



Verbundbericht 2009/2010

Herausgeber

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

Verantwortlich für den Inhalt

Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag
Dr. Norbert Reinkober

Redaktion

Ute Reuschenberg

Gestaltung

www.amedes.de

Druck

Welpdruck, Wiehl

Bildnachweis

Seite 4: Rheinisch-Bergischer Kreis
Seite 5: Thomas Böck
Seite 6: Fotolia
Seiten 7, 15, 26, 27: VRS GmbH
Doppelseiten 8 und 9; 12 und 13; 18 und 19; 24
und 25: Zink & Kraemer
Seite 20: Nola Bunke
Seite 21: Rolf Hürche
Seiten 22, 23: Bunter Kreis Bonn-Ahr-Rhein-Sieg e. V.

**Mix**

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

INHALT

4	GRUSSWORT	
5	EDITORIAL	
6	GESETZLICHER RAHMEN	
	Neue Verordnung stellt europarechtliche Weichen im Nahverkehr	6
10	MARKTFORSCHUNG	
	Stabile Marktverhältnisse im Verbundgebiet	10
14	TARIF/VERTRIEB	
	Herausforderung Ausbildungsmarkt	14
	Garantiert ans Ziel: die Mobilitätsgarantie	16
17	KOMMUNIKATION	
	Nutzerfreundlicher: der neue Internetauftritt des VRS	17
	Schulberatung: »Wir sind mobil im VRS«	20
	Den ganzen Zoo zum halben Preis: VRS-Familientage 2010	21
	VRS unterstützt den Bunten Kreis Bonn	23
26	PROJEKTE	
	Mobil im Alter: Der Kreis Euskirchen stärkt Senioren	26
28	BILANZ	
	VRS-Bilanz 2009: immer mehr Stammkunden	28
30	ZAHLEN, DATEN, FAKTEN	
	Strukturdaten des Verbundgebiets	30



Die Leistungsbilanz 2009 des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg knüpft nahtlos an die Vorjahresbilanzen an: Mehr Fahrgäste und höhere Erträge entlasten wie zuvor vor allem die kommunalen Haushalte. Eine Entwicklung, über die ich mich als Zweckverbandsvorsteher und als Vorsitzender des Aufsichtsrates eines kommunalen Verkehrsunternehmens besonders freue. Doch dieses Ergebnis ist kein Selbstläufer. Vielmehr haben alle im Verbundraum aktiven Verkehrsunternehmen, egal ob öffentlich oder privat, viel dafür getan, dass sie noch besser und gleichzeitig kostengünstiger produzieren. Hierzu hat besonders die Belegschaft der Verkehrsunternehmen einen großen Beitrag geleistet. Auch in den nächsten Jahren wird der eingeschränkte finanzielle Handlungsspielraum der öffentlichen Haushalte weitere Anstrengungen der Verkehrsunternehmen zur Senkung ihrer Kosten erforderlich machen.

Steht auch die Aufwandsseite im Fokus unserer Bemühungen, das öffentliche Nahverkehrssystem in unserer Region noch attraktiver zu machen, so gilt es dennoch zu schauen, welche Erlöse am Markt erzielt werden können. Denn ein leistungsfähiges Nahverkehrsangebot ist weder heute noch zukünftig ohne einen angemessenen Beitrag seiner Fahrgäste kostendeckend zu finanzieren. Deshalb werden wir unsere Kunden wie in den vergangenen Jahren über die Fahrpreise an der Finanzierung beteiligen müssen. Nur so können Umfang und Qualität

des Nahverkehrsangebotes dauerhaft garantiert werden. Die notwendigen Preisanpassungen, um das Angebot zu stabilisieren oder gar auszubauen, dürfen aber nicht dazu führen, dass Bus und Bahn zu Luxusgütern werden. Wir alle wissen, dass viele Menschen auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind: Schülerinnen und Schüler, junge Menschen in der Berufsausbildung oder Studierende – sie alle fahren fast täglich mit Bus und Bahn. Aber nicht nur für viele Heranwachsende ist der Nahverkehr oftmals die einzige Alternative, um am Leben der »Mobilitätsgesellschaft« teilnehmen zu können. Ebenso ergeht es vielen älteren Mitbürgern oder Menschen, die auf staatliche Transferzahlungen angewiesen sind. Deshalb ist es wichtig, dass wir auch zukünftig einen vernünftigen Weg finden, die Kosten der Verkehrsunternehmen zu senken bzw. zu decken und Bus und Bahn gleichzeitig preislich attraktiv zu halten. Hierfür werde ich mich besonders im Interesse unserer Kunden weiterhin einsetzen.

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

LIEBE LESERIN, LIEBER LESER,

die im Verkehrsverbund Rhein-Sieg tätigen Verkehrsunternehmen haben im Jahr 2009 494 Millionen Menschen befördert, gegenüber dem Vorjahr ist dies ein Zuwachs von 3,3 Millionen Fahrten. Die vorliegenden Zahlen für das erste Halbjahr 2010 signalisieren, dass im VRS 2010 voraussichtlich erstmals eine halbe Milliarde Menschen mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln fahren werden. Trotz oder gerade wegen der Finanz- und Wirtschaftskrise hält damit die Tendenz zu Bus und Bahn unverändert an.

Der Fahrgastzuwachs in Verbindung mit der moderaten Preisanpassung hat zu einem Anstieg der Tarifierlöse von 3,8 Prozent auf 483 Millionen Euro im Geschäftsjahr 2009 geführt. Besonders erfreulich ist dabei die Entwicklung im Zeitkartensegment. Zum Jahresende 2009 nutzten 700.000 Menschen im Verbundgebiet ein ZeitTicket. Damit verfügt fast jeder fünfte Verbundeinwohner über die Möglichkeit, (fast) jederzeit und überall die öffentlichen Nahverkehrsmittel zu nutzen.

Auch in den nächsten Jahren werden wir gemeinsam mit den Verbundverkehrsunternehmen weiter daran arbeiten, die Zahl unserer Stammkunden kontinuierlich zu erhöhen. Dies wird nicht einfach sein, denn gerade im Ausbildungsmarkt wird sich die demografische Entwicklung nachfragedämpfend auswirken. Weniger Kinder bedeuten weniger Schüler und damit auch weniger Fahrgäste. Auf diese Entwicklung müssen sich

Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und der Verkehrsverbund frühzeitig einstellen, damit das vorhandene Verkehrsangebot bei zurückgehender Verkehrsnachfrage attraktiv und finanzierbar bleibt.

Dennoch ist ein Ende des dichten Pkw-Verkehrs in den Ballungsräumen nicht abzusehen. Um hier mehr Menschen von Bus und Bahn zu überzeugen, wagt sich der VRS jetzt mit einer Kampagne an die Zielgruppe der hartnäckigen Autofahrer: Im Herbst 2010 startet eine Plakatkampagne, die genau die 54 Prozent der im Verbundraum überwiegend motorisiert Mobilien ansprechen soll. Augenzwinkernd und mit Humor werden die Vorbehalte in Richtung Nahverkehr aufs Korn genommen, um zu verdeutlichen, dass ein Mobilitäts-Mix im Zweifel die bessere Alternative ist.

Premiere feiert die neue Kampagne hier im Verbundbericht, wo sie ganz exklusiv vorab zu sehen ist.

Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Schauen und Lesen!

Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag
Geschäftsführer

Dr. Norbert Reinkober
Geschäftsführer



NEUE VERORDNUNG STELLT EUROPARECHTLICHE WEICHEN IM NAHVERKEHR

Am 3. Dezember 2009 ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Kraft getreten. Damit wurden die europarechtlichen Weichen vor allem für die beihilferechtliche Seite öffentlicher Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße gestellt. Doch was galt bisher?



Seit Gründung des VRS im September 1987 gehört zu dessen Kernaufgaben, den damals aus der Taufe gehobenen Verbundtarif jährlich fortzuschreiben – unter Berücksichtigung der Nachfrage- und Kostenentwicklung. Hierfür haben die Verkehrsunternehmen ihr Tarifantragsrecht (nach § 39 Personenbeförderungsgesetz, PBefG) durch einen Kooperationsvertrag auf die VRS GmbH übertragen. Dieser Vertrag bzw. der Gesellschaftsvertrag der Verbundgesellschaft regelt die genauen Einzelheiten. Die den Verbundtarif anwendenden Verkehrsunternehmen sind seitdem über einen Beirat in diesen Tariffortschreibungsprozess eingebunden. Ein in diesem Gremium des VRS beschlossener Tarifvorschlag wird anschließend der Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRS zur Beratung und Entscheidung vorgelegt.

Bis Dezember 2009 nahm der Zweckverband diese Aufgabe wahr – sowohl als zuständiger Aufgabenträger (nach § 8 Absatz 3 PBefG) als auch als zuständige Behörde (nach Artikel 9 der VO (EG) Nr. 1191/69). Hat die Zweckverbandsversammlung aus politischen oder wirtschaftlichen Erwägungen heraus Tarifaufgaben beschlossen, so galten bis

dahin im Hinblick auf den Ausgleichsanspruch der Verkehrsunternehmen die Vorschriften der VO (EG) Nr. 1191/69. Seit dem 3. Dezember 2009 gilt nun eine neue Verordnung, die VO (EG) Nr. 1370/2007.

