



spectrum



nachrichten. hintergründe. impulse.

Ausgabe 2 | 2010

Seite 10 | Titelthema:
A40 ohne Autos –
das Still-Leben Ruhrschnellweg

Seite 3 | 30 Jahre VRR:
Wettbewerb im VRR

Seite 13 | Im Forum:
Elektromobilität





Serie: 30 Jahre VRR

Im Team für mehr Wettbewerb auf der Schiene Seite 3

Im Verbund

Drei Fragen an Martin Husmann zum Wettbewerb im VRR Seite 7
 Infrastruktur in der Diskussion Seite 8

Titelthema

Still-Leben Ruhrschnellweg Seite 10

Im Forum

Elektromobilität: Effizient in die Zukunft Seite 13

Im Fokus

Förderung von Hybridbussen neu aufgelegt Seite 15
 200.000 „Kul-Touris“ auf ExtraSchicht Seite 16

VRR-Ticker • Termine Seite 18

Liebe Leserinnen und Leser,

eines der Highlights des RUHR.2010-Jahres liegt hinter uns: das Still-Leben Ruhrschnellweg. Die Autobahn A40 wurde für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt und mehr als drei Millionen Fußgänger, Fahrradfahrer und Inlineskater feierten ein einzigartiges Fest der Begegnung. In unserer Titelgeschichte lassen wir das Ereignis Revue passieren und zeigen Ihnen, welch logistischer Aufwand hinter der Verkehrsplanung für ein Event dieser Größe steckt. Zudem widmen wir uns im Bereich „Im Fokus“ der ExtraSchicht, die 200.000 Kulturinteressierte ins nächtliche Ruhrgebiet lockte.

In unserer Serie „30 Jahre VRR“ werfen wir einen Blick hinter die Kulissen europäischer Vergabeverfahren im SPNV, beleuchten den Arbeitsalltag aus Sicht des Aufgabenträgers und schauen in die Zukunft des Wettbewerbs auf der Schiene. Hierzu führten wir ein Interview mit dem VRR-Wettbewerbsteam, das sich seit Februar 2009 um die Vorbereitung und Durchführung von Vergabeverfahren kümmert.

Im Hinblick auf einen nachhaltigen und umweltverträglichen ÖPNV unterstützen wir auch in diesem Jahr die Anschaffung von modernen Hybridbussen durch einige Verkehrsunternehmen im VRR. Wir stellen Ihnen das aktuelle Förderprogramm vor und beleuchten die Potenziale der Elektromobilität als eine der wichtigsten Schlüsseltechnologien der kommenden Jahre.

Eine informative Lektüre wünscht Ihr

Herbert Napp
 VRR-Verbandsvorsteher

IMPRESSUM

Herausgeber:
 Augustastraße 1
 45879 Gelsenkirchen
 Telefon: 0209/15 84-0
 E-Mail: presse@vrr.de
 www.vrr.de

Verantwortlich für den Inhalt:
 Sabine Tkatzik – Leiterin PR,
 Pressesprecherin VRR
 Redaktion: Wibke Hinz,
 Johannes Bachteler
 Grafik: Helge Hinniger, Sven David

Fotos/Bildnachweis:
 metroradruhr & nextbike · Ruhr-Tourismus:
 Henning/Kreklau/Moritz/Nielinger ·
 RUHR.2010/TAS Emotional Marketing
 GmbH/Andreas Fernezir · EVAG · VRR
 AöR, Fotolia: Dieter Brockmann/Gordon

Bussiek/Adamus/Rick Carlson ·
 Deutsche Bahn AG/Stefan Baguette



Der VRR feiert im Kulturhauptstadtjahr sein 30-jähriges Bestehen. Seit der Gründung im Jahr 1980 wurde viel erreicht. Gemeinsam mit Ihnen möchten wir deshalb auf drei Jahrzehnte VRR zurückschauen und einen Ausblick in die Zukunft des ÖPNV im größten Ballungsraum Europas wagen. In den diesjährigen Ausgaben von spectrum beleuchten wir Meilensteine im Nahverkehr an Rhein und Ruhr.

Im Team für mehr Wettbewerb auf der Schiene

Mit jährlich rund 44,4 Millionen gefahrenen Zugkilometern ist der VRR in Deutschland einer der größten gesetzlichen Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Bereits seit 1996 setzt der VRR in diesem Bereich auf eine konsequente Wettbewerbspolitik: Strecken und Netze werden im Rahmen EU-weiter Vergabeverfahren an die leistungsstärksten Anbieter im Markt vergeben, und das mit positiven Effekten auf die Qualität der Leistungen und die dafür nötigen finanziellen Mittel. Über 30 Prozent der SPNV-Leistungen sind inzwischen im Wettbewerb vergeben – Tendenz steigend. Um für die anstehenden Aufgaben gewappnet zu sein, wurde im Februar 2009 das derzeit vierköpfige „Team Wettbewerb“ gegründet, das sich beim VRR um die Vorbereitung und Durchführung von Vergabeverfahren kümmert. spectrum sprach mit Burkhard Dedy, Cordula Knull, Georg Seifert und Marcel Vreden über die ersten eineinhalb Jahre als neu gegründete VRR-Stabsstelle und den Wettbewerb im SPNV.

spectrum (s): Bereits seit der Neuordnung der Zuständigkeiten im SPNV durch das Regionalisierungsgesetz 1996 müssen SPNV-Leistungen in EU-weiten Wettbewerbsverfahren vergeben werden. Mit dem Wettbewerbsteam hat der VRR seine

Kompetenzen in diesem Bereich gebündelt. Welche Vorteile ergeben sich hierdurch?

Dedy: Der VRR steht vor einer Ausschreibungswelle im SPNV. RE- und RB-Linien, die derzeit noch von der DB Regio NRW bedient

werden, müssen bis 2016 im Wettbewerb neu vergeben werden. Das heißt für uns als SPNV-Aufgabenträger, dass in den nächsten Jahren zahlreiche Wettbewerbsverfahren vorbereitet und durchgeführt werden müssen. Bis zur Gründung der Stabsstelle >>



Konkurrenz belebt das Geschäft: Im VRR steht die Deutsche Bahn im Wettbewerb mit mehreren privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen.

war der Wettbewerb in Einzelprojekten organisiert – die Zuständigkeiten und Ansprechpartner variierten von Fall zu Fall. Die Teamgründung brachte eine Straffung der VRR-internen Struktur mit sich, um die Vergabeverfahren besser zu organisieren und im Nachhinein die Durchführung zu erleichtern. Außerdem gibt es nun mit uns vier feste Ansprechpartner für alle Wettbewerbsangelegenheiten. Jeder von uns bringt sein ganz spezifisches Know-how ins Team mit ein, was den fachlichen Dialog mit unseren externen Partnern extrem erleichtert.

s: Sie alle kommen also ursprünglich aus unterschiedlichen Fachbereichen? Wie kam es zu dieser interdisziplinären Aufstellung?

Seifert: EU-weite Ausschreibungen im SPNV sind sehr komplex strukturiert. Es gibt zahlreiche fachliche Anforderungen, die im Vergabeverfahren mit berücksichtigt werden müssen: beispielsweise die Bereiche Fahrplan, Fahrzeuge, Qualität, Marketing/Vertrieb und Infrastruktur. Diese unterschiedlichen Disziplinen galt es, in einem Team zusammenzuführen. Dement-



Marcel Vreden:
„Der offene und rege Austausch mit unseren Kollegen ist enorm wichtig für den erfolgreichen Verlauf eines Wettbewerbsverfahrens.“

sprechend haben wir Spezialisten aus dem Finanzmanagement, der Nahverkehrsplanung, dem Qualitätscontrolling und aus dem Bereich Marketing/Vertrieb im Team. Andererseits sind wir alle Generalisten und gewohnt, über die Grenzen unseres Faches hinaus zu schauen und unseren Blick für Dinge zu schärfen, die abseits davon relevant sind. Schließlich gilt es, die fachlichen Anforderungen so zu gestalten, dass am Ende jedes Verfahrens ein qualitativ hochwertiges Verkehrsangebot für die Fahrgäste steht, das durch die öffentliche Hand finanzierbar ist.

s: Trotz aller fachlichen Kompetenz in Ihren Reihen findet doch sicherlich ein reger Austausch mit anderen Fachabteilungen und externen Partnern statt ...

