VRS

Verbundbericht 2014

Sven Plöger im VRS-Gespräch
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Europas erster klimaneutraler Bahnhof
VRS kooperiert mit AVV
VRS-Wandel zum Mobilitätsverbund

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

PEFC
PEFC/04-31-1066

klimaneutral
natureOffice.com | DE-221-214605
gedruckt

Bildnachweis

Seite	
3	VRS GmbH/Nola Bunke
6–7	Deutsche Bahn AG/Christian Kahl
8–10	VRS GmbH/Nola Bunke
11	MPI (Max-Planck-Institut für Meteorologie)
12	VRS GmbH/Nola Bunke
15–17	Deutsche Bahn AG/Christian Kahl
17	(Bus) VRS GmbH/Smilla Dankert
19–20	VRS GmbH/Smilla Dankert
22–23	Deutsche Bahn AG/Christian Kahl
25, 27	Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein Westfalen
31–33	VRS GmbH
34–35	VRS GmbH/fuenf6 GmbH
37, 39, 41	VRS GmbH/Smilla Dankert
44–45	VRS GmbH/Smilla Dankert

EDITORIAL

VRS-Geschäftsführer
Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag

VRS-Geschäftsführer
Dr. Norbert Reinkober

Liebe Leser,

der Klimawandel ist da und verläuft dynamischer als erwartet. Bleibt es bei diesem ungebremsten Ausstoß der Treibhausgase, ist bis zum Jahr 2100 mit einer weiteren Erwärmung um 1,4 bis 5,8 Grad und damit mit ernsten Folgen für Mensch und Natur zu rechnen. Doch wie gehen wir mit dieser Erkenntnis um? Und was können wir aus Sicht des Nahverkehrs zur Lösung des Problems beitragen? Angetrieben von diesen Fragen haben wir Sven Plöger, Deutschlands erfolgreichsten Wetterexperten, zum Gespräch zu uns nach Köln eingeladen. Alle Erkenntnisse finden Sie direkt zu Anfang unseres Heftes. Thematisch begleitet werden sie durch Hintergründe und Berichte zu jüngsten Entwicklungen im VRS – vom klimaneutralen Bahnhof in Horrem über das Mammut-Projekt Rhein-Ruhr-Express bis hin zu durchgehenden Tarifangeboten für Fahrten in den Aachener Raum. Jedes für sich auch ein Baustein für eine klimafreundliche Mobilität.

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

KLIMABEWUSST MOBIL

Chancen des Klimawandels 8
Wetterexperte Sven Plöger im Gespräch mit den VRS-Geschäftsführern Wilhelm Schmidt-Freitag und Norbert Reinkober

Wie sich Verkehr auf die Umwelt und das Klima auswirkt 13
Große Herausforderungen – auch im Verkehrssektor

Umweltbahnhof Horrem 14
Erster klimaneutraler Bahnhof Europas spart jährlich 24 Tonnen CO_2

Vom Verkehrsverbund zum Mobilitätsverbund 18
VRS stellt die Weichen für eine intelligente und bezahlbare Mobilität der Zukunft

PROJEKTE FÜR DIE ZUKUNFT

Rhein-Ruhr-Express (RRX) 24
Mehr Züge für die Kernstrecke Köln – Dortmund. Erste Verbesserungen greifen bereits vorher

Bahnknoten Köln 28
Fortschritt Zug um Zug

Neue Wege im SPNV-Vertrieb 30
Viele Verkehrsunternehmen, aber nur ein Weg zum Ticket

DAS VRS-GESPRÄCH

Klimawandel als Chance

Sven Plöger zu Gast beim VRS

Seite 8

UMWELTBAHNHOF

Klimaneutraler Bahnhof Horrem

VRS schreibt europäische Mobilitätsgeschichte

Seite 14

MOBILITÄTSKONZEPT

Mobilität vernetzen

Vom Verkehrsverbund zum Mobilitätsverbund

Seite 18

KUNDENFREUNDLICHKEIT

Ticketvertrieb aus einer Hand

Neue Wege im SPNV-Vertrieb

Seite 30

QUALITÄT IM SPNV

Auf dem Prüfstand

Ergebnisse des Betriebs- und Stations-Checks 2013

Seite 36

TARIFKOOPERATION

Mit dem VRS bis nach Aachen

VRS und AVV ermöglichen ab 2015 mehr Mobilität

Seite 40

THEMEN, DIE BEWEGEN

Betriebsqualität auf dem Prüfstand 36
Ergebnisse des Betriebs- und Stations-Checks 2013, unter anderem zu den Themen Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Sauberkeit

Tarifkooperation VRS und AVV 40
Zum Januar 2015 weiten VRS und AVV ihre Kooperation aus und bieten durchgehende, pendlerfreundliche Tarifangebote

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

Klimabewusst mobil

Ausgang

Das Gespräch mit Sven Plöger

DAS VRS-GESPRÄCH: CHANCEN DES KLIMAWANDELS

„Möglichkeiten aufzeigen statt ein schlechtes Gewissen einreden“

Es gibt keinen Zweifel: Ein Klimawandel findet statt und der Mensch ist maßgeblich daran beteiligt. Doch wie gehen wir konstruktiv mit diesen Erkenntnissen um? Mit Sven Plöger, Deutschlands erfolgreichstem Wetterexperten, sprachen die VRS-Geschäftsführer Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag und Dr. Norbert Reinkober über Notwendigkeit und Chancen des Umdenkens, Eindrücke einer China-Reise und die heimische Solaranlage.

Schmidt-Freitag: Herr Plöger, unsere Themen liegen ja gar nicht so weit auseinander, wie man zunächst denkt: Zumindest im Radio folgen Wetter- und Verkehrsbericht direkt aufeinander. Und beides stößt auf großes Interesse …

Plöger: Ja, das stimmt, denn Wetter und Verkehr sind immer direkt auf den Zuhörer bezogen. Ob ich nass werde oder im Stau stehe, das interessiert mich unmittelbar.

Reinkober: Das Wetter ist direkt spürbar, was man vom Klima nicht sagen kann …

Plöger: Das ist die zentrale Botschaft! Wetter ist das tägliche Geschehen. Das können wir fühlen: Wir schwitzen, frieren, werden nass. Doch Klima ist Statistik, nämlich das über einen Zeitraum von 30 Jahren gemittelte Wetter. Wichtige Klimathemen wie Erwärmung der Ozeane oder Rückgang des arktischen Eises spüren wir kaum und daher verbinden wir das Thema Klimaveränderung oft mit der Sorge vor Extremwetterlagen mit Hagel, Gewitter oder Sturm. Es ist aber mehr …

Schmidt-Freitag: Klimawandel ist einfach nicht spürbar, weil dies ein lang andauernder Prozess ist. Das lässt sich schwer vermitteln.

Plöger: Daher rührt ja die eklatante Diskrepanz zwischen den Erkenntnissen der Wissenschaft und dem, was bisher politisch passiert ist: Auf internationaler Ebene herrschte vor 20 Jahren weltweit große Aufbruchsstimmung, man engagierte sich auf Klimakonferenzen. Doch was ist bis heute passiert?

Der Mensch braucht klare Kausalketten. Wenn man durch Bahnfahren in Köln zum Beispiel ein Unwetter in Hamburg verhindern könnte, würde jeder mitmachen.

Die Kohlendioxid-Emissionen haben um 53 Prozent zugenommen! Außer Frage steht aber, dass wir auf Dauer nicht die nachwachsenden Ressourcen von 1,4 Erden verbrauchen können, was wir heutzutage tun. Oder jeden Tag 14 Milliarden Liter Erdöl verbrennen – ein viel zu wertvoller Stoff.

Reinkober: Wir verdrängen diese Tatsachen …

Plöger: Leider hat unser Handeln keine direkt sichtbaren Effekte: Auch wer aktiv das Klima schützt, indem er Bus und Bahn fährt, überflüssige Autofahrten vermeidet, findet dieselbe Welt vor wie eine absolute „Umweltsau". Der Mensch braucht klare Kausalketten. Wenn man durch Bahnfahren in Köln zum Beispiel ein Unwetter in Hamburg verhindern könnte, würde jeder mitmachen.

Schmidt-Freitag: Ohne diese Kausalketten kann der Mensch dies nicht wirklich verarbeiten – und will es wahrscheinlich auch gar nicht, oder?

Plöger: Genau! Und deswegen fallen auch die Stimmen auf fruchtbaren Boden, die behaupten, der Mensch ist möglicherweise viel weniger schuld am Klimawandel als angenommen. Viele sagen dann: Super, dann muss ich auch nichts an meinem Verhalten ändern.

Reinkober: Immer wieder hört man auch: Klimaveränderungen, das hat es ja alles schon mal gegeben!

Plöger: Eine beliebte Argumentation. Um das kurz zu steigern: Zur Zeit der Dinosaurier gab es überhaupt kein Eis, der Meeresspiegel war 130 Meter höher. Für Köln übrigens ärgerlich … In der letzten Eiszeit hingegen war der Meeresspiegel 100 Meter niedriger als heute, man konnte also zu Fuß zu den britischen Inseln gehen. Große Schwankungen sind auf diesem Planeten also möglich. Erschreckend ist heute aber die hohe Geschwindigkeit der Änderung! Da frage ich: Warum verändert sich das Klima des Planeten plötzlich schneller als jemals zuvor? Welcher physikalische Antrieb versteckt sich dahinter? Diese Dynamik im Veränderungsprozess ist im Wesentlichen durch den Menschen verursacht.

Schmidt-Freitag: Manche argumentieren auch, es solle doch sowieso eine nächste Eiszeit geben …

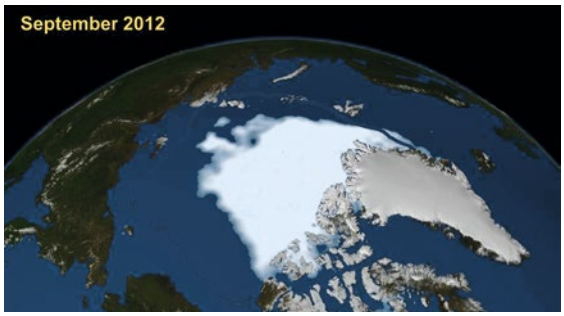
Plöger: Die kommt aber erst in Tausenden von Jahren. Diese Argumentation geht also am Kern der Sache vorbei. In den letzten 100 Jahren haben wir eine Erwärmung von 0,8 Grad gehabt. In den ganzen letzten 11.000 Jahren davor insgesamt nur 4 bis 4,5 Grad.

Reinkober: Wie können wir unseren potenziellen Nahverkehrskunden die Wichtigkeit eines Umdenkens vermitteln? Ein erhobener Zeigefinger ist sicher nicht der richtige Weg. Müssten wir das nicht positiv angehen?

Plöger: Der Zeigefinger war noch nie ein gutes Mittel. Ebenso wenig, wie ständig nur Verzicht zu predigen. Besser wäre es, die Möglichkeiten aufzuzeigen, auch bei Bus und Bahn: Man soll natürlich sagen, dass der ÖPNV klimaschonend ist, aber eben auch, dass die lange Suche nach einem teuren Parkplatz entfällt und man – wie ich es auch gerne mal tue – völlig entspannt ein Bierchen trinken kann und dann gefahrlos nach Hause kommt. Dazu sachlich informieren, damit das

Thema nachvollziehbar wird. Bei meinen Vorträgen zeige ich zum Beispiel gerne zwei Fotos: den Zustand des arktischen Eises im Spätsommer 1979 und 2012. Erkennbar wird so das Ausmaß der Veränderung: Noch 1979 gab es 3,3 Millionen Quadratkilometer mehr Eisfläche – so viel wie Westeuropa und Mitteleuropa zusammen. Dieser sichtbare Vergleich berührt und die Leute fragen sich: Wieso kann denn Eis in 33 Jahren so drastisch abschmelzen?

Den Zustand des arktischen Eises im Spätsommer 1979 und 2012.



Schmidt-Freitag: Was da für Flächen weggeschmolzen sind, ist wirklich gigantisch!

Plöger: Die damit verbundene Erwärmung der Arktis wirkt sich auch schon eklatant auf unser Wetter aus: Denn wo kein weißes, das Licht in die Atmosphäre zurückwerfendes Eis mehr ist, da bleibt die Energie einfach da. So erwärmen sich die arktischen Breiten überproportional. Der berühmte Jetstream, der als Starkwindband um den ganzen Planeten weht, weil es den Temperaturunterschied zwischen den Polen gibt, wird dadurch schwächer und leichter durch Hindernisse gestört. Wir beobachten jetzt, dass der Jetstream viel weiter nach Süden und Norden ausbricht: Kältere Luft kommt weiter nach Süden, wärmere Luft weiter nach Norden. Das Wetter wird dadurch extremer. Im Moment bildet es ständig stationäre Wellen und bewegt sich nicht weiter. Daher hatten wir in diesem Winter in Europa immer Südwestwetterlagen mit konstant warmer Luft. An der Kehrseite litt Amerika mit ständiger Kaltluft. Wenn dann aber ein Wechsel stattfindet, begegnen sich extreme Luftmassen mit extremen Wetterlagen.

Schmidt-Freitag: Wo liegt der Hebel zur Änderung?

Plöger: Wenn wir weiter jährlich 33 Milliarden Tonnen Kohlendioxid in die Atmosphäre pusten, Tendenz steigend, klettern auch unsere Temperaturen – mit weitreichenden Folgen. Einhalt gebieten können wir dem nur durch einen veränderten Umgang mit unserer täglich genutzten Energie. Die erneuerbaren Energien sind die einzigen Energieformen, mit denen wir schaffen können, was wir schaffen müssen: den Energieverbrauch von Emissionen zu entkoppeln.

Reinkober: Aber reichen unsere Anstrengungen in Europa aus? Energieverbrauch und Wirtschaftswachstum werden zukünftig doch noch stärker von Asien bestimmt.

Plöger: In Asien leben die meisten Menschen, die zudem einen Nachholbedarf haben. Ich habe mit meiner Frau kürzlich eine vierwöchige Chinareise unternommen und habe den Umbruch, der wirklich zum Zerreißen war, hautnah erlebt: Während wir uns in Shanghai in einer futuristischen Welt wiedergefunden haben, fielen wir auf dem chinesischem Lande direkt ins tiefste Entwicklungsland zurück. Und klar ist eben: Der Energieverbrauch wird sich massiv erhöhen. Mittlerweile leben 7 Milliarden Menschen auf diesem Planeten. Jeder Deutsche emittiert pro Kopf und Jahr 11 Tonnen Kohlendioxyd, der Amerikaner 20 Tonnen, der Chinese, dem wir Energieverschwendung vorwerfen, liegt aber erst bei 7,5 Tonnen. Wir Deutschen glauben, wir hätten schon sehr viel erreicht, aber wir kommen auch von sehr weit oben. Ich bin davon überzeugt, dass wir nur mit den erneuerbaren Energien von Sonne, Wind, Wasser und Biomasse – im

„Deutschland als wichtige Industrienation hat jetzt die Chance, zu zeigen, wie eine Energiewende funktionieren kann. Auch wenn wir alleine damit nicht die Welt retten können."

richtigen Maß an der richtigen Stelle – den weltweit steigenden Energiehunger stillen und dabei gleichzeitig die Emissionen senken können.

