

Meilensteine für die Verkehrsinfrastruktur  
Der VRS zu Gast bei Pfarrer Meurer  
Einfacher von Dom zu Dom  
Ein Ticket geht auf Tour  
Mobilität effizienter organisieren



**RECYCLED**  
Papier aus  
Recyclingmaterial  
**FSC® C011331**

**ClimatePartner<sup>o</sup>**  
**klimateutral**

Druck | ID: 53516-1607-1003

## EDITORIAL

VRS-Geschäftsführer  
Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag



VRS-Geschäftsführer  
Dr. Norbert Reinkober

---

## Liebe Leserin, lieber Leser,

„Nix is esu schläch, dat et nit für jet jot es“ – oder auf Hochdeutsch: Nichts ist so schlecht, dass es nicht für irgendetwas gut ist! Dieser Leitsatz hat es in sich. Mit seiner Hilfe hat es der unorthodoxe Kölner Pfarrer Franz Meurer tatsächlich geschafft, einen sozialen Brennpunkt in einen Hort der Menschlichkeit und des Miteinanders zu verwandeln: Denn in Höhenberg und Vingst, heute liebevoll HöVi genannt, wird Nächstenliebe nicht nur gepredigt, sondern auch gelebt. Trotz hoher Arbeitslosigkeit und einem großen Anteil an Menschen mit „Migrationshintergrund“. Einen kleinen Beitrag leistet hierzu auch der VRS, indem er die Ferienfreizeit der HöVi-Land-Kinder unterstützt. Anlass für uns, den streitbaren „rheinischen Christen“ Meurer einmal persönlich aufzusuchen.

Doch nicht nur im Kleinen vor Ort, auch im Großen arbeiten wir an Lösungen zum Wohle aller. Größte Herausforderung ist sicherlich eine nachhaltige Verkehrspolitik, die sparsam mit unseren endlichen Ressourcen umgeht. Wer in diese Sinne Mobilität gestalten will, muss über kommunale Grenzen hinausdenken. Denn viele Themen lassen sich nur regionalübergreifend sinnvoll angehen. VRS und NVR arbeiten daher Hand in Hand – gemeinsam für die Region. So haben sie beispielsweise mit der Regionalen Mobilitätsentwicklung eine neue Plattform geschaffen, auf der die Kommunen übergreifende Lösungsansätze entwickeln können.

Wir wünschen Ihnen eine anregende Lektüre!

---

<b>Editorial</b>	3
<b>Grußwort der Zweckverbandsvorsteher</b>	6

## THEMEN, DIE BEWEGEN

<b>Regionale Mobilitätsentwicklung</b>	8
Die Regionale Mobilitätsentwicklung verbindet Kommunen und Verkehrsmittel	
<b>Der VRS zu Gast bei Pfarrer Meurer</b>	12
Pfarrer Franz Meurer im Gespräch über Engagement, Pänz und Mobilität	

## TICKETS & TARIFE

<b>Tickettrends im VRS – die Bilanz 2015</b>	18
Rekord bei Fahrgastzahlen und Einnahmen	
<b>Tarifkooperation VRS und AVV</b>	22
Einfacher von Dom zu Dom	
<b>TagesTicket-Kampagne</b>	26
Ein Ticket geht auf Tour	

## INFRASTRUKTUR FÜR DIE ZUKUNFT

<b>Bundesverkehrswegeplan 2030</b>	30
Meilensteine für die Verkehrsinfrastruktur des Rheinlands	
<b>Infrastruktur-Förderung</b>	34
Der Infrastrukturausbau im VRS kommt in Fahrt	

## ZAHLEN UND FAKTEN

Die Verkehrsunternehmen im VRS	42
<b>Strukturdaten</b>	
Wohnbevölkerung im VRS	44
Privathaushalte und Beschäftigte im VRS	46
Schüler und Studierende im VRS	48
Pkw-Dichte und ÖPNV-Nutzung im VRS	50
<b>Einnahmen und Fahrgäste</b>	
Fahrgast- und Einnahmenentwicklung	52
Einnahmenverteilung	54
Einnahmen- und Fahrgastentwicklung im Langzeitüberblick	55

## REGIONALE MOBILITÄTSENTWICKLUNG



Richtungsweisend  
für neue Ziele

Seite 8

## DER VRS ZU GAST BEI PFARRER MEURER

Mit großem Herz  
für die kleinen Leute



Seite 12

## TARIFKOOPERATION VRS UND AVV

Die Region  
rückt näher  
zusammen



Seite 22

## TAGESTICKET-KAMPAGNE

Das Größte  
für Ausflüge



Seite 26

## BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN 2030



Gute Signale  
aus Berlin

Seite 30

## INFRASTRUKTUR-FÖRDERUNG



Bauprojekte für  
die Zukunft

Seite 34

## IMPRESSUM

**Herausgeber**

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

**Verantwortlich für den Inhalt**

Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag · Dr. Norbert Reinkober

**Redaktion**

Ute Reuschenberg

**Gestaltung**

Werbeagentur von morgen GmbH  
www.werbeagentur-von-morgen.de

**Druck**

msk marketingservice köln GmbH · www.mzsued.de

**Bildnachweis**

Fotos: Titel/Innenseiten VRS GmbH/Smilla Dankert.

Ausgenommen:

	<b>Seite</b>
VRS GmbH/Nola Bunke	3
Harry Schiffer	10
shutterstock/cooperr	10
shutterstock/Cloud Mine Amsterdam	23
DB AG/Axel Hartmann	31
DB AG	32
Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen	33
VIGILUX PRESSEFOTO Meike Boeschmeyer	35
Lukas Roth, Köln	37
NVR GmbH	38
eltis European Union, 1995-2015	44
shutterstock/Elina Manninen	44
shutterstock/TonelloPhotography	46
shutterstock/Gubin Yury	50

© September 2016 Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH



**Dr. Hermann-Josef Tebroke**  
Verbandsvorsteher Zweckverband Nahverkehr Rheinland

**Sebastian Schuster**  
Verbandsvorsteher Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg

---

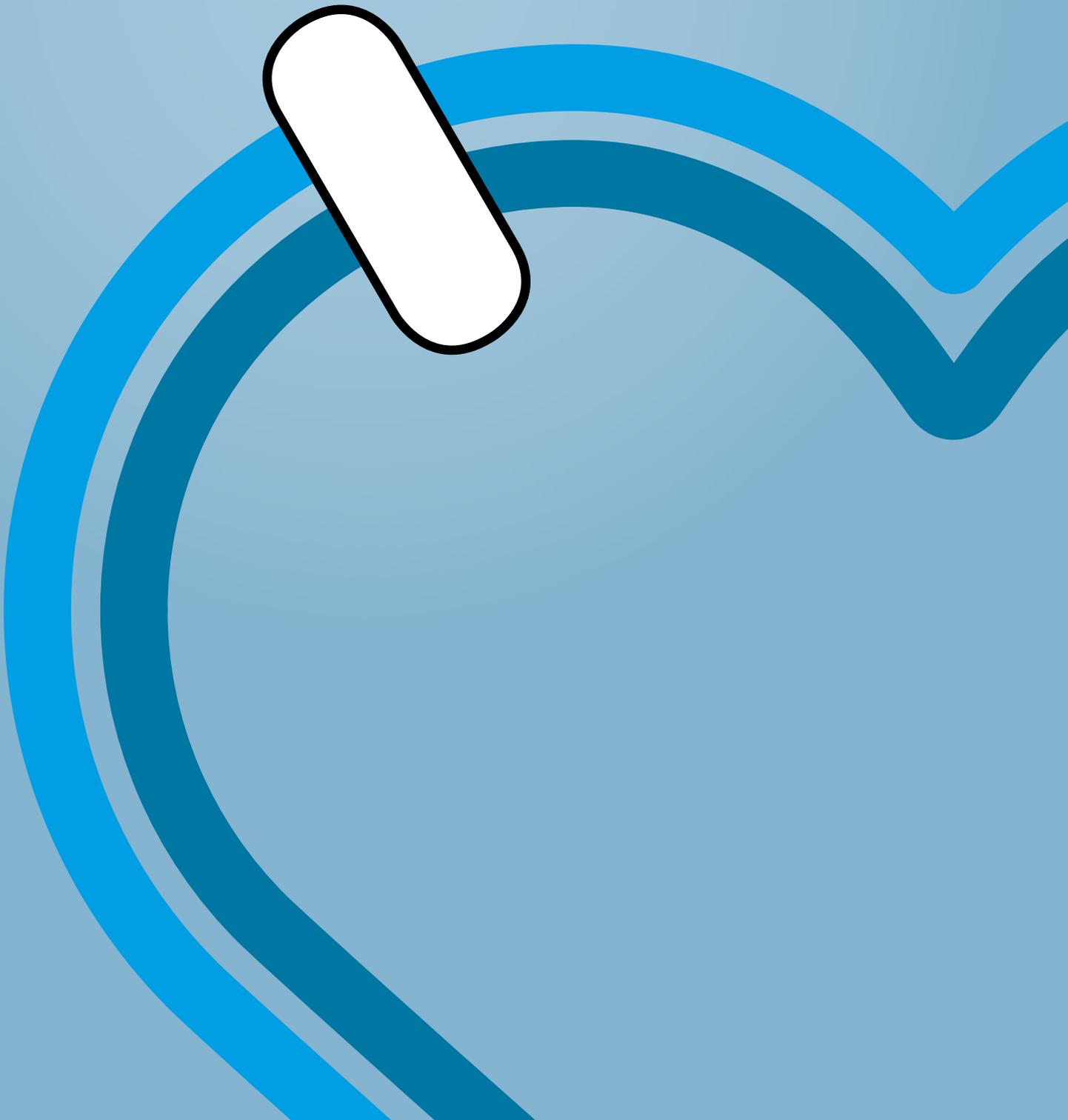
## Grußwort der Zweckverbandsvorsteher

Mobilität ist die Grundlage unseres täglichen Lebens. Im Kleinen, wenn die Menschen unserer Region an ihre individuellen Ziele gelangen. Im Großen, wenn es darum geht, das Rheinland als starken und konkurrenzfähigen Wirtschaftsstandort zu positionieren.

Mobilität befindet sich mittlerweile im Umbruch: Multimodalität und der bewusste Umgang mit den Ressourcen werden die zukünftige Mobilitätsplanung immer mehr bestimmen. Denn weniger denn je wird das Auto allein die Verkehrsprobleme von heute und morgen lösen können. Der öffentliche Nahverkehr, erweitert durch seine umweltfreundlichen Begleiter, das Fahrrad oder das Leihen und Teilen von Auto oder Rad, rückt auch als Teil des Umweltverbundes immer mehr in den Fokus der Aufmerksamkeit. Hier setzen der VRS und der NVR an. Als bewährte regionale Dienstleister entwickeln sie nicht nur den Nahverkehr entsprechend den Bedürfnissen der Menschen weiter. Sie stellen sich auch als Organisations- und Kooperationsplattform für alle Mobilitäts- und Verkehrsfragen in den Dienst der Region. Denn Mobilität hört nicht an kommunalen Grenzen auf. In diesem Sinne möchten wir als Verbandsvorsteher dabei helfen, Mobilität zukunftsfähig zu gestalten.

---

# Themen, die bewegen



# Richtungsweisend für neue Ziele



## REGIONALE MOBILITÄTSENTWICKLUNG

# Die Regionale Mobilitätsentwicklung verbindet Kommunen und Verkehrsmittel

Das Verkehrssystem stößt an vielen Stellen an seine Grenzen. In den Ballungsräumen mit ihrer wachsenden Bevölkerung verhindern Platz- und Ressourcenmangel den weiteren Ausbau der Infrastruktur, im ländlichen Raum bringt der demografische Wandel neue Herausforderungen mit sich. Gleichzeitig wandelt sich das Mobilitätsverhalten grundlegend, verknüpft verschiedene Verkehrsmittel zu multimodalen Mustern.

Um den neuen Anforderungen gerecht zu werden, bedarf es keiner neuen Strukturen. Vielmehr gilt es, die bereits existierenden vielen parallelen Planungswege auf regionaler und kommunaler Ebene aufeinander abzustimmen: Kommunale Mobilitätskonzepte, Verkehrsentwicklungspläne, Mobilitätspläne und Klimaschutzteilkonzepte zum Verkehr sind in der Regel nur wenig miteinander vernetzt, es existieren vielfältige Parallelstrukturen. Für übergreifende Ansätze fehlt bislang sowohl die Abstimmungsebene als auch eine gemeinsame Philosophie.

## Regionale Mobilitätsentwicklung denkt größer

Aus Sicht der Menschen in der Region ist die regionale Zusammenarbeit längst überfällig. Ihre Mobilität endet nicht an der Grenze der Kommune. Wer sie im wahrsten Wortsinn abholen will, muss möglichst einheitliche und intuitiv verständliche Systeme schaffen, in denen die verschiedenen Verkehrsträger miteinander vernetzt sind. NVR, VRS und Aachener Verkehrsverbund (AVV) haben gemeinsam eine neue Kooperationsplattform aufgebaut, auf



der kommunenübergreifend die Weichen für die Mobilität im Rheinland gestellt werden können. Die drei Organisationen sind durch ihre politische Trägerschaft so gut untereinander und mit den Städten und Kreisen vernetzt, dass sie eine solche Plattform anbieten können, ohne zusätzliche Parallelstrukturen aufzubauen. Das Angebot an die Kommunen zeigt, dass sich Verkehrsverbünde inzwischen zu Mobilitätsverbänden wandeln. Bei vielen Themen kann außerdem auf die Angebote der Koordinierungsstelle Rheinland des Zukunftsnetzes Mobilität NRW, die beim VRS angesiedelt ist, zugegriffen werden.

