Verkehrsverbund
Rhein-Sieg
Für alle, die Ziele haben.

Verbundbericht 2008 2009

Mobilität trifft Kunst

Mobilität trifft Kunst

Erstmals lud der VRS in diesem Sommer junge Kreative zu einem Fotowettbewerb ein und bat sie, sich dem Thema Nahverkehr auf ganz persönliche Weise zu nähern. Die Studierenden der Kölner ecosign/Akademie für Gestaltung ließen sich daraufhin auf das »Experiment Nahverkehr« ein und lieferten spannende, oft ungewöhnliche Fotoarbeiten.

Die Fotos der vier Preisträger sowie weitere hervorragende Arbeiten illustrieren den vorliegenden Verbundbericht. Gleichzeitig sind die studentischen Arbeiten im Oktober 2009 als Ausstellung »Mobilität trifft Kunst« im Straßenbahnmuseum in Köln-Thielenbruch sowie in der ecosign selbst zu sehen.

Thomas Zika, freier Fotograf und Dozent der ecosign, begleitete und betreute diesen studentischen Wettbewerb im Rahmen eines Fotoseminars im Sommersemester 2009. Für die nötige Motivation und letztlich auch den Erfolg der angehenden Fotodesigner sorgte ein Maximum an Spielraum und Gestaltungsfreiheit. Denn erlaubt war (fast) alles: das Arbeiten in Farbe und in Schwarzweiß, die digitale Bildbearbeitung, Verfremdung oder Collage.

Eine fachkompetent besetzte Jury tagte zum Semesterabschluss im Juli 2009. Mit dabei waren: Dr. Hella Hahm, Mitglied des geschäftsführenden Vorstands der Deutschen Gesellschaft für Photographie e. V., Ditmar Schädel, Vorsitzender der Sektion Bildung und Weiterbildung der Deutschen Gesellschaft für Photographie e. V., Melanie Weidemüller, Redaktion Kunst und Literatur des Kölner Magazins StadtRevue, Karin-Simone Fuhs, Direktorin der ecosign/Akademie für Gestaltung, sowie Dr. Norbert Reinkober, Geschäftsführer der VRS GmbH.

Die beiden ersten Preisträger – Monika Delic und Jakob Kaliszewski – durften sich über 3.000 Euro und 2.000 Euro freuen. Den dritten Platz teilten sich Carina Groth und Simon Howar mit jeweils 750 Euro.

Die 1994 in Köln gegründete ecosign/Akademie für Gestaltung ist bundesweit eine der ersten Adressen für ein ökologisch ausgerichtetes, nachhaltiges Design. An der Privatschule lernen über 200 Studierende in einem interdisziplinären Vollzeitstudium.

Wir danken Frau Fuhs und Herrn Zika, dass sie dieses Projekt unterstützt und damit erst ermöglicht haben. Unser Dank gilt außerdem allen Studierenden, die beim Wettbewerb mitgemacht und so zum Erfolg des Projekts beigetragen haben.

Inhalt

4 GRUSSWORT

5 EDITORIAL

6 NACHFRAGEN

Zufrieden? Das VRS-Kundenbarometer 2008 6

8 An einem anderen Ort (Carina Groth)

Wie mobil sind die Menschen im VRS? Die Mobilitätsstudie 2008 10

12 An einem anderen Ort (Carina Groth)

Die Fahrgäste sind gefragt: die Verkehrserhebung 2009 14

15 BESSER FAHREN

MittelrheinBahn: grünes Licht für mehr Qualität 15

16 zwischenzeit (Simon Howar)

18 GEZIELT FÖRDERN

ÖPNV-Investitionsförderung auf neuen Wegen 18

20 zwischenzeit (Simon Howar)

22 MEHR BIETEN

»Eine Stadt. Ein Preis.« – 5 Jahre neues Preissystem 22

Weiter hoch im Kurs: das SemesterTicket NRW 23

24 Tagblind (Jakob Kaliszewski)

Mit dem HandyTicket verbundweit mobil 26

27 Tagblind (Jakob Kaliszewski)

28 GUT KOMMUNIZIEREN

Die VRS-Klimaweltkugel auf Tour 28

Der Schulweg als Erlebnisraum: die Mobilitätsfibel 29

30 Tagblind (Jakob Kaliszewski)

VRS auf der ersten Kölner »Nacht der Technik« 32

Clever unterwegs mit »mobil-im-rheinland« 33

34 Ein Stück zu Hause (Monika Delic)

Nutzerfreundlicher: die VRS-Infopalette 36

37 Ein Stück zu Hause (Monika Delic)

38 BEWUSST ENGAGIEREN

Verantwortung übernehmen: der VRS engagiert sich 38

»effizient mobil« – netzwerken für eine umweltfreundliche Mobilität 39

40 Ein Stück zu Hause (Monika Delic)

42 BILANZIEREN

Stabile Zuwächse stärken Bus und Bahn 42

43 ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

Strukturdaten des Verbundgebietes 43

52 Mobilität trifft Kunst (weitere Beiträge)

Impressum 55

Rund um den Nahverkehr ist nach wie vor vieles in Bewegung: Eine Neuerung wird die ab dem 3. Dezember 2009 wirksame EU-Verordnung 1370/2007 darstellen. Sie wird regeln, unter welchen Voraussetzungen die öffentliche Hand einen leistungsstärkeren öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erhalten und finanzieren kann.

Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger – sie alle haben sich auf den neuen europäischen Rechtsrahmen einzustellen. Dies gilt auch für den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg (ZV VRS) in seiner Funktion als zuständige Behörde im Rahmen des Tarifbildungsprozesses. Unter Beteiligung der im Beirat vertretenen Verkehrsunternehmen wird derzeit über die erforderlichen Anpassungen des VRS-Vertragswerkes, insbesondere die Zweckverbandssatzung und die Kooperationsverträge, diskutiert. Der Prozess ist in Gang gesetzt und ich bin zuversichtlich, dass wir Anfang 2010 den zuständigen Gremien ein den Vorgaben der neuen Verordnung entsprechendes Verbundvertragswerk zur Beschlussfassung vorlegen werden.

Es wird auch in Zukunft dabei bleiben, dass die Zweckverbandsversammlung für den VRS die abschließende tarifpolitische Entscheidung trifft. Dies ist mit der Konsequenz verbunden, dass aus verkehrs- und sozialpolitischen Gründen abgelehnte bzw. abgeschwächte Tarifanpassungen zu einem finanziellen Ausgleich an die Verkehrsunternehmen führen können. Ich bin aber auch in diesem Punkt zuversichtlich, dass sowohl die Verkehrsunternehmen als auch die politisch Verantwortlichen einer am Gesamtwohl des ÖPNV-Systems ausgerichteten Tarifpolitik den Vorzug geben werden.

Gemeinsam mit dem Aachener Verkehrsverbund (AVV) hat der VRS im Jahr 2008 den Dachzweckverband Nahverkehr Rheinland (ZV NVR) gegründet. Seine primäre Aufgabe: die Ausgestaltung und Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Die Bilanz nach einem Jahr ist mehr als zufriedenstellend und ich bin sicher, dass wir – die Regionen Aachen und Köln/Bonn – die Entwicklungschancen dieses gemeinsamen Dachzweckverbandes erkannt haben und sie in den nächsten Jahren weiter zum Wohle der Fahrgäste nutzen werden.

Dennoch müssen wir uns zunächst darauf konzentrieren, den SPNV mit den vorhandenen Regionalisierungsmitteln finanzierbar zu halten. Die im Jahr 2010 anstehende Revision des Nahverkehrsgesetzes des Landes NRW, die am 1. Januar 2011 in Kraft treten wird, birgt angesichts der Wirtschaftslage die Gefahr, dass erneut Finanzmittel gekürzt oder zwischen den drei nordrhein-westfälischen Zweckverbänden neu verteilt werden müssen. Das Engagement des Landes NRW bei der Lösung der Verkehrs- und Finanzprobleme im Bereich des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) habt verkehrspolitisch durchaus Sinn. Doch darf dies im Rahmen der Revision nicht zu Kürzungen in den anderen Räumen, insbesondere im Rheinland, führen. Ich werde mich als Zweckverbandsvorsteher des ZV VRS und des ZV NVR gemeinsam mit meinen Landratskollegen und den Oberbürgermeistern dafür einsetzen, dass unsere Region auch zukünftig ausreichende Mittel zur Finanzierung des Verkehrsangebotes auf der Schiene erhält.

Rolf Menzel
Verbandsvorsteher des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Sieg
Landrat des Rheinisch-Bergischen Kreises

LIEBE LESERIN, LIEBER LESER,

viele Herausforderungen rund um den Nahverkehr halten uns weiterhin in Atem. Doch trotz der Kürzungen öffentlicher Zuschüsse und eines drastischen Anstiegs der Energiepreise im ersten Halbjahr 2008 ist es uns auch im vergangenen Geschäftsjahr gelungen, ein attraktives Verkehrsangebot ohne Einsparungen aufrechtzuerhalten. Mit einem erneuten Zuwachs in Höhe von 8,3 Millionen Fahrten (1,7 Prozent) auf insgesamt nunmehr rund 491 Millionen Fahrten zieht der VRS auch im Jahr 2008 eine positive Bilanz.

Und dies soll nach Möglichkeit auch in Zukunft so bleiben. Dafür werden wir den Verkehrsmarkt und die Zufriedenheit unserer Fahrgäste weiterhin kontinuierlich im Blick behalten. Gleich zwei große Marktforschungen lieferten im vergangenen Jahr wichtige Erkenntnisse: das Kundenbarometer 2008 und die Mobilitätsstudie 2008. Ersteres zeigt erfreulicherweise eine stabile Gesamtzufriedenheit mit den Leistungen von Bus und Bahn, weist aber auch auf Handlungsbedarf hin. Etwa im Bereich der Fahrkartenautomaten. Dies nehmen wir ernst und werden uns für Verbesserungen und mehr Kundenfreundlichkeit einsetzen.

Es verwundert nicht, dass die Mobilitätsstudie bestätigt, dass vor allem junge Menschen zunehmend zu den Stammkunden zählen. So sind Studenten zu 82 Prozent feste Kunden, Schüler zu 76 Prozent – sicherlich auch ein Erfolg der verbundweit gültigen Semester- und SchülerTickets. Doch muss es unser Ziel bleiben, junge Leute auch über ihre »Lehrjahre« hinaus an Bus und Bahn zu binden. Auch hier gilt es, »dranzubleiben« und sich für diese Zielgruppe weiterhin zu engagieren.

Apropos: Was für ein Bild haben junge Erwachsene eigentlich vom Nahverkehr? Was verbinden sie mit Bus- oder Bahnfahren? Ein Fotowettbewerb, den der VRS im Sommersemester 2009 unter den Studierenden der Kölner ecosign/Akademie für Gestaltung ausgelobt hat, förderte überraschende Ergebnisse zu Tage. Sie haben uns so beeindruckt, dass wir nicht gezögert haben, Ihnen die Fotoarbeiten hier im Verbundbericht ganz exklusiv zu präsentieren.

Ob es das Paar ist, das die Straßenbahn – augenzwinkernd – sogar als Heim liebgewonnen hat, oder die kubistisch anmutenden Fotocollagen: Die Arbeiten der beiden ersten Preisträger, aber auch alle weiteren, zeugen von einer großen Portion Kreativität – und nicht zuletzt auch von der Freude, sich mit diesem alltäglichen Thema auf nicht alltägliche Weise auseinanderzusetzen.

Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Schauen und Lesen!

Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag
Geschäftsführer

Dr. Norbert Reinkober
Geschäftsführer

Zufrieden? Das VRS-Kundenbarometer 2008

Wie zufrieden sind die Fahrgäste mit den Leistungen rund um Bus und Bahn? Antworten hierzu gibt alle zwei Jahre das VRS-Kundenbarometer: Bereits zum sechsten Mal befragte daher das beauftragte Bielefelder Markt- und Meinungsforschungsinstitut TNS Infratest im Herbst 2008 rund 5.000 Kunden ab 16 Jahren. Das VRS-Kundenbarometer soll Aufschluss über die Stärken und Schwächen des Nahverkehrs aus der Sicht seiner Nutzer geben. Ziel ist es, das Angebot auf dieser Basis entsprechend weiterzuentwickeln und Verbesserungen der Kundenzufriedenheit, vor allem der Globalzufriedenheit, zu erreichen.