NEUE REGELUNG WIRD VERANKERT Ebenso wie die alte geht auch die neue Verordnung davon aus, dass der öffentliche Personennahverkehr aus sozial-, umwelt- und stadt- bzw. regionalpolitischen Gründen nicht kostendeckend betrieben werden kann und dass der regulierte Wettbewerb zu besseren Marktergebnissen führt. Vor diesem Hintergrund legt die neue Verordnung fest, unter welchen Bedingungen die Aufgabenträger als zuständige Behörden zukünftig Ausgleichsleistungen an die Verkehrsunternehmen für deren Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen leisten dürfen. Eine solche Verpflichtung stellt beispielsweise die Vorgabe dar, im Verbundraum ausschließlich den Verbundtarif anzuwenden. Die Zuständigkeit für den Verbundtarif liegt beim Aufgabenträger Zweckverband VRS. Dessen Verbandsmitglieder haben die Tarifzuständigkeit per Beschluss über die Zweckverbandssatzung auf diesen übertragen.

Zur Verankerung dieser gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung stellt die neue Verordnung zwei Instrumente bereit: den öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDLA) und die Allgemeine Vorschrift. Die zuständigen Verbundgremien haben sich nach intensiver Beratung dafür ausgesprochen, die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung – Anwendung des Verbundtarifs – über eine Allgemeine Vorschrift in der Satzung des Zweckverbandes zu verankern, da dieses Instrument diskriminierungsfrei für alle Verkehrsunternehmen im Zuständigkeitsbereich des Zweckverbandes gilt. Damit soll auch in Zukunft sichergestellt werden, dass der Zweckverband VRS insbesondere aus allgemeinen politischen und/oder wirtschaftlichen Erwägungen heraus tarifpolitische Vorgaben machen und bestimmen kann, ob und in welchem Umfang der vom Beirat beschlossene Verbundtarif nicht angewendet, also unterschritten wird (»Tarifauflage«). Die Grundlage hierfür bildet Artikel 3 Absatz 2 der VO (EG) Nr. 1370/2007. Trifft die Verbandsversammlung eine solche Entscheidung, hat sie aber auch die finanziellen Konsequenzen zu tragen. Das heißt, sie kann – bei entsprechendem Nachweis der Verkehrsunternehmen – in eine Ausgleichsverpflichtung kommen.

Die Zweckverbandsversammlung hat die Verbundgesellschaft beauftragt, die Zweckverbandssatzung entsprechend anzupassen. Unter Beteiligung einer Wirtschaftsberatungsgesellschaft hat die VRS GmbH 2010 dazu einen ersten Satzungsentwurf erarbeitet. Nach der steuerrechtlichen Prüfung sollen die abschließende Beratung und Beschlussfassung über die Satzungsanpassung voraussichtlich Ende 2010 erfolgen – in der Verbandsversammlung bzw. in den zuständigen Stadträten oder Kreistagen der zu beteiligenden Verbandsmitglieder.





Muffensausen?

Als Autofahrer in Bus und Bahn:
Gar nicht so schlimm, wie Sie vielleicht denken.

WIE INTERESSIERT MAN EINGEFLEISCHTE AUTOFAHRER FÜR DEN ÖPNV?

Mit einer selbstbewussten Kampagne, die augenzwinkernd
die Klischees aufs Korn nimmt – und klarmacht:

Wir sind netter, als Sie denken!

STABILE MARKTVERHÄLTNISSE IM VERBUNDGEBIET

Wie ist das Mobilitätsverhalten der Menschen im VRS-Gebiet? Welche Verkehrsmittel nutzen sie und welche Konsequenzen ergeben sich hieraus für den VRS-Kunden der Zukunft? Das waren die Kernfragen, die sich der Verkehrsverbund Rhein-Sieg im Rahmen einer Beteiligung an der Studie »Mobilität in Deutschland 2008« stellte. Durchgeführt wurde die Untersuchung vom infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft in Bonn in Kooperation mit dem Institut für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR). Auftraggeber war das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS). Um ein repräsentatives Ergebnis zu erlangen, wurden 7.000 Menschen im gesamten Verbundgebiet befragt – darunter nicht nur VRS-Kunden, sondern auch Auto- und Fahrradfahrer sowie Fußgänger.

ZAHL DER STAMMKUNDEN WÄCHST Besonders erfreulich ist, dass die Anzahl der VRS-Stammkunden, die täglich oder fast täglich mit Bussen und Bahnen unterwegs sind, weiter wächst: Nutzten laut Vorgängerstudie 2002 nur 14 Prozent der Befragten nahezu täglich die öffentlichen Verkehrsmittel, so sind es nun rund 18 Prozent. Ebenso deutlich zugenommen haben die Anteile der Kunden, die wöchentlich oder monatlich mit dem ÖPNV unterwegs sind. Die Zahl dieser Gelegenheitsnutzer ist im Vergleich zu 2002 um 8 Prozentpunkte auf 38 Prozent gestiegen. Dagegen ist die Zahl der Nichtnutzer deutlich zurückgegangen: Ignorierten 2002 fast 40 Prozent den ÖPNV komplett, sind es nun nur noch 25 Prozent der Befragten (Abb. 1).

FLEXIBILITÄT IN DER WAHL DES VERKEHRSMITTELS Auch im Hinblick auf die Pkw-Ausstattung der Haushalte im Verbundgebiet sind Veränderungen festzustellen (Abb. 2). Zum einen sind die Haushalte mit drei oder mehr Autos seit 2002 um knapp 2 Prozentpunkte auf 5 Prozent gestiegen. Zum anderen ist aber auch der Trend zu autofreien Haushalten erkennbar: Rund 19 Prozent besaßen 2008 keinen Pkw, 2002 waren es dagegen 2 Prozent weniger Haushalte, die ohne Auto auskamen.

Die veränderte Pkw-Verfügbarkeit wirkt sich offensichtlich auch auf die Verkehrsmittelwahl der Menschen aus. Waren 2002 noch 31 Prozent Pkw-Stammnutzer, so sind es 2008 nur noch 24 Prozent. Gleichzeitig ist auch der Anteil der ÖPNV-Gelegenheitskunden um 5 Prozentpunkte auf 29 Prozent gestiegen (Abb. 3). Dies verdeutlicht, dass die Kunden ihr Verkehrsmittel mehr und mehr flexibel wählen und sich ihren persönlichen, individuellen Mobilitäts-Mix zusammenstellen.

Dieser Trend wird in Zukunft noch zunehmen. Dabei dürfte sich ein zunehmendes Umweltbewusstsein positiv auf den ÖPNV auswirken, wohingegen die höhere Führerscheinverfügbarkeit bei der älteren (v. a. weiblichen) Bevölkerung zu einer stärkeren Pkw-Nutzung führen könnte. Insgesamt ist aber festzustellen, dass sehr viel mehr Menschen ihr Verkehrsmittel situationsabhängig wählen und sich dabei häufiger für Bus und Bahn entscheiden (Abb.3).

AUTOFÄHRER VON BUS UND BAHN ÜBERZEUGEN Trotz dieser erfreulichen Entwicklung ist künftig dennoch ein besonderes Augenmerk auf die Autofahrer im Verbundgebiet zu legen: Wird die Anzahl der Pkw in den Haushalten auf die VRS-

Bevölkerung hochgerechnet, fahren heute rund 1,9 Millionen Autos über die Straßen des Verbundraumes. Auf 1.000 Einwohner kommen etwa 560 Autos – damit liegt die Zahl der Pkw im VRS-Gebiet um 10 Prozent höher als der Bundesdurchschnitt! Um gegen diesen Trend anzugehen, müssen die Autofahrer verstärkt von den Vorteilen von Bus und Bahn überzeugt werden. Schließlich ist damit zu rechnen, dass auch die Automobilbranche künftig in Richtung Umweltbewusstsein agiert: so zum Beispiel durch sparsamere Pkw und neue Antriebstechnologien. Für den ÖPNV bedeutete dies, sich auch weiterhin in die Wahrnehmung aller Kundengruppen zu bringen und besonders die überzeugten Pkw-Nutzer zumindest zu einem temporären Umsteigen auf Bus und Bahn zu bewegen. Der ÖPNV hat gegenüber dem Autoverkehr einige Vorteile. Diese müssen verstärkt in den Fokus gerückt werden, um den Wechsel vom Auto zu Bus und Bahn attraktiv zu machen.