Schmidt-Freitag: Sollten die Industrienationen, also auch wir Deutsche, daher nicht auch in Sachen Klimaschutz mit gutem Beispiel vorangehen?

Plöger: Ja, auf jeden Fall! Deutschland als wichtige Industrienation hat jetzt die Chance, zu zeigen, wie eine Energiewende funktionieren kann. Auch wenn wir alleine damit nicht die Welt retten können. Wenn aber China beispielsweise unsere Energiewende nachahmt – und der extreme Smog zeigt auch denen, dass sie etwas ändern müssen –, dann hätten wir tatsächlich ein bisschen Weltrettung geschafft!

Reinkober: Zum Abschluss noch eine persönliche Frage: Was tut der Privatmensch Sven Plöger für den Klimaschutz?

Plöger: Ich fahre VRS! (lacht) Nein, aber ich fahre wirklich viel mit dem Zug und nur dann mit dem Auto, wenn ich es wirklich brauche – aber ich brauche es immer noch sehr viel. Mein wichtigstes Projekt ist aber ganz aktuell: Ich habe seit Dezember auf meinem Dach eine Solaranlage, gestern habe ich erfreut festgestellt, dass sie schon 3,3 Megawattstunden geleistet hat – fast meinen gesamten Jahresverbrauch. Das freut mich natürlich sehr! Ich heize mit diesem Solarstrom und mit einem Holzofen – eine großartige Wärme.

Herr Plöger, wir danken Ihnen für das Gespräch!

Sven Plöger (47)

Der Meteorologe und TV-Moderator Sven Plöger ist gebürtiger Bonner, wuchs in Sankt Augustin auf und studierte in Köln. Seit 1999 moderiert der Wahl-Ulmer regelmäßig das Wetter im ARD-Fernsehen, seit 2002 auch in der „alten Heimat", der „Aktuellen Stunde" des WDR. Durch seine Vortragstätigkeit vermittelt Plöger zudem sein Wissen speziell zum Klimawandel. Im März 2014 war er Gastredner auf der vom VRS mit veranstalteten 3. Deutschen Konferenz zum Mobilitätsmanagement (DECOMM), die sich für eine klimafreundliche Mobilität einsetzt.

Wie sich Verkehr auf die Umwelt und das Klima auswirkt

Weniger Treibhausgasemissionen und die Notwendigkeit der „Energiediversifizierung“ sind die großen Herausforderungen – auch im Verkehrssektor. Energieeffiziente und klimafreundliche Verkehrsmittel sind das Gebot der Stunde – und da liegen Bus und Bahn ganz vorn.

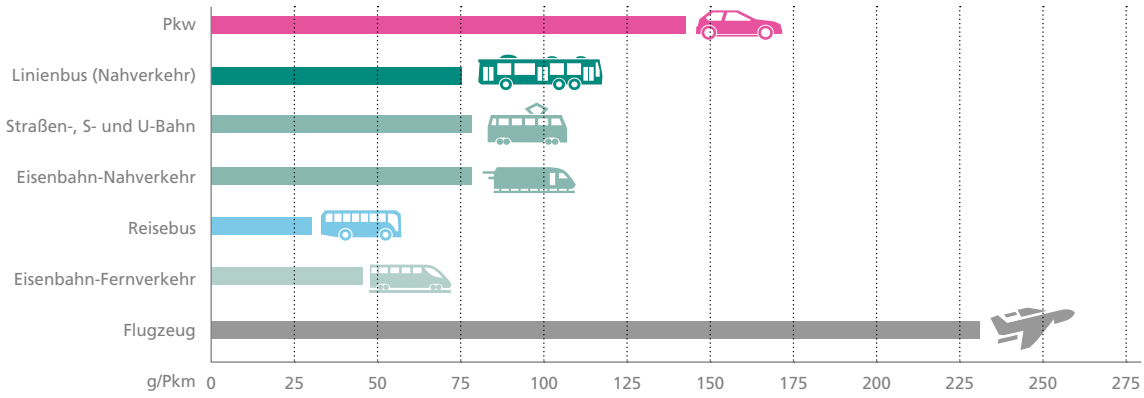
Verkehr wirkt sich vor allem durch den immer noch stark erdölbasierten Energieverbrauch und die damit verbundenen Emissionen unmittelbar auf die Umwelt aus. In Deutschland hat der Verkehr heute einen Anteil von 30 Prozent am Endenergieverbrauch, davon entfallen 80 Prozent auf den Straßenverkehr. In den vergangenen Jahrzehnten hat der motorisierte Verkehr in Deutschland immer noch zugenommen: Die Strecke, die Personen mit diesen Verkehrsmitteln zurücklegen, hat sich seit 1960 vervierfacht. Die Motorisierung stieg von 71 Pkw/1000 Einwohner (1960) auf heute etwa 517 Pkw/1000 Einwohner an.

Die einzelnen Verkehrsmittel unterscheiden sich in puncto Platzangebot und Verbrauch. Der durchschnittliche Primärenergieverbrauch (also inklusive der Herstellung der Kraftstoffe) pro Platzkilometer ist beim durchschnittlichen Pkw etwa doppelt so hoch wie bei Bus oder Bahn.

Da in der Praxis nur selten alle angebotenen Plätze genutzt werden, ist das Potenzial zwar zu relativieren, doch liegen die Vorteile weiterhin beim ÖPNV. Dazu kann erneuerbar erzeugter Strom leicht in die Versorgung von Straßenbahnen eingespeist werden – ein weiteres Plus für deren Klimafreundlichkeit.

Dem Primärenergieverbrauch entsprechen auch die CO_2-Emissionen. Pro Verkehrsaufwand (Personenkilometer) emittieren die einzelnen Verkehrsträger unterschiedlich viel an Treibhausgasen, Stickstoffoxiden und Feinstaub – und zwar je nach Antriebsart, Kraftstoff und Auslastung. Auch hier schneidet der Pkw – neben dem Flugzeug – schlechter ab, während öffentliche Verkehrsmittel gute Werte vorweisen können.

Vergleich der Emissionen einzelner Verkehrsträger im Personenverkehr (2010)
Treibhausgase als CO_2-Äquivalente



Quelle: Daten zum Verkehr, hrsg. vom Umweltbundesamt, Ausgabe 2012

Umweltbelastungen pro Person und gefahrenem Kilometer:
Mit vergleichsweise hohen CO_2-Emissionen belasten Pkw und Flugzeug die Umwelt stärker als der Nahverkehr. Besser schneiden nur Bus und Bahn im Fernverkehr ab, da diese durch die langen Reisewege umweltschonender unterwegs sein können.

Umweltbahnhof Horrem

UMWELTBAHNHOF

Kerpen-Horrem: Europas erster klimaneutraler Bahnhof

Europas erster klimaneutraler Bahnhof steht in Horrem. 24 Tonnen CO_2 kann das neu errichtete Gebäude jährlich einsparen – ein Plus für den Klimaschutz, aber auch für den Kundenkomfort und ein Meilenstein auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität. Zusammen mit den weiteren Fördermaßnahmen hat sich der Bahnhof Kerpen-Horrem in den letzten zwölf Jahren zu einer vorbildlichen Mobilitätsdrehscheibe entwickelt.

Horrem schreibt europäische Mobilitätsgeschichte. Denn in diesem zu Kerpen zählenden Ort an der Erft wurde das erste Projekt aus dem Programm „Grüner Bahnhof" der Deutschen Bahn realisiert, das die Umwelt durch reduzierte CO_2-Emissionen deutlich entlastet. Möglich wird dies durch technische Neuerungen: So wird die dortige Fotovoltaikanlage im Jahresverlauf rund 31.000 Kilowattstunden Strom produzieren, eine Geothermieanlage heizt und kühlt das Gebäudes und Solarthermie sorgt für warmes Wasser. 24 Tonnen CO_2 lassen sich auf diese Weise im Jahr einsparen.

Mit etwa 12.000 Pendlern täglich und mittlerweile über 1.000 P+R-Plätzen im direkten Bahnhofsumfeld ist der zwischen Aachen und Köln gelegene Bahnhof Kerpen-Horrem der wichtigste Umsteigebahnhof des Rhein-Erft-Kreises.

Fotovoltaikanlage: spart 24 Tonnen CO_2 im Jahr ein

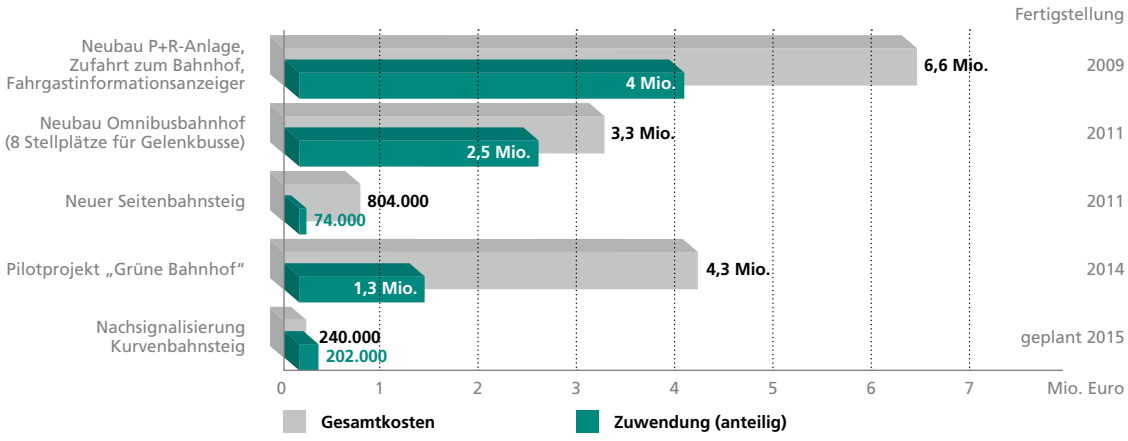
Verbesserte Aufenthaltsqualität: Großzügige Fensterflächen sorgen für viel Tageslicht.

Begrüntes Dach sammelt Regenwasser

Weitere Finessen runden das innovative Bahnhofsgebäude ab: Auf dem begrünten Dach wird Regenwasser gesammelt, das die öffentlichen Toiletten bedient. Im Gebäude selbst sind zur Stärkung der Region bewusst lokale Baustoffe wie Schiefer verarbeitet worden, die gleichzeitig einen sichtbaren Ortsbezug schaffen. Ein neues Beleuchtungskonzept kombiniert die Nutzung von Tageslicht mit energiesparender Leuchtdioden-Lichttechnik. Dabei lassen großzügige Fensterflächen und Oberlichter viel Tageslicht einfallen. Die hierdurch geschaffene Transparenz des Gebäudes mit seinen optimierten Verbindungen zu Bahnsteig, Bahnhofsvorplatz und neuem Zentralen Omnibusbahnhof hat neben dem Plus einer verbesserten sozialen Kontrolle auch zu einer erheblichen Steigerung der Aufenthaltsqualität geführt. Abgerundet werden die Neuerungen durch eine innovative Ausstattung des Reisezentrums, das durch DB-Personal besetzt ist und gezielt auf Kundenwünsche eingehen und individuell beraten kann.

Mit Gesamtkosten von 4,3 Millionen Euro ist der „Grüne Bahnhof" in Horrem ein Pilotprojekt, das auf mehreren Wegen gefördert wurde: Im Rahmen des EU-Projektes Sustainable Stations (SusStation) konnten rund eine Million Euro bestritten werden. SusStation, also „nachhaltige Bahnhöfe", ist eine Initiative von fünf Infrastruktur-Organisationen aus verschiedenen europäischen Ländern, die den Bau von nachhaltigen Bahnhöfen unterstützt. Das Land NRW und der Nahverkehr Rheinland (NVR) förderten mit rund 1,3 Millionen Euro, der Bund mit einer Million. Eine weitere Million sind Eigenmittel der DB. Die Stadt Kerpen gab einen Zuschuss in Höhe von 30.000 Euro. Der zweite grüne Bahnhof soll in der Lutherstadt Wittenberg 2017 eröffnet werden.

Investitionsförderungen des NVR am Bahnhof Kerpen-Horrem



Kerpen-Horrem – der wichtigste Verteilerbahnhof des Rhein-Erft-Kreises

Mit etwa 12.000 Pendlern täglich und mittlerweile über 1.000 P+R-Plätzen im direkten Bahnhofsumfeld ist der zwischen Aachen und Köln gelegene Bahnhof Kerpen-Horrem der wichtigste Verteilerbahnhof des Rhein-Erft-Kreises. Seit 2002 wird hier die Infrastruktur des Bahnhofsumfeldes sukzessive optimiert: Der Zentrale Omnibusbahnhof wurde direkt an den vorhandenen S-Bahnsteig verlegt und seine Erschließung verkehrstechnisch nach ÖPNV-Gesichtspunkten verbessert. Dazu kommt eine in ein Büro- und Geschäftshaus integrierte Radstation mit 420 Stellplätzen direkt am Zentralen Omnibusbahnhof. Eine neue Fußgängerbrücke verbindet die angrenzende Straße „Auf dem Postberg" direkt mit dem Bahnhofsvorplatz und bietet Schülern der dort gelegenen Schulen einen kreuzungsfreien und sicheren Weg vom und zum Verknüpfungspunkt. Digitale Fahrgastinformationen an den Bussteigen und zwei Übersichtsanzeigern sorgen außerdem für den Überblick über die Abfahrt und Ankunft der Busse und Bahnen.

Eine weitere Verbesserung wurde zusätzlich durch den Bau des Kurvenbahnsteiges erreicht. Nun halten auch Züge der Bahnverbindungen Köln – Bergheim – Neuss in Horrem. Aktuell wird der Kurvenbahnsteig noch einmal nachsignalisiert, um die Einfahrgeschwindigkeit an den Kurvenbahnsteig erhöhen zu können.

Sicherer Schulweg: Schüler der benachbarten Schulen erreichen den Bahnhof gefahrlos über die neue Fußgängerbrücke.

Optimaler Verknüpfungspunkt Horrem: Nicht nur die zwei RE-, eine RB- und zwei S-Bahn-Linien sorgen für beste Verbindungen. Auch mehrere Buslinien, eine neue Radstation, Taxistellplätze und die P+R-Anlage bieten in Kerpen-Horrem eine optimale und vorbildliche Verknüpfung aller Verkehrsträger.

Mobilität vernetzen

MOBILITÄTSKONZEPT

Vom Verkehrsverbund zum Mobilitätsverbund

Nur Auto oder nur Bus und Bahn war gestern – heute und vor allem in der Zukunft sind intelligente und vernetzte Lösungen gefragt. Der VRS wandelt sich zum Mobilitätsverbund und unterstützt die Kommunen und Verkehrsunternehmen bei der Entwicklung zukunftsfähiger Mobilitätsangebote.

Weder Bus und Bahn noch das Auto können allein künftigen Anforderungen gerecht werden. Ein ganzheitliches Konzept muss auch Fußgänger- und Radverkehr und innovative Angebote wie CarSharing integrieren. Und da Verkehr nicht an kommunalen Grenzen halt macht, wie die Pendlerverflechtungen für die Region zeigen, ist dies eine in die gesamte Region ausstrahlende Aufgabe.

