

30 JAHRE
VRS

30 Jahre Verbundenheit – eine Bilanz

Der VRS zu Gast bei FC-Präsident Spinner

Neu betrachtet: Bahnhöfe & Haltestellen

Der Digitale Wandel als Chance

RRX: Die Zukunft nimmt Fahrt auf

EDITORIAL

VRS-Geschäftsführer
Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag



VRS-Geschäftsführer
Dr. Norbert Reinkober

Liebe Leserin, lieber Leser,

„Wir haben uns zusammengeschlossen, damit Sie schneller und einfacher ans Ziel kommen“ – unter diesem Motto ging der VRS vor 30 Jahren an den Start, genauer: am 1. September 1987. Seitdem hat der Nahverkehr hier in der Region eine starke Lobby und konnte seinen Radius stetig ausbauen: Nutzten im ersten Jahr des VRS, 1988, „nur“ etwa 278 Millionen Fahrgäste das Bus- und Bahnangebot, so hat sich die Anzahl der Fahrgäste im aktuellen Jubiläumsjahr fast verdoppelt. Zum Erfolg beigetragen haben die auf die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen zugeschnittenen Ticketangebote, ebenso deren kontinuierliche Weiterentwicklung. Jüngstes Beispiel: das zum August eingeführte AzubiTicket. Mit ihm profitieren Auszubildende erstmals von den vergleichbaren Vorteilen des JobTickets.

Unter dem Stichwort „digitaler Wandel“ stehen wir inzwischen vor ganz neuen Herausforderungen. Die Stärkung des mobilen Vertriebsweges ist bereits eine Konsequenz. Dennoch sollte auch weiterhin der herkömmliche Weg zum Ticket den Zugang zum Nahverkehr ermöglichen. Ein großes Thema der nächsten Jahre ist zweifellos der Ausbau der Infrastruktur und – damit verknüpft - die Erhöhung der Nahverkehrskapazitäten in der Wachstumsregion Rheinland. Neben dem Ausbau des Engpasses im Bahnknoten Köln kommt hier vor allem dem Rhein-Ruhr-Express besondere Bedeutung zu – er ist mit Blick auf die nahe Zukunft das Zugpferd des nordrhein-westfälischen SPNV schlechthin.

Wir wünschen Ihnen eine anregende Lektüre!

Editorial 3
Grußwort der Zweckverbandsvorsteher 6

THEMEN, DIE BEWEGEN

30 Jahre VRS 8
 Ein Ausblick zurück und ein Rückblick nach vorn

Architekturen der Mobilität 12
 Eine Foto-Reise durch Stationen, Bahnhöfe und Haltestellen im VRS

Das VRS-Gespräch 16
 1. FC Köln – Erfolg auf ganzer Linie

Soziales Engagement 21
 Der VRS ermöglicht Naturerlebnisse für Kinder von Förderschulen

TICKETS & TARIFE

Digitalisierung im ÖPNV 24
 Der digitale Wandel als Chance für den VRS

Tickettrends im VRS – die Bilanz 2016 28
 ZeitTickets bleiben Nummer 1

Neuerungen im Tarifsortiment 32
 Mit neuen Tickets durch die Ausbildung – und über den VRS hinaus

INFRASTRUKTUR FÜR DIE ZUKUNFT

Baustart für den RRX 36
 Die Zukunft nimmt Fahrt auf

Infrastrukturförderung 40
 Große Fortschritte für die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur im VRS

ZAHLEN UND FAKTEN

Die Verkehrsunternehmen im VRS 46

Strukturdaten

Wohnbevölkerung im VRS 48

Privathaushalte und Beschäftigte im VRS 50

Schüler und Studierende im VRS 52

Pkw-Dichte und ÖPNV-Nutzung im VRS 54

Einnahmen und Fahrgäste

Fahrgast- und Einnahmementwicklung 56

Einnahmenverteilung 58

Einnahmen- und Fahrgastentwicklung im Langzeitüberblick 59

30 JAHRE VRS



Ein Hoch auf
30 Jahre
Verbundenheit

Seite 8

ARCHITEKTUREN DER MOBILITÄT

Neu betrachtet:
Bahnhöfe und Haltestellen



Seite 12

VRS-GESPRÄCH MIT DEM 1. FC KÖLN



Heimvorteil
für alle

Seite 16

DIGITALISIERUNG IM ÖPNV

Die Fahrausweise,
bitte!



Seite 24

NEUERUNGEN IM TARIFSORTIMENT

Das AzubiTicket
macht Karriere



Seite 32

INFRASTRUKTURFÖRDERUNG

Grünes Licht
für die Zukunft



Seite 40

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:

Querwaldein e. V.	Seite 21
www.iStockphoto.com /Fotograf: Imgorhand	22
www.siemens.com	37
Verkehrsverbund Rhein Ruhr	38
KVB AG	41
Bundesstadt Bonn, Michael Sondermann	42
Deutsche Bahn AG	43
Friedhelm Bihn	46
Foto Autos /www.iStockphoto.com /Fotograf: disqis	56

Dr. Hermann-Josef Tebroke
Verbandsvorsteher Zweckverband Nahverkehr Rheinland



Sebastian Schuster
Verbandsvorsteher Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Grußwort der Zweckverbandsvorsteher

„30 Jahre VRS“ – seit drei Jahrzehnten bilden die Verkehrsunternehmen im Köln/Bonner-Raum ein miteinander abgestimmtes Nahverkehrssystem mit einheitlichen Tarifen und gemeinsamer Fahrgastinformation. Daneben – oder auch deswegen – stehen diese drei Jahrzehnte aber vor allem für einen öffentlichen Nahverkehr, der für die Mobilität der Menschen in der Region immer wichtiger wird. 1987 startete der VRS in einem Verbundraum mit 2,8 Millionen Einwohnern und 12 Verkehrsunternehmen. Im ersten vollen Geschäftsjahr wurden 278 Millionen Fahrgäste befördert. Inzwischen sind es 3,4 Millionen Einwohner, 26 Verkehrsunternehmen und pro Jahr 543 Millionen Fahrgäste. Während die Zahl der Einwohner in den dreißig Jahren um ca. 20 % stieg, hat sich das Fahrgastaufkommen im öffentlichen Nahverkehr im VRS-Raum bis heute fast verdoppelt!

Ohne eine Erweiterung des Angebotes wäre diese Entwicklung undenkbar gewesen. Meilensteine waren anfangs vor allem der kontinuierliche Ausbau des Kölner und Bonner Stadtbahnnetzes, später dann der Aufbau der S-Bahn Köln. Man bedenke: Als der VRS an den Start ging, gab es im Kölner Hauptbahnhof und auf der Hohenzollernbrücke noch keine eigenen Gleise für den S-Bahn-Verkehr! Inzwischen ist der Fahrgastzuspruch so hoch, dass dringend weitere Ausbaumaßnahmen und Angebotsverbesserungen erforderlich sind – die teilweise bereits auf den Weg gebracht werden konnten.

Seit einer Generation profitieren wir in unserer Region nunmehr von den Vorteilen abgestimmter Angebote im Nahverkehr. Kaum vorstellbar, dass dies einmal anders war und man zum Beispiel früher bei jedem Umstieg ein neues Ticket lösen musste. Inzwischen gibt es ein kontinuierlich verbessertes, 2004 nochmals umfassend vereinfachtes Tarifsystem, das für jede Lebensphase ein passendes Ticketangebot bereithält – von der Schule bis zum Ruhestand.

Die Verkehrsunternehmen im VRS leisten einen entscheidenden Beitrag dazu, das Verkehrsaufkommen in einem weiter wachsenden Ballungsraum umwelt- und stadtvträglich zu gestalten. Wir wünschen dem VRS weitere 30 erfolgreiche Jahre!

Themen, die bewegen



Ein Hoch auf 30 Jahre Verbundenheit



30 JAHRE
VRS

30 JAHRE VRS

Ein Ausblick zurück und ein Rückblick nach vorn

30 Jahre Verbund im Rheinland. Wir blicken zurück auf bewegte Jahre, und wir schauen nach vorn. Wie sieht die Bilanz aus Sicht von Verkehrsunternehmen und Fahrgästen aus? Was lässt die nahe Zukunft für unsere Mobilität erwarten? Zwei, die es wissen müssen, liefern die Antworten.

INTERVIEW

mit **Jürgen Fenske, Vorstandsvorsitzender der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) und Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), sowie Lothar Ebbers, Sprecher des Fahrgastverbandes Pro Bahn NRW e. V.**

Welche großen Errungenschaften und Meilensteine verbinden Sie mit diesem runden Geburtstag?

Fenske: Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg hat vor 30 Jahren eine tarifliche und verkehrliche Vernetzung hergestellt, die für den Fahrgast einen ungeheuren praktischen Mehrwert bedeutet: Ein Tarif, ein Fahrchein und ein Fahrplan. Damit hat der Verbund ins Schwarze getroffen, denn die Fahrgastzahlen sind seitdem stetig gestiegen.

Ebbers: Vor dreißig Jahren waren Verbünde – unter Einbeziehung des Schienenpersonennahverkehrs – hauptsächlich für die Ballungsräume mit S-Bahn- und Stadtbahnssystemen angedacht. Erst in den Folgejahren wurden die Voraussetzungen für flächendeckende Verbünde in NRW geschaffen – insbesondere durch das Übertragen der SPNV-Planung an den VRS (2008 an den Nahverkehr Rheinland). Die vielen einzelnen Tarifzonen wurden durch einen deutlich übersichtlicheren Zuschnitt von Tarifzonen auf Gemeindebasis ersetzt. Heute haben wir fast überall ein Taktsystem mit Anschlüssen zwischen

Bus und Bahn – das war früher weder im SPNV-Regionalverkehr noch im ländlichen Busverkehr üblich.

Wie beurteilen Sie Tarifangebote und Tarifstrategie des VRS?

Fenske: Die Tarifangebote haben sich im Markt bewährt, auch dies zeigen die Fahrgastzahlen. Der Erfolg liegt sicher an sehr kunden- und zielgruppenspezifischen Angeboten wie dem Aktiv60Ticket, das ja auch sehr stark nachgefragt wird. Die Sortimente orientieren sich an Vielfahrern und Stammkunden. Mit den Angeboten im Abo oder dem Job-Ticket bekommt diese Zielgruppe im Vergleich zum Bartarif einen ordentlichen Rabatt und bleibt so für den ÖPNV erhalten. Insofern ist eine kluge Tarifpolitik auch ein wichtiges Instrument in der häufig und zu Recht zitierten Verkehrswende vom Auto zu Bus und Bahn.

Ebbers: Anfangs war das Angebot stark von den Tarifen der einzelnen Unternehmen geprägt. Der VRS hingegen legte den Fokus auf Zeitkarten. In produktiver Konkurrenz mit anderen Verbänden entstanden immer wieder neue Angebote, z. B. passgenaue Tickets für alle Lebensphasen, vom Kindergarten- bis ins Rentenalter. Die stetig steigenden Fahrgastzahlen und Einnahmen sprechen hier für sich. Besonders erfreulich ist eine hohe Nutzung des ÖPNV im Freizeitverkehr – was auch auf bestimmte

„Die Digitalisierung geht mit Riesenschritten voran, und hier liegen noch erhebliche Potenziale für den ÖPNV“

Tarifmaßnahmen zurückzuführen ist, wie z. B. die Mitnahme von Begleitpersonen. Die Tarifgrenze zwischen Köln im VRS und Düsseldorf im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) sollte noch durchlässiger werden. Das günstige EinfachWeiterTicket ist ein guter erster Schritt. Die Mindereinnahmen werden dabei vielfach durch Neufahrgäste kompensiert.

Das HandyTicket boomt – wohin geht für Sie die Reise bei der Digitalisierung des Nahverkehrs?

Fenske: Ja, das HandyTicket boomt, wir verzeichnen beachtliche Zuwächse, und das wird sich auch so fortsetzen. Die Digitalisierung geht mit Riesenschritten voran, und hier liegen noch erhebliche Potenziale für den ÖPNV: Smartphone statt Ticketautomat, das wird die Zukunft bestimmen. Aber es ist ein Weg, und wir werden die traditionellen Wege des Vertriebs und Verkaufs nur schrittweise reduzieren können und wollen: Denn nicht jeder will oder kann sein Ticket digital beziehen. Insofern werden wir noch ein gutes Stück zweigleisig fahren. Wichtig ist, diesen Prozess kundenorientiert zu gestalten und alle Kunden mitzunehmen.

Ebbers: Die Verbundtarife sind möglichst einfach gestaltet, aber daher oft auch ungerecht. Eine kurze Fahrt insbesondere über eine Stadtgrenze wird bestraft, eine lange Fahrt innerhalb einer Gemeinde ist hingegen oft deutlich günstiger. Es ist ein Tarif möglich, der nur von der tatsächlich gefahrenen Strecke abhängt. Nur so kann die Konkurrenz mit den Kosten einer Autofahrt anschaulich gestaltet werden. Was in anderen Bereichen längst üblich ist, kann auch im ÖPNV stattfinden: Prepaid-Angebote, Bestabrechnung, Vielfahrerrabatte, günstigere Preise in Schwachlastzeiten... Noch für Jahrzehnte muss aber auch der Seltenfahrer oder Digital-Immigrant mit dem Tarifsystem klarkommen: Der Einstieg in Bus und Bahn muss auch ohne Smartphone möglich bleiben.

Welche Rolle sollte der Verbund für die vernetzte Mobilität spielen?

Fenske: Der Verbund steht für tarifliche und verkehrliche Vernetzung – die Unternehmen stehen für den Betrieb mit ihren Fahrzeugen. Aber längst gibt es eine ganze Reihe von vernetzten Angeboten zwischen Bus und Bahn mit Leihrad und Leihauto. Die KVB hat ja seit zwei Jahren sogar eine eigene Leihradflotte von immerhin 1.400 Rädern. Das Bereitstellen der Fahrzeuge ist eine unternehmerische Aufgabe. Gemeinsam mit dem Verbund gilt es, die neuen ergänzenden Angebote in den Tarifverbund zu integrieren. Da sind wir zusammen gut unter-



Jürgen Fenske ist Vorstandsvorsitzender der Kölner Verkehrsbetriebe AG (KVB) und Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Lothar Ebbers ist Sprecher des Fahrgastverbandes Pro Bahn NRW e. V.



wegs. Wir wachsen immer weiter in die Rolle eines umfassenden Mobilitätsdienstleisters mit modernen, passgenauen und attraktiven Angeboten hinein.

