

Testphase für den neuen eTarif  
Barbara Schock-Werner im VRS-Gespräch  
Fazit aus der VRS-Bilanz 2018  
Neue Perspektiven für den Bahnknoten Köln  
Eisenbahngeschichte: Bahnhof Belvedere

# TARIFSYSTEM

der Zukunft

# TARIFSYSTEM

der Zukunft



Der elektronische Tarif (eTarif) soll das Ticketsystem revolutionieren und mithilfe des Smartphones eine Alternative zum Papierfahrchein bieten. Im großen Praxistest haben bislang rund 4.000 Testkunden in den verschiedensten Altersklassen das luftlinienbasierte Tarifmodell ausprobiert und auf seine Alltagstauglichkeit getestet – vom Anmelden über das Losfahren bis zum Auschecken.



# ALLE WEGE

führen nach Köln

Mit mehr als 100 Millionen Fahrgästen und 440.000 Zügen jährlich ist der Kölner Hauptbahnhof nicht nur einer der wichtigsten Verknüpfungspunkte, sondern auch einer der kritischsten Engpässe im nationalen und internationalen Eisenbahnnetz. Bei der 3. Bahnknotenkonferenz wurde im Februar 2019 in Köln ein weiterer Meilenstein für den Ausbau dieses Knotenpunkts besiegelt.

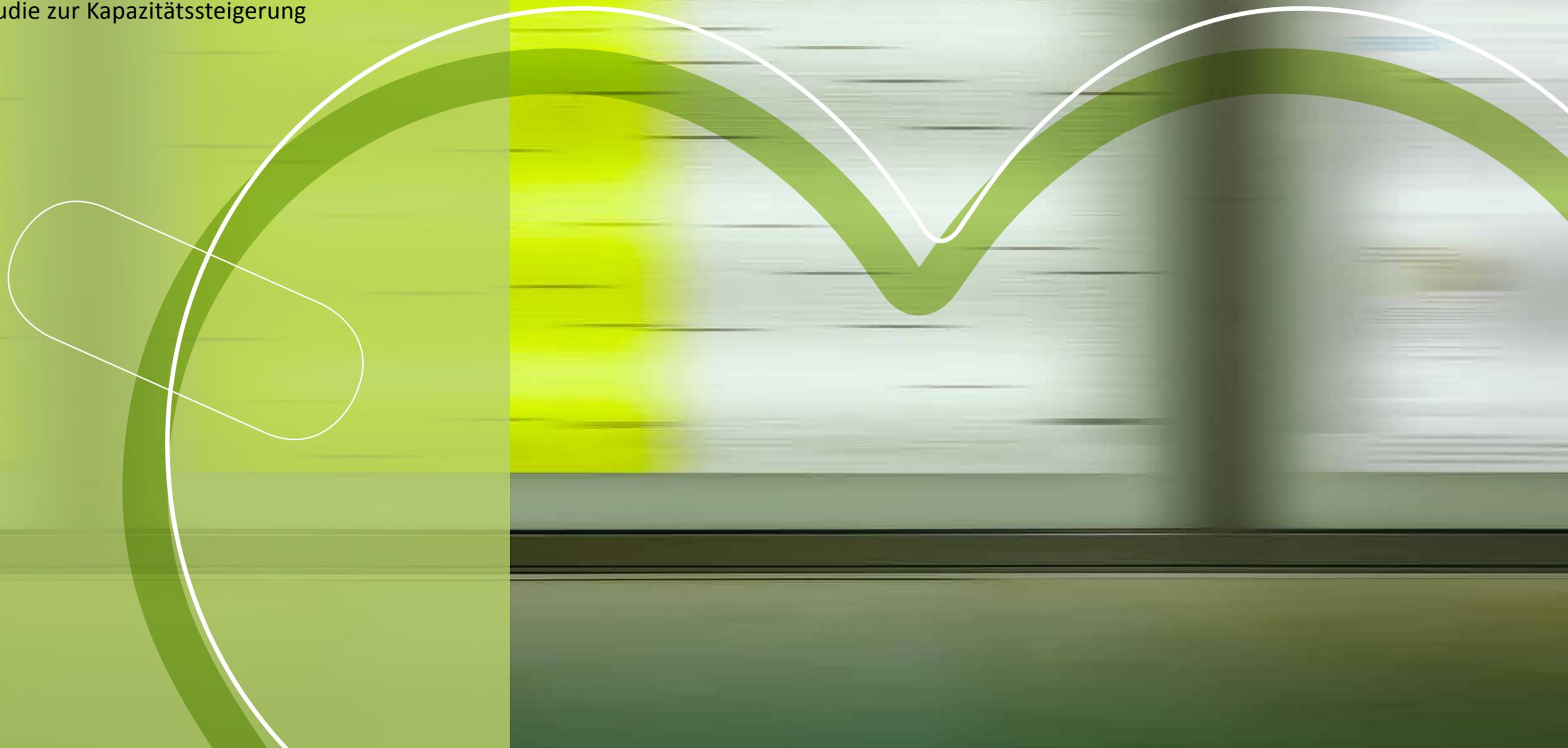
8 „EINE TOLLE, EINFACHE SACHE!“  
eTarif-Tester im Gespräch

16 MOBIL IN DEUTSCHLAND  
Aktuelle Umfrageergebnisse

20 VON BAHNHÖFEN UND BÜCHERN  
Das VRS-Gespräch

26 FAHRGASTZAHLEN IM FOKUS  
Studie zur Kapazitätssteigerung

# Themen, die *bewegen*



# Der eTarif im Praxistest.



eTARIF-TESTER IM GESPRÄCH

## „Eine tolle, einfache Sache!“

Ticketkauf im Handumdrehen? Für Jürgen Rahm ist das seit Mitte April 2019 kein Problem mehr. Seitdem hat der Leverkusener die App des Anbieters Fairtiq auf seinem Smartphone. Der 75-Jährige ist einer von rund 4.000 Testkunden, die bislang fleißig den neuen elektronischen Tarif (eTarif) des VRS ausprobieren.

Es ist ein sonniger Montagvormittag, als wir Jürgen Rahm am Kölner Hauptbahnhof treffen. Bei einer Tasse Cappuccino berichtet der Leverkusener, was ihn dazu bewogen hat, sich als Testkunde anzumelden: „Ich habe mich dazu entschieden, weil ich den ÖPNV nicht regelmäßig nutze. Da ist der neue Tarif für mich einfach praktisch, weil ich mich nicht um irgendwelche Karten zu kümmern brauche. Wenn man nicht so oft mit der Bahn oder dem Bus fährt, ist man nicht fit an den Automaten“, erzählt der Elektromeister im Ruhestand lachend. Und dann sei der eTarif eine tolle, einfache Sache.

### Einfacher geht's nicht

HandyTickets kann man bereits im Regelbetrieb buchen und erhält damit einen Rabatt von zehn Prozent auf den Ticketpreis. Davon hatte Jürgen Rahm bis April dieses Jahres aber noch keinen Gebrauch gemacht. „Da hat man dann wieder die Frage nach dem richtigen Ticket. Mit dem eTarif ist das viel einfacher, man braucht sich keine Gedanken zu machen: Ich schiebe einfach den Hebel rum, und wenn ich ankomme, schiebe ich den Hebel wieder zurück.“ Und obwohl der eTarif nicht den Anspruch hat, die preiswerteste Tarif-Alternative zu sein, lohnt er sich für Jürgen Rahm auch in finanzieller Hinsicht: „Es ist auch noch billiger, als wenn ich mit dem normalen Ticket fahre. Beispiel: Heute waren es 3,75 Euro von Opladen hierher, und normal wären es 4 Euro gewesen.“



eTarif-Tester Jürgen Rahm im Einsatz

### Flexibel und unkompliziert

Fünf Testfahrten hat Jürgen Rahm inzwischen absolviert. Größere Schwierigkeiten hatte er dabei nicht, erzählt er: „Man muss einfach nur gucken, an welcher Haltestelle man einsteigen will. Heute Morgen hatte

ich ein wenig Brass, weil die App noch die Haltestelle von der letzten Fahrt drin hatte. Aber das hat sich schnell gelöst. Dann wischt man einmal über das Display und steigt einfach ein.“

Nur wie das mit der Kontrolle der Fahrtberechtigung so läuft – da war sich Jürgen Rahm anfangs unsicher: „Ich bin mal testweise mit dem Bus gefahren. Da habe ich meine Familie vorgeschickt – »Ihr bezahlt« – und habe dann ausprobiert, ob auch alles klappt. Ich wusste nur nicht, wie da kontrolliert wird. Mit der Funktion »Ticket anzeigen« hat das aber ohne Probleme funktioniert. Bei der Bahn bin ich gleich bei meiner ersten Fahrt mit dem eTarif kontrolliert worden. Der Kontrolleur meinte beim Scannen direkt: »Aha, Pilotprojekt.«“

#### Eine gute Sache für jede Altersklasse

Mit dem Handy, da kenne er sich schon ein bisschen aus, räumt Jürgen Rahm mit einem bescheidenen Lächeln ein. Er ist sich aber sicher: „Der eTarif – das ist auch was für meine Altersklasse! Ich mache sehr viel mit dem Handy, daher war es für mich naheliegend,

den eTarif auszuprobieren“, erzählt der 75-Jährige. „Ich finde das unheimlich gut für die Leute, die wenig fahren. Viele in meiner Altersklasse haben kein Smartphone, sondern eins von diesen Rentnerhandys. Aber wenn einer sich mit dem Handy auskennt – egal wie alt er ist – dann ist das eine gute Sache“, sagt Jürgen Rahm.

#### „Dieses Angebot gehört in den Regelbetrieb!“

Eine gute Sache fände er zudem, wenn der eTarif später im Regelbetrieb auch für Fahrten mit mehreren Personen genutzt werden könnte.

Eine Preisauskunft, wie einige andere Testkunden sie sich wünschen, fehle ihm persönlich hingegen nicht: „Bei dem Tarif geht es ja eher um die Einfachheit, als um den Preis. Ich könnte mir sogar vorstellen, für die Nutzung der App eine Gebühr zu zahlen, einfach weil der Nutzen sehr hoch ist“, so der 75-Jährige. Jürgen Rahms Fazit zum eTarif: „Das funktioniert einwandfrei. Ich habe sehr gute Erfahrungen damit gemacht und kann nichts Negatives sagen. Es wäre sehr schade, wenn es das neue Modell nicht in den Regelbetrieb schaffen würde.“



Im Rahmen seines Besuchs der 50. Aufsichtsratssitzung des VRS ließ sich NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst (l.) von VRS-Geschäftsführer Michael Vogel über das Pilotprojekt zum elektronischen Tarif im VRS-Gebiet informieren.

## Der Luftlinientarif auf dem Prüfstand.

VRS-Abteilungsleiter Sascha Triemer und eTarif-Experte Siegfried Krüger über erste Erkenntnisse aus dem großen Praxistest



**Das ursprüngliche Kontingent der 4.000 Testkunden war innerhalb weniger Wochen erschöpft. Wie bewerten Sie das Interesse der Fahrgäste im VRS an dem neuen Tarifmodell?**

**Triemer:** Sehr, sehr positiv. Bei der Vorbereitung und konkreten Umsetzungsplanung eines solchen Projekts besteht ja auch immer eine gewisse Unsicherheit, ob es ausschließlich Fachaspekte berücksichtigt oder auch wirklich den Nerv des Kunden trifft. Erfreulicherweise scheint beides der Fall zu sein. Dies dokumentiert nicht nur die Tatsache, dass wir wirklich schnell auf die ursprünglich anvisierte Zahl von 4.000 Testkunden gekommen sind, sondern auch die überwältigende Bereitschaft der Kunden, an unserer integrierten Marktforschung teilzunehmen. Auch dies ist nicht selbstverständlich.

**Wie fallen die Rückmeldungen der Testkunden aus?**

**Krüger:** Wir arbeiten in einer Branche, in der eher kritische Stimmen zum Alltag gehören. Fahrausweise sind keine Genussartikel, die vom Kunden emotional bewertet werden. Fahrten im ÖPNV sind keine Erlebnisreisen, sondern Mittel zum Zweck. Dementsprechend erwarten die Kunden völlig zurecht, dass das „System funktioniert“. Neben dem eigentlichen Angebot betrifft dies eben auch den Kauf von Fahrkarten. Der Kunde erwartet, dass der Kaufvorgang einfach und schnell erfolgt. Genau dies erreichen wir in unserem Projekt – und die Testkunden kommentieren dies auch entsprechend positiv. Der alternative Luftlinientarif wird von den Kunden oft für seine Tarifierungsgerechtigkeit gelobt. Nur vereinzelt kam es vor, dass sich Kunden, die durch den Luftlinientarif mehr zahlen mussten als bisher im konventionellen VRS-Tarif, beschwert haben und aus dem Projekt ausgestiegen sind.

**Welche neuen Erkenntnisse hat der VRS aus dem Kundenakzeptanztest gewonnen?**

**Triemer:** Wir sehen unser Pilotprojekt als Forschungs- und Entwicklungsprojekt und konnten schon zahlreiche Erkenntnisse gewinnen. Zum einen bekommen wir konkrete Antworten auf unsere zentralen Fragen im Projekt: Empfinden die Kunden die angebotene einfache Check-in/Check-out-App als Erleichterung beim Fahrkartenkauf? Favorisieren die Kunden den bisherigen VRS-Tarif mit Tarifgebieten und Preisstufen oder eher den neuen Luftlinientarif? Bei beiden Fragen haben wir offensichtlich den Vorstellungen der Kunden entsprochen und ihre Wünsche erfüllt. Daneben konnten wir aber auch Erkenntnisse in zahlreichen anderen Themenfeldern gewinnen: Internet-Verfügbarkeit im VRS-Gebiet, Qualität von Fahrplandaten, modernes Marketing über digitale Kommunikationswege wie Social Media, Kommunikation mit Kunden auf qualitativ hohem Niveau in Dialogforen, Eigenschaften der Zielgruppen für digitale Fahrausweise, technische und tarifliche Weiterentwicklungsmöglichkeiten. Wir sind selbst überrascht von der Vielzahl an Erkenntnissen und gespannt, was in den nächsten Monaten noch dazu kommt. Erst kürzlich wurde in den VRS-Gremien beschlossen, dass der Kundentest bis maximal Juni 2020 weiterlaufen kann.



Sascha Triemer, Siegfried Krüger



## „Mit der eTarif-App kann gar nichts schiefgehen!“

„Die eTarif-App funktioniert super. Ich achte darauf, dass ich mich für Fahrten mit der U-Bahn oberirdisch anmelde, wie es auch empfohlen wird, und hatte damit nie Probleme.“

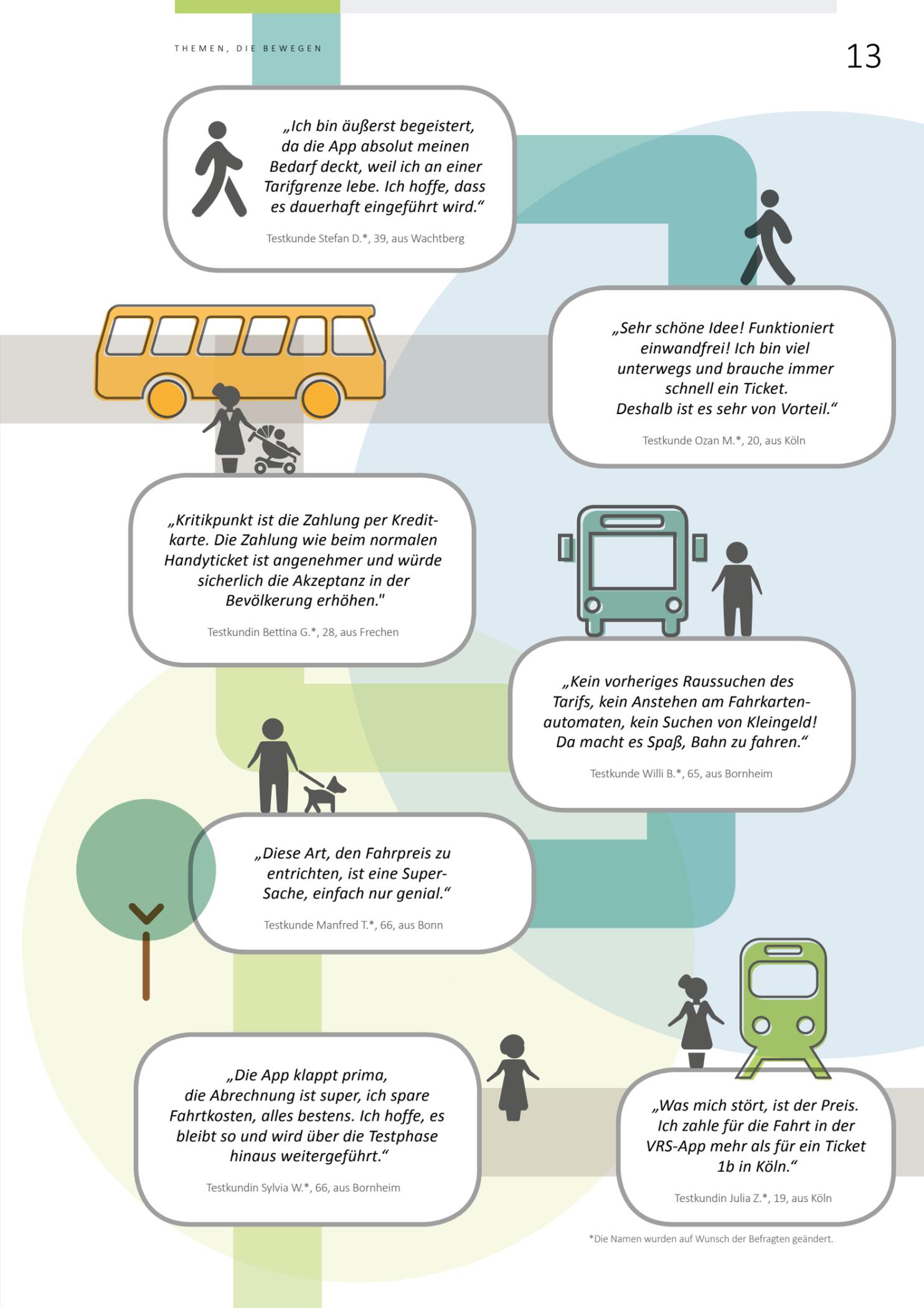
Einmal bin ich vom Hauptbahnhof bis zum Neumarkt gefahren. Da hat es eine Weile gebraucht, bis der Check-out und der Standort erkannt worden sind. Es war aber alles korrekt. Ich finde es sehr cool, man muss sich keine Gedanken machen, denn man kann nichts falsch machen.