Als größte regionale Kooperation im Rheinland hat der VRS daher die Herausforderung angenommen, die Entwicklung zukunftsfähiger Mobilität voranzutreiben und dabei neue Maßstäbe zu setzten. Jüngste Aufgabe ist die konzeptionelle Vorbereitung eines regionalen Mobilitätsplanes für das VRS-Gebiet, der Verkehr, Mobilität, Siedlungsentwicklung und Fragen des Klimaschutzes berücksichtigt (siehe Infokasten auf Seite 21).

Im vergangenen Jahr hat der VRS bereits das Mobilitätsmanagement in sein Aufgabenportfolio aufgenommen. Die dazugehörige Koordinierungsstelle bietet Kommunen Beratung und Unterstützung bei der Erstellung eines Mobilitätskonzepts, das alle Bereiche kommunaler Mobilität umfasst: Mobilitätsangebote für Schulen und Kindergärten, aber auch Belange der Seniorenmobilität, um nur zwei Beispiele zu nennen, zählen dazu.

Einen ersten Erfolg konnte der VRS schon verbuchen: Im März 2014 erklärte NRW-Verkehrsminister Groschek die Arbeit der Koordinierungsstelle des VRS zum landesweiten Vorbild: Anlässlich der 3. Deutschen Konferenz zum Mobilitätsmanagement (DECOMM) gab er den Startschuss für die landesweite Einrichtung von regionalen Koordinierungsstellen zum Mobilitätsmanagement nach dem Muster des VRS.

Zukunftsweisend: Die Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger am Bahnhof Kerpen-Horrem. Hier im Bild: die neue Radstation mit 420 Stellplätzen, die direkt an ZOB und Bahnhof zahlreiche Umstiegsmöglichkeiten eröffnet.

Zukunftsfähige Mobilität – die Schlüsselrolle der Kommunen

Warum überhaupt ein kommunales Mobilitätsmanagement? Kommunen spielen bei der Mobilitätsgestaltung eine entscheidende Rolle. Sie treffen die wichtigsten Entscheidungen in Sachen Parkraumnutzung, Stellplatzverordnungen für Car- und Bikesharing, Radwegeplanung, Straßenraumnutzung, Verkehrssteuerung, Raumgestaltung oder ÖPNV-Angebote.

Weiß man beispielsweise, dass mehr als drei Viertel aller täglich zurückgelegten Wege unter zehn Kilometer lang sind, lassen sich gezielter Anreize für ein Umdenken schaffen.

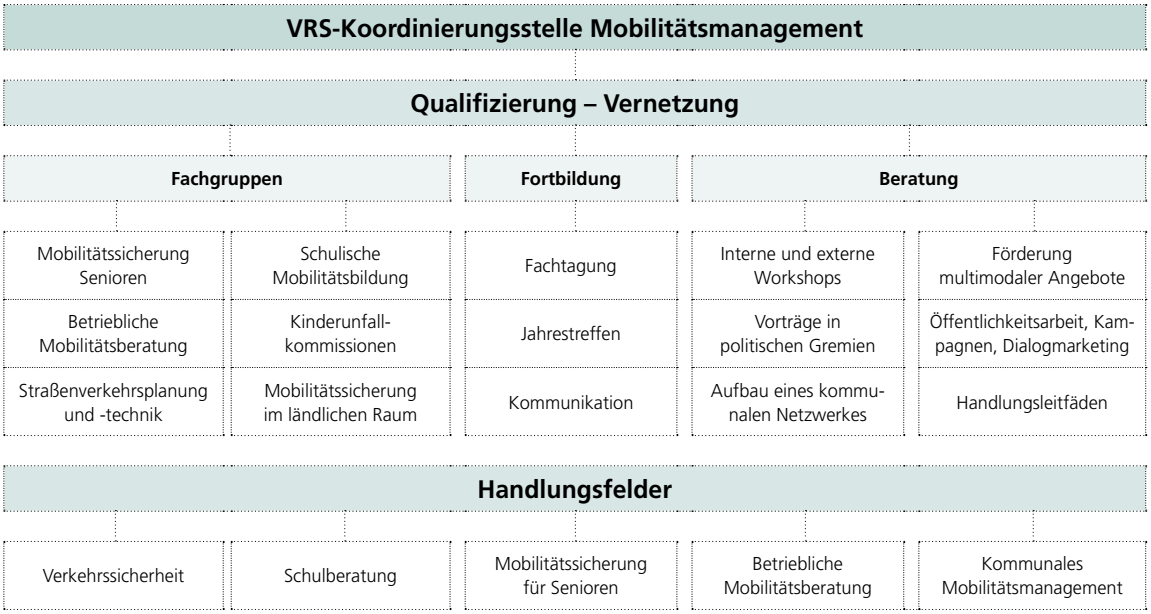
Doch gerade der Aufgabenbereich Verkehr und Mobilität ist in viele Einzelressorts unterteilt, Mobilitätsfragen in den verschiedensten Ämtern und Hierarchieebenen der Kommunalverwaltung verortet: Anordnungen liegen beispielsweise bei den Straßenverkehrsbehörden, ÖPNV-Belange werden vom Aufgabenträger geregelt und um Fragen des Schülerverkehrs kümmert sich das Schulverwaltungsamt. Daher ist es wichtig, das „Kirchturmdenken" zu überwinden und Mobilität ganzheitlich zu sehen.

Intelligente Mobilitätsangebote verschaffen Kommunen und der Region Standortvorteile. So trägt die Möglichkeit, ÖPNV und Pkw oder Fahrrad kombinieren zu können, nicht nur zur Entlastung der Verkehrssituation, sondern auch zur Steigerung der Lebensqualität bei.

Ein kommunales Mobilitätsmanagement hilft, die nötigen Abstimmungsprozesse zu koordinieren. Dies bedarf in der Kommune einer politischen Zielvorgabe und einer darauf abgestimmten Strategie. Der Schlüssel zum Erfolg liegt in der Ernennung einer verantwortlichen Person, bei der die Fäden zusammenlaufen: dem „Mobilitätsmanager" (siehe Infokasten auf Seite 21). Ein Weg, den einzuschlagen allemal lohnt: Die gesellschaftliche Wertschätzung für den Mobilitätsverbund wächst merklich, dazu bietet die Technik neue Möglichkeiten. Sensibilisierung und Informationen sind die halbe Miete: Weiß man beispielsweise, dass mehr als drei Viertel aller täglich zurückgelegten Wege unter zehn Kilometer lang sind, lassen sich gezielter Anreize für ein Umdenken schaffen: Durch E-Bikes oder die Kombination von ÖPNV und Fahrrad können diese Strecken auch ohne Auto zurückgelegt werden.

Eine neue Mobilitätskultur entsteht bereits besonders für junge Menschen ist die intelligente Nutzung vieler Verkehrsmittel Teil eines kreativen Lebensgefühls. Ältere Menschen hingegen wünschen sich ebenfalls oft auch eine vom Auto unabhängige Mobilität, die ihre Teilnahme am gesellschaftlichen Leben sichert. Und Betriebe schätzen die Unterstützung ihrer Standort-Kommune bei der effizienten Abwicklung ihrer Geschäfts- und Mitarbeiterverkehre. Hier liegen große Aufgaben, aber auch große Chancen für das Mobilitätsmanagement der Zukunft.

Und last, but not least: Nur Regionen und Kommunen, die den Wandel als Chance sehen und offensiv nutzen, sind attraktive Lebens- und Wirtschaftsstandorte und verschaffen sich so langfristige Wettbewerbsvorteile – auch oder gerade, wenn es um Mobilität geht.



Ob Verkehrssicherheit, Schulberatung oder Mobilitätssicherung für Senioren: Die VRS-Koordinierungsstelle berät Kommunen und bietet ihnen Plattformen zu Informationsaustausch und Vernetzung ebenso wie Möglichkeiten zur Fortbildung.

Modellkommunen

Mithilfe der finanziellen Unterstützung des Landes NRW betreut der VRS die Gemeinde Alfter und die Stadt Bergisch Gladbach bei Aufbau und Umsetzung eines kommunalen Mobilitätsmanagements. Beide Kommunen hatten 2013 einen Wettbewerb des VRS für sich entscheiden können. Der Verbund unterstützt beide Kommunen über einen Zeitraum von drei Jahren (noch bis 2015) dabei, ein individuell auf die örtliche Situation zugeschnittenes kommunales Mobilitätskonzept zu erstellen.

Qualifizierung: Ausbildung zum Mobilitätsmanager

Gemeinsam mit dem NRW-Verkehrsministerium hat der VRS einen Lehrgang „Kommunales Mobilitätsmanagement" für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Kommunen des Landes konzipiert. Ziel des Lehrgangs ist es, Kommunen auf die neuen Herausforderungen im Bereich Mobilität vorzubereiten. Im Lehrgang werden praxisorientierte Handlungsstrategien und nachhaltige Mobilitätskonzepte für die jeweilige Kommune entwickelt. Die methodische Ausarbeitung und Moderation des Lehrgangs erfolgen in Zusammenarbeit mit der IKU GmbH Dortmund. Das Zertifikat wird von Verkehrsminister Michael Groschek überreicht.

Regionaler Mobilitätsplan

Zusammen mit dem NVR ist der VRS jetzt auch für die konzeptionelle Vorbereitung eines regionalen Mobilitätsplanes für das VRS-Gebiet zuständig, der Verkehr, Mobilität, Siedlungsentwicklung und Fragen des Klimaschutzes berücksichtigt. Mit Blick auf die zukünftige Mobilität ist es Ziel, ein zwischen Planern, Betreibern der Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsunternehmen besser abgestimmtes Handeln zu ermöglichen. Denn Verkehrsfragen betreffen den gesamten Großraum Köln/Bonn und machen nicht an Stadt- oder Kreisgrenzen halt. Regionale Fragen sollen im regionalen Kontext aufgearbeitet werden und zu gemeinsam getragenen Lösungen führen. Letztlich will der Mobilitätsplan Verkehrsangebote und ihre Infrastruktur besser an den Bedarf anpassen, das Klima und Ressourcen schonen und dabei die Kapazitäten der Verkehrsträger besser nutzen.

Projekte für die Zukunft

Kernstrecke Köln – Dortmund

ZUKUNFTSPROJEKT RRX

Rhein-Ruhr-Express: mehr Züge für die Region

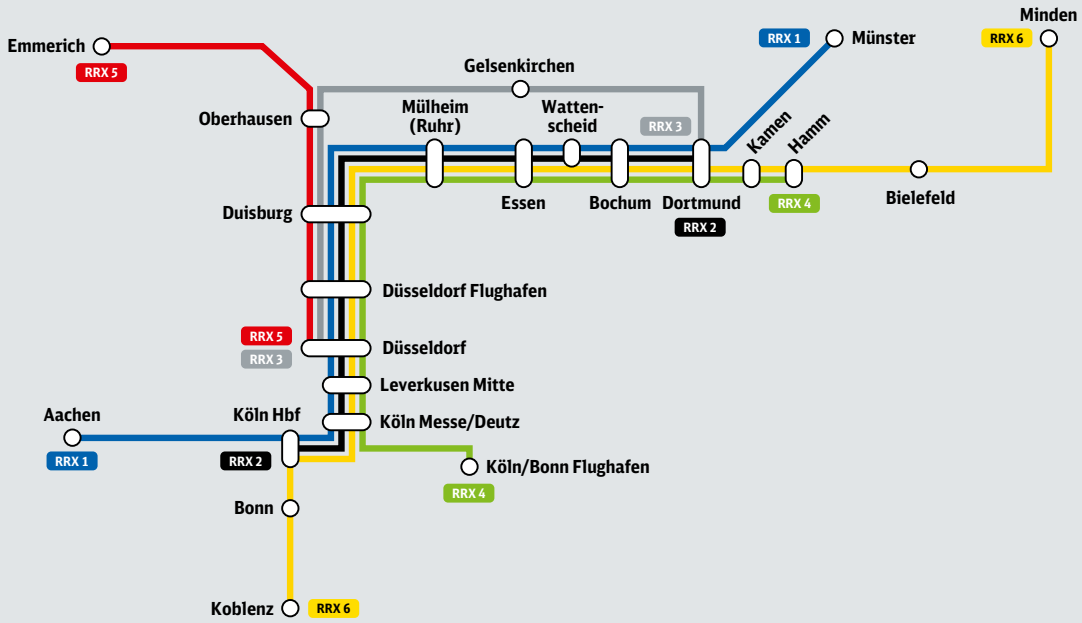
Mit dem Rhein-Ruhr-Express (RRX) haben das Land NRW und die beteiligten Aufgabenträger wie der Nahverkehr Rheinland (NVR) die Weichen für das zentrale Nahverkehrsprojekt des Landes gestellt. Auf der Kernstrecke zwischen Köln und Dortmund sollen zukünftig alle 15 Minuten moderne, leistungsstarke Doppelstockzüge rollen. Doch bereits vor dem eigentlichen Start des RRX kommt es schon bald zu Verbesserungen für die Fahrgäste.

Ab Dezember 2015 dürfen sich Pendler zwischen Köln und Düsseldorf schon über die neue Linie RE 6a freuen, die die stark frequentierte Strecke mit einem zusätzlichen stündlichen Angebot entlastet. Durch diese Linie, die ab Dezember 2016 in den Regelbetrieb der Linie RE 6 integriert wird, erhält die Landeshauptstadt Düsseldorf erstmals eine direkte Anbindung an den Flughafen Köln-Bonn. Weitere Verbesserungen ab Fahrplanwechsel 2016: drei statt nur zwei stündliche Verbindungen zwischen Dortmund und Düsseldorf, fünf statt derzeit vier Fahrten pro Stunde zwischen Duisburg und Essen und drei statt bislang zwei Züge in der Stunde zwischen Düsseldorf und Köln. Die betrieblichen Anpassungen sorgen somit bereits vor Abschluss des Infrastrukturausbaus für den RRX für eine deutliche Entlastung des Rhein-Ruhr-Raumes.

Ab Ende 2018 sollen dann nach und nach die neuen leistungsstarken RRX-Fahrzeuge zum Einsatz kommen und die Reisezeiten verkürzen.

Botschafter des Zukunftsprojekts: RegionalExpress RE 3 im preisgekrönten RRX-Design im Düsseldorfer Hauptbahnhof

Linienkonzept Rhein-Ruhr-Express



Das Streckennetz des RRX nach Fertigstellung der dazugehörigen Infrastruktur. Achtung: Die Darstellung berücksichtigt nicht alle Haltepunkte.

Auch in puncto Fahrzeuge kommt es auf einigen Linien bereits vor dem Start des RRX zu Verbesserungen, wenn beispielsweise neue Lokomotiven Betriebsqualität und Pünktlichkeit verbessern. Ab Ende 2018 sollen dann nach und nach die neuen leistungsstarken RRX-Fahrzeuge zum Einsatz kommen und die Reisezeiten verkürzen.

Auf die europaweite Ausschreibung zur Lieferung und Wartung der zukünftigen Fahrzeuge im Oktober 2013 folgte daher im Januar 2014 die Ausschreibung für den Betrieb der Züge: Rund 85 Doppelstock-Fahrzeuge sollen zunächst für einen sogenannten RRX-Vorlaufbetrieb auf den heutigen Linien RE 1, RE 4, RE 5, RE 6 und RE 11 rollen. Leistungsvolumen: 14,2 Millionen Zug-Kilometer pro Jahr.