Ebbers: Der VRS gilt in der Öffentlichkeit immer als der Zuständige für alle Bereiche des ÖPNV – auch wenn er es gar nicht ist, z. B. im Öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV). Daher sollte er auch für die vernetzte Mobilität sorgen, als Koordinator und Plattformgeber für alle möglichen Kombinationen von Verkehrsmitteln mit dem ÖPNV.

Wo sehen Sie in der Zukunft die größten Herausforderungen für den Nahverkehr?

Fenske: Zu den überragenden Herausforderungen im deutschen ÖPNV und gerade im verkehrsreichen VRS gehört die Bereitstellung ausreichender Kapazitäten, um ein richtig gutes Angebot fahren zu können – anstatt im Schienenstau im Bahnknoten Köln oder auf der Stadtbahn Ost-West-Achse in Köln stecken-zubleiben. Daneben die Modernisierung und Innovation wie Digitalisierung und Bereitstellung schadstoffarmer oder -freier Fahrzeuge. Stichwort: E-Bus.

Ebbers: Für die ÖPNV-Infrastruktur brauchen wir eine fortlaufende Modernisierung und einen Ausbau mit dem Anspruch, den ÖPNV-Anteil zu

verdoppeln – so, wie es die Forderung der ÖPNV-Zukunftskommission NRW vorsieht. Hierfür braucht es eine zukunftsfeste Finanzierung. Ein erster wichtiger Schritt dazu war die Festlegung der Regionalisierungsmittel auf Bundesebene und der SPNV-Pauschale auf Landesebene bis über das Jahr 2030 hinaus. Auf kommunaler Ebene sieht es dagegen schwieriger aus: Das bisherige Geschäftsmodell als Querverbund von Energieüberschüssen und Nahverkehrsdefiziten ist ins Wanken geraten. Die Finanzausstattung der Kommunen muss hier neu abgesichert werden und darf nicht weiter nur eine freiwillige Aufgabe der Gemeinden bleiben. VRS und NVR sind kommunale Zweckverbände – und damit als Wortführer der Kommunen gegenüber dem Land in der Pflicht.

Was wünschen Sie dem VRS für die nächsten 30 Jahre?

Fenske: Weiterhin allzeit gute Fahrt!

Ebbers: Ich wünsche dem VRS weiterhin einen guten Erfolg auf dem ÖPNV-Markt. Und dass bei der Weiterentwicklung von Tarif und Angebot keiner abgehängt wird – weder bei den Fahrgästen noch bei den Teilregionen.



ARCHITEKTUREN DER MOBILITÄT

Eine Foto-Reise durch Stationen, Bahnhöfe und Haltestellen im VRS

Anlässlich seines 30. Jubiläums hat sich der VRS auf eine fotografische Zeitreise begeben. Die Fotografin Smilla Dankert hat die oft verborgen scheinende Schönheit von Bahnhofs- und Stationsbauten aufgespürt und im Rahmen einer Fotoausstellung festgehalten.

Rein funktionaler Verkehrsraum oder Ort mit Aufenthaltsqualität? Zwischen diesen Polen scheinen sich die Architekturen der Mobilität gemeinhin zu bewegen. Doch sie wurden bewusster gestaltet, als man im Alltag wahrnimmt. Oft genug spielt

das Bedürfnis nach Repräsentation eine Rolle, aber auch der Wunsch, einen unverwechselbaren Ort der Identifikation zu schaffen. Die wahre Ästhetik offenbart sich oft erst auf den zweiten Blick. Die Fotoausstellung zeigt, dass es sich lohnt, ihn zu riskieren.



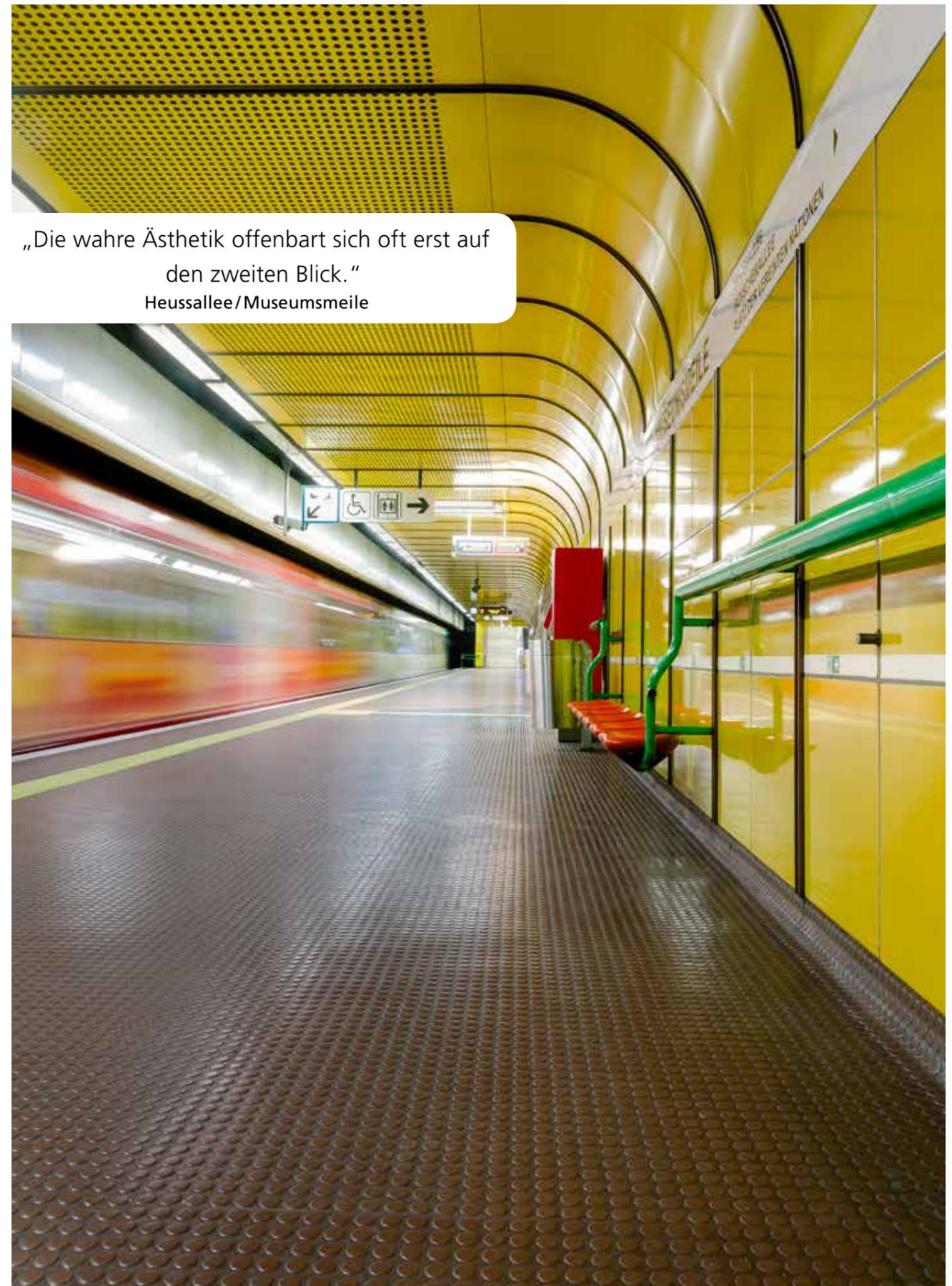
Meisterleistung der Ingenieurbaukunst

Vorbild der eindrucksvollen Peronhalle des Kölner Hauptbahnhofs ist bewusst ein Bauwerk aus dem Land der Pioniere des Eisenbahnbaus: die Bahnsteighalle der bereits 1868 eingeweihten Londoner Saint-Pancras-Station.



Ein Schloss für die Fahrgäste

Der zentrale Kuppelbau des Bahnhofs Köln Messe/Deutz von 1913 erinnert mit seinen flankierenden Seitenflügeln und der breitgelagerten Freitreppe an ein barockes Schlösschen, wenn auch in bescheideneren Formen.



„Die wahre Ästhetik offenbart sich oft erst auf den zweiten Blick.“
Heussallee/Museumsmeile

ARCHITEKTUREN DER MOBILITÄT

**Kunterbunt im Untergrund**

Die 1975 eröffneten ersten Stationen der Bonner „Unterpflasterbahn“ atmen noch heute den Geist der Weltraumbegeisterung jener Jahre: Die kräftigen Leitfarben und die in Raster eingehängten Funktionselemente mit den weich gekurvten Linienführungen verweisen klar auf die technische Ästhetik von Stanley Kubricks stilbildenden Filmklassiker „Odyssee im Weltraum“.

**Ästhetischer Verkehrsknotenpunkt mit integriertem Bunker**

Die Bonner Station „Hauptbahnhof“ wurde zur Bundesgartenschau 1979 eröffnet und setzt die technische Ästhetik der früheren Stationen fort. Mitten im Kalten Krieg entstanden, wurde sie auch für den Ernstfall gerüstet und als Bunker ausgebaut.

**Farbenfroher Ausflug in die Geschichte Ehrenfelds**

Die 1992 eingeweihte Kölner Station „Leyendecker Straße“ schmückt eine Malerei in kräftigen Farbtönen: In einer piktogrammartigen Formensprache erzählt die Künstlerin Ulrike Utaz hier den Wandel Ehrenfelds vom ländlichen Bauerndorf zum dicht besiedelten Industriestandort.

**Abwasserkanäle treffen auf Design**

Die ebenfalls 1992 eröffnete Station „Äußere Kanalstraße“ in Köln-Ehrenfeld weist eine Besonderheit auf: Die Ausfallstraßen werden von riesigen Abwasserkanälen unterquert, die in die Gestaltung integriert werden mussten. Architekt Manfred Stein und Lichtdesigner Hans von Malotki gelang durch ihre bewusste Akzentuierung, etwa durch grafische Elemente, eine eindrucksvolle Lösung.

Heimvorteil für alle



COME ON FC.

COME HIN VRS.

DAS VRS-GESPRÄCH

1. FC Köln – Erfolg auf ganzer Linie

Lässt sich ein Fußballclub wie ein Unternehmen führen? Sollte ein Bundesliga-Verein auch gesellschaftspolitisch Flagge zeigen? Und welche Rolle spielen Nahverkehr und Infrastruktur bei den aktuellen Diskussionen um die Stadion-Standortfrage des 1. FC Köln? Hierüber sprach VRS-Geschäftsführer und FC-Fan Wilhelm Schmidt-Freitag mit FC-Präsident Werner Spinner – zufällig exakt am dritten Jahrestag des Aufstiegs.

INTERVIEW

Mal ganz ehrlich: Haben Sie es manchmal bereut, dass Sie das Präsidenten-Amt übernommen haben?

Anfangs habe ich es mehrere Male bereut. Der Club befand sich damals in einer wirtschaftlich schwierigen Situation. Man suchte einen neuen Präsidenten und hatte keinen geeigneten Kandidaten. Als ich dann angesprochen wurde, habe ich erst gezögert. Am Ende habe ich mir aber als Kölner und FC-Fan

gesagt: „Du kannst das, denn du hast ja 40 Jahre Erfahrung“. Zwar nicht im Fußball, aber in der Wirtschaft. Und ich hätte mich zu sehr geärgert, wenn es einer gemacht hätte, der keine Ahnung hat. Doch es war schon eine schwere Entscheidung.

Fans und auch Medien sind sich aber darin einig, dass Sie sehr zur Beruhigung und Stabilisierung des FC beigetragen haben.



FC-Präsident
Werner Spinner (links)
„Wir sind dazu da, diesen
Laden so gut wie möglich
zu führen.“

INTERVIEW

30 Jahre bei Bayer, davon fünf Jahre im Vorstand und auch heute noch Tätigkeiten in den Aufsichtsräten interessanter großer Firmen, das prägt einfach: Die Treppe kehrt man von oben. Und in meiner Position ging es gemeinsam mit meinen Vorstandskollegen Markus Ritterbach und Toni Schumacher darum, die richtigen Leute zu finden – von oben, bei der Geschäftsführung angefangen. Das ist einfach das Wichtigste, bei Ihnen genauso wie in allen anderen Unternehmen. Und in dem Sinne ist der FC ja auch ein Unternehmen.

Ist denn der FC wirklich mit einem Wirtschaftsunternehmen wie der Bayer AG vergleichbar? Ein Fußballverein tickt doch eigentlich ganz anders ...

Ja, natürlich ist das anders, denn die Unberechenbarkeit dieses Geschäfts ist sehr groß – etwa durch die Gefahr, dass sich ein wichtiger Spieler verletzt, auf den man gebaut hat. Doch es gibt auch eine geschäftliche Seite der Medaille, und die ist relativ durchschaubar: Bevor das Geschäftsjahr beginnt,

„Nach der guten Hinrunde des FC ist die Erwartungshaltung bei den Fans stetig gestiegen...“

kennen Sie 95 Prozent Ihrer Einnahmen. Sie müssen also auf Ihre Ausgaben achten und dürfen nicht mehr ausgeben, als Sie einnehmen. Das ist eigentlich simpel. Wenn man sich daran hält.

Wirtschaftlich haben Sie den FC wieder auf Kurs gebracht.

Das bin ich ja nicht alleine gewesen, sondern mit dem gesamten Team. Es hat mir dann auch Spaß gemacht, weil sich alles so gut entwickelt hat. Dies ist eine wichtige Voraussetzung dafür, dass man auch sportlich weiterkommt. Geld schießt zwar keine Tore, aber Sie können mit Geld Spieler kaufen, die Tore schießen!



