

Kölner Bahnknoten-Konferenz Rhein-Ruhr-Express kommt in Fahrt SPNV-Betriebsqualität im Check MobilPass-Ticket in der Marktforschung eTicket wird zum „MultiTicket“





ClimatePartner[°]
klimaneutral

Druck | ID 53516-1508-1003

EDITORIAL

VRS-Geschäftsführer
Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag



VRS-Geschäftsführer
Dr. Norbert Reinkober

Liebe Leser,

ohne eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur kann sich die Wirtschaftsregion Rheinland nicht weiterentwickeln. Gerade die Engpässe im Kölner Schienennetz sind Wachstums- und Mobilitätsbremsen zugleich. Das gilt für den Personen- wie für den Güterverkehr. Unsere Bahnknoten-Konferenz im Frühjahr 2015 hat dies eindrucksvoll bestätigt, aber sie hat auch deutlich gemacht, dass das Thema in einer breiten Öffentlichkeit angekommen ist. Wir hoffen, dass nun eine solide und gesicherte Finanzierungsgrundlage geschaffen werden kann, um bald schon konkrete Schritte zur Auflösung des Nadelöhrs zu ermöglichen.

In Sachen Tarif freuen wir uns darüber, dass kleinere Lückenschlüsse unser Angebot noch passgenauer und kundenfreundlicher machen – für jede Lebensphase gibt es nun ein eigenständiges Ticket. Ebenfalls erfreulich: Unseren Stammkunden mit eTicket bieten wir über diese Chipkarte eine noch flexiblere Mobilität. Sie profitieren seit kurzem nicht nur von mehr Carsharing, sondern auch vom Leihradangebot in Köln.

Wir wünschen Ihnen eine spannende Lektüre!

Editorial	3
Grußwort der Zweckverbandsvorsteher	6
VRS und NVR	7

GROSSPROJEKT FÜR DIE ZUKUNFT

Bahnknoten-Konferenz	10
Deutliche Signale nach Berlin	
Kölner S-Bahn-Ausbau	14
mit hohem volkswirtschaftlichem Nutzen	
Weichenstellungen für mehr Wachstum	16
Die Bedeutung des Bahnknotens Köln für den Wirtschaftsstandort Rheinland in Zahlen	
5 Fragen an Bahnchef Grube	18

FOKUS SCHIENE

Zukunftsprojekt Rhein-Ruhr-Express	22
Mit den abgeschlossenen Wettbewerbsverfahren rund um Fahrzeug und Betriebsleistungen nimmt der RRX nun Fahrt auf.	
Betriebsqualität auf dem Prüfstand	26
Ergebnisse des Betriebs- und Stationschecks 2014 im Vergleich zu 2013	
Kölner Dieselnetz	30
Vareo: gemeinsam für Verbesserungen	

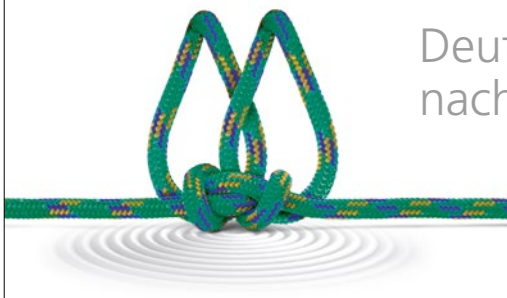
THEMEN DIE BEWEGEN

MobilPass-Tickets	36
Marktforschungsergebnisse belegen hohe Kundenzufriedenheit	
Tarifstrategie	40
VRS erweitert sein Tarifangebot für jede Lebensphase	
Das eTicket wird zum „MultiTicket“	42
Mit der Chipkarte auch Carsharing und Leihräder nutzen	
SmartMove	46
Mobilität im Dialog: gezielte Mobilitätsberatung im Kreis Euskirchen	

BAHNKNOTEN KÖLN

Bahnknoten-Konferenz

Deutliche Signale nach Berlin!



Seite 10

ZUKUNFTPROJEKT RRX

Rhein-Ruhr-Express nimmt Fahrt auf

Vorlaufbetrieb ab Dezember 2018



Seite 22

BETRIEBS- UND STATIONSQUALITÄT

SPNV-Qualität auf dem Prüfstand

Ergebnisse 2014 im Vergleich zu 2013



Seite 26

MARKTFORSCHUNG

Sehr zufrieden mit MobilPass-Tickets



Umfrageergebnisse
der sogenannten
Sozialtickets

Seite 36

TARIFSTRATEGIE

VRS erweitert sein Angebot für jede Lebensphase

VRS rundet sein Ticketsortiment ab



Seite 40

MULTIMODALITÄT

eTicket wird zum „MultiTicket“

Mit der Chipkarte auch Carsharing und Leihräder nutzen



Seite 42

ZAHLEN UND FAKTEN

Die Verkehrsunternehmen im VRS 50

Strukturdaten

Wohnbevölkerung im VRS 52

Privathaushalte und Beschäftigte im VRS 54

Schüler und Studierende im VRS 56

Pkw-Dichte und ÖPNV-Nutzung im VRS 58

Einnahmen und Fahrgäste

Einnahmen- und Fahrgastentwicklung 60

Einnahmenverteilung 62

Einnahmen- und Fahrgastentwicklung
im Langzeitüberblick 63

IMPRESSUM

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

msk marketingservice köln GmbH · www.mzsued.de

Bildnachweise

	Seite
VRS GmbH/Nola Bunke	3
VRS GmbH/Smilla Dankert	6, 11-14, 18, 27, 46, 48, 49
Deutsche Bahn AG/Michael Neuhaus	16
VRS GmbH/istockphoto	1, 8, 9, 20, 21, 31, 36
VRR AöR, Siemens AG, Deutsche Bahn AG	22-25
VRS GmbH	15, 26, 28, 37, 42, 45, 47
Deutsche Bahn AG	30, 33
VRS GmbH/fuenf6 GmbH	34, 35
VRS GmbH/Cambio	42, 44
VRS GmbH/Flinkster	42, 44
KVB AG	43
VRS GmbH/fotolia	46
Freie Hansestadt Bremen, Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa	45

© September 2015 Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH

Dr. Hermann-Josef Tebroke
Verbandsvorsteher
Zweckverband
Nahverkehr Rheinland



Sebastian Schuster
Verbandsvorsteher
Zweckverband
Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Grußwort der Zweckverbandsvorsteher

Der Begriff Mobilität ist ein wichtiges Schlagwort, wenn es darum geht, sich gut für die Zukunft aufzustellen. Deshalb arbeiten der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und der Nahverkehr Rheinland (NVR) gemeinsam daran, den Nahverkehr an die Bedürfnisse der Menschen und der Unternehmen in der Region anzupassen und kontinuierlich weiterzuentwickeln. Denn eine gut ausgebaute Infrastruktur stellt einerseits einen wichtigen Aspekt für die Lebensqualität dar. Andererseits trägt sie dazu bei, das Rheinland auch weiterhin als starken und konkurrenzfähigen Wirtschaftsstandort zu präsentieren.

Als serviceorientierter Dienstleister bietet der VRS seinen Kunden ein einheitliches Tarifgebiet von Euskirchen bis Oberberg. Das Gleiche gilt für den Bereich des Schienenpersonennahverkehrs, für den der NVR zuständig ist. Hier dehnt sich die Reichweite sogar bis zur niederländisch-belgischen Grenze aus.

Aufgrund des demografischen Wandels und einer zunehmenden Abwanderung in die Städte klaffen die Anforderungen, die an den ländlichen und den urbanen Raum gestellt werden, immer weiter auseinander. Hier arbeiten die Zweckverbände gemeinschaftlich daran, den Interessen aller gerecht zu werden und optimale, zukunftsorientierte Rahmenbedingungen zu schaffen. Der Ausbau des Bahnknotens Köln sowie viele weitere Themen werden dabei mit aller Kraft von VRS und NVR vorangetrieben und unterstützt.

Mit der Novellierung des ÖPNV-Gesetzes hat das Land NRW 2008 die Strukturen der Nahverkehrslandschaft neu geordnet. Im Rheinland bündelt seitdem der Nahverkehr Rheinland (NVR) die Zuständigkeiten für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und die Infrastrukturförderung von ÖPNV und SPNV. Diese erstreckt sich auf den Verbundraum des VRS wie auf den des benachbarten Aachener Verkehrsverbundes (AVV). Der NVR trägt dadurch entscheidend zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs im Rheinland bei. VRS und NVR arbeiten seitdem in Sachen Nahverkehr im Schulterschluss zusammen: gemeinsam für die Region!

VRS und NVR

Legend:

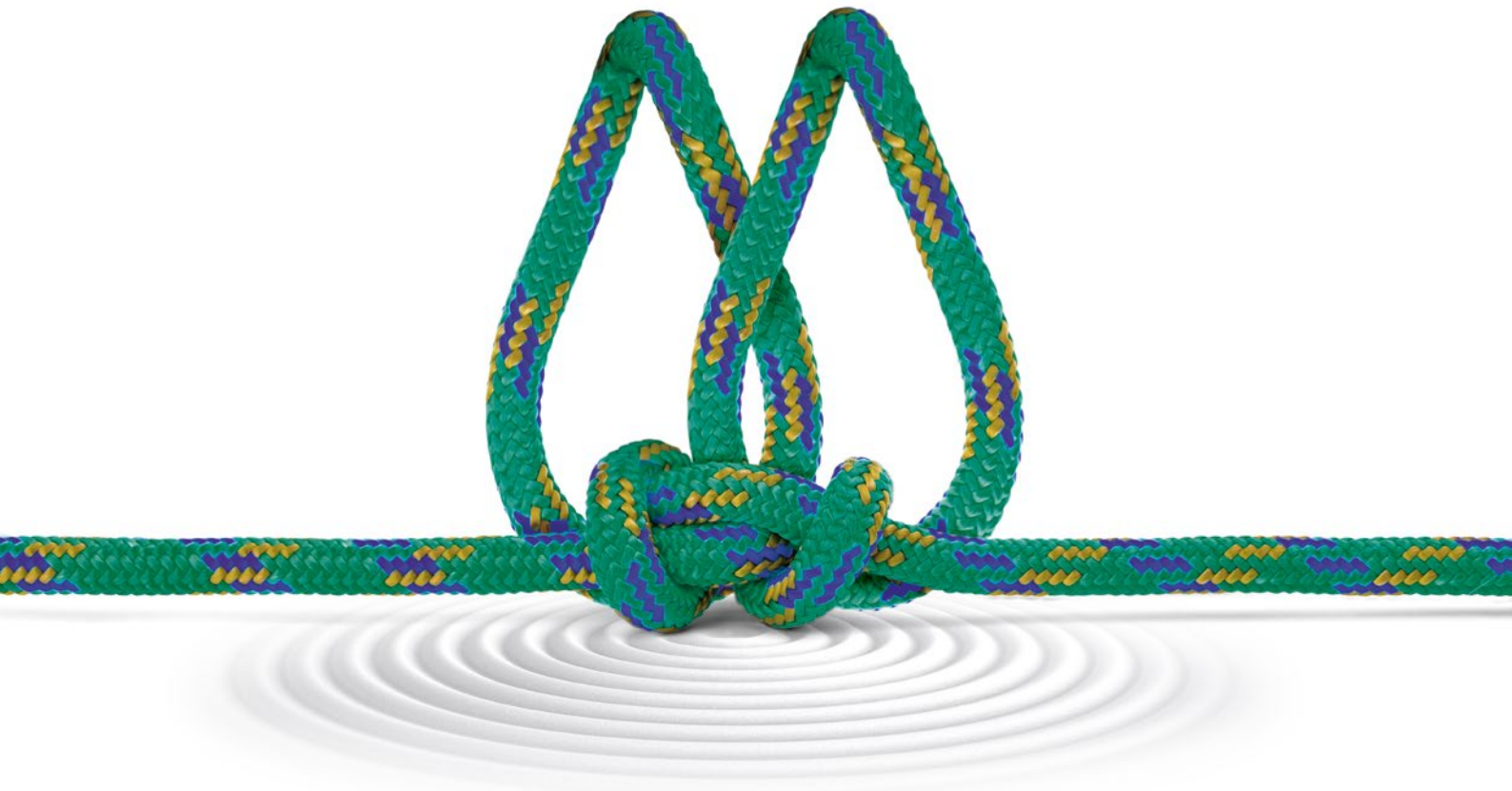
- VRS-Verbundraum (Dark Green)
- AVV-Verbundraum (Light Green)
- NVR-Gebiet (Blue Outline)

Map showing the distribution of VRS and NVR stations across North Rhine-Westphalia, Germany. The map includes labels for various districts and cities, such as Aachen, Köln, Bonn, and many others. The legend indicates the VRS-Verbundraum (dark green), AVV-Verbundraum (light green), and NVR-Gebiet (blue outline).



Großprojekt für die Zukunft





Bahnknoten Köln

BAHNKNOTEN KÖLN

Bahnknoten-Konferenz sendete deutliches Signal nach Berlin

„Wirtschaftsregion Rheinland auf dem Abstellgleis?“ – unter diesem Titel diskutierten Ende April rund 500 Teilnehmer aus Politik, Wirtschaft, Verwaltung und Interessenverbänden über den dringend notwendigen Ausbau des Kölner Eisenbahnknotens. Die vom NVR in Kooperation mit der Industrie- und Handelskammer zu Köln und der Koelnmesse organisierte Veranstaltung fand enorm viel Resonanz und sendete ein deutliches Signal Richtung Berlin.

Eines ist inzwischen gewiss: Die Engpassproblematik ist im Bewusstsein der Menschen und Entscheider der Region angekommen! Partei- und kommunenübergreifend herrscht Einigkeit, dass der Ausbau dringend notwendig ist, damit das Rheinland eben nicht buchstäblich auf dem Abstellgleis landet, sondern weiterhin als starker Wirtschaftsstandort floriert. Denn der Bahnknoten Köln zählt nicht nur zu den zentralen Verkehrspunkten in Deutschland, er ist außerdem einer der größten Engpässe im nationalen und internationalen Eisenbahnnetz, wie auch Bahnchef Rüdiger Grube als einer der Hauptredner der Konferenz betonte. Keine Region habe ein solch hohes Verkehrsaufkommen wie Köln, gab er zu bedenken. NRW-Verkehrsminister Michael Groschek sprach gar von einem zu eng gewordenen Korsett. Das betrifft den Personen-, aber auch den Güterverkehr: 54 Millionen Pendler nutzten 2014 die S-Bahnen im Kölner Netz. Ein Großteil der jährlich rund 2 Millionen Messesteilnehmer erreicht die Stadt über die Schienen. Und 310.000 Bahn-Container werden jährlich am Bahnhof Köln Eifeltor umgeschlagen.



Podiumsdiskussion
„Infrastruktur-
Engpass contra
Wirtschaftswachstum“:
Joachim Ax (REWE),
Gerd Deimel (LANXESS),
Armin Riedl (Kombiverkehr),
Norbert Reinkober (NVR)
und Moderator Christian
Hümmeler (Kölner Stadt-
Anzeiger) in angeregter
Diskussion (v.l.n.r.)

Dass sich Güterverkehr, Fernverkehr und Nahverkehr teilweise die Gleise teilen müssen, sorgt für eine hohe Verkehrsbelastung, die die vorhandene Infrastruktur zunehmend an ihre Grenzen bringt.



Köln und die Region stecken schon lange in einem zu eng gewordenen Korsett.

Michael Groschek,
Verkehrsminister des
Landes NRW



Die Zukunft des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes nach seinem Auslaufen 2019 ist nach wie vor ungewiss – wir fahren praktisch ins Nichts.

Jürgen Fenske, Präsident des Verbandes
Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
und Vorstandsvorsitzender der KVB AG



Der Kölner Eisenbahnring ist nicht nur ein zentraler bundes- und europaweiter Knotenpunkt; er erweist sich aufgrund der nahezu erschöpften Kapazitätsreserven auch als einer der großen Engpässe im nationalen und internationalen Eisenbahnverkehr für den Personen- und auch Güterverkehr.

Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG



Für diejenigen, die in Köln wohnen oder arbeiten, wird es dramatische Konsequenzen haben, wenn wir nicht ganz schnell handeln.

Dr. Hermann-Josef Tebroke, Verbandsvorsteher Zweckverband NVR



Im Güterverkehr nehmen die Verspätungsminuten stetig zu. Die Hälfte aller Verspätungen sind netzbedingt.

Armin Riedl, Geschäftsführer Kombiverkehr – Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH



Wenn die Chemieindustrie erheblich in den Standort Deutschland investiert, erwarten wir eine Infrastruktur, mit der wir das Produkt zum Kunden bringen können.

Gerd Deimel,
Vice President LANXESS Deutschland GmbH

IHK-Hauptgeschäftsführer Ulf Reichardt warnte somit auch vor wirtschaftlichen Konsequenzen, etwa wenn Unternehmen aufgrund der desolaten Infrastruktur ihren Standort wechseln. Eine Lösung des Dilemmas ist dennoch zumindest in Sicht: Ein stufenweise umsetzbares Gesamtkonzept aus 15 Einzelmaßnahmen kann helfen, die Linien des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zu entflechten und von der hoch belasteten Güter- und Fernbahninfrastruktur auf die der S-Bahn zu verlagern. Voraussetzung hierfür ist der Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke.

Entwickelt hat dieses Konzept das Schweizer Ingenieurbüro SMA im Auftrag von Nahverkehr Rheinland und DB Netze in Zusammenarbeit mit dem Land Nordrhein-Westfalen.

Sichere Finanzierungsgrundlage schaffen

Jetzt gilt es, hierfür eine solide und gesicherte Finanzierungsgrundlage zu schaffen. Dafür ist das Maßnahmenpaket als vordringlicher Bedarf für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) angemeldet worden. Rund 400 Projekte sind insgesamt bundesweit gemeldet worden, doch nur wenige werden es in die höchste Kategorie der Top-Projekte schaffen.