RRX – Projekt der Zukunft

RHEIN RUHR XPRESS

Mit 2,1 Milliarden Fahrgästen jährlich und einem Angebot von rund 100 Millionen Zugkilometern pro Jahr auf der Schiene, über 100 Regionallinien und mehr als 1.500 Schienenfahrzeugen im Personenverkehr zählt NRW zu den wichtigsten Verkehrszentren Europas. Mit dem RRX wird in Zukunft ein völlig neues Bedienungskonzept Einzug halten und für die Mobilität im bevölkerungsreichsten Bundesland sorgen: Insgesamt sechs Linien (vgl. das oben abgebildete Liniennetz) werden dabei auf der Kernachse zwischen Dortmund und Köln zum RRX vernetzt – mit schneller Taktung und auf hohem Pünktlichkeitsniveau.

Anforderungen an die Fahrzeuge

- elektrische, mehrfachtraktionsfähige Doppelstocktriebfahrzeuge mit Zweirichtungsbetrieb
- die Zuglänge darf in Doppeltraktion 215 m über Puffer nicht überschreiten
- automatische Mittelpufferkupplungen
- Notbremsüberbrückung
- Höchstgeschwindigkeit von mindestens 160 km/h
- Beschleunigung von mindestens 1,0 m/s
- Zeitbedarf von höchstens 72,5 s zum Erreichen von 160 km/h aus dem Stand
- mindestens 800 Sitzplätze pro Zug und mindestens 400 Sitzplätze je Fahrzeug
- alle Türen mit niveaugleichen, mindestens zweispurigen Einstiegsbereichen bei einer Bahnsteighöhe von 760 mm über Schienenoberkante
- die Anzahl der Türen je Fahrzeugseite ist so zu bemessen, dass auf jede Türspur maximal 26 feste Sitzplätze entfallen
- Sitzabstände von mindestens 800 mm bei Reihenbestuhlung und mindestens 1.750 mm bei Vis-à-vis-Bestuhlung
- einheitliches Farbkonzept für alle Fahrzeuge sowohl für die äußere Hülle als auch für die Innenausstattung
- vandalismusresistente Oberflächen
- mindestens ein Erste-Klasse-Bereich je Fahrzeug
- mindestens ein Mehrzweckraum je Fahrzeug
- mindestens zwei Toiletten je Fahrzeug, davon mindestens eine behindertengerecht
- Fahrgastinformation mindestens mit Displays an Fahrzeugfront und -seiten sowie im Fahrzeug
- Klimatisierung auch im abgestellten Zustand

Doppelstockzüge schaffen mehr Kapazitäten: Durch den Einsatz von Doppelstockbetriebszügen erhöhen sich die im RRX-Netz bereitgestellten Platzkapazitäten um 35 Prozent. Damit bieten diese Fahrzeuge Reserven für die zu erwartenden Nachfragesteigerungen auf der Achse Dortmund – Duisburg – Köln. Die 2009 mit dem renommierten Red Dot Design Award ausgezeichnete Fahrzeuggestaltung wird künftig entsprechend weiterentwickelt und angepasst.

Der Nahverkehr Rheinland (NVR)

Nahverkehr Rheinland

Seit der Novellierung des ÖPNV-Gesetzes des Landes NRW im Jahr 2008 übernimmt der NVR Planung, Betrieb und Finanzierung des Nahverkehrsangebotes auf der Schiene – sowohl im Verbundraum des VRS als auch in dem des benachbarten Aachener Verkehrsverbundes (AVV). Weitere Aufgabe in beiden Verbundräumen: die Infrastrukturförderung im ÖPNV und SPNV, die zuvor der Bezirksregierung oblag. Geschäftsführer der in Köln beim VRS angesiedelten NVR GmbH sind Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag, Dr. Norbert Reinkober und Heiko Sedlaczek.

Bahnknoten Köln

AUSBAU DES BAHNKNOTENS KÖLN

Fortschritt Zug um Zug

Will die Wirtschaftsregion Rheinland weiter wachsen, so muss auch ihre Infrastruktur mithalten. Da der Bahnknoten Köln längst seine Kapazitätsgrenzen erreicht hat, treibt der Nahverkehr Rheinland (NVR) den Ausbau des Bahnknotens Köln weiterhin entschieden voran.

Die lang andauernde Sperrung der Leverkusener Autobahnbrücke für den Lkw-Verkehr macht es deutlich: Industrie und Wirtschaft brauchen eine funktionierende Infrastruktur. Was am Beispiel dieses wichtigen Knotenpunkts im europäischen Fernstraßennetz deutlich wird, gilt auch für die Schiene. Die Auflösung der Engpasssituation im Bahnknoten Köln ist daher mit Vehemenz weiterzuverfolgen.

An erster Stelle stehen hier zunächst der Ausbau der S-Bahnlinie S 11 sowie die Erweiterungen des Kölner Hauptbahnhofs und des Bahnhofs Köln Messe/Deutz. Denn mit dem Zeitziel 2020 ist erst die S-Bahn-Stammstrecke auszubauen und in den beiden größten Kölner Bahnhöfen je ein zusätzlicher Bahnsteig zu errichten.

Notwendig sind alle Maßnahmen, damit zukünftig die Linien des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) von der hoch belasteten Güter- und Fernbahninfrastruktur auf die der S-Bahn verlagert werden können – ein Lösungsweg, den ein eigens beim Schweizer Ingenieurbüro SMA in Auftrag gegebenes Gutachten aufgezeigt hat und der sowohl für einen stabilen, pünktlichen Nahverkehr als auch für mehr Kapazitäten im Güterverkehr sorgen wird.

Das im Gutachten vorgeschlagene Maßnahmenbündel zur Lösung des Bahnknotens Köln hat für den NVR oberste Priorität und ist über das Land NRW für den Bundesverkehrswegeplan sowie das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz angemeldet worden. Bis 2015 wird im Bundesverkehrsministerium nun bewertet und abgestimmt, so dass der Beschluss des Bundeskabinetts mit der Verabschiedung eines Ausbaugesetzes durch den Deutschen Bundestag frühestens Ende des kommenden Jahres zu erwarten ist.

Für dieses wichtige Infrastrukturausbauprojekt sind – und das ist heutzutage durchaus bemerkenswert – alle notwendigen politischen Beschlüsse einstimmig und in enger Abstimmung erfolgt. Vorbildlich läuft auch die bisherige planerische Abstimmung zwischen Bund, Land, DB Netze und NVR. Das Projekt um den Ausbau des Bahnknotens Kölns zeigt, wie moderne Planung und Beschlussfassung bei Infrastrukturprojekten funktionieren müssen: transparent, offen und unter Einbeziehung aller Partner.

Schützenhilfe erhielt der NVR von der DB Netz AG, die in der sogenannten „Netzkonzeption 2030“ ihr Zielnetz für die Schieneninfrastruktur im Jahr 2030 vorgestellt hat. Dieses Konzept gilt als Vorbereitung der Maßnahmenanmeldung für den neuen Bundesverkehrswegeplan. Basierend auf einer Verkehrsprognose für das Jahr 2030 wurden mehrere Engpässe auf Strecken und Knoten in Deutschland dargestellt, darunter der Knoten Köln. Mit dem Zielnetz 2030 und folglich mit der von DB Netz angemeldeten Maßnahme Knoten Köln können die Engpässe aufgelöst und die Attraktivität des Systems Bahn deutlich gesteigert werden. Darüber hinaus wurde explizit die Verbesserung der S-Bahn Köln als eine der Umsetzungsmaßnahmen zentraler Nahverkehrskonzepte und damit Steigerung der Angebotsqualität im Nahverkehr genannt.

Vertrieb aus einer Hand

MEHR KUNDENFREUNDLICHKEIT

Neue Wege im SPNV-Vertrieb

Bundesweit Neuland betreten hat der Nahverkehr Rheinland (NVR) mit dem vom Fahrbetrieb völlig entkoppelten Ticketvertrieb im SPNV. Damit konnte dem drohenden Automaten-Dschungel an den Bahnhöfen wirkungsvoll Einhalt geboten werden. Eine erste Bilanz.

Wettbewerb ist im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) längst die Regel: Aufgabenträger haben bereits große Teile der Betriebsleistungen in Ausschreibungen vergeben, viele Linien befinden sich schon in der zweiten Vergaberunde. Bisher waren Ticketvertrieb und Fahrleistung eng aneinandergeschweißt. Mit der Entscheidung, den Vertrieb nun unabhängig vom Linienbetrieb per losgelöstem Wettbewerbsverfahren an einen zentralen Dienstleister zu vergeben, hat der NVR 2012 völlig neue Wege betreten. Warum war dies überhaupt nötig? Werden Fahr- und Vertriebsleistungen im Paket vergeben, ist das jeweilige SPNV-Unternehmen auch für die Organisation des Vertriebs an seiner Strecke zuständig. Diese Konstellation birgt jedoch die Gefahr, dass einer durchaus wünschenswerten Vielfalt der SPNV-Unternehmen eine wenig kundenfreundliche im Vertrieb folgt. So führte der Start des SPNV-Unternehmens trans regio bereits im Dezember 2008 zur Aufstellung von zusätzlichen Fahrausweisautomaten entlang der Strecke der Mittelrheinbahn, die nicht nur eine andere Farbgebung, sondern auch eine völlig andere Benutzerführung aufweisen.

„Je nach Gerätetyp müssen sich Kunden dann beim Ticketkauf mit unterschiedlichen Abläufen auseinandersetzen."

Wildwuchs bei den Ticketautomaten: Individuelle Automaten der SPNV-Verkehrsunternehmen bedeuten auch unterschiedliche Abläufe beim Ticketkauf, was Fahrgästen den Umstieg auf den Nahverkehr unnötig erschwert. Die im Kölner Hauptbahnhof (Bild) befindlichen Automaten von transregio bleiben aufgrund bestehender Verträge stehen, doch weitere Modelle folgen jetzt nicht mehr.

Mehr Einheitlichkeit – weniger Zugangshemmnisse zum ÖPNV

Je nach Gerätetyp müssen sich Kunden dann beim Ticketkauf mit unterschiedlichen Abläufen auseinandersetzen. Dies ist umso problematischer, als der Ticketkauf am Automaten nach wie vor von vielen Fahrgästen als Zugangshemmnis zum ÖPNV wahrgenommen wird, auch wenn dies häufig weniger dem Automaten als vielmehr – vor allem bei bundesweiten Fahrten – der Komplexität des Tarifs geschuldet ist.

Um eine Zunahme der Vielfalt und damit eine weitere Zersplitterung der Vertriebslandschaft bei künftigen SPNV-Ausschreibungen zu verhindern, wurde entschieden, die SPNV-Vertriebsleistungen innerhalb des Gebietes des Nahverkehrs Rheinland an einen zentralen Vertriebsdienstleister zu vergeben. Ziel: eine einheitliche Kundenschnittstelle im SPNV für den gesamten Verbundraum. Schon mit Blick auf den zentralen Verkehrsknoten Köln, in dem insgesamt 16 SPNV-Linien zusammenlaufen, war dieser Schritt geboten.

Im Zuge eines europaweiten Wettbewerbsverfahrens erhielt die DB Vertrieb GmbH 2012 den Zuschlag als zentraler SPNV-Vertriebsdienstleister für die Region. Zu den Aufgaben, die von DB Vertrieb wahrgenommen werden, zählen:

- der Betrieb eines Abo-Centers zur Betreuung der Stammkunden
- der Vertrieb über Fahrausweisautomaten an allen Bahnhöfen
- der Vertrieb über Kundencenter an ausgewählten Stationen
- der Verkauf über Kundenagenturen (sowohl an Bahnhofsstandorten als auch innerhalb einzelner Gemeinden)

Mit der Umstellung konnten in großen Kundencentern eigene Schalter für die VRS-Kunden eingerichtet werden.

Das Reisezentrum der Deutschen Bahn im Kölner Hauptbahnhof: Hier befindet sich seit 2013 ein eigener kundenfreundlicher VRS-Schalter.

Gute Beratung und ein schneller Weg zum Ticket: eigener VRS-Schalter im Kölner Hauptbahnhof

Neben dem gesamten Ticketsortiment des VRS-Tarifs werden über diese Vertriebswege auch Tickets für landesweite (NRW-Tarif) und bundesweite Nahverkehrsfahrten angeboten. Die Vertriebskanäle Handy und Internet wurden bei der Auftragsvergabe an DB Vertrieb bewusst nicht berücksichtigt, da hierfür mit dem OnlineTicket-Shop und dem HandyTicket-Shop der VRS-Verkehrsunternehmen bereits gemeinschaftliche Lösungen auf Verbundebene bestehen, die eine einheitliche Kundenschnittstelle sicherstellen.

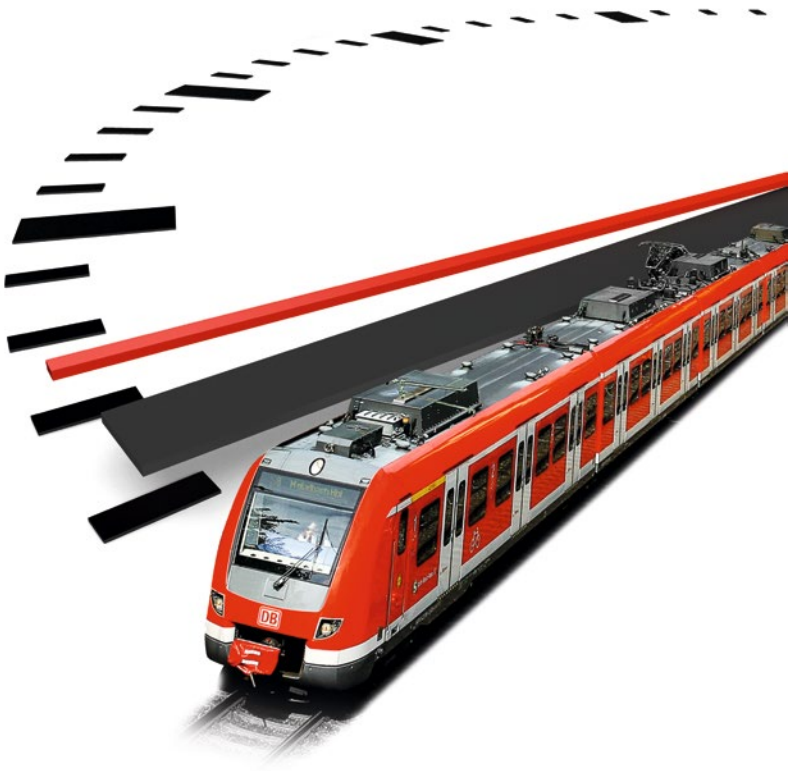
Die neue Vertriebsvereinbarung mit DB Vertrieb ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 in Kraft getreten und hat eine Laufzeit von zehn Jahren. Der Ticketverkauf erfolgt unverändert im Namen und auf Rechnung der Unternehmen, das heißt, DB Vertrieb ist als zentraler Vertriebsdienstleister für die SPNV-Betreiber der Region tätig. Der Vertrieb von trans regio bleibt allerdings aufgrund bestehender Verträge unangetastet.