Auf dem Prüfstand: 31 Leistungsmerkmale, etwa die für die Befragten besonders relevanten Kriterien Taktfrequenz, Preis-Leistungs-Verhältnis, Verbindungen und Anschlüsse, Nahverkehrsangebot am Wohnort oder Linien- und Streckennetz. Die Beurteilung der Merkmale erfolgte wie in den Vorjahren anhand einer Skala von 1 (=vollkommen zufrieden) bis 5 (=unzufrieden).

Nach einer deutlichen Verbesserung der allgemeinen Zufriedenheit mit Bus und Bahn im Jahr 2006 (Steigerung von 3,12 im Jahr 2004 auf 3,01 im Jahr 2006) blieb die sogenannte Globalzufriedenheit, die allgemeine Zufriedenheit mit den Leistungen von Bus und Bahn, nun mit einem Wert von 3,00 stabil.

Handlungsbedarf erkennbar

Die Fahrkartenautomaten sowie das Preis-Leistungs-Verhältnis im VRS bekamen auch diesmal schlechte Noten: Die Zufriedenheit der Befragten mit den Fahrkartenautomaten lag lediglich bei 3,59. Ursache hierfür unter anderem: defekte Automaten, Verständnisschwierigkeiten bei der Handhabung oder Probleme durch zu wenig Kleingeld.

Das Preis-Leistungs-Verhältnis sank in der Bewertung von 3,55 (2006) auf 3,58 (2008). Die unausweichlich gewordenen höheren Preisanpassungen der Jahre 2006 bis 2008 (4,5 und 5,4 sowie 4,5 Prozent) haben sicherlich hierzu beigetragen.

Auch die Taktfrequenz (Note 3,12) sowie die Verbindungen und Anschlüsse (Note 3,05) sind aus Sicht der Befragten verbesserungswürdig.

Bessere Noten für die Sauberkeit im Fahrzeug

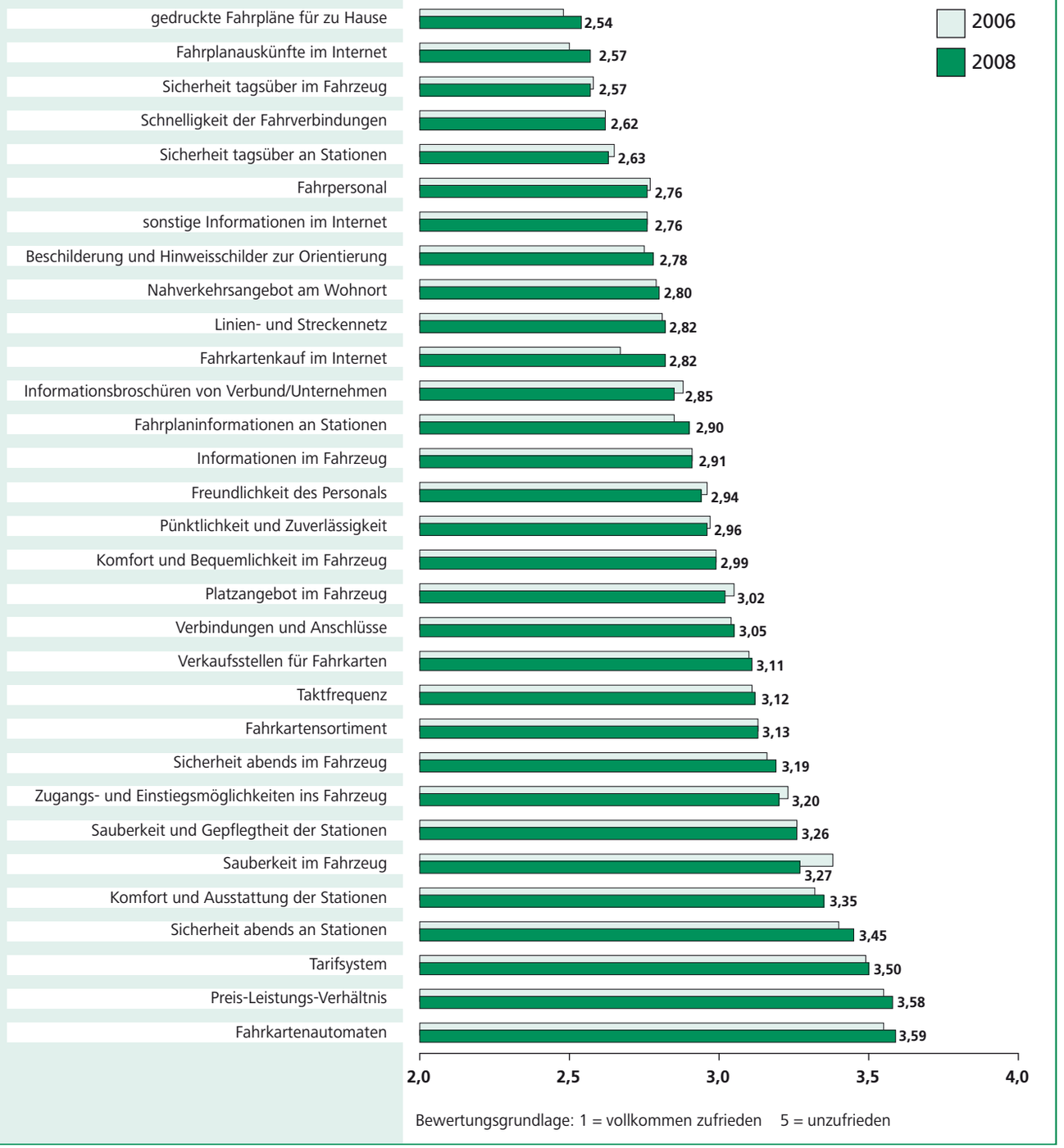
Das Engagement verschiedener Verkehrsunternehmen für saubere Fahrzeuge schlägt sich hingegen in einer deutlich höheren Zufriedenheit nieder: Wird auch die „Sauberkeit im Fahrzeug" nach wie vor mit einem Durchschnittswert von 3,27 vergleichsweise schlecht bewertet, so verbesserte sich dieser Wert jedoch im Vergleich zu 2006 signifikant um 0,11 Punkte (2006: 3,38). Vor allem diejenigen, die täglich oder häufig mit Bus und Bahn fahren, honorierten die Anstrengungen der Verkehrsunternehmen in Form einer deutlich positiveren Bewertung.

Informationsmedien kommen gut an

Bestnoten vergaben die Befragten für die gedruckten Fahrpläne (2,54) und die Fahrplanauskünfte im Internet (2,57). Auch die sonstigen Informationen im Internet (2,76) oder die Informationsbroschüren von Verbund und Unternehmen (2,85) erhalten überdurchschnittlich gute Bewertungen. Ein Grund hierfür ist in der Tatsache zu suchen, dass der VRS alle seine Infomedien 2005 in einer Marktforschungsstudie überprüft und anschließend den Kundenbedürfnissen angepasst hat.

Weil sich die Werte dennoch gegenüber dem Jahr 2006 verschlechtert haben und sich das Nutzungsverhalten bei steigenden Ansprüchen speziell beim Einholen der Fahrplanauskunft im Zeitalter neuer Medien kontinuierlich verändert, bringt der VRS derzeit gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen eine neue Marktforschungsstudie auf den Weg. Sie soll zeigen, wie die Informationsmedien noch weiter aktualisiert und verbessert werden können.

VRS-Kundenbarometer 2008

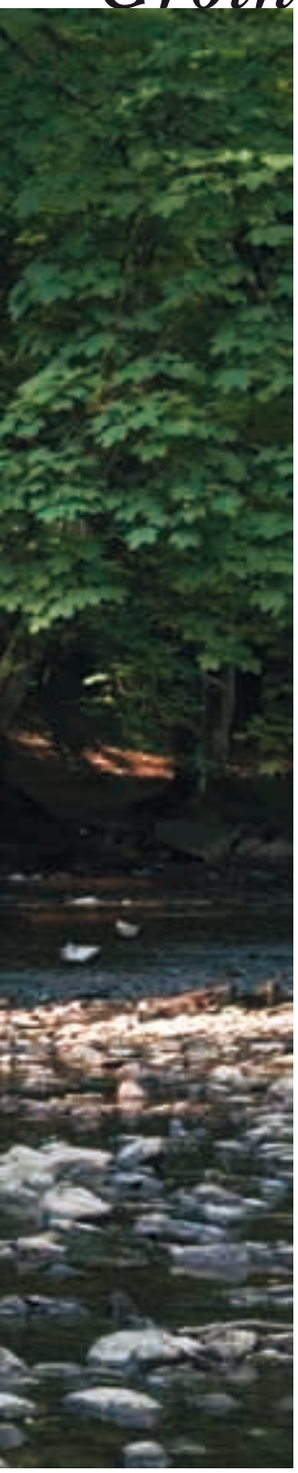


Bewertungsgrundlage: 1 = vollkommen zufrieden 5 = unzufrieden

An einem anderen Ort

Carina

Groth



In der Bahn sitzen und einfach nichts tun. Nicht lesen, nicht Musik hören, nicht telefonieren. Einfach aus dem Fenster schauen, auf die Landschaft, die vorüberzieht, und das Geschehen in der Bahn nicht mehr wahrnehmen. Und die Gedanken schweifen ab, begeben sich auf eine Reise, werden von besonderen Orten angezogen. Manche Orte da draußen hinterlassen einen fantastischen Eindruck. So wie die Gedanken sich aus der Situation herauslösen und sich an Orte außerhalb der Bahn begeben, so löse ich in meiner Fotografie-Arbeit einen Bahnsitz aus seiner gewohnten Umgebung und nehme ihn mit in die Welt da draußen. Auf meinen Fotos kann man Spuren von Menschen und Zivilisation entdecken, die mit dem Ort (und dem Sitz) eine Symbiose eingehen, ohne jedoch die Idylle zu zerstören. Mit meinen Fotos zeige ich die fantastischen Orte, die ich mit meinen Gedanken während des Bahnfahrens bereisen und entdecken kann, und lade den Betrachter ein, an dieser Reise an einen anderen Ort teilzunehmen.

3. Preis

Ein Gegenstand, herausgenommen aus seinem alltäglichen Zusammenhang und versetzt an ungewöhnliche Orte – das ist das Erfolgsrezept der Arbeiten von Carina Groth. Hier ist es ein Element des Reisens, ein Bahnsitz, der sich analog zu den Gedanken der reisenden Person an idyllische Naturplätze begibt. Carina Groth ist 27 Jahre alt und studiert im 5. Semester an der Kölner ecosign. Auf den Seiten 12 und 13 finden Sie weitere Arbeiten.

Wie mobil sind die Menschen im VRS? Die Mobilitätsstudie 2008

Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage sind ständigen Veränderungen unterworfen. Insbesondere das Mobilitätsverhalten der unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen hat sich in den vergangenen Jahren deutlich geändert. Um hierüber detaillierte Informationen zu erhalten, führt der VRS regelmäßig Untersuchungen zum Mobilitätsverhalten der Menschen im Großraum Köln/Bonn durch. 2008 befragte das Bielefelder Markt- und Meinungsforschungsinstitut TNS Infratest – wie bereits 1999, 2001 und 2004 – rund 5.000 Personen ab 10 Jahren im gesamten Verbundgebiet. Darunter waren nicht nur VRS-Kunden, sondern auch Auto- und Fahrradfahrer sowie Fußgänger.

Nase vorn: Führerschein und Pkw

Ein signifikantes Ergebnis der Befragung: Besonders die ältere Bevölkerung besitzt zunehmend einen Führerschein. In der Altersklasse ab 60 Jahren nahm die Pkw-Führerscheinbesitzquote seit 1999 um mindestens 10 Prozentpunkte zu; bei den Personen über 70 Jahre stieg sie sogar um über 20 Prozentpunkte von 56 auf 77 Prozent. 89 Prozent aller befragten Personen ab 18 Jahren besaßen 2008 einen Führerschein.

Die gestiegene Führerscheinquote hat sich positiv auf den Pkw-Besitz der Privathaushalte ausgewirkt. Etwa die Hälfte aller Haushalte im VRS besaß 2008 einen Pkw, 29 Prozent verfügten über zwei Pkw und rund 7 Prozent aller Haushalte hatte sogar drei oder mehr Pkw in der Garage. Nur noch 15 Prozent aller Haushalte besaß keinen Pkw (2004 waren es noch 16 Prozent). Somit setzt sich der Trend zum Auto weiter fort. Dabei ist ein Unterschied zwischen Stadt und Land zu verzeichnen: Sind im Umland nur noch 7 Prozent der Haushalte ohne Auto, so kommt in den Großstädten Köln, Bonn und Leverkusen noch fast jeder vierte Haushalt (25 Prozent) ohne eigenen Pkw aus.