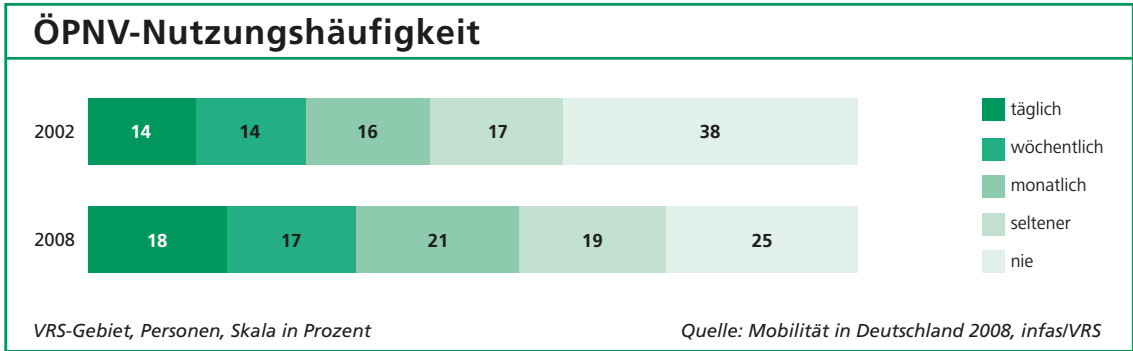


Abbildung 1

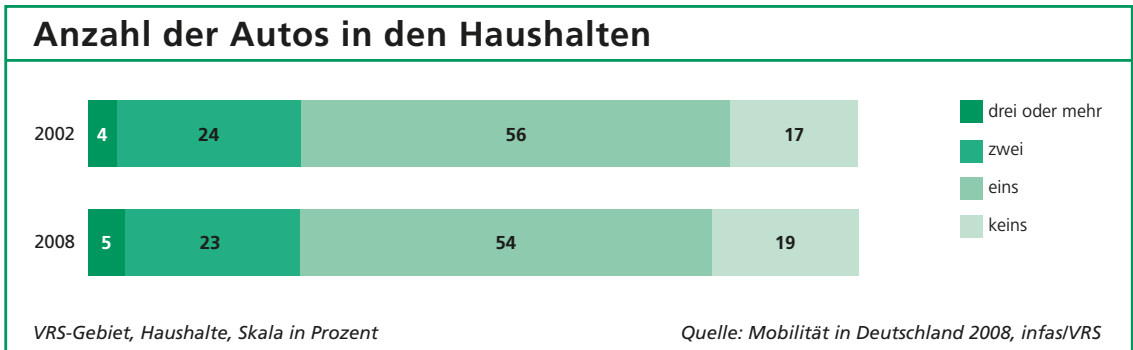


Abbildung 2

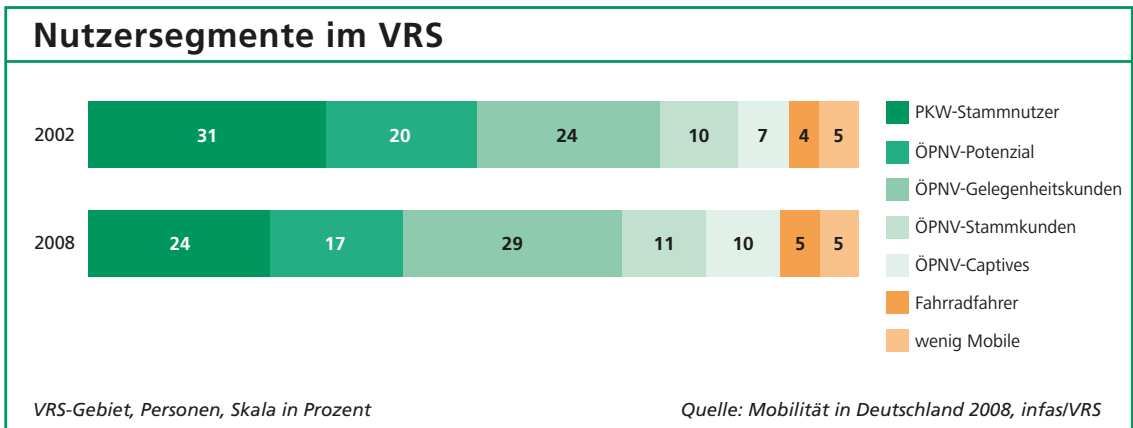


Abbildung 3



Berührungsangst?

Als Autofahrer in Bus und Bahn:
Viel angenehmer, als Sie denken.

Gute Verbindungen, praktisch und entspannt.
Für Ihren persönlichen Mobilitäts-Mix.

Netz total! Einsteigen und ein
Apple iPad inkl. 1 Jahr Internet-
Flatrate und Gratis-Jahresabo
für Bus und Bahn gewinnen.
Mehr unter www.vrs2012.de

Infos zu Fahrplan und Tickets unter www.vrs.de oder 02 130 0 15 15
© 2012 VRS - ein Bus, ein Ticket, ein Leben. Köln, Düsseldorf, Bonn, Aachen



Kolner Ausbaubewegung

STROER

54 % DER VERKEHRSTEILNEHMER
IM VRS-GEBIET FAHREN ÜBERWIEGEND
AUTO ODER MOTORRAD

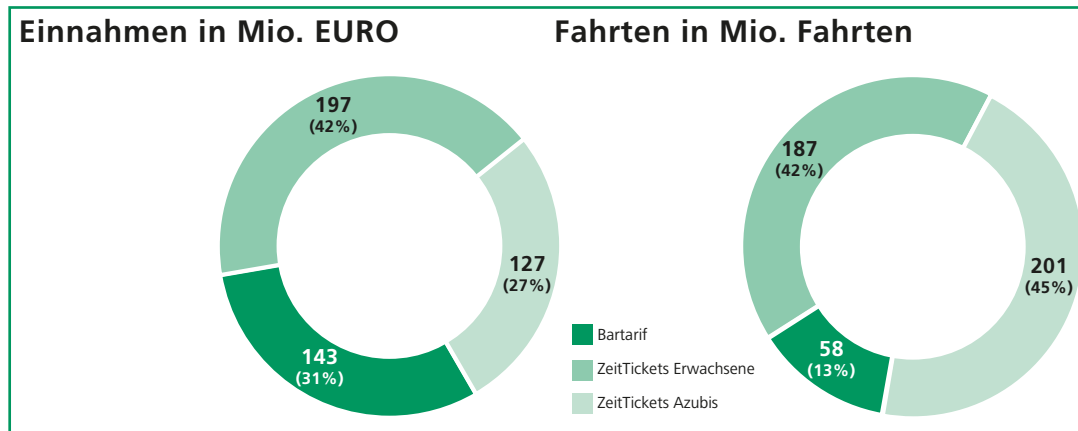
50 % DAVON SAGEN, SIE KÖNNEN
SICH KEINE HÄUFIGERE NUTZUNG VON
BUS UND BAHN VORSTELLEN

- weil sie zu lange unterwegs sind
- weil die Verbindungen zu schlecht sind
- weil die Nutzung zu umständlich ist
- weil sie in ihrer Flexibilität eingeschränkt werden

**Diese hartnäckigen Verweigerer sind die härteste
Zielgruppe. Wir gehen sie an.**

HERAUSFORDERUNG AUSBILDUNGSMARKT

Der Ausbildungsmarkt hat für die Verkehrsunternehmen im VRS einen hohen Stellenwert: Bezogen auf die drei großen Tarifsegmente Bartarif, ZeitTickets für Erwachsene und ZeitTickets für Auszubildende werden hier rund 45 Prozent aller Fahrten mit Bussen und Bahnen unternommen. Bei den Einnahmen liegt der Anteil des Ausbildungsmarktes trotz der gegenüber dem Erwachsenentarif verbilligten Tarifangebote bei 27 Prozent.



ATTRAKTIVE ANGEBOTE FÜR SCHÜLER UND AUSZUBILDENDE

Der hohe Anteil jüngerer Personen bei der Nutzung von Bussen und Bahnen im VRS ist nicht nur darauf zurückzuführen, dass gerade Kinder und Jugendliche häufiger auf den öffentlichen Nahverkehr angewiesen sind. Auch das differenzierte Tarifangebot im VRS und in NRW trägt hierzu bei: So gibt es für die verschiedenen Lebensstadien immer ein passendes, speziell auf die Bedürfnisse der rund 660.000 Schüler, Auszubildenden und Studierenden zugeschnittenes Ticket:

- ◆ Etwa 160.000 Schüler fahren mit dem günstigen SchülerTicket rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr nach Belieben durch das ganze

VRS-Netz. In den Schulferien besteht für Schüler die Möglichkeit, mit dem SchöneFerienTicket NRW den Nahverkehr in ganz Nordrhein-Westfalen zu nutzen.

- ◆ Rund 16.000 Auszubildende sind mit dem StarterTicket mobil: einem Abo, das grundsätzlich zwischen Wohnort und Schule bzw. Ausbildungsbetrieb gilt. Werktags ab 19 Uhr und am Wochenende ganztags können Auszubildende zudem im gesamten VRS-Netz fahren und eine weitere Person und ein Fahrrad kostenfrei mitnehmen. Seit der Einführung im Jahr 2005 konnten mit jedem Ausbildungsjahr mehr Auszubildende als Neukunden hinzugewonnen werden.

- ◆ Über 100.000 Studierende besitzen ein SemesterTicket. Auch dieses gilt im gesamten VRS-Netz und ermöglicht seit 1995 rund um die Uhr beliebig viele Fahrten mit Bus und Bahn. Zudem dürfen die Studierenden – wie die StarterTicket-Nutzer – ein Fahrrad und eine weitere Person mitnehmen. Darüber hinaus wird seit dem Sommersemester 2008 das SemesterTicket NRW als Zusatzangebot zu den regionalen SemesterTickets angeboten. Mit diesem Ticket können bereits 2 Jahre nach Einführung rund 90 Prozent der Studierenden in NRW landesweit alle Busse und Bahnen des Nahverkehrs nutzen.

