUR
Für Fahrten zwischen benachbarten Städten/Gemeinden (außer Köln und Bonn).		
 Preisstufe 2b (CityPlusTicket)	8,10 EUR	41,00 EUR
Für Fahrten aus einer Nachbarstadt/-gemeinde nach Köln oder Bonn bzw. umgekehrt.		
 Preisstufe 3 (RegioTicket)	10,30 EUR	50,10 EUR
Für Fahrten durch mehrere Städte und Gemeinden.		
 Preisstufe 4 (RegioTicket)	15,90 EUR	59,40 EUR
Für Fahrten durch eine größere Zahl von Städten und Gemeinden.		
 Preisstufe 5 (RegioTicket)	23,30 EUR	71,80 EUR
Für Fahrten im VRS-Verbundraum.		

* Mögliche weitere Ermäßigung mit KölnPass oder Bonn-Ausweis sind unter www.vrsinfo.de einzusehen.



Start in mehreren Schritten

Im März 2012 fiel dann der Startschuss für die MobilPass-Tickets – gekoppelt an eine dauerhafte und ausreichende Bereitstellung entsprechender Landeszuwendungen. Mit der überraschenden Auflösung des nordrhein-westfälischen Landtages am 14. März 2012 musste das Angebot jedoch zumindest vorübergehend wieder vom Markt genommen werden. Nur für die in Köln und Bonn verkauften Tickets der Preisstufe 1b konnten beide Städte eine weitere vorläufige Finanzierung zusagen. Seit Verabschiedung des Landeshaushaltes zur Jahreswende 2012/2013 steht das Angebot allen Berechtigten nun dauerhaft zur Verfügung.

Die Nachfrage nach 4er- und MonatsTickets MobilPass hat sich im ersten Quartal 2013 positiv entwickelt. Für eine erste Zwischenbilanz reichen die vorliegenden Nachfrage- und Umsatzzahlen aber noch nicht aus. Auf Basis der Halbjahreszahlen 2013 wird es aber möglich sein, erste belastbare Aussagen darüber zu treffen, ob beispielsweise die zur Verfügung stehenden Landeszuwendungen für den VRS ausreichend dimensioniert sind, um die durch die Preisabsenkung bewirkten Mindererlöse vollständig kompensieren zu können. Auch wird man erkennen können, ob und falls ja in welchem Umfang die Kunden insbesondere aus dem Umland MobilPass-Tickets für Fahrten in die Ballungszentren nachfragen.



Alle Informationen über das MobilPass-Ticket kann man auch dem Infolyer entnehmen.



Die
Verkehrszähler
sind los

SCHULBERATUNG DES VRS

Kinder als aktive Verkehrsteilnehmer stärken

Der VRS entwickelte mit Unterstützung des NRW-Verkehrsministeriums ein ganzheitliches Schulwegkonzept für Grundschul Kinder: die Verkehrszähler. Ziel ist die eigenverantwortliche Teilnahme der Kinder am Straßenverkehr und weniger Verkehr vor den Schulen – und dies alles nahezu kostenlos.

Wer kennt es nicht, das alltägliche unübersichtliche Verkehrschaos vor den Grundschulen: Eltern fahren ihre Kinder häufig aus Sorge vor Gefahren und aus übertriebener Vorsicht mit dem Auto zur Schule. Dort führt dies nicht selten zu unübersichtlichen und gefährlichen Situationen. Genau hier setzt jetzt das Verkehrszähler-Programm an, das der VRS für den Unterricht an Grundschulen auf den Weg gebracht hat.

Auch die Großen können Verkehrszähler werden, indem sie bewusst darauf verzichten, ihre Kinder zur Schule zu fahren und sie stattdessen ermutigen, allein zu gehen.

Elf Unterrichtseinheiten für einen ganzheitlichen Unterricht

Mit diesem neuen Unterrichtsmaterial für die Grundschulen erhalten Lehrerinnen und Lehrer einen 120 Seiten starken Leitfaden für einen ganzheitlichen Unterricht auf der Basis der Richtlinien und Lehrpläne in NRW. Insgesamt elf Unterrichtseinheiten bieten erprobte praxisorientierte Anregungen und Tipps rund um das Projekt. 25 reich bebilderte Lernkarten, beispielsweise zum „Bordstein-Training“, sind die

Grundlage für die Arbeit mit den Kindern, die so kindgerecht und spielerisch – etwa durch das Sammeln von „Zaubersternen“ – ein deutliches Plus an Mobilitätskompetenz und Selbstbewusstsein erlangen.



Kleine Verkehrszähler, das sind alle Kinder, die das elterliche gefährlich-starke „Drachenauto“ zähmen, indem sie es stehenlassen, um zu Fuß zur Schule zu gehen.

Das Grundkonzept der Verkehrszähler wurde bereits im Aachener Raum erprobt. Die Grundschullehrerin Angela Baker-Price rief sie 2008 ins Leben und konnte an ihrer Grenchrachtschule in Baesweiler vielbeachtete Erfolge verbuchen: Zwei Jahre nach Einführung gingen bis zu 95 Prozent der Schüler zu Fuß – statt wie vorher nur etwa der Hälfte. Damit noch mehr Schulen von dem mehrfach ausgezeichneten innovativen Konzept profitieren können, hat der VRS die Verkehrszähler mit der Grundschulpädagogin weiterentwickelt und daraus Unterrichtsmaterialien erstellt, die nun über das Netzwerk „Verkehrssicheres NRW“ Schulen landesweit zur Verfügung stehen.



Auftaktveranstaltung NRW-Schulministerin Sylvia Löhrmann und NRW-Verkehrsminister Michael Groschek bei der Auftaktveranstaltung der Verkehrszähler in der Kölner Grundschule Nußbaumer Straße.



Kooperationen

KOOPERATION

VRS steigt ins Carsharing ein!

Durch eine Kooperation mit Flinkster bietet der VRS seinen Fahrgästen vergünstigte Carsharing-Konditionen. Damit greift er Kundenwünsche nach flexiblen Mobilitätsangeboten auf und führt das Carsharing als ergänzenden Baustein zum ÖPNV-Angebot im Verbundraum ein.

Seit Mai 2013 bietet der VRS durch eine Kooperation mit Flinkster, dem 2009 von der Deutschen Bahn AG gegründeten und derzeit deutschlandweit größten Carsharing-Anbieter, neue Möglichkeiten der Mobilität: Kunden mit einem eTicket können zu vergünstigten Konditionen Autos verschiedener Fahrzeugklassen als Ergänzung zum ÖPNV-Angebot nutzen. Diese eTickets bieten die technischen Voraussetzungen, um neben der Bus- und Bahnnutzung auch die Fahrzeuge zu öffnen. Damit steht das Angebot allen Inhabern von Job-, Großkunden-, Aktiv60-, Monats-, Starter-, Formel9- oder SchülerTickets offen. An derzeit rund 100 Stationen im VRS, etwa in Köln, Bonn, Ertstadt oder Siegburg, warten rund 200 Fahrzeuge auf ihre Fahrer – vom Smart bis zum Transporter. Buchbar sind sie flexibel stunden-, tage- oder wochenweise. Das entsprechende Fahrzeug können Interessierte mobil via Smartphone-App, Internet oder Hotline reservieren. VRS-Kunden, die sich für dieses Carsharing-Angebot bei ihrem Verkehrsunternehmen haben registrieren lassen, sparen so über 50 Prozent der monatlichen Grundgebühr.*

Parallel bieten einzelne Verkehrsunternehmen im VRS nach wie vor weitere Kooperationen mit Carsharing-Anbietern an. Etwa die Kraftverkehr Wupper-Sieg AG (wupsi) oder die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) mit cambio, Car2Go oder DriveNow. Auch der VRS wird diesen Markt weiter im Blick behalten und für den individuellen Verkehrsmix seiner Kunden weitere geeignete Kooperationen prüfen, etwa mit Anbietern von Fahrradverleihsystemen. Ganz im Sinne des Mottos seiner aktuellen Kampagne mit dem ADAC: Nur Auto war gestern!