Ein Drittel der Menschen im VRS gehört zu den Stammkunden

Und wie steht es mit Bus und Bahn? Über ein Drittel der Bevölkerung ab 10 Jahren (35 Prozent) fährt mehrmals in der Woche oder (fast) täglich mit dem Nahverkehr im VRS und kann damit zu den Stammkunden gezählt werden. In Köln, Bonn und Leverkusen konnte der Anteil der Stammkunden in den vergangenen Jahren noch erhöht werden: Von 1999 (42 Prozent) stieg ihr Anteil auf 49 Prozent (2008). Im Umland hingegen liegt der Anteil der Stammkunden nur bei rund 23 Prozent. Hauptgrund für diesen regionalen Unterschied ist in erster Linie das dichtere ÖPNV-Angebot in den Ballungsräumen, verbunden mit weniger Parkmöglichkeiten.

Ein Viertel der Befragten gab an, Busse und Bahnen in der Region nie zu nutzen, während 41 Prozent den ÖPNV zumindest gelegentlich nutzen. Im Umland liegt der Anteil der Nichtnutzer aufgrund des geringeren Angebotes bei 34 Prozent, während in den Kernstädten nur 13 Prozent nie mit dem Nahverkehr fahren. Im Ausbildungsverkehr konnten in den letzen Jahren dank der netzweit gültigen Schüler-, Semester- und StarterTickets weitere Stammkunden gewonnen werden: Studenten waren 2008 zu 82 Prozent Stammkunden (1999: 79 Prozent). Unter den Schülern stieg ihr Anteil seit 1999 um 6 Prozent auf 76 Prozent. Die größten Zuwächse aber gab es bei den Auszubildenden: Ihre Anzahl kletterte um 10 Prozent auf insgesamt 64 Prozent.

Umweltfreundlicher Berufsverkehr mit Bus und Bahn

Im Berufsverkehr ist ein umweltbewusster Trend zu Bus und Bahn und zum Fahrrad zu beobachten: Rund 22 Prozent der Befragten gaben an, hier meistens den ÖPNV zu nutzen, und fast jeder zehn-

te Befragte nutzt regelmäßig das Rad. Ausschlaggebend für die Wahl ist aber häufig die Lage von Wohn- und Arbeitsort: Liegen beide Orte in den Großstädten, ist fast ein Drittel der Befragten auf dem Weg zur Arbeit regelmäßig mit Bus und Bahn unterwegs. Im Umland hingegen spielt der Nahverkehr mit 6 Prozent für Berufswege eine untergeordnete Rolle. Hier dominiert mit über 81 Prozent eindeutig der Pkw.

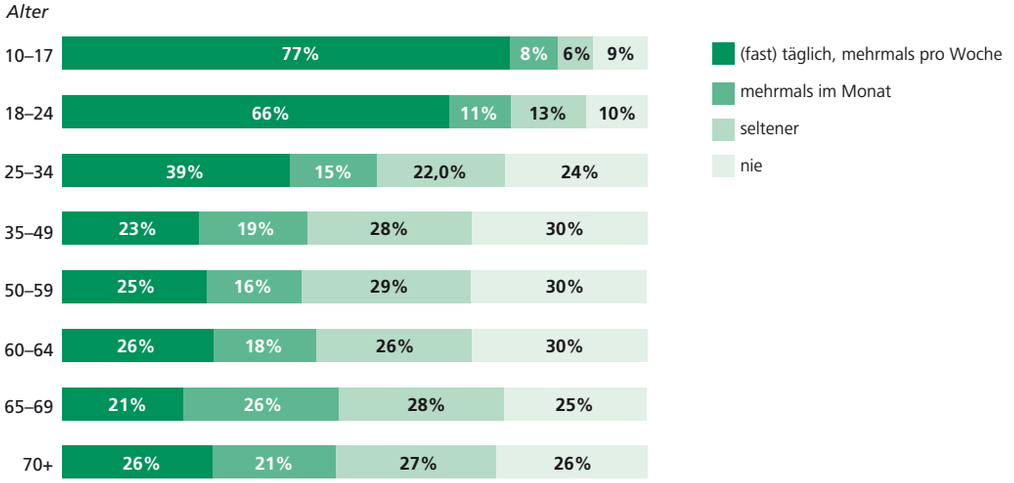
Personen, die jederzeit einen Pkw nutzen können, wählen sehr viel seltener den ÖPNV als häufigstes Verkehrsmittel für ihre Berufswege (2008: 14 Prozent). Hier liegt der Pkw vorn (2008: 75 Prozent). Steht dagegen ein Auto nur gelegentlich oder nie zur Verfügung, nutzen 52 Prozent der Berufstätigen für den Weg zur Arbeit Bus und Bahn. Nach wie vor greift dabei ein höherer Anteil von Frauen auf Bus und Bahn zurück. Allerdings steigt dieser Anteil auch bei den Männern und nähert sich langsam dem der Frauen an.

Modal Split

Hinsichtlich der tatsächlich zurückgelegten Berufswege (Modal Split mit Fußwegen im Berufsverkehr) bestätigen sich in etwa die allgemeinen Angaben zur Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr: Fast 20 Prozent der Befragten legten an ihrem Stichtag die Wege von und zur Arbeit mit dem ÖPNV zurück. Im Einkaufs- und Freizeitverkehr hingegen sind es nur 17 Prozent. Spitzenreiter ist hier der Ausbildungsverkehr, wo 64 Prozent mit Bus und Bahn fahren.

Werden alle Fahrtzwecke gemeinsam betrachtet, waren 2008 insgesamt 22 Prozent aller Befragten mit dem Nahverkehr unterwegs. Auffällig ist dabei, dass der Anteil des Fahrrads gestiegen ist: Er kletterte einem bundesweiten Aufwärtstrend folgend im Modal Split (ohne Fußwege) von 8 auf 10 Prozent.

Allgemeine Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel



Die Fahrgäste sind gefragt: die VRS-Verkehrserhebung 2009

Derzeit lässt der VRS im Auftrag der Verkehrsunternehmen erneut Bus- und Bahnnutzer im Rahmen einer breit angelegten Verkehrserhebung erfassen. 300 geschulte Interviewer des Unternehmens PTV Planung Transport Verkehr AG sind noch bis Mitte November auf sämtlichen Linien aller VRS-Partnerunternehmen sowie in den benachbarten Regionen – wo der VRS-Tarifs ebenfalls gilt – unterwegs. Ziel ist es zu erfahren, wie Fahrgäste das ÖPNV-Angebot nutzen, um damit eine Grundlage für die Verteilung der Erlöse sowie die zukünftige Gestaltung der Verkehrsangebote im Nahverkehr zu erhalten.

Interviewer befragen und zählen VRS-Kunden

Die Fahrgeldeinnahmen werden im VRS unter allen 43 Verkehrsunternehmen auf Basis der Ergebnisse regelmäßiger Verkehrserhebungen verteilt. Die Fahrgäste werden dabei nicht nur gezählt, sie werden auch in einem kurzen Interview befragt: Entscheidend sind der benutzte Fahrschein (Art, Tarif, Preisstufe, verkaufendes Verkehrsunternehmen), an welcher Haltestelle der Kunde ein- und aussteigt, welche Verkehrsmittel er vorher und nachher nutzt und die Anzahl der täglichen Fahrten sowie der beförderten Personen pro Fahrschein. Und schließlich fragen die Interviewer nach dem Zweck der Fahrt.

Unterwegs auf allen Linien im VRS

Die Interviewer sind auf allen rund 600 Bus-, Bahn- und Zuglinien der Verkehrsunternehmen im VRS unterwegs; dabei werden sie rund 750.000 Fahrgäste auf etwa 30.000 Linienfahrten insgesamt befragen. Erhoben wird flächendeckend sowie unabhängig von Auslastung, Tagesarten und -zeiten. Die Zählung der Fahrgäste ergab bei der letzten Verkehrserhebung 2004/05 werktäglich 1,64 Millionen Personenfahrten mit VRS- und angrenzenden Tarifen. In diesem Jahr erwartet der VRS eine deutlich höhere Zahl, da die Anzahl der Kunden in den letzten Jahren stetig zugenommen hat und der VRS-Tarif seit Mitte letzten Jahres beispielsweise auch für Fahrten in den Kreis Ahrweiler gilt.

Kundengerechte Verkehrsplanung

Die Ergebnisse der Verkehrserhebung fließen in die verkehrlichen Planungen ein: So wurden aufgrund der vergangenen Erhebung 2004/2005 die Nacht- und Spätverkehrsangebote und -kapazitäten ausgeweitet, etwa auf den S-Bahnlinien zwischen Düren und Au/Sieg (S 12 und S 13). Die S-Bahnen fahren heute während der Nacht durchgängig, ebenso wie die Nachtzüge zum Flughafen Köln/Bonn. Außerdem dient die Nachfrageerhebung der kontinuierlichen Feinsteuerung der Sitzplatzkapazitäten pro Zug. Dies ist notwendig, da sich im Laufe der Zeit die Fahrgewohnheiten und -bedürfnisse der Kunden ändern. Auslöser können veränderte Tarifbestimmungen sein, die zum Beispiel die Fahrradmitnahme oder die unentgeltliche Beförderung weiterer Personen einschließen.

Zusätzliche Fahrgäste sind aber auch aufgrund von neuen Job-Ticket-Vereinbarungen möglich. Dass seit 2009 an Wochenenden auf den Linien RB 23 und RB 24 (teilweise auch auf der RE 22) größere Fahrrad- und Sitzplatzkapazitäten angeboten werden, resultiert ebenfalls aus der vergangenen Verkehrserhebung des VRS. Neue Radwege entlang der Dieselstrecke in der Eifel führten zu einer verstärkten Fahrradmitnahme, auf die im Sinne der Fahrgäste reagiert wurde.

Die »Feldarbeit« der aktuellen Verkehrserhebung wird voraussichtlich Mitte November 2009 abgeschlossen sein. Anschließend erfolgt im Jahr 2010 die detaillierte und umfassende Datenanalyse inklusive Hochrechnung und Dokumentation. Im Jahr 2011 schließlich werden die Ergebnisse dieser Erhebung den VRS-Partnerunternehmen sowie weiteren Akteuren im Nahverkehr zur Verfügung stehen.

MittelrheinBahn: grünes Licht für mehr Qualität

Seit dem letzten großen Fahrplanwechsel im Dezember 2008 rollt sie nun auf einer der schönsten Eisenbahnstrecken Deutschlands: die MittelrheinBahn. Seitdem ist der neue Betreiber, trans regio Deutsche Regionalbahn GmbH, nun mit modernen Fahrzeugen zwischen Köln, Bonn, Koblenz und Mainz unterwegs.

Mehr unternehmerische Verantwortung

Die drei zuständigen Aufgabenträger – Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd und Nord (ZSPNV Süd und SPNV Nord) sowie der Zweckverband VRS (jetzt Zweckverband Nahverkehr Rheinland) – hatten die Regionalbahnlinien nach einer europaweiten Ausschreibung im Jahre 2005 neu vergeben.

2,9 Millionen Zug-Kilometer fährt die MittelrheinBahn nun pro Jahr – davon fallen knapp 800.000 Zug-Kilometer in den Zuständigkeitsbereich des NVR. Der Vertrag zwischen den Aufgabenträgern und trans regio ist mit einer Laufzeit von 15 Jahren als sogenannter „Netto-Vertrag" abgeschlossen worden. Das heißt: Die wirtschaftliche Verantwortung liegt beim Betreiber. Gewinnt das Unternehmen durch gute Qualität Neukunden, so kann es den daraus resultierenden Erfolg für sich verbuchen.

Moderne Fahrzeuge

Seit der Betriebsaufnahme rollen 17 mattsilber lackierte, moderne Züge des Typs Desiro ML auf der Strecke. Ein vollautomatisch klimatisierter Fahrzeuginnenraum und ein modernes Fahrgastinformationssystem machen den Reisenden die Fahrt komfortabler. Für die erhöhte Sicherheit in den Fahrzeugen sorgt eine permanente Videoüberwachung. Darüber hinaus setzt trans regio nach 21 Uhr jeweils verstärkt Zugbegleitpersonal ein, um zusätzliche Sicherheit in den Zügen der MittelrheinBahn zu gewährleisten. Die Züge verfügen jeweils über 252 Sitz- und 240 Stehplätze. Dabei stehen Ausflüglern pro Waggon zwölf Fahrradstellplätze zur Verfügung. Auch umweltfreundliche Technologien spielen eine Rolle: So speisen die Züge ihre Bremsenergie wieder ins Netz der Bahn zurück.

