

Corona und weitere Herausforderungen
eTarif – das Pilotprojekt läuft weiter
Autor Ralf Kramp im VRS-Gespräch
Fazit der VRS-Bilanz 2019
Unterwegs mit einem NVR-Profitester

ÖPNV

in Zeiten der Pandemie

Leere Bahnsteige, wenig ausgelastete Busse und Bahnen, Menschen mit Masken – die Corona-Pandemie hat die Situation im ÖPNV in der Region deutlich verändert. Nicht nur optisch, sondern vor allem finanziell: Allein in NRW drohen Einnahmeverluste in Höhe von mehr als einer Milliarde Euro, schätzen die drei nordrhein-westfälischen SPNV-Aufgabenträger. Die Diskussionen um neue Finanzierungsmodelle haben begonnen.

PROFITESTER

starten durch



Sind die Durchsagen gut zu verstehen? Funktioniert der Fahrkartenerwerter? Sind die elektronischen Anzeigen am Bahnsteig lesbar? Wie steht es um Sauberkeit, Temperatur und Belüftung im Zug? Zwanzig Profitester sind im Auftrag des NVR in der Region unterwegs und prüfen Regional-Express, Regionalbahn und S-Bahn auf ihre Qualität und Funktionalität.

8

CORONA UND WEITERE HERAUSFORDERUNGEN

Die Suche nach alternativen
Finanzierungskonzepten

14

WEITER IM TEST

Das eTarif-Pilotprojekt läuft weiter

18

„EIN KRIMI IST WIE EIN SCHIENENNETZ.“

Das VRS-Gespräch

22

SEVAS VIDEO-STAR

Neues aus der Abteilung
„Digitalisierung Mobilität“

24

RÜCKGRAT DER MOBILITÄT

Bilanz 2019

Themen, die *bewegen*



DIE ZUKUNFT DES ÖPNV

Corona und weitere Herausforderungen.

Wie soll bei klammen kommunalen Kassen ein attraktiverer ÖPNV realisiert werden, wenn höhere Preise nicht mehr zumutbar scheinen, die Kosten aber immer weiter steigen? Und wie schlimm sind die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den ÖPNV in der Region? Der VRS ist auf der Suche nach Antworten.

Diskussionen um ein 365-Euro-Ticket, Ärger über Tarifanpassungen auf der einen Seite – der Wunsch nach mehr sauberer Mobilität, nach Klimaschutz und einer Verkehrswende auf der anderen: Das Spannungsfeld, in dem sich der ÖPNV im Rheinland befindet, ist nur schwer aufzulösen. Bei Preisanpassungen für die Tickets scheint das Ende der Fahnenstange erreicht.

Eines ist im Sommer 2020 klar: Die Corona-Maßnahmen haben wehgetan. Richtig wehgetan. „Unseren Verkehrsunternehmen fehlen allein bis Ende Juni rund 63 Millionen Euro. Langsam setzt eine Entspannung ein, aber nur zögerlich. Es ist nicht übertrieben anzunehmen, dass bis Ende des Jahres 200 Millionen Euro oder noch mehr fehlen könnten“, rechnet Sascha Triemer, Leiter der VRS-Abteilung Tarif und Vertrieb, vor.

Problematisch sei das Negativ-Bild, dass die Öffentlichkeit zuletzt vielfach vom ÖPNV habe, so VRS-Geschäftsführer Michael Vogel: „Der öffentliche Nahverkehr ist keine Infektionsquelle, wird aber in der Öffentlichkeit als solche wahrgenommen. Wir wurden in der Feinstaubkrise 2017 und ein Jahr später in der Klimadiskussion als Weltenretter gefeiert, sind von einem Fahrgast- und Einnahmerekord zum nächsten gefahren. Jetzt gelten wir als Krankheitstreiber. Diesen Kulturschock muss man erst mal verdauen.“

Investieren statt reduzieren

Gelänge den Verkehrsunternehmen, unterstützt von den VRS-Tarifexperten, den Gebietskörperschaften sowie der Politik in Land und Bund keine nachhaltige Not-

THEMEN, DIE BEWEGEN



Sascha Triemer leitet die VRS-Abteilung Tarif und Vertrieb.

fallfinanzierung, bliebe nur die Reduktion des Angebots. „Und das will in Zeiten, in denen wir die Verkehrswende vorantreiben wollen und dringend in das Angebot investieren müssen, niemand. Zumal eine Einschränkung des Angebots den Teufelskreis von noch größeren Mindereinnahmen und damit weiteren Reduktionen nur noch befeuern würde“, sagt Sascha Triemer. Die ÖPNV-Branche warnt vor Angebotsreduzierungen: Diese würden „die Krise nach der Krise“ provozieren.

Gegen die Klimaerwärmung wird es keinen Impfstoff geben

Auch Michael Vogel betont: „Bei der Klimaschutz-Debatte muss man sich davor hüten, jetzt wieder alles auf den Prüfstand zu stellen. Wir waren und sind auf einem guten Weg, das Erreichte darf jetzt nicht negiert werden. Wir merken, dass viele grundsätzlich verstanden haben, dass es sich bei der Verkehrswende um einen langwierigen Prozess mit großen Auswirkungen handelt und es hier im Gegensatz zum Corona-Virus keinen Impfstoff geben wird. Daher müssen wir nach der Krise darauf hinwirken, dass Investitionen weiterhin in Richtung Verkehrswende gelenkt werden.“ Diese Auffassung teilt auch der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV): „Übergeordnete politische Ziele, wie der Klimaschutz oder die Verkehrswende, sind ja nicht weg“, sagte Sprecher Lars Wagner dem „Spiegel“. Bei- des sei nur mit einem starken ÖPNV zu realisieren.

Experten schätzen: 2020 fehlen 5 Mrd. Euro

Doch wie sollen neue Busse und Bahnen, Treibstoff, Wartung und natürlich das Fahrpersonal bezahlt werden, wenn pandemiebedingt die Einnahmen der Verkehrsunternehmen lawinenartig abrutschen und auch die Kommunen aufgrund fehlender Steuereinnahmen nicht helfen können? Zumal eine vom VRS gestartete Marktforschung ergeben hat, dass in der Zeit nach Corona nicht alle Fahrgäste zurückkommen wollen. Rund 25 Prozent der Nutzer, die der VRS seit Mitte April befragt hat, geben an, dass sie Busse und Bahnen künftig seltener nutzen werden. Das gilt vor allem in den Großstädten Köln, Bonn und Leverkusen.

„Gemeinsam mit den anderen Aufgabenträgern in NRW und unterstützt vom Landesverkehrsministerium bemühen wir uns daher um Unterstützung des Bundes. Wer die Verkehrswende will, muss jetzt auch den politischen Willen beweisen, indem Unterstützungen gewährt werden. Sonst katapultiert uns die Pandemie in einen Angebotszustand von vor zehn Jahren zurück“, erklärt Sascha Triemer.

Mitte Mai haben die Verkehrsminister der Länder die Bundesregierung aufgefordert, einen Rettungsschirm für den ÖPNV aufzuspannen. 2,5 Milliarden Euro hat der Bund inzwischen zugesagt. Doch was ist mit dem restlichen Loch, das Corona in die ÖPNV-Finanzierung gerissen hat? Im Jahr 2020 seien deutschlandweit insgesamt Verluste von 5 Milliarden Euro zu erwarten, schätzt die Branche.

Rettungsschirm für ÖPNV und SPNV

Allein in NRW drohen dem ÖPNV aufgrund der Corona-Pandemie Einnahmeverluste in Höhe von mehr als einer Milliarde Euro, schätzen die drei nordrhein-westfälischen SPNV-Aufgabenträger. Aus diesem Grund baten die politischen Gremien von Nahverkehr Rheinland (NVR), Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) in einer gemeinsamen Resolution an Ministerpräsident Armin Laschet um die Bildung eines Rettungsschirms für ÖPNV und SPNV. Denn ohne eine dringend benötigte Ergänzung der vom Bund zugesagten Unterstützung drohten Leistungsreduzierungen im Bus-, Bahn- und Schienennetz, heißt es in der Resolution, die alle Verbandsvorsteher und Fraktionsvorsitzenden der drei Aufgabenträger in Vertretung für die gesamte Verbandspolitik unterschrieben haben.

Der Nahverkehr sei nicht einfach ein Beförderungsmittel, sondern ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und eine Antwort auf den Klimawandel. Die Bemühungen hatten Erfolg: Ende Juni beschloss die NRW-Landesregierung, der nordrhein-westfälischen Nahverkehrsbranche in einer ersten Tranche 200 Mio. Euro für den Ausgleich der coronabedingten Mindereinnahmen zur Verfügung zu stellen.

Neue Finanzierungsmodelle im VRS

Im VRS-Gebiet verschärft die Corona-Krise eine Diskussion, die bereits in Gang gekommen war. Politik und Verbundgesellschaft hatten sich 2019 darauf verständigt, neue Finanzierungsmodelle erarbeiten zu wollen, weg von einer überwiegend nutzerbasierten Finanzierung. „Diese Überlegungen laufen trotz der Corona-Pandemie weiter und sind angesichts der zeitweise sehr stark zurückgegangenen Nachfrage auch nötiger denn je“, betont Abteilungsleiter Sascha Triemer. Die im VRS zusammengeschlossenen Unternehmen berichten, dass sich die Verluste bei den Abos – auch dank breit akzeptierter Kulanzregelungen – in Grenzen hielten, die Rückgänge im Bartarif allerdings bei 95 Prozent und mehr lagen. „Die Tatsache, dass auch der HandyTicket-Verkauf um 90 Prozent zurückgegangen ist, weist darauf hin, dass viele Kunden gar kein Ticket gekauft haben“, so Triemer.

Angebote für Ballungsräume und ländliches Gebiet

Die Expertenrunde, in der neben Tarif-Fachleuten der Verbundgesellschaft auch Vertreter der kommunalen Aufgabenträger sitzen, analysiert die Finanzierung und beleuchtet die Rolle der Aufgabenträger. Denn die Kommunen sind erlösverantwortlich und müssen im Falle von Mindererlösen einspringen. Doch die wenigsten haben dazu die finanziellen Mittel. „Leistungsfähiger und attraktiver ÖPNV kostet Geld. Und wir müssen schauen, dass das Angebot, das wir gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen gestalten, nicht nur auf einen Ballungsraum wie Köln oder Bonn passt, sondern den Ansprüchen der Daseinsvorsorge auch in den ländlichen Gebieten genügt“, erklärt Sascha Triemer.

Grundsätzlich sei aus fachlicher Sicht nichts an dem etablierten Verfahren, die Tariffortschreibung auf Basis eines Indexverfahrens zu gestalten, auszusetzen, betont Triemer. „Wir orientieren uns dabei an branchenspezifischen Kostenindizes, etwa für Personal, Material und Treibstoff. Das ist ein gutes und anerkanntes Verfahren. Wer von dem bisherigen Verfahren, diese Mehrkosten über die Tickets auszugleichen, abrücken will, muss Vorschläge zur Kompensation machen. Um neue Ansätze zu finden, befinden wir uns in einem Prozess, der noch länger andauern wird.“



Tarifmaßnahme für 2021

Für das Jahr 2021 steht bereits fest: Der Bartarif bleibt unangetastet, die Preise für die Abonnements steigen im Schnitt um 2,5 Prozent. Diese Preisfortschreibung hatten die VRS-Gremien bereits im Sommer 2019 mit einem Doppelbeschluss für 2020 und 2021 auf den Weg gebracht. Apropos Tarife: Im Rahmen des Corona-Konjunkturpakets wird die Mehrwertsteuer für sechs Monate gesenkt. Doch die Umsetzung ist nicht einfach. Zum einen braucht die Branche Liquidität, da sie das Angebot nahezu zu 100 Prozent bietet, aber nur 40 bis 60 Prozent der üblichen Nachfrage bedient. Michael Vogel betont: „Wir wollen den Steuervorteil trotzdem weitergeben. Wir suchen nach Möglichkeiten, die Mehrwertsteuer-Senkung möglichst gerecht und mit überschaubarem Aufwand an unsere Kunden weiterzugeben – sowohl an die Zeitkarten-Kunden als auch an die Gelegenheitsfahrer.“

Um den Abonnement-Kunden dafür zu danken, dass sie ihr Vertrauen in den Nahverkehr auch in der Corona-Krise bewahrt haben, hatte der VRS eine umfangreiche Dankeschön-Aktion für die NRW-Sommerferien gestartet. Abo-Besitzer konnten ganztägig eine weitere Person und drei Kinder kostenlos mitnehmen. Zudem entfiel die Beschränkung bei Tickets, die regulär für eine bestimmte Preisstufe gelten. Darüber hinaus waren die Abonnement-Tickets an den Ferien-Wochenenden in ganz Nordrhein-Westfalen gültig – inklusive der beschriebenen Mitnahmeregelung. „Wir wollten uns mit dieser Maßnahme bei den Fahrgästen für ihre Treue zum Nahverkehr bedanken und ihnen die Ferien vor der Haustür erleichtern“, so Geschäftsführer Michael Vogel.

Stefanie Haaks, Vorstandsvorsitzende Kölner Verkehrs-Betriebe AG

„Immer mehr Menschen wird bewusst, welche Rolle der ÖPNV bei der dringend notwendigen Verkehrswende spielt. Damit diese gelingen kann, muss die Betriebsqualität verbessert werden. Das war und ist eine große Herausforderung, auch wenn wir bei Personal und Fahrzeugverfügbarkeit schon deutliche Fortschritte gemacht haben. Um diesen Weg weiter zu beschreiten, brauchen wir gerade nach Corona die entsprechende finanzielle Rückendeckung.“



Bernd Kolvenbach, Geschäftsführer der CDU-Fraktion im Euskirchener Kreistag und Vorsitzender der VRS- und NVR-Verbandsversammlungen

„Angebotsreduzierungen im Nachgang zur Corona-Krise müssen mit allen Mitteln verhindert werden. Es darf nicht sein, dass die guten Entwicklungen, die in den vergangenen Jahren angegangen wurden, durch die Krise ein jähes Ende finden. Die Bewältigung der Herausforderungen der kommenden Jahre kann nur im Schulterschluss mit Bund und Land gelingen. Und wir brauchen die Verkehrswende dringend: Gewinnt das Auto weiter wieder mehr Anteile am Mix, droht in den Ballungsräumen der endgültige Verkehrskollaps.“

Walter Reinartz, Geschäftsführer Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft

„Unseren Bussen kommt gerade in der Fläche die wichtige Aufgabe als Zubringer zu den Zentren und den größeren Verkehrsadern der Region zu – sie sind bedeutender Teil der Daseinsvorsorge. Diese Funktion können wir allerdings nur weiter ausfüllen, wenn ausreichend Geld für Fahrzeuge, Fahrer, Wartung und Treibstoff da ist. Ein zukunftsgerichtetes Finanzierungskonzept für den ÖPNV würde uns die Sicherheit für dringend notwendige Investitionen bieten.“



Ashok Sridharan, Oberbürgermeister Bundesstadt Bonn

„Lebenswert bleiben unsere Städte nur dann, wenn wir uns mit Nachdruck dem Klimaschutz widmen. Bonn als Klimahauptstadt hat da schon viel erreicht – zwischen 1990 und 2014 sind die CO₂-Emissionen pro Kopf um 22 Prozent zurückgegangen. Dieser gute Weg führt zu einem großen Teil über die Mobilität. Trotz der Herausforderungen, vor die uns das Corona-Virus auch finanziell gestellt hat, wollen wir ihn unbedingt fortsetzen und hoffen dabei natürlich auch auf die weitere Unterstützung von Bund und Land.“

