

The logo for VRS (Verkehrsverbund Rhein-Sieg) consists of the letters 'VRS' in a bold, white, sans-serif font, enclosed within a white circular outline.The logo for nr (Nahverkehr Rheinland) features the lowercase letters 'nr' in a white, rounded, sans-serif font, followed by three small white circles.

Gemeinsam für die Region

Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Nahverkehr Rheinland

Struktur und Aufgaben



Liebe Leserin, lieber Leser,

Mobilität in Form eines attraktiven und leistungsstarken Bus- und Bahnnetzes mit zielgruppengerechten Tarifangeboten gehört zu den wichtigsten Dienstleistungen für die Bürgerinnen und Bürger einer Region. Genau hierfür stehen Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und Nahverkehr Rheinland (NVR) ein. Doch welche Aufgabe übernimmt dabei der VRS, worum kümmert sich der NVR?

Lesen Sie in unserer Publikation alles über Aufgaben und Strukturen von VRS und NVR, die auf vielfältige Weise für die Gebietskörperschaften und die Verkehrsunternehmen im Rheinland aktiv sind. Künftig gilt es, sich neuen Herausforderungen zu stellen und Mobilität weiterzuentwickeln, sei es durch neue intelligente Konzepte zur Vernetzung, den Ausbau der Infrastruktur oder neue kundenfreundliche Wege zum Ticket. Damit dies gelingt, arbeiten VRS und NVR Hand in Hand – gemeinsam für die Region!

In diesem Sinne wünschen wir Ihnen eine informative und spannende Lektüre!



Ihr Verkehrsverbund Rhein-Sieg und Nahverkehr Rheinland

#### Seite, Bildnachweis

1, 3, 4, 6, 8, 10, 13, 16, 18, 20–25, 28, 29: VRS GmbH/Smilla Dankert  
 9, 12, 14: VRS GmbH/fuenf6 GmbH  
 11, 15: VRS GmbH  
 17, 19: VRS GmbH/Nola Bunke  
 25: (RRX) Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein Westfalen  
 26, 29: (Bahnhof Horrem) Deutsche Bahn AG/Christian Kahl  
 28: (Gleiserneuerung) Deutsche Bahn AG  
 28: (Haltestelle Troisdorf) RSVG mbH  
 28: (Leitstelle KVB) NVR GmbH  
 29: (Euregio) NVR GmbH  
 29: (Wasserstoffbus) RVK GmbH  
 30: Fotolia

#### 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 · Holger Klein

**Gestaltung**  
 www.zuk.de

#### Druck

msk marketingservice köln GmbH  
 www.mzsued.de



ClimatePartner®  
 klimaneutral

Druck | ID: 53516-1411-1001

	<p>VRS UND NVR STELLEN SICH VOR</p> <p><b>VRS und NVR: gemeinsam für die Region</b></p> <p>Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und Nahverkehr Rheinland (NVR) bündeln vielfältige Aufgaben rund um den öffentlichen Personennahverkehr.</p>	4
	<p>TARIF UND MARKTFORSCHUNG</p> <p><b>Kundenfreundliche Ticketkonzepte</b></p> <p>Markenzeichen des VRS sind einheitliche Tickets und Preise. Er hält für jede Lebensphase attraktive Tarifangebote bereit.</p>	8
	<p>VERTRIEB</p> <p><b>Viele Wege zum richtigen Ticket</b></p> <p>Der VRS unterstützt die Verkaufsaktivitäten der Verkehrsunternehmen, indem er ein einheitliches Vertriebssystem fördert.</p>	10
	<p>EINNAHMENAUFTEILUNG IM VRS</p> <p><b>Einnahmen gerecht aufteilen</b></p> <p>Damit Kunden mit einem Ticket in mehrere Verkehrsunternehmen umsteigen können, regelt der VRS die Einnahmenaufteilung.</p>	12
	<p>FAHRGASTINFORMATION</p> <p><b>Gut informiert ist halb am Ziel</b></p> <p>Der VRS bietet Fahrgastinformationen für alle Bedürfnisse: über Apps, aber auch über „klassische“ Medien wie Fahrplanbücher oder „Minis“.</p>	14
	<p>KOMMUNIKATION, PRESSE UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT</p> <p><b>Kunden gewinnen. Kunden binden</b></p> <p>Mit zielgruppengerechten Aktivitäten – flankiert von Presse- und Öffentlichkeitsarbeit – möchte der VRS Kunden gewinnen und binden.</p>	16
	<p>MOBILITÄTSMANAGEMENT</p> <p><b>Mobilität intelligent vernetzen</b></p> <p>Der VRS steht Kommunen und Verkehrsunternehmen bei der Entwicklung zukunftsfähiger Mobilitätsangebote zur Seite.</p>	18
	<p>PROJEKTE BEIM VRS</p> <p><b>Verkehrsströme intelligent und umweltverträglich lenken</b></p> <p>mobil-im-rheinland baut ein effizientes Informationssystem auf; PRÖVIMM will Autofahrern den Umstieg auf den ÖPNV erleichtern.</p>	20
	<p>SPNV-AUFGABENTRÄGERSCHAFT</p> <p><b>Mehr Qualität. Mehr Leistung</b></p> <p>Seit der Novellierung des ÖPNV-Gesetzes in Nordrhein-Westfalen bündelt der NVR die Zuständigkeiten für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV).</p>	22
	<p>INVESTITIONSFÖRDERUNG</p> <p><b>Investitionen in die Zukunft</b></p> <p>Der NVR fördert gezielt Investitionen in eine leistungsstarke Infrastruktur, denn sie ist das Rückgrat eines funktionierenden Nahverkehrs.</p>	26
	<p>KOMPETENZCENTER NRW</p> <p><b>Mit dem NRW-Tarif im ganzen Land mobil</b></p> <p>Das beim VRS angesiedelte Kompetenzzentrum Marketing NRW fungiert als „Geschäftsstelle“ des NRW-Tarifs.</p>	30



## VRS und NVR: gemeinsam für die Region

Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und Nahverkehr Rheinland (NVR) übernehmen im Zusammenspiel mit dem Land Nordrhein-Westfalen, den kommunalen Gebietskörperschaften und den Verkehrsunternehmen vielfältige Aufgaben rund um den öffentlichen Personennahverkehr im Verbundraum.

Ein dichtes Streckennetz, optimal aufeinander abgestimmte Fahrpläne und ein gemeinsames Tarifsystem: Seit 1987 profitieren Fahrgäste der Region von den Vorteilen des damals aus der Taufe gehobenen VRS als übergreifender regionaler Institution und „Klammer“ in Sachen Nahverkehr.



**Zur hohen Akzeptanz von Bus und Bahn trägt neben den einheitlichen Tickets und Preisen auch das stetig verbesserte Leistungsangebot bei!**

---

Mit einem einzigen Ticket sind die Menschen in der gesamten Region mobil – denn beim Umsteigen ein neues Ticket lösen zu müssen, gehört seitdem der Vergangenheit an.

Zur hohen Akzeptanz von Bus und Bahn trägt neben den einheitlichen Tickets und Preisen auch das stetig verbesserte Leistungsangebot bei: Noch bei seiner Gründung verfügte der Verbundraum über kein leistungsfähiges S-Bahn-Netz. Doch nach Vollendung der S-Bahn-Stammstrecke 1990 konnte der Grundstein für den Ausbau des S-Bahn- und Regionalverkehrs gelegt werden.

Mit dessen massiver Ausweitung und dem zeitgleichen Ausbau der Stadtbahnnetze in Bonn und Köln sowie der Bussysteme im Umland kamen die Bewohner der Region zusehends schneller und besser ans Ziel.

Mehr und mehr Züge wurden im Laufe der Jahre auf die Schiene gesetzt: Seit dem Start der Regionalisierung 1996 konnten die Leistungen an gefahrenen Zugkilometern um fast 50 Prozent ausgeweitet werden. Dieser Ausbau förderte die steigende Nachfrage im VRS. NRW-weit sind hier im Durchschnitt die höchsten Fahrgastzahlen pro Zug zu verzeichnen.



### Der einheitliche Tarif – Grundpfeiler eines kundenfreundlichen Nahverkehrs

Der VRS hat seine Tarifangebote kontinuierlich weiterentwickelt: Von der Schul- und Ausbildungszeit über die Berufstätigkeit bis hin zum Ruhestand hält der VRS zielgruppengerechte Ticketangebote bereit. Die Zahl der Stammkunden mit einem Zeitfahrausweis steigt von Jahr zu Jahr. Aktuell verfügt etwa jeder fünfte Einwohner dieser Region über ein VRS-Zeitticket.

Parallel sorgte der VRS auch dafür, dass seine Kunden immer weiter fahren können: Seit Februar 2005 sind Fahrgäste mit dem Ticketsortiment des VRS-Tarifs beispielsweise zwischen vielen benachbarten Städten und Gemeinden der Verkehrsverbünde Rhein-Sieg und Rhein-Ruhr (VRR) mobil.

2004 wurde das vereinfachte neue Preissystem eingeführt, das das bisherige kleinteilige Tarifzonensystem ablöste. Unter dem Motto „Eine Stadt. Ein Preis.“ orientiert es sich an den Kommunalgrenzen und bietet seitdem einen vereinfachten Ticketkauf und mehr Transparenz.

Eine andere große Ausweitung ermöglicht vom 1. Januar 2015 an die Tarifkooperation mit dem Aachener Verkehrsverbund (AVV): Im grenzüberschreitenden Verkehr kann mit dem VRS-Tarif auch im gesamten Verbundraum des AVV gefahren werden.



Der ÖPNV im Verkehrsverbund Rhein-Sieg ist – wie auch in anderen Verbänden – nach dem sogenannten Drei- Ebenen-Modell organisiert. Er umfasst die politische Ebene, die Management-Ebene und die operative Ebene.

### Politische Ebene

Die im VRS zusammengeschlossenen Städte und Kreise entsenden ihre Vertreter in die Verbandsversammlung des Zweckverbands VRS als politisches Gremium. Die Mitglieder der Verbandsversammlungen sind in Fraktionen zusammengeschlossen, deren zahlenmäßige Zusammensetzung sich aus den Ergebnissen der Kommunalwahl ergibt. Die Verantwortung für die Zweckverbandsaufgaben liegt beim Verbandsvorsteher. Der Zweckverband verfügt selbst nicht über Personal, ist aber 100-prozentiger Eigentümer der VRS GmbH, die seine Aufgaben umsetzt.

### Management-Ebene

In der VRS GmbH sind alle Aufgaben und Kompetenzen des Verbundes organisatorisch gebündelt. Die VRS GmbH ist rechtlich selbstständig und arbeitet mit eigenem Personal und eigenen Sachmitteln, um verschiedenste Aufgaben rund um den öffentlichen Nahverkehr in der Region zu erfüllen. Die Kernaufgaben der VRS GmbH sind

- Tarif und Vertrieb
- Einnahmenaufteilung
- Fahrgastinformation und -management
- Kommunikation
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
- Mobilitätsmanagement

Die VRS GmbH sorgt für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger durch eine integrierte Verkehrsgestaltung des ÖPNV sowie durch Vernetzung und Integration der Verkehrssysteme und der Verkehrsträger. Die VRS GmbH ist über die Zweckverbandsversammlung eng mit der politischen Ebene verknüpft und über einen Beirat mit der operativen Ebene der Verkehrsunternehmen.