#### **Eine Plattform mit zwei wichtigen Funktionen**

Der wichtigste Nutzen der Regionalen Mobilitätsentwicklung liegt darin, dass sie als interkommunale Plattform die Kommunikation und Kooperation der Kommunen untereinander erleichtert.

Über die Grenzen von Gemeinden und Verkehrsträgern hinweg können hier Lösungsansätze entwickelt werden, mit denen die Mobilität auf Basis der bestehenden Infrastruktur besser und effizienter organisiert werden kann.

Durch den fokussierten Austausch von Erfahrungen und Informationen können Gemeinsamkeiten in der Region gefunden und mögliche Widersprüche ausgeräumt werden. Die Mobilitätsplanung wird auf diesem Weg vereinfacht und beschleunigt; das bereitet den Weg für eine nachhaltige, klimaschonende Verkehrsgestaltung in der gesamten Region.

Die zweite wichtige Funktion liegt darin, die Interessen der Städte und Kreise bei Sanierung und Ausbau der Infrastruktur zu bündeln. Die Finanzierung solcher Maßnahmen ist derzeit über die klassischen Mittel nicht gesichert, die Regionale Mobilitätsentwicklung kann jedoch durch größere interkommunale Projekte neue Fördermittel erschließen. Außerdem kann die Plattform als Sprachrohr für die Region gegenüber Land und Bund dienen, um dem Infrastrukturbedarf das angemessene Gehör zu verschaffen.

#### **Kommunale Hoheit wahren und stärken**

Die übergreifende Koordinierung kommunaler Planungsaufgaben bedeutet nicht, dass die Hoheit über diese Aufgaben delegiert wird. Die Regionale Mobilitätsentwicklung versteht sich als freiwilliges Dienstleistungsangebot, als Prozess, der mit und vor allem von den Kommunen gestaltet wird. Es geht nicht darum, einen festen Plan zu schaffen, sondern um die Gestaltung eines „Werkzeugkastens“, aus dem sich Kommunen nach ihren Bedürfnissen bedienen können.





Je nach Größe, demografischer Situation und geographischer Lage ist nicht jedes Thema für jede Kommune relevant – „Rosinenpicken“ ist hier ausdrücklich erwünscht! Das koordinierte Vorgehen mit anderen Kommunen eröffnet dabei sogar neue Handlungsmöglichkeiten, fokussiert die Ressourcen an den richtigen Stellen und bereitet frühzeitig auf die neuen Herausforderungen im Bereich der Mobilität vor.

### In 14 Fachgruppen geht es weiter

Das zentrale Element der Regionalen Mobilitätsentwicklung sind die 14 Fachgruppen, in denen die Expertinnen und Experten aus den Kommunen gemeinsam Lösungsansätze erarbeiten, die dann ganz konkret vor Ort anwendbar sind. Dazu gehört der regelmäßige Austausch von Informationen und Erfahrungen genauso wie die Vorstellung von Best-Practice-Beispielen.

Bei Bedarf können sich die Fachgruppen auch von externen Fachleuten beraten lassen. Die Fachgruppe „Regionale Infrastruktur“ wird vom NVR angeboten, alle anderen von der Abteilung Mobilitätsmanagement des VRS. Einige Fachgruppen sind bereits seit längerem aktiv, andere haben sich 2016 konstituiert. Ergänzt werden sollen die Fachgruppen durch Dialogforen, in denen die Themen mit Politik, Verbänden und anderen Interessengruppen diskutiert werden.

Den Zuschnitt der Fachgruppen legt der etwa 15-köpfigen Lenkungskreis fest, dessen Zusammensetzung die Kommunen und Partner in der Region

widerspiegelt. Der NVR übernimmt mit der Regionalen Mobilitätsentwicklung zukünftig die Funktion des Vermittlers und Interessenvertreters gegenüber Verbänden, Kommunen sowie Fördermittelgebern und übergeordneten politischen Instanzen.

### Die 14 Fachgruppen zur Regionalen Mobilitätsentwicklung

Mobilstationen

Mobilitätssicherung im ländlichen Raum

Kommunale Mobilitätskonzepte

Nahmobilität

Verkehrssicherheit

Schulisches Mobilitätsmanagement

Mehr Freiraum für Kinder

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Wirtschaftsverkehr und Logistik

ÖPNV-Grundsatzfragen

Mobilitätsmanagement in der Bauleitplanung

Parkraummanagement

Bürgerbeteiligung

Regionale Infrastruktur (Straße und Schiene)



# Mit großem Herz

für die kleinen Leute



DER VRS ZU GAST BEI PFARRER MEURER

# Pfarrer Franz Meurer im Gespräch über Engagement, Pänz und Mobilität

Franz Meurer hat sich einem ganz besonderen Kölner Stadtteil verschrieben: HöVi. Das steht für Höhenberg und Vingst. Hier leben 25.090 Menschen, mehr als die Hälfte mit Migrationshintergrund, über 40 Prozent ohne Arbeit. Damit auch die HöVi-Kinder Urlaub erleben können, hat der katholische Pfarrer die HöVi-Land-Ferienfreizeit mit ins Leben gerufen. Für die nötige Mobilität sorgt der VRS durch eine Kooperation – Anlass für VRS-Geschäftsführer Wilhelm Schmidt-Freitag, Pfarrer Meurer auch einmal persönlich aufzusuchen.

„Wo Armut ist, muss es schön sein. Denn wir leben vom Glanz!“ Mit diesen Worten begrüßt der asketisch wirkende, drahtige Mann mit dichtem kurzem Grauhaar seine Besucher. „Wirklich arm ist nur der, der ungeliebt, von allen verlassen ist“, fügt er entschieden hinzu. Das dunkle Sakko umfängt den 65-Jährigen locker und gibt das hellblaue Oberhemd mit dem schmalen weißen Stehkragen frei, der ihn als Geistlichen ausweist. Die Füße stecken leger in Gesundheitssandalen und betonen den unorthodoxen Charakter ihres Trägers, der einladend auf einen liebevoll mit herzhaften und süßen Köstlichkeiten gedeckten runden Tisch weist. „Das Schöne ist ganz wichtig, die sinnliche Erfahrung nährt uns ...“

Doch bevor wir uns den kulinarischen Genüssen widmen, lädt uns Meurer zuvor noch zu einem Rundgang durch sein Refugium ein. Architekt Paul Böhm hat die Räumlichkeiten von St. Theodor kongenial auf die Bedürfnisse der Gemeinde ausgerichtet, denn im Basement befinden sich Werkstätten, Kleiderkammer, Küche mit Essensausgabe, ja sogar Lager und Garage – Fundament einer Theologie der praktizierten Nächstenliebe. Erst darüber erhebt

sich das Kirchenrund aus sandfarbenen Leichtbeton-Wandschalen. Der Kirchenbau als Ganzes verdeutlicht baulich, um was es Meurer vor allem geht: „Ich stehe auf der Seite der kleinen Leute!“ Sein unmissverständliches Engagement brachte Meurer in den Medien schon Beinamen wie „Ghetto-Prediger“ oder „Don Camillo aus Vingst“ ein. Unter dem Leitsatz „Nix is esu schläch, dat et nit für jet jet es“ hat der 65-jährige streitbare „rheinische Christ“ den steinigen Acker HöVis in den letzten 25 Jahren bestens bestellt.



Franz Meurer (hier mit VRS-Geschäftsführer Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag) ist seit 1992 Pfarrer der katholischen Gemeinden Sankt Elisabeth in Höhenberg und Sankt Theodor in Vingst. Hier leben 7.990 Katholiken – der Rest der 25.090 Einwohner ist anderen, überwiegend muslimischen Glaubens.

**In der Werkstatt im Basement von St. Theodor:**  
Der pensionierte Schreinermeister Paul Grziwa bei der Arbeit.



Helfende Hände der vielen Menschen aller Kulturen im Viertel, egal ob Ehrenamtler, Ein-Euro-Jobber oder Hartz-IV-Empfänger, tragen trotz knapper Ressourcen zum fruchtbaren Zusammenleben in Viertel und Gemeinde bei.

Etwa Paul Grziwa, dem wir bei unserem Rundgang als Erstes in der unten im „Fundament“ gelegenen Werkstatt über die Schulter schauen. Der 80-jährige Schreinermeister lackiert gerade lange schmale Holzstäbe dunkelgrün – Blumenstützen. Blumen spielen in HöVi tatsächlich eine große Rolle – für das Auge und gegen die Verwahrlosung. An vielen Stellen verwandelt bürgerschaftliches Engagement öffentliche Flächen in farbenprächtige Blütenmeere. Auch vor der U-Bahn-Station „Vingst“. Meurer fährt übrigens mit seinen Kindern extra mit Bus und Bahn: „Damit sie das lernen.“

Im angrenzenden Fahrrad-Lager beugt sich Mazhar Heiloun über ein kaputtes Kinderrad – wie alle Räder eine Spende. Der 70-jährige Elektro-Ingenieur

aus dem syrischen Homs, der vor zwei Jahren knapp dem IS entkommen ist, ist froh, sich hier sinnvoll engagieren zu können, wie er uns in erstaunlich gutem Deutsch berichtet.

„Wir geben hier jährlich 1.000 wieder flottgemachte gebrauchte Fahrräder aus – an Familien, die sich das sonst nicht leisten können. Oder an Menschen, die in den Flüchtlingsunterkünften leben. Denn Bewegung ist neben Musik die beste Bildungsinvestition“, erläutert uns Meurer. Heute ist Freitag, und da werden die fertigen Räder ausgegeben. Eine Mutter mit zwei kleinen Mädchen zieht soeben an uns vorbei, die Jüngere glücklich in die Pedale eines Dreirads tretend.

Anschließend lotst uns Meurer durch die beiden Kleiderkammern. Während diejenige für Erwachsenenkleidung gut gefüllt ist, herrscht in der für Kinderkleidung vor allem bei den kleinen Größen eher ein Mangel. Hier ist der Bedarf einfach am größten. Versorgt werden die Kinder von HöVi hier auch mit Dingen, die für sie sonst unerreichbar sind. Doch auch sie sind es wert, etwas Wertvolles zu besitzen, findet Meurer. So erhalten sie hier festliche Secondhand-Kommunionkleider oder auch nagelneue Schulranzen im Wert von 200 Euro. Letztere natürlich eine großzügige Spende.

**Mit Schönheit gegen Vandalismus:**  
180 Pflanzen- und Blumenbeete, die von Paten gepflegt werden, verwandeln HöVi in ein lebenswertes Viertel. Im Bild: das Beet vor dem Kiosk „Monchichi“ mit seinen Vogelhäuschen.



Meurer hält die Fäden des ehrenamtlichen Engagements seines kirchlichen Organismus wie der Chef eines großen Unternehmens in der Hand. Doch gibt er seinen Helfer-Teams auch den nötigen Freiraum und die Würde des eigenen Beitrags und Mitwirkens am großen Ganzen.

Wir erreichen das Herz des Komplexes, den kreisförmigen hohen Kirchenraum. Das schlichte Holzkreuz im Rücken – rohe alte Eichenbalken eines Dachstuhls, die Meurer in seinem Pkw aus Frankreich hierher transportiert hat – stellt der engagierte Geistliche uns ein Rätsel:



„In dieser hölzernen Truhe hier vor mir befindet sich das Wertvollste auf der Erde: Was ist es?“ Wir überlegen – Geld? Oder poetischer, Liebe? Während wir noch grübeln, erlöst uns Meurer: „Ein Kind! Denn Kinder sind das Wertvollste, das wir haben!“ Er klappt den Deckel der Truhe auf, dessen Unterseite heute gleichsam stellvertretend mit farbigen Kinderfotos beklebt ist. „Von meinen Erstkommunionkindern, zu denen hier natürlich Kinder muslimischen Glaubens gehören, wollen alle erstmal in diese Truhe klettern!“

Meurers unermüdliches Engagement für „seine“ kleinen Leute von HöVi versetzt sprichwörtlich Berge – mit System: „Wir sind organisiert wie Bayer Leverkusen.“

Spätestens hier wird klar: Kinder liegen Meurer ganz besonders am Herzen! Es gibt auch immer ein Eis für sie – schließlich sollen sich die Pänz bei ihm wohl fühlen, berichtet er lachend. Doch auch Disziplin ist gefragt: In der Fastenzeit etwa fordert Meurer seine Kinder zum „Fastentest“ heraus: Wer schafft es, zu verzichten und eine Tafel Schokolade bis Ostern zu verwahren?