Vreden: Auf jeden Fall, wir fungieren zwar als Schnittstelle, sowohl nach außen als auch nach innen. Aber fast alle Fachabteilungen des VRR sind in jedes einzelne Projekt mit eingebunden. Der offene und rege Austausch mit unseren Kollegen ist enorm wichtig für den erfolgreichen Verlauf eines Wettbewerbsverfahrens. Gleiches gilt für externe Berater, Gutachter oder

VERGABEVERFAHREN IM SPNV: ABLAUF

■ Aufgaben des Wettbewerbsteams



Wettbewerbsverfahren haben dazu beigetragen, die Fahrzeugflotte im VRR deutlich zu verjüngen.

Georg Seifert:
„Die letztliche Entscheidung über die Vergabe fällt in den politischen Gremien des VRR. Die Kommunalpolitik hat immer das letzte Wort.“

Rechtsanwaltskanzleien. Letztere binden wir in ein Vergabeverfahren ein, wenn bestimmte juristische Inhalte – beispielsweise Finanzierungsmodelle – in die Vergabeunterlagen eingearbeitet werden müssen, die unseren eigenen Erfahrungsschatz übersteigen.

s: Welche Arbeitsteilung hat sich im Wettbewerbsteam etabliert?

Seifert: Derzeit laufen drei Vergabeverfahren parallel: die Linien S28, RB47 und die Haard-Achse. Für jedes Verfahren übernimmt einer von uns die Projektleitung und ein anderer vertritt ihn. Unser Anspruch ist es, dass jeder von uns immer über den Status quo der unterschiedlichen Verfahren informiert ist, sodass Fragen von Kollegen, von Partnern oder Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in der Regel von jedem beantwortet werden können. Im Zweifelsfall können auch Entscheidungen von jedem Teammitglied getroffen werden. Denn Grundlage für sämtliche Entscheidungen sind die Muster-Vergabeunterlagen, die den inhaltlichen und rechtlichen



Rahmen verbindlich und eindeutig vorgeben. Das erleichtert die Arbeit und strafft die Abwicklung.

Knoll: Zudem berichten wir direkt an den erweiterten Vorstand der VRR AöR, was sich zusätzlich positiv auswirkt. Denn für unsere tägliche Arbeit ist es extrem wichtig, auch dann zeitnah Lösungen zu finden, wenn es auf der Arbeitsebene einmal zu Verzögerungen kommen sollte. Bei Vertragslaufzeiten von bis zu 16 Jahren, Finanzvolumina von mehreren Hundert Millionen Euro über die Ver-

tragslaufzeit und einem fest definierten Zeitrahmen für die einzelnen Verfahren sind verbindliche und schnelle Entscheidungen das A und O.

s: Stichwort Muster-Vergabeunterlagen: Inwieweit stellen diese eine Erleichterung der täglichen Arbeit dar?

Dedy: Die Muster-Vergabeunterlagen waren das erste Projekt, das wir als Wettbewerbsteam im letzten Jahr in Angriff genommen haben. Das knapp 200 Seiten starke Kompendium stellt die Basis unserer heutigen und zukünftigen Arbeit dar. Es umfasst alle Anforderungen, die wir als SPNV-Aufgabenträger im Rahmen eines EU-weiten Vergabeverfahrens an die bietenden EVU stellen: vom Leistungsangebot über die Fahrzeuganforderungen, das Qualitätscontrolling, die Bereiche Marketing, Sicherheit und Service, den Vertrieb bis hin zur finanziellen Abwicklung über die gesamte Vertragslaufzeit. Die Muster-Vergabeunterlagen müssen dann nur noch für jedes konkrete Verfahren angepasst werden. Dies erfolgt in enger Abstimmung mit den beteiligten Fachabteilungen. Damit >>



Burkhard Dedy:
„Der VRR ist im Wettbewerb auf einem guten Weg: Wir haben sowohl von Kollegen als auch unseren Nachbarzweckverbänden und den EVU ein durchweg positives Feedback erhalten.“



Qualitätsmerkmale wie elektronische Fahrtzielanzeiger werden in Ausschreibungen vorgeschrieben.

ist sichergestellt, dass in jedem Wettbewerbsverfahren alle fachlichen Belange im ausreichenden Maße berücksichtigt werden. So erreichen wir eine gleichbleibend hohe Qualität und Transparenz.

s: Können Sie beispielhaft den Ablauf eines Vergabeverfahrens skizzieren?

Vreden: Etwa vier Jahre, bevor ein Verkehrsvertrag ausläuft und damit eine neue Betriebsaufnahme ansteht, beginnen wir mit der Planung der Ausschreibung. Zunächst analysieren wir die wichtigen Eckdaten rund um eine Linie bzw. ein Netz: Wie viele und welche Fahrzeuge werden benötigt, wie sieht die Betriebsplanung aus, wie hoch soll die Zugbegleitquote sein, wie hoch sind effektive Abzugsbeträge etc. Diese erste Vorplanung leiten wir an den erweiterten Vorstand weiter, der uns auf dieser Basis grünes Licht für das weitere Verfahren gibt. Im Anschluss daran passen wir die Muster-Vergabeunterlagen in Abstimmung mit den VRR-Fachabteilungen und – wenn es sich um ein gemeinschaftliches Verfahren handelt – mit den Kollegen aus den Nachbarzweckverbänden an das konkrete Verfahren an. Dies nimmt etwa ein bis zwei Monate in Anspruch. Nach Bekanntgabe der Vergabe können die EVU nun Zeit, um einen Teilnahmeantrag zu stellen. Nach formalen Kriterien entscheidet sich, wer zum Verfahren zugelassen wird. Die ausgewählten Anbieter erhalten von uns dann die Verfahrensunterlagen – von da an läuft die Angebotsfrist, die rund drei bis vier Monate umfasst. Die eingehenden Angebote werden von uns geprüft und ausgewertet. Im darauffolgenden Bietergespräch haben die EVU abschließend Gelegenheit, offene Fragen zu klären. Da es sich um ein sehr reglementier-

Cordula Knüll:

„Unser wichtigstes Ziel ist und bleibt, den Fahrgästen an Rhein und Ruhr attraktive und qualitativ hochwertige Leistungen auf der Schiene zu bieten.“



tes Verfahren handelt, erfolgt die Beantwortung immer schriftlich und wird in der Regel auch allen Bietern zugänglich gemacht. Im letzten Schritt wird die ausgeschriebene Linie oder das Netz dann an den Anbieter mit dem besten Angebot vergeben.

s: Man sieht, hinter all dem steckt eine Menge Arbeit. Nach welchen Kriterien erfolgt letztlich die Vergabe? Spielt hier nur das Geld eine Rolle?

Seifert: In der Regel schon. Was die angebotenen Leistungen betrifft, sind unsere Vorgaben in den Ausschreibungsunterlagen so hoch angesetzt, dass die Qualität in jedem Fall stimmt. Jeder einzelne Bieter muss in seinem Angebot bestätigen, dass er den Qualitätsanforderungen des Wettbewerbsverfahrens entspricht. Die letztliche Entscheidung über die Vergabe fällt dann nicht bei uns in der Verwaltung, sondern in den politischen Gremien des VRR. Die Kommunalpolitik hat immer das letzte Wort.

s: Es zeigt sich, die letzten eineinhalb Jahre waren eine sehr spannende Zeit für das Wettbewerbsteam. Gibt es etwas, das Ihnen für die Zukunft wichtig ist?