**Die unternehmerische Kompetenz der Verkehrsunternehmen ist eine der Säulen der Entscheidungsfindung innerhalb des Verkehrsverbundes.**

---

### Operative Ebene

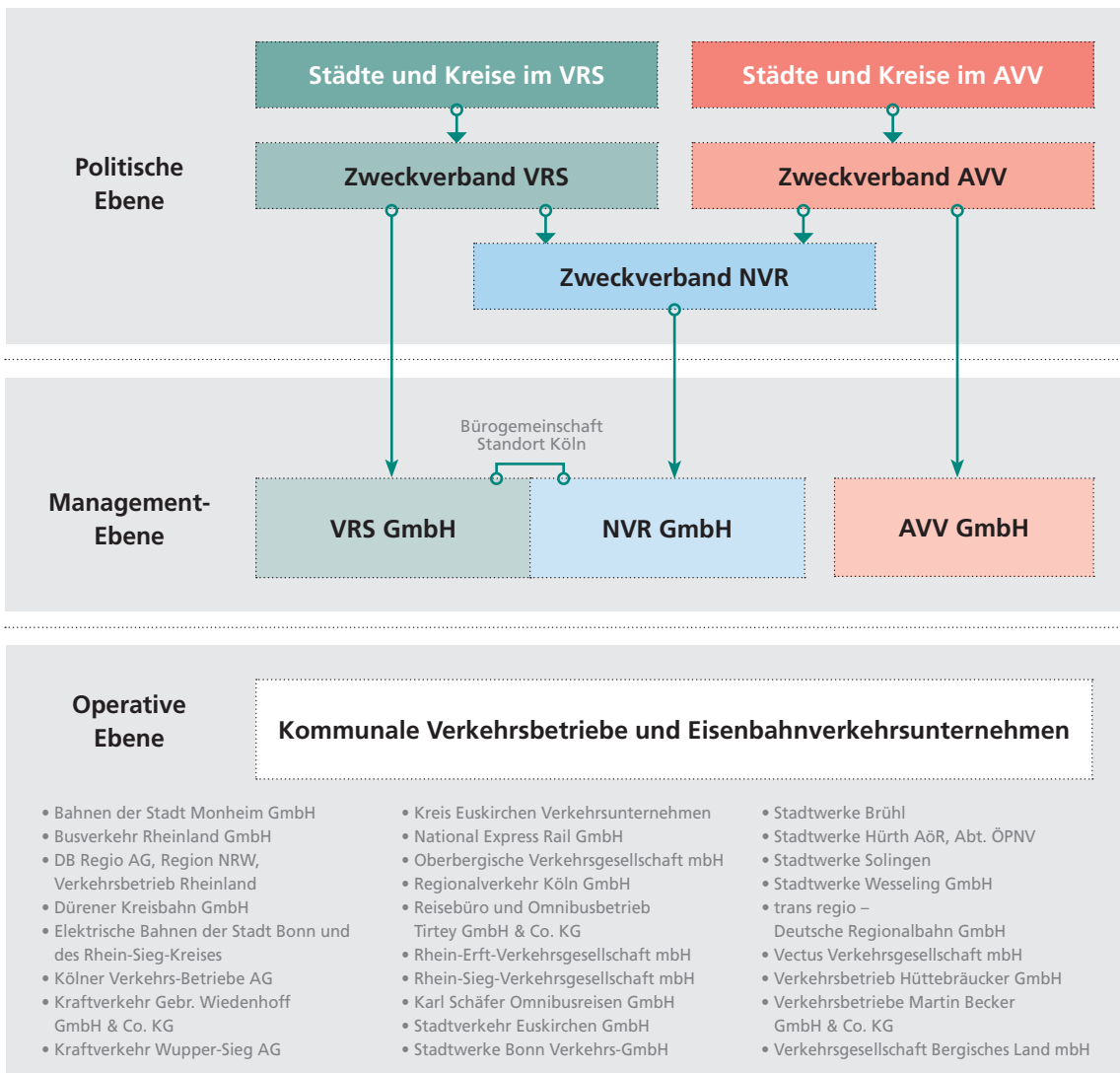
Die kommunalen Verkehrsbetriebe und die Eisenbahnverkehrsunternehmen bilden die operative Ebene auf Basis von Kooperations- und Einnahmenaufteilungsverträgen. Die Verkehrsunternehmen sind über den Beirat eingebunden und bringen über dieses Gremium alle unternehmensrelevanten Themen in die Zweckverbandsversammlung ein. Die unternehmerische Kompetenz der Verkehrsunternehmen ist somit eine der Säulen der Entscheidungsfindung innerhalb des Verkehrsverbundes.

Zusammengeschlossen im VRS sind die kommunalen Verkehrsunternehmen der Gebietskörperschaften, alle sonstigen Verkehrsunternehmen mit eigener Konzession sowie alle Eisenbahnverkehrsunternehmen mit eigener Einnahmeverantwortung. Themenbezogene Arbeit findet gemeinsam mit der VRS GmbH in verschiedenen Arbeitskreisen statt.





## Das Drei-Ebenen-Modell



### Der Nahverkehr Rheinland bündelt die Aufgaben von SPNV und Infrastrukturförderung

Mit der Novellierung seines ÖPNV-Gesetzes hat das Land Nordrhein-Westfalen 2008 die Strukturen der Nahverkehrslandschaft neu geordnet. Im Rheinland bündelt seitdem der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) die Zuständigkeiten für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und die Infrastrukturförderung von ÖPNV und SPNV. Diese Zuständigkeit erstreckt sich auf den Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) wie auf den benachbarten Aachener Verkehrsverbund (AVV).

Mit der Gründung des NVR beschränkten die beiden Zweckverbände VRS und AVV daher einen gemeinsamen Weg, um ein leistungsfähiges regionales Angebot bereitzustellen. Neben Planung, Organisation und Finanzierung des Nahverkehrsangebots auf der Schiene

gehören zum Aufgabenspektrum des NVR auch die finanzielle Abwicklung und Förderung von kleinen und großen Infrastrukturprojekten – von der einfachen Haltestelle im ländlichen Raum bis zur U-Bahn-Maßnahme der Kölner Nord-Süd Stadtbahn.

Weitere Aufgabe: Ausschreibungen im Schienenverkehr. Große Ausschreibungsprojekte der vergangenen Jahre waren beispielsweise die Regional-Express-Linie 9, die Mittelrheinbahn und das Kölner Dieselnetz.

Das gemeinsame Verbandsgebiet reicht vom Oberbergischen Kreis bis an die belgische und die niederländische Grenze. In dieser Region leben über 4,5 Millionen Menschen, deren Mobilitätsbedürfnis stetig wächst. Die Einführung des NVR war daher ein wichtiger Schritt zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs im Rheinland.





## Kundenfreundliche Ticketkonzepte

Kern und Markenzeichen des VRS sind einheitliche Tickets und Preise. Seit über 25 Jahren können Bewohner und Besucher der Region den Nahverkehr im VRS mit nur einem einzigen Ticket nutzen. Nicht nur in ihrer Kommune, sondern im gesamten Verbundraum: von der Eifel bis zum Oberbergischen, von Leverkusen bis nach Bonn.



**Jeder fünfte ÖPNV-Nutzer ab sechs Jahren verfügt heute über eines der zielgruppenspezifischen Tickets des VRS und ist damit jederzeit mit Bus und Bahn mobil.**

Ein einfaches, verständliches und übergreifendes Tarifsystem bildet die Basis eines erfolgreichen Nahverkehrssystems. Mit dem 2004 reformierten Preissystem des VRS, das sich seitdem unter dem Motto „Eine Stadt. Ein Preis.“ klar an den Stadt- und Gemeindegrenzen orientiert, korrespondieren kundenfreundliche Ticketkonzepte und wachsende Fahrgastzahlen.

Erfolgsrezept des VRS sind dabei die netzweit gültigen Tickets: Mit ihrem solidarischen Ansatz, ihren im Durchschnitt günstigen Pro-Kopf-Preisen und ihren grundsätzlich mindestens VRS-weit geltenden Fahrmöglichkeiten tragen Schüler-, Semester-, Job- und GroßkundenTickets entscheidend zu Kundengewinnung und -zufriedenheit bei. Starter- und Aktiv-60Tickets ergänzen die Ticketpalette. Durch dieses zielgruppenspezifische Ticketkonzept hält der VRS für jede Lebensphase ein eigenständiges Angebot bereit – von der Schule bis zum Ruhestand.

### Im Fokus: kundenfreundliche Angebote

Parallel zur Weiterentwicklung des Gemeinschaftstarifs bringt der VRS gemeinsam mit den benachbarten Verkehrsverbänden sogenannte „Übergangstarife“ auf den Weg: vereinfachte, vor allem auf Pendler abzielende Regelungen auf Basis des VRS-Tarifs, durch die der Tarifraum des VRS dem Nutzerverhalten sukzessive angepasst werden konnte. So ist der VRS-Tarif seit Januar 2015 im grenzüberschreitenden Verkehr auch im gesamten Verbundraum des Aachener Verkehrsverbundes (AVV) zu nutzen. Im Binnenverkehr gilt dagegen wie gewohnt der AVV-Tarif.

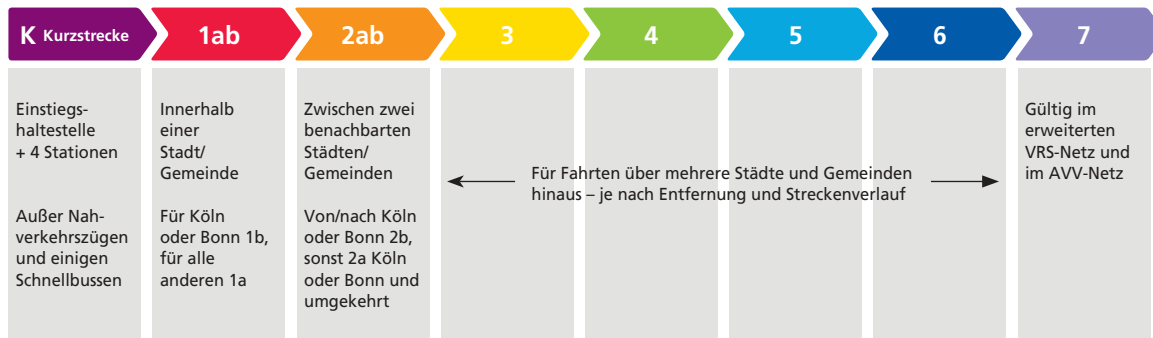
Kundenfreundliche Tarifkooperationen und Kombi-Tickets runden das Bild ab. Dadurch lassen sich mit den Eintrittskarten nahezu aller Veranstalter kostenlos oder vergünstigt Busse und Bahnen im VRS für die An- und Abreise zum Event nutzen.





Der Ticketkauf im VRS orientiert sich an dem einfachen Prinzip „Eine Stadt. Ein Preis.“ Insgesamt gibt es – seit 2015 – 7 Preisstufen, die sich abhängig von Entfernung und Strecke um die Stadt oder Gemeinde anordnen, in der die Fahrt mit Bus und Bahn beginnt. Für kurze Strecken gibt es darüber hinaus das Kurzstreckenticket.