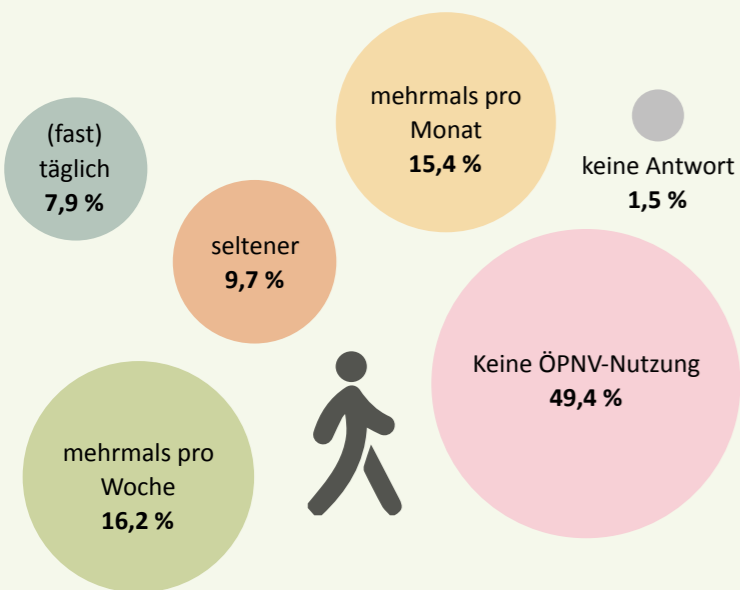
Finanzierungskonzept im VRS

Bisher setzt der VRS auf eine weitgehend nutzerbasierte Finanzierung: Die Verkehrsunternehmen sind aufgefordert, einen gewissen Kostendeckungsgrad zu erreichen. Das heißt, der größte Teil der durch Material, Treibstoff und Personal entstehenden Kosten muss durch die Ticketeinnahmen und nicht durch Zuschüsse der öffentlichen Hand gedeckt werden. Dieser Anteil macht im VRS etwa zwei Drittel der entstehenden Kosten aus, lediglich ein Drittel wird durch Zuschüsse der

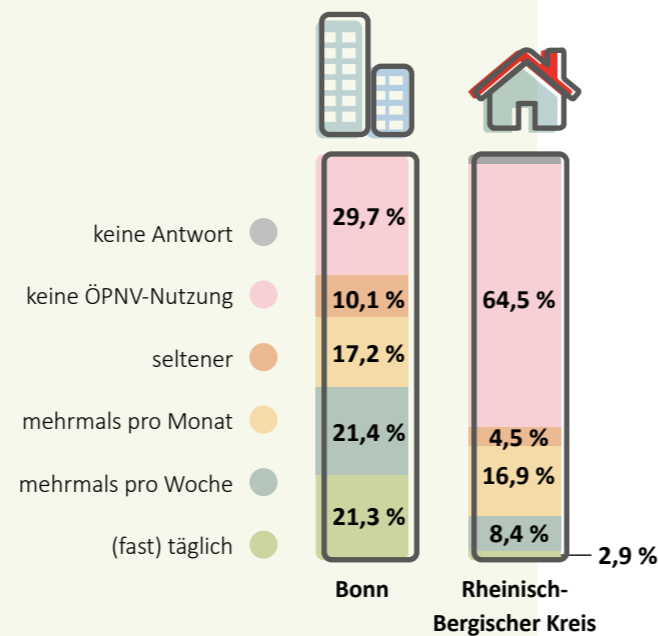
öffentlichen Hand bestritten. Zum Vergleich: In Berlin macht der Anteil, der durch die Tickets erwirtschaftet wird, gerade mal 30 Prozent der Kostendeckung aus. Die angespannte Haushaltslage vieler Kommunen oder öffentlicher Haushalte in der Region Köln erlaubt jedoch eine Abkehr von der Nutzerfinanzierung nicht. Soweit durch den Gesetzgeber keine alternativen Finanzierungslösungen geschaffen werden, ist die Koppelung der Fahrpreise an die Entwicklung der Kosten daher bislang unvermeidbar.

Veränderung des Verhaltens der ÖPNV-Nichtnutzer bei kostenlosem Angebot.

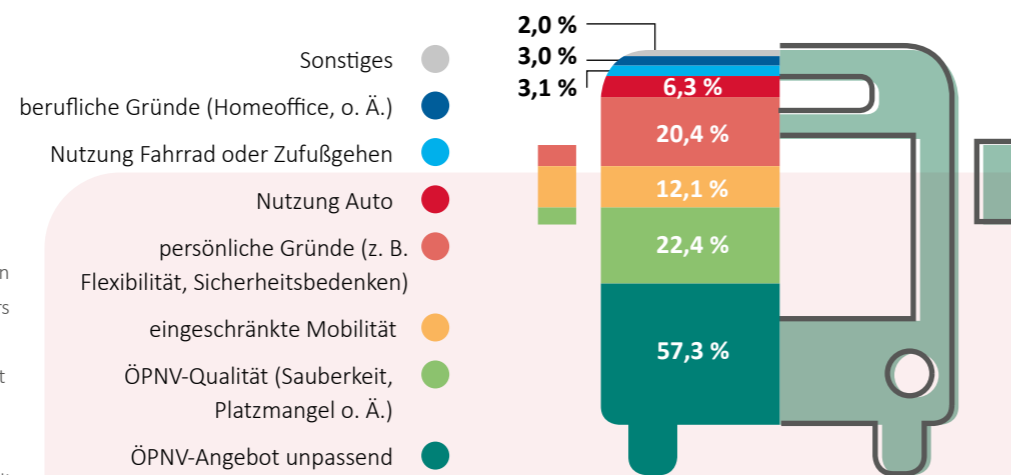
Häufigkeit der Nutzung*



Änderung des Nutzungsverhaltens: Stadt vs. Land*



Gründe für ÖPNV-Nichtnutzung



*Befragt wurden im Rahmen des VRS-Kundenbarometers 823 (heutige) ÖPNV-Nichtnutzer aus dem VRS-Gebiet zu der Frage, ob sich ihr Nutzungsverhalten ändern würde, falls der ÖPNV für die Fahrgäste kostenlos angeboten würde.

Fachbeitrag von VRS-Verbandsvorsteher Landrat Sebastian Schuster



Die Corona-Pandemie führt uns eindrücklich vor Augen, wie angreifbar das öffentliche Leben ist. Plötzlich ist es nicht mehr selbstverständlich, sich ohne Risiko im öffentlichen Raum zu bewegen, die Lieben zu besuchen, zur Arbeit zu fahren. Auch der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird von vielen Menschen als selbstverständlich angesehen. Er ist wichtiger Bestandteil der Daseinsvorsorge, lässt allein im Verbundgebiet des VRS jährlich mehr als 550 Millionen Menschen am öffentlichen Leben teilhaben. Mobilität ist ein hohes Gut – das haben wir seit Ausbruch der Corona-Pandemie so deutlich gespürt wie noch nie.

Angebot muss ausgebaut werden

Wir dürfen nicht vergessen: Die Herausforderungen um die Mobilität in unserer Region hören mit dem erhofften Bewältigen der Corona-Krise nicht auf. Dringend muss das Angebot – vor allem in den Hauptverkehrszeiten – weiter ausgebaut werden. Nur so dürfen wir hoffen, dass mehr Menschen auf Fortbewegungsmittel des Umweltverbunds umsteigen und das Auto stehen lassen. Wir dürfen nicht sehenden Auges in die nächste Krise stolpern: eine Verschärfung der Klimaproblematik und der Stickoxidbelastung sowie ein Verkehrskollaps in den Ballungsräumen. Ich appelliere daher an unseren Ministerpräsidenten sowie die weiteren Entscheider in Land und Bund, den ÖPNV finanziell zu stärken und die Verkehrswende gemeinsam weiter anzukurbeln. Nur so erreichen wir unsere Klimaziele und kommen unserem Ziel – einer auch zukünftig lebenswerten und leistungsstarken Region – wieder ein Stück näher. Ich zähle auf Ihre Unterstützung!

Wir brauchen die Hilfe des Landes und des Bundes!

Um das Angebot auf derzeitigem Niveau zu erhalten, müssen im VRS rund eine Milliarde Euro jährlich aufgewendet werden. Nachdem im Frühjahr 2020 das öffentliche Leben weitestgehend zum Erliegen gekommen war, brach auch die Nachfrage im ÖPNV dramatisch ein. Entsprechend massiv sind die Auswirkungen auf die Fahrgeldeinnahmen. Der Bund und das Land haben einen ÖPNV-Rettungsschirm gespannt, um die Verluste der Verkehrsunternehmen auszugleichen. Hierzu wären die kreisfreien Städte und die Landkreise mit ihren Städten und Gemeinden nicht in der Lage.

Die Corona-Pandemie führt aber auch zu Einbrüchen bei den Steuereinnahmen der Städte und Gemeinden, die immer einen Teil der Finanzierung für das Gesamtsystem bilden. Für die Aufrechterhaltung des Angebotes wird die finanzielle Unterstützung durch den Bund und das Land weiterhin erforderlich sein, um das gute ÖPNV-Angebot in unserer Region nicht zu gefährden.

Als wir im vergangenen Jahr zu dem Entschluss kamen, die Fahrpreise nicht so zu erhöhen wie geplant, um die finanzielle Belastung der Fahrgäste zu verringern, war ebenso schnell klar, dass die Gebietskörperschaften die weiter steigenden Betriebskosten der Verkehrsunternehmen nicht alleine würden ausgleichen können. Auch für niedrigere Fahrpreise brauchen wir die Hilfe des Landes und des Bundes!



VRS-Verbandsvorsteher Landrat Sebastian Schuster



eTARIF – BERECHNUNGSMODELL DER ZUKUNFT

Das Pilotprojekt läuft weiter.

Ohne die lästige Suche nach Kleingeld, ohne Kenntnisse des Tarifsystems, nur mit dem eigenen Smartphone: Der eTarif des VRS macht das Einsteigen leicht. Seit April 2019 läuft das Pilotprojekt im Gebiet des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg. Jetzt ist die Verlängerung bis mindestens Juni 2021 beschlossene Sache.

Mehr als 9.100 Testkunden haben sich bisher angemeldet, um die Funktionalität des smartphonebasierten elektronischen Tarifs (eTarif) auf Luftlinienbasis zu testen. Rund 190.000 Fahrten wurden absolviert. „Wir freuen uns über den Erfolg unseres Pilotprojekts. Ziel ist natürlich, den eTarif in den Regelbetrieb zu überführen“, erklärt VRS-Geschäftsführer Michael Vogel. „Bevor es so weit ist, steht noch die Auswertung der aufgrund der guten Resonanz sehr zahlreichen Datensätze an. Aus dieser Betrachtung werden sich wertvolle Rückschlüsse ergeben, wie wir den eTarif sinnvoll in die bestehende Tariflandschaft integrieren können.“ Daher haben die VRS-Gremien beschlossen, das Pilotprojekt bis mindestens Juni 2021 zu verlängern. Insbesondere während der Corona-Pandemie war und ist der Ticketkauf mittels eTarif attraktiv. Durch die Nutzung des eigenen Smartphones funktioniert er kontaktlos und ohne großen Aufwand.

Optimierung nach Kundenrückmeldung

Der VRS hat das Pilotprojekt, das er im Namen seiner Verkehrsunternehmen gemeinsam mit den Kölner Verkehrs-Betrieben (KVB) und dem Schweizer Anbieter FAIRTIQ als Entwicklungspartnerschaft durchführt, bereits mehrfach an die Wünsche der Testkunden angepasst. So wurden neben einem Preisrechner, mit dem die Kunden vor Fahrtantritt die Kosten kalkulieren können, auch die neuen Bezahlverfahren PayPal und Lastschriftverfahren implementiert und ein Rabattmodell für Vielfahrer eingeführt. Wie gut die Vorteile des elektronischen Tarifs im VRS-Pilotprojekt ankommen, be-

legt eine Marktforschung, die der Verkehrsverbund Rhein-Sieg in mehreren Wellen unter rund 3.000 Nutzern durchgeführt hat. Voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2021 soll der VRS-eTarif als Regeltarif angeboten werden. Über welches Vertriebssystem der neue Tarif abgebildet werden soll, befindet sich aktuell in Abstimmung zwischen der Verbundgesellschaft und den Verkehrsunternehmen.

Ausweitung des Tarifs

Auch bei den Bestrebungen, perspektivisch den „eTarif NRW“ einzuführen, gibt es Neuigkeiten: Die SPNV-Aufgabenträger und das Verkehrsministerium fassen die Umsetzung für die zweite Jahreshälfte 2021 ins Auge. Außerdem werden sich die NRW-Aufgabenträger gemeinsam um Fördermittel des Bundes aus dem Klimaschutzpaket bewerben. Mit diesen Geldern soll ein Pilotprojekt für einen eTarif im Zeitkartensegment, das sich an Berufspendler richtet, realisiert werden. Dies sei die logische Weiterentwicklung des erfolgreichen eTarif-Pilotprojekts, das sich an Gelegenheitsfahrer richtet, so die Politiker der VRS-Verbandsversammlung, die das Projekt mit einem fraktionsübergreifenden Antrag auf den Weg brachten. Ein Grobkonzept wird aktuell erarbeitet.



Experte für den eTarif:
Siegfried Krüger



Begleitet das Projekt:
VRS-Vertriebsmitarbeiter
Matthias Berels



Das VRS-eTarif-Pilotprojekt

Der Fahrpreis im Pilotprojekt setzt sich zusammen aus 1,50 Euro Grundpreis pro Fahrt plus 15 Cent pro angefangenem Luftlinien-Kilometer. Der Tageshöchstpreis liegt bei 15 Euro. Nach erfolgter Registrierung checkt der Fahrgast mit einer Wischbewegung auf dem Smartphone vor Antritt seiner Reise ein und nach Ankunft am Ziel wieder aus. Der Fahrpreis wird automatisch auf Basis der kürzesten Verbindung, der Luftlinie, berechnet. Tarifkenntnisse des Kunden sind

nicht mehr nötig. Zudem löst der eTarif an manchen Preisstufengrenzen aktuell mitunter bestehende Preishärten auf und ist deshalb besonders gerecht. Er hat allerdings nicht den Anspruch, immer die preiswerteste Alternative zu sein. Um den innovativen Tarifansatz auszuprobieren, müssen die Kunden nur wenige Voraussetzungen mitbringen: Sie müssen grundsätzlich mindestens 18 Jahre alt sein, über eine Kreditkarte (Visa oder Mastercard) oder Zugang zu PayPal oder SEPA-Lastschriftverfahren verfügen sowie über ein Smartphone, das die technischen Voraussetzungen (Datentransfer, Lokalisierungsservice) erfüllt.

Tunnel statt Berge.

Mit der FTQ-App des Berner Anbieters FAIRTIQ ist der Ticketkauf für den eTarif ganz einfach. Business Development Director Reto Schmid über den erfolgreichen Projektverlauf.

Die FTQ-App ist in der Schweiz bereits im Regelbetrieb. Was waren und sind die Herausforderungen für das Pilotprojekt in und um Köln?

Eine Herausforderung ist sicher, dass die Schweizer App mit Tälern und Bergen besser umgehen kann als mit U-Bahn-Systemen, welche wir in der Schweiz so nicht kennen. Wir waren sehr froh, dass wir mit den Partnern im VRS die Funktionalität des Systems auch für unterirdische Fahrten bis zur Marktreife gemeinsam entwickeln konnten. Nicht zu unterschätzen ist auch die Komplexität der technischen Umsetzung eines eTarifs mit Luftlinie. Es müssen viele Details mit den Projektpartnern abgeklärt werden. Wie wird mit Rundfahrten umgegangen? Welchen Einfluss haben Fahrtunterbrechungen auf den Preis?

Wo sehen Sie die größten Stärken Ihrer App?

