

25 Jahre VRS – Mobil in die Zukunft  
Expertenanalysen zur Mobilität  
Infrastruktur für die Zukunft  
Aktuelle Themen und Projekte  
Zahlen und Fakten aus dem VRS

**Herausgeber**

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

**Verantwortlich für den Inhalt**

Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag  
Dr. Norbert Reinkober

**Redaktion**

Ute Reuschenberg

**Gestaltung**

www.zuk.de

**Druck**

Welpdruck GmbH  
www.welpdruck.de

**Seite Bildnachweis**

3	VRS GmbH
10	VRS GmbH
13	VRS GmbH/infasi
14	VRS GmbH
16	InnoZ
17	Tanya Bullmann, cambio
21	KWS AG (wupsi)
25	DB AG
26	Wilfried Koenen
29	DB AG
30	VRS GmbH/DB AG
31	Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH
32	KWS AG (wupsi)
33	Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH
41	Bunter Kreis Bonn-Ahr-Rhein-Sieg e. V.
42	VRS GmbH
43	Köln Kongress GmbH, Nola Bunke



**MIX**  
Papier aus verantwortungsvollen Quellen  
**FSC® C020906**

EDITORIAL

## Liebe Leser,

der Verkehrsverbund Rhein-Sieg feiert 2012 sein 25-jähriges Bestehen. Das ist für uns Grund genug, um einen Blick auf unsere Geschichte zu werfen, vor allem aber um einen Ausblick auf die kommenden Herausforderungen des Nahverkehrs in unserer Region zu geben – mit Gastbeiträgen zu neuen Trends und Einblicken in die Arbeit des VRS. Der Verbundbericht soll auch in diesem Jahr den Meinungsaustausch anregen und Rückschlüsse für die Entwicklung des regionalen Nahverkehrs ermöglichen.

Wir wünschen Ihnen eine spannende und anregende Lektüre und freuen uns auf einen konstruktiven Dialog. Für einen nachhaltigen Nahverkehr – auch in den nächsten 25 Jahren.

A portrait of Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag, a middle-aged man with short grey hair, smiling. He is wearing a dark suit jacket over a light-colored striped shirt and a red tie.

VRS-Geschäftsführer  
Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag

A portrait of Dr. Norbert Reinkober, a man with short brown hair, smiling. He is wearing a dark suit jacket over a black shirt and a dark tie.

VRS-Geschäftsführer  
Dr. Norbert Reinkober

---

 MOBIL IN DIE ZUKUNFT
 

---

**25 Jahre VRS**

Für die Zukunft planen heißt, aus der Vergangenheit lernen

8

**Gastbeitrag: Mobilität neu gedacht**

Robert Follmer von infas analysiert den aktuellen Wandel des Mobilitätsverhaltens und die Bedeutung für den öffentlichen Verkehr

12

**Interview: „Postfossile“ Mobilitätskultur**

Mobilitätsforscher Andreas Knie über Auswirkungen von Klimawandel, Verknappung fossiler Energien und eine alternde Gesellschaft

16

**ÖPNV-Finanzierung**

Wie lässt sich der ÖPNV künftig verlässlich finanzieren?

18

---

 INFRASTRUKTUR  
 FÜR DIE ZUKUNFT
 

---

**Interview: Bahnknoten Köln**

Die Planungsphilosophie, erste Erfolge und die nächsten Herausforderungen

24

**Infrastruktur-Förderung im VRS**

Bahnhöfe für den ÖPNV von morgen

28

**Rechnergestützte Betriebsleittechnik**

IST-Daten ersetzen verstärkt die Plandaten der Auskunftssysteme. Immer mehr Auskünfte erfolgen jetzt in Echtzeit – an der Haltestelle und auf dem Handy

32

---

 JUBILÄUM
 

---

# Mobilitätskompetenz an Rhein und Sieg



25 Jahre VRS und  
die kommenden  
Herausforderungen

Seite 8

---

 GASTBEITRAG
 

---

# Mobilität neu gedacht



Robert Follmer von  
infas über verändertes  
Mobilitätsverhalten und  
dessen Bedeutung für  
den ÖPNV

Seite 12

---

 NEUE MODELLE
 

---

# Verlässliche Finanzierung – Basis des ÖPNV



Wie finanziert sich der  
ÖPNV von morgen?

Seite 18

**BAHNKNOTEN KÖLN**

# Wie geht es weiter?



Schritt für Schritt  
zum Erfolg

Seite **24**

**INFRASTRUKTUR**



# Gut informiert in Echtzeit

Neue Auskunftssysteme  
an Haltestellen und  
für Handys

Seite **32**

**FAMILIENFREUNDLICH**



# Kinder sind Zukunft

Der VRS zeigt ein Herz  
für Familien.

Seite **40**

THEMEN, DIE UNSERE  
REGION BEWEGEN

<b>Netztickets im VRS</b>	<b>36</b>
Tickets für jede Lebensphase – eine Erfolgsgeschichte	
<b>Familienfreundlicher VRS</b>	<b>40</b>
Der VRS zeigt ein Herz für Familien	

ZAHLEN UND FAKTEN

<b>Organigramm</b>	<b>46</b>
<b>Strukturdaten</b>	
der Wohnbevölkerung im VRS	48
der Privathaushalte und Beschäftigten im VRS	50
der Schüler und Studierenden im VRS	52
der Pkw-Dichte und ÖPNV-Nutzung im VRS	54
<b>Einnahmen und Fahrgäste</b>	
Einnahmen- und Fahrgastentwicklung	56
Einnahmenverteilung	58
Einnahmen- und Fahrgastentwicklung im Langzeitüberblick	59

Alle Zahlen  
und Fakten!

ab Seite **44**



A photograph of a modern train with white and orange livery stopped at a station platform. The train has large windows and doors. The platform has a grey tactile paving strip in the foreground. Large white text is overlaid on the image.

# Mobil in die Zukunft



25 Jahre  
für die Region

25 JAHRE VRS

# Mobilitätskompetenz an Rhein und Sieg

25 Jahre Mobilitätskompetenz im Großraum Köln/Bonn: Der VRS blickt auf bewegte Zeiten zurück. Und es warten auch in Zukunft viele Herausforderungen: Angesichts der Energieverknappung und des demografischen Wandels etwa sind rund um den Megatrend Mobilität neue Aufgaben zu lösen.



## Nahverkehrsinstitution am Rhein

1987 mit Sitz in Köln gegründet, sorgt der VRS zusammen mit seinen Verkehrsunternehmen für die Mobilität der Region. Erfolgsrezept: ein einheitlicher Tarif und ein kontinuierlich verbessertes Leistungsangebot

Auch Mobilität unterliegt einem Wandel – Bedürfnisse und Ansprüche haben sich in den letzten 25 Jahren verändert. Der Quantensprung in Sachen öffentlicher Mobilität gelang im September 1987: Der damals aus der Taufe gehobene einheitliche Tarif ermöglichte es erstmals, mit einem einzigen Ticket in der gesamten Region mobil zu sein. Von der Eifel bis zum Oberbergischen, von Leverkusen

bis nach Bonn. Das mehrfache Lösen von Tickets bei Umstiegen gehörte damit der Vergangenheit an. Der Erfolg dieses Konzepts ließ nicht lange auf

sich warten: Verbuchte der VRS nach seinem ersten Verbundjahr bereits 278 Millionen Fahrten, so belief sich diese in den Jahren kontinuierlich steigende Zahl im vergangenen Geschäftsjahr 2011 auf 507 Millionen Fahrten – 229 Millionen Fahrten mehr und damit ein Plus von 82 Prozent.

**Seit dem Start der Regionalisierung 1996 konnten die Leistungen an gefahrenen Zugkilometern um fast 50 Prozent ausgeweitet werden.**

für den Ausbau des S-Bahn- und Regionalverkehrs gelegt werden. Mit dessen massiver Ausweitung und dem zeitgleichen Ausbau der Stadtbahnnetze in Bonn und Köln und – darauf abgestimmt – der Bussysteme im Umland kamen die Bewohner der Region zusehends schneller und besser ans Ziel. Meilensteine, die heute niemand mehr missen möchte: die neue S-Bahnlinie

S 13 von Köln nach Düren (seit 2002) und die Anbindung des Flughafens Köln/Bonn an das Schienennetz (seit 2004). 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. Allein nach Köln, NRWs einziger Millionenstadt, fahren jeden Tag mehr als eine viertel Million Menschen. Die Region wird ihre wirtschaftliche Kraft auf Dauer nur dann weiter entfalten können, wenn die Verkehrsinfrastruktur nicht zum Engpassfaktor wird. Daher gilt es, in die Infrastruktur zu investieren.

Der VRS hat seine Tarifangebote kontinuierlich weiterentwickelt: Von der Schul- und Studentenzzeit über die Berufstätigkeit bis hin zum Ruhestand hält der VRS zielgruppengerechte Ticketangebote bereit. Die Zahl der Stammkunden mit einem Zeitfahrausweis steigt daher von Jahr zu Jahr. Aktuell verfügt etwa jeder fünfte Einwohner dieser Region über ein VRS-Zeitticket. Das 2004 eingeführte vereinfachte neue



**Mobilitätsmix – Konzept mit Zukunft**  
Das Verknüpfen unterschiedlicher Verkehrsmittel wie hier in Köln-Weiden West wird künftig an Bedeutung gewinnen.

Preissystem, das das bisherige kleinteilige Tarifzonen-System ablöste, entfaltete hier nochmals eine besondere Schubkraft. Unter dem Motto „Eine Stadt – ein Preis“ orientiert es sich an den Kommunalgrenzen und bietet seitdem einen vereinfachten Ticketkauf und Transparenz.

Parallel sorgte der VRS auch dafür, dass seine Kunden immer weiter fahren konnten: Im Einklang mit den Fahrgastbedürfnissen kann etwa mit VRS-Ticket seit 2002 auf den Schienenstrecken bis in den Kreis Altkirchen gefahren werden. Seit dem Jahr 2006 geht es sogar bis nach Neuwied (Engers). 2008 erweiterte

sich dieser Radius nochmals in Richtung Süden bis in den Kreis Ahrweiler.

Dazu gesellte sich eine immer kundenfreundlichere Handhabung der Fahrausweise: Rund 524.000 Tickets sind mittlerweile als praktische Chipkarte unterwegs. Moderne Telekommunikationstechnologien eröffneten dazu neue Wege zu Ticket und Fahrplanauskunft: Seit 2008 profitieren besonders Gelegenheitskunden vom verbundweiten HandyTicket; 2010 revolutionierte eine Applikation, kurz App, erstmals die Fahrplanauskunft des VRS und feierte damit NRW-weit Premiere. Inzwischen sind knapp 119 000 iPhone- oder Android-Smartphone-Nutzer mit der VRS-Fahrplan-App mobil.

### **Anstehende Herausforderungen – neue Aufgaben**

Trotz aller Erfolge – es bleibt keine Zeit, sich auszuruhen. Im Gegenteil: Neue Herausforderungen stehen an. So macht sich der demografische Wandel bereits bemerkbar: Auch im Verbundraum schwinden die Schülerzahlen spürbar. Die knapper und teurer werdenden Ressourcen sind eine weitere, nicht mehr zu leugnende Tatsache, die ein Um- und Weiterdenken unausweichlich macht. Ein wichtiges Feld wird dabei die zukünftige Unterfinanzierung des Nahverkehrs sein. Fakt ist, dass die Mobilitätskosten steigen – bei allen Verkehrsträgern. Gleichzeitig sind die öffentlichen Haushalte verschuldet, die Ko-Finanzierungen des ÖPNV (z. B. GVFG) eher rückläufig. Neue Ansätze und Modelle sind gefragt. Da das Auto langfristig seinen Kultstatus einbüßen wird – besonders in den weiterhin boomenden Städten ist der Pkw für eine zügige Mobilität eher ungeeignet –, gilt es in Zukunft, viele verschiedene Verkehrsmittel intelligent miteinander zu verknüpfen. Gleichzeitig muss im ländlichen Raum eine finanzierbare Mobilität gesichert werden. Hier besteht die Notwendigkeit, bedarfsgerechte Konzepte zu entwickeln, damit nicht ganze Landstriche „abgehängt“ werden.

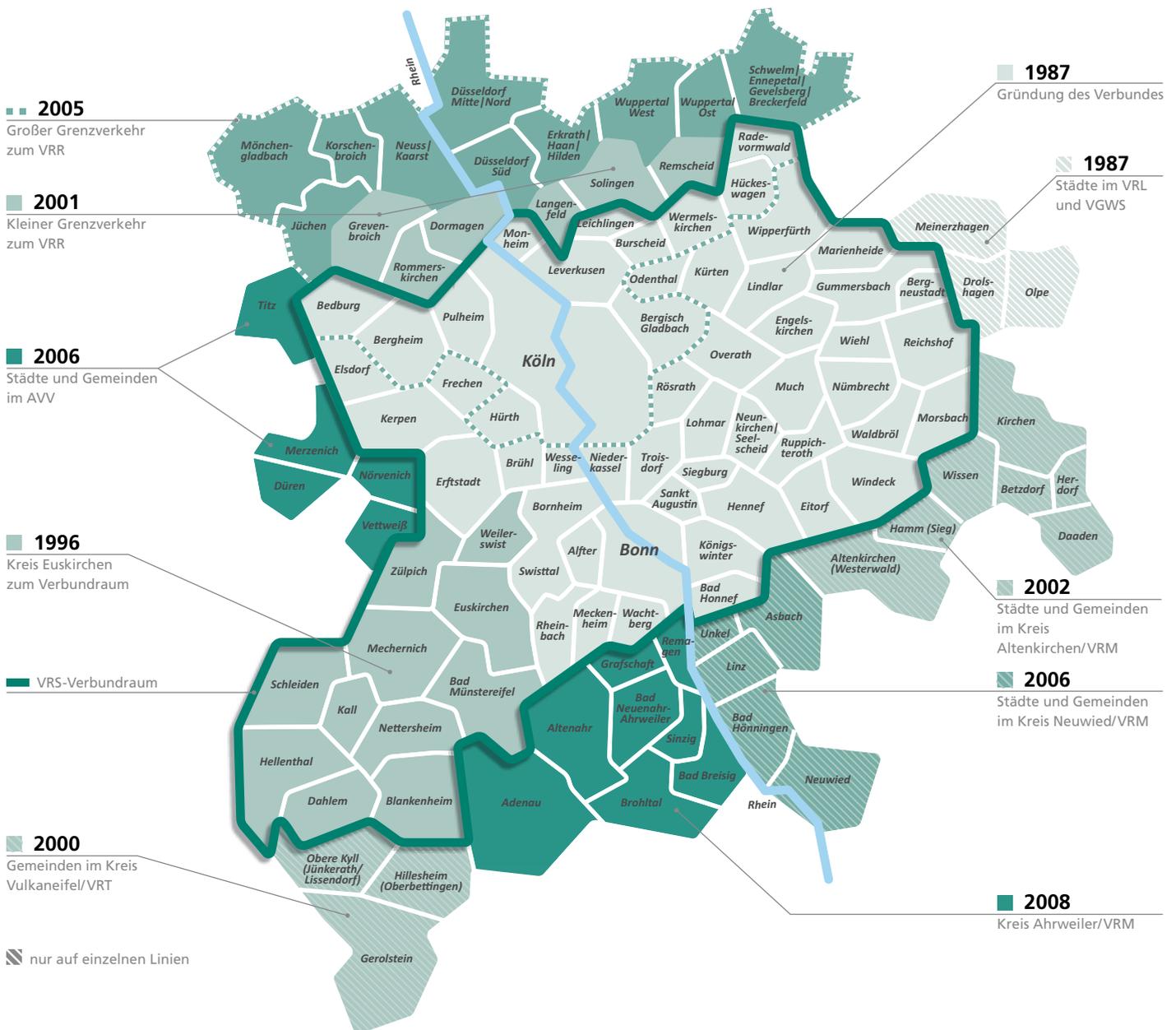
Der VRS ist derzeit dabei, sich für diese neuen Aufgaben zu rüsten: Als Nahverkehrsinstitution mit einer gewachsenen regionalen Kompetenz unterstützt der Verbund inzwischen neue Mobilitätsangebote und

steht Kommunen und Verkehrsunternehmen der Region als Ratgeber zur Seite. Denn entscheidend wird es in Zeiten knapper Kassen künftig sein, Synergien zu nutzen, einen Erfahrungsaustausch in Sachen neuer Mobilitätskonzepte und -ansätze herzustellen, kurz: zu

vernetzen. Dabei sollten die Fäden in kompetenten Händen zusammenlaufen, der Blick für die ganze Region geschärft bleiben. Denn Mobilität braucht auch in Zukunft tragfähige Konzepte – mindestens für die nächsten 25 Jahre!



**Zug um Zug erweitert: der Verbund- und Tarifraum des VRS**





# Neue Mobilitäts- formen

GASTBEITRAG

# Mobilität neu gedacht

Robert Follmer von infas über neue Mobilitätsformen – und was dies für den öffentlichen Verkehr bedeutet.