INTERVIEW

Wir sind aber nicht dazu da, alle Erwartungen des Umfelds zu erfüllen. Wir sind dazu da, diesen Laden so gut wie möglich und mit Realitätssinn zu führen. Und dazu ist erstmal, wie Sie gesagt haben, Ruhe notwendig. Da ist Konstanz bei den führenden Leuten notwendig, da ist Unterstützung in Richtung Mannschaft nötig. Wir wollen den FC ja auch weiterentwickeln. Mit der Chance, in der Europa League zu spielen, hatten wir nicht gerechnet. Mannschaften wie Schalke 04, die in der vergangenen Saison deutlich hinter uns lagen, haben einen Etat, der zwei-, drei- oder viermal so hoch ist.

Kommt die UEFA Europa League nicht zu früh? Geht man damit nicht auch ein Risiko ein?

Ja, sicher ist das ein Risiko, aber wir würden deshalb nicht absagen. (Beide lachen.) Das ist natürlich eine vollkommen neue Herausforderung. Eine sensationelle Sache! Aber noch mal: Die Europa League war weder unsere Zielsetzung, noch haben wir am Anfang der Saison damit gerechnet. Wir waren erleichtert, dass wir eine gute Hinrunde gespielt hatten. Aber das eigentliche Ziel für mich ist immer: Nicht absteigen!

Der 1. FC Köln ist über die eigene Stiftung auch im sozialen Bereich aktiv, welche Bedeutung hat das für Sie?

Für mich ist das sehr wichtig. Die gesellschaftspolitische Verantwortung von Fußballvereinen ist deutlich höher, als das, was Fußballvereine daraus machen. Wir zum Beispiel haben fast 90.000 Mitglieder, jede zweite Woche sind 50.000 im Stadion. Wir haben 1.500 Fanclubs und 1,3 Millionen Sympathisanten. Da kann ich mich als FC-Präsident nicht einfach nur auf Fußball zurückziehen.

Welche Konsequenzen ziehen Sie hieraus?

Wir haben unsere Stiftung deutlich ausgebaut. Es geht um Gewaltprävention und aktuell auch um die Integration von geflüchteten Kindern durch Fußballtraining – Mädchen wie Jungen. Deshalb war ja auch Frau Merkel kürzlich hier. Das werden wir weiter ausbauen. Was im Moment gesellschaftspolitisch läuft, ist doch eher bedenklich. Die Unruhe und Verunsicherung der Menschen ist groß; da muss man als Bundesliga-Verein auch Stellung beziehen. Das machen wir, und das werden wir auch in Zukunft machen.



FC-Präsident Werner Spinner (links) im Gespräch mit FC-Fan Wilhelm Schmidt-Freitag



VRS und 1. FC Köln verbindet ja seit Jahren die Tarifkooperation „FC-Ticket = Fahrausweis“ – fahren Sie eigentlich auch selbst Bus oder Bahn?

Ja klar! In Köln macht es oft gar keinen Sinn, Auto zu fahren. Ich fahre meist mit der Linie 1, auch wenn sie immer rappellvoll ist. Doch zum einen ist mein Friseur am Neumarkt, und da bekomme ich sowieso keinen Parkplatz; und zum anderen wohne ich in Junkersdorf relativ nahe an der Haltestelle. Das ist eben ideal. Wir sind dort hingezogen, weil die Kinder von dort aus gut mit der Bahn zur Schule fahren können.

Eine gute Verkehrsanbindung ist tatsächlich wichtig und spielt ja auch in der aktuellen Diskussion um die Stadionerweiterung eine prominente Rolle.

Das stimmt. Die Kölner Oberbürgermeisterin Reker unterstützt zwar eine gemeinsame Machbarkeitsstudie zur Stadionerweiterung, doch verkehrstechnisch ist der jetzige Standort derzeit problematisch. Auf dem Vogelsanger Weg, wo ich wohne, stehen die Leute zwei Stunden nach Spielende immer noch in der Schlange.

Das Stadion hier zu erweitern wäre natürlich eine echte Herausforderung ...

Richtig, aber es ist auf der anderen Seite auch unser traditioneller Standort, an dem wir hängen. Deshalb prüfen wir beide Szenarien parallel und ergebnisoffen.

Ich kann nachvollziehen, dass Sie da auch über einen neuen Standort nachdenken – doch „darf“ der FC denn überhaupt aus Müngersdorf weg?

Der FC darf und muss das tun, was für seine Zukunft das Beste ist. Dafür sind wir als Vorstand gewählt. Wenn wir das Ergebnis der Machbarkeitsstudie haben, werden wir dieses den Mitgliedern und Fans erklären. Da geht es um Vertrauen, um Glaubwürdigkeit. Wir müssen bei jedem Szenario Farbe bekennen, auch als Führung – aber davor habe ich noch nie Angst gehabt!

1992/93

startet die Ticketkooperation
Eintrittskarte = Fahrausweis

Seitdem gelten Eintrittskarten für Heimspiele des 1. FC Köln auch als Fahrausweis für die Hin- und Rückfahrt im VRS. Dies wird erfreulicherweise auch in den nächsten Jahren so bleiben, denn VRS und 1. FC Köln haben sich jetzt erneut auf die Fortführung der Kooperation geeinigt: Bis zur Spielsaison 2020/21 gelten die FC-Eintrittskarten weiterhin als Fahrausweis.



SOZIALES ENGAGEMENT

Der VRS ermöglicht Naturerlebnisse für Kinder von Förderschulen

Für Kinder mit Förderhintergrund und Mobilitätseinschränkung gibt es nur wenige Möglichkeiten, das stadtnahe Grün zu erleben und zu erkunden. Seit Oktober 2016 erleichtert der VRS diesen Kindern in Kooperation mit dem Kölner Verein Querwaldein e. V. den Weg in die Natur.

Unter dem Motto „Da steckt Natur drin – mit VRS und Querwaldein e.V. ins städtische Grün“ soll es Kindern von Förderschulen ermöglicht werden, mit dem ÖPNV gut erreichbare Grünflächen ihrer Umgebung zu entdecken. Gemeinsam mit den Umweltpädagogen und Lehrenden planen die Gruppen im Vorfeld mit Karten, Bus- und Bahnfahrplänen selbst den für sie optimalen Weg zur nächstgelegenen Wald- oder Parkfläche.

Ausflüge mit besonderem Mehrwert

Die Zeit in der Natur wird von Querwaldein sorgfältig vorbereitet und gestaltet. Im Vordergrund steht, dass die Kinder durch ihre unmittelbaren sinnlichen Erfahrungen, aber auch durch verbindende Gruppenerlebnisse, eine positive emotionale Beziehung zur Natur aufbauen können. Je nach Gruppe und Alter der Kinder gibt es im Freien eine unterschied-





lich gewichtete Kombination aus eigeninitiativem Forschen, sinnlichem Erleben und spielerischer Bewegung. Jeder Ausflug hat einen thematischen Schwerpunkt aus der heimischen Fauna (z. B. Säugtiere, Vögel, Bodentiere) oder Flora (z. B. Wildkräuter). Die dreistündigen Touren ins nahe Grün bieten aber auch reichlich Raum für Kreativität, Spontaneität und die Interessen der Kinder.

Ein Projekt, das viel bewegt

Aktivität und Mobilität im Zusammenspiel mit dem bewussten Erleben der Natur und der gedanklichen Auseinandersetzung fördern die Selbstsicherheit von Kindern. Für den VRS ist es darum ein besonderes Anliegen, hierbei aktiv mitzuwirken. Vom Projekt profitieren derzeit eine Schule in Bergisch Gladbach-Refrath und eine Schule in Bonn-Tannenbusch. Jeder dieser Schulen stehen pro Halbjahr 10 Termine à 3 Zeitstunden zur Verfügung.



Querwaldein e.V. ist ein gemeinnütziger Anbieter für soziale Natur- und Umweltbildung. Mit einem vielfältigen Programm von Kursen und Workshops wird seit der Vereinsgründung 2005 daran gearbeitet, Menschen die Natur ihrer Umgebung näherzubringen. Im September 2016 wurde der Träger der freien Jugendhilfe von Nordrhein-Westfalens damaligem Umweltminister Johannes Rimmel als Einrichtung zur „Bildung für nachhaltige Entwicklung“ zertifiziert.

Tickets und Tarife

Die Fahrausweise, bitte!



DIGITALISIERUNG IM ÖPNV

Der digitale Wandel als Chance für den VRS

Die Digitalisierung ist in vollem Gange und sorgt für tiefgreifende Veränderungen in allen Lebensbereichen – auch im ÖPNV. Wie wird sich das Nahverkehrssystem der Zukunft entwickeln?

In Sachen Fahrscheine zeichnet sich ein vom Bundesverkehrsministerium unterstützter Trend ab: Papierfahrscheine sollen langfristig von elektronischen Tickets auf Chipkarten oder Handytickets abgelöst werden. Das gilt nicht nur für den VRS, sondern für nahezu alle deutschen Städte. Das Fahren mit Bus und Bahn soll zukünftig weitgehend ohne Fahrscheinkauf am Automaten möglich sein. Die Fahrgäste mit eTicket haben schon heute einen Vorteil: Sie haben mit dieser Chipkarte auch Zugang zu Leihrädern und zum Carsharing.

Immer beliebter: HandyTickets

Insbesondere die Nutzung der Smartphones zum Ticketkauf bietet erhebliche Vorteile: Es ist vertraut, entsprechend der persönlichen Bedürfnisse konfiguriert und bietet etwa durch die Spracheingabe zusätzliche Optionen, ein Ticket zu erwerben. Mögliche Zugangshemmnisse für ältere Menschen und Sehbehinderte können dadurch abgebaut werden.



Digitale Anreize schaffen

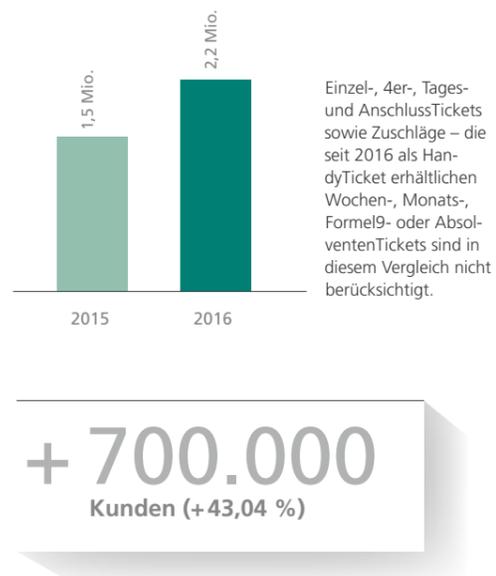
Die Abschaffung der Papierfahrkarte ist ein Prozess, der Zeit braucht. Ziel ist es, unter Berücksichtigung der Kundenbedürfnisse schrittweise immer mehr Tickets elektronisch anzubieten, je nach Ticket sogar ausschließlich.

Im VRS wurden bereits erste Weichen in diese Richtung gestellt: Das Absolventen-, das Karnevals- und das CSD-Ticket sind seit 2017 ausschließlich als HandyTicket bzw. OnlineTicket zu haben. Die Umwandlung des 4erTickets in ein Exklusivangebot für das Smartphone liegt nahe und könnte perspektivisch in Angriff genommen werden. Begleitende Maßnahmen im Tarifsortiment könnten in der Umsetzung folgen. Diese Schritte würden den Weg für konkrete Planungen zum weiteren Bestand alter Vertriebsstechnik (z. B. der Entwerter) frei machen. Ein positiver Nebeneffekt: Das Verwirrspiel darum, ob Automatentickets bereits entwertet sind oder noch abgestempelt werden müssen, würde entfallen.

Die Nutzung moderner Apps auf dem Smartphone ist für den Großteil der Kunden in allen Lebenslagen selbstverständlich.



Entwicklung des HandyTickets



Mit der Zeit zu fahren lohnt sich

Die Nutzung moderner Apps auf dem Smartphone ist für den Großteil der Kunden in allen Lebenslagen selbstverständlich. Die Vertriebsexperten im VRS sind sich einig, dass der Nutzen digitaler Tickets für den Kunden wesentlich größer ist als das Festhalten am alten Vertriebsweg „Papierfahrkarte“. Sicher ist aber auch, dass sich eine solche Umstellung nicht von heute auf morgen realisieren lässt. Sie benötigt einen angemessenen Zeitraum.

