

**D**emografie  
**R**egion und  
**Ö**PNV-  
**M**obilität



Wir bewegen die Region.

Der demografische Wandel ist lange bekannt. Genauso lange werden die antizipierbaren Folgen in nahezu allen gesellschaftlichen Bereichen negiert und notwendige Kompensationsstrategien verzögert oder neutralisiert.

Das gilt auch für den öffentlichen Personennahverkehr. Obwohl das Bild vom stehenden zum hängenden „demografischen Tannenbaum“ Jahr für Jahr sichtbar wurde, haben wir uns nicht über Veränderungen der Modal-Split-Werte, Tariffdifferenzierungen, Einnahmeverteilungen usw. auseinandergesetzt, mit StadtBus-Systemen gar die Wende am Verkehrsmarkt beschworen. Das Allheilmittel der Differenzierung gipfelte vielerorts in die Einrichtung von AnrufSammelTaxis zur Bedienung nachfrageschwacher Räume und Zeiten.

Dabei zeichnete sich schon in den 90er Jahren ab, dass die Fortschreibung konventioneller ÖPNV-Bedienung mit Bahnen und Bussen in der ländlichen Region wirtschaftlich am Ende war.

Während auf der einen Seite – wie so oft – theoretische Analysen und Prognosen die Lethargie eines „wird schon nicht so schlimm werden“ förderten und – gleichermaßen typisch - immer wieder variierte Darstellungen systematisierter ÖPNV-Angebotsstrukturen entwickelt wurden, konzentrierte sich die RVK sehr früh auf die Entwicklung pragmatisch machbarer und dauerhaft finanzierbarer Lösungsansätze für ihre typisch ländlich strukturierten Bedienungsräume. Nach wie vor können wir die angebotsstrukturelle und wirtschaftliche Umstellung nachfrageschwacher Busbetriebsleistungen zu einem kreisweit einheitlichen Grundtakt-Angebot im Kreis Euskirchen als bundesweite Referenz reklamieren.

Just dieser Orientierungswandel vom bloßen Busfahren hin zum Dienstleister für ortsangepasste Mobilitätsangebote hat in den folgenden Jahren seine konsequente Fortführung gefunden. Über einzelne Schritte auf dem bisherigen Weg gibt die vorliegende Broschüre zusammenfassend Auskunft. Details sind der RVK-Homepage ([www.rvk.de](http://www.rvk.de)) zu entnehmen.

Wichtig war und ist uns dabei stets, statt theoretisch denkbarer Konzepte, konkrete Verbesserungsmaßnahmen zu offerieren und gemeinsam mit den Kommunen und allen Beteiligten zu realisieren.

Damit enden jedoch die Möglichkeiten verantwortlich handelnder Verkehrsunternehmen. Die Umsetzung in die betriebliche Praxis bedarf der Befürwortung durch die politischen Entscheidungsträger. Erst dann können wir zur weiteren Verbesserung der Mobilitätssicherung und sicheren Mobilität der Menschen in unserer Region beitragen. Dem fühlen wir uns weiterhin verpflichtet.

Eugen Puderbach  
Geschäftsführer der Regionalverkehr Köln GmbH

# Inhalt

---

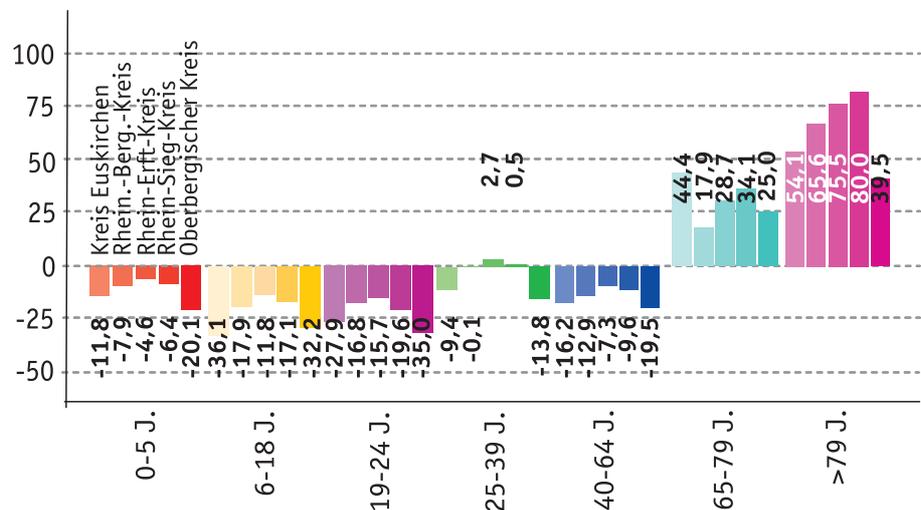
1	Einleitung
3	Quadratur des Kreises
5	DESS ON statt Desorientierung
7	SchuliMM Euskirchen
9	MoSiM Overath, Rheinbach
11	MoSiM Kall / Bergisch Gladbach / Swisttal
13	RegioM 2030
15	Statt eines Fazits...
16	Impressum



## Einleitung

Der demografische Wandel ist im Wesentlichen durch immer weniger junge und zugleich immer mehr und immer älter werdende Menschen gekennzeichnet. Als mittelbare Folgewirkungen sind seit langem Bevölkerungszuwächse in den Ballungsräumen und -randzonen sowie z.T. dramatische Bevölkerungsrückgänge in den ländlich strukturierten Räumen prognostiziert, in Teilen bereits sichtbar.