Es ist kein Geheimnis mehr. Das Statussymbol Auto leidet an Bedeutungsverlust. Junge Erwachsene fahren wieder häufiger mit Bus und Bahn als frühere Generationen. Das Fahrrad genießt – auch mit elektrischem Rückenwind – eine unerwartete Renaissance. Die Festlegung auf nur noch ein Verkehrsmittel wird mehr und mehr zur Ausnahme. Neue Carsharing-Angebote erfreuen sich wachsender Nachfrage. Fahren wird wichtiger als Besitzen. Und Social-Media-Plattformen bieten neue Geschäftsmodelle auch im Bereich Mobilität. So lässt



**Die Tendenz: eine geringe Autoorientierung bei den Jüngeren, eine starke Zunahme dagegen bei den Älteren und nur wenig Veränderung in den mittleren Altersgruppen**

es sich jedenfalls vielerorts lesen. Doch manchmal ist der Wunsch stärker als die Realität – und der Stachel im Auge des urbanen Mobilitätsforschers nicht klein. Was also ist tatsächlich dran an diesen Botschaften? Und was zeigt ein Blick auf die Zahlen, soweit diese überhaupt in der notwendigen Aktualität verfügbar sind?

Zunächst einmal wenig. Ergebnisse über die gesamte Bevölkerung zeigen Tendenzen, aber nur geringe absolute Veränderungen:

- Die Anteile der Gelegenheitskunden von Bus und Bahn steigen leicht, die der hartnäckigen Nichtnutzer nehmen in gleichem Umfang etwas ab.
- Vergleichbar sieht es beim Fahrrad aus.
- Und umgekehrt zeigen sich ähnliche geringfügige Verlagerungen auch bei der Autonutzung.

Die Richtung stimmt also, doch im Gesamtbild verändert sich erstaunlich wenig. Dies ändert sich erst mit dem Blick auf die jüngeren Alterskohorten auf der einen und die älteren auf der anderen Seite:

- Bei den 18- bis 29-Jährigen sinkt der Anteil der täglichen Autofahrer von über 60 auf nur noch gut 50 Prozent.

- Bei den ab 60-Jährigen steigt er dagegen um etliche Prozentpunkte – und es stehen in dieser Gruppe mehr Autos denn je in den Garagen. Verfügte 2002 nur jeder zweite unter den ab 70-Jährigen über ein Auto, sind es heute zwei von drei Senioren. Verantwortlich dafür ist vor allem der Lückenschluss beim Führerscheinbesitz der älteren Frauen. Sie nennen heute sehr viel häufiger eine Fahrerlaubnis ihr Eigen als ihre Altersgenossinnen einige Jahre zuvor.

Dieses Eintauchen unter eine vermeintlich ruhige Oberfläche offenbart also ganz unterschiedliche Tendenzen. Eine geringe Autoorientierung bei den Jüngeren, eine starke Zunahme dagegen bei den Älteren und nur wenig Veränderung in den mittleren Altersgruppen.



Robert Follmer ist Soziologe und Bereichsleiter Markt-, Verkehrs- und Regionalforschung bei infas, Institut für angewandte Sozialwissenschaft



Dieser Trend verstärkt sich bei einer Differenzierung nach Ballungsräumen und ländlichen Regionen. Während die stärkere Autoorientierung der heute Älteren in Stadt und Land fast gleichermaßen zu finden ist, eine



**Fahrräder**  
erfreuen sich wachsender Beliebtheit und lassen sich gut mit Bus und Bahn kombinieren.

„Generation Auto“ also flächendeckend ins Rentenalter kommt, konzentriert sich die mögliche Trendwende bei der Autonutzung der Jüngeren auf die großen Städte. Wenig verwunderlich, da außerhalb der Städte oft ein leistungsfähiger öffentlicher Verkehr fehlt und nicht alle Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen sind.



**In den größeren Städten mit einem guten ÖPNV-Angebot ist nur noch jeder Vierte auf das Auto festgelegt.**

Die neue Mobilität ist also Wirklichkeit. Für den öffentlichen Verkehr ist sie mehr Chance als Risiko. Aber sie ist (noch) ein zartes Pflänzchen – mit voraussichtlich stabilen Wurzeln:

- Aktuelle Erhebungen zeigen, dass bald zwei von hundert Fahrrädern zu den Pedelecs gehören, den gesamten Altbestand mitgerechnet.
- Die Inanspruchnahme des Fahrrads wächst deutlich; auch die Nutzung von Bus und Bahn erfreut sich steigender Beliebtheit.
- Schon drei von vier Bundesbürgern können mit dem Stichwort „Carsharing“ etwas anfangen. In Großstädten mit entsprechenden Angeboten sind bereits drei Prozent Mitglied bei einer Carsharing-Organisation.
- In den größeren Städten mit einem guten ÖPNV-Angebot ist nur noch jeder Vierte auf das Auto festgelegt. Die Übrigen nutzen abwechselnd verschiedene Verkehrsmittel. Selbst außerhalb der Stadt gehört nur noch knapp jeder Zweite zu den eingefleischten Autofahrern.

Diese Trends werden zunehmen. Das Bewusstsein für ein Nicht-mehr-weiter-so im Autoverkehr wächst. Doch wenn er davon profitieren will, muss der öffentliche Verkehr in seiner Angebotsqualität Schritt halten. Jeder sechste Bundesbürger würde bei moderneren



### Wahrscheinlichkeit der ÖPNV-Nutzung bei attraktiven Angeboten

alle Angaben in Prozent

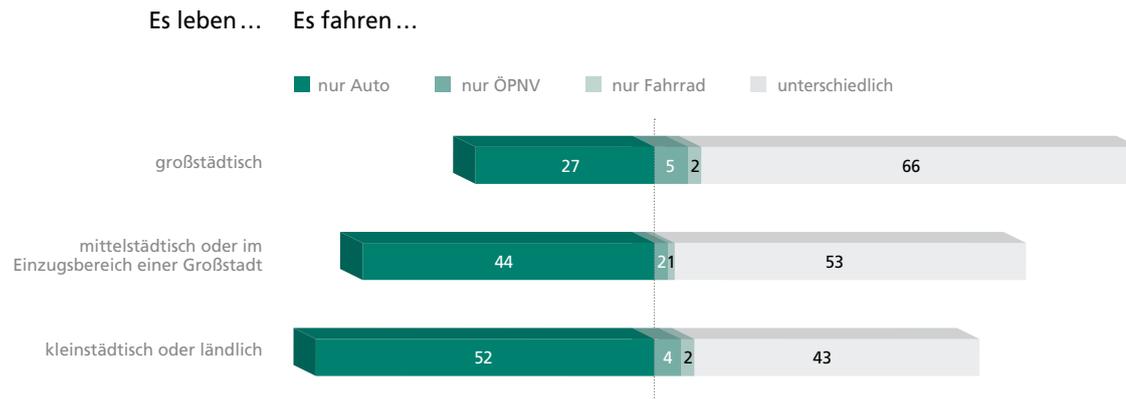


Quelle: Bundesweite telefonische infas-Befragung von 2012 (1.000 Befragte)



## Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit vom Wohnort

alle Angaben in Prozent



Quelle: Bundesweite telefonische infas-Befragung von 2012 (1.000 Befragte)

Angeboten öfter in Bus oder Bahn sitzen. Gefragt sind also eigene Akzente. Dies ist nicht mit wenigen Maßnahmen getan, denn andere Dienstleistungen setzen täglich neue Standards.

Auch die Automobilindustrie greift die veränderten Kundenbedürfnisse auf und stellt sich mit veränderten Angeboten auf sie ein. Gefordert sind damit eine konsequente Kundenorientierung sowie eine moderne und innovative Infrastruktur. Sie muss darauf ausgerichtet sein, die größere Nachfrage der jungen Generation stabil zu halten und diese Kunden nicht wieder zu verlieren, wenn sie eine Altersgrenze von 25 oder 30 Jahren überschritten haben.



**Das Bewusstsein für ein Nicht-mehr-weiter-so im Autoverkehr wächst. Doch wenn er davon profitieren will, muss der öffentliche Verkehr in seiner Angebotsqualität Schritt halten.**

Eine solche Qualitätsoffensive dient jedoch auch den älteren Kunden, die immer öfter das eigene Auto vorziehen. Für sie wie für alle anderen muss das System leichter zugänglich, verständlicher und sympathischer werden. Ein gegenwärtig vor allem für Gelegenheitskunden und seltene Fahrgäste oft erheblicher Fahrtantrittswiderstand aus Informati-

onsbeschaffung, Fahrkartenkauf und Orientierung sollte in zehn Jahren der Vergangenheit angehören.

Noch wichtiger als diese konsequente Weiterentwicklung ist ein neues Verständnis des öffentlichen Verkehrs. Warum an altem Denken festhalten? Warum warten, bis ein anderer Anbieter ein Fahrradverleihsystem etabliert hat? Warum eine flexible Mietautoflotte als Konkurrenten und nicht als Partner begreifen? Warum nicht mehr positive Überraschungen innerhalb des eigenen Angebots schaffen? Warum nicht Fahrzeuge entwickeln, in denen sich Fahrräder problemlos mitnehmen lassen? Warum sich nicht das Ziel setzen, zum größten Sympathieträger in der Region zu werden? Warum nicht mit jedem Neuwagen eine Monatskarte verkaufen?



**Das Statussymbol Auto leidet an Bedeutungsverlust. Junge Erwachsene fahren wieder häufiger mit Bus und Bahn als frühere Generationen.**

Die wachsende Flexibilität potenzieller Fahrgäste bei der Verkehrsmittelwahl verlangt nach integrierten Lösungen, die auch den Kunden Spaß machen. Und diese kann der öffentliche Verkehr aus eigener Kraft oder kooperativ zum Vorteil beider Seiten mit starken Partnern in diesen entstehenden Märkten schaffen. Dies ist natürlich nicht umsonst zu haben, doch es kostet vor allem Fantasie. Und diese schlummert in allen Köpfen.

## INTERVIEW

# „Postfossile“ Mobilitätskultur – wohin geht die Reise?



Professor Dr. Andreas Knie ist Sozialwissenschaftler am Wissenschaftszentrum Berlin und Professor für Soziologie an der TU Berlin. 2005 gründete er das Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ).

Wie sehen die aktuellen Entwicklungen und Trends beim Verkehrsverhalten der Stadtbevölkerung in Deutschland aus? In welche Richtungen gehen künftig die Bedürfnisse unserer Mobilitätskunden? Und welche Weichen sollten die Aufgabenträger schon heute für die Zukunft stellen?

**Herr Professor Dr. Knie, Klimawandel, Verknappung der fossilen Energien, eine alternde Gesellschaft: Wir kämpfen mit verschiedenen „Megatrends“. Worauf muss sich die Verkehrsbranche einstellen?**

Die Herausforderungen an die Verkehrsbranche sind gewaltig. Insgesamt sinkt die Bevölkerung, das Durchschnittsalter steigt und die Zahl der jungen Menschen nimmt weiter ab. Dies bedeutet für den öffentlichen Personenverkehr, dass die klassischen Kundengruppen wie Schüler und Auszubildende weniger werden. Umgekehrt haben jetzt auch Frauen selbst im hohen Alter immer mehr den Führerschein und sind damit „autosozialisiert“. Auch dieser Kundenkreis nimmt damit ab. Parallel ist mit einem tendenziellen Abschmelzen der öffentlichen Zuzahlungen an den ÖV zu rechnen, während sich gleichzeitig die Ressourcen drastisch verteuern. Obwohl bei Jugendlichen im Alter von 20 bis 30 Jahren insbesondere in Ballungsgebieten die Neigung, Busse und Bahnen zu nutzen, größer geworden ist, wird die Marktsituation für den klassischen ÖV in den nächsten Jahren sehr schwierig.

**Gibt es hier denn schon innovative und auch finanzierbare Mobilitätskonzepte?**

Natürlich könnte das Angebot eines umfassenden intermodalen Betriebes beispielsweise mit „Autobau-steinen“ in großem Stil heute schon auskömmlich betrieben werden. Allerdings auf der Basis der Annahme, dass Verkehrsunternehmen nicht über Bruttoverträge vertraglich gebunden und subventioniert werden, sondern die Aufgaben der Daseinsvorsorge

unternehmerisch angehen. Dies setzt aber voraus, dass der öffentliche Personenverkehr zukünftig als unternehmerische und nicht als behördliche Aufgabe begriffen und finanziert wird.

**Zu rechnen ist ja generell mit steigenden Kosten bei tendenziell weniger Zuschüssen. Wie kann sich der Nahverkehr künftig noch finanzieren?**

Der öffentliche Verkehr muss sich neue Einnahmequellen verschaffen. Dies geht zum einen durch eine veränderte Bewirtschaftung des öffentlichen Raums: Das Abstellen aller privaten fossilen Pkws wird zukünftig erheblich teurer. Allerdings ist dann in den Parkgebühren auch die Nutzung des ÖV integriert. Zum anderen sind neue Auto- und Fahrradbausteine als flexible Ergänzungen zu entwickeln und selbst zu betreiben. Wo steht geschrieben, dass Carsharing und Carpooling nur von Automobilherstellern angeboten werden können?

**Sie sind auch für die Deutsche Bahn AG tätig: Als Bereichsleiter von DB Rent tragen Sie dazu bei, das Verkehrsunternehmen als Mobilitätsdienstleister zu positionieren – ein Königsweg für die Zukunft?**

Ja, wir glauben bei der Bahn, dass den globalen Herausforderungen nur mit einer konsequenten Umsetzung der Energie- und Verkehrswende zu begegnen ist, die eine intermodale Angebotsstruktur voraussetzen. Hierzu gehört es, die Fernbahn mit den regionalen Zügen und Bussen, den Autos und Fahrrädern zu einer integrierten Mobilitätsdienstleistung zu verbinden.

**Man geht morgens aus dem Haus, nimmt sich ein Verkehrsmittel, das einem gerade passt, fährt und wechselt je nach Bedarf und Laune und checkt am Abend wieder aus.**

### Mobilitätsbedürfnisse erfordern auf dem Lande andere Ansätze als in der Stadt. Wie kann die Mobilität „in der Fläche“ sichergestellt werden?

Die berühmte Oma, die nur mit dem Bus in die Stadt kommt, die gibt es nicht mehr. Statistisch haben wir auf dem Land bereits seit längerem eine „Vollversorgung“ mit Pkws. Den klassischen ÖPNV – selbst in der Variante als Rufbus – wird es auf dem Land zukünftig nicht mehr geben. Eine sinnvolle „Vergemeinschaftung“ privater Kfz ist ökologisch und ökonomisch viel sinnvoller.

### Mit Blick auf zukunftsfähige Mobilitätskonzepte versteht sich der VRS als Dienstleister für Kommunen und Verkehrsunternehmen der Region. Wie schätzen Sie die Rolle der Verbünde ein?

Die Aufgaben der Verkehrsverbünde werden in der Zukunft noch schwieriger, denn es müssen strategische Fragen neu gestellt werden: Wer ist für das ÖV-Angebot wirklich verantwortlich, wem gehört der Kunde? Wer ist für die Entwicklung und Verknüpfung der Mobilitätsangebote zuständig?

Welcher Teil der Wertschöpfung wird von wem wie geleistet? Wie verlaufen die Finanzierungsstrukturen?

Es wäre denkbar, dass sich die Verkehrsverbünde zu Instanzen für ein regionales Mobilitätsmanagement weiterentwickeln. So könnten sie die multimodalen Angebote übergreifend koordinieren, ohne die Leistung selbst zu produzieren. Die konkrete Angebotsentwicklung und -verantwortung bleiben dabei den öffentlichen und privaten Unternehmen überlassen.

---

**Die berühmte Oma, die nur mit dem Bus in die Stadt kommt, die gibt es nicht mehr.**

---

### Herr Professor Knie, verraten Sie uns zum Schluss Ihre Vision einer neuen „postfossilen“ Mobilitätskultur?

Man geht morgens aus dem Haus, nimmt sich ein Verkehrsmittel, das einem gerade passt, fährt und wechselt je nach Bedarf und Laune und checkt am Abend wieder aus. Zwischendurch hat man sich weder über Tarif noch über Zugänge Gedanken gemacht, und alle Verkehrsmittel fahren auf Basis 100 Prozent erneuerbarer Energie.



**Gute Partner – Carsharing und ÖPNV**  
Kunden von morgen werden zunehmend für jeden Zweck den passenden Mobilitätsbaustein wählen.



# ÖPNV- Finanzierung

## ÖPNV-FINANZIERUNG

# Verlässliche Finanzierung – Basis des ÖPNV

Dass Busse und Bahnen auch in Zukunft zentrale Bausteine eines leistungsfähigen Mobilitätssystems im Rheinland sein werden, dürfte von niemandem ernsthaft infrage gestellt werden. Doch wie lassen sie sich mit Blick auf die sich abzeichnenden Veränderungen auch künftig verlässlich finanzieren?