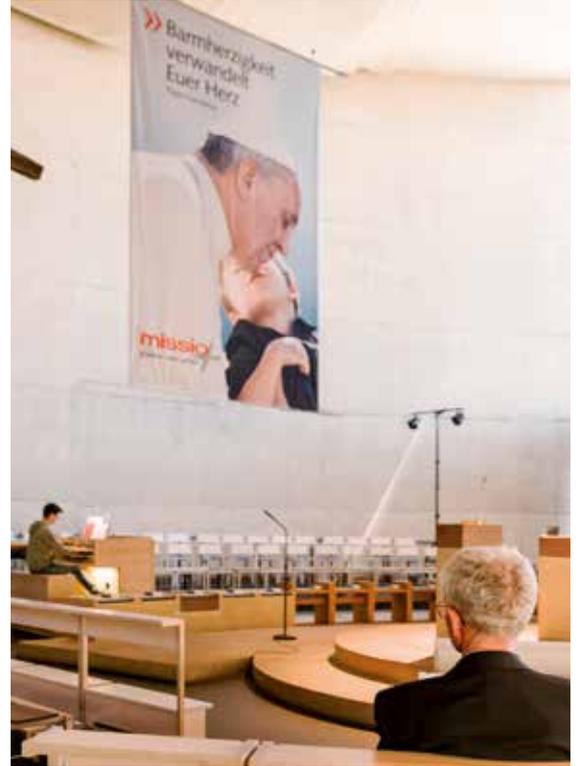
Die meist aus bildungsfernen Haushalten stammenden Kinder – 76 Prozent haben einen Migrationshintergrund – können bei Meurer übrigens auch den „Bücherführerschein“ machen. „Zur Belohnung gibt es dann einen Bücherwurm zum Essen – natürlich ein Kuchen“, schmunzelt Meurer. „Nur von dem, was sie selbst schaffen, haben die Kinder etwas. Daher ermutigen wir unsere Kinder, die nicht zu denen gehören, deren Eltern ihnen vorlesen.“



Mazhar Heiloun (links) war in Syrien Elektro-Ingenieur – heute repariert er in der Werkstatt von St. Theodor kaputte Fahrräder für Bedürftige.



Diese Truhe enthält einen symbolischen Schatz: Kinder, nicht nur für Meurer das Wertvollste dieser Erde.



„In Deutschland werden zwar jährlich 1.756 Stunden durchschnittlich vorgelesen, doch gibt es auch immer noch

**7,6 %** Analphabeten.“

Meurer hat sein Hobby zum Beruf gemacht, wie er es selber augenzwinkernd formuliert. Doch wie sorgt er, der nahezu unermüdlich im Einsatz ist, für sich? Wie bleibt er fit und gesund? Er verrät uns, dass er zweimal die Woche ganz früh morgens im nahegelegenen Höhenberger Hallenbad schwimmen geht. Das tue ihm einfach gut.

Und manchmal kommt es sogar zu einem freudigen Wiedersehen: „Neulich war ich so früh morgens ganz allein mit einer Schulklasse in der Schwimmhalle. Da rief plötzlich ein Mädchen inbrünstig und voller Stolz: ‚Das hier ist mein Pfarrer!‘ Die anderen Kinder tuschelten ungläubig und fragten sie erstaunt: ‚Wo fährt er dich denn hin?‘ – Das passierte alles immerhin schon ein ganzes Jahr nach ihrer Erstkommunion. Und der Witz ist, dass ‚Pfarrer‘ und ‚Fahrer‘ tatsächlich viel miteinander zu tun haben – ich begleite ja schließlich auch!“



HöVi-Land ist eine ökumenische Kinderzeltstadt, die den Kindern von Höhenberg und Vingst in den großen Ferien eine große Sommerspielaktion bietet.

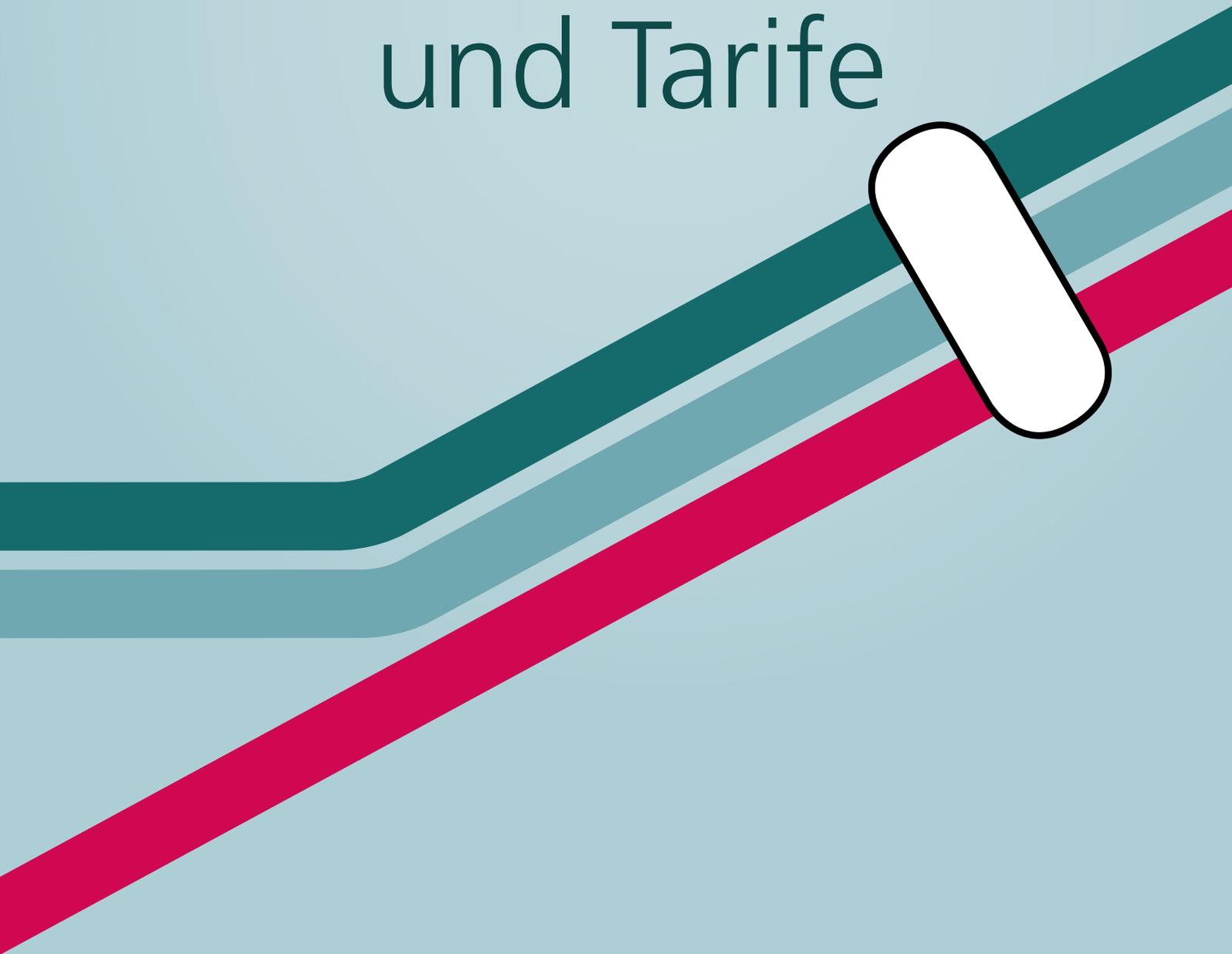
Das dreiwöchige Angebot wird von weit über 600 Kindern besucht, deren Eltern sich meist keine Ferienreise leisten können. Auf diese Weise können auch diese Kinder Urlaub machen und Abstand zum Alltag gewinnen. Ursprüngliche Ideenträger von HöVi-Land sind der heutige Weihbischof Ansgar Puff und die evangelische Jugendleiterin Petra Kempe. Pfarrer Franz Meurer unterstützt die Ferienfreizeit ebenfalls von Beginn an aktiv, über 16 Jahre hat er sogar bei Auf- und Abbau selbst Hand angelegt.

Engagement und Rückhalt in den beiden Stadtteilen sind groß: Um die 100 Jugendliche, oft auch ehemalige Ferienkids, „opfern“ drei Wochen ihrer Ferien und leiten die Kindergruppen, 250 ehrenamtliche erwachsene Helferinnen und Helfer kommen hinzu.

Dank einer Kooperation mit dem VRS werden den Teilnehmern von HöVi-Land während der Ferienfreizeit Tickets zur Verfügung gestellt, damit sie den Nahverkehr Kölns nutzen können.

[www.hoevi-land.de](http://www.hoevi-land.de)

# Tickets und Tarife



# Große Zuwächse, die bewegen



TICKETTRENDS IM VRS – DIE BILANZ 2015

# Rekord bei Fahrgastzahlen und Einnahmen

Die Zahl der Fahrten mit Bus und Bahn kletterte 2015 im Verbundraum auf 536,6 Millionen – Indiz dafür, dass öffentliche Verkehrsmittel als Rückgrat des Verkehrssystems im Großraum Köln-Bonn eine entscheidende Rolle spielen. Doch wie genau entwickeln sich die einzelnen Ticketangebote und Kundengruppen im VRS?

Insgesamt haben die Fahrgäste im vergangenen Jahr 536,6 Millionen Fahrten mit Bus und Bahn unternommen, im Vergleich zum Vorjahr sind dies 4,5 Millionen Fahrten bzw. 0,85 Prozent mehr. Das Fahrtenplus spiegelt sich auch auf der Ein-

nahmeseite wider: Die 27 Verkehrsunternehmen im VRS erwirtschafteten 2015 insgesamt 640,1 Millionen Euro. Dies bedeutet im Vergleich zum Vorjahr ein Umsatzplus von 30,1 Millionen Euro (+ 4,94 Prozent).





### Boom beim HandyTicket sorgt für Zuwachs bei den Einzelfahrten

Bei den Fahrten im sogenannten **Bartarif** (Einzeltickets, Mehrfahrentickets, Tages- und Gruppentickets) ist gegenüber dem Vorjahr erneut ein leichter Zuwachs zu verzeichnen: So ist die Zahl der Fahrten von 55,6 Millionen auf 57,7 Millionen (+ 3,87 Prozent) gestiegen.

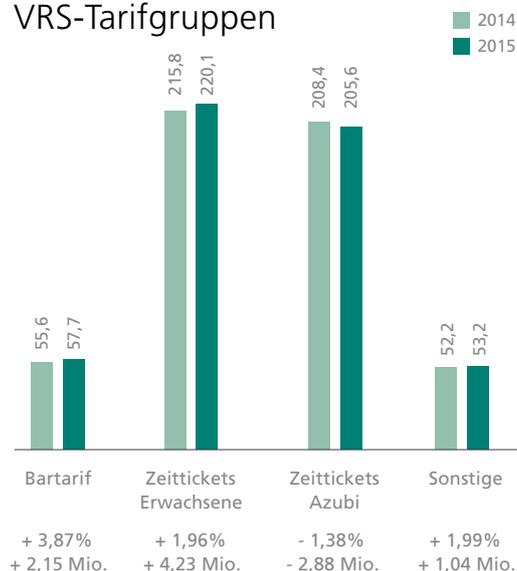
Ein Grund für den Zuspruch: die verstärkte Nutzung des **HandyTickets**. So stieg die Zahl der verkauften HandyTickets 2015 von 1,05 Millionen (2014) auf 1,55 Millionen Stück.

### Sinkende Schülerzahlen

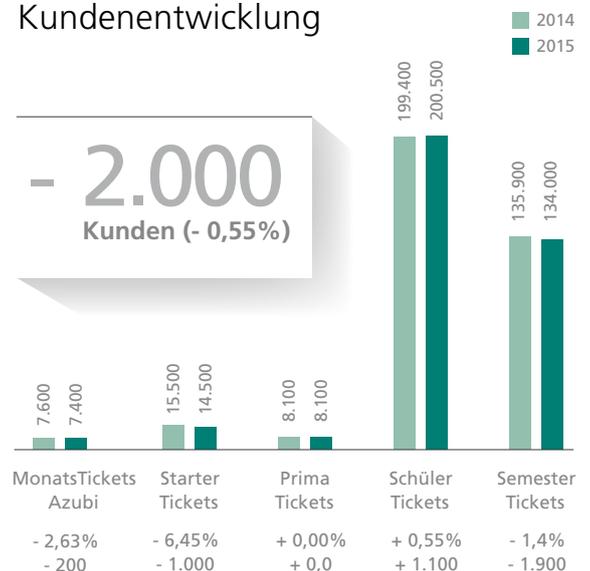
Die allmählich sinkenden Schülerzahlen sorgten dagegen bei den **Zeittickets für Schüler und Auszubildende** erneut für einen leichten Rückgang: Die Zahl der Fahrten fiel von 208,4 Millionen auf 205,6 Millionen Fahrten (- 1,38 Prozent).

Hintergrund: Im Schuljahr 2015/2016 besuchten rund 1.600 Schüler weniger die Schulen im VRS. Zukünftig wird es einzig in Köln und Bonn mehr Schüler geben. Alle übrigen Städte und Kreise im VRS werden mit sinkenden Schülerzahlen zu kämpfen haben – zu den Entwicklungen der Schülerzahlen siehe auch Seite 48 und 49 dieses Berichts.

### Fahrtenentwicklung der VRS-Tarifgruppen



### Zeittickets für Auszubildende – Kundenentwicklung





Im Schuljahr 2015/2016 besuchten rund 1600 Schüler weniger die Schulen im VRS.

### Spitzenreiter: die Job- und GroßkundenTickets

Auch 2015 nutzten noch mehr Fahrgäste Zeitfahr- ausweise oder Abonnements: Insgesamt unternah- men sie 220,1 Millionen Fahrten (+ 1,96 Prozent/ + 4,2 Millionen Fahrten).

Dabei blieb das **Job- bzw. GroßkundenTicket** der meistgenutzte Fahrausweis: 211.600 Berufs- tätige pendelten mit diesem Fahrschein bequem zur Arbeit und profitierten auch in der Freizeit. Die **Monats- und Aktiv60Tickets** erfreuten sich ebenfalls großer Beliebtheit: 128.300 Kunden waren 2015 mit den „Dauerkarten“ (MonatsTi- cket, MonatsTicket im Abo und MonatsTicket und

MobilPass) unterwegs (+ 8.400 Kunden), 44.700 nutzen das **Aktiv60Ticket** (+ 1.400 Kunden). Da- gegen fiel das **Formel9Ticket** erneut ab, denn es verlor 1.700 Nutzer, die aber zumeist auf das Ak- tiv60Ticket umgestiegen sind.