Hinzu kommen einbrechende Schülerzahlen bzw. damit verbundene Einnahmerückgänge sowie in Neustrukturierung befindliche Schularten und -standorte, die gerade in der ländlichen Region gleiche oder gar höhere Beförderungskosten bzw. -kosten und erhebliche Herausforderungen an die dort agierenden Verkehrsunternehmen mit sich bringen.



Demografische Entwicklung 2011 - 2030 (Quelle: it.nrw)

In der Tat greift die lange geübte Reaktion reduzierter Fahrtenangebote nicht mehr, zumal die Angebotsreduktion schon früher den Teufelskreis aus sinkenden Fahrgastzahlen, reduzierten, damit unattraktiveren Fahrtenangeboten und weiterhin sinkenden Fahrgastzahlen forcierte.

Und doch fordern die politischen Entscheidungsträger weitere Entlastungen der angespannten Kommunalhaushalte, auch oder gerade im ÖPNV, der in der ländlichen Region nach wie vor weitgehend mit den Notwendigkeiten der Schülerbeförderung assoziiert ist.

Kaum wird begriffen, wie wichtig und immer wichtiger werdend die Bedeutung der Mobilitätssicherung als Standortfaktor im interkommunalen Wettbewerb ist bzw. wird. In kaum einem anderen Bereich ist der unbestimmte Rechtsbegriff der Daseinsvorsorge konkreter begreifbar als bei diesem Thema. Je mehr örtliche Grundversorgungen (vom Tante-Emma-Laden bis zum Landarzt) in der ländlichen Region „von der Bildfläche verschwinden“, desto notwendiger wird eine kompensierende Mobilitätsversorgung. Es sei denn - und diese Diskussion nimmt mehr und mehr zu - der Verfall ländlicher Sozialstrukturen wird billigend in Kauf genommen oder gar geplant.

In dem Selbstverständnis verantwortlichen Handelns sowohl gegenüber den Menschen in den Bedienungsräumen der RVK als auch gegenüber den Kostenträgern und weit bevor die z.T. dramatischen Folgewirkungen des demografischen Wandels ins öffentliche Bewusstsein rückten, initiierte die RVK eine angebotsstrukturelle und wirtschaftliche Optimierung ihrer Beförderungsangebote.



Das seit 2002 im Kreis Euskirchen realisierte kreisweite ÖPNV-Angebot mit Bussen und TaxiBussen im 60-Min.-Grundtakt gilt nach wie vor als bundesweite Referenz in der ländlichen Region. Nichtsdestotrotz ist dieses Modell nicht unisono auf andere Regionen übertragbar. Vielmehr bedarf es stets der Berücksichtigung ortsspezifischer Besonderheiten.

Seither wurden und werden die Angebotsstrukturen im Hause der RVK fortentwickelt und neue, effiziente(re) konzipiert. Jede Gebietskörperschaft im Eigentümerkreis der RVK partizipiert unmittelbar, weil sich die Planungen stets an der pragmatischen Umsetzung in einer der involvierten Gebietskörperschaften orientieren und zumeist auch realisiert werden. Darüber hinaus wird das Know-how selbstverständlich anderen Kreisen und Kommunen zugänglich gemacht.

Die vorliegende Broschüre referiert einen zusammenfassenden Überblick über die bisherigen diesbezüglichen Aktivitäten. In chronologischer Folge werden die zentralen Inhalte der einzelnen Projekte dargestellt. Darüber hinaus gehende Details sind unter [www.rvk.de](http://www.rvk.de) abrufbar.



## Die Quadratur des Kreises (2002 ff)

Nach umfangreichen Vorplanungen zur angebotsstrukturellen und wirtschaftlichen Optimierung wurde 2002 das gesamte straßengebundene ÖPNV-Angebot im Kreis Euskirchen neu strukturiert. Dabei wurden nachfrageschwache Bus-Betriebsleistungen durch TaxiBusse (Bus auf Anruf) ersetzt und das bis dahin (an den Belangen der Schülerbeförderung orientierte) unregelmäßige und lückenhafte Fahrtenangebot zu einem kreisweit einheitlichen 60-Min.-Takt-Angebot aufgewertet. Ob der nachfrageschwachen Zeiten und Räume war trotz der immensen Angebotsverbesserung eine Kostenersparnis zu erwarten. Zudem trägt die Einbindung / Beauftragung des örtlichen Taxi- / Mietwagengewerbes zum Erhalt einer funktionierenden komplementären Personenbeförderungsstruktur in der ländlichen Region bei.



Eine erste Evaluierung nach zwei Jahren Betriebszeit bestätigte nicht nur die angestrebte Kostenersparnis, sondern - außerhalb der Schülerbeförderung - auch einen Fahrgastzuwachs um 14%.