### Die Preisstufen



**Für jeden das richtige Ticket:**  
Durch seine zielgruppen-  
spezifische Tarifgestaltung  
hält der VRS für jede  
Lebensphase ein eigen-  
ständiges Angebot  
bereit – von der Schule  
bis zum Ruhestand.

### Preisbildung mit Blick auf die Akzeptanz der Fahrgäste

Die Preisentwicklung seiner Tickets wird vom VRS jährlich an die aktuelle Marktentwicklung angepasst. Dies alles erfolgt einerseits mit dem Ziel, die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen so wenig wie möglich zu belasten. Andererseits sind Ticketpreise mit Blick auf die Preisakzeptanz der Fahrgäste zu gestalten. Die Preisbildung selbst geschieht dabei in den Gremien des VRS: dem Beirat der Verkehrsunternehmen und der Zweckverbandsversammlung.

Die Tarife werden anschließend von der Bezirksregierung als zuständiger Behörde genehmigt. Mittels passgenauer Marktforschung analysiert der VRS ergänzend zur Tarifentwicklung regelmäßig und systematisch die Markt- und Wettbewerbssituation des Nahverkehrs und entwickelt daraus zielgruppenbezogene Strategien. Ebenso werden – zur Stärkung von Bus und Bahn – von Verbund und Verkehrsunternehmen angewandte Marketingmaßnahmen evaluiert.



## Viele Wege zum richtigen Ticket

Auf die Kundenbedürfnisse zugeschnittene Tarifangebote sind nicht nur weiterzuentwickeln, sondern auch den Fahrgästen möglichst komfortabel zugänglich zu machen. Daher unterstützt der VRS die Vertriebsaktivitäten der Verkehrsunternehmen der Region und erarbeitet Konzepte und Rahmenvorgaben für ein verbundeinheitliches Vertriebssystem.



**Nur eine einheitliche Handhabung vereinfacht den Ticketkauf.**

VRS-Tickets sind über verschiedene Vertriebswege erhältlich: Sie können wahlweise am Automaten, in privaten oder unternehmenseigenen Verkaufsstellen oder beim Busfahrer erworben werden. Der Ticketverkauf selbst erfolgt im VRS ausschließlich durch die Verkehrsunternehmen selbst.

Aufgabe des VRS ist es dabei, die Verkehrsunternehmen bei den vertrieblichen Aktivitäten zu unterstützen und gemeinsam mit ihnen Rahmenbedingungen für ein verbundeinheitliches Vertriebssystem abzustimmen. Denn nur eine einheitliche Handhabung vereinfacht den Ticketkauf.

So wurden im VRS beispielsweise gemeinsame Vorgaben zur Kennzeichnung und Entwertung der Tickets erarbeitet und Anforderungen zu deren Fälschungssicherheit definiert, die von allen Verkehrsunternehmen einzuhalten sind. Festgeschrieben wurden diese und weitere Punkte in der „VRS-Vertriebsrichtlinie“. Aufgabe des VRS ist es, die Einhaltung der Regularien dieser Richtlinie zu überwachen.



**Der VRS regelt und unterstützt den eTicket-Vertrieb**

Ein zentraler Baustein des Vertriebs im VRS ist die Ausgabe und Nutzung elektronischer Tickets, kurz eTickets. Schon seit 2003 werden Abonnements (wie JobTickets oder MonatsTickets im Abo) im VRS-Tarif nicht mehr als Papierfahrtschein, sondern als eTicket auf einer Chipkarte als Trägermedium ausgegeben. Und zwar auf Basis der VDV-Kernapplikation, dem bundesweit gültigen Standard für elektronische Tickets. Damit das eTicket-System reibungslos läuft, leistet der VRS wichtige Hintergrundarbeiten für die Verkehrsunternehmen der Region.



**Internetshops: der VRS koordiniert und moderiert zwischen den Verkehrsunternehmen**

Mit dem Ziel, einen einheitlichen Zugang für die Kunden zu schaffen, haben sich die Verkehrsunternehmen im VRS auch darauf verständigt, gemeinsame Shops für den Ticketvertrieb über das Internet und das Handy anzubieten. Den Shop betreibt jeweils ein Verkehrsunternehmen stellvertretend für alle. Der VRS übernimmt hierbei die Rolle eines Koordinators und Moderators zwischen den Verkehrsunternehmen und unterstützt die Aktivitäten des HandyTicket- und des Online-Ticketshops, beispielsweise durch Verknüpfungen mit dem Fahrplanauskunftssystem.



**eTicket statt Papierfahrtschein:** Seit 2003 erhalten Abo-Kunden im VRS ihr Ticket als elektronische Chipkarte, die bei Verlust sofort gesperrt werden kann (Abbildung ganz links).

**Ticketvertrieb im Internet:** Im Ticketshop können stark nachgefragte Angebote wie Tages-, Wochen- und MonatsTickets auch online erworben werden. Den Vertrieb übernimmt ein Verkehrsunternehmen stellvertretend für alle anderen im VRS.

**Das Handy: zentraler Vertriebsweg der Zukunft**

Ein besonders zukunftssträchtiger Vertriebskanal ist das Handy: Gerade der schnelle Wandel von der Nutzung „klassischer“ Mobilfunkgeräte hin zu modernen Smartphones hat diesen Vertriebsweg in der jüngsten Vergangenheit deutlich vorangebracht. Die Möglichkeit, über die auf dem Smartphone installierte App für den HandyTicket-Shop den persönlichen Ticketautomaten immer in der Tasche zu haben, wird von immer mehr Kunden im VRS genutzt. Auch über die Fahrplanauskunfts-App des VRS ist ein Ticketkauf mittlerweile schnell und direkt möglich.

Der regen Nutzung des Angebots entspricht die sukzessive Erweiterung der Produktpalette: Die rund 78.000 HandyTicket-Kunden können inzwischen auf das gesamte Ticketangebot des Bartarifs in allen Preisstufen zugreifen – von der Kurzstrecke über Tickets des Kinder-tarifs und TagesTickets bis hin zu 1.-Klasse-Zuschlägen.

Die VRS GmbH arbeitet gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen an Konzepten, um die noch lange nicht ausgeschöpften Möglichkeiten der Smartphone-Technologie zukünftig noch weitgehender zu nutzen.



**HandyTicket:** Rund 78.000 Handy-Ticket-Kunden können inzwischen auf das gesamte Ticketangebot des Bartarifs in allen Preisstufen zugreifen.



**Umstieg leicht gemacht:**  
Der finanzielle Ausgleich durch die Einnahmeverteilung ermöglicht Kunden wie hier am Bonner Hauptbahnhof die Nutzung mehrerer Verkehrsunternehmen mit nur einem Ticket.

## Einnahmen gerecht aufteilen

Fahrgäste im VRS profitieren seit 1987 von einheitlichen Tickets und Preisen, egal mit welchen der mittlerweile 26 im Verbundraum verkehrenden Verkehrsunternehmen sie im VRS unterwegs sind. Für einen finanziellen Ausgleich sorgt die Einnahmeverteilung, die der VRS für seine Verkehrsunternehmen als Dienstleister und neutrale Clearingstelle abwickelt.



**Der unschlagbare Vorteil eines Verkehrsverbundes: Auf dem Weg zu seinem Ziel kann der Fahrgast mit seinem VRS-Ticket die Dienste nicht nur eines, sondern gleich mehrerer Verkehrsunternehmen nutzen.**

Beispielsweise fährt er zunächst mit dem Stadtbus in Hürth, steigt dann in den Nahverkehrszug um und nutzt am Ziel seiner Zugfahrt noch die Stadtbahn in Bonn. Damit Kunden Bus und Bahn so einfach und komfortabel mit nur einem Fahrschein nutzen können – und dies auch noch unabhängig davon, bei welchem der drei Verkehrsunternehmen sie ihr Ticket gekauft haben –, sind im Hintergrund komplexe Aufgaben zu lösen. Denn der vom Kunden gezahlte Preis für das VRS-Ticket ist in diesem Fall sachgerecht unter den drei genutzten Verkehrsunternehmen aufzuteilen.

**Der VRS regelt die Einnahmeverteilung neutral auf Basis der Verkehrsnachfrage**

Die Verteilung der Einnahmen auf die einzelnen Verkehrsunternehmen und der finanzielle Ausgleich werden Einnahmeverteilung genannt und für alle VRS-Tickets von der Verbundgesellschaft als neutraler Clearingstelle und Dienstleister für die Verkehrsunternehmen durchgeführt.

Seit 1996 werden die aus dem Verkauf von VRS-Tickets entstandenen Fahrgeldeinnahmen unter den Verkehrsunternehmen anhand der Verkehrsnachfrage aufgeteilt (sogenannte nachfrageorientierte Einnahmeverteilung). Dies bedeutet, dass jedes Verkehrsunternehmen Fahrgeldeinnahmen abhängig von der Nutzung seines Verkehrsangebots durch die Fahrgäste erhält.

Maßgeblich sind dabei im Wesentlichen das genutzte Ticket, die Menge der Fahrgäste, deren Reiseweite sowie deren Umstiegsverhalten.



Diese Informationen werden über Fahrgast-Zählungen und -Befragungen durch die Verbundgesellschaft nach einem einheitlichen Verfahren ermittelt. Diese Verkehrserhebungen sollen in der Regel alle drei bis vier Jahre stattfinden; den genauen Zeitpunkt legen jedoch die Verkehrsunternehmen fest.

Aufgrund der Komplexität und des Umfangs von Verkehrserhebungen wird diese Aufgabe an ein qualifiziertes Ingenieurbüro vergeben. Dabei begleiten die Verkehrsunternehmen und die Verbundgesellschaft den Arbeitsprozess.

Grundlage für die Einnahmenaufteilung ist einerseits eine vertragliche Einbindung der Verkehrsunternehmen, damit diese den VRS-Tarif anwenden dürfen (über Kooperations- und Tarifraum-Erweite-

rungsverträge), und andererseits ein zwischen der Verbundgesellschaft und den Verkehrsunternehmen geschlossener Vertrag, der die Details der Einnahmenaufteilung regelt.

Darüber hinaus werden aktuelle Entscheidungen zur Einnahmenaufteilung (etwa im Kontext der Einführung neuer VRS-Tickets) durch den Beirat der Verkehrsunternehmen der VRS GmbH nach dem Einstimmigkeitsprinzip getroffen.