Tarif und Takt

In Sachen Tarif ist für Nahverkehrskunden alles beim Alten geblieben: Auch nach dem Betreiberwechsel sind die Tarife des jeweils zuständigen Verkehrsverbundes inklusive bestehender Übergangsregelungen weiterhin gültig. Der Halbstundentakt blieb ebenfalls erhalten – auf dem Gebiet des VRS fahren im halbstündigen Wechsel Fahrzeuge der MittelrheinBahn und der DB Regio NRW.

58 neue Fahrkartenautomaten errichtete trans regio zum Betriebsstart auf den Bahnhöfen entlang der Strecke, doch aufgrund einer Tarif- und Vertriebskooperation mit der Deutschen Bahn AG sind die Tickets auch an jedem Ticketautomaten oder Schalter der Deutschen Bahn erhältlich.

»Der neue Star am Rhein«

Im Rahmen der Eröffnungskampagne schmückten die silberfarbenen Züge der MittelrheinBahn auffällig gelbe Sterne. Dem Slogan „Der neue Star am Rhein" folgend, symbolisieren die Sterne Qualität, Komfort und Wertigkeit.

Die MittelrheinBahn verkehrt auf einer der schönsten Eisenbahnstrecken Deutschlands – über weite Teile verläuft sie parallel zum Rhein und meist in Sichtweite des Flusses. Zudem führt sie durch die Naturlandschaft des zum UNESCO-Welterbe zählenden Rheintales zwischen Koblenz und Bingen. Die MittelrheinBahn eignet sich daher ideal für Touren zu den vielen beliebten Ausflugszielen und zum Teil weltberühmten Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke. Als Marketingmaßnahme ist daher im Juni 2009 eine Broschüre mit Ausflugstipps erschienen.

zwischenzeit

Simon Howar

Eine Fahrt in der Bahn bildet manchmal eine ganz private Zeitoase mitten im öffentlichen, urbanen Raum. Wir atmen aus, geben kurz die Zügel aus der Hand, ein leichter Vorhang fällt – und unsere Gedanken dürfen abwesend sein, schweifen und sich neu ordnen. In meiner Arbeit »zwischenzeit« möchte ich diese persönliche Ebene einer gewöhnlichen Bahnfahrt hervorheben. Dies geschieht durch eine im Brechtschen Sinn verfremdete Trennung zwischen Motiv und Hintergrund. Die Bilder zeigen Menschen, die sich während ihrer Fahrt in der Bahn scheinbar aus ihrer öffentlichen Umgebung gelöst haben und einen Moment privater Ruhe und Reflexion finden.

Simon Howar (28) konzentriert sich in seiner Arbeit auf die Spannung zwischen persönlich und öffentlich, Ruhe und Bewegung. Um ein Stück Privatheit während einer Fahrt mit den „Öffentlichen" zu visualisieren, greift er zum Stilmittel der Verfremdung: Eine Leinwand mit dem hierauf projizierten Hintergrund einer Stadtbahn hebt die Tagträumenden, In-Gedanken-Versunkenen aus der Situation und lässt sie in einem ganz besonderen Licht erscheinen. Simon Howar studiert im 10. Semester. Mehr Fotos finden Sie auf den Seiten 20 und 21.

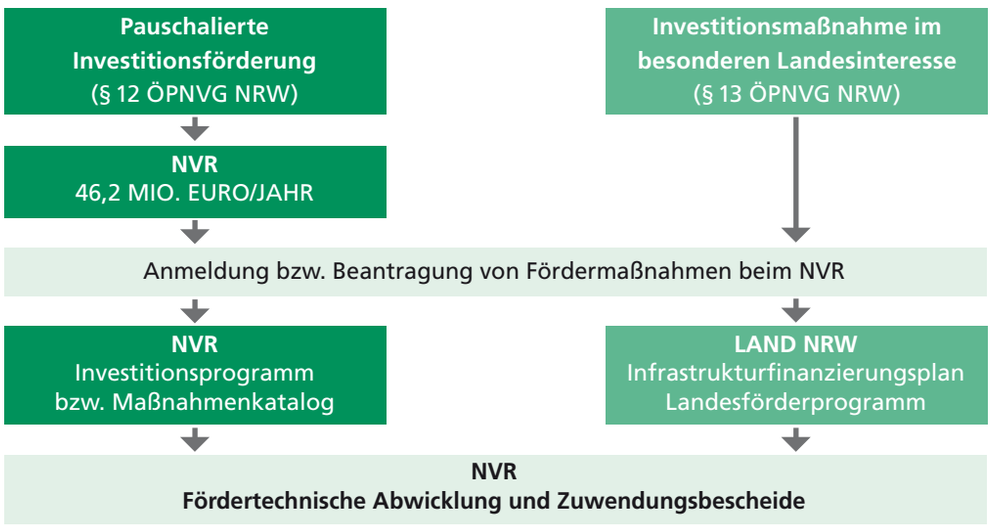
ÖPNV-Investitionsförderung auf neuen Wegen

Seit Januar 2008 ist der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) für die Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zuständig – eine Aufgabe, die in unserer Region bis dato bei der Bezirksregierung Köln lag.

Dabei verfügt der NVR auf der einen Seite via Nahverkehrsgesetz des Landes NRW über einen Pauschalbetrag an Finanzmitteln (§ 12 des ÖPNVG NRW). Auf der anderen Seite handelt er bei bestimmten Maßnahmen direkt im Auftrag des Landes NRW (§ 13 ÖPNVG NRW). Im Rahmen einer pauschalierten Investitionsförderung legt der NVR jährlich einen Maßnahmenkatalog des ÖPNV fest. 2008 hat er sein ÖPNV-Investitionsprogramm erstmals für den Fünfjahreszeitraum bis 2013 aufgestellt.

Dabei hat der NVR 102 Fördermaßnahmen mit einem Investitionsvolumen von rund 178 Millionen Euro und mit Zuwendungen von rund 131 Millionen Euro in sein Investitionsprogramm aufgenommen. Zu den großen neuen Fördermaßnahmen gehören die Verlängerungen der Stadtbahn in Köln-Bocklemünd-Megenich (Anbindung des Stadtzentrums) und Hürth (Anbindung des ZOB an die Stadtbahn), Investitionen in den Brandschutz der Stadtbahntunnel sowie in Gleiserneuerungen oder in neue Fahrtreppen.

Struktur der ÖPNV-Investitionsförderung im Gebiet des NVR



In puncto Bushaltestellen konnte der NVR alle von Verkehrsunternehmen und Kommunen angemeldeten und grundsätzlich förderfähigen Investitionsmaßnahmen aufnehmen. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Verbesserung der Verknüpfung der verschiedenen Verkehrssysteme. Hierunter fallen beispielsweise die großen Park&Ride-Anlagen an den Bahnhöfen in Euskirchen, Porz-Wahn und Weilerswist.

Ergänzend zu den Streckenausbau- und Neubaumaßnahmen des Landes fördert der NVR den Umbau von Schienenanlagen in den Bahnhöfen Lindern, Herzogenrath und Düren sowie zwischen Gummersbach und Köln. Dazu kommt die Reaktivierung der Bahnstrecke Heinsberg – Lindern für den Personenverkehr.

»Im besonderen Landesinteresse«

Im ersten Quartal des Jahres 2008 hat der NVR zudem ÖPNV-Investitionen angemeldet, die im besonderen Landesinteresse stehen: Im Landesförderprogramm enthalten sind damit 35 laufende und neue Landesmaßnahmen mit voraussichtlichen Zuwendungen von rund 137 Millionen Euro.

Hinzu kommen die Maßnahmen des Bundesprogramms, etwa die Kölner Nord-Süd Stadtbahn oder die Euregiobahn mit der

Ringbahn um Aachen. Für diese Maßnahmen sind Zuwendungen von insgesamt rund 1 Milliarde Euro bei Gesamtkosten von 1,3 Milliarden Euro eingeplant. Die Nord-Süd Stadtbahn in Köln ist mit einer Gesamtlänge von rund sieben Kilometern und Gesamtkosten von rund 1 Milliarde Euro derzeit Deutschlands größte U-Bahn-Baumaßnahme. Die Euregiobahn wird künftig die Stadt Aachen mit einem Nahverkehrsring umschließen, der mit mehreren Außenästen nach Heerlen in die Niederlande, nach Heinsberg und nach Düren führt. Am 10. Juni 2009 wurde mit der Strecke Eschweiler–Weisweiler–Langerwehe ein weiterer Abschnitt feierlich eröffnet.

Verbesserungen rund um die Schiene bis Ende 2013

Die Erweiterung des S-Bahnnetzes um den Abschnitt Troisdorf–Bonn–Oberkassel (S 13) und der Ausbau der Bahnstrecke inklusive der Verkehrsstationen zwischen Bonn und Euskirchen (RB 23) fallen ebenfalls in die Förderung. Die Bahnstrecke Köln–Gummersbach–Marienheide ist mit der Verlängerung bis Meinerzhagen (RB 25) und dem Ausbau für den 30-Minuten-Takt über Overath hinaus bis Gummersbach im Förderprogramm enthalten.

Dazu gehören darüber hinaus 13 Bahnhofsmaßnahmen, die in Abstimmung mit dem NVR in die Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2) aufgenommen worden sind und die bis Ende 2013 umgesetzt werden sollen: Aachen-Schanz, Bergisch Gladbach, Erftstadt, Gummersbach, Horrem, Köln West, Kottenforst, Meckenheim, Meckenheim-Industriepark, Odendorf, Opladen, Rheinbach und Stolberg (Rhein). Die »MOF-Maßnahmen« beinhalten Gesamtinvestitionen von rund 49,8 Millionen Euro, von denen etwa ein Drittel vom Land NRW bereitgestellt wird.

Mit der Aufnahme »neuer Technologien« in die Landesförderung stellt das Land NRW seit Kurzem Gelder für innovative Technik rund um den ÖPNV zur Verfügung. In dieser neuen Sparte konnte der NVR im Frühjahr 2009 die erste Fördermaßnahme bewilligen: zwei Wasserstoffhybridgelenkbusse der Regionalverkehr Köln GmbH.

Fertiggestellte Fördermaßnahmen des NVR

Fertigstellung	Lage: Kreis, Stadt	Fördermaßnahme
Febr. 2008	Rhein-Sieg-Kreis, Hennef	Bf Hennef: Bahnsteigneubau S 12
März 2008	Aachen (Kreis), Alsdorf Rhein-Erft-Kreis, Brühl	Zentraler Umsteigepunkt (ZUP) Mariadorf-Dreieck Bf Kierberg: Bahnsteigneubau
Juli 2008	Köln Aachen (Stadt)	Großflächenanzeiger Neumarkt Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV
Aug. 2008	Rhein-Sieg-Kreis, Troisdorf Herzogenrath	Bf Troisdorf: Bahnsteigumbau, Tunneldurchstich Bf Herzogenrath: u. a. Bahnsteigneubau, Aufzüge
Nov. 2008	Köln	P&R-Anlage Köln-Weiden West (2. Baustufe)
April 2009	Köln	Stadtbahnhaltestelle Ebertplatz: Umbau u. Erneuerung; Stadtbahnhaltestelle Bf Deutz/Messe: Großflächenanzeiger
Mai 2009	Bonn	Stadtbahnhaltestelle Max-Löbner-Str.: Bahnsteigneubau

Bonn, Haltestelle Max-Löbner-Straße

»Eine Stadt. Ein Preis.« – 5 Jahre neues Preissystem

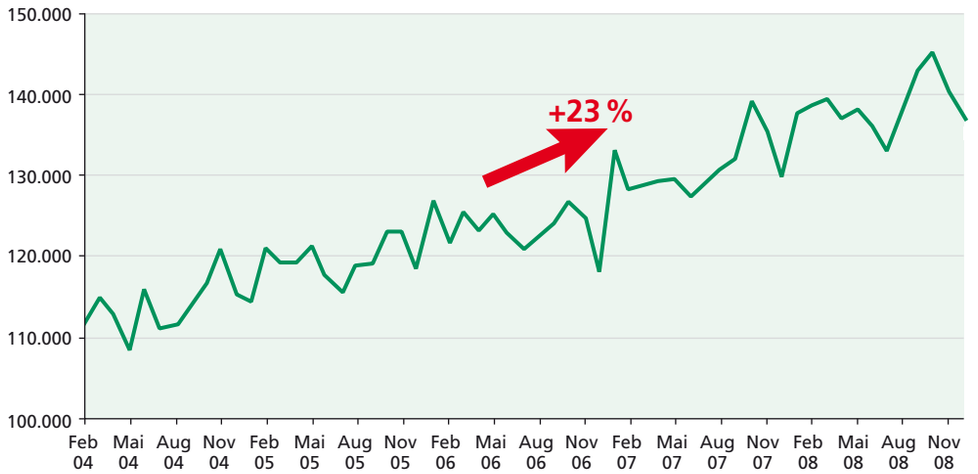
Im Februar 2004 reformierte der VRS zum ersten Mal umfassend seit Verbundstart sein Preissystem. Auf vielfachen Wunsch der Kunden ersetzte er das alte System durch ein vereinfachtes, an den Kommunalgrenzen orientiertes Preissystem. Während das alte, kleinteilige Preissystem nach Tarifzonen und noch kleineren Teilzonen differenzierte (Beispiel: Köln hatte ehemals sieben Tarifzonen), bietet das neue Preissystem eine deutliche Vereinfachung: Nach dem Grundsatz »Eine Stadt. Ein Preis.« bildet seitdem eine Stadt oder eine Gemeinde ein Tarifgebiet.

