



OMNIBUS

SPIEGEL

Omnibusbau und Omnibusverkehr



- **UNTERNEHMENSPORTRÄT:** Bahnen der Stadt Monheim (BSM)
- **TECHNIK:** Automatisierter Shuttle BSM ■ **GESCHICHTE:** BSM
- **VORSTELLUNG:** Caetano H2.City Gold ■ **PORTRÄT:** Caetano Bus
- **PREMIERE:** K-Bus Tourist City ■ **ÜBERSICHT:** MAN TGE Varianten

Editorial



Das Interesse an Wasserstoffbussen steigt hierzulande deutlich. Bei einem Gastspiel bei der Regionalverkehr Köln GmbH konnten wir den Caetano H2.City Gold probefahren, unsere Eindrücke finden Sie auf den Seiten 4 bis 7.



Caetano-Bus steuert mit Vollgas Richtung emissionsfreie Mobilität, nicht nur mit dem H2.City Gold. Mit der Vorstandsvorsitzenden Patricia Vasconcelos sprachen wir über Strategie und Philosophie (Seiten 8 bis 11).



Schritt für Schritt komplettiert MAN seine Minibusfamilie, jüngster Neuzugang ist der TGE Coach. Auf den Seiten 14 bis 22 geben wir einen Überblick über die verschiedenen Varianten des MAN TGE.



K-Bus ist bekannt für seine Modifikationen handelsüblicher Kleinbusse. Mit dem Tourist City haben die Österreicher nun einen voll niederflurigen Minibus für knapp 40 Fahrgäste vorgestellt (Seiten 12 und 13).



Die Bahnen der Stadt Monheim GmbH (BSM) richtete eine Linie mit automatisierten Minibussen ein und lässt die Monheimer Bürger innerhalb der Stadt den ÖPNV unentgeltlich nutzen - genug Gründe für uns, die BSM zu besuchen (Seiten 23 bis 27; Foto Christoph Beckmann)



Nach den interessanten aktuellen Entwicklungen bei der BSM beschreiben wir auf den Seiten 31 bis 37 die Geschichte, die in den Anfangsjahren durch Büssing geprägt war. Wagen 10 war ein BS 110 V vom Oktober 1970 (Foto Dieter Waltking).

Fahrplan

OS 21-1

In Kürze	3
Caetano H2.City Gold	4
Porträt Caetano-Bus	8
K-Bus Tourist City	12
Übersicht MAN TGE	14
Bahnen der Stadt Monheim.....	23
Automatisierte Shuttles BSM.....	28
Geschichte BSM	31
Modellbus	38
OS-Buchversand	40

Titelbild



Fünf automatisierte Easymile EZ 10 verbinden in Monheim den Busbahnhof im Zentrum mit der Altstadt. Auf den Seiten 28 bis 30 stellen wir das Projekt und die Fahrzeuge vor.