Die VRS-HandyTicket Kampagne 2017



Vorteile des HandyTickets auf einen Blick

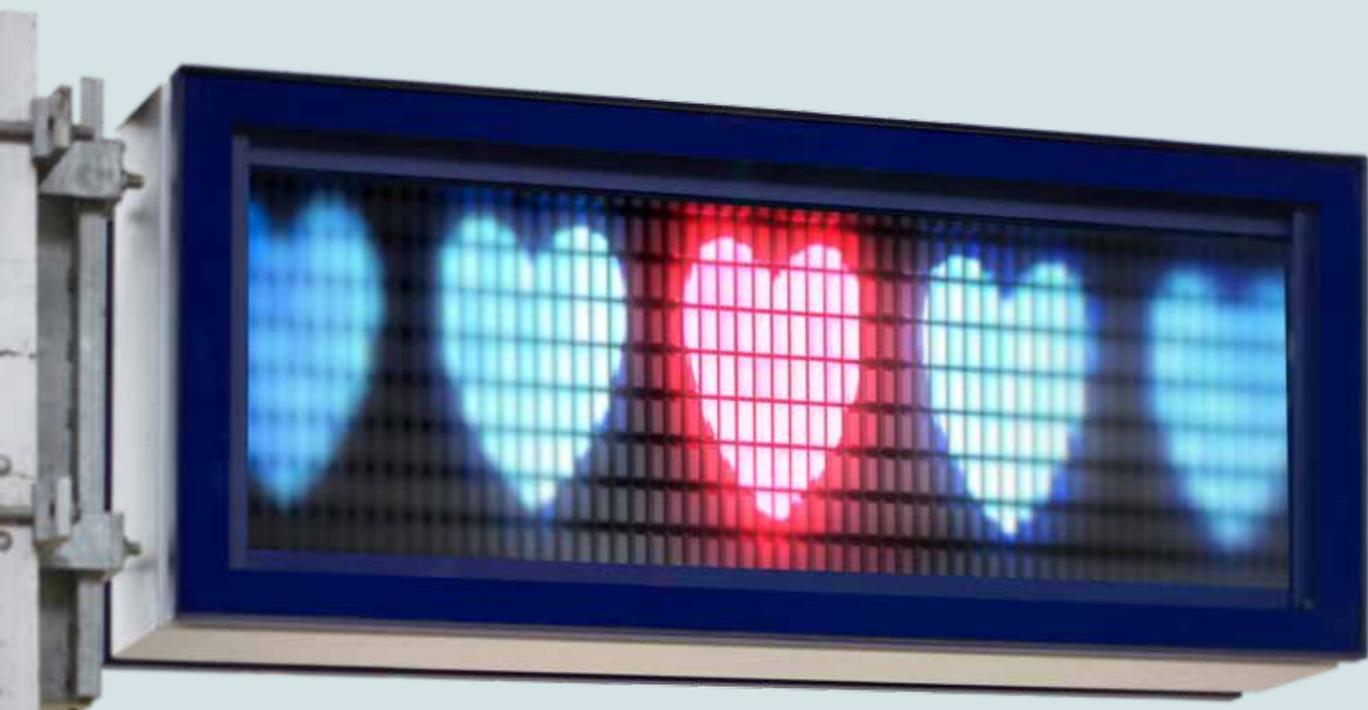
- intuitiv nutzbar
- keine Wartezeit am Ticketautomaten oder am Schalter
- kein Bargeld nötig
- immer das richtige Ticket – ohne Preisstufensuche
- 3 % Rabatt
- weniger Papierverbrauch
- Echtzeit-Auskunft mit der VRS-App

Bereits heute rechnet es sich für die Fahrgäste, auf das HandyTicket umzusteigen. Die Verkehrsunternehmen geben ihren geringeren Aufwand für diesen Vertriebsweg in Form eines Rabatts von 3 % an die Kunden weiter.

Die Digitalisierung bietet den Fahrgästen des ÖPNV große Chancen.

Als nächster Schritt zeichnet sich auch der Einstieg in einen sogenannten eTarif ab. Dieser könnte dazu beitragen, im Interesse der Kunden heute wahrgenommene Ungerechtigkeiten und Preishärten abzumildern oder zu beseitigen. Die unverzichtbare Voraussetzung dafür ist es, den Einstieg zu wagen und den Weg konsequent weiterzugehen – in enger Abstimmung mit den Beteiligten.

Einsteigen wird immer beliebter



TICKETTRENDS IM VRS – DIE BILANZ 2016

ZeitTickets bleiben Nummer 1

Auch für 2016 sind neue Rekorde bei Fahrgastzahlen und Einnahmen zu verzeichnen. Das zeigt: Bus und Bahn gehören im Großraum Köln-Bonn zu den Verkehrsmitteln, die weiterhin an Bedeutung gewinnen. Trotz sinkender Schülerzahlen haben damit im vergangenen Jahr mehr Menschen Busse und Bahnen genutzt als je zuvor.

Insgesamt haben die Fahrgäste im vergangenen Jahr 543 Millionen Fahrten unternommen – das sind im Vergleich zum Vorjahr 9 Millionen Fahrten mehr. Das Plus bei den Fahrten spiegelt sich auch auf der Einnahmenseite wider: Die 26 Ver-

kehrsunternehmen im VRS erwirtschafteten 2016 insgesamt 657,4 Millionen Euro. Dies bedeutet im Vergleich zum Vorjahr ein Umsatzplus von 24,4 Millionen Euro (+ 3,86 Prozent).





Zuwachs im Bartarif – vor allem auf dem Smartphone.

Bei den Fahrten im sogenannten Bartarif – EinzelTickets, MehrfahrtenTickets und TagesTickets – ist erneut ein leichter Zuwachs zu verzeichnen: So ist die Zahl der Fahrten von 57,1 Millionen auf 57,8 Millionen (+ 1,25 Prozent) gestiegen.

800.000 Menschen im VRS fahren mit Abos

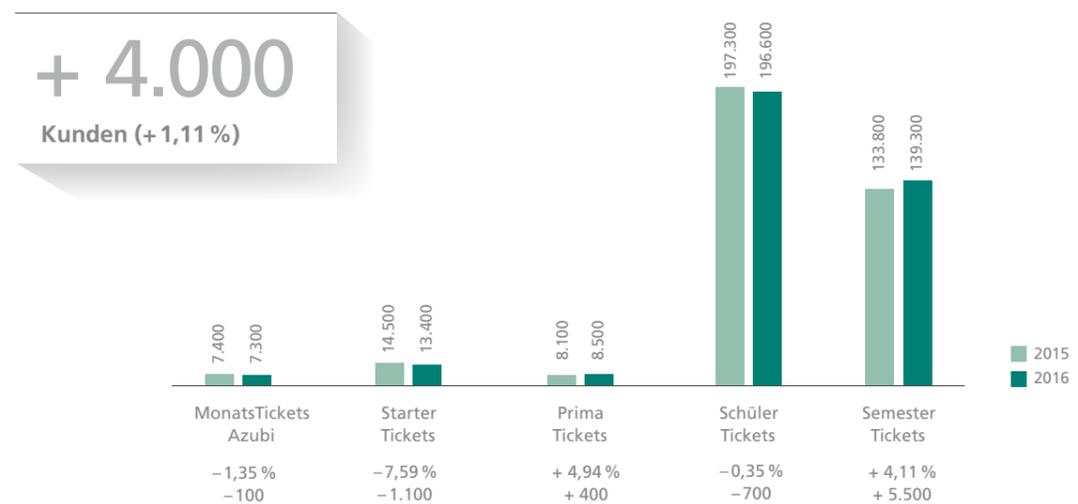
Die Zahl der Fahrten mit ZeitTickets und Abonnements ist 2016 erneut stark angestiegen: So wurden insgesamt 225,2 Millionen Fahrten mit

ZeitTickets für Erwachsene (+ 2,88 Prozent/+ 6,3 Millionen Fahrten) unternommen. Im Gegensatz zum Vorjahr ist auch im Ausbildungsverkehr ein leichter Aufwärtstrend zu verzeichnen: Die Zahl der Fahrten mit ZeitTickets für Schüler und Auszubildende stieg von 205,5 Millionen auf 206,7 Millionen Fahrten (+ 0,59 Prozent/+ 1,2 Millionen Fahrten).

Rekordhalter: Job- und GroßkundenTickets

Bei den ZeitTickets für Erwachsene bleibt das Job-Ticket bzw. GroßkundenTicket der meistgenutzte Fahrausweis: 212.300 Arbeitnehmer (+ 0,28

ZeitTickets für Auszubildende – Kundenentwicklung



Prozent/+ 600 Kunden) pendeln damit zur Arbeit, nutzen es aber ebenso für Freizeitfahrten und schätzen die vielfältigen Mitnahmemöglichkeiten. Auch die Kundenentwicklung bei Monats- und Aktiv60Tickets bleibt weiterhin positiv: 140.400 Kunden sind mit den „Dauerkarten“ (MonatsTicket, MonatsTicket im Abo und MobilPass) unterwegs (+ 9,43 Prozent/+ 12.100 Kunden), 45.500 mit dem Aktiv60Ticket (+ 1,79 Prozent/+ 800 Kunden). Erneut rückläufig ist dagegen das Formel9Ticket, hier ist die Kundenzahl um 800 (- 2,64 Prozent) auf 29.500 Kunden gesunken. Jedoch handelt es sich hierbei überwiegend nicht um „verlorene“ Kunden, sondern um Umsteiger auf das Aktiv60Ticket.

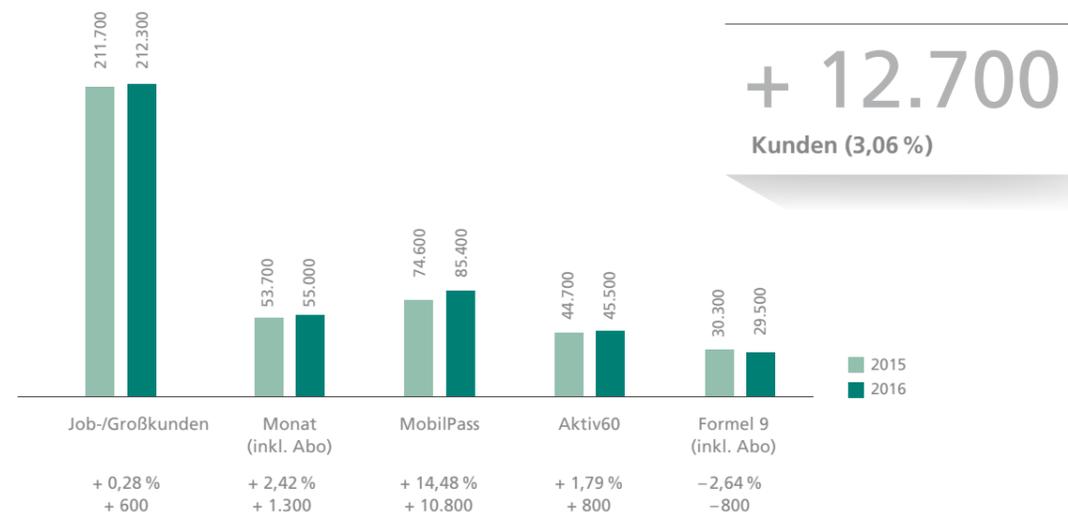
Insgesamt sind fast 800.000 Fahrgäste im VRS mit ZeitTickets unterwegs – sei es mit einem Schüler-, Semester, Job- oder MonatsTicket – und die Tendenz ist weiterhin steigend. Diese Entwicklung zeigt: Der zentrale Baustein der VRS-Tarifstrategie, den Fahrgästen in allen Lebensphasen „Rundumsorglos-Pakete“ anzubieten, mit denen sie das ganze Jahr ohne zeitliche Begrenzung unterwegs sein können, zahlt sich aus.

AnschlussTicket weiter auf Erfolgskurs

Bemerkenswert ist die Akzeptanz des vor drei Jahren eingeführten Pauschalen AnschlussTickets für 3,60 Euro für einzelne Fahrten über den Geltungsbereich des jeweiligen VRS-ZeitTickets hinaus gilt. Mit 931.700 (Vorjahr 722.900) verkauften Tickets wurde die Vorjahres-Bilanz des Pauschalen AnschlussTickets um satte 29 Prozent übertroffen.



ZeitTickets für Erwachsene – Kundenentwicklung



Das AzubiTicket macht Karriere



NEUERUNGEN IM TARIFSORTIMENT

Mit neuen Tickets durch die Ausbildung – und über den VRS hinaus

Mit dem AzubiTicket im Abo können Auszubildende seit August 2017 Bus und Bahn deutlich günstiger nutzen. Seit Januar 2017 erleichtert das EinfachWeiterTicket den Übergang zwischen VRS und den Nachbarverbänden AVV und VRR.

Seit dem Start des neuen Ausbildungsjahres am 1. August 2017 gibt es ein Abonnement, das sich besser denn je an den Bedürfnissen und dem eher knappen Budget junger Menschen orientiert: Das AzubiTicket kann im freien Verkauf für 58,40 Euro monatlich erworben werden. Es ist rund um die Uhr im erweiterten Netz des VRS gültig.

Auch für Freiwillige im Rahmen von Bundesfreiwilligendienst (BuFD), Freiwilligem Sozialen Jahr (FSJ) und Freiwilligem Ökologischem Jahr (FÖJ) ist das neue Ticket erhältlich. Damit gibt es erstmals ein vergünstigtes Abo für diese Gruppe.

Mehrwert auch in der Freizeit

Das neue Ticket ist nicht nur bei Fahrten im Rahmen der Ausbildung nutzbar, sondern auch nach Feierabend. Hinzu kommen großzügige Mitnahmemöglichkeiten: Montags bis freitags ab 19 Uhr bis Betriebsschluss (3 Uhr nachts) sowie an Wochenen-

den und Feiertagen fahren eine weitere Person, bis zu drei Kinder (von 6 bis 14 Jahre) und ein Fahrrad kostenlos mit.

Außerdem können Inhaber des AzubiTickets ab 18 Jahren die KVB-Leihräder und das cambio-Carsharing ohne monatliche Grundgebühr nutzen. In der Region stehen inzwischen über 120 cambio-Carsharing-Standorte und in Köln über 1.400 Leihräder zur Verfügung. Bei den KVB-Leihrädern sind die ersten 30 Minuten pro Ausleihe für AzubiTicket-Nutzer kostenlos.

Das neue AzubiTicket kostet pauschal 58,40 Euro pro Monat für das gesamte erweiterte VRS-Netz.



Weitere Angebote im Ausbildungsverkehr

Auszubildende, die kein Abo abschließen möchten, können auch weiterhin mit dem **MonatsTicket** für Azubis fahren. Schülern steht es außerdem wie bisher frei, das **StarterTicket** zu nutzen. Neu ist hier ab dem 1. August die freie Wahl der Start- und Zielkommune: Beide können unabhängig von Wohnort und Schulstandort gewählt werden. Zeitgleich öffnet sich das **DualTicket** für Berufsschüler – und zwar dann, wenn ihre Berufsschule dieses Angebot per Rahmenvertrag für alle Schüler gebucht hat. Durch diese solidarische Abnahme kann das DualTicket mit 42,20 EUR pro Monat und Schüler besonders günstig angeboten werden.

Einfach weiter zwischen VRS, AVV und VRR

Eine weitere Neuerung gibt es seit Jahresbeginn 2017 auch für Fahrten zwischen VRS, Aachener Verkehrsverbund (AVV) und Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR). Hier sorgt in einem Pilotversuch das EinfachWeiterTicket für komfortablere Fahrten. Was innerhalb der Verbundräume schon lange möglich ist, funktioniert also nun auch verbundübergreifend: die Erweiterung des Gültigkeitsbereichs von Zeittickets durch ein pauschales Anslussticket.