Benötigt werden außerdem Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Durch dieses Gesetz gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen in die Verbesserung der Verkehrssituation in den Städten und Gemeinden.

VDV-Präsident Jürgen Fenske und NVR-Geschäftsführer Norbert Reinkober machten sich daher auf der Bahnknoten-Konferenz für die dringend notwendige Anschlussregelung für das im Jahr 2019 auslaufende Gesetz stark. Denn ohne stabile Finanzierungsgrundlage gibt es keine Zusicherung von Infrastrukturmitteln im S-Bahn-Bau: weder für den Ausbau der S-Bahn-Linie 11 noch für die notwendige Erweiterung von Köln Hauptbahnhof und Bahnhof Köln Messe/Deutz mit zusätzlichen S-Bahngleisen. Hiermit verknüpft ist außerdem als weitere Maßnahme die Umwandlung der RB 38 in die Erft-S-Bahn. All diese Maßnahmen sind unter dem Projekt „Ausbau S-Bahn Köln“ zusammengefasst. (Siehe hierzu den Beitrag Seite 14 f.)

Der Nutzen-Kosten-Faktor dieses Projektes liegt bei extrem guten 2,3 Prozent – schon beim Faktor 1,0 halten sich die volkswirtschaftlichen Kosten und der Nutzen die Waage – und auch die Fahrgastprognosen sind sehr gut.

Bahnchef Grube und Minister Groschek waren sich einig, dass die letzten Hürden zur Unterzeichnung der Planungsvereinbarung bald ausgeräumt sein werden und der Startschuss für den Ausbau der S-Bahn Köln fallen kann. Für VRS und NVR ist dies von erheblicher Bedeutung, um mit der wichtigen Phase der Bürgerbeteiligung beginnen zu können – gleichzeitig wäre dies ein positives Signal für Hunderttausende Pendler in der Region!



Wir brauchen in NRW und damit auch in Köln endlich eine unserem Bevölkerungsanteil angemessene Finanzausstattung.

Jürgen Roters,
Oberbürgermeister
der Stadt Köln

„Wir brauchen eine gesicherte Bundesfinanzierung. Wenn es keine Regelung für GVFG oder die Entflechtungsmittel beziehungsweise sonstige Nachfolgeregelungen gibt, werden wir zukünftig keine kommunalen Maßnahmen ausbauen können.“

Norbert Reinkober,
Geschäftsführer
NVR GmbH



Die Koelnmesse investiert 600 Millionen Euro in die Modernisierung ihres Geländes. Dieses internationale Top-Niveau sollte sich auch im direkten Umfeld, am Messebahnhof Deutz, wiederfinden.

Gerald Böse, Vorsitzender der Geschäftsführung der Koelnmesse GmbH



Eine gute Verkehrsinfrastruktur ist ein wichtiger Faktor, um im Konzert der Standorte mitspielen zu können und damit unseren Wohlstand auch in Zukunft zu sichern.

Dr. Hubertus Bardt, Geschäftsführer Institut der deutschen Wirtschaft



Die Grundlagen für die Mobilität von morgen müssen heute gelegt werden.

Ulf Reichardt,
Hauptgeschäftsführer
der IHK Köln



Für REWE ist die Verkehrsinfrastruktur in drei Punkten wichtig: für die Anreise unserer Kunden, für den Arbeitsweg von über 10.000 Mit-

arbeitern allein in Köln und natürlich für die Logistik der Lebensmittel.

Joachim Ax, Regionsleiter REWE-West



Weiterführende Informationen

Nicht eine einzige große Baumaßnahme, sondern viele kleine, jedoch sehr wirkungsvolle Maßnahmen können den Bahnknoten entlasten und für die Verkehrsströme der Zukunft rüsten. Das ist das Ergebnis eines Gutachtens des Schweizer Planerbüros SMA, das NVR und DB Netze in Zusammenarbeit mit dem Landesverkehrsministerium NRW auf den Weg gebracht und 2012 der Öffentlichkeit vorgestellt haben.

Auf seiner Homepage informiert der NVR inzwischen regelmäßig über den Fortgang des Großprojekts „Bahnknoten Köln“. Hier stehen auch alle bisher dazu erschienenen Publikationen zum Download bereit: etwa eine Broschüre mit den Ergebnissen des SMA-Gutachtens sowie Detailbeschreibungen aller Einzelmaßnahmen des Gesamtpakets zur Auflösung der Engpasssituation. www.bahnknoten-koeln.de

BAHNKNOTEN KÖLN

Kölner S-Bahn-Ausbau: hoher Nutzen für die Volkswirtschaft

Ein Gutachten, das in den vergangenen Monaten den volkswirtschaftlichen Nutzen des Kölner S-Bahn-Ausbaus analysiert hat, kommt zu einem mehr als positiven Ergebnis: Der Nutzen-Kosten-Faktor liegt bei 2,3. Damit hat das Projekt „Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke“ als Kernmaßnahme des Bahnknoten-Pakets in Sachen Förderwürdigkeit eine weitere wichtige Hürde genommen.



Der bescheinigte Nutzen-Kosten-Faktor des Kölner S-Bahn-Ausbaus von 2,3 ist ein Topwert.

Um die Engpasssituation im Kölner Bahnknoten aufzulösen, soll der Nahverkehr auf die S-Bahn-Stammstrecke verlagert werden, damit Platz für Fern- und Güterverkehr geschaffen werden kann. Der nun bescheinigte Nutzen-Kosten-Faktor des gesamten Kölner S-Bahn-Ausbaus von 2,3 ist ein Topwert, denn schon ab einem Wert von 1,0 sind Projekte grundsätzlich förderfähig. Zugrunde liegen der Bewertung Kriterien wie Bevölkerungsentwicklung und potenzielle Fahrgastzuwächse; aber auch Umweltaspekte wie verringerte Emissionskosten auf der Straße spielen eine Rolle.

S-Bahn-Ausbau wird steigenden Fahrgastzahlen gerecht

Um den wachsenden Fahrgastzahlen gerecht zu werden, soll der Takt der S-Bahn-Linie S 11 zwischen Bergisch Gladbach und Köln-Worringen zum 10-Minuten-Takt verdichtet werden. Hierzu muss die Strecke zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach zweigleisig ausgebaut werden; der Kölner Hauptbahnhof und der Bahnhof Messe/Deutz benötigen einen zweiten S-Bahnsteig. Außerdem ist ein neuer Haltepunkt im Bereich des ehemaligen Geländes der Chemischen Fabrik Kalk (CFK) geplant, um das sich hier neu entwickelnde Stadtquartier ans S-Bahnnetz anzubinden.

Im Rhein-Erft-Kreis soll die von Pendlern stark frequentierte Erftbahn RB 38 von Bedburg bis Horrem in eine vollwertige S-Bahn mit einem 20-Minuten-Takt umgewandelt werden. Hiervon würden nicht nur die Pendler profitieren: Die so frei werdenden Fernverkehrsgleise böten auch Platz für das steigende Güter- und Fernverkehrsaufkommen. Zusätzlich ist außerdem ein neuer S-Bahn-Halt („Köln-Mülheim – Berliner Straße“) im Verlauf der S 6 vorgesehen sowie die Schaffung einer Weichenverbindung von der S-Bahn in die Strecke Köln – Mönchengladbach. Diese drei Maßnahmen werden als S 11-Ergänzungspaket behandelt.

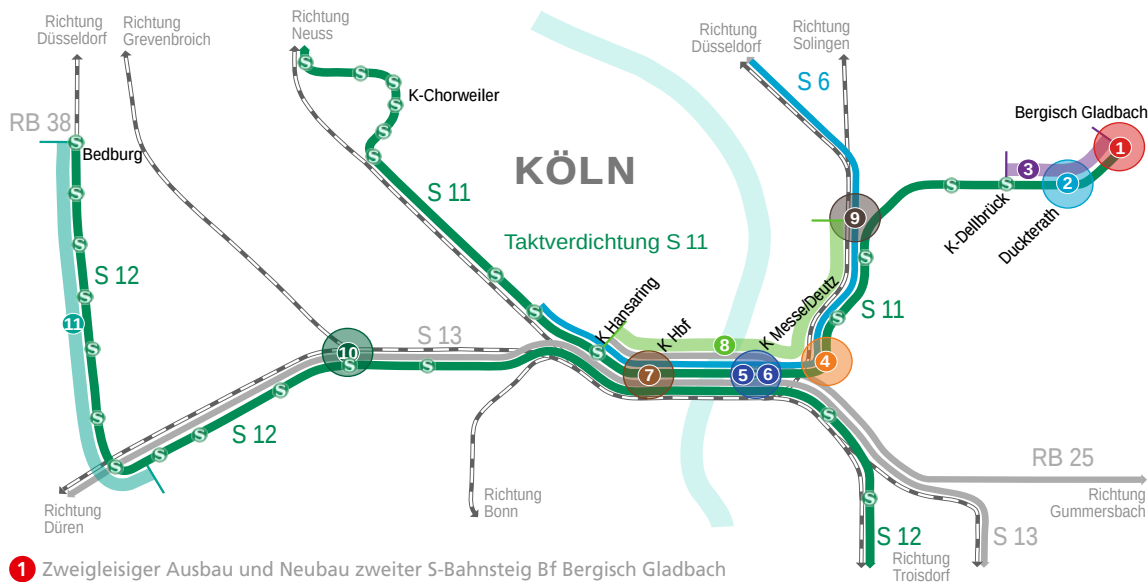
Das positive Ergebnis der Standardisierten Bewertung ist Voraussetzung für eine Förderung mit Bundes- und

Landesmitteln. Das Gesamtvorhaben ist prädestiniert für eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes, welches allerdings 2019 ausläuft. Über eine Nachfolgeregelung zur Finanzierung von großen Infrastrukturmaßnahmen (> 25 Millionen Euro) wird derzeit zwischen Bund und Ländern verhandelt. Nur mit einer definierten Rechtsgrundlage und einer gesicherten Finanzierung durch Bund und Land NRW lassen sich die Maßnahmen des Kern- und des Ergänzungspakets auch realisieren.

Vorteil des Kölner S-Bahn-Ausbaus: Auch Teilrealisierungen sind möglich. So können zum Beispiel weniger aufwendige Maßnahmen vorgezogen werden, was erheblich zu einem flexiblen Lösungsweg beiträgt.



Der Kölner S-Bahnausbau – alle Maßnahmen im Überblick



- 1 Zweigleisiger Ausbau und Neubau zweiter S-Bahnsteig Bf Bergisch Gladbach
- 2 Neubau zweiter Bahnsteig in Duckterath
- 3 Zweigleisiger Ausbau Köln-Dellbrück – Bergisch Gladbach
- 4 Neuer Haltepunkt CFK-Gelände
- 5 Barrierefreier Ausbau Köln Messe/Deutz, Zugänge/Aufzüge zu den Gleisen 1+2, 4+5, 7+8, 12
- 6 Neubau eines weiteren S-Bahnsteiges mit zwei Gleisen in Köln Messe/Deutz
- 7 Erweiterung Köln Hbf um die Gleise 12 und 13 sowie weiterer S-Bahnsteig
- 8 Anpassung Leit- und Sicherungstechnik
- 9 Neuer Haltepunkt Berliner Straße
- 10 Einfädelung Müngersdorf
- 11 Ausbau Erftbahn

BAHNKNOTEN KÖLN

Wachstum braucht neue Weichenstellungen

Die Region Köln gehört zu den wirtschaftsstärksten Ballungsräumen Deutschlands. Basis für den Erfolg ist eines der größten und dichtesten Schienen-, Straßen- und Wasserstraßennetze in Europa. Jedoch leidet das Rheinland unter der zunehmenden Unzuverlässigkeit nicht nur des Straßenverkehrs – Stichwort Leverkusener Brücke –, sondern auch des Schienenverkehrs.



Verlässlich funktionierende Transportketten gehören zu den entscheidenden Produktionsfaktoren von Industrie und Logistikunternehmen. Eine bis an die Grenzen belastete Verkehrsinfrastruktur führt nicht nur zu massiven Imageverlusten; sie wird zur Folge haben, dass Industriezweige abwandern und neue Investoren fernbleiben. Dem bundesweiten demografischen Wandel zum Trotz ist im Rheinland nicht nur weiterhin mit steigenden Fahrgastzahlen zu rechnen, sondern auch mit einem Wachstum des Güterverkehrs: Bis 2025 wird die Zahl der Fahrgäste auf der Strecke Köln – Düsseldorf um 30 Prozent klettern, die des Güterverkehrs bundesweit um 65 Prozent zunehmen.

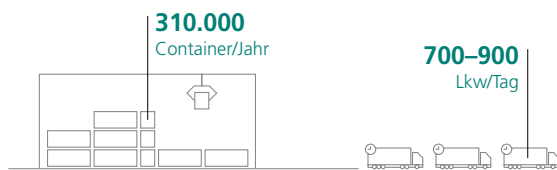
Im Vergleich zu vielen europäischen Nachbarn investiert Deutschland allerdings seit Jahren zu wenig Geld in sein Schienennetz und verspielt damit die Chance, in Zukunft einen Großteil seines Wirtschafts- und Transitverkehrs auf die Schiene zu holen.

Die Schiene – ein nachhaltiger standortpolitischer Faktor

Investitionen in die Schieneninfrastruktur sind Investitionen in die Zukunft: Der Schienenpersonennahverkehr wirkt sich auf die gesamte standortpolitische Entwicklung einer Region aus. Er bündelt Verkehre, bildet regionalplanerische Entwicklungsachsen, entlastet die Straße bei regionalen Pendlerverkehren und schafft Platz für den Wirtschaftsverkehr. Die Stadt Köln selbst hat es sich unter anderem zur Aufgabe gemacht, städtebauliche Wohnprojekte entlang der Schienenachsen zu bevorzugen. Entwicklungsmaßnahmen entlang von Schieneninfrastrukturen haben neben sozialen und ökologischen Effekten auch direkte wirtschaftliche Auswirkungen; sie beeinflussen beispielsweise den Marktwert von Immobilien positiv.



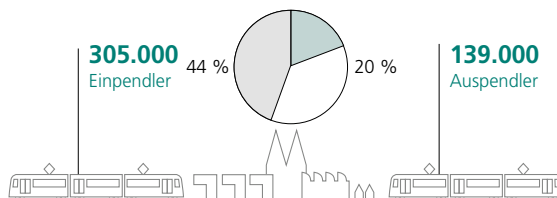
Der Bahnknoten Köln in Zahlen



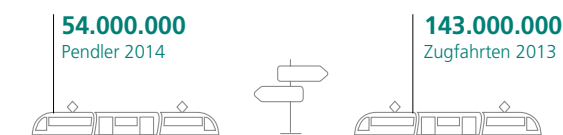
310.000 Bahn-Container werden jährlich am Bahnhof Köln Eifeltor umgeschlagen und 700 bis 900 Lkw täglich beladen. Der Bahnhof Eifeltor ist Deutschlands größter Containerumschlagbahnhof für den kombinierten Frachtverkehr Schiene – Straße.



2.300 Waggons werden täglich auf den Rangierbahnhöfen Köln-Gremberg und Köln-Kalk abgefertigt. Im Containerterminal des Niehler Hafens werden jährlich 600.000 Binnenschiff-Container umgeschlagen.



305.000 Einpendler fahren täglich zur Arbeit nach Köln, fast 139.000 pendeln aus der Stadt heraus. Damit liegt die Einpendlerquote bei 44 Prozent, die der Auspendler bei 20 Prozent. Außerdem sind noch 386.000 Berufspendler innerhalb der Domstadt unterwegs.



54 Millionen Pendler nutzten 2014 die S-Bahnen im Netz. Auf den S-Bahn-Linien S 11 (Düsseldorf-Flughafen – Köln – Bergisch Gladbach), S 12 (Düren – Köln – Au/Sieg) und S 13 (Horrem – Köln – Troisdorf) waren 2014 im Unterschied zum Vorjahr rund fünf Prozent mehr Fahrgäste unterwegs. Im Gebiet des Nahverkehrs Rheinland wurden 2013 rund 143 Millionen Zugfahrten unternommen.



135.000 Menschen fahren jeden Werktag mit Regionalzügen und S-Bahnen über die Hohenzollernbrücke. Zwischen Hauptbahnhof und Hansaring sind es 85.000 Fahrgäste, zwischen Köln Messe/Deutz und Mülheim 77.000. Ein Großteil der jährlich rund 2 Millionen Messeteilnehmer erreicht die Stadt über die Schienen. Die Bahnhöfe sind somit ein wichtiges Entree für hochkarätige Gäste.



Fünf Fragen an: Bahnchef Rüdiger Grube

Bahnchef Rüdiger Grube zählte zu den Hauptrednern der Kölner Bahnknoten-Konferenz in der Koelnmesse. Im Nachgang der Veranstaltung sprach er mit der Redaktion über die Zukunft der Deutschen Bahn, Google-Autos und den Startschuss zum Ausbau des Kölner Engpasses.

Streiks, Unwetter, verspätet ausgelieferte Neufahrzeuge – 2015 war für die Deutsche Bahn bisher kein einfaches Jahr ...

Grube: Wenn Züge durch Streiks oder Unwetter verspätet fahren oder komplett ausfallen, dann ist das für unsere Kunden natürlich sehr ärgerlich. Aber so etwas ist auch für die Deutsche Bahn sehr ärgerlich, denn wir arbeiten seit Jahren konsequent daran, bei Service und Qualität noch besser zu werden. Wenn unsere Leistung nicht stimmt, ist die öffentliche Kritik sofort da – egal, was die Gründe sind. Wir müssen uns diesem großen öffentlichen Interesse stellen, wenn wir die Menschen für uns gewinnen wollen – als Kunden wie auch als Fürsprecher der Bahn als umweltfreundlichstem und sicherstem Verkehrsmittel.

Wie sehen Sie mit Blick auf die nächsten 20 Jahre die Entwicklung des Personenverkehrs auf der Schiene? Sind Systeme wie die computergesteuerten Google-Autos womöglich eine ernsthafte Konkurrenz?