Die wesentliche Stärke liegt in der Einfachheit des Systems für den Fahrgast. Aber auch für die Verkehrsunternehmen bringt die Lösung viele Mehrwerte. Mit

anonymisierten Mobilitätsdaten lassen sich spannende Erkenntnisse gewinnen, die in die Verkehrsplanung und -optimierung einfließen. Hier bietet unser Produkt auch die nötigen Analyseinstrumente und eine Austausch- und Lernplattform von mittlerweile über 40 Verkehrsunternehmen aus dem ÖPNV. Weiter bietet die App eine Marketing- und Kundenbindungs-Plattform, die die Nutzung des ÖPNV gezielt fördert.

Business Development Director
Reto Schmid



Die wichtigsten Erkenntnisse aus der Marktforschung.

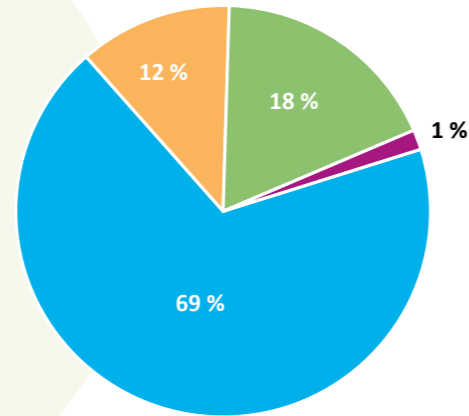
Die Marktforschung erfolgte in zwei Befragungen, die im Abstand von zwei bis drei Monaten bei den angemeldeten Testkunden durchgeführt wurden. Bei der ersten Befragung wurden 2.842 Testkunden angeschrieben, 1.504 beteiligten sich (Rücklaufquote 53 %).

Bei der zweiten Befragung wurden 3.255 Testkunden angeschrieben, 1.569 beteiligten sich (Rücklaufquote 48 %). Dabei wurde nicht jeder Testkunde bei beiden Befragungen angeschrieben.

Hat sich Ihre Zufriedenheit mit dem eTarif-Pilotprojekt seit Ihrer letzten Befragung geändert?

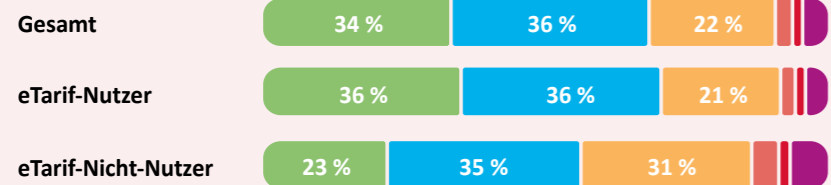
Ergebnisse 2. Befragung

- ja, finde Pilotprojekt jetzt besser
- ja, finde Pilotprojekt jetzt schlechter
- nein
- weiß nicht mehr, wie ich es bei der letzten Befragung fand



Gerechtigkeit Luftlinientarif

Ergebnisse 1. Befragung



- sehr gerecht
- gerecht
- teils/teils
- ungerecht
- sehr ungerecht
- kann ich nicht beurteilen

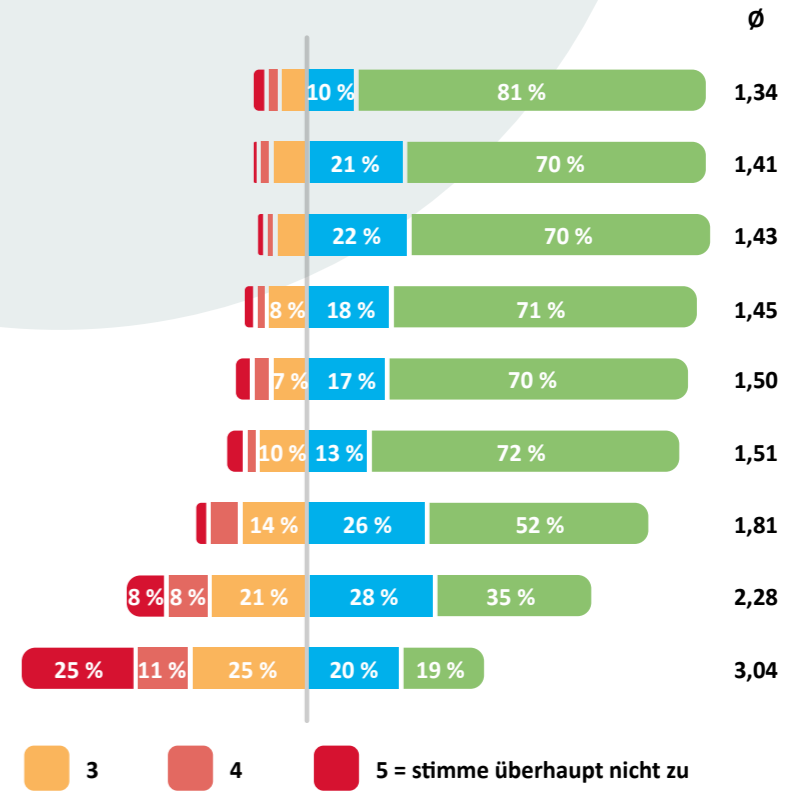


Hat die Zahlen im Blick: Dr. Manfred Knieps, VRS-Abteilungsleiter für den Bereich Einnahmenaufteilung und Marktforschung

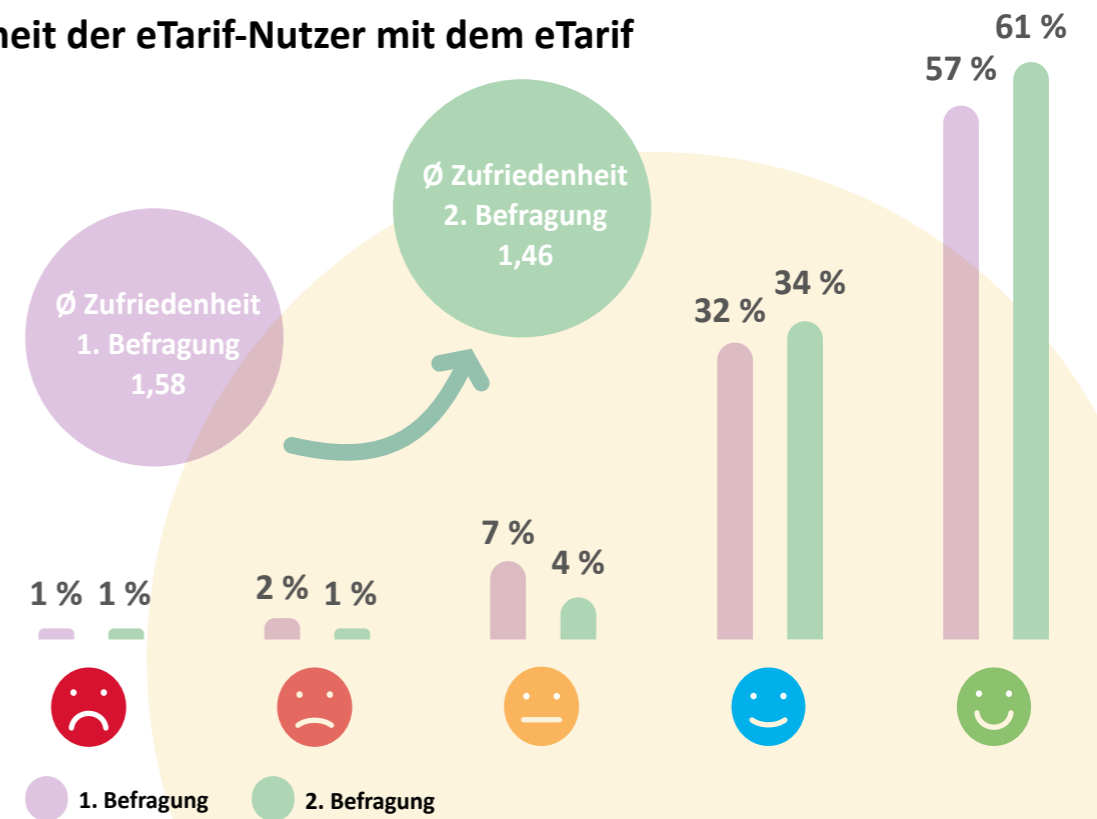
Einstellung der Pilot-Teilnehmer zu verschiedenen Aspekten

Ergebnisse 1. Befragung

- Sollte es auch nach dem Pilotprojekt den eTarif geben, würde ich **auch in Zukunft** den eTarif nutzen.
- Ich **teste gerne** neue technische Entwicklungen.
- Der eTarif ist **verständlich**.
- Der eTarif ist **einfach**.
- Der eTarif **vereinfacht** die Bus- und Bahnnutzung für mich.
- Die Fahrtabrechnung erfolgt **ohne Fehler**.
- Es ist für mich völlig in Ordnung, dass meine **Fahrt**daten erfasst werden.
- Ich nutze den eTarif nur wegen eines möglichen **Preisvorteils** im Vergleich zum klassischen Tarif.
- Durch den eTarif fahre ich nun **häufiger Bus oder Bahn**.



Zufriedenheit der eTarif-Nutzer mit dem eTarif





„Ein Krimi
ist wie ein
Schienennetz.“

VRS-GESPRÄCH

Orient-Express trifft Eifelstrecke.

In seinen Büchern lehrt er die Leser das Fürchten: Krimiautor Ralf Kramp. Doch bei seinen „Ermittlungen“ im Café Sherlock im Kriminalhaus in Hillesheim stellte VRS-Geschäftsführer Michael Vogel schnell fest, dass der Eifeler Schriftsteller gar nicht so furchteinflößend ist. Ein Austausch über packenden Lesestoff, den ÖPNV, die Digitalisierung auf dem Land und die Frage, warum der Plot eines Krimis einem Schienennetz ähnelt.

Vogel (hebt seine Kaffeetasse an): Hoffentlich ist in dem Kaffee nichts drin – in so einem Kriminalhaus weiß man ja nie.

Kramp: Es sind noch immer alle heil rausgekommen. Aber Mordwaffen hätten wir hier genug.

Vogel: Sind das auch die Utensilien, die Sie zum Schreiben motivieren?

Kramp: Ganz ehrlich, mir ist die Beschreibung einer Mordwaffe völlig egal. Bei mir ist der Mord manchmal nur ein Mittel zum Zweck, um die Geschichte zu erzählen.

Vogel: Ich kann mir gar nicht vorstellen, wie man es anstellt, einen Krimi zu schreiben.

Kramp: Es setzt sich zusammen aus vielen Details. Einer Kette von Situationen, die man abarbeiten muss, ohne das große Ganze aus dem Blick zu verlieren. Gelegentlich stellt man auch fest: Mist, das funktioniert so nicht. Dann hilft es super, Bahn zu fahren. Und plötzlich, von einem Moment auf den nächsten, kommt die erlösende Sekunde, wo plötzlich alles glasklar vor einem liegt.

Vogel: Denkt man beim Schreiben eigentlich vom Ende her?

Kramp: Tatsächlich muss man von oben draufgucken. Ich benutze da gerne einen Vergleich, den ich mir nicht extra für dieses Gespräch habe einfallen lassen: Das ist wie beim Schienennetz. Man setzt zum Anfang ei-

Im Kriminalhaus beherbergen Ralf Kramp und seine Frau nicht nur das „Café Sherlock“ und eine Buchhandlung, sondern auch eine der größten Krimi-Sammlungen Deutschlands mit mehr als 30.000 Büchern. Die Besucher können, mit einer „Fallmappe“ aus der Buchhandlung ausgestattet, im Kriminalhaus sogar selbst zum Ermittler werden.

Das Kriminalhaus
Am Markt 5–7
54576 Hillesheim

Telefon: 06593/9989620
www.kriminalhaus.de





ner Geschichte zehn bis 15 Züge auf die Schiene. Man muss gucken, dass die am Ende alle zeitversetzt im selben Bahnhof einlaufen und dafür mal hier eine Weiche stellen oder dort eine Schleife fahren lassen.

Vogel: Das ist so, wie man es von den klassischen Agatha-Christie-Romanen kennt. In ihren Romanen gibt es ja viele Eisenbahn-Analogien. Der Mord im Orient-Express ...

Kramp: Der Orient-Express ist der große Traum von meiner Frau und mir.

Vogel: Sie sind ja auch sehr anglophil, wenn ich den Austin-Oldtimer vor dem Café stehen sehe oder Ihr Tweed-Jackett. Wo kommt diese Anglophilie her?

Kramp: Das hat mit Literatur zu tun. Während die anderen Karl May lasen, habe ich „Fünf Freunde“ gelesen. Das sind Krimis, spielen in England. Und dann kamen die alten Miss-Marple-Filme und irgendetwas an der Lebensart hat mich angesprochen. Seit ich mal zu einem Schüleraustausch dort war, vergeht fast kein Jahr, in dem wir nicht nach England reisen. England ist ähnlich vielgestaltig wie die Eifel. Es ist fast wie ein zweites Nach-Hause-Kommen.

Vogel: Ich finde es erstaunlich, welche Bedeutung die Eifel in Krimis hat, sei es bei der TV-Serie „Mord mit Aussicht“ oder bei den Büchern von Jacques Berndorf ...

Kramp: ... der ja leider inzwischen nicht mehr schreibt. Ich glaube nicht, dass die Eifel irgendwie prädestiniert ist für Kriminalliteratur. Aber die Eifel hat einen historischen Vorsprung: Die Tatsache, dass Berndorf den ersten Eifelkrimi vor 31 Jahren hier angesiedelt hat, zu

einer Zeit, in der der Regionalkrimi überhaupt noch nicht etabliert war. Ich bin übrigens traurig, dass meine liebe Kollegin Carola Clasen mir den wunderbaren Titel „Mord im Eifel-Express“ vor der Nase weggeschnappt hat. (Beide lachen). Hätte ich auch gerne geschrieben.

Vogel: Das ist die Krux in der Eifel, dass sie mit dem ÖPNV, insbesondere mit der Eisenbahn, nicht mehr so gut erschlossen ist, wie sie einmal war. Es ist sehr viel stillgelegt worden.

Kramp: Und wo die hier überall langführte. Die ganzen kleinen Nester waren miteinander verbunden. Wir haben hier die Eifel-Querbahn, die teilweise reaktiviert werden soll. Fände ich toll. Aber die Geschmäcker und Ansprüche ändern sich. Hier in der Eifel nutzt jeder eines seiner beiden Autos und fährt für jede Tablette Aspirin irgendwohin. Da kann man dann trefflich darüber diskutieren, ob das eine Frage von Angebot und Nachfrage ist.

Vogel: Das ist eine unserer größten Herausforderungen: Wie man den ländlichen Raum erschließen kann. Auf der einen Seite ist die Nachfrage gering, der Konkurrenzdruck des Autos ist groß. Dann sind die Kosten höher, weil man sehr viel Fläche erschließen muss. Wir haben die Hoffnung, dass mit fortschreitender Digitalisierung mehr Bedarfsverkehr angeboten werden kann – über eine App zum Beispiel, individualisiert und mit kleineren Fahrzeugen abgebildet. Aber wenn man sieht, wie der ländliche Raum digitalisiert ist, dann wird es wahrscheinlich noch eine Weile dauern. (Beide lachen)



Kramp: Das wollte ich auch gerade sagen. Da ist noch ein anderer Schritt, der zuerst getan werden muss. Aber so manche Funklöcher haben sich mittlerweile doch geschlossen.

Vogel: Dann ist die Perspektive mit einem digital gesteuerten Bedarfsverkehr ja realistisch. Man sieht, wie die Zeit sich auch verkehrlich ändert. Anfang des 20. Jahrhunderts war die Eisenbahn ein Symbol ihrer Zeit, ein super-modernes Verkehrsmittel. Deshalb, glaube ich, finden wir aus dieser Zeit auch so viele Romane, in denen Züge eine Rolle spielen.

Kramp: Sherlock Holmes ist immer mit der Droschke oder der Eisenbahn gefahren. Nichts anderes. Ich träu-

me davon, einen historischen Roman zu schreiben, der in der Eifel spielt. Und zwar in den 1920er-Jahren, als eben hier in der Region Bahnstrecken installiert wurden und es bis in die Verästelungen ging. Das war eine Zeit des ganz großen Aufbruchs. Dort eine Kriminalgeschichte anzusiedeln, das würde mir gefallen.

