

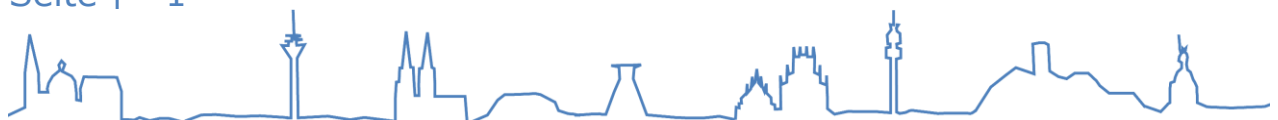
Grundsatzprogramm Fahrgastverband PRO BAHN NRW e.V.



Fahrgastverband
PRO BAHN

Inhalt

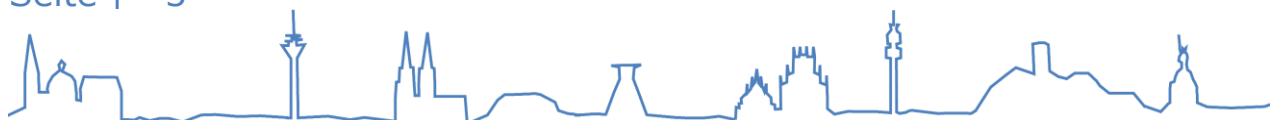
| | |
|---|-----------|
| Inhaltsverzeichnis..... | 1 |
| Vorwort..... | 4 |
| 1. Allgemeine Ziele | 5 |
| 1.1 Vorrang für den Umweltverbund..... | 5 |
| 1.2. Sensibilisierung fördern..... | 5 |
| 1.3. Lebensgrundlagen erhalten..... | 6 |
| 1.4. Verkehrspolitik (Schiene) | 7 |
| 2. Organisation des ÖPNV | 8 |
| 2.1. Rolle der Aufgabenträger | 8 |
| 2.2. Rolle der Verkehrsunternehmen..... | 9 |
| 2.3. Nahverkehr aus einem Guss..... | 10 |
| 2.4. Einheitliche Ansprechpartner..... | 10 |
| 2.5. Einbindung der Interessensverbände in Gremien..... | 11 |
| 3. Netz & Infrastruktur | 11 |
| 3.1. Reaktivierung von Strecken..... | 11 |
| 3.2. Streckenneubau zu Lückenschlüssen..... | 12 |
| 3.3. Rückbau stoppen..... | 13 |
| 3.4. Ausbau fördern..... | 13 |
| 3.5. Trassensicherung..... | 14 |
| 3.6. Schnellverkehrsnetz..... | 14 |
| 3.7. SPNV-Spuren & Vorrangschaltungen..... | 15 |
| 3.8. Bus und Bahn in die Innenstadt..... | 15 |
| 3.9. Umwelt- und Anwohnerverträglichkeit..... | 16 |
| 3.10. Lage und Erreichbarkeit von Stationen..... | 16 |
| 4. Angebot & Fahrplan | 17 |
| 4.1. Integraler Taktfahrplan..... | 17 |
| 4.2. Grundangebot | 18 |
| 4.3. Anschlusssicherung..... | 18 |
| 4.4. Freizeitverkehr..... | 19 |
| 5. Betrieb & Verkehr | 20 |
| 5.1. Fernverkehr..... | 20 |
| 5.2. Ticketkauf an Automaten..... | 21 |



| | |
|--|-----------|
| 5.3. Fahrkarten im Vorverkauf..... | 22 |
| 5.4. Fahrkartenverkauf im Zug | 23 |
| 5.5. Zuggattungen..... | 23 |
| 5.6. Fahrplanstabilität..... | 23 |
| 5.7. Baustellen, Ersatzverkehre & Störungsmanagement..... | 24 |
| 5.8. Informationssysteme..... | 25 |
| 5.9. Fahrplanwechsel..... | 25 |
| 6. Tarife & Tickets..... | 26 |
| 6.1. NRW-Tarif..... | 26 |
| 6.2. Übergangstarife..... | 27 |
| 6.3. Grenzüberschreitende Tarifangebote..... | 28 |
| 6.4. Nutzung von Fernverkehrszügen..... | 28 |
| 6.5. Streifenkarte..... | 29 |
| 6.6. Abendnetzkarte..... | 29 |
| 6.7. MobiCard..... | 29 |
| 6.8. Kindermitnahme & Kindertarife..... | 30 |
| 6.9 Jugendtarif..... | 30 |
| 6.10 Modellprojekte..... | 30 |
| 6.11 Sozialticket..... | 31 |
| 6.12. Tarifliche Benachteiligung des ländlichen Raums..... | 31 |
| 7. Service, Sicherheit & Sauberkeit..... | 31 |
| 7.1. Bahnhöfe und Haltestellen..... | 31 |
| 7.2. Personal..... | 32 |
| 7.3. Information..... | 33 |
| 7.4. Zugbegleitung..... | 34 |
| 7.5. Fahrzeuge..... | 34 |
| 7.6. Reisezentren..... | 34 |
| 7.7. Gastronomie..... | 34 |
| 7.8. Service-Point..... | 35 |
| 7.8. Alkohol-Verbot im ÖPNV..... | 35 |
| 8. Fahrzeuge..... | 36 |
| 8.1. Komfort | 36 |
| 8.2. Klimatisierung..... | 36 |
| 8.3. Niederflurigkeit..... | 37 |
| 8.4. Linienbusse..... | 37 |



| | |
|--|-----------|
| 8.5. Fahrzeugwerbung..... | 38 |
| 8.6. Zielgruppenbezogene Sitzlandschaften..... | 39 |
| 8.7. Landschaftserlebnis und Reisekultur..... | 39 |
| 8.8. Toiletten..... | 39 |
| 9. Marketing & Kundenbindung..... | 40 |
| 9.1. Stammkundenbindung..... | 40 |
| 9.2. Neukundengewinnung..... | 40 |
| 9.3. Werbung und Werbemaßnahmen..... | 40 |
| 10. Investition & Finanzierung..... | 42 |
| 10.1. Aufstockung der Regionalisierungsmittel..... | 42 |
| 10.2. Investition in Bestandspflege..... | 43 |
| 10.3. Sinnvolle Finanzierung..... | 43 |
| 10.4. Gerechtere Steuerverteilung..... | 44 |
| 10.5. Steuerliche Gleichbehandlung..... | 44 |
| 10.6. Innovative Drittmittelverwendung..... | 44 |
| 10.7. Kostentransparenz..... | 44 |
| 11. Forschung..... | 45 |
| 11.1. Fahrzeugforschung..... | 45 |
| 11.2. Niederflur- und Neigetechnik..... | 45 |
| 11.3. Vertriebssysteme..... | 46 |
| 11.4. Informationssysteme..... | 46 |
| 11.5. Bedarfsverkehre..... | 46 |
| 11.6. Systeme zur Anschlusssicherung..... | 47 |
| 11.7. Sicherheits- und Signaltechnik..... | 47 |
| 11.8. Verkehrssoziologie..... | 47 |
| 11.9. Lärmschutz..... | 48 |
| Internetpräsenzen..... | 49 |
| Impressum..... | 50 |



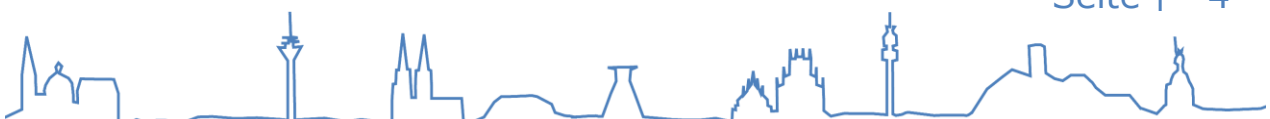
Vorwort

Der **Fahrgastverband PRO BAHN NRW e.V.** ist ein gemeinnütziger und eingetragener Verein, der sich für eine stetige Verbesserung des Angebots im Öffentlichen Personennah- und Fernverkehr (ÖV) einsetzt und gleichzeitig bemüht ist, Fahrgastrechte zu stärken und sich um Fahrgastanliegen zu kümmern. Wir möchten als Schnittstelle zwischen Fahrgästen und Verantwortlichen die Benutzung von Bahn und Bus attraktiver machen. Im konstruktiven Gespräch mit Bestellern und Betreibern bemühen wir uns um die Optimierung vorhandener Angebote. Mit Konzepten und Pressearbeit tragen wir zur Sensibilisierung von Politik und Verwaltung bei.

Die Arbeit bei **PRO BAHN** erfolgt ehrenamtlich. Es gibt keine bezahlten Mitarbeiter. Die Mitglieder von **PRO BAHN** sind aktive und überzeugte Nutzer des ÖV. Auf diese Weise werden wir tagtäglich mit den Problemen und Unzulänglichkeiten des Verkehrsangebotes sowie den Bedürfnissen und Anliegen der Fahrgäste konfrontiert, sehen aber auch durchaus gute und fahrgastfreundliche Entwicklungen.

Darüber hinaus haben sich unsere Mitglieder in ihrer Freizeit über Jahre hinweg auch fachlich mit den Anforderungen und rechtlichen Rahmenbedingungen vertraut gemacht. Auf diese Weise haben wir uns seit Gründung des Vereins ein umfangreiches Fachwissen angeeignet, mit dem wir uns in Politik und Verwaltung für eine stetige Verbesserung des ÖV einbringen. Nicht umsonst sehen wir uns daher als „Anwälte der Fahrgäste“. Wir sind auf Bahnhofsfesten und Ähnlichem mit Info-Ständen vertreten und organisieren darüber hinaus auch Exkursionen und Ausflüge für unsere Mitglieder.

Um unsere Arbeit für jedermann transparent und nachvollziehbar zu machen, hat sich der nordrhein-westfälische Landesverband von **PRO BAHN** in seiner Landesversammlung am 26.02.2011 dieses Grundsatzprogramm gegeben und beschlossen.



1. Allgemeine Ziele

1.1. Vorrang für den Umweltverbund

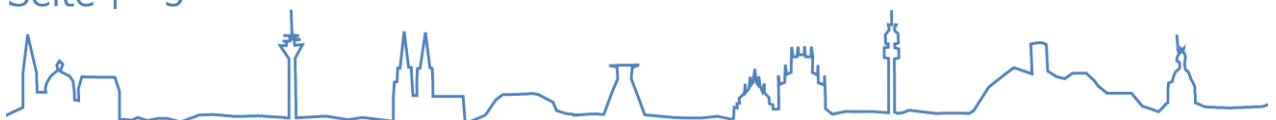
Öffentliche Verkehrsteilnehmer verhalten sich nicht nur rücksichtsvoll gegenüber Mensch und Umwelt, sie leisten auch einen wichtigen Beitrag zur Entlastung des Straßenverkehrs. Sie dürfen sich nicht als Menschen zweiter Klasse fühlen, sondern sollen vielmehr auch Vorteile genießen, mit denen sie für ihr vorbildliches Verkehrsverhalten belohnt werden. Insgesamt muss der Umweltverbund spürbar gestärkt werden, auch durch Lenkungsmaßnahmen gegenüber dem PKW-Verkehr. Unser Ziel ist es, den Anteil des Umweltverbundes am Gesamtverkehr in allen Teilen des Landes wesentlich zu erhöhen.



1.2. Sensibilisierung fördern

Gerade im Hinblick auf Reaktivierungen von Eisenbahnstrecken ist das Verkehrsmittel Eisenbahn für die Anwohner gedanklich ins Hintertreffen geraten. Die Vorstellungen von Eisenbahnverkehr im ländlichen Raum sind leider vielerorts noch veraltet und vorurteilsbehaftet. Einige kennen Bahnen – wenn überhaupt – nur noch als touristische Attraktion (Museumseisenbahn).