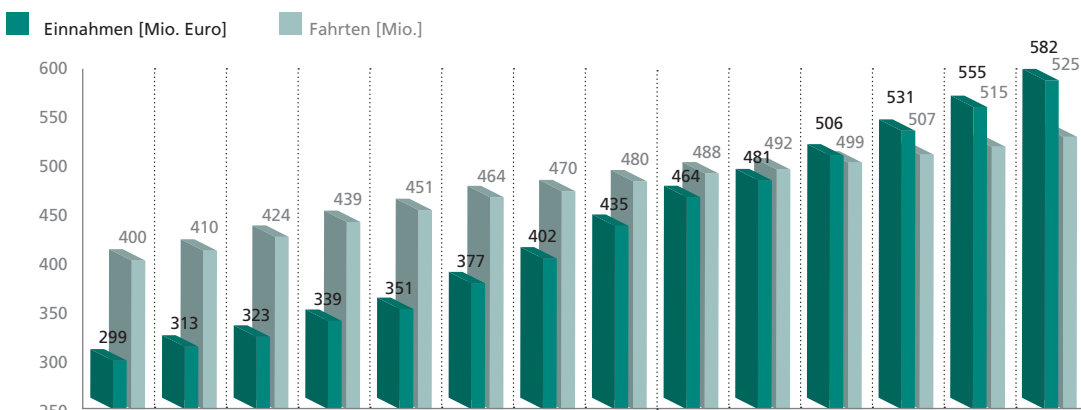
**Damit Kunden Bus und Bahn so einfach und komfortabel mit nur einem Fahrschein nutzen können, sind im Hintergrund komplexe Aufgaben zu lösen.**



Egal, ob die Fahrgäste die Stadtbahn der KVB oder den Bus der REVG nutzen wie hier in Köln-Weiden West: Die Ticket-Einnahmen werden vom VRS als neutraler Clearingstelle auf die einzelnen Verkehrsunternehmen aufgeteilt.



## 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



## Gut informiert ist halb am Ziel

Die schnelle und zuverlässige Information vor und während der Reise ist mit ausschlaggebend für die Zufriedenheit der Fahrgäste. Der VRS setzt dabei immer mehr auf Echtzeitauskünfte und Neuerungen wie Apps. Dazu erstellt der VRS auch weiterhin bedarfsgerecht alle klassischen gedruckten Fahrplanmedien – zentral aus einer Hand für all seine Verkehrsunternehmen.



**Der VRS ist in Zukunft Drehscheibe für IST-Daten im gesamten VRS-Gebiet einschließlich des AVV und des VRM!**

### Auskünfte in Echtzeit

Je genauer Fahrgäste die Abfahrtszeit ihres Busses oder ihrer Bahn kennen und je flexibler sie sich

darüber informieren können, desto reibungsloser und stressfreier ist ihre Mobilität. Der VRS und seine Verkehrsunternehmen ersetzen daher Schritt für Schritt die Plandaten der Auskunftssysteme durch IST-Daten – und ermöglichen immer mehr Auskünfte in Echtzeit.

Dafür speisen die Verkehrsunternehmen sukzessive ihre IST-Daten, also die tatsächlichen Abfahrtszeiten ihrer Busse oder Bahnen, in einen zentralen Datenserver beim VRS ein. Dieser bündelt alle Informationen und verteilt sie wieder an die unterschiedlichen Auskunftssysteme – von der Fahrplanauskunft im Internet über die QR-Codes der Haltestellen-Aushänge bis hin zu den dynamischen Informationsanzeigen an den Haltepunkten.

Mittlerweile bildet der VRS die IST-Datendrehscheibe für das gesamte Verbandsgebiet des NVR, schließt also den Bereich des AVV mit ein. Demnächst wird der VRS diese Funktion auch als Dienstleister für den Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) bieten. Zukünftig soll über diese Drehscheibe auch die automatische Verarbeitung von Störungsmeldungen aus den Betriebsleitsystemen der Verkehrsunternehmen geschehen.

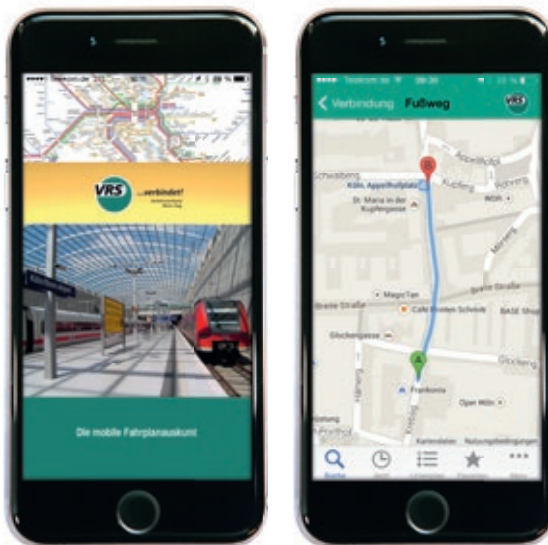
Die mit diesen aktuellen Daten gespeiste Fahrplanauskunft im Internet – seit kurzem mit neuer Oberfläche und weiteren Funktionen – wird mittlerweile täglich von 130.000 Kunden genutzt. Die Handhabung ist einfach: Der Kunde gibt nur die Start- und Zieladresse ein; die Fahrplanauskunft sucht dann die nächstgelegenen Haltestellen sowie die optimale Bus- oder Bahnverbindung inklusive Gehzeiten heraus. Kennt sich der Kunde im Bereich der Start- oder Zielhaltestelle nicht aus, kann er sich den Streckenverlauf auf einer detaillierten Karte bzw. einem vergrößerten Ausschnitt des Stadtplanes anzeigen lassen.





## Die mobile Fahrplanauskunft wächst

Wachsender Beliebtheit erfreuen sich inzwischen die Applikationen, kurz Apps, für mobile Fahrplanauskünfte via Smartphone oder Tablet. Apps bietet der VRS für iPhones und iPads wie für Smartphones mit Android-Betriebssystem an. Zwei Drittel der elektronischen Auskünfte werden über Apps abgefragt. Diese verfügen außerdem über weitere exklusive und innovative Features. Jüngste Neuerung ist die Möglichkeit, hierüber auch ein HandyTicket zu erwerben.



Die VRS-Fahrplan-App für iPhone und Android-Betriebssysteme bietet Fahrplanauskunft in Echtzeit und eine Routenplanung.

## Der VRS erstellt alle Fahrplanmedien zentral im Auftrag seiner Verkehrsunternehmen

Über die Palette der elektronischen Auskunftsmethoden hinaus konzipiert, erstellt, betreut und druckt der VRS weiterhin die bewährten „klassischen“ Fahrplanmedien – ob für den heimischen Bedarf, für unterwegs oder als Aushang für die Haltestellen im VRS – zentral im Auftrag seiner Verkehrsunternehmen.

Für das Fahrplanjahr 2014/15 etwa legte der VRS rund 40.000 regionale Fahrplanbücher für alle Kreise und kreisfreien Städte auf; hinzu kommen etwa 70.000 lokale Stadt- oder Gemeindefahrpläne, die der VRS im Auftrag einzelner Kommunen oder Verkehrsunternehmen herausgibt. Für unterwegs bieten nach wie vor die handlichen Minifahrpläne, kurz Minis genannt, einen kompakten Überblick über die Fahrzeiten einzelner Linien. Hiervon produzierte der VRS im Jahr 2014 für alle Bus- und Bahnlinien insgesamt mehr als 6 Millionen Exemplare.

Informationen zu Linienwegen bieten dazu zahlreiche Varianten von schematischen und topografischen Liniennetzplänen, die der VRS für die Kunden wie für die Haltestellen und Fahrzeuge der Kommunen und Verkehrsunternehmen erstellt und produziert.

Außerdem veröffentlicht und bündelt der VRS die elementaren Kundeninformationen rund um den Tarif zentral für alle Verkehrsunternehmen: Die Basis bilden die Tarifbroschüren, zu deren Palette eine Gesamtübersicht, aber auch Einzelbroschüren zu bestimmten Tickets, wie dem Schüler-, Job- oder Aktiv60Ticket, zählen.

Um den Zugang zu allen Informationen des Nahverkehrs möglichst vielseitig zu gestalten und auch eine direkte Ansprache zu ermöglichen, informieren die Mitarbeiter der Telefon-Hotline „Schlaue Nummer für Bus & Bahn“ unter 01806 504030 über Tickets, Tarife und Fahrplanverbindungen.



Kundeninformationen rund um Fahrplan und Tarif aus einer Hand: Von Haltestellenaushängen über Ticketbroschüren bis hin zu den klassischen Minis ist alles dabei.



## Kunden gewinnen. Kunden binden

Mit zielgruppengerechten Aktionen und Kampagnen – flankiert von klassischer Presse- und Öffentlichkeitsarbeit – möchte die VRS-Kommunikation ÖPNV-Kunden gewinnen und binden. Langfristiges Ziel: über Informationen Vertrauen schaffen, Sympathien fördern und das Image des Nahverkehrs stärken.



**Der heimliche Star:**  
Egal wo er auftaucht:  
Verkehrsdrache Siggie wird  
von seinen kleinen Fans  
sofort ins Herz geschlossen.

Zentrales Ziel der VRS-Kommunikation ist es, Kunden langfristig zu binden sowie Gelegenheitskunden und dem ÖPNV eher fernstehende Personen zur Nutzung des ÖPNV zu bewegen und als Neukunden zu gewinnen. Die verschiedenen Werbe- und Informationskampagnen werden den unterschiedlichen Zielgruppen angepasst, ob es sich um Autofahrer und ÖPNV-Seltnutzer, Menschen ab 60 oder Schüler und Azubis handelt. Für die junge Zielgruppe werden neben klassischen Medien inzwischen verstärkt Online-Medien eingesetzt.

Verkaufsfördernde Maßnahmen wie Promotion- und Info-Aktionen unterstützen die einzelnen Werbekampagnen zugunsten von Bus und Bahn. Immer wieder stehen auch spezielle Tarifangebote im Fokus, etwa zu Karneval oder zum Christopher Street Day (CSD), die durch Flyer, Plakate oder Anzeigen zusätzlich beworben werden. Allen entwickelten Maßnahmen liegen umfassende Tarif- und Marketingplanungen zugrunde, die über verschiedene Arbeitskreise mit den Verkehrsunternehmen abgestimmt werden.



## Veranstaltungen und Events ergänzen die klassischen Medien

Um möglichst viele Fahrgäste auch persönlich zu erreichen, ist der VRS bei zahlreichen Events und Veranstaltungen der Region präsent und pflegt eine langjährige vertrauensvolle Zusammenarbeit mit Kooperationspartnern, etwa den Organisatoren des Kölner Weltkindertagsfestes oder dem Kölner Zoo. Geht es um Veranstaltungen für Familien, so kommt zur Freude von Groß und Klein meist Verkehrsdrache Siggie zum Einsatz.

Weitere Events, etwa die Veranstaltungsreihe „Sommer Köln“ oder das Karnevalsevent „Loss mer singe“, erschließen neue Zielgruppen. Bei zahlreichen Ereignissen werden die örtlichen Verkehrsunternehmen mit eingebunden.

All diese Maßnahmen spiegeln sich auch im Internetauftritt des VRS wider. Die redaktionell im Hause des VRS gepflegte Homepage, über die Kunden und Interessierte auch einen regelmäßig erscheinenden Online-Newsletter abonnieren können, ist stark nachgefragt: Beispielsweise wurde im August 2014 auf sämtliche Infos rund um den VRS rund 1,5 Millionen Mal zugegriffen.

Seit Juni 2010 verfolgt der VRS zudem auch Social-Media-Aktivitäten und konzentriert sich dabei auf eine eigene Facebook-Fanpage. Im Sinne des VRS-Slogans „VRS verbindet“ pflegt er über Facebook den direkten kommunikativen Draht zur stetig wachsenden „Fan-Community“ und platziert sich gleichzeitig als kompetenter Ansprechpartner in Sachen ÖPNV.