Erste kundenfreundliche Verbesserungen greifen

Erste Verbesserungen sind für die Kunden bereits spürbar: Mit der Umstellung konnten in großen Kundencentern, etwa denjenigen im Kölner und Bonner Hauptbahnhof, eigene Schalter für die VRS-Kunden eingerichtet werden, um diesen längere Wartezeiten gerade in den Stoßzeiten zu ersparen. Zudem ließen sich die letzten bestehenden Lücken bei der Versorgung der VRS-Stationen mit Fahrausweisautomaten schließen und die Öffnungsdauer der Kundencenter zum Teil ausweiten.

Auch auf der fachlichen Arbeitsebene ergeben sich Vorteile: In einem gemeinsamen Arbeitskreis für Vertriebsfragen, dem alle beteiligten Partner angehören, besteht inzwischen die Möglichkeit, neue Wege für den Vertrieb der Zukunft gemeinsam anzupacken und weiterzuentwickeln. Denn angesichts der dynamischen Entwicklungen lässt sich heute nicht voraussehen, wie der Ticketvertrieb nach Ende der Vertragslaufzeit im Jahre 2023 aussehen wird.

Themen, die bewegen



Betriebsqualität auf dem Prüfstand

STATIONS- UND BETRIEBS-CHECK

Betriebsqualität der Nahverkehrszüge und Kundenfreundlichkeit der Stationen verbesserungswürdig

Infrastrukturprobleme sind in einer Bilanz des Jahres 2013 zur Betriebsqualität mitverantwortlich für Mängel im Schienenpersonennahverkehr (SPNV): Zwar kommt es bei allen Regional-Express-Linien zu einer verbesserten Zugausfallquote, doch hat sich die Pünktlichkeit im Vergleich zum Vorjahr leicht verschlechtert. Neben diesen Zahlen, Daten und Fakten legt der NVR erstmals auch Ergebnisse eines Stations-Checks vor.

Qualität der Bahnhöfe: Erstmals ließ der NVR die Bahnhöfe und Stationen unter die Lupe nehmen. Erfreulich: 67 Prozent der untersuchten Stationen sind in einem akzeptablen Zustand.

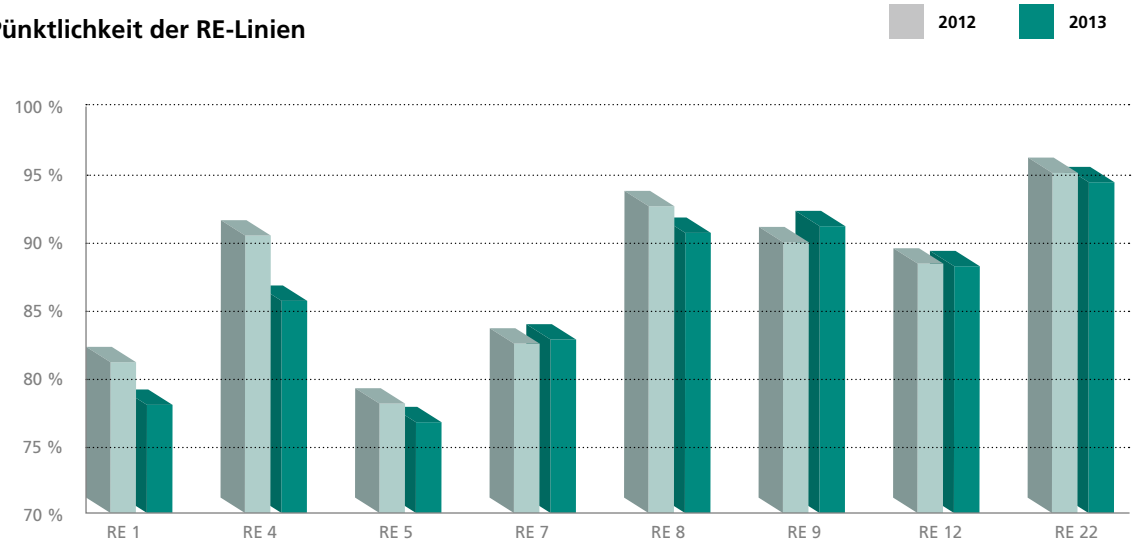
Ein Vergleich der verschiedenen Zug-Produktgruppen zeigt, dass die RegionalExpress-, kurz RE-Linien mit 86 Prozent weiterhin schlechtere Pünktlichkeitsquoten aufweisen als die RegionalBahn-Linien (93 Prozent) und die S-Bahn-Linien (95 Prozent). Die Gründe für die schlechten Quoten der RE-Linien liegen in den oftmals langen Linienverläufen. Hinzu kommen die durch das hohe Fahrgastaufkommen länger andauernden Fahrgastwechselzeiten. Ein weiteres Problem: die mangelnde Infrastruktur. Die Nahverkehrsakteure sind sich einig: Das System hat seine Kapazitätsgrenzen erreicht. Investitionen in eine verbesserte Infrastruktur sind unerlässlich, damit der Nahverkehr in der Region wieder pünktlicher und zuverlässiger sein kann.

In Sachen Pünktlichkeitsquote haben sich die RE-Linien im Vergleich zum Vorjahr leicht verschlechtert. Bei der Zugausfallquote ist dagegen eine positive Entwicklung zu verzeichnen.

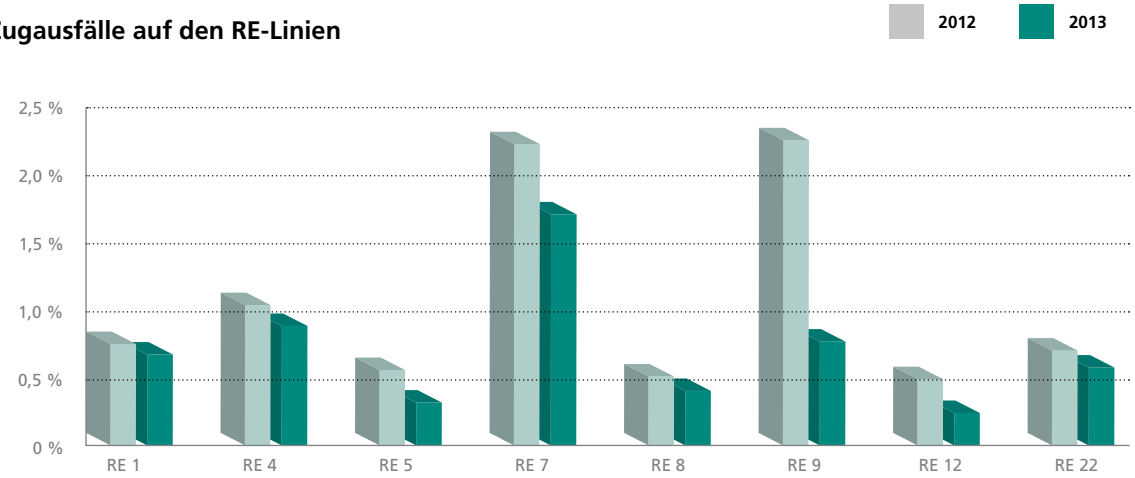
In Sachen Pünktlichkeitsquote haben sich die RE-Linien im Vergleich zum Vorjahr wie folgt leicht verschlechtert: RE 1 (78,1 Prozent), RE 4 (85,9 Prozent), RE 5 (76,8 Prozent), RE 8 (91 Prozent), RE 12 (88,5 Prozent) und RE 22 (94,8 Prozent). Insbesondere der RE 1 mit einer prozentualen Verschlechterung von –3,4 Prozent, der RE 4 mit –5,1 Prozent und der RE 5 mit –2,3 Prozent erweisen sich als Sorgenkinder. Eine Verbesserung der Pünktlichkeitsquote liegt dagegen bei RE 7 (83 Prozent/+0,2 Prozent) und RE 9 (91,5 Prozent/+1,0 Prozent) vor. Auch die S 12 und die S 13 haben sich im Vergleich zu 2012 um 0,5 Prozent auf 96 Prozent bzw. um 0,1 auf 95,3 Prozent verbessert.

Bei der Zugausfallquote ist dagegen eine positive Entwicklung zu verzeichnen. Sowohl bei den RE-Linien als auch bei den S-Bahn-Linien hat es 2013 weniger Zugausfälle gegeben als im Jahr zuvor. Insgesamt liegt die Ausfallquote bei den Regionalexpress-Linien bei 0,7 Prozent und bei den S-Bahnen bei knapp einem Prozent. Die Ausfallquote bei den Regionalbahnen liegt bei 1,6 Prozent.

Pünktlichkeit der RE-Linien



Zugausfälle auf den RE-Linien

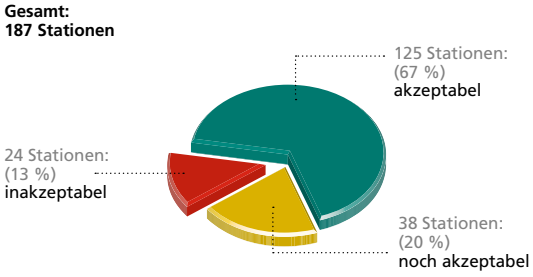


Stationsqualität im SPNV erstmals im Visier

Zusätzlich zur Betriebsqualität ließ der NVR erstmals auch die Qualität seiner Bahnhöfe und Haltepunkte unter die Lupe nehmen: Im Dezember 2013 beauftragte er das Düsseldorfer Planungsbüro Moik damit, insgesamt 187 Stationen des SPNV zu erheben und zu bewerten. Neben der Inventarisierung von Ausstattungsmerkmalen wurde deren Qualität im Hinblick auf Funktionalität und Sauberkeit bewertet. Aus den Einzelbewertungen wurde anschließend ein Jahresdurchschnittswert für jede Station ermittelt. Zugangsbereiche und Bahnsteige sind dabei getrennt erfasst worden. Lediglich die Bahnhöfe Gummersbach, Leichlingen und Marienheide konnten aufgrund laufender Baumaßnahmen nur unvollständig erfasst werden.

Erfreuliche Nachricht: Nach einem der Gesamtbewertung zugrundeliegenden Ampelsystem sind immerhin 125 Stationen (67 Prozent) „grün“ und damit akzeptabel; „gelb“ bzw. noch akzeptabel sind 38 Stationen (20 Prozent) und „rot“ bzw. nicht akzeptabel sind 24 Stationen (13 Prozent). Eine Häufung von Stationen in einem schlechten Zustand ist besonders entlang einzelner Linien zu beobachten. Hierzu zählen die S-Bahn-Linien S 6 und S 11, die RegionalBahn- und RegionalExpress-Linien RB 27/RE 8 sowie RegionalBahn-Linie RB 38. Eine dringend verbesserungswürdige Station mit sehr vielen Einsteigern pro Tag (über 17.000) ist zum Beispiel Köln Hansaring. Auch Köln Trimbornstraße und Köln-Chorweiler gehören in diese Kategorie. Stationen mit gutem Erscheinungsbild sind dagegen Au (Sieg), Düren und Köln/Bonn Flughafen.

Erscheinungsbild der Stationen im SPNV



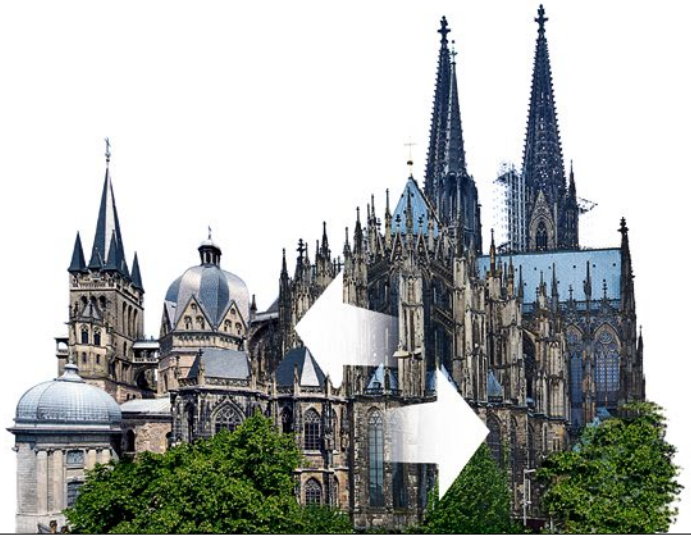
Handlungsbedarf besteht auch weiterhin bei barrierefreien Zugängen auf den Bahnhöfen.

Verbesserungspotenzial bei Information, Sicherheit und Barrierefreiheit

Verbesserungspotenzial besteht in mehreren Bereichen, so etwa in puncto Fahrgastinformation: Zehn Prozent der Uhren waren zum Zeitpunkt der Erhebung defekt und etwa 20 Prozent der Vitrinen in ihrer Funktionalität beeinträchtigt. An immerhin 6,7 Prozent der Bahnsteige gab es keinen aktuellen Fahrplanaushang. Ein Problem stellen oft auch fehlende Beschilderungen dar. An einigen Haltepunkten und Bahnhöfen sind Wetterschutzhäuser beschädigt, Sitzmöglichkeiten fehlen. Handlungsbedarf besteht auch beim Aspekt Sicherheit: Notrufsäulen und Videokameras sind nur an wenigen Stationen vorhanden.

Auch die Barrierefreiheit lässt oft zu wünschen übrig: Etwa 20 Prozent der Stationen waren nicht stufenfrei erreichbar, rund 10 Prozent der Aufzüge defekt und mehr als 40 Prozent der Bahnsteige verfügten nicht über taktile Leitstreifen für Sehbehinderte.

Einige der dokumentierten Mängel wurden den zuständigen Akteuren wie beispielsweise der DB Station&Service AG bereits im Vorfeld der Detailauswertung gemeldet. Die Stationsqualität im NVR wird künftig regelmäßig erhoben und fließt unter anderem in den Landesqualitätsbericht NRW ein. Vor allem aber sollen die Erfassung und Weitergabe der Qualitätsmängel dazu beitragen, die Situation im Interesse der Fahrgäste zu verbessern.



Tarifkooperation von AVV und VRS

ERWEITERUNG DES VERBUNDRAUMES

Mit dem VRS bis nach Aachen

Mobilität macht nicht an Verbundraumgrenzen halt. Um den gewachsenen Pendlerströmen zwischen dem Aachener und dem Kölner Raum gerecht zu werden, weiten VRS und Aachener Verkehrsverbund (AVV) ihre Kooperation daher zum 1. Januar 2015 aus und bieten ihren Fahrgästen damit durchgehende Tarifangebote.

Vor allem Berufspendler zwischen dem VRS und dem AVV werden in Kürze von den neuen Möglichkeiten profitieren: Denn im grenzüberschreitenden Verkehr wird ab 2015 ausschließlich der VRS-Tarif gelten und die heutige Tarifvielfalt von NRW-, DB- und AVV-Tarif ersetzen – egal, ob es von Siegburg nach Aachen oder von Köln nach Jülich oder umgekehrt geht. Um die Ticketpreise dabei gerecht gestalten zu können, wird der VRS-Tarif um die Preisstufen 6 und 7 ergänzt.

Insgesamt werden die entsprechenden VRS-Tickets flächendeckend bei allen Verkehrsunternehmen im gesamten Geltungsbereich erhältlich sein.