Die alte, eher schwer überschaubare Preistafel verschwand zugunsten einer vereinheitlichten und übersichtlichen Preisstruktur. Es gibt nun in allen Tarifsegmenten fünf Preisstufen: von Preisstufe 1 (Fahrt innerhalb einer Kommune) über die Preisstufe 2 (Fahrt zwischen zwei benachbarten Kommunen) bis zu den Preisstufen 3 bis 5 (Regionalverkehr). Aufgrund der Größe und des damit verbundenen Verkehrsangebotes in Köln und Bonn gibt es für diese Städte im innerstädtischen und im Nachbarortsverkehr eine eigene Preisstufe. Für kurze Fahrten kann die Kurzstrecke gewählt werden – sie ist einheitlich bis zu 4 Haltestellen nach der Einstiegshaltestelle gültig.

Insgesamt hat diese Einheitlichkeit zu mehr Transparenz, Klarheit und leichterer Zugänglichkeit geführt. Dies belegen zum einen die Rückmeldungen der Kunden, die das neue Tarifsystem deutlich besser bewerten als noch 2002. Zum anderen bestätigen dieses die stetig steigenden Ticketverkäufe: Immer mehr Menschen bevorzugen dabei die einfache Ticketnutzung »quer durch die Stadt« und werden zu Stammkunden, indem sie ein ZeitTicket für einen Monat oder sogar ein Abonnement kaufen.

Zu den deutlichen Zuwächsen haben auch die neuen, zielgruppenspezifischen Abonnements wie das Aktiv60Ticket für Menschen ab 60 Jahren sowie das StarterTicket für Auszubildende beigetragen. Insgesamt lässt sich nach fünf Jahren feststellen: Das Konzept »Eine Stadt. Ein Preis.« ist kundenfreundlicher und damit erfolgreicher.

Anzahl verkaufter ZeitTickets (Erwachsene)*



*(ohne WochenTicket)

Weiter hoch im Kurs: das SemesterTicket NRW

Knapp ein Jahr nach Einführung sind mit dem SemesterTickets NRW bereits über 60 Prozent aller Studierenden landesweit mobil – Tendenz steigend. Dies ist die stolze Bilanz dieses noch recht jungen Angebots.

Seit dem Sommersemester 2008 können Studierende in Nordrhein-Westfalen gegen einen geringen Aufpreis auf ihr regionales SemesterTicket mit dem NRW-Nahverkehr unbegrenzt durchs Land reisen.

Wichtigste Voraussetzung: Ein Vertrag zum SemesterTicket NRW kann nur ergänzend zu einem bestehenden regionalen SemesterTicket-Vertrag abgeschlossen werden. Basis ist eine 100-prozentige Abnahme des SemesterTickets NRW für alle Ersthörer. Aufgrund dieser Solidarfinanzierung kann das Ticket zum günstigen Preis von 37,10 Euro für das Wintersemester 2009/2010 angeboten werden.

SemesterTicket NRW macht Studierende von 37 Hochschulen mobil

Starteten im Sommersemester 2008 acht NRW-Hochschulen als Pioniere, so stieg die Zahl der Vertragsabschlüsse zum SemesterTicket NRW mittlerweile rasant an: Zum Sommersemester 2009 hatten bereits 37 Hochschulen einen Vertrag mit ihrem zuständigen regionalen Verkehrsunternehmen, dem Verkehrsverbund und dem KompetenzCenter Marketing NRW unter Dach und Fach. Damit sind insgesamt über 280.000 Studierende in NRW über ihre Verbundraumgrenzen hinweg mit dem Nahverkehr mobil.

Im Verbundraum des VRS hatten bereits sechs Kölner Hochschulen zum Sommersemester 2009 die Einführung des landesweiten SemesterTickets beschlossen, darunter auch die Universität zu Köln. Ab dem Wintersemester 2009/2010 profitieren auch die rund 26.500 Studierenden der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn vom SemesterTicket NRW. Die Studierenden in Bonn hatten sich bereits im Januar 2008 in einer Urabstimmung für die Abnahme des Tickets entschieden. Weitere Hochschulen dürften dem Beispiel noch folgen.

Tagblind

Jakob Kaliszewski

Ich zeige Bilder, die mein Sehen wieder auf die Dinge, die wir als trivial oder uninteressant ansehen, lenken. Ich zeige Bilder, die meine persönliche Wahrheit aufstückeln und so eine kubistische Landschaft aus Gesichtern, Reisen, Orten und Gefühlen zeigen. Ich füge viele einzelne Elemente zu einem Verbund zusammen, welcher die Essenz des gesamten Gesehenen wiedergibt und dem Betrachter unser aller Bestreben aufzeigt, viele einzelne Segmente zu einem großen Ganzen zusammenzufügen.

2. Preis

Jakob Kaliszewski (25) ließ sich in seiner Arbeit vom englischen Künstler David Hockney inspirieren. Wie in dessen Fotocollagen verschmelzen auch hier unterschiedliche Zeitpunkte und Orte zu einem einzigen, vielschichtigen Bild – ganz im Sinne des Kubismus. Jakob Kaliszewski ist ecosign-Student im 6. Semester. Weitere Arbeiten aus seiner Bildserie finden Sie auf auf dem Titel des Verbundberichts sowie auf den Seiten 27, 30 und 31.

Mit dem HandyTicket verbundweit mobil

Seit April 2008 können Fahrgäste im VRS ihr Ticket per Handy kaufen – damit steht ihnen im Rahmen eines Pilotprojektes des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) auf einfachem Wege und bargeldlos ein verbundweites Ticket zur Verfügung. Zuvor gab es das HandyTicket nur für das jeweilige Stadtgebiet von Köln, Bonn und Hürth.

Seit Einführung dieses neuen Angebots können Fahrgäste sowohl EinzelTickets als auch TagesTickets 1 Person lösen – in allen Preisstufen und für den gesamten VRS. Dabei erfolgt eine kundenfreundliche Abrechnung der EinzelTickets: Beim vierten Kauf eines solchen Fahrscheins wird nur noch der Differenzbetrag zum günstigeren 4erTicket abgebucht.

Bargeldlose Tickets kommen gut an

Das mobil zu kaufende Ticket kommt gut an: Mittlerweile gibt es im VRS 11.000 HandyTicket-Kunden, die pro Monat zwischen 17.000 und 20.000 dieser bargeldlosen Fahrscheine kaufen. Die VRS-Partnerunternehmen Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft (RSVG), Stadtwerke Bonn Bus und Bahn (SWB), Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB), Stadtverkehr Hürth (SVH), Stadtverkehr Euskirchen (SVE), Regionalverkehr Köln (RVK), Kraftverkehr Wupper-Sieg (KWS), Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft (REVG) und Deutsche Bahn (DB) beteiligen sich derzeit am Pilotprojekt und bieten das HandyTicket aktiv an. 2010 wird hier eine Bündelung der Kräfte erfolgen: Dann wird die KVB das HandyTicket zentral für alle Verkehrsunternehmen im VRS anbieten.

Um das mobile Ticket bekannt zu machen, sind verschiedene Marketing-Aktionen gestartet worden: etwa der HandyTicketTag, an dem einmal im Jahr alle HandyTicketkunden zum halben Preis fahren konnten, oder die Aktion »Kunden werben Kunden«. Hierbei erhält der werbende HandyTicket-Nutzer ein Guthaben von 5 Euro, wenn der geworbene Neukunde einen Mindestumsatz von 15 Euro erreicht hat.

Die VRS-Klimaweltkugel auf Tour

In Sachen Klimaschutz übernimmt der Nahverkehr der Region ganz klar eine Schlüsselposition: Denn im Vergleich zum Pkw reduzieren Busse und Bahnen den CO_2 -Ausstoß um die Hälfte. Zusätzlich sorgen innovative Projekte der Verkehrsunternehmen im VRS für eine Reduzierung von Emissionen und eine effektivere Nutzung der vorhandenen Rohstoffe.

VRS-Roadshow bei lokalen Veranstaltungen

Diese Aspekte will die Klimakampagne des VRS verstärkt in den Fokus der Öffentlichkeit rücken. Bereits im Jahr 2008 war die VRS-Roadshow mit der Klimaweltkugel anlässlich der Europäischen Mobilitätswoche in der Region präsent. 2009 wurden alle Veranstaltungen im unmittelbaren Umfeld publikumsstarker Lokal-events platziert. Dies schlug sich auch im Besucherstrom nieder: Die Gesamtbesucherzahl aus dem Vorjahr wurde deutlich übertroffen. Zwischen Mai und Oktober 2009 besuchten zahlreiche Interessierte die VRS-Klimaweltkugel. Die Klimaweltkugel – dies ist ein eigens gefertigtes Zelt, in dessen Innerem Interessierte an einem alle Sinne ansprechenden Umweltquiz rund um Wissenswertes zum Klimaschutz mit Bus und Bahn teilnehmen konnten.

Seit Längerem beteiligen sich die Verkehrsunternehmen im VRS mit vielen Projekten aktiv und engagiert am Umweltschutz. Einige dieser innovativen Projekte, etwa das zur Einführung von Wasserstoffbussen, stellte die parallel aufgelegte Broschüre »Gute Fahrt. Gutes Klima. Im Verbund für den Umweltschutz« vor.

VRS-Familientage im Kölner Zoo

Kurz vor Abschluss der Tour bot der VRS ein kleines Highlight: Die Klimaweltkugel gastierte erneut im Kölner Zoo. Anlass hierfür waren die Zoofamilientage, die diesmal sogar als »VRS-Familientage« präsentiert werden konnten. Das Septemberwochenende stand dabei unter dem Motto »Den ganzen Zoo zum halben Preis«. Neben einem vielfältigen Programm, u. a. mit dem um das Thema Artenschutz erweiterten Klimaquiz, lockte an beiden Tagen ein halber Eintrittspreis besonders Familien in den drittältesten Zoo Deutschlands.

Der Schulweg als Erlebnisraum: die Mobilitätsfibel

Informationen rund um den sicheren Schulweg bietet eine im Juni 2009 erschienene »Mobilitätsfibel« von Verkehrsclub Deutschland (VCD) und VRS. Sie richtet sich speziell an die Eltern von Vor- und Grundschülern, doch auch die Kinder selbst sind angesprochen. Im 12-seitigen Beihefter des VRS zeigt nämlich VRS-Maskottchen Drache Siggi, wo es langgeht, und lädt dazu alle Kinder ein, bei einem Würfelspiel mitzumachen, das sich herausnehmbar in der Heftmitte befindet.

Die völlig überarbeitete, erstmals 2003 vom VCD herausgegebene Mobilitätsfibel liefert in konzentrierter Form die wichtigsten Informationen zur kindgerechten Mobilität – inklusive der Aspekte Gesundheit, sicherer Umgang mit Bus und Bahn und Fortbewegung mit Roller und Fahrrad.

Im Vordergrund: gezielte Bewegungsförderung

Ansatz der Fibel ist das Wissen um die Wichtigkeit von Bewegung für die gesunde körperliche und seelische Entwicklung von Kindern. Dazu gehört, dass Kinder lernen, selbstständig mobil zu werden.

Dies überzeugte den VRS, der sich daraufhin mit einem eigenen Beitrag rund um den VRS-Drachen als Sympathieträger für Kinder beteiligte. Denn auch das beim VRS angesiedelte Netzwerk »Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland« arbeitet mit gezielter Bewegungsförderung als wichtigem Baustein seiner Verkehrssicherheitsarbeit. Und die Erfahrung zeigt: Je geschickter sich Kinder bewegen, desto sicherer sind sie im Straßenverkehr. Mit der Fibel soll ein Anstoß dafür gegeben werden, das »Elterntaxi« öfters mal stehen zu lassen und dafür die Kinder beim eigenständigen Unterwegssein zu unterstützen.

