



Verkehrskonzepte der Zukunft  
Ministerinterview: Harry K. Voigtsberger  
Expertenanalyse  
Aktuelle Themen und Projekte  
Zukunftstechnologie im Einsatz  
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



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

**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
12	VRS-GmbH
19	VRS-GmbH
21	VRS-GmbH
22	RVK
23	Nahverkehr Rheinland GmbH
25	ADAC
31	Alstom
35	RSVG
37	Nahverkehr Rheinland GmbH
38/39	VeRSiert – Airport Research Center (ARC)
45	VRS-GmbH
46	VRS-GmbH

EDITORIAL

## Liebe Leser,

der ÖPNV der Zukunft hat viele Facetten. Deshalb haben wir den VRS-Verbundbericht 2011 völlig neu gestaltet: aufgelockert wie ein Magazin, inhaltlich vielseitig mit Stimmen und Expertenmeinungen aus Politik und Wissenschaft, aktuellen Projekten und Themen, die bewegen. Wir sehen ihn als Forum, das zur Diskussion anregt, unterschiedliche Aspekte eines zukunftsorientierten öffentlichen Nahverkehrs beleuchtet und Interessantes zu Hintergründen und Planungen bietet. Der Verbundbericht soll genauso zum Blättern einladen wie zum vertieften Lesen, zur schnellen Information und zum weiteren Dialog.

Wir wünschen Ihnen eine abwechslungsreiche und anregende Lektüre.

VRS-Geschäftsführer  
Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag



VRS-Geschäftsführer  
Dr. Norbert Reinkober

**Verkehrsverbund Rhein-Sieg verbindet!** 8  
Über die Rolle des VRS

MOBILITÄT DER ZUKUNFT

**Das Interview** 10  
„Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis“ – Verkehrsminister Harry K. Voigtsberger über die Sicht der Politik auf den ÖPNV der Zukunft in NRW

**Die Expertenanalyse** 13  
Der ÖPNV – Flaggschiff einer zukünftigen Mobilität? Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens, TU Dresden, über die aktuellen Entwicklungen und Trends beim Verkehrsverhalten der Stadtbevölkerung

THEMEN, DIE BEWEGEN

**Bahnknoten Köln** 18  
Konzept gegen den Kollaps

**Zukunftstechnologie** 22  
Pilotprojekt Wasserstoff-Hybridbus der RVK  
Neue zentrale Leitstelle der KVB

**Autofahrerkampagne** 24  
VRS und ADAC werben gemeinsam für den Mobilitätsmix

Alle Zahlen  
und Fakten!  
ab Seite 50

INTERVIEW

## Wir müssen mehr tun



Verkehrsminister  
Harry K. Voigtsberger  
über die Sicht der Politik  
auf den ÖPNV der  
Zukunft in NRW

Seite 10

EXPERTENANALYSE



## Auto nutzen statt besitzen

Chancen, Möglichkeiten  
und Konzepte für den  
ÖPNV der Zukunft im  
städtischen Bereich

Seite 13

INFRASTRUKTUR



## Großprojekt Zukunft

Konzept gegen den  
Kollaps: stufenweiser  
Ausbau mit Weitblick  
am Bahnknoten Köln

Seite 18

## KAMPAGNE

## Seite an Seite

VRS und ADAC  
werben gemeinsam für  
den Mobilitätsmix



Seite 24

## ZUKUNFTSTECHNOLOGIE



## In der Tasche

VRS-Fahrplanauskunft  
jetzt auch als Android-App

Seite 40

## SCHÜLERTICKET

ÖPNV ist  
Erziehungssache

Neue VRS-Tarifstrategie  
für den Ausbildungs-  
verkehr: solidarisch,  
günstiger und deutlich  
einfacher in der Nutzung

Seite 44

## PROJEKTE FÜR DIE ZUKUNFT

**Flächendeckende Modernisierung** 30  
Infrastrukturmaßnahmen im Kölner  
Dieselnetz und Zukunftsinvestitionen  
in neue Fahrtechnik und Haltepunkte

**Modellprojekt VerSiert** 36  
Mehr Sicherheit bei Großveranstaltungen  
durch bessere Vernetzung von Nahverkehrs-  
gesellschaften, Einsatzkräften, Veranstaltern  
und Fahrgästen

**VRS Interaktiv** 40  
VRS-Fahrplanauskunft jetzt auch  
als Android-App

**SchülerTicket** 44  
Neue VRS-Tarifstrategie für den Ausbildungs-  
verkehr: solidarisch, günstiger und deutlich  
einfacher in der Nutzung

## ZAHLEN UND FAKTEN

**Organigramm** 50

**Strukturdaten**  
der Wohnbevölkerung im VRS 52

der Privathaushalte und Beschäftigten  
im VRS 54

der Schüler- und Studierenden im VRS 56

der Pkw-Dichte und ÖPNV-Nutzung im VRS 58

**Einnahmen- und Fahrgastentwicklung** 60

Einnahmenverteilung 62

Einnahmen- und Fahrgastentwicklung  
im Langzeitüberblick 63

# Mobilität der Zukunft



# nft



„Für alle, die Ziele haben“ lautete die Botschaft des VRS über viele Jahre. Jetzt ist die Zeit reif für etwas Neues: „Verkehrsverbund Rhein-Sieg verbindet!“ Unter diesem neuen Leitsatz bündelt der Verbund ab sofort alle Aufgaben und Tätigkeiten.



# Verkehrsverbund Rhein-Sieg verbindet!

Der VRS verbindet – in jeder Hinsicht: Über Verwaltungsgrenzen hinweg können die Menschen mit einem Ticket alle Nahverkehrsmittel der Region uneingeschränkt nutzen. Täglich verbindet er Startpunkt und Ziel von fast 800.000 Kunden. Und er verbindet auch, indem er für das Zusammenwirken von fast 30 Verkehrsunternehmen in der Region steht. Getragen von den Kreisen und Städten und politisch verankert in der Zweckverbandsversammlung, ist der Verkehrsverbund Rhein-Sieg das Aushängeschild für eine funktionierende regionale Zusammenarbeit im Rheinland. Der VRS verbindet – und bündelt mit Erfolg regionale Kompetenzen. Ein hohes Gut, an dem es weiterhin festzuhalten gilt.

## Rückblick auf Erfolg

Erfahrung und Know-how des VRS haben sich bewährt und sind stetig gewachsen – mittlerweile stehen hinter dem Verbund im Großraum Köln-Bonn fast 25 bewegte Jahre: Dabei war der VRS bis Mitte der 90er Jahre ein sogenannter Unternehmensverbund, denn Eigentümer der Verbundgesellschaft waren zunächst die kommunalen und bundeseigenen Verkehrsunternehmen. Im Zuge der Bahnprivatisierung wurde die VRS GmbH 1996 zunächst in eine Aufgabenträgergesellschaft umgewandelt. Eigentümer waren die Kreise und kreisfreien Städte der Region sowie der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg. In einem zweiten Umwandlungsschritt sind 2003 alle Gesellschaftsanteile auf den Zweckverband übertragen worden. Seitdem ist der VRS ein sogenannter Aufgabenträgerverbund. An den zentralen Verbundaufgaben hat dies aber nur wenig geändert: Zu den Kernaufgaben zählen nach wie vor die Fortentwicklung des Gemeinschaftstarifs und die sachgerechte Aufteilung der Tarifierlöse aus dem Ticketverkauf auf die Verbundverkehrsunternehmen. Zunehmend an Bedeutung gewonnen haben in den letzten Jahren Vermarktungs- und Informationsaufgaben. Gerade die Tarifangebote des Gemeinschaftstarifs bedürfen einer regional ausgerichteten Vermarktung. Dieser Aufgabenstellung hat sich der VRS in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen angenommen, während die Verkehrsunternehmen selbst ihren Kommunikationsschwerpunkt im Leistungsangebot sehen. Diese Aufgabenteilung hat sich bewährt.

## Abgestimmtes Angebot

Neben dem Gemeinschaftstarif zählt auch im VRS das aufeinander abgestimmte Verkehrsangebot zu den wesentlichen Markenzeichen eines kundenorientierten Nahverkehrs. Konkret greifbar wird dies für die Fahrgäste im Fahrplan mit den dazugehörigen Auskunftsmitteln, deren Erstellung die Verbundgesellschaft koordiniert. Neben den „Klassikern“ wie den Fahrplanbüchern oder den Minifahrplänen hat der VRS in den letzten Jahren gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen die elektronischen Medien konsequent weiterentwickelt. Jüngste Neuerungen sind die Fahrplan-Apps für Smartphones (siehe Beitrag auf Seite 40). Ebenfalls zu den Aufgaben eines Verkehrsverbundes zählt der Vertrieb der Tickets. Auch hierbei koordiniert die Verbundgesellschaft. Der

eigentliche Verkauf der Verbundtickets hingegen erfolgt durch die einzelnen Verkehrsunternehmen. Mit der Einführung von Handy- und Online-Tickets im VRS haben sich die Unternehmen darauf verständigt, diese Aufgaben aus Kostengründen bei einem Verkehrsunternehmen zu bündeln. Parallel dazu hat der seit 2008 für den Schienenpersonennahverkehr in den beiden Verkehrsverbänden VRS und Aachener Verkehrsverbund zuständige Zweckverband Nahverkehr Rheinland die Vertriebsleistungen in diesem Bereich europaweit ausgeschrieben. Die Erkenntnisse und die Ergebnisse dieses Wettbewerbsverfahrens können nutzbringend in die Weiterentwicklung der Vertriebssysteme im VRS einfließen.

## Zukunft im Blick

So vielfältig die Aufgaben auch sind, so stehen sie letztlich für ein Ziel: das Nahverkehrsangebot nicht nur zu sichern, sondern auch weiter auszubauen. Denn der VRS war und ist die konsequente ökonomische und ökologische Antwort auf die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse, die nicht an Stadt- und Kreisgrenzen haltmachen. Daran wird sich auch in Zukunft nichts ändern. Im Gegenteil, die Anforderungen an ein möglichst kunden- und umweltgerechtes sowie gleichzeitig finanzierbares Nahverkehrssystem werden weiter zunehmen. Gerade die Menschen in den Ballungszentren erwarten, dass die vom Verkehr ausgehenden Schadstoff- und Lärmbelastungen im Interesse der Lebensqualität deutlich gemindert werden.

Der öffentliche Personennahverkehr kann dazu als wichtiger Baustein einer intelligenten Kombination unterschiedlicher Verkehrsträger einen nicht hoch genug einzuschätzenden Beitrag leisten. Denn werden die Nahverkehrsalternativen sinnvoll vernetzt, lassen sich ökonomische, soziale und ökologische Ziele gleichermaßen erreichen. Unter der Aufgabenstellung „Mobilitätsmanagement“ berät und unterstützt die Verbundgesellschaft daher inzwischen Kommunen und Mobilitätsdienstleister. Ziel ist es, das Verkehrsmittelwahlverhalten zugunsten des „Umweltverbundes“ positiv und nachhaltig zu beeinflussen – eine Maßnahme, die mithilfe der regionalen Kompetenz des VRS dazu beiträgt, die Wettbewerbsfähigkeit unserer Region als Wirtschaftsstandort mit hoher Lebensqualität auch in Zukunft zu sichern.



**Neben dem Gemeinschaftstarif zählt auch im VRS das aufeinander abgestimmte Verkehrsangebot zu den wesentlichen Markenzeichen eines kundenorientierten Nahverkehrs.**



# Das Interview

HARRY K. VOIGTSBERGER, VERKEHRSMINISTER NRW

# „Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis“

**Herr Minister Voigtsberger, Mobilität hat Konjunktur: Im Mai haben Sie zum Mobilitätskongress geladen, die ARD hat sich in ihrer Themenwoche darauf fokussiert, und Mitte September wird es in Bonn die „Traffic Talks“ geben. Was macht das Thema so interessant?**

Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis. Sie ist gleichzeitig Voraussetzung für Arbeitsteilung und Globalisierung. Mit anderen Worten: Mobilität ist eine entscheidende Bedingung für gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Fortschritt. Das Thema ist nach meinem Empfinden deshalb so aktuell, weil zum einen die Bürgerinnen und Bürger immer aktiver darin werden, sich gegen die negativen Begleiterscheinungen wie Lärm, Emissionen, Flächeninanspruchnahme, Energie- und Ressourcenverbrauch zur Wehr zu setzen. Zum anderen sind wir gezwungen, gerade in einem Bundesland, das alltäglich verkehrliche Höchstleistungen vollbringt, unsere Verkehrsinfrastruktur zu erhalten, bedarfsgerecht auszubauen und vor allem qualitativ zu verbessern. Um Mobilität nachhaltig zu gestalten, bedarf es da schon der Zuhilfenahme des geballten Sachverständes unseres Landes. Und um diesen Dialog in Gang zu setzen, habe ich einen Veranstaltungsbogen zu diesem Thema ins Leben gerufen.

**Wie sähe für Sie eine ökonomisch und ökologisch sinnvolle Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsträgern in NRW aus?**

Wir brauchen alle Verkehrsträger, daran gibt es keinen Zweifel. Aber wir müssen stärker als bisher die Potenziale der Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße nutzen. Daran arbeitet die Landesregierung konsequent.

**Welche verkehrspolitischen Schwerpunkte wollen Sie in dieser Legislaturperiode setzen – und welche Rolle spielt dabei der öffentliche Personennahverkehr?**

Die Landesregierung will Schritt für Schritt das Verwalten und Flickern der Probleme zugunsten einer neuen proaktiven Verkehrspolitik aufgeben. Das bedeutet konkret das Ende der faktischen Vorrangpolitik des Straßenbaus der letzten Landesregierung zugunsten eines Umsteuerns auf Straßenerhalt, auf Schienen- und Wasserwege. Busse und Bahnen sollen im Personenverkehr Vorrang haben. Dabei setze ich auf Dialog: So werden wir eine Zukunftskommission für den ÖPNV einsetzen, die Vorschläge entwickeln soll, wie der ÖPNV und insbesondere seine Finanzierung zukunftsfest gestaltet werden können.

Wir treten ein für den Ausbau der Kapazitäten im ÖPNV und für attraktivere Angebote gerade auf kommunaler Ebene. Wir brauchen angesichts der demografischen Entwicklung intelligente Lösungen für das öffentliche Verkehrsangebot in unseren ländlichen Räumen. Es steht aber zu befürchten, dass sich der Bund der Verpflichtung zur Förderung der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Kommunen zu entziehen versucht. Zugleich entsteht in unseren Ballungsräumen bei der Erneuerung der U- und Stadtbahnen ein Investitionsrückstau in Milliardenhöhe. Gleichzeitig brauchen wir technische und betriebliche Innovationen, vor allem aber kommunale und regionale Kooperationen, um künftig die knappen Mittel so effektiv wie möglich zu bündeln und einzusetzen.



**Der Stau auf der Schiene droht uns nicht – er ist schon da!**

Die Verkehrsinfrastruktur stößt auch im Bereich des Schienennetzes längst an ihre Grenzen. Droht uns auch auf der Schiene ein Stau wie auf der Autobahn?



**Bei einer tatsächlichen Investitionssumme des Bundes in Höhe von aktuell rund 1,1 Milliarden Euro zur Ausfinanzierung warten bundesweit Maßnahmen in Höhe von 26 Milliarden Euro auf eine Realisierung.**

Der Stau auf der Schiene droht uns nicht – er ist schon da! Die Betriebsstörungen wegen „hoher Streckenauslastung“, wie sie aus den Lautsprechern auf den Bahnsteigen zu vernehmen sind, sind nichts anderes als der Stau

auf Straßen. Die Eisenbahninfrastruktur der Bahn ist in Nordrhein-Westfalen völlig unterdimensioniert. Der Bund kommt seiner verfassungsmäßigen Gewährleistungspflicht für das DB-Netz nicht im notwendigen Umfang nach: Die wichtigen Projekte des Bundesverkehrswegeplans wie der Rhein-Ruhr-Express und die Betuwe-Strecke müssten längst in der Umsetzung sein!

Wenn der Bund seine Mittel für Schieneninfrastrukturmaßnahmen nicht erheblich erhöht, sehe ich nicht nur im Raum Köln erhebliche Probleme auf uns zukommen. Es ist seit langem bekannt, dass der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) bei den Schieneninfrastrukturprojekten erheblich unterfinanziert ist. Bei einer tatsächlichen Investitionssumme des Bundes in Höhe von aktuell rund 1,1 Milliarden Euro zur Ausfinanzierung warten bundesweit Maßnahmen in Höhe von 26 Milliarden Euro auf eine Realisierung.



Gerade im Großraum Köln kommt es ja nicht nur im Güter-, sondern auch im Personenverkehr zu massiven Engpässen. Sollte dem Ausbau des Bahnknotens Köln daher nicht absolute Priorität eingeräumt werden?

Der Bahnknoten Köln hat in Nordrhein-Westfalen absolute Priorität! Er hat bundesweit große Bedeutung – wird aber schon heute den Anforderungen der stetig steigenden Verkehre nicht gerecht. Bereits kleinere Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf können zu schneeballartigen Auswirkungen auf den bundesweiten Personen- und Güterfernverkehr führen.

Die Landesregierung setzt sich deshalb beim Bund für den Ausbau des Knotens Köln ein. Insbesondere müssen die Bahnsteiganlagen der S-Bahn im Hauptbahnhof und in Deutz erweitert und die noch ausstehenden Knoten-Abschnitte der Neubaustrecke Köln–Frankfurt endlich fertiggestellt werden.

**Der VRS feiert im kommenden Jahr sein 25-jähriges Bestehen: Welche Bedeutung messen Sie den Verkehrsverbänden im Hinblick auf die Lösung der Verkehrsprobleme bei?**

Wichtiges Ziel der Verkehrspolitik in NRW ist es, Zugangshemmnisse zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu beseitigen. Unterschiedliche Verkehrstarife der vielen Verkehrsunternehmen sind ein solches Zugangshemmnis, das in Nordrhein-Westfalen durch die Einrichtung von flächendeckenden Verkehrskooperationen und den NRW-Tarif grundsätzlich beseitigt worden ist.

Es ist damit selbstverständlich geworden, mit einem Fahrschein alle ÖPNV-Angebote nutzen zu können. Das ist gerade auch im VRS eine Erfolgsgeschichte!