Dedy: Der VRR ist im Wettbewerb auf einem sehr guten Weg – wir haben sowohl von Kollegen als auch vonseiten unserer Nachbarzweckverbände und der EVU ein durchweg positives Feedback erhalten. Trotz allem gibt es natürlich in der täglichen Abwicklung immer noch einige Herausforderungen, denen wir uns stellen müssen. Zu nennen wäre hier beispielsweise die weitere Optimierung von VRR-internen Arbeitsprozessen. Darüber hinaus möchten wir die Vergabeunterlagen weiterentwickeln, um die Verfahren noch schneller und effizienter vorbereiten und durchführen zu können.

Knüll: Nicht zuletzt möchten wir damit den VRR als Aufgabenträger im Wettbewerb weiter voran bringen: Je besser unsere Unterlagen und Konditionen sind, desto mehr EVU werden sich zukünftig an unseren Ausschreibungen beteiligen und desto positivere Effekte können wir durch die Konkurrenz der Bieter untereinander im SPNV erzielen. Denn unser wichtigstes Ziel ist und bleibt, den Fahrgästen an Rhein und Ruhr attraktive und qualitativ hochwertige Leistungen auf der Schiene zu bieten. ■



VRR-Vorstandssprecher Martin Husmann

Drei Fragen an Martin Husmann zum Wettbewerb im VRR

spectrum (s): Veränderte Rahmenbedingungen im SPNV haben dazu geführt, dass der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr bereits seit einigen Jahren im Wettbewerb einen neuen Weg eingeschlagen hat. Welche Strategie verfolgt der VRR?

Husmann: Seit fast eineinhalb Jahrzehnten stehen die Zeichen im SPNV auf Wettbewerb. Viele Betriebsaufnahmen und Wettbewerbsverfahren liegen bereits hinter uns – in den nächsten Jahren werden zahlreiche weitere hinzukommen. Die Vorzeichen im SPNV haben sich im Laufe dieser Zeit tatsächlich grundlegend geändert. Wurden in den ersten Jahren des Wettbewerbs eher kleine Teilnetze mit einem jährlichen Volumen von bis zu 3,2 Millionen Zugkilometern ausgeschrieben, so zielt die heutige Strategie darauf, größere Leistungspakete zu schnüren. Wir reden hier von einer Größenordnung zwischen 3 und 7 Millionen Zugkilometer. Diese Entwicklung ist bedingt durch den Wandel der Anbieterstrukturen. Zu Beginn der Regionalisierung war ausschließlich die Deutsche Bahn in der Lage, nennenswerte Leistungsvolumina auf der Schiene zu erbringen. Heute haben sich viele der ursprünglich sehr kleinen privaten Anbieter mit sehr finanzstarken Partnern zusammengesetzt und sind zu marktfähigen und leistungsstarken EVU herangewachsen. Vor diesem Hintergrund ist es für den VRR heute sinnvoll, größere

Netze und Linienpakete auszuschreiben, um besonders wirtschaftliche Angebote der verschiedenen Anbieter zu erhalten.

s: Trotz allem gibt es speziell für mittelständische Unternehmen immer noch einige Hürden vor der Teilnahme am Wettbewerbsverfahren – man denke nur an die erheblichen Kosten zur Beschaffung neuer Fahrzeuge.

Husmann: Das ist richtig. Hier setzt der VRR mit seinem Fahrzeugfinanzierungsmodell an. Der VRR tritt als

„Mit dem VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell möchten wir Vergabeverfahren auch für den Mittelstand attraktiv gestalten.“

Aufgabenträger quasi an die Stelle eines Leasinggebers und finanziert bei Neugaben die Fahrzeugbeschaffung durch die künftigen Betreiber. Damit reduzieren wir die für die Fahrzeugfinanzierung entstehenden Risiken bei der Kapitalaufnahme durch die EVU. Somit können sich auch mittelständische Eisenbahnverkehrsunternehmen an Wettbewerbsverfahren zu größeren SPNV-Netzen beteiligen, auf die sie normalerweise

aus wirtschaftlichen Gründen verzichten müssten. Im Rahmen des aktuellen Vergabeverfahrens RB47 kommt das neue Fahrzeugfinanzierungsmodell des VRR erstmals zum Tragen.

s: Der VRR bereitet derzeit mit dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) die gemeinsame Ausschreibung unter anderem der Linien RE2 und RB42 vor. Wird es auch hier die Möglichkeit der Fahrzeugfinanzierung durch den Aufgabenträger geben?

Husmann: Ja, auch bei dieser Vergabe können die EVU auf das Angebot zurückgreifen. Das freut uns insofern, als dass in diesem Verfahren erstmals ein Nachbarzweckverband unser Fahrzeugfinanzierungsmodell mit übernimmt. Das ist aber – wie bei jedem anderen Vergabeverfahren auch – nur ein Angebot an die Bieter. Jedes Unternehmen entscheidet für sich, wie es die neuen Fahrzeuge finanziert. Dies hat keinerlei Einfluss auf die Entscheidung für oder gegen ein EVU. Wir sehen hierin lediglich eine Möglichkeit, den Wettbewerb im SPNV weiter zu fördern, indem wir Vergabeverfahren auch für mittelständische Unternehmen attraktiv gestalten. Schlussendlich profitieren davon die Fahrgäste an Rhein und Ruhr: durch ein hochwertiges Angebot auf der Schiene, das seinen Preis wert ist. ■



Infrastruktur in der Diskussion

„Die Infrastruktur im Nahverkehr spielt bei nahezu allen unseren Aufgaben als Verkehrsverbund eine bedeutende Rolle“, erklärt VRR-Vorstandssprecher Martin Husmann, „als SPNV-Aufgabenträger und Bewilligungsbehörde setzen wir uns bereits seit Jahren intensiv mit dem Thema auseinander.“ Vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussion um einen nachhaltig leistungsfähigen ÖPNV sucht der VRR im kommenden Herbst den fachlichen Dialog und widmet sich im Rahmen seines Fachforums „Perspektive Nahverkehr“ der Infrastruktur im Nahverkehr. Referenten aus Politik, Verbänden und Unternehmen nähern sich dem Thema aus unterschiedlichen Blickwinkeln.

Zunächst stehen die Liberalisierung der SPNV-Märkte und der Wettbewerb auf der Schiene im Fokus der Veranstaltung. Jan Werner vom Kompetenzzentrum Wettbewerb

(KCW) gibt hierzu einen Überblick über die Marktsituation und die Rahmenbedingungen in Europa. Im Anschluss werfen die Teilnehmer gemeinsam mit Niels Munk

Hansen von der Dänischen Staatsbahn einen Blick über den deutschen Tellerrand, um Lösungswege und Anregungen für die alltägliche Arbeit zu gewinnen.



IM VERBUND

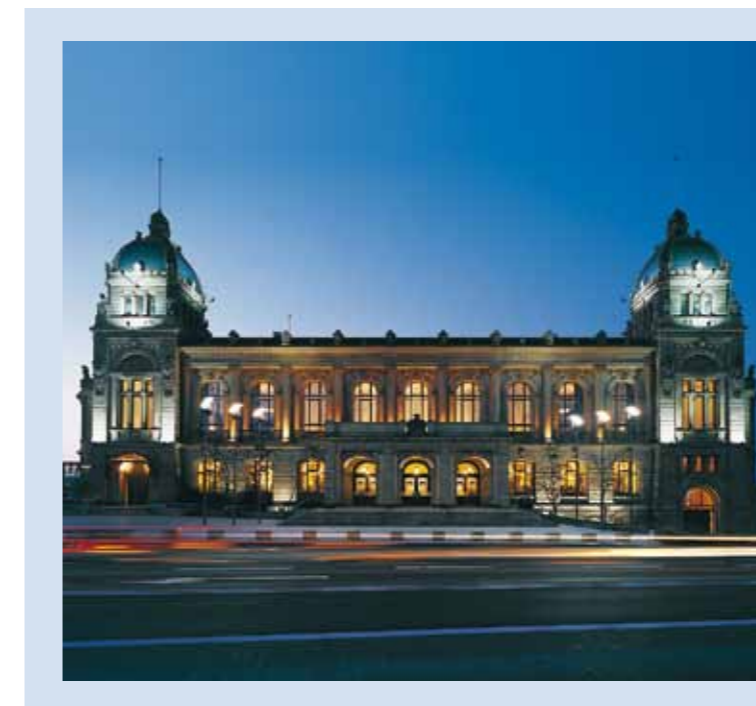
Der zweite Kongresstag beginnt mit einem Beitrag der Bundesnetzagentur: Vizepräsidentin Dr. Iris Henseler-Unger skizziert, welchen Beitrag der Regulierer im Wettbewerb auf der Schiene leistet. Susanne Henckel, Hauptgeschäftsführerin der BAG-SPNV, geht anschließend der Frage nach, inwieweit der wirtschaftliche Erfolg privater Eisenbahnverkehrsunternehmen möglich ist oder die derzeitigen Netzsituationen den Wettbewerb limitieren. „Über 50 Prozent der gesamten Wertschöpfung im SPNV werden durch die Infrastruktur bestimmt, die auch 16 Jahre nach dem Beginn der Liberalisierung der SPNV-Märkte in den Händen eines marktbeherrschenden Konzerns liegt und damit außerhalb des Einflusses der privaten SPNV-Anbieter“, so Martin Hus-

mann. Arnd Schäfer vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) beschließt den Themenblock mit Einblicken in die SPNV-Praxis eines Verkehrsverbundes.