In der Zielsetzung, die Entwicklung der neuen, überaus erfolgreichen Angebotsstruktur nicht der Beliebigkeit zu überlassen, wurden in den 2000er Jahren weitere Untersuchungen und angebotsstrukturelle sowie wirtschaftliche Anpassungen der ÖPNV-Angebotsstrukturen im Kreis Euskirchen vorgenommen:

- So deckte die Kontrolle des Abwicklungsprozederes im TaxiBus-Verkehr Fehler auf, deren Beseitigung zur Sicherung des angestrebten Kostenrahmens beitrugen.
- Wiederholte Revisionen führten zu Angebots-Korrekturen (u.a. anschluss-sichernde Anpassungen) im gesamten Liniennetz. Dabei ging es u.a. auch um die Vermeidung „schleichender“ Verlagerungen der Schülerbeförderung vom Bus auf den zeitlich u.U. attraktiveren TaxiBus.
- Den besonderen Belangen des Freizeitverkehrs - vorrangig der ÖPNV-Erschließung des Nationalparks Eifel, insbesondere des seinerzeit im Aufbau befindlichen Nationalpark-Zentrums Burg Vogelsang - galt es im Weiteren zu entsprechen.
- Partiiell wurden kommunale ÖPNV-Angebote der neuen Grundstruktur angepasst.

- Hinzu kamen unternehmens-übergreifende Optimierungskonzepte in Teilen des Kreisgebietes.
- Um die mit zunehmender Angebotsdifferenzierung wachsende Verunsicherung ungewohnter / seltener ÖPNV-Kunden zu reduzieren bzw. gar nicht erst entstehen zu lassen, richteten sich weitere Planungen auf eine übergeordnete Neustrukturierung der gesamten ÖPNV-Angebote im Kreis Euskirchen. Vereinfacht wurde und wird die Bedienung zu Haupt- und Normalverkehrszeiten im Linienverkehr (ohne oder mit Anruf) und die Schwachverkehrszeit-Bedienung mit flächenerschließenden AST-Verkehren angestrebt.
- Die planerische Verfügbarkeit des differenzierten Instrumentariums ermöglichte gar Planungen zur Reaktivierung einer früheren ÖPNV-Verbindung.
- Schließlich führten Untersuchungen zur Abstimmung der Schülerbeförderungsstrukturen mit gestaffelten Schulzeiten zu schrittweisen Kostenbegrenzungen.



TaxiBus Kreis Euskirchen

Im Nebeneffekt all dessen entwickelte die RVK eine Dispositions- und Abrechnungssoftware für nachfragegesteuerte ÖPNV-Betriebsformen, mit der heute weit über die Grenzen des Kreises Euskirchen hinaus (entgeltlich auch bundesweit für andere Verkehrsunternehmen und Gebietskörperschaften) TaxiBus- und AnrufSammelTaxi-Verkehre sachgerecht und ökonomisch gesteuert werden.

Zwischenzeitlich wurden die gewonnenen Erkenntnisse jeweils ortsangepasst auch in Teilen der anderen RVK-Eigentümerkreise realisiert - vorausgesetzt die Entscheidungsträger haben sich entschieden, das erweiterte Leistungsportfolio der RVK zu nutzen.



RVK-Mobilitätszentrale in Kall

RBK



Bergisch Gladbach

EU



Nettersheim

Dahlem Blankenheim

REK



Kerpen

Erftstadt

RSK



Rheinbach

Explizit auf die antizipierbaren Folgewirkungen des demografischen Wandels bzw. deren mobilitätssichernder Kompensation ausgerichtet war das Folgeprojekt DESS ON - „Demografische Entwicklung und Schüler- bzw. Seniorengerechter öffentlicher Nahverkehr“.

Zum einen galt es, die wechselseitigen Abhängigkeiten zwischen Raum-, Siedlungs-, Schul- und Mobilitätsstrukturen gerade in den ländlich strukturierten Räumen aufzuzeigen. Zum zweiten ging es um die Verdeutlichung der immensen Bedeutung einer integrierten Schülerbeförderung für die funktionale öffentliche Mobilitätsversorgung. Und zum dritten waren konzeptionelle Überlegungen zur Mobilitätsversorgung der älter werdenden Bevölkerung ländlicher Regionen intendiert.

Das Projekt erstreckte sich auf Teilräume der vier RVK-Eigentümerkreise Rheinisch-Bergischer Kreis (die Stadt Bergisch Gladbach), Rhein-Sieg-Kreis (die Stadt Rheinbach), Rhein-Erft-Kreis (die Städte Erftstadt und Kerpen) sowie den Kreis Euskirchen (die Gemeinden Blankenheim, Dahlem und Nettersheim).

In der Zielsetzung wirtschaftlich optimierter Schülerbeförderungsstrukturen wurden untersucht:

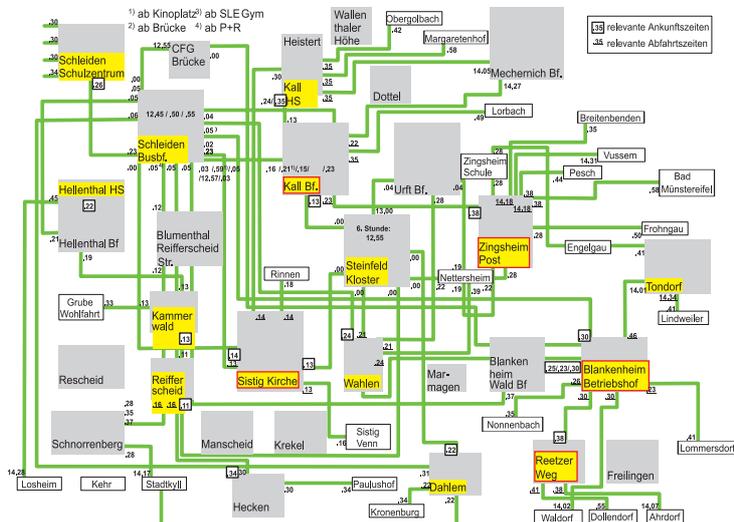
- der Abbau „historisch gewachsener“ Überkapazitäten,
- die Möglichkeiten und Grenzen neustrukturierter Schulanfangs-, -pausen- und -schlusszeiten sowie
- die absehbaren Folgen der im Novellierungsprozess befindlichen NRW-Schulgesetzgebung.