Foto: Kirsten Krämer

IMPRESSUM

Redakteure:
Kirsten Krämer (KK), Eberhard Schaa (ES)
Mitarbeiter in dieser Ausgabe:
Modellredaktion: Robert Kubath (RK), Waldfriedhofstr. 93, 81377 München, Telefon 089-719 11 74
Erscheinungsweise: zwölfmal jährlich • **Layout:** Kirsten Krämer
Lithos: Helena Walloschek • **Druck:** D+L Printpartner, Bocholt
Bezugspreise: Einzelheft EUR 10,80 + Versand (Inland EUR 2,-/ Ausland EUR 4,-), Jahresabonnement EUR 109,- (Ausland + EUR 10,- Versandkostenanteil)
Bankverbindungen:
Volksbank Bonn-Rhein-Sieg: IBAN: DE71 3906 0186 5201 0520 19, BIC: GENODE33
Sparkasse Köln-Bonn: IBAN: DE03 3705 0198 0010 6551 32, BIC: COLSDE33
Das Abonnement verlängert sich automatisch um ein weiteres Jahr, wenn es nicht bis zum 30.11. des laufenden Jahres (Datum des Poststempels) schriftlich gekündigt ist; die Beendigung ist frühestens nach einem vollen Jahr Laufzeit möglich.
Alle Rechte vorbehalten. Der OMNIBUSSPIEGEL ist urheberrechtlich geschützt; Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher schriftlicher Genehmigung. Alle Angaben ohne Gewähr. Mit Namen oder Initialen der Verfasser gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Für unverlangt eingesandte Beiträge wird keine Haftung übernommen. Der Einsender erklärt sich mit der Veröffentlichung seines Beitrags, auch in abgeänderter Form, einverstanden, und es wird vorausgesetzt, dass er im Besitz der Veröffentlichungsrechte für seine Einsendungen ist; die Abgeltung eventueller urheberrechtlicher Ansprüche Dritter an seiner Einsendung obliegt dem Einsender. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 38 vom 01.01.2021.
Verlag und Redaktionsleitung: Dieter Hanke, Am Weitgarten 37, 53227 Bonn, Telefon 0228-944 28 53, Fax 0228-44 52 80
E-Mail: info@omnibusspiegel.de, Internet: www.omnibusspiegel.de



MONHEIM MACHT MOBIL

PORTRÄT BAHNEN DER STADT MONHEIM

Gleich mit zwei ungewöhnlichen Aktionen sorgte die Bahnen der Stadt Monheim GmbH (BSM) im gerade abgelaufenen Jahr für erhebliche Furore: sie richtete eine Linie mit automatisierten Minibussen im öffentlichen Verkehrsraum ein und lässt die Monheimer Bürger innerhalb der Stadt den ÖPNV unentgeltlich nutzen. Das waren mehr als genug Gründe für uns, diese Themen mit BSM-Geschäftsführer Detlef Hövermann und Minibus-Projektleiter Axel Bergweiler näher zu erörtern.

Die Stadt Monheim tut sehr viel für umweltfreundliche und nachhaltige Mobilität, was auch dem ÖPNV zugutekommt. Um die Beweggründe dafür besser verstehen zu können, unternehmen wir zunächst einen kurzen Ausflug in die Monheimer Lokalpolitik, die ein ziemlich einzigartiges Phänomen aufweist: Eine junge, auf die Kommune fokussierte Partei hat nicht nur die absolute Mehrheit im Rat, sondern stellt auch seit 2009 durchgehend das Stadtoberhaupt. In Kommunen dieser Größenordnung ist es ein Bürgermeister. Diese Partei heißt Peto, was vom lateinischen Wort *petere* (fordern) abgeleitet ist; *peto* bedeutet „Ich fordere“.

Monheim ist finanziell gutgestellt

und kann sich daher einiges leisten. Kritiker erklären das mit Gewerbesteuer-Dumping, womit man zu Lasten anderer Kommunen Betriebe nach Monheim locken würde. Befürworter führen allerdings als Argumente für den Zuzug von Menschen und Unternehmen die Wohnqualität und die gute Infrastruktur an. Auf jeden Fall ist Monheim eine wachsende Stadt, das war auch schon vor der Peto-Ägide der Fall. Heute zählt die Kommune rund 45.000 Einwohner, in normalen Jahren (ohne Corona-Auswirkungen) nimmt sie rund 500 Mio. Euro ein.

Eine zusätzliche Besonderheit bei der BSM ist die sehr intensive Verflechtung mit den Nachbarbetrieben, vor allem mit der Rheinbahn aus Düs-

seldorf und dem Kraftverkehr Wupper-Sieg (Wupsi) aus Leverkusen. Es gibt diverse Gemeinschaftskonzessionen, und die Einsätze erfolgen ohne Berücksichtigung der Konzessionsanteile unternehmensübergreifend umlaufoptimiert und damit besonders wirtschaftlich.