## Pressearbeit bietet seriöse Informationspolitik

Einen weiteren wichtigen Teil des Kommunikationsmixes bildet die klassische Pressearbeit, die sich ebenfalls an die Öffentlichkeit richtet: Die Adressaten sind diesmal nicht die Fahrgäste, sondern die Vertreter der lokalen und überregionalen Medien oder der Fachpresse. Über Pressemeldungen und -konferenzen werden sie gezielt über Neuerungen im Nahverkehr informiert. Umgekehrt erhalten sie in der Pressestelle des VRS auch Auskünfte und Antworten auf ihre Fragen zu unterschiedlichsten Themen der Branche.

Der VRS deckt auch das Aufgabenspektrum von NVR und Kompetenzcenter Marketing NRW ab. Die Pressearbeit bietet somit eine seriöse Informationspolitik gegenüber externen Partnern wie Medienvertretern, Meinungsbildnern und letztlich wiederum auch Fahrgästen.

## Öffentlichkeitsarbeit fördert Vertrauen und gute Zusammenarbeit

Um die unterschiedlichen Meinungsbildner im VRS (Politiker, Experten, Medienvertreter etc.) darüber hinaus über Entwicklungen und Hintergründe auf dem Laufenden zu halten, gibt die Pressestelle des VRS im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit auch verschiedene Druckmedien heraus: vom jährlich erscheinenden Verbundbericht über einen Print-Newsletter bis hin zu verschiedenen (Fach-)Publikationen zu einzelnen Themenfeldern wie Verkehrssicherheit oder Mobilitätsmanagement.

Außerdem richten sich Fachveranstaltungen, etwa zum demografischen Wandel oder zur Kölner Bahnknoten-Problematik, an das politische Umfeld des VRS, aber auch an Fachkräfte in den Verkehrsunternehmen und Kommunen. Sie runden die Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit ab und informieren nicht nur, sondern fördern – quasi nebenbei – auch das Vertrauen und die gute Zusammenarbeit der Nahverkehrsakteure.



## Der VRS und soziales Engagement

Im Bewusstsein, dass gesellschaftliche Verantwortung zu einer zeitgemäßen Unternehmenskultur gehört, engagiert sich der VRS seit über 10 Jahren karitativ und spendet das, was bei verschiedenen Aktionen im Laufe des Jahres zusammenkommt. Bisherige und immer über mehrere Jahre begleitete Partner: Kindernöte e. V. aus Köln-Chorweiler und der Bunte Kreis Rheinland e. V. mit Sitz in Bonn.

Politik-Forum des VRS: Nahverkehrsexperten diskutierten anlässlich des 25. VRS-Jubiläums im Kölner Gürzenich über innovative Mobilitätskonzepte.



## Mobilität intelligent vernetzen

Jederzeit mobil sein zu können, ist ein großes Stück Lebensqualität, aber auch eine enorme Herausforderung. Denn vor allem die autobezogene Mobilität der vergangenen Jahrzehnte stößt an ihre ökonomischen, infrastrukturellen und ökologischen Grenzen. Mehr denn je sind heute intelligente und vernetzte Lösungen gefragt. Daher unterstützt der VRS Kommunen und Verkehrsunternehmen bei der Entwicklung zukunftsfähiger Mobilitätsangebote.



**Ein kommunales Mobilitätsmanagement hilft dabei, Mobilität ganzheitlich zu sehen und die nötigen Abstimmungsprozesse zu koordinieren.**

Nur ein ganzheitliches Konzept kann künftigen Anforderungen an die Mobilität gerecht werden. Neben Bus, Bahn und Auto muss es auch Fußgänger, Radverkehr sowie innovative Angebote wie Carsharing integrieren. Und da Verkehr nicht an kommunalen Grenzen haltmacht, 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. Jüngste Aufgabe ist dabei die konzeptionelle Vorbereitung eines regionalen Mobilitätsplanes für das VRS-Gebiet.

In Sachen zukunftsfähiger Mobilität können auch kleine Maßnahmen große Wirkung entfalten: Bustrainings oder Fußgängerchecks, bei denen Seniorinnen und Senioren Alltagswege analysieren und einüben können, eine Mobilitätsberatung im Betrieb, die Mitarbeiter aufs Rad bringt, oder ein Mobilitäts-Aktionstag in der Schule, bei dem Eltern, Kinder und Lehrer ihr Mobilitätsverhalten überdenken. Auf all diesen Feldern ist der VRS aktiv und unterstützend tätig.



VRS-Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement				
Qualifizierung – Vernetzung				
Fachgruppen		Fortbildung	Beratung	
Mobilitätssicherung Senioren	Schulische Mobilitätsbildung	Fachtagung	Interne und externe Workshops	Förderung multimodaler Angebote
Betriebliche Mobilitätsberatung	Kinderunfallkommissionen	Jahrestreffen	Vorträge in politischen Gremien	Öffentlichkeitsarbeit, Kampagnen, Dialogmarketing
Straßenverkehrsplanung und -technik	Mobilitätssicherung im ländlichen Raum	Kommunikation	Aufbau eines kommunalen Netzwerkes	Handlungsleitfäden
Handlungsfelder				
Verkehrssicherheit	Schulberatung	Mobilitätssicherung für Senioren	Betriebliche Mobilitätsberatung	Kommunales Mobilitätsmanagement

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

### Der VRS vernetzt und berät in Sachen zukunftsfähiger Mobilität

Die Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement des VRS vernetzt Kommunen, Verkehrsanbieter, Betriebe, Schulen und andere Mobilitätsdienstleister. Das Angebot reicht von der persönlichen Beratung über die Organisation eines Informations- und Erfahrungsaustauschs bis zu Qualifizierungsmaßnahmen und der Vermittlung von Kooperationen. Alle Leistungen sind für Kommunen und Verkehrsunternehmen im VRS kostenlos.

Einen Schwerpunkt bildet das sogenannte kommunale Mobilitätsmanagement, denn Kommunen treffen in Sachen Mobilität ihrer Bürger die wichtigsten Entscheidungen. Ob es um Parkraumnutzung, Stellplatzverordnungen für Car- und Bikesharing, Radwegeplanung, Straßenraumnutzung, Verkehrssteuerung, Raumge-

staltung oder ÖPNV-Angebote geht: Die Kommunen stellen die Weichen. Doch gerade der Aufgabenbereich Verkehr und Mobilität ist in viele Einzelressorts unterteilt; Mobilitätsfragen sind in den verschiedensten Ämtern und Hierarchieebenen der Kommunalverwaltung verortet. Ein kommunales Mobilitätsmanagement hilft dabei, Mobilität ganzheitlich zu sehen und die nötigen Abstimmungsprozesse zu koordinieren.

Es gilt, Mobilitätsangebote zu verzahnen, Verhaltensänderungen anzustoßen und Verkehr so verträglich wie möglich zu gestalten. Hier leistet der VRS Schützenhilfe in Form von Beratungs- und Fortbildungsangeboten. Denn 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.



### Schulberatung

Da viele Schulen und Kindergärten mit ihren Alltagsaufgaben bereits mehr als ausgelastet sind, ist Mobilitätsbildung vor allem dort von Erfolg gekrönt, wo eine aktive Unterstützung der Schulen durch die Kommunen gegeben ist. Eine gute Zusammenarbeit von Verwaltung, Schulen, Polizei und Mobilitätsdienstleistern auf kommunaler Ebene ist Voraussetzung für eine sichere, kinderfreundliche Kommune. Daher unterstützt die Koordinierungsstelle des VRS Kommunen und Schulen und bietet neben einer Beratung auch ein breites Spektrum altersspezifischer Unterrichtsmaterialien auf der Grundlage der Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE) an. Die Materialien sind praxisnah und ermöglichen es Lehrerinnen und Lehrern, Mobilitätserziehung ohne große Vorbereitung anzubieten.



## Verkehrsströme intelligent und umweltverträglich lenken

Das Projekt mobil-im-rheinland, kurz m-i-r, bietet kostenlose Mobilitätsinformationen auf Basis vielfältiger kommunaler und regionaler Daten. m-i-r bündelt Ressourcen und baut ein effizientes Informationssystem auf, um Verkehrsströme intelligent und umweltverträglich zu lenken.

Für das innovative Projekt m-i-r haben sich Kommunen und Kreise, der öffentliche Personennahverkehr, Unternehmen und Forschungseinrichtungen, Rundfunk und ADAC zusammengeschlossen. Ziel: eine umfassende Verkehrsinformation durch eine verbesserte Darstellung der Mobilitätsangebote. Den Schwerpunkt bildet die verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsinformation auf Basis einer Mobilitätsdatenbank, die ihr Datenvolumen aus den Quellen aller Partner generiert.

Die unterschiedlichen Einzelprojekte verdeutlichen die Bandbreite:

- **Koordinierung von Großbaumaßnahmen**

Im Auftrag der Bezirksregierung Köln koordiniert m-i-r die regionale Baustellen-Kommunikation. Dabei hilft das sogenannte „Verkehrsmodul“ für Kommunen: Neben georeferenzierten Karten bietet es Informationen über Art und Dauer der Störung und wenn möglich Umleitungsempfehlungen. Dies alles kann gezielt über die eigene Homepage oder über mobil-im-rheinland kommuniziert werden.

- **Verkehrsdetektion: Parkdaten und verkehrsrelevante Straßenabschnitte**

Stehen über das Informationsportal von m-i-r zwar auch sämtliche dynamische Daten innerstädtischer Parkhäuser zur Verfügung, so fehlen bisher noch die der P+R-Plätze. Daher werden diese mit Detektionssystemen ausgestattet, die die Stellplatzkapazitäten übermitteln. Via Ampeldarstellung wird so ein effizientes Leitsystem für den Umstieg auf Bus und Bahn möglich.

- **Stadtverträgliche Lkw-Navigation**

Gemeinsam mit Logistikverbänden plant m-i-r den Aufbau eines Informationssystems für die Logistikbranche der Region, um unnötige Suchverkehre oder Wartezeiten zu verringern und das gesamte Verkehrsgeschehen zu entlasten.

Als eines der größten deutschen Mobilitätsprojekte wird m-i-r vom Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW unterstützt. Künftig werden alle Informationen und Daten von m-i-r auch zu dem landesweiten Portal VERKEHR.NRW fließen.





**Gelungener Umstieg:**  
Über Park+Ride-Plätze fällt der Umstieg auf den ÖPNV besonders leicht. Daher möchte das Projekt PRÖVIMM via Internet gezielt über deren Belegungsgrad informieren.

Das Verbundprojekt PRÖVIMM (P+R und ÖPNV-Informationen machen Menschen mobil) ist Teil der Mobilitätsforschungsinitiative „Von Tür zu Tür“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie und will vor allem Autofahrer durch passgenaue Reiseinformationen zum Umstieg auf Bus und Bahn bewegen.

### PRÖVIMM – P+R und ÖPNV-Informationen machen Menschen mobil

Hinter dem Projektnamen PRÖVIMM verbirgt sich eine Botschaft der vernetzten Mobilität: P+R und ÖPNV-Informationen machen Menschen mobil. Eine Herausforderung für das beim VRS angedockte Projekt PRÖVIMM ist es daher, aktuelle Informationen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mit den aktuellen Informationen des öffentlichen Personenverkehrs (ÖPV) zu verbinden. Hierbei werden auch Informationen zu Park+Ride(P+R)-Plätzen integriert, da dort der Umstieg vom Pkw auf den öffentlichen Verkehr besonders einfach gelingt. Alle Informationen, die für eine intermodale Reisekette notwendig sind, möchte PRÖVIMM über verschiedene Plattformen wie Internet, Smartphone-Apps oder Navigationssysteme zur Verfügung stellen.

