

VRR - die Nahverkehrsarchitekten

Entstehung und Entwicklung des Verbundes

Was uns heute als selbstverständlich erscheint, war 1980 – also vor der Gründung des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr – mit sehr viel Arbeit und komplizierten Verhandlungen mit den beteiligten Partnern verbunden. Jedes Verkehrsunternehmen hatte seinen eigenen Einzugsbereich mit eigenen Fahrpreisen und eigenem Fahrscheindesgin. An den Grenzen der Verkehrsunternehmen hörte damals die Verantwortung auf und ging stark mit der – aus damaliger Sicht verständlichen – Sorge einher, dass die Nachbarn am eigenen „Verkehrskuchen“ partizipieren könnten. Noch auffälliger war das Verhältnis zwischen kommunalen Verkehrsunternehmen und der Deutschen Bahn.

Die Gründung

Die Verbundgründung am 1. Januar 1980 war vor dem Hintergrund dieser von Einzelinteressen geprägten Zeiten ein Quantensprung. Im Grundvertrag zwischen dem Bund, dem Land NRW und dem Zweckverband VRR wurde damals ein Vertragsziel formuliert, das inhaltlich heute noch Gültigkeit hat: „die Förderung einer bedarfsgerechten, verkehrspolitisch wirksamen und der Raumordnung entsprechenden



Martin Husmann,
Vorstandssprecher,
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,
Gelsenkirchen



Dr. Klaus Vorgang,
Vorstand,
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR,
Gelsenkirchen

Erfüllung der im öffentlichen Interesse liegenden Aufgaben des öffentlichen Personennahverkehrs im Verbundraum Rhein-Ruhr. Und dabei ist in besonderem Maße auf eine wirtschaftliche Leistungserstellung zu achten“.

Die Entwicklung des Verbundes

Mehr als ein Vierteljahrhundert stellt der VRR seine Kompetenz in den Dienst eines leistungsstarken und kundennahen ÖPNV und hat dabei als inzwischen größter Verkehrsverbund Europas vielfach Maßstäbe gesetzt. Das konnte jedoch nur erreicht werden, weil alle beteiligten Partner ein gemeinsames Ziel vor Augen hatten und haben: einen

bedarfsgerechten und verkehrspolitisch wirksamen Nahverkehr im Sinne der Kunden. Um die Leistungen des Verbundes exemplarisch zu dokumentieren, seien an dieser Stelle einige Meilensteine genannt.

Mit einem einheitlichen Flächenzonen-tarif, Verbundfahrplan, Taktfahrplänen, einem integrierten Informations- und Leitsystem sowie stringenter Marketing- und Öffentlichkeitsarbeit startet der VRR am 1. Januar 1980 mit dem klaren Ziel, das Bus- und Bahnfahren für die 7,3 Mio Einwohner im VRR attraktiver zu gestalten. Alle VRR-Verkehrsmittel können nun mit einem Fahrschein genutzt werden. Schon im ersten Jahr geht das Konzept auf: Ende 1980 war ein Fahrgastzuwachs von 7,5 % zu verzeichnen.

Rückblickend lassen sich die Achtziger Jahre als Findungsphase bezeichnen, es wurde viel probiert und das Engagement im Nahverkehr auf viele Bereiche ausgedehnt. Freizeitverkehre wurden intensiviert, KombiTickets eingeführt und auf der Basis einer ersten flächendeckenden Fahrgasterhebung werden Strecken- und Ticketangebot an das tatsächliche Fahrverhalten der Menschen angepasst. Dennoch waren die Fahrgastzahlen zum Ende der Achtziger rückläufig (s. Bild 1).

