



Fahrgastverband
PRO BAHN

Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V.

Grundsatzprogramm



Inhalt

PRO BAHN Aktivitäten	4
Wer wir sind und was wir wollen.....	4
Informieren, sensibilisieren, modernisieren.....	4
Vertretung von Fahrgastinteressen in Gremien.....	5
Einfluss auf die Politik	6
Aktiv werden bei PRO BAHN	6
Grundsätzliches zum Öffentlichen Personenverkehr	7
Der öffentliche Personenverkehr als Teilhabe an Gesellschaft und Daseinsvorsorge ...	7
Öffentlicher Personenverkehr im Verbund mit Fußweg, Fahrrad und Roller	7
Energiewende, Umwelt- und Klimaschutz	8
Nahverkehr aus einem Guss	9
Verlässlichkeit von Fahrten und Anschlüssen	9
Verlässlichkeit des Schienennetzes	10
Verlässliche Informationssysteme und Neuerungen	11
Barrierefreiheit	12
Bahnhöfe und Haltestellen – Schnittstellen der Gesellschaft	13
Öffentlicher Personenverkehr im Verkehrsnetz	14
Bahnen, Busse, Fahrrad – die einzige Chance für den Mobilitätswandel	14
Intermodaler Verkehr	15
Bus und Bahn in die Innenstadt	15
Verkehrsangebot	15
Deutschlandtakt und NRW-Takt	15
Grundangebot, Taktverdichtungen und bedarfsorientierter Verkehr	16
Fernverkehr	17
Regionalverkehr insgesamt	17
Überregionaler Nahverkehr	18
Regionalverbindungen in die Niederlande und nach Belgien	17
Integraler Bustaktfahrplan und Schülerverkehr	18
Der Leuchtturmblick bei der Fahrplanplanung	19
Freizeitverkehr	20
Fahrplanwechsel	20
Baustellen, Ersatzverkehr, Störungsmanagement	21
Schienen-Infrastruktur – Grundlage des Verkehrsangebots	22
Infrastruktur für Deutschlandtakt und NRW-Takt	22
Bahnneubau und -ausbau als Kompensation für den Kohleausstieg	23

Finanzierung sowie Erhalt und Förderung der Infrastruktur	23
Güterverkehr	24
Entzerrung von Güter-, Personennah- und -fernverkehr	24
Gemeinwohlorientierung der Infrastruktur	25
Reaktivierung von Schienenstrecken	25
Trassensicherung	27
Organisation in NRW	28
Fahrgastfreundliches Angebot durch die großen Zweckverbände	28
Aufgabenträger des Schienenverkehrs	29
Aufgabenträger des Bus- und kommunalen Schienenverkehrs	30
Das Land NRW im öffentlichen Personenverkehr	31
Verkehrsunternehmen	31
Personalpolitik	32
Tarif und Vertrieb	33
Einfache und günstige Tarife und das Deutschlandticket	33
Deutschlandticket: Risiken erkennen und begrenzen	34
Ticketautomaten und personalisierter Verkauf	34
Tarifinformation	35
Grenzüberschreitende Tarifangebote	36
Auslandsfahrten	36
Fahrgastrechte und Mobilitätsgarantie	36
Information, Service, Sicherheit, Komfort	37
Einheitliche Ansprechpartner	37
Service und Zugbegleitung	38
Marketing und Kundenbindung	38
Komfort und Ausstattungsmerkmale der Schienenfahrzeuge	38
Bedarfhalte und Haltewünsche	39
Fahrradmitnahme	40
Fahrzeugwerbung	40
Landschaftserlebnis und Reisekultur	41
Forschung	41
Verkehrssoziologie	41
Psychologie bei Entscheidungen zur Verkehrsinfrastruktur	42
Wirtschaftskraft und Attraktivität	42
Sonstige Technik und Logistik	43
Impressum	44

PRO BAHN Aktivitäten

Wer wir sind und was wir wollen

Der Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband NRW e.V., im Folgenden „PRO BAHN“ genannt, ist ein gemeinnütziger Verein, der sich für eine stetige Verbesserung des Angebots im Öffentlichen Personenverkehr und insbesondere für Fahrgastbelange einsetzt. Die Aufklärung von Verbrauchern und Politikern über die Bedingungen des öffentlichen Personenverkehrs und die Beratung von Verbrauchern bei der Lösung konkreter Probleme rechtfertigen die Gemeinnützigkeit. Damit unterscheidet sich PRO BAHN von klassischen Interessenverbänden und ist auch Mitglied der Verbraucherzentrale NRW e.V., die von Verbraucherverbänden getragen wird.

Im konstruktiven Gespräch mit Aufgabenträgern, Bestellern und Betreibern bemüht sich PRO BAHN um die Optimierung und Erweiterung vorhandener Angebote. Mit Konzepten und Pressearbeit trägt PRO BAHN zur Information und Sensibilisierung von Politik und Verwaltung bei.

Informieren, sensibilisieren, modernisieren

Viele Bürger, Journalisten und selbst Politiker besitzen ein verschwommenes bis verzerrtes Bild vom öffentlichen Personenverkehr, das auf veraltetem Wissen, Vorurteilen und leider auch Fake News beruht. Dazu trägt auch bei, dass Verkehrsbetriebe, Infrastrukturbetreiber, Verkehrsverbände, öffentliche Verwaltung, Kommunal-, Landes- und Bundespolitik Qualität und Quantität beeinflussen. Deren Einflüsse sind nicht immer sichtbar. Und leider agieren auch manchmal Amtsträger und Entscheider aufgrund von persönlichen Vorurteilen und Befindlichkeiten, die objektiver Betrachtung und Berichterstattung widersprechen.

Bei neuen und vorhandenen Verbindungen, Reaktivierungen, Aus- und Neubaustrecken kann PRO BAHN Sichtweisen und Standpunkte objektiver verdeutlichen und die wahren Einflüsse und Einflussmöglichkeiten, Vor- und Nachteile einzelner Pläne und Ideen aufzeigen.

Für die Anschaffung neuer Fahrzeuge liefert PRO BAHN fundierte Qualitätsmerkmale, auch für die Verschmelzung von Bus und Bahn mit anderen Verkehrsmitteln wie Fahrrad und Roller zu einem funktionierenden Gesamtsystem.

PRO BAHN sensibilisiert und informiert die Bevölkerung, unterstützt Aufgabenträger und Verkehrsverbände bei der Neuplanung, Reaktivierung von Bahnstrecken und der Einrichtung attraktiver Buslinien, Um- und Neugestaltung von Bushaltestellen, Bahnhöfen und Mobilitätsstationen.

Viele Beispiele von neuen Buslinien und Bahnreaktivierungen zeigen, dass bei ausreichender Qualität und Angebot alle Fahrgastprognosen weit übertroffen werden.

Wiedereröffnungen von Bahnlinien und Einführung neuer Mobilitätsangebote gingen sehr häufig auf die Initiative und aktiven Einsatz von PRO BAHN zurück, auch wenn die Aktiven von PRO BAHN bei der Eröffnungsfeier oft nur am Rande standen.

Erfolge von PRO BAHN reichen von der Reaktivierung der heutigen S28 zwischen Mettmann und Kaarst bis zur Übernahme der Verantwortung für den regionalen Schienenverkehr durch die Bundesländer (Regionalisierung) in der Bahnreform 1994, von der Entwicklung der Fahrgastrechte mit einer eigenen Schlichtungsstelle in NRW bis hin zur Begleitung bei der Einführung des Deutschlandtakts. Ohne PRO BAHN gäbe es das alles nicht in dieser Form.

Vertretung von Fahrgastinteressen in Gremien

Die Experten von Interessenverbänden wie PRO BAHN verfügen über umfangreiche Fachkenntnisse. Wie keine andere Einrichtung oder Institution sind sie in der Lage, die Entwicklung des Öffentlichen Personenverkehrs sowohl aus fachlicher als auch aus Fahrgastsicht zu beurteilen. So arbeiten sie heute in vielen Gremien und Ausschüssen als Vertreter der Fahrgäste, also der Kunden, und bringen dort ihre Expertise ein.

PRO BAHN freut sich immer, frühzeitig in etwaige Entscheidungsprozesse eingebunden zu werden. So können sich Politik, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen diese Fachkompetenz effizient zunutze machen.

Wie wichtig und wirksam diese Mitarbeit von PRO BAHN ist, hat der Abschlussbericht der ÖPNV-Zukunftskommission NRW gezeigt: Aus dem Abschlussbericht von 2013 ist das ÖPNV-Gesetz entstanden, das unter anderem Antrag und Bewilligung von Fördermaßnahmen regelt. Auch die Einführung von X-Bussen für Städte ohne Bahnanschluss resultiert hieraus. Die größere Zuwendung an Regionalisierungsmitteln, für die inzwischen die Einwohnerzahl stärker maßgeblich ist, ermöglicht heute einen größeren Umfang an ÖPNV.

Neuere Einflüsse von PRO BAHN resultieren zum Beispiel in einer gründlicheren Planung und Durchführung von Schienenersatzverkehren, wie sie bei Baustellen im SPNV bis hin zu den geplanten Generalsanierungen durchgeführt werden.

Einfluss auf die Politik

Vieles liegt einfach deshalb im Argen, weil der Öffentliche Personenverkehr noch nicht so ausreichend gefördert wird, dass das Angebot wirklich gesteigert werden kann. Die bisherige Vorstellung, dass sich Bahn und Bus nur durch Fahrgeldeinnahmen selbst finanzieren können, hat niemals funktioniert. Die Bundesregierung erkennt inzwischen offiziell an, dass Planungs- und Förderungsstrukturen verbessert und auch finanziell besser ausgestattet werden müssen. Allerdings werden diese Einsichten nur zaghafte umgesetzt. PRO BAHN setzt sich intensiv für eine zügige und effiziente Neustrukturierung des gesamten Öffentlichen Personenverkehrs ein.



Als Land mit der größten Einwohnerzahl und dem ausgedehntesten Ballungsraum in Deutschland hat das Land Nordrhein-Westfalen auf die Bundespolitik einen erheblichen Einfluss. Viel kann das Land aus eigener Kraft regeln. NRW hat sich eine führende Stellung in der Entwicklung und Reaktivierung des öffentlichen Personenverkehrs in Deutschland erarbeitet. Das im März 2023 von den in

NRW ansässigen Verkehrsverbänden vorgestellte „Zielnetz 2040“ spiegelt die hohen Ambitionen der Landespolitik wider. PRO BAHN tritt dafür ein, dass die gesteckten Ziele hoch bleiben und auch in die Realität umgesetzt werden.

Innenstädte, Gewerbegebiete und Gebiete am Stadtrand müssen jederzeit gut mit dem ÖPNV erreichbar sein: Dafür setzt sich PRO BAHN bei Land, Kommunen, Einzelhandel und Betrieben ein – selbst wenn in Einzelfällen nur Modellprojekte erreichbar sind.

Aktiv werden bei PRO BAHN

PRO BAHN arbeitet ausschließlich ehrenamtlich und erhält keine öffentliche Förderung, es gibt keine bezahlten Mitarbeiter. Aktiv werden ist daher recht einfach – auch für Sie.

Beschwerden von Fahrgästen sind so zahlreich, dass persönliche Unzufriedenheiten, egal wie berechtigt, in der Menge untergehen.

Als an einer Mitarbeit Interessierten wenden Sie sich einfach an den PRO BAHN Landesverband NRW oder einen der Regionalverbände. Es gibt noch genügend Gebiete, in denen PRO BAHN Aktive durch Pressemitteilungen, Interviews und Gremienvertretungen Qualität und Quantität des ÖPNV verbessern können. Es gibt viel zu tun!

Grundsätzliches zum Öffentlichen Personenverkehr

Der öffentliche Personenverkehr als Teilhabe an Gesellschaft und Daseinsvorsorge

Öffentlicher Personenverkehr ist eine gesellschaftliche Gemeinschaftsleistung und Teil der Daseinsvorsorge für jeden einzelnen.

Wer Kultur- und Sportveranstaltungen besuchen, sich weiterbilden oder sich in Parteien, Vereinen, Verbänden und Initiativen engagieren möchte, ohne sich ein eigenes Auto zu kaufen, benötigt den öffentlichen Personenverkehr. Und nicht jeder ist in der Lage, selbstständig einen Pkw zu fahren.