Früher war ich mir schon öfter unsicher »Habe ich jetzt für meine Strecke das richtige Ticket?« Aber das fällt

mit dem eTarif ja alles weg. Und ich finde es super-fair: Man zahlt das, was man auch tatsächlich gefahren ist.

Ich würde mich freuen, wenn der eTarif in den Regelbetrieb geht. Ich bin als Studentin zwar mit dem SemesterTicket versorgt, aber ich war sehr neugierig, wie das mit der App und dem neuen Luftlinientarif klappt. Ich habe ihn auch sozusagen stellvertretend für meine Eltern ausprobiert – die sind nicht so sehr Smartphone-affin. Aber mit der eTarif-App kann gar nichts schiefgehen, es ist super einfach.“

(Julia Senge, 20, Psychologiestudentin aus Köln)



„Ich bin äußerst begeistert, da die App absolut meinen Bedarf deckt, weil ich an einer Tarifgrenze lebe. Ich hoffe, dass es dauerhaft eingeführt wird.“

Testkunde Stefan D.\*, 39, aus Wachtberg



„Sehr schöne Idee! Funktioniert einwandfrei! Ich bin viel unterwegs und brauche immer schnell ein Ticket. Deshalb ist es sehr von Vorteil.“

Testkunde Ozan M.\*, 20, aus Köln



„Kritikpunkt ist die Zahlung per Kreditkarte. Die Zahlung wie beim normalen Handyticket ist angenehmer und würde sicherlich die Akzeptanz in der Bevölkerung erhöhen.“

Testkundin Bettina G.\*, 28, aus Frechen



„Kein vorheriges Raussuchen des Tarifs, kein Anstehen am Fahrkartenautomaten, kein Suchen von Kleingeld! Da macht es Spaß, Bahn zu fahren.“

Testkunde Willi B.\*, 65, aus Bornheim



„Diese Art, den Fahrpreis zu entrichten, ist eine Super-Sache, einfach nur genial.“

Testkunde Manfred T.\*, 66, aus Bonn



„Die App klappt prima, die Abrechnung ist super, ich spare Fahrtkosten, alles bestens. Ich hoffe, es bleibt so und wird über die Testphase hinaus weitergeführt.“

Testkundin Sylvia W.\*, 66, aus Bornheim



„Was mich stört, ist der Preis. Ich zahle für die Fahrt in der VRS-App mehr als für ein Ticket 1b in Köln.“

Testkundin Julia Z.\*, 19, aus Köln

\*Die Namen wurden auf Wunsch der Befragten geändert.

# Schritt für Schritt zum eTarif-Ticket.

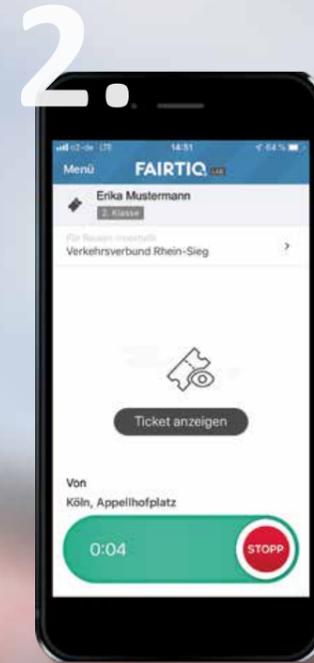


Mit der App des Anbieters FAIRTIQ ist der Ticketkauf so einfach wie nie. VRS-Vertriebsmitarbeiter Matthias Berels begleitet das Pilotprojekt und erklärt die einzelnen Steps auf dem Weg zum Ticket – vom Einchecken bis zum Auschecken.



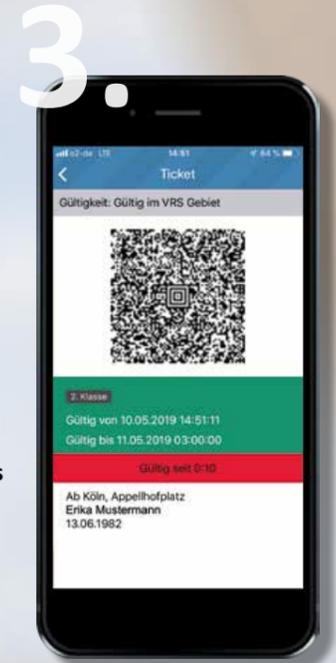
1.

Die App erkennt automatisch den Standort und bietet die nächstgelegene Haltestelle für den Check-in an. Dieser sollte vor der Fahrt mit der U-Bahn vorsorglich oberirdisch erfolgen.



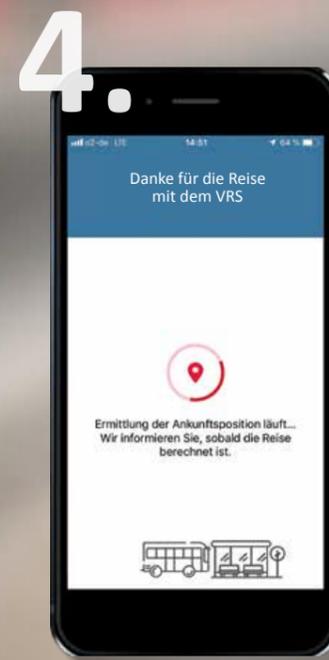
2.

Nach dem erfolgreichen Check-in zeigt die App die Reisedauer an sowie die Option „Ticket anzeigen“.



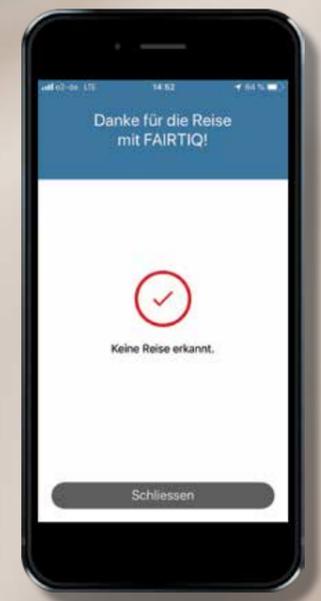
3.

Wer dem Hinweis „Ticket anzeigen“ folgt, erhält das Ticket als QR-Code auf den Bildschirm. Der Code dient bei einer Kontrolle als Nachweis über das gelöste Ticket.

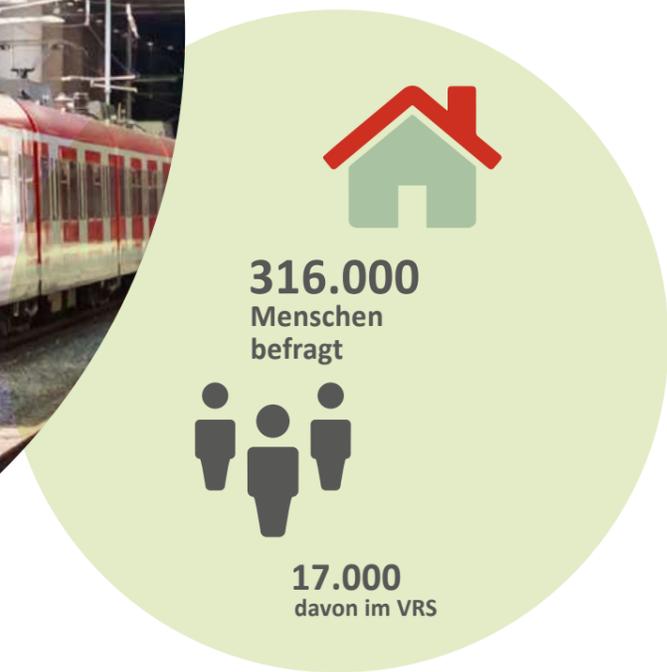


4.

Wer seine Reise beendet hat, checkt mit einer Wischbewegung wieder aus. Dann erscheint die abgebildete Anzeige.



Wer die Bahn knapp verpasst hat, braucht sich keine Sorgen um eine falsche Abrechnung zu machen. Die App erkennt, dass keine Reise angetreten wurde, ein Preis wird gar nicht erst berechnet.



UMFRAGE-ERGEBNISSE 2017

## Mobil in Deutschland.

Die Studie „Mobil in Deutschland“ (MiD), die in unregelmäßigen Abständen vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegeben wird, liefert wertvolle Erkenntnisse für die Arbeit von Verkehrsverbänden und -unternehmen.

Aufgestockt durch die Ergebnisse aus zusätzlichen Haushaltsbefragungen regionaler Partner ist MiD die größte Mobilitätsstudie weltweit. 2017 wurden mehr als 316.000 Menschen befragt – allein im Gebiet des VRS mehr als 17.000. Aktuell werden die Daten von den

Experten des VRS ausgewertet, um Trends zu erkennen und daraus ein Angebot zu erarbeiten, das noch besser auf die Bedürfnisse der Fahrgäste abgestimmt ist. Die wichtigsten Erkenntnisse aus der aktuellen Erhebung präsentieren wir hier.

### Verkehrsaufkommen im VRS

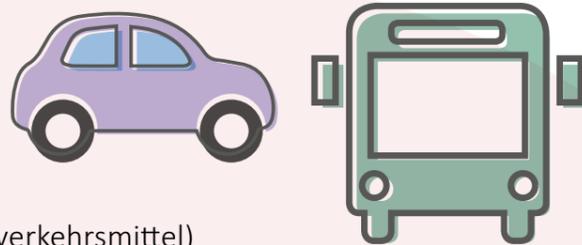
Auswertungsebene: Personen



Deutschland -Ø: ■ Unterwegszeit in Min.\*: 80 | ■ Kilometer pro Person und Tag: 39 | ■ Wege pro Person und Tag: 3,1

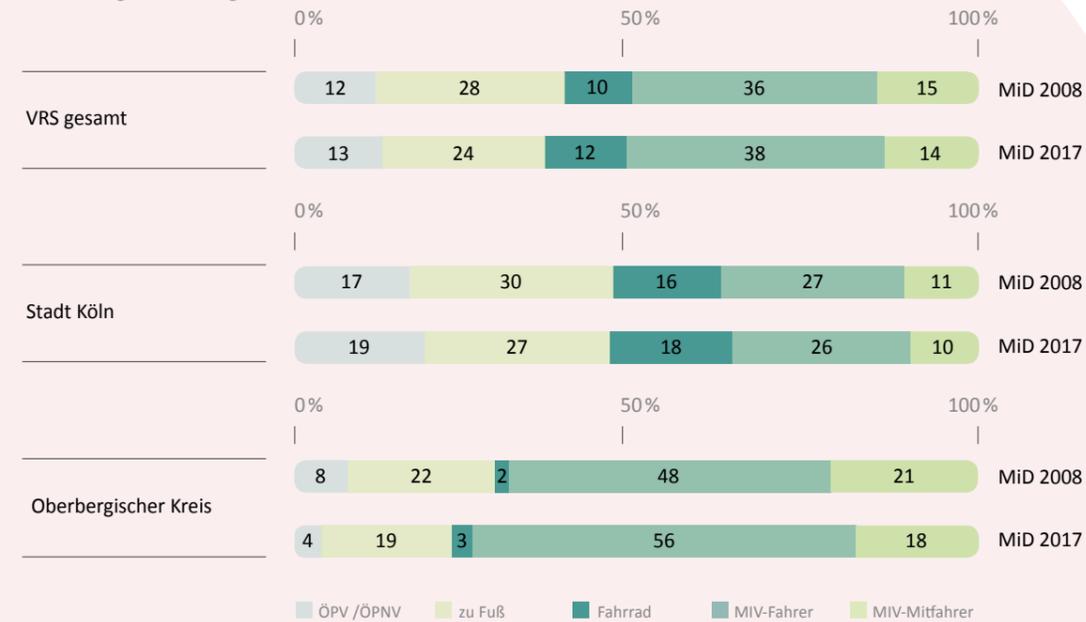
\* Ohne Wirtschaftsverkehr

Einen deutlichen Einfluss auf die Mobilität hat, neben dem Wohnort, der ökonomische Status des Hauses. Je höher dieser ausfällt, desto häufiger sind die darin lebenden Personen am Stichtag unterwegs.

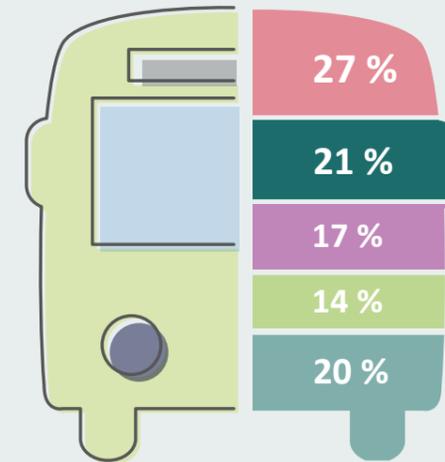


### Modal Split (Hauptverkehrsmittel)

Auswertungsebene: Wege



Hat die Zahlen im Blick: Dr. Manfred Knieps, VRS-Abteilungsleiter für den Bereich Einnahmenaufteilung und Marktforschung



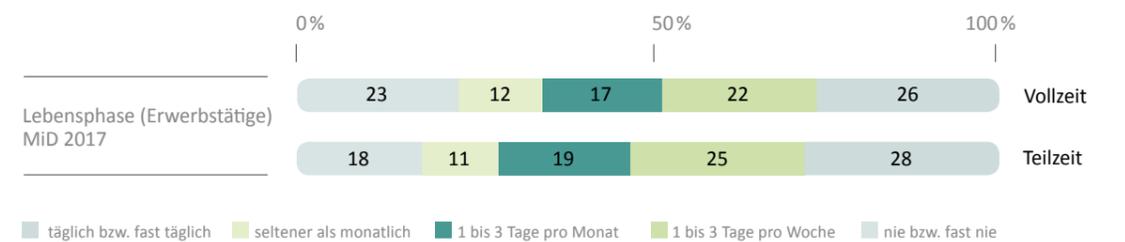
### Bus- und Bahnnutzung in der Region Stadt und Kommune (VRS)



VRS-weit nutzt jeder Fünfte (fast) täglich den ÖPNV. Im Vergleich zu den bundesweiten Ergebnissen liegt der VRS in der Zielgruppe der (Fast-)Täglichnutzer 7 %-Punkte über dem Schnitt (13%). NRW-weit nutzen 14% der Einwohner (fast) täglich den ÖPNV. Im VRS zeigen sich je nach Region erwartungsgemäß deutliche Unterschiede.

### Bus- und Bahn-Nutzung in der Region

Auswertungsebene Personen





# Von Bahnhöfen und Büchern.

## DAS VRS-GESPRÄCH

### „Wer macht schon ein Buch über U-Bahn-Haltestellen?“

Bei einem Rundgang durch den Kölner Dom zeigte die ehemalige Dombaumeisterin Barbara Schock-Werner den VRS-Geschäftsführern Michael Vogel und Dr. Norbert Reinkober ihre alte Wirkungsstätte. Im Café Reichard berichtete sie amüsiert von der immer wiederkehrenden Frage von Touristen, warum man den Dom denn so nahe an den Hauptbahnhof gebaut hätte. Außerdem sprach das Trio über ihre neuen Projekte, ihre Begeisterung für U-Bahn-Haltestellen und die Zukunft des Bahnknotenpunkts Köln.

**Vogel:** Jetzt sind Sie nach 13 Jahren als Dombaumeisterin schon eine Zeit im Ruhestand. Wie würden Sie Ihr Wirken einschätzen?