Grube: Wir haben ja gerade erst im März mit unserem Zukunftskonzept für den Fernverkehr die größte Kundenoffensive in der Geschichte der Deutschen Bahn vorgestellt. Dabei setzen wir voll auf die ureigenen Stärken der Schiene: hoch vertaktete Verbindungen zwischen den Metropolen, schnellere Reisezeiten, neue Direktverbindungen in die Fläche und das Ganze mit modernen Zügen, zu attraktiven Preisen und unschlagbar umweltfreundlich. Auf viele dieser Angebotsverbesserungen können sich auch unsere

Kunden im Nahverkehr freuen. Dort sind wir zwar bei der Gestaltung des Fahrplanangebots, der Züge und der Angebote für die Kunden auf die Besteller der Verkehre angewiesen. Aber viele erfolgreiche Beispiele zeigen, dass wir gerade im Nahverkehr immer mehr Menschen für die Schiene gewinnen können. Deswegen ist mir auch vor selbst fahrenden Google-Autos nicht bange.

Fast alle westeuropäischen Länder investieren pro Kopf deutlich mehr in ihre Infrastruktur: die Schweiz etwa sechsmal so viel, Österreich mehr als viermal so viel und selbst Großbritannien oder Spanien mehr als doppelt so viel. Wie können wir die dringend notwendige Finanzierung auf solidere, zukunftsfähige Füße stellen?

Grube: In Deutschland ist es generell so, dass der Bund Investitionen in das Schienennetz finanziert; den Betrieb muss die DB selbst bezahlen. In den vergangenen Jahren war es so, dass die Mittel des Bundes für das bestehende Netz nicht ausreichten, um Brücken, Gleise oder Stellwerke rechtzeitig modernisieren zu können. Die Folge ist ein Investitionsrückstau insbesondere bei Brücken. Mit der neuen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, die wir Anfang dieses Jahres mit Bundesverkehrsminister Dobrindt unterzeichnet haben, konnten wir die Investitionssumme deutlich erhöhen: Wir haben nun rund eine Milliarde mehr pro Jahr. Das ist eine gute Basis, um auch langfristig die hohe Qualität unserer Infrastruktur zu halten.

VRS und NVR machen sich ja seit Jahren für die Lösung der Engpassituation im Bahnknoten Köln stark: Welchen bundesweiten Stellenwert messen Sie dem Kölner Nadelöhr im Schienennetz bei?

Grube: Damit der Verkehr auf der Schiene schnell und zuverlässig rollt, sind die großen Bahnknoten ganz entscheidend. Köln ist unbestritten einer der wichtigsten Bahnknoten in Deutschland, der aufgrund der nahezu erschöpften Kapazitätsreserven leider einen großen Engpass im nationalen und internationalen Eisenbahnnetz darstellt. Deswegen arbeiten wir hier mit dem Land, aber auch dem Bund an gemeinsamen Lösungen.

Während der Bahnknoten-Konferenz haben Sie sich recht optimistisch zur Lösung der Engpassituation geäußert. Doch wie realistisch ist die Chance, dass die Planungen der ersten Ausbaumaßnahmen bald beginnen können?

Grube: Wir haben mit unseren Partnern – dem Land NRW und auch Ihnen als Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland – ein Gesamtkonzept erarbeitet, in dem insgesamt 15 Maßnahmen gebündelt sind. Beim Ausbau eines Bahnknotens geht es ja nicht um den Bau einer neuen Verbindung, sondern um ein sehr komplexes Infrastrukturgeflecht, das man an den richtigen Stellen bearbeiten muss. Unser Ziel ist, zusätzliche Verkehre und eine bessere Qualität – sprich Pünktlichkeit – anbieten zu können. Natürlich ist dieser Plan nur etwas wert, wenn er auch umgesetzt wird. Ein Teil der Maßnahmen muss vom Bund finanziert werden. Dies wird im neuen Bundesverkehrswegeplan bearbeitet, der zum Jahresende vorliegen soll. Mit dem Land besprechen wir derzeit die Planungen für den Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke S 11, der Hauptkomponente des Knotens Köln. Ich bin sehr optimistisch, dass wir hier in Kürze eine gemeinsame Lösung finden und dann auch wirklich loslegen können!



Dr. Rüdiger Grube

Dr. Rüdiger Grube, am 2. August 1951 in Hamburg geboren, ist studierter Fahr- und Flugzeugbauer sowie Wirtschaftspädagoge, langjähriger Automobil-Manager als Konzernvorstandsmitglied der Daimler AG, ehemaliger Verwaltungsratspräsident der EADS und seit Mai 2009 Vorstandsvorsitzender von Deutscher Bahn AG und DB Mobility Logistics AG.

Der bundeseigene Großkonzern mit über 1.000 Tochterunternehmen beschäftigt rund 310.000 Menschen und ist damit das größte Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen Mitteleuropas.

Fokus Schiene







Mobilitätsprojekt mit Zukunft

RHEIN-RUHR-EXPRESS

RRX nimmt Fahrt auf

Mit der Vergabe der Fahrzeugherstellung und Wartung sowie der Entscheidung über den Betrieb des sogenannten Vorlaufbetriebs nimmt das Zukunftsprojekt Rhein-Ruhr-Express (RRX) Fahrt auf. Auf die Schiene gesetzt wird das Premiumprodukt nach und nach vom Land NRW und von den beteiligten Aufgabenträgern wie dem NVR. Ein verlässliches und leistungsstarkes Zugangebot für ganz NRW.

Um eine einheitliche Fahrzeugflotte beschaffen und finanzieren zu können und darüber hinaus einen funktionierenden Wettbewerb um die Verkehrsleistungen auf den RRX-Linien zu ermöglichen, haben die beteiligten SPNV-Aufgabenträger gemeinsam mit dem Land NRW das sogenannte NRW-RRX-Modell umgesetzt: Die Vergabe der RRX-Eisenbahnbetriebsleistungen sowie die Beschaffung, Wartung und Instandhaltung der neuen RRX-Fahrzeuge wurden in europaweiten Wettbewerbsverfahren getrennt voneinander vergeben. So war es einerseits möglich, die positiven Effekte des SPNV-Wettbewerbs um Betriebsleistungen hinsichtlich Preis und Qualität auch im Rahmen des

Rhein-Ruhr-Express zu erzielen und auch kleineren und mittelständischen Verkehrsunternehmen die Teilnahme am Verfahren zu erleichtern. Andererseits waren bei der Fahrzeugbeschaffung erstmals nicht allein der Fahrzeugkaufpreis, sondern die gesamten Lebenszykluskosten ausschlaggebend für den Zuschlag – also auch die Kosten für Energie, Wartung und Instandhaltung der Züge über einen Zeitraum von über 30 Jahren.

**NRW-RRX-Modell:**

Die Vergabe der Dienstleistung sowie Beschaffung, Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge wurden in europaweiten Wettbewerbsverfahren getrennt voneinander vergeben.

**Schnelle Verbindungen, dichte Takte:**

Die Fahrgäste NRWs sollen künftig im hochfrequentierten Rhein-Ruhr-Korridor von einem Premiumangebot profitieren.

Erfolgreiche Vergabe von Beschaffung und Betrieb der RRR-Züge

Mit der Vergabe zur Beschaffung der 82 einheitlichen und hochwertigen RRR-Fahrzeuge konnte ein entscheidender Schritt zur Realisierung des Projektes unternommen werden: Im März 2015 erhielt die Siemens AG den Zuschlag über die Konstruktion und Produktion sowie die Wartung und Instandhaltung der neuen Züge über die gesamte Vertragslaufzeit. Das Unternehmen setzte sich im Wettbewerb mit dem wirtschaftlichsten Angebot gegen zwei Konkurrenten durch. Geplant ist, Ende 2018 die ersten Fahrzeuge in Betrieb zu nehmen. Externe technische Berater werden den gesamten Produktionsprozess von der Konstruktion bis zur Auslieferung und Abnahme der letzten Fahrzeuge begleiten.

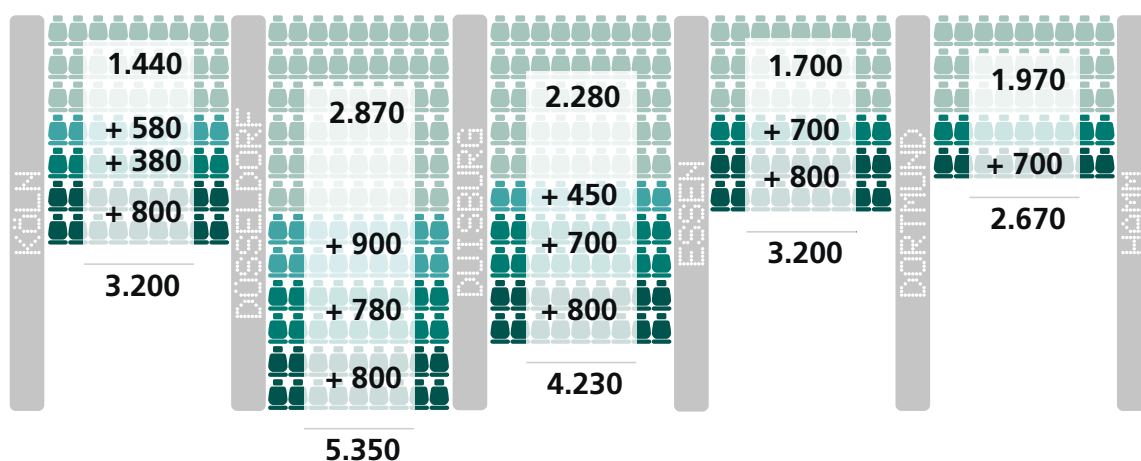
Zwei Monate später konnte auch die Betriebsleistung vergeben werden: Abellio Rail NRW und National Express konnten sich ebenfalls gegenüber der Konkurrenz durchsetzen. Gegenstand des Verfahrens waren die RegionalExpress-Linien RE 1 und RE 11 (Los 1), RE 5 und RE 6 (Los 2) und RE 4 (Los 3) mit einem Leistungsvolumen von insgesamt rund 14,6 Millionen Zugkilometern pro Jahr.

Da Wettbewerbsverfahren dieser Größenordnung aufgrund der Mittelstandsklausel aus dem Vergaberecht in Teilnetzen ausgeschrieben werden müssen, erfolgt die Vergabe der betreffenden Linien in drei Lose unterteilt:

- **Los 1** mit den Linien RE 1 (Aachen – Köln – Essen – Hamm) und RE 11 (Düsseldorf – Essen – Dortmund – Hamm – Kassel) mit rund 6,2 Millionen Zugkilometern pro Jahr übernimmt Abellio Rail NRW.
- **Los 2** mit den Linien RE 5 (Koblenz – Köln – Düsseldorf – Wesel) und RE 6 (Köln/Bonn Flughafen – Köln – Düsseldorf – Essen – Hamm – Minden) mit rund 6 Millionen Zugkilometern pro Jahr geht an National Express.
- **Los 3** mit der Linie RE 4 (Aachen – Mönchengladbach – Hagen – Dortmund) mit rund 2,4 Millionen Zugkilometern pro Jahr übernimmt ebenfalls National Express.



Stufenweise verkehrliche Verbesserung von heute bis zum RRR-Zielkonzept in Verbindung mit dem geplanten Ausbau der Infrastruktur



Wird die Infrastruktur ausgebaut, kann das Zugangebot sukzessive ausgeweitet werden.



Status quo



Interimsbetrieb



RRR-Vorlaufbetrieb



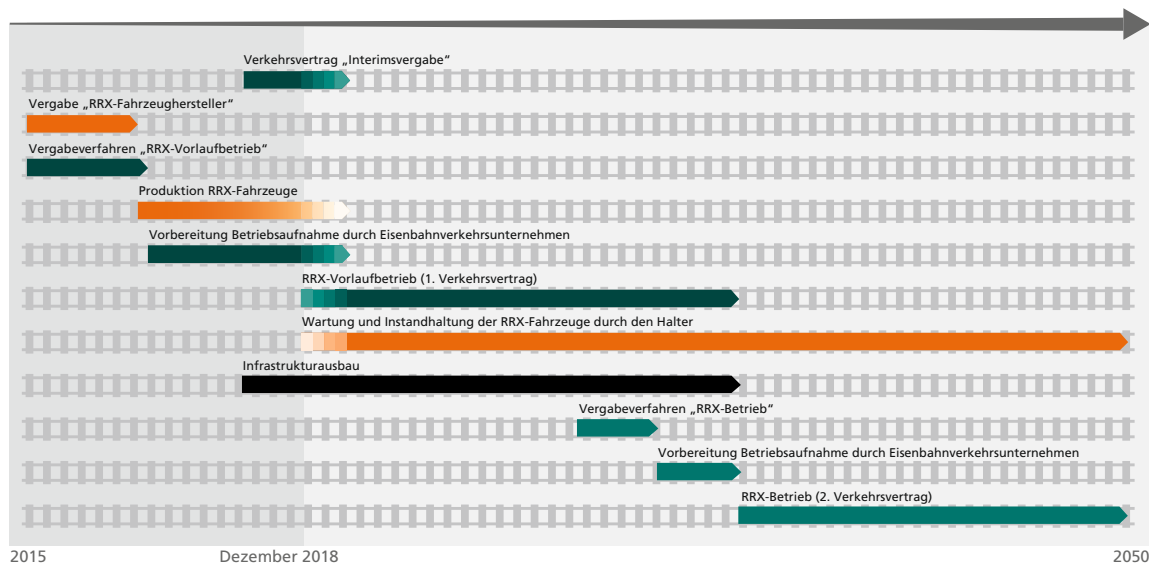
RRR-Zielzustand

Sitzplätze pro Stunde und Richtung
(SPNV ohne S-Bahn, außerhalb HVZ)



Zeitlicher Fahrplan des Rhein-Ruhr-Express

(Stand: April 2015)



Interimsvergabe sichert Verkehre bis zur Betriebsaufnahme der ersten RRX-Fahrzeuge

Bis zur gestaffelten Inbetriebnahme der RRX-Fahrzeuge ab Dezember 2018 ist ein mehrjähriger vertragsloser Zeitraum zu überbrücken, weil die Verkehrsverträge der betroffenen RE-Linien bereits 2016 auslaufen. Im Rahmen einer sogenannten Interimsvergabe sichern die beteiligten SPNV-Aufgabenträger daher den Betrieb der zukünftigen RRX-Linien ab dem Fahrplanwechsel 2016 bis zur Auslieferung der ersten Züge. Nach einem europaweiten Wettbewerbsverfahren fiel die Entscheidung im April 2014 zugunsten von DB Regio NRW. Gegenstand des Interimsbetriebes sind u. a. die Linien RE 1 (Aachen – Köln – Essen – Hamm), RE 4 (Aachen – Mönchengladbach – Hagen – Dortmund), RE 5 (Koblenz – Köln – Düsseldorf – Wesel), RE 6 (Köln/Bonn Flughafen – Köln – Düsseldorf – Essen – Hamm – Minden) und RE 11 (Düsseldorf – Essen – Dortmund – Hamm – Paderborn – Kassel). Um einen nahtlosen Übergang auf den RRX-Vorlaufbetrieb ab 2018 zu ermöglichen, wurden die Laufwege im Rahmen der Vergabe teilweise angepasst. Die Linien haben verschiedene Vertragslaufzeiten, um die gestaffelte Betriebsaufnahme der

zukünftigen RRX-Linien ab Dezember 2018 mit den neuen Fahrzeugen und deren Produktionszeiten zu harmonisieren. So können die SPNV-Aufgabenträger in einem Zeitraum von Dezember 2018 bis Dezember 2020 auf den RRX-Vorlaufbetrieb umstellen. Damit ist sichergestellt, dass die Industrie ausreichend Zeit hat, die RRX-Fahrzeuge solide zu planen und zu bauen. Denn im Schnitt vergehen vom ersten Konzept bis zur Abnahme einer Baureihe über dreieinhalb Jahre.

Damit der RRX in Zukunft rollen kann, muss nun die nötige Verkehrsinfrastruktur ausgebaut werden.



Komfort pur durch neue Fahrzeuge aus einer Hand: Die Siemens AG erhielt im März 2015 den Zuschlag für Konstruktion, Produktion sowie Wartung und Instandhaltung der neuen Züge über die gesamte Vertragslaufzeit von über 30 Jahren.



Auf dem Prüfstand

STATIONS- UND BETRIEBSCHECK

Qualität der SPNV-Betriebsleistungen und Stationen

Der NVR hat erneut die Qualität der Betriebsleistungen sowie die der Bahnhöfe und Halte unter die Lupe genommen. Ergebnis: Die Pünktlichkeit der Nahverkehrszüge hat sich unter anderem durch überlastete Streckenabschnitte und Infrastrukturprobleme im Vergleich zum Vorjahr leicht verschlechtert. Erfreulicher sieht es dagegen bei den Stationen aus: Bereits ein Jahr nach einem vom NVR initiierten Controlling sind erste Erfolge zu verbuchen.



Köln-Weiden West: Auch die Ausstattung dieses zur Fußball-WM 2006 fertiggestellten Verknüpfungspunkts wurde auf Funktionalität, Sauberkeit und Erscheinungsbild hin unter die Lupe genommen und erreichte als „Momentaufnahme“ 2014 den recht guten Gesamtwert von 93,5 Prozent.

Die Qualität der Betriebsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist weiterhin verbesserungswürdig, so das Resümee des zweiten Berichts zur SPNV-Betriebsqualität des NVR für das Jahr 2014.

Dabei sind die S-Bahnen mit einer durchschnittlichen Verspätung von 1,3 Minuten pro Fahrt am pünktlichsten. Die RegionalBahn-Linien schneiden mit 2,2 Minuten bereits deutlich schlechter ab, und das Schlusslicht bilden auch diesmal die RegionalExpress-Linien mit einer durchschnittlichen Verspätung von 2,7 Minuten pro Fahrt.