* Detaillierte Informationen zur Nutzung finden sich auf der Homepage des VRS unter www.vrsinfo.de.



Auf die richtige Mischung kommt es an!

Der Mobilitätsmix, die sinnvolle und gemeinsame Nutzung von Auto, Bus, Bahn und Fahrrad, gewinnt vor allem im städtischen Raum immer mehr an Bedeutung und wird durch Carsharing- oder „Bike & Ride“-Angebote bedürfnisgerecht ergänzt. Um dies vor allem eingefleischten Autofahrern näherzubringen, haben VRS und ADAC für ihre aktuelle Kampagne mit Ralf Richter erstmals einen prominenten Mitstreiter an Bord. Bekanntgeworden durch Filme wie „Superstau“ oder „Manta – Der Film“ gilt der markante Kölner Schauspieler als der Prototyp des Autofreaks. Auch privat interessiert sich Richter für Fahrzeuge mit Charakter. Doch obwohl er Autos liebt, nutzt Ralf Richter in seiner Heimatstadt fast täglich den ÖPNV. Denn: „Nur Autofahren war gestern!“



Kooperationskampagne von VRS und ADAC mit Ralf Richter.



Der Ticketautomat für die Hosentasche

HANDYTICKET

VRS entwickelt mobilen Kundenservice weiter

Die schnelle und zuverlässige Information vor und während der Reise ist mit ausschlaggebend für die Zufriedenheit der Fahrgäste, ebenso wie der unkomplizierte Ticketkauf. Beides entwickelt der VRS kontinuierlich weiter – und setzt dabei auf Neuerungen wie Apps und eine Verknüpfung zum HandyTicket.

Der Trend zur mobilen Kundeninformation ist weiterhin ungebrochen. So erfreuen sich die VRS-Fahrplan-Apps großer Beliebtheit: Inzwischen sind insgesamt fast 300.000 Nutzer (iPhone 130.000/Android 97.000 – Stand Juli 2013) damit mobil unterwegs. Pro Tag wird die App bis zu 45.000-mal von Fahrgästen für Auskünfte genutzt. Karneval 2013 gab es zudem eine Premiere: Erstmals überstieg die Zahl der mobilen Fahrplananfragen die Zahl der Auskünfte über die VRS-Homepage.

Immer mehr Echtzeit-Auskünfte

Die Apps werden konsequent weiterentwickelt. So stehen seit dem Update der VRS-App zur Version 2.0 im Oktober 2012 immer mehr sogenannte IST-Daten, also die tatsächlichen Abfahrtszeiten der Busse und Bahnen in „Echtzeit“, zur Verfügung. Verkehrsunternehmen wie Deutsche Bahn, Regionalverkehr Köln, Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft, Kraftverkehr Wuppertal oder die Rhein-Sieg Verkehrsgesellschaft liefern hierfür ihre entsprechenden Daten an den zentralen Server beim VRS. Pünktlichkeit oder Verspätungen von Bus oder Bahn können also im Vorfeld festgestellt und in die Reiseplanung einbezogen werden.

Seit Frühjahr 2013 sind auch Informationen über die Bedarfslinien der AST-Verkehre in der VRS-App enthalten. AST ist die Kurzformel für das Anruf-Sammel-Taxi und fasst alle Anruflinien zusammen, die in Regionen mit schwankender Nachfrage den regulären Linienverkehr ersetzen. Die AST-Verkehre sind bisher nur im linksrheinischen Verbundgebiet verfügbar. Die AST-Verkehre im rechtsrheinischen Verbundgebiet werden bis Jahresende integriert. Ein weiteres Ziel für die nahe Zukunft ist z. B. die Möglichkeit, die Belegung von P+R-Plätzen abzufragen.



Die rund 33.000 aktiven HandyTicket-Kunden können seit Mai 2013 – direkt oder über die App – auf das gesamte Ticketangebot des Bartarifs in allen Preisstufen zugreifen

HandyTicket-Kauf per App

Kunden können via App nicht nur unterwegs ihre ÖPNV-Verbindungen erfragen – sie können damit jetzt auch direkt das passende Ticket kaufen. Denn seit Januar 2013 werden nicht nur Tarifinformationen angezeigt, es besteht auch eine Verknüpfung mit der HandyTicket-App. Von der Möglichkeit, hierüber ein Ticket zu kaufen, wird immer häufiger Gebrauch gemacht. Für das HandyTicket, dessen Vertrieb die Kölner Verkehrs-Betriebe für alle VRS-Partnerunternehmen federführend bündeln, bedeutet dies weiteren Aufwind. Beflügelt wird dieser Zuspruch durch die sukzessive Erweiterung der Produktpalette seit Januar 2013: Die rund 33.000 aktiven HandyTicket-Kunden können dazu seit Mai – direkt oder über die App – auf das gesamte Ticketangebot des Bartarifs in allen Preisstufen zugreifen – von der Kurzstrecke über Tickets des Kindertarifs und Tages-Tickets bis hin zu Erste-Klasse-Zuschlägen.



Mobiler Fahrausweis
Das HandyTicket – hier für die Kurzstrecke – erscheint auf dem Display mit dem dazugehörigen QR-Code.