Vogel: Spannend fände ich, wenn Sie den Krimi in einer Bahn stattfinden lassen würden.

Kramp: Mit Reisenden unterwegs zu sein und sie zu beobachten, ist Gold wert. Wenn mir keine Figuren mehr einfallen würden, müsste ich mich nur einen halben Tag in die Bahn oder den Bus setzen, dann hätte ich Material und Personal für mehrere Romane.



Ralf Kramp (Jahrgang 1963, verheiratet, zwei erwachsene Söhne) wurde in Euskirchen am Rande der Eifel geboren. Heute lebt er in Flesten, mitten in der beschaulichen Vulkaneifel. 1996 veröffentlichte der gelernte Maler und Lackierer sein erstes Buch. Inzwischen sind es fast 40. Sein neuestes Buch „Mord mit Eifelblick“ ist im KBV-Verlag erschienen (12 Euro): Mit der ländlichen Beschaulichkeit am alt-ehrwürdigen „Hotel Eifelblick“, einst Kulisse einer beliebten Fernsehserie, ist es vorbei, als am Set für eine Jubiläumsepisode eine Leiche gefunden wird ...



VRS-Projektleiter Volker Hassenpflug und Michael Schlieper von der Agentur „side by site“ testeten SEVAS im Live-Betrieb.

DIGITALISIERUNG MOBILITÄT

SEVAS – ein VRS-Projekt wird zum Videostar.

Lkw, die unter Brücken festhängen, sich in enge Sträßchen verfahren, durch dicht besiedelte Wohngebiete scheppern – all das soll mit SEVAS möglichst der Vergangenheit angehören. Das VRS-Projekt digitalisiert – unterstützt vom NRW-Verkehrsministerium – relevante Daten für den Schwerlastverkehr und errechnet Vorrangrouten für die Brummis.

„Nachdem SEVAS bereits im Rheinland ein Erfolg ist, läuft aktuell die Ausweitung auf ganz NRW. Auch verschiedene Player im ganzen Bundesgebiet haben bereits Interesse an SEVAS angemeldet“, erklärt Projektleiter Volker Hassenpflug. Aktuell sind 251 Kommunen und Kreise der Kooperation beigetreten. 4.121 Restriktionen (Gewichts-, Höhen-, Längen- und Breitenbegrenzungen sowie Durchfahrtsverbote für Lkw) haben die teilnehmenden Kreise und Kommunen bereits in SEVAS eingepflegt. Ebenso sind 14.104 Kilometer an Vorrangrouten hinterlegt. Vertreter der Verwaltungen pflegen die Lkw-relevanten Daten mit SEVAS einfach und schnell in ihr System ein; die VRS-Experten stellen die Daten auf dem Mobilitäts-Daten-Marktplatz MDM sowie dem Portal Open.NRW bereit.

gelangen die Daten zu den Kartenherstellern, welche die Informationen dann über ein Update des Navis oder über mobile Endgeräte direkt in die Führerhäuser der Lkw liefern.

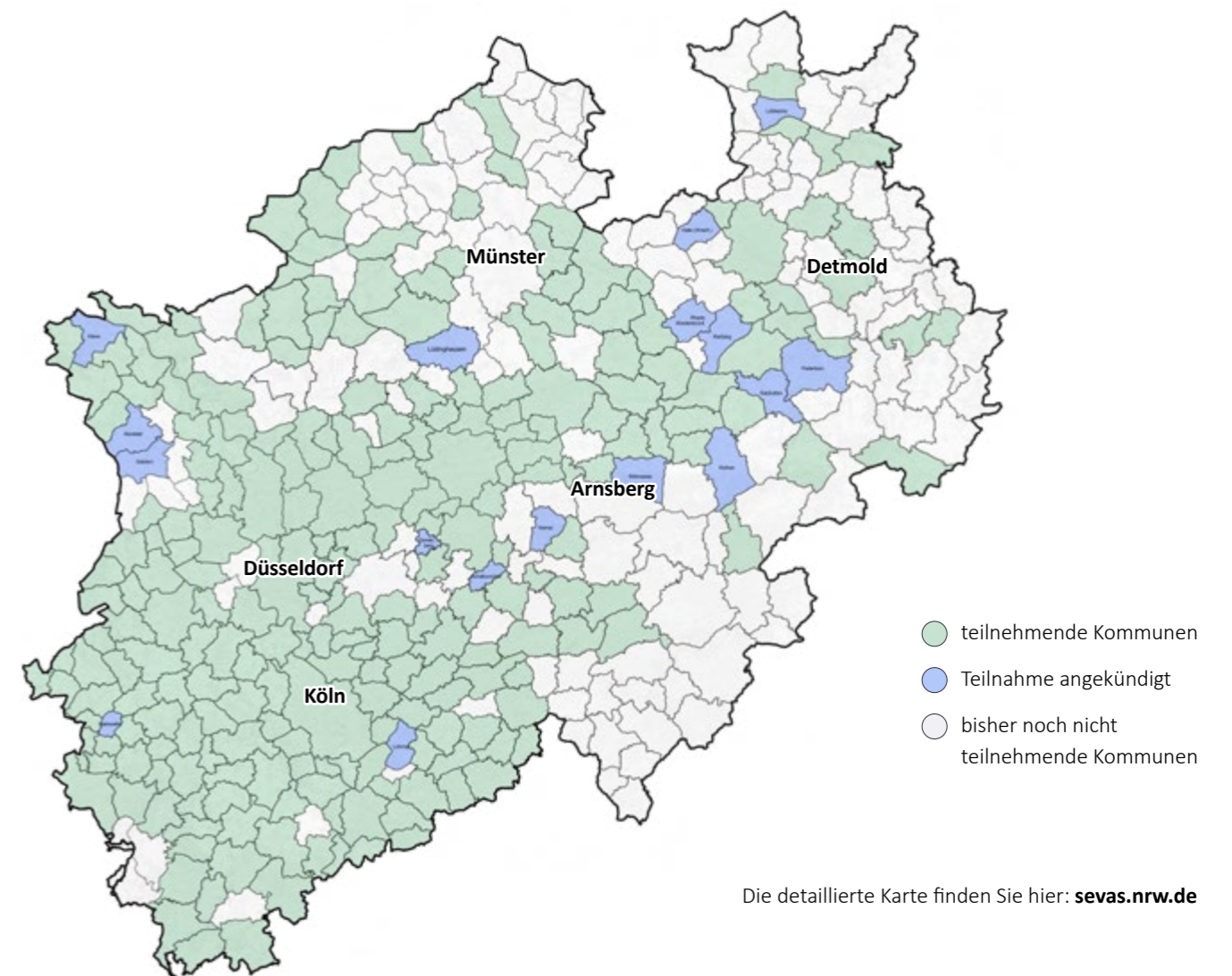
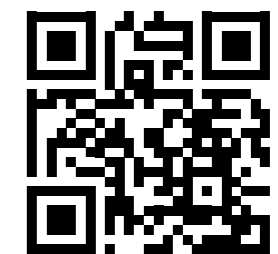


Volker Hassenpflug ist Projektleiter „Digitalisierung Mobilität“ beim VRS.

Ein Clou: Verkehrszeichen können die kommunalen Partner mittels einer extra entwickelten App ganz bequem aufnehmen und in SEVAS übernehmen. Von hier

Unterwegs mit SEVAS

Wie das in der Praxis klappt, hat der Projektleiter selbst ausprobiert: VRS-Projektleiter Volker Hassenpflug und Michael Schlieper von der begleitenden Agentur „side by site“ haben einen weißen Kombi zum Lkw „umfunktioniert“ und sind mit ihm zwei verschiedene Routen in Gelsenkirchen abgefahren. Ob SEVAS den Pseudo-Lkw – angeblich 18 Meter lang, 38 Tonnen schwer und mit Gefahrgut an Bord – sicher durch die Straßen navigierte, verrät Ihnen das Video hinter dem folgenden QR-Code.



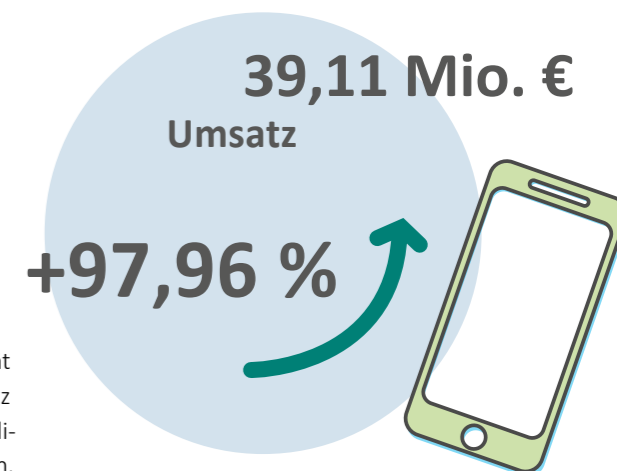
Die detaillierte Karte finden Sie hier: sevas.nrw.de



BILANZ 2019

Mehr Fahrgäste, mehr Einnahmen.

2019 war ein gutes Jahr für den öffentlichen Nahverkehr im Gebiet des VRS. Besonders digitale Angebote wie das HandyTicket toppten alle Erwartungen. Aber die gesteckten Ziele werden sich 2020 nicht erreichen lassen: Die Corona-Krise wirft ihre Schatten für das laufende Geschäftsjahr voraus.

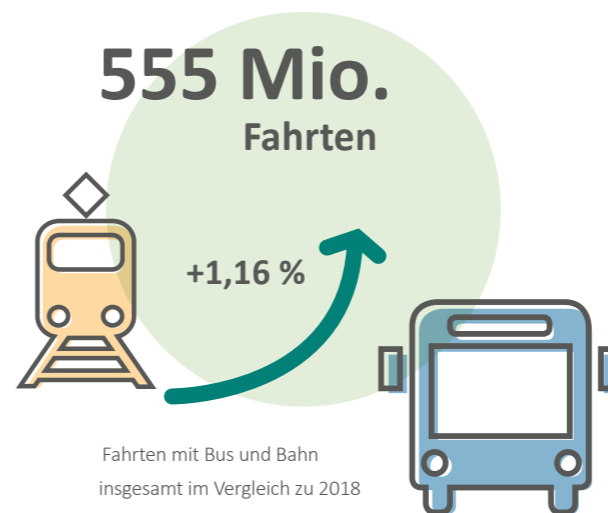


Umsatz VRS-HandyTicket im Vergleich zu 2018

Zeitkarten und HandyTickets wachsen weiter stark

Die weiterhin mit Abstand größte Ticketgruppe sind Zeitfahrtausweise bzw. Abonnements: Auf sie entfallen 51,58 Prozent der Fahrten und 71,76 Prozent der Einnahmen. So wurden 2019 231,60 Millionen Fahrten mit den ZeitTickets für Erwachsene unternommen (+1,63 % / +3,71 Mio. Fahrten). Die Einnahmen stiegen von 302,92 Millionen Euro auf 315,95 Millionen (+4,3 %). Im Segment bleibt das Job- bzw. GroßkundenTicket der meistgenutzte Fahrausweis: Auf 92,87 Millionen Fahrten (+2,59 % / +2,34 Mio. Fahrten; Einnahmen: +3,83 % auf 152,38 Mio. Euro) fuhrten Pendler damit zur Arbeit, nutzten es aber ebenso für Freizeitfahrten und profitierten von den vielfältigen Mitnahmemöglichkeiten. Auch die Zahl der Zeit-Tickets für Schüler und Auszubildende ist weiter gestiegen: Von 207,84 Millionen im Jahr 2018 auf 208,47 Millionen Fahrten (+0,30 % / +0,63 Mio. Fahrten) im Jahr 2019 (Einnahmen 2018: 164,29 Mio. / Einnahmen 2019: 169,42 Mio. Euro / +3,12 %).

Ungebrochen ist der Erfolg des VRS-HandyTickets. Schon im Jahr 2018 steigerte sich der Umsatz gegenüber dem Vorjahr um 58 Prozent. Doch 2019 legte das HandyTicket abermals stark zu und verdoppelte die Umsätze fast: von 19,76 Millionen auf 39,11 Millionen Euro (+97,96 Prozent).



Fahrten mit Bus und Bahn insgesamt im Vergleich zu 2018



28 DER JOKER STICHT
RRX-Fahrzeuge bringen positive Effekte

30 ZWISCHEN KAISER-
UND DOMSTADT
Gründung des „Bündnis Knoten Aachen“

32 FOKUS: BAUSTELLEN
Investitionsprojekte und Baumaßnahmen

42 BAHNHÖFE AUF DEM PRÜFSTAND
Qualitäts- und Stationsbericht

44 „IMMER EINE MOMENTAUFNAHME!“
Unterwegs mit einem NVR-Profitester

Infrastruktur für die *Zukunft*



RRX-PROJEKT

Der Joker sticht: RRX-Fahrzeuge bringen positive Effekte.

Der RRX-Vorlaufbetrieb ist im NVR-Gebiet beinahe komplett realisiert: Im Jahr 2019 gingen die Linien RE 5 (RRX) und RE 6 (RRX) an den Start, im Juni 2020 die Linie RE 1 (RRX). Im Dezember 2020 steht noch die Linie RE 4 (RRX) an. Doch bereits bevor die neuen SPNV-Fahrzeuge vom Typ Desiro HC aus dem Hause Siemens auch zwischen Aachen und Dortmund auf die Strecke gehen, steht fest: Der Joker sticht!

Bis das RRX-Zielkonzept vollständig umgesetzt ist, vergehen noch viele Jahre. So lange wird es dauern, bis durch den umfangreichen Ausbau der Infrastruktur der 15-Minuten-Takt zwischen Köln und Dortmund realisiert sein wird. Doch bereits die Betriebsaufnahmen im Vorlaufbetrieb haben dank zahlreicher Vorteile der RRX-Fahrzeuge einen spürbaren Effekt auf die Betriebsqualität und den Komfort für die Fahrgäste. Diese freuen sich besonders über das moderne Ambiente, Fahrgastinformation in Echtzeit mit aktuellen Anschlussverbindungen sowie die gute Klimaanlage und genießen die Vorteile des deutlich besseren Mobilfunkempfangs im Zug.

Doch der Pünktlichkeitsbericht des NVR für 2019 beweist noch viel mehr: Die Fahrzeuge bringen durch ihre Sprintstärke auch mehr Pünktlichkeit ins System. Der RE 5 (RRX) hat zwar immer noch die schlechtesten Pünktlichkeitswerte bei den RE-Linien im NVR-Gebiet. Aber er konnte sich von 5 Minuten und 25 Sekunden vor dem Fahrzeugwechsel auf 3 Minuten und 57 Sekunden stark verbessern. Seit Juni 2019 sind hier die modernen RRX-Züge im Einsatz.

Pünktlichkeit in NRW

Das Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan (KC ITF) hat die Wirkung des Neufahrzeugeinsatzes auf die

Pünktlichkeit der neuen Linien RE 5 (RRX) und RE 11 (RRX), der die Strecke Düsseldorf – Kassel-Wilhelmshöhe bedient, mit Blick auf ganz NRW untersucht. Hier konnte sich der RE 5 (RRX) bei der Betrachtung des 1. und 2. Halbjahrs 2019 um knapp 10 Prozent verbessern: Im ersten Halbjahr waren 60,4 Prozent aller RE-5-Züge pünktlich, zwischen Juli und Dezember waren es unter Einsatz der RRX-Fahrzeuge 66,5 Prozent. Beim RE 11 (RRX) ist der Effekt der neuen Fahrzeuge noch stärker spürbar, er verbesserte sich sogar um fast 20 Prozent: 2018 waren 68,9 Prozent aller Züge auf der Linie RE 11 pünktlich, im RRX-Vorlaufbetrieb 2019 waren es 82,2 Prozent.