Insgesamt hat sich die Pünktlichkeit gegenüber dem Vorjahr leicht verschlechtert. Um die Pünktlichkeit zu verbessern, setzt die DB Regio AG aber ab Herbst 2015 sukzessive auf den Linien RE 1 und RE 5 leistungsstärkere Loks ein.

Rhein-Sieg-Express RE 9 pünktlichste RE-Linie

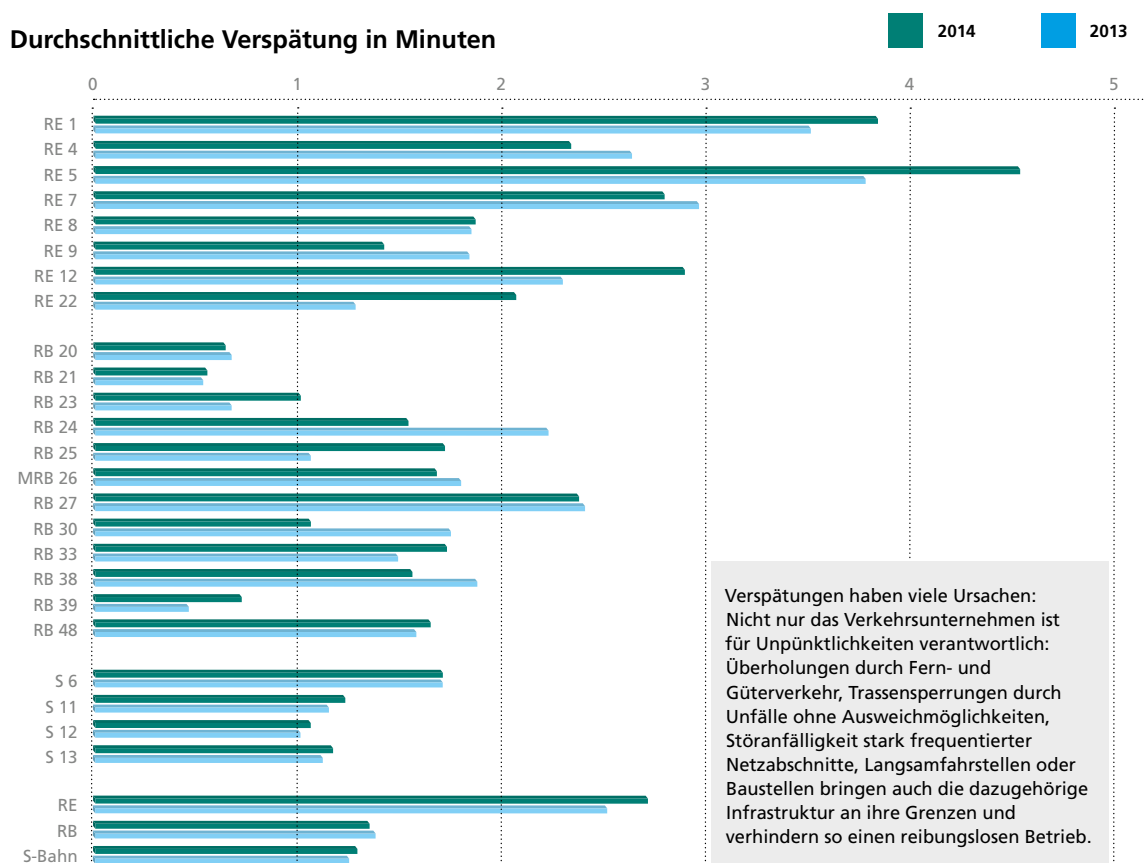
Insgesamt hat sich die Pünktlichkeit gegenüber dem Vorjahr leicht verschlechtert. Insbesondere die Linien RE 1 (3,85 Minuten durchschnittliche Verspätung pro Fahrt) und RE 5 (4,55 Minuten) weisen ein schlechtes Pünktlichkeitsniveau auf. Gründe dafür sind der stark belastete Korridor Köln – Düsseldorf – Duisburg, Baustellen, lange Fahrgastwechselzeiten zur Hauptverkehrszeit sowie Überholungen durch den Fernverkehr. Um die Pünktlichkeit zu verbessern, setzt die DB Regio AG aber ab Herbst 2015 sukzessive auf beiden Linien leistungstärkere Loks ein. Eine deutliche Verbesserung der Pünktlichkeit konnte erfreulicherweise beim Rhein-Sieg-Express RE 9 erreicht werden. Die Linie liegt nach Auflösung der Langsamfahrstelle Niederhövels – Scheuerfeld auf Platz eins der RE-Pünktlichkeit.

Die meisten Regionalbahn-Linien konnten ihre Pünktlichkeitswerte verbessern. Allerdings ist erkennbar, dass das Kölner Dieselnetz mit den Linien RE 12, RE 22, RB 23, RB 24, RB 25 und RB 30 – mit Ausnahme der RB 24 und der RB 30 – bereits im Jahr 2014 besonders von Verspätungen betroffen war. Verantwortlich hierfür waren zunächst der verzögerte Einsatz der neuen Vareo-Fahrzeuge und später deren technische „Kinderkrankheiten“. Hinzu kommen infrastrukturelle Engpässe, so dass das anspruchsvolle Fahrplankonzept nicht reibungslos gefahren werden konnte. An Lösungen wurde auf allen Ebenen mit Hochdruck gearbeitet und erste Verbesserungen greifen bereits.

Unter den S-Bahn-Linien bildet die S 6 (1,71 Minuten) das Schlusslicht in Sachen Pünktlichkeit. Jedoch verbesserten sich ihre Werte seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 durch den Einsatz neuerer Fahrzeuge.



Durchschnittliche Verspätung in Minuten





Erscheinungsbild der Stationen im SPNV im Vergleich 2014 zu 2013



Verbesserungen seit Controlling des NVR:
Insgesamt haben sich die Bewertungsergebnisse 2014 gegenüber denen von 2013 verbessert. Doch an einigen Stationen besteht weiterhin Handlungsbedarf.

Zugausfallquote insgesamt leicht gestiegen

Insgesamt liegt die Ausfallquote bei knapp über drei Prozent, 2013 lag sie noch unter drei Prozent. Ein Großteil der Ausfälle ist allerdings durch Bau- und Instandhaltungsarbeiten bedingt, etwa die Gleiserneuerungsarbeiten auf der Hohenzollernbrücke. In der Regel konnten im Falle von Baustellen Umleitungen oder Schienenersatzverkehre eingesetzt werden. Problematischer waren technisch bedingte Ausfälle, die sich auch auf die Folgezüge auswirkten. Zu den weiteren Ursachen für den Anstieg der Ausfallquote zählten außerdem Unwetter oder Streik.

80 Prozent der 190 Stationen im Gebiet des NVR im mindestens akzeptablen Zustand

Zusätzlich zur Betriebsqualität ließ der NVR zum zweiten Mal auch die Qualität seiner Bahnhöfe und Haltepunkte unter die Lupe nehmen: Dabei sind Bahnsteige und Zugangsbereiche nach einheitlicher Methodik erfasst worden; bewertet wurden Funktionalität, Sauberkeit und Erscheinungsbild der vorhandenen Ausstattungsmerkmale. Aus den Einzelwerten ergab sich als „Momentaufnahme“ nach einem festgelegten Rechenchema ein prozentualer Gesamtwert im Ampelsystem (grün = akzeptabel; gelb = noch akzeptabel; rot = nicht akzeptabel).

Im Vergleich zur erstmaligen Untersuchung des NVR im Jahr 2013 fällt die Bilanz des jüngsten Stationschecks deutlich besser aus: Etwas mehr als 80 Prozent der 190 Stationen im Gebiet des NVR befanden sich zum Zeitpunkt der Erfassung (Mitte Oktober bis Mitte Dezember 2014) in einem mindestens akzeptablen Zustand. 2013 waren dies nur 67 Prozent. Etwa 17 Prozent (2013: 20 Prozent) der Stationen wurden als noch akzeptabel eingestuft und 2 Prozent als nicht akzeptabel (2013: 13 Prozent).

Ehemaliges Schlusslicht Köln Hansaring nun Beispiel für gelungene Verbesserung

Ein gutes Beispiel für eine gelungene Verbesserung ist die Station Köln Hansaring, die im Vorjahr das schlechteste Gesamtergebnis aufwies. Diesmal konnte sie durch die gute partnerschaftliche Zusammenarbeit von NVR, DB Station&Service AG und Stadt Köln ein deutlich besseres Bewertungsergebnis erreichen (95,8 Prozent 2014 gegenüber 68,9 Prozent 2013). In der aktuellen Untersuchung bildet die Station Köln-Worringen mit 69,1 Prozent das Schlusslicht – allerdings werden noch in diesem Jahr einige Maßnahmen wie ein kompletter Austausch der Wegeleitung ergriffen. Der NVR wird als Aufgabenträger auch in Zukunft die Stationsqualität im Verbandraum checken. Für eine nachhaltige Sicherung der erreichten Erfolge sollen im nächsten Schritt außerdem Ordnungspartnerschaften mit den beteiligten Kreisen und kreisfreien Städten abgeschlossen werden.

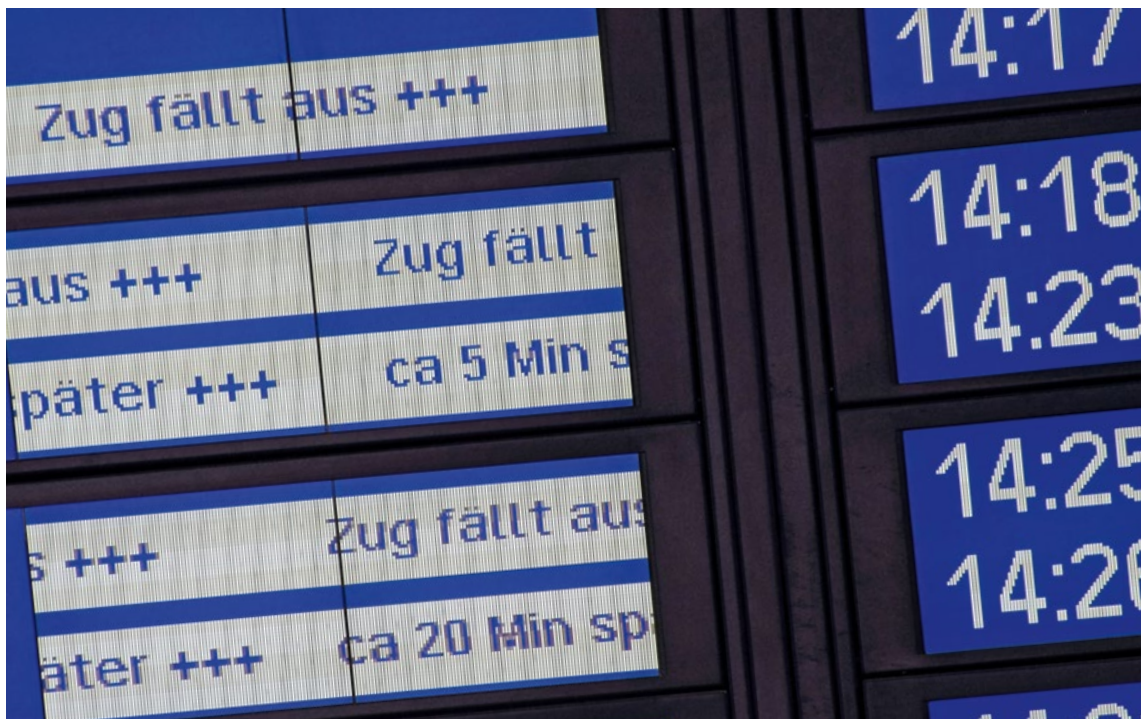


Start mit Hindernissen

KÖLNER DIESELNETZ

Vareo: gemeinsam für Verbesserungen

Seit dem Fahrplanwechsel 2013 sorgt der Nahverkehr im Vareo-Netz durch Zugausfälle, Minderkapazitäten und Verspätungen für Unmut bei den Pendlern. Der NVR hat daraufhin die Reißleine gezogen und alle beteiligten Partner und Akteure ins Boot geholt: Gemeinsam soll die Situation schnellstmöglich entspannt werden. Erste Verbesserungen greifen bereits; vieles kann aber schon aufgrund der Infrastrukturengpässe erst mittelfristig erfolgen.



Harte Zeiten für Pendler:
Seit dem Fahrplanwechsel 2013 häufen sich im Kölner Dieselnetz Zugausfälle, Minderkapazitäten und Verspätungen. Der NVR arbeitet gemeinsam mit allen beteiligten Akteuren an Lösungen und verbucht erste Erfolge.

Eigentlich sollte alles besser werden: Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 sollten die Fahrgäste im sogenannten Dieselnetz von mehr Fahrten und mehr Halten profitieren. Damit dies funktioniert, war der Einsatz von neuen, leistungsstarken Zügen zeitgleich geplant. Doch die Neufahrzeuge kamen nicht nur viel später, sie litten auch unter zahlreichen technischen „Kinderkrankheiten“. Erhebliche Verspätungen und zahlreiche Zugausfälle waren die Folge. Mängel der Infrastruktur und ein nicht reibungslos funktionierendes neues elektronisches Stellwerk in Euskirchen verschärften die Situation zusätzlich. Die Kundenbeschwerden über

Unpünktlichkeit, Zugausfälle und Minderkapazitäten häuften sich auch nach dem Fahrplanwechsel 2014.

Um die Situation auf der Voreifel- und der Eifelstrecke zukünftig nachhaltig zu entspannen, hat die Zweckverbandsversammlung als politisches Gremium des NVR für mehrere Nachbesserungen gesorgt. Ein Meilenstein ist dabei sicherlich der kürzlich erfolgte Startschuss für Machbarkeitsstudien zur Elektrifizierung dieser Strecken. Denn erst ein Betrieb mit spurtstärkeren elektrischen Fahrzeugen wird den Anforderungen auf Dauer gerecht werden können.

Besonders das Anforderungsprofil der von der S 23 befahrenen Strecke Bonn – Rheinbach – Euskirchen ist für einen elektrisch betriebenen S-Bahn-Betrieb typisch: kurze Haltestellenabstände, hohe fahrdynamische Beschleunigungsanforderungen, starker Fahrgastwechsel sowie mit den neu eingerichteten Haltepunkten zunehmend auch innerstädtische Erschließungsfunktionen. Die Fahrgastnachfrage ist auf beiden Strecken kontinuierlich steigend. Eine Machbarkeitsstudie soll die technische und infrastrukturelle Umsetzbarkeit, die betriebstechnischen Möglichkeiten und ihre verkehrlichen Auswirkungen analysieren sowie den volkswirtschaftlichen Nutzen im Rahmen einer „standardisierten Bewertung“ aufzeigen.

Ein positiver Nutzen-Kosten-Faktor ($>1,0$) wäre Voraussetzung, um die Maßnahme grundsätzlich förderfähig zu gestalten und die spätere Infrastrukturförderung durch das Land NRW und/oder den Bund zu erreichen. Kostenträger der Machbarkeitsuntersuchungen sind neben dem NVR die an den Strecken liegenden Städte oder Kreise. Die Machbarkeitsstudie zur Elektrifizierung der S 23 geht auf eine überparteiliche Initiative aus Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis zurück. In einer gemeinsamen Ausschusssitzung ist ein entsprechender Beschluss bereits gefasst worden.

Viele Optimierungen auf Voreifel- und Eifelstrecke nur mittelfristig möglich

Weitere Optimierungen sind aber kurzfristig weder auf der Voreifel- noch auf der Eifelstrecke möglich. Der NVR und die DB Regio als Streckenbetreiber hatten im Sommer 2015 zahlreiche Varianten zur Verbesserung der Situation auf der Eifel- und der Voreifelstrecke geprüft. Dabei sind auch die Vorschläge der Facebook-Gruppe „Eifelpendler“ eingeflossen, die sich als betroffene Fahrgäste engagiert für Verbesserungen starkmachen. Der NVR hat insbesondere den Einsatz von Sprinterzügen geprüft, die manche Halte der S 23 nicht anfahren. Von allen sieben geprüften Varianten erwies sich aber keine einzige als praktikabel. Infrastrukturelle und betriebliche Engpässe sprechen unabhängig von fördertechnischen Rahmenbedingungen gegen die Einführung der Sprinterzüge. Das Nichtanfahren („Auflassen“) von bestehenden Haltepunkten mindert zudem die Gesamtattraktivität des SPNV-Angebots der Voreifelbahn.