Beachtlich ist die Akzeptanz des zum 1. Januar 2014 eingeführten pauschalen **AnschlussTickets**, das bei Fahrten greift, die über den Geltungsbe- reich des jeweiligen VRS-Zeittickets hinausgehen. Lag die verkaufte Zahl im Januar 2015 noch bei knapp 50.000 Tickets, werden mittlerweile monat- lich rund 70.000 AnschlussTickets vertrieben.

### Zeittickets für Erwachsene – Kundenentwicklung

**+ 8.400**  
Kunden (2,07%)



# Die Region rückt näher zusammen



TARIFKOOPERATION VRS UND AVV

## Einfacher von Dom zu Dom

Wer heute von Köln nach Aachen oder umgekehrt fährt, kann hierfür ein VRS-Ticket nutzen. Möglich macht diesen durchgängigen Nahverkehrstarif eine 2015 an den Start gegangene Tarifkooperation von VRS und AVV. Zeit, eine erste Bilanz zu ziehen und zu schauen, wie dieses Angebot von den Fahrgästen angenommen wird.

Durch die Kooperation von VRS und dem Aachener Verkehrsverbund, kurz AVV, wuchs das Gebiet, in dem einheitlich mit dem VRS-Tarif gefahren werden kann, um 30 neue Städte und Gemeinden rund um Aachen. Für eine erlösneutrale Umsetzung wurde der VRS-Tarif dafür in den langen Reiseweiten um die Preisstufen 6 und 7 erweitert. Für Bus- und Bahnfahrten innerhalb des AVV gilt weiterhin unverändert der AVV-Tarif. Vor allem Pendler sollten von der neuen Möglichkeit profitieren können. Um den unterschiedlichsten Mobilitätsbedürfnissen gerecht zu werden, wird bei grenzüberschreitenden Fahrten in den AVV fast

das gesamte Ticketsortiment des VRS angeboten. Außerdem kann mit den Schüler- und JobTickets beider Verbünde zusätzlich und ohne Preisaufschlag jeweils auch in den angrenzenden Kommunen des Nachbarn gefahren werden.

### Die Bilanz der Tarifkooperation fällt insgesamt positiv aus

Im ersten Jahr der Tarifkooperation wurden in den neuen Preisstufen 6 und 7 insgesamt 8,0 Millionen Euro umgesetzt. Das Ergebnis setzt sich aus 5,5 Mil-





lionen Euro aus Tickets des Bartarifs, 1,9 Millionen Euro aus Zeittickets und 600.000 Euro aus Job-Ticket-Erweiterungen zusammen.

Die Verkaufsentwicklung im Jahre 2015 kann als Erfolg verbucht werden. Insbesondere im Segment der Zeittickets sind im Vergleich zum prognostizierten Umsatz deutliche Steigerungen in den Preisstufen 6 und 7 festzustellen.

Befürchtete Kundenabwanderungen durch den Wegfall der BahnCard-Anerkennung oder durch unvermeidliche Preissprünge – bedingt durch unterschiedliche Tarifsysteme – sind weitestgehend ausgeblieben. So ist der Umsatzrückgang im Segment des Bartarifs in den beiden neuen Preisstufen nur

geringfügig und wird durch den Zuwachs bei den Zeittickets mehr als ausgeglichen.

Unterm Strich lässt sich festhalten, dass für die Kunden eine attraktive Lösung gefunden wurde. So wurde die Auswahl der Tarifprodukte zwischen beiden Verbänden übersichtlicher und die Vertriebsmöglichkeiten fahrgastfreundlicher. Alle Tickets sind inzwischen auch an den Ticketautomaten und in den Kundenzentren der Verkehrsunternehmen oder als HandyTicket erhältlich. DB Regio hat zugesagt, den Direktkauf von VRS-Tickets an den Fahrausweisautomaten im AVV nochmals zu optimieren. Außerdem werden zu Jahresbeginn 2017 neue DB-Fahrausweisautomaten in VRS und AVV aufgestellt, die weitere Verbesserungen bei Zahlungsmöglichkeiten und Kundeninformation bringen werden.



## 8,0 Mio.

**Euro wurden im ersten Jahr der Tarifkooperation in den neuen Preisstufen 6 und 7 insgesamt umgesetzt.**

### **Verbundübergreifende Fahrten zwischen AVV und VRS ab 2017 einfacher**

Wollen VRS- oder AVV-Kunden über den Gültigkeitsbereich ihres Zeittickets hinausfahren, so können sie unkompliziert auf pauschale Anschluss-tickets zurückgreifen. Für verbundübergreifende Fahrten zwischen AVV und VRS gibt es eine solche



# Das Größte für Ausflüge



## TAGESTICKET-KAMPAGNE

# Ein Ticket geht auf Tour

Mit einer charmanten Kampagne rückt der VRS das TagesTicket in den Blickpunkt und schickt dafür eine außergewöhnliche Gruppe auf die Reise.

Das TagesTicket verbindet die Sorgenfreiheit der unbegrenzten Fahrten eines länger gültigen VRS-Zeittickets mit der Flexibilität Bartarif-Tickets für einzelne Fahrten. Mit diesen Merkmalen ist es prädestiniert dafür, Gelegenheitskunden anzusprechen und sie zur häufigeren Nutzung von Bus und Bahn zu animieren.

## Das TagesTicket wird zum AusflugsTicket

Für alle, die an einem Tag viel vorhaben, bringt das TagesTicket große Vorteile, die mit jeder weiteren

Fahrt weiter wachsen. Damit ist das TagesTicket ein ideales Ticket für Tagesausflüge durch die Region – ob zum Shopping in die Ballungszentren oder zur Entdeckungsreise in die Natur.

Die Kommunikationskampagne setzt aus diesem Grund konsequent darauf, das TagesTicket als AusflugsTicket zu positionieren. Damit hebt es sich klar von allen anderen Tickets des VRS-Sortiments ab. Für den Startschuss der Kampagne wurde daher der Beginn der Sommerferien als Hochsaison für Ausflüge gewählt.

**JETZT MACHEN WIR ALLES ZU FÜNFT.**

**DAS TAGESTICKET**  
Für Ausflüge  
mit bis zu 5 Personen.

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

**Ausflugstipps** unter [vrsinfo.de/ausfluege](http://vrsinfo.de/ausfluege)

Rundreise durch die  
**Region:** Auf Großflächen  
und Säulen im ganzen  
VRS ist die Fünfer-Gruppe  
unterwegs.

Ausflugstipps aus erster Hand: Das Online-Portal unter [vrsinfo.de/ausfluege](http://vrsinfo.de/ausfluege) gibt Anregungen für Ausflugsziele und leitet direkt zum Routen-Planer weiter. Natürlich ist es auch mobil nutzbar.



### Fokus auf die Gruppe

Das TagesTicket gibt es für 1 Person und für 5 Personen. Die Kampagne stellt die Gruppen-Variante in den Mittelpunkt, weil sie mehr Neuigkeitswert und größere Vorteile bietet: Bei der Nutzung mit 5 Personen lohnt sich das TagesTicket 5 Personen schon ab der ersten Fahrt gegenüber EinzelTickets.

Je nach Preisstufe ist das TagesTicket 5 Personen schon zu zweit günstiger als die entsprechenden EinzelTickets. Die Ersparnis liegt bei drei Fahrten zu fünft schon bei 84 Prozent.

### Eine Kampagne, die herausragt

Ziel der TagesTicket-Kampagne ist es, durch eine ungewöhnliche Interpretation der Aussage möglichst große Aufmerksamkeit für das TagesTicket zu wecken. Mit der Fünfer-Pyramide wurde ein Hingucker geschaffen, der den Ausflug zu fünft mit viel Humor auf den Punkt bringt und in jedem Umfeld ins Auge springt.

„Es war uns ein Anliegen, das TagesTicket gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen mehr in den Blickpunkt zu rücken. Ich glaube, das ist uns mit dieser Kampagne eindeutig gelungen.“

Birgit Strecker, Leiterin Kommunikation/Kundeninformation

Das Motiv kommt auf Plakaten, Anzeigen, Flyern und im Internet zum Einsatz. Und auch als reale Installation wird die Pyramide auf Festen und Konzerten schon von weitem zu sehen sein.

Um das Foto zu schießen, mussten die Darsteller übrigens keine akrobatischen Kletterkünste vollbringen. Das Bild wurde Stück für Stück im Studio aufgenommen und die Pyramide anschließend am Computer aufgebaut.

### Maßnahmen, die nachhaltig Wirkung zeigen

Ausflüge haben das ganze Jahr Saison. Daher startete zeitgleich mit der Kampagne auf Großflächenplakaten und Litfaßsäulen der Region ein Ausflugsportal im Internet, das Anregungen für mögliche Ausflugsziele mit dem TagesTicket bietet: In den fünf Kategorien Kultur, Natur, Bewegung, Kinder und Schlechtwetter werden hier in der ersten Version etwa 50 Ziele vorgestellt.

Die Plattform schließt eine Lücke im regionalen Online-Angebot, weil sie eine strukturierte Suchwahlweise nach Kategorien oder über ein Karten-Tool ermöglicht. Jedes Ausflugsziel ist direkt mit einer Fahrplan-Auskunft verknüpft, über die dann die beste Verbindung gefunden werden kann. Das geht natürlich auch per Smartphone oder Tablet.



Infrastruktur  
für die  
Zukunft

# Gute Signale aus Berlin



BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN 2030

# Meilensteine für die Verkehrsinfrastruktur des Rheinlands

Das Bundeskabinett hat den neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 beschlossen – er stellt die entscheidenden Weichen für den Verkehrsinfrastrukturausbau der nächsten 15 Jahre. Projekte, die in die oberste Kategorie eingestuft sind, haben große Chancen, bis 2030 realisiert zu werden. Wie gut kommt das Rheinland weg?

Die gute Nachricht: Der Bahnknoten Köln ist im neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) erstmals enthalten und hat es als Engpass gleich in die oberste Kategorie („Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“) geschafft. Seine Entlastung ist von immenser Bedeutung für die Region und würde sich dazu positiv im gesamten bundesdeutschen Netz auswirken.

Aus Sicht des NVR ist der Kabinetts-Entwurf des BVWP mit Blick auf die Beseitigung des Infrastruktur-Engpasses im Rheinland zu vervollständigen. Maßnahmen, die die Schieneninfrastruktur des Rheinlands mit dem stetigen Wachstum in Einklang bringen würden, fehlen derzeit noch. Der NVR hatte sich daher im sechswöchigen Beteiligungsverfahren der Öffentlichkeit in Berlin zu Wort gemeldet.



### Großprojekte verlangen Nachbesserungen

Der Rhein-Ruhr-Express (RRX) hat es ebenfalls wie der Knoten Köln ganz nach oben geschafft – damit sind für diese Express-Verbindung zwischen Rheinland und Ruhrgebiet entscheidende Weichen gestellt.

Im Sinne der Fahrgäste, vor allem der Pendler von und nach Köln, versucht der NVR auch hier zu optimieren: So möchte er den wichtigen Verknüpfungsbahnhof Köln-Mülheim als sogenannten „RRX-Systemhalt“ festschreiben. Gemeinsam mit der Stadt Köln lässt

der NVR daher eine Machbarkeitsstudie erarbeiten. Um dem von den Nordseehäfen Antwerpen und Zeebrügge ausgehenden Güterverkehr Rechnung zu tragen, sind nach Ansicht des NVR zudem alle Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung im Streckenabschnitt zwischen Düren und Aachen ein absolutes Muss.

### Rheinbrücke zwischen Wesseling und Niederkassel muss besser bewertet werden

Große Chancen für den Großraum Köln-Bonn sieht auch der NVR in der lange geforderten neuen

#### INTERVIEW

#### Herr Dr. Schaffer, wie bewerten Sie den Kabinettdesign des BVWP – auch mit Blick auf den Bahnknoten Köln?

In der Summe begrüßen wir den Entwurf. Zentrale Maßnahmen, die die Bahn angemeldet hat, sind eingeflossen. So auch Projekte zur Verbesserung der Situation im Bahnknoten Köln. Besonders freue ich mich über die entsprechend hohe Priorisierung, denn es ist entscheidend für die Zukunftsfähigkeit des Systems Schiene, bestehende Engpässe im Netz zu beseitigen. Dies gilt vor allem für das Rheinland als wichtige Wachstumsregion und bedeutendes Verkehrskreuz in Europa.

#### Wodurch kommt dieser doch beachtliche Erfolg zustande?

Vor allem natürlich auf Grund der verkehrlichen Notwendigkeit und des damit verbundenen hohen Nutzens. Aber auch dadurch, dass die Region

geschlossen hinter dem Projekt steht. Insbesondere die planerische Abstimmung zwischen NVR und unserem Hause verlief vorbildlich, nämlich offen und transparent. Das ist durchaus nicht selbstverständlich und wichtig, um die Region nach vorne zu bringen.

#### Wie geht es weiter?

Nach der im August erfolgten Verabschiedung des Entwurfs im Kabinett muss er noch in das Bedarfsplangesetz, das sogenannte Bundesschieneausbaugesetz (BSWAG) überführt werden. Nur mit der Verankerung im Gesetz ist die Grundlage zur Finanzierungsfähigkeit der Vorhaben geschaffen. Unabhängig von den formalen Voraussetzungen kann die Bahn ein solches Projekt nur schultern, wenn alle von der Planung bis zur Umsetzung an einem Strang ziehen und die Bürger mitgenommen werden. Der NVR ist für uns dabei ein sehr wichtiger, in der Region verantworteter Partner und ich freue mich auf die gemeinsame Zusammenarbeit.