Nicht ganz so positiv sah es betriebsseitig aus. Aufgrund der seit langem bekannten Personalproblematik, die sich angesichts der Corona-Krise noch verschärft hatte, war Abellio Rail NRW nicht in der Lage, ausreichend Triebfahrzeugführer für die komplette Betriebsaufnahme auf der Linie RE 1 (RRX) schulen zu lassen. DB Regio, der bisherige Betreiber der Linie, übernimmt daher bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 fünf der insgesamt neun Umläufe. Dabei kommen auf den von DB Regio durchgeführten Fahrten die roten Doppelstock-Züge zum Einsatz, Abellio fährt mit den neuen RRX-Fahrzeugen. Die Zugbegleiter werden aber auf allen Fahrten vertragsgemäß von Abellio gestellt.

RRX-Fahrzeuge für die Linie RE 4

Im Hintergrund laufen unterdessen die Vorbereitungen für die Linie RE 4, welche im Dezember 2020 als vorerst letzte Linie mit RRX-Fahrzeugen ausgestattet wird. Trotz coronabedingter Einschränkungen haben die ersten für die Linie bestimmten Fahrzeuge die Produktionsstätten von Siemens bereits verlassen und befinden sich zur Inbetriebsetzung im Prüf- und Validierungszentrum Wegberg-Wildenrath oder sogar schon im Eigentum von VRR, NRW, SPNV-Nord und NVR.



NVR-Bereichsleiter Sven Kleine ist u. a. für den RRX verantwortlich.

„Neue Fahrzeuge allein sind kein Allheilmittel.“

NVR-Geschäftsführer Heiko Sedlaczek über das RRX-Projekt, Infrastrukturausbau und Fahrgastinformation.

Wie bewerten Sie die positiven Effekte durch den Einsatz der RRX-Fahrzeuge auf der Linie RE 5 (RRX)?

Das Fahrzeug erfüllt grundsätzlich die Erwartungen bezüglich einer verbesserten Betriebsqualität. Das ist zunächst eine gute Nachricht für die Fahrgäste, die dadurch weniger mit Verspätungen zu kämpfen haben. Doch dass der RE 5 (RRX) immer noch die schlechtesten Pünktlichkeitswerte der RE-Linien im NVR-Gebiet einfährt, beweist: Neue Fahrzeuge allein sind kein Allheilmittel, einen wirklich nachhaltigen Effekt kann nur der Infrastrukturausbau bringen.

Wie geht es diesbezüglich voran?

Gut. Trotz der Corona-Krise gab es hier keine größeren Verzögerungen. Ich weise aber darauf hin, dass die Ausbau-Maßnahmen mit zwischenzeitlich sehr großen Einschränkungen für die Fahrgäste verbunden sein werden. Die Infrastrukturbetreiber sind dabei, die Maßnahmen zu bündeln, um die Einschränkungen so gering wie möglich zu halten. Aber ohne Bautätigkeit werden wir keinen dauerhaft zuverlässigeren SPNV bekommen.

Was tun Sie, um die Fahrgäste mitzunehmen?

Wir wirken vor allem auf ein kapazitätsschonendes Bauen hin. Das bedeutet, dass neben der zeitlichen Bündelung von Bautätigkeiten auch die betriebliche Flexibilität während der Bauphase soweit wie möglich erhalten bleibt, beispielsweise durch zusätzliche Weichen oder Signale. Des Weiteren ist eine Optimierung des Schienenersatzverkehrs wichtig. Der Anspruch ist, leistungsfähige Ersatzkonzepte anzubieten, die auch eine konkurrenzfähige Alternative zum zeitweisen Umstieg auf das Auto darstellen. Besonderen Wert legen wir bei Baumaßnahmen auf eine umfangreiche Fahrgastinformation: Neben frühzeitiger Kommunikation der Maßnahmen gibt es auch zahlreiche Informationen in den Fahrzeugen sowie an Bahnhöfen. Das reicht von Plakaten und Flyern über Footsteps, die an der Station den Weg zum Schienenersatzverkehr weisen, bis hin zum Einsatz von Reisendenlenkern.





BÜNDNIS KNOTEN AACHEN

Schienernausbau zwischen Kaiser- und Domstadt.

Im Alter von 175 Jahren kann sich eine Bahnstrecke ruhig einmal eine Frischzellenkur gönnen. 1845 wurde die Strecke Aachen – Köln in Betrieb genommen – jetzt ist es an der Zeit, der wichtigen Schienenverbindung den Weg in die Zukunft zu ebnen. Um dieses Ziel zu erreichen, gründeten zahlreiche Akteure der Region Anfang 2020 das Bündnis Knoten Aachen.

Mehr als anderthalb Jahrhunderte nach ihrer Inbetriebnahme steht die Eisenbahninfrastruktur, die die Kaiser- mit der Domstadt verbindet, vor erheblichen Herausforderungen. Nicht nur hat in den vergangenen Jahren der Verkehr auf der Strecke deutlich zugenommen. Auch in der nächsten Dekade ist immenses Wachstum sowohl im Schienenpersonen- als auch im Schienengüterverkehr zu erwarten. Zur Erhöhung des Bahnknoten Aachen haben zahlreiche Akteure des Rheinlandes eine gemeinsame Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Diese empfiehlt ein Bündel von Ausbau- und Fahrplan-Maßnahmen, von denen Nah- und Fern- sowie Güterverkehr gleichermaßen profitieren werden.

Um ein weiteres Zeichen pro Modernisierung und Ausbau der Schieneninfrastruktur zu setzen, haben der Nahverkehr Rheinland und weitere Akteure der Region Anfang 2020 das Bündnis Knoten Aachen gegründet. Mit der offiziellen Unterzeichnung einer Bündnis-Urkunde durch Vertreter der beteiligten Kreise, Städte und Gemeinden wurden das gemeinsame Ziel und die besondere Bedeutung des Knoten Aachen hervorgehoben und schriftlich manifestiert. „Ich freue mich sehr, dass sich die Akteure in der Region Aachen mit der Gründung des Bündnis Knoten Aachen zu einem starken Schienenpersonenverkehr bekennen“, sagte NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst anlässlich der Unterzeichnung.

Fragen an Städteregionsrat Dr. Tim Grüttemeier



Welchen Beitrag leistet der geplante Ausbau des Bahnknoten Aachen für die Region?

Wegen der hohen Bedeutung des Bahnknoten Aachen für den nationalen und internationalen Eisenbahnverkehr und damit auch für die Wirtschaft haben Kreise, Kommunen und die Städteregion Aachen ein „Bündnis Knoten Aachen“ gegründet. Damit wollen wir den Forderungen nach einer schnellstmöglichen Modernisierung und dem Ausbau der Schieneninfrastruktur rund um den Knoten Aachen besonderen Nachdruck verleihen. Gemeinsam haben wir dem Bundesverkehrsministerium ein abgestimmtes Maßnahmenbündel vorgeschlagen, das nach Ansicht von Experten sogar mehr Wirkung zeigen wird, als ein durchgängiges drittes Gleis. Für den interfraktionellen und grenzüberschreitenden Schluß bin ich meinen Kollegen, dem NVR sowie den beteiligten Ministerien sehr dankbar.

Wie halten Sie persönlich es mit der Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs?

Ich bekenne: Da ist noch Steigerungspotenzial. Dienstlich bin ich häufig mit dem Pkw unterwegs, da sich die Termine andernfalls nicht so eng takteten lassen, wie es mein Terminkalender leider meist nötig macht. Zumal ich im Pkw auch dienstliche Telefonate führen kann, ohne dabei Mitreisende zu stören. Privat ist der ÖPNV für meine Familie und mich eine Alternative, da meine Kinder ohnehin gerne Bahn fahren und die Parkplatzsuche in überfüllten Innenstädten nicht zum Familienfrieden beiträgt.

Worauf müssen sich die Aachener und die Menschen in der Region für die Dauer der anstehenden Arbeiten einstellen?

Die Umsetzung des Maßnahmenbündels ist ohne Beeinträchtigungen nicht zu schaffen. Wenn wir aber langfristig zu einem spürbaren Kapazitätsausbau und einer deutlichen Geschwindigkeitserhöhung kommen wollen, ist der eingeschlagene Weg alternativlos. Deshalb werbe ich schon jetzt bei allen Betroffenen um Verständnis. Nur so können wir den Personen- und Güterverkehr auf der Schiene zukunftsfähig gestalten.



„Wenn wir langfristig zu einem spürbaren Kapazitätsausbau und einer deutlichen Geschwindigkeitserhöhung kommen wollen, ist der eingeschlagene Weg alternativlos.“

Dr. Tim Grüttemeier

Das Großprojekt gewinnt an Fahrt.

Der Bahnknoten Köln ist eines der größten Nadelöhere im Schienensystem Europas. 440.000 Züge und mehr als 100 Millionen Fahrgäste bewältigt der Kölner Hauptbahnhof jährlich. Längst ist die Kapazitätsgrenze im Bahnknoten erreicht. Doch der NVR arbeitet an Lösungen.

Aus einem kleinen Problem wird im Kölner Bahnknoten schnell ein großes: Weil sich Nah-, Fern- und Güterverkehr häufig die Gleise teilen, schlägt eine Verspätung in einem der Systeme gleich auf sämtliche Verkehre durch. Um dieses Problem zu lösen, sollen die Verkehre entzerrt und dazu immer mehr Regionalverbindungen auf S-Bahn-Gleise verlagert werden. Um das möglich zu machen, wird die Stammstrecke der S 11 ausgebaut: Köln Hbf. und Köln Messe/Deutz erhalten neue Bahnsteige mit je zwei Gleisen, zudem soll der neue Haltepunkt Köln Kalk-West entstehen. Dr. Norbert Reinkober, Geschäftsführer des Nahverkehr Rheinland, betont: „Der Ausbau im Bahnknoten Köln ist ein Quantensprung im S-Bahn-Angebot für die gesamte Region und ein zentraler Baustein für eine leistungsfähige, umweltfreundliche Mobilität. Um zu verhindern, dass Fahrgäste auf den Bahnsteigen zurückbleiben, müssen wir weiter Gas geben und mit vereinten Kräften den Ausbau weiter vorantreiben.“

Alle ziehen an einem Strang

Auf dem Weg zu mehr Leistungsfähigkeit im Knoten Köln wurde im Frühsommer 2020 wieder ein Zwischenschritt realisiert: Die Deutsche Bahn AG (DB) hat Planungsaufträge für den Ausbau der Stammstrecke mit einem Volumen von 4 Millionen Euro im Rahmen der Entwurfsplanung vergeben. Für den Planungsabschnitt 1 zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach ist eine Vergabe der Ingenieurleistungen im Oktober 2020 geplant.

Alle Beteiligten ziehen an einem Strang, um den Ausbau im Knoten Köln zu beschleunigen. Bei einer Sitzung des „Koordinierungsrates Bahnknoten Köln“ sagte die Kölner Oberbürgermeisterin Henriette Reker ein größtmögliches Entgegenkommen der Stadt bei der für die Erweiterung des Hauptbahnhofs nötigen Baustelleneinrichtung am Breslauer Platz zu.

Dialog mit Anwohnern und Fahrgästen

Doch nicht nur das Kölner Stadtgebiet betreffend tut sich etwas. Die Projektpartner für den S-Bahn-Ausbau im Knoten Köln – das NRW-Verkehrsministerium, die DB sowie der NVR – haben im Mai 2020 die Vorzugsvariante für den Ausbau der RB 38 (Erftbahn) zur S-Bahn S 12 veröffentlicht. Im Rahmen zweier Infomessen sowie eines Online-Dialogs hatten Anwohner und Fahrgäste mehr als 900 Meinungsäußerungen hinterlassen. Diese gingen nach einer Prüfung durch die Planungsexperten soweit wie möglich in die weiteren Planungen für den Ausbau der RB 38 mit ein.



Guido Trösser-Berg, Leiter SPNV-Investitionsförderung, plant den Bahnknoten beim NVR federführend.



Ein Teil der Überdachung für den neuen S-Bahnsteig am Kölner Hauptbahnhof ist bereits vorhanden.

Die Westspange – Rückgrat für neue S-Bahn-Linien.

Die Westspange ist das größte und teuerste Ausbauprojekt im Gesamtprojekt Bahnknoten Köln. Mit zwei separaten Gleisen für die S-Bahn soll sie den westlichen und südlichen Innenstadtbereich für neue Linien erschließen.

Die Bundesrepublik Deutschland investiert mehr als eine Milliarde Euro in das Projekt. Die neuen Gleise werden zwischen Köln Hansaring und Hürth-Kalscheuren parallel zur bereits existierenden Strecke verlegt, auf der derzeit Regional-, Fern- und Güterzüge unterwegs sind. Am Bahnhof Hansaring entsteht ein zweiter Bahnsteig für die S-Bahn. Neu gebaut werden die Stationen Köln Aachener Straße, Köln Weißhausstraße und Köln-Klettenberg.

Drei neue Linien

Der Bau der Westspange ist Voraussetzung für neue S-Bahn-Linien von Köln gen Süden Richtung Bonn, Euskirchen und Kall. In Kall startet die neue Linie S 15, die elektrisch zukünftig bis nach Gummersbach fahren

und die dieselbetriebenen Regionalbahnen 24 und 25 ersetzen wird. Ebenfalls auf der Westspange wird die neue Linie S 17 verkehren. Sie bedient die stark nachgefragte Relation Köln – Bonn. Die S 17 fährt zwischen Köln Messe/Deutz und Bonn Hbf. und ersetzt auf dieser Strecke teilweise die RB 48.

Die neue S-Bahn-Linie 16 ist die dritte Linie, die zukünftig über die Westspange fahren wird. Sie verkehrt im Endausbau von Langenfeld über Köln Messe/Deutz und Köln Hbf., den neuen Haltepunkt Köln Bonner Wall und den Flughafen Köln/Bonn bis nach Windeck-Au. Geführt wird die S 16 über die Südbrücke, auf der aktuell im Regelfall ausschließlich Güterverkehr fährt. Für den S-Bahn-Verkehr muss die Strecke noch ertüchtigt und ausgebaut werden.

Elektronisch die Weichen auf Zukunft stellen.

Bereits heute fahren jeden Tag 1.300 Züge in und durch den Hauptbahnhof – und das Verkehrsvolumen wird weiter wachsen. Die Deutsche Bahn investiert darum 160 Millionen Euro in den digitalen Infrastrukturausbau des Betriebs.

In den nächsten Jahren wird einiges passieren: Für das neue Elektronische Stellwerk (ESTW) müssen rund 150 Kilometer Kabel verlegt und 200 neue Signale, zehn neue Signalausleger bzw. Signalbrücken aufgestellt und fünf Weichen eingebaut werden. Die Umstellung erfolgt in zwei Schritten: Bis Ende 2021 wird der S-Bahn-Betrieb auf die neue Technik umgestellt, bis 2024 folgen Regional- und Fernverkehr. Die DB verringert mit der neuen Technik die Störanfälligkeit der Signaltechnik und vereinfacht auch die Instandhaltung.

In der Maybachstraße entsteht ein neues Zentralstellwerk mit Bedienplätzen für mehrere Fahrdienstleiter, die von hier zukünftig den Zugbetrieb für den gesamten Knoten Köln steuern werden. Auch das neue „ESTW Linker Rhein“, das ebenfalls bis 2025 den Betrieb aufnehmen soll, wird von diesem Standort aus gesteuert werden. Das Besondere an dieser Sanierung: Die nötigen Arbeiten erfolgen unter „rollendem Rad“. Einschränkungen im Betrieb lassen sich trotz der Nutzung von Sperrpausen und Wochenendarbeit daher nicht vermeiden.