Verkehrsbeziehungen Rheinbacher Realschüler

Je ländlich strukturierter der Planungsraum, so eine trivial anmutende Erkenntnis, desto wichtiger die kommunale und regionale Abstimmung der Schulstrukturen. Wirtschaftliche Vorteile für alle Beteiligten können nur so generiert werden. Umgekehrt ermöglicht / erfordert ein dichtes ÖPNV-Grundangebot in Ballungsrandzonen kaum bzw. keine schul- und angebotsstrukturellen Optimierungsprozesse.

# (2007 - 2009)



Anschlussverknüpfungen in der Schülerbeförderung

Je mehr freigestellte Schülerverkehre den ÖPNV überlagern, desto mehr wirtschaftliche Vorteile lassen sich aus einer Integration generieren, insbesondere dann, wenn die öffentliche Mobilitätssicherung als kommunaler Standortfaktor begriffen wird. Zwischenzeitlich konnte die Integration der Schülerverkehre bei gleichzeitig flächendeckender Einführung des SchülerTickets realisiert werden.

Wichtig und funktional erscheint die Etablierung eines kommunalen und regionalen schulischen MobilitätsManagements, das sich auf alle Abstimmungsebenen und -prozesse erstreckt, von der interministeriellen Abstimmung im Gesetzgebungsverfahren bis hin zur kontinuierlichen Systematik wechselseitiger Information zwischen Eltern, Schulen und Verkehrsunternehmen.

Die vielfach wiederholten empirischen Belege zu den Mobilitätsmotiven (Teilhabe), -strukturen (zumeist in Zeiten gering nachgefragter Busbetriebsleistungen), -mitteln (immer mehr und bis ins hohe Alter eigenmotorisiert) und -problemen älterer Menschen haben in der Vergangenheit eher Resignation denn Strategien bei den Verkehrsunternehmen ausgelöst. Doch statt abzuwarten bis zur Immobilität der immer größer werdenden Zielgruppe gilt es, sie zum ÖPNV zu „verführen“.

Bloße Tarifmaßnahmen können nur dort Wirkung entfalten, wo gute ÖPNV-Grundangebote existieren. In der ländlichen Region müssen diese Angebote vielfach erst geschaffen werden. Dabei erweist sich das weit verbreitete AnrufsammelTaxi-System mehr und mehr als bloßes Legitimations-Angebot. Es ist visuell nicht als ÖPNV erkennbar, bei regelmäßiger Nutzung (zu) teuer und vielfach mit Fahrplänen unterlegt, die kaum begreifbar sind.

Zudem bedarf es Vermarktungsstrategien, die mehr leisten als die x-te Auflage aktualisierter Informationen. Menschen, die als Schüler das letzte Mal mit dem Bus gefahren sind und sich über lange Jahre mit der Pkw-Mobilität arrangiert haben, sind so kaum zur ÖPNV-Nutzung zu motivieren. „Learning by doing“ ist das Gebot der Stunde.

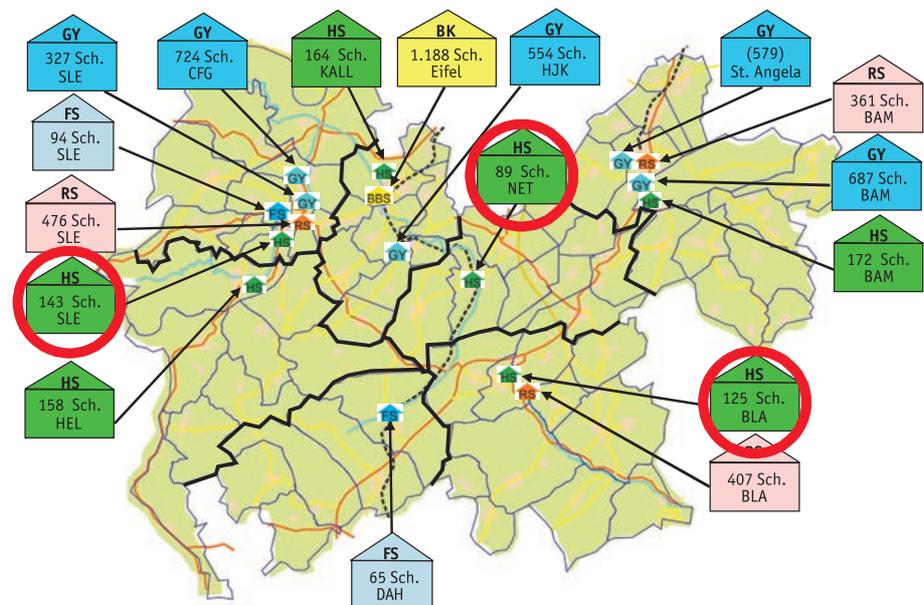




Der infolge novellierter Schulgesetzgebung in NRW anstehende Schulstruktur-Wandel begründete die Detaillierung der in dem vorherigen DESS ON-Projekt entwickelten Grundüberlegungen zu einem kommunalen und regionalen schulischen MobilitätsManagement.