KOSTENLOSE ANGEBOTE FÜR KINDER

Insgesamt verfügen heute etwa 40 Prozent der Schüler, Auszubildenden und Studierenden im VRS über eines der attraktiven Tickets. Und die rund 180.000 Kinder bis einschließlich 6 Jahren können Busse und Bahnen im VRS ohnehin kostenlos nutzen. Doch trotz dieser derzeit guten Marktdurchdringung wird sich die Struktur des Ausbildungsmarktes in Zukunft deutlich wandeln: Die Anzahl jüngerer Personen geht im Zuge des demografischen Wandels – laut Daten des Landesbetriebs Information und Technik Nordrhein-Westfalen – auch im VRS zurück. Hierbei bestehen deutliche regionale Unterschiede: Während vor allem in den Kernstädten der Rückgang der Schüler relativ gering ist, kommt



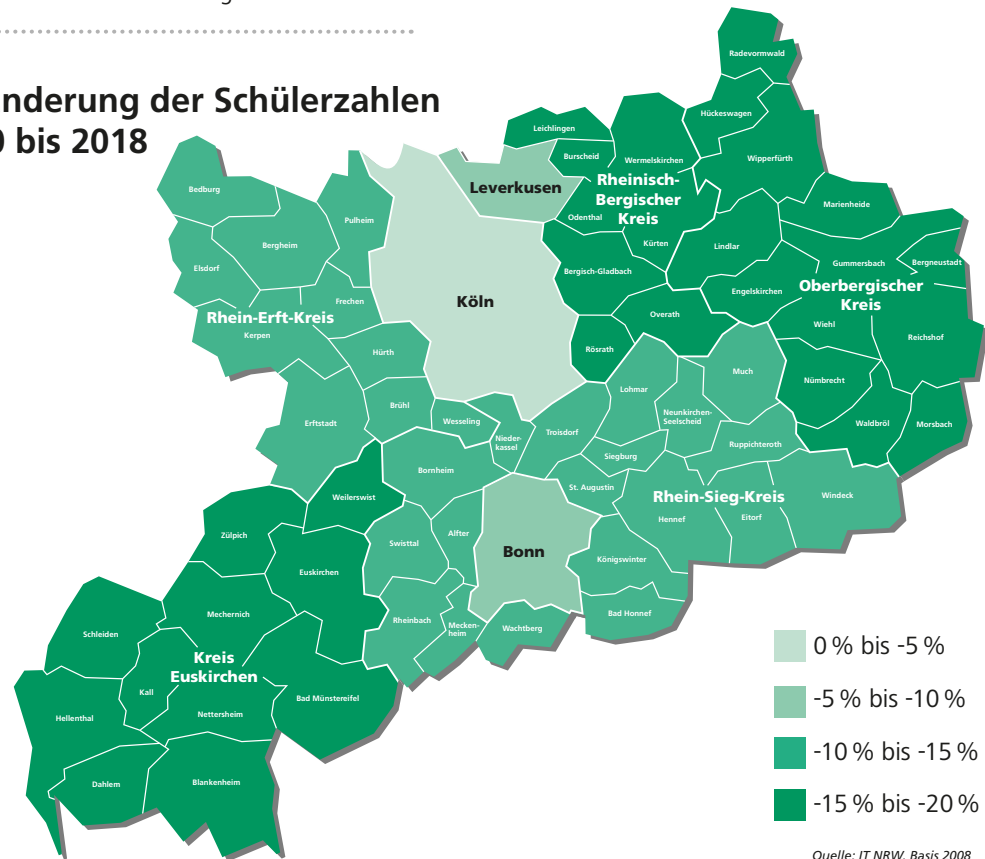
Das SchülerTicket gibt es seit Schuljahresstart auch für Grundschüler

es in einigen ländlichen Kreisen bis zum Jahr 2018 jedoch zu Rückgängen von bis zu 20 Prozent. Ein Grund für diese deutliche Abnahme liegt dabei auch in der Verkürzung der Schulzeiten, die sich ab dem Doppelabiturjahrgang 2012 negativ auf die Anzahl der Schüler auswirkt.

Durch die rückgängigen Schülerzahlen ist auf lange Sicht mit einer Zusammenlegung von Schulstandorten zu rechnen, so dass insbesondere in Bereichen mit geringerer Bevölkerungsdichte längere Schulwege die Folge sein werden. Eine Neuorganisation des Schülerverkehrs erscheint vor diesem Hintergrund unausweichlich. Längere Schulwege können dazu führen, dass der Schulverkehr mit dem bestehenden Fuhrpark nicht bewältigt werden kann und weitere Fahrzeuge angeschafft werden müssen. Für diese zukünftigen Veränderungen sind ganzheitliche Lösungsansätze notwendig, damit Busse und Bahnen in Zukunft gerade auch für die Schüler eine Alternative zum »Elterntaxi« darstellen. Alle Beteiligten – dies sind vor allem die Schulträger, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen – müssen weiterhin ihren Teil dazu beitragen, den Schülern den ÖPNV durch attraktive Leistungsangebote näherzubringen. Nur so können Kinder und junge Erwachsene als Kunden von morgen bereits frühzeitig an den ÖPNV herangeführt werden. Wichtige

Aufgabe des VRS ist es dabei, die zukünftige Bindung der jetzt noch jungen Zielgruppe als potenzielle ZeitTicket-Besitzer von morgen sicherzustellen.

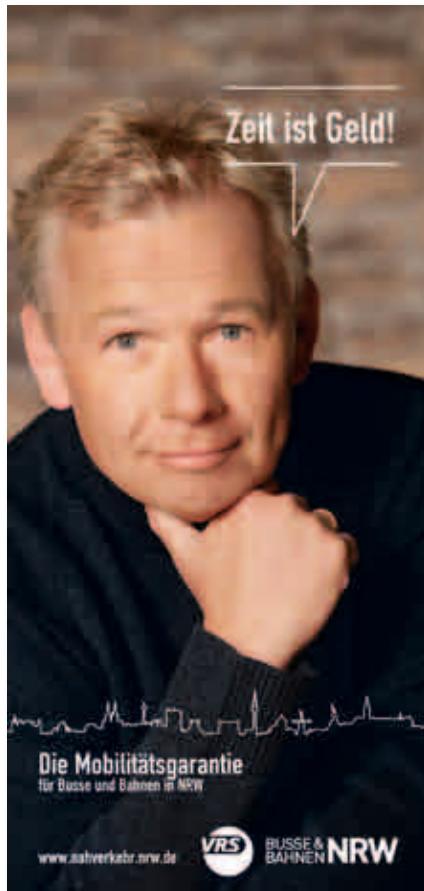
Veränderung der Schülerzahlen 2010 bis 2018



Quelle: IT NRW, Basis 2008

GARANTIERT ANS ZIEL: DIE MOBILITÄTSGARANTIE

Seit über 8 Jahren profitieren die Fahrgäste im VRS von den Leistungen der Mobilitätsgarantie bei Verspätungen von Bus und Bahn: Verzögert sich die Abfahrt um mindestens 20 Minuten und besteht dabei keine Fahrtalternative mit Bus und Bahn, so haben Kunden mittlerweile die Möglichkeit, einen IC, EC, ICE oder ein Taxi zur Weiterfahrt zu nutzen.



KOSTENREGELUNG Ihre Kosten bekommen sie bis zu einem bestimmten Betrag erstattet. Seit Januar 2010 gibt es diese kundenfreundliche Regelung im Zuge der Harmonisierung der Beförderungsbedingungen nicht nur in einzelnen Verbänden, sondern in ganz Nordrhein-Westfalen.

Ganz konkret: Von den zusätzlichen Kosten, die den Kunden durch die Fahrt mit einem Taxi entstehen, werden in ganz NRW einheitlich bis zu 20 Euro pro Person erstattet, bei Nutzung eines Fernverkehrszuges sogar darüber hinaus. Stammkunden im VRS mit Aktiv60Ticket bzw. Monats- oder Formel9Ticket im Abo, JobTicket oder GroßkundenTicket bekommen für ihr Taxi über den landesweiten Standard hinaus sogar bis zu 30 Euro zurückgezahlt. Denn diese großzügige Regelung des VRS ist beibehalten worden.

BEFÖRDERUNGSBEDINGUNGEN HARMONISIERT Die Mobilitätsgarantie NRW ist ein wichtiger Bestandteil der landesweiten Harmonisierung der Beförderungsbedingungen. Diese ermöglichen durch transparente und einheitliche Regelungen eine vereinfachte Nutzung von Bus und Bahn in ganz NRW und bauen somit Hemmschwellen beim Umstieg auf den Nahverkehr ab. Vereinheitlicht wurde in diesem Zusammenhang außerdem die landesweit kostenlose Mitnahme von Kindern unter 6 Jahren sowie die Anerkennung von Tickets nach Tarifanpassungen: Dies bedeutet, dass Tickets dann noch 3 Monate lang nutzbar sind. Sie können aber auch bis zu 3 Jahre lang gegen ein »aktuelles« Ticket (bei Zahlung des Differenzbetrages) umgetauscht werden.