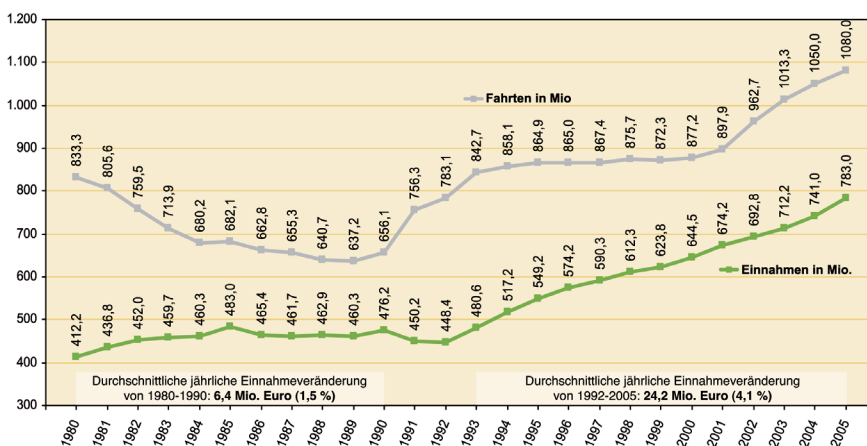


Bild 1. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten des VRR von 1980 bis 2005

Erst mit einer neuen Verbundorganisation und vereinfachten Tarifstrukturen Anfang der Neunziger Jahre kommt hier die Wende: Nur noch drei Preisstufen und innovative Ticketangebote lassen die Fahrgastzahlen um 30 % steigern. Allein das 1991 eingeführte Ticket2000 – ein günstiges Monatsticket mit Zusatzleistungen wie Übertragbarkeit und Mitnahmemöglichkeit – bewirkt einen Fahrtenzuwachs von 15 %. Das Ticket2000 bildet den Grundstein für die Weiterentwicklung der Ticketpalette in den kommenden Jahren – basierend auf individuellen Bedürfnissen.

Mitte der Neunziger Jahre startet der VRR ins multimediale Zeitalter: 1996 geht er online, ein Jahr später ist auch die Elektronische Fahrplanauskunft (EFA) über das Internet verfügbar. 1998 führt das Land NRW den Integralen Taktfahrplan NRW (ITF) ein, die Leistungen auf der Schiene steigen allein im VRR um 2,4 Mio. auf insgesamt 36,8 Mio Zugkilometer. Die Zentralstelle für regionales Sicherheitsmanagement (ZeRP) sorgt seit 1998 für mehr Sicherheit im ÖPNV: In eine zentrale Datenbank werden sicherheitsrelevante Ereignisse eingespeist. Daraus entstehen regionale Lagebilder, die die Grundlage für abgestimmte Sicherheits- und Präventionsmaßnahmen bilden. Zwei weitere große Meilensteine sind 2003 die Einführung des E-Tickets für etwa eine Million Abonnenten sowie 2004 der Abschluss eines langfristigen Verkehrsvertrages mit der Deutschen Bahn bis 2018, der die schrittweise Vergabe von Teilnetzen vorsieht (s. Bild 2).

Heutiger VRR

Organisationsstrukturen

Der ÖPNV im VRR ist wie in anderen Verbänden nach dem Drei-Ebenen-Modell organisiert:

1. Die Politische Ebene: Hier sind die Städte und Kreise verankert, die ihre Vertreter in die Verbandsversammlung des Zweckverband VRR und den Verwaltungsrat der AöR entsenden. Die Verantwortung für die Zweckverbands-

aufgaben liegt beim Verbandsvorsteher.

2. Die Management-Ebene: Seit dem 1. August 2006 sind alle Aufgaben und Kompetenzen des VRR organisatorisch gebündelt: in der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Anstalt öffentlichen Rechts (VRR AöR). Als Nahverkehrsarchitekt hat sich Europas größter Verkehrsverbund mit dieser Rechtsform auf der Managementebene schlank und schlagkräftig für die zahlreichen Herausforderungen im zukünftigen Nahverkehrsmarkt aufgestellt.

3. Operative Ebene: Die kommunalen und regionalen Verkehrsunternehmen sowie die SPNV-Unternehmen sind einerseits über Kooperationsverträge in den VRR eingebunden. Zudem werden sie über fachbezogene Arbeitskreise, den Unternehmensbeirat sowie durch Vertretung im Verwaltungsbeirat regelmäßig in die Prozesse einbezogen.

ab, die der VRR wahrnimmt. Zentrale Themen dabei sind die Ausschreibung und Bestellung des Leistungsangebotes auf der Schiene und das damit verbundene Vertragscontrolling zur Überprüfung der Qualitätsstandards. Ebenfalls ein wichtiger Eckpfeiler der Arbeit ist die ständige Entwicklung des VRR-Tarifs als Gemeinschaftstarifs aller Verkehrsunternehmen.