Zeit für Veränderungen

Der Bau des ESTW Köln Hbf. ist der Hebel für weitere Veränderungen und Projekte. Zum einen rückt Köln näher zusammen: Köln Messe/Deutz wird bisher von Duisburg aus fernbedient – zukünftig wird die Steuerung aller Kölner Bahnhöfe in Köln gebündelt. Durch die räumliche Nähe und die Ortskenntnis der Verantwortlichen kann künftig bei Störungen schneller und gezielter eingegriffen werden.

Auch die neu entstehenden Schienenverbindungen durch den Ausbau der S 11 und die geplante Westspange von Köln Hansaring in Richtung Süden können mit dem neuen ESTW schnell und unkompliziert eingebunden werden. In der Summe bedeutet die Umstellung auf die neue Technik mehr Betriebsqualität und Pünktlichkeit der Züge und somit eine spürbare Verbesserung für die rund 100 Millionen Fahrgäste jährlich am Kölner Hauptbahnhof.

Zentralstellwerk Maybachstraße

Das Zentralstellwerk zieht vom Hauptbahnhof in die Maybachstraße, wo bereits eine moderne Schaltzentrale im Einsatz ist. Noch ist sie spartanisch eingerichtet. Mit einem neuen Anbau wird der nötige Platz für Technik und Mitarbeiter geschaffen.



Computer und Maus statt Schalthebel und Bedienungsknöpfe – das sind die Arbeitsgeräte der Fahrdienstleiter. Dank der neuen Technik können die ESTW einfach und schnell vom Arbeitsplatz aus gesteuert werden.



Auf ihren Bildschirmen haben die Fahrdienstleiter alle Strecken und Bahnhöfe in einem vorgegebenen Stellbereich im Blick. Hier leiten sie die Züge, bringen sie auf die richtigen Gleise, stellen die Weichen und schalten die Signale.



Die Vorteile eines Elektronischen Stellwerks

- Geringere Störanfälligkeit und mehr Pünktlichkeit durch leistungsfähigere Signaltechnik
- Höhere Streckenkapazität durch Verringerung der Folgeabstände zwischen den Zügen
- Höhere Flexibilität bei Gleissperrungen im Zuge von Baustellen, z. B. durch Befahrbarkeit von Gleisen in beiden Richtungen und durch eine verbesserte Kommunikation mit weniger Schnittstellen zwischen verschiedenen Fahrdienstleitern
- Deutlich größere Reichweite
- Weniger Platzbedarf durch moderne Elektronik
- Komfortable, schnelle und übersichtliche Bedienung per Mausklick und Monitor
- Vereinfachung der Instandhaltung
- Grundlage für die Digitalisierung der Schiene in Deutschland (European Train Control System, ETCS)



Der Bahnhof Blankenheim (Wald) wurde für 4,4 Millionen Euro umgestaltet.

Attraktive und barrierefreie Bahnhöfe machen durch die Vernetzung von Mobilitätsangeboten Lust auf die Nutzung des Umweltverbunds. Der NVR fördert über verschiedene Programme den Ausbau der Haltepunkte und Bahnhöfe in seiner Region – zum Beispiel in Blankenheim (Wald), Köln Süd und Herzogenrath.

Bahnhof Köln Süd

In Vorbereitung auf den Betrieb des Rhein-Ruhr-Express (RRX) starten ab Herbst 2020 die Maßnahmen, um den Bahnhof zu modernisieren und barrierefrei zugänglich zu machen. Zuvor wurden zwei Förderbescheide in Höhe von rund 8,3 Millionen Euro an die DB Station&Service AG übergeben.

Bahnhof Blankenheim (Wald)

Bei einer symbolischen Inbetriebnahme wurde im Juli 2020 der Abschluss der Modernisierungsarbeiten gefeiert. Die Station ist im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms (ZIP) des Bundes für 4,4 Millionen Euro umfangreich umgestaltet worden und jetzt komplett barrierefrei.

Bahnhof Herzogenrath

11,24 Millionen Euro Fördergelder gingen an die EVS EUREGIO Verkehrsschienenetz GmbH für die Modernisierungsmaßnahmen im Bahnhof Herzogenrath. Hauptbestandteil der Arbeiten ist die Errichtung eines zusätzlichen Bahnsteigs sowie eine modernisierte, barrierefreie Unterführung. Die Maßnahme wird von der Europäischen Union (EU) im Rahmen des Programms „Connecting Europe Facility“ mit 1,64 Millionen Euro kofinanziert.



Dr. Gitta Raulin (DB Station&Service AG), Claudia Middendorf (Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung und Patienten), Werner Lübberink (Konzernbeauftragter der DB AG für NRW), Dr. Norbert Reinkober (Geschäftsführer NVR), Stephan Santelmann (Verbandsvorsteher NVR), NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst und Kai Rossmann (DB Station&Service AG) (v. l.)



Aus dem Rheinischen Revier wird eine Europäische Modellregion für Energieversorgungs- und Ressourcensicherheit – so sieht es das Strukturstärkungs- und Kohleausstiegsgesetz vor. Eine zentrale Voraussetzung dafür ist die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. Der NVR und der VRS gestalten die zukünftige Mobilität aktiv mit.

Erste wichtige Schritte auf dem Weg zu einer modernen und leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur sind getan. So haben das Verkehrsministerium des Landes NRW, der NVR und der VRS gemeinsam mit dem Aachener Verkehrsverbund, dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, dem Zukunftsnetz Mobilität NRW und Straßen.NRW die Geschäftsstelle „Verkehr und Mobilität im Rheinischen Revier“ gegründet. Doppelstrukturen sollen durch die gemeinsame Geschäftsstelle verhindert werden und gesetzlich festgelegte Zuständigkeiten bestmöglich genutzt werden.

Zudem wurden bereits Schienenausbauprojekte in das Strukturstärkungsgesetz aufgenommen: die Westspange und die Eifelstrecke, die Ausbaustrecke Bundesgrenze – Aachen – Köln, der S-Bahn-Ausbau zwischen Köln und Mönchengladbach (S 6) sowie zwischen Horrem und Bedburg (S 12), außerdem die S-Bahn Rheinisches Revier (Düsseldorf – Bedburg – Jülich – Aachen). „Der Aus- und Neubau sowie die Elektrifizierung von Schienenstrecken sind die zentralen Bausteine für eine nachhaltige Mobilität im Rheinischen Revier“, betont Bianca Achilles. Sie ist bei VRS und NVR zuständig für die Geschäftsstelle „Verkehr und Mobilität im Rheinischen Revier“. „Wir wollen über den Ausbau des Angebots möglichst viele Kommunen an das Netz anbinden und so den Strukturwandel mitgestalten.“

Der NVR hat im März 2020 zudem zehn Projektskizzen für die Förderung im Rahmen des „SofortprogrammPlus“ der Zukunftsagentur Rheinisches Revier (ZRR) eingereicht. Sieben beinhalten die Erstellung von Machbarkeitsstudien (MBS) für Schieneninfrastrukturprojekte, drei Anträge drehen sich um Mobilitäts- und Digitalisierungsprojekte.



Bianca Achilles ist bei VRS und NVR zuständig für die Geschäftsstelle „Verkehr und Mobilität im Rheinischen Revier“.

Die Projektskizzen im Überblick

- S-Bahn Rheinisches Revier
 - MBS Lückenschluss Siersdorf – Jülich
 - MBS Jülich – Bedburg – Düsseldorf
 - MBS Bedburg – Kerpen-Horrem – Erftstadt
- MBS Nutzung des RWE-Schienenetzes
- MBS Güterverkehr Aachen – Montzen
- MBS Neubau Hp. Kerpen-Geilrath/ Auswirkungen auf die S 13
- MBS Verlängerung der S 8 oder RB 35 von Mönchengladbach nach Hückelhoven-Ratheim
- Mobilstationen der Zukunft
- Mobilitätsdatendrehscheibe
- Smarte Pendlerparkplätze

ÜBERSICHT AUSGEWÄHLTER BAUMASSNAHMEN BIS 2022

Jahrzehnt der Baustellen.

Auch für die nächsten Jahre ist eine Vielzahl an Bau- maßnahmen im Gebiet des NVR geplant. Die Folge: regelmäßige Fahrplanänderungen und Angebotsein- schränkungen auf den hochbelasteten Strecken im Rheinland.

Ohne diese Bautätigkeit lässt sich der Schienenperso- nennahverkehr (SPNV), der in der Region längst sei- ne Kapazitätsgrenzen erreicht hat, nicht verbessern. Denn gegen Verspätungen und Ausfälle von Leistun- gen hilft nur der konsequent vorangetriebene Infra- strukturausbau. Hinzu kommen insbesondere auf der linken Rheinstrecke die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik, die Erneuerung von Oberleitungs- anlagen und die Installation des europäischen Zugsi- cherungssystems ETCS. Weitere Schwerpunkte stel- len die Brückenerneuerung im Bereich des Bahnhofs Köln Messe/Deutz sowie Arbeiten rund um den Rhein- Ruhr-Express (RRX) zwischen Köln-Mülheim und Düs- seldorf dar.

Strecke Aachen – Herzogenrath – Hückelhoven-Baal – Mönchengladbach

2021/2022 Brücken- und Lärmschutzarbeiten mit diversen Sperrungen tagsüber und nachts.



Strecke Köln – Mönchengladbach

Brückenarbeiten und Gleiserneuerungen in Frühjahr und Herbst 2022.

Köln Hansaring

Erneuerung des Bahnsteigs im Herbst 2021.

Elektronisches Stellwerk (ESTW) Köln Hbf.

Ende 2021 Inbetriebnahme der neuen Stellwerkstechnik auf den S-Bahn-Gleisen – zuvor diverse Sperrungen. Zu Beginn 2022 An- bringung einer Konstruktion über den Gleisen für zusätzliche Signale sowie Arbeiten an der Leit- und Sicherungstechnik auf den Fern- und Regionalgleisen 1 bis 9.

Ausbau südlich Gummersbacher Str.

Erweiterung der Strecke von vier auf sechs Gleise so- wie Eingriffe in die Leit- und Sicherungstechnik in 2021.

Siegstrecke

Totalsperrung des Bahnhofs Hennef (Sieg) im August 2021. Umfangreiche Arbeiten auf der Siegstrecke von Mitte September bis Anfang Dezember 2022.

Linke Rheinstrecke (Köln – Remagen)

2020 sehr umfangreiche Instandhaltungsarbeiten zwi- schen Köln Hbf. und Bonn bzw. Richtung Eifel: Erneue- rung von Stellwerkstechnik, Einbau des europäischen Zugsicherungssystems ETCS, Erneuerung der Eisen- bahnüberführungen, Oberleitungsarbeiten, Bau von Lärmschutzwänden sowie Maßnahmen zur Barriere- freiheit in Vorbereitung auf den RRX-Verkehr.

Eifelstrecke

2021 knapp sechswöchige Sperrung im Bereich Euskir- chen – Hürth-Kalscheuren (u. a. Weichen- und Gleis- arbeiten). Parallel weitere Brücken- und Gleisarbeiten auf der Strecke mit Totalsperrungen in verschiedenen Abschnitten. 2022 Fortsetzung der Maßnahmen mit weiteren Einschränkungen.

Köln-Nippes

Sperrung der S-Bahn-Strecke im Bereich Köln-Nippes im September 2022.

RRX-Ausbau zwischen Köln und Düsseldorf

Für die geplante Verdichtung des Angebots zum 15-Minuten-Takt zwischen Köln und Düsseldorf sind bis 2023 umfangreiche Baumaßnahmen notwendig.

Brückensanierung Köln-Deutz

Kontinuierliche Erneuerung aller Brü- ckenbauwerke über die Deutz-Mülheimer Straße bis 2030.



S 23 /Voreifel-Bahn

Einbau eines Trägers für eine Hilfsbrücke und Einsetzen von Spundwänden Okto- ber 2021.

Bonn Hbf.

Fortsetzung der Hallendachsanie rung am Bonner Hbf. bis April 2021.

S-13-Ausbau Troisdorf – Bonn-Oberkassel

Diverse Teil- und Totalsperrungen bis 2022.



BAUSTELLENMANAGEMENT

Expertenteam für das „Jahrzehnt der Baustellen“.

Das Managen von Baustellen wird immer komplexer. Der NVR hat eine neue Stabsstelle eingerichtet, die eine einheitliche Koordination und Kommunikation vorantreibt.

Immer mehr Baustellen, immer mehr Akteure im Markt, immer größere Auswirkungen auf die Fahrgäste: Die Herausforderungen für das Managen von Baustellen sind in den vergangenen Jahren immens gewachsen. Nachdem das Land NRW dieser Entwicklung mit der Schaffung einer beim Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan (KC ITF) angesiedelten Stabsstelle Rechnung getragen hat, stellt auch der Nahverkehr Rheinland (NVR) das Thema Baustellen auf breitere Füße: mit den Fachexperten Grazia Fischer und Leszek Karmaat in der neuen Stabsstelle „Baustellenmanagement/-koordination und -kommunikation“.

„Im Jahrzehnt der Baustellen, das gerade erst begonnen hat, müssen wir die Aktivitäten zu Bautätigkeiten bündeln, verstetigen und weiter professionalisieren“, betont der zuständige NVR-Geschäftsführer Heiko Sedlaczek. „Wir sind glücklich und stolz, dass wir in den eigenen Reihen ideale Besetzungen für diese herausfordernden Positionen gefunden haben.“

Informationen aus einem Guss

Leszek Karmaat, zuvor eineinhalb Jahre in der SPNV-Planung des NVR tätig, hat die Leitung der neuen Stabsstelle übernommen. Als Kommunikationsexpertin steht ihm Grazia Fischer zur Seite, die seit über sechs Jahren Verbund-, Baustellen- und Linienmarketing für den NVR und den Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) betreut. „Auch über die kommenden zehn Jahre hinaus werden wir im NVR-Gebiet sehr starke Bautätigkeit haben. Die Auswirkungen werden immer gravierender, die verschiedenen Akteure am Markt erschwe-



Kommunikationsexpertin Grazia Fischer und Stabsstellen-Leiter Leszek Karmaat

ren die Abstimmung. Dabei ist es gerade in Bezug auf Baustellen essenziell, dass die Informationen aus einem Guss sind“, sagt Leszek Karmaat.

„Welcher Schienenersatzverkehr muss eingerichtet, wie müssen die Fahrgäste über die anstehenden Einschränkungen informiert werden? Dazu gibt es heute in den bestehenden Verkehrsverträgen große Unterschiede“, beschreibt Karmaat des Weiteren den Istzustand. „Deshalb müssen wir auch an die Verkehrsverträge ran. Es sollte klar definiert sein, dass für eine Baustelle bestimmter Größe über alle Verantwortlichen hinweg einheitliche Kommunikationsmaßnahmen ergriffen werden müssen.“

Kommunikation nach Baukastenprinzip

Um eine einheitliche Kommunikation zu gewährleisten will die neue Stabsstelle einen Kommunikationsbaukasten aufbauen, aus dem sich die verschiedenen Beteiligten einer Maßnahme bedienen können: Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Aufgabenträger und alle weiteren Träger öffentlicher Belange. „Ganz wichtig ist uns dabei, eine einheitliche Kommunikationsstrategie auf den Weg zu bringen, die es dem Fahrgast ermöglicht, sich schnell und einfach zu informieren. Wir wollen mit einer Stimme sprechen, um Verwirrung von vornherein auszuschließen“, erklärt Grazia Fischer. „Die Erfahrung aus unserem Kundendialog belegt, dass Fahrgäste großes Verständnis für Baumaßnahmen haben, solange sie gut informiert sind.“



Befriedigende Wertungen für Betrieb und Stationen.

Die Experten des Nahverkehr Rheinland (NVR) nehmen die Situation an den Bahnhöfen und Haltepunkten sowie im Betrieb des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) fortlaufend unter die Lupe. Die Ergebnisse fassen die jährlich vorgelegten Qualitäts- und Stationsberichte zusammen.