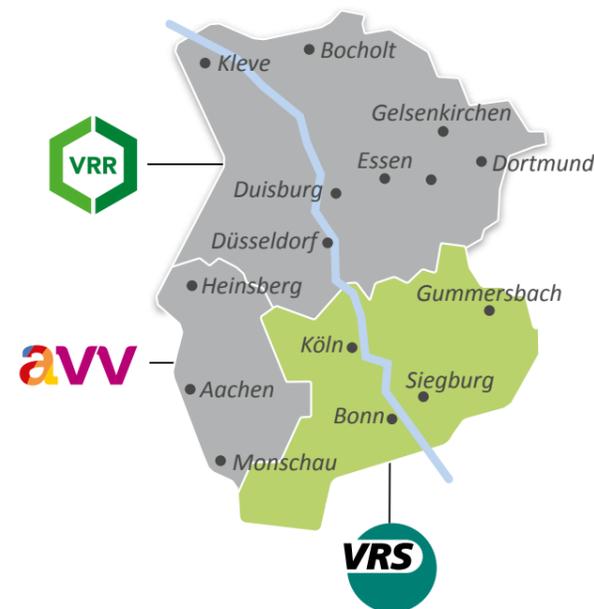
Bis Ende 2016 konnten Kunden, die über ihren eigenen Verbund hinausfahren wollten, nur auf das Anslussticket NRW zurückgreifen. Da dessen Preis vom Fahrtziel abhängig ist, musste der Fahrgast bislang den Geltungsbereich seiner Zeittkarte und den richtigen „Anschlussbahnhof“ ermitteln. Für Fahrten in den westfälischen Raum ist das Anslussticket NRW weiterhin gültig.

Seit Jahresbeginn 2017 sorgt in einem Pilotversuch das EinfachWeiterTicket für komfortablere Fahrten in der Region.

Drei Verbünde – ein Preis

Wer mit einer VRS-Monatskarte von Köln nach Essen oder Dortmund im VRR fahren möchte, kann jetzt das EinfachWeiterTicket für nur 6,40 Euro lösen und kommt dadurch im NRW-Nahverkehr sehr günstig an sein Ziel. Lediglich Fahrten zwischen Köln und Düsseldorf wurden für VRS-Stammkunden teurer, weil hier bis dato das pauschale VRS-Anslussticket für 3,50 Euro gültig war. Durch die neue Regelung konnte aber nun eine einheitliche und transparente Gesamtlösung für Kunden aller drei Verbundräume geschaffen werden.

Mit rund 190.000 verkauften Tickets in den ersten drei Gültigkeitsmonaten liegt das EinfachWeiterTicket bereits weit über der Prognose im Rahmen der Tarifkalkulation. Das zeigt die hohe Akzeptanz des neuen Tickets bei den Fahrgästen.



Infrastruktur für die Zukunft

Der neue Trumpf kommt ins Spiel



BAUSTART FÜR DEN RRX

Die Zukunft nimmt Fahrt auf

Der Rhein-Ruhr-Express (RRX) hat weitere wichtige Stationen erreicht: Im März 2017 erfolgte in Dortmund-Eving die Grundsteinlegung für ein modernes Siemens-Werk zur Wartung und Instandhaltung der neuen RRX-Züge. Nur einen Tag später fand in Köln der erste Spatenstich zum Ausbau der Schieneninfrastruktur für den RRX statt.

Die nun folgenden Baumaßnahmen bilden die Grundlage für eine neue Qualitätsstufe der Mobilität in der Metropolregion Rhein-Ruhr: den 15-Minuten-Takt auf der Kernstrecke zwischen Köln und Dortmund. Der RRX wird damit zum zentralen Rückgrat des Personenverkehrs in NRW.

Schon heute ist das Fahrgastaufkommen groß – und im Rheinland wird es auch zukünftig weiter ansteigen: Alleine die Stadt Köln erwartet bis 2040 einen Zuwachs um weitere 200.000 Einwohner. Das derzeitige Regionalverkehrsangebot kann mit diesem Wachstum kaum Schritt halten. Insbesondere zwischen den Ballungsräumen Düsseldorf, Köln, Bonn

und Aachen werden die Angebote des Nahverkehrs so gut angenommen, dass bereits jetzt Engpässe bestehen. Für zusätzliche Leistungen bietet die stark ausgelastete Schieneninfrastruktur keine Kapazitäten mehr. In vielen Bereichen teilen sich Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehr die Gleise.

Neue Strecken, neue Züge, neue Herausforderungen

Eine zentrale Voraussetzung für die Realisierung des geplanten RRX-Betriebs ist der Ausbau der Infrastruktur. Inzwischen liegt Baurecht für den Streckenteil zwischen Köln-Mülheim Güterbahnhof



Der RRX wird zum zentralen Rückgrat des Personenverkehrs in NRW.



und Köln-Stammheim vor. Insgesamt werden auf der 106 Kilometer langen Strecke zwischen Köln-Mülheim und Dortmund in den kommenden Jahren 84 Kilometer Gleise neu gebaut oder umgebaut. Außerdem wird die Strecke mit 70 zusätzlichen Weichen und mehr Überholmöglichkeiten ausgestattet. Acht Bahnhöfe im Kernkorridor werden modernisiert, elf Brücken neu gebaut und 26 Brücken verbreitert. Diese Herkulesaufgabe wird bei laufendem Betrieb auf einer der am dichtesten befahrenen Strecken Nordrhein-Westfalens inmitten einer engen innerstädtischen Bebauung erfolgen.

Schon im Dezember 2018 werden die ersten neuen RRX-Fahrzeuge auf der Linie RE 11 zum Einsatz kommen. In der Folge werden bis 2020 insgesamt 82 Fahrzeuge auf den Linien RE 1, 4, 5, 6 und 11 in Betrieb gehen. Derzeit läuft die Produktion der Fahrzeuge in den Werken in Krefeld und Wien nach Plan. Die ersten Züge konnten bereits im Juli 2017 auf dem Testgelände in Wegberg-Wildenrath in Augenschein genommen werden.

RRX im Überblick:

Moderne Züge mit kostenlosem W-LAN und verbessertem Mobilfunkempfang

Mehr Sitzkomfort und geringerer Geräuschpegel im Fahrzeug

Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h und hohes Beschleunigungsvermögen

800 Sitzplätze pro Zug (400 Sitzplätze je Fahrzeug)

Niveaugleicher Einstieg bei 760 mm Bahnsteighöhe

Weniger Wartezeit und mehr Zuverlässigkeit im System Schiene

Entlastung der Region und der Umwelt durch weniger Autoverkehr

Quelle: rrx.de



RRX-Halt in Köln-Mülheim mit durchweg positiven Effekten

Halten statt durchfahren am Bahnhof Köln-Mülheim rechnet sich trotz des erforderlichen neuen Gleises. Dies ist das Ergebnis einer Ende 2016 abgeschlossenen gemeinsamen Machbarkeitsstudie von Nahverkehr Rheinland und Stadt Köln.

Dabei wurde ein Kosten-Nutzen-Faktor von 1,19 (2020er Jahre) bzw. 1,11 (2030er Jahre) ermittelt, was auch den volkswirtschaftlichen Nutzen von RRX-Halten in Köln-Mülheim belegt. Die Studie geht von täglich 18.200 Fahrgästen ab dem Jahr 2030 aus, im Vergleich zu heute bedeutet das einen Anstieg von 4.900 Ein- und Ausstiegen. Ursprünglich sahen die Planungen vor, den Halt in Köln-Mülheim mit dem endgültigen Betrieb des RRX-Systems ab dem

Jahre 2030 aufzugeben. Damit wäre vor allem die pendlerstarke Verbindung aus dem rechtsrheinischen Köln in die Landeshauptstadt empfindlich getroffen worden, weil sie nur noch durch die S 6 aufrechterhalten worden wäre.

Der NVR hatte sich aus diesem Grund dafür stark gemacht, den Halt des RRX in Mülheim beizubehalten. Mit Erfolg: Inzwischen hat Köln-Mülheim sogar Eingang in den Bundesverkehrswegeplan gefunden. Bei einer Realisierung des Stopps inklusive eines neuen Gleises könnten dort voraussichtlich ab 2030 RRX-Züge der Linien 2, 4 und 6 halten. Dadurch würden täglich 10.000 Personen-Kilometer per Pkw vermieden und dem Klima 600 Tonnen CO₂ pro Jahr erspart.

„Das Einzugsgebiet dieses RRX-Halts geht weit über Mülheim hinaus, sogar bis ins Linksrheinische. Hierdurch könnten wir sehr viel mehr Pendler für die Schiene gewinnen.“

Dr. Norbert Reinkober, Geschäftsführer Nahverkehr Rheinland und VRS-Geschäftsführer



Grünes Licht für die Zukunft



INFRASTRUKTURFÖRDERUNG

Große Fortschritte für die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur im VRS

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur und in neue Technologien sind gut angelegtes Geld. Sie dienen unserer Mobilität und erhöhen die Attraktivität des Standorts um ein Vielfaches. Gemeinsam mit dem Land Nordrhein-Westfalen sorgt der Nahverkehr Rheinland (NVR) dafür, dass zahlreiche Maßnahmen im Verbundraum des VRS auf den Weg gebracht werden. Wir stellen Ihnen einige Projekte vor.

Elektrobuslinie bei den Kölner Verkehrs-Betrieben

Auf einer kompletten Buslinie fahren die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) nur noch mit Elektrobussen. Klimaneutral und geräuschlos geht es seit Dezember 2016 auf der Linie 133 vom Breslauer Platz am Hauptbahnhof bis zum Südfriedhof in Zollstock. Auf

der rund sieben Kilometer langen Strecke sind acht E-Busse des Herstellers VDL unterwegs. Sie wurden für 5,6 Millionen Euro angeschafft und sind damit gut doppelt so teuer wie herkömmliche Gelenkbusse mit Dieselantrieb. Allerdings wurde mit der Umstellung der Linie auf batteriebetriebene Busse ein in Deutschland herausragendes Projekt der Elektromobilität umgesetzt: Die E-Busse stoßen lokal kein CO₂



Seit Dezember 2016 rollen die KVB-E-Busse der Linie 133 geräuschlos zwischen Breslauer Platz und Südfriedhof (Zollstock) und schonen auch noch das Klima im Ballungsraum.

„Mit der Inbetriebnahme der reinen Elektrobuslinie 133 hat die KVB technologisches Neuland betreten. Zwar sind wir schon seit 1901 mit unseren Stadtbahnen elektromobil unterwegs, aber mit batteriebetriebenen Bussen gehen wir einen völlig neuen Weg.“

Jürgen Fenske, Vorstandsvorsitzender der KVB AG

und keine Schadstoffe wie Schwefel und Stickstoff aus. Hinzu kommt, dass der Strom für die Batterien aus regenerativen Energiequellen stammt. Dadurch werden pro Jahr etwa 520 Tonnen CO₂ vermieden. Die Busse der Linie 133 leisten auf diese Weise einen konkreten Beitrag zum Klima-, Umwelt und Lärmschutz und sorgen so für eine höhere, städtische Lebensqualität.

Das Land NRW hat die Anschaffung mit 1,92 Millionen Euro gefördert, das sind 60 Prozent der Mehrkosten von 3,2 Millionen Euro für die Elektrobusse. Die E-Busse bieten den Fahrgästen 43 Sitz- und 82 Stehplätze genauso wie die konventionellen Gelenkbusse. Sie haben drei Türen und sind durchgängig barrierefrei. Von großem Vorteil ist, dass sie bedeutend leiser fahren als herkömmliche Diesel-Busse und damit den Aufenthalt an Bord deutlich komfortabler machen. In den heißen Sommertagen profitieren die Fahrgäste von der Temperierungsanlage, mit der die Luft in den E-Bussen angenehm heruntergekühlt wird.

Haltestelle UN-Campus wird rechtzeitig zur Weltklimakonferenz fertig

Das World Conference Center in Bonn (WCCB) wurde im November 2016 kurzfristig als Austragungsort der kommenden UN-Weltklimakonferenz ausgewählt. Nach dieser Entscheidung musste es schnell gehen, denn die neue Haltestelle „Bonn UN-Campus“ muss nun bereits Anfang November in Betrieb genommen werden, und nicht erst zum großen Fahrplanwechsel im Dezember 2017. Zum

„Rat und Verwaltung haben lange für die direkte Anbindung des Bundesviertels als bedeutsamen Arbeitsplatzschwerpunkt mit internationalen Firmen und Institutionen gekämpft und planerische Vorleistungen erbracht. Ich bin dankbar, dass es nun sogar gelingt, aus Anlass der Weltklimakonferenz den Haltepunkt vor dem regulären Fahrplanwechsel im Dezember in Dienst zu stellen.“

Ashok Sridharan, Oberbürgermeister der Stadt Bonn



Die neue Haltestelle „Bonn UN-Campus“ bindet das World Conference Center Bonn (WCCB) - Austragungsort der UN-Weltklimakonferenz im November 2017 - an das Schienennetz an.

Jahresbeginn fanden die planerischen Arbeiten ein erfolgreiches Ende. Dadurch ist gesichert, dass die Teilnehmer der Konferenz, die zwischen dem 6. und 17. November im Bundesviertel stattfindet, die Haltestelle bereits nutzen können.

Der NVR hat zusätzliche Mittel bereitgestellt, um die vorzeitige Inbetriebnahme möglich zu machen. Insgesamt werden für den Neubau der Station rund acht Millionen Euro investiert. Der Großteil des Geldes stammt aus Landesmitteln. Neben der Errichtung von zwei Außenbahnsteigen müssen Rampen- und Treppenanlagen sowie eine Personenunterführung gebaut werden.

Ausbau der S 13 zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel

Es ist ein Mammutprojekt, das derzeit auf der rechtsrheinischen Strecke zwischen Koblenz und Köln umgesetzt wird: Für den drei- bis viergleisigen Ausbau des Abschnitts zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel ist eine Bauzeit von zwölf Jahren vorgesehen. In dieser Zeit fließen 500 Millionen Euro aus Bundes- und Landesmitteln in das Projekt. Das Ziel ist, die Stadt Bonn und die angrenzenden Teile des Rhein-Sieg-Kreises über das S-Bahn-Netz mit dem Flughafen Köln/Bonn besser zu verbinden.