Im Verkehrsverbund Rhein-Sieg wirken fast 30 Verkehrsunternehmen und neun Aufgabenträger erfolgreich zusammen. Zu diesem verbundpolitischen Ordnungsrahmen mit der zentralen Klammer – dem Tarifsystem – und den aufeinander abgestimmten Mitwirkungs- und Entscheidungsrechten von Verkehrsunternehmen und Zweckverband gibt es auch zukünftig keine verkehrspolitische Alternative. Im Gegenteil: Die Mobilitätsbedürfnisse und die daraus resultierenden Verkehrsströme kennen keine Verwaltungsgrenzen und erfordern daher zunehmend regionale Lösungen. Dies betrifft die Verkehrsplanung, den Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur und natürlich und vor allem die Tarifgestaltung. Wer dies auf Dauer verkennt, gefährdet die Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen

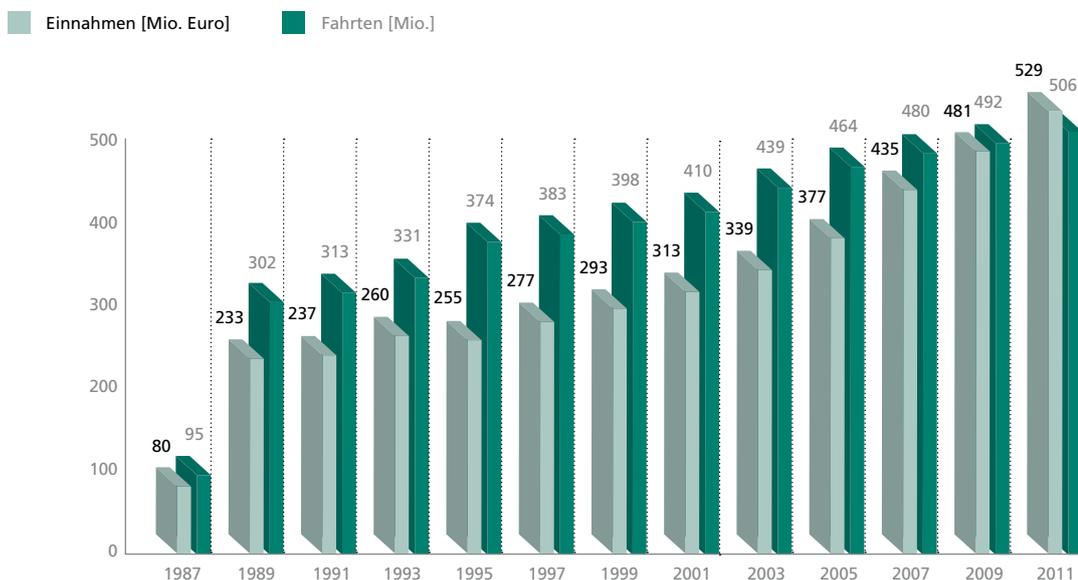
Nahverkehrs und stellt damit auch die Finanzierung dieses Systems vor eine schwere Belastungsprobe.

## Verbundsystem hat sich bewährt

Fahrgast- und Umsatzzahlen im Verkehrsverbund Rhein-Sieg haben sich in den vergangenen 25 Jahren positiv entwickelt. Dazu beigetragen haben neben den klassischen Verbundinstrumenten – ein Tarif, ein Ticket, ein Fahrplan – vor allem die dadurch erst ermöglichten erheblichen Investitionen in das öffentliche Nahverkehrssystem und eine vom Bevölkerungswachstum getragene stetige Verkehrsnachfrage. Besonders profitiert haben Bus und Bahn dabei vom Anstieg der Verkehrsnachfrage im Berufs- und Ausbildungsverkehr.



## Einnahmen- und Fahrgastentwicklung seit 1987

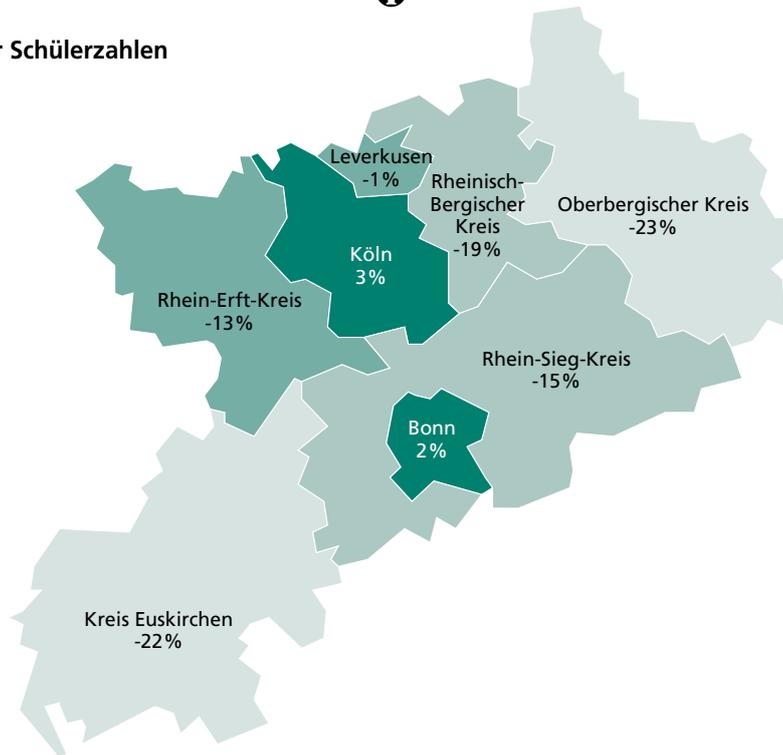


**Steigende Nachfrage**  
Eine kundenfreundliche Tarifpolitik und gezielte Investitionen in das Nahverkehrssystem führten Hand in Hand mit dem Bevölkerungswachstum zu einer steigenden Verkehrsnachfrage.



## Entwicklung der Schülerzahlen 2009 bis 2019

Basis 2009



Nur in Köln und Bonn wird die Schülerzahl bis 2019 leicht steigen. In den Kreisen hingegen wird die Anzahl der Schüler teilweise stark zurückgehen.

### Basismärkte im Umland in Gefahr

Aufgrund der rückläufigen Schülerzahlen drohen den Verkehrsunternehmen außerhalb der Ballungsräume vor allem in den sogenannten „Brot- und Buttermärkten“ erhebliche Einbrüche: Bis zum Jahr 2019 gehen im Verkehrsverbund die Schülerzahlen um 33.197 bzw. 9 Prozent zurück. Besonders betroffen sind die ländlichen Kreise im Verbundraum.

Der sich abzeichnende Fahrgast- und Einnahmerückgang im Ausbildungsverkehr wirft zwangsläufig die Frage auf, wie Bus und Bahn sich dauerhaft finanzieren lassen.

### Finanzierungsbedarf in den Ballungsräumen steigt

Die Finanzierungsfrage stellt sich aber auch für die Ballungsräume, allerdings mit umgekehrten Vorzeichen. In den Großstädten Bonn und Köln, wo die Einwohnerzahlen am deutlichsten zulegen werden, ist in den nächsten Jahren auch mit einer steigenden

Nachfrage nach einer öffentlichen Mobilität zu rechnen. Das Angebot ist entsprechend anzupassen, finanziert wiederum durch zusätzlich erwirtschaftete Erträge. „Mehr“ Bus und Bahn ist dazu aber auch nicht denkbar ohne zusätzliche Investitionen in die meist schienengebundene Netzinfrastruktur – und hier ist ein weiterer Finanzierungsbeitrag erforderlich. Weitere finanzielle Belastungen entstehen durch Erhaltungsmaßnahmen und Ersatzinvestitionen in die Schieneninfrastruktur. Sollen die Bewohner der Region weiterhin von einem leistungsfähigen Nahverkehrssystem profitieren können, so gilt es, im Hinblick auf mögliche Finanzierungsinstrumente auch Neuland zu betreten.

### Fahrgeldeinnahmen bilden die Finanzierungsbasis

Der straßengebundene (ÖSPV) und der schienengebundene (SPNV) Personennahverkehr finanzieren sich im Wesentlichen über Fahrgeldeinnahmen. Der Finanzbeitrag der Fahrgäste als den direkten Nutzern ist sowohl im VRS als auch bundesweit in den letzten

zehn Jahren kontinuierlich gesteigert worden. Denn gleichzeitig wurden die sogenannten Fahrgeldersatzleistungen für die ermäßigte Beförderung von Auszubildenden bzw. die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten aufgrund der knappen Kassen der öffentlichen Haushalte reduziert. Zur stärkeren Beteiligung der Nutzer an der Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrsangebotes gibt es keine wirkliche Alternative. Die Fahrgeldeinnahmen werden auch in Zukunft das zentrale Finanzierungselement bleiben, schon weil der Aufstockung der ergänzenden Finanzbeiträge aus öffentlichen Haushalten in Zukunft noch engere Grenzen gesetzt sein werden.

### Marktakzeptanz des Tarifsystems sichert Finanzierungsbeiträge

Regelmäßige und an der Marktakzeptanz ausgerichtete Tarifanpassungen leisten einen wesentlichen Beitrag zur Stabilisierung des Nahverkehrsangebotes. In Abhängigkeit vom jeweiligen Verkehrsangebot und von der Zahlungsbereitschaft der Kunden gilt es deshalb, den erfolgreichen Weg der Preisdifferenzierung weiter zu beschreiten. Die verbundweite Einführung eines am VRS-Preisstufensystem ausgerichteten Sozialtickets für Gelegenheitsfahrer und Vielfahrer ist ein positives Ergebnis dieser Tarifpolitik. Allerdings wäre ein solches Tarifangebot ohne Ausgleichsmittel des Landes Nordrhein-Westfalen nicht am Markt zu platzieren gewesen. Die sich abzeichnende weitere Verteuerung des motorisierten Individualverkehrs schafft möglicherweise zusätzlichen finanziellen Handlungsspielraum.

Die demografische Veränderung wird zukünftig eine noch sorgfältiger abgewogene Tarifpolitik erfordern als bisher. Dies betrifft vor allem die Preisgestaltung außerhalb der Großstädte. Auf einen natürlichen Nachfragerückgang mit höheren Preisen zu reagieren, um den Kostendeckungsgrad zu stabilisieren, könnte zu zusätzlichen Nachfrage- und damit Umsatzverlusten führen. Hierdurch wäre die Akzeptanz des gesamten ÖPNV-Systems gefährdet. Es wird daher unumgänglich sein, das Nahverkehrsangebot in den ländlichen Räumen des Verbundgebietes so zu gestalten, dass es sowohl von Aufgabenträger- als auch von Kundenseite finanzierbar bleibt.



### Beteiligung von Nutznießern?

Busse und Bahnen werden im Wesentlichen durch Fahrgeldeinnahmen und öffentliche Zuschüsse aus unterschiedlichen Haushalten finanziert. Die Tariferlöse der direkten Nutzer sowie der Finanzbeitrag der öffentlichen Hand sichern damit das ÖPNV-System. Von den externen Effekten des öffentlichen Nahverkehrssystems profitieren aber auch andere. Die Erreichbarkeit zentraler Standorte bringt für Arbeitgeber Vorteile; ebenso ziehen Grundstückseigentümer finanzielle Vorteile aus der Erschließungs- und Verbindungsfunktion des ÖPNV. Die Diskussion über die Beteiligung dieser sogenannten „Nutznießer“ an der Finanzierung eines leistungsfähigen Nahverkehrsangebotes befindet sich noch in der Entwicklungsphase.

Ein dazu notwendiges gesetzliches Regelwerk ist noch nicht erkennbar, und im Hinblick auf die politische Durchsetzbarkeit ist mit erheblichen Widerständen zu rechnen. Aber angesichts der skizzierten Probleme sollte die Beteiligung der Nutznießer als wirkliche Alternative geprüft werden.

**Weniger Schüler**  
Vor allem auf dem Lande werden künftig weniger Kinder mit dem Bus zur Schule fahren – damit wird eine Säule der bisherigen ÖPNV-Finanzierung wegbrechen.

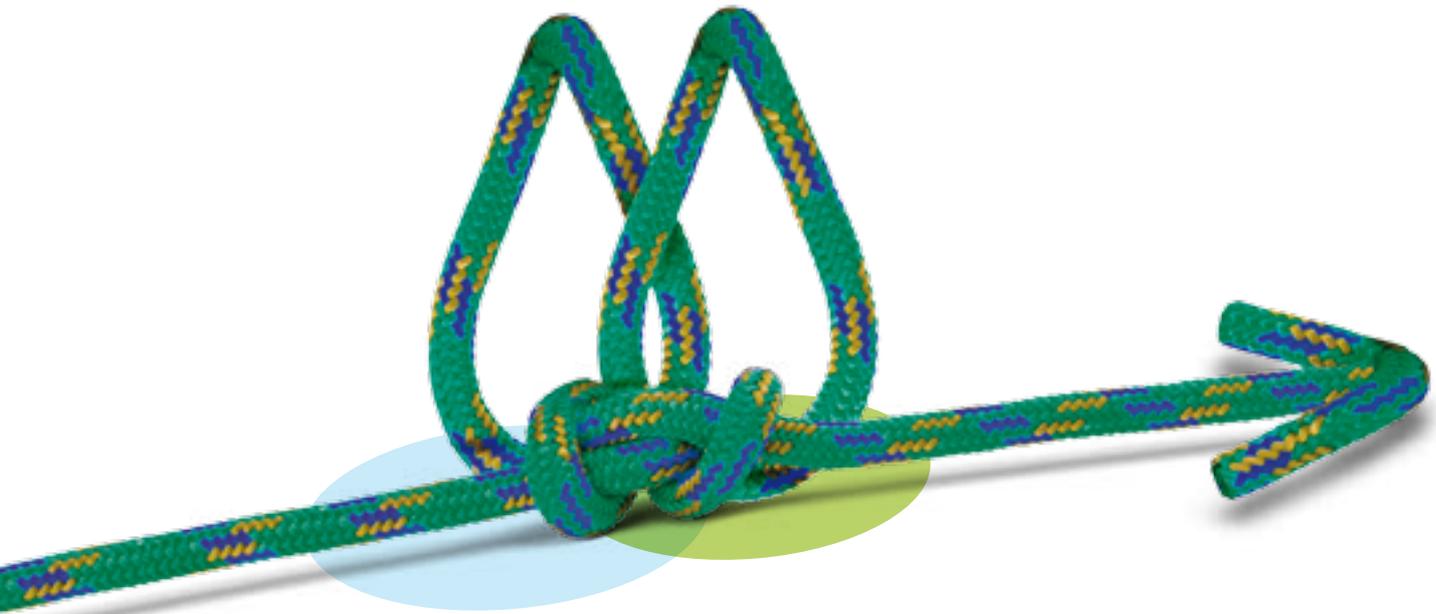


**Sollen die Bewohner der Region weiterhin von einem leistungsfähigen Nahverkehrssystem profitieren können, so gilt es, im Hinblick auf mögliche Finanzierungsinstrumente auch Neuland zu betreten.**



Infrastruktur  
für die  
Zukunft





# Bahnknoten Köln – wie geht es weiter?

## INTERVIEW

# Bahnknoten Köln – wie geht es weiter?

Die neue Planungsphilosophie des Bahnknotengutachtens, erste Erfolge und die nächsten Herausforderungen

Herr Dr. Sandvoß, gemeinsam mit dem Nahverkehr Rheinland (NVR) und in Zusammenarbeit mit dem Land Nordrhein-Westfalen hat die DB Netz AG das Gutachten zum Bahnknoten Köln auf den Weg gebracht. Nun ist das Anfang 2012 der Öffentlichkeit vorgestellte Maßnahmenpaket in aller Munde. Woher kommt diese Präsenz?

Dem Gutachten liegt eine völlig neue Planungsphilosophie zugrunde: eine Vielzahl kleinerer und mittlerer Maßnahmen statt einer einzigen großen. Diese kleinen Maßnahmen sind aber dennoch geeignet, größtmögliche Kapazitätssteigerungen zu erzielen.

Die inzwischen abgeschlossenen computergestützten Simulationen mitsamt „Stresstest“ haben die Bedeutung des Maßnahmenbündels mittlerweile übrigens bestätigt!

## Was war bisher das Erfolgsrezept?

Die partnerschaftliche Zusammenarbeit: Hier haben die Akteure mit dem Blick auf das große Ganze an einem Strang gezogen. So konnten wir gemeinsam mit den Planern eines Schweizer Ingenieurbüros dieses tragfähige Lösungskonzept entwickeln – und dies für den Güter-, Nah- und Fernverkehr.



Dr. Jörg Sandvoß ist Wirtschaftsinformatiker und promovierter Finanzwissenschaftler. Seit 2010 leitet er das Vorstandsressort „Vertrieb und Fahrplan“ der DB Netz AG.