Allerdings fehlen in den im Jahr 2008 geschaffenen drei großen Regionen Rheinland, Westfalen-Lippe und Rhein-Ruhr nach wie vor einheitliche Tarife; auch die Grenzen zwischen den Regionen machen den Zugang zum ÖPNV noch schwer. Deshalb wollen wir mit dem neuen ÖPNV-Gesetz die Hinwirkungspflicht auf drei regionale Tarife in Nordrhein-Westfalen deutlich unterstreichen.

PROF. DR.-ING. GERD-AXEL AHRENS, TU DRESDEN

# Der ÖPNV – Flaggschiff einer zukünftigen Mobilität?

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?



Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens ist Inhaber des Lehrstuhls für Verkehrs- und Infrastrukturplanung der TU Dresden

Seit etwa einem Jahr liegen die Ergebnisse der letzten, bereits 2008 durchgeführten Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten“ der TU Dresden vor. Etwa 115.000 Einwohner in mehr als 70 Städten geben darin Auskunft über ihre Wege an einem festgelegten Stichtag. Im Vergleich mit den Befragungen aus früheren Jahren, letztmalig 2003, können damit Änderungen in unserem Mobilitätsverhalten beschrieben werden: Deutlich wurde, dass weniger Auto gefahren wird, dafür mehr ÖPNV und Fahrrad (vgl. Abbildung 1). Die dramatischen Rückgänge beim Zufußgehen, die in den letzten Jahren besonders bei Kindern und Jugendlichen zu beobachten waren, sind nicht mehr so stark.

## Erstmals Rückgang bei der Autonutzung

Grund für diesen bemerkenswerten erstmaligen Rückgang der Autonutzung scheint ein Wertewandel in der Bevölkerung zu sein. Die Befunde einer deutlichen Rückwanderung vom Umland in die Städte (Reurbanisierung) zeigen dabei genauso ihre Spuren wie die durch Marketingstudien der Automobilindustrie belegte Änderung der Mobilitätspräferenzen der jungen Generation. So ist beim Neuwagenkauf der Anteil von Kunden unter 30 Jahren regelrecht eingebrochen. Diese Altersgruppe ist offenbar immer weniger bereit, hohe Anschaffungs- und steigende bzw. unkalkulierbare Unterhaltskosten zu akzeptieren. Die Autonutzung wird für sie zunehmend wichtiger als der Autobesitz. Das bestätigen auch die Wachstumsraten bei Mitfahrzentralen, Fahrradverleihstationen oder unterschiedlichen Carsharing-Modellen. Die SrV-Ergebnisse zeigen ferner, dass Jugendliche 2008 zu einem geringeren Anteil ihren Führerschein machten als noch 2003.

Allerdings dürften auch wirtschaftliche Gesichtspunkte eine Rolle bei der abnehmenden Autonutzung spielen. So stieg im SrV-Städtepegel der Anteil von Haushalten ohne Auto von 34 Prozent im Jahre 2003 erstmals

wieder auf 37 Prozent an, obgleich die Motorisierung noch leicht von 407 auf 413 Kfz/1.000 Personen angewachsen ist. Der Anteil autoloser Haushalte in Berlin liegt bei 45 Prozent, in Leipzig bei 42 Prozent, in Dresden bei 40 Prozent und in Düsseldorf bei 38 Prozent. Das sind wachsende Größenordnungen der Haupt-ÖPNV-Kunden, die zunehmend von der Verkehrspolitik erkannt und gefördert werden sollten. Eine weitere Komponente für den Rückgang der Verkehrsleistung im Kfz-Verkehr dürfte über den demografischen Wandel zu begründen sein: 2003 machte der Anteil von Rentnern, die ab 70 Jahren zunehmend weniger Wege pro Tag durchführen, im SrV-Städtepegel noch 18 Prozent aus, 2008 waren es bereits 22 Prozent.

## Autos nutzen statt besitzen

Eine Auswertung des Deutschen Mobilitätspanels (MOP) ergab, dass 46 Prozent der Verkehrsteilnehmer im Lauf einer Woche ihre Wege ausschließlich „monomodal“ mit dem Auto erledigen. Abbildung 2 zeigt, dass die meisten Menschen, die über einen Pkw verfügen (etwa 57 Prozent im SrV-Städtepegel), diesen auch praktisch für jeden Weg benutzen.

Abbildung 1



## Spezifische Verkehrsleistung der Wohnbevölkerung im SrV-Städtepegel

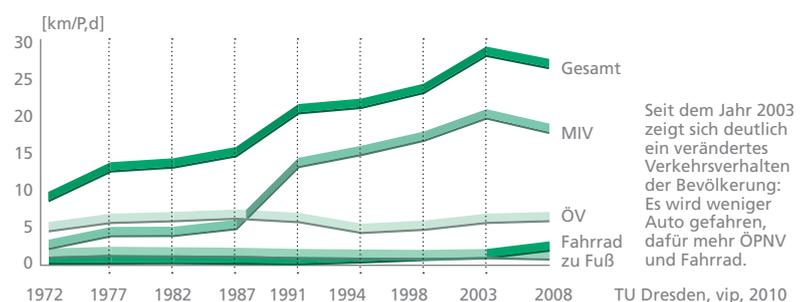
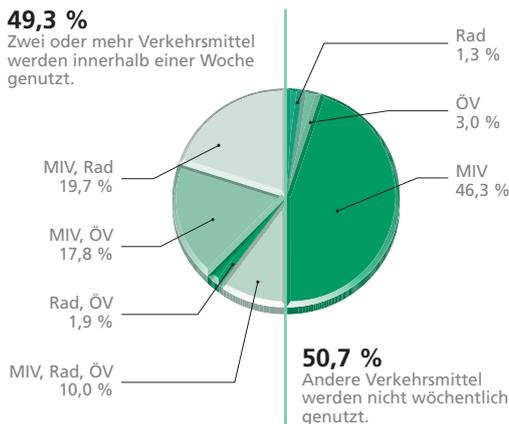


Abbildung 2

**Anteil multi- und monomodaler Verkehrsteilnehmer**



TU Dresden, vip, 2010

Das ist einerseits gerade bei den kurzen Wegen nicht immer am schnellsten und billigsten, andererseits wäre es wegen der hohen Anschaffungskosten für ein Auto zunehmend unwirtschaftlich, es noch seltener zu nutzen. Privat-Kfz stehen schon heute die meiste Zeit des Tages als „Stehzeuge“ mit hohen Fixkosten ungenutzt herum und beanspruchen darüber hinaus ca. 25 m<sup>2</sup> wertvollen Parkraum. Beim Vergleich der Wegekosten der unterschiedlichen Verkehrsmittel werden die fixen Kosten für das Auto von den Besitzern aber in aller Regel verdrängt, gerechnet werden zumeist nur die Benzinkosten.

Die Unterscheidung der befragten Verkehrsteilnehmer in Personengruppen mit und ohne Auto zeigt, wie übermächtig der Einfluss eines verfügbaren Autos auf die Verkehrsmittelwahl ist (vgl. Abbildung 3). Damit wird die tägliche Modal-Split-Entscheidung eigentlich schon durch die vorherigen Langfristentscheidungen über den Wohnort und den Kauf eines oder mehrerer Fahrzeuge determiniert: Deutlich wird, dass, abgesehen von einer kleinen „aktiv“ umweltbewussten Bevölkerungsgruppe, die meisten Personen mit Pkw diesen auch für alle Wege fast ausschließlich benutzen.

Gute ÖPNV-Kunden sind deshalb Jugendliche und Personengruppen ohne Auto. Der oben bereits angesprochene relative ÖPNV-Zuwachs im Jahre 2008 ist bei allen Personengruppen – Ausnahme: Jugendliche – zu erkennen. Vor dem Hintergrund des insbesondere bei jungen Menschen zu beobachtenden Wertewandels und ihrer zunehmenden Mobilitätspräferenzen „nutzen statt besitzen“ liegt hier ein enormes ÖPNV-Potenzial. Dabei zeigen Beobachtungen von Carsharern, dass sie ihre Ortsveränderungen und Verkehrsmittelwahl rationaler entscheiden und das Auto noch weniger nutzen als heute bereits die „normalen“ Personengruppen ohne Auto.

**Ein neuer ÖPNV – verkehrspolitische Strategien für die Zukunft**

Die ÖPNV-Unternehmen erkennen zunehmend, dass Fahrräder und öffentliche Mobilitätsangebote, die sie bis vor kurzem noch als Konkurrenz gefürchtet und abgelehnt haben, das Leben in der Stadt ohne eigenes Auto attraktiver machen und damit den Trend der steigenden Fahrgastzahlen stützen. Denn Menschen, die keine Autos besitzen, sondern verfügbare (öffentliche) Autos lediglich rational nutzen, gehören zu den besten ÖPNV-Stammkunden. Damit hilft jede verkehrspolitische Strategie, die von Autobesitz unabhängig macht und dem ÖPNV mehr Fahrgäste zuführt. Somit ist es sinnvoll, wenn der ÖPNV öffentliche Autoangebote fördert oder gar selbst anbietet. Einige Trendforscher, die bislang primär die Automobilindustrie beraten haben, gehen in Zukunft von mehr als einer Halbierung der Ausgaben von Haushalten für eigene Autos und einem Boom beim Carsharing und ÖPNV aus.

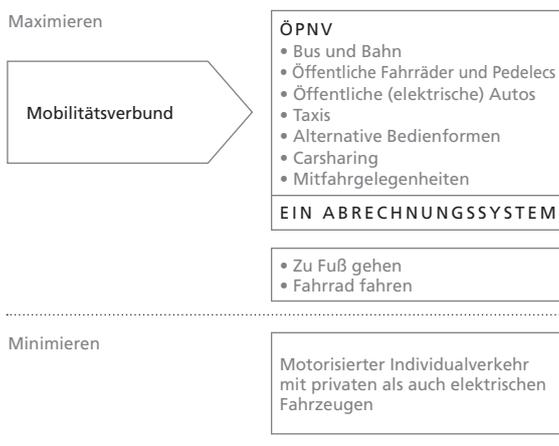
Abbildung 3

	Insgesamt	100 %	42 %	58 %
	Personengruppen	Bevölkerungsanteil in %	MIV in % aller Wege	Umweltverbund in % aller Wege
Mit PKW-Zugang	18–65 Jahre, berufstätig	33	64	36
	18–65 Jahre, nicht berufstätig	13	43	57
	über 65 Jahre	11	49	51
	<b>Gesamt</b>	<b>57</b>	<b>57</b>	<b>43</b>
Ohne PKW-Zugang	unter 18 Jahre	13	32	68
	18–65 Jahre, berufstätig	8	24	76
	18–65 Jahre, nicht berufstätig	10	13	87
	<b>Gesamt</b>	<b>43</b>	<b>21</b>	<b>79</b>

TU Dresden, vip, 2010

Abbildung 4

## „Individualisierter ÖPNV“ als ganzheitliche Mobilitätsdienstleistung neu definieren



Vor diesem Hintergrund sollten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen schnell den individualisierten „neuen ÖPNV“ und seinen „Mobilitätsverbund“ definieren und sich auf die geänderten Randbedingungen und Chancen einstellen, wie es Abbildung 4 nahelegt. Der Mobilitätskunde will günstig von A nach B und sich am Zielort frei und unabhängig bewegen, egal durch wen und mit wem, Hauptsache preiswert und bequem. Um kundenfreundliche inter- und multimodale Dienstleistungsangebote zu schaffen, muss allerdings heute noch viel Sektoral- und Konkurrenzdenken überwunden werden.

Die DB AG versteht sich bereits mit ihren Angeboten als Dienstleister von „Tür zu Tür“ (Tür-zu-Tür-Auskunft, Online-Ticket, Bikesharing, Carsharing, Anbindung ÖPNV mit City mobil/City-Ticket). Unternehmen und Verbünde entdecken neben der Kernleistung moderne Informations- und Vertriebsysteme als „Kernleistung plus“, und sie generieren neue Dienstleistungsangebote (Fahrradverleihsysteme, Fahrradmitnahme, Gepäckaufbewahrung, Mobilitäts- und Fahrradstationen, Mobilitätsmanagement).

Die Herausforderungen der Zukunft können nur gemeistert werden, wenn wir die erforderlichen Innovationen im weiteren Sinne auffassen und sie nicht

## Die Szenarien der Kölner Zukunftsforscher Z\_punkt The Foresight Company umreißen mögliche Pfade der künftigen Mobilität in Deutschland und Europa:

- „Business as usual“ mit keiner oder nur halbherziger Reaktion auf die Herausforderungen vor allem im Bereich der Verkehrssicherheit, der verkehrsbedingten Umweltwirkungen und des Ressourcenverbrauchs bei steigendem MIV kann keine Antwort sein.
- Die anfängliche Euphorie noch immer vieler Entscheidungsträger, individuelle Mobilität allein durch neue „grüne“ – vorwiegend elektrische – Autos künftig zu erhalten, ist einer spürbaren Ernüchterung gewichen. Allein die „Liebe zum grünen Auto“ zu entwickeln und zu erhalten würde wenig oder nichts an unseren Verkehrsproblemen ändern und Umweltprobleme lediglich verlagern.
- Die Luftreinhalte- und CO<sub>2</sub>-Minderungsprobleme werden so gravierend, dass ein „Zwang zum Fortschritt“ bereits in der europäischen und nationalen Gesetzgebung spürbar wird (z. B. verkehrsbezogene Emissions- und Immissionsgrenzwerte, CO<sub>2</sub>-Minderungsvorgaben). Das dirigistische Prinzip ist jedoch sicher nicht die Wunschstrategie.
- Gezielte Information und die Einsicht, dass Verhaltensänderungen nicht zu schmerzhaften Eingriffen und Zwangsmaßnahmen führen, fördern den wirtschaftlichen Erfolg neuer Mobilitätsdienstleistungsangebote und die Kooperation zwischen den Verkehrsträgern. Die „Freude am Gefahrenwerden“ wird preis- und steuerpolitisch insbesondere durch die konsequente Umsetzung der Nutzerfinanzierung mit innovativen Nutzervorteilen für nachhaltige Verkehrsmittel zur Realität. Die Menschen erkennen, dass bessere Mobilität mit weniger Autoverkehr möglich ist. Sie genießen den nachlassenden Parkdruck und die immer weiter zurückgehenden Verkehrsbelastungen in unseren Städten und auch auf den Autobahnen.

Es liegt an uns und an unserer Politik, für welche Zukunft wir uns entscheiden!

vordergründig allein auf technologische (weiterhin autoorientierte) Verbesserungen beschränken. Organisation, Kooperation, Information und neue Mobilitätsdienstleistungen sind unausweichlich, um das Ziel eines intelligenteren, multimodalen Verkehrsverhaltens unter Nutzung und Einsatz der jeweils günstigsten Verkehrsmittel zu erreichen. Eine solche Zukunft muss zwangsläufig autoärmer sein und kann ohne restriktive Strategien über integrierte Politik und Planung, primär durch Preis- und Anreizpolitik sowie neue Dienstleistungsangebote, erreicht werden.

# Themen, die bewegen





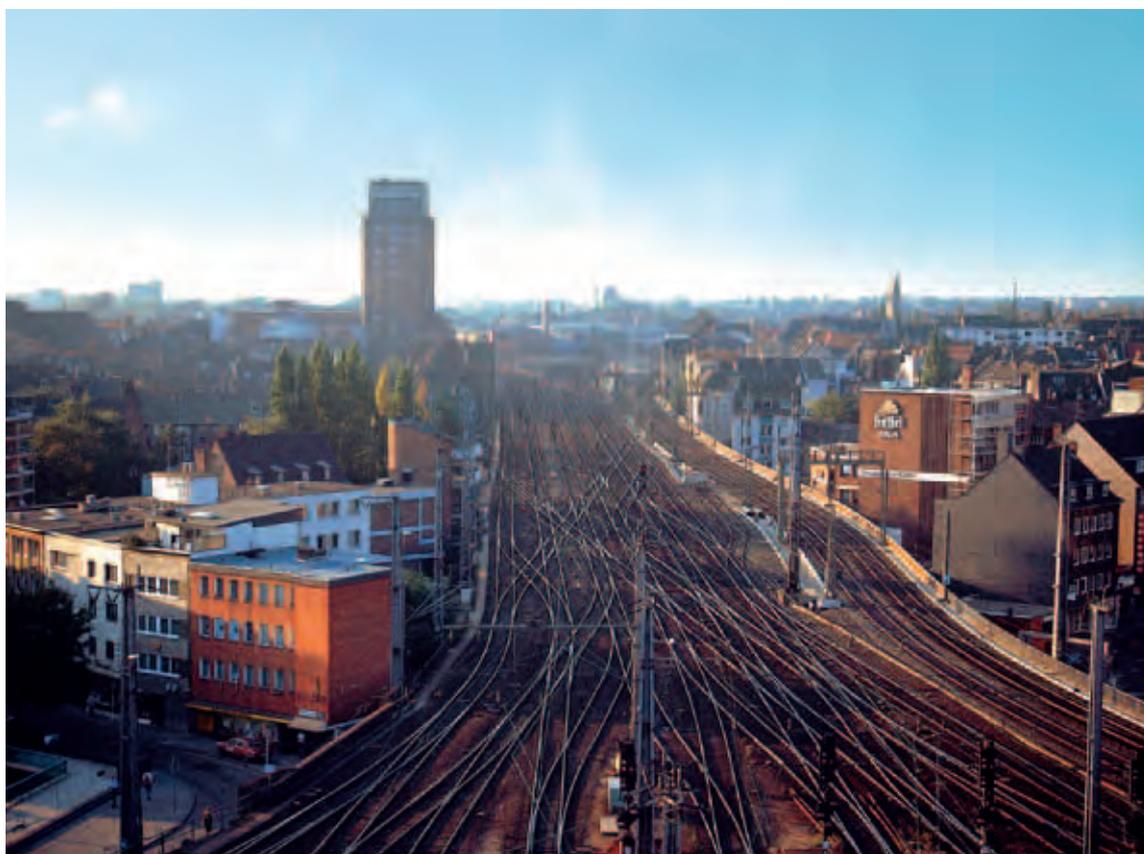


# Bahnknoten Köln

MEHR KAPAZITÄT UND OPTIMIERTE ABLÄUFE

# Konzept gegen den Kollaps

Mit rund 100 Millionen Fahrgästen im Jahr übertrifft der Kölner Hauptbahnhof den Flughafen London-Heathrow. Mehr als 1.200 Züge täglich frequentieren seine Gleisanlagen – davon alleine 1.000 im Nahverkehr. Ein gestuftes Gesamtkonzept soll den Bahnknoten Köln jetzt fit für die Verkehrsströme der Zukunft machen.