Öffentlicher Personenverkehr ist weit mehr als eine „Versicherung“, die einspringen muss, wenn andere Mobilität nicht zur Verfügung steht. Er ist eine solidarische Leistung für die gesamte Bevölkerung. Selbst für die Menschen, die heute noch meinen, gut ohne den Öffentlichen Personenverkehr auszukommen, morgen vielleicht schon auf ihn angewiesen sind. Damit ist eine Förderung des Öffentlichen Personenverkehrs aus steuerlichen Mitteln auch keine klassische Subvention, von der nur einzelne Bevölkerungsgruppen profitieren.

Finanzmittel für die Herstellung der Barrierefreiheit und Behebung von Vandalismusschäden im Öffentlichen Personenverkehr sichern ebenfalls die Teilhabe.

Öffentlicher Personenverkehr im Verbund mit Fußweg, Fahrrad und Roller

Der öffentliche Personenverkehr ist Teil eines Gesamtsystems, das Zufußgehen, Fahrradfahren und Rollernutzung einschließt. Somit ist der Weg von und zur Haltestelle komfortabel und barrierefrei zu gestalten. Er muss auch leicht aufzufinden sein.

Fußgänger an Haltestellen und Bahnhöfen müssen sicher über die Straße gelangen können. Radfahrer müssen insbesondere an Bahnstationen ihr Fahrrad sicher an Fahrradständern oder in -boxen oder in Fahrradparkhäusern abstellen können



Der Wert von P+R-Plätzen ist im Einzelfall zu prüfen, denn sie verführen auch dazu, spontan bis zum Ziel durchzufahren. Auch dürfen sie sich nicht zu kostenlosen Anwohnerparkplätzen entwickeln.

Energiewende, Umwelt- und Klimaschutz

Der öffentliche Personenverkehr gilt allgemein als umweltfreundlich bei geringem Ressourcenverbrauch. Er verringert im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr Lärm- und Luftbelastung deutlich. Der sogenannte ökologische Fußabdruck ist wesentlich geringer als bei diesem.

PRO BAHN erwartet von den Betreibern die Veröffentlichung tragfähiger Zahlen zum CO₂-Verbrauch bei Herstellung und Betrieb und Außerbetriebnahme. Nur so können konkrete Projekte hinsichtlich Klimaschutz, Energie- und Flächenverbrauch objektiv bewertet werden.

Dazu müssen auch die verdeckten Kosten des motorisierten Individualverkehrs transparent gemacht und berücksichtigt werden – zum Beispiel kostenlose Parkplätze durch Arbeitgeber, Einzelhändler und Gewerbetreibende oder scheinbar kostenlose Straßenreinigung und Winterdienst. Dazu gehört auch die angemessene Bepreisung der Umweltzerstörung durch Flächenversiegelung, Kohlendioxid, Stickoxide und Feinstaub.

Die Kostentransparenz trägt auch zur Deeskalation von Konflikten beim Bau neuer Bahninfrastruktur bei.

Nahverkehr aus einem Guss

Für Fahrgäste spielt neben dem Preis eine komfortable, einfach zu planende und schnelle Reise von Tür zu Tür eine große Rolle.

Berufung auf Zuständigkeiten und Grenzen der Aufgabenträger, nicht vorhandene Preisauskünfte, schwierig zu bedienende Apps, oberflächliche und ausweichende Antworten bei begründeten Beschwerden und Schwierigkeiten beim Finden des zuständigen Fundbüros verringern das Vertrauen der Fahrgäste in den Öffentlichen Personenverkehr. Eine starke Orientierung am Kunden muss selbstverständlich werden.

So begrüßt PRO BAHN ausdrücklich die Grundidee des eazy Tarifs innerhalb von Nordrhein Westfalen, mit dem eine Ticketbuchung per Smartphone einfach, preistransparent und fehlerunanfällig erfolgt. Auch die Einführung und Weiterentwicklung des Deutschlandtickets trägt zum Nahverkehr aus einem Guss bei.

Fahrgastinformationen müssen deutlich schneller und verlässlicher werden, sei es auf den Anzeigetafeln in Zügen und an Haltestellen, auf Webseiten oder in Apps.

Verlässlichkeit von Fahrten und Anschlüssen

Langfristig wird nur ein verlässliches und akzeptables Angebot dazu ermuntern, den öffentlichen Personenverkehr dauerhaft, freiwillig und gerne zu nutzen. Das gilt insbesondere für diejenigen Menschen, die auch Alternativen besitzen.

Weil Personal und Fahrzeuge fehlen, nimmt die Pünktlichkeitsquote des ÖPNV momentan ab und die Ausfallquote zu. PRO BAHN fordert, in den Verkehrsverträgen mit den Verkehrsunternehmen eine ausreichende Anzahl an Reservefahrzeugen und Fahrzeugführern vorzuschreiben. Dann lässt sich auch bei vielen unvorhergesehenen Ereignissen die Fahrplanstabilität hoch halten. Die durch die Reserven anfallenden Mehrkosten werden durch steigende Fahrgastzahlen und weniger Maluszahlungen mindestens teilweise kompensiert.

Ausfälle und Verspätungen sind für viele Fahrgäste indiskutabel, weil diese auf eine pünktliche Beförderung angewiesen sind und nicht mal eben einen Bus oder eine Bahn später nehmen können. Gerade die ersten Fahrten frühmorgens sind sicherzustellen, da sie als Arbeitsweg existentiell sind. Auch die letzten Fahrten sind enorm wichtig als letzte Möglichkeit, das Fahrtziel zu erreichen.

Funktionierende Anschlüsse sind ein wichtiger Bestandteil der Verlässlichkeit. Im integralen Taktfahrplan des Schienenverkehrs, der in Nordrhein-Westfalen in weiten Bereichen verwirklicht ist, steigern kurze Umsteigezeiten die Attraktivität des Angebots, erfordern allerdings auch eine deutlich höhere Zuverlässigkeit. Ein verpasster Anschlusszug kann schnell eine halbe oder gar ganze Stunde Verspätung nach sich ziehen.

Qualitätsanforderungen müssen daher auf jede einzelne Strecke samt Anschlussbedingungen ausgelegt werden und nicht länger pauschal. Verkehrsverbünde müssen prüfen, welche Anschlusszüge zumindest eine gewisse Zeit zu warten haben. Die pauschale Grundidee „Im Nahverkehr wird generell nicht gewartet“ ist überholt und gilt höchstens bei einem Takt von mindestens 15 Minuten.

Gerade bei Busfahrplänen an Bahnhöfen, die auf den eintreffenden Schienennahverkehr abgestimmt sind und bei denen Busse die per Bahn eintreffenden Fahrgäste weiterverteilen sollen, ist ein abgestimmtes Warten unabdingbar.

Genauso unabdingbar sind gesicherte Anschlüsse bei den letzten Fahrten des Tages.

Zusammengefasst: PRO BAHN fordert von allen Anbietern des öffentlichen Personenverkehrs ein völlig neues und viel fahrgastfreundlicheres Denken.

Verlässlichkeit des Schienennetzes

Zu einem verlässlichen Angebot gehört auch ein funktionierendes und robustes Schienennetz.



Eine veraltete und damit fehleranfällige Schieneninfrastruktur ist ein weiterer Hauptgrund für die gesunkene Qualität im SPNV. PRO BAHN fordert ein gemeinsames Vorgehen von Land, Verkehrsverbänden und Infrastrukturbetreibern, um die Qualität von Gleisen, Weichen, Tunneln,

Bahnübergängen, Signalen und Stellwerken deutlich anzuheben. Stellwerke benötigen darüber hinaus eine ausreichende Anzahl von Bedienpersonal, so dass auch mehr Bereitschaftspersonal eingeplant werden kann

Bei der Einrichtung von Baustellen ist auf ausreichende Ausweichmöglichkeiten zu achten, mindestens jedoch auf einen ausreichenden Schienenersatzverkehr, wie er unten noch im Detail beschrieben wird. Auch ist bei jeder Baustelle zu prüfen, ob nicht weitere Arbeiten sinnvoll mit zu erledigen sind, analog zur Generalsanierung der Fernverkehrskorridore. So lässt sich auch bei der Infrastruktur des Nahverkehrs die Zahl der Baustellen verringern.

Angesichts stark zunehmender Sabotage ist die Schieneninfrastruktur durch robusteren Bau und mehr Wachpersonal deutlich besser zu schützen.

An Stellen, bei denen sich häufiger Tiere oder Menschen unzulässig im Gleisbereich befinden, sind diese durch geeignete Maßnahmen am Betreten der Gleise zu hindern.

PRO BAHN befürwortet die Überführung der Schieneninfrastruktur in eine gemeinwohlorientierte Gesellschaft und setzt sich in diesem Zusammenhang für die verpflichtende Verwendung objektiver Qualitätskennziffern ein, wie sie die Schweiz und Österreich schon seit Jahren verwenden.

Verlässliche Informationssysteme und Neuerungen



Mit der leider abnehmenden Qualität im SPNV durch Verspätungen und Zugausfälle bekommen funktionierende digitale Informationssysteme eine besondere Bedeutung: Mit einer Umplanung der Route ist noch über Jahre hinweg jederzeit zu rechnen. Daher sind im gesamten Nahverkehr ausreichender Mobilfunkempfang und WLAN Grundvoraussetzung.

Eine weitere Bedingung ist die verlässliche und genaue Meldung von Echtzeitdaten an die Zentralen.

Anzeigen an Haltestellen und in Fahrzeugen, Apps und Webseiten müssen verlässlich und widerspruchsfrei aktuelle Verbindungen anzeigen. Apps und Webseiten sind so auszulegen, dass sie die Suche von Haltestellen und Routen intuitiv, interaktiv und vor allem korrekt unterstützen.

Digitale Innovationen sind zu evaluieren und auch für den Einsatz in NRW zu prüfen. Beispielsweise kann man in Bayern Anschlusswünsche in der Mobilitätsapp anmelden.

Bei den Apps sind ältere Versionen der Betriebssysteme Android und iOS so lange zu unterstützen, wie es vom Aufwand her zu vertreten ist.

Verlässlichkeit und Genauigkeit der gesamten digitalen Informationskette müssen deutlich zunehmen. Innovationen zum Nutzen der Fahrgäste sind aktiv zu fördern.

Barrierefreiheit

Menschen mit viel Gepäck oder Kinderwagen sowie Rollstuhlfahrer und andere Menschen mit Gehbehinderungen benötigen eine besondere Ausstattung an Bahnhof und Haltestelle, beim Zugang zum Bahnsteig, zum Fahrzeug und im Fahrzeug. Ebenfalls und ganz andere besondere Bedürfnisse haben sehingeschränkte Menschen.

Auch diese besonderen Ausstattungsmerkmale sind Teil der gesamtgesellschaftlichen Teilhabe. Sie werden mit dem Begriff Barrierefreiheit zusammengefasst. Extrakosten für besondere Ausstattungsmerkmale müssen aus allgemeinen Steuermitteln finanziert werden und dürfen nicht zulasten der Bereitsteller von Infrastruktur und Fahrzeugen gehen.

PRO BAHN setzt sich dafür ein, Zugang und Teilhabe für alle Menschen möglich zu machen, also die gesamte Infrastruktur barrierefrei zu gestalten. PRO BAHN setzt sich im Gegensatz zu vielen anderen Interessenverbänden für die Belange aller Interessengruppen ein – nur so lassen sich ausgewogene Anforderungen formulieren.



Bahnhöfe und Haltestellen – Schnittstellen der Gesellschaft

Die Gestaltung von Bahnhöfen und Haltestellen samt ihrem Umfeld sind eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Bahnhöfe dienen nicht nur dem Wechsel von Verkehrsmitteln. Sie sind ein Raum, in dem sich ein Fahrgast bis zum nächsten Einstieg aufhält. Und sie sind die erste Visitenkarte einer Stadt und auch häufig Teil des kommunalen Lebens.

Das absolute Minimum sind barrierefreie, angstraumfreie und saubere Wege, Bahnsteige, Wartezonen und -räume. Zu bevorzugen ist darüber hinaus eine Gestaltung, bei der sich Fahrgäste wohlfühlen. Bei Haltestellen des Schienenverkehrs sind Zugänge von beiden Seiten der Gleise zu realisieren.