**Schock-Werner:** Ich hoffe, dass ich insgesamt eine positive Resonanz hinterlassen habe. Es gibt zwei Dinge, die über meine Zeit hinaus wirken werden. Das eine ist das Fenster nach dem Entwurf von Gerhard Richter, das Wellen geschlagen hat und noch immer schlägt. Die Leute kommen in den Dom und fragen: „Wo ist das Fenster?“ Das andere ist das Eingangsgebäude, mit dem die Probleme bei der Turmbesteigung doch sehr gemildert wurden.

**Reinkober:** Für mich sind Sie das städtebauliche Gewissen von Köln. Ich habe Sie kennengelernt, als ich mit der Idee einer Seilbahn zwischen Deutz und dem Hauptbahnhof zu Ihnen gekommen bin. Zuerst fanden Sie die Idee blödsinnig, haben dann aber umgedacht.

**Schock-Werner:** Ja, mir fiel Koblenz ein, und wie gut das da klappt. Jetzt wollen sie hier bei uns ja eine Seilbahn hin und her durch die ganze Stadt. Seilbahn ist ja

schön, die Stationen sind das Problem. Wo will man die denn überall in der Stadt unterbringen? Obwohl natürlich die Idee, dass man raus aus diesem ganzen Auto-Fahrrad-Fußgänger-Chaos geht und darüber schwebt, schon faszinierend ist.

**Reinkober:** Wie sieht Ihr Tagesablauf jetzt aus? Könnten Sie schon loslassen?

Ins Gespräch vertieft: Dr. Norbert Reinkober und Barbara Schock-Werner



**Schock-Werner:** Der Tag sieht natürlich jetzt vollkommen anders aus als früher. Manchmal habe ich tatsächlich einen Tag, an dem ich nichts mache. Letztes Jahr war mein Mann sehr krank und ist dann gestorben. Das war schon belastend. Und jetzt habe ich mich entschlossen umzuziehen. Wenn Sie von 200 auf 80 Quadratmeter umziehen, ist das ganz schwierig. Und jetzt kam noch Notre-Dame dazu.

**Vogel:** Wie viel Zeit verbringen Sie denn momentan in Paris?

**Schock-Werner:** Bis jetzt noch gar keine. Das Problem ist, dass das „Team Notre-Dame“ noch nicht steht. Sie brauchen gute Leute, die stehen nicht gerade auf der Straße rum. Jetzt versuchen wir – das sind die Beauftragte für Kultur und Medien der Bundesregierung und ich – einen Ansprechpartner zu finden. Wo ich dann einmal im Quartal hinfahre und mir erzählen lasse, was gerade ansteht.

**Vogel:** Wie sehen Sie Ihre Rolle?

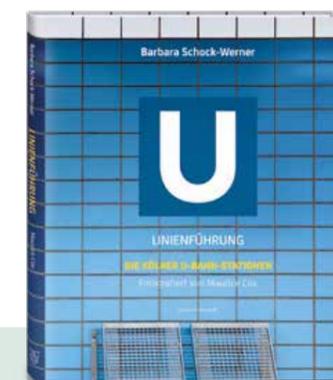
**Schock-Werner:** Ich soll vermitteln und regelmäßig berichten: an meine deutschen Kollegen, an das Ministerium und das Auswärtige Amt. Aber ich werde um Gottes Willen keine guten Ratschläge geben. Das mag niemand.

**Reinkober:** Zurück nach Köln. Als direkte Nachbarin erleben Sie, wie tagtäglich Hunderttausende durch den Hauptbahnhof gehen. Man merkt, dass unser System voll ist.

**Schock-Werner:** Manchmal kommt man kaum durch den Hauptbahnhof, es ist schon beängstigend voll.

**Reinkober:** Uns beiden treibt das oftmals den Schweiß auf die Stirn, zu erkennen, dass in der Vergangenheit über Jahrzehnte nichts getan wurde. Infrastruktur in Deutschland aufzubauen und zu erhalten ist halt was Schwieriges.

Auf Entdeckungstour mit der ehemaligen Dombaumeisterin



Das Buch „Linienführung. Die Kölner U-Bahn-Stationen“ mit Texten von Barbara Schock-Werner und Fotografien von Maurice Cox ist im Greven Verlag erschienen. Auf 192 Seiten inklusive 40 Ausklappseiten spürt es der Geschichte der Kölner U-Bahn-Stationen nach.

**Schock-Werner:** Mit Herrn Mehdorn habe ich mal bei einem Mittagessen über den Bahnhof Deutz gesprochen – dass es sinnvoll wäre, den auszubauen anstatt alle Züge in den Hauptbahnhof rein- und wieder rausfahren zu lassen. Und dann hat mir ein anderer Bahnangestellter gesagt: „Wenn in Deutz wegen Bedenken bezüglich der Welterbestätte doch keine Hochhäuser gebaut werden, dann brauchen die auch keinen richtigen Bahnhof.“ Daraufhin wurde der ja schon geplante Ausbau dieses Bahnhofs erst mal wieder in die Schublade gesteckt. Dabei ist der Ausbau des Bahnhofs Deutz absolut notwendig für den Nahverkehr. Und erst recht für Leute, die vom Fernverkehr in den Nahverkehr umsteigen wollen. Heute ist das eine Zumutung.

**Vogel:** Sie haben sich ja auch mit den U-Bahn-Stationen beschäftigt und dazu ein wunderbares Buch gemacht. Was hat Sie dazu motiviert?

**Schock-Werner:** Eigentlich war ich ja sehr zentrumsorientiert. Aber ab und zu fuhr ich zur Entspannung ins Neptunbad. Und dann fuhr ich immer mit der U-Bahn nach Ehrenfeld und dachte: „Was ist das eigentlich für eine tolle Haltestelle.“ Bis dahin war U-Bahn gar nicht so in mein Bewusstsein getreten. Und dann, nach meinem Eintritt in den Ruhestand, kam der Stadt-Anzeiger und sagte: „Sie haben so einen speziellen Blick. Schreiben Sie doch ab und zu was für uns!“

**Reinkober:** Und ich lese Ihre Kolumne immer wieder gerne.

**Schock-Werner:** Das ist mal kritisch und mal positiv. Es ist nicht nur Rumgemecker, da lege ich großen Wert drauf. Und da kam dann auch ein Bericht „Köln hat so tolle U-Bahn-Haltestellen“. Sogar der WDR interessierte sich und machte ein Feature über diese U-Bahn-Haltestellen. Aber beide Male hieß es: „Wir können ja nur drei oder so vorstellen“. Da bin ich zum Verlag gegangen und habe gesagt: „Ich würde so gerne ein Buch über die U-Bahn-Haltestellen schreiben.“ Der Verleger hielt mich für vollkommen beknackt. Wer macht schon ein Buch über U-Bahn-Haltestellen? Aber dann hat ein Profi-Fotograf einige Bilder gemacht, und der Verlag

Unterwegs im Untergrund:  
Haltestelle Breslauer Platz





Hoch hinaus auf der schmiedeeisernen Wendeltreppe

gab sein Okay für das Buch. (*Barbara Schock-Werner zeigt einige Seiten aus dem Buch.*) Das ist Poststraße, eine ganz hässliche Haltestelle. Die haben die so versaut. Die spannendste ist eigentlich Bahnhof Mülheim – leider auch die dreckigste. Also da könnte ich mich richtig drüber aufregen. Nach dem Motto: „Die ist so weit draußen, da muss man sich nicht so drum kümmern.“ Sehen Sie, das ist doch fantastische Architektur. Mein Lieblings-Hass-Objekt ist aber Chorweiler.

**Vogel:** Dann brauche ich danach ja schon mal nicht mehr zu fragen.

**Schock-Werner:** Die Haltestelle wurde in den 90er-Jahren neu gestaltet. Sehr schön mit diesen Regenbogenfarben und den Bänken und wandhohen Fotos. Irgendwann kam die Bahn und hat die zweite Reihe von Pfeilern mausgrau gestrichen. Ich habe dahin geschrieben und habe natürlich nie eine Antwort auf die Frage nach dem Warum bekommen. Aber das ist so typisch, dass irgendein Techniker entscheidet: „Das ist doch viel zu aufwendig.“ Auf der Seite der Bahn sind die Pfeiler jetzt alle mausgrau.

**Vogel:** Wir haben jetzt auch einen Bahnhof, dem wir uns besonders widmen wollen. Wir wollen uns beim Bahnhof Belvedere engagieren, dem ältesten Bahnhof Kontinentaleuropas. Sie kennen ihn ja auch. Er wird sehr stiefmütterlich behandelt, dafür, dass er so einen historischen und auch architektonischen Wert hat für die Stadt. Wir wollen den Erhalt unterstützen und hatten auch schon Gespräche mit dem Verein, der sich dort gegründet hat ...

**Schock-Werner:** ... und seit zehn Jahren nicht aufgibt. Das finde ich bewundernswert. Das absolute Theater finde ich den Heckmeck um diesen Baum. Das ist so absurd. Diese Platane, die da in 80 Zentimeter Entfernung steht und eindeutig Schäden am Bau verursacht hat. Der Baum und die Gutachter dazu haben mindestens 100.000 Euro gekostet. Nur wegen dieses blöden Baumes, der ja nicht der einzige in der Gegend ist. Ich versteh' das nicht.

**Reinkober:** Was würden Sie vorschlagen, was man an dem Gebäude zuvorderst machen sollte?

„Zwei Dinge werden über meine Zeit hinaus wirken. Das eine ist das Fenster nach einem Entwurf von Gerhard Richter, und das andere ist das Eingangsgebäude zur Turmbesteigung des Doms.“

Barbara Schock-Werner

**Schock-Werner:** Also, zuerst muss der Baum weg, und dann müssen die Wände saniert werden. Das Eingangsgebäude muss gebaut werden. Die Pläne sind im Grunde fertig. Das finde ich toll, dass Sie sich für den Bahnhof Belvedere engagieren wollen. Diesen Freundeskreis bewundere ich wirklich aufrichtig. (Anm. d. Redaktion: Mehr über den Bahnhof Belvedere ab S. 58).

**Reinkober:** Wir sind ja jetzt nicht die großen Geldgeber, sondern können nur unseren kleinen sozialen oder städtebaulichen Beitrag leisten. Macht Sie denn das neue Dom-Umfeld glücklich?

**Schock-Werner:** Na ja, es ist viel besser geworden. Und jetzt wird ja hier vor dem Café Reichard auch saniert. Was ich schön finde, weil der logische Übergang zum Bahnhof ist ja gar nicht die Treppe runter, sondern über die Trankgasse. Da müssen Sie keine Stufe bewältigen. Toll ist jetzt auch die Unterführung zur Philharmonie. Das ist auch ein bisschen mein Verdienst. Wir hatten da ja das Baptisterium und den Hütteneingang. Das war grauenhaft. Wenn die Touristen morgens kamen, lagen da häufig Drogensüchtige unter der Überdachung. Aber jetzt ist dieser Bereich wirklich toll geworden. Die Südseite des Doms war vorher die Pinkelecke Nummer eins. Durch unser Eingangsgebäude mit dem Kiosk hat der Bereich eine deutliche Verbesserung erfahren.



Der Tunnel im Fundament des Südturms führt in den neuen Eingangsraum für die Turmbesteigung.



Professor Dr. Barbara Schock-Werner (Jahrgang 1947) war von 1999 bis 2012 erste Kölner Dombaumeisterin. Die Architektin und Denkmalschützerin hält mehrere Professuren und lehrte an Hochschulen in ganz Deutschland. In ihre Ägide als Dombaumeisterin fiel auch der Einbau des neuen, 113 Quadratmeter großen „Richter-Fensters“ (2007) im Südquerhaus des Kölner Doms. Nach dem Großbrand in der Kathedrale Notre-Dame in Paris (15. April 2019) wurde die Wahl-Kölnlerin von Kulturstaatsministerin Monika Grütters zur Koordinatorin der angebotenen Hilfen aus Deutschland berufen. Barbara Schock-Werner ist verwitwet und hat zwei erwachsene Kinder. Die Autorin zahlreicher Bücher lebt in der Kölner Innenstadt. Zuletzt erschien „Köln auf den Punkt 2 – mit der Dombaumeisterin a. D. durch die Stadt“ (DuMont, 2019).



STUDIE KAPAZITÄTSSTEIGERUNG

## Ist kostenloser ÖPNV machbar?

Die Diskussion um den kostenlosen ÖPNV ist derzeit allgegenwärtig. Experten gehen davon aus, dass eine Realisierung solcher Angebote eine Fahrgaststeigerung von rund 30 Prozent nach sich zöge. Doch sind die für solche Zuwächse nötigen kurzfristigen Kapazitätssteigerungen überhaupt zu stemmen? Jutta Henninger hat sich im Auftrag des VRS mit diesen Fragen beschäftigt.

„Der begrenzende Faktor ist die Infrastruktur.“

Gutachterin Jutta Henninger



### Frau Henninger, wie fällt Ihr Fazit aus: Welche Folgen hätte ein Anstieg der Fahrgastzahlen um 30 Prozent?

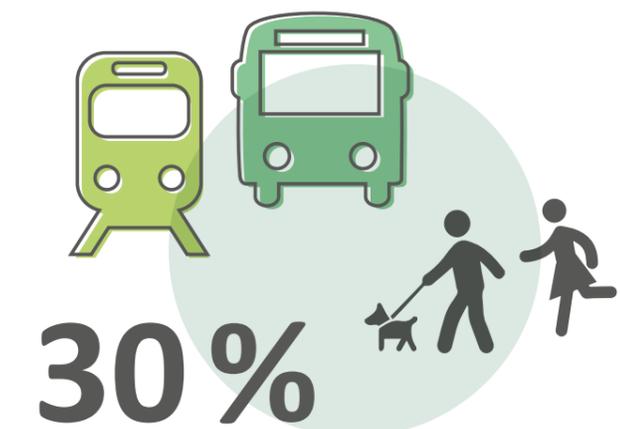
Bereits heute sind viele SPNV-Linien im Zulauf auf die Großstädte deutlich überlastet. Und auch zahlreiche Bus- und Straßenbahnlinien weisen zum Teil schon Überlastungen auf. Vor diesem Hintergrund würde der prognostizierte Zuwachs der Fahrgastzahlen ohne entsprechende Auffangmaßnahmen die Situation erheblich verschärfen. Der Kollaps des Nahverkehrssystems, besonders im morgendlichen Berufsverkehr, wäre voraussichtlich die Folge.

### Wie sind Sie an die Studie herangegangen?

In der Untersuchung haben wir zwei verschiedene Ansätze verfolgt. Der eine widmet sich der Identifizierung überlasteter Linien im Bestandsnetz anhand umfangreicher Auswertungen von Fahrgastzahlen. Insgesamt haben wir dabei 120 Referenzlinien untersucht, bei deren Auswahl wir uns auf besonders kritische Engpässe beschränkt haben. In Abstimmung mit dem VRS und den angeschlossenen Verkehrsunternehmen wurden für die überlasteten Linien bzw. Linienabschnitte kurzfristig umsetzbare Entlastungsmaßnahmen entwickelt. Der zweite Ansatz untersucht pendlerstarke Verbindungen. Für viele Pendler ist der ÖPNV aufgrund langer Fahrtzeiten oder ungünstiger Umsteigeverbindungen keine wirkliche Alternative zum Auto. Für diese Verbindungen wurden Verbesserungsmöglichkeiten entwickelt.

### Wie sehen die Maßnahmen konkret aus?

Der begrenzende Faktor ist die Infrastruktur. Doch die lässt sich nicht kurzfristig ausbauen. Daher wurden gezielt Maßnahmen zur Angebotserweiterung



**mehr Fahrgäste bei kostenlosem ÖPNV**

Schätzung nach der Studie zur Kapazitätssteigerung



entwickelt, die sich auf Basis der heute bestehenden Infrastruktur realisieren lassen. Diese sind Taktverdichtungen, Einsatz größerer Fahrzeuge sowie Direktverbindungen und Schnellbusse. Damit das Entlastungsangebot attraktiv und zeitlich konkurrenzfähig zum Auto ist, dürfen die Busse nicht im Stau stehen. Daher sind Bevorrechtigungen des ÖPNV erforderlich. Das können Busspuren sein oder Ampelschaltungen, die den ÖPNV bevorzugen. Bei der Pendleranalyse wurden einige gebietskörperschaftsübergreifende Verbindungen identifiziert, für die sich in vielen Fällen Schnellbusse eignen.

#### Wie hoch ist der Finanzbedarf für die erarbeiteten Maßnahmen?

Wir schätzen die Kosten auf rund 120 Millionen Euro pro Jahr. Diese Summe ist allerdings als Untergrenze zu verstehen. Sie würde für die Umsetzung von Maßnahmen anfallen, mit denen sich der erwartete Zuwachs mit den heutigen Qualitätsstandards bewältigen ließe. Kosten für eine generelle Attraktivitätssteigerung im ÖPNV sind darin noch nicht enthalten. Und weitere zusätzliche Kosten, etwa für die Beschaffung von Elektro- anstelle von Dieselnissen, konnten noch nicht bis ins Detail ermittelt werden.