Zahlen und Fakten



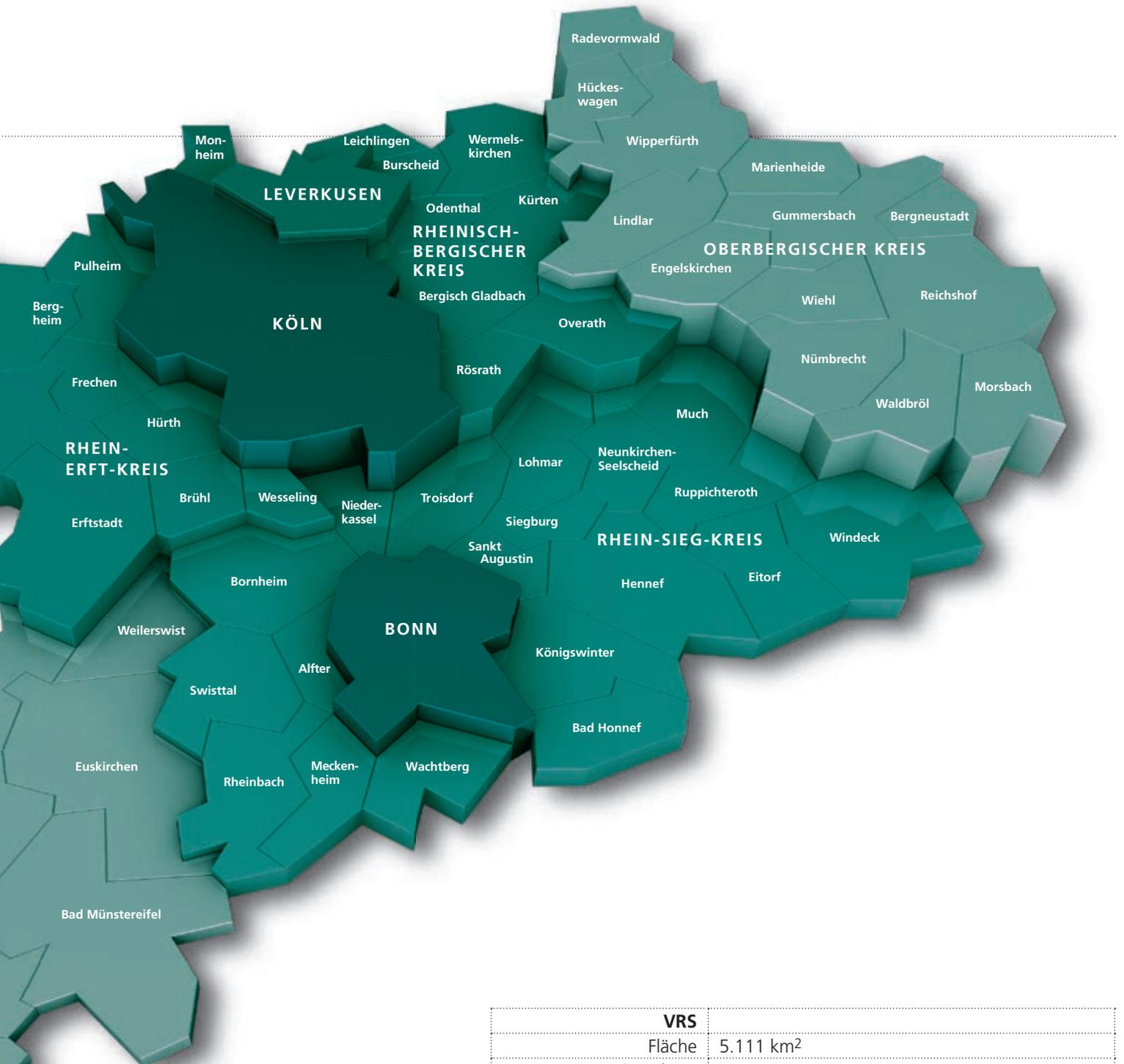


Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Die Verkehrsunternehmen im VRS

Bahnen der Stadt Monheim GmbH
 Busverkehr Rheinland GmbH
 DB Regio AG, Region NRW, Verkehrsbetrieb Rheinland
 Dürener Kreisbahn GmbH
 Elektr. Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises
 Kölner Verkehrs-Betriebe AG
 Kraftverkehr Gebr. Wiedenhoff GmbH & Co. KG
 Kraftverkehr Wupper-Sieg AG
 Kreis Euskirchen Verkehrsunternehmen
 Oberbergische Verkehrsgesellschaft AG
 Regionalverkehr Köln GmbH
 Reisebüro u. Omnibusbetrieb Tirtey GmbH & Co. KG
 Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH
 Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH
 Schäfer, Karl Omnibusreisen GmbH
 Stadtverkehr Euskirchen GmbH
 Stadtwerke Bonn Verkehrs GmbH
 Stadtwerke Brühl
 Stadtwerke Hürth AöR, Abt. ÖPNV
 Stadtwerke Solingen
 Stadtwerke Wesseling GmbH
 trans regio – Deutsche Regionalbahn GmbH
 Vectus Verkehrsgesellschaft mbH
 Verkehrsbetrieb Hüttebräucker GmbH
 Verkehrsbetriebe Martin Becker GmbH & Co. KG
 Verkehrsgesellschaft Bergisches Land mbH





VRS	
Fläche	5.111 km ²
Einwohner	ca. 3,3 Millionen
Verkehrsunternehmen	26
Bahn- und Buslinien	535
Haltestellen	6.105
Fahrgäste	über 1,6 Millionen täglich über 500 Millionen im Jahr

Einwohner im VRS

Wohnbevölkerung nach bisheriger amtlicher Statistik sowie nach Zensus 2011

Quelle: IT NRW

Im Rahmen des Zensus 2011 befragte man rund 10 Prozent aller bundesdeutschen Haushalte zur Wohn- und Arbeitssituation. Bisher erfolgte die Fortschreibung der amtlichen Einwohnerzahl auf Basis der Volkszählung von 1987. Die neuen Daten zeigen, dass im Verbundraum des VRS rund 70.000 Personen weniger leben als bisher angenommen.

Verwaltungsbezirk	bisherige Statistik Dez. 2011	Zensus Dez. 2011	Differenz	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	43.038	40.254	-2.784	-6,5
Bonn, kreisfreie Stadt	327.913	307.530	-20.383	-6,2
Köln, kreisfreie Stadt	1.017.155	1.013.665	-3.490	-0,3
Leverkusen, kreisfreie Stadt	161.195	159.373	-1.822	-1,1
Rhein-Erft-Kreis	465.578	452.792	-12.786	-2,7
Kreis Euskirchen	190.591	187.801	-2.790	-1,5
Oberbergischer Kreis	279.532	272.287	-7.245	-2,6
Rheinisch-Bergischer Kreis	276.173	277.816	1.643	0,6
Rhein-Sieg-Kreis	600.432	579.594	-20.838	-3,5
VRS-Gesamt	3.361.607	3.291.112	-70.495	-2,1

Wohnbevölkerung am 31.12. (nach Zensus 2011)

Quelle: IT NRW

Verwaltungsbezirk	Dez. 2011	Dez. 2012	Differenz	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	40.254	40.205	-49	-0,1
Bonn, kreisfreie Stadt	307.530	309.869	2.339	0,8
Köln, kreisfreie Stadt	1.013.665	1.024.373	10.708	1,1
Leverkusen, kreisfreie Stadt	159.373	159.926	553	0,3
Rhein-Erft-Kreis	452.792	454.792	2.000	0,4
Kreis Euskirchen	187.801	187.724	-77	0,0
Oberbergischer Kreis	272.287	271.332	-955	-0,4
Rheinisch-Bergischer Kreis	277.816	277.997	181	0,1
Rhein-Sieg-Kreis	579.594	580.588	994	0,2
VRS-Gesamt	3.291.112	3.306.806	15.694	0,5