**Zentraler Knotenpunkt und Nadelöhr:**  
Insgesamt 11 Strecken laufen aus ganz NRW im Hauptbahnhof Köln zusammen.

Der Kölner Hauptbahnhof ist ein entscheidender Knotenpunkt für den Nah- und Fernverkehr in Nordrhein-Westfalen – und ein Nadelöhr dazu. Hier, wo sich insgesamt 11 Strecken aus Richtung Bonn, Euskirchen, Aachen, Mönchengladbach, Neuss, Düsseldorf, Wuppertal, Bergisch Gladbach, Gummersbach, Siegen und Neuwied bündeln, steigen täglich 280.000 Fahrgäste ein und aus – mehr als in Düsseldorf und kaum weniger als in Berlin. Und die Tendenz steigt: Die aktuelle Bevölkerungsentwicklung im Rheinland lässt allein für die Strecke Köln–Düsseldorf ein Wachstum von 30 Prozent erwarten. Dazu kommt eine starke Zunahme des Güterverkehrs: Bis 2025 soll er um 65 Prozent

steigen. Außerdem werden zwei von drei der von der EU-Kommission neu festgelegten Güterverkehrskorridore für Deutschland durch Köln laufen.

Einen besonderen Engpass im regionalen ÖPNV bilden die Gleise 10 und 11 des Kölner Hauptbahnhofs: Alle 3,3 Minuten fährt dort eine S-Bahn ab; insgesamt sind dies 470 S-Bahnen pro Tag. Schon heute stoßen Bahnsteig und Treppen gerade in den Hauptverkehrszeiten, wenn viele Pendler unterwegs sind, an ihre Kapazitätsgrenzen. Die Folge sind Verspätungen durch längere Ein- und Aussteigezeiten.



## Engpässe von besonderer Bedeutung



## Analyse als Basis

Um die Probleme des Bahnknotens Köln zu lösen, hat der Nahverkehr Rheinland (NRV), der im Gebiet des VRS für Betrieb, Finanzierung und Investitionsförderung des SPNV zuständig ist, im Herbst 2010 in Abstimmung mit der Bahntochter DB Netz und dem Landesverkehrsministerium NRW ein Gutachten in Auftrag gegeben. Gegenstand ist die zu erwartende kurz-, mittel- und langfristige Entwicklung der Verkehrsströme von Nah-, Fern- und Güterverkehr am Knoten Köln. Auf dieser Basis hat man Strukturbausteine entwickelt, die stufenweise umgesetzt werden können und dafür sorgen sollen, den Bahnknoten Köln mit optimierten Betriebsabläufen und einer gezielt weiterentwickelten Infrastruktur für die Zukunft zu rüsten.

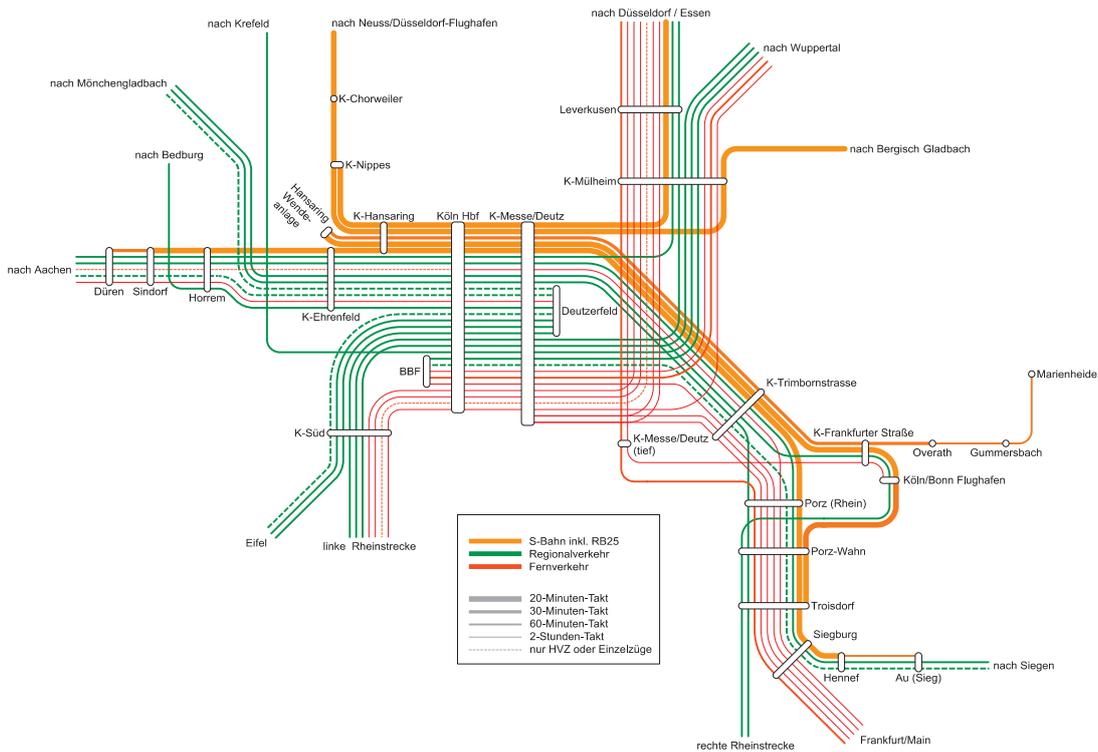
Ein zentraler Aspekt der Planung ist Verlagerung von Nahverkehrszügen von den Fernbahngleisen auf die S-Bahn-Gleise. Diese Entlastungsmaßnahme kann allerdings erst realisiert werden, wenn die S-Bahn-Stammstrecke für eine 2,5-Minuten-Zugfolge ausgerüstet ist. Demselben Zweck dient der Ansatz, möglichst keine Linien mehr in Köln enden zu lassen und so Doppelfahrten in diesem kritischen Bereich zu vermeiden. Außerdem sollen zwei Fernverkehrslinien, die zwischen der Region Rhein/Ruhr und Süddeutschland verkehren, auf den rechtsrheinischen Bahnhof Köln-Messe/Deutz (Tiefbahnhof) verlegt werden. Dies soll den Engpass zwischen dem Hauptbahnhof, der Hohenzollernbrücke und dem Bahnhof Köln Messe/Deutz entlasten und im Hauptbahnhof zusätzliche Kapazitäten für den Nahverkehr schaffen.

## Infrastruktur als Schlüssel

Durch den Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke zwischen Köln Hbf und Köln Messe/Deutz würde gleichzeitig die Voraussetzung für eine Taktverdichtung oder die Einrichtung einer zusätzlichen S-Bahn-Linie geschaffen werden. Auch die S-Bahn-Strecke Köln-Dellbrück-Bergisch Gladbach könnte nach diesem Ausbau auf zwei Gleise erweitert werden, so dass für die S 11 ein 10-Minuten-Takt möglich würde.

Für rund 170 Millionen Euro sollen der Hauptbahnhof Köln und der Bahnhof Köln-Messe/Deutz bis zum Jahr 2019 um jeweils einen S-Bahnsteig mit je zwei Gleisen erweitert werden. Der Hauptbahnhof erhält dann durch das Errichten des neuen elektronischen Stellwerks zwei zusätzliche Weichen, die die Paralleleinfahrt von der Hohenzollernbrücke auf Gleis 7 und 8 ermöglichen und an dieser Stelle für mehr Kapazitätsausnutzung sorgen werden. Insgesamt ist es erklärtes Ziel, für Köln einen gemeinsamen Hauptbahnhof mit den „Terminals“ Dom/Innenstadt und Messe/Deutz zu schaffen.

Darüber hinaus sind für den Westring Köln vier Ausbaubauabschnitte vorgesehen: Köln-Hansaring-Köln West, Köln West-Köln Süd, Köln-Süd-Hürth-Kalscheuren und das Überwerfungs-Brückenbauwerk Hürth-Kalscheuren. Gleichzeitig soll der Umbau des Bahnhofs Köln West für Kapazitätsverbesserungen im Güterverkehr sorgen.



**Kapazitätsgrenze erreicht:** Alle 3,3 Minuten fährt an Gleis 10/11 des Kölner Hauptbahnhofs eine S-Bahn ab; für Nah- Fern- und Güterverkehr werden in den nächsten Jahre kräftige Zuwachsraten prognostiziert.

Wichtigste Basismaßnahme für einen zukunftssicheren Bahnknoten Köln sind der zweigleisige Ausbau der S 11 zwischen Köln-Delbrück und Bergisch Gladbach inklusive des Ausbaus der Bahnhöfe Köln Messe/Deutz und Köln Hauptbahnhof. Weitere große Infrastrukturmaßnahmen sind die Beseitigung der Engpässe auf der Strecke zwischen Köln-Mülheim und Düsseldorf im Rahmen des Projektes Rhein-Ruhr-Express, jeweils ein viertes Gleis zwischen Leverkusen-Bayerwerk und Leverkusen-Küppersteg sowie zwischen Leverkusen-Rheindorf und Langenfeld.

Auch die Zulaufstrecken rund um den Bahnknoten Köln sind mit gezielten Infrastrukturmaßnahmen Teil des Konzepts „Bahnknoten Köln“:

- neue „Rheydter Kurve“ als Bypass zur Strecke Aachen–Köln zur Führung des Güterverkehrs von Belgien über Grevenbroich Richtung Köln
- Ausbau der Erftbahn zur S-Bahn-Strecke mit einem 20-Minuten-Takt zwischen Köln und Bedburg (bereits vor Ausbau der Stammstrecke möglich)



**Eine Liste sämtlicher hier als Ausschnitt vorgestellter Teilmaßnahmen wird bis Ende 2011 vorgestellt. Mit ihr liegt dann erstmals eine fundierte zukunftsorientierte Konzeption für den Ausbau des Bahnknotens Köln vor.**



# Zukunftstechnologie

## NULL-EMISSION UND MODERNES STÖRUNGSMANAGEMENT

## Stolze Vorreiter

Knapp 8,8 Millionen Euro investieren das Land Nordrhein-Westfalen und der Nahverkehr Rheinland (NVR) derzeit in zwei richtungsweisende Technologieprojekte im Bereich des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg: die ersten emissionsfreien Wasserstoff-Hybridbusse ihrer Art und eine hochmoderne zentrale Leitstelle in Köln.

**Pilotprojekt: Wasserstoff-Hybridbusse der RVK**

Seit Mai 2011 sind sie unterwegs: die ersten komplett schadstofffreien Wasserstoff-Hybridbusse im Rheinland. Das Land Nordrhein-Westfalen hat die Fahrzeuge mit 3,1 Millionen Euro im Rahmen eines zunächst auf fünf Jahre angelegten Pilotprojekts der Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) gefördert. Nun können wasserstoffbetriebene Busse zum ersten Mal in NRW im flächendeckenden Linienverkehr eingesetzt werden.

Entwickelt wurden die neuartigen Busse der Typenbezeichnung „Phileas“, die mit 18 Metern die weltweit längsten Gelenkbusse ihrer Art sind, im Rahmen eines internationalen Forschungsprojekts des Landes Nordrhein-Westfalen und der Niederlande. Ihre Antriebstechnik stammt aus Düsseldorf, das Batteriesystem aus Brilon, die Brennstoffzelle aus Kanada, die Montage erfolgte beim niederländischen Hersteller APTS.



**Mit den neuen Wasserstoff-Hybridbussen als richtungsweisendem Meilenstein werden wir schon heute den Anforderungen unseres Zukunftskonzepts „Null Emission“ gerecht.**

Als Treibstoff nutzen die neuartigen Fahrzeugen Wasserstoff, der mithilfe einer Brennstoffzelle in elektrische Energie umgewandelt wird. Im Gegensatz zu konventionellen Diesel-Hybridbussen werden dabei keinerlei klimaschädliche Stoffe wie Kohlendioxid ausgestoßen. Gleichzeitig ist der genutzte Wasserstoff ein Nebenprodukt des Hürther Chemieparks Knapsack, wo sich auch die erste frei zugängliche Wasserstofftankstelle in NRW befindet. Die bei jedem Bremsvorgang entstehende Energie wird in den neuen Bussen zusätzlich zwischengespeichert und kann bei Beschleunigungen freigesetzt werden. Und auch die Lärmemission ist um

ein Vielfaches geringer als die herkömmlicher Busse. Damit ist das Ziel der Testphase, dem Zukunftskonzept „Null Emission“ ein gutes Stück näher zu kommen, keinesfalls utopisch. Bisher wurden insgesamt vier Busse produziert: zwei für den Einsatz durch die Amsterdamer Verkehrsgesellschaft GVB, zwei für die Nutzung durch die RVK im Regionallinienverkehr des Rhein-Erft-Kreises sowie in den Stadtverkehren Hürth und Brühl.

**Hochmodern: Zentrale Leitstelle der KVB**

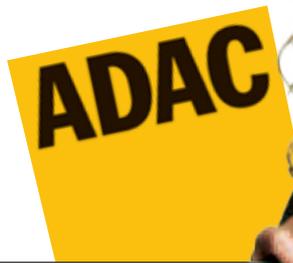
Mit 5,7 Millionen Euro fördert der NVR den umfassenden technischen Ausbau der zentralen Leitstelle der Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB). Durch die Nutzung und Zusammenführung modernster Informations- und Kommunikationssysteme wird sie voraussichtlich ab 2013 für eine deutlich verbesserte betriebliche Qualität mit optimiertem Fahrgastservice und mehr Möglichkeiten der Kundenkommunikation sorgen. So werden die Fahrgäste z. B. ohne Verzögerung automatisch über Störungen informiert – und das auch mobil.



Zentrale Elemente der neuen Leitstelle sind eine große, hochmoderne Multimediawand, ein optimiertes Bedienplatzkonzept und ein umfassendes Störungs- und Ereignismanagement. Damit ist sie die Antwort auf die wachsenden Herausforderungen, die der ÖPNV der Zukunft schon jetzt an die KVB stellt. Die Baumaßnahmen starten voraussichtlich zum Jahresende 2011. Während der Umbauphase wird eine provisorische Leitstelle eingerichtet. Ihre Bestandteile werden später in eine vorgesehene Ersatzleitstelle integriert, die ebenfalls vom NVR gefördert wird.

**Alles im Blick:**  
Eine hochmoderne Multimediawand als Herzstück bietet die Grundlage für schnelle Information der Fahrgäste im Störfall – automatisch und mobil

Du **misch**  
auch!



EINZIGARTIG: PARTNERKAMPAGNE VON VRS UND ADAC

# Ohne Berührungsangst

Wer eingefleischte Autofahrer an Bus und Bahn heranführen will, darf das Auto nicht zum Feindbild machen – und braucht die richtigen Verbündeten. Den hat der VRS für seine Autofahrerkampagne 2011 im ADAC gefunden.

Hohe Verkehrsdichte, ständige Staugefahr und wenige Parkplätze: In vielen Städten erreicht man sein Ziel oft schneller, günstiger und entspannter, wenn man nicht nur das eigene Auto, sondern auch die öffentlichen Verkehrsmittel nutzt. Der Mobilitätsmix, d. h. die sinnvolle und gemeinsame Nutzung von Auto, Bus und Bahn, gewinnt insbesondere im innerstädtischen Raum mehr und mehr an Bedeutung. Das Mischen der verschiedenen Verkehrsmittel ist eine wichtige Alternative, um gegen die starke Verkehrsbelastung des Straßenraums anzugehen, umweltschonend zu agieren und zugleich auch preiswert unterwegs zu sein.

Um für die clevere Kombination der Verkehrsmittel zu werben, haben VRS und ADAC unter dem Motto „Du misch auch“ im Frühjahr und Sommer zusammen

mit den Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet eine gemeinsame Informationskampagne gestartet. Diese Kooperation zwischen dem ADAC und einem ÖPNV-Verkehrsverbund in einer gemeinsamen Aufklärungsaktion ist bisher deutschlandweit einzigartig.

## Aufmerksamkeit durch Maßnahmenmix

Kernpunkte der Kampagne waren verschiedene Presseaktionen in Köln, Leverkusen und Bonn, bei denen die jeweilige Verkehrssituation vor Ort analysiert und die Vorteile des Zusammenspiels von Auto, Bus und Bahn aufgezeigt wurden. Eine große Sandskulptur (in Köln) und ein 3D-Straßenbild (in Leverkusen) sorgten zusätzlich für Aufmerksamkeit und visualisierten den Mobilitätsmix der Verkehrsmittel.



Spielerisch spektakulär: Kampagnenmotive als Sandskulpturen auf dem Kölner Lenauplatz

Die begleitenden Werbemotive setzten die Autofahrerkampagne aus dem Vorjahr fort: Die beiden Protagonisten brachten auf sympathische Art und Weise die Botschaft des Mischens unmittelbar auf die Straße und verankerten sie geschickt im Bereich des Individualverkehrs: Die „Du misch auch“-Botschaft fand sich als Heckflächenplakatierung auf Bussen und auf Zapfpistolen an ausgewählten Tankstellen im Verbundgebiet. Fünf darauf abgestimmte Radiospots, geschaltet zu den Hauptverkehrszeiten, erhöhten die

Reichweite deutlich. Auch ganz konkret waren Autofahrer aufgerufen, Bus und Bahn zu testen: Ihnen standen 1.000 kostenlose Testtickets plus individuell geschnürtem ÖPNV-Informationspaket zur Verfügung. Neben der Resonanz in der lokalen und regionalen Presselandschaft sorgten auch Beiträge in den ADAC Publikationen für eine zusätzliche Verbreitung. So berichtete auch die ADAC Motorwelt, Deutschlands auflagenstärkstes Magazin, über die Informationskampagne der beiden ungewöhnlichen Partner.

Direkte Ansprache:  
emotional und  
authentisch –  
ÖPNV-Nutzung vom  
ADAC empfohlen



**Du misch auch!**  
Auto, Bus und Bahn schlau gemischt  
macht grenzenlos mobil.

**ADAC**

Der ADAC empfiehlt: Für den perfekten Mobilitäts-Mix, öfter mal mit Bus und Bahn. Infos und Gewinnspiel unter [www.einsteigen.info](http://www.einsteigen.info)

Gute Verbindungen, praktisch und entspannt. Einfach immer öfter.