Im Herbst 2016 starteten die vorbereitenden Baumaßnahmen an der 13 Kilometer langen Ausbaustrecke: Neue Kabelwege wurden angelegt, mit Baumfäll- und Rodungsarbeiten wurde begonnen.

Der feierliche Spatenstich erfolgte im November 2016 in Bonn-Vilich. Hier wird als größte Einzelbaumaßnahme ein Verknüpfungshaltepunkt zwischen der Stadtbahnlinie 66 und der S 13 geschaffen. Zunächst wird eine Behelfsbrücke errichtet, über die ab Anfang 2018 der Verkehr der B56 führen wird, während die eigentliche Brücke neu gebaut wird. Anschließend, voraussichtlich ab 2021, wird der Verkehr der Stadtbahnlinie 66 über die Behelfsbrücke geführt, damit die Stadtbahnbrücke samt Haltestelle neu gebaut werden kann.

Seit diesem Sommer entsteht zwischen Troisdorf und Sankt Augustin-Menden eine neue 200 Meter lange Brücke über die Sieg. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen.

„Der Ausbau der S-Bahn Linie 13 macht die Schiene für Kreis und Region noch attraktiver und verbessert den Lärmschutz.“

Sebastian Schuster, Landrat des Rhein-Sieg-Kreises



In Bonn-Vilich entsteht als größte Einzelbaumaßnahme ein Verknüpfungshaltepunkt zwischen der Stadtbahnlinie 66 und der S 13.



Feierliche Eröffnung des Bahnhofs Bergisch Gladbach im Juli 2017, unter anderem mit NVR-Geschäftsführer Dr. Norbert Reinkober (links) und Landrat Dr. Hermann-Josef Tebroke (zweiter von links).

„Ich freue mich, dass der langersehnte Umbau des Bahnhofs in Bergisch Gladbach Gestalt annimmt. Der Bahnhof ist nicht nur ein wichtiger Standortfaktor für die Stadt, sondern auch für große Teile des Rheinisch-Bergischen Kreises.“

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

men entlang der Ausbaustrecke. Insgesamt werden 15,5 Kilometer Lärmschutzwände errichtet. Für den Abschnitt zwischen Troisdorf und Bonn-Beuel ist eine Bauzeit von zehn Jahren vorgesehen.

Modernisierung des Bahnhofs in Bergisch Gladbach

In Bergisch Gladbach geht es jetzt vom frisch ausgebauten Bahnhof barrierefrei zum angrenzenden Busbahnhof. Bei den Bauarbeiten, die im September 2016 starteten, wurde das Gleis am Hausbahnsteig

tiefergelegt. Da der Fundamentbereich des Bahnsteigs an die neue Höhe von nun 96 Zentimetern angepasst werden musste, war eine vollständige Erneuerung des Bahnsteigs erforderlich. Zudem wurde ein neues Dach gebaut und ein Blindenleitsystem installiert. Somit wurde die bislang bestehende Lücke für mobilitätseingeschränkte und sehbehinderte Menschen geschlossen.

Im Rahmen der Bahnhofsmodernisierungsoffensive „MOF 2“ wurden in den Ausbau des Bahnhofs knapp 2,3 Millionen Euro investiert. Bei diesem landesweiten Programm geht es vor allem darum, kleinere und mittlere Bahnhöfe barrierefrei auszubauen. Zudem wird die Informations- und Aufenthaltsqualität deutlich gesteigert.

Während der Bauarbeiten konnten die Fahrgäste ihre Züge über einen Behelfsbahnsteig erreichen. Perspektivisches Ziel ist nun eine zweigleisige Strecke für die S 11 sowie ein zweiter Bahnsteig für den Bahnhof Bergisch Gladbach. Nach Abschluss dieser Baumaßnahmen kann die S 11 im 10-Minuten-Takt fahren.

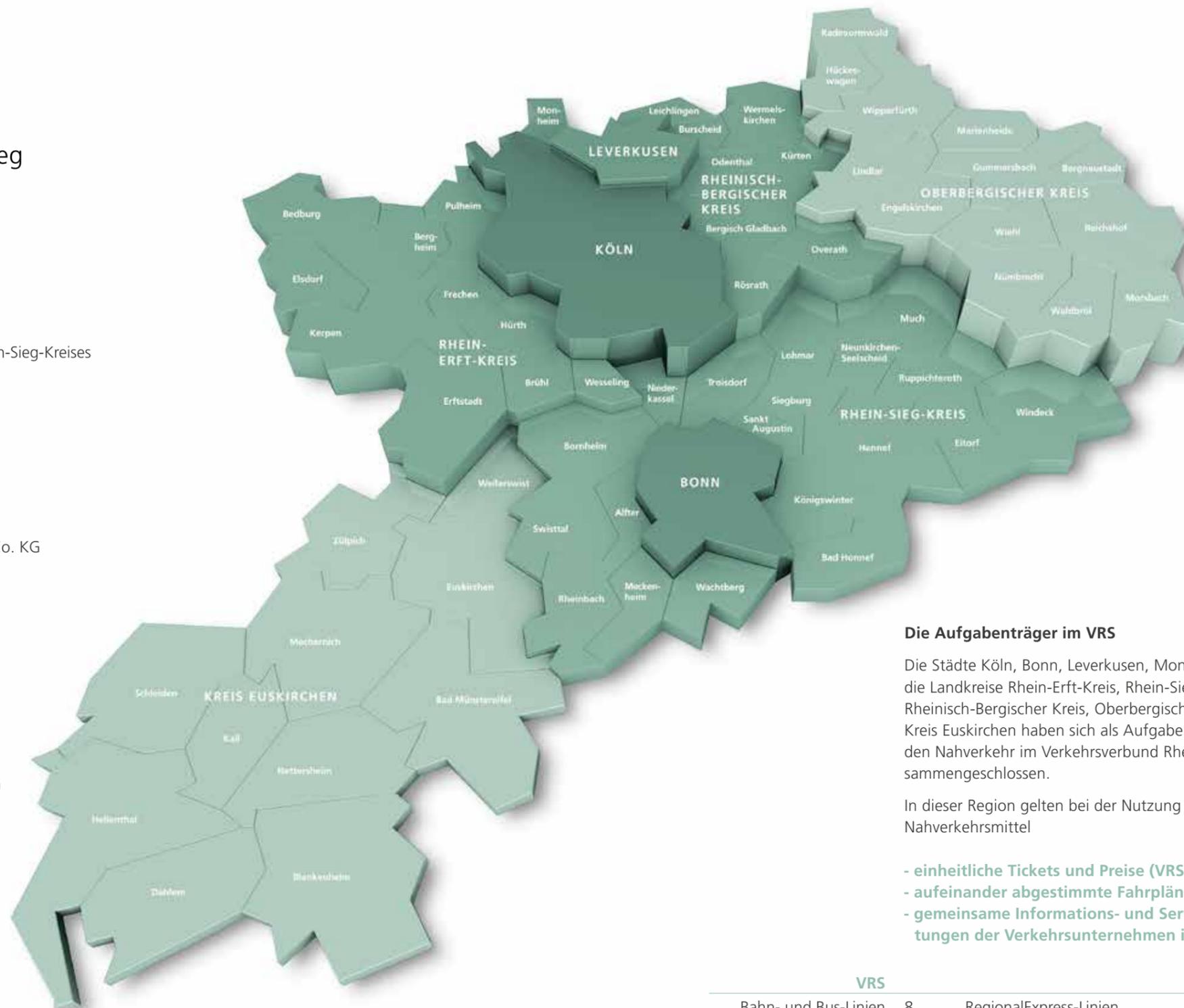
Zahlen und Fakten



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



Die Aufgabenträger im VRS

Die Städte Köln, Bonn, Leverkusen, Monheim sowie die Landkreise Rhein-Erft-Kreis, Rhein-Sieg-Kreis, Rheinisch-Bergischer Kreis, Oberbergischer Kreis und Kreis Euskirchen haben sich als Aufgabenträger für den Nahverkehr im Verkehrsverbund Rhein-Sieg zusammengeschlossen.

In dieser Region gelten bei der Nutzung öffentlicher Nahverkehrsmittel

- einheitliche Tickets und Preise (VRS-Tarif),
- aufeinander abgestimmte Fahrpläne und
- gemeinsame Informations- und Serviceleistungen der Verkehrsunternehmen im VRS.

VRS

Bahn- und Bus-Linien	8	RegionalExpress-Linien
	10	RegionalBahn-Linien
	6	S-Bahn-Linien
	19	Stadtbahn-Linien
	500	Bus-Linien
	40	Anruflinien (Anruf-Sammel-Taxi, TaxiBus, RufBus, etc.)
Haltestellen	6.822	
Fahrgäste	über 543 Millionen im Jahr	

Einwohner im VRS

Wohnbevölkerung am 31.12.



Aufgabenträger	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
VRS-Gesamt	3.346.083	3.393.979	+47.896	+1,4

Quelle: IT NRW

Katasterfläche und Einwohner



Aufgabenträger	Fläche in km ² Dez. 2015	Einwohner je km ²		Veränderung 2015 zu 2014	
		Dez. 2014	Dez. 2015	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
VRS-Gesamt	5.111,2	654,7	664,0	+9	+1,4

Quelle: IT NRW

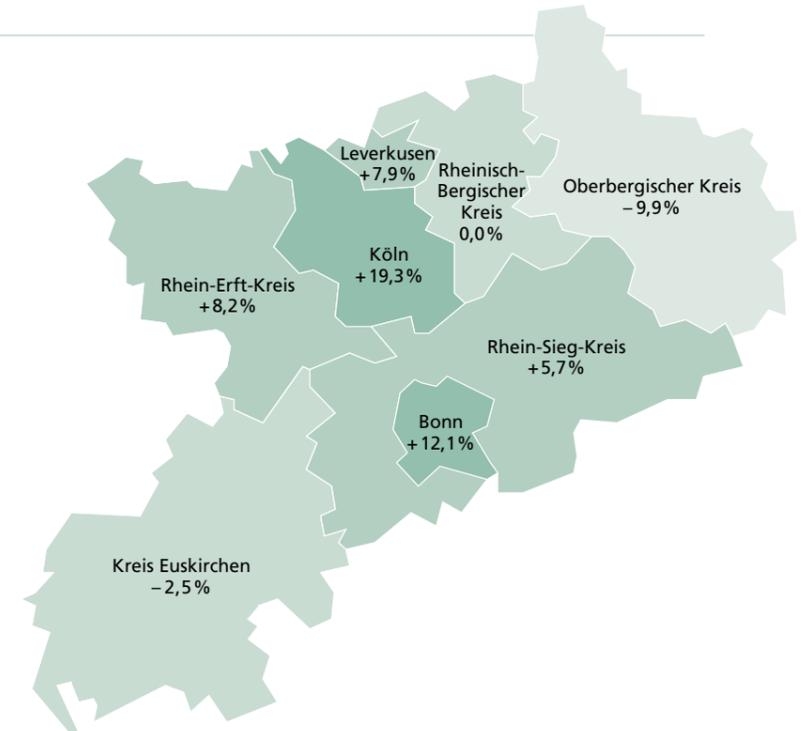


Bevölkerungsprognosen für den VRS

Veränderung der Bevölkerung bis 2040

Basis 2014

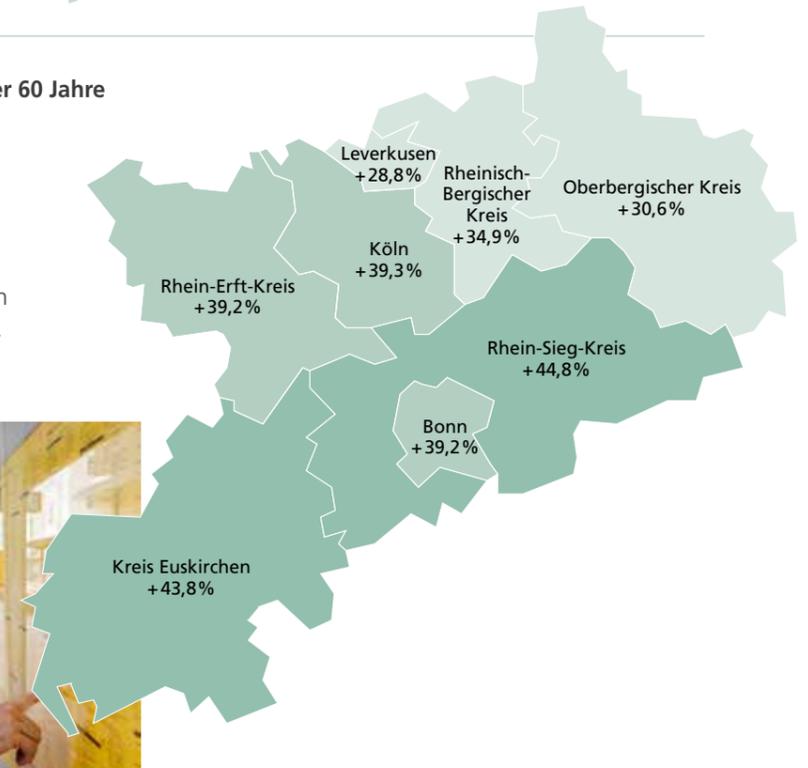
Bis 2040 werden im VRS-Gebiet ca. 290.000 Einwohner mehr leben. Dies entspricht einer prozentualen Steigerung um 8,8%. Während die Zentren Köln und Bonn sowie der „Speckgürtel“ um die Zentren weiter wachsen werden, wird es in den ländlichen Regionen zu Einwohner-Verlusten kommen.