Katasterfläche am 31.12.2012 in km² und Einwohner je km²

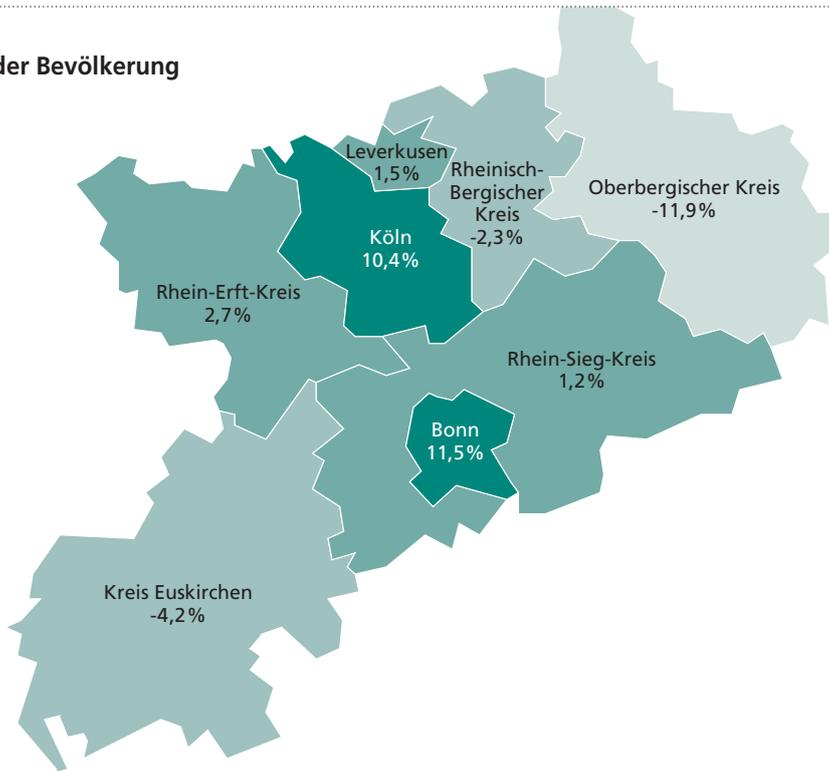
Quelle: IT NRW

Verwaltungsbezirk	Fläche in km ²	Einwohner je km ²	
		Dez. 2011	Dez. 2012
Monheim am Rhein, Stadt	23,1	1.740	1.738
Bonn, kreisfreie Stadt	141,2	2.178	2.194
Köln, kreisfreie Stadt	405,1	2.502	2.528
Leverkusen, kreisfreie Stadt	78,9	2.021	2.028
Rhein-Erft-Kreis	704,5	643	646
Kreis Euskirchen	1.248,9	150	150
Oberbergischer Kreis	918,6	296	295
Rheinisch-Bergischer Kreis	437,5	635	635
Rhein-Sieg-Kreis	1.153,3	503	503
VRS-Gesamt	5.111,2	643,9	647,0

Bevölkerungsprognosen für den VRS

Veränderung der Bevölkerung bis 2030

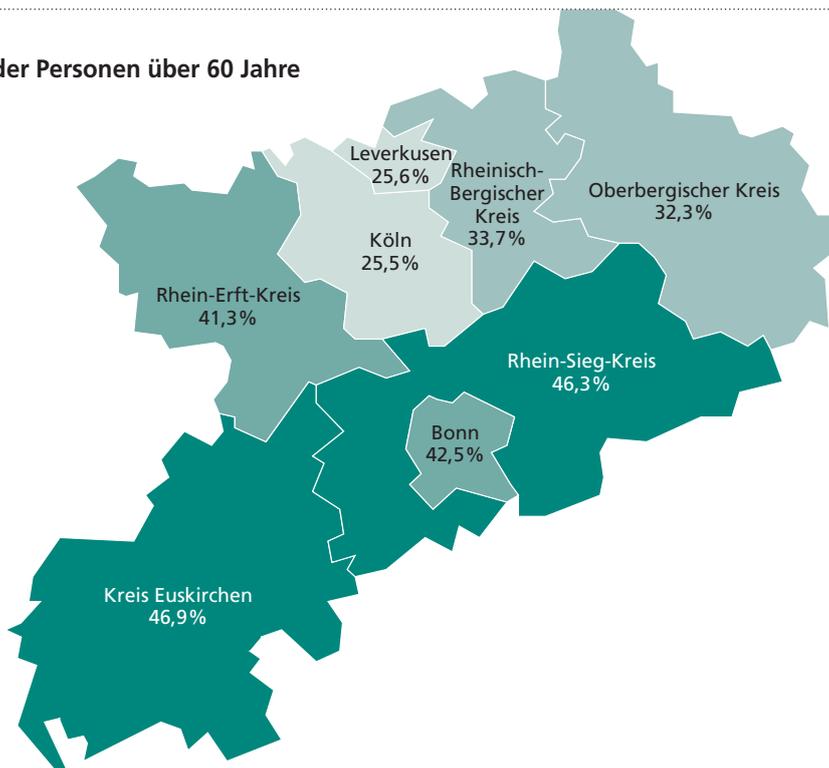
Basis 2011



Bis 2030 wird es rund 116.000 Einwohner mehr im VRS-Gebiet geben. Das entspricht einer prozentualen Steigerung von 3,5 Prozent. Diese Entwicklung wird aber in den Kreisen und kreisfreien Städten sehr unterschiedlich verlaufen.

Veränderung der Personen über 60 Jahre bis 2030

Basis 2011



2030 wird es mit 295.000 35,8 Prozent mehr ältere Personen im VRS-Gebiet geben. Auch hier gibt es deutliche Unterschiede in der Entwicklung von städtischen und ländlichen Räumen.

Privathaushalte und Schwerbehinderte im VRS

Privathaushalte					
Quelle: IT NRW, Ergebnisse des Mikrozensus nach Regionen, 01.03.2004					
Verwaltungsbezirk	1 Person	2 Personen	3 und mehr Personen	insgesamt	durchschnittliche HH-Größe (Pers. je HH)
Monheim am Rhein, Stadt	-	-	-	-	-
Bonn, kreisfreie Stadt	72.000	48.000	39.000	159.000	1,98
Köln, kreisfreie Stadt	230.000	166.000	111.000	507.000	1,92
Leverkusen, kreisfreie Stadt	84.000	112.000	92.000	288.000	2,28
Rhein-Erft-Kreis					
Kreis Euskirchen					
Oberbergischer Kreis	108.000	119.000	100.000	327.000	2,21
Rheinisch-Bergischer Kreis					
Rhein-Sieg-Kreis	71.000	97.000	88.000	257.000	2,32
VRS-Gesamt	565.000	542.000	430.000	1.538.000	

Schwerbehinderte				
Quelle: IT NRW				
Verwaltungsbezirk	Dez. 2009	Dez. 2011	Veränderung zu 2009	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	3.407	3.654	247	7,2
Bonn, kreisfreie Stadt	23.293	24.983	1.690	7,3
Köln, kreisfreie Stadt	80.663	83.358	2.695	3,3
Leverkusen, kreisfreie Stadt	14.638	15.274	636	4,3
Rhein-Erft-Kreis	35.643	38.382	2.739	7,7
Kreis Euskirchen	16.036	16.453	417	2,6
Oberbergischer Kreis	23.795	24.636	841	3,5
Rheinisch-Bergischer Kreis	22.739	23.356	617	2,7
Rhein-Sieg-Kreis	44.396	47.691	3.295	7,4
VRS-Gesamt	264.610	277.787	13.177	5,0