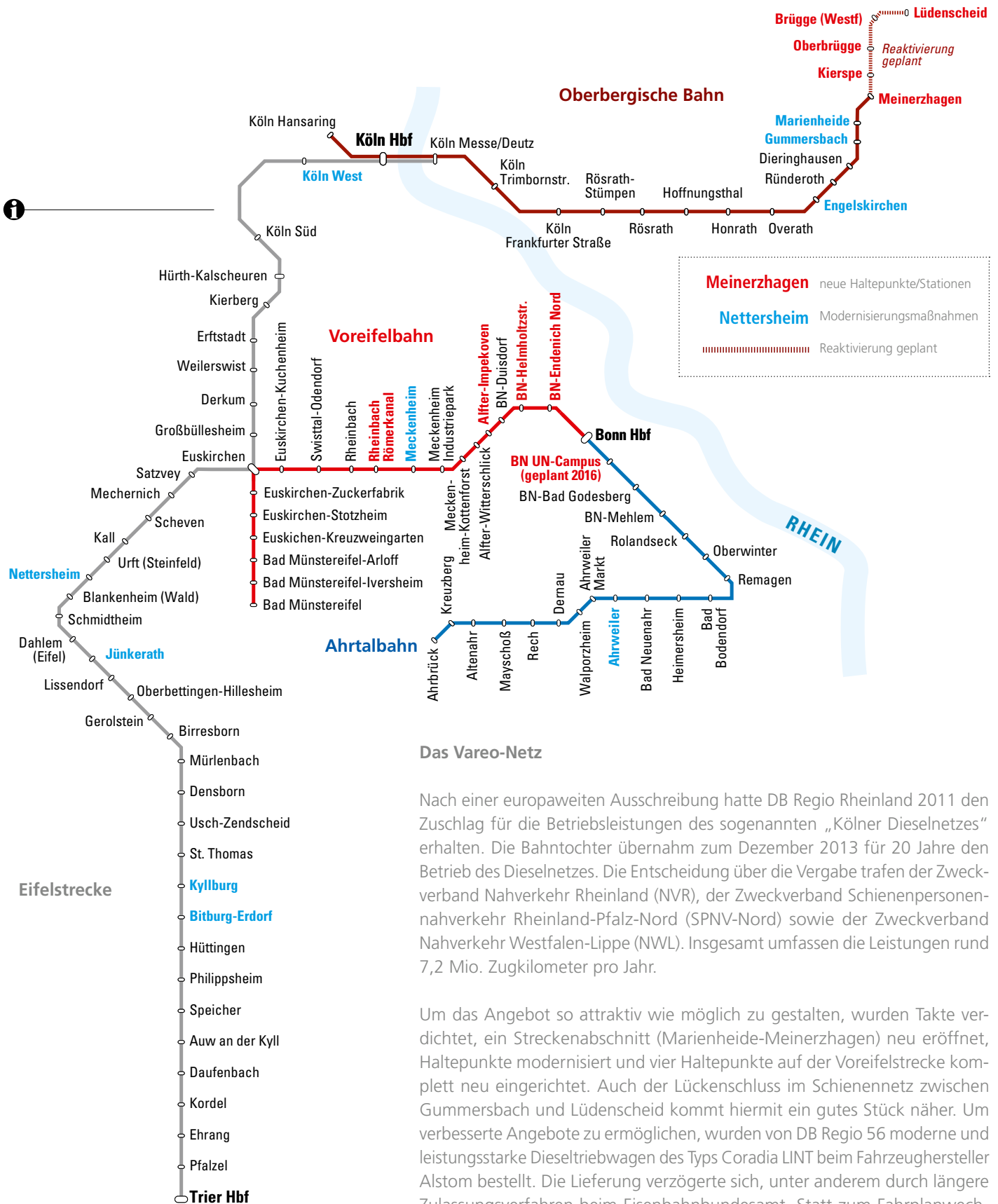
Mehr Sitzplätze in Vareos Richtung Eifel und Oberberg ab 2017

Dennoch wird im nächsten Schritt untersucht, ob weitere Fahrplanoptimierungen wie zum Beispiel Expressverbindungen im Berufsverkehr auf der Eifelstrecke möglich sind. Einige Monate zuvor hatte die Zweckverbandsversammlung des NVR bereits festgelegt, dass 2017 neun zweiteilige LINT 54 zu dreiteiligen LINT 81 mit einer Kapazitätserhöhung von 180 auf 300 Sitzplätze ergänzt werden, um mehr Platz in den Zügen der Eifelstrecke und der Oberbergischen Bahn zu schaffen. Finanziert wird dies unter anderem aus den im Jahr 2014 angefallenen Strafzahlungen der DB Regio an den NVR – wegen Nichterbringung der vertraglich zugesicherten Leistungen im Kölner Dieselnetz. Die Erweiterung der LINT-Fahrzeuge ist auch Voraussetzung für einen eventuell möglichen Einsatz einer zusätzlichen Verbindung aus der Eifel für die Fernpendler, die ab Euskirchen als Sprinterzug verkehrt. Unmittelbar im Anschluss daran soll dann eine Regionalbahn eingesetzt werden, die alle Haltepunkte bis Köln bedient.

Kurzfristige Verbesserungen zum Fahrplanwechsel 2015

Um die Situation zu entspannen, wurden auf der Eifelstrecke bereits Mitte Juni Fahrplananpassungen vorgenommen. Auf der Voreifelstrecke greifen dann einige Verbesserungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015: So kann eine Taktlücke der S 23 am Samstagabend geschlossen werden. Zwischen 20:09 Uhr und 21:13 Uhr wird für Stadtbummler und von der Shopping-Tour Heimkehrende eine Zugfahrt um 20:43 Uhr ab Bonn Hbf nach Euskirchen eingerichtet werden. Außerdem halten am Bahnhof Kottenforst Verstärkerzüge zwischen Bonn und Rheinbach (und zurück) bei Bedarf in der Hauptverkehrszeit probeweise für ein Fahrplanjahr.

Ob die Bedarfshalte beibehalten werden können, entscheidet die Inanspruchnahme des Angebots. Ebenfalls zum 13. Dezember wird auf der Voreifelbahn (S 23) zwischen Rheinbach und Bonn wieder ein glatter 15-Minuten-Takt eingeführt. Das kommunale Bus-System wird an diesen gut merkbaren 15-Minuten-Takt angepasst.



Das Vario-Netz

Nach einer europaweiten Ausschreibung hatte DB Regio Rheinland 2011 den Zuschlag für die Betriebsleistungen des sogenannten „Kölner Dieselnetzes“ erhalten. Die Bahntochter übernahm zum Dezember 2013 für 20 Jahre den Betrieb des Dieselnetzes. Die Entscheidung über die Vergabe trafen der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR), der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz-Nord (SPNV-Nord) sowie der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL). Insgesamt umfassen die Leistungen rund 7,2 Mio. Zugkilometer pro Jahr.

Um das Angebot so attraktiv wie möglich zu gestalten, wurden Takte verdichtet, ein Streckenabschnitt (Marienheide-Meinerzhagen) neu eröffnet, Haltepunkte modernisiert und vier Haltepunkte auf der Voreifelstrecke komplett neu eingerichtet. Auch der Lückenschluss im Schienennetz zwischen Gummersbach und Lüdenscheid kommt hiermit ein gutes Stück näher. Um verbesserte Angebote zu ermöglichen, wurden von DB Regio 56 moderne und leistungsstarke Dieseltriebwagen des Typs Coradia LINT beim Fahrzeughersteller Alstom bestellt. Die Lieferung verzögerte sich, unter anderem durch längere Zulassungsverfahren beim Eisenbahnbundesamt. Statt zum Fahrplanwechsel 2013 kamen die ersten Vario-Züge erst zum Jahresbeginn 2014 auf die Strecke. Alle 56 Fahrzeuge sind erst seit Ende April 2015 unterwegs. Letzte Nachbesserungen am Fahrzeug, etwa die Verkürzung der langen Türöffnungs- und -schließzeiten durch eine Softwareumstellung, erfolgen im Herbst 2015.

[illegible]

ülheim

und Preisstufen

Ticket: Zielorte, die sie mit einem VRS-Ticket anfahren können. Die dargestellte

 **How to find your ticket:**
In the list below you find the destinations within the VRS and the referring price levels. These price levels are valid for all stations in the town/community quoted.

[illegible]

Preise Tickets & Prices

1b	2b	3	4	5	6	7
2.80	3.80	5.00	7.70	11.30	13.90	17.00
2.00	2.50	3.70	5.10	6.70	8.10	
14.10	18.40	28.40	41.80	50.00	61.20	
10.00	10.00	14.80	20.40	26.80	32.40	
13.00	18.00	24.40	26.00	28.50	41.00	
18.80	25.30	34.90	38.70	48.00		
55.50	53.90	65.90	77.50	89.50		
204.60	247.40	261.90	277.80			
107.10	129.30					
153.40	185.60	200.90	216.70			
3.90	5.70	7.00	8.50			

(Preise in Euro)

Wenn Sie weiter fahren möchten...

...zu Zielen in NRW:

Für Fahrten im Nahverkehr innerhalb von Nordrhein-Westfalen gilt der NRW-Tarif. Der NRW-Tarif gilt stets von „Haus zu Haus“ und schließt die Benutzung aller Busse, Straßen-, Stadt- und U-Bahnen sowie von S-Bahn, Regionalbahn und Regional-Express ein.

Auszug aus dem Ticketsortiment des NRW-Tarifs

SchönerTagTicket NRW Single	29,00 Euro
SchönerTagTicket NRW 5 Personen	42,00 Euro
SchöneFahrtTicket NRW Erwachsene	18,40 Euro
SchöneReiseTicket NRW	
SchönerMonatTicket NRW	Relationsabhängiger Fahrpreis.
AnschlussTicket NRW	Den Fahrpreis können Sie am Automaten ermitteln

...zu Zielen außerhalb von NRW:

Für Fahrten im Nahverkehr über die Grenzen Nordrhein-Westfalens hinaus und im Fernverkehr gilt der DB-Tarif.
Weitere Informationen zu allen Tarifen erhalten Sie bei den DB Verkaufsstellen.

Die Übersicht aller Verkaufsstellen mit Öffnungszeiten finden Sie unter www.bahn.de/verkaufsstellen

Ticketangebote für Touristen

KölnCard (24-Stunden)	Einzel	Gruppe bis zu 5 Personen
Stadtgebiet Köln	9,00 Euro	19,00 Euro
erweitertes VRS-Netz	24,00 Euro	49,00 Euro
KölnCard (48-Stunden)		
Stadtgebiet Köln	18,00 Euro	48,00 Euro
erweitertes VRS-Netz	38,00 Euro	98,00 Euro
Bonn Regio WelcomeCard		
Stadtgebiet Bonn	9,00 Euro	19,00 Euro
Erweiterte Region Bonn	12,00 Euro	26,00 Euro
Erweitertes VRS-Netz	24,00 Euro	49,00 Euro

Entdecken Sie die Städte Köln
oder Bonn preisgünstig und
bequem mit allen öffentlichen
Verkehrsmitteln als Einzelperson
oder in der Gruppe. Die Tickets
bieten eine Fülle von Vergünsti-
gungen in Kunst, Kultur, Freizeit,
Gastronomie und Shopping. In
allen Automaten der DB AG er-
halten Sie die Tickets unter dem
Hauptknoten

Themen, die bewegen





Hohe
Zufriedenheit
der Nutzer

MARKTFORSCHUNG:

Kunden mit MobilPass-Tickets sehr zufrieden

Seit Ende 2012 ermöglichen MobilPass-Tickets Empfängern verschiedener Sozialleistungen eine kostengünstige Mobilität. Damit sind sie nicht nur in ihrer Kommune mobil, sondern im ganzen VRS – je nach gewählter Preisstufe. Eine Marktforschung belegt nun die hohe Zufriedenheit der Nutzer mit diesem Angebot.

Zwar bieten die Städte Köln und Bonn einkommensschwachen Menschen bereits seit Jahren die Möglichkeit, verschiedene vergünstigte Tickets für den ÖPNV zu erwerben. Doch erst nachdem das Land Nordrhein-Westfalen das Angebot sogenannter „Sozialtickets“ finanziell fördert, können seit Ende 2012 Berechtigte im gesamten VRS-Verbundraum preiswerter mobil sein. Beim zuständigen JobCenter, Sozialamt oder beim Landschaftsverband Rheinland (LVR) erhalten sie den notwendigen MobilPass, mit dem sie rabattierte 4er- und MonatsTickets erwerben können. Unter die Rubrik „MobilPass“ fallen auch die speziellen Angebote in Köln (Köln-Pass) und Bonn (Bonn-Ausweis).

Die MobilPass-Tickets, die so erworben werden können, gibt es in Anlehnung an das bekannte Preisstufensystem des VRS in den Preisstufen 1a bis 5. Das dazugehörige MonatsTicket MobilPass ist zudem auf andere Personen mit MobilPass übertragbar und verfügt vergleichbar den VRS-Abos über großzügige Mitnahmeregelungen.



Die Zahlen zur Ticketnutzung sprechen für sich: 2014 wurden rund 608.000 4er- und 530.000 MonatsTickets MobilPass durch Einwohner des Verbundgebiets nachgefragt, Tendenz steigend.



Insgesamt gibt es im Verbundgebiet rund 376.000 Berechtigte. 206.000 von ihnen verfügen auch über einen MobilPass; Köln-Pass oder Bonn-Ausweis mit eingerechnet. Von denjenigen, die einen Berechtigtenausweis besitzen, nutzen rund die Hälfte (104.000 Personen) MobilPass-Tickets. Die andere Hälfte nutzen vor allem den Köln-Pass oder Bonn-Ausweis für andere Vergünstigungen (Ermäßigung bei städtischen Einrichtungen wie Schwimmbädern, Stadtbibliotheken etc.). Die Zahlen zur Ticketnutzung sprechen für sich: 2014 wurden rund 608.000 4er- und 530.000 MonatsTickets MobilPass durch einkommensschwache Einwohner des Verbundgebiets nachgefragt, Tendenz steigend.

Um mehr über die Akzeptanz dieses Angebotes zu erfahren, hat der VRS 2013/2014 in Zusammenarbeit mit den Sozialämtern und Arbeitsagenturen eine großflächige Marktforschung durchgeführt. Mit Hilfe der Ämter wurden über 100.000 der 376.000 Berechtigten durch die Befragung erreicht. Die Befragten erhielten über ihr entsprechendes Amt entweder postalisch oder persönlich bei Abholung des MobilPasses einen Fragebogen zur Nutzung und Zufriedenheit in puncto rabattierte 4er- und MonatsTickets.

Ergebnis der Umfragen

Bei den Nutzern kommen die MobilPass-Tickets sehr gut an: Fast 70 Prozent der Befragten waren mit diesem Angebot sehr zufrieden (40,5 Prozent) oder zufrieden (29,3 Prozent). Die durchschnittliche Zufriedenheit aller Befragten liegt auf der Skala von eins („sehr zufrieden“) bis fünf (sehr unzufrieden) bei 1,8.

Dass etwas mehr als die Hälfte der Zielgruppe nur sehr selten oder nie über einen Pkw verfügen kann, verdeutlicht, wie wichtig das Angebot für deren Alltagsmobilität ist. Kunden mit MobilPass fahren sogar mehr Bus und Bahn: 38 Prozent derjenigen, die rabattierte 4erTickets nutzen, gaben an, seitdem häufiger mit dem Nahverkehr zu fahren. Von den Nutzern der

rabattierten MonatsTickets sind über die Hälfte häufiger mit Bus und Bahn unterwegs.

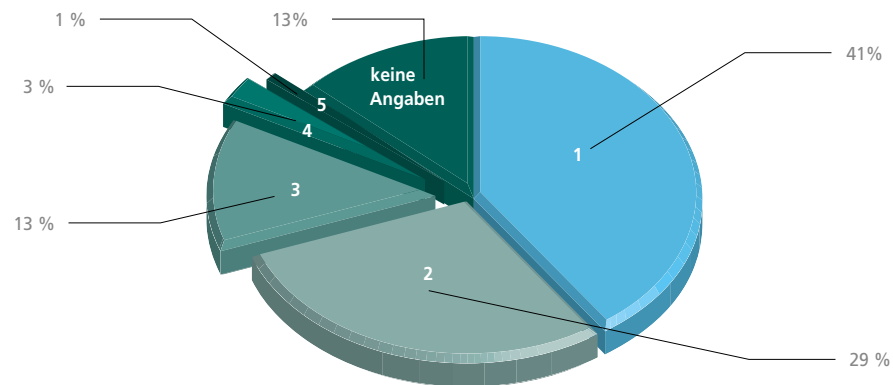
Die außergewöhnlich große Zufriedenheit und die hohe Nachfrage nach diesen Tickets bestätigt die Richtigkeit der Entscheidung, hier auf eine verbundweite Lösung in Anlehnung an das Tarifsystem zu setzen.

Die Mobilität und damit Teilhabe am Leben konnte in der Gruppe der Einkommensschwachen deutlich erhöht werden. Das Angebot kann allerdings nur dann aufrechterhalten werden, wenn es weiterhin vom Land Nordrhein-Westfalen ermöglicht wird. Dessen Fördergelder, die die Tarifabsenkung ausgleichen, sind unabhängig auch in den nächsten Jahren in ausreichender Höhe zur Verfügung zu stellen.



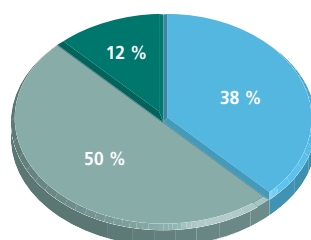
Zufriedenheit mit den MobilPass-Tickets

(auf einer Skala von 1 = sehr zufrieden bis 5 = sehr unzufrieden)

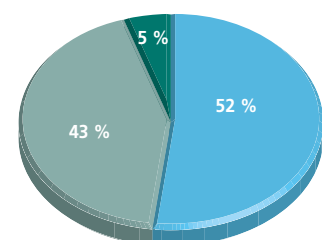


ÖPNV-Nutzung von MobilPass-Ticket-Nutzern im Vergleich zu früher

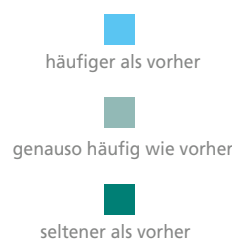
4erTicket MobilPass



MonatsTicket MobilPass



MobilPass-Tickets kommen an: Fast 70 Prozent der Befragten waren mit diesem Angebot sehr zufrieden (Schulnote 1) oder zufrieden (Schulnote 2).





Das Land Nordrhein-Westfalen unterstützt seit 2012 Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde und Gebietskörperschaften finanziell mit NRW-weit 30 Millionen Euro pro Jahr, wenn sie ein Angebot für Empfänger folgender Leistungen anbieten:

- laufende Leistungen der Kriegsofperfürsorge nach dem Bundesversorgungsgesetz.

Ein Sozialticket muss mindestens die Fahrt in einer kreisfreien Stadt bzw. einem Kreis ermöglichen oder unterschiedliche Preisstufen anbieten. Ein kreisweites Angebot für alle Kreise hat zum Beispiel der VRR eingeführt. Weitere Sozialtickets, die in den Gebietskörperschaften der Verbünde gelten, gibt es im Aachener Verkehrsverbund (AVV) und in der Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd (VGWS). In den restlichen Regionen in NRW gibt es teilweise lokale Sozialtickets.