[www.vrsinfo.de](http://www.vrsinfo.de)  
Die Schlaue Nummer (0 180 3) 50 40 30  
(3 Cent/Min, aus dem Festnetz; Mobilfunk max. 42 Cent/Min.)

**VRS** Für alle, die Ziele haben.  
Verkehrsverbund Rhein-Sieg



**Du misch auch!**  
Auto, Bus und Bahn schlau gemischt  
macht grenzenlos mobil.

**ADAC**

Der ADAC empfiehlt: Für den perfekten Mobilitäts-Mix, öfter mal mit Bus und Bahn. Infos und Gewinnspiel unter [www.einsteigen.info](http://www.einsteigen.info)

Gute Verbindungen, praktisch und entspannt. Einfach immer öfter.

[www.vrsinfo.de](http://www.vrsinfo.de)  
Die Schlaue Nummer (0 180 3) 50 40 30  
(3 Cent/Min, aus dem Festnetz; Mobilfunk max. 42 Cent/Min.)

**VRS** Für alle, die Ziele haben.  
Verkehrsverbund Rhein-Sieg



Werben, wo die Zielgruppe ist:  
Motive der VRS-Autofahrerkampagne am Heck von Bussen im Straßenverkehr und auf Zapfpistolen



## Das sagt der Partner: Die Mischung macht's



**Bernd Fronhoffs**

Vorstandsmitglied für Verkehr und Technik  
des ADAC Nordrhein e.V.

Bus und Bahn stellen aus Sicht des ADAC einen unverzichtbaren Baustein des städtischen Verkehrs dar. Weder der Motorisierte Individualverkehr (MIV) noch der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) sind aus Kapazitätsgründen allein in der Lage, alle Mobilitätsansprüche der Stadt- und Umlandbewohner zu befriedigen. Umso wichtiger ist es, die Stärken der jeweiligen Verkehrsmittel optimal auszunutzen und den Umstieg untereinander zu optimieren. Denn das Auto ist auf der Kurzstrecke aus ökologischer und ökonomischer Sicht nicht immer das optimale Verkehrsmittel, und auch der ÖPNV hat – gerade im ländlichen Raum – Nachteile.

Um die bestmögliche „Mischung“ verschiedener Verkehrsträger geht es auch bei der gemeinsamen Aktion „Du misch auch“ von ADAC und VRS. Gemeinsam wollten wir vor Ort aufzeigen, dass die Nutzung des ÖPNV zu einer Entlastung der städtischen Verkehrsinfrastruktur beitragen kann. Die autofahrerspezifischen Verkehrsprobleme in Ballungsräumen wie Parkraumprobleme und Staus lassen sich nur durch eine intelligente Vernetzung aller Verkehrsmittel lösen.

Zumindest ergibt das ein europaweiter ADAC Test aus dem Jahr 2010. Hier hatten die deutschen Städte in der Gesamtschau zwar relativ gut abgeschnitten. Dieses gute Ergebnis der fünf deutschen Städte (München, Frankfurt, Hamburg, Köln und Leipzig) im Testfeld resultiert aber daraus, dass man im Vergleich zur Konkurrenz hierzulande relativ schnell unterwegs ist, komfortabel umsteigen kann und gut informiert wird. Schwachstelle der deutschen Testkandidaten (Ausnahme Leipzig) war und ist jedoch der Fahrpreis. Mit nur 48 Prozent der erreichbaren Punkte lagen sie deutlich hinter dem Rest Europas.

„**Damit der Autofahrer den ÖPNV als echte Alternative wahrnimmt, müssen Busse und Bahnen durch Schnelligkeit, Komfort, Zuverlässigkeit und niedrige Kosten überzeugen.**“

Letztendlich bedarf es noch großer Anstrengungen, um den ÖPNV auch „emotional“ attraktiv zu gestalten. Anders als beim Pkw, der vom „Partnerersatz“ bis zum „Lastenesel“ die unterschiedlichsten Bedürfnisse und Transportzwecke abdeckt, kann der ÖPNV bislang vor allem in Sachen „Kommunikation“ punkten. Immer wieder bahnen sich dort auch Ehen und Freundschaften an.

Sicherlich tragen in der Region Aktivitäten wie die „Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement“ des VRS oder die gemeinsame Mobilitätskampagne von ADAC und VRS „Du misch auch“ dazu bei, dass mehr Autofahrer ihre Vorbehalte gegenüber dem ÖPNV ablegen und ab und an – vor allem dort, wo es sinnvoll ist – umsteigen. Getreu dem Motto: nicht immer, aber immer öfter.



# Projekte für die Zukunft



# Flächendeckende Modernisierung



## MODERNISIERTES KÖLNER DIESELNETZ

# Mehr Qualität. Mehr Leistung

Konkurrenz belebt die Qualität. Deshalb sorgt die Vergabe von ÖPNV-Leistungen durch europaweite Ausschreibungen für mehr Leistung und modernste Standards – ab Dezember 2013 auch im Kölner Dieselnetz mit der DB Regio NRW als Betreiber.

Für 20 Jahre übernimmt die Bahntochter DB Regio NRW ab Dezember 2013 den Betrieb des Dieselnetzes rund um Köln, das zwei Regionalexpress- und fünf Regionalbahn-Linien mit einer Gesamtleistung von rund 7,2 Millionen Zugkilometern pro Jahr umfasst. Ausschlaggebend für die Vergabe war die Wirtschaftlichkeit des Angebotes, mit dem die zuständigen Zweckverbände Nahverkehr Rheinland, Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord sowie Nahverkehr Westfalen-Lippe ihren Kunden in Zukunft mit einem vertretbaren finanziellen Aufwand deutlich mehr Qualität und Leistung anbieten können. Dazu gehört in erster Linie der Einsatz neuer, leistungsstarker und komfortabler Triebwagen. Ihre geräumigen und funktionalen Innenräume sind klimatisiert und verfügen über eine barrierefreie Ausstattung. Für ein erhöhtes Sicherheitsempfinden sorgen die durchgehende Videoüberwachung und eine Sprechanlage zum Fahrzeugführer. Abends und in der Nacht wird es zusätzliche Zugbegleiter und in Wochenendnächten zusätzliches Sicherheitspersonal in den Fahrzeugen geben.

**Mehr Angebot**

Neben einer deutlichen Steigerung der Sitzplatzkapazitäten um bis zu 50 Prozent in den Hauptverkehrszeiten wird ab Dezember 2013 auch das Fahrtenangebot grundlegend erweitert. Die Schwerpunkte liegen dabei je nach Strecke auf den pendlerstarken Zeiten am Morgen und am frühen Abend sowie im Bereich des Freizeitverkehrs an Wochenenden und in den späten Abendstunden. Auch die Einrichtung von vier neuen Haltepunkten entlang der Strecke der RB 23 gehört zur Angebotsausweitung. Im Einzugsgebiet von Bonn werden sie täglich rund 3.000 zusätzlichen Fahrgästen einen ortsnahen, einfachen Zugang zum Nahverkehrsnetz ermöglichen (siehe Seite 34). Auch die RB 30 erhält künftig einen zusätzlichen Haltepunkt: „Bonn UN Campus“ im ehemaligen Regierungsviertel der Bundesstadt.

**Flexibilität für die Zukunft**

Für den Betrieb des Dieselnetzes Köln wurde ein Nettovertrag abgeschlossen, der die Einnahmen- und Kostenverantwortung in die Hände des Betreibers legt. Dabei haben die zuständigen Zweckverbände jederzeit die Möglichkeit, die Betriebsleistungsbestellungen zu ändern und an aktuelle Entwicklungen anzupassen. So bleibt auch bei der auf Planungssicherheit ausgerichteten langen Vertragslaufzeit von 20 Jahren genügend Flexibilität für die Gestaltung des Nahverkehrs in der Region. Für eine dauerhaft bestmögliche Leistung.

---

**Die Vergabe des Kölner Dieselnetzes an die DB Regio NRW sichert gleichzeitig rund 250 Arbeitsplätze in der Region für die nächsten 20 Jahre.**

---



**Mehr Komfort:**  
neue, barrierefreie  
Fahrzeuge vom Typ  
Lint 81, klimatisiert,  
mit mehr Platz und  
moderner Ausstattung

# Das bringt das Dieselnetz 2013



- spurtstarke Neufahrzeuge der Firma Alstom mit 180/300 Sitzplätzen (Lint 54/81) für Zugbildungen mit 180, 300, 360 oder 480 Sitzplätzen
- Reihen- und Vis-à-vis-Bestuhlung
- Klimatisierung
- barrierefreie Ausstattung
- Stellplätze für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder
- moderne Fahrgastinformationssysteme
- Steckdosen für den Laptopanschluss
- Videoüberwachung der Innenräume und Notsprecheinrichtung zum Fahrzeugführer
- Zugbegleiter und Sicherheitspersonal in den Abend-/Wochenendstunden



## Voreifelbahn (RB 23)

- vier neue Stationen (Bonn-Endenich Nord, Bonn-Helmholtzstraße, Alfter-Impehoven und Rheinbach Römerkanal)
- 50 Prozent mehr Sitzplätze in den Hauptverkehrszeiten von 320 auf bis zu 480
- täglich mehr Angebot vor allem im Abendverkehr und früherer Betriebsbeginn an Sonn- und Feiertagen
- Mo–Fr neue Spätfahrten  
Euskirchen ab 23:01 Uhr nach Bonn an 23:39 Uhr,  
Bonn ab 0:34 Uhr nach Euskirchen an 1:16 Uhr,  
Euskirchen ab 20:30 Uhr nach Bad Münstereifel an 20:54 Uhr,  
Bad Münstereifel ab 21:30 Uhr nach Euskirchen an 21:51 Uhr
- Sa, So u. Feiertage neue Spätfahrten  
Euskirchen ab 23:01 Uhr nach Bonn an 23:39 Uhr,  
Bonn ab 1:34 Uhr nach Euskirchen an 2:16 Uhr,  
Euskirchen ab 19:03 Uhr nach Bad Münstereifel an 19:24 Uhr,  
Bad Münstereifel ab 19:30 Uhr nach Euskirchen an 19:51 Uhr
- So u. Feiertage neue Züge Bonn ab 8:14 Uhr über  
Euskirchen (8:56 Uhr) nach Bad Münstereifel an 9:24 Uhr,  
Bad Münstereifel ab 9:30 Uhr nach Euskirchen an 9:51 Uhr

## Eifelstrecke (RE 12/22, RB 24)

- 20 Minuten weniger Fahrzeit zwischen Köln und Trier durch drei neue SPINTER-Zugpaare
- neuer Stundentakt der RE 22 zwischen Köln und Trier vor allem für die Stationen im südlichen Kreis Euskirchen
- erweiterte Betriebszeiten vor allem im Abend- und Spätverkehr zwischen Köln und Euskirchen (Sa u. So 1:05 Uhr ab Köln) sowie täglich zwischen Köln und Euskirchen (ab 22:00 Uhr und 0:00 Uhr, Sa, So u. Feiertage auch 1:00 Uhr) und Gerolstein (an 23:07 Uhr und 1:07 Uhr, Sa, So u. Feiertage auch 2:07 Uhr)
- ideal für Pendler: neuer Zug um 6:50 Uhr ab Euskirchen nach Köln mit 300 zusätzlichen Sitzplätzen
- ab 12/2014 bessere stündliche Anschlüsse zu den RE-Linien nach Luxemburg, Koblenz und Saarbrücken/Mannheim

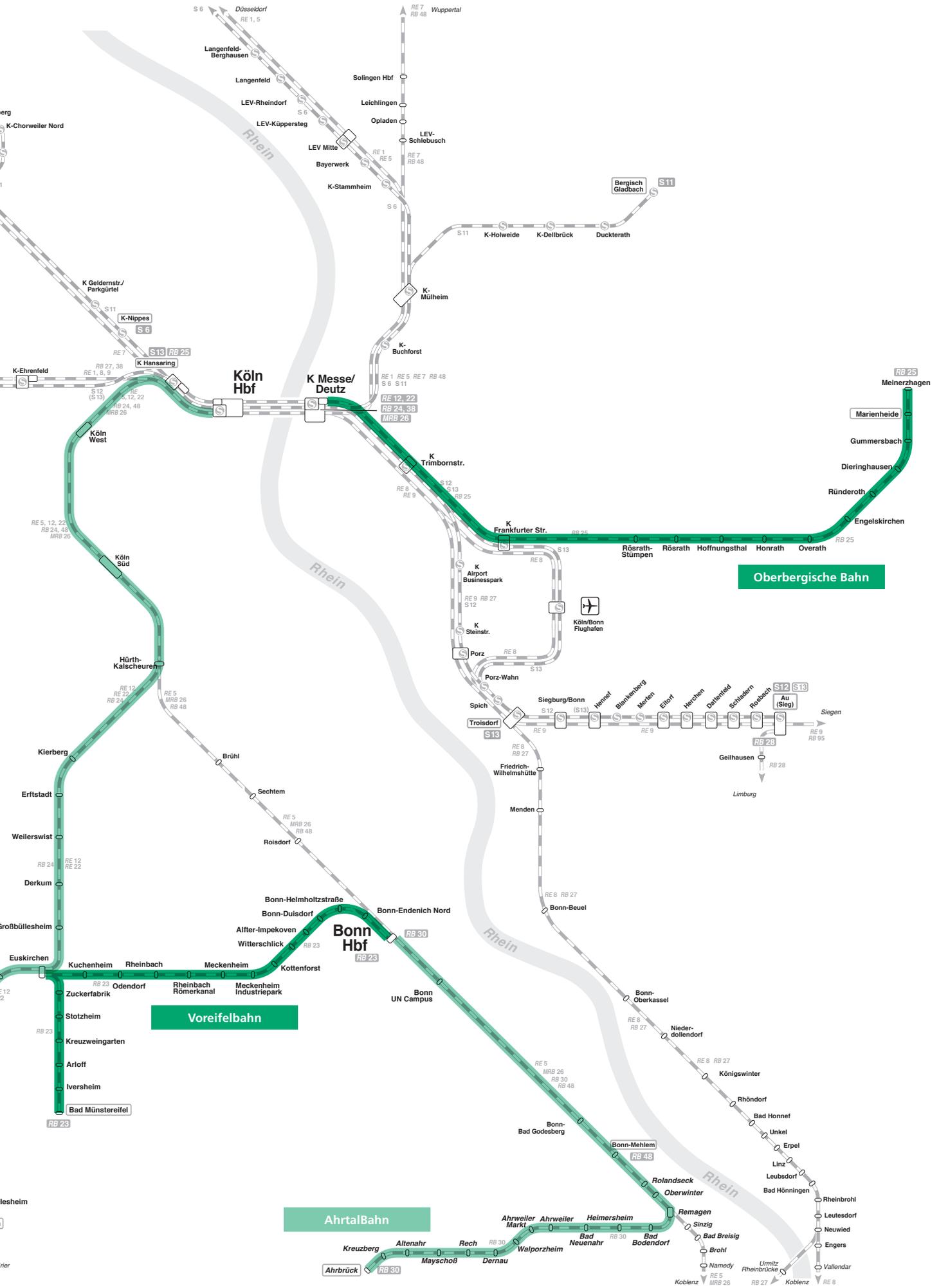
## Oberbergische Bahn (RB 25)

- Streckenverlängerung (Reaktivierung) über Marienheide hinaus nach Meinerzhagen
- zweigleisiger Streckenausbau im Bereich Dieringhausen–Gummersbach
- die Geschwindigkeit erhöhende Maßnahmen im Abschnitt Köln–Porz bis Rösrath
- mehr Angebot im Abschnitt Overath–Engelskirchen durch Verlängerung der Zwischenzüge Köln–Overath (13 Fahrten Mo–Fr)
- mehr Angebot im Abschnitt Overath–Gummersbach (14 Fahrten Mo–Fr)
- ideal für Pendler: zusätzlicher Verstärkerzug um 7:11 Uhr von Overath nach Köln (an 7:48 Uhr)
- ideal für Schüler: neuer Halbstundentakt zwischen Marienheide und Gummersbach zwischen 7:00 Uhr und 8:00 Uhr

## AhrtalBahn (RB 30)

- mehr Angebot am Wochenende durch Ausweitung des sogenannten „Dernauer Taktes“ auf Sa u. So
- neuer Anschluss des Dernauer Taktes in Remagen auf den RE 5 von und nach Koblenz
- zusätzliche Fahrten (Ahrbrück–)Remagen–Bonn an 6:08 Uhr und Bonn ab 22:49 Uhr nach Remagen(–Ahrbrück)
- neue Station Bonn UN Campus





## MASSNAHMEN INFRASTRUKTUR

## Investition in Zukunft

Moderner Nahverkehr verlangt nach moderner Infrastruktur, die gezielt ausgebaut und erweitert werden muss. Neue Fahrtechnik und neue Haltepunkte in Bonn sowie neue Ampelanlagen mit Vorrangschaltung für Busse in Troisdorf sind nur drei der Maßnahmen, die der Nahverkehr Rheinland (NVR) derzeit fördert.

**Instandsetzung: Stadtbahnlinie 16 in Bonn**

Auf zwei Jahre angelegt ist die Erneuerung der Fahrleitung und der Unterwerkstechnik der Stadtbahnlinie 16 zwischen der Stadtgrenze von Bonn und dem Bahnhof Wesseling Süd. Dabei wird die durch Korrosion, Verschleiß und hohe statische Belastung stark

in Mitleidenschaft gezo- gene Fahrleitungsanlage, die zum Teil noch aus den 1950er Jahren stammt, in zwei Baustufen komplett ausgetauscht. Auf der Strecke von insgesamt rund 6,2 Kilometern werden jetzt 118 neue

Mastfundamente und Betonmasten errichtet – plus dazugehörige Ausleger und Fahrdrähte. Die Gesamtkosten für die Erneuerung werden von der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) auf rund 6,3 Millionen Euro beziffert. 85 Prozent der Baukosten fördert der NVR, die restlichen 15 Prozent übernimmt die HGK.