NUTZERFREUNDLICHER: DER NEUE INTERNETAUFTRITT DES VRS

Strukturiert, informativ, benutzerfreundlich, barrierefrei und optisch ansprechend – so präsentiert sich der neue Internetauftritt des VRS seit Juli 2010. Unter www.vrsinfo.de erlaubt die Homepage einen schnellen und einfachen Zugriff auf alle wichtigen Informationen rund um den VRS. Ob Fahrplanauskunft, Ticketpreise oder Streckennetz – mit nur wenigen Klicks finden Kunden schnell und unkompliziert ihr gewünschtes Online-Ziel. Geplante Fahrplanänderungen oder Freizeittipps finden sich ebenso auf der neuen Website wie Tarifinformationen oder ein Online-Ticketshop.

FAHRPLANAUSKUNFT ALS ZENTRALES ELEMENT DER STARTSEITE Auf der Startseite erscheint die Fahrplanauskunft als zentrales, häufig genutztes Element nun größer und wird somit noch stärker hervorgehoben. Weitere Elemente, wie die Suchfunktion oder die Möglichkeit, den – ebenfalls neu gestalteten – Newsletter zu beziehen, sind deutlich akzentuiert und fallen somit stärker ins Auge. Damit auch gehandicapte Besucher die Homepage nutzen können, wurde für eine weitgehende Barrierefreiheit gesorgt. Beispielsweise kann die Schriftgröße bereits auf der Startseite angepasst werden.

KLARE STRUKTUR UND VEREINFACHTE NAVIGATION Insgesamt bietet der neue VRS-Internetauftritt dem Benutzer somit eine logische, vereinfachte Bedienung mit zahlreichen Verbesserungen.

Dem Relaunch der VRS-Homepage ist eine umfangreiche Schwachstellenanalyse vorausgegangen: Im Auftrag des VRS untersuchte das Berliner Markt- und Meinungsforschungsinstitut EcoValue die bisherige Internetpräsenz. Dabei stellte sich heraus, dass die Bedienerfreundlichkeit nicht mehr den aktuellen Anforderungen entsprach. Abhilfe schafft jetzt die übersichtliche, klare Struktur mit vereinfachter Navigation in Kombination mit einer einheitlichen, farblich zurückhaltenden Gestaltung. Auch inhaltlich wurde gestrafft: Überflüssige Textpassagen wurden gestrichen, auf weniger Nachgefragtes wurde zugunsten einer größeren Übersichtlichkeit verzichtet. Der VRS lässt seine Infomedien und seinen Internetauftritt regelmäßig mit Marktforschungen überprüfen, um sie den Kundenbedürfnissen entsprechend zu optimieren.





Kontrollzwang?

Als Autofahrer in Bus und Bahn:
Bald dürfen Sie auch wieder selber lenken.

Netz total! Einsteigen und ein Apple iPad inkl. 1 Jahr Internet-Pakete und Gratis-Jahresabo für Bus und Bahn gewinnen. Mehr unter www.einsteigen.info

Gute Verbindungen, praktisch und entspannt.
Für Ihren persönlichen Mobilitäts-Mix.

VRS Für alle, die Ziele haben.
Verbundverkehrsverbund Rhein-Ruhr

Alle Leistungen sind gegen einen Mitgliedsbeitrag von 10,- bis 14,- € monatlich zu erwerben. 18 Jahre und älter. In Zusammenarbeit mit Conecto.

JCDecaux

**WER FÜR BUS UND BAHN IN BUS UND BAHN WIRBT,
ERREICHT NUR DIE KUNDEN, DIE ER SCHON HAT.**

Um Autofahrer mit einer ÖPNV-Kampagne zu erreichen, muss man dahin gehen, wo Autofahrer sind: an Einfallstraßen, in den Morgenstau – oder direkt an Zapfsäulen.

So tankt man Aufmerksamkeit.

SCHULBERATUNG: »WIR SIND MOBIL IM VRS«

Unter dem Motto »Wir sind mobil im VRS« legte der VRS pünktlich zum Schuljahresstart erstmals Unterrichtsmaterialien für die Klassen 5 und 6 auf.



Das auf der Basis eines fortschrittlichen pädagogischen Konzepts erstellte Schülerbuch mit begleitenden Arbeitsblättern erlaubt es den Kindern, sich dem Thema Bus und Bahn spielerisch und selbstbestimmt zu nähern. Denn spätestens mit dem Besuch weiterführender Schulen müssen sie oft größere Strecken mit Bus oder Bahn zurücklegen. Gleichzeitig steigt ihr Bedürfnis, selbstständig unterwegs zu sein.

Als Autoren konnte der VRS bundesweit führende Mobilitätspädagogen gewinnen. Mit dem Schülerbuch entwickelten diese ein auf den Verbundraum zugeschnittenes, altersgerechtes Unterrichtsmaterial rund um Bus und Bahn. »So weit geht's im VRS«, »Fahrpläne lesen« oder »Sicherheit geht vor« sind nur einige Kapitel des insgesamt 52-seitigen, reich bebilderten ÖPNV-Lehrbuchs. Zu jedem Themenbereich stehen zahlreiche Arbeitsblätter auf einer dazugehörigen CD-ROM zur Verfügung. Integrierte Forscheraufgaben erlauben, bestimmte Themen gezielt und spielerisch zu vertiefen. Sicherlich ein Highlight wird die Rallye durch Köln sein, wo die Kinder ihr Wissen im »Praxistest« unter Beweis stellen können. Weitere Rallyes für andere Städte und Gemeinden sollen nach und nach erarbeitet und im Internet zur Verfügung gestellt werden.

Das zunächst in einer Auflage von 8.000 Exemplaren aufgelegte Schülerbuch wird interessierten Pädagogen unter Beteiligung der örtlichen Verkehrsunternehmen in verschiedenen Workshops vorgestellt.

Doch nicht nur den weiterführenden Schulen, auch den Grundschulen bietet die neu etablierte Schulberatung des VRS Unterstützungsangebote: Etwa die Schulwegdetektiv-Kisten für »Ermittlungen« der Kinder rund um ihren Schulweg. Mit diesen zeitgemäßen Unterrichtsangeboten wird nicht nur ein wesentlicher Beitrag zur Förderung der sicheren und eigenständigen Mobilität der Kinder geleistet – der

VRS unterstützt auch

die Schulen in ihrem Bildungsauftrag und fördert damit die nachhaltige Entwicklung unserer Gesellschaft.



DEN GANZEN ZOO ZUM HALBEN PREIS: VRS-FAMILIENTAGE 2010

Der VRS engagiert sich auch 2010 für Familien: Bereits zum dritten Mal veranstaltete er in diesem Frühjahr die VRS-Familientage in Kooperation mit dem Kölner Zoo. Und da dieser seinen 150. Geburtstag feiert, gab es im September eine zusätzliche Auflage der beliebten Aktionstage.



Das Besondere der Zoo-Familientage: Kleine und große Zoogäste zahlen an diesen Tagen nur den halben Eintrittspreis. Außerdem bieten Zoo und VRS ihren Besuchern regelmäßig ein attraktives Rahmenprogramm. So können kleine Zoobesucher beim beliebten VRS-Ratespiel ihr Wissen unter Beweis stellen oder sich an einem Schminkstand der Farbvielfalt der Tierwelt anpassen. Über 11.000 Menschen strömten an diesem ersten Familienwochenende in den Zoo. Ein weiteres Highlight: Die Anfahrt zum Zoo mit der Stadtbahnlinie 18 ist jetzt deutlich attraktiver. Nach 14 Monaten Bauzeit ist die neu gestaltete und barrierefreie Haltestelle »Zoo/Flora« Mitte Juli 2010 in Betrieb genommen worden. Sie hat nicht nur einen stufenfreien Ein- und Ausstieg, sondern wurde auch sehr ansprechend gestaltet: So werden die Bahnsteigdächer im schwungvollen Bogen hoch über den Gleisen rund geführt. Ein grüner Bodenbelag knüpft die Verbindung zur ebenfalls nahe gelegenen Flora, und gläserne Wände mit afrikanischen Tiermotiven lassen keinen Zweifel mehr aufkommen: Hier ist der Kölner Zoo!

**VRS-Familientage:
Der Kölner Zoo
zum halben Preis.**

Nur am 08. und 09. Mai 2010
Weitere Infos unter www.koelnerzoo.de oder www.vrsinfo.de

Städtische Verkehrsbetriebe Köln | Kölner Zoo | VRS



»Unser langfristiges Ziel ist es, dass wir für jede Familie mit einem chronisch oder schwer kranken Kind, die an den Kinderkliniken der Region einen Nachsorgebedarf anmeldet, aktiv werden können. Wir wollen diese Familien stärken und in die Lage versetzen, ihre Situation aus eigener Kraft zu meistern. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beraten, begleiten und schulen unsere Klienten in der Klinik und zu Hause. Diese Sicherheit bedeutet viel für die betroffenen Familien.«

Bunter Kreis Bonn-Ahr-Rhein-Sieg e. V.

VRS UNTERSTÜTZT DEN BUNTEN KREIS BONN

Auch dieses Jahr unterstützt der VRS das vorbildliche Engagement des Bunten Kreises Bonn-Ahr-Rhein-Sieg e. V. Damit übernimmt er gesellschaftliche Verantwortung, die für ihn längst zu einer zeitgemäßen Unternehmenskultur gehört.