Die Stationen und Bahnhöfe sind das Eintrittstor zum SPNV. Entsprechend wichtig ist es, dass die Fahrgäste von einem freundlichen und als sicher empfundenen Ambiente empfangen werden. Doch was nützt ein guter Ersteindruck, wenn die Leistung dann nicht stimmt? Der Qualitätsbericht 2019 bescheinigt bei den zentralen Kriterien der Angebotsqualität (Pünktlichkeit, Zugausfälle, Kapazität) moderate Verbesserungen. Die Pünktlichkeitswerte haben sich im Jahr 2019 beim Blick auf alle Produktgruppen zusammen verbessert. Im Durchschnitt aller Fahrten entstand eine Verspätung von 2 Minuten und 1 Sekunde. Dies entspricht einer Verbesserung von 10,6 Prozent im Vergleich zu 2018 (2 Minuten und 16 Sekunden). Allerdings entwickeln sich die einzelnen Produktgruppen unterschiedlich: Während sich die Verspätungen bei den Regionalexpress- und Re-

gionalbahn-Linien verbessert haben (von 3:20 auf 2:44 bzw. von 2:07 auf 1:55 Minuten), fuhren die S-Bahnen 2019 unpünktlicher als zuvor. Sie verschlechterten sich von 1:25 auf 1:28 Minuten.

Zahl der Zugausfälle gesunken, Zahl der Fahrgäste gestiegen

Die Zahl der Zugausfälle ging von 6,87 Prozent (2018) auf 4,35 Prozent (2019) zurück. Dies ist eine Verbesserung um 36,7 Prozent. Für fast die Hälfte der Ausfälle konnten Ersatzverkehre angeboten werden. Aufgrund der vielen Baustellen liegen die Zugausfälle auf einem eher hohen Niveau. Im Vergleich dazu liegt das Niveau der Kapazitätsausfälle deutlich niedriger. Der Wert verbesserte sich 2019 auf 2,07 Prozent (2018: 2,43 %). Der



„Das die weit überwiegende Mehrheit der Stationen in der besten Kategorie zu finden ist, zeigt, dass den Stationsbetreibern bewusst ist, wie wichtig das Erscheinungsbild und die Ausstattung der Bahnhöfe heutzutage für die Fahrgäste sind. Dem NVR ist daran gelegen, dass sich der Zustand weiter verbessert. Mit der finanziellen Förderung von Umbaumaßnahmen an mehr als 50 Bahnhöfen sind wir daran konkret beteiligt.“

Dr. Norbert Reinkober

Geschäftsführer VRS/NVR



Trend steigender Fahrgastzahlen hat sich auch 2019 fortgesetzt: 163 Millionen Personen wurden im vergangenen Jahr auf dem Gebiet des NVR befördert (+1,4 %). Für 2020 ist allerdings bereits klar, dass der zuletzt positive Trend abgebremst wurde: Aufgrund der Coronapandemie sind viele Fahrten ausgefallen und die Fahrgastzahlen deutlich zurückgegangen.



Wilfried Koenen, NVR-Bereichsleiter Qualität und Sicherheit des SPNV

Perfekt: Bahnhof Eschweiler-St. Jöris

Beim Blick auf die 201 Stationen in seinem Gebiet hat der NVR Merkmale wie den Zustand von Sitzgelegenheiten, Abfallbehältern und Vitrinen oder das Vorhandensein eines Wetterschutzes sowie Sauberkeit und Barrierefreiheit im Visier. Bei der Bewertung teilt er die Bahnhöfe und Haltepunkte in die Kategorien akzeptabel (grün), noch akzeptabel (gelb) und nicht akzeptabel (rot) ein. Im Jahr 2019 kamen nahezu so viele Stationen in die beste Kategorie wie 2018: 2019 waren es 160 (80 %), zuvor 163 Stationen (82 %). Dabei gibt es einen klaren „Sieger“: Die Station Eschweiler-St. Jöris bestand die Überprüfung ohne jegliche Beanstandung und erreichte perfekte 100 Prozent.

Die Anzahl der Bahnhöfe und Haltestellen mit nicht mehr akzeptablen Mängeln ist gesunken: Sie fiel von fünf Prozent (elf Stationen) im Jahr 2018 auf vier Prozent (acht Stationen) im Jahr 2019. Die Anzahl der als noch akzeptabel eingestuften Stationen ist dadurch auf 16 Prozent (31 Stationen) angestiegen (2018: 13 %). Der größte Handlungsbedarf besteht an den Stationen Vettweiß-Jakobwüllesheim (58,8 %) und Vettweiß (70 %).

Sie liegen allerdings an der Strecke der Eifel-Bördebahn (RB 28) und sind nur eingeschränkt vergleichbar: Auf der Linie wurde erst im Dezember 2019 der Betrieb auch an den Wochentagen wieder aufgenommen. Zudem sind durch kurzfristige Ausbaumaßnahmen zeitnahe Verbesserungen absehbar.

Vermeht Punktabzug durch Vandalismus

Auffällig ist, dass die Stationen Bedburg und Duckterath, die 2018 noch in der besten Kategorie waren, nun im roten Bereich gelandet sind. „Beide Stationen mussten aufgrund von Vandalismusschäden an mehreren Ausstattungsmerkmalen abgewertet werden“, erläutert Wilfried Koenen, NVR-Bereichsleiter Qualität und Sicherheit des SPNV. Die Anzahl der von Graffiti betroffenen Stationen ist von 33 im Jahr 2018 auf 41 im Jahr 2019 gestiegen. In den meisten Fällen handelt es sich dabei um Bahnhöfe mit einer Unterführung. Wilfried Koenen: „Oft werden frisch gestrichene Wände innerhalb kürzester Zeit erneut besprüht.“ Die Gesamtbetrachtung zeigt, dass sich die Graffitifreiheit im Zugang (72,1 %, -2,3 %) besonders verschlechtert hat.

Gute Verbesserungen konnten diesmal bei der Funktionalität der Uhren (Durchschnitt 93,9 %, +7,3 %) und der Aufzüge (88,6 %, +5,7 %) festgestellt werden. Zudem sind von den 201 Stationen im NVR-Gebiet inzwischen 172 (86 %) stufenfrei erreichbar.



„Immer eine Momentaufnahme!“



Nach umfassenden Schulungen sind sie jetzt „draußen“ unterwegs: die NVR-Profitester. 20 Mitarbeiter der Target Group GmbH aus Dormitz (Bayern), die sich in einem Vergabeverfahren den Auftrag bis Ende 2024 sichern konnte, überprüfen seit 1. Juli 2020 die Qualität des SPNV. Dabei geht es längst nicht nur um die Pünktlichkeit. Wir haben Profitester Arian Stefanic auf einer „Kontrolltour“ begleitet.

Arian Stefanic steht auf Bahnsteig 1 des Bonner Hauptbahnhofs – und lauscht. Sind die Durchsagen für die gleich einfahrende RB 26 richtig und gut zu verstehen? Passt! Beim Einsteigen wirft der 24-Jährige – im „wahren Leben“ Physikstudent aus Köln – einen prüfenden Blick das Fahrzeug entlang: Öffnen sich alle Türen, vor denen Fahrgäste stehen?

Im Zug dann geht die Überprüfung weiter: Sind die elektronischen Anzeigen in Ordnung (während der Kontrolle leider nicht), funktioniert die Toiletten-Spülung, sind die Fenster verschmutzt oder verkratzt? „Ein einziges schmutziges Fenster ist nicht das Thema, aber wenn viele Scheiben verdreckt sind, gibt das in jedem Fall Abzüge“, erklärt Stefanic. Drei Kategorien stehen dem Profitester zur Bewertung der Ausstattungsmerkmale und der Sauberkeit zur Verfügung. Die Bewertung nimmt der 24-Jährige in einer App vor. „Das ist sehr praktisch, so gehen die Meldungen ohne weiteren Aufwand ins Büro und können dort ausgewertet werden.“





Tester on tour

Eine kurze Tour dauert nur zwanzig Minuten; die Profitester sind aber auch mal bis zu sieben Stunden auf unterschiedlichen Zügen oder Fahrten unterwegs. Sie überprüfen auch die Belüftung und die Temperatur im Zug. Stefanic erzählt lachend: „Ein Thermometer haben wir zwar nicht dabei, aber man merkt auch so, falls ein Zug total überheizt oder viel zu kalt ist.“ Auch die Ticketkontrollen und allgemein die Arbeit der Zugbegleiter gilt es zu kontrollieren. Arian Stefanic betont: „Das läuft komplett anonym, wir erheben keine personenbezogenen Daten.“ Wilfried Koenen, Bereichsleiter Qualität und Sicherheit des SPNV beim NVR, ergänzt: „Es geht nicht darum, jemanden an den Pranger zu stellen, sondern darum, eine hohe und durchgängige Qualität im SPNV zu erreichen und zu sichern. Wir wollen am Ende die bestmögliche Leistung für den Kunden.“

Der NVR arbeitet seit 1. Juli 2020 erstmals mit Profitestern. Diese erfassen die Qualität in den Zügen pro Linie bis zu 140 Mal im Jahr und sind dabei auch am frühen Morgen, spätabends und am Wochenende unterwegs. Jeder Tester überprüft fünf bis sechs Züge am Tag. Auf ihren Touren werfen die aktuell 20 Profitester insbesondere einen genauen Blick darauf, wie die Information der Fahrgäste im Regel- und im Störfall läuft. Weitere Qualitätskriterien sind etwa der Zustand der Fahrzeuge innen und außen, Vandalismusschäden (z. B. durch Graffiti), die Sauberkeit sowie die Besetzungsquote des Zugbegleitpersonals.

Punktuell gibt es auch Kontrollen der Qualitätsnachweise (Pünktlichkeit, Kapazität, Ausfall, technische Elemente), die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen übermittelt werden. „Die Profitester ermöglichen uns, dem Feedback unserer Fahrgäste besser nachzugehen sowie objektiver und zahlenbasiert unsere Erkenntnisse mit den Angaben der Unternehmen zu vergleichen. Diese haben dadurch ein erhöhtes Interesse, eine gute Qualität auf den einzelnen Linien zu erbringen“, betont Wilfried Koenen.

„Durch die Profitester wird ein unabhängigeres und schnelleres Erfassen von Qualitätsproblemen auf den SPNV-Linien und ein vollständigeres Bild der Qualität auf den Linien sowie an den Stationen möglich. Dies wird unsere Qualitätserfassung auf eine ganz neue Ebene heben.“

Dr. Norbert Reinkober, Geschäftsführer
Nahverkehr Rheinland

An diesem Sommertag läuft alles glatt – die Mittelrhein-Bahn fährt pünktlich in Bonn Hbf. ein und auch wieder ab. Auch die Ankunft am Kölner Hauptbahnhof – der Endstation dieser Test-Tour – ist pünktlich. Als der Profitester aussteigt, funktionieren auf einmal auch die elektronischen Anzeigen im Zug. Stefanic zuckt die Schultern: „Diesbezüglich habe ich meine Meldung schon gemacht. Die Überprüfung ist halt immer eine Momentaufnahme. Es kann sein, dass kurz nach der Überprüfung etwas wieder funktioniert, aber umgekehrt kann es genauso gut sein, dass kurze Zeit später etwas defekt oder verschmutzt ist.“

Mit der Ankunft der MittelrheinBahn in Köln Hbf. ist Arian Stefanics Einsatz noch nicht zu Ende: Der Profitester nimmt gleich auch noch eine Reihe von Fahrscheinautomaten in der Empfangshalle unter die Lupe und prüft Fahrkartentwerter. Denn auch die Qualität der Vertriebsinfrastruktur, dazu zählen neben den Automaten auch die Kunden- und Servicecenter, gehören zum Auftrag der Profitester.



Perspektiven für Profitester

Perspektivisch – voraussichtlich mit Beginn des Jahres 2021 – sollen die Profitester auch die Bewertung der 201 Bahnhöfe und Haltepunkte im NVR-Gebiet übernehmen. Und das zweimal im Jahr. Dann wird der Personalbestand auf 25 Profitester aufgestockt. Bislang erfolgte die Erhebung der Stationsqualität einmal im

Jahr im Herbst. Seit 2018 gab es zudem einen zweiten Termin im Frühjahr, bei dem die 60 Stationen mit der schlechtesten Bewertung erneut in Augenschein genommen wurden. Wilfried Koenen: „Des Weiteren können die Profitester für themenbezogene Umfragen oder Zählungen sowie zur Überprüfung der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen der Förderung eingesetzt werden.“

„Die Fahrgäste verbinden mit den Messungen die Hoffnung auf Verbesserungen.“

Wolfgang Bogner, Geschäftsführer der Target Group GmbH, im Gespräch.

Bei welchen Unternehmen bzw. wo ist die Target Group noch im Bereich Qualitätscontrolling im SPNV unterwegs?

Für die Bayerische Eisenbahngesellschaft führen wir landesweit Befragungen und Tests durch. Weitere Einsatzfelder unserer Profitester liegen in Schleswig-Holstein, wo wir für NAH.SH ebenfalls Befragungen und Tests realisieren, und in Mecklenburg-Vorpommern. Dort unterstützen wir die Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mit Befragungen der Fahrgäste.

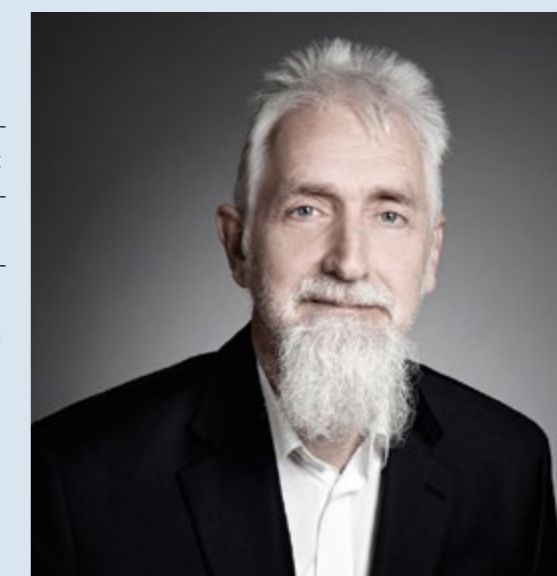
Welche Erfahrungen haben Sie dort gemacht? Gibt es Auswirkungen auf die Betriebsqualität?

Es sind teilweise erhebliche Verbesserungen der Betriebsleistung festzustellen. So ist etwa in Bayern seit 2008 in das Qualitätsmanagementsystem ein Bonus-Malus-System integriert. Bei (fast) allen Netzen haben sich die Werte durch erhöhte Qualität deutlich verbessert. Viele Netze sind mit einem Malus in das System gestartet und erreichen heute einen Bonus. Wichtig für die Effizienz hinsichtlich der Auswirkung auf die Betriebsleistung ist die „Angepasstheit“ des Mess- und

Abrechnungssystems. Nur wenn sich Verbesserungen auch rentieren, werden sie in der Regel auch umgesetzt.

Wie ist das Feedback der Fahrgäste auf Ihre Mitarbeiter?

Die überwiegende Mehrheit der Fahrgäste ist gegenüber den Erhebern positiv eingestellt. Sie verbinden mit den Messungen die Hoffnung auf Verbesserungen.



50 BLICK ZURÜCK, BLICK NACH VORN
Das NRW-Mobilitätsforum

52 DANKE FÜR DEN TOLLEN URLAUB!
Erfolgreiche Sommerferien-Aktion

53 DREI AZUBIS FÜR DEN VRS
Ausbildungsstart 2020

Neuigkeiten





NRW - MOBILITÄTSFORUM

Blick zurück, Blick nach vorn!

Von den Westfälischen Nahverkehrstagen zur größten Fachveranstaltung in Nordrhein-Westfalen: Im November 2019 fand das erste NRW-Mobilitätsforum statt. Die Folgeveranstaltung 2020 musste coronabedingt abgesagt werden. Aber ein Termin für 2021 ist bereits gefunden.