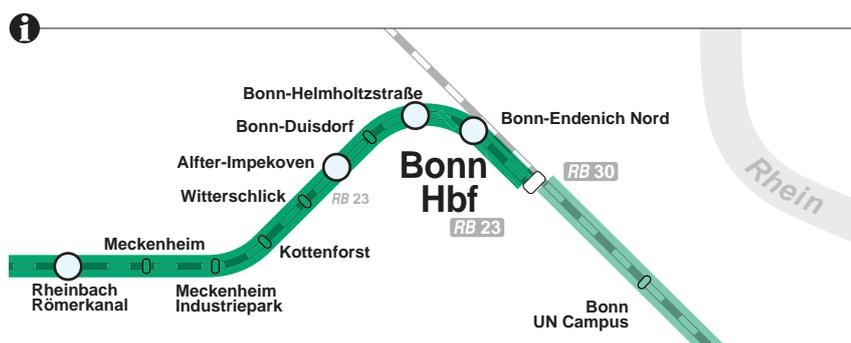
**Erschließung: neue Haltepunkte der RB 23**

Mit 12.000 Fahrgästen täglich ist die Strecke der Regionalbahn 23 Bonn–Euskirchen–Bad Münstereifel ein wichtiges Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs

im Raum Bonn. Umso wichtiger ist es, weitere Wohn- und Gewerbegebiete zwischen Bonn und Rheinbach an die Strecke anzubinden und den Anwohnern eine bequeme Nutzung des Nahverkehrs zu ermöglichen. Dazu werden ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 mit Bonn-Endenich Nord, Bonn-Helmholtzstraße, Alfter-Impekoven und Rheinbach Römerkanal insgesamt vier neue Haltestellen bis zu 3.000 zusätzlichen Fahrgästen pro Tag die Möglichkeit geben, die günstige Verbindung in die Bonner Innenstadt zu nutzen. Zur Realisierung des Fahrplans wird unter anderem der Abschnitt Bonn-Duisdorf–Witterschlick zweigleisig ausgebaut, der Güterbahnhof Bonn umgebaut und ein neues Wende- und Abstellgleis am Bahnhof Rheinbach errichtet.

Besonderes Augenmerk beim Neubau der Haltepunkte, in die rund 9,6 Millionen Euro investiert werden, liegt auf der attraktiven und nutzerfreundlichen Gestaltung. Ein zentrales Kriterium ist dabei die Barrierefreiheit: Rampen und niveaugleiche Einstiege sorgen dafür, dass auch in ihrer Mobilität eingeschränkte Fahrgäste ohne Probleme reisen können. Zur besseren Orientierung tragen moderne Informations- und Leitsysteme bei, und die enge räumliche Verknüpfung mit Bushaltestellen, kostenlosen P&R-Parkplätzen und Fahrradabstellanlagen ermöglicht das einfache und schnelle Umsteigen von der Straße auf die Schiene.

Die umfangreiche Baumaßnahme dient der Vermeidung von Ausfällen sowie der Verbesserung von Betriebsqualität und Sicherheit und kommt somit den Fahrgästen der Linie 16 zugute.



**Direkter Zugang:**  
Für bis zu 3.000 Menschen zusätzlich pro Tag bringen vier komplett neu angelegte Haltepunkte der RB 23 ab 2013 eine direkte Anbindung in die Bonner Innenstadt.

Parallel zum Bau der vier neuen Haltepunkte werden auch alle anderen Stationen der RB 23 barrierefrei erschlossen und die Bahnsteige auf das erforderliche Maß verlängert.

### Vorfahrt: Grün für Busse in Troisdorf

Um dem wachsenden Verkehrsaufkommen und den dadurch entstehenden Zeitverlusten für den ÖPNV auf der Straße entgegenzuwirken, werden in Troisdorf-Mitte neun Ampelanlagen mit einer Lichtsignalvorrangschaltung ausgerüstet. Damit haben Busse dann im Bereich Ursulaplatz/ZOB/Knoten Rathaus automatisch Vorfahrt und sind nicht nur schneller, sondern auch emissionsärmer unterwegs.



**Die Vorrangschaltung ist ein wichtiger Faktor für den ÖPNV: Wir können den Fahrplan einhalten, Verspätungen reduzieren und die Schadstoffemission an roten Ampeln deutlich senken.**

---

Die neue Vorrangschaltung wird über flexible Signalprogramme gesteuert: Der mit Bordcomputer und Funksendern ausgestattete Bus meldet sich per Funk-signal frühzeitig an der Ampel an und kann diese anschließend bevorzugt passieren. Hierdurch können Reisezeiten verkürzt, Verspätungen minimiert und eine Einhaltung des Fahrplans gewährleistet werden.

Passiert kein Bus, werden die Grünphasen der jeweiligen Ampelanlagen zugunsten des Individualverkehrs ausgeglichen. Hierfür sorgen zusätzlich installierte Infrarotdetektoren zur Messung der Fahrzeugströme.

Die zur Installation der Anlagen nötigen Kosten von rund 750.000 Euro werden vom Nahverkehr Rheinland (ca. 520.000 Euro), dem Landesbetrieb Straßen NRW und der Stadt Troisdorf getragen.



**Plus im Bus:**  
Neue Ampeln mit automatischer Vorrangschaltung für Busse sorgen in Troisdorf für noch schnelleres Vorwärtkommen im Stadtverkehr.



# VeRSiert

## MEHR SICHERHEIT BEI GROSSVERANSTALTUNGEN

# Modellprojekt Vernetzung

Immer mehr Großveranstaltungen ziehen immer größere Menschenmengen an. Das stellt auch den ÖPNV vor neue Herausforderungen. Mit dem Modellprojekt VerSiert in Köln werden nun Strategien entwickelt, die im Krisenfall für größtmögliche Sicherheit sorgen.

Die größtmögliche Sicherheit rund um die An- und Abreise mit Bus und Bahn für Besucher von Großveranstaltungen – darum geht es im Forschungsprojekt VerSiert, das seit 2008 vom Bundesministerium für Bildung und Forschung mit insgesamt rund 3 Millionen Euro gefördert wird. Unter Federführung des Nahverkehr Rheinland (NVR) wird es gemeinsam von der Stadt Köln und den Kölner Verkehrs-Betrieben (KVB) getragen. Weitere Projektpartner sind die Vitracom AG und das Airport Research Center (ARC) sowie die Universitäten Stuttgart und Wuppertal. Das Ziel: eine optimale Vernetzung zwischen Verwaltung, Verkehrsunternehmen, Veranstaltern und Einsatzkräften beim Planen, Durchführen und Nachbereiten von Großveranstaltungen.

## Simulation zur Früherkennung

Einen zentralen Bestandteil der Projektarbeit bilden Videoanalysen und Simulationen. Sie erfassen Besucherströme und erlauben, die aktuelle Lage und ihre voraussichtliche Entwicklung präzise einzuschätzen. So lässt sich beispielsweise die Anzahl der Besucher an Haltestellen mittels videobasierter Zählsysteme erfassen und am Beispiel des Hauptbahnhofs Köln in ein Simulationsmodell mit Bewegungsmustern einspeisen. Auf diese Weise ist in Zukunft schon frühzeitig zu erkennen, wo und wann es zu kritischen Situationen kommen könnte. Gleichzeitig besteht die Möglichkeit, anhand von „Was wäre wenn?“-Fragestellungen mögliche Krisenszenarien bereits im Vorfeld zu analysieren, so dass Einsatzkräfte mit erheblich besseren Lageeinschätzungen versorgt werden können.

## Schneller Informationsfluss

Das Team von VerSiert hat seit Projektstart ein neuartiges Informations- und Kooperationsportal aufgebaut, in dem zentral institutionsübergreifende Infor-

mationen zu Großveranstaltungen gebündelt werden. So kann Wichtiges bei Bedarf zügig und direkt an alle verantwortlichen Akteure, etwa aus dem Kreis der Stadtverwaltung oder der Polizei, weitergeleitet werden. Durch eigens entwickelte mobile Dienste können dazu die Veranstaltungsbesucher direkt per Handy über einen möglichen Krisenfall informiert und mit wichtigen Hinweisen und Verhaltensregeln für den Notfall versorgt werden. Gleichzeitig erleichtern sie die persönliche Orientierung im Veranstaltungsgebiet und helfen, Besucherströme gezielt zu lenken, um beispielsweise Engpässe bei der An- und Abreise zu vermeiden.

»  
**Das Bundesforschungsministerium hat den Projekterfolg bestätigt und dem NVR eine Verlängerung für das Teilvorhaben „Sicherheitsplanung bei der Veranstaltungskoordination“ bis Ende April 2012 bewilligt.**



Alltäglicher Ernstfall: der Bahnsteig der Kölner KVB-Haltestelle Dom/Hauptbahnhof bei der Anreise zu einem Heimspiel des 1. FC Köln



### Praxistest bestanden

Um eine optimale Grundlage zur Erfassung großer Besucherströme zu erhalten, hat VeRSiert regelmäßig Großveranstaltungen wie das Feuerwerksevent „Kölner Lichter“ oder die Spiele des Fußballbundesligisten 1. FC Köln untersucht. Beide Veranstaltungen bieten optimale Voraussetzungen, da die Besuchermassen über den Kölner Hauptbahnhof und die dortige KVB-Haltestelle an- und abreisen. Denn Voraussetzung für eine verlässliche Simulation der Besucherströme sind hochwertige Eingangsdaten.

Daher hat das VeRSiert-Team die Besucher bereits bei der Anreisephase durch Personenfrequenzmesssysteme anonymisiert gezählt, ihre Laufrichtung registriert sowie

Zeit, Fahrzeugtyp, Linie und Belegung der jeweiligen Stadtbahn festgehalten. In der erfahrungsgemäß besonders stark frequentierten Abreisephase nach der Veranstaltung wurden zusätzliche Beobachter eingesetzt, die speziell das Verhalten der Fahrgäste innerhalb des Bahnhofs analysierten.

Mittels der gesammelten Daten lassen sich dann Krisenszenarien simulieren, deren Fragestellung lauten könnte: „Was passiert, wenn vor dem Bahnhof wartende Besuchermassen durch einen heftigen Hagelschauer unvermittelt ins Gebäude drängen?“ Doch welches Szenario es auch immer sei: Die Ergebnisse des Projekts VeRSiert tragen wesentlich zu einer optimalen Vorbereitung auf den Krisenfall bei.



**Statistik in Bildern:**  
Auf der Basis erfasster Daten helfen Simulationen, Besucherströme zu kontrollieren und ihr mögliches Verhalten im Krisenfall in der Simulation modellhaft durchzuspielen.

### Vorbild mit Modellcharakter

Die mit dem Kölner Modellprojekt VeRSiert im Praxis-einsatz am Beispiel der Kölner Großveranstaltungen gewonnenen Ergebnisse, zu denen auch ein modulares Schulungskonzept der KVB für Verkehrsbetriebe gehört, besitzen Modellcharakter für andere Großstädte. Das Bundesforschungsministerium hat den Projekterfolg bestätigt und dem NVR eine Verlängerung für das Teilvorhaben „Sicherheitsplanung bei der Veranstaltungskoordination“ bis Ende April 2012 bewilligt. Mit dieser Fortführung wird die Übertragbarkeit des auf Grundlage der bisherigen Ergebnisse eingerichteten



**Die Ergebnisse des Projekts VeRSiert tragen wesentlich zu einer optimalen Vorbereitung für den Krisenfall bei und besitzen Modellcharakter für andere Städte.**

Informations- und Kooperationsportals auf andere Städte untersucht. Bei den Kooperationspartnern in Bonn und Leverkusen wird die auf den Ergebnissen von VeRSiert basierende Sicherheitssoftware für die Planung des ÖPNV im Umfeld von Großveranstaltungen erstmals eingesetzt und weiterentwickelt.



## Stichwort: VeRSiert

Der Name des Projektes VeRSiert steht für „Vernetzung von Nahverkehrsgesellschaften, Einsatzkräften, Veranstaltern und Fahrgästen für Sicherheit im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bei Großveranstaltungen“. Das bis Mitte 2012 verlängerte Forschungsprojekt wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) im Rahmen des Programms „Forschung für die zivile Sicherheit“ als Teil der Hightech-Strategie der Bundesregierung mit insgesamt 3 Millionen Euro gefördert. Es zielt darauf ab, die Sicherheit insbesondere im öffentlichen Personennahverkehr bei Großveranstaltungen durch eine optimierte Vernetzung von Verkehrsgesellschaften, Einsatzkräften, Veranstaltern und Fahrgästen zu erhöhen. Weiterführende Informationen zu VeRSiert und den beteiligten Projektpartnern finden Sie unter [www.versiert.info](http://www.versiert.info).



# VRS Interaktiv

## APP FÜR FAHRPLANAUSKUNFT UND E-TICKETING

## Smart mit Phone

Nach der Veröffentlichung der VRS-iPhone-Applikation (App) im Herbst 2010 wurde die mobile Fahrplanauskunft in diesem Jahr auch Besitzern eines Smartphones mit Android-Betriebssystem bereitgestellt – beide mit exklusiven und innovativen Features.

**Mobil mit Android**

Mit der Android-App ergänzt der Verkehrsverbund Rhein-Sieg seine elektronische Fahrplanauskunft um ein weiteres kostenfreies Angebot und reagiert auf die schnell steigende Verbreitung des von Google entwickelten Handy-Betriebssystems. Die Anwendung bietet neben den aktuellen Fahrplänen verschiedene Funktionen, die das Nutzen des öffentlichen Nahverkehrs erheblich vereinfachen.

**Mobil mit dem iPhone**

Seit Herbst 2010 ermöglicht die VRS-iPhone-App das bequeme Navigieren durch das ÖPNV-Angebot im Verbundgebiet. Genau wie mit der Android-App lassen sich Fahrten mit Bus und Bahn GPS-gestützt planen.

Darüber hinaus zeigt die interaktive Streckennetzkarte das gesamte Schienennetz der Region und die Abfahrtszeiten der Haltestellen an. Per Druck auf die gewünschte Haltestelle werden auch hier direkt die nächsten Abfahrten angezeigt. Mit der „Take me

home“-Funktion als besonderem Feature lassen sich viele weitere Verbindungen direkt auf dem persönlichen iPhone ablegen und Adressen oder auch Haltestellen mit individuellen Namen versehen. Das ist in dieser Art bisher einzigartig. Praktisches Highlight: Bei Störungen meldet sich die App automatisch und zeigt sie dem Nutzer als Pop-up-Meldung an.

„“

**Ein Service, der ankommt:  
Über 35.000-mal haben Nahverkehrskunden die beiden Apps insgesamt bereits heruntergeladen.**

**Mit einem Klick zur Haltestelle**

Mit GPS ausgerüstet, sind moderne Smartphones zu medialen Alleskönnern gewachsen. Ein Klick in die neue App zur Fahrplanauskunft genügt, und alle Haltestellen in der näheren Umgebung werden angezeigt. Durch Abgleichen der eigenen GPS-Koordinaten mit denen der Haltestellen schlägt das Programm zudem eine Auswahl vor. Dadurch finden die Nutzer immer den optimalen Weg, auch wenn sie nicht wissen, wo sie sich befinden. Zusätzlich kann ein interaktiver Netzplan aufgerufen werden, in dem die gewünschte Haltestelle direkt ausgewählt wird. Und durch die automatische Berechnung von Weg und Zeit – inklusive eventueller Fahrplanabweichungen – werden Wartezeiten an der Haltestelle auf ein Minimum reduziert.

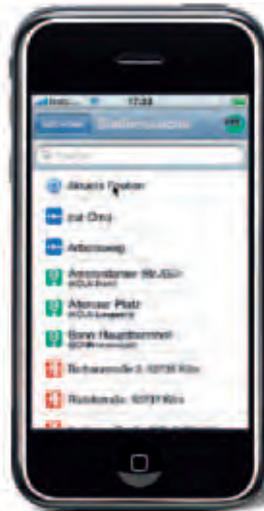


**Jetzt für alle Plattformen:**  
die neue Android-App als konsequente Ergänzung der elektronischen Fahrplanauskunft mit interessanten Funktionen für mehr Komfort und Abbau von Zugangsbarrieren

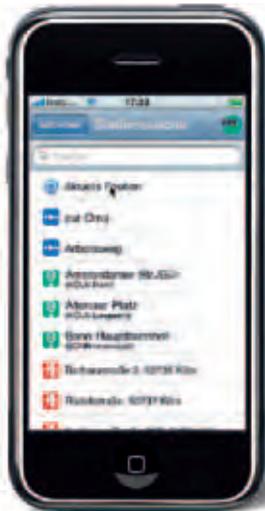
## So funktioniert die VRS-App zur Fahrplanauskunft:



**1.** In der Verbindungssuche können Start und Ziel sowie die Abfahrts- bzw. Ankunftszeit bequem eingegeben werden. Besonders praktisch: Mit den GPS-Fähigkeiten des iPhones kann der aktuelle Standort automatisch als Ausgangspunkt genutzt werden.



**2.** Häufig verwendete Verbindungen können als Favorit individuell gespeichert und in einer übersichtlichen Liste bequem und schnell abgerufen werden.



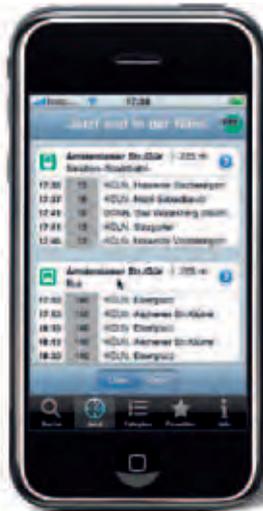
**3.** Die Verbindungsanzeige listet die fünf zeitlich nächsten Verbindungen mit allen wichtigen Informationen wie beispielsweise der Dauer des Fußweges auf.



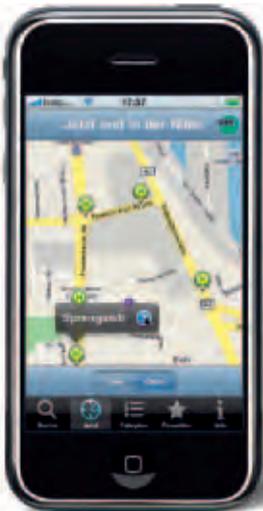
**4.** In den Streckendetails werden übersichtlich alle Einzelheiten der gewünschten Fahrt dargestellt und ein Klick auf den Pfeil ...



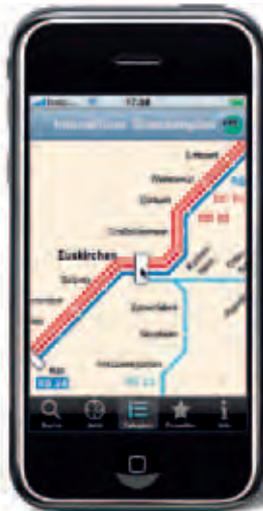
**5.** ... bringt den Nutzer zur praktischen Wegekarte. Sie zeigt den genauen Fußweg vom aktuellen Standort zur gewünschten bzw. nächsten Haltestelle.