 **120 Mio. €**  
min. Zusatzkosten p. a.  
(ohne Qualitätsverbesserung)



### Hintergrund der Studie

#### Durchführung:

Jutta Henninger von der WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH aus Braunschweig in Zusammenarbeit mit Professor Carsten Sommer vom Institut für Verkehrswesen der Universität Kassel

#### Auftraggeber:

Die Mitglieder der VRS-Verbandsversammlung / Geschäftsführung der VRS GmbH im Herbst 2018

#### Anlass:

Diskussionen um kostenlosen ÖPNV sowie drohende Dieselfahrverbote

#### Gegenstand:

- Erforderliche Kapazitäten zur Bewältigung einer Fahrgaststeigerung um 30 Prozent bis ca. 2024
- Maßnahmen zur Schaffung der Kapazitäten
- Höhe der benötigten Finanzmittel



Für den VRS als Projektleiter für die Studie im Einsatz: Danijel Tadic, Assistent der Geschäftsführung

## Gastbeitrag von VRS-Zweckverbandsvorsteher Sebastian Schuster.



In meinem Grußwort im VRS-Verbundbericht 2018 führte ich aus, dass ein gut funktionierender Nahverkehr ein wichtiger Standortfaktor für unsere prosperierende Region ist. Damit das so bleibt, ist der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für den öffentlichen Personennahverkehr unabdingbar. Die vorliegende Studie belegt dies ausdrücklich, führt aber auch aus, dass man hierfür einen langen Atem braucht. Stünde eine Fahrgaststeigerung von rund 30 Prozent bevor, so wäre das mit dem bereits heute oft ausgelasteten und auf manchen Achsen überlasteten Angebot nicht möglich. Vor allem die Berufspendler werden wissen, wovon ich spreche. Mittelbar wäre eine derartige Steigerung nur mit erheblichen Kapazitäts- und Angebotsausweitungen zu bewältigen.

#### Finanzierung aus Fahrgeldeinnahmen

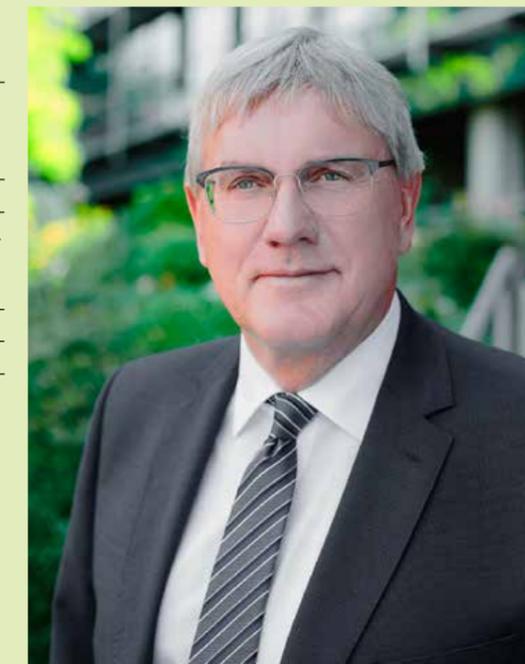
Die Idee, einen kostenlosen ÖPNV anzubieten, um die Nachfrage zu erhöhen, ist nicht neu. Jedoch müssen dabei immer die Rahmenbedingungen vor Ort berücksichtigt werden. So kann man etwa den kostenlosen ÖPNV in der Hauptstadt von Estland in Tallinn nicht mit dem Projekt der Stadt Monheim am Rhein vergleichen. Eins ist aber völlig klar, die „Zeche“ muss irgendjemand bezahlen, und dazu sind die Kreise und kreisfreien Städte im VRS alleine nicht in der Lage. Die Infrastruktur muss finanziert, umweltfreundliche Busse und Bahnen müssen gekauft, Treibstoff und Strom beschafft und die Fahrerinnen und Fahrer ordentlich bezahlt werden. Hierfür wurde im VRS immer am Grundsatz festgehalten: Die Finanzierung des Angebotes soll möglichst mit Fahrgeldeinnahmen erwirtschaftet werden. So werden heute rund 75 Prozent der Kosten in Höhe von rund 1 Milliarde Euro im VRS über den Ticketverkauf und tarifliche Ausgleichszahlungen abgedeckt. Sollte dieser Ansatz im Rahmen der „Verkehrswende“ nicht mehr erwünscht sein, so muss man nach anderen Lösungen suchen und

hierfür Finanziers finden. Nebenbei bemerkt wird die „Verkehrswende“ auch nicht alleine durch Maßnahmen im ÖPNV zu bewältigen sein.

#### Infrastrukturausbau beschleunigen

Es wird aber eine unserer Aufgaben sein, in den nächsten zwei Jahren Ideen zu erarbeiten, ob und wie ein neues Finanzierungssystem entwickelt und umgesetzt werden kann. Und es versteht sich von selbst, dass der Bund, die Länder und auch die Verkehrsunternehmen ebenso gefragt sind.

Ob es dann den für den Kunden kostenlosen ÖPNV geben wird, bleibt abzuwarten. Wichtiger ist es, den Infrastrukturausbau zu beschleunigen und den Menschen ein gutes und verlässliches ÖPNV-Angebot zu machen. Und hierunter verstehe ich nicht nur Bahnen und Busse, sondern auch alle Varianten der On-Demand-Verkehre.



32 EIN KÖLNER BEISPIEL MACHT SCHULE  
NRWupgrade für das AzubiTicket

33 WILLKOMMEN AN BORD!  
Eduard Rollmann übernimmt die Leitung  
des Kompetenzzenters Marketing NRW

34 FAHRGÄSTE BLEIBEN TREU  
Bilanz 2018

# Tickets und *Tarife*



A Z U B I T I C K E T E R W E I T E R T

## Ein Kölner Beispiel macht Schule.

Mit dem AzubiTicket sind Auszubildende im VRS nicht nur auf dem Weg zur Arbeit, sondern auch in der Freizeit mobil und flexibel. Mit dem neuen NRWupgrade kann das beliebte Ticket jetzt sogar noch mehr: Für nur 20 Euro Aufschlag fahren Auszubildende durch ganz NRW.

Seit seiner Einführung im August 2017 schwimmt das VRS-AzubiTicket auf einer Welle des Erfolgs. Als verbundweit gültiges Ticket zu einem attraktiven Preis lief es dem StarterTicket schnell den Rang ab. Dessen zuletzt rückläufigen Absatztrend kehrte das AzubiTicket innerhalb nur weniger Monate um. Kein Wunder, dass andere Verkehrsverbünde in Nordrhein-Westfalen nachzogen und ihren Auszubildenden inzwischen vergleichbare Angebote machen. Mit ihnen sind die jungen Menschen nicht nur auf dem Weg zur Arbeit, sondern auch in der Freizeit und am Wochenende preiswert und komfortabel unterwegs.



### Mobil und flexibel – in ganz NRW

Mit einem gemeinsamen Entschluss gingen das Landesverkehrsministerium sowie die NRW-Verkehrsverbünde und -Aufgabenträger Anfang 2019 den logischen nächsten Schritt: die Einführung eines landesweiten AzubiTickets. Nachdem die nötigen Gremienbeschlüsse vorlagen, war es zum Beginn des neuen Ausbildungsjahres am 1. August 2019 so weit. Mit dem NRWupgrade können Auszubildende, die über ein Verbund-Azubiticket im Abo verfügen, für nur 20 Euro Aufschlag durch ganz NRW fahren. Im VRS-Raum kostet das landesweit gültige AzubiTicket monatlich 80,70 Euro.

Alle Inhaber eines AzubiTickets können das NRWupgrade erwerben. Auch Bafög-beziehende Meisterschüler/innen sowie Beamtenanwärter/innen des einfachen und mittleren Dienstes gehören jetzt zum Kreis der Berechtigten. Das AzubiTicket mit NRW-Erweiterung gilt dann auch für Fahrten im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), im Aachener Verkehrsverbund (AVV) und im Bereich des WestfalenTarifs. Das Land fördert die Erweiterung 2019 mit zwei Millionen Euro. Für das Jahr 2020 sind 4,9 Millionen Euro NRW-Fördermittel eingeplant.

### AzubiTicket im Aufwind

„Es ist ein großer Erfolg, dass wir das Kölner Modell gemeinsam mit dem Land und den anderen Verbänden auf ganz NRW ausweiten konnten. Wir freuen uns, den Auszubildenden dank der jetzt vom Land NRW bereitgestellten Gelder nun auch ein landesweites Angebot ermöglichen zu können“, sagt VRS-Geschäftsführer Michael Vogel. „Wir sind überzeugt, dass die landesweite Gültigkeit die Attraktivität des AzubiTickets weiter steigern wird.“ Seit der Einführung steigen dessen Verkaufszahlen kontinuierlich. Im Jahr 2018 wurden rund 211.000 AzubiTickets verkauft.



## Willkommen an Bord!

Das Kompetenzzentrum Marketing NRW (KCM) hat einen neuen Leiter: Der 38-jährige Eduard Rollmann kommt von der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), wo er als Leiter Verbundangelegenheiten und nebenamtlicher Geschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft der Verkehrsunternehmen im Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV AV e.V.) tätig war. Der studierte Mathematiker ist verheiratet und hat drei Kinder. „Ich freue mich sehr auf die neue Herausforderung, das bereits sehr gut aufgestellte KCM weiter voranzubringen und die vielseitigen Interessen aller Partner in NRW in Einklang zu bringen“, erklärte Rollmann bei seinem Einstand.

Das beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) angesiedelte Kompetenzzentrum Marketing NRW verantwortet die Planung, Organisation und Durchführung aller angebots-, tarif- und vermarktungsbezogener Maßnahmen für den NRW-Tarif. Darüber hinaus gehören die landesweite Koordination und Abstimmung der Einnahmenaufteilung sowie deren operative Durchführung zum Aufgabenspektrum des Kompetenzzentrums.

BILANZ 2018

## Fahrgastzahlen weiter auf hohem Niveau, Einnahmen steigen leicht.

Auch 2018 waren die Fahrgast-Zahlen der VRS-Verkehrsunternehmen konstant hoch. Durch die Tarifanpassung sind die Einnahmen leicht gestiegen. Warum es ohne Infrastrukturausbau kein weiteres Wachstum geben kann und wie sich die Streiks und der Rekord-Sommer 2018 ausgewirkt haben: eine Zusammenfassung.

Die Bilanz des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg zeigt es: Die Kapazitätsgrenzen sind erreicht, die Zahl der Nutzer von Bussen und Bahnen im Verbundgebiet bleibt auf hohem Niveau konstant.

Insgesamt haben die Fahrgäste im Jahr 2018 rund 551 Millionen Fahrten (–800.000 bzw. –0,15 %) mit Bus und Bahn unternommen. Das bedeutet, dass im Jahr 2018 die Fahrgastzahlen erstmals seit mehr als 20 Jahren nicht gestiegen sind. Auch die Einnahmen blieben im Jahresvergleich nahezu identisch, sie lagen aufgrund der leichten Preisanpassung von 1,1 Prozent mit 674,96 Millionen Euro lediglich 2,27 Millionen Euro höher als 2017. Neben der Überlastung der Infrastruktur sorgen und sorgten weitere Faktoren dafür, dass die Zahlen

leicht gesunken sind: mit Streckensperrungen verbundene Baumaßnahmen, Sturmereignisse mit Einstellung des Betriebs, Streiks sowie der lange und heiße Sommer, der insbesondere innerstädtisch viele Kunden auf das Fahrrad hat umsteigen lassen.

„Die aktuellen Entwicklungen zeigen deutlich die Herausforderungen für heute und die nächsten Jahre auf. Insbesondere die Infrastruktur setzt uns Grenzen“, so VRS-Geschäftsführer Michael Vogel. „Wir sind davon überzeugt, dass wir durch die fortschreitende Digitalisierung nicht nur neue Kunden gewinnen, sondern auch das Tarifsystem signifikant vereinfachen werden. Dabei werden wir die bekannten und bewährten Vertriebswege keinesfalls vernachlässigen.“

### Anteil der HandyTickets steigt um 58 Prozent, ZeitTickets weiter beliebt

Eines der digitalen Angebote ist das VRS-HandyTicket, das weiterhin sehr gute Verkaufszahlen erzielt. Der Jahresumsatz im VRS-Tarif liegt bei rund 19,76 Millionen Euro. Damit konnten die HandyTickets im Vergleich zu 2017 (12,47 Mio. Euro) einen starken Zuwachs von 58 Prozent erzielen.

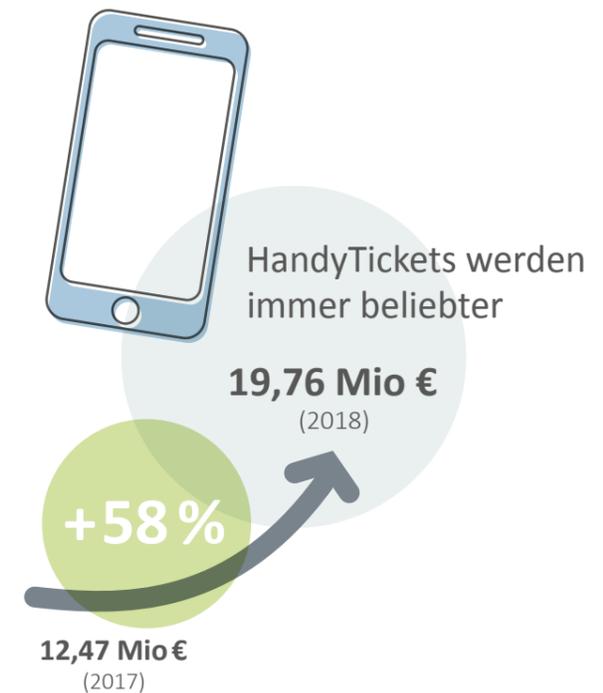
Bei den Fahrten im sogenannten Bartarif (Einzeltickets, AnschlussTickets, Mehrfahrentickets, Tages- und Gruppentickets) ist gegenüber dem Vorjahr ein Rückgang zu verzeichnen: Die Zahl der Fahrten ist von 57,24 Millionen auf 56,25 Millionen (–1,73 %) gesunken. Bei den VRS-Kunden sind Zeitfahrtausweise bzw. Abonnements weiterhin beliebt. So wurden 2018 insgesamt 228,16 Millionen Fahrten mit ZeitTickets für Erwachsene und 207,84 Millionen Fahrten mit ZeitTickets für Schüler und Auszubildende unternommen. „Im vergangenen Jahr waren im VRS 13.000 Fahrgäste mehr als 2017 mit einem ZeitTicket unterwegs, sei es ein Schüler-, Semester-, Job- oder MonatsTicket. Dies belegt, dass die Kunden gerne ein »Rundumsorglos-Paket« nutzen, mit dem sie 365 Tage lang mobil sein können“, so Vogel.

### Kunden informieren sich immer öfter digital

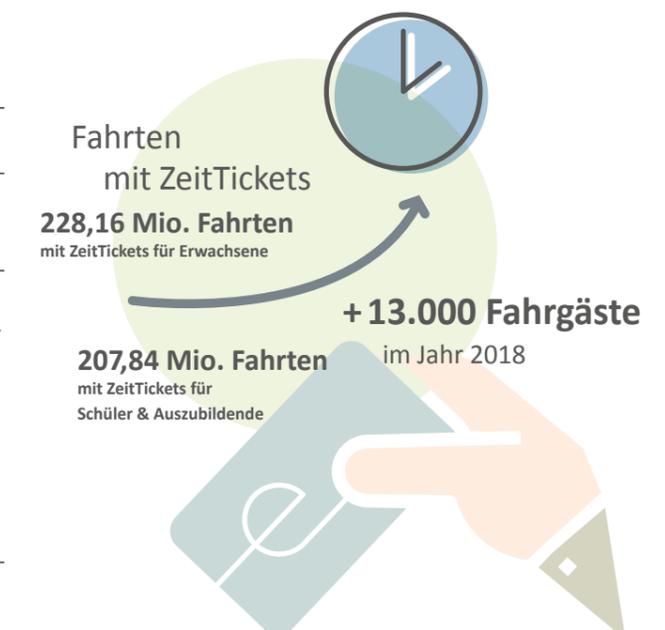
Immer mehr Fahrgäste informieren sich auf digitalen Wegen über das ÖPNV-Angebot, Tickets und Fahrpläne. Das ist das Ergebnis einer Umfrage, die der VRS im Herbst 2018 durchführte. Die Bekanntheit mobiler Apps ist bei den ÖPNV-Kunden im VRS-Gebiet seit 2014 um ein Fünftel (+19,5 %) gestiegen. Auch die Internetseiten des VRS und seiner Verkehrsunternehmen werden immer bekannter (+7,4 %). Deutlich in der Bekanntheit verloren haben die Fahrplanbücher (–9,5 %) sowie die telefonische Erreichbarkeit über die „Schlaue Nummer“ (–9,8 %).