Neuer Geltungsbereich: Ab Januar kann mit VRS-Tickets bis nach Aachen und an die holländisch-belgische Grenze gefahren werden. Die Kooperation mit dem AVV und zwei neue Preisstufen machen es möglich.

Der VRS-Tarifraum

- Neu hinzukommende Kommunen des AVV
- AVV-Kommunen, in denen der VRS-Tarif schon gilt.
- Der VRS-Verbundraum
- Geltungsbereiche des VRS-Tarifes in weitere angrenzende Verbünde (zum Teil nur auf einzelnen Linien)

Mehr Mobilität: Ab Januar 2015 gilt der VRS-Tarif im grenzüberschreitenden Verkehr auch in allen magentafarben dargestellten Städten und Gemeinden des Aachener Verkehrsverbundes (AVV). In den AVV-Kommunen Titz, Merzenich, Düren, Nörvenich und Vettweiß greift der VRS-Tarif bei entsprechenden Fahrten bereits seit 2006.

Angeboten wird bei grenzüberschreitenden Fahrten zum AVV mit seinen 30 neu hinzukommenden Kommunen das gesamte Ticketsortiment des VRS. Ausnahmen bilden lediglich Formel9-, Prima- und Fahrrad-MonatsTicket, da es vergleichbare Tarifangebote im AVV nicht gibt. Dazu sind Abweichungen von den VRS-Regeltarifbestimmungen hinsichtlich der Fahrradmitnahme vorgesehen. Auch das MobilPass-Ticket (4er- und MonatsTicket) wird aufgrund der Förderung durch das Land NRW weiterhin nur im VRS-Verbundraum zu nutzen sein.

Das vollständige Ticketsortiment inklusive aller Zusatznutzen wird es aber wie bisher auch in Zukunft in den fünf bereits in den VRS-Tarif einbezogenen AVV-Kommunen Düren, Merzenich, Nörvenich, Titz und Vettweiß geben. Für das in beiden Verbünden angebotene JobTicket werden derzeit neue Lösungen mit sich überlagernden Geltungsbereichen und ergänzenden Pauschalangeboten erarbeitet. Ein solcher Ansatz konnte für das SchülerTicket schon Ende 2012 umgesetzt werden. Die Vorbereitungen in puncto Vertriebs- und Kontrollsysteme laufen zurzeit ebenfalls auf Hochtouren. Insgesamt werden die entsprechenden VRS-Tickets flächendeckend bei allen Verkehrsunternehmen im gesamten Geltungsbereich erhältlich sein.

Da die Einführung des elektronischen Fahrgeldmanagements mit eTickets im AVV noch bevorsteht, werden für Abo-Kunden übergangsweise auch Papiertickets akzeptiert.

Tickets des Regeltarifs

Folgende Übersicht zeigt, welche Tickets des Regeltarifs im Übergangsverkehr zwischen VRS und den 30 neu hinzukommenden AVV-Kommunen zukünftig angeboten werden:

	Preisstufen			Zusatznutzen Mo.–Fr. ab 19 Uhr, ganztägig an Wochenenden und Feiertagen	Abweichung vom regulären VRS-Tarif
	K	2a	3–7		
EinzelTicket Erwachsene	•	•	•		nein
EinzelTicket Kinder	•	•	•		nein
4erTicket Erwachsene	•	•	•		nein
4erTicket Kinder	•	•	•		nein
TagesTicket 1 Person		•	•		nein
TagesTicket 5 Personen		•	•		nein
WochenTicket		•	•		nein
MonatsTicket		•	•		nein
MonatsTicket im Abo		•	•	Übertragbar, Mitnahme von 1 Erwachsenen und 3 Kindern (6–14 Jahren)	Keine Fahrradmitnahme in den 30 neu hinzukommenden Kommunen
Aktiv60Ticket		•	•	Gültig im erweiterten VRS-Netz, übertragbar (an Personen ab 60 Jahren), Mitnahme von 1 Erwachsenen und 3 Kindern (6–14 Jahren)	Keine Fahrradmitnahme in den 30 neu hinzukommenden Kommunen
MonatsTicket Azubi		•	•		nein
StarterTicket		•	•	Gültig im erweiterten VRS-Netz, Mitnahme von 1 Erwachsenen	nein

Alle Starter- und Aktiv60Tickets, die zwischen den 30 neu hinzukommenden AVV-Kommunen und dem VRS in den Preisstufen 2a sowie 3 bis 7 ausgegeben werden, sollen ebenso wie die VRS-Binnentickets werktags ab 19 Uhr und an Sonntagen/Feiertagen ganztags die Gültigkeit im erweiterten VRS-Netz erhalten.

Nicht angeboten werden somit Formel9Ticket und Formel9Ticket im Abonnement (da es ein vergleichbares Produkt im AVV nicht gibt), das PrimaTicket sowie der Zuschlag Fahrradmitnahme (Monat). Das MobilPass-Ticket (4er- und MonatsTicket) gilt bereits heute nur im VRS-Verbundraum und kommt deshalb in keiner AVV-Kommune zur Anwendung.

In den fünf AVV-Kommunen des heutigen VRS-Tarifkragens AVV (Düren, Merzenich, Nörvenich, Titz, Vettweiß) gilt das VRS-Tarifsortiment (inkl. Zusatznutzen) weiterhin ohne Einschränkung. Es entsteht somit im Übergang zum AVV zwischen den fünf Kommunen des heutigen Kragens und den 30 neu hinzukommenden Tarifgebieten ein Unterschied in Bezug auf das Ticketangebot und die Ticketausgestaltung.

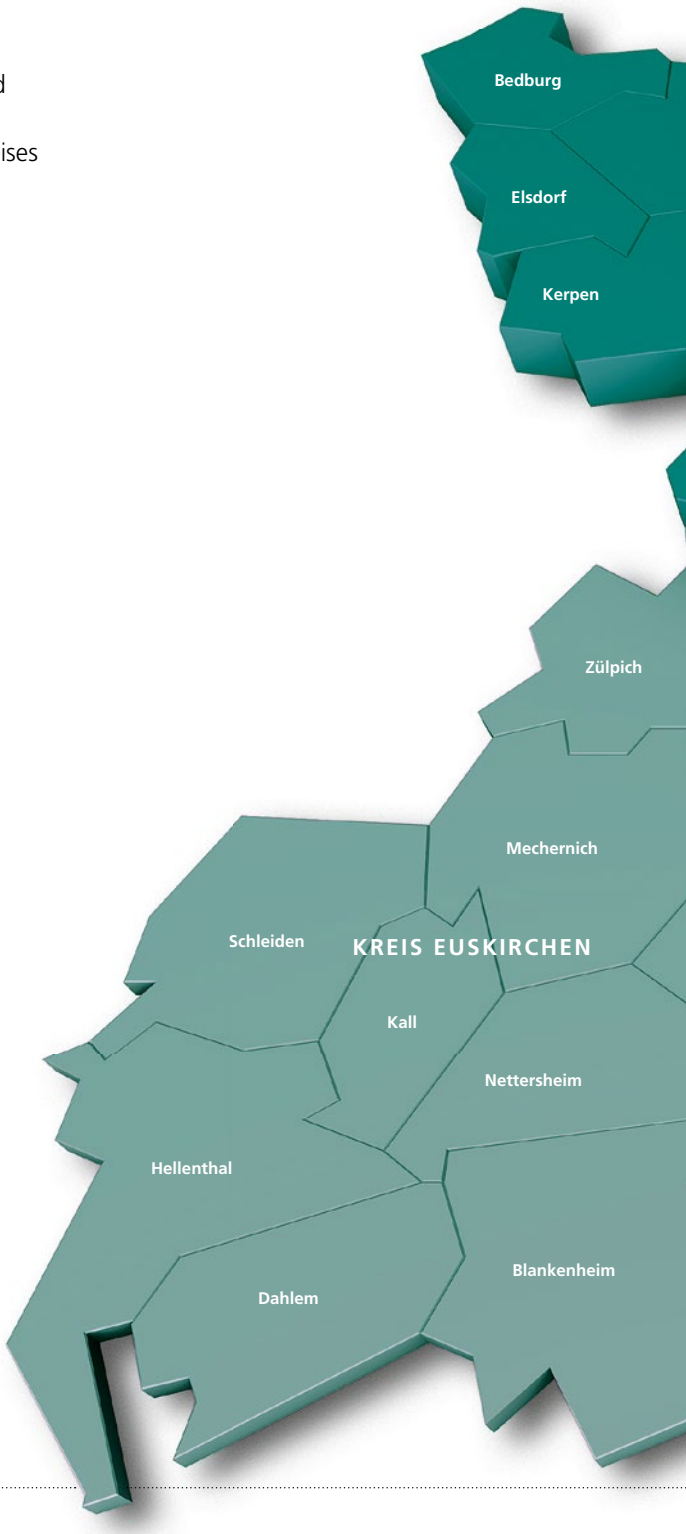
Terminal 2 D
Terminal 1 C
Köln/Bonn Airport
2

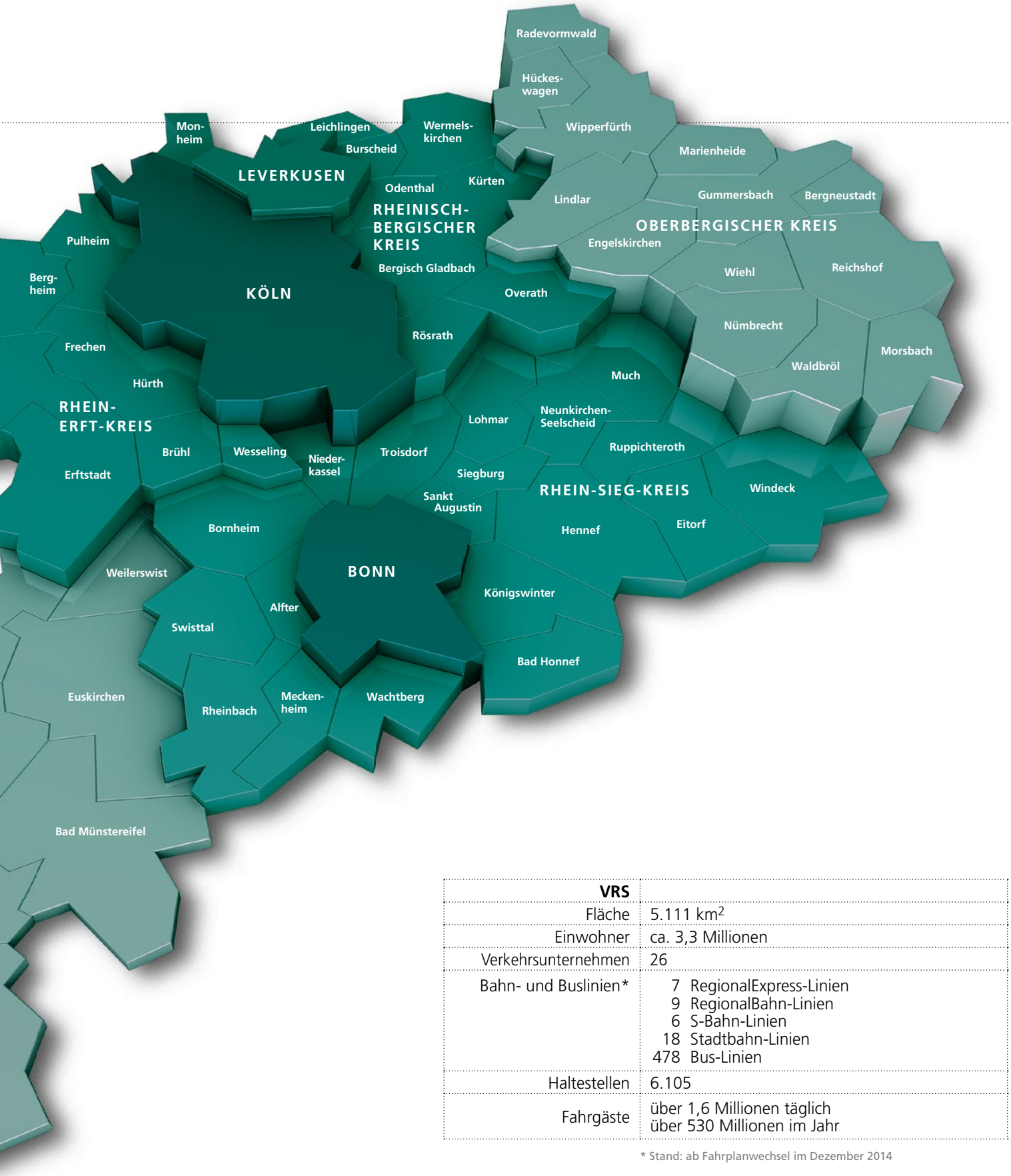
Zahlen und Fakten

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 mbH
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 km²
Einwohner	ca. 3,3 Millionen
Verkehrsunternehmen	26
Bahn- und Buslinien*	7 RegionalExpress-Linien 9 RegionalBahn-Linien 6 S-Bahn-Linien 18 Stadtbahn-Linien 478 Bus-Linien
Haltestellen	6.105
Fahrgäste	über 1,6 Millionen täglich über 530 Millionen im Jahr

* Stand: ab Fahrplanwechsel im Dezember 2014

Einwohner im VRS

Wohnbevölkerung
Quelle: IT NRW

Verwaltungsbezirk	Dez. 2012	Nov. 2013*	Differenz	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	40.205	40.071	–134	–0,3
Bonn, kreisfreie Stadt	309.869	311.481	1.612	0,5
Köln, kreisfreie Stadt	1.024.373	1.032.247	7.874	0,8
Leverkusen, kreisfreie Stadt	159.926	160.773	847	0,5
Rhein-Erft-Kreis	454.792	456.617	1.825	0,4
Kreis Euskirchen	187.724	187.417	–307	–0,2
Oberbergischer Kreis	271.332	270.413	–919	–0,3
Rheinisch-Bergischer Kreis	277.997	278.458	461	0,2
Rhein-Sieg-Kreis	580.588	582.248	1.660	0,3
VRS-Gesamt	**3.306.806**	**3.319.725**	**12.919**	**0,4**

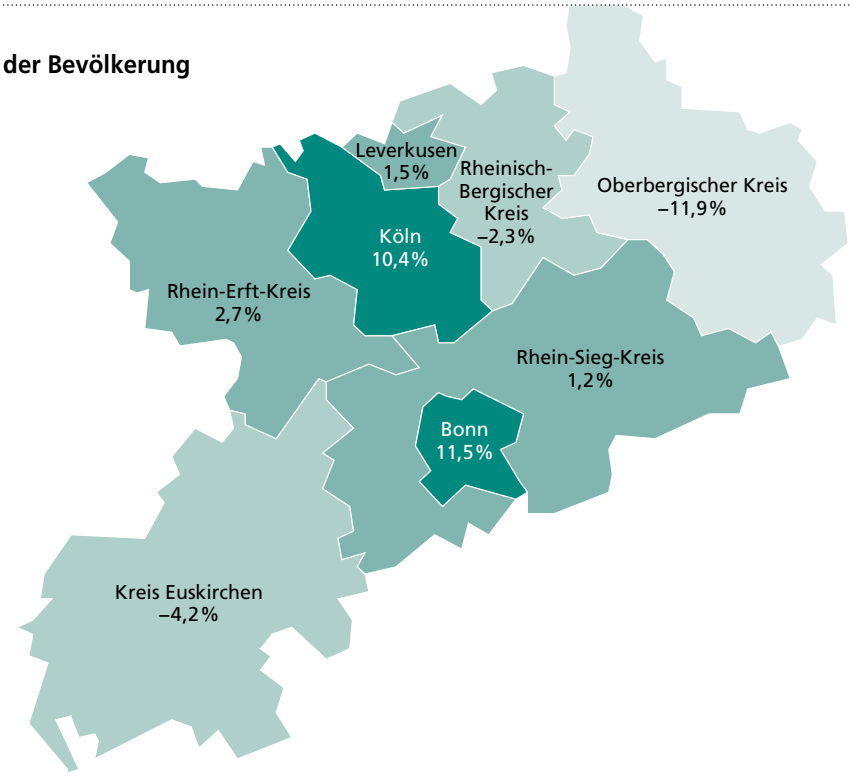
Katasterfläche und Einwohner
Quelle: IT NRW