DB-Netz-Vorstand  
Dr. Thomas Schaffer  
im Gespräch



Rheinbrücke zwischen Wesseling und Niederkassel. Während sie für den Pkw-Verkehr als Vorhaben in die Stufe „Vordringlicher Bedarf“ aufgenommen wurde, fand sie als Schienen-Projekt nicht die nötige Berücksichtigung.

So wie auf der Straße wächst der Güterverkehr in den nächsten Jahren auch auf der Schiene. Deshalb sollte die Rheinbrücke als kombinierte Straßen- und Schienenbrücke geplant werden. So könnte die Südbrücke wirkungsvoll entlastet und der an-

Doch erst die ganzheitliche Verknüpfung von Straße und Schiene würde Synergien nutzen und diesen Meilenstein wirklich sinnvoll machen.

schwellende nationale Güterverkehr, aber auch der internationale aus den niederländischen und belgischen Häfen, wesentlich reibungsloser fließen. Dies würde zusätzlich Raum für mehr Kapazitäten und neue Linienangebote im Nahverkehr schaffen.



### Der BVWP 2030: die Fakten und wie geht es weiter?

Der BVWP bildet eine wesentliche Grundlage für Entwicklung und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Er wird vom Bundesverkehrsministerium aufgestellt und vom Bundeskabinett beschlossen. Der BVWP enthält alle nationalen Verkehrsinvestitionen des Bundes in seine Straßen, Schienen und Wasserwege.

Mehr als 2.500 Infrastrukturprojekte, deren Nutzen-Kosten-Verhältnis zuvor ermittelt und positiv beschieden wurde, fanden im BVWP 2030 Aufnahme. Insgesamt rund 700 Projekte fallen unter die Priorisierung und in den „vordringlichen Bedarf“ bzw. „vordringlichen Bedarf mit Engpassbeseitigung“.

Die Kosten für den Ausbau der fünf wichtigsten Bahnknoten wurden mit 2,5 Milliarden Euro beziffert, realistischer ist nach Ansicht des NVR allerdings eine Summe von mindestens 5,5 Milliarden Euro. Das Gesamtvolumen des BVWP 2030 umfasst 269,6 Milliarden Euro (2003: rund 83 Milliarden Euro).

Im Rahmen einer sechswöchigen Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung meldete auch der NVR Nachbesserungsbedarf an. Der vorliegende Kabinettsentwurf fließt derzeit in das parlamentarische Verfahren mit Beratungen und Anhörungen im deutschen Bundestag ein. Die zur Umsetzung des BVWP gehörenden Ausbaugesetze sollen 2016/2017 im Parlament beschlossen werden.

---

# Bauprojekte für die Zukunft



## INFRASTRUKTUR-FÖRDERUNG

# Der Infrastrukturausbau im VRS kommt in Fahrt

Eine moderne Verkehrsinfrastruktur ist das Rückgrat unserer Mobilität – Investitionen in diesen wichtigen Standortfaktor sind gut angelegtes Geld. Der NVR sorgt daher weiterhin dafür, dass zahlreiche Maßnahmen im Verbundraum des VRS auf den Weg gebracht werden – wir stellen Ihnen einige Projekte vor.

## Barrierefreiheit am Bonner Stadthaus

Mit rund 5.500 Fahrgästen täglich gehört die Haltestelle „Stadthaus“ zu den zentralen Knotenpunkten im Bonner Stadtbahnnetz. Seit November 2015 ist sie endlich auch für Eltern mit Kinderwagen, Sehbehinderte und Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität nutzbar, denn die gesamte Haltestelle wurde erneuert und barrierefrei umgebaut.

In der Gestaltung lehnt sie sich an die Haltestelle auf dem Bertha-von-Suttner-Platz an. Entstanden ist je Fahrtrichtung ein neuer 60 Meter langer Hochflurbahnsteig und ein daran anschließender 40 Meter

langer Niederflurbahnsteig, der auch als barrierefreier Zugang aus Richtung Innenstadt zum Hochflurbahnsteig dient und mit diesem durch eine Treppe und eine Rampe verbunden ist.

An den 4,60 Meter breiten Hochbahnsteigen können die Stadtbahnwagen der Linie 66 und 67 in Doppeltraktion halten, also Bahnen mit zwei Triebwagen. Sollten künftig Stadtbahnen mit einer Länge von 75 Metern beschafft werden, wäre eine Verlängerung des Bahnsteigs in Richtung Tunnelmund möglich. Beide Hochflurbahnsteige sind zu etwa einem Drittel überdacht.



Optisch ansprechend, technisch modern und auf allen Ebenen barrierefrei – vom Bahnsteig bis zum Stadthaus.

„Die selbstständige Mobilität ist vielen Fahrgästen sehr wichtig. Denn Mobilität bedeutet Teilhabe. Dies unterstützen wir nachhaltig.“

Heinz Jürgen Reining, Geschäftsführer SWB Bus und Bahn

Die Bahnsteigebene ist mit der höher gelegenen Stadthausebene barrierefrei durch zwei Aufzüge sowie durch eine erneuerte Treppenanlage verbunden. Die Aufzüge verfügen über Notrufanlage und Videoüberwachung mit Direktverbindung zur Leitstelle der Stadtwerke Bonn. Umgekehrt kann die Leitstelle auch direkt mit Personen in der Kabine Kontakt aufnehmen.

Mit dem neu gestalteten Verknüpfungspunkt sind nun alle Stadtbahn-Haltestellen auf der Strecke zwischen Siegburg und dem Bonner Hauptbahnhof barrierefrei. Einzige Ausnahme – noch: Bonn-Vilich. Die Stadtwerke Bonn profitieren von der neuen Doppelstation „Bonn Stadthaus“ zusätzlich im täglichen Betrieb: Denn sie kann flexibel für alle Bahntypen genutzt werden, zum Beispiel, wenn es störungsbedingte Umleitungen im Stadtnetz gibt.

Der veranschlagte Kostenrahmen von 6 Millionen Euro wurde nicht überschritten, ebenso wenig wie die 13-monatige Bauzeit, die nur wenige Tage länger dauerte. Der NVR förderte mit 4,5 Millionen Euro, das sind 90 Prozent der zuzuwendungsfähigen Kosten.

#### Neue Masten und Beschilderung für 877 Bushaltestellen

Der Komfort einer Busfahrt beginnt schon vor Fahrtantritt. Um den Fahrgästen die Information über ihre Verbindung zu erleichtern und gleichzeitig den Haltestellen ein auffälligeres und einheitlicheres Erscheinungsbild zu geben, hat die wupsi fast 900 Haltestellen in Bergisch Gladbach, Leverkusen, Kürten, Burscheid und Odenthal mit neuen Informations-Masten und Fahnen ausgestattet.

Die Fahrgäste können sich nun dank der neuen Masten schneller und einfacher als bisher über Fahrplan und Ziele informieren. Für die wupsi bedeutet der modulare Aufbau der neuen Ausstattung hingegen, dass sie notwendige Aktualisierungen jetzt schneller und kostengünstiger durchführen kann.

Die Haltestellen, zu denen auch 71 Haltepunkte der Regionalverkehr Köln in Bergisch Gladbach gehören, wurden sorgfältig nach verschiedenen Faktoren wie Taktfrequenz, Einsteigerzahlen, Zentralität und zusammenhängender Streckenabschnitt ausgewählt. Durch eine besonders effiziente Gestaltung des Projekts konnte die Zahl der ausgestatteten Haltestellen gegenüber der ursprünglichen Planung bei gleichbleibendem Budget von rund 830.000 Euro noch einmal gesteigert werden: 76 Haltestellen kamen in Leverkusen dazu. Die Maßnahme wurde vom NVR mit 708.200 Euro gefördert.

„Die Haltestellen sind die Visitenkarten des ÖPNV, wir freuen uns daher sehr über das einheitliche kundenfreundliche Erscheinungsbild.“

Marc Kretkowski, Geschäftsführer wupsi GmbH

#### Park+Ride und Bike+Ride für den Bahnhof Sechtem



Der Bahnhof Sechtem im Stadtgebiet Bornheim hat als Umsteigebahnhof für Pendler seit Mitte April 2016 deutlich an Attraktivität gewonnen. 102 Park+Ride-Plätze – davon zwei mit Ladestation für E-Mobile – sowie 210 überdachte Bike+Ride-Plätze sind die sichtbarsten Neuerungen, die die Anbindung

des Individualverkehrs an den schienengebundenen ÖPNV deutlich verbessern. Damit diese Stellplätze uneingeschränkt nutzbar sind, musste im Vorfeld eine barrierefreie Unterführung, die Fußgängern und Radfahrern beide Seiten des Bahnhofs erschließt, errichtet werden.

Im Zuge der Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in NRW wurden außerdem die beiden Bahnsteige auf 210 Meter verlängert, der Mittelbahnsteig mit Treppenanschluss an die Unterführung erhielt einen modernen Personenaufzug.

Die neue Park+Ride/Bike+Ride-Anlage wurde vom ersten Tag der Fertigstellung an sehr gut frequentiert. Die Maßnahme wurde vom NVR mit rund 647.500 Euro gefördert.

„Die fast 100-prozentige Auslastung – selbst auf den vom Bahnhof entferntesten Plätzen – zeigt, wie dringend deren erfolgreiche Umsetzung für viele Berufspendler in die Ballungszentren Köln und Bonn war.“

Sebastian Schuster, Landrat des Rhein-Sieg-Kreises

### Großer Busbahnhof für Gummersbach

Die Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in NRW zeigt in Gummersbach seit Dezember 2015 Fernwirkung. Die futuristisch anmutende Konstruktion aus vieleckigen Elementen und dunklen Betonstützen ist ein eindrucksvoller architektonischer Willkommensgruß der Stadt.



**Busbahnhof in Gummersbach:** Schon von Weitem leuchtet bei Sonnenschein das 130 Meter lange, messingfarbene glänzende Dach des neuen Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) dem Besucher entgegen.

Unter dem Dach und seinen kleinen Nebendächern finden 13 Bussteige Platz, von denen man auf kürzestem Wege zum angrenzenden DB-Bahnsteig, aber auch in die Innenstadt gelangt.

## „Der neue Busbahnhof verbessert den Umstieg zur Bahn und bleibt dennoch in zentraler Lage zur Innenstadt.“

Karl Heinz Schütz, Geschäftsführer der OVAG

Das Herzstück des neuen Doppel-Bahnhofs ist die Service-Zentrale von Oberbergischer Verkehrsgesellschaft (OVAG) und Deutscher Bahn, die neben Beratungsschaltern der beiden Unternehmen auch einen Kiosk, einen beheizten Warteraum sowie eine öffentliche Toilette beheimatet. Service für den Fahrgast steht aber auch sonst voll und ganz im Mittelpunkt. P+R-Plätze, Kiss+Ride-Halteplätze und Fahrradboxen, digitale Fahrgastinformation und eine vollständig barrierefreie Gestaltung machen allen Fahrgästen den Ein-, Um- und Ausstieg leicht.

6,9 Millionen Euro hat der neue ZOB gekostet, dessen Bau der NVR mit 85 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten gefördert hat. Zuvor war bereits der 170 Meter lange DB-Mittelbahnsteig für 6,5 Millionen Euro saniert und barrierefrei gestaltet worden. Wenn Ende 2016 der Innenstadt-Straßenring komplettiert ist, der zum neuen ZOB führt, wird sich das gesamte Investitionsvolumen für das zentrale Drehkreuz des ÖPNV im Oberbergischen Kreis auf etwa 20 Millionen Euro belaufen – ein Plus für den Klimaschutz, aber auch für den Kundenkomfort einer vorbildlichen Mobilitätsdrehscheibe.

### Ein neuer ZOB für Wermelskirchen

Der Busbahnhof in Wermelskirchen ist nicht mehr wiederzuerkennen. Das zentrale Projekt des Innenstadtausbaus wurde Anfang Juni 2016 der Öffentlichkeit präsentiert – und damit drei Monate früher fertiggestellt als geplant. Vier Haltestellen für Gelenkbusse und zwei Haltestellen für Normalbusse machen zukünftig das Umsteigen so bequem wie noch nie. Alle Busbahnsteige sind barrierefrei, mit taktilen Leiteinrichtungen ausgestattet und komplett überdacht.



#### Neuer ZOB in Wermelskirchen:

Eine Bike+Ride-Anlage mit vier Fahrrad-Garagen ermöglicht Radfahrern ein problemloses „Umsatteln“ auf den Bus.

Auch eine Toilettenanlage wurde integriert. Die digitale Anzeigetafel auf der Mittelinsel informiert die Fahrgäste an zentraler Stelle über die An- und Abfahrtszeiten sowie den richtigen Bussteig.

Zur Erschließung des neuen Busbahnhofes ist jetzt noch die Infrastruktur der zuführenden Straßen zu verbessern. Die erforderlichen Arbeiten auf Bahnhofs- und Thomas-Mann-Straße werden im Frühjahr 2017 beginnen. Die ÖPNV-Maßnahme kostet rund 1,2 Millionen Euro und wird vom NVR mit 950.000 Euro gefördert.