Viele Jahre hatte der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) die erfolgreiche Vorgängerveranstaltung des NRW-Mobilitätsforums organisiert. Seit 2019 sitzen die Nachbarverbände Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und Nahverkehr Rheinland (NVR) mit im Boot – oder eben im Zug, in der Straßenbahn oder auf dem Sharing-Fahrrad. Denn Oberthemen der zweitägigen Fachtagung, die im beeindruckenden Ambiente des Bielefelder Lokschuppens stattfand, waren u. a. die Verkehrswende, der Klimawandel sowie die digitale Vernetzung der Verkehrsmittel.

Zahlreiche Experten hielten Vorträge, tauschten ihre Positionen in Diskussionsrunden aus. Darunter auch NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst. Das Land, die drei Aufgabenträger, die DB Station & Service AG sowie die Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe e. V. unterzeichneten zudem die „Grundsatzvereinbarung zur Herstellung der Barrierefreiheit an allen SPNV-Stationen in NRW“. Damit verständigen sich die Beteiligten darauf, langfristig an allen 700 SPNV-Stationen der DB in NRW einen niveaugleichen Einstieg herzustellen.

Premiere für NRW-Mobilitätspreis

Nicht nur die Veranstaltung als Weiterentwicklung der Westfälischen Nahverkehrstage ist neu. Erstmals wurde auch der NRW-Mobilitätspreis vergeben. Erster

Preisträger wurde der Kreis Soest mit seinem Projekt „smart4you“. Das Angebot ist speziell auf die Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitäts- oder Sinneseinschränkungen ausgerichtet und setzt sich für Barrierefreiheit ein. Der NRW-Mobilitätspreis sollte in den folgenden Mobilitätsforen zum festen Bestandteil werden. Allerdings hat 2020 wie an so vielen Stellen auch hier das Corona-Virus den Planern einen Strich durch die Rechnung gemacht: Die NRW-Aufgabenträger sagten das 2. NRW-Mobilitätsforum frühzeitig ab. Der Veranstaltungsort hätte auf dem Gebiet des VRR sein sollen, der in diesem Jahr sein 40-jähriges Bestehen feiert.

Ein neuer Termin ist inzwischen gefunden: Das 2. NRW-Mobilitätsforum findet im Juni 2021 in Bochum statt. Im Jahr 2022 wird dann der Nahverkehr Rheinland Gastgeber sein, der Veranstaltungsort und das -datum stehen noch nicht fest.

Bitte vormerken:

2. NRW-Mobilitätsforum

22. und 23. Juni 2021

Jahrenderthalle, Bochum

„Ein leistungsfähiger ÖPNV ist das Rückgrat für die Mobilität der Zukunft.“

Hendrik Wüst



NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst im Interview

Welchen Eindruck haben Sie aus dem ersten gemeinsamen Mobilitätsforum der drei Aufgabenträger in Nordrhein-Westfalen mitgenommen?

Das erste gemeinsame Mobilitätsforum hat einen ganz wichtigen Erkenntnisgewinn und Handlungsimpuls gegeben: Wir arbeiten alle gemeinsam daran, dass Mobilität besser, sicherer und sauberer wird. Ein leistungsfähiger ÖPNV ist das Rückgrat für die Mobilität der Zukunft. Denn die Klimaziele werden wir nur erreichen, wenn der Umstieg auf Bus und Bahn noch attraktiver wird. Das wird uns gelingen, wenn die drei SPNV-Zweckverbände gemeinsam an vernetzten Mobilitätslösungen arbeiten. Ziel müssen nahtlose Angebote sein, die weder an Verbundgrenzen noch an verschiedenen Verkehrsträgern haltmachen.

Welche Erwartungen knüpfen Sie an die Veranstaltungsreihe?

Für eine vernetzte Mobilität brauchen wir gemeinsame Ziele und Standards. Dazu muss sich die Branche permanent austauschen, um landesweite Systeme zu entwickeln und die Angebote sinnvoll miteinander zu vernetzen. Ein sichtbares Beispiel, wie gut das schon

gelingt, sind unsere Mobilstationen: physische Verknüpfungspunkte verschiedener Verkehrsmittel, die von den Zweckverbänden und dem Verkehrsministerium gefördert werden. Das Mobilitätsforum ist der geeignete Ort, um Ideen für die Mobilität der Zukunft zu entwickeln.

Wie bewerten Sie die Zusammenarbeit der SPNV-Aufgabenträger in NRW allgemein?

Mein Eindruck ist, dass es erstmals nach so langer Zeit ein gutes Miteinander der Geschäftsführer gibt und sich auch die Gremien zunehmend miteinander austauschen. Dafür bin ich sehr dankbar. Die gemeinsame Plattform zeigt, dass wir in Nordrhein-Westfalen gut vorankommen um die Herausforderungen zu meistern: Zum Beispiel die Nachwuchs-Akquise für den Lokführerstand und die Vernetzung unserer Mobilitätsangebote können wir nur gemeinsam stemmen. Auch die Entwicklung eines einfachen eTarifs über alle Verbundgrenzen hinweg wird nur gelingen, wenn wir zusammen an intelligenten Lösungen arbeiten. Wir brauchen den engagierten und entschlossenen Schulterschluss für bessere Mobilität in Nordrhein-Westfalen.

Danke für den tollen Urlaub!

Kein Bodensee, keine Toskana im Corona-Sommer 2020? Kein Problem für Uschi Mach (70) und Rosemarie Ardito (80)! Die Freundinnen nutzten ausgiebig die VRS-Sommeraktion. Dank dieser waren Abokunden in den NRW-Sommerferien, unabhängig vom Geltungsbereich des Abos, im ganzen VRS-Gebiet mobil. Und an den Wochenenden sogar in ganz NRW. Die Freundinnen haben in sechs Wochen 14 tolle Ausflüge gemacht: vom Gruga-Park über Burg Vogelsang bis zur Siegmündung. Mit einem wunderbaren Brief* bedankten sie sich für diesen Heimaturlaub.

Hallo liebes VRS-Team,

wir möchten uns ganz herzlich dafür bedanken, dass wir unser Aktiv60Ticket in den Sommerferien im erweiterten Kreis nutzen konnten. Wir haben so viel Neues gesehen und entdeckt. Bei manchen Blicken in die Landschaft (die sanften Hügel der Eifel) haben wir gesagt: „Wie in der Toskana!“ Oder die mittelalterlichen Stadtmauern: „Wie die alten Orte in Italien!“ Oder die Parks: „Wie auf der Insel Mainau!“

Es waren für uns herrliche „Urlaubstage“, die wir in unserer schönen Umgebung verbracht haben. Durch dieses Angebot haben Sie uns wieder richtig fit gemacht! Wir Beide (70 und 80 Jahre alt) sind so viel gelaufen – das hat richtig Spaß gemacht! Mit dem Erfolg, dass wir weitermachen wollen. Wir haben noch ganz viele Ideen im Kopf. Diese Ziele werden wir demnächst samstags oder sonntags erkunden.

Es hat auch alles ganz prima mit den öffentlichen Verkehrsmitteln geklappt. Wir fanden es auch ganz toll, dass fast alle Züge pünktlich waren, sogar um die Baustellen, sodass wir noch die Anschlussbusse bekamen. Auch das Zugpersonal war immer sehr freundlich. Und die meisten Mitreisenden trugen auch einen



Rosemarie Ardito (l.) und Uschi Mach erinnern sich im Garten der 70-Jährigen an den Urlaub in der Heimat.

Mund-Nase-Schutz. Am meisten staunten wir über die gut ausgebauten Busbahnhöfe mit den elektronischen Tafeln für die Abfahrtszeiten.

So haben wir bei unseren Ausflügen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln keinen Urlaub vermisst, sind immer glücklich und zufrieden nach Hause gekommen, haben viel gesehen und im eigenen Bett gut geschlafen.

Nochmals ganz herzlichen Dank und viele Grüße an Ihr Team – und vielleicht gibt es ja nochmal so ein tolles Angebot!

Uschi Mach und Rosemarie Ardito



PERSONALIA

Drei Azubis für den VRS.

Für sie beginnt jetzt der „Ernst des Lebens“: Drei Azubis haben zum 1. August 2020 ihre Ausbildung beim VRS angefangen. Die Nachwuchskräfte kommen in den Abteilungen Informationstechnologie und Kommunikation zum Einsatz.

„Ich bin froh, dass ich mit dem VRS einen Arbeitgeber gefunden habe, bei dem ich trotz der Einschränkungen durch die Corona-Pandemie meine Ausbildung pünktlich zum vorgesehenen Zeitpunkt beginnen konnte“, sagt Hella Thau. Die 18-Jährige, die zuvor an der Realschule die Fachoberschulreife erlangt hat, wird zur Kauffrau für Marketingkommunikation ausgebildet. Unterstützt von ihrer Ausbilderin Reingard Düver wird Hella Thau nicht nur in der Abteilung Kommunikation, sondern beispielsweise auch in der Abteilung Marktforschung und der Stabsstelle Presse- und Öffentlichkeitsarbeit eingesetzt. Auch Praktika in einer Werbeagentur und einer Druckerei sind eingeplant.

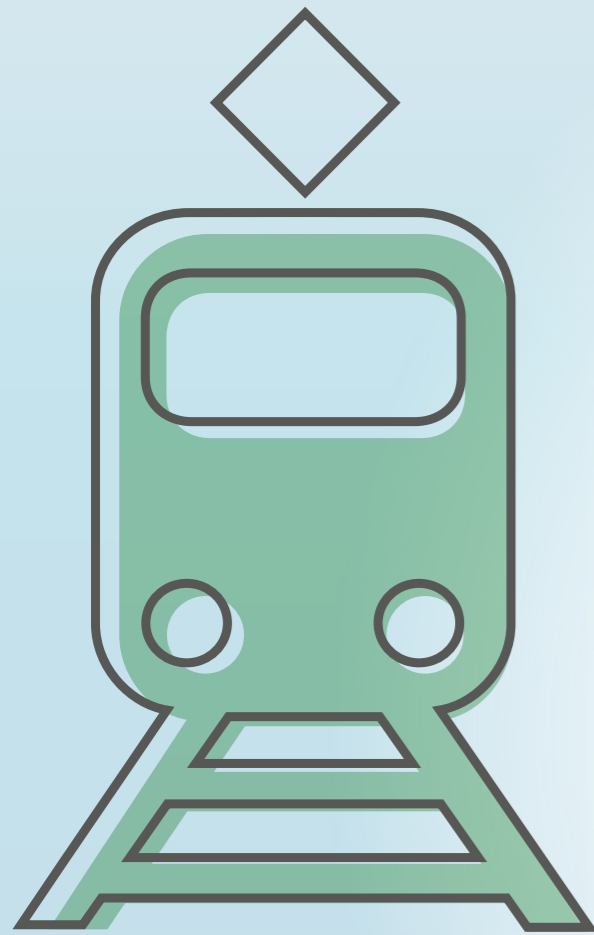
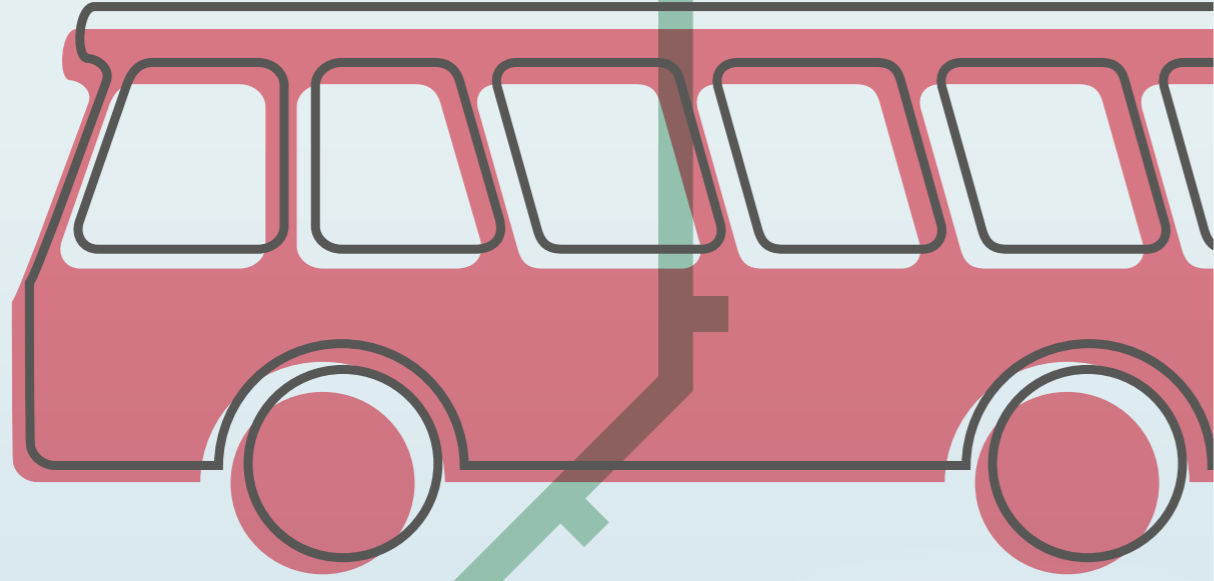
Neue Herausforderungen

Für Tobias Jeske (21) und Luca Kunath (17) dreht sich ab sofort alles um Bits und Bytes. Während Tobias Jeske bereits eine Ausbildung zum Verwaltungsfachangestellten erfolgreich absolviert hat und nun eine zweite Ausbildung zum Fachinformatiker Systemintegration

anschließt, ist dies für Luca Kunath die erste Ausbildung nach seiner Schulzeit, die er mit Fachoberschulreife abgeschlossen hat. „Wir freuen uns auf die Herausforderung und konnten in den ersten Tagen beim VRS bereits einigen Kollegen bei technischen Problemen helfen“, so die beiden Azubis, denen Ausbilderin Ines Mai mit Rat und Tat hilfreich zur Seite steht.

VRS-Geschäftsführer Dr. Norbert Reinkober ist froh darüber, dass nach einer mehrjährigen Pause wieder Azubis ausgebildet werden: „Der Fachkräftemangel nimmt immer weiter zu und ist auch bei uns spürbar. Daher sind wir stolz darauf, dass es uns gelungen ist, in den stark gefragten Gebieten der Informationstechnologie und der Kommunikation die dringend benötigten Fachkräfte selbst ausbilden zu können.“ Sein Geschäftsführerkollege Michael Vogel kündigte den Azubis an: „Wir freuen uns, dass Sie nun zum Team des VRS gehören und versprechen Ihnen, dass wir Sie im Laufe der Ausbildung jederzeit unterstützen werden.“

Michael Vogel (2. v. l.) und sein Geschäftsführerkollege Dr. Norbert Reinkober (2. v. r.) begrüßten die VRS-Azubis Tobias Jeske (ganz links), Hella Thau und Luca Kunath.



VRS GmbH

I M P R E S S U M

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

medienzentrum süd, Köln, www.mzsued.de

Bildnachweis

Fotos: Titel / Innenseiten VRS GmbH / Smilla Dankert

Ausgenommen:	Seite
KVB AG/ Christoph Seelbach;	
CDU Euskirchen; Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH;	
Regina Spitz, Bundesstadt Bonn (v. o. n. u.)	11
Rhein-Sieg-Kreis	13
FAIRTIQ AG	15
VRS GmbH	22, 23
NVR GmbH/Christopher Adolph	30
Ralph Sondemann	31
NVR GmbH/Smilla Dankert	32
Raimond Spekking / CC BY-SA 4.0 (via Wikimedia Commons)	35
NVR GmbH (unten)	36
NVR GmbH/Smilla Dankert	37
Target Group GmbH (unten)	47
NWL, NVR, VRR	48
Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen	49
VRS GmbH	53

© September 2020 Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH



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



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