Lückenloses Ticketangebot

TARIFSTRATEGIE:

VRS optimiert sein Ticketangebot für jede Lebensphase

Schüler, Studierende, Berufstätige – mit solidarisch finanzierten Tickets sind alle zu günstigen Preisen im Verbundraum rund um die Uhr mobil, also auch in der Freizeit. Ergänzt um die Starter- und Aktiv60Tickets, die abends und am Wochenende ebenfalls netzweit gelten, gibt es somit im VRS für jede Lebensphase ein eigenständiges Angebot – von der Schule bis zum Ruhestand. Dennoch gab es bisher noch kleine Lücken im System, die nun geschlossen werden.



Mit diesen Neuerungen möchte der VRS gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen den Bedürfnissen der Fahrgäste entgegenkommen und die Bindung an Bus und Bahn weiter festigen und dauerhaft stärken.

Für Eltern von Kindern unter sechs Jahren ist es eine Selbstverständlichkeit, dass diese im VRS kostenlos fahren. Ab der Grundschule greift dann das SchülerTicket als „Eintrittskarte“ zum ÖPNV. Doch was ist, wenn die Kinder auch mit sechs Jahren noch die Kita besuchen? Besonders in den Städten gibt es einige sechsjährige Kinder, die mit ihren Eltern auf dem Weg zum Kindergarten Bus und Bahn nutzen. Bislang mussten sie Einzel- oder 4erTickets im Kindertarif oder sogar ein Ticket aus dem Zeitkartensegment lösen. Der VRS hat nun nachgebessert: Alle Kinder unter 7 Jahren, die noch keine Schule besuchen, können bis zur Einschulung kostenlos Bus und Bahn fahren.

Eine weitere Lücke des Tarifsystems wurde durch das neue AbsolventenTicket geschlossen. Für die Zeit zwischen Schulabschluss und Beginn von Ausbildung bzw. Studium mussten die in der Regel nicht allzu finanzkräftigen jungen Kunden bisher auf Einzel- oder 4erTickets bzw. ein Ticket aus dem Zeitkartensegment zurückgreifen. In dieser rund dreimonatigen Zeit greift nun das AbsolventenTicket für Schulabgänger bis 20 Jahre, das in diesem Jahr vom Beginn der Sommerferien bis zum 30. September gültig ist. Das Ticket kostet für den gesamten Zeitraum einmalig 90,45 Euro und ist in der Woche ab 9 Uhr und am Wochenende

ganztätig im kompletten VRS-Netz gültig. Das Ticket ist ausschließlich als HandyTicket erhältlich und kann im HandyTicketshop online gekauft werden.

Ebenfalls eine Neuerung ist das DualTicket, das zum 1. September 2015 eingeführt wurde und sich sowohl an berufsbegleitende Studierende („Teilzeitstudierende“) als auch an Schülerinnen und Schüler von Weiterbildungskollegs richtet. Es kostet pro Semester 244,80 Euro und ist wie das reguläre SemesterTicket im VRS-Netz gültig.



Das Ticketkonzept im Zeitkartenbereich

Zielgruppengerechte Tickets für jede Zielgruppe

Ruhestand	Aktiv60Ticket	WochenTicket Formel9Ticket (im Abo) MonatsTicket (im Abo) MonatsTicket MobilPass
Beruf	JobTicket GroßkundenTicket	
Ausbildung Studium	SemesterTicket DualTicket StarterTicket	MonatsTicket
Schule	AbsolventenTicket SchülerTicket	
Vorschul- kinder	kostenlos	

■ ZeitTickets für jedermann, preistufenabhängig
■ zielgruppenspezifische Tickets mit mind. VRS-weiter Gültigkeit

■ Angebotsergänzung
im VRS-Ticketsystem

Lückenschluss:
Alle Kinder im Vorschulalter unter 7 Jahren fahren seit August 2015 kostenlos. Schulabgänger profitieren bis zum Beginn von Ausbildung oder Studium vom dreimonatigen AbsolventenTicket und Studierende berufsbegleitend vom DualTicket.



Eines für alles

MULTIMODALITÄT:

Das eTicket wird zum „MultiTicket“

Die Welt wird multimodal. Immer öfter werden unterschiedliche Mobilitätsangebote je nach Situation und Bedarf miteinander kombiniert: Der VRS ermöglicht es daher seinen Stammkunden, mit dem eTicket als „MultiTicket“ auch Carsharing und Leihräder zu nutzen. Auch darüber hinaus macht er sich für eine vernetzte Mobilität stark.

Um den veränderten Mobilitätsbedürfnissen gerecht zu werden, bietet das VRS-Abo inzwischen mehr als nur die Nutzung von Bus und Bahn: Seit einigen Monaten endet die Fahrt für alle VRS-Abokunden mit eTicket nicht an der Haltestelle, sondern kann durch Carsharing und in Köln auch durch Leihräder erweitert werden. Möglich wird dieses Plus an Flexibilität durch die Kooperation mit den Carsharing-Anbietern cambio und Flinkster sowie dem Leihradangebot der Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB).

Die bedarfsgerechte Nutzung von Auto, Bus, Bahn und Fahrrad gewinnt im städtischen Raum immer mehr an Bedeutung und wird durch Carsharing- und Leihradangebote sinnvoll und kundengerecht ergänzt. Dies sorgt nicht nur für ein schnelles und günstiges Ankommen, sondern reduziert auch das hohe städtische Verkehrsaufkommen.

Wilhelm Schmidt-Freitag, Geschäftsführer VRS GmbH



Flexibel mobil mit VRS-eTicket und Leihrad der KVB:
Das gewünschte Rad wird mit der Kundenkarte mobil aktiviert; die erste halbe Stunde Radeln ist dann für VRS-Stammkunden kostenlos. In der Kölner Innenstadt sollen dauerhaft über 900 flexibel verfügbare Leihräder zur Verfügung stehen. Ortung und Reservierung der Räder ist per App möglich.

Zielgruppen-
spezifische Ansprache:
Plakate der VRS-
Kampagne für das
„MultiTicket“



Neue Kooperation mit Carsharer cambio

Seit Juni 2015 können VRS-Stammkunden das Car-sharing mit cambio nutzen: An über 70 Stationen in Köln, neun Stationen in Bonn und drei Stationen in Hürth steht ihnen der cambio-Campus-Tarif ohne feste Kosten zur Verfügung. Gezahlt wird nur für die gebuchte Zeit und die gefahrenen Kilometer. Auch bei anderen cambio-Tarifen erhalten eTicket-Kunden Vergünstigungen.



Mit Flinkster kooperiert der VRS bereits seit 2013: VRS-Kunden sparen hier 50 Prozent der Grundgebühr und profitieren von niedrigen Stunden- und Kilometerpreisen. Flinkster verfügt inzwischen über 130 Stationen im VRS-Gebiet.

Doch nicht nur Autos, auch Fahrräder erweitern den Mobilitätsradius: Das im Frühjahr 2015 eingeführte Leihradangebot der KVB ist ebenfalls über die Kundenkarte zu aktivieren – die erste halbe Stunde Radeln ist sogar kostenlos. Im Innenstadtgebiet von Köln sollen den Nutzern dauerhaft über 900 flexibel verfügbare Leihräder zur Verfügung stehen.



VRS-Kampagne für das „MultiTicket“

Die Vorteile des eTickets als „MultiTicket“ können alle VRS-Abokunden ab 18 Jahren nutzen – unabhängig von ihrem Wohnort. Um diese neuen Angebote einer flexiblen Mobilität bekannt zu machen, startete der VRS eine zielgruppenspezifische Werbung an Bahnhöfen und Stationen, in S-Bahnen sowie in den Kundencentern der VRS Verkehrsunternehmen.

www.abo-multiticket.de



Handbuch Mobilitätsstationen

Um Kommunen beim Aufbau von sogenannten Mobilitätsstationen zu unterstützen, hat der VRS im Auftrag des NRW-Verkehrsministeriums für das „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ das Handbuch „Mobilitätsstationen NRW“ erarbeitet. Es richtet sich zusätzlich an Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde als Partner bei Entwicklung und Umsetzung dieser Mobilitätsangebote. Das Konzept der Mobilitätsstationen wird in der Fachwelt intensiv diskutiert.

Mobilitätsstationen verknüpfen verschiedene Angebote wie Car- oder Bikesharing, ÖPNV, SPNV oder Taxi, um den Umstieg vom Pkw auf Mobilitätsalternativen zu erleichtern. Da oft an die guten Erfahrungen mit Park+Ride oder Bike+Ride angeknüpft wird, werden Mobilitätsstationen gern an ÖPNV- oder SPNV-Haltestellen andockt. Um eine Elektromobilität zu ermöglichen, sollten Lademöglichkeiten für Pkw und Pedelecs oder E-Bikes möglichst einbezogen werden. Über Smartphone-Apps oder Kundenkarten können viele Angebote problemlos zugänglich gemacht werden. Bereits im Dezember 2014 hatte der VRS ebenfalls im Auftrage des Landes NRW ein Handbuch zum Carsharing erstellt, welches den Mehrwert für Kommunen aufzeigt und Best-Practice-Beispiele vorstellt.



Vorreiter Bremen:
Bereits 2003 hat die Freie Hansestadt begonnen, verkehrsträgerübergreifende „Mobilitätsstationen“ mit Carsharing unter dem Namen „mobil.punkt“ einzurichten. Die Standorte liegen in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen, Fahrradständen oder Taxiständen, um eine Kombination der Angebote zu ermöglichen.



Mobil im Veedel: Stadtteilkarten mit allen Infos



Detaillierte und stadtteilbezogene Informationen zu allen Mobilitätsformen des Umweltverbundes sind vor allem in den Großstädten besonders gefragt. Der VRS legte daher im Rahmen eines Pilotprojekts einen Stadtteilplan für Köln-Ehrenfeld auf. Der Plan enthält ÖPNV-Verkehre in einzelnen Linien-Darstellungen, alle ÖPNV-Kundenzentren innerhalb des Gebiets, Carsharing- und künftig auch Leihrad-Stationen. Außerdem

zeigt er die für den Fahrradverkehr geöffneten Einbahnstraßen, offizielle Halteplätze von Taxis, „Erreichbarkeitswolken“ für Fuß- und Radverkehr sowie einen Auszug aus dem Schienennetzplan Kölns beziehungsweise des VRS-Gebiets. Nach dem großen Erfolg der Ehrenfelder Ausgabe folgten weitere Kölner Stadtteilpläne für Sülz und Klettenberg sowie für die Stadt Troisdorf.



Mobilität im Dialog

MOBILITÄTSBERATUNG

SmartMove: gezielte Mobilitätsberatung im Kreis Euskirchen

Um den ÖPNV im ländlichen Raum zu stärken, startete der VRS im Kreis Euskirchen eine aktive Mobilitätsberatung: Als Partner im EU-Projekt SmartMove bietet er Bewohnern der Kommunen Kall, Hellenthal, Schleiden und Bad Münstereifel einen maßgeschneiderten Info-Service, flankiert von Bustrainings und Mobilitätschecks.

Eine zwischen Frühjahr und Herbst 2015 angesetzte Dialogmarketing-Kampagne will besonders die Generation 60 plus gezielt über den ÖPNV informieren. Oft ist das lokale Bus- und Bahnangebot wie beispielsweise TaxiBusPlus kaum bekannt, da der eigene Pkw meist über Jahrzehnte hinweg die Mobilität bestimmte. Im Rahmen von SmartMove nahm der VRS daher zu den Bürgern in den ausgewählten Kommunen Kall, Hellenthal, Schleiden und Bad Münstereifel Kontakt auf. Zusätzlich waren VRS-Mitarbeiter auf verschiedenen lokalen Märkten präsent und standen für Auskünfte und Beratungen zur Verfügung.

Der VRS ergänzte die aktive Mobilitätsberatung durch Bustrainings und Mobilitätschecks. Speziell die Bustrainings in Zusammenarbeit mit der Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) stellen Sicherheitsaspekte und Fragen der Barrierefreiheit in den Vordergrund. Als weitere Maßnahme zur Stärkung von Bus und Bahn werden derzeit für alle vier Kommunen spezielle Karten erstellt, die alle wichtigen Infos zum ÖPNV enthalten.

An die Beratungsphase wird sich im September 2015 eine Evaluation anschließen. Die Kampagne wird im Juli 2016 enden.



Bustrainings sollen vor allem älteren Menschen Unterstützung bieten: Durch die Zusammenarbeit mit der RVK kann etwa das Busfahren mit einem Rollator ausprobiert werden, um Zugangshemmnisse zum ÖPNV abzubauen.



Das EU-Projekt SmartMove



Das EU-Projekt SmartMove fördert die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel durch aktive Mobilitätsberatung. Hervorgegangen ist SmartMove aus einem Pilotprojekt im österreichischen Waldviertel unweit von Wien, wo die Fahrgastzahlen des ÖPNV durch direktes Marketing nachweislich um 10 bis 15 Prozent zunahmen. Im Projekt arbeiten verschiedene Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde und Universitäten in Europa unter der Federführung der Universität für Bodenkultur Wien zusammen. Folgende Regionen beteiligen sich am Projekt: Almada (Portugal), Burgos (Spanien), Krakau (Polen), Kreis Euskirchen (Deutschland), Langadas (Griechenland), Oberlausitz-Niederschlesien (Deutschland), Waldviertel/Wachau (Österreich), Wittenberg (Deutschland). Das Projekt wird kofinanziert durch das Programm „Intelligente Energie – Europa“ der Europäischen Union.

www.smartmove-project.eu



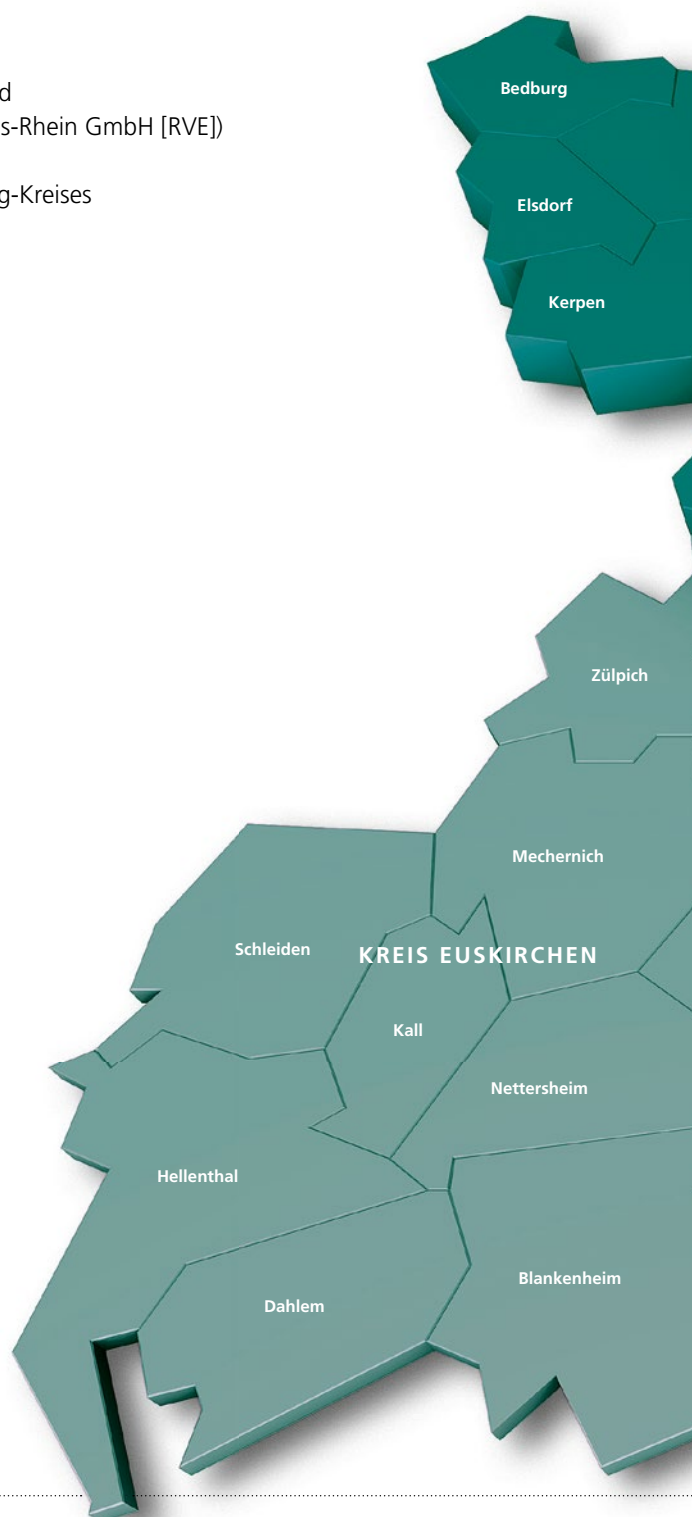
A person's hands are visible, pointing at a large, vertical display on a glass wall. The display appears to be a map or a data visualization with various colored lines and text. The person is wearing a brown jacket and a ring on their left hand. The background is blurred, showing an indoor setting with other people and lights.