Bei Bahnhöfen mit Raucherzonen sind diese abseits der Hauptverkehrswege von Fußgängern anzulegen. Die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel auf einer Strecke nimmt immer weiter zu – man spricht vom intermodalen Verkehr. Das betrifft nicht nur den Umstieg zwischen Bahn und Bus. Auch Fahrräder und Roller sind bei der Gestaltung des Umfelds ausreichend zu berücksichtigen. Sei es durch bewachte und unbewachte Abstellmöglichkeiten oder Verleih. Auch Packstationen oder Schließfächer zur Aufbewahrung sind denkbar. Die Haltestelle wird so zur Mobilitätsstation oder auch Mobilitätshub.



Und PRO BAHN fordert die Kommunen auf, ihre Zuständigkeit für Qualität und Gestaltung des Umfeldes sowie für touristische Informationsangebote mit hohem Verantwortungsbewusstsein wahrzunehmen.

An den Bahnsteigen sind ausreichend und echtzeitfähige Anzeigen sicherzustellen, defekte Anzeigen und Leuchtmittel zeitnah wieder instand zu setzen. An größeren und mittleren Bahnhöfen und Busbahnhöfen sollen durchgängig allgemein zugängliche, leicht auffindbare, funktionsfähige und saubere Toiletten vorhanden sein.

WLAN und Mobilfunk sind auf allen Bahnhöfen anzubieten. Fahrpläne und Tarifinformationen gehören zur rechtlich vorgeschriebenen Ausstattung und müssen immer aktuell sein. Hinweise zu einem eventuellen Schienenersatzverkehr sind deutlich sichtbar und in ausreichender Menge anzubringen.

Ebenso deutlich sichtbar auszuhängen ist eine zentrale Telefonnummer für alle Beschwerden, die Bahnhofs- und Zugqualität verbessert.

Ehrenamtliche Patenschaften für Bahnhöfe und Haltestellen können den Verantwortlichen sehr helfen, Missstände rasch zu beseitigen oder gar nicht erst aufkommen zu lassen.

Durch die bisherigen Bahnhofsausbauten für den Rhein-Ruhr-Express sowie die drei NRW Bahnhofsmodernisierungsoffensiven hat sich der Zustand der Bahnhöfe im Schnitt gebessert. Allerdings weisen alle 3 NRW Verkehrsverbünde go.Rheinland, NWL und VRR zum Zeitpunkt Frühjahr 2023 immer noch inakzeptable Bahnhöfe aus.

PRO BAHN fordert alle Bahnhofs- und Haltestellenbetreiber, das Land NRW sowie die Verkehrsverbünde auf, Bahnhofs- und Haltestellenqualität weiter zu verbessern und bei Vandalismusschäden diese zeitnah zu beheben.

PRO BAHN begrüßt ausdrücklich, dass die Verkehrsverbünde die Qualität der Schienenthaltestellen jährlich messen und veröffentlichen.

Zusammenfassend kann man sagen, dass die Kundenfreundlichkeit mehr im Vordergrund stehen muss.

Öffentlicher Personenverkehr im Verkehrsnetz

Bahnen, Busse, Fahrrad – die einzige Chance für den Mobilitätswandel

Straßenbahnen, Linienbusse und Fahrräder konkurrieren im öffentlichen Straßenraum mit dem motorisierten Individualverkehr. In Städten garantieren eigene Spuren ein zuverlässiges und zügiges Vorankommen und bei Bahn und Bus und einen zuverlässigen Fahrplan. Unterstützt wird dies durch Vorrangschaltungen an den Ampeln.

PRO BAHN fordert daher die Forcierung eigener Trassen und Vorrangschaltungen für ÖPNV und Fahrräder. Barrierefreie Einstiege, zum Beispiel Kaphaltestellen bei Parkstreifen, ermöglichen bei Bahn und Bus einen zügigen Ein- und Ausstieg. Bei Bushaltestellen ist zur Erhöhung der Pünktlichkeit und zur gefahrlosen Fahrbahnquerung zu prüfen, ob das Überholen durch den motorisierten Individualverkehr unterbunden wird.

Im Straßenrecht ist der Vorrang des öffentlichen Personenverkehrs festzulegen. Die heute geltenden Vorschriften sind noch unzureichend.

PRO BAHN begrüßt in diesem Zusammenhang auch den Aus- und Neubau von Gleisen und Bahnhöfen. Im Knoten Köln zum Beispiel kann so die S-Bahn

unabhängiger vom schnelleren Verkehr werden. Sie fährt zukünftig zuverlässiger, schneller und häufiger. Neue Bahnhöfe ermöglichen bessere Umstiege auf Stadtbahnen und Busse und erschließen neue Wohnviertel

Intermodaler Verkehr

Im öffentlichen Personenverkehr ermöglicht das Zusammenspiel von Bahn, Bus, Fahrrad und Roller bei einer Fahrt häufig effizientere Wege, als nur die Verwendung eines einzigen Verkehrsmittels. Dementsprechend nimmt dieser intermodale Verkehr immer mehr zu. Das gilt umso mehr, wenn eigenes Fahrrad oder eigener Roller in Bahn oder Bus mit transportiert werden soll.

Neben entsprechend ausgestatteten Bahnhöfen bedeutet gerade dies für die Fahrzeuge von Bahn und Bus, dass sie ausreichend Platz durch angepasste Ausstattungen der Fahrzeuge, längere Fahrzeuge oder häufigere Takte bieten.

Bahn und Bus in die Innenstadt

Städte wie Kassel, Siegen und Neuss führen ihren ÖPNV unmittelbar durch die Fußgängerzone. Diese Städte haben dadurch eine enorme Belegung ihrer Innenstädte und zugleich eine ungeheuer hohe Akzeptanz des ÖPNV bei Bevölkerung, Geschäftsleuten und Fahrgästen erreicht.

Auch U-Bahn-Systeme ermöglichen schnelles Vorankommen bei hoher Taktdichte und haben sich beispielsweise in Köln und Düsseldorf bewährt.

PRO BAHN spricht sich daher klar dafür aus, Bahnen und Busse direkt in die Innenstädte und nach Möglichkeit auch unmittelbar durch oder unter die Fußgängerzone zu führen. Dafür sind Förderprogramme einzurichten.

Verkehrsangebot

Deutschlandtakt und NRW-Takt

Der Deutschlandtakt für den Fernverkehr bildet seit einigen Jahren die Grundlage der Verkehrsplanung für die Schiene. Der integrale Taktfahrplan verkürzt mit Knotenbildungen die Reisezeit im Gesamtnetz. Eine Takterhöhung, zum Beispiel von stündlich auf halbstündlich, ermöglicht variabelere Zeitplanungen und kann zusätzlich die Wartezeit bei Anschlussverbindungen verringern.

PRO BAHN hat 2008 zusammen mit anderen Branchenverbänden die Initiative Deutschlandtakt gegründet. Diese hat schließlich den Deutschlandtakt in die politische Umsetzung gebracht. Die konkrete Ausgestaltung hat PRO BAHN im

„Zukunftsbündnis Schiene“ bis zur Veröffentlichung des dritten Entwurfs entscheidend begleitet, der das Fundament für Weiterentwicklungen bildet. Auch diese verbessert PRO BAHN aktiv und lösungsorientiert.

Vorbild für den Deutschlandtakt ist „Bahn 2000“ in der Schweiz. Hier wurde zuerst die notwendige Infrastruktur für einen guten Fahrplan ermittelt, um im nächsten Schritt zielgerichtet und effizient Schieneninfrastruktur bauen zu können. Bei einem abgestimmten Taktfahrplan kommen Ausbaumaßnahmen auch Reisenden mit Umstiegen zu Gute und nicht nur denen von Direktverbindungen.



Der NRW-Takt ergänzt den Deutschlandtakt im SPNV und wurde vom Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW (KCITF) entworfen, einer vom Land geförderten Einrichtung. Bei Umsetzung aller Pläne nimmt NRW bis 2040 in Deutschland eine Vorreiterrolle bei Ausbau und Reaktivierung des Schienennetzes ein, ebenfalls bei der Taktverdichtung der Fahrpläne. PRO BAHN hat daher 2022 den Fahrgastpreis dem Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW verliehen. PRO BAHN hat auch den NRW-Takt aktiv mitgestaltet und wird dieses auch weiterhin tun.

Auch die Integration des Rhein-Ruhr-Express (RRX) als wichtigste Infrastrukturmaßnahme NRWs in den NRW-Takt ist ein wichtiger Meilenstein.

PRO BAHN begrüßt ausdrücklich, dass die DB Netz AG zukünftig die Struktur für den Netzfahrplan veröffentlichen will, auf deren Grundlage Rahmenverträge für Fern-, Nah- und Güterverkehr gebucht werden sollen. Dieses Vorgehen ist sinnvoll, weil so Eingriffe in den Taktverkehr für einzelne Züge von Wettbewerbern vermieden werden. Diese neue Vorgehensweise ermöglicht zukünftig einen regelmäßigen Takt bei Bedienung aller Zwischenhalte und verhindert Taktbrüche. Das stärkt die Verlässlichkeit des öffentlichen Personenverkehrs.

PRO BAHN setzt sich zusammen mit den Bestellern des Regionalverkehrs dafür ein, dass die neue Buchungsweise gesetzlich abgesichert wird.

Grundangebot, Taktverdichtungen und bedarfsorientierter Verkehr

PRO BAHN fordert ein landesweites Grundangebot mindestens im Stundentakt. Dies entspricht dem Anliegen des Deutschlandtakts und muss vom Fernverkehr über den Regionalverkehr bis zu den Regionalbussen reichen: Werktags soll jeder Ort mindestens von 5.00 Uhr bis Mitternacht und sonn- und feiertags von 8.00 Uhr bis Mitternacht bedient werden. Wo dies nicht im Linienverkehr möglich ist, sind

ergänzend bedarfsorientierte Verkehre („On-Demand“) anzubieten. Dabei könnten in Zukunft ggf. autonom fahrende Linienfahrzeuge eine große Rolle spielen.

Viele Bahnlinien, aber auch wichtige Buslinien, fahren auch halbstündlich oder noch dichter. Diese engeren Taktfolgen erleichtern den Zugang zum öffentlichen Personenverkehr enorm, da sich häufig Wartezeiten vor und nach nicht verschiebbaren Terminen deutlich reduzieren lassen.

Einen noch einfacheren Zugang zum Öffentlichen Personenverkehr ermöglichen von viertelstündliche oder noch engere Taktfolgen. Hier benötigen viele Menschen gar keinen Fahrplan mehr, weil sie wissen, dass das nächste Angebot gleich eintreffen wird. Der Rhein-Ruhr-Express mit einem viertelstündlichen Angebot zwischen Köln und Dortmund bietet ein hochqualitatives und niedrigschwelliges Angebot. Auch die zu Stoßzeiten alle 15 Minuten fahrenden S-Bahnen ermöglichen einen zuverlässigen und benutzerfreundlichen Verkehr.

Fernverkehr

Bei der Gestaltung des Fernverkehrs muss ein Gleichgewicht von Interessen der verschiedenen Fahrgastgruppen hergestellt werden. Geschäftsreisende haben andere Interessen als Berufspendler, Wochenendpendler und preisbewusst Reisende mit mehr Zeit und Flexibilität.

Ein Grundangebot im Fernverkehr von früh bis spät ist für die Teilhabe der Bürger und die Struktur der Regionen unerlässlich. Der Ausgleich der widerstreitenden Interessen muss im Rahmen des Deutschlandtakts erfolgen.

Regionalverkehr insgesamt

Die Entwicklung des Regionalverkehrs in NRW hat einen rasanten Aufschwung erlebt und bietet auch vielen anderen Bundesländern ein gutes Beispiel. Die momentane Infrastruktur und Finanzierung des Verkehrs stößt jedoch an ihre Grenzen.

Die bis 2040 geplanten Zielnetze der 3 NRW-Aufgabenträger für den Nahverkehr go.Rheinland, NWL und VRR erfordern hohe Summen – sowohl für Modernisierung, Ausbau und Reaktivierung der Infrastruktur als auch bei Anschaffung und Betrieb von Fahrzeugen.