Intendiert war es, den Entscheidungsträgern in Sachen Schulentwicklung vorab die angebotsstrukturellen Implikationen und vor allem monetären Folgewirkungen der Szenarien zu verdeutlichen und so der Entscheidungsfindung zugänglich zu machen.

Der konkrete Anwendungsbezug im Südkreis Euskirchen resultierte aus den dortigen Planungen zur interkommunalen Zusammenführung verschiedener Schulstandorte und zentralisierten Einrichtung neuer Schulformen.

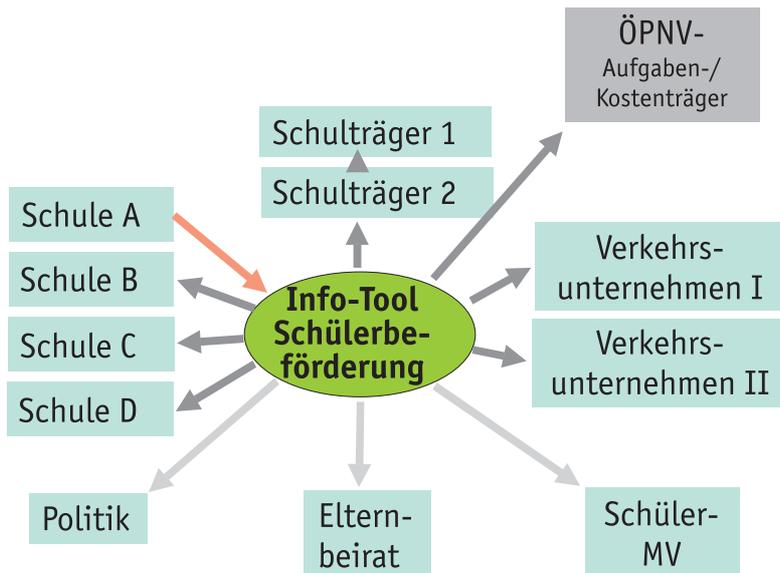


Weiterführende Schulen vor der „Schließung“

Die Analysen zeigten, dass damit z.T. exorbitant lange Schulwege einhergehen würden, bei denen die maximal zulässige Wegedauer im bestehenden Regionalliniennetz überschritten und kompensatorische Zusatz-Angebote zu deutlichen Mehrkosten führen würden, ohne dass sich die Einnahmesituation verbessert.

Dabei resultiert aus der nach wie vor bestehenden Struktur kommunaler Schulentwicklungsplanung und regionaler Nahverkehrsplanung die kurios anmutende Situation, dass die monetären Folgewirkungen auf alle kreisangehörigen Kommunen umgelegt werden, auch wenn sie weder Verursacher noch Partizipanten sind. Und der ÖPNV-Aufgabenträger hat keine Interventionschance - außer der theoretisch denkbaren Verweigerung, jeden Schüler von überall nach überall zu befördern.

Einfachste Schlussfolgerung ist die wiederholt vorgetragene Forderung nach einer Novellierung der entsprechenden Rechtsgrundlagen zur verpflichtenden wechselseitigen Berücksichtigung der Schulmobilitäts- und Schülerbeförderungsstrukturen.



Schulisches Mobilitätsmanagement

Weitergehend bedarf es der qualifizierten Interventions-Möglichkeit des Beförderungskosten- bzw. ÖPNV-Aufgabenträgers, für den Fall, dass mit der Schulentwicklungsplanung Zusatzkosten aus der Schülerbeförderung einhergehen. Ggf. ist die Regelung direkter Kostenzuschüsse an den Verursacher erforderlich.

Allein dieses Projekt ist bislang in einer Sackgasse geendet. Offensichtlich war die Bereitstellung von Wissen über die zeitlichen und monetären Implikationen aus den Schulentwicklungsplanungen (noch) nicht erwünscht.



Dagegen mündeten die DESS ON-Ergebnisse zur Seniorenmobilität in die anwendungsorientierte Untersuchung geeigneter Maßnahmen zur Mobilitätssicherung und sichere Mobilität älterer Menschen.

Als geeignete Referenzräume wurden zunächst die Städte Overath (Rheinisch-Bergischer Kreis) und Rheinbach (Rhein-Sieg-Kreis) ausgewählt.

Über die bereits bekannten empirischen Erkenntnisse hinaus zielte das Projekt auf die Analyse der konkreten Mobilitäts(infra)strukturen vor Ort, damit einhergehender Defizite und geeigneter Mobilisierungsstrukturen.

Wichtig war es, nicht nur die ÖPNV-Mobilität, sondern die jeweiligen Gesamtwege mobilitätseingeschränkter und älterer Menschen zu betrachten.