**6.** Besonders praktisch für Ortsfremde: Die Haltestellen in der Nähe lassen sich auch direkt aus der Karte wählen.



**7.** Die Funktion „Jetzt und in der Nähe“ listet alle in der direkten Umgebung befindlichen Haltestellen auf – plus die nächsten fünf Abfahrten von dort.



**8.** Absolutes Highlight: der interaktive Schienennetzplan des VRS. Tippt der Nutzer auf eine der Haltestellen werden die nächsten abfahrenden Busse und Züge angezeigt.



### Vertrieb der Zukunft: das HandyTicket

Mit der Einbindung der MobilTicket-Funktion bis Ende 2011 werden beide Fahrplanauskunft-Apps um ein wichtiges Feature erweitert: Nach der Anmeldung wird es den Nutzern möglich sein, zu jeder gewünschten Verbindung direkt das passende Ticket über ihr Smartphone zu kaufen. Die Bestätigung wird dann als digitales eTicket per App oder SMS auf das Handy geschickt, das beim Einsteigen bzw. bei einer Kontrolle wie eine Fahrkarte

vorgezeigt wird. Diese besonders kundenfreundliche Vertriebstechologie der Zukunft wird zunächst für den Einzelfahrschein – außer Kurzstrecke – sowie das Tages-Ticket 1 Person angeboten und ab Anfang 2012 um verschiedene Ticketangebote des NRW-Tarifs erweitert. Bis das HandyTicket über die Fahrplanauskunfts-Apps zu haben ist, können Nutzer derzeit noch auf eigene HandyTicket-Apps zurückgreifen.



WestLB

VRS Für alle, die Ziele haben.  
Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Karte gültig bis: 12/11

6325349800080527350

# SchülerTicket

## NEUE VRS-TARIFSTRATEGIE FÜR DEN AUSBILDUNGSVERKEHR

# Prinzip: einfach

Seit dem neuen Schuljahr greift im VRS ein neues Tarifkonzept im Ausbildungsverkehr. Herzstück ist das weiterentwickelte SchülerTicket, das nicht nur für eine unkomplizierte Nutzung von Bus und Bahn steht, sondern Kindern und Jugendlichen auch eine selbstständige und umweltfreundliche Mobilität ermöglicht.

Bereits das seit 2004 geltende Tarifsystem hat unter dem Motto „Eine Stadt – ein Preis“ zusammen mit den solidarischen und netzweit gültigen Ticketangeboten SchülerTicket, SemesterTicket und JobTicket gezeigt, dass Tarifbarrieren abgebaut werden können und immer mehr Menschen von der einfachen und günstigen Nutzung des Nahverkehrs profitieren.

Unkompliziertes Bus- und Bahnfahren ermöglicht auch das weiterentwickelte SchülerTicket, das jetzt preislich differenziert angeboten wird: Auf diese Weise können auch Schüler aus dem eher ländlichen Raum, denen ein weniger dichtes ÖPNV-Angebot zur Verfügung steht, vom SchülerTicket profitieren. Dabei fasst es zwei bisherige Ticketangebote vereinfachend zusammen: das alte SchülerjahresTicket, das nur an Schultagen und nur für den Weg zwischen Wohnort und Schule galt, und das JuniorTicket, das ausschließlich in der Freizeit zu nutzen war.

Wer ein SchülerTicket hat, kann damit nicht nur zur Schule fahren, sondern ist auch in der Freizeit mobil. Denn es gilt im gesamten VRS-Netz ohne jede zeitliche Einschränkung. Eine weitere Neuerung: Kon-

ten das SchülerTicket bis auf wenige Ausnahmen bisher nur Schüler der weiterführenden Schulen nutzen, so steht es jetzt auch Grundschulern zur Verfügung. Voraussetzung ist in jedem Fall: Der Schulträger, in der Regel der Kreis oder die Kommune, hat das Ticket zuvor eingeführt. Der Vertrag wird zwischen dem jeweiligen Schulträger und dem örtlichen Verkehrsunternehmen geschlossen. Dabei übernimmt der Schulträger für alle freifahrtberechtigten Schüler die Fahrkosten, die für die Beförderung von und zur Schule entstehen. Für den Freizeitnutzen des SchülerTickets ist von den Eltern ein gesetzlich definierter Eigenanteil zu zahlen. Im Gegenzug sind die Kinder zu einem günstigen Preis mobil, können sich ohne Hemmschwellen wie Tarifzonen oder Fahrkartenautomaten bewegen – und das „Elterntaxi“ bleibt in der Garage.




---

**Ein Ticket für Schulweg und Freizeit: Das 1999 als Pilotprojekt eingeführte SchülerTicket wird im VRS bisher von rund 160.000 Schülern genutzt – Tendenz steigend. Sein Vorteil: Es gilt ohne jede zeitliche Begrenzung das ganze Jahr hindurch für sämtliche Fahrten im Nahverkehr des VRS und bietet die Möglichkeit, mit einem einzigen Ticket nicht nur zur Schule zu fahren, sondern auch in der Freizeit mobil zu sein.**

---



Das Ticket lohnt sich schon bei wenigen Fahrten in der Freizeit. Und auch Klassenausflüge mit Bus und Bahn innerhalb des Verbundraumes sind mit dem SchülerTicket unkompliziert und ohne zusätzliche Beförderungskosten möglich, weil alle Schüler automatisch schon einen Fahrschein haben.



**Unkomplizierter geht es nicht: Weil das SchülerTicket immer und überall im VRS-Gebiet gilt, können Schülerinnen und Schüler jetzt einfach einsteigen und losfahren – ohne Kenntnis von Preisstufen, Bedienen des Fahrkartenautomaten oder Kleingeld in der Tasche.**

Auch den Schulträgern bietet das SchülerTicket viele Vorteile: Ohne finanziellen oder organisatorischen Mehraufwand erfüllen sie nicht nur ihre Pflicht zur Übernahme der Beförderungskosten – sie ermöglichen ihren Schülern gleichzeitig auch eine einfachere, günstigere und flexiblere Nutzung des ÖPNV in der Freizeit.

#### **Praktisch und sicher:**

Die stabile SchülerTicket-Karte ist durch einen elektronischen Chip personalisiert und gilt in Verbindung mit einem gültigen Schülerschein (Ausnahme: Grundschüler). Bei Vergessen kann ihr Besitz einfach gegen eine geringe Bearbeitungsgebühr nachgewiesen werden; bei Verlust wird sie ebenfalls gegen eine Gebühr ersetzt.

#### **Das neue SchülerTicket gilt:**

- für Schüler von Grundschulen, weiterführenden Schulen (Sekundarstufe I und II), Berufsschulen und Fachoberschulen
- rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr
- in allen Bussen und Bahnen im gesamten VRS
- auch in den Ferien, für Klassenausflüge oder im Praktikum
- auch für die Fahrradmitnahme am Nachmittag, am Wochenende und in den Ferien



#### **PrimaTicket für Grundschüler**

Speziell Grundschulern, die in der Freizeit deutlich weniger mit Bus und Bahn unterwegs sind, bietet der VRS das ebenfalls zum August 2011 neu eingeführte PrimaTicket ausschließlich für die Fahrten zwischen Wohnort und Schule. In mehrere Preisstufen gestaffelt, gilt es nur während der Schulzeit in NRW montags bis freitags bis 18 Uhr sowie samstags bis 15 Uhr. Mit diesem Wahlangebot können die Grundschulen selbst entscheiden, ob ihre freifahrtberechtigten Schüler mit dem PrimaTicket nur zur Schule und zurück fahren oder das für die Primarstufe vergünstigte SchülerTicket nutzen, mit dem sie auch in der Freizeit mobil sind.



### Gesetzliche Rahmenbedingungen

In NRW umfasst die Schul- und Ausgleichsgesetzgebung unter anderem das Schulgesetz (SchulG) und die Schülerfahrkostenverordnung (SchfkVO), in denen auch die für den Schulträger relevanten Regelungen zum SchülerTicket verankert sind. Gemäß der SchfkVO ist er verpflichtet, die notwendigen Kosten für die Beförderung von Schülern an öffentlichen Schulen zu übernehmen, die in NRW wohnen und deren Schulweg eine festgelegte Länge oder Zumutbarkeit überschreitet. Bei Einführung des SchülerTickets bleiben die Schülerfahrkosten für den Schulträger gleich hoch und werden bei Abschluss eines SchülerTicket-Vertrages im Kollektivvertrag zwischen Schulträger und Vertragsverkehrsunternehmen festgeschrieben.

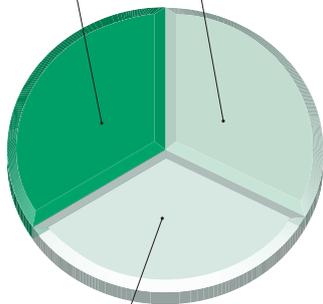
### Faire Preisstruktur

Nicht überall im Verbundgebiet des VRS ist das ÖPNV-Angebot gleich dicht. Deshalb richtet sich der Preis des SchülerTickets nach dem Standort der Schule, die ein Schüler besucht: Im ländlichen Raum ist es günstiger als in den Ballungsgebieten oder Kreisen mit guter Bus- und Bahnanbindung. Auch Grundschüler, die in der Freizeit deutlich weniger unterwegs sind, zahlen weniger. Die monatlichen Kosten für das SchülerTicket liegen in der Standortkategorie 1 zwischen 12 Euro für das erste und 6 Euro für das zweite nicht volljährige, freifahrberechtigte Kind einer Familie, in der Standortkategorie 2 bei 6 Euro bzw. 3 Euro.



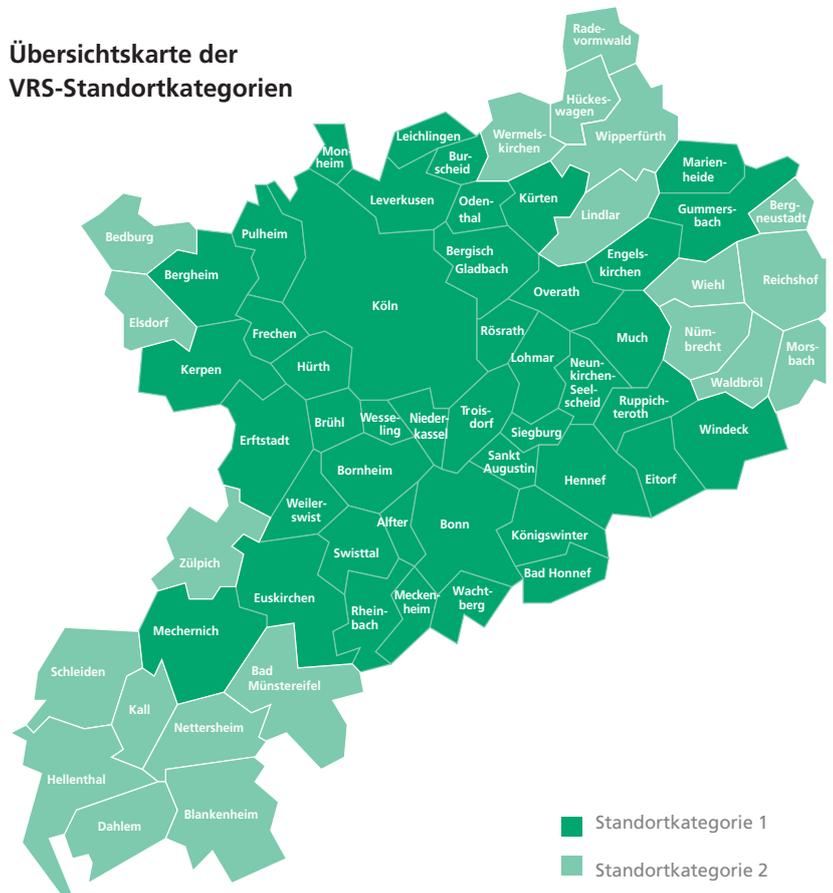
### Die Finanzierung des SchülerTickets basiert auf drei Säulen:

- 1. den Ausgleichsleistungen, die die Verkehrsunternehmen für das Angebot ermäßigter Fahrausweise für Schüler und Auszubildende erhalten
- 2. den Einnahmen aus dem Verkauf des SchülerTickets an nicht freifahrberechtigte Schüler und den Eigenanteilen der Freifahrberechtigten



- 3. den Schulträgerleistungen gem. SchfkVO

### Übersichtskarte der VRS-Standortkategorien



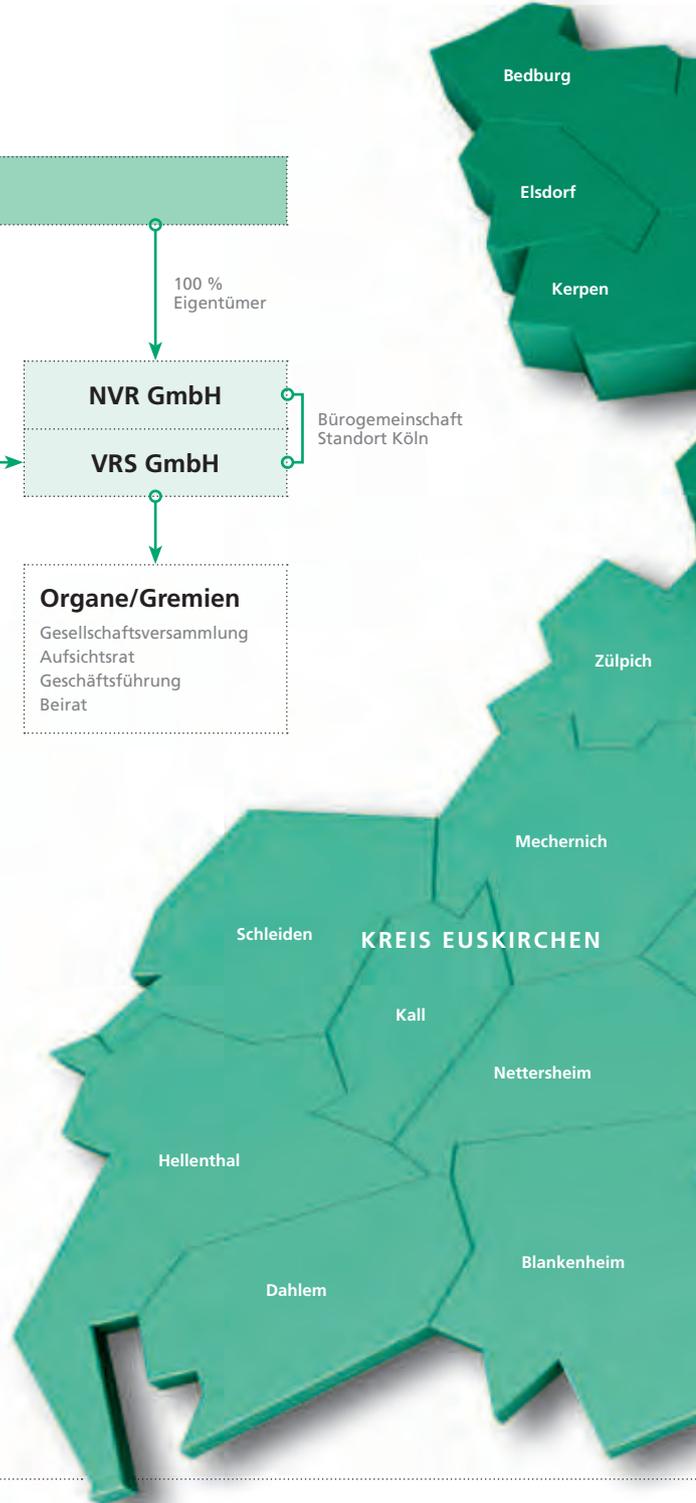
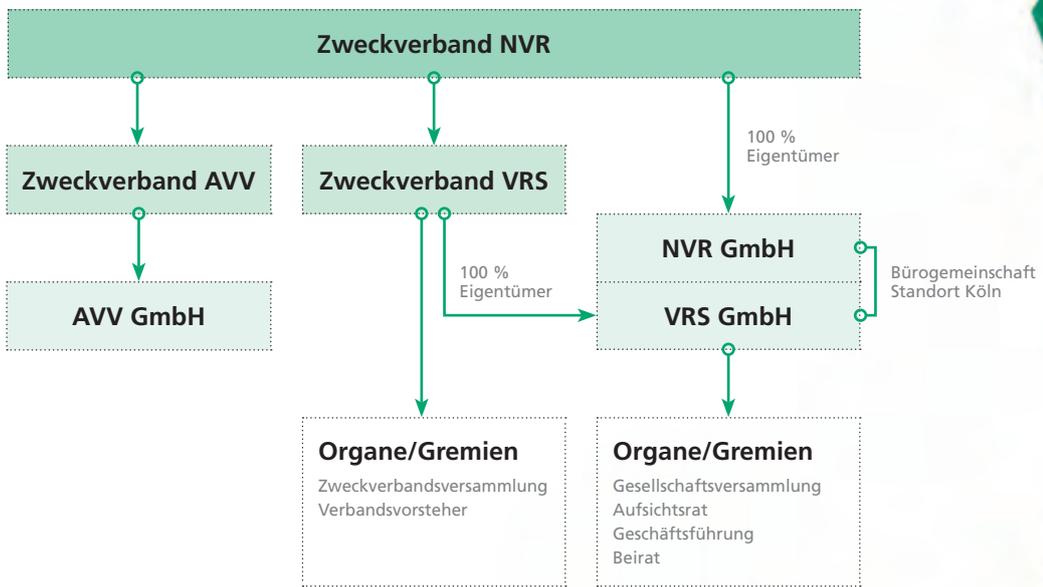