PRO BAHN fordert alle Landes- und Kommunalpolitiker auf, diese Konzepte durch schnelle Umsetzung zu unterstützen die dafür benötigten Finanzmittel vom Bund einzufordern.

Überregionaler Nahverkehr

Längere Relationen des Nahverkehrs ermöglichen weitere Fahrten, ohne gleich ein Fernverkehrsticket kaufen zu müssen, siehe zum Beispiel Aachen – Hamm und Münster – Mönchengladbach. Teilweise führen diese Strecken in benachbarte Bundesländer oder gar ins Ausland. Beispiele für längere Strecken sind Düsseldorf – Kassel, Hamm – Mönchengladbach – Venlo und Düsseldorf – Arnhem, die alle im Takt gefahren werden.

Die schon gefahrenen oder geplanten direkten Verbindungen nach Arnhem, Bruxelles, Eindhoven, Emden, Enschede, Göttingen, Hannover, Hengelo, Kassel, Koblenz, Liège, Luxemburg, Mainz, Osnabrück, Spa und Trier verdeutlichen die Wichtigkeit der überregionalen Nahverkehre.

Bei einigen Strecken werden Züge des Nahverkehrs aus dem Takt einfach herausgestrichen, weil DB Fernverkehr Züge fahren lassen möchte und zu wenig Gleise vorhanden sind, zum Beispiel auf der Strecke Düsseldorf – Kassel. In diesen Fällen verlangt PRO BAHN, dass die Fernverkehrszüge auch mit den entsprechenden Nahverkehrstickets genutzt werden dürfen.

PRO BAHN fordert von der Landesregierung, dass sich für weitere Verbesserungen einzusetzen. Sowohl als Koordinator der Besteller des SPNV als auch gegenüber benachbarten Landes- und Staatsregierungen.

Regionalverbindungen in die Niederlande und nach Belgien

PRO BAHN begrüßt, dass die niederländischen Städte Enschede, Hengelo, Arnhem, Venlo, Heerlen, Eindhoven und Maastricht mit dem Nahverkehr teilweise schon jetzt erreichbar sind, manche schon fest geplant sind. Das gilt auch für die Verbindungen in die belgischen Städte Spa-Géronstère und Verviers.

Aber auch die vorgeschlagenen Reaktivierungen Dalheim – Roermond als Verlängerung der Strecke Mönchengladbach – Dalheim und Kleve – Nijmegen als Verlängerung der Strecke Düsseldorf/Köln – Krefeld – Kleve sind schnell umzusetzen, genauso wie die geplante Verbindung von Aachen ins belgische Eupen.

Gerade die Achse Köln/Düsseldorf – Nijmegen erschließt weite Bereiche der Niederlande.

Für einen vereinfachten grenzüberschreitenden Verkehr ist es wichtig, dass Verbindungen auch tiefer in das Nachbarland durchgebunden werden. Beispielsweise wird die Verlängerung Strecke Hamm – Düsseldorf – Venlo ab 2026

bis Eindhoven geplant. Die Umsetzungen der geplanten Durchbindungen z. B. über Enschede nach Hengelo und Zwolle, über Liège hinaus bis Bruxelles sind wichtig, weil dieses unnötige Umstiege erspart. Auf deutscher Seite gilt das auch zum Beispiel für die Verbindung Liège – Aachen, deren geplante Durchbindung bis Köln umzusetzen ist.

Anzustreben ist ebenfalls eine Verlängerung Oostende – Bruxelles – Liège (– Eupen) bis Aachen, besser noch bis Köln. Eupen wird aus der Linienführung genommen und bekommt eine andere Anbindung.

Auch die Schieneninfrastruktur Köln – Aachen und Viersen – Venlo ist auf deutscher Seite auszubauen.

Der Busverkehr über die Grenze und der (Wieder-) Aufbau von Bahnlinien bedarf der gezielten Förderung durch das Land und den Aufbau und die Pflege von Kontakten in die Nachbarländer. Dafür setzt PRO BAHN sich ein und arbeitet mit Fahrgast-Organisationen der Nachbarländer zusammen.

Integraler Bustaktfahrplan und Schülerverkehr

Der integrale Taktfahrplan muss auch im regionalen Busverkehr durchgehalten werden. Das gilt auch bei der Bedienung des Schülerverkehrs.

Um den Schülerverkehr besser in den integralen Taktfahrplan einzupassen, sollte die Schulverwaltung des Landes eine flexiblere Gestaltung der Schulanfangszeiten möglich zu machen. Durch die Anpassung von Schulanfangszeiten – ausgerichtet auf den Taktfahrplan – können erhebliche Synergien gewonnen und Kosten gespart werden.

Der Leuchtturmblick bei der Fahrplanplanung

Nahverkehrsplanung endet noch zu oft an der Planungsgrenze, also bei Buslinien an der Kommunalgrenze, im Schienenverkehr an der Bundeslandgrenze. Das diskriminiert Fahrgäste des öffentlichen Personenverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr.

Hier wirkt PRO BAHN häufig ein, um Umwege und Wartezeiten der Fahrgäste zu minimieren. PRO BAHN NRW pflegt gute und konstruktive Beziehungen mit gegenseitiger Bereicherung zu den benachbarten Landesverbänden in Niedersachsen, Rheinland-Pfalz und Hessen, die auch sehr förderlich sind für die bundeslandübergreifenden Regionalverkehre. Gleichzeitig fordert PRO BAHN alle Aufgabenträger auf, Verbindungen über den eigenen Planungsbereich systematisch und wohlwollend mit den Verantwortlichen angrenzender Institutionen abzustimmen.

Ebenfalls fordert PRO BAHN beim Land NRW Prüfung und gezielte Förderung länderübergreifender Linien.

Städte und Gemeinden, die heute keine Schienenanbindung haben und nicht sinnvoll über die Schiene angebunden werden können, können gut mit Schnellbussen angebunden werden. Dies gilt auch für Städte und Gemeinden mit Bahnhöfen, bei denen der Schnellbus unterwegs Städte bedient, die keinen Bahnhof haben oder der Schnellbus aufgrund des direkten Wegs deutlich schneller als die Bahn ist.

Im südlichen Hochsauerlandkreis oder im Münsterland existieren schon länger Schnellbuslinien. Der VRR hat hierfür das X-Bus-System ins Leben gerufen, bei dem die ersten Linien auch schon realisiert sind. Die Aufgabenträger des Schienenverkehrs fördern mit diesen Angeboten den Mobilitätswandel und auch die Nutzung der Schiene als Anschlussverbindung. Sie sollten diese Möglichkeit daher offensiv nutzen.

Freizeitverkehr

Der Freizeitverkehr hat enorm an Bedeutung gewonnen. Wesentliche Angebote des Freizeitverkehrs sind der werktägliche Abendverkehr und der Ausflugs- und Nachtverkehr an Wochenenden.

Ein gut ausgebauter Freizeitverkehr fördert zusammen mit funktionierenden Pendlerverkehren und Car Sharing die Mobilitätswende enorm, da er in manchem Haushalt den Zweit-Pkw oder sogar alle Pkws überflüssig macht.

PRO BAHN setzt sich daher für eine attraktive Taktung auch an Wochenenden und eine landesweite Ausweitung des Nachtverkehrsangebotes an. Ebenso fordert PRO BAHN Erweiterung und Ausdehnung des Freizeitverkehrs zu touristisch und kulturell interessanten Zielen. Die Ausstattung mit Rad-Anhängern bei Bussen ist zu prüfen.

Zusätzliche Verkehrsangebote zu Großveranstaltungen wie etwa Fußballspielen sind hilfreich. Zum einen ermöglichen sie eine bequeme Anreise zur Veranstaltung, zum anderen gibt es ein angemessenes Beförderungsangebot für Fahrgäste, die aus anderem Anlass unterwegs sind.

Fahrplanwechsel

PRO BAHN setzt sich für einen einheitlichen Termin für den Fahrplanwechsel jeweils in der 2. Woche von Dezember und Juni ein, und zwar für alle Linienverkehre im Land.

Baustellen, Ersatzverkehr, Störungsmanagement

Baustellen und akute Behinderungen im Bahnverkehr machen oft Umleitungen oder einen Schienenersatzverkehr notwendig. Bei unvorhergesehenen Ereignissen ist Improvisationstalent gefordert. In der Praxis entstehen auch heute noch für Fahrgäste immer wieder unerträgliche Situationen durch mangelnde Vorbereitung und mangelhafte Information.



Vorsorge kann diese Improvisation sehr erleichtern. Gefordert sind nicht nur die Verkehrsunternehmen und die Betreiber der Bahnstationen, sondern auch die Aufgabenträger des SPNV und DB Netz sowie Städte und Gemeinden. Eine positive Zusammenarbeit aus Anlass von Großbaustellen zeigt, dass bessere

Lösungen möglich sind. Eine gezielte Förderung dieser übergreifenden Zusammenarbeit durch das Land NRW ist hilfreich.

Zu fördern ist eine vorbildliche Ausschilderung in Bahnhöfen bis hin zur Ersatzhaltestelle, damit auch Ortsfremde diese einfach finden können. Barrierefreie Haltestellen mit Wetterschutz möglichst nah am Bahnhof sind zu bevorzugen.

Auch die Anzeigetafeln in den Bahnhöfen müssen Hinweise zum Abfahrtsort des Ersatzbusses anzeigen, genau wie die Apps von Deutscher Bahn und den Verkehrsverbänden. Die Vitrinen sollen einen Übersichtsplan mit den nächstgelegenen Bushaltestellen und einen Hinweis für Taxis incl. Rufnummer(n) enthalten.

Auch die Busfahrer, die manchmal ohne Vorbereitung einspringen müssen, sind über Haltestellen und Route ausreichend zu informieren. Gerade im Ballungsraum Rhein-Ruhr gibt es häufig auch sinnvolle Alternativen über andere Strecken oder mit anderen Verkehrsmitteln. Zugbegleitpersonal und Auskunftspersonal an Bahnhöfen müssen für den Störfall ausgebildet werden, damit sie ortsfremde Fahrgäste mit qualitativen Aussagen leiten können.

Es muss Standard sein, dass Mitarbeiter des Schienenverkehrs auch auf vorhandene Stadtbahn- und Buslinien verweisen können und diese Alternativen auch in Ersatzfahrplänen angezeigt werden.

Auch sind im Störfungsfall eine freizügige Nutzung und Wechsel zwischen Nah- und Fernverkehr vorzusehen. Die Abrechnung zwischen den Verkehrsträger kann nachträglich erfolgen.

Es sollte ein hilfreicher Standard werden, dass die Aufgabenträger bei geplantem Schienenersatzverkehr Unternehmen mit Konzepten für Busse, Schnellbusse und Taxis unterstützen. Das minimiert die Fahrzeit im Ersatzverkehr.

PRO BAHN fordert von Aufgabenträgern, Bahnhofsbetreibern und Verkehrsunternehmen mehr Problembewusstsein und Engagement. Denn gute Erfahrungen auch im Störfungsfall werden die Fahrgäste eher binden und verbessern berechtigterweise das Image.

Schienen-Infrastruktur – Grundlage des Verkehrsangebots

Infrastruktur für Deutschlandtakt und NRW-Takt

Der Zielfahrplan für den Deutschlandtakt enthält zwei Neubaustrecken, die für Nordrhein-Westfalen unverzichtbar sind: Bielefeld – Hannover und Hannover – Hamburg. Der Fahrgastverband PRO BAHN begleitet die gegenwärtig laufenden Planungen konstruktiv und fördert das Verständnis für die Notwendigkeit dieser Neubauprojekte, unter anderem mit eigenen Internetseiten mit umfassenden Informationen.

Mit dem Neubauprojekt zwischen Bielefeld und Hannover soll die Fahrzeit in Richtung Berlin um eine halbe Stunde verkürzt werden. Eine kurze Verbindungskurve in Hannover soll die Neubaustrecke Bielefeld – Hannover direkt mit der Neubaustrecke Hannover – Hamburg verbinden, sodass auch im Verkehr von NRW nach Hamburg, Schleswig-Holstein und Skandinavien gegenüber der Route über Osnabrück ebenfalls eine halbe Stunde Fahrzeit eingespart wird.