Die Mobilitätsfibel von VCD und VRS kann von Eltern und Grundschulen im VRS-Verbundraum kostenlos bestellt werden. Die erste Auflage von 20.000 Stück war bereits kurz nach Erscheinen vergriffen; eine Neuauflage erfolgte zum Schuljahresstart 2009/2010.

VRS auf der ersten Kölner »Nacht der Technik«

Ob als Student, Berufspendler oder in der Freizeit – die Nutzung des Nahverkehrs gehört bei vielen Menschen zum Alltag. Parallel zur gestiegenen Nachfrage im ÖPNV erwarten Kunden auch immer mehr und genauere Informationen darüber, wie sie zum gewünschten Ziel kommen.

Die Informationspalette des VRS hierzu hat sich in den vergangenen Jahren rasant entwickelt. Dabei spielen vor allem die digitalen Auskunftsmedien eine immer wichtigere Rolle.

Die erste Kölner »Nacht der Technik«, die »watch.ing«, bot im Juni 2009 erstmals einem breiten Publikum die Möglichkeit, einen Blick hinter die Kulissen der Fahrplanauskunft zu werfen. Im Fokus standen hier die neuesten Entwicklungen. Denn galten noch vor gar nicht langer Zeit Fahrplanbücher als das Nonplusultra der Auskunft, so bestehen heute aufgrund der Fortentwicklung ganz neue Möglichkeiten.

Fahrplanauskunft »zum Anfassen«

So profitieren Bus- und Bahnnutzer nicht nur am heimischen PC, sondern auch unterwegs via Handy oder Pocket-PC (PDA) von zahlreichen Informationsmöglichkeiten. Dazu gehören Ist-Daten über Ankunfts- und Abfahrtszeiten oder eine breite Palette an speziellen Fahrplanauskünften wie der Abfahrtsmonitor oder das Fußwege-Routing zur Haltestelle.

Am Stand des VRS im Foyer der Fachhochschule in Köln-Deutz konnten Besucher nicht nur alle Auskunftsmedien zum ÖPNV-Fahrplan testen – ihnen bot sich auch die einmalige Möglichkeit, die umfangreiche »Hintergrundarbeit« einer Fahrplanauskunft samt all ihrer Facetten kennenzulernen.

Bei der bundesweit ersten »Nacht der Technik« gelangten die etwa 5.000 Besucher über den Knotenpunkt Neumarkt mit Shuttle-Bussen quer durch Köln zu 30 verschiedenen Orten. Veranstalter waren der Verein Deutscher Ingenieure VDI, Bezirksverein Köln e. V. und der Verband der Elektrotechnik, Elektronik und Informationstechnik.

Clever unterwegs mit »mobil-im-rheinland«

Bus und Bahn, Fahrrad oder Auto? Das Mobilitätsinformationsportal www.mobil-im-rheinland.de ermöglicht durch übergreifende Informationen eine noch gezieltere Nutzung aller Verkehrsmittel in der Region. Für diesen Mobilitätsservice haben sich sowohl Städte und Kreise als auch weitere öffentliche Partner zusammengeschlossen.

Im Vordergrund steht dabei die optimale Vernetzung der vorhandenen Daten rund um den Verkehr: Soll- und Ist-Daten des ÖPNV, Parkdaten, Daten aus der Verkehrsdetektion im Straßenbereich oder Baustellen- und Eventdaten – sie alle fließen in einen großen Pool und ermöglichen dadurch:

- aktuelle Meldungen zur Verkehrslage, etwa zu Staus und Baustellen
- verkehrsmittelübergreifende Routenplanung mit Blick auf das aktuelle Parkplatzangebot der Region
- Parkdaten aus den Innenstädten sowie von Park&Ride-Plätzen
- Informationen zu touristischen Freizeitangeboten
- Informationen für Logistiker und Busreiseunternehmer mit Empfehlungen für eine bestmögliche Routenführung durch die Innenstädte

Alle Daten finden zukünftig Eingang in das Kernstück von »mobil-im-rheinland«: eine übergreifende, alle Verkehrsmittel einbeziehende Routenplanung. Dazu gehört auch, dass diese Daten künftig mit mobilen Endgeräten wie Mobiltelefonen oder Pocket-PCs (PDAs) zu nutzen sind.

Gemeinsam stark durch eine enge regionale Zusammenarbeit

Mobilität sichern und Verkehre sinnvoll steuern – das ist das verkehrs-, umwelt- und wirtschaftspolitische Ziel der kommunalen Partner von »mobil-im-rheinland«. Dabei soll die Angebotsstruktur von »mobil-im-rheinland« den unterschiedlichsten Ansprüchen durch eine flexible und serviceorientierte Nutzbarkeit Rechnung tragen. Doch sind die technologischen Möglichkeiten der Verkehrs- bzw. Mobilitätsinformation noch lange nicht ausgeschöpft. Daran gilt es weiter zu arbeiten. Geplant ist künftig, »mobil-im-rheinland« als wichtigsten Servicedienstleiter für die gesamte Region rund um Fragen der Mobilität auszubauen – und dies in enger Zusammenarbeit mit allen Partnern der Region.

→ **mobil-im-rheinland.de**

Ein Stück zu Hause

Monika Delic

Definieren alltägliche Dinge, wie zum Beispiel Blumen gießen, Fernsehen gucken, sich morgens frisch machen oder einfach nur schlafen, das »zu Hause«? Wie fühlt sich Privatsphäre in der Öffentlichkeit an? Die Fahrt in der Straßenbahn bietet einem die Möglichkeit, sich zu entspannen, während man mühelos und sicher ans Ziel kommt. Die Zeit unterwegs ist nicht zwingend verloren, man könnte sie auch bewusster wahrnehmen und gezielter für sich nutzen.

1. Preis

Monica Delic (27 Jahre) stellt in zwei Bildserien die alltäglichen Lebenswelten von Mann und Frau gegenüber. Doch sie sind nicht daheim, sondern – ganz öffentlich – in einer Straßenbahn. Lässt sich Privatsphäre unterwegs mitnehmen? »Ein Stück zu Hause« versucht – augenzwinkernd und humorvoll – Antworten zu geben. Monika Delic studiert im 5. Semester an der ecosign. Weitere Bilder ihrer Serie finden Sie auf den Seiten 37, 40 und 41.

Nutzerfreundlicher: die VRS-Infopalette

Mit dem Fahrplanwechsel 2008/2009 erhielt die komplette Palette der VRS-Informationsmedien ein frischeres Erscheinungsbild mit aktualisiertem Design.

Beim Relaunch der Titelmotive standen eine stärkere emotionale Ansprache der Nutzer und die Durchgängigkeit der Bildsprache über die gesamte Bandbreite der VRS-Medien im Vordergrund. Gleichzeitig sollte eine Erhöhung der Lesefreundlichkeit – auch für weniger erfahrene Nutzer – erreicht werden, zum Beispiel über eine übersichtlichere und verständlichere Präsentation der Informationen.

Mehr Emotionalität

Ob als Paar, Familie oder Gruppe – über die Darstellung von Menschen auf den Titelseiten aller Medien konnte eine größere Emotionalität der Bildsprache erzielt werden. Auf den Bereichsausgaben des Verbundfahrplans wurden die Models vor bekannten Sehenswürdigkeiten aus den jeweiligen Bereichen fotografiert. Die Wahl der Motive erfolgte in Absprache mit den Verkehrsunternehmen vor Ort, um eine größtmögliche Identifikation der ortsansässigen Nutzer zu gewährleisten.

Einheitliche Bildsprache

Fahrplan, Liniennetz- und Busnetzplan: Alle Medien einer Bereichsausgabe zeigen durch ein nur geringfügig variiertes Bildmotiv ihre Zusammengehörigkeit. Auch der fünfbändige Gesamtfahrplan signalisiert dies durch seine einheitliche Bildsprache.

Um eine größtmögliche Wiedererkennung zu gewährleisten, wurde das bestehende Corporate Design des VRS in wesentlichen Zügen bei der grafischen Neugestaltung der Medien beibehalten. Die neuen Titelseiten sind aber klarer strukturiert: Alle wichtigen Aussagen befinden sich auf einen Blick im oberen Bereich des Titels. Alle Zusatzinformationen sind jetzt direkt unter dem Titelbild zu finden. Alles in allem: ein Relaunch zugunsten der Nutzerfreundlichkeit.

PIZZA

Verantwortung übernehmen: der VRS engagiert sich

Soziales Engagement gehört ohne Frage zu einer zeitgemäßen Unternehmenskultur – auch der VRS hat die Notwendigkeit erkannt, verantwortungsbewusst zu handeln, und fördert verstärkt Kinder und Jugendliche in schwierigen Lebenssituationen.

So spendete er im vergangenen Jahr dem Verein »Kindernöte e. V.« 5.000 Euro für den Bau eines Kinderspielplatzes im Familienzentrum »Panama« des Flüchtlingswohnheims Köln-Merkenich. Die Summe ist das Ergebnis mehrerer Spendenaktionen, die der VRS im Rahmen seiner Kundenaktion »Aktiv60 Walking Days 2008« ins Leben gerufen hat.

»Krebs ist besiegbar« – die Regenbogenfahrt

Dazu unterstützte der VRS die diesjährige Regenbogenfahrt der Deutschen Kinderkrebsstiftung. Mit ihrer Radtour quer durch Deutschland wollten die rund 40 jungen Erwachsenen, die alle als Kinder an Krebs erkrankt waren, vor allem eines: Mut machen – ganz im Sinne ihrer Botschaft: »Krebs ist besiegbar«.

Mannheim war der diesjährige Startort der Tour, die unter anderem über Frankfurt, Marburg und Siegen führte, um schließlich im Verbundgebiet – in Bonn und Köln – ihren Abschluss zu finden. Unterwegs haben die Sportler an der Wegstrecke liegende Behandlungszentren für krebskranke Kinder angesteuert und die jungen Patienten auf den Stationen der Kliniken besucht. Sie wollten zeigen: »So wie wir könnt ihr es auch schaffen!«

Als Co-Sponsor der Regenbogenfahrt stellte der VRS seinen Showtruck mit Bühne für die gesamte Tour zur Verfügung. Denn an allen größeren Stationen und natürlich auch in Bonn und Köln fand ein abwechslungsreiches Bühnenprogramm statt.

REGENBOGENFAHRT 2009
der Deutschen Kinderkrebsstiftung

Taschenlampenkonzert vom »Bunten Kreis« Bonn

Eine weitere soziale Organisation konnte in diesem Jahr auf den VRS zählen: Der »Bunte Kreis Bonn-Ahr-Rhein-Sieg e. V.«, der mithilfe des VRS und weiterer Sponsoren Ende August sein zweites großes Taschenlampenkonzert mit der Musikband »Rumpelstil« veranstaltete. Der Bunte Kreis begleitet Familien auf ihrem Weg, den Alltag mit einem chronisch oder schwerst kranken Kind zu meistern. Er praktiziert ein vorbildliches, bundesweit anerkanntes Nachsorgemodell im Anschluss an den Klinikaufenthalt. Nicht nur der VRS, auch die Partnerunternehmen DB Regio NRW und Stadtwerke Bonn (SWB) waren diesmal als Sponsoren dabei.

»effizient mobil« – netzwerken für eine umweltfreundliche Mobilität

Seit Jahresbeginn 2009 koordiniert der VRS für die Region Köln/Bonn das bundesweit angelegte Aktionsprogramm für Mobilitätsmanagement „effizient mobil". Dabei ist das dem Verbundraum entsprechende Gebiet eine von 15 Modellregionen Deutschlands, in denen ein Netzwerk für Mobilitätsmanagement aufgebaut werden soll. Ausschlaggebend für die Auswahl der Region Köln/Bonn für das Aktionsprogramm war die erfolgreiche Arbeit der beim VRS angesiedelten Koordinierungsstelle des Netzwerkes „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland". Seit 2005 leistet diese ein qualifiziertes, mehrfach ausgezeichnetes Mobilitätsmanagement im Bereich Verkehrssicherheit und Mobilitätssicherung – insbesondere für Kinder und Senioren.

Das bundesweite Aktionsprogramm wird im Rahmen der Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) von der Deutschen Energie-Agentur (dena) durchgeführt – begleitet vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) sowie vom Auto Club Europa e. V. (ACE). Erklärtes Ziel ist es, über eine Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl Kosten, Energie und Emissionen im Verkehrsbereich einzusparen.