PRO BAHN möchte deshalb auch gerade im ländlichen Raum wieder das Bewusstsein für Bus und Bahn als Alternative zum PKW-Verkehr stärken. vielerorts



hört man Argumente von: „Das lohnt sich doch nicht mehr“, „Das macht doch viel zu viel Lärm“ bis hin zu „Ich habe diese Strecke schon einmal sterben sehen“. Wir arbeiten daher auch Eisenbahngeschichte und Verkehrspolitik auf, stellen Fehler der Vergangenheit heraus und präsentieren der Bevölkerung gleichzeitig Konzepte, wie moderner Bahn- und Busbetrieb aussieht. Denn längst schon werden im SPNV leichte, leise und moderne Triebwagen eingesetzt.

Wir wollen die Bevölkerung sensibilisieren und Aufgabenträger, sowie Zweckverbände bei der Neuplanung und Reaktivierung von Bahnstrecken unterstützen.

1.3. Lebensgrundlagen erhalten

Unsere Erde, auf der wir leben, ist seit der Industrialisierung zu Beginn des 19. Jahrhunderts einer immer rasanter fortschreitenden Umweltbelastung unterworfen. Die Mobilität spielt aber in unserer Gesellschaft eine derart wichtige Rolle, dass sie zwingend erforderlich und auch gewünscht ist.

Kein anderes motorisiertes Beförderungsmittel ist so umweltverträglich, flächenschonend, menschenverträglich und sicher wie Bus und Bahn. Und auch hier kann noch viel getan werden. So sollte beispielsweise angestrebt werden, dass die Energieversorgung für den ÖPNV komplett aus regenerativen Energiequellen gewonnen und Busse mit umweltschonenden Motoren ausgerüstet werden.

Die Förderung, der weitere Ausbau und die Nutzung des ÖPNV sind somit wichtige und wertvolle Schritte, diese unsere Welt und unsere Schöpfung so zu bewahren, dass auch noch unsere Kinder und deren Kinder in einer sauberen und gesunden Atmosphäre leben und reisen können.

PRO BAHN setzt sich daher dafür ein, dass dieser Grundgedanke nicht nur weiterverfolgt, sondern mittelfristig umgesetzt wird.





1.4. Verkehrspolitik (Schiene)

Regionalverkehr

Der Regionalverkehr wird als Folge der Bahnreform von den Bundesländern verantwortet. Er ist eine gemeinwirtschaftliche Aufgabe und wird mit Steuermitteln gefördert. Der Regionalverkehr muss in öffentlicher Verantwortung bleiben, evtl. im Verantwortungsbereich der Bundesländer, wobei dann darauf zu achten ist, dass im Sinne der Fahrgäste die Interessen nicht an den Landesgrenzen enden.

Fernverkehr

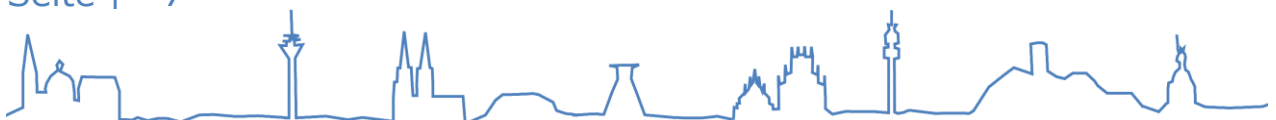
Auch der Fernverkehr gehört zur Daseinsvorsorge des Staates. Der Fernverkehr ist zurzeit, nicht zuletzt wegen steuerlicher Ungleichbehandlung gegenüber anderen Verkehrsträgern offenbar nur schwer eigenwirtschaftlich zu betreiben. Wie sonst ist es zu erklären, dass sich seit der Bahnreform kein nennenswerter Wettbewerb herausgebildet hat. Auch diese Verkehrsparte muss in staatlicher Verantwortung bleiben, wobei die Politik aufgefordert ist, die Mindeststandards der Bedienung festzuschreiben.

Güterverkehr

Es ist nicht Aufgabe des Staates nationale und internationale Güterverkehre zu betreiben. Die Güterverkehrsparte kann vollständig privatisiert werden.

Netz und Stationen

Ein staatliches Netz ist analog anderer Netze (Straße, Wasserstraße) unverzichtbar. Das Schienennetz und die Stationen dürfen nicht als gewinnorientierte



Aktiengesellschaft geführt werden, sondern müssen gemeinwirtschaftlich ausgerichtet sein. Das derzeitige gewinnorientierte Trassen- und Stationspreissystem verhindert überdies die gewünschte Ausweitung des Schienenverkehrs. Das Netz und die gesamte Infrastruktur müssen im öffentlichen Eigentum verbleiben.



2. Organisation des ÖPNV

2.1. Rolle der Aufgabenträger

Der ÖPNV in Nordrhein-Westfalen wird von sog. Aufgabenträgern organisiert. Während im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) das Land seine diesbezügliche Kompetenz in der Regel auf die Verkehrsverbünde bzw. auf entsprechende Zweckverbände übertragen hat, wird der Busverkehr von den Kreisen und Städten verantwortet.

Im Busverkehr und im kommunalen Schienenverkehr wird das Verkehrsangebot jedoch faktisch durch die einzelnen Verkehrsunternehmen bestimmt. Besonders dort, wo der Linienverkehr eigenwirtschaftlich durchgeführt wird, orientiert sich das Fahrangebot oftmals nicht an den Belangen der Fahrgäste im Jedermannverkehr, sondern an Fahrzeugumläufen, den Stundenplänen der Schulen oder den Dienstplänen des Fahrpersonals. Dieser Entwicklung muss Einhalt geboten werden.



PRO BAHN hält es daher für unbedingt erforderlich, dass die Aufgabenträger in Ihren Nahverkehrsplänen ein fahrgastorientiertes Angebot festlegen und geeignete Mittel und Wege nutzen dieses umzusetzen. Die Aufgabenträger sollten einen Rahmen für das Angebot z. B. hinsichtlich Fahrplan, Netz und Angebot vorgeben.

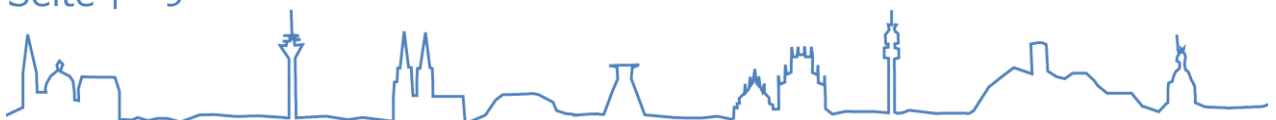
2.2. Rolle der Verkehrsunternehmen

Verkehrsunternehmen erbringen maßgeblich die Leistung für die Fahrgäste und sind somit der zentrale Bestandteil des Öffentlichen Verkehrs.

Daher fordert **PRO BAHN** die Förderung und Erhaltung leistungsfähiger Verkehrsunternehmen. Das Ziel öffentlich geförderten Nahverkehrs kann nicht die Gewinnerzielung Privater sein sondern muss in der Re-Investition der Gewinne in eine weitere Verbesserung des Nahverkehrs liegen. Der Nahverkehr muss bezahlbar und steuerbar bleiben.

PRO BAHN fordert aus diesem Grund den Stopp von Verkäufen öffentlicher/kommunaler Unternehmen. Die Vergangenheit, aber auch aktuelle Entwicklungen haben gezeigt, dass in Puncto Zugriff/Steuerbarkeit eindeutige Vorteile in der Vorhaltung eines im Besitz der jeweiligen Gebietskörperschaften befindlichen Unternehmens liegen. Aufgabenträgerbelange können oftmals sehr viel besser, schneller und mit Einblick in die betrieblichen Abläufe umgesetzt werden, als dieses bei privaten Unternehmen der Fall wäre. Bei diesen besteht die Gefahr, dass Entscheidungen oftmals mit großer Zeitverzögerung und ohne Vor-Ort-Kenntnisse in fernab gelegenen Konzernzentralen fallen – die Kundenorientierung bleibt dabei meistens auf der Strecke.

Unternehmen sollten genügend Spielraum haben und mit finanziellen Ressourcen ausgestattet sein, um den Vorteil der Kundennähe optimal ausnutzen zu können. Dabei (z. B. bei der Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste) sollte der Aufgabenträger entsprechende Anreize setzen.





2.3. Nahverkehr aus einem Guss

Nahverkehr darf nicht an der Stadt-, Kreis- oder Landesgrenze enden. Hier sieht **PRO BAHN** noch erheblichen Verbesserungsbedarf. Die wirtschaftlichen und sozialen Beziehungen unserer Gesellschaft enden nicht an den Kommunalgrenzen, leider jedoch viel zu oft der jeweilige Busverkehr. Nicht selten gibt es kurze Lücken im Liniennetz zwischen verschiedenen Städten oder Kreisen. Die teilweise unsinnige Umwandlung von Regional- in reine Stadtbuslinien – wie beispielsweise in den 1990er Jahren im großen Stil im Aachener Verkehrsverbund geschehen – hat diesen Negativtrend weiter verstärkt. Wo es kreis- oder städteübergreifende Verkehre gibt, sind Netz und Fahrplan selten aufeinander abgestimmt.

PRO BAHN fordert daher Aufgabenträger und Politik dazu auf, einen „Nahverkehr aus einem Guss“ zu verwirklichen und die hierzu erforderliche Organisation zu schaffen. Erforderlichenfalls müssen die entsprechenden gesetzlichen Rahmenbedingungen verändert werden. Die bisher ausschließlich für den SPNV verantwortlichen Zweckverbände sollen hierbei eine Koordinations- und Steuerungsfunktion übernehmen, zumal die Busverkehre wichtige Zubringer zum SPNV sind.

2.4. Einheitliche Ansprechpartner

Für den Fahrgast ist es oftmals nicht möglich zu erkennen, an wen er sich bei Beschwerden oder Anregungen wenden muss. Die Möglichkeiten reichen vom Aufgabenträger über den Verkehrsverbund bis hin zum Verkehrsunternehmen. Dabei ist es mitunter für den Fahrgast gar nicht zu erkennen, mit welchem Unternehmen er



seine Fahrt durchgeführt hat oder welcher der zuständige Verkehrsverbund ist. **PRO BAHN** fordert daher die Etablierung einheitlicher Ansprechpartner, an die sich der Fahrgast mit allen Anliegen wenden kann.

2.5. Einbindung der Interessensverbände in Gremien

Interessensverbände wie **PRO BAHN** verfügen auf dem Gebiet des ÖPNV über eine umfangreiche Fachkenntnis. Gerade aus diesem Grund sind sie wie keine andere Einrichtung oder Institution in der Lage, die Entwicklung des ÖPNV sowohl aus fachlicher Sicht als auch aus Fahrgastsicht zu beurteilen.

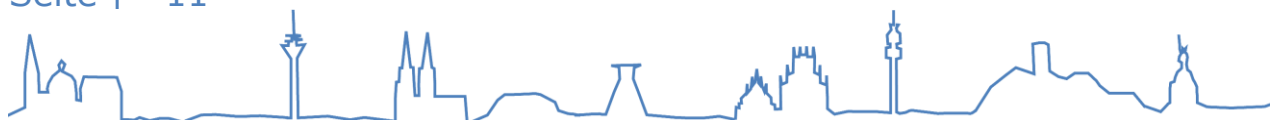
Politik, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sollten sich diese Fachkompetenz zu Nutzen machen. **PRO BAHN** fordert daher, frühzeitig in etwaige Entscheidungsprozesse eingebunden zu werden.