„Der neue Wermelskirchener Busbahnhof erfüllt nun höchste Anforderungen einer zeitgemäßen Mobilität und bedeutet damit eine deutliche Verbesserung für den ÖPNV in der Stadt.“

Dr. Hermann-Josef Tebroke, Landrat des Rheinisch-Bergischen Kreises

### Linie 17 geht in Köln auf Nord-Süd-Kurs

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 ist ein weiteres Teilstück der neuen Nord-Süd Stadtbahn Köln in Betrieb gegangen – und mit ihm eine neue Linie: Die Linie 17 verkehrt seitdem zwischen der Severinstraße und Rodenkirchen. Mit den vier neuen, barrierefrei gebauten U-Bahn-Haltestellen Severinstraße, Kartäuserhof, Chlodwigplatz und Bonner Wall sind nach 11 Jahren Bauzeit nun alle

Stationen der Nord-Süd-U-Bahn in Nutzung. Lediglich das Teilstück des Tunnels, das beim Einsturz des Stadtarchivs verschüttet wurde, bildet noch eine Unterbrechung der Strecke, der nördliche Teil wird zwischen den Haltestellen Dom Hbf und Heumarkt von der Linie 5 befahren.

Die Linie 17 erhöht die Frequenz auf der Strecke der Linie 16 zwischen Rodenkirchen und Chlodwigplatz und ist über die Haltestellen Severinstraße und



**Haltestelle Chlodwigplatz:** Steinerne „Pilze“ stützen die Decken der Verteilerebenen, durch große Oberlichter fällt Tageslicht in die Eingangsbereiche.



#### Haltestelle Chlodwigplatz:

Die moderne Treppenanlage schmückt eine monumentale farbige Sprüharbeit der Berliner Künstlerin Katharina Grosse.

Chlodwigplatz an das übrige Stadtbahn- und Busnetz angebunden. Dadurch gewinnen die Fahrgäste in puncto Mobilität schon heute mehr Flexibilität.

Von der Haltestelle Bonner Wall aus rollen die Stadtbahnen durch den Tunnel der zweiten Baustufe bis zum Rheinufer. Dort fährt die Stadtbahn aus dem Tunnel und auf dem Weg der Linie 16 weiter in Richtung Rodenkirchen.

Die dritte Baustufe, mit der bald begonnen werden soll, sieht vor, die Linie 17 auf der Bonner Straße oberirdisch bis zur Endhaltestelle am Verteilerkreis Süd weiterzuführen und mit vier Haltestellen sowie einer Park+Ride-Anlage an der Endhaltestelle zu versehen.

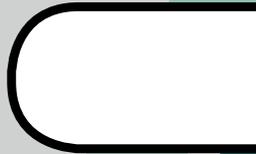
„Wir wollen in einem zukunftsorientierten Verkehrsmix den Anteil des motorisierten Individualverkehrs in Köln reduzieren. Dies gelingt nur mit einem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs.“

Henriette Reker, Oberbürgermeisterin der Stadt Köln

Die Nord-Süd Stadtbahn Köln setzt auch in Sachen Architektur und Kunst neue Zeichen. Neben der Haltestelle Severinstraße, deren Rolltreppe mit knapp 40 Metern zu den längsten der Stadt gehört, ist vor allem die weitläufige Haltestelle Chlodwigplatz ein echtes Schmuckstück. Teile eines unter dem Chlodwigplatz entdeckten mittelalterlichen Bollwerk-Turms wurden rekonstruiert und in die Haltestelle integriert. In der Treppenanlage erstreckt sich außerdem ein großflächiges, farbenprächtiges Wandgemälde der Künstlerin Katharina Grosse. Die Bahnsteigebene in 17 Metern Tiefe wurde mit 18,50 Metern Breite sehr großzügig gestaltet, um dem erwarteten hohen Fahrgastaufkommen an diesem Übergang zu den Ringlinien gerecht zu werden. An der Oberfläche nimmt sich die Station dagegen bescheiden aus. Die fünf Ausgänge, die über zwei Verteilerebenen erreicht werden, sind so platziert, dass sie die Platzfläche nicht einschränken und auch die Sichtachse auf das mittelalterliche Severinstor freigeben.

Der aus Mitteln des Landes NRW und des Bundes geförderte Bau der Nord-Süd Stadtbahn Köln wird bis zur vollständigen Inbetriebnahme und Schlussrechnung des Gesamtprojektes durch den NVR förder technisch begleitet.

# Zahlen und Fakten



## Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg

### Die Verkehrsunternehmen im VRS

Bahnen der Stadt Monheim GmbH  
 Busverkehr Rheinland GmbH  
 DB Regio AG  
 Dürener Kreisbahn  
 Elektrische Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises  
 Karl Schäfer Omnibusreisen GmbH  
 Kölner Verkehrs-Betriebe AG  
 Kraftverkehr Gebr. Wiedenhoff GmbH & Co. KG  
 Kreis Euskirchen Verkehrsunternehmen  
 National Express Rail GmbH  
 Oberbergische Verkehrsgesellschaft AG  
 Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH  
 Regionalverkehr Köln GmbH  
 Reisebüro und Omnibusbetrieb Tirtey GmbH & Co. KG  
 Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH  
 Rhein-Sieg Verkehrsgesellschaft mbH  
 StadtBus Dormagen GmbH  
 Stadtverkehr Euskirchen GmbH  
 Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH  
 Stadtwerke Brühl GmbH  
 Stadtwerke Hürth AöR  
 Stadtwerke Wesseling GmbH  
 trans regio Deutsche Regionalbahn GmbH  
 Verkehrsbetrieb Hüttebräucker GmbH  
 Verkehrsbetriebe Martin Becker GmbH & Co. KG  
 wupsi GmbH





## Einwohner im VRS

## Wohnbevölkerung am 31.12.



Verwaltungsbezirk	Dez. 2014	Dez. 2015	Veränderung 2015 zu 2014	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	40.403	40.885	482	1,2
Bonn, kreisfreie Stadt	313.958	318.809	4.851	1,5
Köln, kreisfreie Stadt	1.046.680	1.060.582	13.902	1,3
Leverkusen, kreisfreie Stadt	161.540	163.487	1.947	1,2
Rhein-Erft-Kreis	459.448	466.657	7.209	1,6
Kreis Euskirchen	188.158	191.165	3.007	1,6
Oberbergischer Kreis	270.618	273.452	2.834	1,0
Rheinisch-Bergischer Kreis	279.497	282.729	3.232	1,2
Rhein-Sieg-Kreis	585.781	596.213	10.432	1,8
<b>VRS-Gesamt</b>	<b>3.346.083</b>	<b>3.393.979</b>	<b>47.896</b>	<b>1,4</b>

Quelle: IT NRW

## Katasterfläche und Einwohner



Verwaltungsbezirk	Fläche in km <sup>2</sup> Dez. 2015	Einwohner je km <sup>2</sup> Dez. 2014	Einwohner je km <sup>2</sup> Dez. 2015	Veränderung 2015 zu 2014	
				absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	23,1	1.747	1.768	21	1,2
Bonn, kreisfreie Stadt	141,2	2.223	2.257	34	1,5
Köln, kreisfreie Stadt	405,1	2.583	2.618	34	1,3
Leverkusen, kreisfreie Stadt	78,9	2.049	2.073	25	1,2
Rhein-Erft-Kreis	704,5	652	662	10	1,6
Kreis Euskirchen	1.248,9	151	153	2	1,6
Oberbergischer Kreis	918,6	295	298	3	1,0
Rheinisch-Bergischer Kreis	437,5	639	646	7	1,2
Rhein-Sieg-Kreis	1.153,3	508	517	9	1,8
<b>VRS-Gesamt</b>	<b>5.111,2</b>	<b>654,7</b>	<b>664,0</b>	<b>9</b>	<b>1,4</b>

Quelle: IT NRW

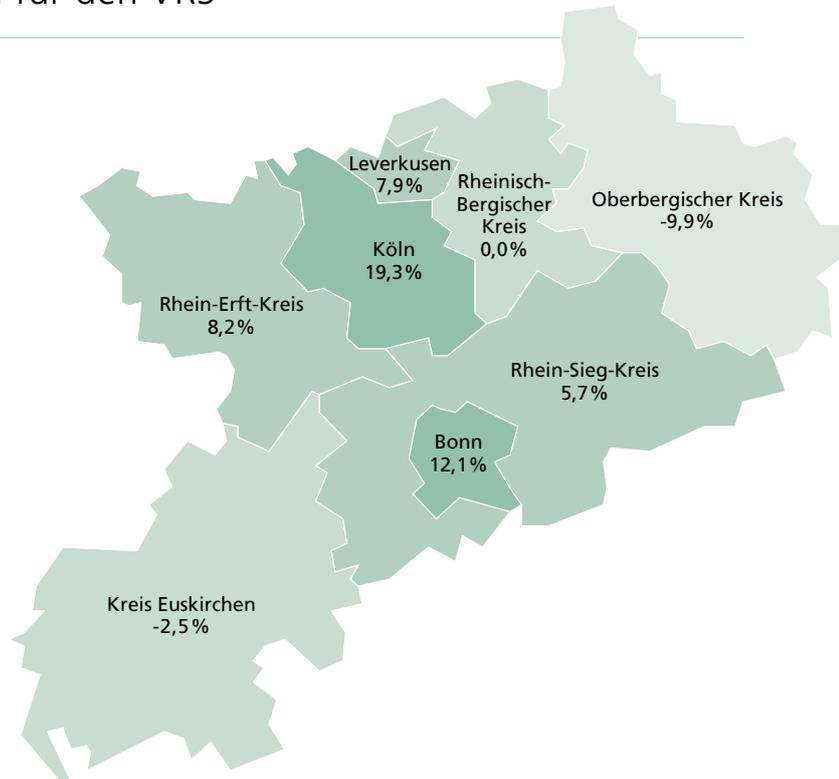


## Bevölkerungsprognosen für den VRS

### Veränderung der Bevölkerung bis 2040

Basis 2014

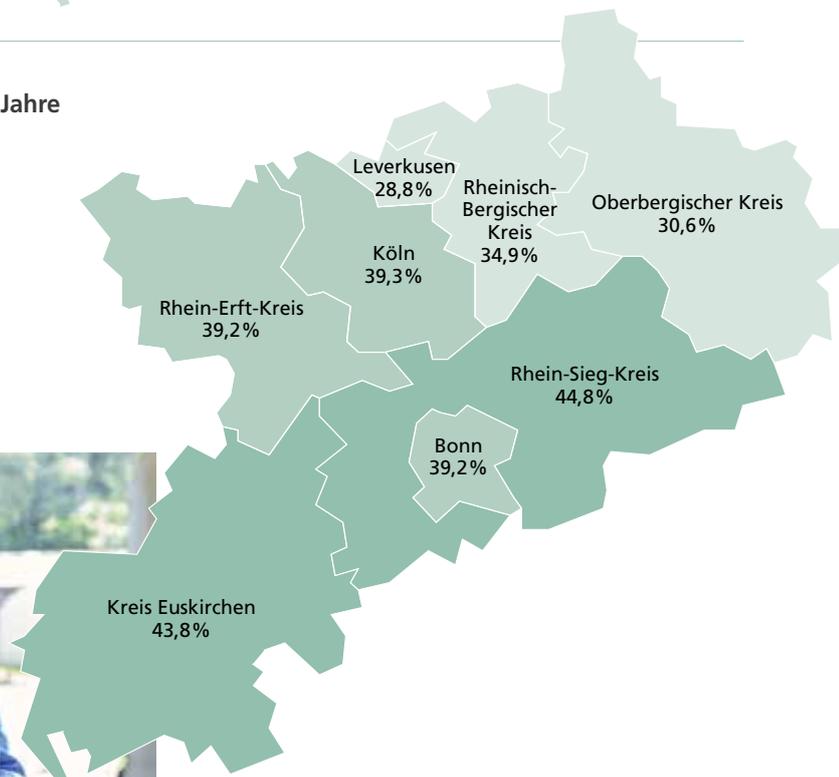
Bis 2040 werden im VRS-Gebiet ca. 290.000 Einwohner mehr leben. Dies entspricht einer prozentualen Steigerung von 8,8%. Während die Zentren Köln und Bonn sowie der „Speckgürtel“ um die Zentren weiter wachsen werden, wird es in den ländlichen Regionen zu Einwohnerverlusten kommen.



### Veränderung der Personen über 60 Jahre bis 2040

Basis 2014

2040 wird es im VRS-Gebiet rund 320.000 ältere Personen mehr geben (+38,8%). Auch hier gibt es Unterschiede in der Entwicklung von städtischen und ländlichen Räumen.