Mobilitätsmanagement lohnt sich

Mobilitätsmanagement – das ist ein Instrument, mit dem Kommunen und Unternehmen ihre Beschäftigten und Bürger effektiv zum Umstieg auf den „Umweltverbund" bewegen können. Ganz konkret: Die Bewohner der Region sollen motiviert werden, Bus, Bahn oder Fahrrad zu fahren, zu Fuß zu gehen oder Fahrgemeinschaften zu bilden.

Ob für mehr Verkehrssicherheit, reinere Luft durch Umweltzonen, weniger Lärm, mehr Klimaschutz oder für geringe Haushaltsbelastungen – Ziel ist es, den heutigen Verkehr ökonomischer, sicherer, umweltfreundlicher und gesünder zu gestalten. Potenziale sind vorhanden: Fast die Hälfte aller Pkw-Fahrten finden in einem Entfernungsbereich von fünf Kilometern statt. Diese Wege können auch oftmals ohne Auto zurückgelegt werden. Einsparpotenziale sollen aufgespürt und Umweltschutz ohne Einbußen von Mobilität umgesetzt werden.

Vorteile durch mehr Lebensqualität

Ein Mobilitätsmanagement macht Kommunen als Lebens- und Wirtschaftsstandorte attraktiver. Sie profitieren nicht nur von der positiven Kosten- und Umweltbilanz – sie punkten durch ein attraktiveres Wohnumfeld mit verbesserter Nahversorgung und schaffen damit wesentliche Entscheidungskriterien zur Wohnortentscheidung von Familien und älteren Menschen. Mobilitätsmanagement ist eine Querschnittsaufgabe innerhalb der Kommunalverwaltung. Die Koordinierungsstelle des Netzwerks berät Kommunen beim Aufbau einer kommunalen Mobilitätsmanagementstruktur und unterstützt bei der Realisierung gezielter Einzelmaßnahmen.

Effizienz durch JobTickets oder Dienstfahrräder

Auch Unternehmen können sparen, wenn weniger Mitarbeiter mit dem Auto kommen. Doch nicht nur dies: Mitarbeiter, die den Umweltverbund nutzen, sind konzentrierter, gesünder und sparen zudem das bisher in Kraftstoff und Pkw investierte Geld. Im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements gibt es eine Reihe von möglichen Maßnahmen, die ohne viel Aufwand mehr Effizienz bringen: Beispielsweise sind JobTickets, Fahrgemeinschaftsbörsen, Carsharing-Angebote, sichere und bequeme Fahrradabstellanlagen, Dienstfahrräder, Aktionstage oder auch Eco-Fahrtrainings für Angestellte nur ein kleiner Ausschnitt aus dem umfangreichen Katalog.

Gemeinsam die Region Köln/Bonn stärken

Der VRS leistet mit den koordinierenden Aufgaben einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Lebenssituation der Menschen in der Region. Dazu stärkt er den Wirtschaftsstandort Köln/Bonn und fördert den Klimaschutz. Auch die IHK Köln, die IHK Bonn und der ADAC Nordrhein unterstützen neben zahlreichen anderen regionalen und lokalen Partnern das Aktionsprogramm. Der ADAC sieht im Mobilitätsmanagement aufgrund der zahlreichen positiven Wirkungen bei vergleichsweise niedrigen Kosten einen sinnvollen Baustein zur Bewältigung des Stadtverkehrs (ADAC – Zur Sache: Mobilitätsmanagement, März 2009).

Stabile Zuwächse stärken Bus und Bahn

Mit einem erneuten Zuwachs in Höhe von 8,3 Millionen Fahrten (1,7 Prozent) auf insgesamt nunmehr rund 491 Millionen Fahrten verzeichnete der VRS auch im vergangenen Jahr (2008) eine verstärkte Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs in der Region Rhein-Sieg. Zum Vergleich: Auch 2007 war die Zahl der Fahrten mit Bus und Bahn um knapp zwei Prozent auf rund 483 Millionen Fahrten angestiegen.

Die Einnahmen, die 2007 bei rund 438 Millionen Euro lagen, betrugen 2008 nunmehr 465 Millionen – das entspricht einer Steigerung von 6,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die seit Jahren feststellbare Entwicklung zur verstärkten Nutzung von Bus und Bahn hält damit auch 2008 an.

Stabile Zuwächse sichern Verkehrsangebot trotz Krise

Wie in den Jahren zuvor, gelang es dem VRS auch 2008, ein attraktives Verkehrsangebot ohne Einsparungen aufrechtzuerhalten – trotz der Kürzungen öffentlicher Zuschüsse und eines drastischen Anstiegs der Energiepreise im ersten Halbjahr 2008. Die Anhebung der Ticketpreise um durchschnittlich 4,5 Prozent zum Jahresanfang 2008 war angesichts dieser Bedingungen unumgänglich und sicherte zu wesentlichen Teilen das Verkehrsangebot der Region.

Positive Entwicklung bei den ZeitTickets

Im Hinblick auf die Entwicklung der einzelnen Tarifgruppen setzte sich die Tendenz der Vorjahre fort: So verzeichnete der Verbund 2008 im ZeitTicket-Sortiment erneut Fahrten- und Einnahmenzuwächse.

Die Zahl der Fahrten im Segment der Erwachsenen-ZeitTickets stieg um 7,2 Millionen (4 Prozent) auf 182 Millionen. 2007 lag der Anstieg hier bei rund vier Millionen (2,3 Prozent) auf 175 Millionen. Bei den ZeitTickets für Auszubildende gab es 2008 einen Anstieg um 0,3 Millionen (0,2 Prozent) auf knapp 202 Millionen Fahrten. 2007 lag hier der Anstieg bei 5,2 Millionen (2,6 Prozent) auf 201,6 Millionen. Zurückzuführen ist dieser Unterschied auch auf die stagnierenden Schülerzahlen, die sich nun erstmals sichtbar niederschlagen.

Die Einnahmen aus dem ZeitTicket-Verkauf stiegen bei den Erwachsenen 2008 um 8,0 Prozent auf rund 187 Millionen Euro (2007: 173,3 Millionen Euro). Bei den Auszubildenden-ZeitTickets waren es 6,3 Prozent mehr und damit 123 Millionen Euro (2007: 116,1). 41 Prozent der erwachsenen Nutzer haben ein ZeitTicket, bei den Schülern, Auszubildenden und Studierenden sind es 45 Prozent.

Leichter Anstieg im Bartarif

Die Fahrten mit Tickets des Bartarifes stiegen nach stetigen Rückgängen in den Vorjahren 2008 erstmals wieder leicht an, und zwar um 0,9 Prozent auf 61,5 Millionen Fahrten (2007: 60,6 Millionen). 14 Prozent aller Fahrten im Verbundgebiet unternahmen Fahrgäste mit einem Einzel-, 4er- oder TagesTicket.

Aktiv60Ticket weiterhin sehr beliebt

Das Anfang 2007 eingeführte Aktiv60Ticket für Menschen ab 60 Jahren verzeichnete nachhaltig die stärksten Zuwächse im gesamten Ticketsortiment des VRS: Mit knapp 31.000 Kunden nutzen Ende 2008 knapp 90 Prozent der als Zielgröße avisierten Anzahl von Kunden dieses Ticketangebot, das ausschließlich im Abonnement erhältlich ist.

Strukturdaten des Verbundgebietes

Wohnbevölkerung

Verwaltungsbezirk	Dez. 2006	Dez. 2007	Dez. 2008	Veränd. 2008 zu 2007 absolut	in %
Monheim am Rhein, Stadt	43.587	43.353	43.308	-45	-0,1%
Bonn, kreisfreie Stadt	314.299	316.416	317.088	672	0,2%
Köln, kreisfreie Stadt	989.766	995.397	996.853	1.456	0,1%
Leverkusen, kreisfreie Stadt	161.336	161.345	161.296	-49	0,0%
Rhein-Erft-Kreis	463.147	464.209	464.311	102	0,0%
Kreis Euskirchen	193.191	192.973	192.849	-124	-0,1%
Oberbergischer Kreis	288.405	286.801	285.854	-947	-0,3%
Rheinisch-Bergischer Kreis	278.658	278.345	278.151	-194	-0,1%
Rhein-Sieg-Kreis	598.805	599.042	598.856	-186	0,0%
VRS gesamt	**3.331.194**	**3.337.881**	**3.338.566**	**685**	**0,0%**

Quelle: LDS NRW

Katasterfläche am 31.12.2008 in qkm und Einwohner je qkm

Verwaltungsbezirk	Fläche in qkm	Einwohner je qkm Dez. 2007	Einwohner je qkm Dez. 2008	Veränd. 2008 zu 2007 absolut	in %
Monheim am Rhein, Stadt	23,1	1.874	1.872	-2	-0,1%
Bonn, kreisfreie Stadt	141,2	2.241	2.245	5	0,2%
Köln, kreisfreie Stadt	405,1	2.457	2.460	4	0,1%
Leverkusen, kreisfreie Stadt	78,9	2.046	2.045	-1	0,0%
Rhein-Erft-Kreis	704,5	659	659	0	0,0%
Kreis Euskirchen	1.248,9	155	154	0	-0,1%
Oberbergischer Kreis	918,6	312	311	-1	-0,3%
Rheinisch-Bergischer Kreis	437,5	636	636	0	-0,1%
Rhein-Sieg-Kreis	1.153,3	519	519	0	0,0%
VRS gesamt	**5.111,2**	**653,1**	**653,2**	**0**	**0,0%**

Quelle: LDS NRW

Schüler an allgemeinbildenden Schulen am Schulort

Verwaltungsbezirk	Okt. 2006	Okt. 2007	Okt. 2008	Veränd. 2008 zu 2007 absolut	in %
Monheim am Rhein, Stadt	5.285	5.232	5.176	-56	-1,1%
Bonn, kreisfreie Stadt	42.569	42.564	42.467	-97	-0,2%
Köln, kreisfreie Stadt	106.388	105.570	104.356	-1.214	-1,1%
Leverkusen, kreisfreie Stadt	20.618	20.512	20.368	-144	-0,7%
Rhein-Erft-Kreis	57.270	56.867	55.915	-952	-1,7%
Kreis Euskirchen	27.021	26.762	26.152	-610	-2,3%
Oberbergischer Kreis	41.034	40.417	39.329	-1.088	-2,7%
Rheinisch-Bergischer Kreis	36.689	36.213	35.496	-717	-2,0%
Rhein-Sieg-Kreis	74.635	73.900	72.646	-1.254	-1,7%
VRS gesamt	**411.509**	**408.037**	**401.905**	**-6.132**	**-1,5%**

Quelle: LDS NRW

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

Verwaltungsbezirk	Okt. 2006	Okt. 2007	Okt. 2008	Veränd. 2008 zu 2007 absolut	in %
Monheim am Rhein, Stadt	n. v.	n. v.	n. v.		
Bonn, kreisfreie Stadt	13.767	13.922	14.088	166	1,2%
Köln, kreisfreie Stadt	44.507	45.487	46.107	620	1,4%
Leverkusen, kreisfreie Stadt	6.839	6.851	6.782	-69	-1,0%
Rhein-Erft-Kreis	9.897	10.037	10.309	272	2,7%
Kreis Euskirchen	4.854	4.778	5.088	310	6,5%
Oberbergischer Kreis	7.277	7.515	7.666	151	2,0%
Rheinisch-Bergischer Kreis	4.778	4.941	4.844	-97	-2,0%
Rhein-Sieg-Kreis	9.552	9.540	9.759	219	2,3%
VRS gesamt	**101.471**	**103.071**	**104.643**	**1.572**	**1,5%**

Quelle: LDS NRW

Studierende am Studienort

Verwaltungsbezirk	Okt. 2006	Okt. 2007	Okt. 2008	Veränd. 2008 zu 2007 absolut	in %
Monheim am Rhein, Stadt	n. v.	n. v.	n. v.		
Bonn, kreisfreie Stadt	29.811	27.158	27.101	-57	-0,2%
Köln, kreisfreie Stadt	70.793	68.058	68.677	619	0,9%
Leverkusen, kreisfreie Stadt	394	0	0	0	0,0%
Rhein-Erft-Kreis	1.102	1.378	1.775	397	28,8%
Kreis Euskirchen	112	268	321	53	19,8%
Oberbergischer Kreis	2.475	2.511	2.598	87	3,5%
Rheinisch-Bergischer Kreis	472	490	464	-26	-5,3%
Rhein-Sieg-Kreis	6.261	6.467	6.997	530	8,2%
VRS gesamt	**111.420**	**106.330**	**107.933**	**1.603**	**1,5%**