3. Netz & Infrastruktur

3.1. Reaktivierung von Strecken

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



PRO BAHN fordert daher vorrangig neben den bereits beschlossenen Reaktivierungen

- Lindern – Heinsberg
- Alsdorf – Stolberg
- Marienheide – Meinerzhagen

die mittelfristige Reaktivierung bzw. Wiederaufnahme von SPNV beispielsweise auf folgenden Strecken:

- | | |
|---------------------------------------|--|
| – Kleve – Nijmegen (NL) | – Dalheim – Roermond (NL) |
| – Emmerich – Arnhem (NL) | – Moers – Neukirchen-Vluyn / Kamp-Lintfort |
| – Kaarst – Viersen | – Linnich – Baal |
| – Stolberg – Eupen | – Düren – Euskirchen |
| – Kall – Hellenthal | – Ratingen – Duisburg-Wedau |
| – Meinerzhagen – Brügge | – Mettmann Stadtwald – W.-Vohwinkel |
| – Münster – Neubeckum | – Gelsenkirchen-Buer Nord – Recklinghausen |
| – Rahden – Bassum | – Hövelhof – Gütersloh – Versmold |
| – Osnabrück – Mettingen – Recke | – Neheim-Hüsten – Sundern |
| – Iserlohn – Hemer – Menden | – Paderborn – Büren – Brilon |
| – Dieringhausen – Waldbröl – Morsbach | |

3.2. Streckenneubau zu Lückenschlüssen

An einigen Stellen in Nordrhein-Westfalen fehlen nur wenige Kilometer Schienenstrecke, um zwei Eisenbahnstrecken miteinander zu verbinden. Solche Lücken bestehen entweder schon immer oder wurden in der Vergangenheit durch Stilllegung und Rückbau ehemaliger Strecken künstlich hervorgerufen.

PRO BAHN fordert daher langfristig den Neubau von Eisenbahnstrecken, um solche Lücken zu schließen.





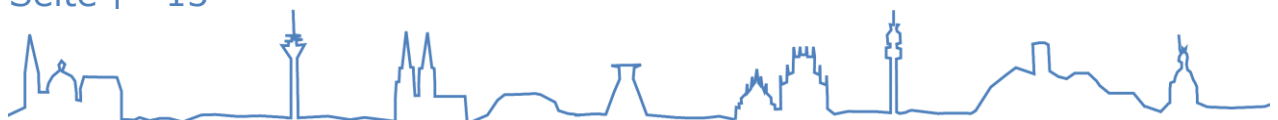
3.3. Rückbau stoppen

Es ist seit einiger Zeit traurige Gewohnheit geworden, die Schieneninfrastruktur auf das für den aktuellen Fahrplan notwendige Minimum zu beschränken. Durch diese nicht mehr zu steigernde Kurzsichtigkeit wird auf vielen Strecken ein einmal beschlossener Fahrplan faktisch in Beton gegossen, da fehlende bzw. zurück gebaute Kreuzungs- und Überholgleise gar keinen anderen Fahrplan mehr zulassen. Das gleiche gilt bei Verspätungen oder Betriebsstörungen. Auch hier kann nicht mehr flexibel auf kurzfristig notwendige Änderungen reagiert werden.

PRO BAHN fordert daher den sofortigen Stopp dieser unsinnigen Rückbaumaßnahmen sinnvoller und nötiger Schieneninfrastruktur. Hier sind Politik und Aufgabenträger gleichermaßen gefordert. Wir brauchen eine wirksame Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für das Netz und die Option der Regionalisierung der Infrastruktur von Regionalstrecken.

3.4. Ausbau fördern

Einige Schienenstrecken in Nordrhein-Westfalen weisen an verschiedenen Stellen Defizite in Bezug auf die Streckenqualität, die Streckengeschwindigkeit bzw. die Streckenkapazität auf. **PRO BAHN** fordert den angemessenen Ausbau dieser Streckenabschnitte. Hierzu zählen insbesondere die kurzfristige Beseitigung aller



Langsamfahrstellen sowie der Ausbau für höhere Streckengeschwindigkeiten bzw. der Bau zusätzlicher Streckengleise auf den folgenden Relationen:

- | | |
|---|-------------------------------|
| – Lünen – Münster | – Köln – Gummersbach |
| – Köln – Euskirchen – Trier | – Euskirchen – Bonn |
| – Dülken – Kaldenkirchen | – Rheydt – Rheydt-Odenkirchen |
| – Gelsenkirchen – Wanne-Eickel | – Oberhausen – Emmerich |
| – Minden – Wunstorf | – Essen-Dellwig Ost – Bottrop |
| – Essen Steele – Essen Überraehr | |
| – Köln – Düsseldorf – Duisburg (inklusive 7. und 8. Gleis Hohenzollernbrücke) | |
| – Köln Gummersbacher Straße – Köln Steinstraße | |

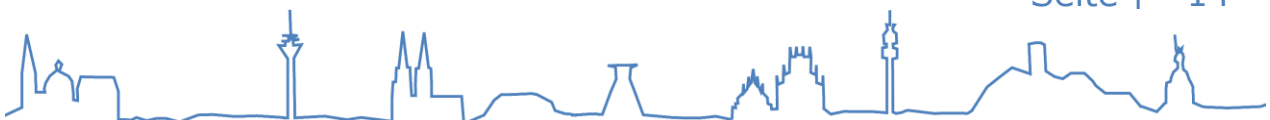
3.5. Trassensicherung

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



3.6. Schnellverkehrsnetz

PRO BAHN setzt sich für ein landesweites Schnellverkehrsnetz ein. Das Schnellverkehrsnetz soll vorrangig durch Schienenverkehrsstrecken erschlossen werden. Städte und Gemeinden, die keine Schienenanbindung haben bzw. die nicht sinnvoll über die Schiene angebunden werden können, sollen durch Schnellbusse



angebunden werden. Vorbild hierfür sind die Schnellbuslinien, z. B. im südlichen Hochsauerlandkreis oder im Münsterland.

3.7. ÖPNV-Spuren & Vorrangschaltungen

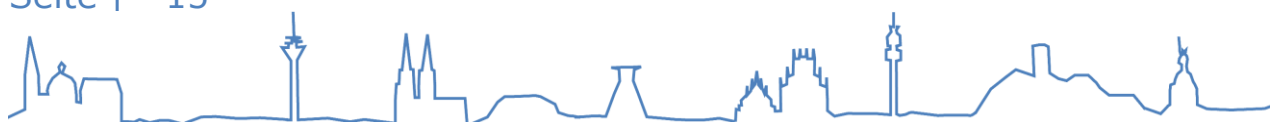
Wo Straßenbahnen und Linienbusse in Großstädten und Ballungsgebieten im öffentlichen Straßenraum fahren müssen, sind sie naturgemäß dem Verkehrsstrom des Individualverkehrs unterworfen. Dies macht den ÖPNV verspätungsanfällig, langsam und dadurch unattraktiv.

PRO BAHN fordert daher die weitere Forcierung eigener Trassen für den ÖPNV. Dabei sollen diese separaten Spuren von allen Verkehrsmitteln – Bussen, Straßenbahnen, Stadtbahnen – genutzt werden. Als positives Beispiel ist hier die in den 90er Jahren in Oberhausen entstandene ÖPNV-Trasse zu nennen. Wo eine eigene Trassierung städtebaulich nicht möglich ist, sollen an Ampeln Vorrangschaltungen für den ÖPNV eingerichtet werden. Dabei sollen sowohl einfache Bus- und Straßenbahnampeln genutzt als auch die neue Technologie der „mitfahrenden Trasse“ umgesetzt werden. Bei diesem neuen System wird der Straßenraum bei Annäherung eines Busses oder einer Straßenbahn über eine gesteuerte Abflussregelung vom Individualverkehr befreit.



3.8. Bus & Bahn in die Innenstadt

Städte wie Kassel, Siegen und Neuss führen ihren ÖPNV unmittelbar durch die Fußgängerzone. Bad Wildbad hat sogar im Jahre 2000 seine Stadtbahn vom Bahnhof aus durch die komplette Fußgängerzone bis zum Kurpark verlängert. Alle Städte



haben dadurch eine enorme Belebung ihrer Innenstädte und zugleich eine ungeheuer hohe Akzeptanz des ÖPNV bei Bevölkerung, Geschäftsleuten und Fahrgästen erreicht.

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

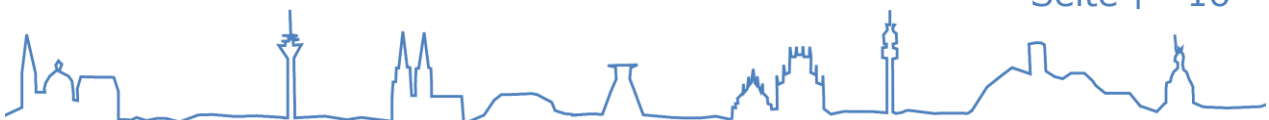
3.9. Umwelt- und Anwohnerverträglichkeit

PRO BAHN setzt sich für eine aktive Umwelt- und Anwohnerverträglichkeit bei Aus-, Um- oder Neubaumaßnahmen aller Art ein. Hierzu zählen insbesondere ein innovativer Lärmschutz sowie überzeugende Konzepte, Mensch und Natur nachhaltig von unvermeidlichen Emissionen durch den Schienenverkehr zu schützen. Denn Anwohner sind oftmals auch gleichzeitig Fahrgäste von Bus und Bahn.

3.10. Lage und Erreichbarkeit von Stationen

Viele Stationen und Bahnhöfe stammen aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts oder wurden zu Beginn des 20. Jahrhunderts errichtet. Die Siedlungsstruktur hat sich jedoch seitdem massiv geändert. Vorhandene Orte und ihre Wohnbebauung haben sich rasant ausgedehnt, neue Wohnbereiche sind hinzugekommen.

PRO BAHN fordert daher die Verlegung bzw. den Neubau von Stationen und Haltestellen entsprechend der gegenwärtigen Siedlungsstrukturen. Dabei soll und muss gleichzeitig darauf geachtet werden, dass Bahnhöfe und Stationen nicht nur von einer Seite, sondern grundsätzlich von beiden Seiten der Eisenbahnstrecke aus zugänglich sind. Als Negativbeispiel ist hier der Aachener Hauptbahnhof zu nennen. Dieser ist nur von Norden her zugänglich, obwohl sich südlich große Stadtteile und ausgedehnte Siedlungsbereiche anschließen.





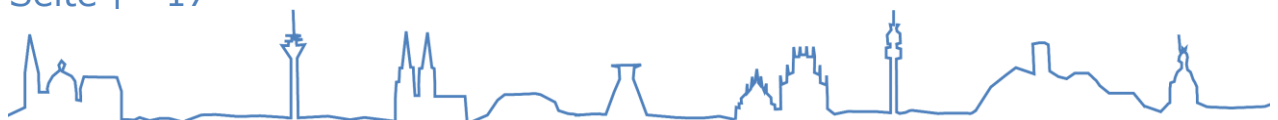
4. Angebot & Fahrplan

4.1. Integraler Taktfahrplan

Mitte der 90er Jahre wurde in Nordrhein-Westfalen im Bahnverkehr der sog. Integrale Taktfahrplan (ITF) eingeführt. Hauptmerkmal dieses Fahrplanes sind die stetig wiederkehrenden Abfahrtszeiten zu jeweils den gleichen Minuten sowie die Symmetrie des Fahrplans (entgegenkommende Züge derselben Linie treffen sich beim Stundentakt immer zur vollen und zur halben Stunde). Sowie möglichst optimale Rundumanschlüsse in den Knotenpunkten.

PRO BAHN befürwortet ausdrücklich die Einführung und Umsetzung des ITF. Leider wird der ITF jedoch vor allem im regionalen Busverkehr nicht durchgängig eingehalten. Insbesondere zu den Anfangs- und Endzeiten der Schulen wird der ITF oftmals durchbrochen, um das Angebot vorrangig auf den Schülerverkehr auszurichten. Das betrifft nur in wenigen Fällen Bahnlinien, in vielen Regionen aber Buslinien. Teilweise fährt der Busverkehr überhaupt nicht vertaktet, besonders in den ländlichen Bereichen.

Außerdem bestehen in vielen Knotenbahnhöfen insbesondere in der Schwachverkehrszeit keine optimalen Anschlussbeziehungen zwischen verschiedenen Linien.



PRO BAHN hält diese Zustände für völlig unangemessen und nicht mehr zeitgemäß. Der ITF ist nur dann attraktiv, wenn er wirklich den ganzen Tag über einheitlich angeboten wird. Andernfalls verliert auch der Fahrplan für den restlichen Tag an Akzeptanz, weil damit die eigentlich gewünschte einfache Merkbarkeit des Fahrangebotes verloren geht.