Die Arbeit des Bunten Kreises zeichnet sich dadurch aus, dass er Familien begleitet, die durch die schwere Krankheit eines Kindes plötzlich in eine sehr schwierige Situation geraten sind. In diesen Fällen gibt der Bunte Kreis Hilfestellungen auf dem nicht leichten Weg in den Alltag. Dabei arbeitet er derzeit eng und vertrauensvoll mit dem Zentrum für Kinderheilkunde der Universitätskliniken Bonn zusammen.

AUFMERKSAMKEIT SCHAFFEN Um mehr Öffentlichkeitswirksamkeit zu erlangen und weitere, dringend benötigte Förderer und Unterstützer zu finden, veranstaltet der Bunte Kreis zusätzlich regelmäßig Familienevents in der Region. So gab es auch dieses Jahr wieder ein Taschenlampenkonzert vor dem Poppelsdorfer Schloss in Bonn. Zahlreiche große und kleine Gäste lauschten Ende August der Musik der Berliner Band »Rumpelstil« und zauberten mit ihren Taschenlampen Wünsche in den nächtlichen Himmel.

Da der Bunte Kreis zur Verwirklichung dieser Veranstaltungen starke Partner braucht, hat der VRS das Taschenlampenkonzert nicht nur gesponsert. Er hat auch diesmal wieder das Programm gemeinsam mit der DB Regio NRW durch einen eigenen Beitrag bereichert. So gab es zum Beispiel ein Luftballon-Gewinnspiel mit VRS-Maskottchen Siggie.

Mit zwei weiteren Spendensammel-Aktionen will der VRS darüber hinaus die Arbeit des Bunten Kreises stärken: Im Rahmen seiner Aktiv60 WalkingDays verkaufte er T-Shirts zugunsten des Bunten Kreises. Parallel dazu werden während der seit Ende Juli 2010 tourenden Klima-Kampagne Blumen gegen eine Spende ausgegeben.





Trennungsschmerz?

Als Autofahrer in Bus und Bahn:
Sie sehen Ihr Auto ja bald wieder.

Jetzt total! Einsteigen und ein
Apple iPad inkl. 1 Jahr Internet-
Flatrate und Gratis-Jahresabo
für Bus und Bahn gewinnen.
Mehr unter www.einsteigen.info

Gute Verbindungen, praktisch und entspannt.
Für Ihren persönlichen Mobilitäts-Mix.



Für alle,
die Ziele haben.
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr



JEDES AUTO, DAS EINMAL MEHR STEHEN BLEIBT, ZAHLT AUF DAS KLIMA-KONTO EIN.

Weil die CO₂-Emission von Bussen und Bahnen nur halb so hoch ist wie die von Autos. Und wir mit immer neuen Ideen für noch mehr Energieersparnis, effektive Ressourcennutzung und sauberere Luft sorgen. Ab Herbst 2010 zum Beispiel mit den ersten Wasserstoffbussen im VRS: null Emissionen als Maßstab der Zukunft.

Wir nehmen unsere Verantwortung ernst.

MOBIL IM ALTER: DER KREIS EUSKIRCHEN STÄRKT SENIOREN

Der Kreis Euskirchen ist Modellregion für eine seniorengerechte Mobilität: Dies ist das Ergebnis des Wettbewerbs »Kommunales Mobilitätsmanagement für Senioren« des Netzwerks »Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland« beim VRS, aus dem der Kreis als Sieger hervorgegangen ist.

Eine wichtiger Baustein auf dem Weg die Mobilität älterer Menschen zu fördern, ist dabei die Informationswege stärker auf die Bedürfnisse der Senioren auszurichten. Dazu soll die Verkehrsinfrastruktur des Kreises auf die Belange der Senioren hin untersucht werden, um gezielte Maßnahmen zur Verbesserung zu entwickeln.

Seit dem Startschuss des Projekts im April 2009 sind daher drei Arbeitskreise aktiv:

- ◆ Information – seniorengerechtes Informationsmanagement im ÖPNV,
- ◆ Radverkehr – seniorengerechtes Radfahren und
- ◆ Infrastruktur – seniorengerechte Gestaltung von Haltestellen und Verkehrswegen.

Gemeinsam mit Senioren wirken hier Vertreter des Kreises, der beteiligten Kommunen, der Projektpartner sowie der Verbände und Ansprechpartner vor Ort.

Folgende Projekte sind ins Leben gerufen worden:

CHECKLISTEN FÜR DIE NUTZUNG VON BUS & BAHN Hierbei handelt es sich um Broschüren, die auf die Zielgruppe der Senioren ausgerichtet sind und über das bestehende ÖPNV-Angebot im Kreis Euskirchen informieren. Um genauer auf die lokalen Gegebenheiten eingehen zu können, werden Checklisten für die kreisangehörigen Kommunen aufbereitet und jeweils mit spezifischen Informationen versehen.

BUSTRAINING FÜR SENIOREN Durch ein gezieltes Praxistraining, aber auch durch Informationen und Beratung soll die ÖPNV-Nutzung älterer Menschen gefördert werden, um deren sichere und eigenständige Mobilität zu erhalten. Im ersten Halbjahr 2010 wurden erste Veranstaltungen in Kall, Blankenheim und Mechernich durchgeführt. Die Bustrainings erfolgen in Kooperation mit der RVK, Schäfer Reisen, der Polizei, dem Kreis Euskirchen, der Kreis-VHS und dem VRS.

BARRIEREFREIE BUSHALTESTELLEN Ziel dieses Projektes ist es, die Bushaltestellen im Schleidener Tal am Beispiel der Buslinie 829 sicher und barrierefrei zu gestalten. Hierzu sind ein Muster-Erhebungsbogen und ein Kriterienkatalog für Haltestellenstandards entwickelt worden. Darüber hinaus erarbeitete man Haltestellenstandards, die zukünftig für einen kreisweiten Standard herangezogen werden können.



WEGE ZUM ÖPNV – »SENIORENBEGEHUNGEN« Gemeinsam mit mobilitätseingeschränkten Senioren sollen Defizite der Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum diagnostiziert und aufbereitet werden, um Handlungsansätze zu entwickeln. Die kreisangehörigen Kommunen sind aktiv in den Prozess eingebunden. Es erfolgten bereits erste Ortsbegehungen, etwa in den Ortskernen der Gemeinden Kall und Blankenheim. Zusätzlich zu den genannten Maßnahmen gibt es verschiedene Projekte rund um das Thema Radfahren, wie beispielsweise die Pilotroute für einen seniorengerechten, barrierearmen Radweg von Euskirchen nach Zulpich.

Alle Erkenntnisse und Erfahrungen werden den Mitgliedskommunen des Netzwerkes »Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland« zugänglich gemacht, etwa über die regelmäßig tagende »Fachgruppe Seniorenmobilität« – denn schließlich soll das gute Beispiel Schule machen.



»Unser Ziel ist es, die Mobilität älterer Menschen zu fördern und zu erhalten. Ein wichtiger Baustein ist dabei, die Informationswege um das Angebot von Bus und Bahn stärker auf die Bedürfnisse der Senioren auszurichten.«

Günter Rosenke,
Landrat des Kreises Euskirchen

VRS-BILANZ 2009: IMMER MEHR STAMMKUNDEN

Den schwierigen konjunkturellen Bedingungen zum Trotz verzeichnete der VRS auch im Jahr 2009 einen Zuwachs bei Fahrten und Einnahmen: 494 Millionen Fahrten mit Bus und Bahn haben die Menschen im Verbundraum 2009 unternommen, dies ist ein Zuwachs von ca. 3,3 Millionen Fahrten bzw. 0,7 Prozent. Gleichzeitig stiegen die Tarifierlöse der Verkehrsunternehmen auf 483 Millionen Euro, ein Umsatzplus gegenüber 2008 von 3,8 Prozent.

Fahrgast- und Umsatzentwicklung zeigen, dass der Trend zur Nutzung öffentlicher Nahverkehrsmittel auch in der Krise anhält. Allerdings bleibt der öffentliche Personennahverkehr von der Konjunkturschwäche nicht gänzlich verschont. Zum Vergleich: 2008 war die Zahl der Fahrten mit Bus und Bahn noch um knapp 1,7 Prozent gestiegen.

KONJUNKTURSCHWÄCHE TRIFFT BESONDERS DIE BARTARIFE 2009 wurden etwa eine Million Fahrten weniger mit Tickets des Bartarifs – also mit EinzelTickets, MehrfahrtenTickets, Tages- und GruppenTickets – durchgeführt als noch ein Jahr zuvor. Ursächlich für diese Entwicklung dürfte vor allem die Wirtschaftskrise sein, die im vergangenen Jahr auch zu Einschränkungen von Freizeit- und Mobilitätsaktivitäten geführt hat. Dennoch werden immer noch etwa 58 Millionen Fahrten mit diesen Tickets unternommen. Dies entspricht einem Umsatzvolumen für 2009 von 143 Millionen Euro und unterstreicht die Bedeutung dieses Ticketsegmentes im Hinblick auf die Finanzierung der Nahverkehrsleistungen im VRS.

DEUTLICH GESTIEGENE KUNDENBINDUNG IM VRS Trotz oder gerade wegen der wirtschaftlichen Abschwächung nutzen immer mehr VRS-Kunden die attraktiven Zeitfahrausweise.