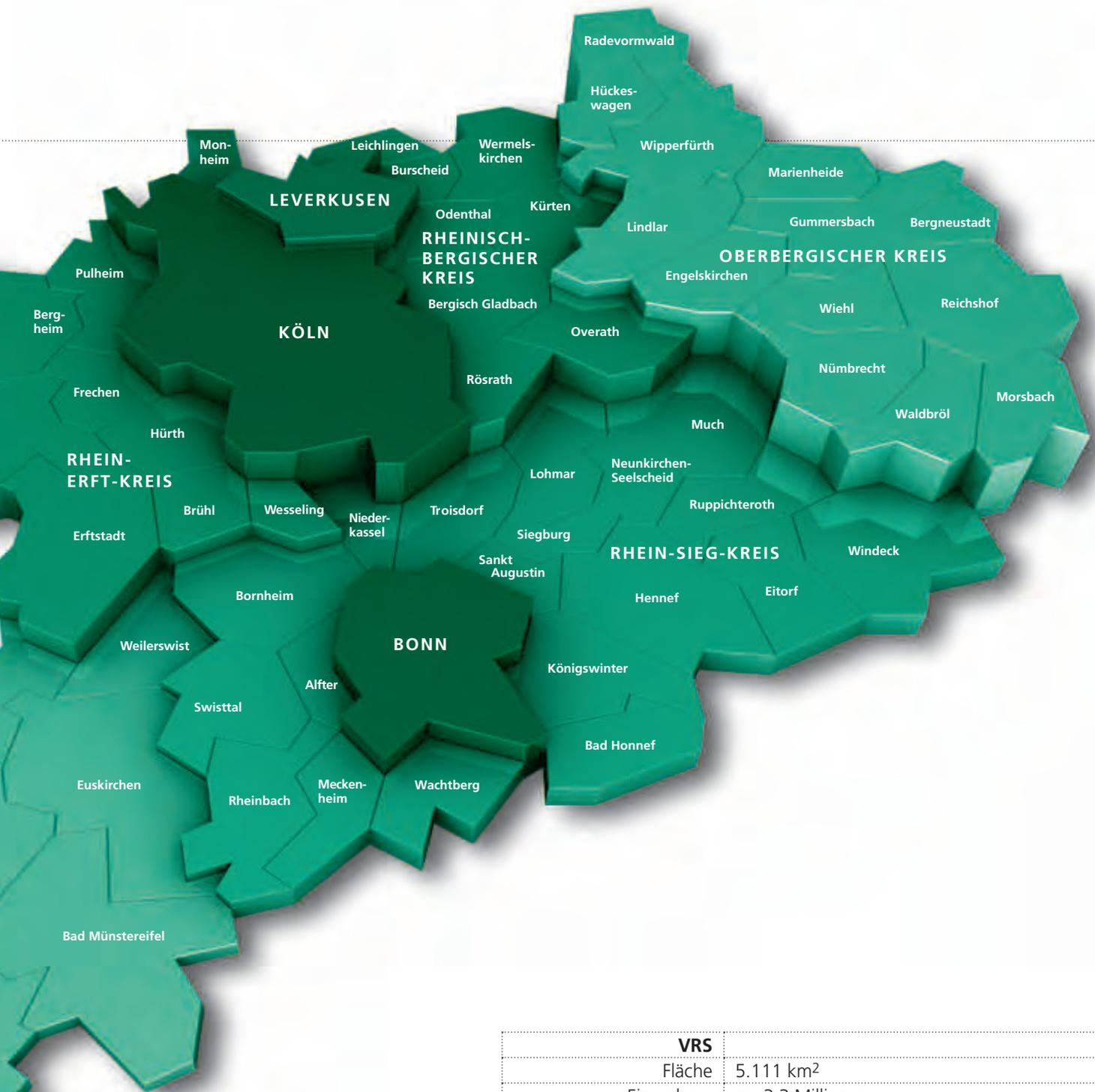


# Zahlen und Fakten

## Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg

### Organigramm





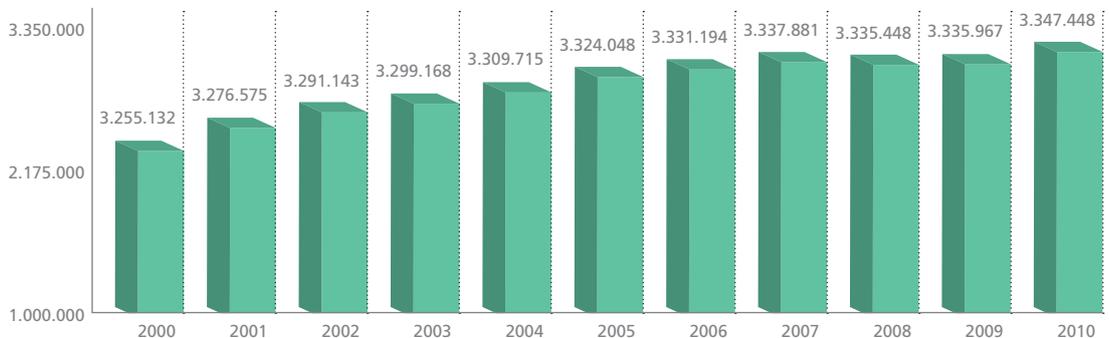
<b>VRS</b>	
Fläche	5.111 km <sup>2</sup>
Einwohner	ca. 3,3 Millionen
Verkehrsunternehmen	29
Bahn- und Buslinien	533
Haltestellen	6.856
Fahrgäste	über 1,6 Millionen täglich rund 500 Millionen im Jahr

## Einwohner im VRS

**Wohnbevölkerung**

Quelle: IT NRW

Verwaltungsbezirk	Dez. 2009	Dez. 2010	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	43.065	43.063	-2	0,0
Bonn, kreisfreie Stadt	319.841	324.899	5.058	1,6
Köln, kreisfreie Stadt	998.105	1.007.119	9.014	0,9
Leverkusen, kreisfreie Stadt	160.593	160.772	179	0,1
Rhein-Erft-Kreis	464.018	464.130	112	0,0
Euskirchen, Kreis	192.088	190.962	-1.126	-0,6
Oberbergischer Kreis	282.636	280.840	-1.796	-0,6
Rheinisch-Bergischer Kreis	277.214	276.927	-287	-0,1
Rhein-Sieg-Kreis	598.407	598.736	329	0,1
<b>VRS-Gesamt</b>	<b>3.335.967</b>	<b>3.347.448</b>	<b>11.481</b>	<b>0,3</b>

**Entwicklung der Wohnbevölkerung 2000 bis 2010 im gesamten VRS****Katasterfläche am 31. 12. 2010 in km<sup>2</sup> und Einwohner je m<sup>2</sup>**

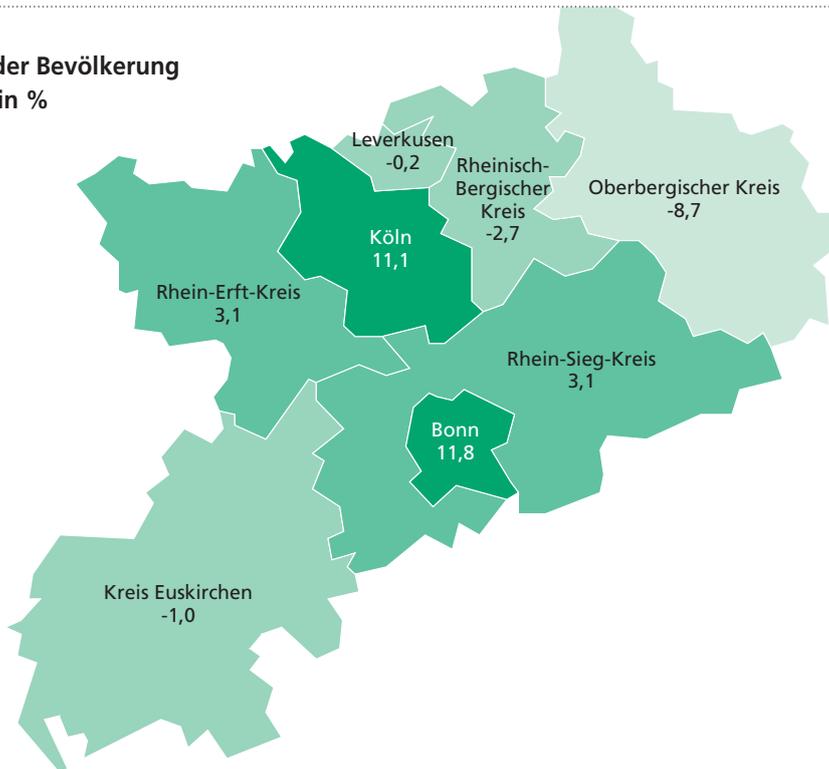
Quelle: IT NRW

Verwaltungsbezirk	Fläche in km <sup>2</sup>	Einwohner je km <sup>2</sup>	
		Dez. 2009	Dez. 2010
Monheim am Rhein, Stadt	23,1	1.862	1.862
Bonn, kreisfreie Stadt	141,2	2.265	2.301
Köln, kreisfreie Stadt	405,1	2.464	2.486
Leverkusen, kreisfreie Stadt	78,9	2.037	2.039
Rhein-Erft-Kreis	704,5	659	659
Euskirchen, Kreis	1.248,9	154	153
Oberbergischer Kreis	918,6	308	306
Rheinisch-Bergischer Kreis	437,5	634	633
Rhein-Sieg-Kreis	1.153,3	519	519
<b>VRS-Gesamt</b>	<b>5.111,2</b>	<b>652,7</b>	<b>654,9</b>

## Bevölkerungsprognosen für den VRS

### Veränderung der Bevölkerung 2008 bis 2030 in %

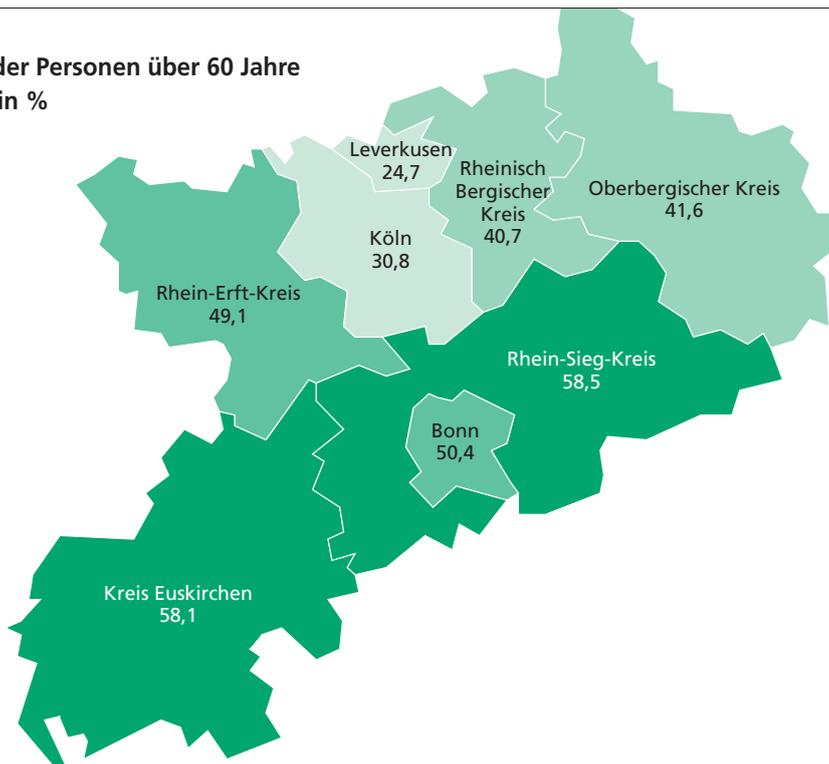
Basis 2008



Bis 2030 wird es rund 145.000 Einwohner mehr im VRS-Gebiet geben. Das entspricht einer prozentualen Steigerung von 4,4 %. Diese Entwicklung wird aber in den Kreisen und kreisfreien Städten sehr unterschiedlich verlaufen.

### Veränderung der Personen über 60 Jahre 2008 bis 2030 in %

Basis 2008



2030 wird es 43,3 % 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

**Privathaushalte**

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					
Euskirchen, Kreis					
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>	

**Schwerbehinderte**

Quelle: IT NRW

Verwaltungsbezirk	Dez. 2007	Dez. 2009	Veränderung 2009 zu 2007	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	-	-	-	-
Bonn, kreisfreie Stadt	22.470	23.293	823	3,7
Köln, kreisfreie Stadt	79.254	80.663	1.409	1,8
Leverkusen, kreisfreie Stadt	14.294	14.638	344	2,4
Rhein-Erft-Kreis	33.802	35.643	1.841	5,4
Euskirchen, Kreis	15.537	16.036	499	3,2
Oberbergischer Kreis	22.927	23.795	868	3,8
Rheinisch-Bergischer Kreis	22.200	22.739	539	2,4
Rhein-Sieg-Kreis	42.115	44.396	2.281	5,4
<b>VRS-Gesamt</b>	<b>252.599</b>	<b>261.203</b>	<b>8.604</b>	<b>3,4</b>

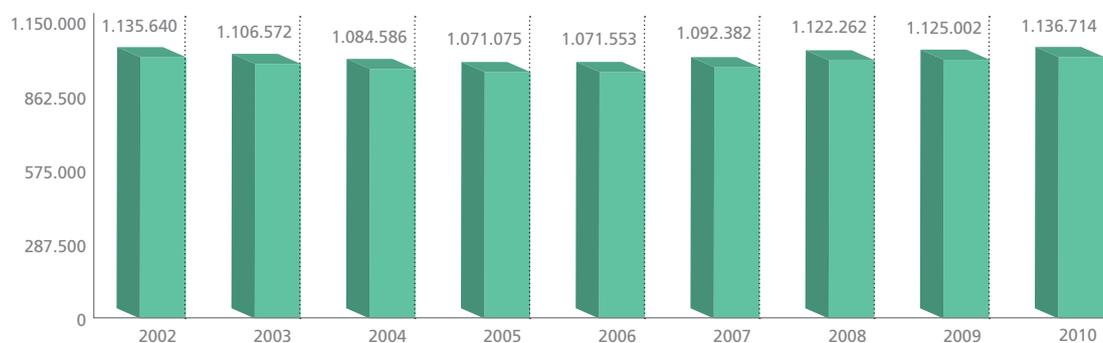
## Beschäftigte im VRS

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort

Quelle: IT NRW

Verwaltungsbezirk	Okt. 2009	Okt. 2010	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	10.939	10.974	35	0,3
Bonn, kreisfreie Stadt	151.310	153.805	2.495	1,6
Köln, kreisfreie Stadt	460.210	462.582	2.372	0,5
Leverkusen, kreisfreie Stadt	58.268	60.182	1.914	3,3
Rhein-Erft-Kreis	117.557	119.201	1.644	1,4
Euskirchen, Kreis	46.147	47.128	981	2,1
Oberbergischer Kreis	85.999	86.436	437	0,5
Rheinisch-Bergischer Kreis	65.060	65.091	31	0,0
Rhein-Sieg-Kreis	129.512	131.315	1.803	1,4
<b>VRS-Gesamt</b>	<b>1.125.002</b>	<b>1.136.714</b>	<b>11.712</b>	<b>1,0</b>

## Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von 2002 bis 2010 im gesamten VRS



## Schüler und Studierende im VRS

## Schüler an allgemeinbildenden Schulen am Schulort

Quelle: IT NRW

Verwaltungsbezirk	Okt. 2009	Okt. 2010	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	5.113	5.105	-8	-0,2
Bonn, kreisfreie Stadt	42.453	42.449	-4	0,0
Köln, kreisfreie Stadt	104.555	104.569	14	0,0
Leverkusen, kreisfreie Stadt	20.291	20.122	-169	-0,8
Rhein-Erft-Kreis	55.306	54.552	-754	-1,4
Euskirchen, Kreis	25.832	25.124	-708	-2,7
Oberbergischer Kreis	38.620	37.593	-1.027	-2,7
Rheinisch-Bergischer Kreis	34.857	34.300	-557	-1,6
Rhein-Sieg-Kreis	71.745	72.546	801	1,1
<b>VRS-Gesamt</b>	<b>398.772</b>	<b>396.360</b>	<b>-2.412</b>	<b>-0,6</b>

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

Quelle: IT NRW

Verwaltungsbezirk	Okt. 2009	Okt. 2010	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	-	-	-	-
Bonn, kreisfreie Stadt	14.373	14.576	203	1,4
Köln, kreisfreie Stadt	45.936	45.583	-353	-0,8
Leverkusen, kreisfreie Stadt	7.014	6.884	-130	-1,9
Rhein-Erft-Kreis	10.509	10.435	-74	-0,7
Euskirchen, Kreis	4.847	4.647	-200	-4,1
Oberbergischer Kreis	7.634	7.492	-142	-1,9
Rheinisch-Bergischer Kreis	4.922	4.876	-46	-0,9
Rhein-Sieg-Kreis	9.749	10.023	274	2,8
<b>VRS-Gesamt</b>	<b>104.984</b>	<b>104.516</b>	<b>-468</b>	<b>-0,4</b>

## Studierende am Studienort

Quelle: IT NRW

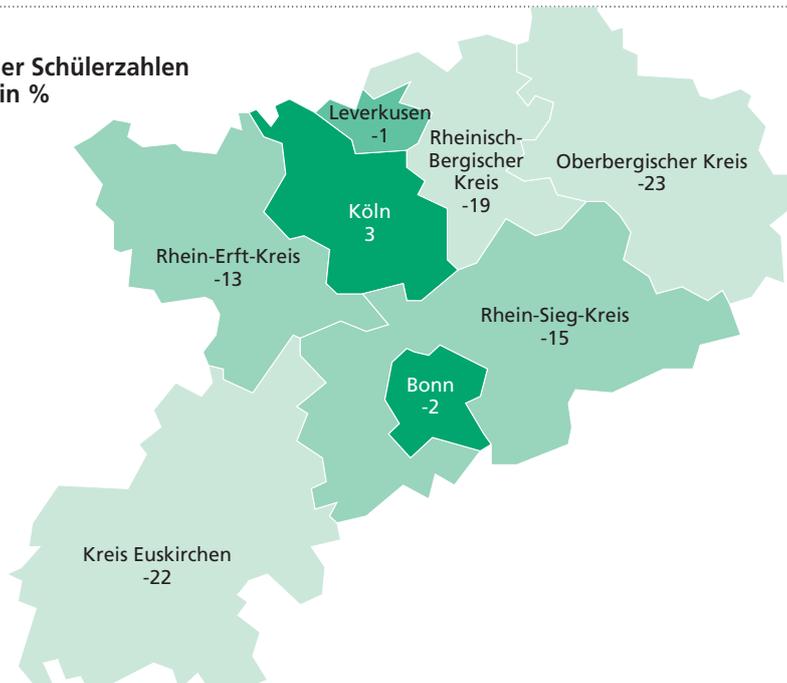
Verwaltungsbezirk	Okt. 2009	Okt. 2010	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	-	-	-	-
Bonn, kreisfreie Stadt	27.146	26.907	-239	-0,9
Köln, kreisfreie Stadt	70.027	72.218	2.191	3,1
Leverkusen, kreisfreie Stadt	5	131	126	2520,0
Rhein-Erft-Kreis	1.902	1.151	-751	-39,5
Euskirchen, Kreis	289	323	34	11,8
Oberbergischer Kreis	2.515	2.709	194	7,7
Rheinisch-Bergischer Kreis	539	713	174	32,3
Rhein-Sieg-Kreis	7.427	7.836	409	5,5
<b>VRS-Gesamt</b>	<b>109.850</b>	<b>111.988</b>	<b>2.138</b>	<b>1,9</b>

Die große Steigerung in Leverkusen ist bedingt durch die dortige Neugründung des Campus Leverkusen.