Darüber hinaus entlastet die Neubaustrecke Hannover – Bielefeld die Bestandsstrecke enorm, was viele zusätzliche Regionalzüge ermöglicht, die zudem nicht länger durch Fernzüge ausgebremst werden.

Auch für Städte nahe der Neubaustrecke erschließen sich neue Möglichkeiten. Bad Salzuflen mit über 50.000 Einwohnern zum Beispiel kann man direkt an die Neubaustrecke anbinden, was schnelle Verbindungen in die Richtungen Bielefeld und Hannover ermöglicht.

PRO BAHN fordert von der Landesregierung, Planungen für zusätzliche regionale Verkehre auf der Neubaustrecke zu beauftragen. Außerdem sind von Land und Aufgabenträger des SPNV die weitergehende Chancen zur Verbesserung des Regionalverkehrs rund um die Neubaustrecke zu planen und umsetzen. Ferner fordert PRO BAHN die NRW-Landesregierung auf, das Land Niedersachsen aktiv in die Planung mit einzubeziehen und die sich bietenden Vorteile auch für Niedersachsen mit der nahegelegenen Landeshauptstadt Hannover zu verdeutlichen.

Deutschlandtakt und NRW-Takt bedeuten aber auch jenseits des Leuchtturmprojekts Hannover – Bielefeld die Ertüchtigung, Modernisierung und Ausbau vieler Gleise und Stellwerke im Fern- und Nahverkehr. Auch Bahnhöfe müssen die geplanten doppelt so vielen Fahrgäste aufnehmen können.

PRO BAHN fordert das Land NRW auf, sich aktiv für eine beschleunigte Planung und Realisierung der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen einzusetzen.

Bahnneubau und -ausbau als Kompensation für den Kohleausstieg

Angesichts der starken strukturellen Veränderungen durch den Ausstieg aus der Braunkohleförderung hat der Bund die Finanzierung einiger Infrastrukturprojekte der Eisenbahn im betroffenen Raum zugesagt.

Jedoch scheint ein Teil dieser Kompensationsprojekte bisher nicht die notwendige Planungstiefe erreicht zu haben. PRO BAHN erwartet von der Landesregierung, diese Planungen schnell umzusetzen. Nicht mehr in den Vorhabenlisten aufgeführte Projekte sind sorgfältig zu überprüfen und an neuere Erkenntnisse anzupassen, ohne die Finanzierung durch den Bund aufzugeben.

Finanzierung sowie Erhalt und Förderung der Infrastruktur

Mit seinen über 10 Mio Menschen bietet sich die Metropolregion Rhein Ruhr samt Einzugsgebiet bei der Verkehrsverlagerung auf die Schiene besonders an. Das schließt auch den Verkehr in die anderen Zentren Deutschlands ein, ebenfalls den Güterverkehr aus den Belgien und den Niederlanden.

Zur Qualitätssicherung ist eine regelmäßige und angemessene Instandhaltung der bestehenden Schieneninfrastruktur notwendig. PRO BAHN fordert die Verantwortlichen auf, sich für Erhalt, Modernisierung und Erhöhung der Robustheit einzusetzen. Das gilt insbesondere für die eher anfälligen Tunnel, Bahnübergänge, Weichen und Signale.

Das Land NRW muss sich bei der Bundesregierung unmissverständlich für eine bessere Finanzierung des Schienennetz-Ausbaus einzusetzen. Nach dem abgeschlossenen Neubau der Strecke Köln – Frankfurt geht es um die Realisierung der Strecken für den Rhein-Ruhr-Express, der Westspange in Köln, den Ausbaustrecken Oberhausen – Emmerich und Dortmund – Münster sowie die Realisierung der Infrastruktur einschließlich Elektrifizierungen, die man für die Zielnetze 2040 von go.Rheinland, NWL und VRR benötigt.

Dies gilt umso mehr, weil in NRW, bezogen auf Wichtigkeit und Einwohnerzahl, bisher wesentlich weniger investiert wurde und das Land dementsprechend Nachholbedarf hat.

PRO BAHN setzt sich für eine Vereinfachung der Bundesgesetzgebung und den Ausruf von Modellregionen ein, um so Planung und Umsetzung zu beschleunigen – und fordert das Land NRW auf, sich auf Bundesebene ebenfalls dafür einzusetzen. Nur so lässt sich der Planungs- und Umsetzungsstau verringern.

Güterverkehr

Der Deutschlandtakt begreift den Güterverkehr als gleichberechtigten Partner im Verkehrsgeschehen. Die Verlagerung der Güter auf die Schiene gelingt nur durch die Kapazitätserhöhung der Infrastruktur und durch schnellere Güterzüge. So lassen sich einfach Trassen für die Güterzüge umsetzen, ohne den Personenverkehr zu behindern.

Als Standort mit einem hohen Güterverkehrsaufkommen muss das Land NRW die Beseitigung bestehender Engpässe von der Bundesregierung einfordern. Gutachten, wie sie bereits für Rheinland und Niederrhein vorliegen, sind eine hervorragende Grundlage für die Definition von Aus- und Neubaustrecken für den Güterverkehr und ein erster Schritt in Richtung Machbarkeitsstudie. So lassen sich punktuelle und rasch wirksame Verbesserungen in Gang setzen.

Dafür notwendig ist eine unmittelbare Zusammenarbeit zwischen Land und Industrie- und Handelskammern.

Entzerrung von Güter-, Personennah- und -fernverkehr

Momentan behindern sich die 3 Verkehrsarten durch nicht ausreichende parallele Gleise und durch nicht optimale Bahnhofsvorfelder, die das gleichzeitige Ein- und Ausfahrten erschweren oder gar verhindern.

PRO BAHN setzt sich dafür ein, dass bei Engpässen die Streckenkapazität deutlich erhöht wird, sei es durch Digitalisierung, neue Gleise oder neue Weichen.

Geplante und teilweise schon umgesetzte 740 m lange Überholgleise beispielsweise ermöglichen das Überholen von Güterzügen und erhöhen die Streckenkapazität für den Personen- und Güterverkehr. Ähnlich wie die eigenen S-Bahn-Gleise in Köln dem schnellen Regionalverkehr und dem Fernverkehr zu Gute kommen. Auch die neuen Fernbahngleise im Kölner Süden erhöhen zukünftig die Trassenkapazitäten für Nah- und Güterverkehr.

Derartige Seiteneffekte für die anderen Verkehre sind bei der Planung, der Berechnung des Nutzen-Kosten-Index und der Finanzierung zu berücksichtigen.

Gemeinwohlorientierung der Infrastruktur

Eine bessere Qualität der Infrastruktur bei der Deutschen Bahn wird erst durch eine Gemeinwohlorientierung von Schienen, Bahnhöfen und Versorgung mit Bahnstrom bei ausreichender finanzieller Ausstattung und Veröffentlichung eines jährlichen Zustandsberichts ermöglicht. Die bisherige Gewinnerzielungsabsicht hat zu einer heruntergewirtschafteten Infrastruktur geführt und sich damit nicht bewährt.

PRO BAHN begrüßt daher im Prinzip den Vorstoß seitens des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, die Gemeinwohlorientierung umzusetzen.

Auch das derzeitige Trassen- und Stationspreissystem ist zu überprüfen, insbesondere auf momentan unzureichende Vergünstigungen bei Tagesrand- und Nachtlagen.

Reaktivierung von Schienenstrecken

Ein weit verzweigtes und gut ausgebautes Eisenbahnnetz bildet das Rückgrat eines leistungsfähigen und attraktiven ÖPNV in Nordrhein-Westfalen. Viele Eisenbahnstrecken im Land liegen jedoch brach, obwohl sie für den ÖPNV genutzt werden könnten.

Daher begrüßt PRO BAHN ausdrücklich die umfangreichen Reaktivierungsbestrebungen, die aus der Zusammenarbeit von Land, dem Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan und den 3 Aufgabenträgern go.Rheinland, NWL und VRR resultieren und in den aktuellen Zielplänen für 2040 schon enthalten sind.

Gegebenenfalls bieten moderne „Tram-Train-Systeme“ (vgl. Karlsruhe, Kassel, Saarbrücken) hervorragende Perspektiven für eine umsteigefreie, durchgehende Reisekette aus dem Umland direkt in die Innenstädte, ohne vorher immer an einem Bahnhof des Regionalverkehrs umzusteigen. PRO BAHN fordert, bei

Reaktivierungen und Neubauten von ÖPNV-Schienenstrecken Tram-Train-Systeme im Planungsverfahren mit zu berücksichtigen.

PRO BAHN fordert Land und Aufgabenträger auf, alle bisher nur angedachten oder geplanten Streckenreaktivierungen schnell und konsequent zu verwirklichen.

PRO BAHN begleitet teilweise auch Reaktivierungen bei Planung und Umsetzung, zum Beispiel bei der Almetalbahn, der Börde Bahn und der Wittlager Kreisbahn.

Bei manchen Reaktivierungen fehlen nur wenige Kilometer Schiene zwischen Eisenbahnstrecken. Beispielsweise haben sich die neuen Strecken Mettmann – Wuppertal als Teil der Strecke Kaarst – Wuppertal und Weisweiler – Langerwehe als Teil der Strecke Stolberg – Düren bestens bewährt.



Auch bei anderen Reaktivierungen in Nordrhein-Westfalen fehlen nur kurze Abschnitte, die günstig zu bauen sind. Daher freut sich PRO BAHN über die angedachte Vereinfachung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes, das den Neubau von Bahnübergängen wieder erlauben würde: So kann man Reaktivierungskosten deutlich senken, weil kostspielige Brückenneubauten entfallen. Dieses macht mehr Reaktivierungen attraktiv.

Bei der Neufassung der Regeln im Eisenbahnkreuzungsgesetz kann das Land NRW eine Schlüsselrolle spielen – der Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen Lippe setzt sich schon heute für Vereinfachungen ein.

Die Übernahme von Schienenstrecken durch andere Träger als die DB und den Bund muss flexibel möglich sein. Regionale Unternehmen haben häufig bessere Chancen, örtlich gute Lösungen zu günstigeren Kosten umzusetzen.

Trassensicherung

PRO BAHN fordert grundsätzlich den Erhalt noch vorhandener ehemaliger Eisenbahntrassen für eine zukünftige spätere Nutzung im Schienenverkehr.



Organisation in NRW

Fahrgastfreundliches Angebot durch die großen Zweckverbände

Die Entwicklung des Regionalverkehrs in NRW hat einen rasanten Aufschwung erlebt, seitdem er von den Aufgabenträgern go.Rheinland, Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und Verkehrsverband Rhein Ruhr (VRR) organisiert wird. Dieser große Erfolg räumt NRW einen bundesweiten Spitzenplatz beim Nahverkehr ein und ist auch der kommunalen Struktur der Aufgabenträger zu verdanken.

Hier finden Kommunalpolitiker, Bürgermeister und Fahrgastinteressenverbände, wie PRO BAHN, Ansprechpartner. Bei allen drei Zweckverbänden ist eine hohe Sachkunde der Ansprechpartner und Gremienmitglieder anzustreben. Umgekehrt motiviert die kommunale Struktur der Zweckverbände die Kommunen zur Kooperation der Städte und Kreise.

Die Verbandsstruktur ermöglicht eine große Transparenz und Öffentlichkeit der Sitzungen und Beschlussvorlagen, was hochqualitative Entscheidungen erleichtert und Qualitätsbewusstsein bei Entscheidern fördert. Das Engagement und Wissen der Mitglieder der Verbandsversammlungen sollte sicherstellen, dass dieses Niveau gehalten wird.

NRW ist zu groß und die Bedürfnisse der einzelnen Regionen sind zu unterschiedlich, um von einer zentralen Organisation gut gelenkt zu werden. Forderungen nach einer Landesnahverkehrsgesellschaft für ganz NRW erteilt PRO BAHN eine klare Absage, da sie das regionale Engagement lähmen würde. Die derzeitige Organisation ist weiterzuentwickeln.