187,2 Millionen Fahrten entfielen 2009 auf dieses Ticketsegment – dies ist ein Zuwachs von 4,7 Millionen Fahrten bzw. 2,6 Prozent gegenüber 2008. Die gestiegene Nachfrage nach diesen Tickets findet auch in der Kundenstatistik ihren Niederschlag: 2009 waren rund 345.000 Erwachsene im Besitz eines Zeitfahrausweises und konnten Bus und Bahn (fast) jederzeit und (fast) überall nutzen. Gegenüber 2008 hat sich damit die Zahl der VRS-Stammkunden um 7.500 bzw. 2,2 Prozent erhöht. Mit Blick auf das Jahr 2003, dem Zeitpunkt vor Einführung des neuen Preissystems, konnten sogar insgesamt rund 64.000 neue Kunden hinzugewonnen werden, davon allein 23.000 Kunden mit verbundweit gültigen Netztickets. Besonders erfreulich verläuft weiterhin die Entwicklung des Aktiv60Tickets. Ende 2009 waren knapp 34.000 VRS-Kunden im Besitz dieses Tickets – gegenüber dem Jahresbeginn ist dies ein Zuwachs von 3.500 Kunden bzw. 11,5 Prozent.

DEMOGRAFISCHE ENTWICKLUNG BELASTET AUSBILDUNGSVERKEHR Während der Nachfragerückgang in puncto Bartarife auf die Konjunkturschwäche und die verstärkte Nutzung von Zeitfahrausweisen für Erwachsene zurückzuführen ist, haben die leichten Fahrgastverluste im Bildungsverkehr ihre Ursachen in

rückläufigen Schülerzahlen. Dieser Trend wird sich in den nächsten Jahren noch verstärken. Trotzdem bleibt der Ausbildungsverkehr auch zukünftig für viele Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet das wichtigste Marktsegment, vor allem außerhalb der beiden Ballungszentren Köln und Bonn. Die VRS-Fahrtenstatistik 2009 liefert den Beweis. Trotz eines Fahrtenrückgangs von etwa 660.000 Fahrten im Vergleich zum Vorjahr haben die etwa 610.000 Schüler, Auszubildenden und Studierenden 2009 etwa 201 Millionen Fahrten unternommen.

Es wird erwartet, dass sich die Fahrgastzahlen auf dem erreichten hohen Niveau stabilisieren. Konjunkturrell bedingte Fahrtenrückgänge bei einzelnen Ticketangeboten des Bartarifs können dabei in der ersten Jahreshälfte nicht ausgeschlossen werden. Mit leichten Fahrgastrückgängen im Bildungsverkehr ist aufgrund rückläufiger Schülerzahlen sowohl 2010 als auch in den Folgejahren zu rechnen. Dagegen dürfte der Fahrtenzuwachs bei den Zeitfahrausweisen des Erwachsenentarifs auch in diesem Jahr weiter anhalten. Dies betrifft das JobTicket und vor allem das Aktiv60Ticket. Bei weiter steigenden Seniorenzahlen wird dieses Ticketangebot sicherlich zusätzliche Interessenten finden.

Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg



Fläche:	5.111 qkm
Einwohner:	ca. 3,3 Millionen
Verkehrsunternehmen:	30
Bahn- und Buslinien:	522
Haltestellen:	7.448
Fahrgäste:	über 1,6 Millionen täglich (rund 500 Millionen im Jahr)

STRUKTURDATEN DES VERBUNDGEBIETS

Wohnbevölkerung

Verwaltungsbezirk	Dez. 08	Dez. 09	absolut*	in %*
Monheim am Rhein, Stadt	43.308	43.065	-243	-0,6 %
Bonn, kreisfreie Stadt	317.088	319.841	2.753	0,9 %
Köln, kreisfreie Stadt	996.853	998.105	1.252	0,1 %
Leverkusen, kreisfreie Stadt	161.296	160.593	-703	-0,4 %
Rhein-Erft-Kreis	464.311	464.018	-293	-0,1 %
Kreis Euskirchen	192.849	192.088	-761	-0,4 %
Oberbergischer Kreis	285.854	282.636	-3.218	-1,1 %
Rheinisch-Bergischer Kreis	278.151	277.214	-937	-0,3 %
Rhein-Sieg-Kreis	598.856	598.407	-449	-0,1 %
VRS-Gesamt	3.338.566	3.335.967	-2.599	-0,1 %

* Veränderung von Dez. 2008 bis Dez. 2009

Quelle: IT NRW

Katasterfläche am 31. Dez. in qkm und Einwohner je qkm

Verwaltungsbezirk	Fläche	Einwohner		absolut*	in %*
	(in qkm) Dez. 09	(je qkm) Dez. 08	(je qkm) Dez. 09		
Monheim am Rhein, Stadt	23,1	1.872	1.862	-11	-0,6 %
Bonn, kreisfreie Stadt	141,2	2.245	2.265	19	0,9 %
Köln, kreisfreie Stadt	405,1	2.460	2.464	3	0,1 %
Leverkusen, kreisfreie Stadt	78,9	2.045	2.037	-9	-0,4 %
Rhein-Erft-Kreis	704,5	659	659	0	-0,1 %
Kreis Euskirchen	1.248,9	154	154	-1	-0,4 %
Oberbergischer Kreis	918,6	311	308	-4	-1,1 %
Rheinisch-Bergischer Kreis	437,5	636	634	-2	-0,3 %
Rhein-Sieg-Kreis	1.153,3	519	519	0	-0,1 %
VRS-Gesamt	5.111,2	653,2	652,7	-1	-0,1 %

* Veränderung von Dez. 2008 bis Dez. 2009

Quelle: IT NRW

Schüler an allgemeinbildenden Schulen am Schulort

Verwaltungsbezirk	Okt. 08	Okt. 09	absolut*	in %*
Monheim am Rhein, Stadt	5.176	5.113	-63	-1,2 %
Bonn, kreisfreie Stadt	42.467	42.453	-14	0,0 %
Köln, kreisfreie Stadt	104.356	104.555	199	0,2 %
Leverkusen, kreisfreie Stadt	20.368	20.291	-77	-0,4 %
Rhein-Erft-Kreis	55.915	55.306	-609	-1,1 %
Kreis Euskirchen	26.152	25.832	-320	-1,2 %
Oberbergischer Kreis	39.329	38.620	-709	-1,8 %
Rheinisch-Bergischer Kreis	35.496	34.857	-639	-1,8 %
Rhein-Sieg-Kreis	72.646	71.745	-901	-1,2 %
VRS-Gesamt	401.905	398.772	-3.133	-0,8 %

* Veränderung von Okt. 2008 bis Okt. 2009

Quelle: IT NRW

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

Verwaltungsbezirk	Okt. 08	Okt. 09	absolut*	in %*
Monheim am Rhein, Stadt	0	0	0	0,0 %
Bonn, kreisfreie Stadt	14.088	14.373	285	2,0 %
Köln, kreisfreie Stadt	46.107	45.936	-171	-0,4 %
Leverkusen, kreisfreie Stadt	6.782	7.014	232	3,4 %
Rhein-Erft-Kreis	10.309	10.509	200	1,9 %
Kreis Euskirchen	5.088	4.847	-241	-4,7 %
Oberbergischer Kreis	7.666	7.634	-32	-0,4 %
Rheinisch-Bergischer Kreis	4.844	4.922	78	1,6 %
Rhein-Sieg-Kreis	9.759	9.749	-10	-0,1 %
VRS-Gesamt	104.643	104.984	341	0,3 %

* Veränderung von Okt. 2008 bis Okt. 2009

Quelle: IT NRW

Studierende am Studienort

Verwaltungsbezirk	Okt. 08	Okt. 09	absolut*	in % *
Monheim am Rhein, Stadt	0	0	0	0 %
Bonn, kreisfreie Stadt	27.101	27.146	45	0,2 %
Köln, kreisfreie Stadt	68.677	70.027	1.350	2,0 %
Leverkusen, kreisfreie Stadt	0	5	5	100,0 %
Rhein-Erft-Kreis	1.775	1.902	127	7,2 %
Kreis Euskirchen	321	289	-32	-10,0 %
Oberbergischer Kreis	2.598	2.515	-83	-3,2 %
Rheinisch-Bergischer Kreis	464	539	75	16,2 %
Rhein-Sieg-Kreis	6.997	7.427	430	6,1 %
VRS-Gesamt	107.933	109.850	1.917	1,8 %

* Veränderung von Okt. 2008 bis Okt. 2009

Quelle: IT NRW

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort

Verwaltungsbezirk	Okt. 08	Okt. 09	absolut*	in % *
Monheim am Rhein, Stadt	10.999	10.939	-60	-0,5 %
Bonn, kreisfreie Stadt	150.407	151.310	903	0,6 %
Köln, kreisfreie Stadt	456.912	460.210	3.298	0,7 %
Leverkusen, kreisfreie Stadt	58.691	58.268	-423	-0,7 %
Rhein-Erft-Kreis	116.912	117.557	645	0,6 %
Kreis Euskirchen	45.815	46.147	332	0,7 %
Oberbergischer Kreis	88.979	85.999	-2.980	-3,3 %
Rheinisch-Bergischer Kreis	65.390	65.060	-330	-0,5 %
Rhein-Sieg-Kreis	128.157	129.512	1.355	1,1 %
VRS-Gesamt	1.122.262	1.125.002	2.740	0,2 %