Daher fordert **PRO BAHN** im Rahmen einer landesweiten Einführung auch die konsequente Umsetzung des ITF im Busverkehr.



4.2. Grundangebot

PRO BAHN fordert ein landesweites Grundangebot mindestens im Stundentakt in der Bedienung durch Bus und Bahn. Werktags soll jeder Ort mindestens von 5.00 Uhr bis 23.00 Uhr und sonn- und feiertags von 8.00 Uhr bis 23.00 Uhr bedient werden.

4.3. Anschlusssicherung

Einer der wichtigsten Bestandteile eines funktionierenden und in der Öffentlichkeit akzeptierten ÖPNV ist die Gewährleistung von fahrplanmäßig ausgewiesenen



Anschlussbeziehungen. Leider kommt es immer wieder zu durchaus vermeidbaren Anschlussverlusten. In Zeiten mobilen Internets ist es jedoch technisch ohne weiteres möglich, Busfahrer über etwaige Verspätung von Anschlusszügen zu unterrichten, so dass diese zur Anschlusssicherung entsprechend warten können.

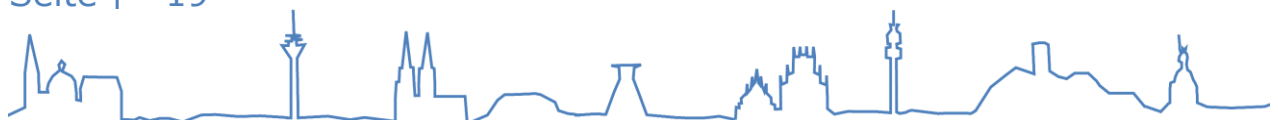
PRO BAHN fordert daher eine grundlegende Optimierung der Anschlusssicherung. Dies muss auch und vor allem zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und Verkehrsunternehmen realisiert werden.



4.4. Freizeitverkehr

Freizeitverkehre haben in der letzten Zeit enorm an Bedeutung gewonnen. Wesentliche Angebote des Freizeitverkehrs sind dabei zum einen der Nachtverkehr an Wochenenden und zum anderen der Ausflugsverkehr.

PRO BAHN setzt sich daher für eine landesweite Ausweitung des Nachtverkehrsangebotes bzw., wo dieses noch fehlt, die Etablierung eines Nachtbetriebes an. Ebenso wünscht sich **PRO BAHN** eine zielgruppenspezifische Erweiterung und Ausdehnung des Freizeitverkehrs. Zu touristisch und kulturell interessanten Zielen muss also auch und insbesondere an den Wochenenden ein attraktiver Verkehr angeboten werden.



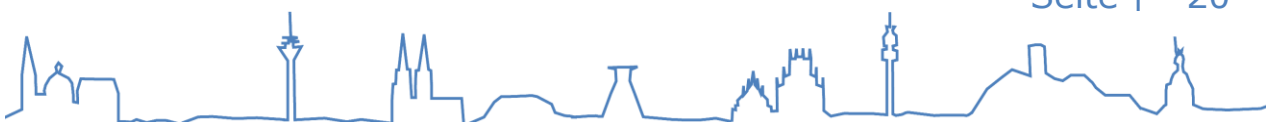


5. Betrieb & Verkehr

5.1. Fernverkehr

Der Fernverkehr wird gegenwärtig eigenwirtschaftlich und in Eigenregie durch die Deutsche Bahn AG betrieben. Konkurrenz und Wettbewerb gibt es faktisch nicht. Der politisch vorgegebene Zwang zur Eigenwirtschaftlichkeit führt dazu, dass die DB nur dort Fernverkehr anbietet, wo ein Optimum an Rendite erzielt werden kann. Aber auch ein ausgeglichener Fernverkehr gehört zur Daseinsvorsorge und ist auch dort erforderlich, wo er nach rein marktwirtschaftlichen Kriterien nicht realisierbar ist. Fernverkehr soll stündlich, auf schwachen Linien mindestens zweistündlich an allen Wochentagen mindestens zwischen 7.00 und 21.00 Uhr in einem stringenten Takt angeboten werden.

Vor diesem Hintergrund fordert **PRO BAHN**, die nordrhein-westfälischen Großstädte Krefeld, Mönchengladbach und Siegen wieder qualifiziert an das nationale Fernverkehrsnetz anzuschließen. Ferner soll die sog. Mitte-Deutschland-Verbindung vom Ruhrgebiet und Kassel in Richtung Dresden wieder gestärkt und eine Verbindung mit Nacht- und Hochgeschwindigkeitszügen zwischen Köln und London eingerichtet werden. Der unzureichende Fernverkehr in die Niederlande ist auszubauen, wobei auch die Relationen Aachen – Eindhoven und Düsseldorf – Eindhoven einbezogen werden sollten.



5.2. Ticketkauf an Automaten

Der Fahrkartenverkauf in Nordrhein-Westfalen erfolgt entweder in Vorverkaufsstellen, durch das Fahrpersonal oder durch Fahrausweisautomaten. Gerade beim Verkauf durch Automaten kommt es immer wieder zu erheblichen Problemen.

Bei einigen Fahrkartenautomaten muss sich der Fahrgast bereits vor Beginn des eigentlichen Kaufvorgangs für einen bestimmten Tarif entscheiden. So stehen in der Regel drei verschiedene, sich gegenseitig ausschließende Tarifsysteme zur Auswahl: der NRW-Tarif, der DB-Tarif und der jeweilige Verbundtarif. Für den tarifunkundigen Fahrgast ist es unmöglich zu wissen, welchen Tarif er wählen muss. Die Automaten der Verkehrsverbände halten in der Regel nur Fahrkarten ihres eigenen Tarifs vor.

PRO BAHN fordert daher umgehend eine grundlegende und landesweite Reform des Fahrkartenverkaufs durch Automaten. Alle Ticketautomaten müssen so programmiert werden, dass der Fahrgast im Dialogverfahren nur vier Fragen beantworten muss:

1. Von wo nach wo soll die Fahrt gehen?

Hier gibt der Fahrgast über eine Buchstabentastatur Start- und Zielort und ggf. Zwischenhalte der Fahrt ein. Gängige Ziele sollten über eine Direktwahl ausgewählt werden.

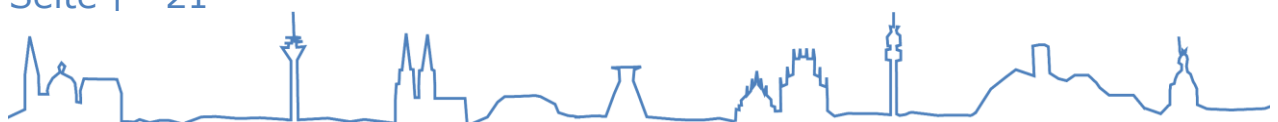
2. Wann soll die Fahrt durchgeführt werden?

Hier wählt der Fahrgast über einen Kalender und eine Uhr Datum und Zeit der Fahrt aus.

3. Wie viele Personen welchen Alters fahren gemeinsam?

4. Fahrausweisart

Hier werden dem Fahrgast alle für seine gewählte Strecke möglichen Fahrausweisarten angeboten. Unter diesen Angeboten wählt der Fahrgast ein Ticket aus.



Die Ticketautomaten müssen daher so programmiert sein, dass sie selbständig erkennen, welcher Tarif für die gewählte Verbindung einschlägig ist und welche Fahrausweisarten unter Berücksichtigung der gewünschten Reisezeit angeboten werden können. Dabei muss sichergestellt werden, dass auch sämtliche Sonderangebote angezeigt werden.

Von allen Automaten müssen Tickets zu allen Fahrzielen in Nordrhein-Westfalen und in die Nachbarräume sowie zu wichtige Zielen bundesweit und ins benachbarte Ausland lösbar sein. Hierzu müssen insbesondere die Automaten der Verkehrsverbände neben ihrem eigenen Tarif auch den gesamten NRW-Tarif (nicht nur die Pauschaltickets) anbieten. Alle Automaten müssen Münzen und Banknoten annehmen. Zusätzlich soll die Möglichkeit der bargeldlosen Bezahlung vorangetrieben werden. Für den personenbedienten Fahrkartenverkauf gelten die gleichen Maßstäbe.

5.3. Fahrkarten im Vorverkauf

Die Nutzung von Fahrkarten, die im Vorverkauf erhältlich sind (Zeitkarten, Netzkarten, Mehrfahrtenkarten, Streifenkarten u. ä.) bietet sowohl den Fahrgästen als auch dem laufenden Betrieb Vorteile. Während den Fahrgästen bei den im Vorverkauf erhältlichen Fahrkarten in der Regel ein attraktiver Rabatt eingeräumt wird, werden beispielsweise im Busverkehr die Fahrer entlastet, da sie weniger Fahrkarten im Fahrzeug verkaufen müssen. Dies beschleunigt bzw. stabilisiert den Fahrplan.

Um diese Vorzüge noch intensiver nutzen zu können, setzt sich **PRO BAHN** dafür ein, den Anteil an Vorverkaufsfahrausweisen durch gezielte Marketingmaßnahmen zu forcieren.

PRO BAHN setzt sich für ein flächendeckendes personenbedientes Vertriebsnetz von Fahrkarten ein. Die Einführung von E-Tickets scheint uns derzeit noch nicht ausgereift.



5.4. Fahrkartenverkauf im Zug

Der Fahrkartenverkauf durch das Personal in den Zügen darf nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. Es gibt zahlreiche Haltepunkte und Bahnhöfe, die unbesetzt sind, bei denen die Fahrkartenautomaten nicht selten defekt sind, aber auch Fahrgäste, wie beispielsweise ältere Menschen, mit einem Fahrkartenkauf am Automaten schlichtweg überfordert sind. Bei einem Fahrkartenverkauf im Bus (insbesondere im ländlichen Raum) dürfen aufgrund fehlender Vorverkaufsmöglichkeit dem Fahrgast keine preislichen Nachteile entstehen.

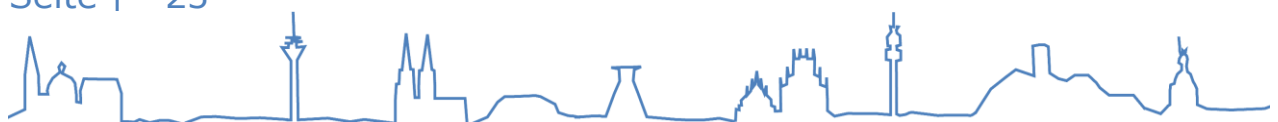
5.5. Zuggattungen

In NRW müssen auch alle Privatbahnen die Bezeichnungen S, RB und RE sowie die landesweit eingeführten Liniennamen wie NRW-Express verwenden. Diese Angaben sind in allen Fahrplanmedien, Informationssystemen und Ansagen zu verwenden.

| | | | | | |
|------------------|-----------------|----|-----------------------|-------|----|
| isburg - Düsseld | Mönchengladbach | 7 | n. Delay approx. 35 m | 18:32 | RB |
| senkirchen - Obe | Düsseldorf | 26 | cheduled on track 26 | 18:32 | RB |
| sburg - Krefeld | Mönchengladbach | 6 | ca 30 Min. Delay app | 18:35 | RB |
| url - Kamen | Hamm | 8 | ca 45 Min. Delay app | 18:36 | IC |
| l - Gelsenkirc | Duisburg | 6 | - Rauxel Schieneners | 18:37 | IC |
| - Arnsberg - | Bestwig | 2 | öndenberg und Nehe | 18:37 | RE |
| | | | | 18:38 | RB |

5.6. Fahrplanstabilität

PRO BAHN fordert, dass in den Verkehrsverträgen zwischen den SPNV-Aufgabenträgern und den Eisenbahnverkehrsunternehmen eine entsprechende Anzahl an Reservefahrzeugen und entsprechendem Personal vorgesehen sind, um auch bei unvorhergesehenen Ereignissen oder Betriebsstörungen eine angemessene Fahrplanstabilität gewährleisten zu können.