**Zentrales Nadelöhr:** Insgesamt 11 Strecken laufen aus ganz NRW im Hauptbahnhof Köln zusammen.

### Ist die interessierte Öffentlichkeit einbezogen worden?

Ja, sogar sehr frühzeitig! Es sind Gespräche mit Bürgern, Vertretern von Verbänden, Politikern und dem SPNV-Beirat NRW geführt worden. Auf diese Weise konnten viele weitere Ideen einfließen. Und auch wenn nicht alles berücksichtigt wurde: Die begleitende konstruktive Diskussion ist eines unserer Erfolgsgeheimnisse. Die hohe Akzeptanz des Gutachtens und das große Interesse an der Bahnknoten-Problematik insgesamt belegen dies.

### Was sind aus Ihrer Sicht die nächsten entscheidenden Schritte?

Die Maßnahmen sind jetzt den einzelnen Förderprogrammen zuzuordnen. Wichtig sind hierbei vor allem der Bundesverkehrswegeplan und das GVFG-Bundesprogramm, in deren Zuständigkeit zahlreiche Maßnahmen fallen. Hierfür sind die Einzelmaßnahmen entsprechend zu qualifizieren und Vorplanungen anzustoßen. Erst dadurch schaffen wir die Grundlage für die notwendige volkswirtschaftliche Bewertung, Basis für die Einstufung in die Förderprogramme.



#### Der Bundesverkehrswegeplan

Grundlage für die Entwicklung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist der Bundesverkehrswegeplan, der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) aufgestellt und vom Bundeskabinett beschlossen wird. Der Bundesverkehrswegeplan enthält alle Verkehrsinvestitionen des Bundes in seine Straßen, Schienen und Wasserstraßen. Die sich verändernden politischen und verkehrlichen Rahmenbedingungen führten dazu, dass derzeit eine neue Grundkonzeption für die Bundesverkehrswegeplanung erarbeitet wird und Kriterien zur Priorisierung von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen entwickelt werden. Im Jahr 2015 soll ein neuer Bundesverkehrswegeplan vorgelegt werden.

#### Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (§ 1 GVFG). Voraussetzung ist unter anderem die standardisierte Bewertung: Für das Vorhaben muss dabei ein gesamtwirtschaftlicher Nutzen-Kosten-Indikator von größer als 1 errechnet werden (§ 2 Abs. 1 Nr. 2, § 11 GVFG).

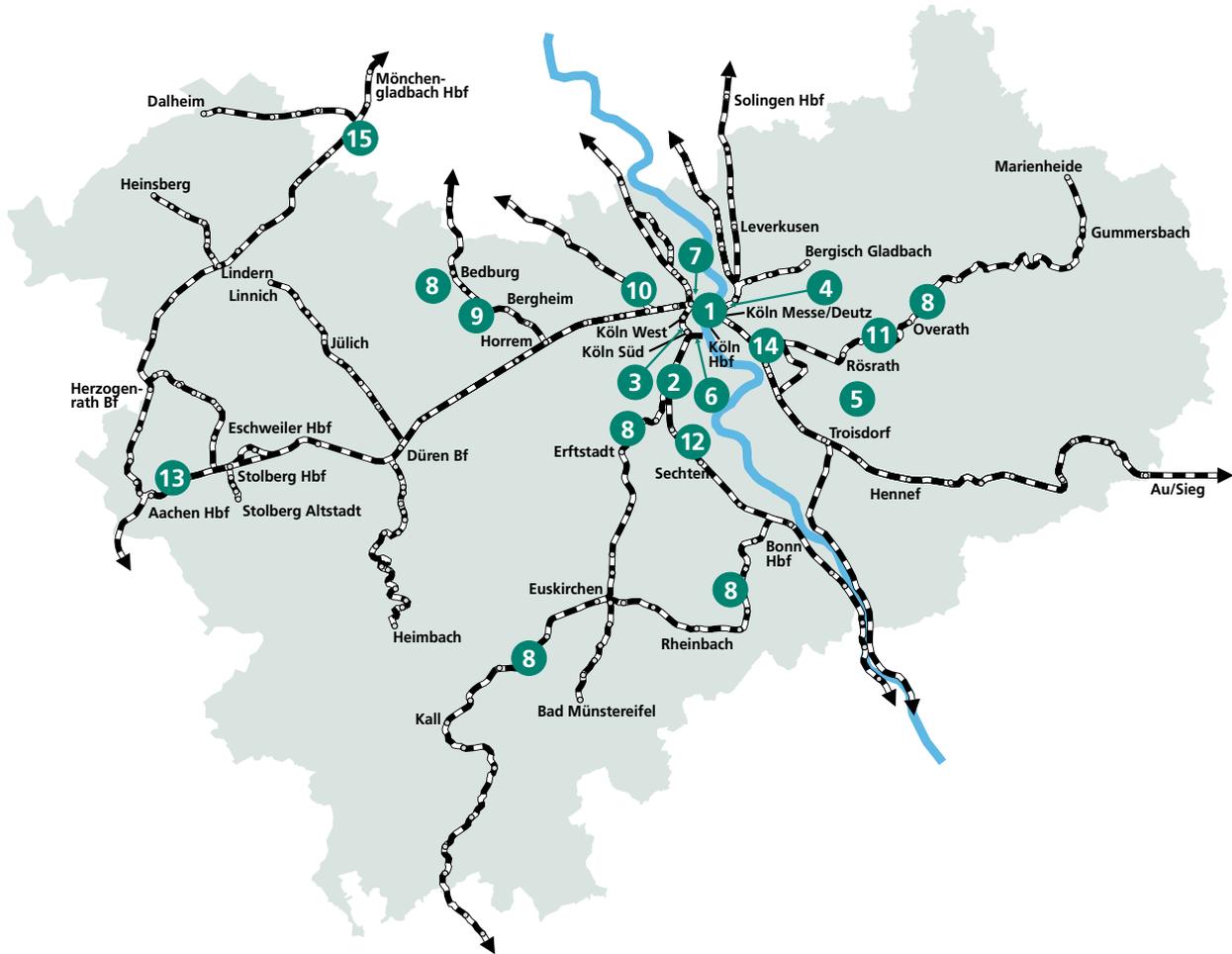


### Kein leichter Weg und vor allem ein langer ...

Deswegen sollten wir auch durchaus mal unkonventionelle Wege wagen, wenn dies der Sache dient! Nur so können wir ein solches Projekt wirklich erfolgreich stemmen. Immerhin unterstützt uns das Land NRW und hat in Sachen Ausbau der S 11 inklusive der Leit- und Signaltechnik und der Erweiterung des Kölner Hauptbahnhofs und des Bahnhofs Köln-Messe/Deutz bereits Gespräche auf Bundesebene aufgenommen. Dies erleben wir als konstruktive und wertvolle Zusammenarbeit auf Landes- und Bundesebene!

**Herr Dr. Sandvoß, als Vorstand von DB Netz agieren Sie von Frankfurt aus und blicken schon deswegen aus größerer Distanz auf die Kölner Engpass-Problematik – warum engagieren Sie sich hier so stark?**

Die Qualität einer Leistung steht und fällt mit dem schwächsten Glied einer Kette. Und ohne Zweifel steht der Bahnknoten Köln im westlichen Deutschland ganz oben auf der Agenda der dringend anzupackenden Aufgaben. Grund genug für DB Netz, sich hier besonders zu engagieren. Es ist ja noch sehr viel zu tun: Trotz des gelungenen Starts ist es noch ein langer Weg bis zum ersten Spatenstich!



**Schritt für Schritt zum Erfolg**

Statt einer einzigen gigantischen Baumaßnahme schlägt das Gutachten eine Vielzahl kleinerer, jedoch sehr wirkungsvoller Maßnahmen sowie den größeren Ausbau des Westrings in vier Bauabschnitten vor. Klarer Vorteil: Alle Maßnahmen können Schritt für Schritt und jede für sich umgesetzt werden. So entlasten sie den Bahnknoten Köln und rüsten ihn für die Zukunft.

- 1. Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke für eine 2,5-Minuten-Zugfolge
- 2. Überwerksbauwerk Hürth-Kalscheuren
- 3. Neubau des Westrings in vier Bauabschnitten
- 4. Ausbau der Gleisverbindung Bf Köln Messe/Deutz
- 5. Verlängerung der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main
- 6. Ausbau von Köln Bonntor zum Personenbahnhof
- 7. Ausbau Gleisverbindung Köln Hbf
- 8. Streckenelektrifizierungen
- 9. Ausbau der Erftbahn zur S-Bahn
- 10. Anbindung der Bahnstrecke Richtung Mönchengladbach
- 11. Ausbau der Oberbergischen Bahn
- 12. Linke Rheinstrecke/Bf Sechten: Verlängerung Überholgleis
- 13. Aachen-Rothe Erde: Neubau Überholgleis
- 14. Köln-Gremberg: Überwerksbauwerk
- 15. Perspektivplanung: Verbindungsstrecke „Rheydter Kurve“



# Zukunftsfähig

INFRASTRUKTUR-FÖRDERUNG IM VRS

# Zukunftsweisend: Ausbauten rund um den Nahverkehr

Eine kundenfreundliche, reibungslose Mobilität – undenkbar ohne moderne Verkehrsinfrastruktur. Auch im VRS werden durch gezielte Förderung zahlreiche Projekte vorangetrieben. Vom innovativen „grünen Bahnhof“ in Horrem über neue Haltepunkte wie in Hennef bis hin zu neuen Stadtbahnhaltestellen in Köln oder Bonn. Wir stellen einige aktuelle Projekte vor.

## Horrem – moderner Verkehrsknotenpunkt im Rhein-Erft-Kreis

Seit 2007 mausert sich der Horremer Bahnhof zum Verkehrsverknüpfungspunkt mit modernsten Standards. Bereits fertiggestellt: der Zentrale Busbahnhof (ZOB), der sich jetzt für einen komfortableren Umstieg direkt am S-Bahn-Gleis befindet. Realisiert wurden dazu eine weitere Park&Ride-Anlage sowie eine Fahrradstation, kürzlich mit 510 Stellplätzen in einem Geschäftshausneubau errichtet. Als baulicher Höhepunkt und Servicestation mit innovativem Charakter entsteht derzeit das neue Bahnhofsgebäude: Es wird als einer der ersten beiden „grünen Bahnhöfe“ Deutschlands künftig mit einer neutralen CO<sub>2</sub>-Bilanz punkten. Der bisherige Ausstoß von Kohlendioxid lag bei neun Tonnen pro Jahr. Möglich wird dies unter anderem durch Solarkollektoren, Erdwärmepumpen und Regenwasserversickerung. Im Sommer 2013 wird das neue, durch viel Glas helle und transparente Gebäude mit direkter Verbindung zum ZOB seine Pforten öffnen.

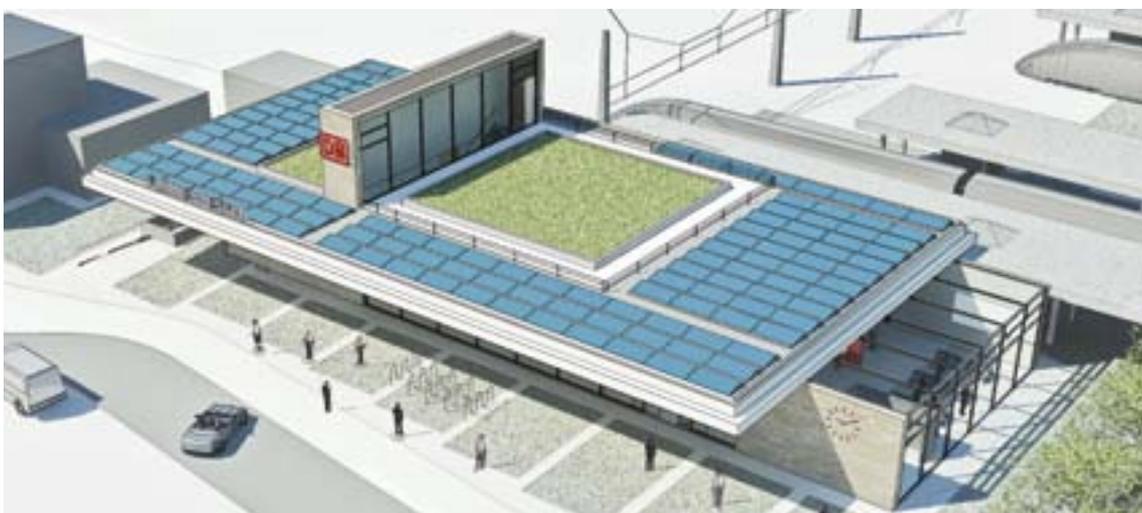
Das insgesamt 3,6 Millionen Euro teure Projekt profitiert von einer Fördersumme von 1,1 Millionen Euro. Ebenfalls gefördert: der Bau des ZOB sowie der P+R-Anlage mit 6,5 Millionen Euro.

Weitere gute Nachricht: Noch in diesem Jahr wird dazu der lang erwartete Kurvenbahnsteig, das sogenannte „Bedburger Gleis“, gebaut. Damit erhält der Rhein-Erft-Kreis am Bahnhof Horrem endlich einen zusätzlichen Anschluss an den Regional-Express nach Köln oder – über Bergheim und Bedburg – nach Düsseldorf. Der 170 Meter lange Bahnsteig kostet rund 1 Million Euro und wird im Rahmen der Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe durch das Land NRW gefördert.

---

**Als einer der ersten beiden „grünen Bahnhöfe“ Deutschlands wird das neue Bahnhofsgebäude künftig mit einer neutralen CO<sub>2</sub>-Bilanz punkten.**

---



**Horrem**  
Ein moderner CO<sub>2</sub>-neutraler Bau mit Solarkollektoren, Erdwärmepumpen und Regenwasserversickerung: Das wird der neue „grüne Bahnhof“.



**Köln: Breslauer Platz**  
Kurze Wege, schnelle Umstiege: Die Verknüpfung von Stadtbahn und Regionalverkehr ist hier nicht nur architektonisch verbessert worden.

### **Erste Haltestelle der Nord-Süd Stadtbahn: der Breslauer Platz**

Spektakulärstes Highlight im Kölner Stadtbahnbau ist die erste in Betrieb genommene Haltestelle der Nord-Süd Stadtbahn: Nach acht Jahren Bauzeit und einer längeren Sperrung für den Fahrgastverkehr können Reisende die völlig neu errichtete Haltestelle Breslauer Platz seit dem Fahrplanwechsel 2011/2012 wieder nutzen. Markant sind die pavillonartig gestalteten, säulenumstandenen Zugänge – als Reminiszenz an das römische Köln. Die Verteilerebene im Inneren besteht aus zwei Galerien, die einen Überblick über den gesamten Haltestellenraum gewähren und gleichzeitig viel Tageslicht einfallen lassen – ein großes Plus für das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste. Die Station ist barrierefrei zugänglich und wird von den Stadtbahnlinien 5, 16 und 18 angefahren. Der aus Mitteln des Landes NRW und des Bundes geförderte Bau der Nord-Süd Stadtbahn wird bis zur vollständigen Inbetriebnahme und Schlussrechnung des Gesamtprojektes fördertechnisch begleitet.

### **Barrierefreie Zustiege für die Kölner Stadtbahn**

Gezielte Förderung ermöglicht auch weitere Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur im Kölner und Bonner Stadtbahnnetz. So werden derzeit beispielsweise Haltestellen der Kölner Stadtbahnlinie 5

nach modernsten Standards umgestaltet. 2011 konnten bereits die Halte Ittisstraße, Lenauplatz und Rektor-Klein-Straße in Betrieb genommen werden. Mit erhöhten Mittelbahnsteigen, Leiteinrichtungen für Sehbehinderte und akustischen Signalen an Fußgängerampeln erfüllen sie nun alle Voraussetzungen für einen barrierefreien Zugang zum ÖPNV. Die Umrüstung dieser ersten drei Haltestellen der Linie 5 wurde mit 7,5 Millionen Euro gefördert, das entspricht 85 Prozent der zwendungsfähigen Kosten. Weitere 3,1 Millionen wurden für den im Frühjahr 2012 begonnenen Umbau der Haltestelle Margaretastraße bewilligt. Der Ausbau der Haltestellen Gutenbergstraße und Liebigstraße wird jetzt ebenfalls angegangen.



**Hennef: Im Siegbogen**  
Ein moderner, durch Aufzüge barrierefreier Anschluss an das S-Bahnnetz

### **Neuer S-Bahn-Halt Hennef – Im Siegbogen**

Doch nicht nur Bestehendes wird optimiert – es entstehen auch neue Zugänge zum Schienennetz: so im Rhein-Sieg-Kreis, wo die Bewohner des neuen Siedlungsgebiets „Im Siegbogen“ seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 Anschluss an das S-Bahnnetz des Großraums Köln/Bonn haben. Vom modernen neuen Haltepunkt Hennef im Siegbogen aus erreichen sie die S-Bahnlinie S 12 in Richtung Köln bzw. Au/Sieg. Das Land förderte den Bau des Haltepunktes.