* Veränderung von Okt. 2008 bis Okt. 2009

Quelle: IT NRW

Schwerbehinderte

Verwaltungsbezirk	Dez. 05	Dez. 07	absolut*	in %*
Monheim am Rhein, Stadt	n.v.	n.v.	n.v.	n.v.
Bonn, kreisfreie Stadt	22.115	22.470	355	1,6 %
Köln, kreisfreie Stadt	77.862	79.254	1.392	1,8 %
Leverkusen, kreisfreie Stadt	14.133	14.294	161	1,1 %
Rhein-Erft-Kreis	32.660	33.802	1.142	3,5 %
Kreis Euskirchen	15.593	15.537	-56	-0,4 %
Oberbergischer Kreis	22.730	22.927	197	0,9 %
Rheinisch-Bergischer Kreis	21.627	22.200	573	2,6 %
Rhein-Sieg-Kreis	40.527	42.115	1.588	3,9 %
VRS-Gesamt	247.247	252.599	5.352	2,2 %

* Veränderung von Dez. 2005 bis Dez. 2007

Quelle: IT NRW

Privathaushalte

Verwaltungsbezirk	März 2004				durchschnittl. HH-Größe (Pers. je HH)
	1 Person	2 Personen	3 und mehr Personen	insgesamt	
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
Rhein-Erft-Kreis	84.000	112.000	92.000	288.000	2,28
Kreis Euskirchen					
Leverkusen, kreisfreie Stadt					
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
VRS-Gesamt	565.000	542.000	430.000	1.538.000	

Quelle: IT NRW

Verfügbares Einkommen der privaten Haushalte je Einwohner in Euro

Verwaltungsbezirk	2006	2007	absolut*	in % *
Monheim am Rhein, Stadt	17.271	17.642	371	2,1 %
Bonn, kreisfreie Stadt	20.053	19.736	-317	-1,6 %
Köln, kreisfreie Stadt	19.911	19.850	-61	-0,3 %
Leverkusen, kreisfreie Stadt	18.036	18.019	-17	-0,1 %
Rhein-Erft-Kreis	18.742	18.942	200	1,1 %
Kreis Euskirchen	17.870	18.025	155	0,9 %
Oberbergischer Kreis	19.961	20.261	300	1,5 %
Rheinisch-Bergischer Kreis	21.994	22.484	490	2,2 %
Rhein-Sieg-Kreis	19.446	19.669	223	1,1 %
VRS-Gesamt	19.613	19.713	100	0,5 %

* Veränderung von 2007 gegenüber 2006

Quelle: IT NRW

Pkw Bestand*

Verwaltungsbezirk	Jan. 08	Jan. 09	absolut**	in % **
Monheim am Rhein, Stadt	20.235	20.340	105	0,5 %
Bonn, kreisfreie Stadt	157.082	154.444	-2.638	-1,7 %
Köln, kreisfreie Stadt	422.947	423.862	915	0,2 %
Leverkusen, kreisfreie Stadt	78.735	78.344	-391	-0,5 %
Rhein-Erft-Kreis	237.105	237.932	827	0,3 %
Kreis Euskirchen	102.133	102.703	570	0,6 %
Oberbergischer Kreis	154.273	154.124	-149	-0,1 %
Rheinisch-Bergischer Kreis	156.545	157.146	601	0,4 %
Rhein-Sieg-Kreis	308.777	308.741	-36	0,0 %
VRS-Gesamt	1.637.832	1.637.636	-196	0,0 %

* Ab 1. Jan. 2008: ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge (etwa 12%)
Die Werte ab dem 1. Jan. 2008 sind daher mit den früheren Werten nicht mehr vergleichbar.

** Veränderung von Jan. 2008 bis Jan. 2009

Quelle: IT NRW

Pkw-Dichte (Pkw je 1.000 Einwohner)

Verwaltungsbezirk	2008	2009	absolut*	in %*
Monheim am Rhein, Stadt	467	472	5	1,1 %
Bonn, kreisfreie Stadt	495	483	-13	-2,5 %
Köln, kreisfreie Stadt	424	425	0	0,1 %
Leverkusen, kreisfreie Stadt	488	488	0	-0,1 %
Rhein-Erft-Kreis	511	513	2	0,4 %
Kreis Euskirchen	530	535	5	1,0 %
Oberbergischer Kreis	540	545	6	1,0 %
Rheinisch-Bergischer Kreis	563	567	4	0,7 %
Rhein-Sieg-Kreis	516	516	0	0,1 %
VRS-Gesamt	491	491	0	0,1 %

* Veränderung von 2009 gegenüber 2008

Quelle: IT NRW

Führerschein-Besitz (ab 18 Jahren)

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

* Veränderung von 2008 gegenüber 2004

Quelle: Mobilität im VRS 2008, eigene Untersuchung

Pkw-Nutzungshäufigkeit

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

Quelle: Mobilität im VRS 2008, Bevölkerung ab 10 Jahren, eigene Untersuchung

ÖPNV-Nutzungshäufigkeit

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

Quelle: Mobilität im VRS 2008, Bevölkerung ab 10 Jahren, eigene Untersuchung

Fahrgastentwicklung

	2008	2009	absolut*	in %
Bartarif	59.311.857	58.187.467	-1.124.390	-1,90%
ZeitTickets Erwachsene	182.430.629	187.174.127	4.743.498	2,60%
ZeitTickets AZUBI	201.541.558	200.882.327	-659.231	-0,33%
Sonstiges *	47.498.471	47.822.580	324.109	0,68%
* Übergangstarife, landesweite Tarife, Kooperationen etc.				
Gesamt	490.782.515	494.066.501	3.283.986	0,67%

ZeitTickets Erwachsene	2008	2009	absolut*	in %
ZeitTickets Berufsverkehr	58.663.774	60.971.914	2.308.140	3,93%
Job-/GroßkundenTickets	70.328.255	72.111.903	1.783.648	2,54%
Formel9/Aktiv60	53.438.600	54.090.310	651.710	1,22%
Gesamt	182.430.629	187.174.127	4.743.498	2,60%

Bartarif	2008	2009	absolut*	in %
Einzel- und MehrfahrtenTickets	53.478.687	52.508.140	-970.547	-1,81%
KurzzeitTickets	5.833.169	5.679.327	-153.842	-2,64%
Gesamt	59.311.856	58.187.467	-1.124.389	-1,90%

ZeitTickets Azubi	2008	2009	absolut*	in %
ZeitTickets Ausbildungsverkehr	45.822.988	45.632.570	-190.418	-0,42%
JuniorTicket	7.314.980	5.601.120	-1.713.860	-23,43%
SchülerTicket	107.066.008	108.228.456	1.162.448	1,09%
SemesterTicket	41.337.582	41.420.181	82.599	0,20%
Gesamt	201.541.558	200.882.327	-659.231	-0,33%

Einnahmenentwicklung

	2008	2009	absolut*	in %
Bartarif	139.416.478,00 €	142.683.167,00 €	3.266.689,00 €	2,34 %
ZeitTickets Erwachsene	187.392.363,00 €	197.250.081,00 €	9.857.718,00 €	5,26 %
ZeitTickets AZUBI	123.336.775,00 €	126.933.097,00 €	3.596.322,00 €	2,92 %
Sonstiges *	16.462.949,00 €	16.216.324,00 €	-246.625,00 €	-1,50 %
* Übergangstarife, landesweite Tarife, Kooperationen etc.				
Gesamt	466.608.565,00 €	483.082.669,00 €	16.474.104,00 €	3,53 %

ZeitTickets Erwachsene	2008	2009	absolut*	in %
ZeitTickets Berufsverkehr	68.237.612,00 €	69.587.597,00 €	1.349.985,00 €	1,98 %
Job-/GroßkundenTickets	78.817.923,00 €	85.617.981,00 €	6.800.058,00 €	8,63 %
Formel9/Aktiv60	40.336.828,00 €	42.044.504,00 €	1.707.676,00 €	4,23 %
Gesamt	187.394.371,00 €	197.252.091,00 €	9.857.720,00 €	5,26 %

Bartarif	2008	2009	absolut*	in %
Einzel- und MehrfahrtenTickets	125.809.768,00 €	129.102.131,00 €	3.292.363,00 €	2,62 %
KurzzeitTickets	13.606.709,00 €	13.581.036,00 €	-25.673,00 €	-0,19 %
Gesamt	139.416.477,00 €	142.683.167,00 €	3.266.690,00 €	2,34 %

ZeitTickets Azubi	2008	2009	absolut*	in %
ZeitTickets Ausbildungsverkehr	36.966.038,00 €	38.184.816,00 €	1.218.778,00 €	3,30 %
JuniorTicket	4.986.841,00 €	3.880.032,00 €	-1.106.809,00 €	-22,19 %
SchülerTicket	62.461.729,00 €	65.387.443,00 €	2.925.714,00 €	4,68 %
SemesterTicket	18.922.167,00 €	19.480.805,00 €	558.638,00 €	2,95 %
Gesamt	123.336.775,00 €	126.933.096,00 €	3.596.321,00 €	2,92 %

* Veränderung von 2008 gegenüber 2009

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH

Glockengasse 37–39 • 50667 Köln

info@vrsinfo.de • www.vrsinfo.de