In der Tat sind die öffentlichen Mobilitätswege durch vielfältige, z.T. unscheinbar anmutende Hindernisse gekennzeichnet. Wer denkt schon daran, dass stark quergeneigte Bürgersteige oder deren Entwässerungskanten mit Rollatoren kaum zu begehen bzw. zu überwinden sind. Gleiches gilt für ältere Menschen, die ihre Wege u.a. nach Ausruhmöglichkeiten oder Toilettenverfügbarkeit planen. Kaum jemand reflektiert, wie schwierig es ist, Friedhöfe zu erreichen oder viel befahrene Straßen ohne (oder nur mit sporadischen) Querungshilfen

zu überwinden oder mit welchen Ängsten vor funktionalem Versagen (beim Fahrkartenaufkauf, zeitgerechten Ein- und Aussteigen usw.) die ÖPNV-Nutzung mobilitätsbeeinträchtigter und / oder älterer Menschen einhergeht und auf wie viel Alltagsmobilität deshalb verzichtet wird. Mobilitätssicherung – so der Umkehrschluss – ist in der Tat gleichbedeutend mit Teilhabesicherung.



Barrierefreie Zuwegung

Folglich richteten sich die zentralen Überlegungen und Planungen in Overath auf

- die Errichtung von Zusatzhaltestellen zur besseren bzw. kürzeren Erreichbarkeit wichtiger Mobilitätsziele,
- die völlige Neugestaltung des Bahnhofs und Bahnhofsumfeldes sowie
- die Errichtung einer zusätzlichen TaxiBus-Linie zur Erschließung eines topografisch schwierig erreichbaren Ortsteils.

In Rheinbach zielten die konzipierten Maßnahmen vorrangig auf

- die Aufwertung zentraler Haltestellen,
- die Errichtung einer zusätzlichen Innenstadt-Linie,
- die Verwirklichung eines zielgruppenspezifischen Mobilitäts-Managements und
- die Umsetzung gleichermaßen zielgruppenspezifischer Marketingstrategien.

Die stete Grundüberlegung, statt groß angelegter, für die Entscheidungsträger kaum überschaubarer, geschweige denn finanzierbarer Gesamt-Maßnahmen, kleine, konkrete Schritte auszuweisen, erwies sich auch hier als zielführend: Die beiden Kommunen sind diese Schritte gegangen bzw. gehen sie.

Exemplarisch sei auf den mittlerweile im vierten Betriebsjahr laufenden Rheinbacher „Stadhüpfen“ verwiesen, oberflächlich betrachtet auch „nur“ ein QuartiersBus, dessen unkonventionelles Zustandekommen im kommunikativen Prozess mit allen Beteiligten (insbesondere älteren Menschen) aber von vornherein für ein hohes Maß sozialer Identität gesorgt hat. „Unser Stadhüpfen“ gerät mehr und mehr zum (weiteren) Attraktivitätsmerkmal der Stadt Rheinbach.



Rheinbacher Stadhüpfen

Folgerichtig wurden auch anderen Eigentümerkreisen der RVK solche anwendungsreifen Planungen für ausgewählte Teilräume offeriert.

Wiederum fokussierten die Untersuchungen darauf, die gesamten Wegeketten älterer Menschen zu betrachten und zur Kompensation mobilitätsbeeinträchtigender Infrastrukturen konkrete, schrittweise Lösungsansätze zu erarbeiten. Als diesbezüglich interessantes Detail erwies sich der überdachte Eingangsbereich eines Baumarktes als wichtiges Ziel der Teilhabe, obwohl die dortige Aufenthaltsqualität kaum beachtenswert erschien. Und aus der gemeinsamen Begehung mit älteren Menschen rückten u.a. Neben-/ Abkürzungswege in die Betrachtung, die für Außenstehende nicht „sichtbar“ sind.

Mo - fr	Sa	So
04:30		
<b>Taxi</b> 05:30		
<b>Bus</b> 06:30		
<b>Bus</b> 07:25	<b>07:30</b>	
08:17	<b>08:30</b>	
09:30	<b>09:30</b>	<b>09:30</b>
10:30	<b>10:30</b>	<b>10:30</b>
11:30	<b>11:30</b>	<b>11:30</b>
12:30	<b>12:30</b>	<b>12:30</b>
13:40	<b>13:30</b>	<b>13:30</b>
14:35	<b>14:30</b>	<b>14:30</b>
15:30	<b>15:30</b>	<b>15:30</b>
16:30	<b>16:30</b>	<b>16:30</b>
17:25	<b>17:30</b>	<b>17:30</b>
18:20	<b>18:30</b>	<b>18:30</b>
19:30	<b>19:30</b>	<b>19:30</b>
<b>AST</b> 20:30	<b>20:30</b>	<b>20:30</b>
21:30	<b>21:30</b>	<b>21:30</b>
22:30	<b>22:30</b>	<b>22:30</b>
23:30	<b>23:30</b>	<b>22:30</b>
0:30	<b>0:30</b>	<b>0:30</b>

ÖPNV-Angebotssystematik

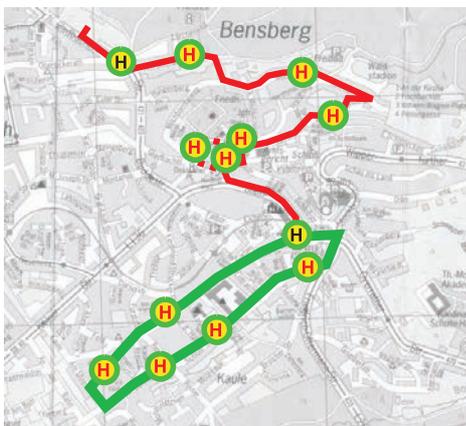
Angebotsstrukturell richtete sich die Planung in Kall auf