Der letzte Teil der Veranstaltung widmet sich dem konkreten Beispiel der Stadtbahnen. VDV-Präsident Jürgen Fenske beleuchtet in seinem Vortrag die dringend notwendigen Erneuerungsinvestitionen in die Stadtbahn-Infrastruktur und stellt die Frage nach deren Finanzierung. Ein weiterer Vortrag schildert den Kongressteilnehmern Erfahrungen aus der Praxis und vermittelt, welche große Herausforderung die Erneuerung der Stadtbahninfrastruktur für verschuldete Kommunen und Städte vor dem Hintergrund des kaum mehr zu

leistenden finanziellen Eigenanteils darstellt. Abschließend skizziert Dr. Johannes Slawig, Stadtdirektor von Wuppertal, mögliche Auswege aus dem Finanzierungsdilemma.

Auch in diesem Jahr lässt das Programm ausreichend Raum für einen regen Gedankenaustausch zu den Chancen, Grenzen und Risiken im Bereich der Nahverkehrs-Infrastruktur und konstruktive Gespräche unter vier Augen. VRR-Vorstand Martin Husmann blickt der diesjährigen „Perspektive Nahverkehr“ gespannt entgegen: „Wir freuen uns auf den Dialog mit Referenten und Teilnehmern zu einem Thema, das für die Branche in den kommenden Jahren bestimmend sein wird.“ ■



INFRASTRUKTUR IM NAHVERKEHR – CHANCEN, GRENZEN, RISIKEN

Unter dem Motto „Infrastruktur im Nahverkehr – Chancen, Grenzen, Risiken“ lädt der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr am 5. und 6. Oktober 2010 zur „Perspektive Nahverkehr“ in die Historische Stadthalle Wuppertal ein. Bereits zum vierten Mal treffen sich Führungskräfte und Fachleute aus Verkehrsunternehmen und -verbänden, Politik und Verwaltung sowie Verbänden, Institutionen und der Industrie zum fachlichen Austausch. Über Vorträge zu aktuellen Themen und Entwicklungen will der Verbund in einen praxis- und zukunftsorientierten Dialog mit allen Teilnehmern eintreten. Weitere Informationen zum ÖPNV-Forum sowie sämtliche Anmeldeunterlagen finden Interessierte im Internet unter www.vrr.de/perspektive.



Still-Leben Ruhr Schnellweg

Am 18. Juli 2010 lockte ein Fest der besonderen Art zahlreiche Bürger und Besucher aus ganz NRW in die Metropole Ruhr: das Still-Leben Ruhr Schnellweg. Im Rahmen der Kulturhauptstadt Europas fanden über drei Millionen Gäste den Weg zur Hauptverkehrsader der Region, der A40/B1. Auf einer Strecke von fast 60 Kilometern verwandelte sich die sonst viel befahrene Autobahn von 11.00 bis 17.00 Uhr in eine Begegnungsstätte der Kulturen, Generationen und Nationen. Hierzu wurde die Fahrbahn zwischen den Ausfahrten Duisburg-Häfen und Dortmund, Märkische Straße von Samstag, 22.00 Uhr, bis Montag, 5.00 Uhr für den Kraftverkehr in beide Richtungen gesperrt. Auf der Spur in Richtung Duisburg nutzten zahlreiche Bürgerinnen und Bürger die Gelegenheit, das einmalige Ereignis mit eigenen Programmbeiträgen an einem der 20.000 Tische mitzugestalten. Von der Schülerband über den Sportverein bis hin zur Handarbeitsgruppe war alles vertreten. In der Gegenrichtung von Duisburg nach Dortmund konnten die zahlreichen Besucher mit allem, was Räder, aber keinen Motor hat, den Ruhr Schnellweg befahren.

Nahverkehrsplanung für ein Millionenpublikum
Um die reibungslose An- und Abreise der zahlreichen Gäste sicherzustellen, die Mobilität der Anwohner zu gewährleisten und die Auffahrten des Ruhr Schnellwegs an den öffentlichen Nahverkehr anzubinden, bedurfte es eines umfassenden Verkehrskonzeptes. Zwischen den Mobilitätsdienstleistern und Institutionen

an Rhein und Ruhr fand bereits im Herbst 2008 ein erstes Treffen mit Straßen.NRW statt, um die Verkehre rund um die Veranstaltung zu organisieren. „Zu diesem Zeitpunkt konnte sich keiner von uns richtig vorstellen, was es bedeutet, eine Autobahn mitten durchs Revier zu schließen“, erinnert sich Nahverkehrsplaner Jens Wächter, der das Projekt gemeinsam mit seinen Kol-

legen von Anfang an begleitet hat. Schon in diesem frühen Stadium wurde klar, dass der Nahverkehr für dieses Projekt eine entscheidende Bedeutung haben würde. Kurz darauf wurde deshalb ein „Arbeitskreis Öffentlicher Verkehr“ unter Federführung des VRR gebildet – bestehend aus kommunalen Verkehrsbetrieben, Eisenbahn-Verkehrsunternehmen und RUHR.2010 –,



Die A40 ist eine Hauptverkehrsader des Ruhrgebiets.

TITELTHEMA

um ein Verkehrskonzept für den 18. Juli zu erarbeiten. Die enge Kooperation hat sich schlussendlich ausgezahlt: Nicht zuletzt ist es der erfolgreichen Zusammenarbeit aller Beteiligten und dem ausgeklügelten Verkehrskonzept zu verdanken, dass das „Still-Leben Ruhr Schnellweg“ zu einem der bemerkenswertesten Ereignisse der Kulturhauptstadt wurde.

Was fährt wann, wie oft und mit welchen Kapazitäten wohin?

Bei den Beratungen des „Arbeitskreises Öffentlicher Verkehr“ kristallisierten sich schnell die zentralen Elemente eines Erfolg versprechenden Verkehrskonzeptes heraus: die Ausweitung der Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie im kommunalen öffentlichen Verkehr und die Bereitstellung von Shuttlebussen zu den Autobahnauffahrten, die normalerweise nicht an den ÖPNV angebunden sind, plus ein Notfallkonzept, falls es an diesem Tag im SPNV zu Störungen kommen sollte. „Das Grundgerüst des Verkehrskonzeptes stand schon seit Mai 2009 und ist in der Folge kontinuierlich weiterentwickelt worden“, berichtet Martin Husmann, Vorstandssprecher des VRR. „Im Mittelpunkt des Konzeptes stand die Fragestellung, was am 18. Juli wann, wie oft und mit welchen Kapazitäten wohin fährt. Es ging darum, einen Plan zu entwickeln, wie die Gäste möglichst einfach mit dem Öffentlichen Nahverkehr zu ihrer Wunschauffahrt des Ruhr Schnellwegs kommen.“ Unter dieser Maßgabe gingen die Verkehrsplaner des VRR alle 37 Anschlussstellen der A40 und sämtliche öffentliche Verkehrsmittel wie Busse, Straßenbahnen, S-Bahnen und Regionalzüge durch und

haben nach und nach alle relevanten Informationen zusammengetragen. „Man kann sich sicherlich vorstellen, dass daraus ein sehr umfangreiches und komplexes Verkehrskonzept entstanden ist“, so Wächter.