Die Aufgaben im Überblick:

SPNV-Aufgabenträgerschaft:

- Leistungsangebot
- Ausschreibung / Bestellung
- Vertragscontrolling und Qualität
- Finanzierung

Verbundaufgaben:

- Tarif & Vertrieb
- Kommunikation & Absatzförderung
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
- Kundeninformation



Bild 2.
Die VRR-Tickets.

Die Aufgaben des VRR

Der VRR hat drei wesentliche Aufgabenbereiche:

1. Aufgabenträger für den SPNV.
2. Sicherstellung eines integrierten ÖPNV (Tarif, Angebot, Qualität..).
3. Finanzierung des ÖPNV.

Die ersten beiden Aufgabenbereiche leiten sich aus dem ÖPNV-Gesetz Nordrhein-Westfalen ab. Die Finanzierung des ÖPNV ist von den kommunalen Aufgabenträgern an den VRR übertragen worden. Aus diesen drei Bereichen leiten sich eine Fülle von Einzelaufgaben

Qualität und Kundenmanagement

Finanzierung

Sonderthemen:

- Stadtbahn
- EFM
- Telematik

Ziele des VRR

Im Zentrum der Arbeit stehen beim VRR die Kundenorientierung und die Dienstleistungen. Kundenorientierung heißt dabei nicht „soviel wie möglich“, sondern die richtige Menge und Art der Leistung in einer marktgerechten Qualität zur Verfügung zu stellen. Zudem sind

bei der Ausgestaltung des SPNV und bei Ausgestaltung der Verbundaufgaben die Wirtschaftlichkeit und die Nutzung von Synergieeffekten ein vorrangiges Ziel. Für die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Menschen spielt der ÖPNV eine unverzichtbare Rolle – ebenso wie die anderen Verkehrsträger. Ein intelligentes Zusammenwirken mit intermodalen Konzepten sichert Nachhaltigkeit und Effizienz. Entsprechend hat der VRR seine Ziele auch zukunftsweisend formuliert:

○ Ein attraktiver ÖPNV, der die jetzigen Fahrgäste bindet und neue gewinnt, seiner sozialen Funktion gerecht wird und durch ein ausgewogenes Preis-Leistungs-Verhältnis die Zahlungsfähigkeit und -bereitschaft der Kunden ausschöpfen kann.

○ Ein effizienter ÖPNV, der die öffentlichen Haushalte so wenig wie möglich belastet. Der VRR unterstützt die Verkehrsunternehmen dabei, ein qualitativ hochwertiges, bedarfsgerechtes Leistungsangebot bereit zu stellen, dessen Kosten durch Integration, Standardisierung und Kooperation sowie durch wettbewerbliche Anreize ohne Lohndumping möglichst niedrig gehalten werden.

○ Ein solide finanzierter ÖPNV mit Planungssicherheit für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, mit langfristig leistungsfähiger Infrastruktur und Innovationspotenzial (s. Bild 3).

Diese Ziele können nur im Zusammenwirken von Land, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet erreicht werden. Der VRR übernimmt die vom Gesetz und den Aufgabenträgern übertragenen Aufgaben und ist Dienstleister für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen auf der Basis von AöR-Satzung und Kooperationsverträgen – hier wird sich der VRR zukünftig noch stärker engagieren: zum einen als Architekt des Nahverkehrs an Rhein, Ruhr und Wupper, zum anderen übernimmt der VRR auch landesweite Koordinationsaufgaben.