Bonn: Ollenhauerstraße  
Freundlich und  
ansprechend ist auch  
die neue Haltestelle des  
Bonner Stadtbahnnetzes.

**Bonn: Rampe und Haltestelle Ollenhauerstraße**

In Bonn wächst die U-Bahn Stück für Stück: Seit März 2011 rollen die Stadtbahnen der Linien 16, 63, 66, 67 und 68 in Richtung Bad Godesberg auf einer um 140 Meter verlängerten unterirdischen Strecke. Eine neue Rampe verknüpft den Tunnel mit der oberirdischen Trasse und mündet in der neuen barrierefreien Stadtbahnhaltestelle Ollenhauerstraße. Architektonisches Highlight ist die moderne, tonnenförmige Stahl-Glas-Überdachung, analog zu den drei weiteren oberirdischen Haltestellen „Deutsche Telekom/Olof-Palme-Allee“, „Max-Löbner-Straße“ und „Hochkreuz“.

Die Gesamtkosten dieser bereits 2007 begonnenen Maßnahme belaufen sich auf 14,6 Millionen Euro. Mit rund 12,6 Millionen Euro werden 90 Prozent der Kosten öffentlich gefördert.

**Bahnhof Euskirchen – umfassend modernisiert**

In Euskirchen profitieren Fahrgäste bereits seit Ende 2011 von einem erneuerten Bahnhof mit ebenerdigen Zustieg auf den Bahnsteigen, neuen Aufzügen und Rampen. Ein neuer, mehr Raum bietender Personentunnel verbindet das Bahnhofsgebäude mit der P+R-Anlage. Ebenfalls erneuert: Beleuchtung, Lautsprecher und Wegeleitsystem. Diese 8,2 Millionen Euro teure Maßnahme wurde im Rahmen der Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen mit 6,5 Millionen

Euro gefördert. Die Stadt Euskirchen leistete zusätzlich einen erheblichen Beitrag zur Realisierung des Projekts.

**Bahnhof Overath wird moderner Verknüpfungspunkt**

Ein moderner, barrierefreier und attraktiver ÖPNV-Verknüpfungspunkt soll auch der Bahnhof Overath werden. Hierfür wurden der Stadt Overath kürzlich Fördermittel in Höhe von rund 6,8 Millionen Euro bewilligt, 85 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Geplant sind neben dem Bau einer westlichen Personenüber- und einer östlichen Personenunterführung, Treppen- und Rampenanlagen, Bahnsteigüberdachungen sowie eine Anpassung des Zentralen Omnibusbahnhofs. Um die Bahnsteige direkt mit der P+R-Anlage zu verbinden, wird eine überdachte Fußgängerbrücke errichtet. Mit dem Zuschuss plant die Stadt Overath, die im Jahr 2000 begonnene Sanierung des Bahnhofs Overath bis zum Jahre 2015 abzuschließen. Dann wird das Bahnhofsgelände mit Kulturbahnhof, Park&Ride-Angebot und barrierefreier, moderner Bahnsteiganlage nicht nur moderner Verknüpfungspunkt, sondern auch Schmuckstück und lebendiger Treffpunkt sein. Mit den ersten Arbeiten soll gegen Jahresende begonnen werden.

---

”

**Das Bahnhofsgelände in Overath wird moderner Verknüpfungspunkt, Schmuckstück und lebendiger Treffpunkt zugleich sein.**

---

RECHNERGESTÜTZTE BETRIEBSLEITTECHNIK

# Gut informiert – in Echtzeit

Wann fährt mein Bus tatsächlich? Gibt es eine Verspätung oder läuft alles nach Plan? Je genauer Fahrgäste die Abfahrtszeit ihres Busses oder ihrer Bahn kennen – und je flexibler sie sich darüber informieren können, desto reibungsloser und stressfreier gestaltet sich 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.



Echtzeitinformationen zeigen wie hier bei der wupsi die Abfahrtszeit in Minuten an; ohne ITCS wird nur die Fahrplanzzeit – etwa 11:22 Uhr – dargestellt.

Voraussetzung für diesen Quantensprung der Fahrgast-Info: Die Verkehrsunternehmen speisen 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

## Die Abfahrtszeit: auf die Minute genau

Hierfür rüsten die Verkehrsunternehmen im VRS nach und nach ihre Leitstellen- und Fahrzeugtechnik um. Vorreiter in Sachen neuer „ITCS“-Technik sind die Regionalverkehr Köln (RVK) und die Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft (REVG): Sie starteten als Erste und bieten ihren Kunden seit dem Sommerfahrplanwechsel 2012 Auskünfte in Echtzeit. ITCS steht dabei für „Intermodal Transport Control System“, also ein intermodales Transport- und Steuerungssystem, das die rechnergestützte Betriebsleittechnik mit weiteren Funktionen verbindet. Nahezu alle Busse, die im Liniennetz von RVK und REVG verkehren, verfügen inzwischen über Bordrechner, die GPS-

**Der Aufbau rechnergestützter Betriebsleitsysteme ermöglicht eine automatische Standortverfolgung der Fahrzeuge – Voraussetzung für eine dynamische Fahrgastinformation.**

Internet über die QR-Codes der Haltestellen-Aushänge bis hin zu den dynamischen Informationsanzeigen an den Haltepunkten.



**Nahezu alle Busse im Umlandverkehr verfügen inzwischen auch über Bordrechner, die GPS-Daten über ihre Position melden.**

Daten über ihre Position melden. Ein Zentralrechner ermittelt, wann die Fahrzeuge an den nachfolgenden Haltestellen eintreffen werden.



Bonn: Leitstelle der SWB Bus und Bahn  
Neue Leitstellentechnik – auch für die Bonner Stadtwerke eines der wichtigsten Zukunftsprojekte, in das Fördermittel in Höhe von insgesamt 13,2 Millionen Euro fließen

Auch die Rhein-Sieg Verkehrsgesellschaft (RSVG) konnte zu Jahresbeginn den ITCS-Probebetrieb starten: Dynamische Informationsanzeigen an den zentralen Omnibusbahnhöfen in Siegburg und Troisdorf liefern nun Echtzeit-Daten. Dieses Projekt wurde zu 85 Prozent mit rund 1,6 Millionen Euro gefördert. Hinzu kommen noch Fördermittel für weitere Fahrgastinformationsanzeiger. Die Kraftverkehr Wupper-Sieg, kurz wupsi, hat ebenfalls bereits Leitstelle und Busse umgerüstet. Neue Anzeiger für eine dynamische Fahrgastinformation stehen seit Mai 2012 am Busbahnhof Leverkusen-Mitte und an verschiedenen Haltestellen im Rheinisch-Bergischen Kreis. Auch diese Maßnahme konnte mit 650.500 Euro (85 Prozent) gefördert werden. In Leverkusen sind nun am Busbahnhof Leverkusen-Opladen und an 19 weiteren Haltestellen, im Rheinisch-Bergischen Kreis an 5 weiteren Haltestellen zusätzliche Anzeiger geplant.

**QR-Codes: die mobile „Haltestellen-Anzeige“**

Ganz neue Möglichkeiten der Information eröffnen die sogenannten QR-Codes. Deren Anwendung für die Fahrplanauskunft hat der VRS federführend für seine Verkehrsunter-



QR Codes – so kommt die echte Zeit aufs Phone  
Einfach abfotografieren und die Abfahrtszeiten der entsprechenden Linie dieses Haltepunkts erscheinen auf dem Display.



nehmen als einer der ersten Verbünde bundesweit entwickelt. „QR“ steht dabei für „quick response“, also für „schnelle Antwort“. Wer diesen Code, der sich rechts unten auf dem Aushangfahrplan an der Haltestelle befindet, mit dem Handy oder Smartphone abfotografiert, erhält auf seinem Display via Internetabfrage die Abfahrtszeiten der entsprechenden Linie dieses Haltepunkts. Nach Möglichkeit natürlich in Echtzeit. Wird dieser Link gespeichert, verfügt man praktisch über eine mobile „Haltestellen-Anzeige“. Dies erweist sich im Alltag als durchaus hilfreich: Bereits beim Aus-dem-Haus-Gehen kann nicht nur geschaut werden, wann der nächste Bus fährt, sondern auch, ob er pünktlich kommt.

Gegen Jahresende werden die QR-Codes nicht nur an einer Haltestelle, sondern auch in deren Umfeld zum Einsatz kommen, an zentralen Punkten wie Rathaus, aber auch Kino oder Kneipe. Sie zeigen dann nicht nur eine bestimmte, sondern alle von einer Haltestelle abfahrenden Linien. Auch hierfür waren technische Neuerungen Voraussetzung: Seit Ende letzten Jahres sind mit der Weiterentwicklung des Auskunft-Service-Systems (ASS 2) die hierfür notwendigen Voraussetzungen geschaffen worden.



A photograph of a city street at dusk. A tram is blurred as it moves from left to right across the middle ground. In the foreground on the right, a person is seen from behind, carrying a child on their shoulders. The street is lined with trees and buildings, and streetlights are glowing. The overall atmosphere is one of urban movement and evening light.

# Themen, die bewegen



## NETZTICKETS IM VRS

# 20 Jahre Mobilität pur – zu günstigen Preisen

Sie sind aus dem Ticketangebot des VRS nicht mehr wegzudenken: die persönlichen Schüler-, Job-, Großkunden- und SemesterTickets. Denn mit diesen Tickets sind Kunden zu günstigen Preisen innerhalb und auch über die Grenzen des VRS hinaus jederzeit mobil. Nicht nur in puncto Ausbildung und Beruf, auch in der Freizeit.

Gemeinsam mit den preisstufenabhängigen Starter- und Aktiv60Tickets, die abends und am Wochenende ebenfalls netzweit gelten, gibt es damit im VRS für jede Lebensphase ein eigenständiges Angebot – von der Schule bis zum Ruhestand.

Gleich zwei dieser Ticketangebote feiern im kommenden Jahr Jubiläum: Die Semester- und die JobTickets werden 20 Jahre alt! Und auch das 1999 eingeführte SchülerTicket ist immerhin schon 13 Jahre alt. Lediglich das Starter- und das Aktiv60Ticket sind noch relativ junge Angebote: Das Ticket für die Ausbildung ist seit 2005, das Angebot für die Generation 60plus seit 2007 auf dem Markt.

Mit ihrer solidarischen Konzeptionierung, günstigen durchschnittlichen Pro-Kopf-Preisen und ihren grundsätzlich mindestens VRS-weit geltenden Fahrmöglichkeiten konnten besonders die „älteren“ Angebote äußerst erfolgreich zur breiten Kundengewinnung für Ausbildungs-, Berufs- und Freizeitfahrten beitragen. Starter- und Aktiv60Tickets sind dagegen als preisstufenabhängige Angebote auf die besonderen Anforderungen ihrer beiden Zielgruppen ausgerichtet und können auch ohne solidarische Finanzierung verhältnismäßig günstig angeboten werden.

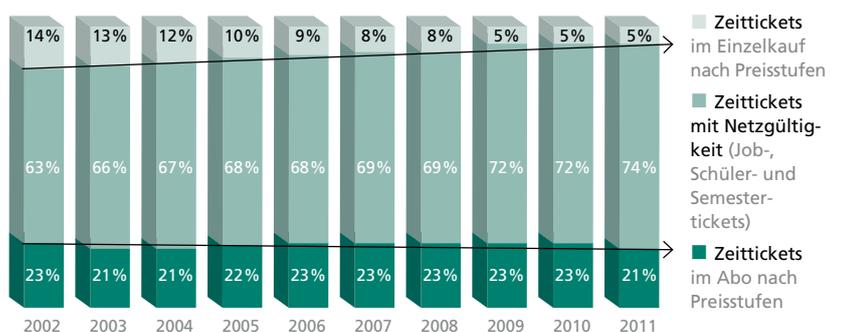


**Mehr als jeder fünfte ÖPNV-Nutzer ab sechs Jahren verfügte 2011 über eines der zielgruppenspezifischen Ticketangebote des VRS und ist damit jederzeit mit Bus und Bahn mobil.**

Der Erfolg dieser bundesweit einmaligen Ticketkonzeption gibt dem VRS recht: Mit rund 195 Millionen Euro Umsatz (2011) erwirtschaften diese Angebote über 40 Prozent des jährlichen Gesamtumsatzes.

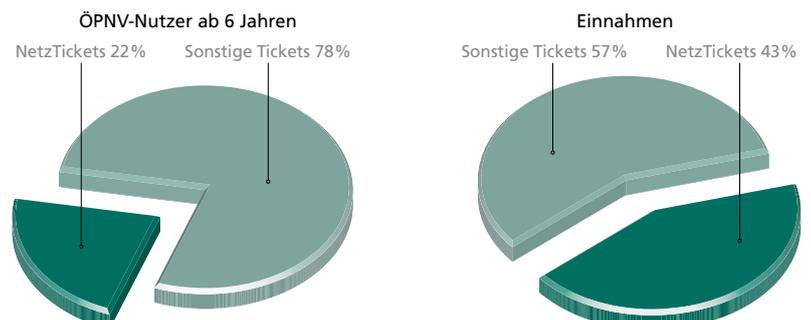
Fundierte Untersuchungen haben die Entwicklung aller Angebote begleitet: Vor, während und nach ihrer Einführung laufen beim VRS regelmäßige Marktforschungsuntersuchungen mit statistischen Sekundäranalysen. So kann der Markterfolg untersucht, die Ticketangebote „nah am Kunden“ gehalten werden. Durch den zielgruppenspezifischen Ansatz auf Basis der verschiedenen Lebensphasen gelingt es, das jeweils passende Angebot im Bereich der netzweit gültigen Tickets bereitzuhalten. Dass sie ihren Marktanteil unter den VRS-Zeittickets auf knapp drei Viertel steigern konnten, verwundert da nicht!

## Trend zu netzweit gültigen Zeittickets



Verkaufte Zeittickets/Stück

## Anteil am Gesamtumsatz



**JOBTICKET** gültig ab 1. Januar 2012

**„Ich will einen Dienstwagen mit Chauffeur.“**

Das JobTicket. Für Unternehmen mit weniger als 50 Mitarbeitern.

**VRS**  
Verkehrsverbund Rhein-Sieg

**Tickets für alle Lebensphasen**  
Die netzweit gültigen Job-, Semester- und SchülerTickets ergänzen die beiden preisstufenabhängigen Angebote Starter- und Aktiv60Ticket. Zu bestimmten Zeiten kann aber auch mit diesen jüngsten Ticketzugängen im ganzen Netz des VRS gefahren werden.

**SCHÜLERTICKET** Schuljahr 2012/2013

**„Ich werd' nach der Schule Busfahrer.“**

Das SchülerTicket. Für Schulweg und Freizeit.

**VRS**  
Verkehrsverbund Rhein-Sieg

**STARTERTICKET** gültig ab 1. Januar 2012

**„Ich hab' den besten Abschluss schon gemacht.“**

Das StarterTicket. Für Azubis.

**VRS**  
Verkehrsverbund Rhein-Sieg

**AKTIV60TICKET** gültig ab 1. Januar 2012

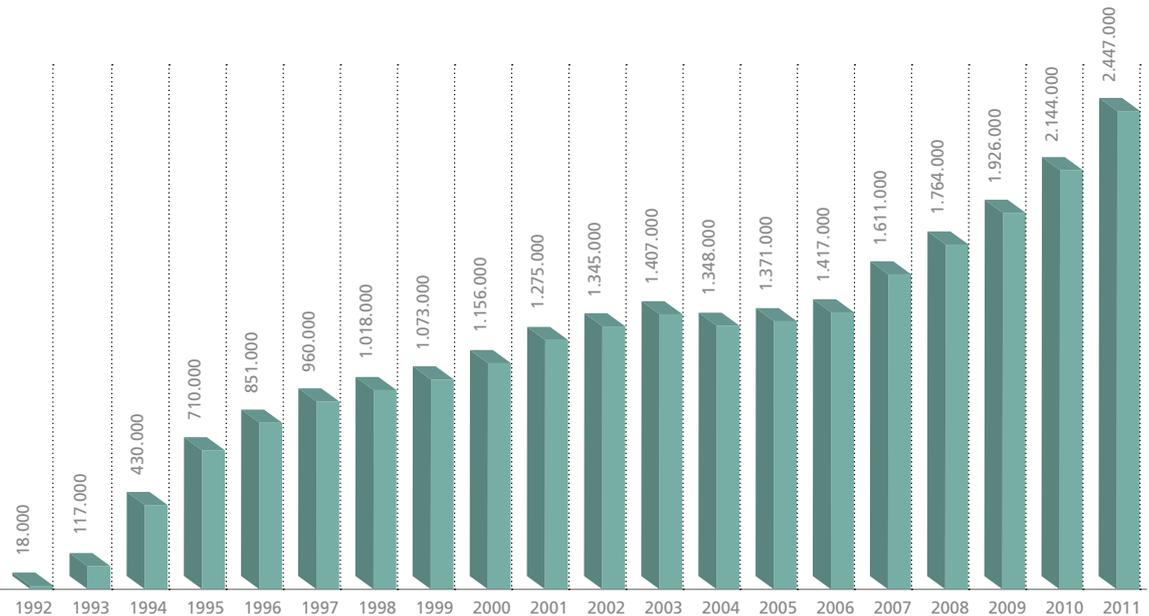
**„Ich will im Ruhestand reisen. Jeden Tag.“**

Das Aktiv60Ticket. Immer günstig unterwegs.