#### Informationen „aus einer Hand“ für den leichten Umstieg auf den ÖPNV

Der Hintergrund: Moderne Mobilitätsbedürfnisse führen zunehmend zur Kombination verschiedener Fortbewegungsmittel – Auto, Bus oder Bahn, Fahrrad und zu Fuß –, also zu einer sogenannten Intermodalität. Um diesen veränderten Bedürfnissen Rechnung zu tragen

und die verstärkte Nutzung intermodaler Angebote zu erleichtern, möchte das Projekt PRÖVIMM die notwendigen Informationen „aus einer Hand“ liefern. Denn Nutzer sollen ihre Fahrt bereits im Vorfeld planen können. Beispielsweise wird für die P+R-Plätze ein Modell entwickelt, um deren Belegungsgrad prognostizieren zu können. Nur wenn es dort freie Plätze gibt, wird ein Umstieg vom Auto in den öffentlichen Verkehr empfohlen. Aber auch während der Fahrt kann das Navigationssystem bei einem Stau einen freien P+R-Platz für Umstieg und Weiterfahrt per Nahverkehr empfehlen. So kann der Nutzer mit einem effizienten Mobilitätsmix schneller und umweltverträglicher an sein Ziel gelangen. Weitere Informationen zu PRÖVIMM finden Sie unter [www.proevimm.de](http://www.proevimm.de).



#### Von Tür zu Tür (TzT)

Das Projekt „Von Tür zu Tür“ ist eine Mobilitätsinitiative des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) für den öffentlichen Personenverkehr der Zukunft. Es wird vom Projektträger Mobilität und Verkehrstechnologien (PT MVt) in der TÜV Rheinland Consulting GmbH, Zentralbereich Forschungsmanagement, betreut. Insgesamt neun Projekte sind mit unterschiedlichen Laufzeiten ab Herbst 2012 gestartet. [www.proevimm.de](http://www.proevimm.de).



## Mehr Qualität. Mehr Leistung

Mit der Novellierung seines ÖPNV-Gesetzes hat das Land Nordrhein-Westfalen 2008 die Strukturen der Nahverkehrslandschaft neu geordnet. Im Rheinland bündelt seitdem der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) neben der Infrastrukturförderung auch die Zuständigkeiten für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV).



**Kernaufgaben des NVR sind die Planung und der Betrieb des Schienenverkehrsangebots, Ausschreibungen im Schienenverkehr sowie die Förderung von Infrastruktur und Betrieb.**

Wesentliche Ziele des NVR: ein leistungsfähiges und kundenorientiertes Angebot auf der Schiene – im Einklang mit den steigenden Mobilitätsbedürfnissen der Menschen in der Region.

Durch den erweiterten Kooperationsraum, der nun von Aachen bis Gummersbach reicht, lässt sich ein kundenfreundlicher Nahverkehr auf der Schiene noch besser gestalten. Denn die Partner VRS und AVV können über den gemeinsam getragenen NVR auch die nötigen Infrastrukturinvestitionen fördern und damit für eine einheitlich hohe Angebotsqualität im SPNV sorgen.

### Planung und Betrieb des Schienenangebots

Die Finanzierung eines bedarfsgerechten Angebots im SPNV ist in Nordrhein-Westfalen durch das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG NRW) geregelt. Verantwortet und bestellt wird das Schienenangebot seit dem 1. Januar 2008 von den drei neu geschaffenen SPNV-Aufgabenträgern, den Zweckverbänden Nahverkehr Rheinland (NVR) und Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) sowie dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR (VRR). Im NVR werden die Managementaufgaben selbst von der NVR GmbH wahrgenommen.

Das Land stellt im Rahmen der sogenannten SPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW jährlich mindestens 800 Millionen Euro zur Verfügung. Der NVR erhält derzeit einen Anteil von rund 23 Prozent.

Die Zuwendungen werden vor allem zur Finanzierung von SPNV-Betriebsleistungen verwendet. Außerdem werden die Verwaltungskosten daraus finanziert.



## Festlegung eines bedarfsgerechten SPNV-Angebots

Im Fokus des überregional relevanten Nahverkehrs steht das „SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse“. Es umfasst sämtliche für die Erschließung aller Landesteile bedeutsamen Schienenverbindungen. Im NVR gibt es mehrere Linien mit insgesamt 5,9 Millionen Zugkilometern jährlich, die zu diesem Landesnetz gehören.

Das darüber hinausgehende bedarfsgerechte regionale SPNV-Angebot legt der NVR als Aufgabenträger im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten unter Berücksichtigung der verkehrlichen Nachfrageerfordernisse selbst fest. Dabei schränkt die hoch belastete Eisenbahninfrastruktur im Engpassbereich des sogenannten Bahnknotens Köln die Möglichkeiten kundengerechter Angebote immer stärker ein, insbesondere in den Hauptverkehrszeiten. Daher engagiert sich der NVR massiv auf allen Ebenen, um einen zukunftsgerechten Infrastrukturausbau zu erreichen und das Angebot noch besser der weiter wachsenden Nachfrage anzupassen.

Im Rahmen der demografischen Entwicklung innerhalb des Landes Nordrhein-Westfalen wird in den Zentren Aachen, Bonn, Köln und Leverkusen mit den umliegenden Kreisen in den nächsten zehn Jahren mit einer weiter wachsenden Nachfrage im SPNV gerechnet. In den ländlich strukturierten Bereichen Nordrhein-Westfalens ist dagegen mit Nachfrageverlusten zu rechnen. Für die Weiterentwicklung des SPNV hat der NVR die von der Zweckverbandsversammlung beschlossenen Planungskonzepte für die Zeitstufen 2020 und 2030+ als Grundlage des Nahverkehrsplans erstellt.

In diesem Zusammenhang bilden Infrastrukturmaßnahmen wie die Reaktivierung von Strecken oder der barrierefreie Ausbau von Stationen wichtige Bausteine, um den Nahverkehr attraktiver zu gestalten. Hier hat der NVR die Aufgabe, die Planung und Realisierung der benötigten Infrastruktur durch eigene Finanzhilfen aus der pauschalierten Investitionsförderung (zur Erläuterung siehe S. 27) sowie durch Mittel des Landes und des Bundes zu unterstützen.

Der NVR stellt für die Erreichung der mittel- und langfristigen Ziele einen Nahverkehrsplan auf, in dem die regionalen Zielkonzepte der Trägerzweckverbände AVV und VRS fortgeschrieben sind. An den Schnittstellen zu benachbarten Zweckverbänden koordiniert der NVR gemeinsam mit diesen die Ausgestaltung des verbandsübergreifenden SPNV-Nahverkehrsplans. Der Plan wird regelmäßig überprüft, um das Bestandsnetz den sich entwickelnden Zielvorgaben anzupassen.



**Steigender Bedarf:**  
Im Zuge der demografischen Entwicklung ist in den nächsten zehn Jahren rund um die Städte Aachen, Bonn, Köln und Leverkusen mit einer weiter wachsenden Nachfrage im SPNV zu rechnen.

## SPNV-Schiennetz NVR

Im NVR verkehren S-Bahnen, Regionalbahnen und Regional-Express-Linien. Die Länge aller Linien des Schienenpersonennahverkehrs im NVR beläuft sich auf rund 1.520 Kilometer und teilt sich wie folgt auf:

- S-Bahn: 260 Kilometer
- Regionalbahn: 710 Kilometer
- Regional-Express: 550 Kilometer

Im Gebiet des NVR werden mit diesen Linien insgesamt 191 Bahnhöfe und Haltepunkte bedient.



## Sicherstellung des Angebots

Der NVR leitet die Fördermittel zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten Angebots für Regional-Express-, Regional- und S-Bahnen an die beauftragten Verkehrsunternehmen weiter. Dem bedarfsgerechten Angebot liegt eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV zugrunde, deren langfristiges Ziel es ist,

- das Verkehrsangebot im ÖPNV zu koordinieren
- Beförderungsbedingungen einheitlich zu gestalten
- Produkt- und Qualitätsstandards zu definieren und zu wahren
- Fahrgastinformations- und Betriebssysteme zu verbessern
- über die Verbünde – neben den bestehenden Gemeinschaftstarifen – die kooperationsraumübergreifenden Tarife fortzuentwickeln
- das Marketing übergreifend auszubauen

### Ausschreibungen im Schienenverkehr

Die Neuordnung des Eisenbahnwesens Mitte der 90er Jahre ebnete den Weg für mehr Wettbewerb im SPNV. In Nordrhein-Westfalen erbringen zurzeit zwölf Verkehrsunternehmen die Verkehrsleistung auf der Schiene. Etwa 45 Prozent der rund 100 Millionen Zugkilometer pro Jahr sind im Rahmen von Wettbewerbsverfahren vergeben worden.

Eine wesentliche Aufgabe des NVR ist daher die Ausführung von Vergabeverfahren im SPNV und der Abschluss der Verkehrsverträge mit den Eisenbahn-Verkehrsunternehmen. Ziel ist die Qualitätsverbesserung des Angebots bei gleichzeitiger Senkung der Kosten und damit der Einsparung von öffentlichen Geldern.

Folgende Aufgaben sind vom NVR zu bewältigen: optimale strategische Ausschreibungskonzepte bereitstellen, Verfahren beschleunigen, das Vertragsmanagement noch effizienter gestalten und Betriebsübergänge nach Wettbewerbsverfahren optimieren.

Innerhalb der Gremien des NVR ist der Vergabeausschuss mit der Vorbereitung und Realisierung von Vergabeverfahren betraut, die relevante Verkehrsleistungen betreffen. In der Praxis ist eine Abstimmung mit anderen beteiligten Aufgabenträgern notwendig, wenn die Linien das Verbundgebiet überschreiten. Grundsätzlich streben die Beteiligten im NVR den Abschluss von sogenannten Netto-Verträgen an: Hierbei liegt das Erlösrisiko beim Verkehrsunternehmen, während der NVR als Aufgabenträger funktionale Kernanforderungen wie Haltestellen und Taktzeiten vorgibt.

Für das Jahr 2013 ergab sich ein Gesamtbedarf zur Finanzierung von Verkehrsleistungen in Höhe von rund 194 Millionen Euro. Derzeit verkehren im NVR

- DB Regio AG
- Rurtalbahn GmbH
- trans regio Deutsche Regionalbahn GmbH

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 wird dazu die National Express Rail GmbH ihren Betrieb aufnehmen.



Zunehmende Konkurrenz auf der Schiene: Nach einem europaweiten Wettbewerb rollt die Mittelrheinbahn MRB 26 seit 2008 zwischen Köln und Mainz.