5.7. Baustellen, Ersatzverkehre & Störungsmanagement

Baustellen, Veranstaltungen oder akute Behinderungen machen oft Not- oder Umleitungsverkehre erforderlich. Gerade bei plötzlichen und unvorhergesehenen Ereignissen ist dann seitens der Verkehrsunternehmen oftmals Improvisationstalent gefordert. Leider funktioniert das sehr oft nicht. Sowohl geplante als auch kurzfristige Not- und Umleitungsverkehre sind oftmals schlecht ausgearbeitet oder berücksichtigen nicht die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten.

PRO BAHN fordert daher alle Verkehrsunternehmen auf, langfristige Umleitungsverkehre besser zu planen und für alle wichtigen Verbindungen, insbesondere zwischen Bahnhöfen und wichtigen Knotenpunkten bereits im Voraus Notfahrpläne für etwaige Betriebsstörungen zu entwerfen, die dann im Ernstfall sofort zum Einsatz kommen können. Dazu gehören auch einfache und klare Hinweisschilder bei Schienenersatzverkehren sowie ausreichend ortskundiges Personal. Beim Schienenersatzverkehr ist die Fahrradmitnahme sicher zu stellen.

DB Netz führt in den letzten Jahren auch auf zweigleisigen Strecken Bauarbeiten überwiegend nur noch mit Totalsperrung der Strecke, teilweise über mehrere Wochen, durch. Solche Totalsperrungen müssen wieder auf die zwingend notwendigen Fälle begrenzt werden. Für davon besonders betroffene Fahrgäste wie z.B. Berufspendler sind Ausgleiche wie die Möglichkeit der Unterbrechung des Ticketabos vorzusehen. Dort, wo es sinnvoll ist, sollten bei Schienenersatzverkehren auch zusätzlich beschleunigte Direktverbindungen an einen sinnvollen Knoten angeboten werden.





5.8 Informationssysteme

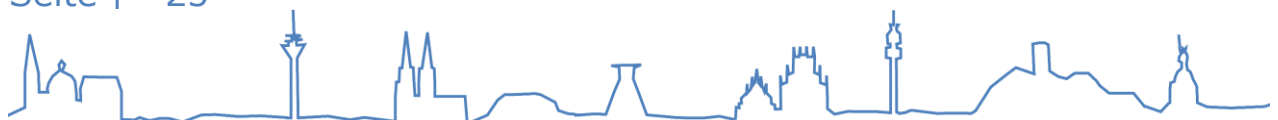
Als sehr kundenorientiert können die über den Internetauftritt der Deutschen Bahn abrufbaren Informationen über Unregelmäßigkeiten – sowohl kurzfristige wie länger geplante – bezeichnet werden. Negativ fällt dabei jedoch auf, dass die DB dabei nur über Fahrplanabweichungen bei Zügen ihres Konzerns informiert.

Hier sollte über die Aufgabenträger sichergestellt werden, dass die Deutsche Bahn über Abweichungen des gesamten Eisenbahnverkehrs informiert. Eine gegenseitige Weitergabe der Daten sollte verpflichtend geregelt werden.

PRO BAHN fordert die stetige Weiterentwicklung von Fahrgastinformationssystemen aller Art. Technisch mögliche Informationen dürfen den Fahrgästen nicht aus Gründen des Wettbewerbs vorenthalten werden.

5.9. Fahrplanwechsel

PRO BAHN setzt sich für einen einheitlichen Termin für den Fahrplanwechsel ein, und zwar für alle Verkehrsmittel landesweit.





6. Tarife & Tickets

In Nordrhein-Westfalen gilt grundsätzlich flächendeckend der sog. NRW-Tarif. Innerhalb der einzelnen Verkehrsverbünde gelten die jeweiligen Verbundtarife. Es gibt eine Vielzahl verschiedener Tickets und Angebote, sowohl landesweit als auch verbundbezogen.

6.1. NRW-Tarif

PRO BAHN begrüßt ausdrücklich die Einführung des NRW-Tarifs und setzt sich daher für eine zeitnahe Erweiterung und Optimierung dieses innovativen Tarifs ein. Gegenwärtig weist der NRW-Tarif noch einige gravierende Defizite auf. So ist zum Beispiel kein flächendeckender Vertrieb sichergestellt. Der NRW-Tarif kann bisweilen nur an den Bahnhöfen gelöst werden. Die Leistungen für den Busvorlauf muss der Kunde dann zwar bezahlen, kann ihn aber nicht nutzen.

Ebenso darf der Fahrgast nur am Start- und Zielort den örtlichen Tram- und Busverkehr nutzen. Für die eigentliche Strecke muss er die Bahn nutzen. So muss zum Beispiel ein Fahrgast, der von Aachen nach Düsseldorf-Oberkassel möchte, über Düsseldorf Hbf fahren, obwohl er von Neuss aus mit der Stadtbahn der Linie U 75 Düsseldorf-Oberkassel wesentlich schneller und leichter erreichen könnte.

PRO BAHN fordert daher, den NRW-Tarif wie folgt zu optimieren:



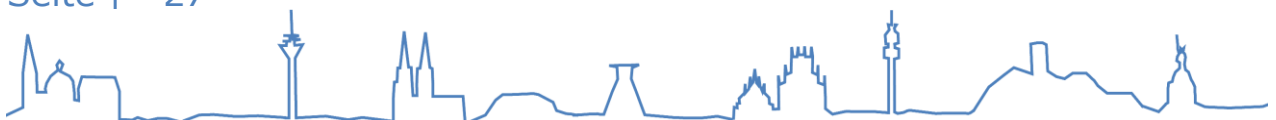
1. *flächendeckender Vertrieb des kompletten Ticketsortiments in allen Bussen sowie an allen Bahnhöfen in Nordrhein-Westfalen.*
2. *freie Wahl und Wechsel der Verkehrsmittel, d. h. der Fahrgast kann frei entscheiden, mit welchen Verkehrsmitteln er seine Fahrt durchführt und ob er zwischendurch die Verkehrsmittel wechselt.*
3. *Wegefreiheit, d. h. die Wahl des Weges wird dem Fahrgast überlassen. Er muss sich lediglich auf das Ziel zu bewegen. und darf dabei nicht über eine höhere Preisstufe fahren.*
4. *Einführung von Preisstufen wie bei den Verbundtarifen statt der Entfernungsklassen aus dem DB-Tarif.*
5. *Es sollte die Möglichkeit bestehen, nicht-tagesgebundene Tickets im Vorverkauf erwerben zu können.*

Ziel muss es sein, die bestehenden Verbundtarife langfristig durch den NRW-Tarif abzulösen, so dass landesweit nur noch ein Tarif gilt.

6.2. Übergangstarife

Eigenständige Übergangstarife wurden in NRW durch Überlappungsregelungen der bestehenden Verbundtarife abgelöst. Dies wird im Grundsatz von PRO BAHN begrüßt. Oft wird jedoch im Überlappungsbereich nicht das komplette Tarifsortiment angeboten, wodurch die Tariflandschaft unnötig verkompliziert wird. Negativbeispiel ist die Überlappung des VRS-Tarifs in den VRR-Raum, bei dem zwischen großem und kleinem Grenzverkehr unterschieden wird. Diese Tarife sind oftmals ungünstig, lückenhaft und problembelastet.

PRO BAHN fordert, dass jeweils das komplette Ticketsortiment (einschließlich Sondertickets) mit den im Kerngebiet geltenden Regelungen auch im Überlappungsbereich Anwendung findet.





6.3. Grenzüberschreitende Tarifangebote

Im Zuge von immer näher aneinanderrückenden Grenzregionen und einem immer mehr zusammenwachsendem Europa muss es auch für den grenzüberschreitenden Verkehr attraktive Fahrkarten-Angebote geben. Zuschläge bei Grenzübertritt gehören abgeschafft.

In den grenznahen Gebieten zu Belgien und den Niederlanden sollten der NRW-Tarif und die Verbundtarife sowie die Tarife der benachbarten Bahnen ausgeweitet und gegenseitig anerkannt werden.

Ein Beispiel: Alle Bahnhöfe im Stadtgebiet Aachen werden zu "Brückenköpfen" des belgischen SNCB-Tarifs, Welkenraedt und Hergenrath zu "Brückenköpfen" des deutschen Tarifs (AVV, NRW und DB).

6.4. Nutzung von Fernverkehrszügen

PRO BAHN fordert ein Umdenken bei der Nutzung von Fernverkehrszügen mit Fahrscheinen des Nahverkehrs. Im Einzelnen sollten Fernverkehrszüge wie folgt genutzt werden können:



1. *auf Relationen ab 50 km immer und außerhalb des Kernnetzes (wie z.B. in Niedersachsen zwischen Bremen und Norddeich geplant)*
2. *bei alternierender Bedienung einer Strecke durch Regional- und Fernverkehrszüge auf dem entsprechenden Streckenabschnitt*
3. *bei Ausfall oder mehr als 5 Minuten Verspätung von Regionalzügen, und zwar ohne vorherige Freigabeerfordernis*
4. *in Tagesrandlagen zur Ergänzung des Regionalverkehrs*

6.5. Streifenkarte

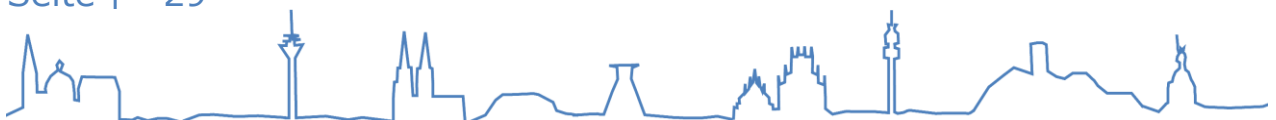
Das Ticketangebot der einzelnen Verkehrsverbünde ist mannigfaltig; Zeit- bzw. Mehrfahrtenkarten werden jedoch überall nur für immer gleiche Relationen bzw. nur für gleiche Preisstufen angeboten. **PRO BAHN** regt die Einführung bzw. die Wiedereinführung von preisstufenunabhängigen rabattierten Mehrfahrtenkarten (ehemals Streifenkarten) an, um auch Gelegenheitsfahrern unterschiedlicher Strecken und Entfernungen eine preisgünstige Fahrkarte im Vorverkauf anbieten zu können.

6.6. Abendnetzkarte

Um den abendlichen Freizeitverkehr noch attraktiver zu gestalten und auch in den Tagesrandlagen für eine gute Nachfrage in Bus und Bahn zu sorgen, setzt sich **PRO BAHN** für eine preisgünstige und landesweit gültige Abendnetzkarte ein.

6.7. MobiCard

Der bundesweite Erfolg der BahnCard 50 bei den Fahrgästen der Deutschen Bahn zeugt deutlich, dass es eine sehr große Nachfrage für ein solches Ermäbi-



gungsangebot gibt. **PRO BAHN** setzt sich daher für die Weiterentwicklung der BahnCard zu einer umfassenden Mobilitätskarte ein, die auch bei den Verbundtarifen Anwendung findet und Rabatte gewährt. Wünschenswert wäre eine Verschmelzung der Zeitkarten und der BahnCard zu einer MobiCard (freie Fahrt im festgelegten Kerngebiet, darüber hinaus deutschlandweite Rabattfunktion).

6.8. Kindermitnahme & Kindertarife

Gegenwärtig gelten in allen Verkehrsverbänden unterschiedliche Regelungen zu Kindermitnahme und Kindertarifen. **PRO BAHN** fordert daher eine landesweit einheitliche Regelung zur Kindermitnahme bzw. zum Kindertarif. Hierbei sollte sich der Einfachheit halber an den Regelungen der Deutschen Bahn AG orientiert werden.