**VRS**  
Verkehrsverbund Rhein-Sieg



**Verkaufte Job- und GroßkundenTickets im VRS**



**Durchschlagender Erfolg**  
Was im Jahre 1992 klein begann, ist heute längst ein Renner: Das Job- und – seit 2010 – das GroßkundenTicket sind die größten Verkaufschlager im VRS und machen inzwischen 175.000 Berufstätige mobil.

## Job- und GroßkundenTicket

Mit rund 100 Millionen Euro (2011) liegt der Bereich der JobTickets in puncto Umsatz an der Spitze: Rechnerisch verfügt im Jahr 2011 etwa jeder siebte sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im VRS-Gebiet über ein Job- oder GroßkundenTicket, 7.000 Firmen aller Branchen nehmen am JobTicket teil. Entwickelt wurde das JobTicket ursprünglich als reines Solidarmodell für Firmen ab 100 ständig beschäftigten Mitarbeitern. Kleinere Arbeitgeber konnten sich aber zusammenschließen. Mittlerweile wurden zwei Modelle ergänzt: das JobTicket im Fakultativmodell für Firmen mit 2 bis 49 Mitarbeitern und das GroßkundenTicket für Firmen mit mehr als 10.000 Mitarbeitern. Dazu gilt das Solidarmodell nun bereits ab 50 Mitarbeitern.

## SchülerTicket

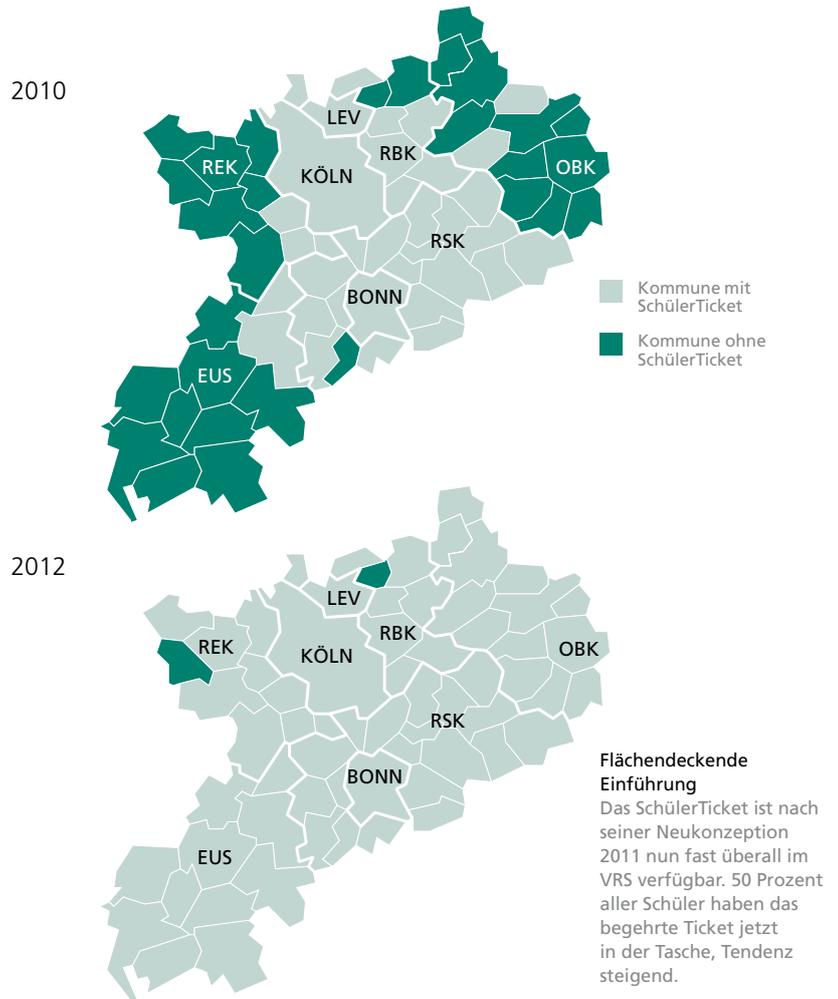
Das SchülerTicket trägt mit knapp 73 Millionen Euro (2011) zum Umsatz des VRS bei. Es ist als Solidar- und als Fakultativmodell verfügbar – und auch an vielen Grundschulen erhältlich. 2011 wurde das SchülerTicket zudem vom Einheitsmodell in ein standortbasiertes Modell mit günstigeren Preisen dort weiterentwickelt, wo das ÖPNV-Angebot weniger dicht ist. Bis zum Jahresende konnte das SchülerTicket somit nahezu flächendeckend in allen Kommunen des VRS eingeführt werden.

Knapp 50 Prozent aller Schüler im VRS verfügen heute (2012) an 600 Schulen über ein SchülerTicket – Tendenz steigend!

## SemesterTicket

Beim SemesterTicket schließlich konnte der Solidargedanke am ganzheitlichsten integriert werden: Denn alle Studierenden entrichten pro Semester einen im Vergleich niedrigen Fahrgeldanteil und sind im Gegenzug jederzeit im gesamten VRS-Gebiet mit Bus und Bahn mobil. Nahezu alle Hochschulen haben für ihre rund 105.000 Studierenden (2011) einen SemesterTicket-Vertrag abgeschlossen – und zwar sowohl für das Gebiet des VRS als auch für die NRW-Ergänzung.

## Weiterentwicklung des SchülerTickets



## Anzahl der SchülerTicket-Abos an Schulen\*

Jahr	Schulen	Abos
2012	600	192.000
2011	566	180.000
2010	478	162.000
2008	421	159.000
2005	350	140.000
2003	307	110.000
2002	261	100.000
2000	17	21.400
1999	4	2.800

\* Die Entwicklung des SchülerTickets über den gesamten Zeitraum 1999 bis April 2012



Familienfreundlicher VRS

FAMILIENFREUNDLICHER VRS

# Kinder sind Zukunft

Ein Herz für Familien – das zeigt der VRS nicht nur im Jubiläumsjahr. Im Gegenteil: Sein Engagement hat bereits Tradition. Vom „Klassiker“ Weltkindertag mit der freien Fahrt für Kinder bis zu den VRS-Familientagen mit vergünstigtem Eintritt für Familien. Und zum Geburtstag stellt der VRS sogar noch viel mehr auf die Beine.



**Familienereignis in Bonn**  
Die Lieder des Berliner Musiktheaters Rumpelstil begeisterten auch in diesem Jahr. Selbst die Jüngsten dürfen da nämlich lange aufbleiben und mit ihren Taschenlampen Lichter an den nächtlichen Himmel zaubern.

## Taschenlampenkonzert vor dem Poppelsdorfer Schloss

Seit Jahren unterstützt der VRS die Arbeit des Bunten Kreises Bonn-Ahr-Rhein-Sieg e.V. Dieser begleitet Familien mit schwer kranken Kindern, besonders beim Übergang aus der Klinik in den Alltag. Dabei arbeitet der Bunte Kreis eng mit dem Zentrum für Kinderheilkunde der Universitätskliniken Bonn zusammen. Mit ganz besonderen Familienevents will der Bunte Kreis in der Öffentlichkeit Gehör finden und für eine breite Unterstützung der betroffenen

Familien werben. Das größte Ereignis ist das inzwischen regelmäßig – unter anderem mithilfe des VRS – am letzten Sommerferienwochenende in Bonn stattfindende Taschenlampenkonzert. Auf der Wiese vor dem Poppelsdorfer Schloss begeisterte das Berliner Musiktheater Rumpelstil auch in diesem Jahr wieder Groß und Klein mit Liedern und Geschichten zum Tanzen und Zuhören, zum Lachen und Mitmachen.



**Der VRS unterstützt seit Jahren den Bunte Kreis Bonn, der Familien mit schwer kranken Kindern begleitet.**

### VRS-Familientage im Kölner Zoo

Nicht zufällig hat der VRS im Jubiläumsjahr die Patenschaft für eine ganze Familie übernommen. Doch handelt es sich um keine gewöhnliche, sondern um eine mit gestreiftem Fell: Amur-Tigervater Altai, Mutter Hanya mit ihren drei Jungen Mila, Finja und Jegor. Die klare Botschaft: Der VRS macht sich für Familien stark und setzt auf Zusammenhalt. Daher hat er in diesem Jahr bereits zum sechsten Mal gemeinsam mit dem Kölner Zoo die VRS-Familientage ausgerichtet. An diesen Wochenenden zahlen kleine und große Zoobesucher nur den halben Eintrittspreis.

**Tigerfamilienpate VRS**  
Mila, Finja und Jegor – die drei Patenkinder des VRS, die nicht nur Kinderherzen höherschlagen lassen. Mit der Patenschaft setzt der VRS ein Signal für Familienfreundlichkeit und Verlässlichkeit.

**VRS-Familientage:**  
*Der Kölner Zoo zum halben Preis am 12. + 13. Mai.*

**VRS** ...verbindet!  
Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Besuchen Sie während der VRS-Familientage unsere drei Patenkinder Mila, Finja und Jegor!  
Mehr Infos unter [www.koelnerzoo.de](http://www.koelnerzoo.de) oder [www.vrsinfo.de](http://www.vrsinfo.de)

So sind auch sozial schwächere Familien in der Lage, sich ohne Probleme einen Zoobesuch zu ermöglichen. Der VRS bietet dazu ein Rahmenprogramm und informiert über den Nahverkehr.

### Weltkindertag im Kölner Rheingarten

Flagge zeigt der VRS auch am Weltkindertag: Seit über 10 Jahren beteiligt er sich am großen Fest im Kölner Rheingarten. Mit mehr als 100.000 Gästen ist das von der Stadt Köln, UNICEF Deutschland, WDR 5, der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA) sowie den DEVK Versicherungen



als Hauptsponsor organisierte Kinder-Event mittlerweile das größte in Nordrhein-Westfalen. Neben den Kölner Kinder- und Jugendinitiativen, Veranstaltern und Sponsoren sorgt der VRS mit Stand, Kletterwand und Spielshow für ein buntes Programm. Ein zusätzliches Bonbon des VRS und seiner Verkehrsunternehmen: Damit die kleinen Besucher an den beiden Festtagen stress- und staufrei mobil sind, können sie an diesem Wochenende kostenlos mit Bus und Bahn im erweiterten VRS-Netz und am Sonntag sogar in ganz NRW fahren.

## Große VRS-Geburtstagsfeier am Kölner Tanzbrunnen

Mit einem großen Geburtstagsfest am Kölner Tanzbrunnen bedankt sich der VRS am 16. September 2012 für die jahrzehntelange Treue seiner Fahrgäste. Denn am 1. September 1987, also vor fast exakt 25 Jahren, wurde der Verbund aus der Taufe gehoben. Damit hielten ein gemeinsamer Tarif, abgestimmte Fahrpläne und unternehmensübergreifende Service- und Informationsleistungen in der Region

### Der VRS macht sich für Familien stark und setzt auf Zusammenhalt.

Einzug. Mit Erfolg, dies belegen die Fahrgastzahlen eindrucksvoll: Sie kletterten Jahr für Jahr bis auf die derzeitigen 507 Millionen. Dies ist ein Ansporn für die Zukunft – und gleichzeitig Anlass, etwas zurückzugeben: Unter der Moderation von Linus, Star der legendären Talentprobe, werden die Topacts der Region für beste Stimmung sorgen. Mit dabei sind zum Beispiel Brings, Klee und Kasalla. Für die Kleinsten gibt es wagemutige Artistik-Vorführungen des ZAK-Kinderzirkus und natürlich darf auch das VRS-Maskottchen Verkehrsdrache Siggie nicht fehlen.



**Geburtstagsständchen  
für den VRS**  
Einer der Topacts  
der Region beim großen  
Jubiläumsfest des VRS am  
Kölner Tanzbrunnen: die  
Kölner Band Klee