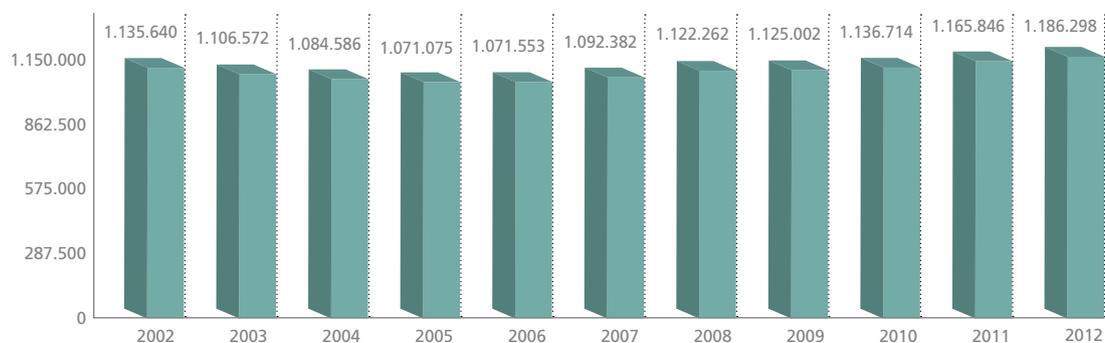
Beschäftigte im VRS

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort

Quelle: IT NRW

Verwaltungsbezirk	Jun. 2011	Jun. 2012	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	in %
Monheim am Rhein, Stadt	10.798	10.967	169	1,6
Bonn, kreisfreie Stadt	158.563	158.436	-127	-0,1
Köln, kreisfreie Stadt	475.258	485.167	9.909	2,1
Leverkusen, kreisfreie Stadt	60.302	60.225	-77	-0,1
Rhein-Erft-Kreis	122.002	125.960	3.958	3,2
Kreis Euskirchen	48.612	49.523	911	1,9
Oberbergischer Kreis	89.290	91.957	2.667	3,0
Rheinisch-Bergischer Kreis	67.280	67.998	718	1,1
Rhein-Sieg-Kreis	133.741	136.065	2.324	1,7
VRS-Gesamt	1.165.846	1.186.298	20.452	1,8

Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von 2002 bis 2012 im gesamten VRS



Schüler und Studierende im VRS

Schüler an allgemeinbildenden Schulen am Schulort

Quelle: IT NRW

Verwaltungsbezirk	Okt. 2011	Okt. 2012	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	5.163	5.092	-71	-1,4
Bonn, kreisfreie Stadt	42.440	42.096	-344	-0,8
Köln, kreisfreie Stadt	105.433	105.320	-113	-0,1
Leverkusen, kreisfreie Stadt	19.975	19.747	-228	-1,1
Rhein-Erft-Kreis	53.929	53.376	-553	-1,0
Kreis Euskirchen	24.493	23.950	-543	-2,2
Oberbergischer Kreis	37.151	36.175	-976	-2,6
Rheinisch-Bergischer Kreis	33.931	33.087	-844	-2,5
Rhein-Sieg-Kreis	70.310	69.133	-1.177	-1,7
VRS-Gesamt	392.825	387.976	-4.849	-1,2

Schüler an berufsbildenden Schulen (Voll- und Teilzeit) am Schulort

Quelle: IT NRW

Verwaltungsbezirk	Okt. 2011	Okt. 2012	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	-	-	-	-
Bonn, kreisfreie Stadt	14.329	13.955	-374	-2,6
Köln, kreisfreie Stadt	44.902	43.743	-1.159	-2,6
Leverkusen, kreisfreie Stadt	6.777	6.644	-133	-2,0
Rhein-Erft-Kreis	10.097	9.937	-160	-1,6
Kreis Euskirchen	4.762	4.684	-78	-1,6
Oberbergischer Kreis	7.430	7.288	-142	-1,9
Rheinisch-Bergischer Kreis	4.971	4.807	-164	-3,3
Rhein-Sieg-Kreis	9.738	9.672	-66	-0,7
VRS-Gesamt	103.006	100.730	-2.276	-2,2

Studierende am Studienort

Quelle: IT NRW

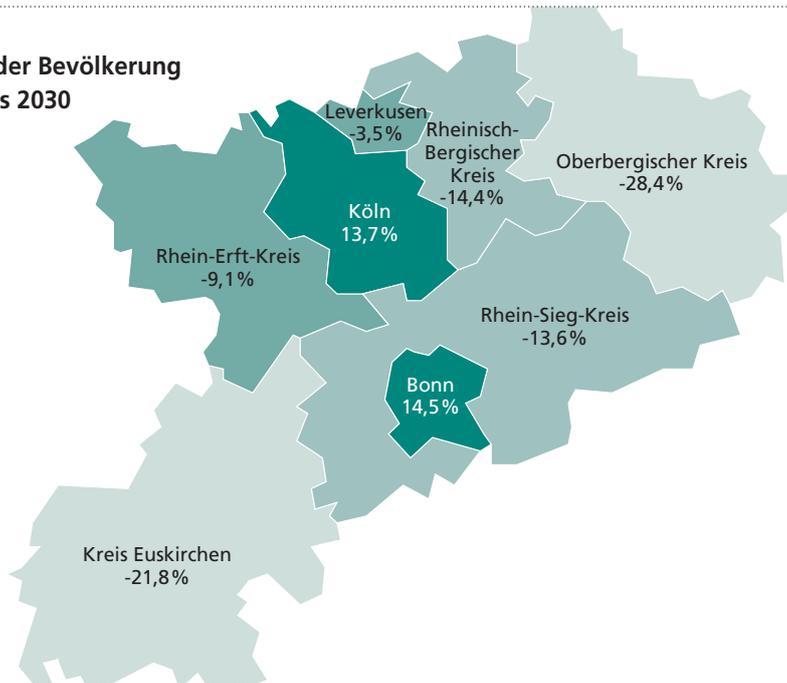
Verwaltungsbezirk	Okt. 2011	Okt. 2012	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	-	-	-	-
Bonn, kreisfreie Stadt	29.850	31.658	1.808	6,1
Köln, kreisfreie Stadt	79.345	85.425	6.080	7,7
Leverkusen, kreisfreie Stadt	318	418	100	31,4
Rhein-Erft-Kreis	1.351	1.768	417	30,9
Kreis Euskirchen	488	685	197	40,4
Oberbergischer Kreis	3.202	3.639	437	13,6
Rheinisch-Bergischer Kreis	720	603	-117	-16,3
Rhein-Sieg-Kreis	8.694	9.498	804	9,2
VRS-Gesamt	123.968	133.694	9.726	7,8

Die Anzahl der Studierenden ist 2012 deutlich gestiegen. Ursachen: das Aussetzen der Wehrpflicht im Juli 2011 sowie die Doppel-Abiturjahrgänge anderer Bundesländer