### Qualität im SPNV

Die Qualitätssicherung beim NVR baut auf dem innerbetrieblichen Meldewesen der Verkehrsunternehmen des SPNV auf. Dabei werden alle Qualitätskriterien berücksichtigt, die den Fahrgästen am Herzen liegen: Neben Pünktlichkeit, ausreichend Platz und der Zuverlässigkeit, dass ein Zug auch wirklich fährt, geht es zum Beispiel um Mängel an Türen, Toiletten, Klimaanlage oder Heizung und Lüftung sowie bei der Fahrgastinformation. Wird die vereinbarte Qualität nicht erbracht, sollen Sanktionen den Unternehmen einen Anreiz bieten, Mängel möglichst schnell zu beheben. Eine gute Qualität ist Voraussetzung für eine hohe Kundenzufriedenheit und trägt dazu bei, mehr Fahrgäste zu gewinnen und die Verkehrsleistungen insgesamt wirtschaftlicher zu gestalten.



## Anstehende und abgeschlossene Vergabeprojekte im NVR

### Mittelrheinbahn

Seit Dezember 2008 verkehrt die Mittelrheinbahn (MRB) 26 auf der Strecke zwischen Köln und Mainz. Die Verkehrsleistung auf der rund 185,3 Kilometer langen Strecke beträgt jährlich etwa 2,94 Millionen Zugkilometer. Betreiber ist die trans regio Deutsche Regionalbahn GmbH mit Sitz in Kaiserslautern. Der Vertrag sieht eine Laufzeit bis zum Jahr 2023 vor.

### Rhein-Sieg-Express

Im Juli 2008 hat der im Wettbewerbsverfahren federführende NVR die ausgeschriebenen Leistungen des Rhein-Sieg-Express (RE 9) an die DB AG vergeben. Der Vertrag hat eine Laufzeit bis zum Dezember 2025. In das Projekt waren drei Aufgabenträger involviert, da die 171 Kilometer lange Linie über den Kooperationsraum des NVR hinaus verkehrt. Die jährliche Betriebsleistung beträgt etwa 2 Millionen Zugkilometer.

### Regional-Express 7 und Regionalbahn 48

Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2015 werden die Betriebsleistungen des Regional-Express 7 und der Regionalbahn 48 durch die Bietergemeinschaft National Express Rail GmbH und IntEgro Verkehr GmbH erbracht. Diese konnte sich erstmals in Nordrhein-Westfalen im Rahmen eines europaweiten Wettbewerbsverfahrens mit dem wirtschaftlichsten Angebot gegen die Konkurrenz durchsetzen. Der RE 7 verkehrt zwischen Rheine und Krefeld, die RB 48 zwischen Wuppertal-Oberbarmen und Bonn-Mehlem. Die Fahrzeugfinanzierung übernahmen erstmals die Aufgabenträger.



### Kölner Dieselnetz

Am 15. Dezember 2013 startete die DB Regio NRW den Betrieb des Kölner Dieselnetzes mit einer Gesamtleistung von rund 7,2 Millionen Zugkilometern pro Jahr. Die Dieselnetz-Ausschreibung war die bisher größte Ausschreibung des NVR. Weitere beteiligte Aufgabenträger waren der Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) und Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL). Der Markenname „vareo“ – aus den Anfangsbuchstaben von Voreifel, Ahr, Rheinland, Eifel und Oberberg gebildet – setzt ein zusätzliches, die Region verbindendes Zeichen.



**Rhein-Ruhr-Express:** Auf der Kernstrecke zwischen Köln und Dortmund sollen zukünftig alle 15 Minuten moderne, leistungsstarke Doppelstockzüge rollen.

### Der Rhein-Ruhr-Express

Der Rhein-Ruhr-Express (RRX) ist das zentrale Nahverkehrsprojekt, an dem das Land selbst sowie alle nordrhein-westfälischen SPNV-Aufgabenträger beteiligt sind. Im Kernkorridor zwischen Köln und Dortmund sollen nach vollständiger Realisierung aller dafür notwendigen Infrastrukturmaßnahmen alle 15 Minuten die modernen, leistungsstarken RRX-Doppelstockzüge rollen.

In einem ersten Schritt wurden die Betriebsleistungen der künftigen RRX-Linien RE 1, RE 5, RE 6 und RE 11 sowie die Linien RE 4 und RB 33 vom Fahrplanwechsel im Dezember 2016 bis zur sukzessiven Inbetriebnahme der neuen RRX-Fahrzeuge ab Dezember 2018 in einer europaweiten Ausschreibung an die DB Regio NRW vergeben. Bis zur gestaffelten Inbetriebnahme der RRX-Fahrzeuge ab Dezember 2018 muss ein mehrjähriger, vertragsloser Zeitraum überbrückt werden, weil die Verkehrsverträge der betroffenen RE-Linien bereits im Jahr 2016 auslaufen. Im Rahmen einer sogenannten Interimsvergabe sichern der NVR und die anderen Aufgabenträger den Betrieb der RE-Linien vom Fahrplanwechsel 2016 bis zur Auslieferung der ersten Züge mit der Entscheidung ab. Jede der Linien wurde in einem Los vergeben.

Durch die Staffelung der Betriebsaufnahmen sollen ab Ende 2018 nach und nach die neuen RRX-Fahrzeuge zum Einsatz kommen und für eine verbesserte Betriebsqualität und Pünktlichkeit sorgen. Das Leistungsvolumen aller Linien beträgt zusammen 14,2 Millionen Zugkilometer pro Jahr.

Die Aufgabenträger haben sich erstmals in Nordrhein-Westfalen dazu entschieden, die Fahrzeugherstellung und -lieferung sowie deren Wartung und Instandsetzung einerseits und die Betriebsleistungen andererseits getrennt zu vergeben.



## Investitionen in die Zukunft

Eine leistungsstarke Infrastruktur ist das Rückgrat eines funktionierenden Nahverkehrs. Investitionen in die Infrastruktur sichern die Qualität und das Leistungsangebot im öffentlichen Nahverkehr und sind Voraussetzung für die bedarfsgerechte Weiterentwicklung. Der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) fördert Investitionen auf mehreren Wegen.



**Bestandteil des Infrastrukturfinanzierungsplans (IFP) des Landes Nordrhein-Westfalen sind vor allem Investitionsvorhaben, die wegen der Größe der Maßnahme oder ihrer landesweiten Bedeutung ausgewählt werden.**

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind Investitionen in die Zukunft: Verkehrsunternehmen, Kreise, Städte und Gemeinden arbeiten daher daran, die Nahverkehrsinfrastruktur nachhaltig auszubauen.

Der NVR fördert Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV und SPNV aus Mitteln, die ihm das Land Nordrhein-Westfalen (gemäß § 12 ÖPNVG) pauschaliert zuweist. Darüber hinaus ist der NVR im Auftrag des Landes (gemäß § 13 ÖPNVG) Bewilligungsbehörde für Infrastrukturmaßnahmen, die „im besonderen Landesinteresse“ stehen.

Die drei Zweckverbände in Nordrhein-Westfalen erhalten nach dem ÖPNV-Gesetz des Landes gemäß § 12 insbesondere für die Förderung der Nahverkehrsinfrastruktur pauschalierte Zuwendungen in einer Gesamthöhe von jährlich mindestens 120 Millionen Euro. Auf den Nahverkehr Rheinland entfallen anteilige Zuwendungen in Höhe von rund 35,9 Millionen Euro.



Dazu erstellt der NVR auf Basis von Meldungen der zum Kooperationsraum gehörenden Kommunen und Verkehrsunternehmen ein jährlich fortzuschreibendes ÖPNV-/SPNV-Förderprogramm. Dieses Investitionsprogramm wird durch die NVR-Zweckverbandsversammlung politisch legitimiert. Die rechtlich verbindliche Bewilligung der dort beschlossenen Investitionsvorhaben und deren Finanzmittelbewirtschaftung erfolgt durch den NVR.

Die Investitionsmaßnahmen in besonderem Landesinteresse regelt § 13 des ÖPNV-Gesetzes NRW. Hier gewährt Nordrhein-Westfalen Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, dem Entflechtungsgesetz sowie dem Regionalisierungsgesetz des Bundes. Auch hier stellt der NVR die Höhe der Zuwendungen fest und bewirtschaftet als Bewilligungsbehörde die Fördermittel für Infrastrukturmaßnahmen, die Nordrhein-Westfalen

durch Aufnahme in den Infrastrukturfinanzierungsplan (IFP) in das besondere Landesinteresse gestellt hat. Bestandteil des Finanzierungsplans sind vor allem Investitionsvorhaben, die wegen der Größe der Maßnahme oder ihrer landesweiten Bedeutung ausgewählt werden. Das ist beispielsweise beim Bau der Nord-Süd Stadtbahn Köln oder bei der Euregiobahn in der Region Aachen der Fall.

Die Höhe der Zuwendungen und weitere Regelungen zur Ausgestaltung des § 12 ÖPNVG und der zugehörigen Verwaltungsvorschriften sind in der Förderrichtlinie des NVR enthalten. Sie ermöglicht eine Förderung bis 90 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben.



### § 12 ÖPNVG NRW: Pauschalierte Investitionsförderung

Der Zweckverband Nahverkehr Rheinland schreibt sein ÖPNV-/SPNV-Investitionsprogramm gemäß § 12 ÖPNVG regelmäßig fort und fordert die Zuwendungsempfänger jährlich dazu auf, bis Ende März neue Investitionsvorhaben anzumelden. Gefördert werden:

- Neu- oder Ausbau von Schienenwegen und Haltestellen des ÖPNV/SPNV sowie von Seilbahnen des ÖPNV
- Neu- oder Ausbau von Bushaltestellen, Zentralen Omnibusbahnhöfen sowie Bau von Bussonderspuren (bis 200.000 Euro)
- Neu- oder Ausbau von P+R-/B+R-Anlagen sowie der Infrastruktur für öffentliche Fahrradverleihsysteme (öFVS) an Haltestellen bzw. Verkehrsstationen
- Neubau, Ausbau oder Erneuerung (mit Funktionsverbesserung) der ortsfesten Informations- und Kommunikationsinfrastruktur des ÖPNV: Betriebsleitsysteme, Fahrgastinformationsanlagen, Fahrplanauskunftssysteme, Steuerung von Lichtsignalanlagen zur Beschleunigung des ÖPNV
- Erneuerung der ÖPNV-/SPNV-Infrastruktur mit Funktionsverbesserung
- Investitionsmaßnahmen zur Erhöhung der betrieblichen und verkehrlichen Sicherheit, Kostenanteile für Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen
- Erst-Einrichtung oder Erweiterung des elektronischen Fahrgeldmanagements

### § 13 ÖPNVG NRW: Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse

Für eine Förderung gemäß § 13 ÖPNVG müssen Vorhaben (mit voraussichtlich zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 3 Millionen Euro) durch die Aufnahme in den Infrastrukturfinanzierungsplan (IFP) des Landes in das besondere Landesinteresse gestellt werden. Der IFP wird bei Bedarf im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags fortgeschrieben. Die Vorhaben sind beim NVR als Bewilligungsbehörde zur Gewährung einer Zuwendung anzumelden. Gefördert werden:

- ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen des GVFG-Bundesprogramms
- SPNV-Infrastrukturmaßnahmen an Großbahnhöfen (Reisendenaufkommen > 50.000 Personen/Tag)
- Investitionsmaßnahmen, durch die neue Technologien im ÖPNV erprobt werden
- Investitionsmaßnahmen, für die das besondere Landesinteresse im Einzelfall vom Verkehrsministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags festgestellt wurde (z. B. Maßnahmen der „Modernisierungsoffensive MOF 2“)

Der NVR hat den Zuwendungsempfängern (Verkehrsunternehmen, Gebietskörperschaften) im Zeitraum 2008 bis 2013 für 415 Einzelmaßnahmen insgesamt rund 618 Millionen Euro für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in seinem Gebiet bereitgestellt. Davon entfallen 477 Millionen Euro auf Maßnahmen im besonderen Landesinteresse und 141 Millionen Euro auf Maßnahmen der pauschalierten Investitionsförderung.