## Privathaushalte und Schwerbehinderte im VRS

**Privathaushalte**  
 am 9. Mai 2011 nach Haushaltsgröße


Verwaltungsbezirk	1 Person	2 Personen	3 und mehr Personen	insgesamt	durchschnittl. HH-Größe (Pers. je HH)
Monheim am Rhein, Stadt	6.061	6.870	5.431	18.362	2,2
Bonn, kreisfreie Stadt	73.476	44.195	37.962	155.633	2,0
Köln, kreisfreie Stadt	243.343	155.159	116.673	515.175	1,9
Leverkusen, kreisfreie Stadt	29.549	26.531	20.235	76.315	2,1
Rhein-Erft-Kreis	65.797	70.955	64.457	201.209	2,2
Kreis Euskirchen	24.226	28.061	28.074	80.361	2,3
Oberbergischer Kreis	36.493	38.987	40.226	115.706	2,3
Rheinisch-Bergischer Kreis	41.702	44.145	39.343	125.190	2,2
Rhein-Sieg-Kreis	75.844	87.435	85.290	248.569	2,3
<b>VRS-Gesamt</b>	<b>596.491</b>	<b>502.338</b>	<b>437.691</b>	<b>1.536.520</b>	

Quelle: IT NRW, Ergebnisse Zensus 2011

**Schwerbehinderte**


Verwaltungsbezirk	Dez. 2013	Dez. 2015	Veränderung 2015 zu 2013	
			absolut	in %
Monheim am Rhein, Stadt	(3.853)	n. v.	-	-
Bonn, kreisfreie Stadt	26.540	26.598	58	0,2
Köln, kreisfreie Stadt	87.606	89.677	2.071	2,4
Leverkusen, kreisfreie Stadt	16.176	16.083	-93	-0,6
Rhein-Erft-Kreis	41.791	43.213	1.422	3,4
Kreis Euskirchen	17.349	17.907	558	3,2
Oberbergischer Kreis	25.955	26.649	694	2,7
Rheinisch-Bergischer Kreis	24.571	25.094	523	2,1
Rhein-Sieg-Kreis	51.299	53.050	1.751	3,4
<b>VRS-Gesamt (ohne Monheim)</b>	<b>291.287</b>	<b>298.271</b>	<b>6.984</b>	<b>2,4</b>

Quelle: IT NRW

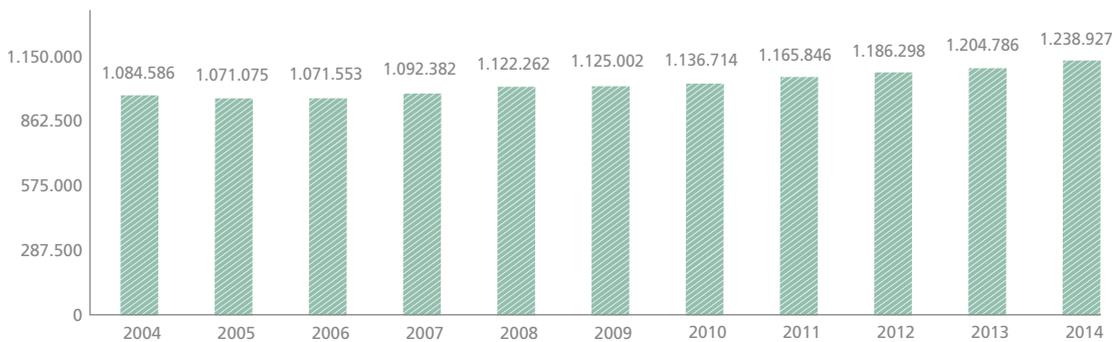


## Beschäftigte im VRS

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort				
Verwaltungsbezirk	Jun. 2013	Jun. 2014	Veränderung 2014 zu 2013	
			absolut	in %
Monheim am Rhein, Stadt	12.417	12.673	256	2,1
Bonn, kreisfreie Stadt	160.336	163.663	3.327	2,1
Köln, kreisfreie Stadt	496.182	512.144	15.962	3,2
Leverkusen, kreisfreie Stadt	60.550	61.126	576	1,0
Rhein-Erft-Kreis	126.686	129.174	2.488	2,0
Kreis Euskirchen	50.236	52.645	2.409	4,8
Oberbergischer Kreis	93.242	96.552	3.310	3,5
Rheinisch-Bergischer Kreis	68.272	68.882	610	0,9
Rhein-Sieg-Kreis	136.865	142.068	5.203	3,8
<b>VRS-Gesamt</b>	<b>1.204.786</b>	<b>1.238.927</b>	<b>34.141</b>	<b>2,8</b>

Quelle: IT NRW

### Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von 2004 bis 2014 im gesamten VRS



## Schüler und Studierende im VRS

## Schüler an allgemeinbildenden Schulen am Schulort



Verwaltungsbezirk	Okt. 2014	Okt. 2015	Veränderung 2015 zu 2014	
			absolut	in %
Monheim am Rhein, Stadt	5.138	5.188	50	1,0
Bonn, kreisfreie Stadt	40.951	40.903	-48	-0,1
Köln, kreisfreie Stadt	105.041	105.434	393	0,4
Leverkusen, kreisfreie Stadt	19.215	19.177	-38	-0,2
Rhein-Erft-Kreis	51.299	51.150	-149	-0,3
Kreis Euskirchen	22.271	21.908	-363	-1,6
Oberbergischer Kreis	33.718	33.007	-711	-2,1
Rheinisch-Bergischer Kreis	31.100	30.745	-355	-1,1
Rhein-Sieg-Kreis	65.833	65.442	-391	-0,6
<b>VRS-Gesamt</b>	<b>374.566</b>	<b>372.954</b>	<b>-1.612</b>	<b>-0,4</b>

Quelle: IT NRW

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



Verwaltungsbezirk	Okt. 2014	Okt. 2015	Veränderung 2015 zu 2014	
			absolut	in %
Monheim am Rhein, Stadt	–	–	–	–
Bonn, kreisfreie Stadt	13.526	13.209	-317	-2,3
Köln, kreisfreie Stadt	42.691	42.408	-283	-0,7
Leverkusen, kreisfreie Stadt	6.668	6.413	-255	-3,8
Rhein-Erft-Kreis	9.749	9.716	-33	-0,3
Kreis Euskirchen	4.560	4.425	-135	-3,0
Oberbergischer Kreis	7.057	6.791	-266	-3,8
Rheinisch-Bergischer Kreis	4.972	4.855	-117	-2,4
Rhein-Sieg-Kreis	9.544	9.286	-258	-2,7
<b>VRS-Gesamt</b>	<b>98.767</b>	<b>97.103</b>	<b>-1.664</b>	<b>-1,7</b>

Quelle: IT NRW

## Studierende am Studienort



Verwaltungsbezirk	Okt. 2014	Okt. 2015	Veränderung 2015 zu 2014	
			absolut	in %
Monheim am Rhein, Stadt	–	–	–	–
Bonn, kreisfreie Stadt	35.180	37.044	1.864	5,3
Köln, kreisfreie Stadt	94.045	97.364	3.319	3,5
Leverkusen, kreisfreie Stadt	547	682	135	24,7
Rhein-Erft-Kreis	1.942	2.122	180	9,3
Kreis Euskirchen	600	509	-91	-15,2
Oberbergischer Kreis	4.494	4.956	462	10,3
Rheinisch-Bergischer Kreis	619	643	24	3,9
Rhein-Sieg-Kreis	16.867	16.989	122	0,7
<b>VRS-Gesamt</b>	<b>154.294</b>	<b>160.309</b>	<b>6.015</b>	<b>3,9</b>

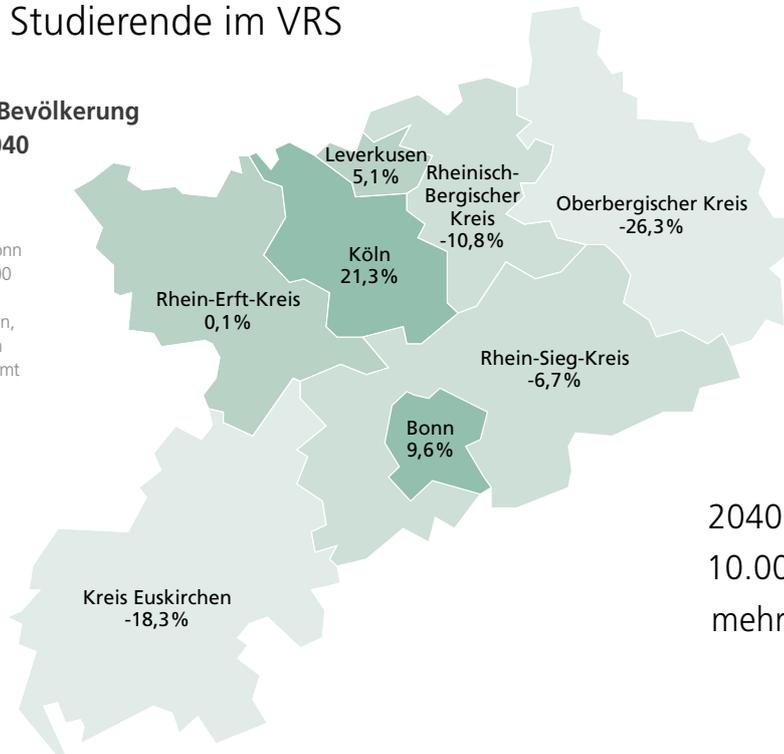
Quelle: IT NRW

## Schüler und Studierende im VRS

### Veränderung der Bevölkerung bis 17 Jahre bis 2040

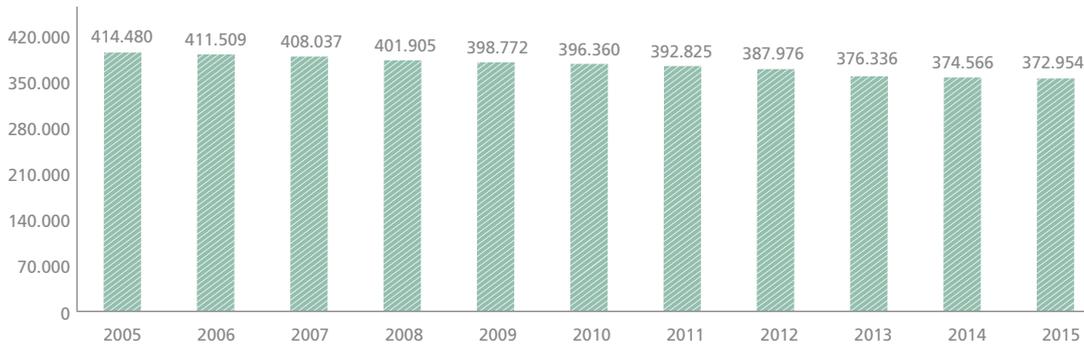
Basis 2014

Während bis 2040 in den kreisfreien Städten Köln, Bonn und Leverkusen rund 40.000 Kinder und Jugendliche mehr als 2014 leben werden, wird die Anzahl in fast allen Kreisen abnehmen. Insgesamt überwiegt die Zunahme in den kreisfreien Städten.

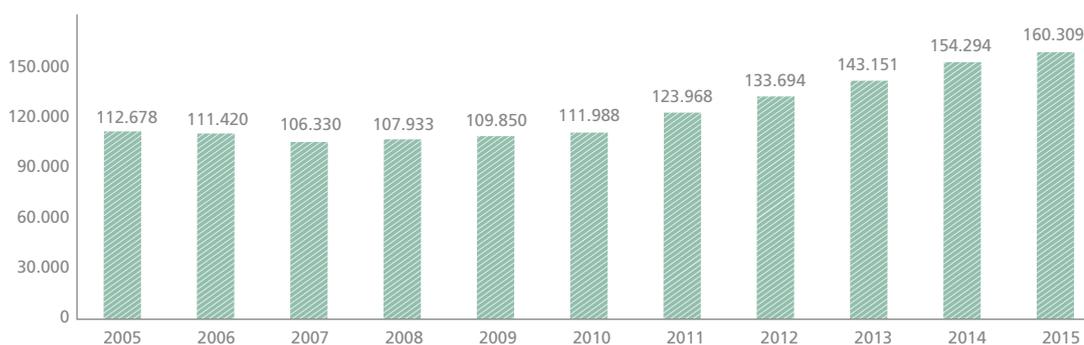


2040 wird es im VRS rund 10.000 Kinder und Jugendliche mehr geben.

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



### Entwicklung der Studierenden 2005 bis 2015 im gesamten VRS





## Pkw im VRS

### Pkw-Bestand



Verwaltungsbezirk	Jan. 2015	Jan. 2016	Veränderung 2016 zu 2015	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	21.924	22.433	509	2,3
Bonn, kreisfreie Stadt	172.956	173.589	633	0,4
Köln, kreisfreie Stadt	453.608	461.121	7.513	1,7
Leverkusen, kreisfreie Stadt	83.876	85.390	1.514	1,8
Rhein-Erft-Kreis	260.215	264.625	4.410	1,7
Kreis Euskirchen	114.945	126.638	11.693	10,2
Oberbergischer Kreis	165.415	167.857	2.442	1,5
Rheinisch-Bergischer Kreis	169.199	171.790	2.591	1,5
Rhein-Sieg-Kreis	339.246	345.505	6.259	1,8
<b>VRS-Gesamt</b>	<b>1.781.384</b>	<b>1.818.948</b>	<b>37.564</b>	<b>2,1</b>

Autovermietungsfirmen mit Sitz im Kreis Euskirchen lassen die dortige Anzahl der Pkws stark schwanken.