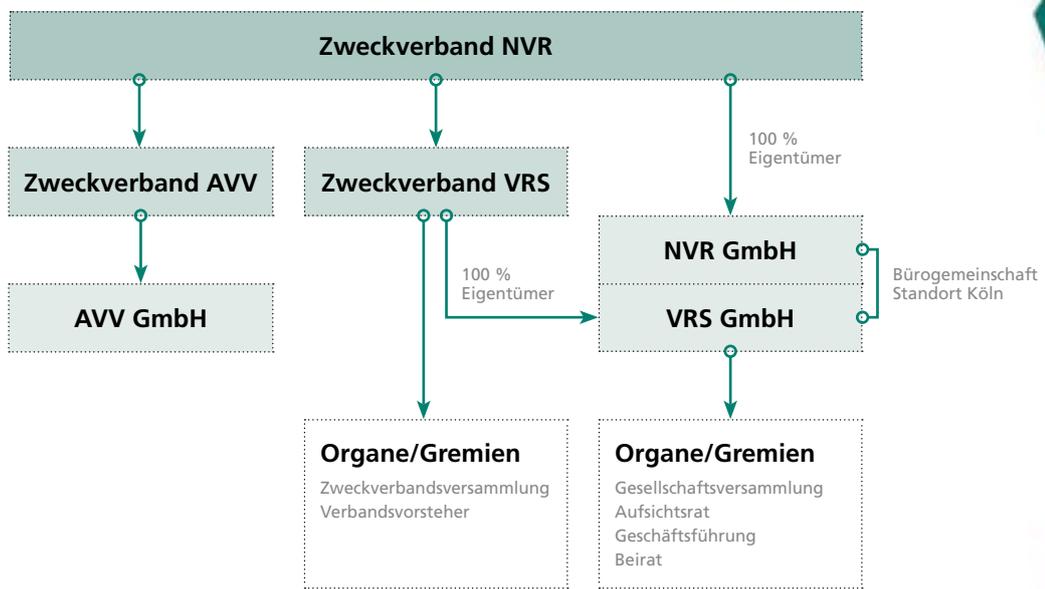
# Zahlen und Fakten

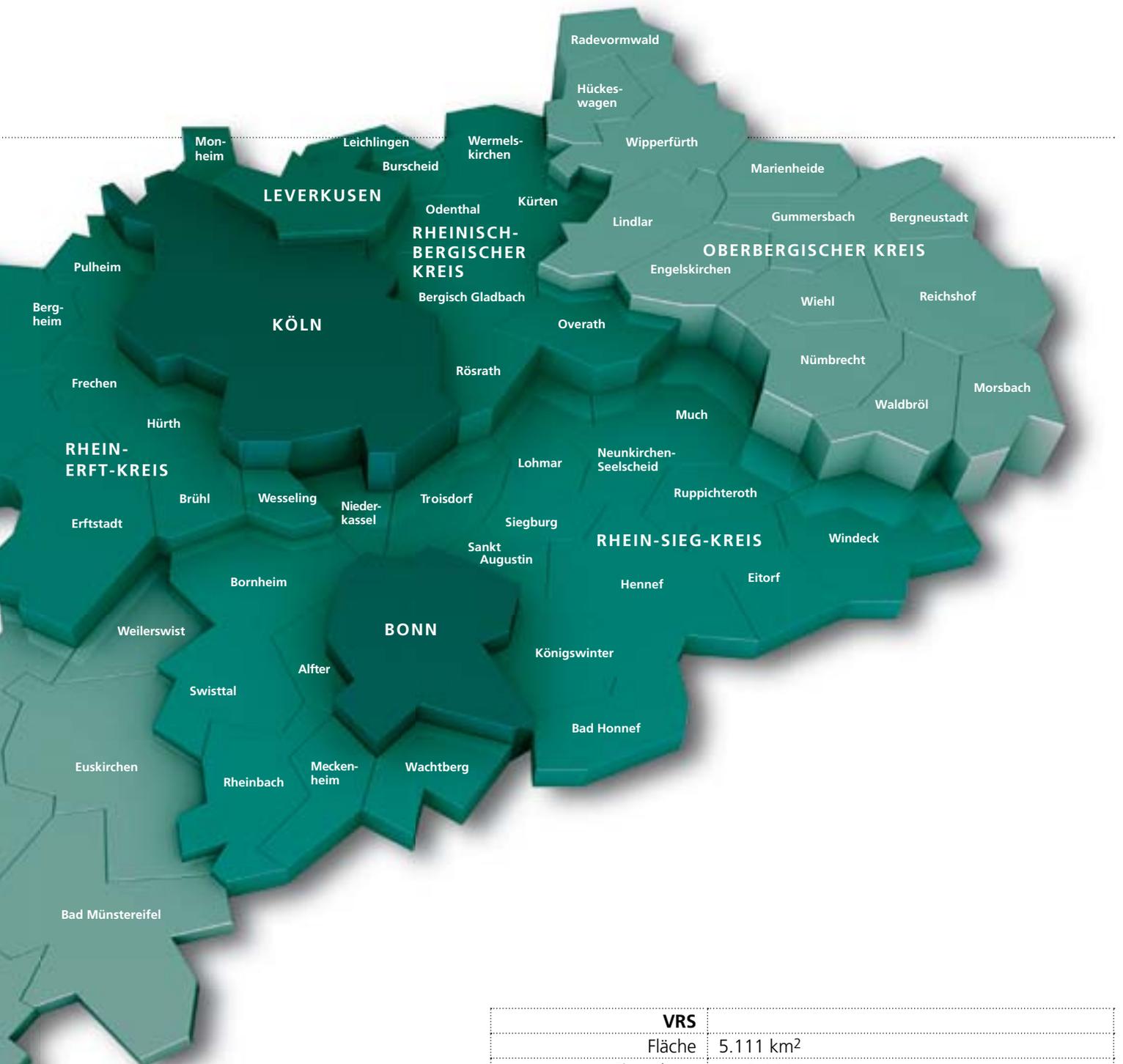
Info



## Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg

### Organigramm





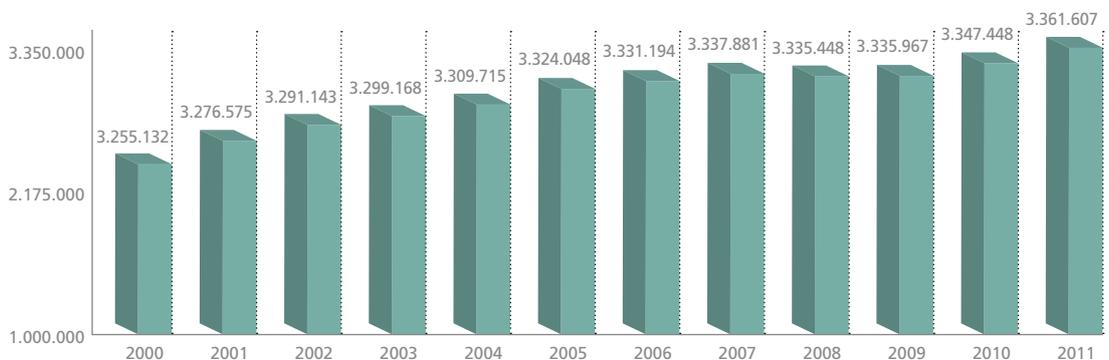
<b>VRS</b>	
Fläche	5.111 km <sup>2</sup>
Einwohner	ca. 3,4 Millionen
Verkehrsunternehmen	28
Bahn- und Buslinien	532
Haltestellen	6.954
Fahrgäste	über 1,6 Millionen täglich über 500 Millionen im Jahr

## Einwohner im VRS

**Wohnbevölkerung**

Quelle: IT NRW

Verwaltungsbezirk	Dez. 2010	Dez. 2011	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	43.063	43.038	-25	-0,1
Bonn, kreisfreie Stadt	324.899	327.913	3.014	0,9
Köln, kreisfreie Stadt	1.007.119	1.017.155	10.036	1,0
Leverkusen, kreisfreie Stadt	160.772	161.195	423	0,3
Rhein-Erft-Kreis	464.130	465.578	1.448	0,3
Kreis Euskirchen	190.962	190.591	-371	-0,2
Oberbergischer Kreis	280.840	279.532	-1.308	-0,5
Rheinisch-Bergischer Kreis	276.927	276.173	-754	-0,3
Rhein-Sieg-Kreis	598.736	600.432	1.696	0,3
<b>VRS-Gesamt</b>	<b>3.347.448</b>	<b>3.361.607</b>	<b>14.159</b>	<b>0,4</b>

**Entwicklung der Wohnbevölkerung 2000 bis 2011 im gesamten VRS****Katasterfläche am 31.12.2011 in km<sup>2</sup> und Einwohner je m<sup>2</sup>**

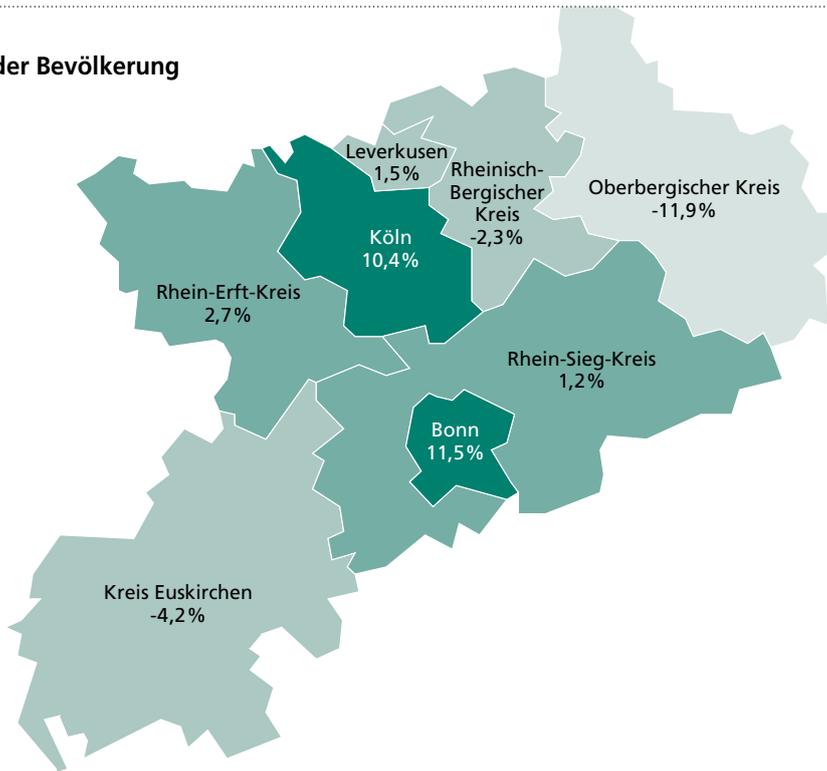
Quelle: IT NRW

Verwaltungsbezirk	Fläche in km <sup>2</sup>	Einwohner je km <sup>2</sup>	
		Dez. 2010	Dez. 2011
Monheim am Rhein, Stadt	23,1	1.862	1.861
Bonn, kreisfreie Stadt	141,2	2.301	2.322
Köln, kreisfreie Stadt	405,1	2.486	2.511
Leverkusen, kreisfreie Stadt	78,9	2.039	2.044
Rhein-Erft-Kreis	704,5	659	661
Kreis Euskirchen	1.248,9	153	153
Oberbergischer Kreis	918,6	306	304
Rheinisch-Bergischer Kreis	437,5	633	631
Rhein-Sieg-Kreis	1.153,3	519	521
<b>VRS-Gesamt</b>	<b>5.111,2</b>	<b>654,9</b>	<b>657,7</b>

## Bevölkerungsprognosen für den VRS

### Veränderung der Bevölkerung 2011 bis 2030

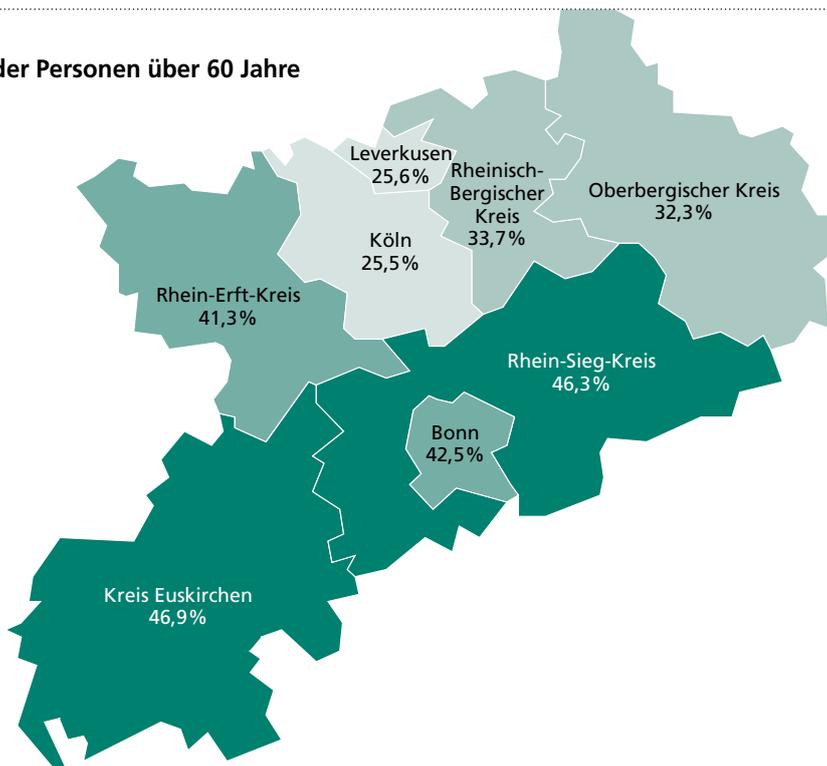
Basis 2011



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

### Veränderung der Personen über 60 Jahre 2011 bis 2030

Basis 2011



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

## Privathaushalte und Schwerbehinderte im VRS

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

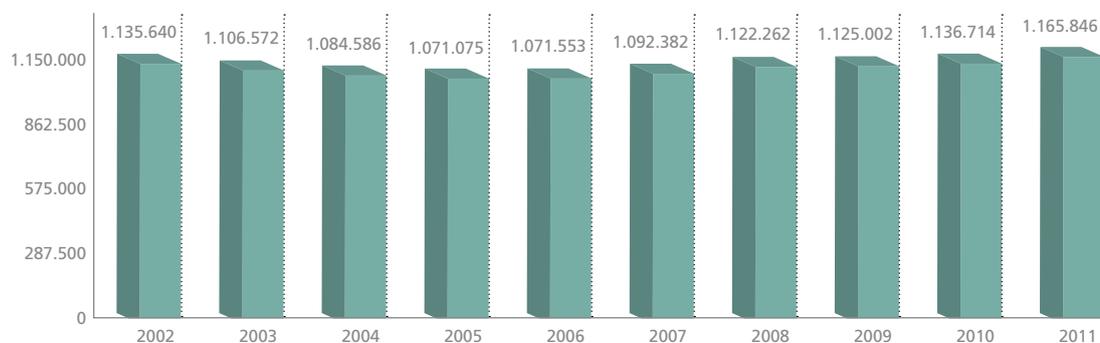
<b>Schwerbehinderte</b>				
Quelle: IT NRW				
Verwaltungsbezirk	Dez. 2009	Dez. 2011	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	3.407	3.654	247	7,2
Bonn, kreisfreie Stadt	23.293	24.983	1.690	7,3
Köln, kreisfreie Stadt	80.663	83.358	2.695	3,3
Leverkusen, kreisfreie Stadt	14.638	15.274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

## Beschäftigte im VRS

**Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort**

Quelle: IT NRW

Verwaltungsbezirk	Jun. 2010	Jun. 2011	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	in %
Monheim am Rhein, Stadt	10.974	10.798	-176	-1,6
Bonn, kreisfreie Stadt	153.805	158.563	4.758	3,1
Köln, kreisfreie Stadt	462.582	475.258	12.676	2,7
Leverkusen, kreisfreie Stadt	60.182	60.302	120	0,2
Rhein-Erft-Kreis	119.201	122.002	2.801	2,3
Kreis Euskirchen	47.128	48.612	1.484	3,1
Oberbergischer Kreis	86.436	89.290	2.854	3,3
Rheinisch-Bergischer Kreis	65.091	67.280	2.189	3,4
Rhein-Sieg-Kreis	131.315	133.741	2.426	1,8
<b>VRS-Gesamt</b>	<b>1.136.714</b>	<b>1.165.846</b>	<b>29.132</b>	<b>2,6</b>

**Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von 2002 bis 2011 im gesamten VRS**

## Schüler und Studierende im VRS

## Schüler an allgemeinbildenden Schulen am Schulort

Quelle: IT NRW

Verwaltungsbezirk	Okt. 2010	Okt. 2011	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	5.105	5.163	58	1,1
Bonn, kreisfreie Stadt	42.449	42.440	-9	0,0
Köln, kreisfreie Stadt	104.569	105.433	864	0,8
Leverkusen, kreisfreie Stadt	20.122	19.975	-147	-0,7
Rhein-Erft-Kreis	54.552	53.929	-623	-1,1
Kreis Euskirchen	25.124	24.493	-631	-2,5
Oberbergischer Kreis	37.593	37.151	-442	-1,2
Rheinisch-Bergischer Kreis	34.300	33.931	-369	-1,1
Rhein-Sieg-Kreis	72.546	70.310	-2.236	-3,1
<b>VRS-Gesamt</b>	<b>396.360</b>	<b>392.825</b>	<b>-3.535</b>	<b>-0,9</b>

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

Quelle: IT NRW

Verwaltungsbezirk	Okt. 2010	Okt. 2011	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	-	-	-	-
Bonn, kreisfreie Stadt	14.576	14.329	-247	-1,7
Köln, kreisfreie Stadt	45.583	44.902	-681	-1,5
Leverkusen, kreisfreie Stadt	6.884	6.777	-107	-1,6
Rhein-Erft-Kreis	10.435	10.097	-338	-3,2
Kreis Euskirchen	4.647	4.762	115	2,5
Oberbergischer Kreis	7.492	7.430	-62	-0,8
Rheinisch-Bergischer Kreis	4.876	4.971	95	1,9
Rhein-Sieg-Kreis	10.023	9.738	-285	-2,8
<b>VRS-Gesamt</b>	<b>104.516</b>	<b>103.006</b>	<b>-1.510</b>	<b>-1,4</b>

## Studierende am Studienort

Quelle: IT NRW

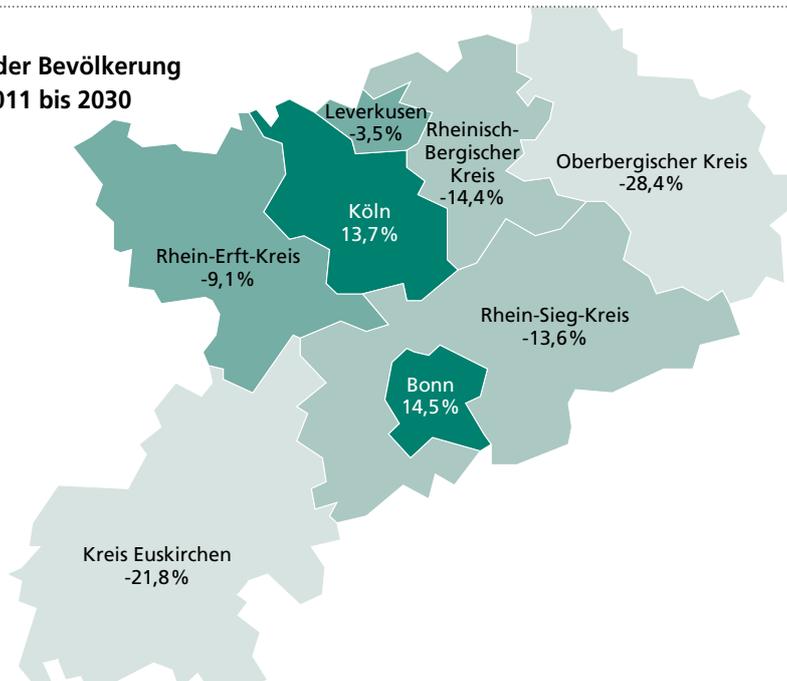
Verwaltungsbezirk	Okt. 2010	Okt. 2011	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	-	-	-	-
Bonn, kreisfreie Stadt	26.907	29.850	2.943	10,9
Köln, kreisfreie Stadt	72.218	79.345	7.127	9,9
Leverkusen, kreisfreie Stadt	131	318	187	142,7
Rhein-Erft-Kreis	1.151	1.351	200	17,4
Kreis Euskirchen	323	488	165	51,1
Oberbergischer Kreis	2.709	3.202	493	18,2
Rheinisch-Bergischer Kreis	713	720	7	1,0
Rhein-Sieg-Kreis	7.836	8.694	858	10,9
<b>VRS-Gesamt</b>	<b>111.988</b>	<b>123.968</b>	<b>11.980</b>	<b>10,7</b>

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

## Schüler und Studierende im VRS

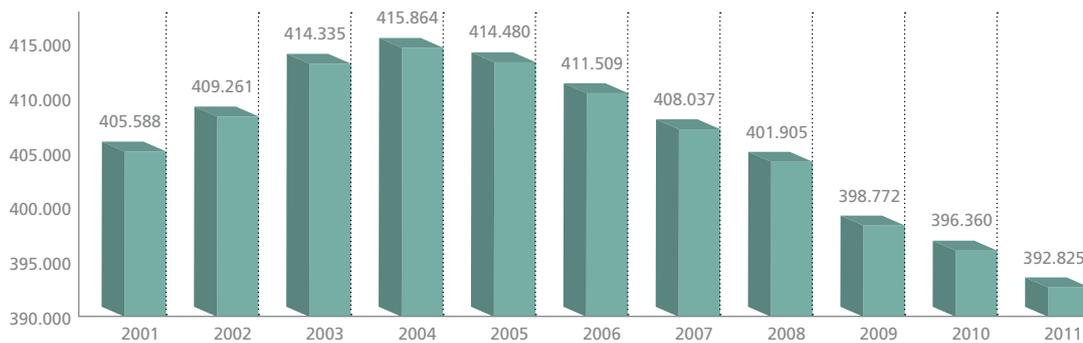
### Veränderung der Bevölkerung bis 17 Jahre 2011 bis 2030

Basis 2011

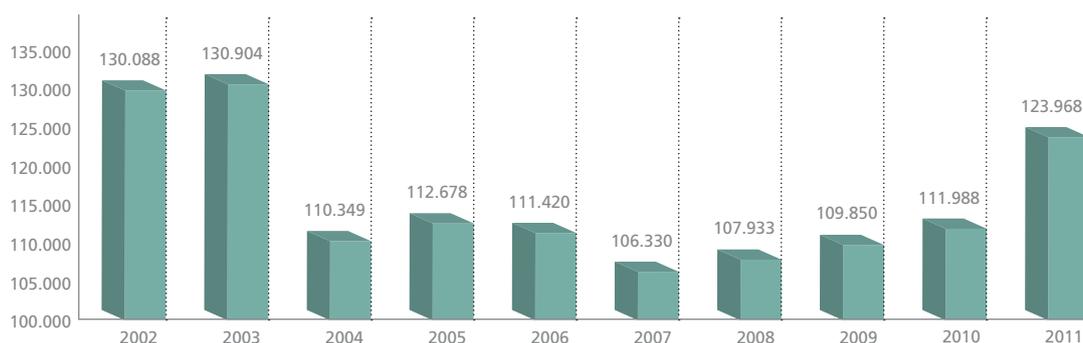


Nur in Köln und Bonn wird die Anzahl der Jugendlichen bis 2030 steigen. In den Kreisen verläuft diese Entwicklung genau umgekehrt. Insgesamt werden es 23.000 weniger Kinder und Jugendliche sein.