Nahverkehrskonzepte für Fußballweltmeisterschaft & Co.

Im Bereich des SPNV kamen den Experten des VRR ihre Erfahrungen bei Großveranstaltungen der vergangenen Jahre zugute: Durch die Entwicklung und Umsetzung der Nahverkehrsplanungen für „Publikums-

Fast alle Zugänge zur A40/B1 ließen sich bequem mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen. Und die wenigen Anschlussstellen ohne direkte ÖPNV-Anbindung wurden mit Shuttlebussen angefahren.

magneten“ wie Fußballweltmeisterschaft 2006, ExtraSchicht und LoveParade verfügen Wächter und seine Kollegen über das nötige Know-how bei der Gestaltung komplexer Nahverkehrskonzepte. Das Grundgerüst des Still-Leben-Konzeptes bildeten zusätzliche RE-Leistungen auf der zentralen Achse durch die Region sowie eine Verdichtung der S-Bahn-Linie S1 entlang der A40 auf einen 15-Minuten-Takt. Darüber hinaus wurden auch die Linien RE3 und S2 entlang der Emscher-Achse verstärkt, eine ganze Reihe von S-Bahn-, RE- und RB-Linien aus den angrenzenden Gebieten erweitert und durch zusätzliche Fahrzeuge die Kapazitäten der Fahrzeuge

erhöht. Für den Fall, dass es wirklich einmal zu Störungen auf den Strecken gekommen wäre, beispielsweise durch Sperrungen oder ähnliche unvorhersehbare Ereignisse, standen zahlreiche zusätzliche Busse bereit. „Und das zusätzlich zu den generell üblichen Notfallkonzepten der Deutschen Bahn“, erklärt Verkehrsplaner Wächter.

Mit Bus und Bahn zur Autobahnauffahrt
Die kommunalen Nahverkehrsunternehmen erweiterten zahlreiche innerstädtische Verbindungen, um die Hin- und Rückfahrt der Besucher zu organisieren. Besonders positiv wirkte sich hierbei der Umstand aus, dass es sich bei der A40 um eine Stadtautobahn handelt, die bis auf wenige Ausnahmen mitten durch sehr dicht besiedeltes Gebiet führt. „Fast alle Zugänge zur A40/B1 kann man bequem mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen“, erklärt Jens Wächter. Die wenigen Anschlussstellen, die keine direkte Anbindung an den ÖPNV haben, wurden mit Shuttlebussen angefahren. Neben drei Strecken im Raum Duisburg und einer in Gelsenkirchen wurde eine eigene kleine „Still-Leben-Linie“ eingesetzt, die die Strecke von Bochum Langendreer über Dortmund Lütgendortmund bis hin nach Dortmund Dorstfeld abfuhr.

Eine weitere Besonderheit am Ruhr Schnellweg sind die Bus- und Bahnlinien, die direkt über die Autobahn führen. „Aus Sicherheitsgründen mussten wir diese Linien am Veranstaltungstag schließen. Wir konnten nicht riskieren, dass beispielsweise Kinder auf den Gleisen spielen und plötzlich eine U-Bahn aus dem Tunnel kommt“, so Wächter. Doch auch hierfür »



wurden am 18. Juli Lösungen gefunden: Der Spurbus, der im Bereich Essen-Ost in der Mitte der A40 fährt, wurde auf eine Strecke entlang der Autobahn umgeleitet. Und auch für die U-Bahn-Linie U18, die normalerweise in Mülheim an der Ruhr und Essen auf Schienen den Mittelstreifen des Ruhrschnellwegs befährt, gab es Ersatzverkehre abseits der Strecke.

Entdeckungsreise mit dem Fahrrad

Die reibungslose An- und Abreise der zahlreichen Fahrradfahrer blieb trotz genauester Planungen die größte Herausforderung an diesem Tag. „Wir hatten bereits weit vor der Veranstaltung an alle Radler appelliert, den Weg hin und zurück zum Ruhrschnell-

weg ausschließlich mit dem Fahrrad einzuplanen“, erinnert sich Husmann. „Die meisten Besucher haben sich glücklicherweise auch daran gehalten.“ Aufgrund der Auslastung der Fahrzeuge war die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen und Bahnen einfach nicht möglich. Zahlreiche Radler aus dem direkten Umfeld der A40 nutzten deshalb den Routenplaner des Ministeriums für Bauen und Verkehr des Landes NRW, um den Hin- und Rückweg zum Still-Leben zu organisieren. Viele Besucher mit einem längeren Anfahrtsweg wichen auf eine der zahlreichen „Park & Bike“-Flächen aus, um von dort aus den Ruhrschnellweg mit dem eigenen Fahrrad zu erkunden.

Das Still-Leben Ruhrschnellweg war ein voller Erfolg: Nicht nur die zahlreichen Besucher der Veranstaltung, sondern auch die Veranstalter und Organisatoren blickten begeistert zurück auf eines der Highlights des Kulturhauptstadtjahres. Die Geschäftsführung von RUHR.2010 war sehr zufrieden mit der reibungslosen Abwicklung aller Verkehre. Auch Jens Wächter und seine Kollegen sind glücklich über den Verlauf des Still-Lebens Ruhrschnellweg: „Bei aller Arbeit, die wir in den letzten rund zwei Jahren hatten, war es doch ein wirklich bemerkenswertes Erlebnis, an das wir uns noch lange erinnern werden.“ ■



Elektromobilität: Effizient in die Zukunft

Die Mobilitätsträger in Deutschland stehen vor zahlreichen Herausforderungen: eine stetig steigende Nachfrage nach Mobilität, die Belastung der Umwelt durch Emissionen, Klimawandel und die Verknappung natürlicher Ressourcen. Rund 30 Prozent der im Bundesgebiet aufgewendeten Primärenergie entfallen auf den Verkehrsbereich – ein Großteil davon in Form des fossilen Rohstoffs Erdöl. Um auch die Mobilitätsbedürfnisse zukünftiger Generationen befriedigen zu können, gilt es, eine größere Unabhängigkeit von konventionellen Energieträgern zu erzielen und den verkehrsbedingten CO₂-Ausstoß zu verringern. Hierzu muss die Energieversorgung im Mobilitätsbereich auf eine breitere Basis gestellt werden. Alternative Antriebe und Kraftstoffe spielen dabei eine entscheidende Rolle – allen voran die Elektromobilität als eine der wichtigsten Schlüsseltechnologien. Deshalb hat sich der VRR bereits Anfang 2009 dazu entschlossen, Fahrzeuge mit hybrider Antriebstechnik zu fördern, und unterstützt seitdem die Verkehrsunternehmen mit 20 Millionen Euro bei der Anschaffung moderner Hybridbusse.



Mit dem im August 2009 aufgelegten Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität und der Förderung von bundesweit

acht „Modellregionen Elektromobilität“ definiert die Bundesregierung heute den Rahmen für künftige Entwicklungen und für eine möglichst zeitnahe Markteinführung von Hybrid-, Batterie- und Brennstoffzellenfahrzeugen in Deutschland. Denn die Elektrifizierung der Antriebe ist eine ganz wesentliche Stellschraube für eine zukunftsfähige Mobilität. Im Öffentlichen Nahverkehr ist man sich dessen bewusst,

denn hier ist Elektromobilität bereits seit Langem gelebte Realität: Über 100 Jahre fahren Bahnen und Oberleitungsbusse mit elektrischer Energie. Die Rückgewinnung von Bremsenergie und deren Wiedereinspeisung ins Netz – seit nunmehr 20 Jahren Stand der Technik bei Straßenbahnen – sowie der zunehmende Einsatz von Energiespeichern sichern darüber hinaus zusätzliches Einsparpotenzial. »



Die Oberleitungsbusse der Stadtwerke Solingen fahren rein elektrisch.