Darüber hinaus liegt Monheim an der Nahtstelle zwischen dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), die BSM ist in beiden Mitglied. Je nach Fahrtziel kommt der eine oder der andere Tarif zur Anwendung - auch das ist alles andere als alltäglich.

Tarifikunde

Mit diesem Wissen als Rüstzeug im

Gepäck machen wir uns auf den Weg nach Monheim, das auf der rechten Rheinseite zwischen Köln und Düsseldorf liegt. Zunächst schauen wir uns dort zusammen mit Projektleiter Axel Bergweiler den Betrieb der automatisierten Shuttles an, darüber berichten wir im Anschluss an diesen Artikel ab Seite 28.

Danach empfängt uns BSM-Geschäftsführer Detlef Hövermann, um uns Strategie und Philosophie seines Unternehmens zu erläutern. Die Frage nach einem kostenlosen ÖPNV in Monheim weist er sofort entschieden zurück: „Er ist nicht kostenlos, die Tickets werden nur von jemand anderem bezahlt“, betont er. Und in der Tat müssen auch die Einwohner der Stadt Monheim Fahrausweise haben, wenn sie die Busse benutzen möchten. Die Kommune am Rhein spendiert ihren Bürgern allerdings die Freifahrt für den ÖPNV für die Tarifzone Monheim-Langenfeld, wenn sie den sogenannten Monheim-Pass freischalten und nutzen. Wer allerdings weitere Strecken zurücklegen möchte, muss eine reguläre Monatskarte des entsprechenden Verbunds kaufen, er erhält jedoch von der Stadt Monheim einen Zuschuss von 40 Euro pro Monat. So wird sichergestellt, dass einerseits alle Einwohner gleich behandelt werden und andererseits Busse aller in Monheim fahrenden Verkehrsunternehmen in der Stadt und ggf. darüber hinaus genutzt werden können.

„Die BSM bekommt keinen Zuschuss, sondern die Umsatzerlöse werden von der Stadt bezahlt“, erklärt Detlef Hövermann. Das lässt sich diese rund 3 Mio. Euro pro Jahr kosten. Diese ÖPNV-Fördermaßnahme sei bewusst auf die Einwohner Monheims beschränkt, betont der BSM-Geschäftsführer. Mit ihren Steuergeldern wolle die Kommune gezielt ihren eigenen Bürgern etwas Gutes tun.

Damit erübrigt sich auch die Frage, ob es nicht wirtschaftlicher wäre, alle Fahrgäste zum Nulltarif mitzunehmen, weil man damit erhebliche Infrastruktur für Ticketverkauf und -kontrolle einsparen könnte. Zum einen legen die BSM-Busse einen erheblichen Anteil ihrer täglichen Fahrleistung außerhalb von Monheim und Langenfeld zurück, zum anderen verkehren innerhalb der Stadt auch Fahrzeuge der Nachbarunternehmen.

BSM-Geschäftsführer Detlef Hövermann informiert uns über die Strategie seines Unternehmens sowie über die Details der neuen Angebote für die Monheimer Bürger.

Foto: Kirsten Krämer



Und auch unsere Vorab-Überlegungen zum Umgang mit den 45a-Mitteln werden hinfällig, mit denen die Öffentliche Hand Mindereinnahmen infolge der vergünstigten Tarife für Auszubildende ausgleicht. Wenn alle kostenlos fahren würden, gäbe es keine Verbilligung für bestimmte Gruppen; damit wäre hier auch kein Ausgleich gerechtfertigt. Dem ist aber nicht so, daher fließen diese Mittel vom Land Nordrhein-Westfalen auch weiterhin nach Monheim.