Schüler und Studierende im VRS

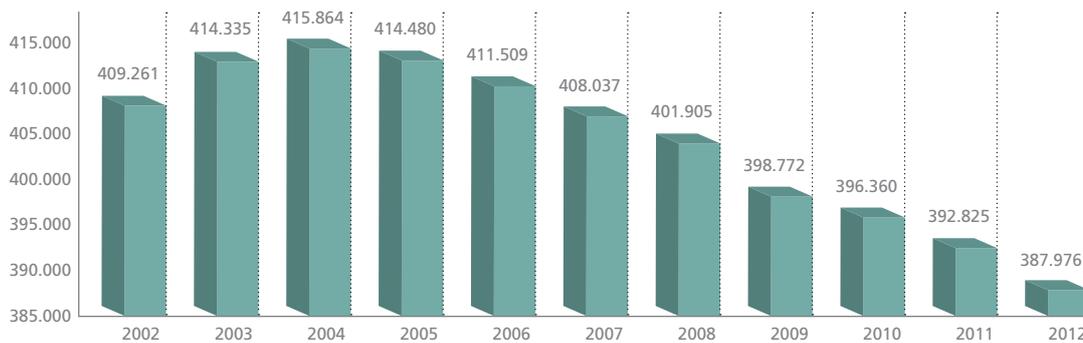
Veränderung der Bevölkerung bis 17 Jahre bis 2030

Basis 2011

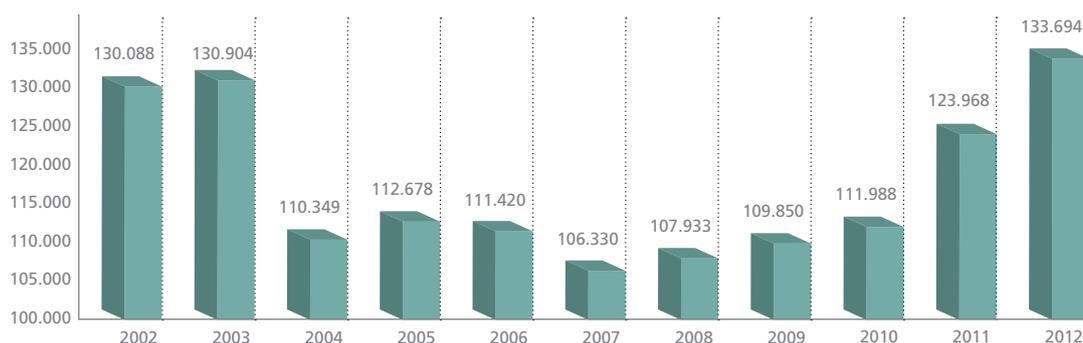


Nur in Köln und Bonn wird die Anzahl der Jugendlichen bis 2030 steigen. In den Kreisen verläuft diese Entwicklung genau umgekehrt. Insgesamt werden es 23.000 weniger Kinder und Jugendliche sein.

Entwicklung der Schüler an allgemeinbildenden Schulen im gesamten VRS



Entwicklung der Studierenden 2002 bis 2012 im gesamten VRS



Mit Einführung der Langzeit-Studiengebühren ging die Zahl der Studierenden 2004 deutlich zurück. Erst 2011 ist sie wieder stärker angestiegen. Siehe hierzu auch die Tabelle auf der gegenüberliegenden Seite.

Pkw im VRS

Pkw-Bestand

Quelle: IT NRW

Verwaltungsbezirk	Jan. 2011	Jan. 2012	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	20.582	20.839	257	1,2
Bonn, kreisfreie Stadt	161.426	166.534	5.108	3,2
Köln, kreisfreie Stadt	432.424	438.952	6.528	1,5
Leverkusen, kreisfreie Stadt	80.008	81.053	1.045	1,3
Rhein-Erft-Kreis	245.140	249.857	4.717	1,9
Kreis Euskirchen	121.131	110.410	-10.721	-8,9
Oberbergischer Kreis	157.474	160.101	2.627	1,7
Rheinisch-Bergischer Kreis	160.844	163.378	2.534	1,6
Rhein-Sieg-Kreis	318.791	324.820	6.029	1,9
VRS-Gesamt	1.697.820	1.715.944	18.124	1,1

Im Kreis Euskirchen schwankt der Pkw-Bestand stark durch die dort ansässigen Autovermietungsfirmen.

Pkw-Dichte (Pkw je 1.000 Einwohner)

Quelle: IT NRW

Verwaltungsbezirk	2011	2012	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	511	518	7	1,4
Bonn, kreisfreie Stadt	525	537	13	2,4
Köln, kreisfreie Stadt	427	429	2	0,4
Leverkusen, kreisfreie Stadt	502	507	5	1,0
Rhein-Erft-Kreis	541	549	8	1,5
Kreis Euskirchen	645	588	-57	-8,8
Oberbergischer Kreis	578	590	12	2,0
Rheinisch-Bergischer Kreis	579	588	9	1,5
Rhein-Sieg-Kreis	550	559	9	1,7
VRS-Gesamt	516	519	3	0,6

Nutzung von ÖPNV und Pkw im VRS

ÖPNV-Nutzungshäufigkeit in %

Quelle: Mobilität im VRS 2008, Bevölkerung ab 10 Jahren, eigene Untersuchung

Verwaltungsbezirk	2-7 Tage pro Woche	2-4 Tage pro Monat	1 Tag im Monat oder seltener	nie
Monheim am Rhein, Stadt	-	-	-	-
Bonn, kreisfreie Stadt	44	22	18	16
Köln, kreisfreie Stadt	53	20	16	11
Leverkusen, kreisfreie Stadt	33	17	29	21
Rhein-Erft-Kreis	25	17	32	26
Kreis Euskirchen	22	6	26	45
Oberbergischer Kreis	13	9	28	50
Rheinisch-Bergischer Kreis	25	16	28	31
Rhein-Sieg-Kreis	24	17	28	30
VRS-Gesamt	34	17	24	25

Pkw-Nutzungshäufigkeit (Fahrer und Mitfahrer) in %

Quelle: Mobilität im VRS 2008, Bevölkerung ab 10 Jahren, eigene Untersuchung

Verwaltungsbezirk	2-7 Tage pro Woche	2-4 Tage pro Monat	1 Tag im Monat oder seltener	nie
Monheim am Rhein, Stadt	-	-	-	-
Bonn, kreisfreie Stadt	66	18	7	8
Köln, kreisfreie Stadt	61	21	7	11
Leverkusen, kreisfreie Stadt	78	12	3	7
Rhein-Erft-Kreis	84	10	3	3
Kreis Euskirchen	89	7	2	1
Oberbergischer Kreis	91	6	1	2
Rheinisch-Bergischer Kreis	87	6	4	3
Rhein-Sieg-Kreis	87	7	2	4
VRS-Gesamt	77	13	4	6

Führerscheinquote (ab 18 Jahren) in %

Quelle: Mobilität im VRS 2008, eigene Untersuchung

Verwaltungsbezirk	2004	2008
Monheim am Rhein, Stadt	-	-
Bonn, kreisfreie Stadt	90	89
Köln, kreisfreie Stadt	85	84
Leverkusen, kreisfreie Stadt	90	89
Rhein-Erft-Kreis	90	92
Kreis Euskirchen	91	95
Oberbergischer Kreis	93	92
Rheinisch-Bergischer Kreis	91	91
Rhein-Sieg-Kreis	91	91
VRS-Gesamt	89	89

Fahrgastentwicklung

Fahrgastentwicklung aller Tarife

Die Zahl der insgesamt mit Bus und Bahn unternommenen Fahrten stieg auch im vergangenen Geschäftsjahr weiter an.