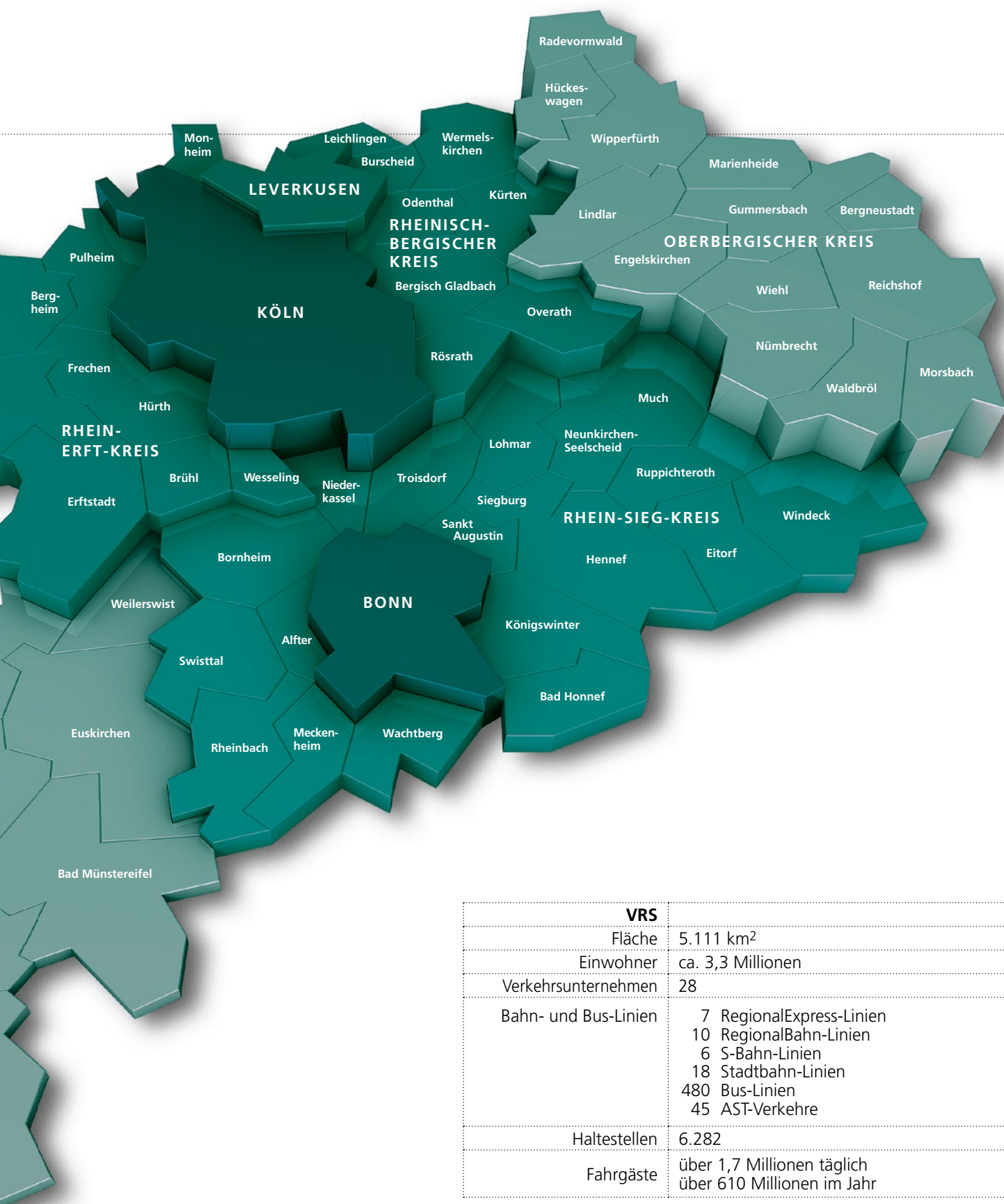
Zahlen und Fakten

Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Die Verkehrsunternehmen im VRS

Bahnen der Stadt Monheim GmbH
 Busverkehr Rheinland GmbH
 DB Regio AG, Region NRW, Verkehrsbetrieb Rheinland
 DB Bahn Rheinlandbus (Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH [RVE])
 Dürener Kreisbahn GmbH
 Elektrische Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises
 Hessische Landesbahn GmbH
 Kölner Verkehrs-Betriebe AG
 Kraftverkehr Gebr. Wiedenhoff GmbH & Co. KG
 Kraftverkehr Wupper-Sieg AG
 Kreis Euskirchen Verkehrsunternehmen
 National Express Rail GmbH
 Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH
 Regionalverkehr Köln GmbH
 Reisebüro u. Omnibusbetrieb Tirtay GmbH & Co. KG
 Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH
 Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH
 Schäfer, Karl Omnibusreisen GmbH
 StadtBus Dormagen GmbH
 Stadtverkehr Euskirchen GmbH
 Stadtwerke Bonn Verkehrs GmbH
 Stadtwerke Brühl GmbH
 Stadtwerke Hürth AöR
 Stadtwerke Wesseling GmbH
 trans regio – Deutsche Regionalbahn GmbH
 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	28
Bahn- und Bus-Linien	7 RegionalExpress-Linien 10 RegionalBahn-Linien 6 S-Bahn-Linien 18 Stadtbahn-Linien 480 Bus-Linien 45 AST-Verkehre
Haltestellen	6.282
Fahrgäste	über 1,7 Millionen täglich über 610 Millionen im Jahr

Einwohner im VRS

Wohnbevölkerung				
Quelle: IT NRW				
Verwaltungsbezirk	Dez. 2013	Sep. 2014*	Differenz	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	40.098	40.315	217	0,5
Bonn, kreisfreie Stadt	311.287	313.150	1.863	0,6
Köln, kreisfreie Stadt	1.034.175	1.042.877	8.702	0,8
Leverkusen, kreisfreie Stadt	160.819	161.289	470	0,3
Rhein-Erft-Kreis	456.602	458.375	1.773	0,4
Kreis Euskirchen	187.437	187.963	526	0,3
Oberbergischer Kreis	270.290	270.394	104	0,0
Rheinisch-Bergischer Kreis	278.440	279.221	781	0,3
Rhein-Sieg-Kreis	582.280	584.809	2.529	0,4
VRS-Gesamt	3.321.428	3.338.393	16.965	0,5

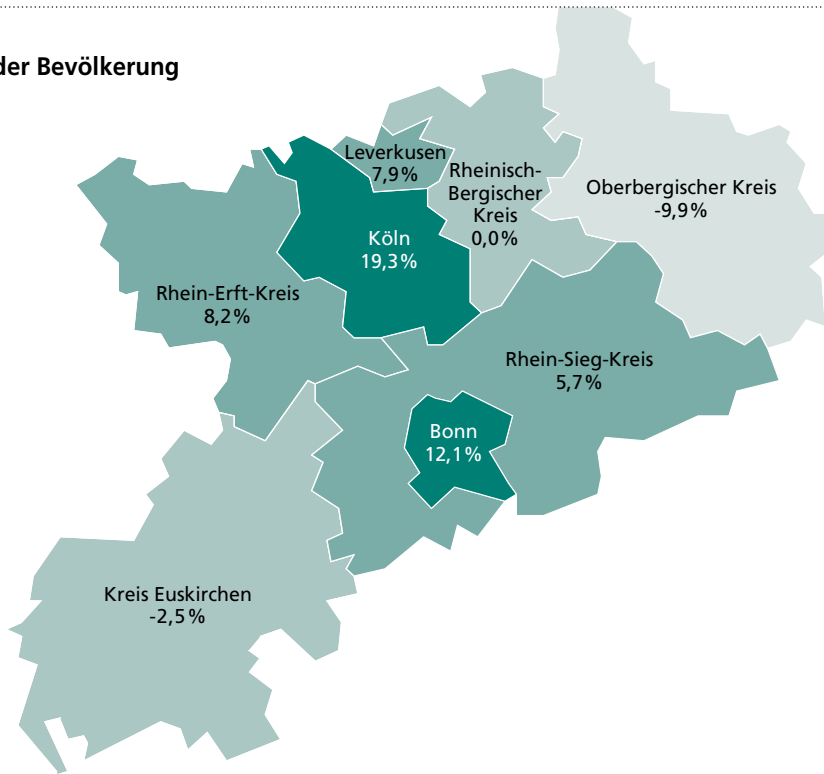
Katasterfläche und Einwohner			
Quelle: IT NRW			
Verwaltungsbezirk	Fläche in km ² Dez. 2014	Einwohner je km ² Dez. 2013	Einwohner je km ² Sep. 2014*
Monheim am Rhein, Stadt	23,1	1.734	1.743
Bonn, kreisfreie Stadt	141,2	2.204	2.217
Köln, kreisfreie Stadt	405,1	2.553	2.574
Leverkusen, kreisfreie Stadt	78,9	2.039	2.045
Rhein-Erft-Kreis	704,5	648	651
Kreis Euskirchen	1.248,9	150	151
Oberbergischer Kreis	918,6	294	294
Rheinisch-Bergischer Kreis	437,5	636	638
Rhein-Sieg-Kreis	1.153,3	505	507
VRS-Gesamt	5.111,2	649,8	653,2

* Bei Redaktionsschluss lagen die Bevölkerungszahlen zum 31.12.2014 noch nicht vor.

Bevölkerungsprognosen für den VRS

Veränderung der Bevölkerung bis 2040

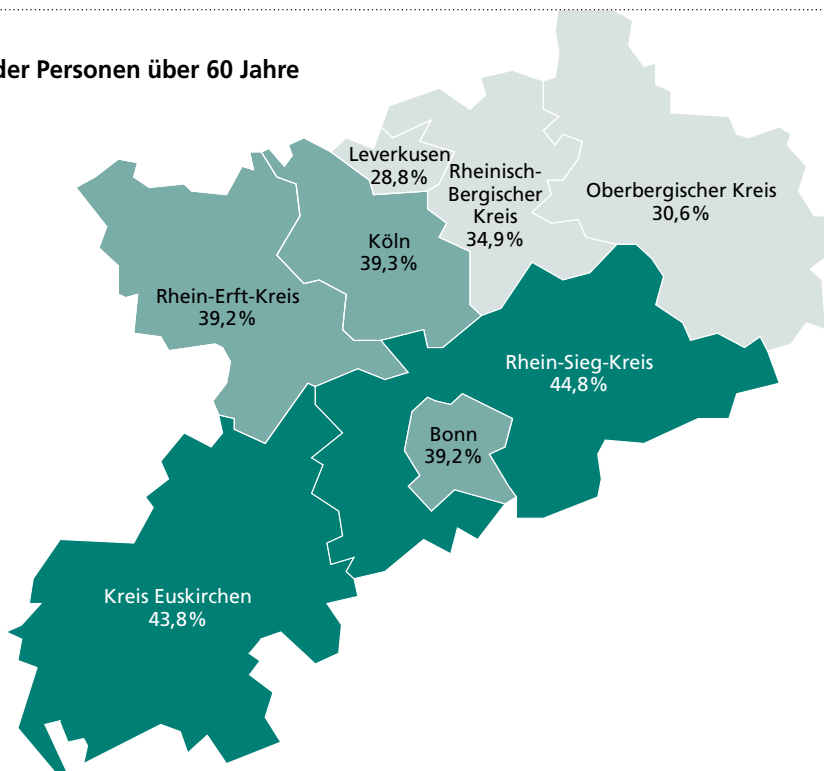
Basis 2014



Bis 2040 werden im VRS-Gebiet ca. 290.000 Einwohner mehr leben. Dies entspricht einer prozentualen Steigerung von 8,8%. Während die Zentren Köln und Bonn sowie der „Speckgürtel“ um die Zentren weiter wachsen werden, wird es in den ländlichen Regionen zu Einwohnerverlusten kommen.

Veränderung der Personen über 60 Jahre bis 2040

Basis 2014



2040 wird es im VRS-Gebiet rund 320.000 ältere Personen mehr geben (+38,8%). Auch hier gibt es 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

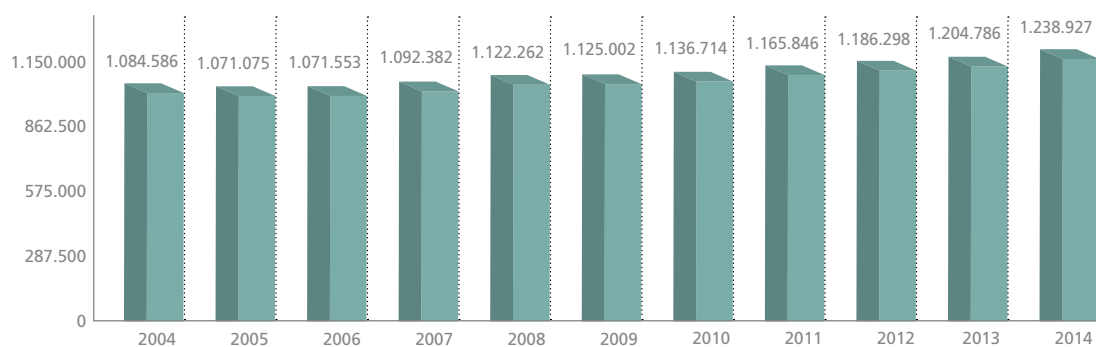
Beschäftigte im VRS

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort

Quelle: IT NRW

Verwaltungsbezirk	Jun. 2013	Jun. 2014	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	in %
Monheim am Rhein, Stadt	12.417	12.673	256	2,1
Bonn, kreisfreie Stadt	160.336	163.663	3.327	2,1
Köln, kreisfreie Stadt	496.182	512.144	15.962	3,2
Leverkusen, kreisfreie Stadt	60.550	61.126	576	1,0
Rhein-Erft-Kreis	126.686	129.174	2.488	2,0
Kreis Euskirchen	50.236	52.645	2.409	4,8
Oberbergischer Kreis	93.242	96.552	3.310	3,5
Rheinisch-Bergischer Kreis	68.272	68.882	610	0,9
Rhein-Sieg-Kreis	136.865	142.068	5.203	3,8
VRS-Gesamt	1.204.786	1.238.927	34.141	2,8

Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von 2004 bis 2014 im gesamten VRS



Schüler und Studierende im VRS

Schüler an allgemeinbildenden Schulen am Schulort

Quelle: IT NRW

Verwaltungsbezirk	Okt. 2013	Okt. 2014	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	4.958	5.138	180	3,6
Bonn, kreisfreie Stadt	41.025	40.951	-74	-0,2
Köln, kreisfreie Stadt	104.173	105.041	868	0,8
Leverkusen, kreisfreie Stadt	19.282	19.215	-67	-0,3
Rhein-Erft-Kreis	51.660	51.299	-361	-0,7
Kreis Euskirchen	22.690	22.271	-419	-1,8
Oberbergischer Kreis	34.470	33.718	-752	-2,2
Rheinisch-Bergischer Kreis	31.693	31.100	-593	-1,9
Rhein-Sieg-Kreis	66.385	65.833	-552	-0,8
VRS-Gesamt	376.336	374.566	-1.770	-0,5

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

Quelle: IT NRW

Verwaltungsbezirk	Okt. 2013	Okt. 2014	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	–	–	–	–
Bonn, kreisfreie Stadt	13.776	13.526	-250	-1,8
Köln, kreisfreie Stadt	43.542	42.691	-851	-2,0
Leverkusen, kreisfreie Stadt	6.663	6.668	5	0,1
Rhein-Erft-Kreis	9.762	9.749	-13	-0,1
Kreis Euskirchen	4.592	4.560	-32	-0,7
Oberbergischer Kreis	7.161	7.057	-104	-1,5
Rheinisch-Bergischer Kreis	4.844	4.972	128	2,6
Rhein-Sieg-Kreis	9.622	9.544	-78	-0,8
VRS-Gesamt	99.962	98.767	-1.195	-1,2

Studierende am Studienort

Quelle: IT NRW

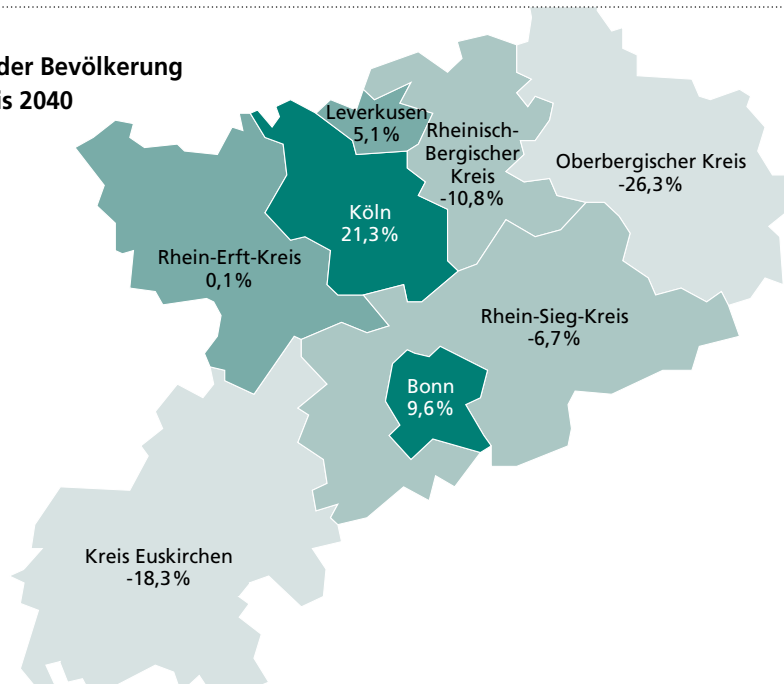
Verwaltungsbezirk	Okt. 2013	Okt. 2014	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	–	–	–	–
Bonn, kreisfreie Stadt	33.454	35.180	1.726	5,2
Köln, kreisfreie Stadt	90.193	94.045	3.852	4,3
Leverkusen, kreisfreie Stadt	547	547	0	0,0
Rhein-Erft-Kreis	1.899	1.942	43	2,3
Kreis Euskirchen	680	600	-80	-11,8
Oberbergischer Kreis	4.034	4.494	460	11,4
Rheinisch-Bergischer Kreis	592	619	27	4,6
Rhein-Sieg-Kreis	11.752	16.867	5.115	43,5
VRS-Gesamt	143.151	154.294	11.143	7,8

Unter anderem durch den Doppelabiturjahrgang 2013 in NRW ist auch die Anzahl der Studierenden 2014 weiter gestiegen.