### Entwicklung der Schüler an allgemeinbildenden Schulen im gesamten VRS



### Entwicklung der Studierenden 2002 bis 2011 im gesamten VRS



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

## Pkw im VRS

**Pkw-Bestand**

Quelle: IT NRW

Verwaltungsbezirk	Jan. 2010	Jan. 2011	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	20.364	20.582	218	1,1
Bonn, kreisfreie Stadt	156.398	161.426	5.028	3,2
Köln, kreisfreie Stadt	426.647	432.424	5.777	1,4
Leverkusen, kreisfreie Stadt	78.964	80.008	1.044	1,3
Rhein-Erft-Kreis	241.261	245.140	3.879	1,6
Kreis Euskirchen	104.494	121.131	16.637	15,9
Oberbergischer Kreis	155.582	157.474	1.892	1,2
Rheinisch-Bergischer Kreis	158.766	160.844	2.078	1,3
Rhein-Sieg-Kreis	313.844	318.791	4.947	1,6
<b>VRS-Gesamt</b>	<b>1.656.320</b>	<b>1.697.820</b>	<b>41.500</b>	<b>2,5</b>

Durch die Niederlassung zweier Autovermietungsunternehmen verzeichnet der Kreis Euskirchen einen deutlichen Zuwachs des Pkw-Bestands.

**Pkw-Dichte (Pkw je 1.000 Einwohner)**

Quelle: IT NRW

Verwaltungsbezirk	2010	2011	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	473	478	5	1,1
Bonn, kreisfreie Stadt	481	492	11	2,3
Köln, kreisfreie Stadt	424	425	1	0,4
Leverkusen, kreisfreie Stadt	491	496	5	1,1
Rhein-Erft-Kreis	520	527	7	1,3
Kreis Euskirchen	547	636	88	16,1
Oberbergischer Kreis	554	563	9	1,7
Rheinisch-Bergischer Kreis	573	582	9	1,6
Rhein-Sieg-Kreis	524	531	7	1,3
<b>VRS-Gesamt</b>	<b>495</b>	<b>505</b>	<b>10</b>	<b>2,1</b>

## 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
<b>VRS-Gesamt</b>	<b>34</b>	<b>17</b>	<b>24</b>	<b>25</b>

**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
<b>VRS-Gesamt</b>	<b>77</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	<b>6</b>

**Führerscheinquote (ab 18 Jahren) in %**

Quelle: Mobilität im VRS 2008, eigene Untersuchung

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

## Einnahmenentwicklung

Einnahmen aller Tarife				
	2010 in Euro	2011 in Euro	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Bartarif	150.259.708	156.903.790	6.644.082	4,42
Zeittickets Erwachsene	210.732.622	224.958.440	14.225.818	6,75
Zeittickets Auszubildende	130.719.970	133.525.221	2.805.251	2,15
Sonstiges*	18.466.989	17.858.034	-608.955	-3,30
<b>Gesamt</b>	<b>510.179.289</b>	<b>533.245.485</b>	<b>23.066.196</b>	<b>4,52</b>

\* Übergangstarife, landesweite Tarife, Kooperationen etc.

Einnahmen Bartarif				
	2010 in Euro	2011 in Euro	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Einzel- und 4erTickets	136.530.208	141.725.120	5.194.912	3,80
TagesTickets	13.729.500	15.178.670	1.449.170	10,56
<b>Gesamt</b>	<b>150.259.708</b>	<b>156.903.790</b>	<b>6.644.082</b>	<b>4,42</b>

Einnahmen Zeittickets Erwachsene				
	2010 in Euro	2011 in Euro	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Job-, XXL- bzw. GroßkundenTickets	95.057.537	102.419.525	7.361.988	7,74
Formel9/Aktiv60Tickets	43.925.651	46.268.631	2.342.980	5,33
Weitere Zeittickets Berufsverkehr	71.749.434	76.270.285	4.520.851	6,30
<b>Gesamt</b>	<b>210.732.622</b>	<b>224.958.441</b>	<b>14.225.819</b>	<b>6,75</b>

Einnahmen Zeittickets Auszubildende				
	2010 in Euro	2011 in Euro	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
JuniorTicket	3.557.082	2.854.061	-703.021	-19,76
SchülerTicket	68.170.645	78.080.902	9.910.257	14,54
SemesterTicket	20.490.062	21.381.183	891.121	4,35
Weitere Zeittickets Ausbildungsverkehr	38.502.182	31.209.074	-7.293.108	-18,94
<b>Gesamt</b>	<b>130.719.971</b>	<b>133.525.220</b>	<b>2.805.249</b>	<b>2,15</b>

## Fahrgastentwicklung

Fahrgastentwicklung aller Tarife				
	2010	2011	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Bartarif	59.975.741	59.665.830	-309.911	-0,52
Zeittickets Erwachsene	194.290.113	200.550.252	6.260.139	3,22
Zeittickets Auszubildende	199.924.658	197.152.826	-2.771.832	-1,39
Sonstiges*	53.481.013	53.386.509	-94.504	-0,18
<b>Gesamt</b>	<b>507.671.525</b>	<b>510.755.417</b>	<b>3.083.892</b>	<b>0,61</b>

\* Übergangstarife, landesweite Tarife, Kooperationen etc.

Fahrgastentwicklung Bartarif				
	2010	2011	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Einzel- und 4erTickets	54.417.030	53.635.815	-781.215	-1,44
TagesTickets	5.558.711	6.030.015	471.304	8,48
<b>Gesamt</b>	<b>59.975.741</b>	<b>59.665.830</b>	<b>-309.911</b>	<b>-0,52</b>

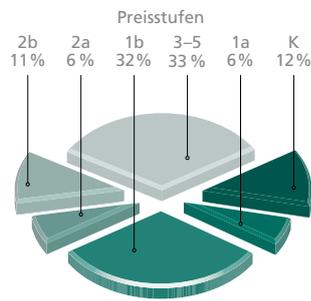
Fahrgastentwicklung Zeittickets Erwachsene				
	2010	2011	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Job-, XXL- bzw. GroßkundenTickets	76.084.970	78.658.023	2.573.053	3,38
Formel9/Aktiv60Tickets	54.428.666	55.433.893	1.005.227	1,85
Weitere Zeittickets Berufsverkehr	63.776.477	66.458.336	2.681.859	4,21
<b>Gesamt</b>	<b>194.290.113</b>	<b>200.550.252</b>	<b>6.260.139</b>	<b>3,22</b>

Fahrgastentwicklung Zeittickets Auszubildende				
	2010	2011	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
JuniorTicket	4.978.100	3.876.040	-1.102.060	-22,14
SchülerTicket	108.398.192	117.720.624	9.322.432	8,60
SemesterTicket	42.222.190	41.866.219	-355.971	-0,84
Weitere Zeittickets Auszubildungsverkehr	44.326.176	33.689.943	-10.636.233	-24,00
<b>Gesamt</b>	<b>199.924.658</b>	<b>197.152.826</b>	<b>-2.771.832</b>	<b>-1,39</b>

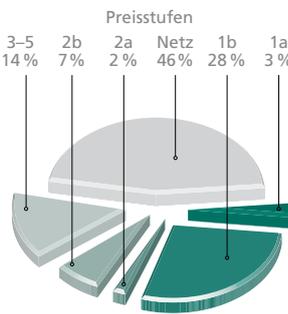
## Einnahmenverteilung

### Einnahmenverteilung nach Fahrausweisklasse und Preisstufe im Jahr 2011

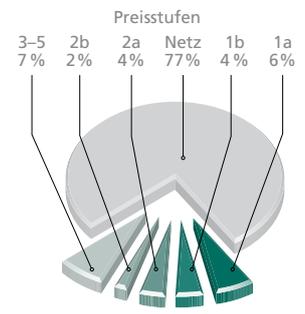
**Bartarif**  
156,9 Mio. Euro



**Zeittickets Erwachsene**  
225,0 Mio. Euro

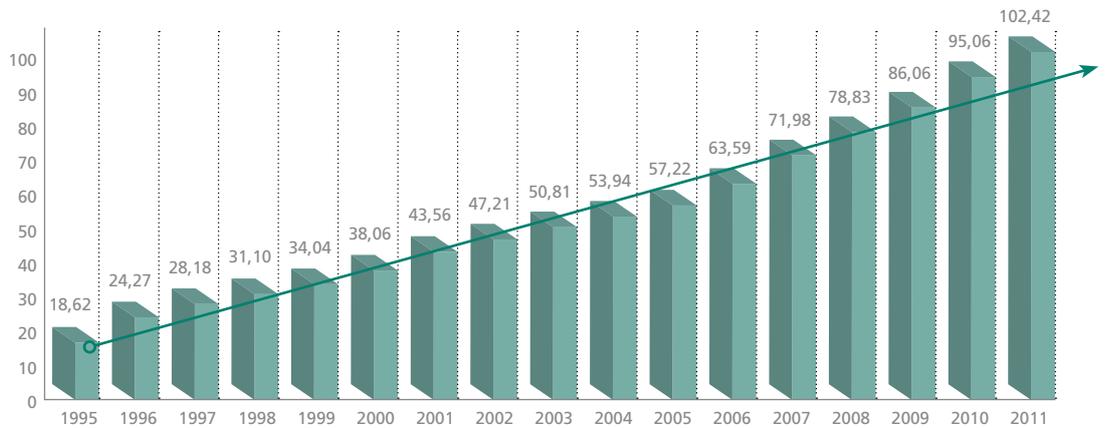


**Zeittickets Auszubildende**  
133,6 Mio. Euro

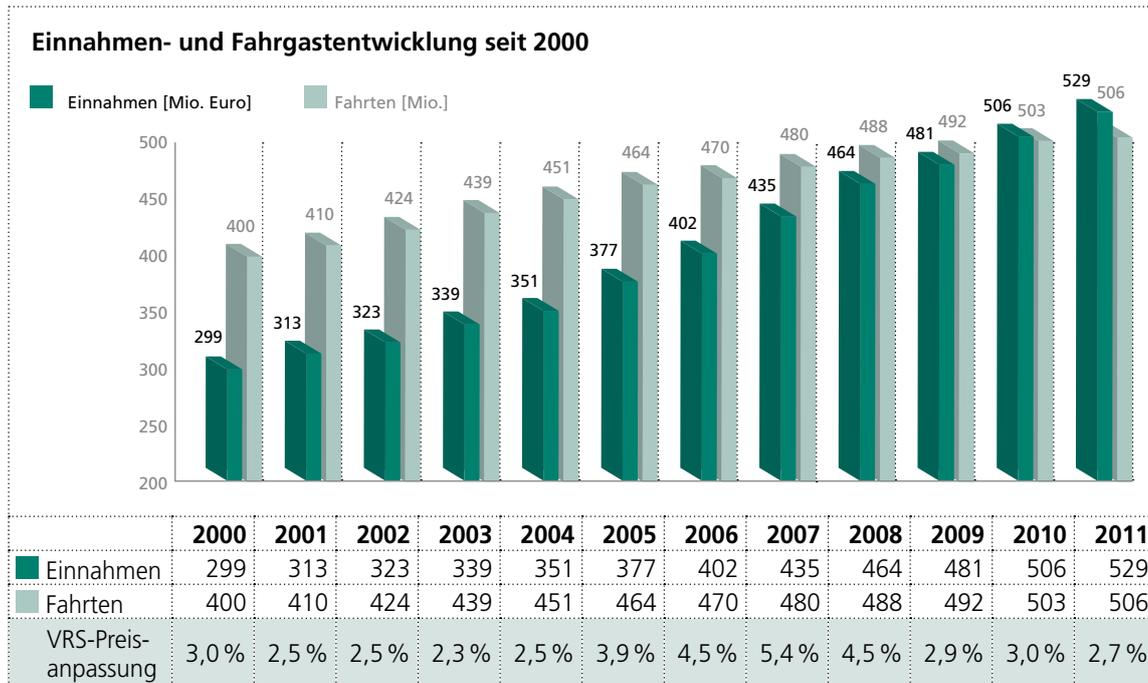


- K = Kurzstrecke
- 1a = CityTicket
- 2a = CityPlusTicket
- 3-5 = RegioTickets
- 1b = CityTicket Köln, Bonn
- 2b = CityPlusTicket Köln, Bonn
- Netz

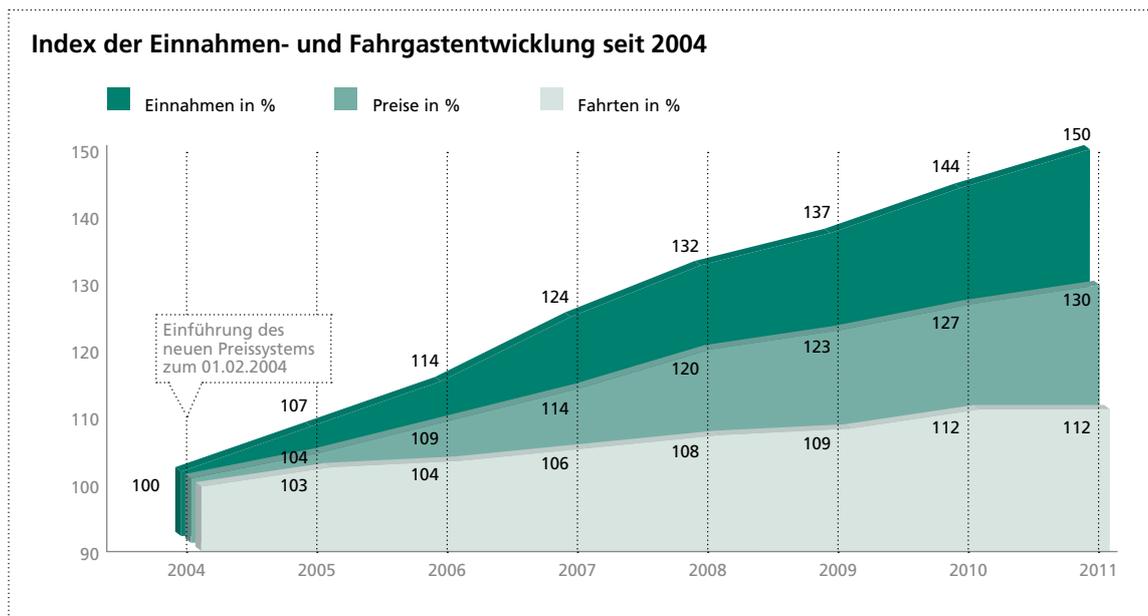
### Einnahmentwicklung des VRS-Job-, XXL- bzw. GroßkundenTickets in Mio. Euro



## Einnahmen- und Fahrgastentwicklung seit 2000



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



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



**...verbindet!**

*Verkehrsverbund  
Rhein-Sieg*

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

---