6.9. Jugendtarif

Für Jugendliche und junge Erwachsene in der Lebensphase, in der sich das nachhaltige Mobilitätsverhalten am stärksten herausbildet, sollte ein attraktives Ticketangebot geschaffen werden. Dies betrifft neben verbund- oder landesweiten Netzkarten auch die Möglichkeit, gegenüber dem Erwachsenenpreis vergünstigte Tickets für Gelegenheitsfahrten zu erwerben. Vorbildlich ist hier der Münchner Verkehrsverbund mit halbierten Streifenkartenpreisen für Jugendliche unter 21 Jahren.

6.10 Modellprojekte

PRO BAHN wünscht sich seitens der Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände eine größere Bereitschaft, tarifliche Modellprojekte auszuprobieren. So hat zum Beispiel die belgische Stadt Hasselt mit ihrem kostenlosen Stadtverkehr ein völlig neues Fahrgastpotential erschlossen und die Akzeptanz des kompletten ÖPNV nachhaltig gestärkt.



6.11. Sozialticket

PRO BAHN setzt sich für die Einführung von Sozialtickets ein, wenn dies preislich nicht zu Lasten der übrigen Fahrgäste erfolgt. Öffentliche Mobilität muss aber auch für die übrigen Fahrgäste erschwinglich sein. Die seit Jahren deutlich über der Inflationsrate liegenden Preiserhöhungen einiger Verkehrsverbünde gefährden dies zunehmend.

6.12. Tarifliche Benachteiligung des ländlichen Raums

PRO BAHN setzt sich für die Beseitigung von tariflichen Benachteiligungen im ländlichen Raum ein.

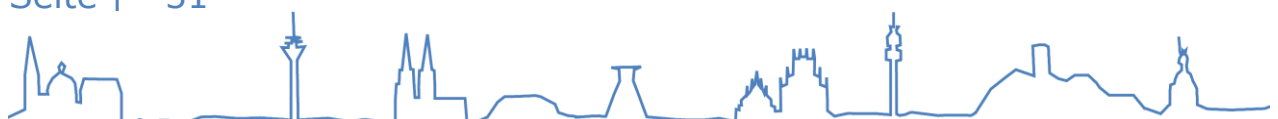


7. Service, Sicherheit & Sauberkeit

Wesentliche Bestandteile zur Steigerung der Nutzung und der Akzeptanz von Bus und Bahn sind Service, Sicherheit und Sauberkeit im ÖPNV und an seinen Einrichtungen. Hier gibt es für Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde und Aufgabenträger noch viel zu tun.

7.1. Bahnhöfe & Haltestellen

Bahnhöfe und Haltestellen müssen stets sauber und kundenfreundlich sein. Ruhebänke oder Sitzgelegenheiten müssen ebenso selbstverständlich sein wie



Abfallbehälter sowie Wind- und Wetterschutzeinrichtungen in ausreichender und angemessener Dimension. Bushaltestellen und einsam gelegene Stationen müssen einsehbar sein, um das subjektive Sicherheitsgefühl wartender Fahrgäste zu erhöhen. Neue Stationen und Bahnhöfe sollen barrierefrei gestaltet sein.

Die DB AG und andere Bahnhofsbetreiber sollten explizit darauf achten, dass die Hausordnung an Bahnhöfen auch konsequent umgesetzt wird. Insbesondere bei Großveranstaltungen und Fußballspielen ist häufig zu beobachten, dass dies leider nicht der Fall ist.

Stationen sollten im Idealfall besetzt sein. Ist dies nicht der Fall, könnte das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste auch gesteigert werden, indem z.B. Besitzer von Kiosken in Bahnhofsgebäuden Hausrecht über den Bahnhof erhalten (soziale Kontrolle). Ferner sollte über die großflächige Einführung von Bahnhofspaten-schaften nachgedacht werden. Ehrenamtliche Bahnhofspaten dienen dabei als direkte Schnittstelle zwischen Fahrgästen, Bundespolizei und Bahnhofsbetreiber.

Haltestellenschilder, Bahnhofsnamen, Linienbezeichnungen und Fahrziel müssen einfach und klar erkennbar sein. Bahnhofsnamen und Linienbeschilderungen dürfen nicht durch die Hinzufügung von Sponsoring-Firmennamen verfremdet werden. Negativbeispiele hierfür sind der „Telekom-Express“ der Stadtwerke Bonn sowie der Bahnhof „Linnich-SIG Combibloc“ der Rurtalbahn.

Fahrpläne, Tarifinformationen, Netzpläne und Umgebungskarten gehören zum Standard und müssen immer aktuell und vorhanden sein.

7.2. Personal

Immer wieder wird durch **PRO BAHN** festgestellt, dass das im Service eingesetzte Personal nicht über die nötige Fachkompetenz verfügt, selbst einfache Fragen zu beantworten oder entsprechende Auskünfte zu geben. **PRO BAHN** fordert daher dringend eine wesentlich bessere Ausbildung des im Kundendienst eingesetzten Personals.



Ebenso mangelt es beim Servicepersonal häufig an Hilfsbereitschaft, Motivation und Freundlichkeit. Hier sind die Verkehrsunternehmen, aber auch die Aufgabenträger gefordert, über ein geeignetes Bonus-Malus-System für die erforderliche Kundenorientierung zu sorgen. Das Personal muss dabei Vorbildcharakter für den Kunden haben. Wo Fahrpersonal z.B. das Rauchverbot missachtet, ist es Rauchern unter den Fahrgästen nur schwer zu erklären, das Rauchverbot zu beachten.

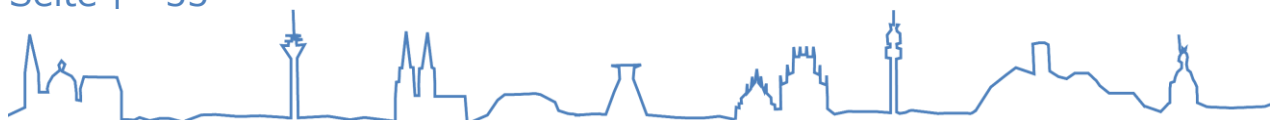
7.3. Information

Umfangreiche, klar formulierte und einfach verständliche Informationen sind das A und O für die Orientierung ortsfremder Fahrgäste. Viele Haltestellen, Stationen und Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen sind jedoch leider regelrechte Informationswüsten.

PRO BAHN fordert daher eine landesweite Reform der Informationspolitik. Haltestellen, Stationen, Bahnhöfe und andere Einrichtungen des ÖPNV müssen mit umfangreichen und sinnvollen Informationen ausgestattet sein. Hierzu gehören übersichtliche und leicht verständliche Liniennetzpläne, gültige Fahrpläne, Lagepläne der Haltestellen an Verknüpfungspunkten, Umgebungskarten mit den wichtigsten Einrichtungen in unmittelbarer Umgebung der Haltestelle usw. An touristisch interessanten Bahnhöfen sollten Ausflugs- und Wanderkarten eine Selbstverständlichkeit sein.

Wichtig ist hierbei auch und insbesondere eine regelmäßige Kontrolle, ob alle Pläne und Informationen noch vorhanden sind, um fehlende oder abhanden gekommene Informationen schnellstmöglich zu ersetzen. Haltestellen- und Stationspatenschaften können dabei ein erster Schritt in die richtige Richtung sein. Hinter die Forderungen der NRW Fahrgastcharta von 2001 sollte auf keinen Fall zurück gegangen werden.

Neben den sog. ständigen Informationen sind auch und vor allem die Informationen bei Betriebsstörungen oder sonstigen unvorhergesehenen Ereignissen oft mangelhaft. Besonders die Informationspolitik der Deutschen Bahn AG ist hier mehr als dürftig und dringend verbesserungsbedürftig. **PRO BAHN** fordert in diesem Punkt eine umgehende Verbesserung.



7.4. Zugbegleitung

PRO BAHN fordert, grundsätzlich alle Züge mit Zugbegleitpersonal zu besetzen. Vor allem durch die Anwesenheit von Servicepersonal im Zug fühlen sich die Fahrgäste sicherer und wohler. Ebenso ist immer ein Ansprechpartner für Fragen und Auskünfte vorhanden. Auch die Schwarzfahrerquote könnte so drastisch gesenkt werden. Ab 19.00 Uhr sollen in allen Zügen jeweils zwei Service- und Sicherheitskräfte eingesetzt werden. Die Aufgabenträger müssen hier verstärkt die Umsetzung dieser Forderung überwachen.

7.5. Fahrzeuge

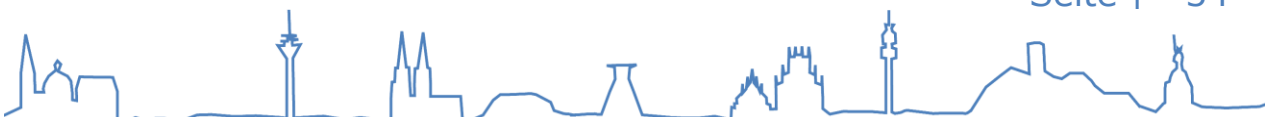
PRO BAHN erwartet, dass alle im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge stets in einem einwandfreien technischen Zustand und sauber sind. Ebenso sollen in allen Fahrzeugen akustische und optische Haltestellenhinweise erfolgen, die auch die Ausstiegsseite bekannt geben. Im grenznahen Raum sollten Ansagen mehrsprachig sein (französisch, niederländisch).

7.6. Reisezentren

Die Reisezentren und Agenturen sind der erste Anlaufpunkt für Fahrgäste bei der Planung ihrer Reise. Sie müssen daher großzügige Öffnungszeiten haben. Die Mitarbeiter müssen daher kompetent und serviceorientiert Auskunft geben können und dem Fahrgast immer die günstigste Fahrkarte anbieten. Hier gibt es noch erheblichen Optimierungsbedarf. **PRO BAHN** regt daher entsprechende Mitarbeiterschulungen an.

7.7. Gastronomie

Viele der RegionalExpress-Linien (RE) in Nordrhein-Westfalen durchqueren auf ihrer Fahrt vom Start- und Zielort nahezu das ganze Bundesland. Dabei sind Fahrzeiten von mehreren Stunden keine Seltenheit. **PRO BAHN** wünscht sich daher für diese



langlaufenden RE-Linien einen gastronomischen Service an Bord der Züge. Dies kann z.B. in Form eines Café-Wagens oder aber auch als Minibar umgesetzt werden.

7.8. Service-Point

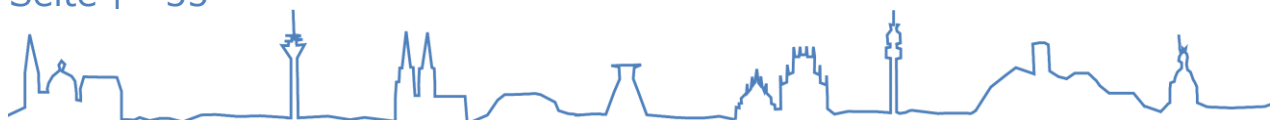
Der Service-Point an großen Knotenbahnhöfen ist eine gute und sinnvolle Einrichtung. Leider sind nicht alle wichtigen Bahnhöfe mit diesem Service ausgestattet. **PRO BAHN** fordert weitere Service-Points an folgenden Bahnhöfen:

- | | | |
|-----------------------|-----------------|-----------------|
| – Mönchengladbach Hbf | – Krefeld Hbf | – Wuppertal Hbf |
| – Köln Messe/Deutz | – Paderborn Hbf | – Bochum Hbf |
| – Gelsenkirchen Hbf | | |



7.9. Alkoholverbot im ÖPNV

PRO BAHN fordert ein generelles Alkohol-Verbot in allen Anlagen und Fahrzeugen des öffentlichen Nahverkehrs.





8. Fahrzeuge

8.1. Komfort

Zu einem angenehmen Reiseerlebnis gehört auch ein gewisser Grad an Komfort. **PRO BAHN** setzt sich daher dafür ein, dass Sitze in Bussen und Bahnen angemessen gepolstert sind, eine ausreichende Sitz- und Beinfreiheit gegeben ist, Fahrzeuge komfortabel gefedert sind und unvermeidliche Fahrgeräusche auf ein Minimum beschränkt werden, die Ein- und Ausstiege der Fahrzeuge breit und die Anordnung von Sitzen, Gängen und Abstell- und Ablageflächen sinnvoll dimensioniert und ausgerichtet sind.