Verwaltungsbezirk	Fläche in km² Dez. 2013	Einwohner je km² Dez. 2012	Einwohner je km² Nov. 2013*
Monheim am Rhein, Stadt	23,1	1.738	1.732
Bonn, kreisfreie Stadt	141,2	2.194	2.206
Köln, kreisfreie Stadt	405,1	2.528	2.548
Leverkusen, kreisfreie Stadt	78,9	2.028	2.039
Rhein-Erft-Kreis	704,5	646	648
Kreis Euskirchen	1.248,9	150	150
Oberbergischer Kreis	918,6	295	294
Rheinisch-Bergischer Kreis	437,5	635	636
Rhein-Sieg-Kreis	1.153,3	503	505
VRS-Gesamt	**5.111,1**	**647,0**	**649,5**

* Bei Redaktionsschluss lagen die Bevölkerungszahlen zum 31.12.2013 noch nicht vor

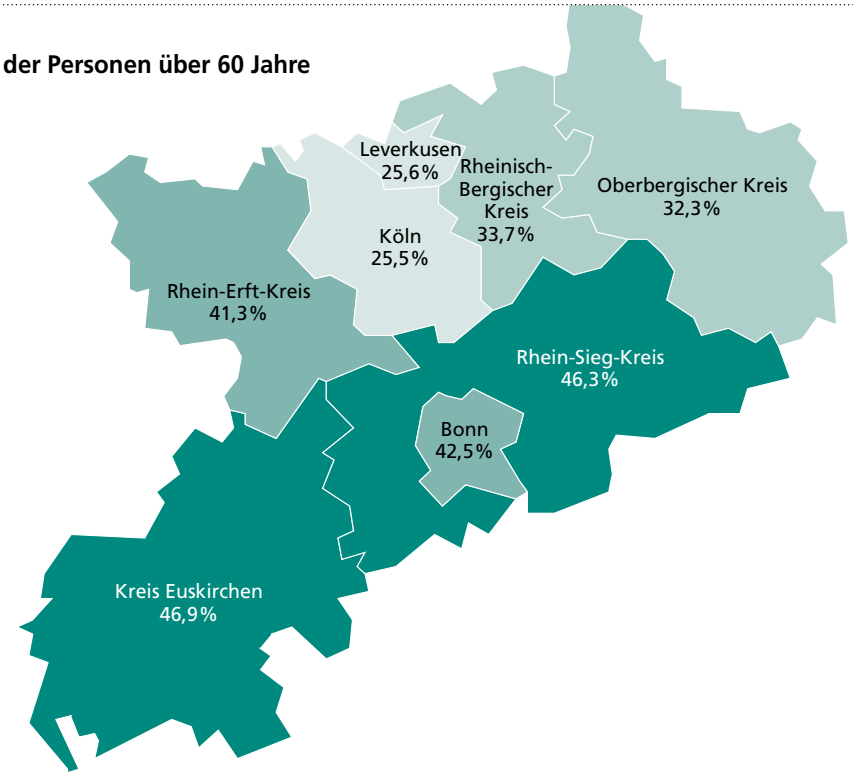
Bevölkerungsprognosen für den VRS

Veränderung der Bevölkerung bis 2030
Basis 2011



Bis 2030 wird es im VRS-Gebiet rund 116.000 Einwohner mehr 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 im VRS-Gebiet mit 295.000 35,8 Prozent mehr ältere Personen 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 Zensus 2011

Verwaltungsbezirk	1 Person	2 Personen	3 und mehr Personen	insgesamt	durchschnittliche HH-Größe (Pers. je Haushalt)
Monheim am Rhein, Stadt	6.061	6.870	5.431	18.362	2,2
Bonn, kreisfreie Stadt	73.476	44.195	37.962	155.633	2,0
Köln, kreisfreie Stadt	243.343	155.159	116.673	515.175	1,9
Leverkusen, kreisfreie Stadt	29.549	26.531	20.235	76.315	2,1
Rhein-Erft-Kreis	65.797	70.955	64.457	201.209	2,2
Kreis Euskirchen	24.226	28.061	28.074	80.361	2,3
Oberbergischer Kreis	36.493	38.987	40.226	115.706	2,3
Rheinisch-Bergischer Kreis	41.702	44.145	39.343	125.190	2,2
Rhein-Sieg-Kreis	75.844	87.435	85.290	248.569	2,3
VRS-Gesamt	**596.491**	**502.338**	**437.691**	**1.536.520**	

Schwerbehinderte
Quelle: IT NRW

Verwaltungsbezirk	Dez. 2011	Dez. 2013	Veränderung zu 2011	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	3.654	3.853	199	5,4
Bonn, kreisfreie Stadt	24.983	26.540	1.557	6,2
Köln, kreisfreie Stadt	83.358	87.606	4.248	5,1
Leverkusen, kreisfreie Stadt	15.274	16.176	902	5,9
Rhein-Erft-Kreis	38.382	41.791	3.409	8,9
Kreis Euskirchen	16.453	17.349	896	5,4
Oberbergischer Kreis	24.636	25.955	1.319	5,4
Rheinisch-Bergischer Kreis	23.356	24.571	1.215	5,2
Rhein-Sieg-Kreis	47.691	51.299	3.608	7,6
VRS-Gesamt	**277.787**	**295.140**	**17.353**	**6,2**

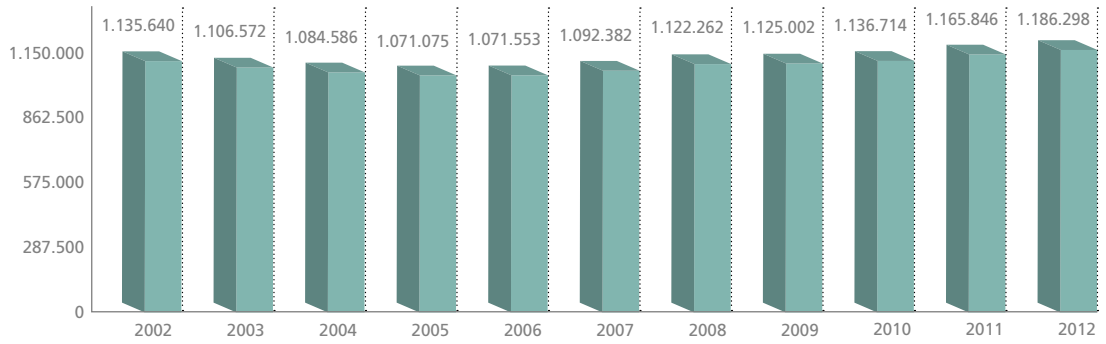
Beschäftigte im VRS

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**

* Bei Redaktionsschluss lagen die Zahlen zu den sozialversichungspflichtigen Beschäftigten zum 30.06.2013 noch nicht vor

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. 2012	Okt. 2013	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	5.092	4.958	–134	–2,6
Bonn, kreisfreie Stadt	42.096	41.025	–1.071	–2,5
Köln, kreisfreie Stadt	105.320	104.173	–1.147	–1,1
Leverkusen, kreisfreie Stadt	19.747	19.282	–465	–2,4
Rhein-Erft-Kreis	53.376	51.660	–1.716	–3,2
Kreis Euskirchen	23.950	22.690	–1.260	–5,3
Oberbergischer Kreis	36.175	34.470	–1.705	–4,7
Rheinisch-Bergischer Kreis	33.087	31.693	–1.394	–4,2
Rhein-Sieg-Kreis	69.133	66.385	–2.748	–4,0
VRS-Gesamt	**387.976**	**376.336**	**–11.640**	**–3,0**

Durch den Doppelabiturjahrgang hat die Anzahl der Schülerinnen und Schüler stark abgenommen.

Schüler an berufsbildenden Schulen (Voll- und Teilzeit) am Schulort
Quelle: IT NRW

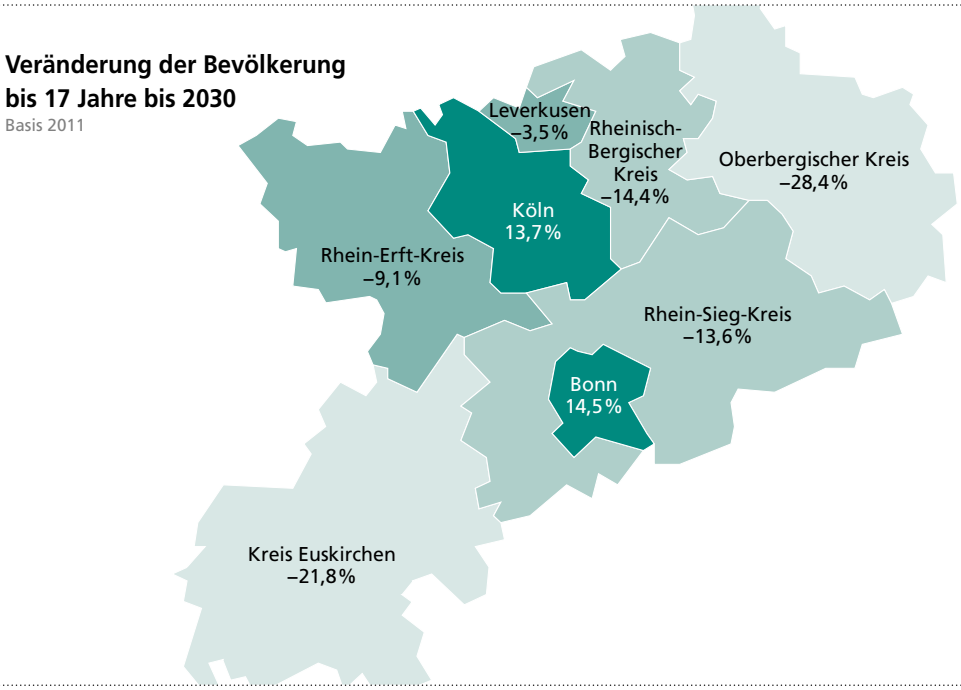
Verwaltungsbezirk	Okt. 2012	Okt. 2013	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	–	–	–	–
Bonn, kreisfreie Stadt	13.955	13.776	–179	–1,3
Köln, kreisfreie Stadt	43.743	43.542	–201	–0,5
Leverkusen, kreisfreie Stadt	6.644	6.663	19	0,3
Rhein-Erft-Kreis	9.937	9.762	–175	–1,8
Kreis Euskirchen	4.684	4.592	–92	–2,0
Oberbergischer Kreis	7.288	7.161	–127	–1,7
Rheinisch-Bergischer Kreis	4.807	4.844	37	0,8
Rhein-Sieg-Kreis	9.672	9.622	–50	–0,5
VRS-Gesamt	**100.730**	**99.962**	**–768**	**–0,8**

Studierende am Studienort
Quelle: IT NRW

Verwaltungsbezirk	Okt. 2012	Okt. 2013	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	–	–	–	–
Bonn, kreisfreie Stadt	31.658	33.454	1.796	5,7
Köln, kreisfreie Stadt	85.425	90.193	4.768	5,6
Leverkusen, kreisfreie Stadt	418	547	129	30,9
Rhein-Erft-Kreis	1.768	1.899	131	7,4
Kreis Euskirchen	685	680	–5	–0,7
Oberbergischer Kreis	3.639	4.034	395	10,9
Rheinisch-Bergischer Kreis	603	592	–11	–1,8
Rhein-Sieg-Kreis	9.498	11.752	2.254	23,7
VRS-Gesamt	**133.694**	**143.151**	**9.457**	**7,1**

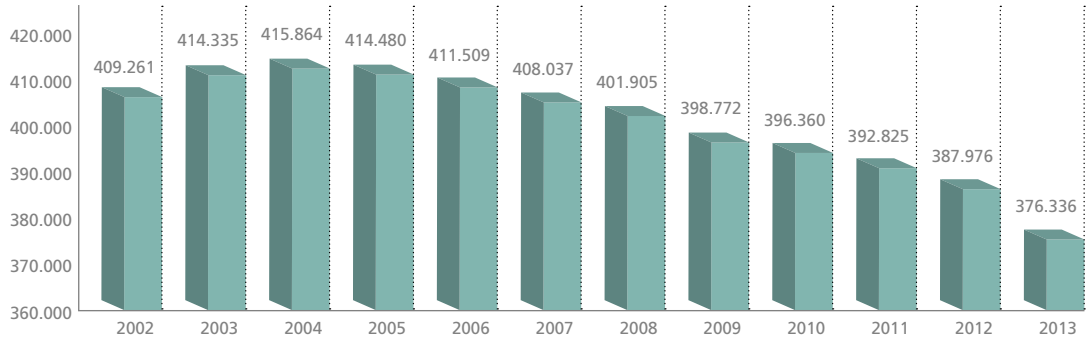
Die Anzahl der Studierenden ist 2013 u. a. durch den Doppelabiturjahrgang in NRW deutlich gestiegen.

Schüler und Studierende im VRS

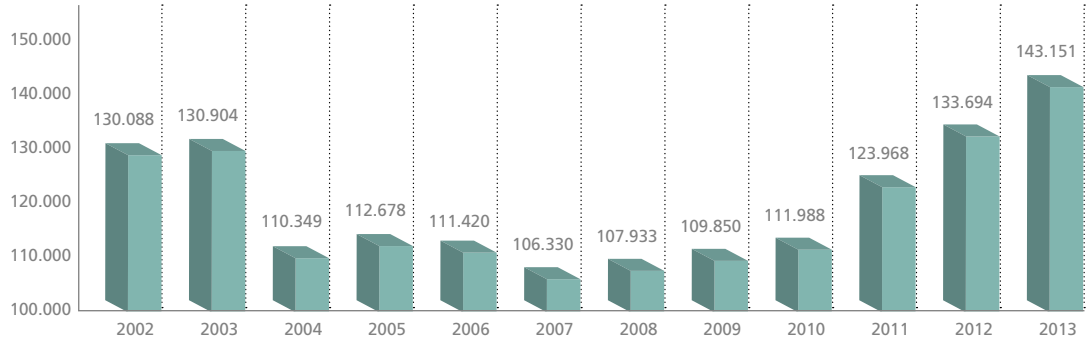


Nur in Köln und Bonn wird die Anzahl der Jugendlichen bis 2030 steigen. In den Kreisen verläuft diese Entwicklung genau umgekehrt. Insgesamt werden es 23.000 weniger Kinder und Jugendliche sein.