- den Abbau von Erreichbarkeitsbarrieren in Straßenräumen und öffentlichen Gebäuden,
- die Verlegung vorhandener Querungshilfen zur verkehrssicheren Verkürzung funktionaler Fußwege,
- die Errichtung weiterer Haltestellen in unmittelbarer Nähe abseits gelegener Einkaufsstätten,
- die Einrichtung einer neuen Linie zur besseren Erschließung des Ortskerns,
- die Revision des AST-Verkehrs bzw. die Neustrukturierung nachfragegesteuerter ÖPNV-Angebote (in den Haupt- und Normalverkehrszeiten Linienverkehr - ohne und mit Anruf, in den Schwachverkehrszeiten AST),
- Vereinfachung der komplexen Systeme AST / TaxiBus im Sinne der Kundenfreundlichkeit sowie
- die angebotsstrukturelle Integration ggf. auch nachfragegesteuerter Bürgerbusse.

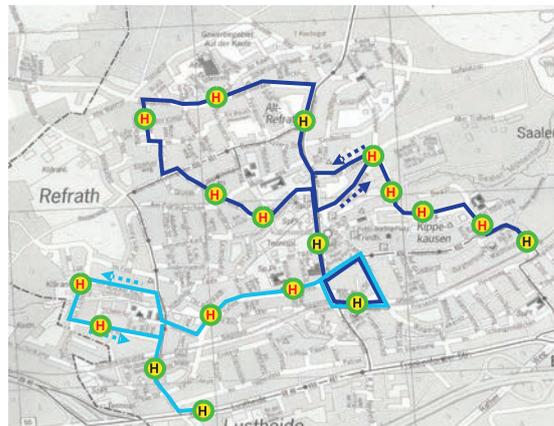
# Gladbach (2012) Swisttal (2013)

Ob der insgesamt weiter fortgeschrittenen Barrierefreiheit im öffentlichen Raum konzentrieren sich erste Konzeptideen für die Stadt Bergisch Gladbach auf

- die Errichtung räumlich ergänzenden Quartierslinien in den Stadtteilen Bensberg und Refrath, mit denen die dortigen Mobilitätsziele älterer Menschen überhaupt erst bzw. deutlich besser erreicht werden können, sowie
- die Aufwertung bestehender sowie die Errichtung weiterer Haltestellen zur Reduzierung topografisch schwieriger Zu- und Abgangswege.



Linienweg Konzept Bensberg



Linienweg Konzept Refrath

Analoge Untersuchungen und Konzeptionen beziehen sich auf die Gemeinde Swisttal im Rhein-Sieg-Kreis mit folgenden Ergebnissen:

- Verbesserung des Fahrtenangebotes im westlichen Gemeindegebiet (Neustrukturierung der Linie 805),
- in Ergänzung dazu Einrichtung einer TaxiBus-Linie auf der Relation Odendorf / Buschhoven,
- Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur,
- ÖPNV-Anbindung Friedhof Ludendorf, Karl-Kaufmann-Weg in Buschhoven und des Rathauses.



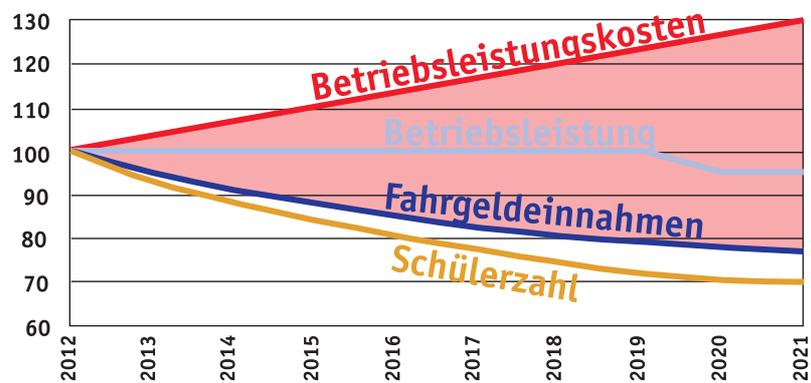
RVK Info-Stand

In den drei - um nicht zu sagen in allen - Anwendungsfällen geht es um die Umsetzung akzeptanzförderlicher und zielgruppenspezifischer Vermarktungsstrategien. Zentraler Bestandteil muss das persönliche Gespräch mit glaubwürdigen Mitarbeitern bleiben bzw. sein.



Die Ergebnisse der vorherigen Untersuchungen mündeten in das aktuelle Projekt zur „Regionalen Mobilität 2030“, dessen Durchführung vom Land NRW gefördert wird.