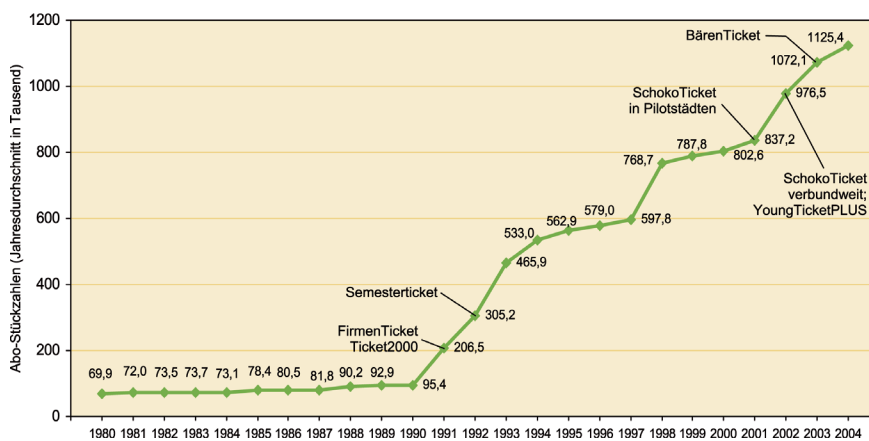


Bild 3. Entwicklung der Abonnentenzahlen des VRR von 1980 bis 2004 (Bilder: VRR).

Kennzahlen des VRR

Europas größter Verkehrsverbund erstreckt sich auf einem Gebiet von 5 072 km², in dem 7,3 Mio Einwohner leben. Der Nahverkehr in diesem polyzentrischen Ballungsraum führt durch 16 Städte und fünf Kreise. Dabei nutzen jährlich etwa 1,1 Mrd Fahrgäste den VRR, die im letzten 783 Mio o Fahrgeldeinnahmen in die Kassen der Verkehrsunternehmen brachten. 858 Verkehrslinien verbinden ein 12 000 km langes Streckennetz und 5 000 Busse und Bahnen halten an insgesamt 11 500 Haltestellen. Über 20 000 Mitarbeiter in 27 kommunalen und drei Eisenbahnunternehmen kümmern sich dabei um das Wohl der Fahrgäste.

Der VRR setzt in der Tarif- und Sortimentsentwicklung auf eine durchgängige Abo-Strategie von Schüler bis zum Senioren. Seit der Gründung des VRR 1980 ist die Zahl der Abonnenten auf über 1,1 Mio angestiegen – mit weiter steigender Tendenz.

Aktuelle Arbeitsschwerpunkte und Ausblick

Das Jahr 2006 wird von zwei Themen beherrscht, die den Nahverkehr nicht nur im VRR nachhaltig prägen. Zum einen ist vor wenigen Wochen die Fußball-Weltmeisterschaft in Deutschland zu Ende gegangen. Seit Anfang 2005 hat der VRR federführend für ganz Nordrhein-Westfalen ein Nahverkehrskonzept in enger Kooperation mit der Bahn, dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg, den angrenzenden Zweckverbänden und den Verkehrsunternehmen der Spielorte

Gelsenkirchen, Dortmund und Köln umgesetzt. Die Bilanz ist beeindruckend: 340 000 zusätzliche Zugkilometer, über eine Million zusätzlicher Fahrgäste und eine Euphorie, wie sie Deutschland noch nicht erlebt hat, zeigen, dass die gemeinsamen Anstrengungen erfolgreich waren.

Gemeinsam müssen auch Folgen der Kürzungen der Bundesregionalisierungsmittel angepackt werden. 3,3 Mrd o weniger werden bis 2010 in den Nahverkehr fließen. Drastische Einschnitte im Nahverkehrssystem sind die Folge. Der VRR hat auf diese Situation bereits Ende letzten Jahres hingewiesen und im Frühjahr 2006 das Aktionsbündnis gegen Kürzungen bei Bahn und Bus ins Leben gerufen.

750 000 Protestpostkarten wurden am 10. Mai 2006 in einem NRW-weiten Aktionstag an die Pendler verteilt und 480 000 unterschrieben wieder eingesammelt. Diese wurden in Berlin am Alexanderplatz der Bundespolitik überreicht. Beide Aktionen wurden medienwirksam in Szene gesetzt und erreichten über 50 Mio Kontakte. An der Kürzungssumme hat sich wenig verändert, aber der VRR konnte deutlich machen, wo die Verantwortlichkeit liegt – beim Bund.

Zudem haben die beteiligten Partner wie Kommunen, Zweckverbände und Verkehrsunternehmen auch hier wieder erlebt, dass gemeinsam mehr zu erreichen ist. Und die Fahrgäste haben sich ausnahmslos positiv darüber geäußert, dass sich der VRR für sie als Kunden einsetzt.