### Umfrage belegt: Der Preis ist nicht alles

Dass vor allem ein attraktives Angebot Menschen von der Nutzung des ÖPNV überzeugt, belegt das NRW-Kundenbarometer. Hier ließ der VRS erstmals auch Nicht-Nutzer befragen. Diese Ergebnisse liefern ein



klares Stimmungsbild zu der Diskussion um einen fahrgeldlosen ÖPNV: Die Hälfte (49,4 %) der mehr als 800 Befragten aus dem VRS-Gebiet, die bislang den ÖPNV nicht nutzen, gab an, Busse und Bahnen auch als kostenloses Angebot nicht nutzen zu wollen. Gerade einmal 24 Prozent der sogenannten Nicht-Fahrer würden einen kostenlosen ÖPNV „(fast) täglich“ oder „mehrmals die Woche“ in Anspruch nehmen.



38 NEUE ZÜGE, VIELE VORTEILE  
Fazit von NVR-Geschäftsführer Heiko Sedlaczek

40 GROSSER TAG FÜR  
DAS GROSSPROJEKT  
Bahnknoten-Konferenz

46 TREFFPUNKT ZUKUNFT  
Mobilstationen

49 ÜBER GRENZEN HINWEG  
Inbetriebnahme RE 18

50 ENTWICKLUNGEN IM BLICK  
Qualitäts- und Stationsbericht

53 AUSHÄNGESCHILDER  
DES NAHVERKEHRS  
Modernisierungsoffensive

54 GEMEINSAM GEGEN  
PERSONALMANGEL  
Fokus Bahn

# Infrastruktur für die *Zukunft*



FAZIT INBETRIEBNAHME AUF DER LINIE RE 5

## Neue Züge, viele Vorteile.

NVR-Geschäftsführer Heiko Sedlaczek über den erfolgreichen Verlauf des RRX-Projekts.



**Die RRX-Fahrzeuge sind zu ihren Fahrten durch das Rheinland gestartet – über welche Vorteile können sich die Fahrgäste freuen?**

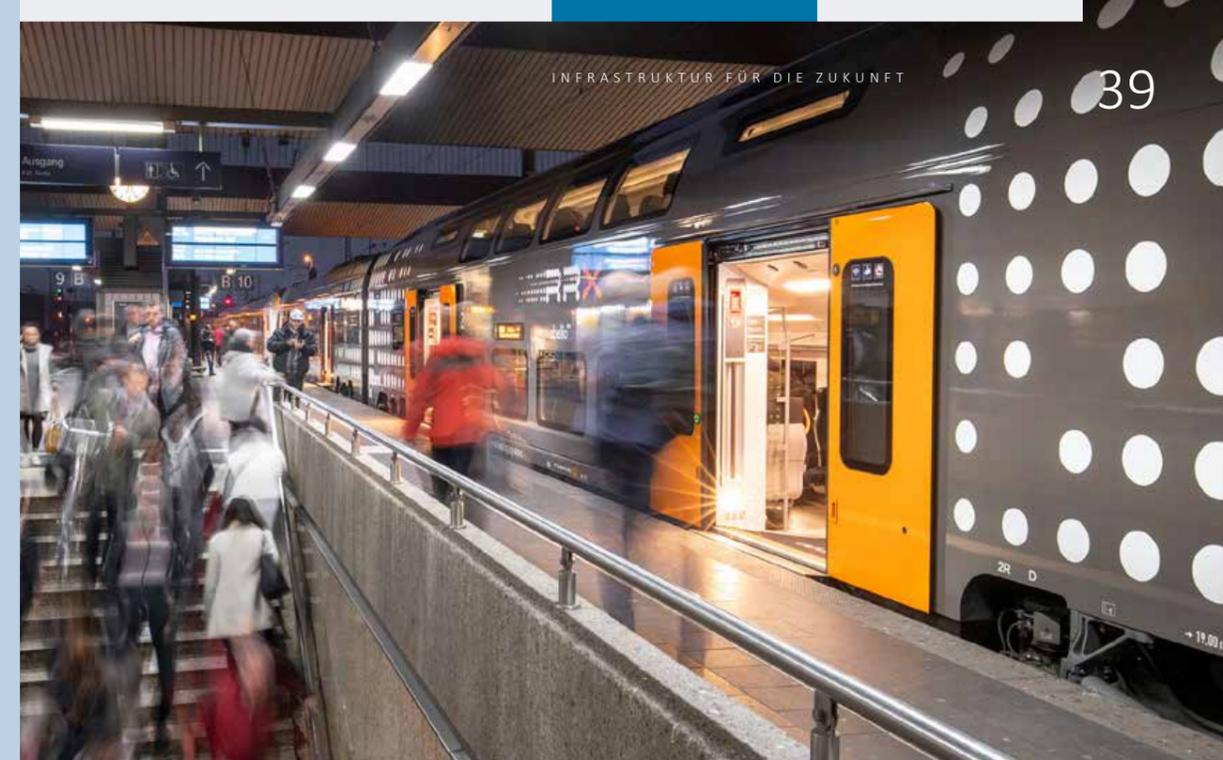
Die neuen Fahrzeuge bieten gegenüber den älteren Doppelstock-Konzepten eine höhere Innenraum-Qualität, verbesserte Fahrgastinformation und weitere technische Vorteile. So sind bei den Desiro HC besondere Scheiben verwendet worden, die die Durchlässigkeit der Funksignale erhöhen und so den Telefonempfang im Fahrzeug verbessern. Außerdem gibt es WLAN an Bord. Zudem ist die Einstiegssituation deutlich verbessert, da die Fahrgäste in der Regel ebenerdig einsteigen können. Außerdem ist das Fahrzeug auch umweltfreundlicher. Es ist sehr viel leichter konstruiert und hat damit einen deutlich geringeren Energieverbrauch. Zudem ist es leiser. Davon profitieren auch alle Bürgerinnen und Bürger, die an der Strecke wohnen.

**Der RE 5 gehört zu den langlaufenden Linien: Erwarten Sie durch den Einsatz der Desiro HC eine Verbesserung der Betriebsqualität?**

Die Desiro HC bieten gegenüber den alten Fahrzeugen durch ihr Beschleunigungsvermögen und durch kürzere Fahrgastwechselzeiten die Chance, pünktlicher zu verkehren. Allerdings lagen die Hauptursachen für Unpünktlichkeit auch schon in der Vergangenheit nicht beim Fahrzeug begründet, sondern in der völlig überlasteten Infrastruktur. Um Ausfälle zu vermeiden, erwarten wir einen reduzierten Schadenstand und die vom Hersteller zugesicherte 99,9-prozentige Verfügbarkeit. Dabei hilft die sogenannte „predictive maintenance“. Das Fahrzeug erkennt Probleme, bevor es ausfällt und kann dann schon aus dem Verkehr gezogen werden. Die Reserve ist ausreichend bemessen. Dadurch ist die Verfügbarkeit deutlich erhöht.

**Wie geht aus Ihrer Sicht der nötige Ausbau der Infrastruktur für das finale Konzept voran – den 15-Minuten-Takt zwischen Köln und Dortmund?**

Der Ausbau der Infrastruktur für den RRX ist ein Mammutprojekt, das vom Umfang her dem Ausbau des Bahnknoten Köln kaum nachsteht. Das zeigt allein die Summe der Investitionen in Höhe von rund 2,5 Milliarden Euro. Ein solches Vorhaben kostet aber nicht nur Geld, es kostet auch Zeit. Planungszeit, Genehmigungszeit, Zeit für drohende Klageverfahren, die zu einer wesentlichen Verzögerung führen können. Entscheidend ist, dass jeder einzelne Bauabschnitt, der realisiert wird, eine Verbesserung für den Verkehr bedeutet. Das Gesamtsystem RRX, also das Fließbandprinzip „first in, first out“, wo der erste startende Zug auch der erste ist, der ankommt und nicht ständig unplanmäßig überholt wird, funktioniert erst, wenn alles gebaut ist. Doch mit jedem zwischenzeitlich realisierten Teilabschnitt im Infrastrukturausbau wird das System so, wie es Stück für Stück wie ein Kartenhaus zusammengebrochen ist, auch Stück für Stück wieder aufstehen.



## Der RRX startet durch.

Sie sind leicht, sie sind sprintstark, und sie sollen den Fahrgästen mehr Komfort und Zuverlässigkeit bieten: Die neuen RRX-Fahrzeuge gehen auf immer mehr Linien in Betrieb – seit Juni 2019 auch als RE 5.

Die Desiro HC-Züge machen dank WLAN, Steckdosen und bequemen Sitzen das Reisen nicht nur komfortabler. Sie können auch ihren Teil dazu beitragen, dass der Nahverkehr flüssiger läuft: Mit hoher Beschleunigung sowie großzügigen Einstiegsbereichen und stufenlosen Zugängen, die einen schnelleren Fahrgastwechsel ermöglichen. Denn gerade in der Hauptverkehrszeit werden die hohen Fahrgastzahlen dadurch zum Problem, dass die Haltezeiten an den Stationen nicht mehr reichen. Diese können auch nicht erweitert werden, weil die Kapazitäten der Infrastruktur ausgeschöpft sind. Aktuell zählt der RE 5 zu den Linien in NRW mit dem höchsten Fahrgastaufkommen und ist gleichzeitig ein Sorgenkind in Sachen Zuverlässigkeit.

Um die Betriebsstabilität zu erhöhen, haben der NVR, der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) als Aufgabenträger gemeinsam mit dem Betreiber National Express das Betriebskonzept angepasst: Die Fahrzeuge fahren auf der gesamten Strecke in Doppeltraktion, also mit zwei aneinandergeschlossenen Fahrzeugteilen, und verfügen über 800 Sitzplätze.

### Fahrzeuge mit vielen Extras

Insgesamt zwölf neue Fahrzeuge sind seit Juni 2019 zwischen Koblenz und Wesel unterwegs. Diese warten nicht nur mit verbesserten Komfortmerkmalen auf, sondern sollen auch sehr zuverlässig sein. Der Hersteller hat eine Verfügbarkeit von 99,9 Prozent zugesichert. Um diese zu erreichen, wurden die neuen Fahrzeuge mit einer Software ausgestattet, die „vorausschau“ und so ermöglicht, dass das Fahrzeug bereits vor einem Ausfall aus dem Betrieb genommen werden kann. Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge liegen in der Verantwortung des Herstellers.

Bereits seit Dezember 2018 werden die neuen RRX-Fahrzeuge auf der Linie RE 11 zwischen Düsseldorf und Kassel mit dem Betreiber Abellio Rail NRW eingesetzt. Und die nächste Betriebsaufnahme lässt nicht mehr lange auf sich warten: Im Dezember 2019 starten sie mit dem Betreiber National Express auf der Linie RE 6 zwischen Minden und Köln/Bonn Flughafen. Im Juni 2020 geht Abellio mit dem RE 1 von Aachen nach Hamm auf die Strecke. Im Dezember 2020 verantwortet wiederum National Express die Betriebsaufnahme auf der Linie RE 4 von Aachen nach Dortmund.



## BAHNKNOTENKONFERENZ

# Großer Tag für das Großprojekt.

In einem voll besetzten Saal der Kölner Messe wurde am 11. Februar 2019 ein weiterer Meilenstein für den dringend nötigen Ausbau des Bahnknoten Köln besiegelt: Mit ihren Unterschriften gaben die Projektpartner bei der 3. Bahnknotenkonferenz 100 Millionen Euro an Planungsgeldern frei.

Ein ganzes Maßnahmenpaket soll helfen, den Knoten zu zerschlagen und einen der wichtigsten Verknüpfungspunkte im europäischen Schienenverkehr leistungsfähiger zu machen. Mit den Anfang 2019 freigegebenen Geldern sollen der Bau der Westspange und der Ausbau der Eifelstrecke (Leistungsphasen 1 und 2) sowie der Ausbau des Kölner Hauptbahnhofs und der

S-Bahnlinie 11 (Leistungsphasen 3 und 4) geplant werden. Der Ausbau ist dringend notwendig: Heute erweist sich der stark frequentierte Kölner Knoten als Flaschenhals im nationalen und internationalen Eisenbahnnetz – und dies sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Derzeit teilen sich rund um Köln Nahverkehrs-, Hochgeschwindigkeits- und Güterzüge sowie S-Bahnen

- Dr. Norbert Reinkober (Geschäftsführer Nahverkehr Rheinland), Stephan Santelmann (Verbandsvorsteher Nahverkehr Rheinland), Ronald Pofalla (Vorstand Infrastruktur der Deutschen Bahn AG), Henriette Reker (Oberbürgermeisterin der Stadt Köln), Hendrik Wüst (Minister für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen), Catherine Trautmann (Kordinatorin für den transeuropäischen Nord-Ostsee-Korridor) und Guido Beermann (Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur), v. l. n. r.

immer wieder die Gleise. Verspätungen in einem der Schienensysteme schlagen sofort auf die anderen durch. Kernelemente zur Auflösung des Engpasses sind der Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke (Köln Messe/Deutz – Hauptbahnhof) und der Einsatz einer modernisierten, leistungsfähigeren Leit- und Sicherungstechnik.

### Bau der Westspange, Ausbau der Eifelstrecke

Die Erschließung der Westspange sieht einen Neubau von zwei S-Bahngleisen zwischen Köln-Hansaring und Hürth-Kalscheuren vor sowie einen zweiten Bahnsteig am Bahnhof Hansaring. Diese Maßnahmen bieten nicht nur die Möglichkeit, das S-Bahnnetz und die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) besser zu verknüpfen und die Anbindung an die Eifelstrecke zu verbessern. Sie bildet auch den Grundstock für eine mögliche Führung von S-Bahnen über die Südbrücke, für die Installation einer linksrheinischen S-Bahn zwischen Köln und Bonn sowie für den S-Bahn-Ausbau auf der Oberbergischen Bahn. Im S-Bahn-Ausbau soll der Takt der Linie S 11 zwischen Bergisch Gladbach und Köln-Worringen in den Hauptverkehrszeiten von bisher 20 auf zehn Minuten verdichtet werden. Hierfür soll die Strecke zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach zweigleisig ausgebaut werden; der Kölner Hauptbahnhof und der Bahnhof Köln Messe/Deutz benötigen je einen zusätzlichen Bahnsteig für die S-Bahnen.

### Erfolgreiche Bürgerbeteiligung

Wie sehr der Ausbau im Knoten Köln die Bürgerinnen und Bürger der Region bewegt, bewiesen zwei Infomesen, die die Projektpartner in Köln und Bergisch Gladbach durchführten: 650 Menschen brachten sich dort aktiv in die Planung des Ausbaus ein, 250 Anregungen und Kommentare gingen bei einem flankierenden Online-Dialog ein. Ein Ergebnis der frühzeitigen Bürgerbeteiligung: Der barrierefreie Ausbau wird an vielen Haltepunkten deutlich früher angegangen als zunächst angedacht. Köln-Dellbrück, Köln-Holweide und Duckterath, die zunächst nicht Bestandteil des S-11-Kernpakets waren, werden jetzt bereits mitgeplant. Ein zweiter Schritt ist ebenfalls bereits in Planung: Als



Ronald Pofalla, Vorstand Infrastruktur der DB AG



Durch frühzeitige Bürgerbeteiligung wird der barrierefreie Ausbau an vielen Haltepunkten deutlich früher angegangen als zunächst angedacht.

„Ergänzungspaket“ für den S-Bahn-Ausbau Knoten Köln soll die ebenfalls stark frequentierte RB 38 („Erftbahn“) von Bedburg bis Horrem elektrifiziert und zu einer vollwertigen S-Bahn ausgebaut werden. Diese soll für einen 20-Minuten-Takt und Spitzengeschwindigkeiten von 100 statt aktuell 60 Stundenkilometern fit gemacht werden. Auch hier wurden im Rahmen des „Bündnis für Mobilität“ im Sommer 2019 zwei Infomessen mit

350 Besuchern sowie ein Online-Dialog mit mehr als 150 Anregungen durchgeführt. Zum Ergänzungspaket gehören darüber hinaus ein neuer S-Bahn-Haltepunkt („Köln-Mülheim Berliner Straße“) im Verlauf der S 6 sowie der Neubau von Weichen am Abzweig Müngersdorf Technologiepark für die zukünftige Führung von S-Bahnzügen nach Pulheim und Mönchengladbach.



## GASTBEITRAG

## „Infrastruktur ertüchtigen – so schnell wie möglich.“

Wachsende Wirtschaftsräume wie die Region Köln brauchen eine leistungs- und zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur. Dass auf unseren Schienenstrecken die Züge wie die Autos auf den Autobahnen im Stau stehen, können wir uns nicht länger erlauben. Um Köln und das gesamte Umland für die Zukunft fit zu machen, müssen wir daher die Infrastruktur ertüchtigen – und das so schnell wie möglich.