Der BSM-Geschäftsführer steht voll hinter den ÖPNV-Fördermaßnahmen der Stadt: „Die Überlegung dahinter ist doch, was der Stadt und dem Rat wichtig ist und was man nach vorne treiben möchte. Wenn man diese Maßnahme marketingmäßig intensiv begleitet, kann sie dazu führen, dass man andere Verkehrsformen wie etwa den motorisierten Individualverkehr zurückdrängen kann und etwas für Natur und Umwelt tut.“

BSM - Zahlen und Fakten

Die Bahnen der Stadt Monheim GmbH ist eine hundertprozentige Tochter der Städtischen Monheimer Versorgungs- und Verkehrs-GmbH. Damit kann man den steuerlichen Querverbund mit der Energiesparte nutzen. Die BSM betreibt 16 Omnibuslinien, teilweise im Gemeinschaftsverkehr mit den Nachbarunternehmen Rheinbahn (Düsseldorf) und Wupsi (Leverkusen; vormals Kraftverkehr Wupper-Sieg). So können die Fahrgäste von Monheim aus ohne Umsteigen nicht nur nach Langenfeld, sondern auch nach Leverkusen, Solingen und Düsseldorf gelangen. Um das auch tariflich unkompliziert zu ermöglichen, trat die BSM sofort bei Gründung sowohl dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) als auch dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) bei.

Auf ihren Linien setzt die BSM 45 Busse der Marken MAN, Mercedes-Benz und Solaris ein, darunter acht Gelenkzüge. Außerdem verfügt das Nahverkehrsunternehmen noch über fünf automatisierte Easymile EZ 10. Um bessere Konditionen bei der Fahrzeugbeschaffung zu erreichen, schloss sich die BSM im Jahr 2000 der Einkaufsgemeinschaft KÖR (Kooperation Östliches Ruhrgebiet) an, in der verschiedene ÖPNV-Betreiber aus der Region zusammenarbeiten.

Als zweites Geschäftsfeld betreibt die BSM die Eisenbahn-Infrastruktur auf ihrer alten Stammstrecke, den eigenen Bahnbetrieb hatte man zum 31.12.2014 aufgegeben.

Heute sind gut 130 Menschen für die BSM tätig, darunter rund 100 Busfahrer. Sie befördern in normalen Jahren 5,9 Mio. Passagiere und bringen alle sicher an ihr Ziel.

Gute Vorbereitung ist alles

Die Einführung des Monheim-Passes haben Stadt und BSM mustergültig vorbereitet: „Vor derartigen Fördermaßnahmen müssen zuerst die erforderlichen Grundlagen geschaffen werden“, unterstreicht Detlef Hövermann. Das bedeutet vor allem den Ausbau der Kapazitäten, damit man überhaupt zusätzliche Fahrgäste befördern kann. „Von 2016 bis 2019 haben wir den Leistungsumfang um insgesamt 60 % erhöht, die Zahl der Nutzwagen-Kilometer stieg von 1,5 Mio. auf 2,4 Mio. jährlich.“ Dabei wurden sowohl neue Linien geschaffen als auch Taktverdichtungen durchgeführt, im Berufs- ebenso wie im Freizeitverkehr. Diese führten auch schon zu Fahrgastzuwächsen. Die dadurch erzielten zusätzlichen Erträge wogen

aber den dafür erforderlichen Aufwand bei weitem nicht auf. Das war aber auch gar nicht gewollt, beim ÖPNV-Ausbau ging es auch um politische Zeichen für eine Verkehrswende im Sinne der Umwelt.

„Im letzten Schritt kam dann als i-Tüpfelchen die kostengünstigere und einfachere Nutzung des ÖPNV obendrauf. Innerhalb der Städte Monheim und Langenfeld brauchen sich die Monheimer Bürger nicht mehr mit Tarifen zu beschäftigen“, resümiert der BSM-Geschäftsführer.

Welche Auswirkungen der Monheim-Pass auf den Modal Split hat, lässt sich zurzeit allerdings noch nicht sagen. Dieser neue Tarif startete am 1. April, also während des ersten Lockdown. Nach derzeitiger Einschätzung bei Verbänden und Politik wird es bis

mindestens Spätherbst 2021 dauern, bis die Fahrgastzahlen wieder annähernd das Vor-Corona-Niveau erreicht haben dürften. Also lässt sich frühestens 2022 abschätzen, wie die Bevölkerung zum Monheim-Pass steht und was er bringt.