8.2. Klimatisierung

Klimaanlagen in Autos gehören mittlerweile zur Standardausstattung aller gängigen Mittelklassewagen und sind somit keine Besonderheit mehr. Damit

auch der ÖPNV mit dieser Entwicklung Schritt halten und auch bei der Klimatisierung mit dem Auto mithalten kann, wünscht sich **PRO BAHN** die Klimatisierung aller Busse und Bahnen in Nordrhein-Westfalen. Allerdings sollten diese Anlagen unbedingt zugluftfrei arbeiten.



8.3. Niederflrigkeit

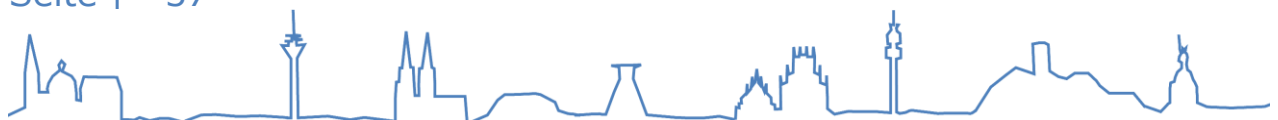
Die Barrierefreiheit im ÖPNV spielt nicht nur beim Bau von Bahnsteigen und Haltestellen eine wichtige Rolle, sondern auch bei der Beschaffenheit der eingesetzten Fahrzeuge. Um auch Rollstuhlfahrern, Fahrgästen mit Kinderwagen und sonstigen mobilitätseingeschränkten Personen ein problemloses Ein- und Aussteigen zu ermöglichen, fordert **PRO BAHN** den flächendeckenden Einsatz von Niederflurbussen. Im Bahn- und Zugverkehr richtet sich die Niederflrigkeit nach den jeweiligen Haltestellen und Bahnsteigen.

Beim Neu- und Umbau von Bahnhöfen sollte der Errichtung von Rampen Vorzug vor (in der Unterhaltung teureren und obendrein vandalismusgefährdeten) Aufzugsanlagen gegeben werden.



8.4. Linienbusse

Gerade in ländlichen Regionen kommt es immer wieder vor, dass im Busverkehr Reisebusse statt Linienbusse eingesetzt werden, insbesondere dann, wenn Subunternehmen mit der Verkehrsdurchführung beauftragt sind. Reisebusse sind jedoch der Natur der Sache wegen nicht für den Linienverkehr ausgerüstet.



Sie verfügen über enge, hohe Einstiege, die für ältere und mobilitäts-eingeschränkte Fahrgäste oft nahezu unüberwindbar sind. Ferner verfügen sie fast nie über einen Kinderwagenstellplatz. Haltewunschtasten sind entweder gar nicht oder viel zu hoch angebracht, so dass beispielsweise Kinder ihren Haltewunsch überhaupt nicht anmelden können. Fahrzielanzeigen sind nicht selten notdürftig auf Pappkarton notiert. Zahlische fehlen fast immer. Fahrkartendrucker und Kasse liegen nicht selten lose im Fahrerraum.

PRO BAHN fordert daher ein grundsätzliches Verbot, Reisebusse im Linienverkehr einzusetzen. Ausnahmen hiervon sollen nur dort zugelassen werden, wo der Einsatz von Linienbussen kontraindiziert ist. So können zum Beispiel auf langlaufenden Schnellbuslinien Überlandbusse bzw. für den Linienverkehr taugliche Reisebusse eingesetzt werden.



8.5. Fahrzeugwerbung

Immer wieder ist zu sehen, dass Busse und Bahnen komplett mit sogenannter Vollwerbung zugeklebt sind. Die Sicht durch die Fenster nach draußen ist dann allenfalls nur noch schemenhaft möglich. Bei vielen Fahrgästen wird dadurch Übelkeit hervorgerufen, Sehbehinderten fällt die Orientierung schwer.

PRO BAHN fordert daher einen Werbeverzicht auf den Fensterflächen. Gegen Werbung auf den übrigen Flächen ist selbstverständlich nichts einzuwenden. Im Gegenteil, Werbeeinnahmen können dazu beitragen, das Defizit im ÖPNV zu reduzieren.



8.6. Zielgruppenbezogene Sitzlandschaften

In Bus und Bahn sollte sich jeder Fahrgast wohlfühlen. In diesem Zusammenhang ist eine Einführung von Familienabteilen (Vorbild Schweiz) und Ruhe- und Leseabteilen sinnvoll.

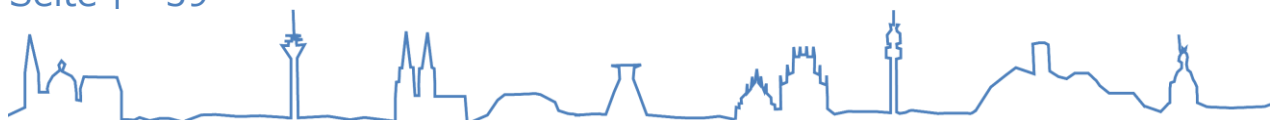
8.7. Landschaftserlebnis und Reisekultur

Eine Fahrt mit dem Zug wird vielerorts bereits heute als besonderes Erlebnis vermarktet. Positive Beispiele hierfür sind die Schweizer Bundesbahnen mit ihren Panoramawagen oder die Nord-Ostsee-Bahn, die auf ihren landschaftlich reizvollen Strecken Hamburg – Westerland und Husum – Bad St. Peter-Ording den Fahrgästen mit „Train Stories“, einem Bahnradio, das über Besonderheiten, Landschaften und Städte links und rechts der Zugfahrt berichtet ein reichhaltiges Informations- und Unterhaltungsangebot bietet.

Auch in NRW gibt es Strecken, wie die Eifelstrecke Köln - Trier, die Rurtalbahn Düren – Heimbach oder die Obere Ruhrtalbahn Hagen – Kassel auf denen so etwas gut vorstellbar wäre.

8.8. Toiletten

PRO BAHN fordert saubere und funktionierende Toiletten in allen Zügen.





9. Marketing & Kundenbindung

9.1. Stammkundenbindung

Stammkunden stellen eine der wichtigsten Kundengruppen im ÖPNV dar. Ihre Bindung an den ÖPNV ist daher von besonderer Wichtigkeit. **PRO BAHN** setzt sich daher für eine gezielte Stammkundenbindung ein. Dies könnte unter anderem auf folgende Weise geschehen:

1. einmal jährlich ein kostenloses Tagesticket für das Tarifgebiet
2. kostenloser Bezug der Verbundzeitung
3. Gutscheine für kulturelle oder touristische Angebote im Tarifgebiet

9.2. Neukundengewinnung

Neben der Stammkundenbindung muss es das ureigenste Interesse aller am ÖPNV Beteiligten sein, möglichst viele Neukunden zu gewinnen. Dies kann insbesondere durch geeignete Werbe- und Marketingmaßnahmen sowie durch gezielte Sonderangebote erfolgen.

9.3. Werbung & Werbemaßnahmen

Ein großes Defizit sieht **PRO BAHN** in der allgemeinen Werbe- und Informationspolitik der Verkehrsverbände, Verkehrsunternehmen und Aufgaben-

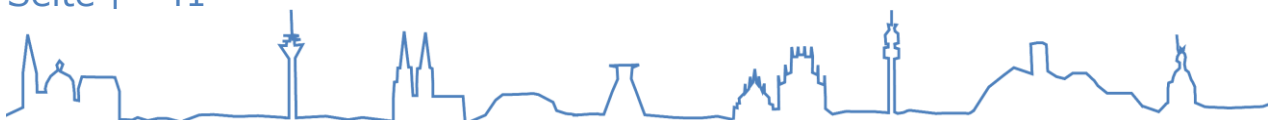


träger. Sowohl das Angebot des ÖPNV an sich, seine Vorteile und seine Umweltverträglichkeit aber besonders auch die gültigen Tarife und die günstige Nutzung nur eines einzigen Fahrscheins in Bus und Bahn sind vielen Menschen und potentiellen Fahrgästen nicht einmal bekannt.

PRO BAHN fordert daher völlig neue und marktgerechte Werbemaßnahmen, um das Angebot des ÖPNV in der Öffentlichkeit bekannt bzw. bekannter und seine Vorteile deutlich und verständlich zu machen. Um dieses Ziel erreichen zu können, dürfen sich diese Werbemaßnahmen keinesfalls nur auf Plakate an Bahnhöfen, Haltestellen und Fahrzeugen beschränken.

Im Gegenteil - Werbung in Bus und Bahn erreicht doch nur die Kunden, die den ÖPNV sowieso schon nutzen. Die neuen Werbemaßnahmen müssen an anderen exponierten Stellen erfolgen. So könnten zum Beispiel Plakate und Aushänge an Litfasssäulen, Werbewänden, Geschäften in der Innenstadt, Kneipen in der Altstadt, in Rathäusern und sonstigen öffentlichen Gebäuden und Plätzen mit hohem Publikumsverkehr angebracht werden.

Eine weitere innovative Idee ist die gezielte Platzierung von ÖPNV-Werbung auf der Rückseite von Protokollen für Falschparken und zu hohe Geschwindigkeiten, so wie es in einigen Landkreisen in Deutschland bereits heute praktiziert wird.





10. Investition & Finanzierung

10.1. Aufstockung der Regionalisierungsmittel

Nordrhein-Westfalen ist mit Abstand das bevölkerungsreichste Bundesland Deutschlands. 18 Mio. Menschen wollen täglich befördert werden. Ein Großteil hiervon nutzt dazu erfreulicherweise den ÖPNV. Gerade in den Ballungsgebieten an Rhein und Ruhr wäre eine Mobilität ohne einen guten und leistungsfähigen ÖPNV undenkbar. Ein solches Angebot kostet natürlich entsprechend.

Der Bund unterstützt daher die Länder bei der Finanzierung ihres ÖPNV durch sogenannte Regionalisierungsmittel. Im Vergleich zu anderen Bundesländern erhält Nordrhein-Westfalen in Bezug auf die Einwohnerzahl und die erforderliche Dichte des ÖPNV verhältnismäßig wenig Regionalisierungsmittel.

Um auch künftig einen guten und vor allem leistungsfähigen ÖPNV in Nordrhein-Westfalen anbieten zu können, hält **PRO BAHN** eine Erhöhung bzw. eine Umverteilung der Regionalisierungsmittel zugunsten Nordrhein-Westfalens für sinnvoll, erforderlich und angemessen.





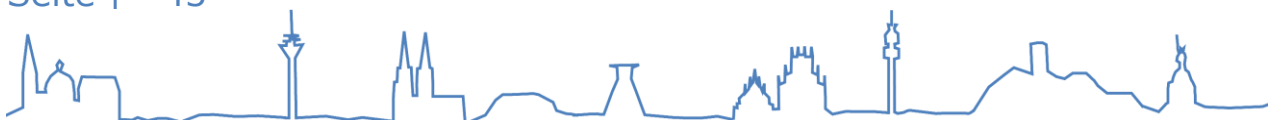
10.2. Investition in Bestandspflege

Eine regelmäßige und angemessene Pflege und Unterhaltung der bestehenden Infrastruktur im SPNV dient einer nachhaltigen und dauerhaften Sicherung der Verkehrsinfrastruktur. **PRO BAHN** setzt sich daher dafür ein, dass Investitionen vorrangig in die Unterhaltung des bestehenden Netzes und besonders in die Schieneninfrastruktur sowie die Stationen und Bahnhöfe fließen.

10.3. Sinnvolle Finanzierung

Immer müssen Projekte im ÖPNV verschoben oder aufgegeben werden, weil die Kosten aus dem Ruder laufen oder die Finanzierung einzelner Maßnahmen von vornherein fraglich oder schlichtweg nicht möglich ist. Nicht selten bleiben dabei sinnvolle Projekte auf der Strecke, während teilweise unsinnige Prestigeprojekte ungeachtet der Kosten weiter vorangetrieben werden.