Veränderung der Bevölkerung über 60 Jahre bis 2040

Stand 02.06.2017

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					
Aufgabenträger	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
Rhein-Erft-Kreis	29.549	26.531	20.235	76.315	2,1
Kreis Euskirchen	65.797	70.955	64.457	201.209	2,2
Leverkusen, kreisfreie Stadt	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
VRS-Gesamt	596.491	502.338	437.691	1.536.520	

Quelle: IT NRW, Ergebnisse Zensus 2011

Schwerbehinderte				
Aufgabenträger	Dez. 2013	Dez. 2015	Veränderung 2015 zu 2013	
			absolut	in %
Monheim am Rhein, Stadt	3.853	-	-	-
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
VRS-Gesamt (ohne Monheim)	291.287	298.271	+6.984	+2,4

Quelle: IT NRW

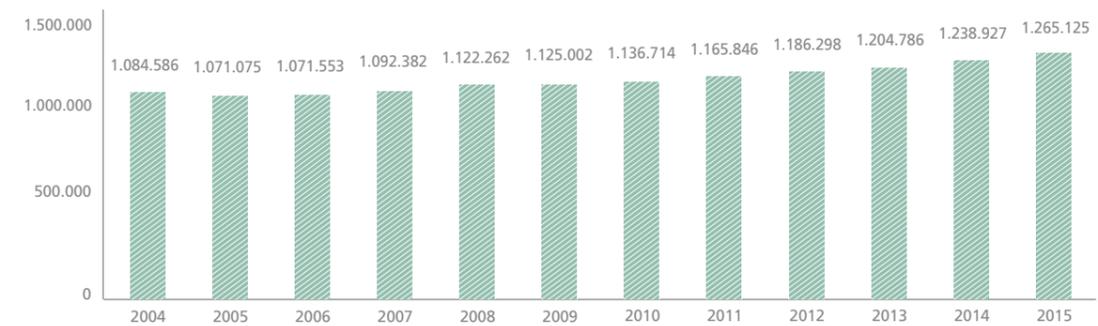


Beschäftigte im VRS

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort				
Aufgabenträger	Jun. 2014	Jun. 2015	Veränderung 2015 zu 2014	
			absolut	in %
Monheim am Rhein, Stadt	12.673	13.222	+549	+4,3
Bonn, kreisfreie Stadt	163.663	165.653	+1.990	+1,2
Köln, kreisfreie Stadt	512.144	522.249	+10.105	+2,0
Leverkusen, kreisfreie Stadt	61.126	61.963	+837	+1,4
Rhein-Erft-Kreis	129.174	131.953	+2.779	+2,2
Kreis Euskirchen	52.645	54.031	+1.386	+2,6
Oberbergischer Kreis	96.552	98.376	+1.824	+1,9
Rheinisch-Bergischer Kreis	68.882	70.116	+1.234	+1,8
Rhein-Sieg-Kreis	142.068	147.562	+5.494	+3,9
VRS-Gesamt	1.238.927	1.265.125	+26.198	+2,1

Quelle: IT NRW

Entwicklung der Anzahl sozialversicherungspflichtig Beschäftigter von 2004 bis 2015 im VRS



Schüler und Studierende im VRS

Schüler an allgemeinbildenden Schulen am Schulort

Aufgabenträger	Okt. 2015	Okt. 2016	Veränderung 2016 zu 2015	
			absolut	in %
Monheim am Rhein, Stadt	5.188	5.035	-153	-2,9
Bonn, kreisfreie Stadt	40.903	41.097	+194	+0,5
Köln, kreisfreie Stadt	105.434	107.188	+1.754	+1,7
Leverkusen, kreisfreie Stadt	19.177	19.083	-94	-0,5
Rhein-Erft-Kreis	51.150	51.364	+214	+0,4
Kreis Euskirchen	21.908	22.006	+98	+0,4
Oberbergischer Kreis	33.007	32.809	-198	-0,6
Rheinisch-Bergischer Kreis	30.745	30.661	-84	-0,3
Rhein-Sieg-Kreis	65.442	65.725	+283	+0,4
VRS-Gesamt	372.954	374.968	+2.014	+0,5

Quelle: IT NRW

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

Aufgabenträger	Okt. 2015	Okt. 2016	Veränderung 2016 zu 2015	
			absolut	in %
Monheim am Rhein, Stadt	-	-	-	-
Bonn, kreisfreie Stadt	13.209	13.249	+40	+0,3
Köln, kreisfreie Stadt	42.408	41.509	-899	-2,1
Leverkusen, kreisfreie Stadt	6.413	6.403	-10	-0,2
Rhein-Erft-Kreis	9.716	9.771	+55	+0,6
Kreis Euskirchen	4.425	4.399	-26	-0,6
Oberbergischer Kreis	6.791	6.936	+145	+2,1
Rheinisch-Bergischer Kreis	4.855	4.825	-30	-0,6
Rhein-Sieg-Kreis	9.286	9.485	+199	+2,1
VRS-Gesamt	97.103	96.577	-526	-0,5

Quelle: IT NRW

Studierende am Studienort

Aufgabenträger	Okt. 2015	Okt. 2016	Veränderung 2016 zu 2015	
			absolut	in %
Monheim am Rhein, Stadt	-	-	-	-
Bonn, kreisfreie Stadt	37.044	38.584	+1.540	+4,2
Köln, kreisfreie Stadt	97.364	98.580	+1.216	+1,2
Leverkusen, kreisfreie Stadt	682	727	+45	+6,6
Rhein-Erft-Kreis	2.122	2.206	+84	+4,0
Kreis Euskirchen	509	439	-70	-13,8
Oberbergischer Kreis	4.956	5.229	+273	+5,5
Rheinisch-Bergischer Kreis	643	696	+53	+8,2
Rhein-Sieg-Kreis	16.989	19.398	+2.409	+14,2
VRS-Gesamt	160.309	165.859	+5.550	+3,4

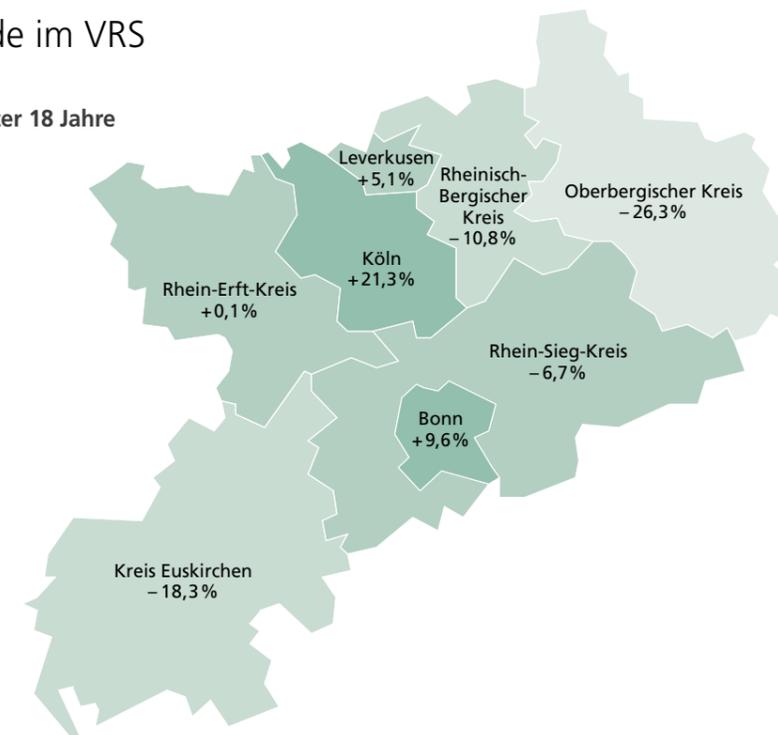
Quelle: IT NRW

Schüler und Studierende im VRS

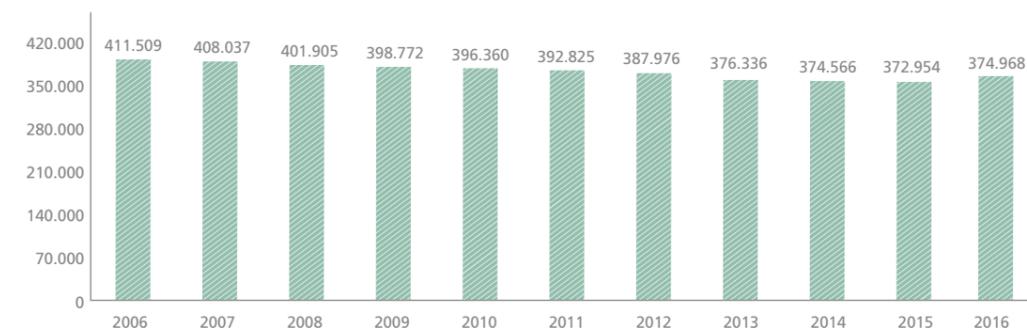
Veränderung der Bevölkerung unter 18 Jahre von 2014 bis 2040

Basis 2014

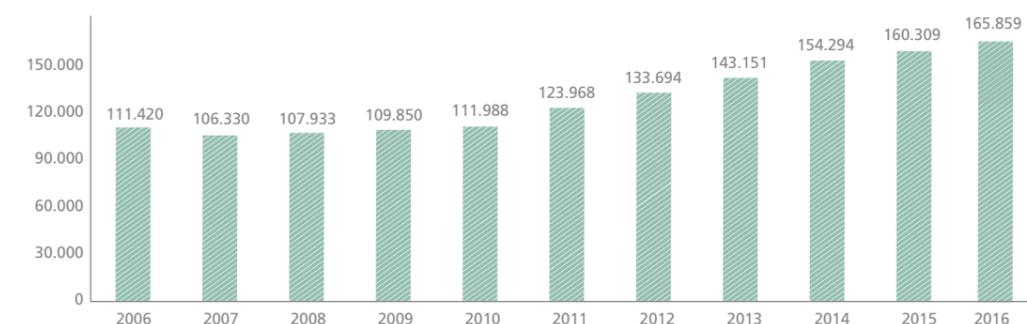
Während bis 2040 in den kreisfreien Städten Köln, Bonn und Leverkusen rund 40.000 Kinder und Jugendliche mehr als 2014 leben werden, wird die Anzahl in fast allen Kreisen abnehmen. Insgesamt überwiegt die Zunahme in den kreisfreien Städten, sodass es 2040 im VRS rund 10.000 Kinder und Jugendliche mehr geben wird.



Entwicklung der Schülerzahlen an allgemeinbildenden Schulen im gesamten VRS



Entwicklung der Studierendenzahlen 2006 bis 2016 im gesamten VRS





Pkw im VRS

Pkw-Bestand

Aufgabenträger	Jan. 2016	Jan. 2017	Veränderung 2017 zu 2016	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	22.433	22.796	+363	+1,6
Bonn, kreisfreie Stadt	173.589	174.525	+936	+0,5
Köln, kreisfreie Stadt	461.121	469.677	+8.556	+1,9
Leverkusen, kreisfreie Stadt	85.390	86.874	+1.484	+1,7
Rhein-Erft-Kreis	264.625	269.323	+4.698	+1,8
Kreis Euskirchen *	126.638	132.197	+5.559	+4,4
Oberbergischer Kreis	167.857	170.876	+3.019	+1,8
Rheinisch-Bergischer Kreis	171.790	174.409	+2.619	+1,5
Rhein-Sieg-Kreis	345.505	352.162	+6.657	+1,9
VRS-Gesamt	1.818.948	1.852.839	+33.891	+1,9

Quelle: IT NRW

Pkw-Dichte (Pkw je 1.000 Einwohner)

Aufgabenträger	2014/2015	2015/2016	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	555	558	+2	+0,4
Bonn, kreisfreie Stadt	553	547	-5	-1,0
Köln, kreisfreie Stadt	441	443	+2	+0,5
Leverkusen, kreisfreie Stadt	529	531	+3	+0,5
Rhein-Erft-Kreis	576	577	+1	+0,2
Kreis Euskirchen	673	692	+18	+2,7
Oberbergischer Kreis	620	625	+5	+0,7
Rheinisch-Bergischer Kreis	615	617	+2	+0,4
Rhein-Sieg-Kreis	590	591	+1	+0,1
VRS-Gesamt	544	546	+2	+0,4

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

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

Nutzung von ÖPNV und Pkw im VRS

ÖPNV-Nutzungshäufigkeit in %

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

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

Pkw-Nutzungshäufigkeit (Fahrer und Mitfahrer) in %

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

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

Führerschein-Besitz (ab 18 Jahren) in %

Aufgabenträger	2004	2008	Veränderung 2008 zu 2004	
			absolut	%
Monheim am Rhein, Stadt	-	-	-	-
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	-	-

Quelle: Mobilität im VRS 2008, eigene Untersuchung

Fahrgastentwicklung

Fahrgastentwicklung aller Tarife 				
	Fahrten 2015	Fahrten 2016	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Bartarife	57.069.379	57.781.254	+711.876	+1,25
ZeitTickets Erwachsene	218.893.658	225.190.296	+6.296.638	+2,88
ZeitTickets Auszubildende	205.518.345	206.729.830	+1.211.485	+0,59
Sonstige*	51.614.793	52.395.755	+780.963	+1,51
Gesamt	533.096.175	542.097.135	+9.000.961	+1,69

* landesweite Tarife, Kooperationen, exkl. Anteile für bundesweites CityTicket und Plus-Anteile für NRW-Tickets

Fahrgastentwicklung Bartarife 				
	Fahrten 2015	Fahrten 2016	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Einzel- und 4erTicket	50.355.561	51.096.417	+740.856	+1,47
TagesTicket	6.713.818	6.684.837	-28.981	-0,43
Gesamt	57.069.379	57.781.254	+711.876	+1,25

Fahrgastentwicklung ZeitTickets Erwachsene 				
	Fahrten 2015	Fahrten 2016	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Job- und GroßkundenTicket	87.189.491	87.519.997	+330.506	+0,38
Formel9- und Aktiv60Ticket	52.774.720	52.664.425	-110.294	-0,21
Weitere ZeitTickets	78.929.447	85.005.874	+6.076.427	+7,70
Gesamt	218.893.658	225.190.296	+6.296.638	+2,88

Fahrgastentwicklung ZeitTickets Auszubildende 				
	Fahrten 2015	Fahrten 2016	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
SchülerTicket	132.578.362	132.084.094	-494.269	-0,37
SemesterTicket	52.993.424	55.167.128	+2.173.703	+4,10
Weitere ZeitTickets	19.946.559	19.478.609	-467.950	-2,35
Gesamt	205.518.345	206.729.830	+1.211.485	+0,59