Zum Beispiel dürfen Unterschiede bei den regionalen Besonderheiten nicht zu Brüchen des Verkehrsangebots führen. Die Landesregierung muss im Einzelfall übergreifende Lösungen einfordern, wie es beispielsweise beim Rhein-Ruhr-Express und an anderen Stellen erfolgreich geschehen ist.

Die Einrichtung von Fahrgastbeiräten bei Aufgabenträgern, Verbundorganisationen und Verkehrsunternehmen bietet die Chance, noch besser auf Kundenbedürfnisse einzugehen. Daher müssen Fahrgastbeiräte auf allen genannten Ebenen Standard sein. Der VRR hat schon einen vorbildlichen Schritt in diese Richtung getan, indem er sachkundige Bürger von PRO BAHN, VCD und Behindertenverbänden in die Gremien einbezogen hat.

Die Zuständigkeit der Kommunen für den öffentlichen Verkehr mit Bussen darf nicht dazu führen, dass eine Kommune Bahnausbau und -reaktivierungen behindert, für die der Zweckverband zuständig ist. Hier müssen die Aufgabenträger im Normalfall der Bahn Vorrang einräumen, zumal sie leiser, bequemer und umweltfreundlicher ist. Die kommunale Struktur der Aufgabenträger, deren Zuständigkeit sich auch auf Schnellbusse und Infrastrukturförderung erstreckt, hat ein wichtiger Garant für eine gute Zusammenarbeit zu sein.

Auch ist sicher zu stellen, dass dabei alle Regionen angemessen bei Aus- und Neubauten berücksichtigt werden. Die Transparenz bei Aus- und Neubau der Infrastruktur lässt sich auch noch deutlich verbessern.

Kompetenzcenter für übergreifende Aufgaben, insbesondere das Kompetenzcenter Integraler Takt (KCITF) in Bielefeld leisten einen unverzichtbaren Beitrag für die einheitliche Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in NRW und sind daher funktionsfähig zu erhalten. Gleichzeitig können von Land und KCITF unabhängige Experten, zum Beispiel von Universitätsinstituten, ebenfalls bei Planung von Neu- und Ausbaustrecken berücksichtigt werden.

Fahrplanentwürfe sind mindestens ein Dreivierteljahr vor Inkrafttreten zur Diskussion stellen, wie es in mehreren anderen Bundesländer üblich ist.

PRO BAHN wünscht sich ausdrücklich, dass positives Feedback bei Missständen schneller und konsequenter zur Qualitätsverbesserung verwendet wird.

Zur vereinfachten Kontaktaufnahme mit den 3 Aufgabenträgern sind einheitliche Telefonnummern und E-Mail und Webseite für ganz Nordrhein Westfalen anzustreben.

Es gibt, zusammengefasst, eine Menge Detailverbesserungen, die anzugehen sind.

Aufgabenträger des Schienenverkehrs

Die verantwortete Bestellung des Eisenbahn-Regionalverkehrs und der S-Bahnen ist ein Garant für ortsnahe Entscheidungen und Kooperation. Der durchgreifende Einfluss der Verkehrsverbünde auf Ausgestaltung von Angebot, Fahrzeuge und Infrastruktur und die Sicherung der Qualität muss erhalten bleiben.

Das sogenannte RRX-Modell, also die Beschaffung und Finanzierung der Fahrzeuge durch die Aufgabenträger bei Instandhaltung durch den Hersteller, während die Verkehrsunternehmen nur noch die Dienstleistungen rund um das Fahren erbringen, hat sich als mutiger Glücksfall erwiesen: Die Aufgabenträger erzielen größere Rabatte durch große abgenommene Fahrzeugmengen, während

die Qualität der Fahrzeuge hoch gehalten werden kann. Gleichzeitig können sich für den Betrieb auch kleinere Verkehrsunternehmen an den Ausschreibungen beteiligen, da sie keine großen Fahrzeuginvestitionen leisten müssen.



PRO BAHN begrüßt das RRX-Modell ausdrücklich und befürwortet dieses Vorgehen auch bei weiteren Beschaffungen von Schienenfahrzeugen.

Bei kommunalen Bestellungen von Bussen, Straßen- und U-Bahnen kann zumindest der Effekt größerer Rabatte durch größere Bestellmengen erzielt werden, wenn Verkehrsbetriebe ihre Fahrzeuge gemeinsam bestellen.

Aufgabenträger des Bus- und kommunalen Schienenverkehrs

Verkehrsangebote von Bus, U-Bahn und Straßenbahn werden von Städten und Kreisen verantwortet.

PRO BAHN hält es für unbedingt erforderlich, dass die Aufgabenträger in ihren Nahverkehrsplänen ein fahrgastorientiertes Angebot hinsichtlich Linienführung, Taktung, Anschlüssen festlegen und die Einhaltung auch kontrollieren.

Die Qualität des fahrgastorientierten Angebots muss gerade bei eigenwirtschaftlichen Betrieb präzise vorgegeben werden, damit das Transportunternehmen diese mit seinen ökonomischen Notwendigkeiten wie Fahrzeugumläufen, Stundenplänen der Schulen oder den Dienstplänen des Fahrpersonals gut planen kann.

Das Land NRW im öffentlichen Personenverkehr

Dem Land kommt die Aufgabe zu, in Diskussion mit den anderen Akteuren an entscheidenden Stellen Standards vorzugeben. Ein Beispiel hierfür ist der Rhein-Ruhr-Express, der durch alle 3 Verkehrsverbünde und sogar in alle 3 benachbarten Bundesländer fährt samt Anpassung aller betroffenen Haltepunkte, die nun eine ausreichende Bahnsteiglänge und passende Bahnsteighöhe von 76 cm haben.

Weiterhin zu nennen sind die generelle Entscheidung für den landesweiten Einsatz von 76-cm-Bahnsteigen auch jenseits der RRX-Linien sowie der Aufbau von Kompetenzzentren für landesweite Nahverkehrsaufgaben, wie Digitalisierung, Tarif und integralen Taktfahrplan.

Zu den Aufgaben der Bundesländer gehört auch das Zusammenführen regionaler Interessen zu einem bundespolitisch wirksamen Zukunftskonzept. Das Zusammenspiel mit den anderen Akteuren verhindert gleichzeitig, dass Landespolitiker eigene Prestigeprojekte verfolgen, wie es in anderen Bundesländern durchaus vorgekommen ist.

Vor allem vertritt das Land NRW auch ihre Aufgabenträger gegenüber dem Bund, von dem sie die notwendigen Finanzmittel einfordern müssen. Das gilt für Aus- und Neubau und Reaktivierung von Strecken sowie deren Betrieb, genauso wie für Maßnahmen zur Minimierung von Verspätungen und Folgeverspätungen, also Digitalisierung von Stellwerken, extra Weichen, Gleiswechselbetrieb und zusätzliche Gleise.

Auch hat das Land NRW beim Bund sinnvolle Planungsvereinfachungen durchzusetzen, wie zum Beispiel die von der Beschleunigungskommission des BMDV vorgeschlagenen.

Verkehrsunternehmen

Verkehrsunternehmen erbringen die eigentliche Leistung für ihre Fahrgäste und sind somit der zentrale, für den Bürger sichtbare Imageträger des Öffentlichen Personenverkehrs.

Daher fordert PRO BAHN die Förderung und den Erhalt leistungsfähiger Verkehrsunternehmen.

Die Verkehrsverträge mit den Verkehrsunternehmen sind dabei gemeinwirtschaftlich auszuschreiben. Zwar erfordern sie Subventionen im Gegensatz zum eigenwirtschaftlichen Verkehr, dafür kann der Aufgabenträger wichtige Aspekte wie

Takt in Hauptverkehrszeiten und Tagesrandlagen, Fahrzeug- und Personalreserven sowie Fahrzeuglängen vorgeben.

PRO BAHN fordert weiterhin, dass Verkäufe öffentlicher und kommunaler Unternehmen unterbleiben. Denn die Vergangenheit hat gezeigt, dass in puncto Zugriff und Steuerbarkeit eindeutige Vorteile in der Vorhaltung eines im Besitz der jeweiligen Gebietskörperschaften befindlichen Unternehmens liegen. Aufgabenträgerbelange können oftmals besser, schneller und mit Einblick in die betrieblichen Abläufe umgesetzt werden.

Bei privaten Unternehmen besteht immer die Gefahr, dass Entscheidungen zeitverzögert und ohne Vor-Ort-Kenntnisse in fernab gelegenen Konzernzentralen fallen – echte Kundenorientierung bleibt häufig auf der Strecke.

Im Eisenbahnverkehr ist hingegen ein funktionierender Wettbewerb unerlässlich. Gleichzeitig sind auch bei Eisenbahnen kommunal gesteuerte Verkehrsunternehmen wünschenswert, die Verkehrsverträge per Direktvergabe ermöglichen. Die Kontinuität der Leistungserbringung ist ein hoher Wert bei der Direktvergabe.

Unternehmen sollten genügend Spielraum haben und mit finanziellen Ressourcen ausgestattet sein, um den Vorteil der Kundennähe optimal nutzen zu können. Dabei kann der Aufgabenträger entsprechende Anreize durch sinnvolle Kennzahlen setzen, z.B. bei der Zahl neuer Fahrgäste oder Überschreiten der ausgeschriebenen Pünktlichkeitsquote.

Allerdings dürfen die Unternehmen nicht für das Gewähren von Anschlussverbindungen oder für Probleme durch Infrastrukturbetreiber bestraft werden.

Personalpolitik

Personal ist auf allen Ebenen knapp geworden, vom Service über Fahrzeugführer bis hin zu Fahrdienstleitern und Werkstattmitarbeitern.

Verkehrsbetriebe und Aufgabenträger sind gefordert, Arbeitskräfte anzuwerben, auszubilden und dauerhaft zu binden, ggf. durch das Land NRW gefördert. Das gilt insbesondere bei Betreiberwechseln – bei der Insolvenz von Abellio und dem Übergang des Streckenbetriebs auf DB Regio, National Express und Vias hat dieses zum Beispiel gut geklappt.

Arbeitsumfeld, Dienstpläne und Entlohnung sind allerdings auch so zu gestalten, dass die Mitarbeiter gerne bleiben.

PRO BAHN begrüßt es, wenn in Zügen des Nahverkehrs wieder mehr Servicepersonal eingesetzt wird.

Tarif und Vertrieb

Einfache und günstige Tarife und das Deutschlandticket

Von Juni bis August 2022 hat das 9-Euro-Ticket unmissverständlich gezeigt: Ein einfacher und günstiger Tarif attraktiviert den öffentlichen Personenverkehr enorm.

Das „Deutschlandticket“ mit integriertem Jobticket als deutschlandweit gültiges Nahverkehrsabonnement zu einem günstigen Pauschalpreis ist ein riesengroßer Schritt zur Vereinfachung der Tarife.

PRO BAHN fordert von allen Beteiligten, das Deutschlandticket dauerhaft anzubieten. Doch darf die Entwicklung des Tarifangebots nicht stehenbleiben. PRO BAHN begrüßt die neuen Deutschlandticket-Tarife in NRW für Kinder ab 6 Jahren, Auszubildende, Studierende und Geringverdienende.

Kauf und Nutzung des Tickets dürfen nicht an den Besitz eines Mobiltelefons gekoppelt sein. Andere digitale Möglichkeiten, wie zum Beispiel eine Chipkarte, müssen dauerhaft bestehen bleiben.

Die Fahrplanauskunft per App mit unmittelbar anschließendem Ticket Kauf oder unmittelbare Buchung des NRW eazy-Tarifs stellen ebenfalls eine simple Möglichkeit dar, die allerdings auf Smartphonennutzer beschränkt ist. Sie setzt allerdings auch funktionierende Apps voraus. Weiterhin ist bisher leider nicht sichergestellt, dass immer das günstigste erlaubte Ticket angezeigt wird. Hier besteht Korrekturbedarf. Und manche Tarife sind gegenüber Deutschlandticket und Pkw Fahrten zu teuer. Immerhin werden die Kosten des eazy Tickets heute schon automatisch auf den Preis des Deutschlandtickets gedeckelt.

Für Fahrgäste ohne Deutschlandticket fordert PRO BAHN eine preisliche Anpassung von Einfachfahrten, Tages- und Mehrtageskarten eine preisliche Anpassung nach unten, damit die Preise in Relation zum Deutschlandticket stehen. Viele Verkaufsstellen mit dem über den Verbundtarif hinaus gehenden kompletten Ticketangebot bei einfachen Tarifen sind für Touristen und spontan Reisende wichtig.