Gleiserneuerung  
Kölner Dieselnetz



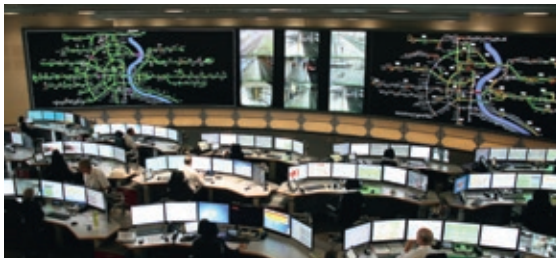
Neue Bushaltestelle  
Troisdorf



Fahrrad-Abstellplätze  
B+R Köln-Weiden West



Anzeigetafel  
P+R Köln-Weiden West



Leitstelle  
der KVB



Bahnübergangssicherung  
Köln Rheinufer



Fahrtreppe  
Breslauer Platz

### Beispiele für Investitionsvorhaben nach § 12 ÖPNVG NRW sind:

- Schienenwegeneu- oder -ausbau, Signaltechnik zur Verbesserung des Verkehrsangebots und Verminderung von Störfällen, Bau von Abstellanlagen

- Neubau von Haltestellen oder barrierefreier Ausbau bestehender Haltestellen, Aufstellung von Wartehallen, Nachrüstung von Fahrtreppen oder Aufzügen

- Neubau oder Erweiterung von P+R-/B+R-Anlagen für Pendler; Aufbau öffentlicher, in den Gemeinschaftstarif integrierter Fahrradverleihsysteme

- Aufstellung von Anzeigetafeln für die dynamische Fahrgastinformation

- Maßnahmen, die dazu beitragen, Störungen zu vermeiden oder besser zu bewältigen, wie die Erneuerung der Leitstellentechnik oder der Betriebsleitsysteme

- Maßnahmen, die dazu beitragen, die Sicherheit zu verbessern, wie Bahnübergangssicherungen, Brandschutznachrüstung, Ausstattung der Haltestellen mit Notruf und Videotechnik

- Erneuerung der Verkehrsinfrastruktur mit Funktionsverbesserungen, zum Beispiel bei Schienenwegen, Fahrleitungen, Signaltechnik, Fahrtreppen oder Aufzügen



### Beispiele für Investitionsvorhaben nach § 13 ÖPNVG NRW sind:

- Umbau des Bahnhofs Kerpen-Horrem zum ersten klimaneutralen Bahnhof in Europa: Der Bahnhof ist mit etwa 12.000 Pendlern täglich und über 1.000 P+R-Plätzen der wichtigste Umsteigebahnhof des Rhein-Erft-Kreises. Zur Finanzierung des Pilotprojekts „Grüner Bahnhof“ in Höhe von 4,4 Millionen Euro hat der NVR mit Zuwendungen des Landes in Höhe von rund 1,3 Millionen Euro beigetragen.



- Bau der Nord-Süd Stadtbahn Köln: Die neue Achse verknüpft die bestehenden Stadtbahnhaltestellen Breslauer Platz, Heumarkt, Severinstraße und Chlodwigplatz und führt im Süden bis zum Verteilerkreis bzw. schließt an der Schönhauser Straße an die Rheinuferstrecke (Linie 16) an. Die gesamte Trasse hat eine Länge von rund 6,9 Kilometern. Seit Dezember 2013 ist der Abschnitt Breslauer Platz – Heumarkt in Betrieb. Der NVR hat bisher Zuwendungen des Bundes und des Landes in Höhe von 736,8 Millionen Euro bewilligt. Die Nord-Süd Stadtbahn ist im GVFG-Bundesprogramm mit zuwendungsfähigen Gesamtkosten von 854,1 Millionen Euro enthalten.



- Bau der Euregiobahn in der Region Aachen: Mit dem Projekt wurden in der Region Aachen bereits vor vielen Jahren neue Wege beschritten. Nach und nach ist eine Ringbahn um Aachen und mit Anbindung von Stolberg und Heerlen (NL) entstanden, bei der nur noch der Lückenschluss zwischen Alsdorf Poststraße und Stolberg Hbf fehlt. Die Entwicklung der Fahrgastzahlen spricht für sich: So nutzen derzeit bereits mehr als 11.000 Fahrgäste täglich die Euregiobahn. Sie ist im GVFG-Bundesprogramm mit zuwendungsfähigen Gesamtkosten von 116,3 Millionen Euro enthalten.



- Erprobung neuer Technologien im ÖPNV: Der NVR hat der Regionalverkehr Köln GmbH zur Anschaffung von zwei Gelenkbussen mit Brennstoffzellen-Hybridantrieb Landeszuwendungen in Höhe von rund 3,1 Millionen Euro bewilligt. Auch bei der Kölner Verkehrs-Betriebe AG unterstützt der NVR durch Mittel des Landes die Anschaffung von acht batteriegestützten Elektrogleisenbussen mit Zuwendungen in Höhe von rund 1,9 Millionen Euro.





## Mit dem NRW-Tarif im ganzen Land mobil

Der landesweite NRW-Tarif steht im Zentrum der Aufgaben des beim VRS angesiedelten Kompetenzcenters Marketing NRW, kurz KCM. Das KCM fungiert als „Geschäftsstelle“, bearbeitet und koordiniert die mit dem NRW-Tarif verbundenen landesweiten Tarif-, Vertriebs-, Einnahmenaufteilungs- und Marketingthemen, berät und unterstützt Verkehrsverbünde und -gemeinschaften, Zweckverbände sowie Verkehrsunternehmen.



**Mit dem SemesterTicket NRW können 80 Prozent aller Studierenden an nordrhein-westfälischen Universitäten sämtliche zuschlagsfreien Fahrzeuge des Nahverkehrs nutzen und flexibel kreuz und quer durchs Land fahren.**

Mit Einführung der entfernungsabhängigen sogenannten RelationspreisTickets im Jahr 2005 avancierte der NRW-Tarif zu einem eigenständigen Verbundtarif. Er ergänzt die „klassischen“ Verbundtarife des VRR, des VRS, des AVV sowie die Tarife der westfälischen Verkehrsgemeinschaften und gilt für die Verkehrsbeziehungen zwischen diesen Verbänden. Die Ticketangebote des NRW-Tarifs konnten kontinuierlich erfolgreich erweitert werden.

Durchschlagendster Erfolg ist sicherlich das SemesterTicket NRW, das mittlerweile an ca. 80 Prozent aller an nordrhein-westfälischen Hochschulen Studierenden ausgegeben wird. Der NRW-Tarif verzeichnete 2013 ein Verkaufsvolumen von rund 163 Millionen Euro.

### **Einnahmenaufteilung**

In Sachen Aufteilung der Einnahmen aus dem NRW-Tarif agiert das KCM nicht nur als neutrale Clearing- und Controllingstelle, sondern auch als Schnittstelle zwischen den Kooperationspartnern. Neben der operativen Umsetzung ist das KCM für die Weiterentwicklung der Verfahren verantwortlich und schafft mit den zugrunde liegenden Vertragswerken einen vertrauensvollen und rechtssicheren Rahmen für alle Akteure im NRW-Nahverkehr.





### NRW-Tarif: mit Bussen und Bahnen im ganzen Land mobil

Der NRW-Tarif ist der landesweite Tarif für Nahverkehrsfahrten zwischen den Regionen des Landes Nordrhein-Westfalen.

Der Vorteil: Nahverkehrskunden müssen an den Verbundraumgrenzen bzw. beim Umsteigen kein neues Ticket mehr lösen. Wie in den „klassischen“ Verbänden können sie mit demselben Ticket alle Busse, Straßen-, Stadt- und U-Bahnen sowie Nahverkehrszüge nutzen.

Ein weiterer Pluspunkt: Der NRW-Tarif bindet alle Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen ein.



**Landesweite Nahverkehrsfahrten:**  
Mit dem NRW-Tarif kann über die Grenzen der einzelnen Verkehrsverbände oder -gemeinschaften hinaus gefahren werden.

### Elektronisches Fahrgeldmanagement

Im Rahmen des elektronischen Fahrgeldmanagements entwickelt das KCM die Vertriebs- und Kontrollgrundlagen produktverantwortlich weiter.

### Kommunikation und Werbung

Unter der Dachmarke „Busse und Bahnen NRW“ entwickelt das KCM Kommunikations- und Werbemaßnahmen rund um den NRW-Tarif. Das dazugehörige Nahverkehrsportal [busse-und-bahnen.nrw.de](http://busse-und-bahnen.nrw.de) bietet Kunden Ticketinformationen und eine mit der Fahrplanauskunft verknüpfte Tarifberatung. Der NRW-Ticketshop ermöglicht außerdem den unmittelbaren Erwerb vieler Tickets des NRW-Tarifs.

### Marktforschung

Das KCM betreibt Marktforschungen zum Kundenverhalten, etwa das alle zwei Jahre erhobene NRW-Kundenbarometer zur Kundenzufriedenheit, deren Ergebnisse den Nahverkehrsakteuren fachliche Entscheidungsgrundlagen liefern.

### Serviceleistung für die Nahverkehrspartner

Bei regionalen Fragen zu Tarif, Vertrieb oder Einnahmenaufteilung unterstützt das KCM die NRW-Partner ebenso, wie es landesweit einheitliche rechtliche Rahmenbedingungen schafft, so zum Beispiel für die Mobilitätsgarantie NRW.



### „Mobilitätsgarantie NRW“: auch bei Verspätung ans Ziel kommen

Von dieser landesweiten Pünktlichkeitsgarantie profitieren Fahrgäste aller Verbände in Nordrhein-Westfalen ebenso wie die des NRW-Tarifs: Bei Abfahrtsverspätungen von mehr als 20 Minuten ohne Fahralternative im Nahverkehr können Kunden des NRW-Nahverkehrs einen Fernverkehrszug (IC/EC oder ICE) oder ein Taxi zum Ziel nehmen. Tagsüber (5 bis 20 Uhr) erhalten sie hierfür eine Taxikostenerstattung in Höhe von bis zu 25 Euro pro Person. Abends (20 bis 5 Uhr) werden sogar Taxikosten bis zu einer Höhe von 50 Euro erstattet. Bei Nutzung von Fernverkehrszügen werden die entstandenen Kosten ohne Begrenzung übernommen.



Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH  
Glockengasse 37–39, 50667 Köln  
Telefon: 0221 20808-0  
Internet: [www.vrsinfo.de](http://www.vrsinfo.de)



**Nahverkehr Rheinland**

Nahverkehr Rheinland GmbH  
Glockengasse 37–39, 50667 Köln  
Telefon: 0221 20808-0  
Internet: [www.nvr.de](http://www.nvr.de)

---