Die BSM will allerdings zwischenzeitlich über eine Haushaltsbefragung eruieren, wie die Maßnahme bei den Bürgern ankommt. Die Daten kann die BSM dann mit einer ähnlichen Erhebung vergleichen, die man vor Einführung des Monheim-Passes gemacht hat.

Die Ausweitung des Angebots brachte natürlich einen Zuwachs bei Personalbestand und Fuhrpark. Diese Mehrverkehre von Auftragnehmern bedienen zu lassen, kam für die BSM nicht in Frage: „Wir liegen nach unseren Erfahrungen mit einer Selbsterbringung besser“, sagt der BSM-Manager.

Vor diesem Hintergrund gibt es auch keine Diskussion über eine Privatisierung des kommunalen Nahverkehrsunternehmens, das mit seinen 45 großen Bussen und den 5 automatisierten Minibussen über eine für derartige Planspiele absolut interessante Größe verfügt. „Ich glaube, dass man mit einem öffentlichen Unternehmen nicht schlechter sein muss als mit einem privaten“, zeigt sich der BSM-Geschäftsführer überzeugt. Die Öffentliche Hand habe bei einem eigenen Unternehmen über die politischen Gremien viel mehr Einflussmöglichkeiten, um ihre Vorstellungen auch kurzfristig umzusetzen.

Und Hövermann fügt noch eine weitere These hinzu, die sich gegen die weit verbreitete Meinung richtet, Privatunternehmen könnten besser wirtschaften: „Kosteneinsparungen erzielen kann man meines Erachtens



Seit dem Jahr 2000 ist die BSM Mitglied der Einkaufsgemeinschaft KÖR (Kooperation Östliches Ruhrgebiet), die gemeinsam Busse beschafft. Wagen 28, ein Mercedes-Benz Citaro in der Facelift-Ausführung, wurde im Februar 2008 in Dienst gestellt.

Foto: Kirsten Krämer



Im BSM-Bestand befinden sich bereits etliche Exemplare der zweiten Citaro-Generation von Mercedes-Benz. Eigentlich sind die KÖR-Busse in den nordrhein-westfälischen Landesfarben grün-weiß-rot lackiert, doch die Stadt Monheim führte 2018 ein gemeinsames Corporate Design für alle kommunalen Unternehmen ein, das seither auch die BSM-Fahrzeuge erhalten. Foto: Kirsten Krämer

Teilweise wurden ältere Fahrzeuge auf das neue Monheim-Design umlackiert, so auch Wagen 9. Der Mercedes-Benz O 530 G in der Facelift-Ausführung wurde 2011 in die Flotte eingereiht.
Foto: Kirsten Krämer



Gelenkzüge der zweiten Citaro-Generation von Mercedes-Benz gehören ebenfalls zum BSM-Fuhrpark. Dieser Typ wird hier durch Wagen 14 repräsentiert.
Foto: Kirsten Krämer



Als Wagen 1 im November 2009 in Dienst gestellt wurde, trug der MAN NL 280 Lion's City das KÖR-typische Outfit in grün-weiß-rot, den NRW-Landesfarben.
Foto: Wolfgang Selbach



Hier ist noch einmal Wagen 1 zu sehen, aufgenommen im Oktober 2020 auf dem BSM-Betriebshof. Jetzt trägt der MAN Lion's City die 2018 eingeführten Monheim-Farben.
Foto: Kirsten Krämer