**Mobilität für Menschen**

Doch nicht nur mit Blick auf die Wirtschaftskraft unserer Region müssen wir unseren Verknüpfungspunkt – einen der wichtigsten in Europa, auch für den Güterverkehr – auf ein neues Level bringen: Auch die vielen Pendlerinnen und Pendler fordern mit Recht eine gute Qualität im SPNV. Viele Menschen sind bereit, ihren Beitrag zur Klimawende zu leisten. Dabei sollten alle Spieler im Öffentlichen Verkehr sie nach Kräften unterstützen. Besonders mit Blick auf das prognostizierte Bevölkerungswachstum wird das Thema Mobilität noch weiter an Virulenz gewinnen. Das Statistische Bundesamt geht nach einer ganz aktuellen Berechnung davon aus, dass allein Köln bis zum Jahr 2040 auf 1,25 Millionen Bewohner anwachsen wird. Dies bedeutet eine Steigerung von fast 15 Prozent in den nächsten 20 Jahren.

**Das Gesamtpaket realisieren**

Der Nahverkehr Rheinland hat den Handlungsbedarf schon vor etlichen Jahren erkannt: Mithilfe eines Gutachters wurde das Konzept zum Ausbau des Bahnknoten Köln aufgesetzt. Die vielen Einzelmaßnahmen haben jede für sich bereits eine positive Wirkung – der große Wurf wird dann die Realisation des Gesamtpakets sein. Bis dahin ist es noch ein längerer und manchmal sicher auch steiniger Weg, den die Projektpartner und unzählige weitere Unterstützer aus der Region gemeinsam angehen.



Stephan Santelmann, Landrat des Rheinisch-Bergischen Kreises und Verbandsvorsteher Zweckverband Nahverkehr Rheinland

**Erfolg für die Region**

Dass bei der Bahnknotenkonferenz Anfang 2019 zwei wegweisende Planungsvereinbarungen unterzeichnet werden konnten, ist ein Erfolg der gesamten Region. Der Bau der Westspange ist die entscheidende Maßnahme – sie wird die Basis für viele Attraktivitätssteigerungen im Knoten Köln darstellen. Das Projekt Bahnknoten Köln wurde stets fraktionsübergreifend unterstützt und von den Kreisen, Städten und Gemeinden des Rheinlands sowie dem NVR mit großem Engagement verfolgt. Ich vertraue darauf, dass es auch in Zukunft so bleibt und möchte allen am Projekt Beteiligten bereits heute herzlich für ihren Einsatz danken.

NVR-INTERVIEW

# Maßnahmen für eine moderne Mobilität.

NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst spricht über den geplanten Ausbau des Kölner Hauptbahnhofs, seine Bedeutung für die Region und die besonderen Herausforderungen des Projekts „Bahnknoten Köln“.



**Anfang des Jahres wurden bei der 3. Bahnknotenkonferenz die nächsten Planungsvereinbarungen für den „Ausbau Bahnknoten Köln“ unterschrieben. Land NRW und NVR investieren 100 Millionen Euro allein in die Planungen. Warum ist der Ausbau des Knoten Köln so wichtig?**

Im Schienenverkehr gibt's einen ähnlich hohen Investitionsstau wie bei unseren Straßen, Brücken und Kanälen. Besonders Engpässe an neuralgischen Punkten wie dem Bahnknoten Köln werden zum Problem. Der Kölner Hauptbahnhof ist mit mehr als 100 Millionen Fahrgästen und rund 440.000 Zügen pro Jahr einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte in NRW – und darüber hinaus. Und die Metropolregion wächst und wächst. Wir brauchen hier eine gut ausgebaute und leistungsfähige Schienen-Infrastruktur, um einen rei-

nungslosen Personen- und Güterverkehr zu gewährleisten. Darum bin ich sehr froh, dass das Bundesverkehrsministerium mit dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP, d. Red.) jetzt verstärkt in NRW investiert. Und darum investiert das Land gemeinsam mit dem Nahverkehr Rheinland rund 100 Millionen Euro für Planungsarbeiten im Bahnknoten Köln. Mit dem Ausbau schaffen wir gemeinsam die Voraussetzung für eine moderne und metropolengerechte Mobilität – für Pendler und Unternehmen.

**Die Ertüchtigung dieses Engpasses ist nicht nur für Köln und die Region von Bedeutung ...**

Aktuell ist das Schienennetz rund um den Bahnknoten ein Nadelöhr. Besonders die konkurrierende Nutzung der Gleise für Nahverkehrs-, Regional-, Fernverkehrs-

und Güterzüge macht Köln zum Engpass. Wenn es hier einmal stockt und zu Verspätungen kommt, zieht sich das durch das gesamtdeutsche und internationale Schienennetz. Verspätungen sind danach nur schwer aufzuholen.

**Wie bewerten Sie den bisherigen Fortschritt der Planungen?**

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hat im November des vergangenen Jahres elf Einzelmaßnahmen des Ausbauprojekts in den „Vordringlichen Bedarf“ des BVWP hochgestuft. Das bedeutet, dass neun der elf Maßnahmen allein durch den Bund finanziert werden und bei zwei Maßnahmen eine Mischfinanzierung durch Bund und Land erfolgt. Das Land hat daraufhin diese zwei Maßnahmen in den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan aufgenommen – das S-Bahn-Vorhaben „Westspange“ und das „Verknüpfungsbauwerk Köln-Mülheim“. Die Aufnahme war Voraussetzung dafür, dass der NVR und die Bahn richtungsweisende Planungsvereinbarungen unterzeichnen konnten. Die Bahnknotenkonferenz war ein weiterer Meilenstein. Dadurch gewinnt der Ausbau jetzt an Fahrt.

**Der Ausbau der S 11, Teil des „Gesamtpakets Knoten Köln“, ist eines der Projekte im „Bündnis für Mobilität“, das sich frühzeitige Bürgerbeteiligung auf die Fahne geschrieben hat. Welche Erfahrungen haben das Land und die anderen Projektpartner mit der frühen Einbindung von Anwohnern, Pendlern und Interessensverbänden gemacht?**

Heutzutage lässt sich kein größeres Infrastrukturprojekt mehr realisieren, ohne dass die Bevölkerung dahintersteht. Mit dem „Bündnis für Mobilität“ wollen wir die Menschen vor Ort noch früher in Planungsprozesse einbeziehen. Dadurch erhalten wir oft kluge Hinweise, mindern Klagerisiken und stellen eine zeitnahe Umsetzung des Ausbauprojekts am Bahnknoten Köln sicher. Instrumente der Beteiligung sind direkte Gespräche mit Stakeholdern und betroffenen Anwohnern, Infomessen und die Kommunikation über eine digitale Dialogplattform. Wir haben so im vergangenen Jahr im Rahmen der Bürgerbeteiligung schon erste wichtige Erkenntnisse gewonnen, auf die wir jetzt reagieren wollen. Wir gehen zum Beispiel den barrierefreien Ausbau an vie-

len Haltestellen deutlich früher an als ursprünglich geplant, etwa an den Haltepunkten Köln-Dellbrück, Köln-Holweide und Duckterath. Die waren eigentlich nicht Bestandteil des S-11-Kernpakets, werden jetzt aber bereits mitgeplant.

**Wo liegen aus Ihrer Sicht besondere Herausforderungen im Gesamtprojekt „Bahnknoten Köln“?**

Die zentrale Aufgabe, vor der alle Beteiligten bei der Modernisierung des Bahnknotens stehen, ist das regelmäßige gegenseitige Informieren über alle Einzelvorhaben in diesem Knoten. Nur so kann sichergestellt werden, dass Interessenkonflikte frühzeitig erkannt und Lösungsvorschläge erarbeitet werden. Deshalb hat das Land gemeinsam mit dem Vorhabenträger, der DB Netz AG, und weiteren Partnern einen Koordinierungsrat Knoten Köln gegründet. Damit es bei der Planung vorangeht, haben wir schon im vergangenen Jahr beschlossen, die personellen Kapazitäten zu erhöhen. So haben wir etwa bei der Bezirksregierung Köln zwei zusätzliche Stellen für die SPNV-Planfeststellung bereitgestellt.

**Das Maßnahmenpaket umfasst insgesamt 15 Einzelmaßnahmen. Worin bestehen für Sie die Vorteile dieser Herangehensweise?**

Die 15 Einzelmaßnahmen im Kernbereich des Bahnknotens und an den Zulaufstrecken verfügen jeweils über einen eigenen Verkehrswert und können separat umgesetzt werden. Wie alle Infrastrukturmaßnahmen hängt der Erfolg des Projekts von der Wirtschaftlichkeit, einer gesicherten Finanzierung und einem professionellen Projektmanagement ab. Schon allein wegen der innerstädtischen Lage des Hauptbahnhofs und der Zulaufstrecken ließen sich die notwendigen Maßnahmen nicht in einer einzigen großen Maßnahme umsetzen. Eine solch gigantische Baumaßnahme könnte den gesamten Bahnknoten Köln zum Stillstand bringen. Mehrere Einzelmaßnahmen haben den Vorteil, dass alle individuell betrachtet und förderlich abgewickelt werden können. Das bietet Abstimmungsvorteile, wenn zum Beispiel mehrere Städte beteiligt sind. So können bei Problemen bei der Planfeststellung eines Projekts die anderen Maßnahmen davon unabhängig fortgeführt werden.



## MOBILSTATIONEN

## Treffpunkt Zukunft.

Vom Bus aufs Bike, vom E-Tretroller in die S-Bahn – Mobilstationen sind Knotenpunkte, an denen die verschiedensten Verkehrsmittel miteinander verknüpft werden. Für Kommunen stellt das Konzept im doppelten Sinn einen Gewinn dar: Verkehrsprobleme werden gelöst und eine umweltfreundliche Mobilität gefördert.

Damit das Konzept Mobilstation in all seinen Facetten greift, braucht es ein flächendeckendes Netz, das Städte und ländlichen Raum miteinander verbindet. Bei der Planung und Realisierung erhalten Kommunen in der Region Unterstützung vom Nahverkehr Rheinland (NVR) und der Koordinierungsstelle Rheinland des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“. Mit einer umfangreichen Beratung und einem Gestaltungsleitfaden helfen die Partner dabei, die Potenziale voll auszuschöpfen. Faktoren wie Ausstattungsmerkmale, eine gute Sichtbarkeit und Wiedererkennbarkeit sowie eine intuitive Orientierung zu den Angeboten spielen eine maßgebliche Rolle.

### Hilfestellung für Kommunen

Der NVR hat für die großen Verknüpfungshaltestellen eine Standortanalyse in Auftrag gegeben, in der aus gut 9.600 ÖPNV-Haltestellen rund 460 potenzielle Standorte für Mobilstationen ausgewählt wurden und Maßnahmen zur Umsetzung vor Ort empfohlen werden. Und auch beim Beantragen von Fördermitteln geben die Expertinnen und Experten von Nahverkehr Rheinland und Zukunftsnetz Mobilität NRW den Kommunen Hilfestellung.

DR. NORBERT REINKOBER IM INTERVIEW

## „Mobilstationen sind DAS Zukunftsthema!“



Warum können Mobilstationen den „großen Wurf“ für die zukunftsfähige Mobilität bedeuten?

Im Rahmen der derzeitigen Klimadiskussionen sind Mobilstationen eins von vielen Elementen, mit dem wir es gemeinsam mit den Kommunen schaffen, Mobilität neu zu denken. Wir können mit den Städten und Gemeinden nicht nur in den Infrastrukturausbau gehen, sondern von Anfang an die Planungsprozesse gemeinsam angehen und neue Mobilitätsformen entwickeln: angefangen bei Carsharing-Systemen – nicht nur in Großstädten, sondern auch im ländlichen Raum.

Mithilfe eines Gutachters hat der NVR 460 potenzielle Standorte identifiziert, an denen die Ansiedlung einer Mobilstation sinnvoll wäre. Wie geht es jetzt weiter?

Es geht schon seit vielen Monaten so weiter: Zusammen mit den Gebietskörperschaften gehen wir in die konkrete Ausgestaltung. Angefangen haben wir mit den Kreisen, die in Zusammenarbeit mit ihren Städten und Gemeinden Informationsveranstaltungen durchgeführt haben, geleitet durch unsere Experten. Jetzt gehen wir in Einzelgespräche mit den Kommunen und schauen uns konkret die Mobilstationen an: Wir erweitern sie, verändern sie und erarbeiten Konzepte – gemeinsam mit der Verwaltung, zusammen mit der Politik. Und das muss der Ansatz sein: Die Mobilstationen sind nicht nur ein Verwaltungsprojekt, dieses Vorhaben wird möglichst fraktionsübergreifend von der gesamten Politik getragen – denn das Thema geht uns alle an.



### Wie fällt die Resonanz in den Kommunen zu Mobilstationen aus?

Es ist DAS Zukunftsthema – ob es die Informationsveranstaltung mit den Verwaltungen war, wo wir für 120 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus dem gesamten Rheinland größere Räume suchen mussten, um die Konferenz überhaupt durchführen zu können, oder es unsere letzte Veranstaltung „Update Mobilstation“ ist, wo wir Besucher ablehnen mussten, weil der Vortragsraum nicht ausreichte. Und das lässt sich an vielen weiteren Beispielen festmachen.

Wenn wir von Mobilstationen reden, dann reden wir immer von den verschiedenen neuen Mobilitätsformen. Wir müssen den Markt beobachten, müssen Trends aufnehmen, um Kooperationen einzugehen, um ein umfassendes Angebot aufzubauen. Es ist nicht nur

der Ausbau – etwa die Infrastruktur für eine Radabstellanlage. Es ist auch das Online-Buchungssystem, das in Aachen oder in Heinsberg genauso funktioniert wie im Oberbergischen Kreis. Daran arbeiten wir! Und wir sind auf einem sehr guten Weg, das gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen weiter auszurollen.

### Wie sieht aus Ihrer Sicht die ideale Mobilstation aus?

Die ideale Mobilstation steht für mich in weiten Teilen in Ertfstadt. Dort haben wir viele Einzelelemente schon realisiert. Und wir werden sie in Zusammenarbeit mit der Kommune hoffentlich erweitern können. Ich kann nur jeden einladen, sich diese Station mal anzuschauen. Das wird ein Paradebeispiel, wie man Bus- und Bahn-Infrastruktur zusammenbringt, wie man Service und Radabstellmöglichkeiten modern und in einer für die Kunden bestmöglichen Form präsentiert.



### **i** **Ausstattungsmerkmale\* von Mobilstationen**

- Barrierefreiheit
- Beleuchtung
- Beschilderung / Wegweisung mobil.nrw
- Dynamische Fahrgastinformation
- Notruf- und Informationssprechstelle
- Radabstellanlage
- Sitzgelegenheiten
- Ticketautomat
- Informationsvitrinen
- Witterungsschutz

\* Vorschläge aus dem NVR-Gutachten – vor allem für größere Stationen an ÖPNV-Knotenpunkten. Hinzu kommen individuell auf den Standort angepasste Ausstattungsmerkmale.

## IN BETRIEBNAHME RE 18

# Über Grenzen hinweg.

Seit Anfang 2019 verbindet der RegionalExpress RE 18 die Städte Aachen und Maastricht im Stundentakt miteinander.

Dank der guten partnerschaftlichen und grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zwischen der Provinz Limburg, dem Nahverkehr Rheinland und den Infrastrukturunternehmen DB Netz und ProRail konnte die nun elektrifizierte Strecke bereits nach einer vergleichsweise kurzen, nur achtmonatigen Bauzeit in Betrieb genommen werden.