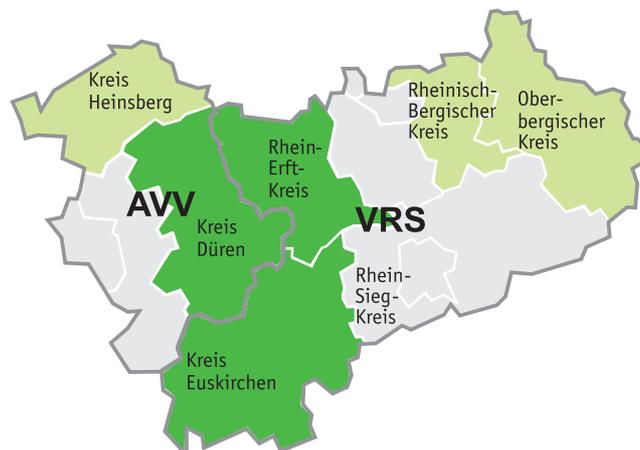
Intendiert ist die anwendungsorientierte Fortschreibung bewährter sowie die Entwicklung weiterer innovativer Mobilitätskonzepte und -angebote, mit denen die wirtschaftlichen und angebotsstrukturellen Verluste aus sinkenden Schülerzahlen gemindert und funktionale sowie finanzierbare Mobilitäts-Beiträge zur Standortsicherung ländlich strukturierter Räume verwirklicht werden können.



Kosten- und Einnahmeentwicklung im Schülerverkehr der ländlichen Region

Aufgrund der zunehmenden Bedeutung verbundgrenzenüberschreitender Mobilitätsstrukturen erstreckt sich der Planungsraum auf drei linksrheinische Eigentümerkreise der RVK sowie den benachbarten Kreis Düren.

Aus einer Vielzahl mobilitätsrelevanter Strukturdaten wurde ein Bewertungsmodell erarbeitet, das eine qualifizierte Auswahl unterschiedlicher Referenzräume, anderen Gebietskörperschaften im Struktur-Vergleich, aber auch den Bezug zu den eigenen örtlichen Rahmenbedingungen und Lösungsansätzen ermöglicht. Ergänzt um zuvor eruierte Opportunitätszugänge bzw. kommunale Mitwirkungsinteressen, resultierte die Auswahl der Städte Bad Münstereifel (Kreis Euskirchen) und Erftstadt (Rhein-Erft-Kreis) sowie der Gemeinden Swisttal (Rhein-Sieg-Kreis) und Aldenhoven (Kreis Düren).



Unter intensiver Beteiligung verschiedenster Einrichtungen und Akteure wurden zunächst die örtlichen Mobilitätsorientierungen und -defizite eruiert. Einer ersten groben Struktur prinzipiell möglicher Innovationen folgte die schrittweise Detaillierung bis hin zu ortsspezifischen Maßnahmen. In Abstimmung mit den örtlichen Entscheidungsträgern wurden anschließend die zur Realisierung in Frage kommenden Maßnahmen (Bündel) ausgewählt. Aktuell laufen die Verfahren zur anwendungsreifen Detaillierung und funktionalen sowie wirtschaftlichen Bewertung, aus denen sich auch Entscheidungskriterien für vergleichbare Räume ableiten lassen.



Eine projektbegleitende Arbeitsgruppe aus Wissenschaft und involvierten sowie weiteren interessierten Landkreisen unterstützt die Bearbeitung.

## „Es gibt nichts Gutes, außer, man tut es!“

Die RVK reklamiert den verantwortungsvollen Umgang mit Fahrgästen, Beförderungskosten und Umweltressourcen. Dazu zählt auch die Sicherung qualifizierter Arbeitsplätze der Mitarbeiter.

Ein besonderes Augenmerk legt die RVK auf die im Konzern gelebte Umsetzung des seit 2009 eingeführten Umweltmanagementsystems. Dieses wurde im Jahr 2013 erneut durch den TÜV Rheinland nach der Qualitätsnorm DIN EN ISO 14001 zertifiziert. Zusätzlich zur Erprobung der Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technologie im Omnibusverkehr setzt die RVK neben anderen Maßnahmen auch auf die Umstellung der Dienst-Pkw-Flotte auf Elektroautos und die Energie aus Sonnenkraft. Die Basis unserer Arbeit ist die ständige Verbesserung unserer Umweltleistung und die Einhaltung der an uns gestellten Anforderungen. Hierzu zählen nicht nur alle geltenden Gesetze und Verordnungen, sondern auch die Ansprüche unserer Eigentümer und Auftraggeber. Die RVK hat das Selbstverständnis, der regionale Mobilitätsdienstleister mit den höchstmöglichen Umweltstandards zu sein.

Mit vielfältigen Ansätzen ist unser Unternehmen auch weiterhin bestrebt, erfolgreiche Beiträge zur Mobilitäts- und Standortsicherung im Bedienungsgebiet zu leisten, die weit über das einfache Busfahren hinausgehen.

Es ist und bleibt jedoch Sache der kommunalen Gebietskörperschaften, sich des etablierten Mobilitäts-know-hows zu bedienen und die Untersuchungsergebnisse im o. g. Sinne Erich Kästners und zugunsten ihrer Bürgerinnen und Bürger zu adaptieren und umzusetzen.



# Impressum

---

Herausgeber: Regionalverkehr Köln GmbH  
Theodor-Heuss-Ring 19-21  
50668 Köln

Bearbeitung und  
Gestaltung: Planungsgesellschaft Verkehr Köln GmbH  
Buchheimer Straße 46  
51063 Köln

Copyright: 2013 Regionalverkehr Köln GmbH  
Das Werk ist in allen Teilen urheberrechtlich geschützt.  
Jede Vervielfältigung, Übersetzung, Mikroverfilmung oder  
Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen  
bedarf der vorherigen schriftlichen Zustimmung.





Regionalverkehr Köln GmbH