Auch bei der Schülerbeförderung müssen Fahrplanangebot und Tarif so strukturiert sein, dass sie für Kostenträgern und Nutzer attraktiv sind.

Deutschlandticket: Risiken erkennen und begrenzen

Das Deutschlandticket stellt die bisherige Kostenstruktur des ÖPNVs auf den Kopf. Die Auswirkungen lassen sich auch für einen Fachverband wie PRO BAHN nicht abschätzen.

Die Politik strebt eine starke Erhöhung der Fahrgastzahlen an. Dazu muss sie auch die Mittel bereitstellen, damit go.Rheinland, NWL und VRR das Angebot durch dichtere Takte und neue Linien entsprechend Klimazielen und Mobilitätswende ausbauen können.

Auch zukünftige Preiserhöhungen müssen den günstigen Charakter des Tickets erhalten.

Neben dem Deutschlandticket müssen weitere günstige Einzeltickets und Abonnements verfügbar bleiben.

Ticketautomaten und personalisierter Verkauf



Automaten bleiben wichtig. Zum einen für die Nutzer, die nicht online gehen wollen, zum anderen im Fall technischer Probleme von Online-Zugang und App. Die Bedienoberfläche hat sowohl einen Kauf nach Auswahl von Start und Ziel als auch eine schnelle gezielte Wahl bestimmter Tickets anzubieten. Fahrkartenautomaten sollen das gesamte Ticketangebot anbieten können, in der Nähe von Verbundgrenzen auch Tickets beider Verkehrsverbünde sowie Bar- und Kartenzahlung akzeptieren.

An größeren Stationen sollten auch Verkaufsstellen mit Personal zur Verfügung stehen, die ebenfalls das gesamte Fahrkarten- und Informationsangebot des Nah- und Fernverkehrs abdecken.

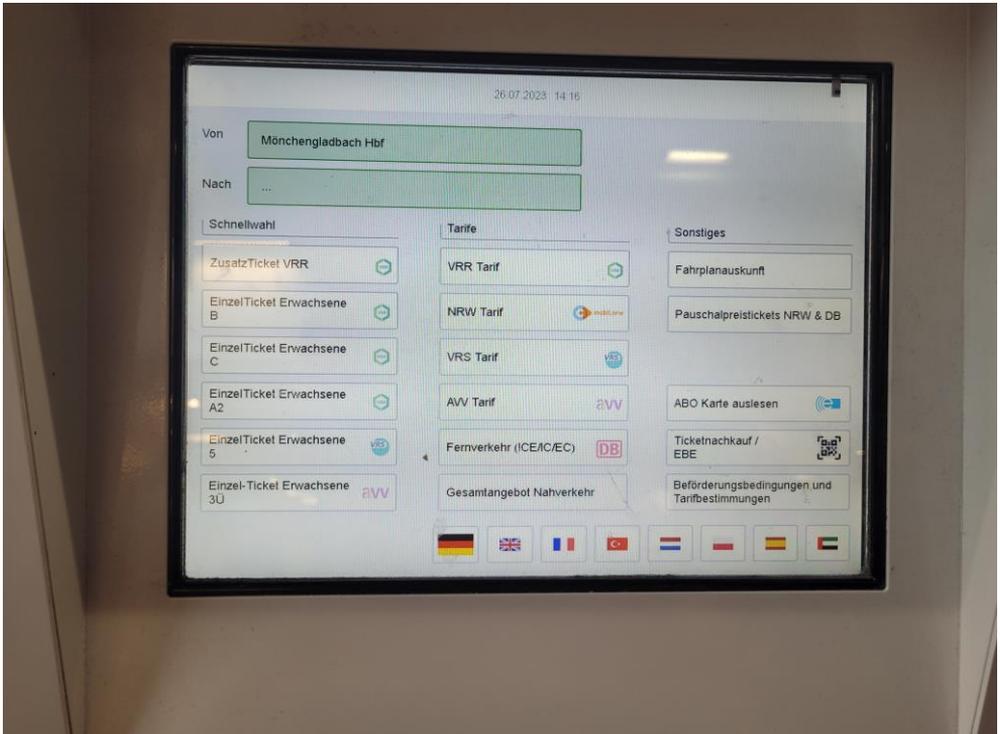
An kleineren Stationen sollte ein digitales Informationsangebot angeboten werden.

Der Ticketverkauf des gesamten Nahverkehrsangebots an Kiosken und dergleichen ist auf jeden Fall aufrecht zu erhalten.

Die Aufgabenträger müssen bei den Ausschreibungen diese Anforderungen festlegen.

Tarifinformation

Tarifinformationen für den ÖPNV entsprechen den Allgemeinen Geschäftsbedingungen bei anderen Produkten. Dementsprechend müssen sie verständlich und einfach formuliert sein und eine angemessene Länge im Verhältnis zum Produkt „Fahrkarte“ haben und einfach zugänglich sein – bei Online-Kauf zum Beispiel durch Klicken auf einen Link.



Momentan sind Tarifinformationen juristische Regelwerke, die von einer zuständigen Behörde genehmigt werden, der in den allermeisten Fällen der Verbraucherschutz fremd ist. Auch hält die heutige Rechtspraxis alleine die Tarifbestimmungen für ausschlaggebend, so dass Kunden für Fehler in Flyern der Verkehrsverbünde aufkommen müssen. Zukünftig muss das Werbematerial der Verkehrsverbünde rechtsverbindlichen Charakter bekommen.

PRO BAHN fordert dringend, Personenbeförderungsgesetz und Allgemeines Eisenbahngesetz an heutige Verbraucherschutzstandards anzupassen und sich vom Obrigkeitsdenken vergangener Zeiten zu lösen. Eine gerichtliche Kontrolle der

Tarifbestimmungen analog zu Allgemeinen Geschäftsbedingungen ist vorzusehen, die Verkehrsverbände sollten ihre Tarifbestimmungen deutlich vereinfachen.

Grenzüberschreitende Tarifangebote

PRO BAHN wünscht sich eine wesentliche Vereinfachung und Flexibilität grenzüberschreitender Verkehre in die Niederlande und Belgien. Auf beiden Seiten der Grenze sollte ein „vergrößerter Tarifkragen“ erlauben, mit seinem nationalen Ticket aus dem Ursprungsland bis zum ersten Knotenbahnhof des Nachbarlandes zu fahren und dort auch den städtischen Nahverkehr zu nutzen.

Auch die Fahrplanauskunftssysteme sollten alle Bus und Zug-Verbindungen der Nachbarländer mit aufführen.

In einem nächsten Schritt ist zu prüfen, wie ein gesamteuropäisches Fahrgastinformationssystem eingeführt werden kann.

Auslandsfahrten

Eine zeitgemäße und eine einfache Buchungsform für Fahrten ins Ausland wäre ein einziges „Durchgangsticket“ vom Start bis zum Zielbahnhof, mindestens jedoch eine Buchungsstelle, in der die ganze Reise auf einmal gebucht werden kann. Das muss auch über mehrere Länder gehen können, etwa über Frankreich nach Spanien oder über die Schweiz nach Italien.

Bei unverschuldeten Anschlussverlusten darf eine schon bezahlte Strecke kein zweites Mal berechnet werden. Für diesen Fall muss eine kostenlose Umbuchungsmöglichkeit bestehen oder die Freigabe der Züge.

Eine einheitliche Regelung für die Aufgabe von Reisegepäck ins europäische Ausland ist anzustreben.

Fahrgastrechte und Mobilitätsgarantie

PRO BAHN fordert das Schließen von Lücken bei Fahrgastrechten: Hat ein öffentliches Verkehrsmittel mit Fahrplan, wie Bus, Straßenbahn oder U-Bahn, durch Verspätung oder Ausfall das Verpassen eines Zuges mit Zugbindung zur Folge, ist die Zugbindung aufzuheben. Der Fahrgast darf in diesem Fall jeden folgenden Zug nehmen können. Zum Nachweis müssen dazu Tickets von der Starthaltestelle bis zur Zielhaltestelle ausgestellt werden.

Um beim Besitz von Zeitkarten, wie zum Beispiel dem Deutschlandticket, den in der Zeitkarte enthaltenen Streckenteil nur einmal zu bezahlen und gleichzeitig die Fahrgastrechte zu erhalten, fordert PRO BAHN, dass Zeitkarten bei der Ticketbuchung mit angegeben werden können.

Weiterhin ist die NRW-Mobilitätsgarantie, die für Fahrten des Nahverkehrs in NRW gilt, auf Verspätungen, die während der Fahrt entstehen (Unterwegsverspätungen) und Anschlussverluste zu erweitern. Eine Abfahrtsverspätung reicht nicht aus.

Heute entstehen im Nahverkehr häufig Verspätungen durch Überholungen durch Fernverkehrszüge. Gemäß des Verursacherprinzips sollten dann betroffenen Nahverkehrskunden Fernverkehrszüge ohne vorheriges Buchen eines Fernverkehrstickets freigegeben werden.

Information, Service, Sicherheit, Komfort

Einheitliche Ansprechpartner

Der gewöhnliche Fahrgast möchte bequem und zügig von einem Ort zum anderen kommen. Die unterschiedlichen Zuständigkeiten für die einzelnen Transportmittel, Haltestellen und Bahnhöfe sowie Auskünfte, Aushänge und Anzeigen interessieren ihn nicht.

Daher fordert PRO BAHN, dass eine NRW-weite Telefonnummer, eine NRW-weite E-Mail-Adresse und ein NRW-weites Kontaktformular eingeführt werden. Dann kann der Fahrgast auf seinem bevorzugten Kontaktaufnahmeweg Anfragen stellen, Verbesserungen anregen oder sich beschweren, ohne dass er wissen muss, wer gerade für was zuständig ist.

Für eine telefonische Kontaktaufnahme muss ausreichend Personal vorhanden sein, so dass Warteschleifen für den Anrufenden nach Möglichkeit nicht entstehen. Bei digitaler Kontaktaufnahme muss ein PDF-Dokument oder Bild angehängt werden können, um das Problem besser darstellen zu können. Eine Antwortgarantie innerhalb weniger Werktage ist für die Kundenakzeptanz wesentlich.

Ferner ist gerade bei konstruktiver Kritik anzustreben, dass die Aufgabenträger diese auch zur Verbesserung der Prozesse benutzen. Auch dieses Grundsatzprogramm enthält – leider – viele Verbesserungsvorschläge, weil individuelle, konstruktive Kritik nicht zur Verbesserung der Prozesse geführt hat und die anregenden Personen nur abgewimmelt wurden.

Ferner sollte für akuten Störungen eine Fahrplanhotline eingerichtet werden, die Fahrgäste bei ihrer Routenplanung unterstützt.

Service und Zugbegleitung

Im Service ist gut geschultes Personal sehr wünschenswert, damit es Anfragen und Auskunftswünsche qualifiziert beantworten kann.

Ebenso ist sicherzustellen, dass das Servicepersonal hilfsbereit, motiviert und freundlich auftritt. Wobei allerdings bei Kundenkritiken auch immer wieder zu lesen ist, wie kundenfreundlich das Personal trotz aller Störungen geblieben ist.

Zugbegleiter sind im Regionalverkehr wieder präsent geworden. PRO BAHN erkennt diese positive Entwicklung an. Fahrgäste fühlen sich vor allem bei der Anwesenheit von Servicepersonal im Zug sicherer und wohler. Und das Servicepersonal steht als Ansprechpartner für Fragen und Auskünfte zur Verfügung.

Bei Abendzügen, längeren Zügen mit mehreren Fahrzeugeinheiten und bei Großveranstaltungen wie Karneval, Konzert und Sportevents ist es wichtig, ausreichend Service- und Sicherheitskräfte einzusetzen.