Die EU hatte für das Gesamtprojekt rund 28 Millionen Euro zur Verfügung gestellt: 4,4 Millionen aus dem CEF-Programm (Connecting Europe Facilities) entfielen dabei auf die Arbeiten auf deutscher Seite. Deren Gesamtkosten belaufen sich auf etwa 11,1 Millionen Euro. Die Gesamtkosten der Arbeiten auf niederländischer Seite belaufen sich auf 60 Millionen Euro. Somit hat das Gesamtprojekt ein Volumen von insgesamt 71,1 Millionen Euro. Der RE 18 ist das Ergebnis einer gemeinsamen Ausschreibung der Provinz Limburg

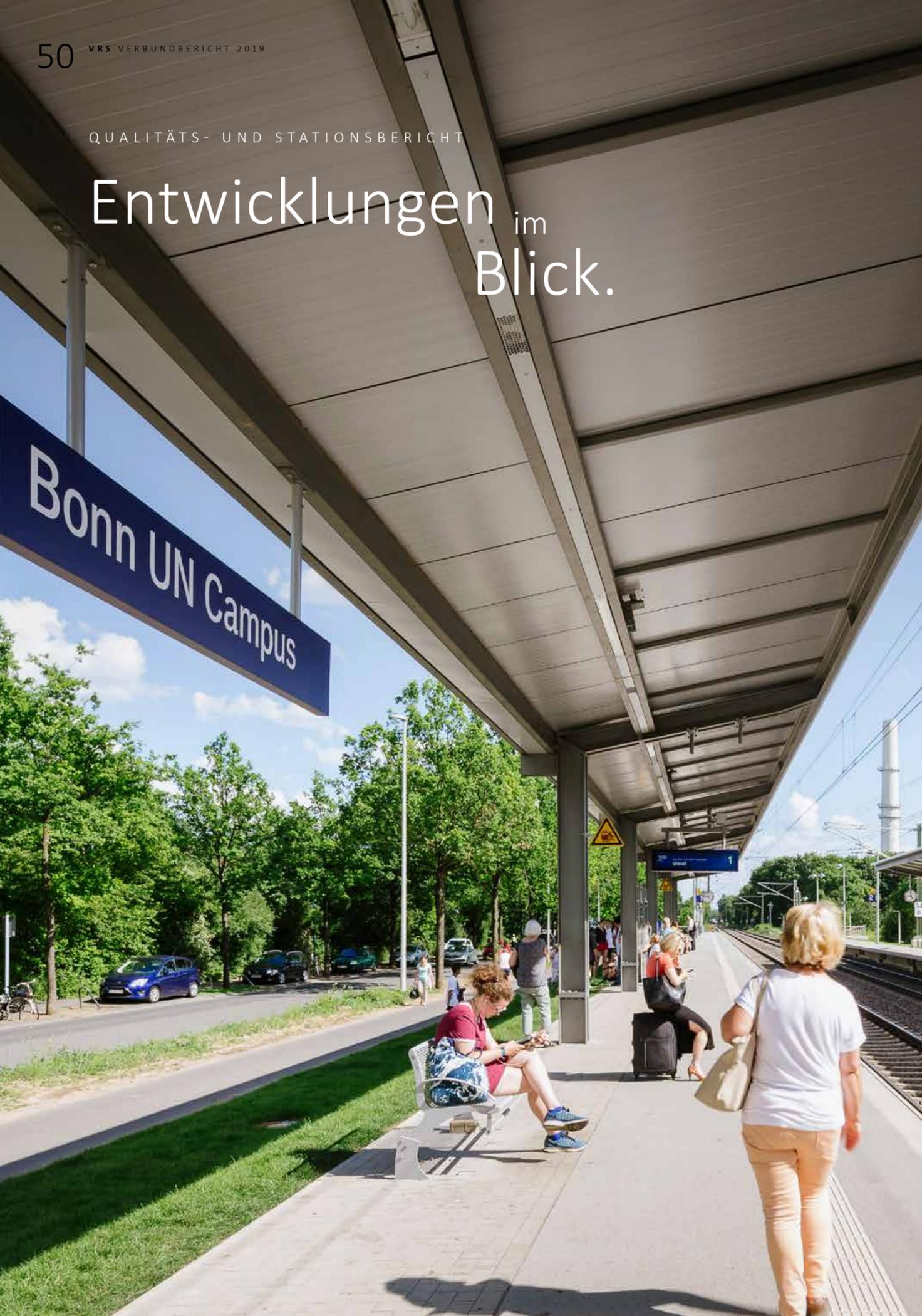
und des NVR. Gewonnen hat sie das Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Arriva. Mit der umsteigefreien Verbindung und dem geplanten zweigleisigen Ausbau können die Fahrgäste jetzt von Aachen bis Maastricht reisen – in nur 55 Minuten Fahrtzeit und mit Zwischenhalten in Heerlen und Valkenburg.

Die neue RegionalExpress-Linie verkehrt mit modernen, elektrisch angetriebenen FLIRT-Triebwagen, die außerdem ein deutliches Mehr an Komfort bieten. Dazu gehören etwa eine durchgängige Barrierefreiheit in den Zügen sowie die Ausstattung mit WLAN. Zudem sind die von Arriva neu bestellten Züge sowohl für Gleich- als auch für Wechselstrom geeignet. Daher können sie auf den drei unterschiedlichen Stromsystemen in Deutschland, den Niederlanden und in Belgien fahren. Dies ist eine Voraussetzung für die geplante Verlängerung der Direktverbindung über Maastricht bis nach Lüttich.



# Entwicklungen im Blick.

Bonn UN Campus



Einmal jährlich legt der Nahverkehr Rheinland Berichte über die Qualität des Betriebs im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und der Stationen im NVR-Gebiet vor. Diese helfen dabei, Hintergründe zu erkennen und Handlungsansätze für die Zukunft zu skizzieren.

Während Qualitätskriterien wie Fahrzeugzustand und Sicherheitsgefühl der Fahrgäste im Jahr 2018 durchaus Fortschritte verzeichnen, haben sich zentrale Merkmale der Angebotsqualität spürbar verschlechtert. Das betrifft sowohl Zugausfälle und Verspätungen als auch die Kapazität. Zunehmend gibt es Probleme, den Bahnbetrieb stabil zu halten. Gründe hierfür sind vor allem eine nicht mehr ausreichend bemessene Bahninfrastruktur und die weiter steigende Anzahl von Baustellen.

Der Ausfall der Sitzplatzkapazitäten ist bereits im dritten Jahr hintereinander angestiegen. Auf den Regional-Express-Linien (RE) fielen 2,7 Prozent der Sitzplatzkapazitäten aus (2017: 2 %), auf den Regional-Bahn-Linien (RB) 2,4 Prozent (2017: 1,5 %) und auf der S-Bahn 2,3 Prozent (2017: 1,1 %). Bei den Zugausfällen konnten sich lediglich die S-Bahnen stabilisieren. Hier stieg die Ausfallquote von 3,2 Prozent im Jahr 2017 nur leicht auf 3,5 Prozent. Bei den RE-Linien kam es zu einem Sprung auf 8,3 Prozent (2017: 6,3 %), bei den RB-Linien sogar auf 9,7 Prozent (2017: 3,5 %). Die Pünktlichkeit der Züge im NVR-Gebiet hat im Jahr 2018 insgesamt erneut



deutlich abgenommen: Im Durchschnitt aller Fahrten kam eine Verspätung von 2 Minuten und 15 Sekunden zustande (2017: 2 Minuten und 6 Sekunden).

„Abgesehen vom nötigen Ausbau der Infrastruktur müssen wir hinterfragen, mit welchen Stellschrauben wir kurzfristig eine höhere Qualität erzeugen können, etwa eine deutliche Erhöhung der Fahrzeuganzahl in den einzelnen Netzen. Dies wird erhebliche Finanzmittel binden, was uns eine Verbesserung der Qualität aber auch wert sein sollte“, so NVR-Geschäftsführer Heiko Sedlaczek.

Beim Zustand der Fahrzeuge zeigte das konsequente Qualitätscontrolling 2018 Wirkung: Die Zahl der Fahrten mit defekter Toilette, mit Störung der Klimatisierung oder des Fahrgastinformationssystems ist bei den Linien mit Zustandsbewertung weiter gefallen. Auch die Aktivitäten des NVR im Bereich Sicherheit in den Fahrzeugen machen sich mittlerweile messbar bezahlt. Laut NVR-Kundenbarometer ist das subjektive Sicherheitsgefühl der Fahrgäste in den Fahrzeugen und an den Stationen deutlich positiver bewertet worden.



### Qualität der Stationen erneut gestiegen

Die 200 Stationen im NVR-Gebiet werden mit Blick u. a. auf Barrierefreiheit, Sauberkeit, Zustand von Sitzgelegenheiten, Abfallbehältern und Vitrinen untersucht und bewertet. Dabei werden sie in drei Kategorien eingeteilt: akzeptabel, noch akzeptabel und nicht akzeptabel. Beim Gesamtergebnis setzte sich 2018 der Trend aus dem Vorjahr fort: Mit 163 Stationen (82 %) schafften es so viele wie noch nie in die beste Kategorie. 2017 waren es 77 Prozent, 2016 knapp 70 Prozent. Rundum zufrieden waren die Tester 2018 mit den Bahnhöfen Bonn UN Campus (99,56 %) und Eschweiler-St. Jöris (99,43 %).

Für Wilfried Koenen, Bereichsleiter Qualität und Sicherheit des SPNV, zeigen die Ergebnisse der Untersuchung, dass sich die konsequenten Kontrollen des NVR bezahlt machen: „Dass immer mehr Stationen im akzeptablen Bereich zu finden sind, freut mich. Der NVR wird sich im Sinne der Fahrgäste weiterhin mit voller Kraft dafür einsetzen, dass die zuständigen Stationsbetreiber, Städte und Gemeinden den Zustand der Bahnhöfe weiter verbessern.“

Die Anzahl der als noch akzeptabel eingestuften Stationen ist von 24 Prozent im Jahr 2016 und 19 Prozent im Jahr 2017 weiter gefallen: 2018 betrug der Wert 13 Prozent (26 Stationen). Die Anzahl der Bahnhöfe und Haltestellen mit nicht mehr akzeptablen Mängeln ist hingegen leicht gestiegen: von vier Prozent 2017 auf fünf Prozent (11 Stationen).

### Problem Vandalismus

Seit 2018 sind die Erfasser nun zwei Mal jährlich unterwegs. Während im Herbst die Qualität aller Stationen beleuchtet wird, werden im Frühjahr die 60 Stationen mit der schlechtesten Bewertung aus dem Vorjahr erneut in Augenschein genommen. Große Probleme stellen NVR und Stationsbetreiber immer mehr beim Thema Vandalismus fest: An einigen Stationen sind die Ausstattungsmerkmale jedes Jahr wieder zerstört, nicht selten bereits kurze Zeit nach der Instandsetzung. Ein großes Problem sind zudem Graffitis. Hier wird versucht, mit Kunst-Graffitis entgegenzuwirken.

„Der NVR wird sich im Sinne der Fahrgäste weiterhin mit voller Kraft dafür einsetzen, dass die zuständigen Stationsbetreiber, Städte und Gemeinden den Zustand der Bahnhöfe weiter verbessern.“

Wilfried Koenen, NVR-Bereichsleiter Qualität und Sicherheit des SPNV



Vorzeigeobjekt: Die Mobilstation in Erfstadt

### MODERNISIERUNGSOFFENSIVE

## Aushängeschilder des Nahverkehrs.

Nicht nur die Betriebsqualität im ÖPNV, auch die Attraktivität der Haltepunkte gewinnt immer mehr an Bedeutung. Im Juni 2019 wurde ein Meilenstein zur Verbesserung der Bahnhöfe und Stationen im Rheinland erreicht.

Im Beisein von NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst unterzeichneten die NVR-Geschäftsführer Dr. Norbert Reinkober und Heiko Sedlaczek sowie der Regionalbereichsleiter West der DB Station & Service AG, Stephan Boleslawsky, die Finanzierungsvereinbarung für die dritte Bahnstationsmodernisierungsoffensive. In NRW wurden 35 Bahnhöfe ermittelt, die bis 2023 im Rahmen der MOF 3 modernisiert werden sollen. 17 davon befinden sich auf dem Gebiet des Nahverkehrs Rheinland. Insgesamt investieren NVR und Deutsche Bahn rund 64 Millionen Euro. Die Bandbreite reicht von großstädtischen Vorortbahnhöfen bis hin zu Stationen im ländlichen Raum. Die Haltestellen erhalten neue Bahnsteige für den niveaugleichen Einstieg in die Fahrzeuge, barrierefreie Zugänge zu den Bahnsteigen sowie eine neue Beschilderung und Beleuchtung.

„Im Rahmen der MOF 3 liegt uns besonders die Barrierefreiheit am Herzen. Dafür nehmen wir gemeinsam mit der Deutschen Bahn rund 64 Millionen Euro in die Hand.“

Heiko Sedlaczek, NVR-Geschäftsführer

#### Gebaut werden soll in:

- Aachen West
- Bonn-Mehlem
- Köln-Longerich
- Köln-Nippes
- Leverkusen-Schlebusch
- Rösrath
- Euskirchen-Großbüllesheim
- Euskirchen-Stotzheim
- Euskirchen-Kreuzweingarten
- Mechernich-Satzvey
- Dahlem-Schmidtheim
- Kall
- Kall-Urft
- Kall-Scheven
- Bad Honnef
- Königswinter
- Königswinter-Niederdollendorf

„Die Bahnhöfe sind das Aushängeschild des Nahverkehrs. Fühlen sich die Fahrgäste hier nicht wohl, steigen sie auch nicht in die Fahrzeuge. Daher freue ich mich, dass wir heute den Startschuss für die Modernisierung von gleich 17 Bahnhöfen geben können. Das ist sehr gut angelegtes Geld für unsere Kunden im Nahverkehr“, betonte NVR-Verbandsvorsteher Stephan Santelmann bei der Unterzeichnung im Kölner Hauptbahnhof. Mit der MOF 1 wurden zwischen 2004 und 2010 bereits 87 Stationen in NRW modernisiert, weitere 117 Stationen werden derzeit im Zuge der MOF 2 ertüchtigt.



Die „Jobparade“ wird von Guildo Horn als Testimonial unterstützt.

FOKUS BAHN

## Gemeinsam gegen Personalmangel.

Wer bei der Frage nach der Ursache für Zugausfälle die Antwort bei Fahrzeugschäden oder Schwächen der Infrastruktur sucht, lässt einen wichtigen Aspekt außer Acht: den Mangel an Personal. Das Programm „Fokus Bahn“ steuert der aktuellen Entwicklung gegen.

Landesweit müssen immer häufiger ganze Zugverbindungen ausfallen, weil Lokführer oder Zugbegleiter fehlen. Ohne geeignete Maßnahmen wird sich das Problem weiter verschärfen: Das Durchschnittsalter bei Lokführern liegt bei über 50 Jahren. Allein durch ihr Erreichen des Rentenalters werden mittelfristig hunderte neue Mitarbeiter gebraucht. Mit dem Programm „Fokus Bahn“ wollen Nahverkehr Rheinland (NVR), Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), das Land NRW sowie die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Situation im Schienenpersonennahverkehr verbessern und die Vorteile von Jobs bei den Bahnen in NRW mehr in den Fokus der Öffentlichkeit rücken.

### Auftakt in Düsseldorf

Ein Baustein des Programms „Fokus Bahn“ ist das Abkommen über die Erstattung von Ausbildungskosten bei Unternehmenswechseln, das im Februar 2019 bei der „Jobparade“ in Düsseldorf unterzeichnet wurde. Es soll verhindern, dass aus Angst vor Abwerbeversuchen weniger Personal ausgebildet wird. Weitere Maßnahmen betreffen die Verbesserung der Aus- und Weiterbildungssituation sowie das Einrichten eines unternehmensunabhängigen Störfallmanagements. Bei der Jobparade bekamen außerdem potenzielle Bewerber die Gelegenheit, mit Verantwortlichen der Eisenbahnunternehmen, Lokführern und Zugbegleitern ins Gespräch zu kommen und sich über die Berufsbilder zu informieren. Musikalisch wurde der Abend begleitet durch Schlagersänger Guildo Horn. Er leiht der begleitenden Branchenkampagne „Dieser Job ist der Hit“ Gesicht und Stimme.

### Gemeinsam Lösungen finden

Der Fachkräftemangel trifft nicht nur einzelne Unternehmen, sondern das gesamte „System Bahn“. „Der Betrieb muss sichergestellt sein, das ist die Aufgabe aller Beteiligten. Deswegen ist es gut, dass die Branche gemeinsam an Lösungen arbeitet“, betonte Verkehrsminister Hendrik Wüst bei der „Jobparade“. NVR-Geschäftsführer Heiko Sedlaczek stellte klar, dass „eigenverschuldete Zugausfälle“ nicht vergütet werden: „Für die Unternehmen ist es also weder zielführend noch wirtschaftlich, Personalressourcen bewusst knapp zu kalkulieren und Zugausfälle in Kauf zu nehmen.“



Im Beisein von Verkehrsminister Hendrik Wüst (M.) und den Geschäftsführern der Aufgabenträger unterzeichneten die Vertreter der NRW-Bahnunternehmen das Abkommen zur Erstattung von Ausbildungskosten.