Quelle: LDS NRW

Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am Arbeitsort

Verwaltungsbezirk	Jun. 2006	Jun. 2007	Jun. 2008	Veränd. 2008 zu 2007 absolut	in %
Monheim am Rhein, Stadt	10.578	10.673	10.999	326	3,1%
Bonn, kreisfreie Stadt	144.325	146.608	150.407	3.799	2,6%
Köln, kreisfreie Stadt	434.341	443.668	456.912	13.244	3,0%
Leverkusen, kreisfreie Stadt	57.793	57.988	58.691	703	1,2%
Rhein-Erft-Kreis	111.651	114.396	116.912	2.516	2,2%
Kreis Euskirchen	44.149	44.791	45.815	1.024	2,3%
Oberbergischer Kreis	84.805	87.488	88.979	1.491	1,7%
Rheinisch-Bergischer Kreis	62.970	63.471	65.390	1.919	3,0%
Rhein-Sieg-Kreis	120.941	123.299	128.157	4.858	3,9%
VRS gesamt	**1.071.553**	**1.092.382**	**1.122.262**	**29.880**	**2,7%**

Quelle: LDS NRW

Schwerbehinderte

Verwaltungsbezirk	Dez. 2005	Dez. 2007	Veränd. 2007 zu 2005 absolut	in %
Monheim am Rhein, Stadt	n. v.	n.v.		
Bonn, kreisfreie Stadt	22.115	22.470	355	1,6%
Köln, kreisfreie Stadt	77.862	79.254	1.392	1,8%
Leverkusen, kreisfreie Stadt	14.133	14.294	161	1,1%
Rhein-Erft-Kreis	32.660	33.802	1.142	3,5%
Kreis Euskirchen	15.593	15.537	-56	-0,4%
Oberbergischer Kreis	22.730	22.927	197	0,9%
Rheinisch-Bergischer Kreis	21.627	22.200	573	2,6%
Rhein-Sieg-Kreis	40.527	42.115	1.588	3,9%
VRS gesamt	**247.247**	**252.599**	**5.352**	**2,2%**

Quelle: LDS NRW

Privathaushalte

März 2004

Verwaltungsbezirk	1 Person	2 Personen	3 und mehr Pers.	insgesamt	durchschn. Haushaltsgröße*
Monheim am Rhein, Stadt	n. v.	n. v.	n. v.		
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
Rhein-Erft-Kreis Kreis Euskirchen	84.000	112.000	92.000	288.000	2,28
Leverkusen, kreisfreie Stadt Oberbergischer Kreis Rheinisch-Bergischer Kreis	108.000	119.000	100.000	327.000	2,21
Rhein-Sieg-Kreis	71.000	97.000	88.000	257.000	2,32
VRS gesamt	**565.000**	**542.000**	**430.000**	**1.538.000**	

**(Personen je Haushalt)*

Quelle: LDS NRW

Verfügbares Einkommen der privaten Haushalte je Einwohner in Euro pro Jahr

Verwaltungsbezirk	2005	2006	Veränd. 2006 zu 2005 absolut	in %
Monheim am Rhein, Stadt	n. v.	n. v.		
Bonn, kreisfreie Stadt	19.354	20.053	699	3,6%
Köln, kreisfreie Stadt	19.689	19.911	222	1,1%
Leverkusen, kreisfreie Stadt	17.893	18.036	143	0,8%
Rhein-Erft-Kreis	18.519	18.742	223	1,2%
Kreis Euskirchen	17.537	17.870	333	1,9%
Oberbergischer Kreis	19.521	19.961	440	2,3%
Rheinisch-Bergischer Kreis	21.708	21.994	286	1,3%
Rhein-Sieg-Kreis	19.183	19.446	263	1,4%
VRS gesamt	**19.314**	**19.613**	**299**	**1,5%**

Quelle: LDS NRW

Pkw-Bestand

Verwaltungsbezirk	Jan. 2006	Jan. 2007	Jan. 2008	Veränd. 2008 zu 2007 absolut	in %
Monheim am Rhein, Stadt	22.543	22.652	20.235	-2.417	-10,7%
Bonn, kreisfreie Stadt	170.844	174.628	157.082	-17.546	-10,0%
Köln, kreisfreie Stadt	474.975	475.211	422.947	-52.264	-11,0%
Leverkusen, kreisfreie Stadt	86.374	87.766	78.735	-9.031	-10,3%
Rhein-Erft-Kreis	260.378	262.921	237.105	-25.816	-9,8%
Kreis Euskirchen	150.417	155.140	102.133	-53.007	-34,2%
Oberbergischer Kreis	171.446	173.379	154.273	-19.106	-11,0%
Rheinisch-Bergischer Kreis	172.033	173.759	156.545	-17.214	-9,9%
Rhein-Sieg-Kreis	337.007	341.103	308.777	-32.326	-9,5%
VRS gesamt	**1.846.017**	**1.866.559**	**1.637.832**	**-228.727**	**-12,3%**

Quelle: LDS NRW

Pkw-Dichte (Pkw je 1.000 Einwohner)

Verwaltungsbezirk	2006	2007	2008	Veränd. 2008 zu 2007 absolut	in %
Monheim am Rhein, Stadt	517	523	467	-55	-10,6%
Bonn, kreisfreie Stadt	544	552	495	-57	-10,2%
Köln, kreisfreie Stadt	480	477	424	-53	-11,1%
Leverkusen, kreisfreie Stadt	535	544	488	-56	-10,3%
Rhein-Erft-Kreis	562	566	511	-56	-9,8%
Kreis Euskirchen	779	804	530	-274	-34,1%
Oberbergischer Kreis	594	605	540	-65	-10,7%
Rheinisch-Bergischer Kreis	617	624	563	-61	-9,8%
Rhein-Sieg-Kreis	563	569	516	-54	-9,4%
VRS gesamt	**554**	**559**	**491**	**-69**	**-12,3%**

Quelle: LDS NRW

Führerscheinbesitz (ab 18 Jahren)

Verwaltungsbezirk	2004	2008	Veränd. 2008 zu 2004 absolut	in %
Monheim am Rhein, Stadt	n.v.	n.v.		
Bonn, kreisfreie Stadt	90%	89%	-0,9%	-1,0%
Köln, kreisfreie Stadt	85%	84%	-0,7%	-0,8%
Leverkusen, kreisfreie Stadt	90%	89%	-1,4%	-1,5%
Rhein-Erft-Kreis	90%	92%	2,0%	2,2%
Kreis Euskirchen	91%	95%	4,0%	4,4%
Oberbergischer Kreis	93%	92%	-1,0%	-1,0%
Rheinisch-Bergischer Kreis	91%	91%	0,5%	0,5%
Rhein-Sieg-Kreis	91%	91%	-0,1%	-0,2%
VRS gesamt	**89%**	**89%**	**0,0%**	**0,0%**

Quelle: Mobilität im VRS, VRS GmbH, 2008

Pkw-Nutzungshäufigkeit

Verwaltungsbezirk	an 2–7 Tagen/ Woche	an 2–4 Tagen/ Monat	an 1 Tag im Monat oder seltener	nie
Monheim am Rhein, Stadt	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.
Bonn, kreisfreie Stadt	66%	18%	7%	8%
Köln, kreisfreie Stadt	61%	21%	7%	11%
Leverkusen, kreisfreie Stadt	78%	12%	3%	7%
Rhein-Erft-Kreis	84%	10%	3%	3%
Kreis Euskirchen	89%	7%	2%	1%
Oberbergischer Kreis	91%	6%	1%	2%
Rheinisch-Bergischer Kreis	87%	6%	4%	3%
Rhein-Sieg-Kreis	87%	7%	2%	4%
VRS gesamt	**77%**	**13%**	**4%**	**6%**

Quelle: Mobilität im VRS, VRS GmbH, 2008

ÖPNV-Nutzungshäufigkeit

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

Quelle: Mobilität im VRS, VRS GmbH, 2008

Fahrgastentwicklung

Fahrten

Gesamt	2007	2008	absolut	in %
Bartarif	58.375.112	59.252.747	877.636	1,50%
ZeitTickets Erwachsene	175.112.898	182.309.281	7.196.383	4,11%
ZeitTickets Azubis	201.625.151	201.924.673	299.522	0,15%
Sonstiges *	47.940.948	49.019.613	1.078.665	2,25%
Summe	**483.054.109**	**492.506.314**	**9.452.205**	**1,96%**

** Übergangstarife, landesweite Tarife, Kooperationen etc.*

Bartarif				
Einzel- und 4erTickets	52.412.208	53.414.805	1.002.598	1,91%
KurzzeitTickets	5.962.904	5.837.942	-124.962	-2,10%
Summe	**58.375.112**	**59.252.747**	**877.636**	**1,50%**

ZeitTickets Erwachsene				
ZeitTickets Berufsverkehr	52.158.334	58.713.934	6.555.600	12,57%
Job/XXL-Tickets	68.969.559	70.168.507	1.198.948	1,74%
Formel9/Aktiv60	53.985.005	53.426.840	-558.165	-1,03%
Summe	**175.112.898**	**182.309.281**	**7.196.383**	**4,11%**

ZeitTickets Azubis				
ZeitTickets Ausbildungsverkehr	45.062.771	45.816.421	753.650	1,67%
JuniorTicket	7.678.940	7.314.140	-364.800	-4,75%
SchülerTicket	108.169.096	107.066.008	-1.103.088	-1,02%
SemesterTicket	40.714.344	41.728.104	1.013.760	2,49%
Summe	**201.625.151**	**201.924.673**	**299.522**	**0,15%**

Einnahmenentwicklung

Bruttofahrgeldeinnahmen

Gesamt	2007	2008	absolut	in %
Bartarif	132.645.579	139.496.613	6.851.033	5,16%
ZeitTickets Erwachsene	173.313.420	187.255.713	13.942.293	8,04%
ZeitTickets Azubis	116.007.124	123.288.956	7.281.832	6,28%
Sonstiges *	16.370.564	17.395.989	1.025.425	6,26%
Summe	**438.336.687**	**467.437.271**	**29.100.583**	**6,64%**

** Übergangstarife, landesweite Tarife, Kooperationen etc.*

Bartarif				
Einzel- und 4erTickets	119.558.298	125.881.512	6.323.214	5,29%
Kurz-ZeitTickets	13.087.281	13.615.100	527.819	4,03%
Summe	**132.645.579**	**139.496.612**	**6.851.033**	**5,16%**

ZeitTickets Erwachsene				
ZeitTickets Berufsverkehr	62.754.431	68.110.421	5.355.990	8,53%
Job/XXL-Tickets	71.976.056	78.818.034	6.841.978	9,51%
Formel9/Aktiv60	38.582.933	40.327.258	1.744.325	4,52%
Summe	**173.313.420**	**187.255.713**	**13.942.293**	**8,04%**

ZeitTickets Azubis				
ZeitTickets Ausbildungsverkehr	34.200.595	36.957.098	2.756.502	8,06%
JuniorTicket	5.065.904	4.986.317	-79.587	-1,57%
SchülerTicket	59.339.146	62.423.375	3.084.229	5,20%
SemesterTicket	17.401.479	18.922.166	1.520.688	8,74%
Summe	**116.007.124**	**123.288.956**	**7.281.832**	**6,28%**

Mobilität trifft Kunst

Michael Staab *Inszenierungen*

Nora Schmitz *Dorfkind*

Johannes Hessel *Nächster Halt: »Zeitreise«*

Herausgeber
Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
Glockengasse 37–39
50667 Köln
info@vrsinfo.de
www.vrsinfo.de

Verantwortlich für den Inhalt
Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag
Dr. Norbert Reinkober

Konzeption und Redaktion
Ute Reuschenberg

Gestaltung
www.amedes.de

Druck
Welpdruck, Wiehl

Bildnachweis
Seite 15: trans regio Deutsche Regionalbahn GmbH
Seite 19: NVR GmbH
Seite 23, 26, 28: VRS GmbH
Seite 29: Rüdiger Pfeffer (Illustrationen)
Seite 38: Bunter Kreis Bonn-Ahr-Rhein-Sieg e. V.

Mix
Produktgruppe aus vorbildlich bewirtschafteten Wäldern und anderen kontrollierten Herkünften
www.fsc.org Zert.-Nr. GFA-COC-001804
© 1996 Forest Stewardship Council

Verkehrsverbund
Rhein-Sieg
Für alle, die Ziele haben.