	Fahrten 2011	Fahrten 2012	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Bartarif	59.666.870	58.141.033	-1.525.837	-2,56
Zeittickets Erwachsene	200.811.652	204.563.322	3.751.670	1,87
Zeittickets Auszubildende	197.152.111	206.287.525	9.135.414	4,63
Sonstiges*	52.932.245	54.474.788	1.542.543	2,91
Gesamt	510.562.878	523.466.668	12.903.790	2,53

* Übergangstarife, landesweite Tarife, Kooperationen, Anteile für bundesweites CityTicket und Plus-Anteile für NRW-Tickets (inkl. erwartete Einnahmen für 4. Quartal 2012 bzw. WS 2012/2013)

Fahrgastentwicklung Bartarif

Da inzwischen immer mehr Menschen – von Schülern bis zu Senioren – ein Zeitticket für die jeweilige Lebensphase nutzen, wird der Bartarif weiterhin weniger stark nachgefragt.

	Fahrten 2011	Fahrten 2012	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Einzel- und 4erTickets	53.636.780	52.095.119	-1.541.661	-2,87
TagesTickets	6.030.091	6.045.914	15.823	0,26
Gesamt	59.666.871	58.141.033	-1.525.838	-2,56

Fahrgastentwicklung Zeittickets Erwachsene

	Fahrten 2011	Fahrten 2012	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Job- bzw. GroßkundenTickets	78.915.019	81.728.891	2.813.872	3,57
Formel9/Aktiv60Tickets	55.435.092	54.431.033	-1.004.059	-1,81
Weitere Zeittickets Berufsverkehr	66.427.085	68.403.398	1.976.313	2,98
Gesamt	200.777.196	204.563.322	3.786.126	1,89

Fahrgastentwicklung Zeittickets Auszubildende

Ein Jahr nach Einführung des neuen SchülerTicket-Modells belegt das Plus an Fahrten den wachsenden Erfolg. Da der Verkauf des JuniorTickets gleichzeitig eingestellt wurde, fallen hier die Zahlen entsprechend.

	Fahrten 2011	Fahrten 2012	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
JuniorTicket	3.875.880	1.134.560	-2.741.320	-70,73
SchülerTicket	117.720.456	135.200.072	17.479.616	14,85
SemesterTicket	41.866.219	47.141.691	5.275.472	12,60
Weitere Zeittickets Auszubildungsverkehr	33.689.556	22.811.202	-10.878.354	-32,29
Gesamt	197.152.111	206.287.525	9.135.414	4,63

Einnahmenentwicklung

Einnahmen aller Tarife				
	2011 in Euro	2012 in Euro	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Bartarif	156.905.384	159.114.058	2.208.674	1,41
Zeittickets Erwachsene	224.969.511	235.979.454	11.009.943	4,89
Zeittickets Auszubildende	133.518.558	144.264.937	10.746.379	8,05
Sonstiges*	17.995.414	18.292.858	297.444	1,65
Gesamt	533.388.867	557.651.307	24.262.440	4,55

Entsprechend der positiven Entwicklung der Fahrten insgesamt sind auch die Einnahmen gestiegen.

* Übergangstarife, landesweite Tarife, Kooperationen, Anteile für bundesweites CityTicket und Plus-Anteile für NRW-Tickets (inkl. erwartete Einnahmen für 4. Quartal 2012 bzw. WS 2012/2013)

Einnahmen Bartarif				
	2011 in Euro	2012 in Euro	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Einzel- und 4erTickets	141.726.492	143.420.850	1.694.358	1,20
TagesTickets	15.178.892	15.693.207	514.315	3,39
Gesamt	156.905.384	159.114.057	2.208.673	1,41

Einnahmen Zeittickets Erwachsene				
	2011 in Euro	2012 in Euro	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Job- bzw. GroßkundenTickets	102.426.413	110.243.646	7.817.233	7,63
Formel9/Aktiv60Tickets	46.269.478	47.233.454	963.976	2,08
Weitere Zeittickets Berufsverkehr	76.273.621	78.502.353	2.228.732	2,92
Gesamt	224.969.512	235.979.453	11.009.941	4,89

Bei den Erwachsenen legten die JobTickets am stärksten zu.

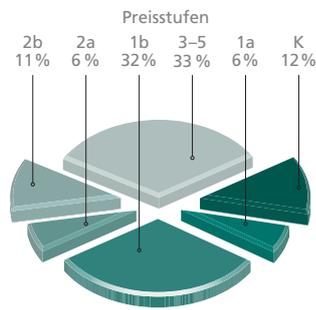
Einnahmen Zeittickets Auszubildende				
	2011 in Euro	2012 in Euro	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
JuniorTicket	2.853.953	764.447	-2.089.506	-73,21
SchülerTicket	78.069.644	94.559.268	16.489.624	21,12
SemesterTicket	21.381.183	24.789.201	3.408.018	15,94
Weitere Zeittickets Ausbildungsverkehr	31.213.778	24.152.021	-7.061.757	-22,62
Gesamt	133.518.558	144.264.937	10.746.379	8,05

Das Auslaufen des JuniorTickets spiegelt sich auch in den rückläufigen Einnahmen wider. Entsprechend klettern diese aber beim nochmals zulegenden SchülerTicket.