Entwicklung der Schüler an allgemeinbildenden Schulen im gesamten VRS



Entwicklung der Studierenden 2002 bis 2013 im gesamten VRS



Mit Einführung der Langzeit-Studienge-bühren 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. 2013	Jan. 2014	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	20.955	21.640	685	3,3
Bonn, kreisfreie Stadt	171.027	172.035	1.008	0,6
Köln, kreisfreie Stadt	445.134	449.735	4.601	1,0
Leverkusen, kreisfreie Stadt	81.844	82.601	757	0,9
Rhein-Erft-Kreis	253.895	256.707	2.812	1,1
Kreis Euskirchen	110.824	111.685	861	0,8
Oberbergischer Kreis	161.841	163.380	1.539	1,0
Rheinisch-Bergischer Kreis	165.198	167.273	2.075	1,3
Rhein-Sieg-Kreis	329.711	334.004	4.293	1,3
VRS-Gesamt	**1.740.429**	**1.759.060**	**18.631**	**1,1**

Pkw-Dichte (Pkw je 1.000 Einwohner)
Quelle: IT NRW (Pkw-Bestand jeweils am 01.01.2013 bzw. 2014 und Einwohner zum 31.12.2012 bzw. 2013)

Verwaltungsbezirk	2012/2013	2013/2014	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	521	540	19	3,6
Bonn, kreisfreie Stadt	552	552	0	0,1
Köln, kreisfreie Stadt	435	436	1	0,3
Leverkusen, kreisfreie Stadt	512	514	2	0,4
Rhein-Erft-Kreis	558	562	4	0,7
Kreis Euskirchen	590	596	6	0,9
Oberbergischer Kreis	596	604	8	1,3
Rheinisch-Bergischer Kreis	594	601	6	1,1
Rhein-Sieg-Kreis	568	574	6	1,0
VRS-Gesamt	**526**	**530**	**4**	**0,7**

Die höchste Pkw-Dichte weist der Oberbergische Kreis auf, dicht gefolgt vom Rheinisch-Bergischen Kreis.

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**

Die Nutzung von Bus und Bahn liegt in Köln, Bonn und Leverkusen, den drei kreisfreien Städte im VRS, weit vorn.

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**

Führerschein-Besitz (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

Auch 2013 setzte sich der Aufwärtstrend zugunsten der Bus- und Bahnfahrten weiter fort.

Fahrgastentwicklung aller Tarife

	Fahrten 2012	Fahrten 2013	Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr %
Bartarife	58.142.528	56.562.097	–1.580.431	–2,72
Zeittickets Erwachsene	204.565.169	211.510.605	6.945.436	3,40
Zeittickets Auszubildende	206.661.034	209.068.277	2.407.243	1,16
Sonstiges*	52.902.323	54.716.036	1.813.713	3,43
Gesamt	**522.271.054**	**531.857.015**	**9.585.961**	**1,84**

* Übergangstarife, landesweite Tarife, Kooperationen, Anteile für bundesweites CityTicket und Plus-Anteile für NRW-Tickets

Einzel-, 4er- und TagesTicket wurden zugunsten der beliebten Zeittickets auch im vergangenen Geschäftsjahr weniger nachgefragt.

Fahrgastentwicklung Bartarife

	Fahrten 2012	Fahrten 2013	Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr %
Einzel- und 4erTicket	52.096.308	50.539.131	–1.557.177	–2,99
TagesTicket	6.046.220	6.022.966	–23.254	–0,38
Gesamt	**58.142.528**	**56.562.097**	**–1.580.431**	**–2,72**

Vor allem die Tarifangebote für den Berufsverkehr, wie das JobTicket oder das GroßkundenTicket, legten 2013 noch einmal kräftig zu.

Fahrgastentwicklung Zeittickets Erwachsene

	Fahrten 2012	Fahrten 2013	Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr %
Job- und GroßkundenTicket	82.202.640	85.510.543	3.307.903	4,02
Formel9- und Aktiv60Ticket	54.433.735	53.569.464	–864.271	–1,59
Weitere Zeittickets	67.928.794	72.430.598	4.501.804	6,63
Gesamt	**204.565.169**	**211.510.605**	**6.945.436**	**3,40**

Analog zu den sinkenden Schülerzahlen und der inzwischen erreichten Sättigung des Marktes kletterte die Zahl der Neuzugänge bei den SchülerTickets nur geringfügig. Das JuniorTicket wurde im Rahmen der Neukonzeption des Ausbildungsverkehrs aus der Angebotspalette entfernt.

Fahrgastentwicklung Zeittickets Auszubildende

	Fahrten 2012	Fahrten 2013	Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr %
JuniorTicket	1.108.280	0	–1.108.280	–100,00
SchülerTicket	135.173.196	135.797.984	624.788	0,46
SemesterTicket	47.568.809	51.822.855	4.254.046	8,94
Weitere Zeittickets	22.810.749	21.447.438	–1.363.311	–5,98
Gesamt	**206.661.034**	**209.068.277**	**2.407.243**	**1,16**

Einnahmenentwicklung

Einnahmen aller Tarife

	2012 in Euro	2013 in Euro	Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr %
Bartarife**	159.807.229	163.263.637	3.456.408	2,16
Zeittickets Erwachsene**	237.178.996	254.089.060	16.910.064	7,13
Zeittickets Auszubildende	144.270.526	150.577.599	6.307.073	4,37
Sonstiges*	18.948.897	20.004.018	1.055.121	5,57
Gesamt	**560.205.648**	**587.934.314**	**27.728.666**	**4,95**

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
** inklusive Fördermittel für das MobilPass-Ticket

Einnahmen Bartarife

	2012 in Euro	2013 in Euro	Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr %
Einzel- und 4erTicket**	144.114.047	147.078.133	2.964.086	2,06
TagesTicket	15.693.182	16.185.504	492.322	3,14
Gesamt	**159.807.229**	**163.263.637**	**3.456.408**	**2,16**

** inklusive Fördermittel für das MobilPass-Ticket

Einnahmen Zeittickets Erwachsene

	2012 in Euro	2013 in Euro	Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr %
Job- und GroßkundenTicket	110.556.698	119.808.962	9.252.264	8,37
Formel9- und Aktiv60Ticket	47.234.179	48.201.749	967.570	2,05
Weitere Zeittickets**	79.388.119	86.078.349	6.690.230	8,43
Gesamt	**237.178.996**	**254.089.060**	**16.910.064**	**7,13**

** inklusive Fördermittel für das MobilPass-Ticket

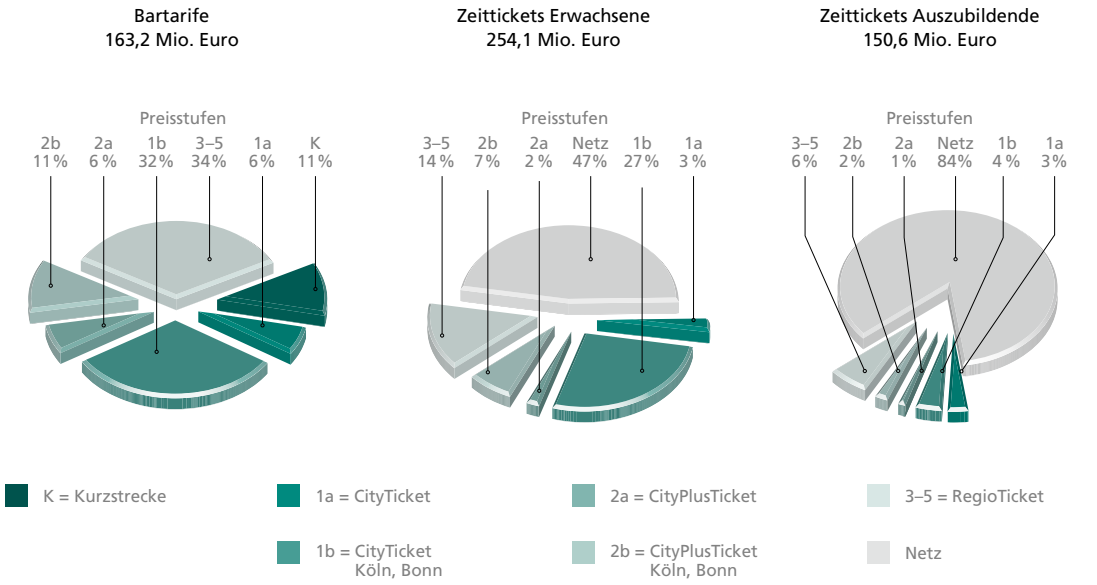
Einnahmen Zeittickets Auszubildende

	2012 in Euro	2013 in Euro	Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr %
JuniorTicket	764.476	0	–764.476	–100,00
SchülerTicket	94.565.718	98.476.668	3.910.950	4,14
SemesterTicket	24.789.201	28.178.716	3.389.515	13,67
Weitere Zeittickets	24.151.131	23.922.215	–228.916	–0,95
Gesamt	**144.270.526**	**150.577.599**	**6.307.073**	**4,37**

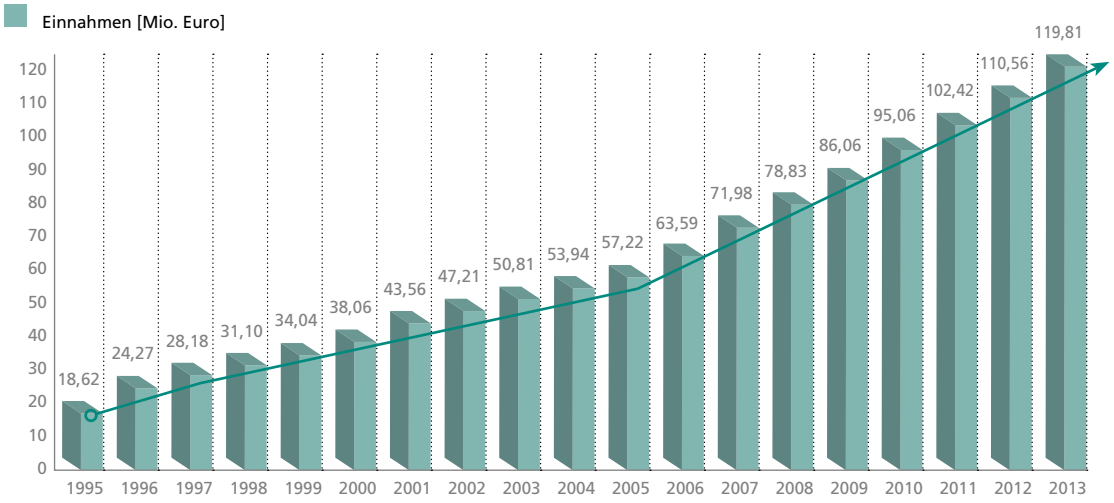
Die Zuwächse beim SemesterTicket lassen sich auf den Doppelabiturjahrgang 2012 und die damit einhergehende höhere Anzahl der Studierenden zurückführen.

Einnahmenverteilung

Einnahmenverteilung nach Fahrausweisklasse und Preisstufe im Jahr 2013

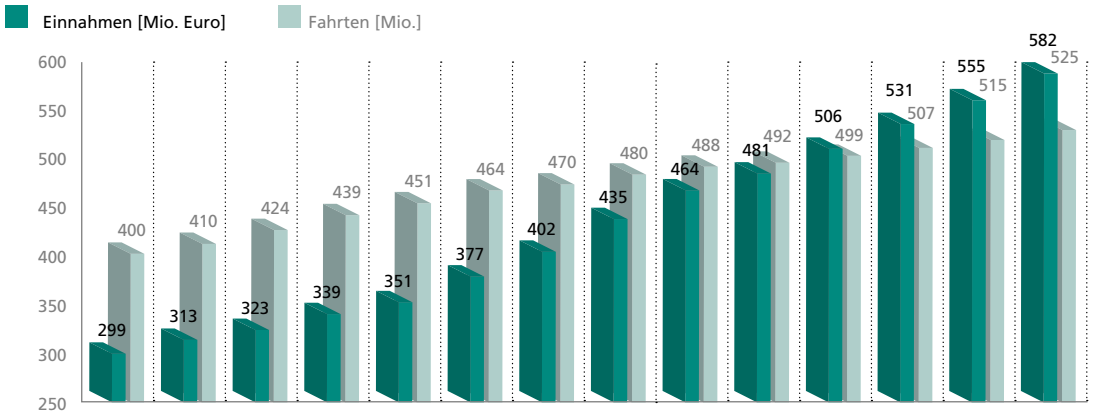


Einnahmenentwicklung des VRS-Job- und GroßkundenTickets seit 1995



Einnahmen- und Fahrgastentwicklung seit 2000

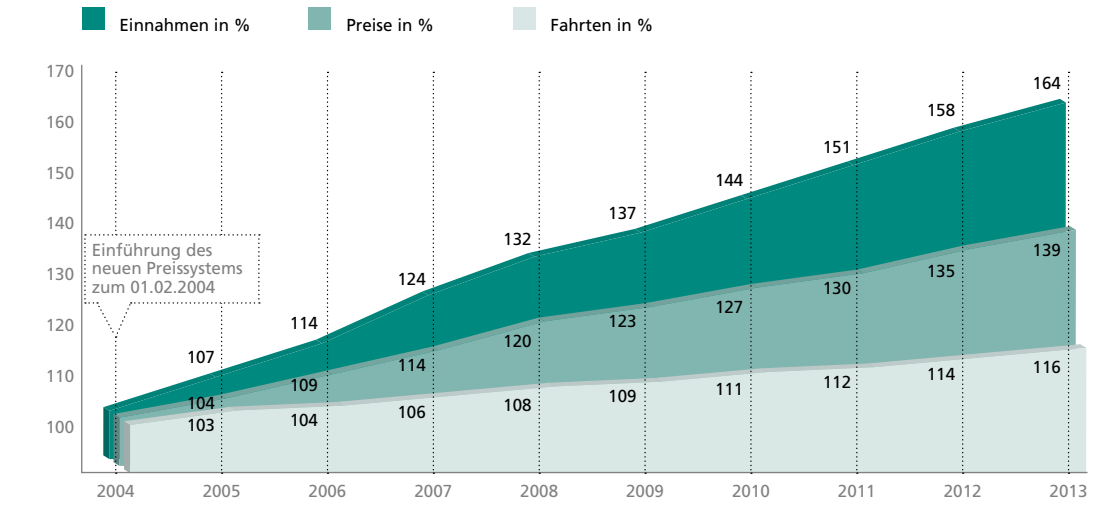
Einnahmen- und Fahrgastentwicklung seit 2000



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012*	2013*
Einnahmen	299	313	323	339	351	377	402	435	464	481	506	531	555	582
Fahrten	400	410	424	439	451	464	470	480	488	492	499	507	515	525
VRS-Preis-anpassung	**3,0 %**	**2,5 %**	**2,5 %**	**2,3 %**	**2,5 %**	**3,9 %**	**4,5 %**	**5,4 %**	**4,5 %**	**2,9 %**	**3,0 %**	**2,7 %**	**3,4 %**	**3,6 %**

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

Index der Einnahmen- und Fahrgastentwicklung seit 2004



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

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