VRR-Vorstandssprecher

Martin Husmann:

In den nächsten Jahren müssen wir Ansätze für den SPNV entwickeln und prüfen, um auf der Schiene die Emission von Schadstoffen und Feinstaub weiter zu reduzieren und natürliche Ressourcen zu schonen.

der Elektromobilität und übernehmen eine Vorreiterrolle beim Einsatz nachhaltiger Technologien. Bis zum Herbst werden etwa 20 Fahrzeuge auf den Straßen an Rhein und Ruhr unterwegs sein – mehr als 30 weitere folgen bis Ende 2011. Zwei Verkehrsunternehmen im VRR erproben darüber hinaus den Einsatz von wasserstoffbetriebenen Brennstoffzellenbussen.

Als Mobilitätsdienstleister der Metropole Ruhr wird der Verbund diese innovativen Antriebstechniken weiter unterstützen und gemeinsam mit Akteuren aus Wissenschaft und Kommunen den Aufbau einer entsprechenden Infrastruktur und die Verankerung der Elektromobilität im öffentlichen Raum weiter voranbringen. Hierbei gilt es, in den nächsten Jahren auch Ansätze für den SPNV zu entwickeln und zu prüfen, um auf der Schiene die Emission von Schadstoffen und Feinstaub weiter zu reduzieren und natürliche Ressourcen zu schonen. Und dies alles unter der Maßgabe eines attraktiven, ökologischen und auch wirtschaftlichen Öffentlichen Nahverkehrs an Rhein und Ruhr. ■



Ohnehin punktet der ÖPNV im Hinblick auf eine nachhaltige Mobilität gegenüber dem MIV: Bundesweit verursacht er im Vergleich zum Pkw erheblich weniger CO₂- und Feinstaub-Emissionen. Auch in puncto Energieeffizienz liegt der Öffentliche Nahverkehr weit vorn. Während ein durchschnittlich besetzter, mit Diesel betriebener Linienbus nur 2,5 Liter Kraftstoff je 100 Kilometer und Fahrgast verbraucht, benötigt ein mit 1,2 Personen besetzter Pkw rund 6,6 Liter für die gleiche Strecke. Zudem fällt der Flächenverbrauch pro beförderter Person im Öffentlichen Nahverkehr deutlich positiver aus.

Diese ÖPNV-spezifischen Vorzüge gilt es, in verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätskonzepten weiterzuentwickeln. Steigende Fahrgastzahlen im Verbundraum und die große Akzeptanz der ÖPNV-Leistungen beim Fahrgast sind für den VRR immer wieder Motivation und Ansporn, in eine zukunftsfähige und nachhaltige Mobilität zu investieren. Durch die Förderung der modernen Hybrid-Fahrzeuge entsprechen der Verbund und die beteiligten Verkehrsunternehmen ihrem Selbstverständnis als Innovationstreiber im Bereich

VRR-Vorstand Dr. Klaus Vorgang:
„Die Elektromobilität ist eine der wichtigsten Schlüsseltechnologien, um den verkehrsbedingten CO₂-Ausstoß zu reduzieren.“



Förderung von Hybridbussen neu aufgelegt

Bei den Bemühungen um eine zeitnahe Markteinführung und Ausweitung elektrischer Antriebstechniken spielt der Öffentliche Personennahverkehr als Innovationstreiber eine wesentliche Rolle. Bereits im Jahr 2009 hatten einige kommunale Verkehrsunternehmen an Rhein und Ruhr mit Förderung des VRR umweltfreundliche Hybridbusse bestellt. Die grundsätzlich serienreife Technologie wird nun im Linieneinsatz auf ihre Alltagstauglichkeit hin überprüft werden. Durch ein umfangreiches Forschungsprogramm vonseiten des Instituts für Kraftfahrzeuge (ika), der RWTH Aachen University und der TÜV Nord Mobilität GmbH & Co. KG soll den Betreibern deutlich gemacht werden, welches Fahrzeug von welchem Hersteller an einem bestimmten Einsatzort das geeignetste ist. Aufgrund der positiven Resonanz auf die erste Fördermaßnahme wurde das Programm nun noch einmal neu aufgelegt. Weitere 10 Millionen Euro fließen in den nächsten Monaten in das Projekt. Das Interesse der Verkehrsunternehmen war auch diesmal wieder außerordentlich hoch: Es lagen Anträge zur Förderung von insgesamt 53 Hybridbussen von 14 Verkehrsunternehmen vor. Tatsächlich wird mit den zur Verfügung stehenden Mitteln die Anschaffung von rund 20 Fahrzeugen bezuschusst.

Forschungsvorhaben nimmt Fahrt auf

Das Forschungsprojekt des VRR wird im Rahmen der Modellregion Elektromobilität Rhein-Ruhr vom Bundesverkehrsministerium gefördert. „Es kommen neue Hybridkonzepte zum Tragen, die deutliche Fortschritte hinsichtlich Kraftstoffeinsparung und Schadstoffreduktion mit sich bringen können. Das gilt es, im Rahmen der Untersuchung zu eruieren“, erklärt Dr. Frank Köster von der Projektleitstelle Modellregion Rhein-Ruhr.

Das Forschungsvorhaben hat inzwischen Fahrt aufgenommen. Messfahrten mit herkömmlichen dieselbetriebenen Bussen sind bereits absolviert. Dabei wurden auch die jeweiligen Einsatzstrecken vermessen, damit der Schadstoffausstoß der Busse unter verschiedenen Betriebsbedingungen festgestellt werden kann. Die gewonnenen Ergebnisse dienen als Vergleichsbasis für die weiteren Messreihen mit Hybridbussen. Diese starten voraussichtlich im September, wenn sämtliche Busse ausgeliefert sind.

Dabei wird nicht nur festgestellt, wie viel weniger Kraftstoff die Hybridbusse verbrauchen und welches Konzept für welches Einsatzprofil am besten geeignet ist, sondern es werden auch die Emission verschiedener Luftschadstoffe wie Feinstaub und Stickoxide sowie die Geräuschbelastung untersucht. Weitere nützliche Ergebnisse erhoffen sich alle Projektbeteiligten durch die Befragung von Fahrgästen, Passanten und Fahrern.