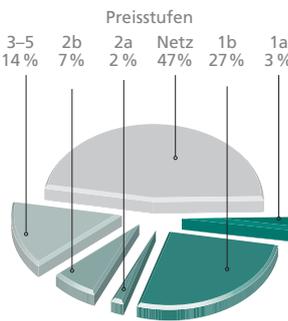
Einnahmenverteilung

Einnahmenverteilung nach Fahrausweisklasse und Preisstufe im Jahr 2012

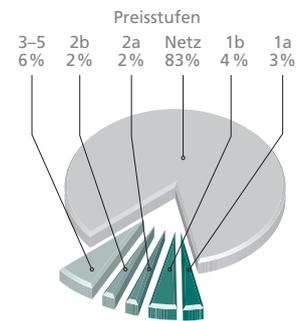
Bartarif
159,1 Mio. Euro



Zeittickets Erwachsene
236,1 Mio. Euro



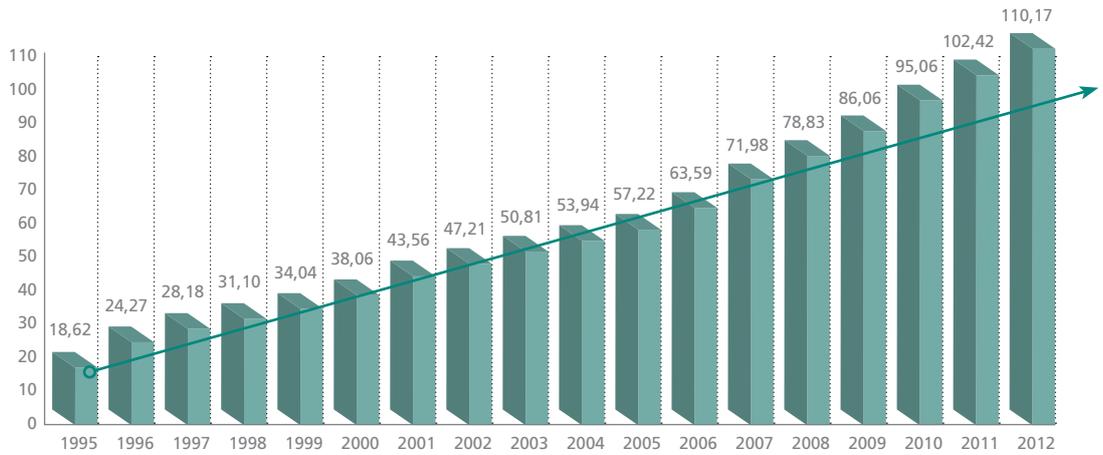
Zeittickets Auszubildende
144,3 Mio. Euro



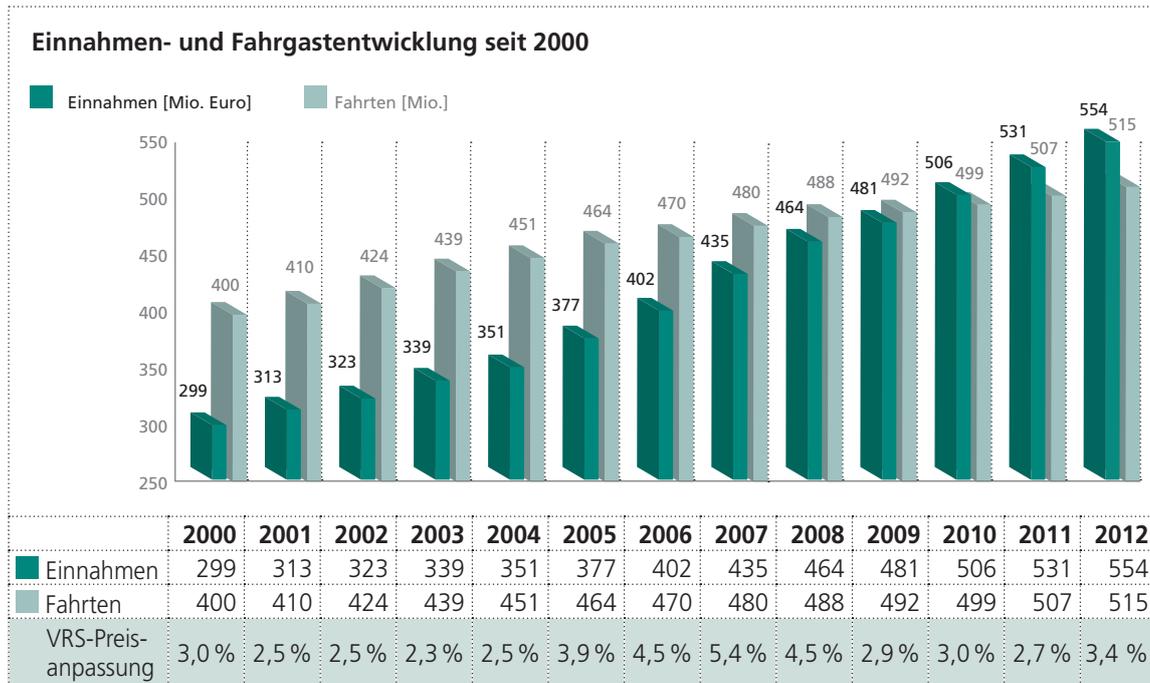
- K = Kurzstrecke
- 1a = CityTicket
- 2a = CityPlusTicket
- 3-5 = RegioTickets
- 1b = CityTicket Köln, Bonn
- 2b = CityPlusTicket Köln, Bonn
- Netz

Einnahmentwicklung des VRS-Job- bzw. GroßkundenTickets seit 1995

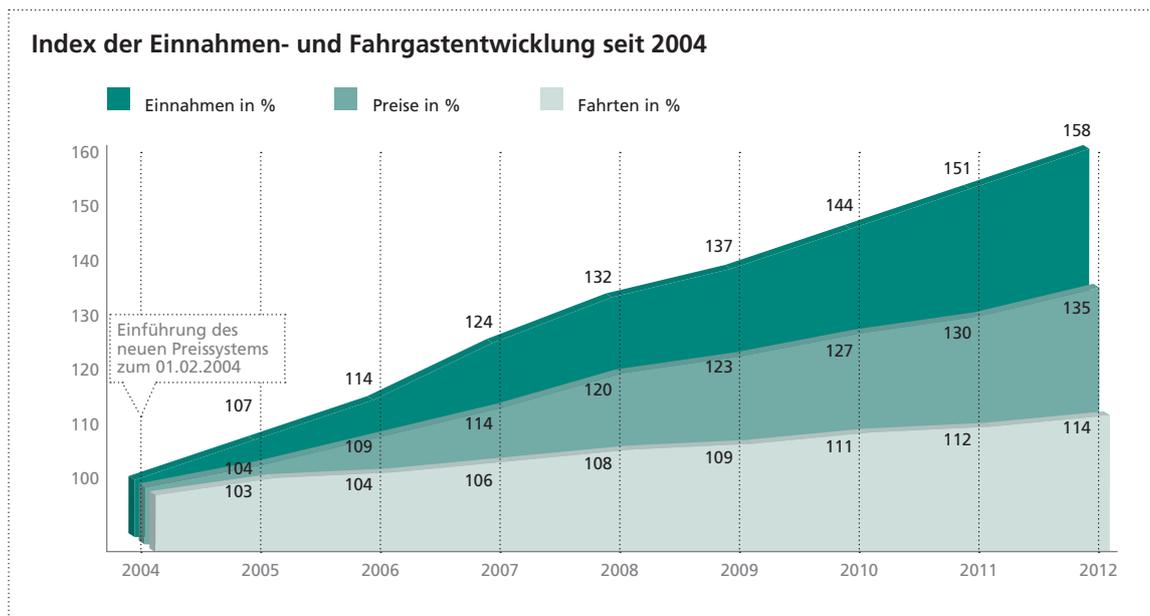
Einnahmen [Mio. Euro]



Einnahmen- und Fahrgastentwicklung seit 2000



Ohne Fahrten/Einnahmen: NRW-Tickets (Plus-Anteile), CityTicket/BC 100, WJT 2005, WM 2006 und DEKT 2007



Ohne Fahrten/Einnahmen: NRW-Tickets (Plus-Anteile), CityTicket/BC 100, WJT 2005, WM 2006 und DEKT 2007



...verbindet!

*Verkehrsverbund
Rhein-Sieg*

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
Glockengasse 37-39, 50667 Köln
Telefon: 0221 20808-0
Internet: www.vrsinfo.de