Einnahmenentwicklung

Einnahmen alle Tarife 				
	2015 in Euro	2016 in Euro	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Bartarife**	181.878.085	187.081.483	+5.203.397	+2,86
ZeitTickets Erwachsene**	280.491.322	293.065.975	+12.574.653	+4,48
ZeitTickets Auszubildende	156.361.239	162.762.521	+6.401.282	+4,09
Sonstiges*	14.186.996	14.448.385	+261.389	+1,84
Gesamt	632.917.643	657.358.364	+24.440.721	+3,86

* landesweite Tarife, Kooperationen, exkl. Anteile für bundesweites CityTicket und Plus-Anteile für NRW-Tickets
** inklusive Fördermittel für das MobilPass-Ticket

Einnahmen Bartarife 				
	2015 in Euro	2016 in Euro	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Einzel- und 4erTicket**	162.070.139	167.102.090	+5.031.952	+3,10
TagesTicket	19.807.947	19.979.392	+171.446	+0,87
Gesamt	181.878.085	187.081.483	+5.203.397	+2,86

** inklusive Fördermittel für das MobilPass-Ticket

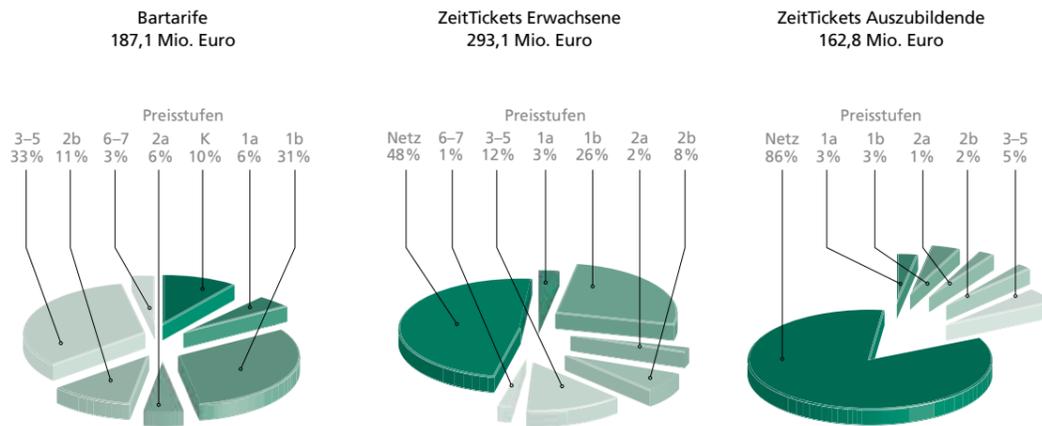
Einnahmen ZeitTickets Erwachsene 				
	2015 in Euro	2016 in Euro	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
Job- und GroßkundenTicket	133.278.391	138.545.823	+5.267.432	+3,95
Formel9- und Aktiv60Ticket	50.781.181	52.174.861	+1.393.680	+2,74
Weitere ZeitTickets**	96.431.750	102.345.291	+5.913.542	+6,13
Gesamt	280.491.322	293.065.975	+12.574.653	+4,48

** inklusive Fördermittel für das MobilPass-Ticket

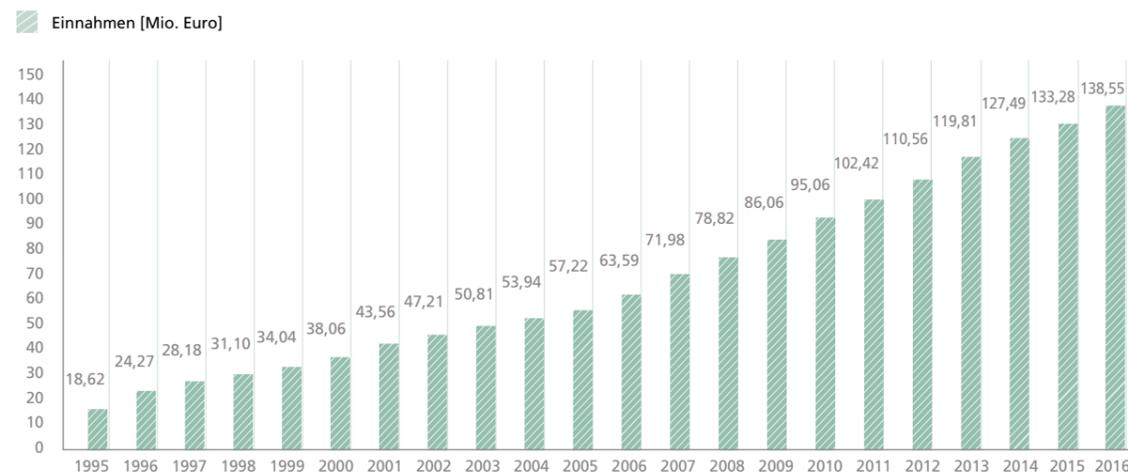
Einnahmen ZeitTickets Auszubildende 				
	2015 in Euro	2016 in Euro	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	%
SchülerTicket	101.386.122	105.699.102	+4.312.980	+4,25
SemesterTicket	31.357.980	33.336.120	+1.978.140	+6,31
Weitere ZeitTickets	23.617.137	23.727.299	+110.161	+0,47
Gesamt	156.361.239	162.762.521	+6.401.282	+4,09

Einnahmenverteilung

Einnahmenverteilung nach Fahrausweisklasse und Preisstufe im Jahr 2015

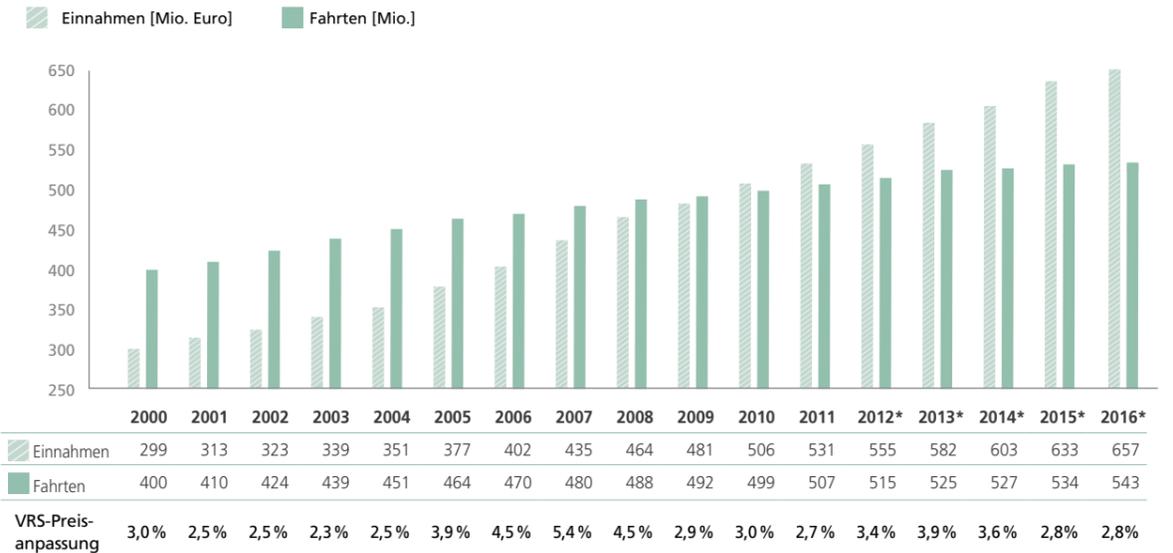


Einnahmentwicklung des VRS-Job- und GroßkundenTickets seit 1995



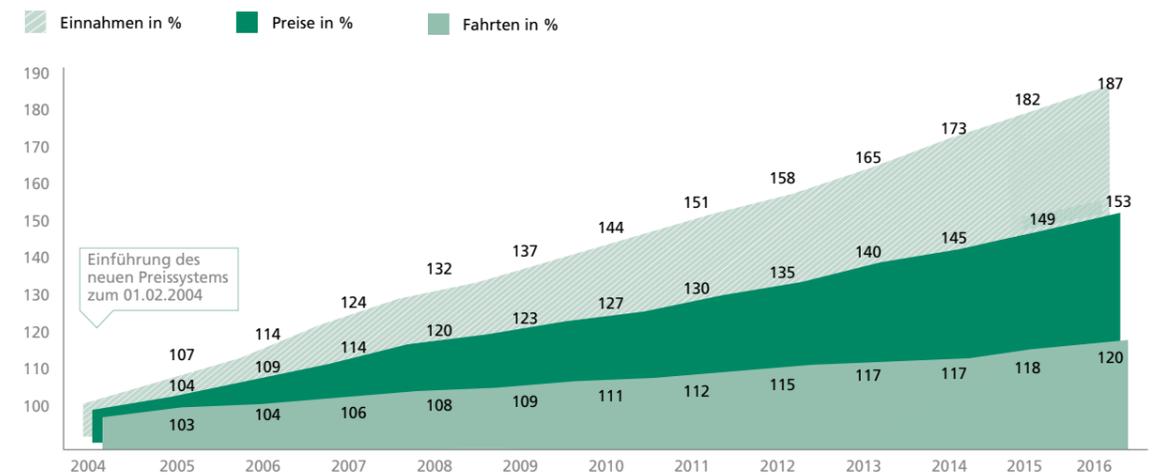
Einnahmen- und Fahrgastentwicklung seit 2000

Einnahmen- und Fahrgastentwicklung seit 2000



* 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



Ohne Fahrten/Einnahmen: NRW-Tickets (Plus-Anteile), CityTicket/BC



Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
Glockengasse 37-39, 50667 Köln
Telefon: 0221 20808-0
Internet: www.vrsinfo.de

In Zusammenarbeit mit:



Nahverkehr Rheinland

Nahverkehr Rheinland GmbH
Glockengasse 37-39, 50667 Köln
Telefon: 0221 20808-0
Internet: www.nvr.de

30 JAHRE
VRS

30 Jahre Verbundenheit – eine Bilanz
Der VRS zu Gast bei FC-Präsident Spinner
Neu betrachtet: Bahnhöfe & Haltestellen
Der Digitale Wandel als Chance
RRX: Die Zukunft nimmt Fahrt auf



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

In Zusammenarbeit mit:



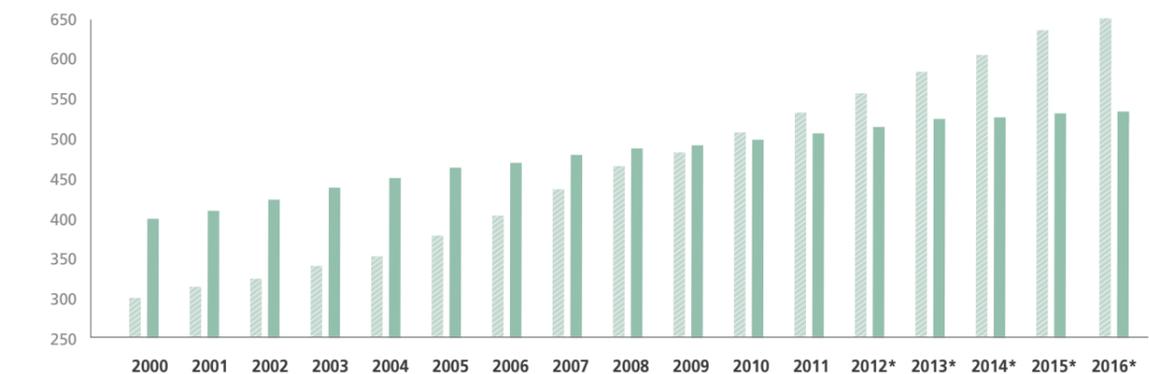
Nahverkehr Rheinland

Nahverkehr Rheinland GmbH
Glockengasse 37–39, 50667 Köln
Telefon: 0221 20808-0
Internet: www.nvr.de

Einnahmen- und Fahrgastentwicklung seit 2000

Einnahmen- und Fahrgastentwicklung seit 2000

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

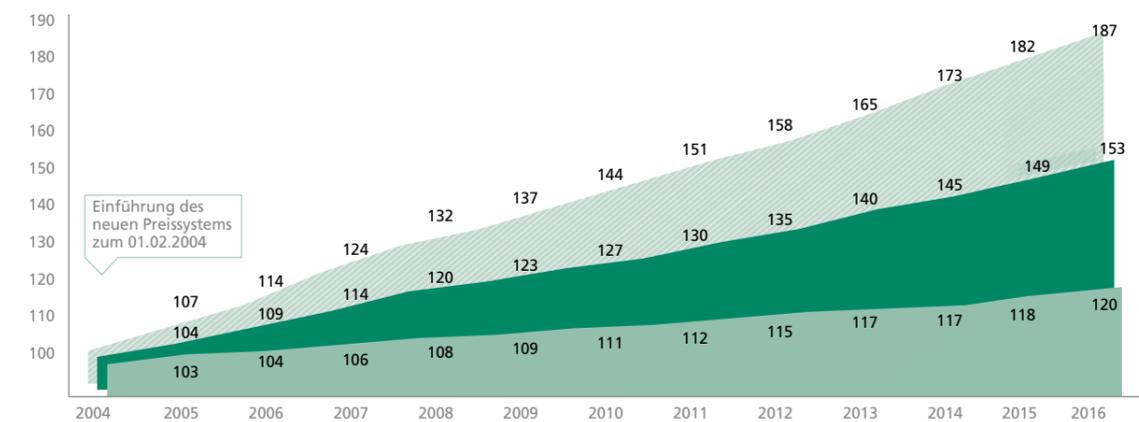


	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012*	2013*	2014*	2015*	2016*
VRS-Preis- anpassung	3,0%	2,5%	2,5%	2,3%	2,5%	3,9%	4,5%	5,4%	4,5%	2,9%	3,0%	2,7%	3,4%	3,9%	3,6%	2,8%	2,8%

* 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