Schüler und Studierende im VRS

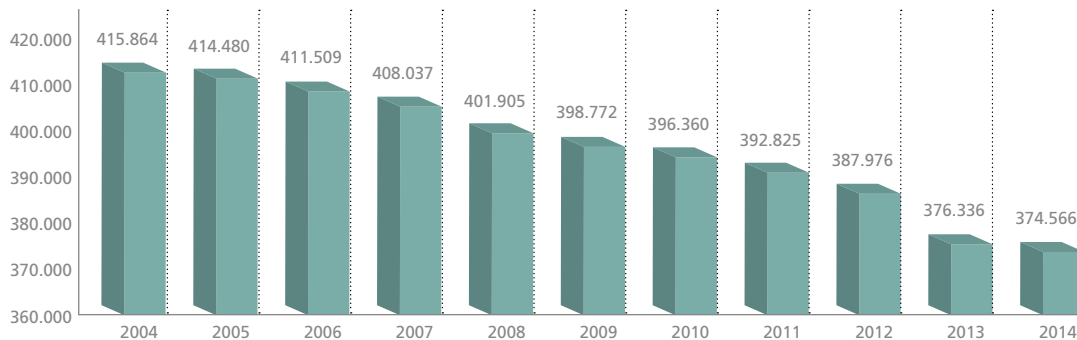
Veränderung der Bevölkerung bis 17 Jahre bis 2040

Basis 2014

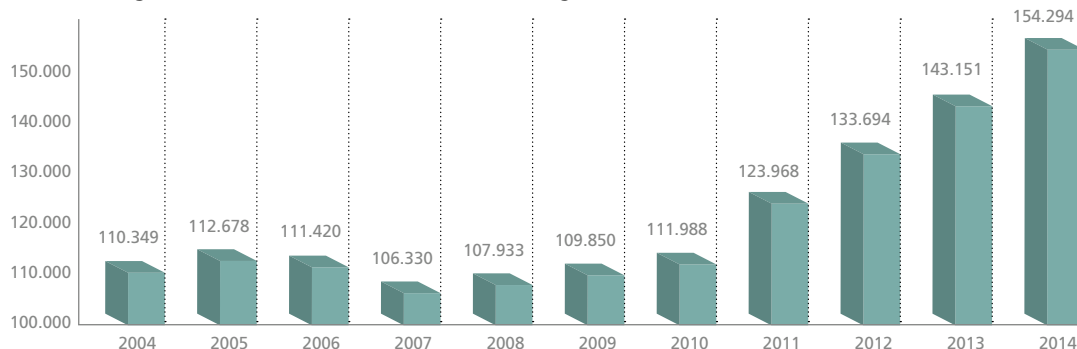


Während bis 2040 in den kreisfreien Städten Köln, Bonn und Leverkusen rund 40.000 Kinder und Jugendliche mehr als 2014 leben werden, wird die Anzahl in fast allen Kreisen abnehmen. Insgesamt überwiegt die Zunahme in den kreisfreien Städten, so dass es 2040 im gesamten VRS rund 10.000 Kinder und Jugendliche mehr geben wird.

Entwicklung der Schüler an allgemeinbildenden Schulen im gesamten VRS



Entwicklung der Studierenden 2004 bis 2014 im gesamten VRS



Seit 2011 steigt die Anzahl der Studierenden durch die Aussetzung der Wehrpflicht (2011) und den Doppelabiturjahrgang 2013 deutlich.

Pkw im VRS

Pkw-Bestand Quelle: IT NRW				
Verwaltungsbezirk	Jan. 2014	Jan. 2015	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	21.640	21.924	284	1,3
Bonn, kreisfreie Stadt	172.035	172.956	921	0,5
Köln, kreisfreie Stadt	449.735	453.608	3.873	0,9
Leverkusen, kreisfreie Stadt	82.601	83.876	1.275	1,5
Rhein-Erft-Kreis	256.707	260.215	3.508	1,4
Kreis Euskirchen	111.685	114.945	3.260	2,9
Oberbergischer Kreis	163.380	165.415	2.035	1,2
Rheinisch-Bergischer Kreis	167.273	169.199	1.926	1,2
Rhein-Sieg-Kreis	334.004	339.246	5.242	1,6
VRS-Gesamt	1.759.060	1.781.384	22.324	1,3

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	2013/2014	2014/2015	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	540	544	4	0,8
Bonn, kreisfreie Stadt	552	552	0	0,0
Köln, kreisfreie Stadt	436	435	1	0,0
Leverkusen, kreisfreie Stadt	514	520	6	1,2
Rhein-Erft-Kreis	562	568	6	1,0
Kreis Euskirchen	596	612	16	2,6
Oberbergischer Kreis	604	612	6	1,2
Rheinisch-Bergischer Kreis	601	606	5	0,9
Rhein-Sieg-Kreis	574	580	6	1,1
VRS-Gesamt	530	534	4	0,8

Die höchste Pkw-Dichte weisen der Oberbergische Kreis und der Kreis Euskirchen auf.

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 Städten 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

Fahrgastentwicklung aller Tarife

Auch 2014 setzte sich der Aufwärtstrend zugunsten der Bus- und Bahnfahrten weiter fort, allerdings nicht mehr so deutlich: Erstmals fielen die Zahlen im Ausbildungsverkehr, dafür gab es allerdings weniger Rückgänge im Bartarif als sonst.

	Fahrten 2013	Fahrten 2014	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Bartarife	56.568.319	55.673.255	-895.064	-1,58
Zeittickets Erwachsene	212.337.640	215.829.339	3.491.699	1,64
Zeittickets Auszubildende	209.074.004	208.445.161	-628.843	-0,30
Sonstiges*	53.234.510	53.510.070	275.560	0,52
Gesamt	531.214.473	533.457.825	2.243.352	0,42

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

Fahrgastentwicklung Bartarife

Einzel- und 4erTickets wurden zugunsten der beliebten Zeittickets auch im vergangenen Geschäftsjahr weniger nachgefragt. Die TagesTickets verzeichnen aber ein dickes Plus!

	Fahrten 2013	Fahrten 2014	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Einzel- und 4erTicket	50.543.546	49.553.248	-990.298	-1,96
TagesTicket	6.024.773	6.120.007	95.234	1,58
Gesamt	56.568.319	55.673.255	-895.064	-1,58

Fahrgastentwicklung Zeittickets Erwachsene

Die Tarifangebote für den Berufsverkehr, wie das JobTicket oder das GroßkundenTicket, aber auch die MobilPass-Tickets, legten 2014 noch einmal zu.

	Fahrten 2013	Fahrten 2014	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Job- und GroßkundenTicket	86.321.755	88.169.976	1.848.221	2,14
Formel9- und Aktiv60Ticket	53.573.001	52.965.144	-607.857	-1,13
Weitere Zeittickets	72.442.884	74.694.219	2.251.335	3,11
Gesamt	212.337.640	215.829.339	3.491.699	1,64

Fahrgastentwicklung Zeittickets Auszubildende

Analog zu den sinkenden Schülerzahlen und der inzwischen erreichten Sättigung des Marktes fiel die Zahl der Neuzugänge bei den Schüler- und StarterTickets. Das SemesterTicket profitiert vom Trend zum Studium.

	Fahrten 2013	Fahrten 2014	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
SchülerTicket	135.797.984	134.037.989	-1.759.995	-1,30
SemesterTicket	51.822.855	53.803.438	1.980.583	3,82
Weitere Zeittickets	21.453.165	20.603.734	-849.431	-3,96
Gesamt	209.074.004	208.445.161	-628.843	-0,30

Einnahmenentwicklung

Einnahmen aller Tarife				
	2013 in Euro	2014 in Euro	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Bartarife**	163.408.890	168.495.905	5.087.015	3,11
Zeittickets Erwachsene**	253.987.012	267.261.227	13.274.215	5,23
Zeittickets Auszubildende	150.598.035	153.880.105	3.282.070	2,18
Sonstiges*	20.141.738	20.083.133	-58.605	-0,29
Gesamt	588.135.675	609.720.370	21.584.695	3,67

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

** inklusive Fördermittel für das MobilPass-Ticket

Der Zuwachs auf der Einnahmenseite liegt nur leicht über der Tarifierhöhung von 3,6 Prozent.

Einnahmen Bartarife				
	2013 in Euro	2014 in Euro	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Einzel- und 4erTicket**	147.218.656	151.303.627	4.084.971	2,77
TagesTicket	16.190.234	17.192.278	1.002.044	6,19
Gesamt	163.408.890	168.495.905	5.087.015	3,11

** inklusive Fördermittel für das MobilPass-Ticket

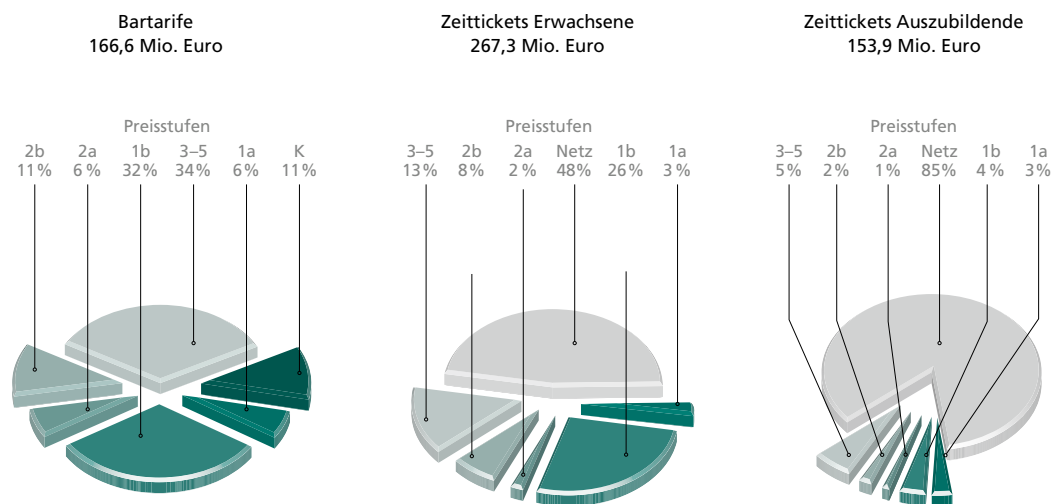
Einnahmen Zeittickets Erwachsene				
	2013 in Euro	2014 in Euro	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Job- und GroßkundenTicket	119.808.962	127.485.804	7.676.842	6,41
Formel9- und Aktiv60Ticket	48.205.114	49.379.230	1.174.116	2,44
Weitere Zeittickets**	85.972.936	90.396.193	4.423.257	5,14
Gesamt	253.987.012	267.261.227	13.274.215	5,23

** inklusive Fördermittel für das MobilPass-Ticket

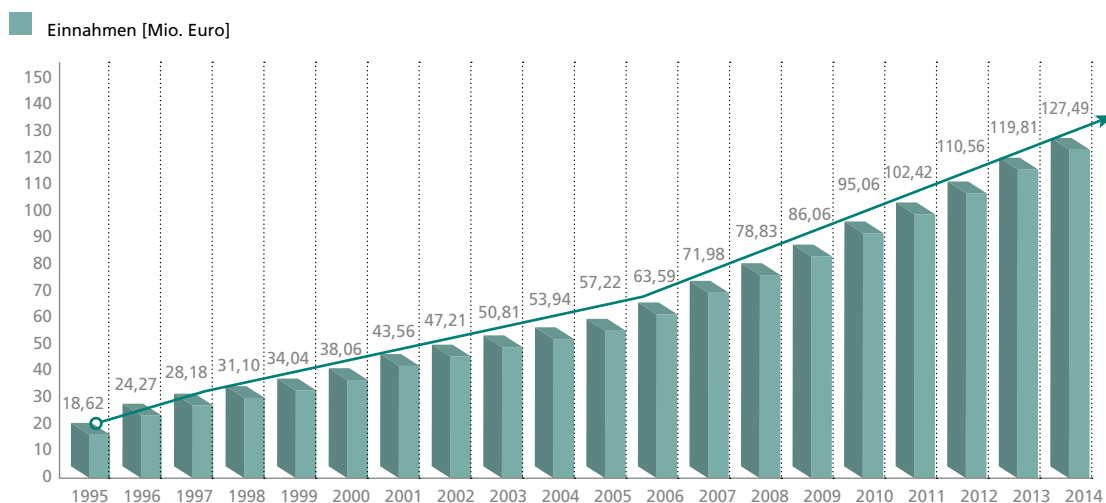
Einnahmen Zeittickets Auszubildende				
	2013 in Euro	2014 in Euro	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
SchülerTicket	98.489.246	99.564.481	1.075.235	1,09
SemesterTicket	28.178.716	30.657.824	2.479.108	8,80
Weitere Zeittickets	23.930.073	23.657.800	-272.273	-1,14
Gesamt	150.598.035	153.880.105	3.282.070	2,18

Einnahmenverteilung

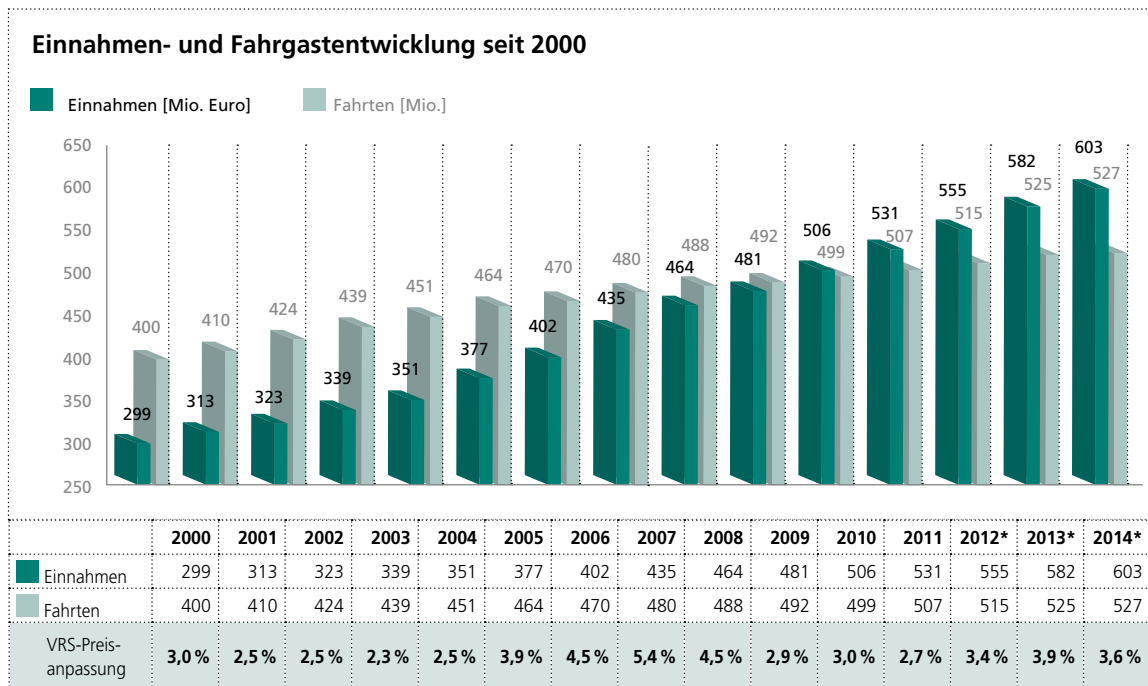
Einnahmenverteilung nach Fahrausweisklasse und Preisstufe im Jahr 2014



Einnahmenentwicklung des VRS-Job- und GroßkundenTickets seit 1995

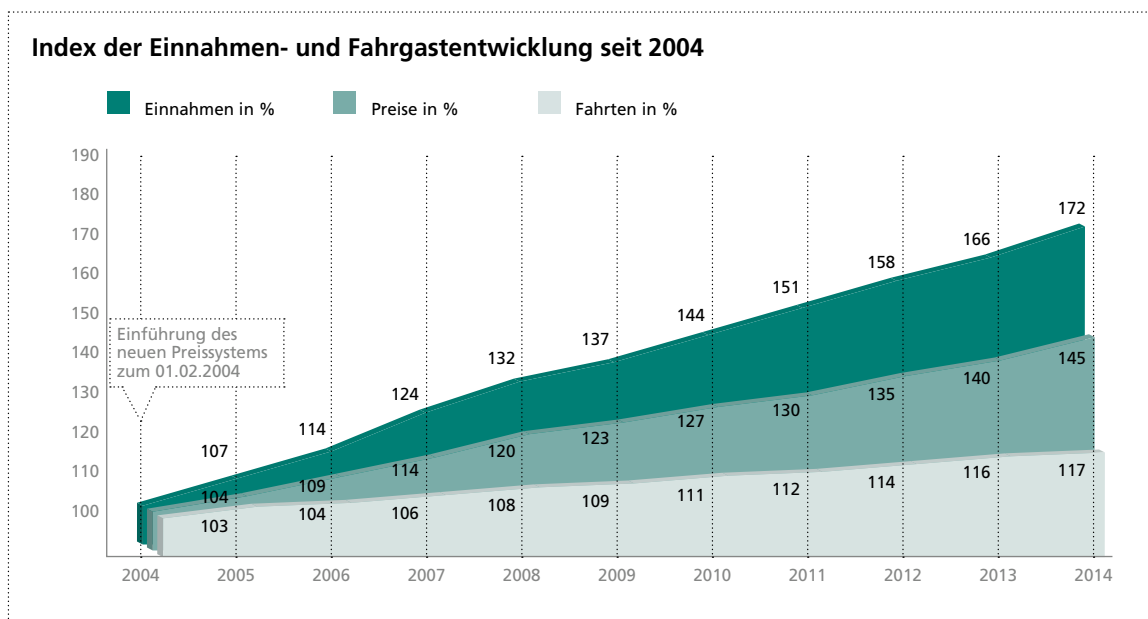


Einnahmen- und Fahrgastentwicklung seit 2000



* inklusive Fördermittel

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



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

In Zusammenarbeit mit:



Nahverkehr Rheinland

Nahverkehr Rheinland GmbH
Glockengasse 37–39, 50667 Köln
Telefon: 0221 20808-0
Internet: www.nvr.de
