

Anträge von Claus-J. Steinberg

1) Konzeptidee Klimaticket

Der Fahrgastverband PRO BAHN Nordrhein-Westfalen sieht die vorgestellte **Konzeptidee Klimaticket Bundesland „Einfach fair flexibel“** als Auftakt einer landesweiten Ideensammlung aller Mitglieder!

Abo-Kunde wählt ab seiner gewünschten Starthalttestelle die Strecke als Luftlinienstrecke aus (in Anlehnung an eezy.nrw). Daraus ergibt sich ein Raumkorridor, innerhalb dessen alle verkehrsüblichen Wege im gesamten ÖPNV großzügig erlaubt sind. Der Autofahrer muss sich keine Gedanken über verschiedene Wege machen, er wählt einfach (ggf. mit Navi) die für ihn optimal passende Route. Diese Möglichkeit sollte der ÖPNV-Nutzer in Zukunft auch haben können.

5 Zonen:

Basic 9	(9 km Luftlinie)	(+ 1km Toleranz)
Regio 30	(30 km Luftlinie)	(+ 1km Toleranz)
Regio 50	(50 km Luftlinie)	(+ 1km Toleranz)
Regio 100	(100 km Luftlinie)	(+ 1km Toleranz)
Land	(ganzes Bundesland)	

Möglicher Zeitrahmen in NRW:

Stufe 1: Dieses Modell könnte im Laufe des Jahres 2023 an den Start gehen

Stufe 2: Ab 2024 Angebot der Zonen Regio 30, Regio 50 und Regio 100 bundesländerübergreifend

Stufe 3: Ab 2025 Angebot der Zonen Regio 30, Regio 50 und Regio 100 in das Ausland.

Mögliche Vorteile:

Monats- Abo-Ticket mit flexiblem Beginn (z.B. ein neuer Job beginnt am 20. des Monats)

Sehr abgestufte Preise möglich bezüglich Kinder und Sozialtarife oder Ticket für 10 oder 20 Tage

Langfristige Integration in bestehende Verbundangebote sinnvoll bzgl. Mitnahmeregelungen

Vertrieb: App-basiert, Online (vgl. Bahn) und als Chipkarte über Servicecenter (Muster: Swiss-Pass-Karte)

Ticketvariante App oder Chipkarte, auf der alle Ticketänderungen aufgebucht werden können.

Urlaubsgäste finden dann ein vergleichbares Angebot landesweit vor (perspektivisch bundesweit ?)

Strecken-Beispiel:

Löhne Bahnhof	→ Bünde Bahnhof	→ 9,5 km Luftlinie	→ Tarif Basic 9 (Toleranz 1km !!!)
Solingen Hbf	→ Grevenbroich Bf.	→ 30 km	→ Tarif Regio 30 (Über Köln oder Düsseldorf)
Olpe Marktplatz	→ Remscheid Hbf	→ 49 Km	→ Tarif Regio 50 (Über Köln oder Hagen)
Aachen Bushof	→ Wuppertal Langerfeld	→ 100 km	→ Tarif Regio 100

Preise sollte jedes Bundesland mit den Aufgabenträgern vereinbaren, grenzüberschreitend nach Vereinbarung mit den dortigen Aufgabenträgern. Als grobe Orientierung an einem Ticket für 69 € bundesweit könnten folgende Monatspreise realistisch sein:

Basic 9 für 9 €	Regio 30 für 19 €	Regio 50 für 29€	Regio 100 für 39 €	Bundesland für 49 €
-----------------	-------------------	------------------	--------------------	---------------------

2) Ticket-2000 Innovativ

PRO BAHN NRW legt dem VRR den Vorschlag zu einem "Ticket 2000 Innovativ" als Prüfauftrag für eine eventuell mögliche innovative Fortentwicklung dieses Produktes vor. Dies sollte parallel zu eventuellen Planungen für eine Nachfolge zum 9-€-Ticket erfolgen.

Tickettyp	Abo Ticket 2000 Classic	Abo Ticket 2000 Part Time 9	Abo Ticket 2000 Part Time 15
Gültigkeit	Kalendermonat	9 Tage/Monat	15 Tage/Monat
Abopreise 2022			
Preisstufe A(2)	76,84 €	28,82 €	48,03 €
Preisstufe A(2) 9-Uhr	57,21 €	21,45 €	35,76 €
Preisstufe B	112,09 €	42,03 €	70,06 €
Preisstufe B 9-Uhr	85,41 €	32,03 €	53,38 €
Preisstufe C	147,74 €	55,40 €	92,34 €
Preisstufe C 9-Uhr	111,24 €	41,72 €	69,53 €
Preisstufe D	184,80 €	69,30 €	115,50 €
Preisstufe D 9-Uhr	140,21 €	52,58 €	87,63 €
Bärenticket	92,90 €	41,81 €	69,68 €
Ticket 1000 analog	Mind. 12 Monate		

Annahmen für dieses Projekt:

- Die Zahl der herkömmlichen Monats-Abokunden wird wegen steigender Homeoffice-Nutzung und Pandemierisiken weiter sinken oder stagnieren
- Massive Zugewinne von Neukunden und attraktive Angebote für Bestandskunden sind essentiell
- Klimaschutz und Energieeinsparung sollten Vorrang gegenüber eventuellen Einnahmeausfällen haben
- Die Eintrittsschwelle, dauerhaft ein Abo zu haben, sollte drastisch gesenkt werden.
- Die Preisbildung soll ein Kompromiss für beide Vertragspartner sein: Auf den Tag genau berechneten Anteil werden 25 % aufgeschlagen, um Einnahmeausfälle zu mindern und einen Anreiz zu bieten auf das höherwertige (länger gültige) Ticket umzusteigen.
- Die bewährten und bekannten Abovorteile sollten in das neue Angebot eingebaut werden:
- Übertragbarkeit, Mitnahmemöglichkeiten und Erweiterung des Geltungsbereiches ab 19 Uhr und an Sa, So, Feiertag.
- Neue Ticket Typen wie easy nrw, Flex25 und Flex35 bieten diese Möglichkeiten alle nicht, bringen keine Abokunden und benachteiligen besonders Familien- und Partnermitnahme bei Freizeitfahrten
- Je teurer das Part Time Ticket, umso eher lohnt ein Classic Ticket 2000 für einen vollen Monat
- Auswahl (Aktivierung) der 9 Tage bzw. der 15 Tage über eine zu entwickelnde Handy-App, Onlineportal, Telefoncomputer mit Passwort
- bis zu 5 Minuten vor Fahrtbeginn laut Fahrplan

3) Reaktivierung versus Stadtbahnen

PRO BAHN NRW bittet die Landesregierung zu prüfen, ob im Einzelfall zu einer klassischen Reaktivierung von Bahnstrecken alternativ einer Stadtbahn (oder einem Stadtbahnssystem) Vorrang gegeben wird. Begründung: Die Errichtung eines Stadtbahnsystems nach dem „Tram-Train-System“ (Karlsruhe, Kassel, Saarbrücken) ermöglicht einerseits die Nutzung vorhandener und ehemaliger Trassen, aber auch die Einschließung neuer Wohn- und Industriegebiete. Diese einzigartige Kombination der Vorteile bedeutet: Schnellere Planung und Bau, kostengünstigere Ausführung, höhere Akzeptanz einer Tram statt klassischer Eisenbahn nahe von Siedlungen.

4) Veranstaltungsort

Die Landesversammlung soll zukünftig an einem für alle Teilnehmer relativ zentralen Ort in Nordrhein-Westfalen stattfinden. Dafür bietet sich Dortmund an. Begründung: Gemäß "Geobasis NRW" ist der geografische Mittelpunkt von NRW in Dortmund. Aus allen Landesteilen ist Dortmund darüber hinaus vergleichbar sehr gut mit dem Öffentlichen Verkehr erreichbar. Darüber hinaus ist die maximale Fahrzeit der Anreisenden gerechter verteilt.

5) Informationsdefizit Köln Hbf

Die PRO BAHN NRW möge die DB AG bitten, die Fahrgastinformationen auf den Bahnsteigen für wartende Fahrgäste in Köln Hbf kurzfristig zu verbessern.

Erklärung dazu:

Immer wieder kommt es –insbesondere bei starkem Fahrgastandrang – zu wenig fahrgastfreundlichen Situationen, denn die schmalen Bahnsteige an Gleis 6/7 und Gleis 8/9 sind oft sehr voll und durch die örtliche Situation wenig übersichtlich. Kommen dann noch Verspätungen dazu, wird die Lage auch für kompetente Fahrgäste (die z. B. die aufgehängten Gleisperrsignale deuten und damit den voraussichtlichen (!!!) Zughaltepunkt am Bahnsteig prognostizieren können) kompliziert.

Die eigentlich sinnvolle Verteilung der wartenden Fahrgäste in den angezeigten Sektoren kann sich erfahrungsgemäß noch während !!! des Abbremsens des 2. Zuges am Bahnsteig bis zum Stillstand diametral ändern (Die Signale wechseln nach und nach auf Weiß, wenn ein vorliegender Teil- Abschnitt freigeworden ist). Da also (signalgeleitet) 2 Züge hintereinander halten können, kommt folgende Situation relativ oft vor:

Dann zieht der Zug langsam an den wartenden Fahrgästen vorbei und komplett in die vordere Bahnsteighälfte vor. Infolgedessen war die Warteposition aller gemäß Bahnsteiganzeige richtig wartenden Fahrgäste total falsch und es beginnt das große Rennen dem Zug hinterher.

Das ist für die Fahrgäste nicht nur deprimierend, sondern auch nicht ungefährlich, weil ja auch Fahrgäste anderer Züge dort noch warten. Zusätzlich stürmen die Fahrgäste bei einem Doppeltriebzug dann fast nur in den hinteren Zugteil, obwohl sie sich vorher vorbildlich am Bahnsteig verteilt hatten, was ja dann umsonst war...

Diese Situationen sind für Blinde, Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer und Fahrgäste mit schwerem Gepäck oder Kinderwagen kaum zu bewältigen. Wenn sie zu weit Richtung Hohenzollernbrücke warten, werden sie den Zug trotz !!! richtiger Warteposition eventuell nicht mehr erreichen...

Negativ daran ist auch, dass der Zug an den folgenden Halten mit einem fast leerem und einem sehr vollem Zugteil verkehrt und eine eigentlich von jedermann gewollte Verteilung auf beide Zugteile kaum noch möglich ist.

Die Anzeigen auf den Bahnsteigen können dieser Situation kaum gerecht werden, deshalb sind individuelle Bahnsteigdurchsagen durch Personal auf den Bahnsteigen das Mindeste.