Optimierung der Hybridtechnologie

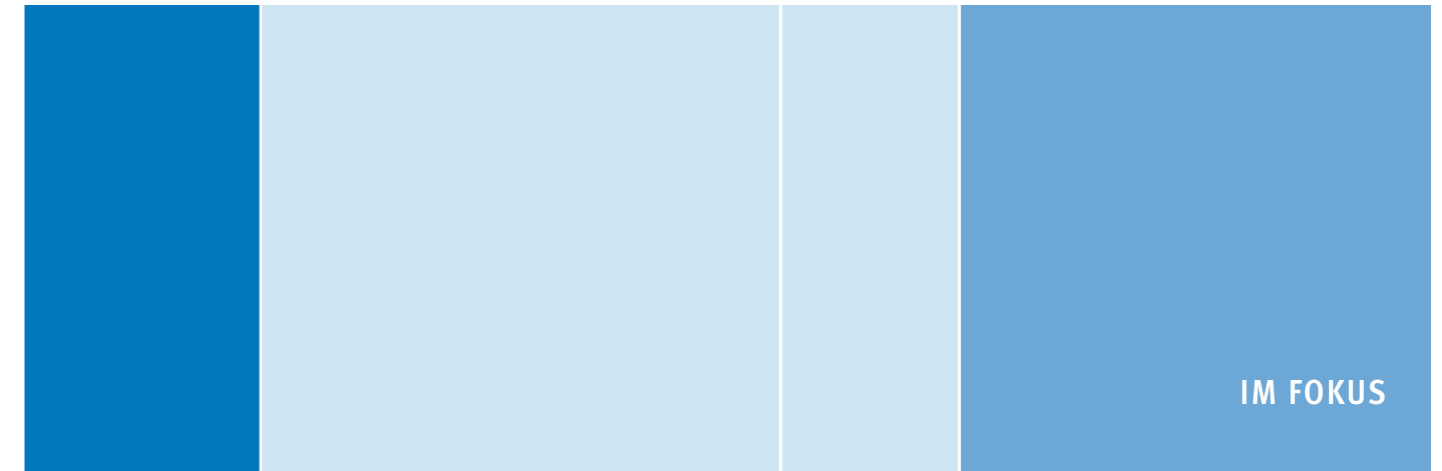
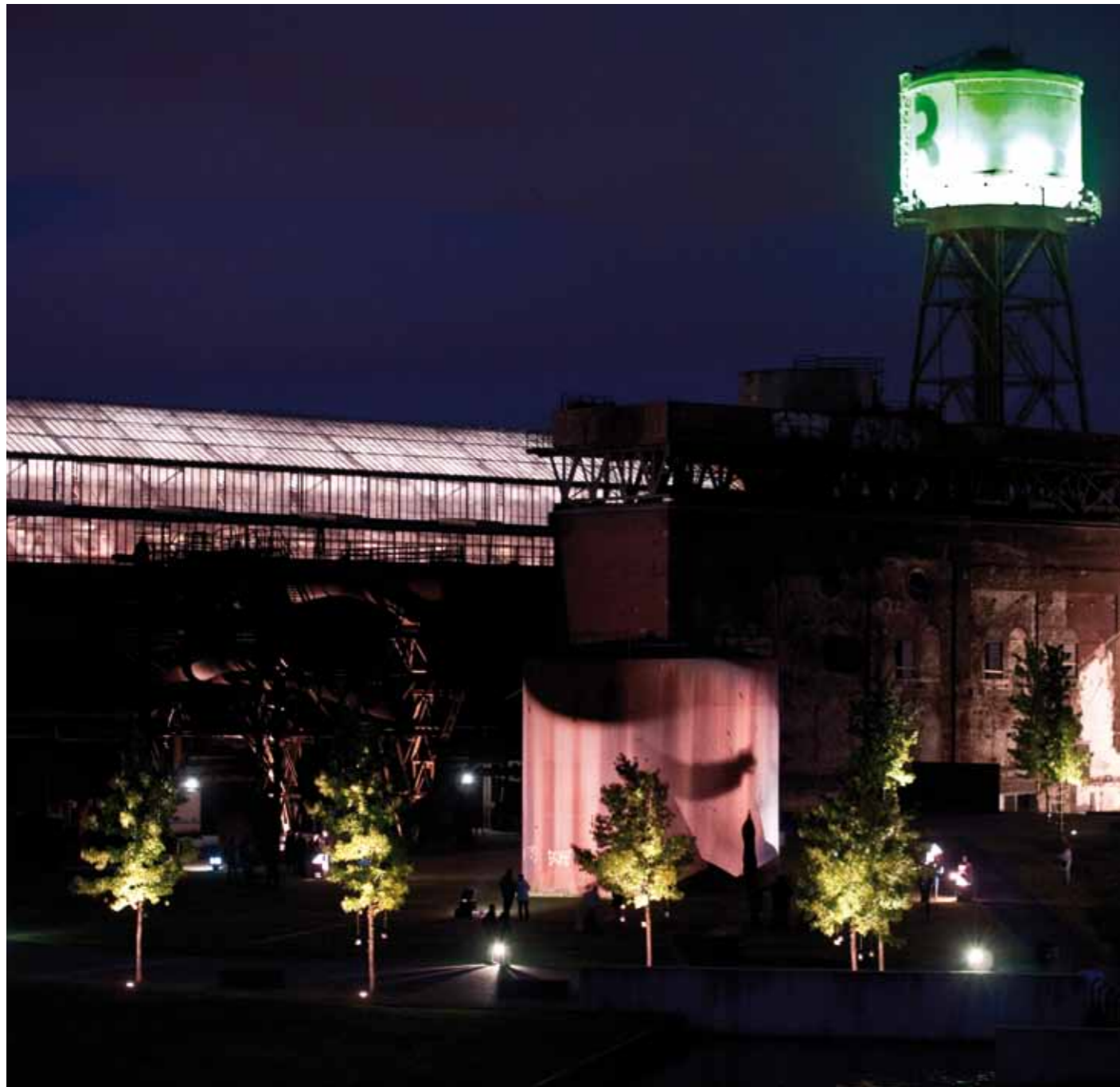
Insbesondere für die beteiligten Hersteller kann das Projekt einen entscheidenden Einfluss auf ihre Stellung im Markt haben. „Die im Projekt erfassten Messdaten und Ergebnisse überlassen wir den Herstellern zusammen mit Vorschlägen zur weiteren Optimierung der Technologie“, erklärt Dipl.-Ing. Jan Hammer vom Institut für Kraftfahrzeuge an der RWTH Aachen University. „Durch den direkten – allerdings anonymisierten – Vergleich untereinander können die Hersteller erkennen, wie weit ihr jeweiliges Konzept

im Vergleich zu den anderen technologisch fortgeschritten ist. Das verschärft die Konkurrenz und wird den Hybridbus-Markt weiter beleben.“ ■

Im Rahmen seiner Investitionsförderung unterstützt der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr die Anschaffung von Hybridbussen durch Verkehrsunternehmen. Informationen zum Projekt sowie zum begleitenden Forschungsprogramm erhalten Interessierte im Rahmen einer Veranstaltung am 6. September 2010, 13.30 bis 16.00 Uhr:

BOGESTRA-Straßenbahnbetrieb
Engelsburg, Bochum





200.000 „Kul-Touris“ auf ExtraSchicht

Zahlreiche Gäste fanden am 19. Juni 2010 den Weg in die Metropole Ruhr, um mit der ExtraSchicht das große Sommerfest der Kulturhauptstadt RUHR.2010 zu feiern. Trotz des wechselhaften Wetters zog die zehnte Auflage der Nacht der Industriekultur mehr als 200.000 Kulturbegeisterte an – ein neuer Rekord. Rund um die fünf Drehscheiben Zeche Lohberg (Dinslaken), Gasometer Oberhausen mit angrenzendem Klettergarten, Nordsternpark (Gelsenkirchen), Jahrhunderthalle Bochum und Westpark sowie dem Signal Iduna Park in Dortmund erkundeten die Besucher insgesamt 50 Spielorte.

200 Events zwischen Duisburg und Hamm
Insbesondere die Inszenierungen vor den Monumenten der Industriekultur zogen die ExtraSchichtler in ihren Bann. Ob Theaterprojekt, Klavier-Konzert, Lichtinstallation, Kleinkunst-Darbietung, Fotoausstellung, Boule-Turnier oder auch

der direkte Blick hinter die Kulissen von Zechen und Montanindustrie: Für jeden Geschmack war etwas dabei. In diesem Jahr wurde sogar erstmals das Bus- und Bahnfahren selbst zum kulturellen Ereignis: Kleine Teams von Poetry-Slamern sorgten in ausgewählten Fahrzeugen

mit geballter Wortakrobatik für kurzweilige Unterhaltung während der Fahrt von Spielort zu Spielort. „Das lyrische Spektakel in Bussen und Bahnen war ein voller Erfolg“, erklärt VRR-Vorstand Klaus Vorgang. „Die Fahrgäste waren fasziniert und oftmals sehr beeindruckt von den

selbst verfassten Texten.“ Vom 10. bis 13. November finden sich junge Poetinnen und Poeten erneut in der Metropole Ruhr ein, um im Rahmen der 14. deutschsprachigen Poetry Slam Meisterschaften SLAM2010 die Besten aus ihrer Mitte zu küren. „Der VRR unterstützt den modernen Dichterwettbewerb als Projektpartner“, so Vorgang weiter. „Die positive Resonanz der ExtraSchicht-Besucher hat gezeigt: SLAM2010 wird für Lyrik- und Literaturinteressierte ein Highlight der Kulturhauptstadt werden.“