„Der Nahverkehr auf der Schiene macht Millionen Menschen mobil. Gleichzeitig bietet die Branche umweltfreundliche Mobilität und zukunftssichere Arbeitsplätze. Für mich ist diese Kampagne deshalb eine Herzensangelegenheit.“

Guildo Horn, Schlagersänger



### Fokus Bahn – Das Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Personalsituation im Überblick

- Überbetriebliche Kooperationen bei der Aus- und Weiterbildung
- Überbetriebliche Regelungen für Personalwechsel und gegenseitige Unterstützungsmaßnahmen in Störfällen
- Branchenkampagne „Dieser Job ist der Hit“ zur Anwerbung potenzieller Mitarbeiter
- Unterzeichnung einer gemeinsamen Erklärung zur Erstattung von Ausbildungskosten bei Unternehmenswechsel

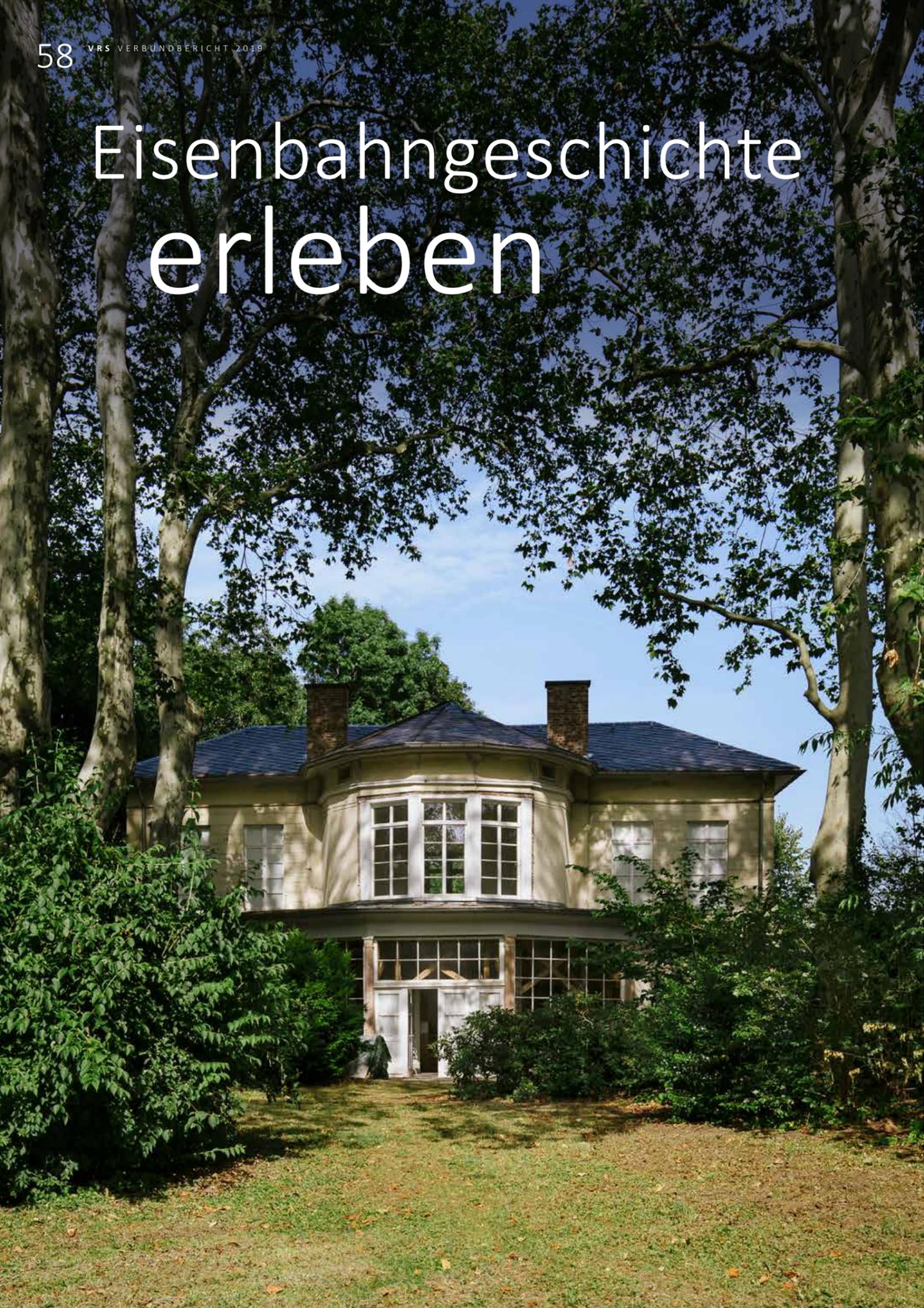
58

GUTE AUSSICHTEN FÜR DEN  
BAHNHOF BELVEDERE  
Unterstützung für ein Industriedenkmal

# *Neuigkeiten*



# Eisenbahngeschichte erleben



NVR UNTERSTÜTZT ERHALT EINES INDUSTRIEDENKMALS

## Gute Aussichten für den Bahnhof Belvedere.

Der Bahnhof Belvedere im Kölner Stadtteil Müngersdorf ist nicht nur ein echtes Schmuckstück, sondern auch ein Baudenkmal von nationaler Bedeutung. Nach der Stilllegung im 19. Jahrhundert geriet das Gebäude in Vergessenheit – bis ein Grüppchen von Begeisterten beschloss, das zu ändern. Sebastian Engelhardt, Vorsitzender des Förderkreises, und seine Stellvertreterin Elisabeth Maria Spiegel nehmen Michael Vogel, Geschäftsführer von VRS und NVR, mit auf einen Ausflug in die Geschichte deutscher Industriekultur.



**Vogel:** Wenn man hier am Bahnhof Belvedere sitzt, hat man gar nicht das Gefühl, sich an einem ehemaligen Bahnhof zu befinden. Es ist eher ein kleines Herrenhaus. Was ist sonst noch besonders an diesem Bahnhof?

**Spiegel:** Das Alter ist ebenfalls ganz besonders: Das Gebäude stammt aus dem Jahr 4 der deutschen Eisenbahngeschichte. Auch ein aus Stein gebauter Ausflugsbahnhof ist für die damalige Zeit etwas Außergewöhnliches. Die Städte waren damals massiv befestigt. Mit der Eisenbahn konnte man bis in die äußeren Festungsanlagen hineinfahren. Hier musste alles innerhalb von 24 Stunden flachgelegt werden können, um sich auf einen Angriff vorzubereiten. Deshalb waren die frühen Bahnhöfe Holzbauten, im Grunde Baracken. Der Bahnhof Belvedere hatte in hohem Maße Repräsentationscharakter als Werbung für die neue Technologie „Eisenbahn“.

**Engelhardt:** Die Kölnische Zeitung aus der Zeit hat den Bahnhof angekündigt als Vergnügungsort für die Einwohner Kölns. Und so ist hier auch die Konzeption: der Ausflugsbahnhof mit Gastronomie und umgebendem Park zur Erholung.



Angeregtes Gespräch: Sebastian Engelhardt, Elisabeth Spiegel, Michael Vogel (v. l.) im Garten des Bahnhofs Belvedere

**Vogel:** Der Name Belvedere verspricht ja eine schöne Aussicht. Wahrscheinlich hat der auch mit der Lage zu tun und mit der Ausrichtung.

**Spiegel:** Genau. Der Bahnhof ist rechtwinklig zur Strecke und zum Bahnsteig gebaut, um einen freien Blick auf die Domstadt zu ermöglichen. Das ist für ein Bahnhofsgebäude einzigartig.

**Vogel:** Wie kam es zur Gründung des Förderkreises?

**Engelhardt:** Der Anstoß war sicher der Auszug des letzten Mieters. Da es ein städtisches Objekt ist, haben wir Bürger uns gefragt „Was wird jetzt damit?“ Es ist dann relativ bald publik geworden, dass die Stadt sich mit Veräußerungsplänen trägt. Das war der Initiationspunkt für den Entschluss: „Da muss ein eigener Verein her, der sich darum kümmert, wenn man da was erreichen will.“ Das kam hauptsächlich aus dem Müngersdorfer Bürgerverein heraus, das war der Initiator. Wir hatten beim Tag des Offenen Denkmals 2010 eine Veranstaltung, da war das Gebäude erstmals wieder für die Öffentlichkeit zugänglich, nachdem es Jahrzehnte privat bewohnt gewesen war. Es hat einen Riesen-Andrang gegeben, an dem Wochenende kamen 2.000 bis 3.000 Leute.

**Spiegel:** Da ist der Funke übergesprungen, dass immer mehr Leute sagten: „Mensch, kann doch nicht wahr sein, dass das jetzt an einen Investor verkauft wird und vielleicht auch noch der Park verschwindet“.

**Vogel:** Wie viele Mitglieder hat der Förderkreis inzwischen?

**Engelhardt:** Zurzeit haben wir 300 Mitglieder. Das ist sehr erfreulich.

**Spiegel:** Es ist einfach so, dass dieses Haus einen „genius loci“ hat – eine Wirkung, der sich viele nicht entziehen können. Das war einer der wichtigsten Aspekte, dass wir gesagt haben: „Dieses Haus hat eine solche Aura, das muss man der Öffentlichkeit zur Verfügung stellen“.

„Es ist einfach so, dass dieses Haus einen »genius loci« hat – eine Wirkung, der sich viele nicht entziehen können.“

Elisabeth Maria Spiegel, stellv. Vorsitzende des Förderkreises

**Vogel:** Ich habe gelesen, das sei der älteste Bahnhof Kontinentaleuropas. Stimmt das?

**Spiegel:** Davon darf man wohl ausgehen. Das sind ganz frühe Strecken hier. Und weil von der ersten deutschen Strecke Nürnberg–Fürth überhaupt nichts mehr übrig ist, haben wir hier ein enorm wertvolles Stück deutscher Eisenbahngeschichte.

**Vogel:** Sie haben schon sehr viel erreicht, obwohl das Gebäude immer noch erkennbar Baustelle ist und viel Handlungsbedarf besteht. Wie viele Mittel sind eigentlich schon geflossen?

**Spiegel:** Für die statiksichernden Maßnahmen – das Haus hatte einen Schwamm – sowie für das Dach und die Fenster sind bisher knapp 800.000 Euro aufgewendet worden. Davon war die Hälfte durch Fördermittel gedeckt. Wir haben das Glück, dass der Bund uns fördert, weil dies ein Denkmal von nationaler Bedeutung ist.

**Vogel:** Gibt es weitere Förderzusagen?

**Spiegel:** Ja. Aber Spenden sind trotzdem immer willkommen und wichtig. Das merken wir gerade im Moment mit der jetzigen Baukonjunktur – da schießen die Kosten in die Höhe.

**Vogel:** Wie sieht denn eigentlich Ihr Zeitplan aus? In welchen Schritten soll das Gebäude seiner neuen Nutzung zugeführt werden?

**Spiegel:** Das Gebäude muss barrierefrei werden. Wir brauchen dafür ein Zugangsbauwerk, um auch Menschen mit Behinderungen den Zugang zum Obergeschoss zu ermöglichen. Unser nächster Bauabschnitt ist jetzt die Fundamentsicherung des Kellers. Wann der zweite Schritt folgen kann, hängt davon ab, wann wir die Baugenehmigung bekommen. Wenn man bedenkt, dass dieses Gebäude akut einsturzgefährdet war, haben wir bereits einiges erreicht. Dazu muss man sagen: Köln hat ein sehr genaues Umweltamt.

**Engelhardt:** Das muss man sagen, ja. Insofern lassen sich zuverlässige Prognosen über die Bauzeit kaum stel-

len – in Köln ja eigentlich sowieso nicht. (alle lachen) Und dann haben wir hier auch noch ein historisches Gebäude und viele Unwägbarkeiten. Aber trotzdem hoffen wir, dass wir in zwei, drei Jahren in Betrieb gehen können.

**Spiegel:** Ich hoffe sogar, dass das früher geht. Wenn wir das Okay bekommen, sind wir bereit. Die Ausführungsplanung steht.

**Vogel:** Wie stellen Sie sich die zukünftige Nutzung vor?

**Engelhardt:** Wir stellen uns eine Art Bürgerzentrum vor, das auf drei Säulen steht: ein Veranstaltungsort mit Kunst und Kultur, Bildung und Begegnung.

**Spiegel:** Bei der Bildung können wir ganz konkret sagen: Wir wollen hier sowohl die Geschichte der Eisenbahn als auch die Entwicklung der Region nachzeichnen. Wir wollen einen Lernort für Denkmalpflege schaffen, besonders für Kinder und Jugendliche.

**Engelhardt:** Der Park soll der Naherholung dienen, der Bereich vor dem Haus soll mit einem Pavillon bespielt werden, den man auch auf historischen Ansichten erkennt. Wir wollen ihn reaktivieren und da im Sommer vielleicht einen kleinen Kiosk oder Ausschank einrichten. Damit würde der Bahnhof Belvedere sicher auch ein attraktiver Anlaufpunkt auf dem Grüngürtel-Rundweg.



Im Rahmen seines „Corporate Social Responsibility“-Engagements ist der NVR seit Kurzem Mitglied des Förderkreises. „Diese Unterstützung an einem kulturell wertvollen Baudenkmal ist eine wunderbare Ergänzung zum bisherigen sozialen Engagement des VRS“, sagt Michael Vogel. Mehr Informationen zur Geschichte des Bahnhofs und der Arbeit des Förderkreises gibt es unter [www.bahnhof-belvedere.de](http://www.bahnhof-belvedere.de). An jedem letzten Samstag im Monat findet um 15.30 Uhr eine öffentliche Führung statt. Um Anmeldung wird gebeten unter **02234/948598** oder [info@bahnhof-belvedere.de](mailto:info@bahnhof-belvedere.de)





## IMPRESSUM

### Herausgeber

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

### Verantwortlich für den Inhalt

Michael Vogel · Dr. Norbert Reinkober

### Redaktion

Jessica Buhl · Holger Klein · Benjamin Jeschor

### Gestaltung

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

### Druck

msk marketingservice köln GmbH - www.medienzentrum-sued.de

### Bildnachweis

Fotos: Titel (Haltestelle Olof-Palme-Allee)/ Innenseiten

VRS GmbH/Smilla Dankert

Ausgenommen:	Seite
WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH	27
philipk76 - stock.adobe.com	28
Rhein-Sieg-Kreis	29
Manfred Esser	43
Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen	44
Jeroen Tiggelaar	49
Kompetenzcenter Marketing NRW	39, 54, 55

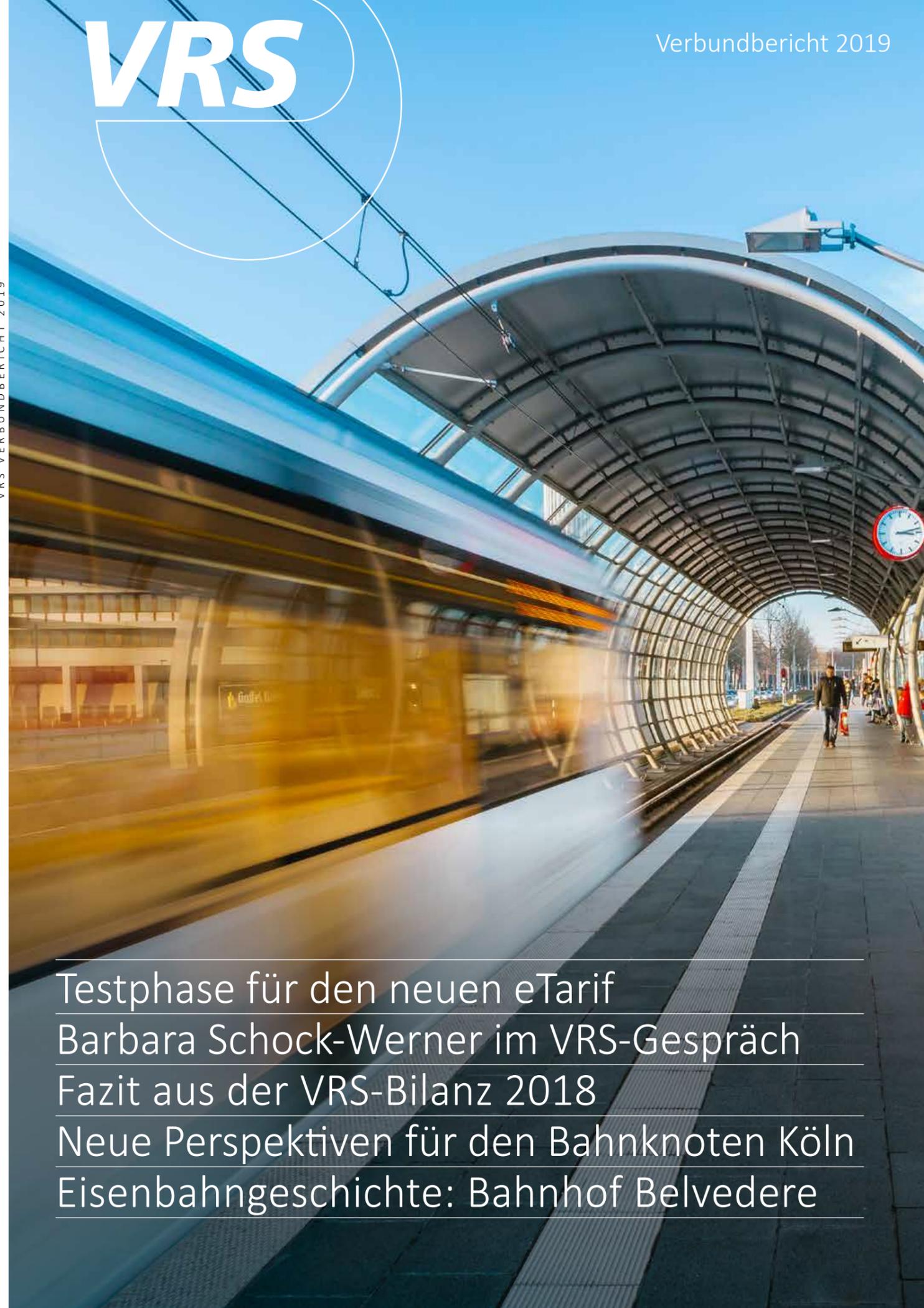
© September 2019 Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH



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



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



Testphase für den neuen eTarif  
Barbara Schock-Werner im VRS-Gespräch  
Fazit aus der VRS-Bilanz 2018  
Neue Perspektiven für den Bahnknoten Köln  
Eisenbahngeschichte: Bahnhof Belvedere