Marketing und Kundenbindung

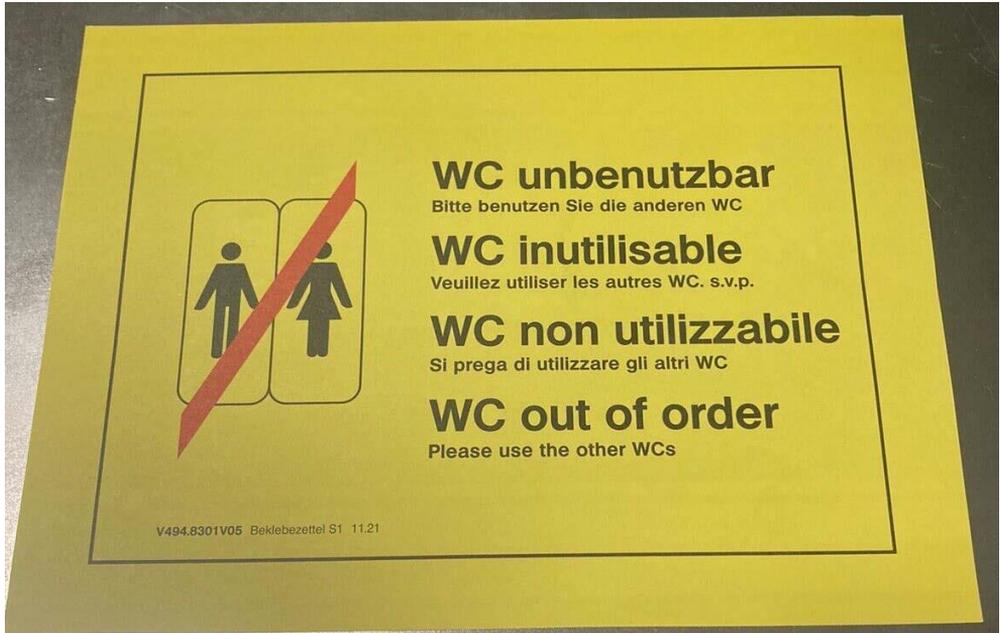
PRO BAHN wünscht sich neue und marktgerechte Werbemaßnahmen, die zum Umstieg auf den öffentlichen Personenverkehr anregen und ihn als zeitgemäß und modern präsentieren. Bei diesen Werbemaßnahmen ist zu berücksichtigen, dass Wissen über den öffentlichen Personenverkehr bei reinen Autofahrern häufig kaum bis gar nicht vorhanden ist.

Werbemaßnahmen an Bahnhöfen, Haltestellen und Fahrzeugen können wunderbar zur Kundenbindung genutzt werden, indem kundenorientierte Highlights und oder Maßnahmen mit Zusatznutzen beworben werden. Von der Mitnahme von Personen im Abo oder Gruppentickets, extra Bussen und Bahnen bei Großveranstaltungen und Nachtsternverkehre an Wochenenden oder Feiertagen zum Beispiel.

Komfort und Ausstattungsmerkmale der Schienenfahrzeuge

Zu einem angenehmen Reiseerlebnis gehört auch ein angemessener Komfort: Gepolsterte Sitze, genügend Beinfreiheit, Klimaanlage sollten selbstverständlich sein, Fahrgeräusche auf ein Minimum reduziert sein. Die Ein- und Ausstiege der Fahrzeuge sollen breit und die Anordnung von Sitzen, Gängen und Abstell- und Ablageflächen sinnvoll dimensioniert sein. Moderne Schienenfahrzeuge können sogar unterschiedliche Bestuhlungen für Hauptverkehrszeiten und andere Zeiten bereitstellen, was den unterschiedlichen Bedürfnissen zu unterschiedlichen Tageszeiten sehr entgegenkommt.

Anforderungen für ein komfortables, barrierefreies und zeitgemäßes Fahren beschreiben eigene Broschüren. PRO BAHN zum Beispiel hat das „Lastenheft für neue Nahverkehrsfahrzeuge“ herausgegeben, der Bundesverband Schienennahverkehr die „Empfehlungen für Anforderungen an Fahrzeuge in Vergabeverfahren“.



Einige Punkte sollen besonders hervorgehoben werden, zumal sie teilweise in den Broschüren auch nicht enthalten sind: Fahrgäste sollen in allen Zugteilen, und das gilt auch für S-Bahnen, mindestens 2 benutzbare Toiletten erreichen können, von denen mindestens eine behindertengerecht ausgelegt ist. Eine gute Mobilfunk- und WLAN-Verbindung muss vorhanden sein. Fahrzeuge müssen aus Gründen einer guten Fahrplanstabilität eine hohe Beschleunigung anbieten. Für eine zeitgemäße Notbremsverzögerung sind Fahrzeuge mit Magnetschienenbremse auszustatten.

Bedarfshalte und Haltewünsche

Der Halt nur bei Bedarf ist bei Bussen Standard, bei manchen Bahnhaltstellen sinnvoll. Die Forderung zum Anhalten muss leicht und erkennbar von jedem Sitzplatz aus möglich sein. An Bahnhaltstellen muss klar erkennbar sein, wo man sich aufhalten soll oder wo die Taste zur Anforderung zu bedienen ist.

Fahrradmitnahme



Für die Fahrradmitnahme sollte genügend Raum zur Verfügung stehen. Auch bei Bussen ist dieses für Einzelfälle anzubieten. Behinderte müssen nicht nur Elektromobile, sondern auch Tandems mitnehmen dürfen.

Fahrzeugwerbung

Ein besonderes Ärgernis bei Bussen und Straßenbahnen ist das vollständige Zukleben von Fenstern mit sogenannter Vollwerbung – die Sicht durch die Fenster nach draußen ist dann nur noch schemenhaft möglich.

PRO BAHN fordert einen Werbeverzicht auf den Fensterflächen, da dieser Verzicht den originären Fahrkomfort beibehält, Sehbehinderten die Orientierung erleichtert und bei einigen Fahrgästen Übelkeit verhindert.

Werbung, die das eigene Image fördert, die eigene Attraktivität aufzeigt und anderen Verkehrsteilnehmern verdeutlicht, dass Busse und Bahnen Teilhabe ermöglichen und Staus reduzieren, ist dabei besonders elegant.

Landschaftserlebnis und Reisekultur

Eine Fahrt mit dem Zug wird vielerorts als besonderes Erlebnis vermarktet. Dennoch wird die Sicht aus dem Zug zunehmend durch großvolumige Lärmschutzwände verstellt, was dem Fahrerlebnis wesentlich den Reiz nimmt. Dabei lassen sich Lärmschutzwände heutzutage transparent oder begrünbar gestalten. Mit diesen und weiteren Alternativen können sie städtebaulich und für Fahrgäste ansprechend umgesetzt werden.



PRO BAHN setzt sich daher für lärmreduzierte Fahrzeuge und Bremsen ein, die durch die Verkehrsverbünde vorgeschrieben werden müssen. Genauso wichtig ist die Förderung und Erforschung neuer, innovativer Lärmschutzmaßnahmen.

Forschung

PRO BAHN setzt sich daher für eine gezielte Förderung der Forschung im Öffentlichen Personenverkehr ein. Hier einige exemplarische Beispiele:

Verkehrssoziologie



Menschen reagieren auf Verkehrsangebote vor allem emotional. Die Verkehrssoziologie beschäftigt sich beispielsweise mit Verkehrsmittelwahl, Akzeptanz von fahrerlosen Systemen, Wahl der Verkaufswege beim Ticket.

Ein nicht zu vernachlässigender Teil der Bevölkerung hat eine begründete und häufig auch unbegründete Abneigung gegenüber dem öffentlichen Personenverkehr. Die Erforschung dahinter liegender Haltungen sowie von Chancen zur Gewinnung neuer und zufriedener Fahrgäste, ist ebenfalls sehr

wichtig. Dazu gehört auch die Verringerung der Pkw-Fahrten zugunsten von Fahrrad, zu Fuß oder E-Roller aus Sicht von Mobilitätswende und Klimawandel.

Das Verhalten der Fahrgäste bei diesen und anderen Fragen ist ein ganz wesentlicher Aspekt zur Planung und Umsetzung eines guten und von den Menschen akzeptierten Angebots. PRO BAHN begrüßt und unterstützt daher ausdrücklich die weitere Forschung auf dem Gebiet der Verkehrssoziologie.

Psychologie bei Entscheidungen zur Verkehrsinfrastruktur

Immer wieder fallen gute Verkehrsprojekte bei Bürgerentscheiden durch: Eine Straßenbahn für Aachen oder eine Seilbahn für Wuppertal sind daran gescheitert. Woran liegt das? An einer Grundstimmung der Angst? An mangelnder Information des Bürgers? PRO BAHN setzt sich dafür ein, dass Strategien für eine gelungene Veränderung entwickelt werden.

Wirtschaftskraft und Attraktivität

Die Auswirkung eines gut funktionierenden öffentlichen Nahverkehrs auf die Wirtschaftskraft einer Region wurde bisher zu wenig erforscht. PRO BAHN wünscht sich ausdrücklich die Erhebung und Veröffentlichung entsprechender Daten im nationalen wie internationalen Wettbewerb.

Auch die Attraktivität einer Region mit einem gut funktionierenden öffentlichen Personenverkehrs für Arbeitgeber, Arbeitnehmer und Anwohner bis hin zum Einfluss auf ein funktionierendes Staatswesen kann viel ausgiebiger erforscht werden.

Leittechnik, autonomes Fahren und Bedarfsverkehre

In der Leittechnik können moderne Berechnungsmethoden einen robusteren Fahrplan, eine bessere Ausnutzung der Infrastruktur ermöglichen und Energie sparen.

Die Weiterentwicklung des autonomen Fahrens bei Zügen, S- und U-Bahnen wird als Forschungsziel immer wichtiger. Auch lässt sich so die Infrastruktur besser nutzen und Energie sparen, wenn die entsprechende Leitzentrale über ausreichend intelligente Fähigkeiten verfügt und die Fahrzeuge entsprechend steuerbar sind.

Auch fahrerlose Systeme auf der Straße sind in Erprobung, bedürfen noch einer weiteren Forschung.

Bedarfsverkehre gewinnen durch Rufbusse oder Anrufsammeltaxen immer mehr an Bedeutung. Die Weiterentwicklung von Apps und Leitstellen ist zu begrüßen, damit das Angebot kundenfreundlicher und kostengünstiger wird.

PRO BAHN setzt sich gerade im Industrie- und Wissenschaftsstandort NRW gezielt für eine verstärkte Erforschung eines intelligenteren öffentlichen Personenverkehrs ein.

Sonstige Technik und Logistik

Die elektrischen Antriebe einer Bahn lassen sich heute auch mit Batteriepacks oder Wasserstoff-Sauerstoff-Brennstoffzellen kombinieren. Hier ergeben sich vielfältige Forschungsmöglichkeiten bei Reichweite, Anzahl möglicher Ladezyklen, Ladegeschwindigkeit, Wirkungsgrad und weiterer technischer Parameter, die diese alternativen Antriebe attraktivieren.

Auch ergeben sich mit alternativen Antrieben Realisierungsmöglichkeiten auch bei Tunneln und Brücken, die rein elektrisch nicht möglich sind. Ein bekanntes Beispiel ist die Müngstener Brücke, die aufgrund ihrer Statik nicht elektrifizierbar ist.

Die vollautomatische und gleichzeitig kostengünstige Sicherung von Bahnübergängen stellt auch ein wichtiges Forschungsgebiet dar.

Durch Fortschritte in der Leichtbauweise, im Motorenwirkungsgrad samt intelligenterer Ansteuerung lässt sich der Gesamtwirkungsgrad noch weiter erhöhen.

Der Bus- und Bahnverkehr in Deutschland zählt zu den sichersten weltweit. Dazu trägt eine moderne Signaltechnik und psychologisch richtig gebauter Straßenraum sehr bei. Doch an mancher Stelle gibt es noch Defizite, insbesondere bei Bahnübergängen, bei eigenen Gleiskörpern der städtischen Schnellbahnen und an Bushaltestellen. PRO BAHN setzt sich für die Erforschung neuer Lösungen ein, die den öffentlichen Personenverkehr noch sicherer machen.



Weitere Informationen unter

<https://www.probahn-nrw.de>

Fotos: Copyright by Thomas Probol und Detlef Neuß

Impressum

Herausgeber

Fahrgastverband PRO BAHN
Landesverband NRW e.V.
Mülheimer Straße 91
47058 Duisburg