## Schüler und Studierende im VRS

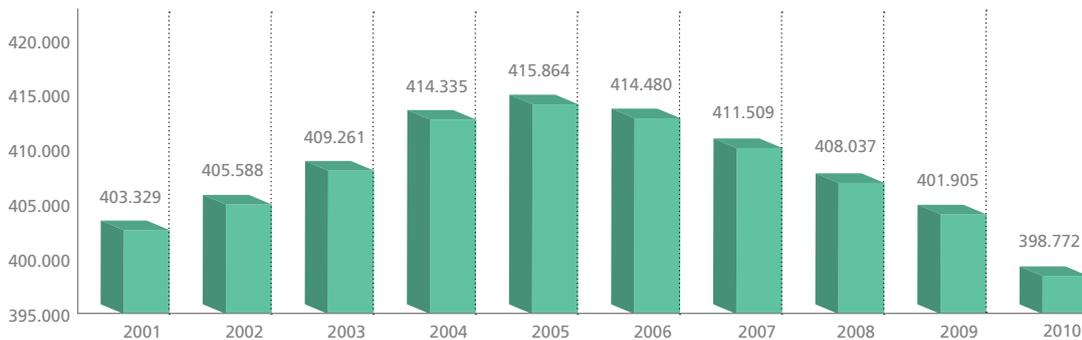
### Entwicklung der Schülerzahlen 2009 bis 2019 in %

Basis 2009

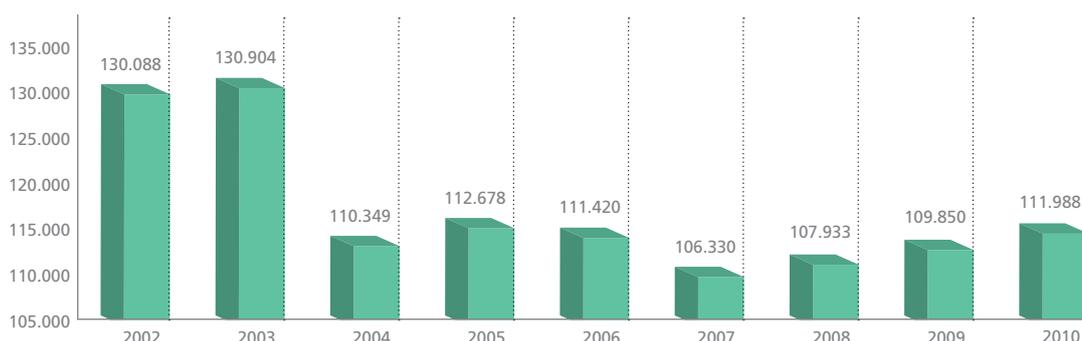


Nur in Köln und Bonn wird die Schülerzahl bis 2019 leicht steigen. In den Kreisen hingegen wird die Anzahl der Schüler teilweise stark zurückgehen.

### Entwicklung der Schüler 2001 bis 2010 im gesamten VRS



### Entwicklung der Studierenden 2002 bis 2010 im gesamten VRS



Mit Einführung der Langzeit-Studiengebühren in NRW geht die Studierendenzahl 2004 deutlich zurück.

## Pkw im VRS

<b>Pkw-Bestand</b>				
Quelle: IT NRW				
Verwaltungsbezirk	Jan. 2009	Jan. 2010	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	20.340	20.364	24	0,1
Bonn, kreisfreie Stadt	154.444	156.398	1.954	1,3
Köln, kreisfreie Stadt	423.862	426.647	2.785	0,7
Leverkusen, kreisfreie Stadt	78.344	78.964	620	0,8
Rhein-Erft-Kreis	237.932	241.261	3.329	1,4
Euskirchen, Kreis	102.703	104.494	1.791	1,7
Oberbergischer Kreis	154.124	155.582	1.458	0,9
Rheinisch-Bergischer Kreis	157.146	158.766	1.620	1,0
Rhein-Sieg-Kreis	308.741	313.844	5.103	1,7
<b>VRS-Gesamt</b>	<b>1.637.636</b>	<b>1.656.320</b>	<b>18.684</b>	<b>1,1</b>

<b>Pkw-Dichte (Pkw je 1.000 Einwohner)</b>				
Quelle: IT NRW				
Verwaltungsbezirk	2009	2010	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	472	473	1	0,1
Bonn, kreisfreie Stadt	483	481	-2	-0,3
Köln, kreisfreie Stadt	425	424	-1	-0,2
Leverkusen, kreisfreie Stadt	488	491	3	0,7
Rhein-Erft-Kreis	513	520	7	1,4
Euskirchen, Kreis	535	547	13	2,3
Oberbergischer Kreis	545	554	9	1,6
Rheinisch-Bergischer Kreis	567	573	6	1,1
Rhein-Sieg-Kreis	516	524	8	1,6
<b>VRS-Gesamt</b>	<b>491</b>	<b>495</b>	<b>4</b>	<b>0,8</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
Euskirchen, Kreis	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
Euskirchen, Kreis	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
Euskirchen, Kreis	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				
	2009 in Euro	2010 in Euro	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Bartarif	143.270.332	150.230.733	6.960.401	4,86
Zeittickets Erwachsene	197.611.710	210.713.824	13.102.114	6,63
Zeittickets Auszubildende	127.126.391	130.589.972	3.463.581	2,72
Sonstiges*	16.858.514	18.273.119	1.414.605	8,39
<b>Gesamt</b>	<b>484.866.947</b>	<b>509.807.648</b>	<b>24.940.701</b>	<b>5,14</b>

\* Übergangstarife, landesweite Tarife, Kooperationen etc.

Einnahmen BarTarif				
	2009 in Euro	2010 in Euro	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Einzel- und 4er-Tickets	129.624.497	136.501.233	6.876.736	5,31
Tages-Tickets	13.645.835	13.729.500	83.665	0,61
<b>Gesamt</b>	<b>143.270.332</b>	<b>150.230.733</b>	<b>6.960.401</b>	<b>4,86</b>

Einnahmen Zeittickets Erwachsene				
	2009 in Euro	2010 in Euro	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Job-, XXL- bzw. GroßkundenTickets	86.064.378	95.038.740	8.974.362	10,43
Formel9/Aktiv60Tickets	42.069.314	43.925.651	1.856.337	4,41
Weitere Zeittickets Berufsverkehr	69.478.018	71.749.434	2.271.415	3,27
<b>Gesamt</b>	<b>210.713.824</b>	<b>197.611.710</b>	<b>13.102.115</b>	<b>6,63</b>

Einnahmen Zeittickets Auszubildende				
	2009 in Euro	2010 in Euro	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
JuniorTicket	3.883.863	3.556.897	-326.967	-8,42
SchülerTicket	65.546.696	68.040.832	2.494.136	3,81
SemesterTicket	19.480.805	20.490.062	1.009.256	5,18
Weitere Zeittickets Ausbildungsverkehr	38.215.027	38.502.182	287.155	0,75
<b>Gesamt</b>	<b>127.126.391</b>	<b>130.589.973</b>	<b>3.463.581</b>	<b>2,72</b>

## Fahrgastentwicklung

Fahrgastentwicklung aller Tarife				
	2009	2010	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Bartarif	58.461.809	59.959.360	1.497.551	2,56
Zeittickets Erwachsene	187.922.707	194.268.903	6.346.196	3,38
Zeittickets Auszubildende	200.860.464	199.882.882	-977.582	-0,49
Sonstiges*	48.927.095	49.589.435	662.340	1,35
<b>Gesamt</b>	<b>496.172.074</b>	<b>503.700.579</b>	<b>7.528.506</b>	<b>1,52</b>

\* Übergangstarife, landesweite Tarife, Kooperationen etc.

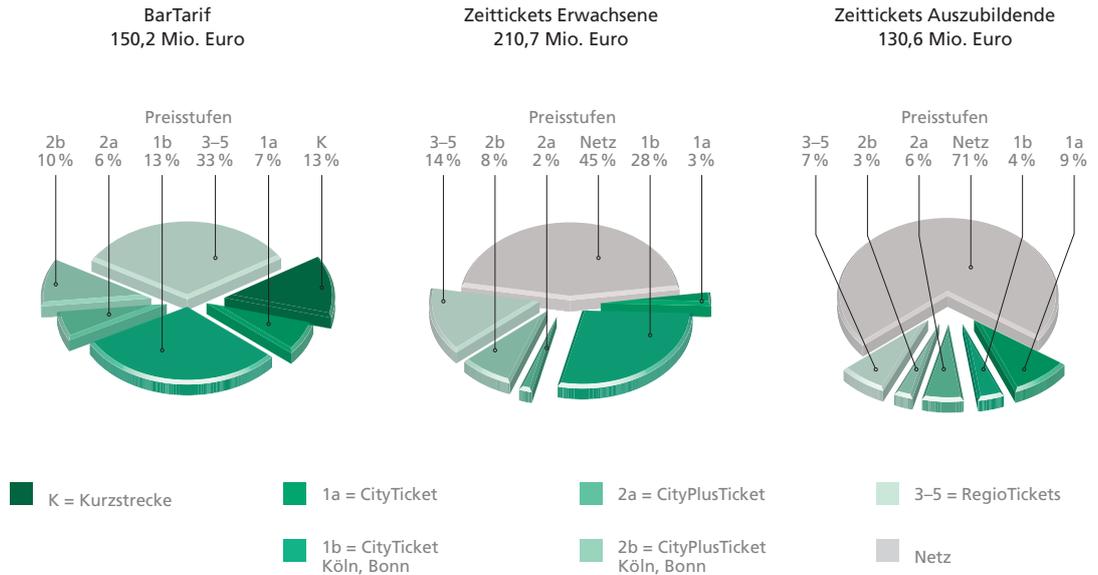
Fahrgastentwicklung BarTarif				
	2009	2010	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Einzel- und 4er-Tickets	52.744.658	54.400.649	1.655.991	3,14
Tages-Tickets	5.717.151	5.558.711	-158.439	-2,77
<b>Gesamt</b>	<b>58.461.809</b>	<b>59.959.360</b>	<b>1.497.551</b>	<b>2,56</b>

Fahrgastentwicklung Zeittickets Erwachsene				
	2009	2010	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Job-, XXL- bzw. GroßkundenTickets	72.773.931	76.063.760	3.289.829	4,52
Formel9/Aktiv60Tickets	54.124.660	54.428.666	304.006	0,56
Weitere Zeittickets Berufsverkehr	61.024.116	63.776.477	2.752.361	4,51
<b>Gesamt</b>	<b>187.922.707</b>	<b>194.268.903</b>	<b>6.346.196</b>	<b>3,38</b>

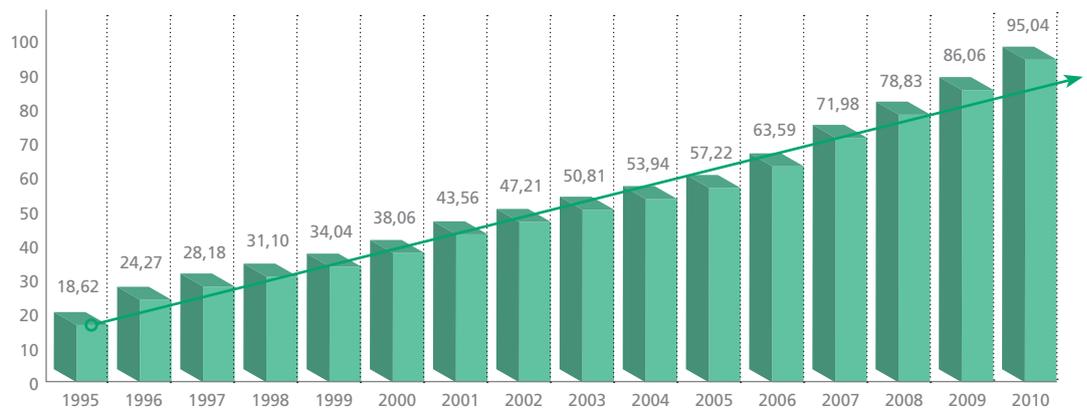
Fahrgastentwicklung Zeittickets Auszubildende				
	2009	2010	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
JuniorTicket	5.606.920	4.977.820	-629.100	-11,22
SchülerTicket	108.315.200	108.356.696	41.496	0,04
SemesterTicket	41.260.164	42.222.190	962.026	2,33
Weitere Zeittickets Auszubildungsverkehr	45.678.180	44.326.176	-1.352.004	-2,96
<b>Gesamt</b>	<b>200.860.464</b>	<b>199.882.882</b>	<b>-977.582</b>	<b>-0,49</b>

## Einnahmenverteilung

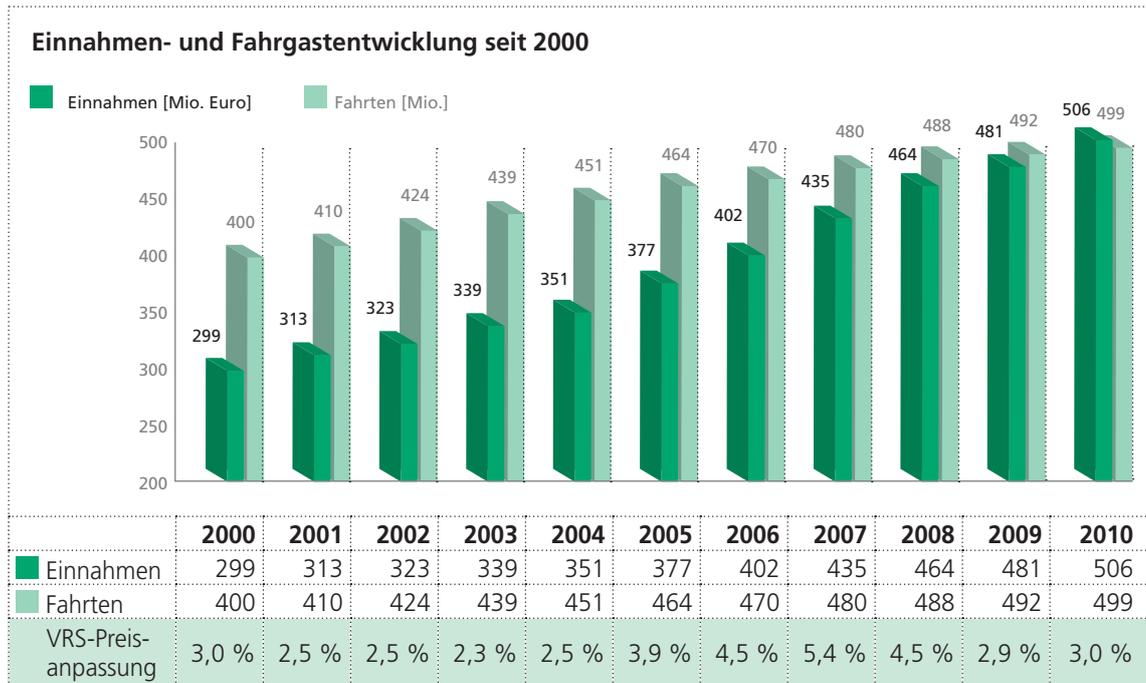
## Einnahmenverteilung nach Fahrausweisklasse und Preisstufe im Jahr 2010



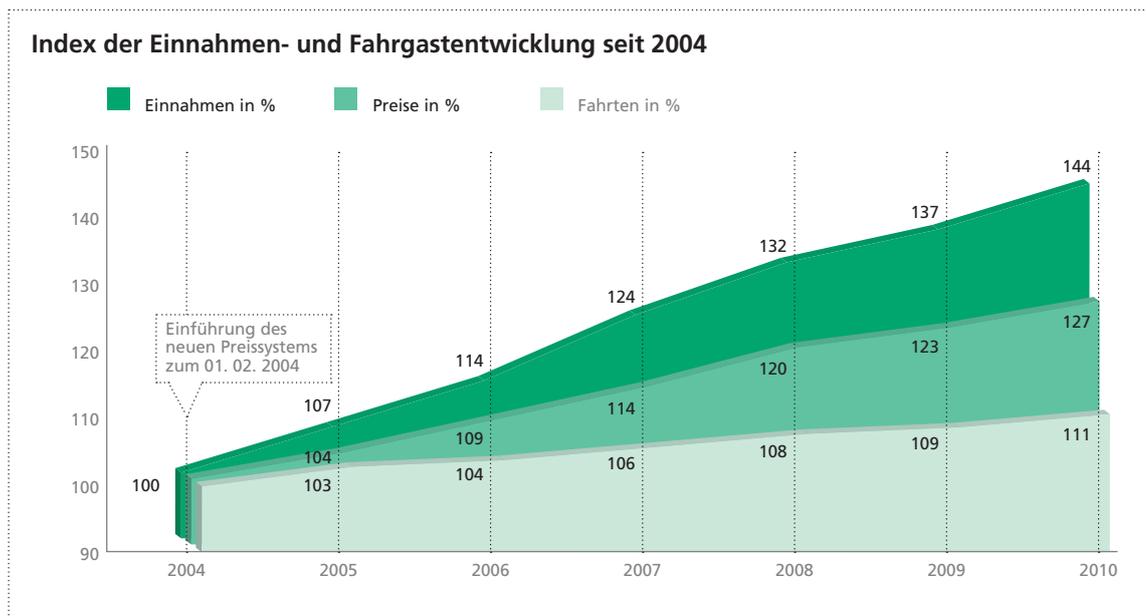
## Einnahmenentwicklung des VRS-Job, XXL- und GroßkundenTickets in Mio. Euro



## 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, DEKT 2007



*Für alle,  
die Ziele haben.*  
Verkehrsverbund Rhein-Sieg

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

---