Drei MAN Lion's City G gehören zur BSM-Flotte. Die Wagen 12 und 16 (Bild) wurden im Dezember 2014 in Betrieb genommen, Bus 11 folgte im August 2016. Damals erhielten die über die KÖR beschafften Fahrzeuge das typische NRW-Farbkleid. Hier ist Wagen 16 am Rande des BSM-Verkehrsgebiets im Schienenersatzverkehr zwischen Wuppertal Hauptbahnhof und Solingen Hauptbahnhof im Einsatz. Foto: Wolfgang Selbach

mit einem eigenen Unternehmen sogar besser“, lautet sein Credo. Die BSM musste eine intensive Restrukturierung durchlaufen, bevor sie im vergangenen Jahr eine Direktvergabe bis 2029 erhielt. Dabei wurde sie kostenmäßig auf Vordermann gebracht, um der Wirtschaftlichkeitsvorgabe der EU-Verordnung 1370/2007 gerecht zu werden. Dies gelang ohne Einrichtung einer Billigtochter, wie sie sich bei etlichen Kommunalbetrieben in den zurückliegenden Jahren etabliert hatte. Eine solche Lösung würde nach Auffassung des Geschäftsführers zu Unzufriedenheit bei den dort Beschäftigten führen, die ja mitbekommen, was ihre Kollegen bei der Mutter verdienen.

Letztlich müsse jede Kommune aber selbst entscheiden, was für sie die bessere Alternative sei, räumt der BSM-Chef abschließend ein.

Sauber in die Zukunft

Die Clean Vehicle Directive sieht für Aufträge der Öffentlichen Hand ab August 2021 feste Quoten an sauberen und an emissionsfreien Fahrzeugen vor (siehe OS 19-7/8). Zwar stehen Details der Umsetzung in nationales Recht immer noch nicht fest, doch die BSM stellt sich schon ein-

mal auf die neuen Gegebenheiten ein: 2021 kommen noch einmal vier Dieselmotoren, danach setzt man auf die Wasserstofftechnologie. Zurzeit prüft man die verschiedenen Beschaffungsoptionen für den Kraftstoff, dabei wird eine Eigenproduktion mit Solarenergie favorisiert.

Zu Batteriebusen hat Detlef Hövermann seine eigene Meinung, diese Antriebsform sieht er nur als Übergangslösung. Für die BSM sei sie jedenfalls nicht zukunftsweisend, da angesichts der hohen täglichen Laufleistungen die dafür erforderlichen Akkukapazitäten enorme Gewichte mit sich bringen würden. Ein Austausch der Fahrzeuge zum Nachladen komme auch nicht in Frage, dieser sei viel zu aufwändig im Betriebsablauf.

Im Umkreis von Köln scheint sich also ein regelrechtes Wasserstoff-Cluster herauszubilden: Neben dem

absoluten Vorreiter Regionalverkehr Köln (siehe Unternehmensporträt in OS 20-12) und den auch bereits an den Start gegangenen Wuppertaler Stadtwerken haben auch verschiedene weitere Unternehmen entsprechendes Interesse bekundet, außer der BSM beispielsweise die Rhein-Sieg Verkehrsgesellschaft, die Oberbergische Verkehrsgesellschaft, die Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft, die Stadtwerke Remscheid und die Solinger Firma Wiedenhoff. Weiter nördlich kommen dann unter anderem die Vestischen Straßenbahnen, die Stadtwerke Münster, Pader-Sprinter in Paderborn und Mobiel in Bielefeld hinzu.

Doch bleiben wir bei der BSM: Mit ihrer Zukunftsstrategie trägt sie gleich auf zwei Ebenen zur Senkung der immer noch viel zu hohen Emissionen im Verkehrssektor bei: Die günstigen Tarife und das attraktive Fahrtenangebot veranlassen Autofahrer zum Umsteigen auf den ÖNV, und dieser ist dann emissionsfrei. Besser kann man ein Nahverkehrsunternehmen kaum für die Zukunft aufstellen.

DH/KK



Im Zuge der KÖR-Ausschreibung kamen 2012 auch zwei Solaris Urbino 12 in den BSM-Bestand, sie erhielten die Betriebsnummern 4 (Bild) und 5. Beide Wagen tragen eine spezielle Schnellbus-Farbgebung. Foto: Wolfgang Selbach