Um solche unschönen und nur schwer zu verstehenden Entwicklungen künftig zu vermeiden, fordert **PRO BAHN**, die Finanzierungsmethoden im ÖPNV grundsätzlich zu überdenken und zu optimieren. Es muss sichergestellt werden, dass bei der Entscheidung für oder gegen ein Projekt ausschließlich sachliche Erwägungen eine Rolle spielen und das vor allem aus Sicht und Nutzen der Fahrgäste.



10.4. Gerechtere Steuerverwendung

Bund und Land finanzieren sich und ihre Aufgaben u. a. aus den Einnahmen einer Vielzahl verschiedener Steuern. Von diesen Steuereinnahmen wird jedoch nur ein relativ geringer Anteil zur Finanzierung des ÖPNV aufgewendet. **PRO BAHN** setzt sich daher für eine grundsätzlich gerechtere Steuerverwendung zugunsten des ÖPNV ein.

10.5. Steuerliche Gleichbehandlung

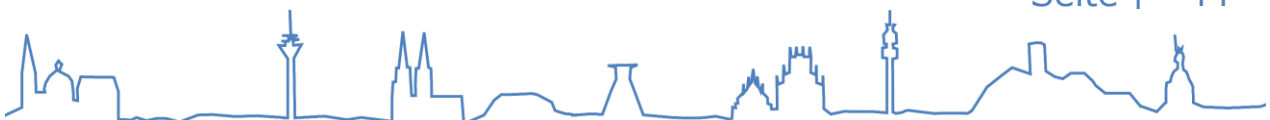
Immer noch werden andere Verkehrsmittel, beispielsweise das Flugzeug, gegenüber Bus und Bahn steuerlich bevorzugt. Dabei sind Bus und Bahn die umweltfreundlichsten motorisierten Verkehrsmittel überhaupt. **PRO BAHN** fordert daher die steuerliche Gleichbehandlung aller Verkehrsträger.

10.6. Innovative Drittmittelverwendung

Um auch in der Finanzierung neue und innovative Wege zu beschreiten, regt **PRO BAHN** an, grundsätzlich über eine neuartige Drittmittelgenerierung nachzudenken.

10.7. Kostentransparenz

Oft ist es selbst für den Fachmann schwierig zu erkennen, welche Leistung im ÖPNV wie finanziert oder gefördert wird. **PRO BAHN** setzt sich dafür ein, im ÖPNV eine nachvollziehbare Kostentransparenz zu schaffen.





11. Forschung

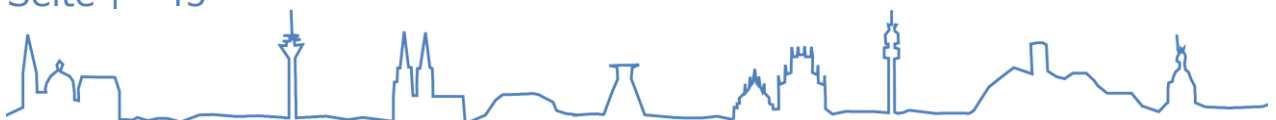
Der ÖPNV ist als umweltfreundliches und nachhaltiges Verkehrssystem gerade in Zeiten zunehmender Umweltbelastungen wichtiger denn je. Dazu gehört auch die Entwicklung neuer und zukunftsweisender Techniken und Verfahren. **PRO BAHN** setzt sich daher für eine gezielte Förderung der Forschung im ÖPNV ein.

11.1. Fahrzeugforschung

Der moderne Linienbus heutiger Tage hat mit dem Bus aus den 70er Jahren nur noch wenige Gemeinsamkeiten. Das gleiche gilt für die verschiedenen innovativen Triebwagen, die heute quer durch Nordrhein-Westfalen fahren. Die Fahrzeugforschung hat in den letzten Jahrzehnten enorme Fortschritte gemacht. **PRO BAHN** setzt sich dafür ein, dass dies auch künftig so sein soll.

11.2. Niederflur- und Neigetechnik

Bislang ist die Kombination von Niederflur- und Neigetechnik in einem Fahrzeug technisch nicht möglich.



PRO BAHN hält jedoch beide Systeme für wichtig und zukunftsweisend. Es sollte daher gezielt in diese Richtung weitergeforscht werden, um diese beiden Techniken möglichst bald kombinieren zu können.

11.3. Vertriebssysteme

Fahrscheine werden bislang in der Regel im Reisezentrum, beim Fahrpersonal oder am Automaten gelöst. In der jüngsten Vergangenheit haben aber auch das Online-Ticket zum selber ausdrucken sowie das Handy-Ticket Einzug in den Fahrscheinverkauf gehalten.

PRO BAHN begrüßt diese innovativen Systeme und setzt sich gezielt für die Forschung nach weiteren, kundenfreundlichen Vertriebssystemen ein.

11.4. Informationssysteme

Haltestellenansagen, Zugzielanzeiger und dynamische Fahrgastinformationssysteme sind mittlerweile an immer mehr Stationen und in vielen Verkehrsmitteln vorhanden. Intelligente und leicht verständliche Informationssysteme erleichtern vor allem ortsunkundigen Fahrgästen die Nutzung von Bus und Bahn ungemein. Andererseits sind Informationen und Informationssysteme vielerorts immer noch unzureichend.

PRO BAHN fordert daher die stetige Weiterentwicklung von Fahrgastinformationssystemen aller Art.

11.5. Bedarfsverkehre

Bedarfsverkehre wie Rufbusse oder Anrufsammeltaxen gewinnen in Zeiten knapper Kassen immer mehr an Bedeutung. Vor allem in den ländlichen Regionen bilden sie nicht selten zumindest in den Nebenverkehrszeiten das Basisangebot im ÖPNV.



Angebot und Umsetzung der Bedarfsverkehre stecken jedoch vor allem logistisch teilweise noch in den Kinderschuhen. **PRO BAHN** setzt sich daher gezielt für eine verstärkte Forschung zur Optimierung der Bedarfsverkehre ein.

11.6. Systeme zur Anschlusssicherung

Ein sicherer Anschluss von einem zum nächsten Verkehrsmittel ist das A und O bei Fahrten, für die es keine Direktverbindung gibt. Leider ist es auch im heutigen Computerzeitalter noch an der Tagesordnung, dass es keine Kommunikation zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln zur Anschlusssicherung gibt. Anschlüsse werden daher mit trauriger Regelmäßigkeit verpasst.

PRO BAHN sieht hier dringenden Handlungsbedarf und fordert daher eine eingehende Forschung zur Entwicklung und Etablierung geeigneter technischer und computergestützter Verfahren zur Anschlusssicherung.

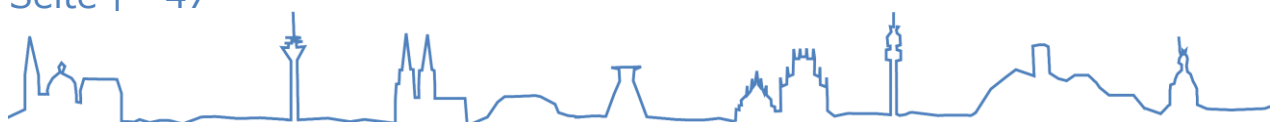
11.7. Sicherheit & Signaltechnik

Der Bus- und Bahnverkehr in Deutschland und Nordrhein-Westfalen zählt zu den sichersten weltweit. Induktive Zugbeeinflussung an Signalen und Sicherheitsfahrerschaltungen sind aus dem täglichen Fahrbetrieb nicht mehr wegzudenken.

PRO BAHN setzt sich dafür ein, dass durch Forschung und Weiterentwicklung der Signaltechnik die Nutzung von Bus und Bahn noch sicherer und gleichzeitig die Leistungsfähigkeit des Netzes erhöht wird.

11.8. Verkehrssoziologie

Warum fahren Leute lieber mit der Straßenbahn als mit dem Bus? Warum warten Fahrgäste lieber am Fahrkartenschalter, als ihr Ticket ohne Wartezeit am Automaten zu lösen? Diese und andere Fragen versucht die Verkehrssoziologie zu beantworten. Das Wissen um das Verhalten der Fahrgäste ist ein ganz wesentlicher Aspekt zur



Planung und Umsetzung eines guten und von den Menschen akzeptierten ÖPNV-Angebots.

PRO BAHN begrüßt und unterstützt daher ausdrücklich die weitere Forschung auf dem Gebiet der Verkehrssoziologie.

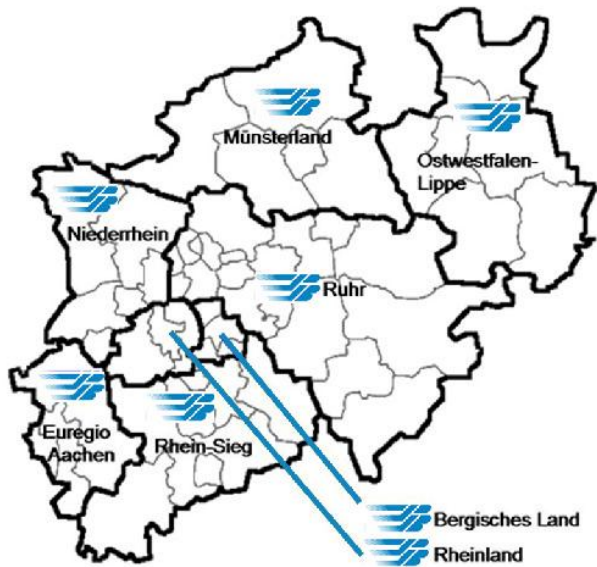
11.9. Lärmschutz

Lärmschutzmaßnahmen werden bislang in der Regel durch die Errichtung großvolumiger Lärmschutzwände umgesetzt. Solche Wände sind jedoch oftmals städtebaulich eher fraglich und optisch wenig ansprechend.

PRO BAHN setzt sich daher für die Förderung und Forschung anderer, innovativer Lärmschutzmaßnahmen ein. Als Anreiz für Verkehrsunternehmen sollten lärmreduzierte Fahrzeuge etwa bei den Trassenpreisen begünstigt werden.



Internetpräsenzen:



Landesverband:

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

Regionalverband Euregio Aachen:

- <http://www.probahn-euregio-aachen.de/>

Regionalverband Bergisches Land:

- <http://www.probahn-bergischesland.de/>

Regionalverband Münsterland:

- <http://www.probahn-muensterland.de/>

Regionalverband Niederrhein:

- <http://www.probahn-niederrhein.de/>

Regionalverband Ostwestfalen-Lippe:

- <http://www.probahn-hochstift.de/>

Regionalverband Rheinland:

- <http://www.probahn-rheinland.de/>

Regionalverband Rhein-Sieg:

- <http://www.probahn-rheinsieg.de/>

Regionalverband Ruhr:

- <http://www.probahn-ruhr.de/>



Impressum

2. überarbeitete Fassung 2012

Autoren: Michael Bienick, Axel Friese,
Dirk Grenz, Stefan Houbertz, Holger
Kohring, Kurt Meisen, Frank Michalzik,
Dieter Sauermann, Oliver Stieglitz,
Volker Windisch (alphabetisch)

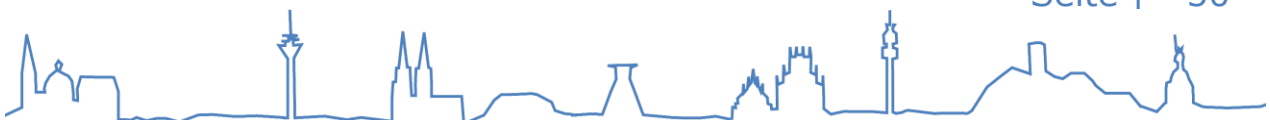
Verantwortlicher Redakteur:
Michael Bienick

Layout, Bilder:
Michael Bienick, Detlef Neuß

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

E-Mail: info@probahn-nrw.de

Web: www.probahn-nrw.de





Fahrgastverband
PRO BAHN