Quelle: IT NRW

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



Verwaltungsbezirk	2014/2015	2015/2016	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	543	549	6	1,1
Bonn, kreisfreie Stadt	551	544	-6	-1,2
Köln, kreisfreie Stadt	433	435	1	0,3
Leverkusen, kreisfreie Stadt	519	522	3	0,6
Rhein-Erft-Kreis	566	567	1	0,1
Kreis Euskirchen	611	662	52	8,4
Oberbergischer Kreis	611	614	3	0,4
Rheinisch-Bergischer Kreis	605	608	2	0,4
Rhein-Sieg-Kreis	579	579	0	0,1
<b>VRS-Gesamt</b>	<b>532</b>	<b>536</b>	<b>4</b>	<b>0,7</b>

Quelle: IT NRW (Einwohner zum 31.12.2014 bzw. 31.12.2015 und Pkw-Bestand am 01.01.2015 bzw. 01.01.2016)

## Nutzung von ÖPNV und Pkw im VRS

## ÖPNV-Nutzungshäufigkeit in %



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

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

## Pkw-Nutzungshäufigkeit (Fahrer und Mitfahrer) in %



Verwaltungsbezirk	an 2–7 Tage pro Woche	an 2–4 Tage pro Monat	an 1 Tag im Monat oder seltener	nie
Bonn, kreisfreie Stadt	66	18	7	8
Köln, kreisfreie Stadt	61	21	7	11
Leverkusen, kreisfreie Stadt	78	12	3	7
Rhein-Erft-Kreis	84	10	3	3
Kreis Euskirchen	89	7	2	1
Oberbergischer Kreis	91	6	1	2
Rheinisch-Bergischer Kreis	87	6	4	3
Rhein-Sieg-Kreis	87	7	2	4
<b>VRS-Gesamt</b>	<b>77</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	<b>6</b>

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

## Führerschein-Besitz (ab 18 Jahren) in %



Verwaltungsbezirk	2004	2008	Veränderung 2008 zu 2004	
			absolut	%
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
<b>VRS-Gesamt</b>	<b>89</b>	<b>89</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

Quelle: Mobilität im VRS 2008, eigene Untersuchung

## Fahrgastentwicklung

### Fahrgastentwicklung aller Tarife

	Fahrten	Fahrten	Veränderung zum Vorjahr	
	2014	2015	absolut	%
Bartarife	55.594.825	57.747.460	2.152.635	3,87
Zeittickets Erwachsene	215.829.940	220.060.407	4.230.466	1,96
Zeittickets Auszubildende	208.440.349	205.561.525	-2.878.824	-1,38
Sonstiges*	52.204.210	53.245.448	1.041.239	1,99
<b>Gesamt</b>	<b>532.069.324</b>	<b>536.614.840</b>	<b>4.545.516</b>	<b>0,85</b>

\* Übergangstarife, landesweite Tarife, Kooperationen, Anteile für bundesweites CityTicket und Plus-Anteile für NRW-Tickets

### Fahrgastentwicklung Bartarife

	Fahrten	Fahrten	Veränderung zum Vorjahr	
	2014	2015	absolut	%
Einzel- und 4erTicket	49.474.787	51.033.369	1.558.583	3,15
TagesTicket	6.120.038	6.714.091	594.053	9,71
<b>Gesamt</b>	<b>55.594.825</b>	<b>57.747.460</b>	<b>2.152.635</b>	<b>3,87</b>

### Fahrgastentwicklung Zeittickets Erwachsene

	Fahrten	Fahrten	Veränderung zum Vorjahr	
	2014	2015	absolut	%
Job- und GroßkundenTicket	88.169.336	88.356.195	186.860	0,21
Formel9- und Aktiv60Ticket	52.964.874	52.774.202	-190.672	-0,36
Weitere Zeittickets	74.695.731	78.930.010	4.234.279	5,67
<b>Gesamt</b>	<b>215.829.940</b>	<b>220.060.407</b>	<b>4.230.466</b>	<b>1,96</b>

### Fahrgastentwicklung Zeittickets Auszubildende

	Fahrten	Fahrten	Veränderung zum Vorjahr	
	2014	2015	absolut	%
SchülerTicket	134.033.957	132.635.642	-1.398.314	-1,04
SemesterTicket	53.803.438	53.048.336	-755.102	-1,40
Weitere Zeittickets	20.602.954	19.877.547	-725.407	-3,52
<b>Gesamt</b>	<b>208.440.349</b>	<b>205.561.525</b>	<b>-2.878.824</b>	<b>-1,38</b>

## Einnahmenentwicklung

## Einnahmen aller Tarife



	2014	2015	Veränderung zum Vorjahr	
	in Euro	in Euro	absolut	%
Bartarife**	168.366.956	181.870.579	13.503.623	8,02
Zeittickets Erwachsene**	267.456.682	280.583.901	13.127.219	4,91
Zeittickets Auszubildende	153.885.681	156.870.741	2.985.060	1,94
Sonstiges*	20.260.901	20.785.025	524.124	2,59
<b>Gesamt</b>	<b>609.970.219</b>	<b>640.110.245</b>	<b>30.140.026</b>	<b>4,94</b>

\* Übergangstarife, landesweite Tarife, Kooperationen, Anteile für bundesweites CityTicket und Plus-Anteile für NRW-Tickets

\*\* inklusive Fördermittel für das MobilPass-Ticket

## Einnahmen Bartarife



	2014	2015	Veränderung zum Vorjahr	
	in Euro	in Euro	absolut	%
Einzel- und 4erTicket**	151.174.674	162.062.732	10.888.058	7,20
TagesTicket	17.192.281	19.807.847	2.615.565	15,21
<b>Gesamt</b>	<b>168.366.956</b>	<b>181.870.579</b>	<b>13.503.623</b>	<b>8,02</b>

\*\* inklusive Fördermittel für das MobilPass-Ticket

## Einnahmen Zeittickets Erwachsene



	2014	2015	Veränderung zum Vorjahr	
	in Euro	in Euro	absolut	%
Job- und GroßkundenTicket	127.484.496	133.347.836	5.863.340	4,60
Formel9- und Aktiv60Ticket	49.378.974	50.778.081	1.399.106	2,83
Weitere Zeittickets**	90.593.212	96.457.984	5.864.773	6,47
<b>Gesamt</b>	<b>267.456.682</b>	<b>280.583.901</b>	<b>13.127.219</b>	<b>4,91</b>

\*\* inklusive Fördermittel für das MobilPass-Ticket

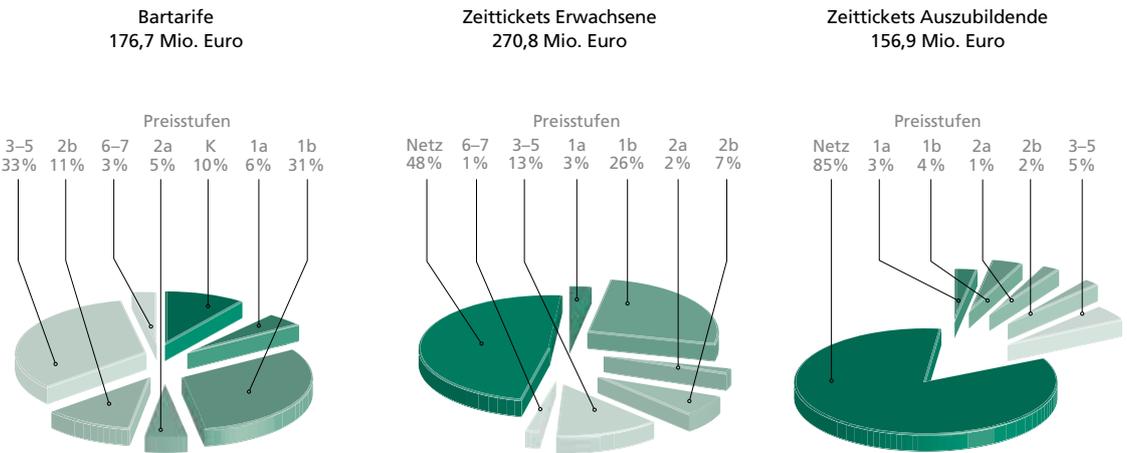
## Einnahmen Zeittickets Auszubildende



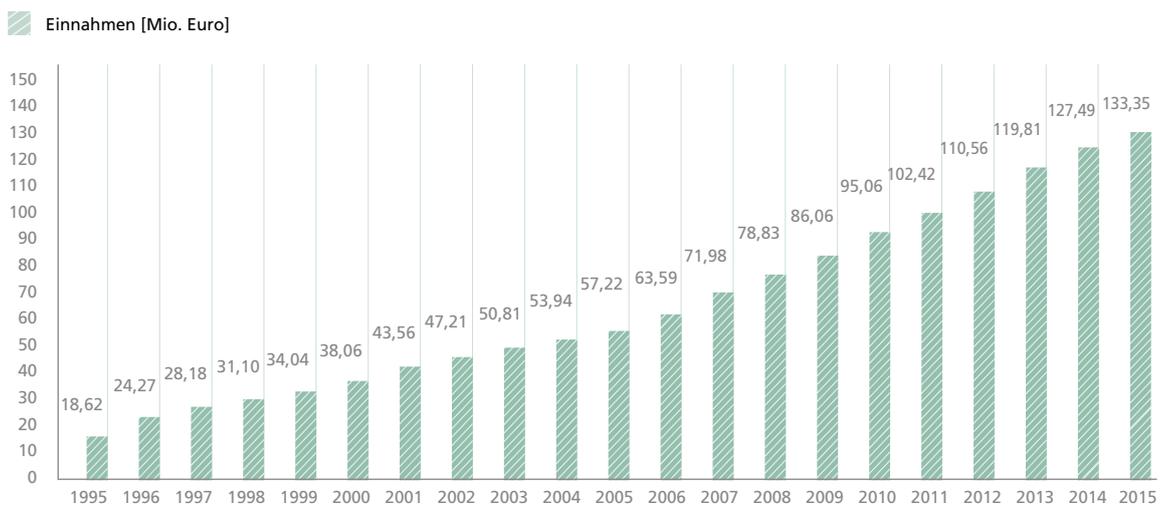
	2014	2015	Veränderung zum Vorjahr	
	in Euro	in Euro	absolut	%
SchülerTicket	99.565.187	101.895.404	2.330.217	2,34
SemesterTicket	30.657.824	31.425.871	768.047	2,51
Weitere Zeittickets	23.662.670	23.549.466	-113.205	-0,48
<b>Gesamt</b>	<b>153.885.681</b>	<b>156.870.741</b>	<b>2.985.060</b>	<b>1,94</b>

## Einnahmenverteilung

### Einnahmenverteilung nach Fahrausweisklasse und Preisstufe im Jahr 2015



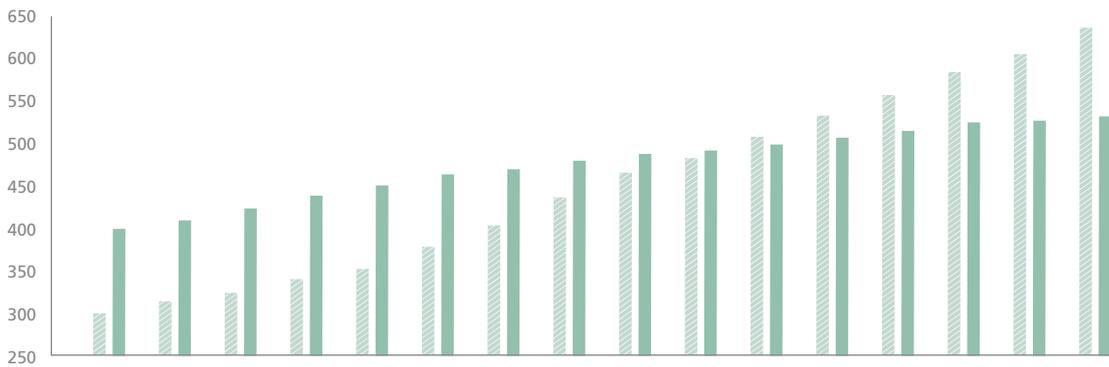
### Einnahmenentwicklung des VRS-Job- und GroßkundenTickets seit 1995



## Einnahmen- und Fahrgastentwicklung seit 2000

### Einnahmen- und Fahrgastentwicklung seit 2000

▨ Einnahmen [Mio. Euro]   
 ■ Fahrten [Mio.]

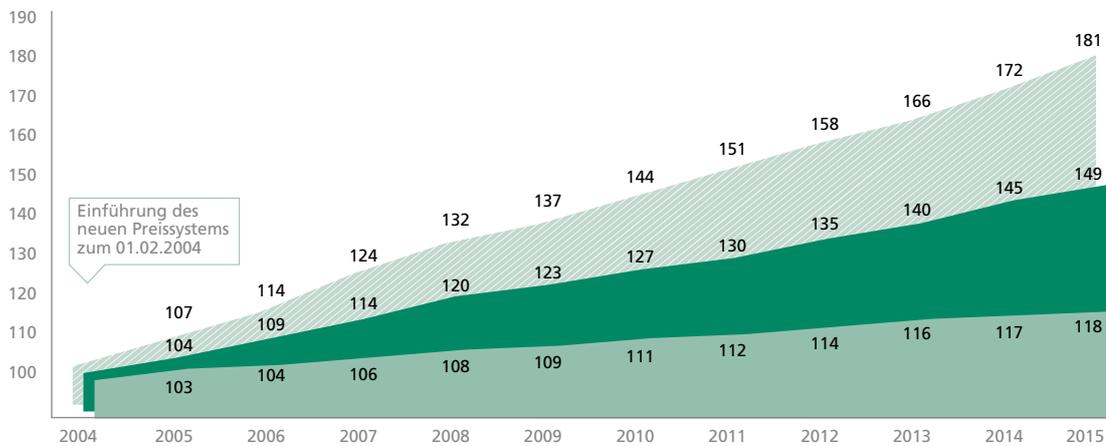


	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012*	2013*	2014*	2015*
VRS-Preis-anpassung	3,0%	2,5%	2,5%	2,3%	2,5%	3,9%	4,5%	5,4%	4,5%	2,9%	3,0%	2,7%	3,4%	3,9%	3,6%	2,8%

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

### Index der Einnahmen- und Fahrgastentwicklung seit 2004

▨ Einnahmen in %   
 ■ Preise in %   
 ■ Fahrten in %



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



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

In Zusammenarbeit mit:



**Nahverkehr Rheinland**

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

---