Mobilität für Nachtschwärmer

Doch nicht nur als Sponsorpartner engagierte sich der VRR in der Nacht der Industriekultur. Mit einem umfassenden Verkehrskonzept sorgte der Verbund in Kooperation mit den kommunalen Verkehrsunternehmen für Mobilität zwischen den Spielorten. Für die größte ExtraSchicht aller Zeiten hatten die Organisatoren 200



zusätzliche Busse auf 29 Linien eingerichtet – ergänzt durch 15 Schiffe und 150 Leihfahrräder. Dass es bedingt durch den großen Andrang mitunter zu kurzen Wartezeiten an den Bushaltestellen kam, störte die wenigsten ExtraSchichtler. Vielmehr nutzte man die Gelegenheit zum gegenseitigen Austausch. „Die Busse und Bahnen sind inzwischen ein beliebter Treffpunkt

und Informationsbörse zugleich“, weiß Klaus Vorgang aus eigener Erfahrung. Organisatoren, Verkehrsunternehmen und Partner sind zufrieden mit dem Verlauf der Nacht der Industriekultur und blicken bereits jetzt nach vorn: Denn im Juli 2011 möchte das Revier erneut eine ExtraSchicht fahren. ■



Mit dem Leihrad durch die Region

Egal ob spontane Radtour in der Freizeit, eine Sightseeingtour zu den Highlights der Kulturhauptstadt 2010 oder der tägliche Weg zur Arbeit: Das metroradruhr ist ein öffentliches Fahrradleihsystem, mit dem Bewohner und Besucher die Metropole Ruhr schnell, flexibel und zugleich umweltfreundlich „erfahren“ können. Im Verlauf der zweiten Jahreshälfte werden rund 1.600 Räder an 150 Ausleihstationen bereitgestellt – viele davon an markanten Punkten wie Bahnhöfen, Museen oder Standorten der Route der Industriekultur. Dabei bietet sich die Kombination mit Bus und Bahn besonders an. Die letzten Kilometer von der Haltestelle bis zum Büro oder vom Bahnhof zum Kulturevent können zukünftig mit einem Leihfahrrad zurückgelegt werden. Das Fahrradleihsystem wird im ersten Schritt von zehn Ruhrgebietsstädten und dem VRR unter Federführung des Regionalverbandes Ruhr realisiert, weitere Ausbaustufen folgen. Bis Ende 2012 wird es in der Metropolregion insgesamt 3.000 Räder an 300 Stationen geben.



50 Jahre im Dienste der EVAG

Arbeitsdirektor Siegfried Voß feierte im vergangenen April sein 50-jähriges Dienstjubiläum bei der Essener Verkehrs-AG (EVAG). Nach seiner Ausbildung zum Elektro- und Fernmeldemechaniker arbeitete er als Kfz-Elektriker und war bis 1994 als Vorhandwerker tätig. 1990 wurde der passionierte Tischtennis- und Fußballspieler in den Betriebsrat gewählt. Vier Jahre später übernahm er den Betriebsratsvorsitz. Am 1. November 2003 wechselte Siegfried Voß als Arbeitsdirektor in den Vorstand der EVAG. Seit dem 1. Januar 2004 fungiert der heute 64-jährige zusätzlich als Geschäftsführer und Arbeitsdirektor der Essener Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH (EVV).



Via nimmt Fahrt auf

Mit der Via Verkehrsgesellschaft mbH (Via) nahm am 1. Juli 2010 das größte, städteübergreifende Nahverkehrsunternehmen im Ruhrgebiet seine Tätigkeit auf. Die angeschlossenen Gesellschafter – die Essener Verkehrs-AG (EVAG), die Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG) sowie die Mülheimer VerkehrsGesellschaft mbH (MVG) – übernehmen damit eine Vorreiterrolle bei der interkommunalen Zusammenarbeit in Nordrhein-Westfalen. Rund 3.400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sichern die Mobilität von täglich 581.000 Fahrgästen in Essen, Duisburg und Mülheim an der Ruhr. Ziel der neu gegründeten Gesellschaft ist die Entlastung der Kommunen durch die Zusammenlegung des operativen Geschäfts der beteiligten Verkehrsunternehmen.



Weitere Informationen unter www.via-verkehr.de

Geldern tritt ZeRP bei

Geldern kooperiert als erste Stadt am Niederrhein mit der Zentralstelle für Regionales Sicherheitsmanagement und Prävention (ZeRP) beim VRR. Ziel der Kooperationsgemeinschaft ist es, die subjektive und objektive Sicherheit der Fahrgäste im ÖPNV zu verbessern, Sicherheitsrisiken rechtzeitig zu erkennen, vorklehrende Maßnahmen zu treffen und so Brennpunkte zu entschärfen. Inzwischen zählen 30 Partner zum Netzwerk, darunter beispielsweise kommunale Verkehrsunternehmen, Städte, Polizeipräsidien, Bundesgrenzschutzinspektionen und Ordnungsämter. In Geldern steht neben der Bekämpfung von Vandalismus und Graffiti an Bahnhöfen und Haltestellen der Sicherheitsaspekt bei Bussen im Blickpunkt.



Dr. Klaus Vorgang und Bürgermeister Ulrich Janssen bei der Vertragsunterzeichnung

Erster landesweiter Sicherheitskongress des KCS

Unter dem Motto „Gewalt im ÖPV: Private Sicherheitsdienste vs. Exekutive“ fand am 17. Juni 2010 der erste landesweite Sicherheitskongress des Kompetenzzentrum Sicherheit (KCS) statt. Sicherheitsexperten privater Sicherheitsfirmen, Vertreter der Bundespolizei und Sicherheitsbeauftragte kommunaler Verkehrsunternehmen erörterten gemeinsam mit Vertretern aus Politik und Gewerkschaften zentrale Fragestellungen rund um das Kongresssthema: Wie groß sind die Spielräume für private Dienstleister bei der restriktiven Durchsetzung von Sicherheitsleistungen? Ab wann beginnt die alleinige polizeiliche Verantwortung? Diese Fragen wurden durch Vorträge aus der Praxis erläutert und in der abschließenden Podiumsdiskussion kontrovers diskutiert. Veranstalter, Referenten und Teilnehmer ziehen eine positive Bilanz: Als Forum für den fachlichen Dialog zwischen Sicherheitsexperten aus NRW hat sich die Veranstaltung bewährt und soll auch in den kommenden Jahren dem Erfahrungsaustausch der verschiedenen Disziplinen dienen.

Über 87 Millionen Euro für Nahverkehrsinfrastruktur

87,2 Millionen Euro stellt der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) im nächsten Jahr für die Verbesserung der Nahverkehrsinfrastruktur bereit. Als Bewilligungsbehörde für Fördermaßnahmen nach § 12 ÖPNVG NRW gewährt der VRR für 2011 finanzielle Mittel für 67 Maßnahmen von Verkehrsunternehmen und Kommunen. Der VRR-Verwaltungsrat hat den Förderkatalog für 2011 in seiner Sitzung vom 1. Juli 2010 einstimmig genehmigt und damit die Weichen für eine weitere Verbesserung der Infrastruktur im Nahverkehr gestellt. Der Schwerpunkt liegt bei Aus- und Neubauten von Stadtbahnhaltestellen und -strecken.



21. – 24. September:	InnoTrans 2010 www.innotrans.de
5. – 6. Oktober:	Perspektive Nahverkehr „Infrastruktur im Nahverkehr – Chancen, Grenzen, Risiken“ www.vrr.de/perspektive
28. – 29. Oktober	Trend-Scout-Days – Einblick(e) in die Zukunft des ÖPNV www.vdv-akademie.de
3. November	4. Verbundforum www.beka.de
18. September – 13. November	Mord am Hellweg – Tatort Ruhr Europas größtes internationales Krimifestival, verschiedene Spielorte
10. September – 9. Oktober	Pantomime-Theater PIANO-Fortissimo verschiedene Spielorte
10. – 13. November	SLAM2010 – 14. deutschsprachige Poetry-Slam-Meisterschaft, Bochum, Duisburg, Essen, Herne, Oberhausen

■ ÖPNV-Veranstaltungen
■ RUHR.2010-Veranstaltungen

1980

30 Jahre VRR

2010

