

PRO BAHN



**REGIONALVERBAND
NIEDERRHEIN e.V.**

NiederRhein*info*

Nr. 1/2012

Januar 2012 – März 2012

27. Jahrgang

www.probahn-niederrhein.de



Zu einem Winterheft gehört auch ein Winterbild. Titisee im Schwarzwald 2001
(Roland Stahl)

Inhalt:

Vorwort

Workshop mit Karl Peter Naumann in Duisburg
Betuwe und RRX kommen voran.

Zusatzticket: DB-Automaten führen in die Irre
S-Bahn-Takt wird untersucht

Sauberkeit und Sicherheit in der Bahn

Leserbrief zur RE 13 nach Venlo

SchokoTicket: Lauter Protest! Leise
Akzeptanz?

Thalys – eine Airline auf Schienen

BahnCard & VRR

Vermischtes

Termine

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,
 Sie erhalten hier unser erstes Niederrhein-Info im neuen Jahr 2012. In der vergangenen Zeit haben wir viel über die VRR-Tarifreform 2012 berichtet. Seit Jahresbeginn ist diese endlich Realität! Wir haben jetzt endlich einen gemeinsamen Verbundtarif in unserem Regionalverband, der sich auch durch das ganze Ruhrgebiet erstreckt. Damit haben wir ein großes Ziel von vielen gemeinsamen Zielen erreicht. Ein Dank geht an alle Aktiven, die in den letzten Jahren viel Zeit für diese Sache investiert haben, vor allem an Frank Michalzik und Lothar Ebbers, die unsere Meinung in den VRR-Gremien vertreten haben und dies auch hoffentlich in Zukunft erfolgreich machen werden. Mit der Einführung des VRR-Tarifes am unteren Niederrhein gab es auch Änderungen.

Über das Internet und per Telefon erreichten mich zahlreiche Anfragen. Die Hauptanliegen waren in der Regel dieselben: „SchokoTicket“, „ZusatzTicket“ und die „BahnCard“. An dieser Stelle möchte ich Sie aber auf die weiteren Artikel in dieser Ausgabe verweisen. Auf unserer Webseite habe ich ein „kleines“ Informationsportal geschaltet, welches in kürzester Zeit bereits über ein Tausend Mal aufgerufen wurde. Dieses finden Sie direkt auf unserer Startseite verlinkt. Sie können das Portal auch direkt über

reform2012.probahn-niederrhein.de
 aufrufen!

Jetzt wünsche ich Ihnen beim Lesen dieser Niederrhein-Info gute Unterhaltung!

Ihr David van der Grinten

Workshop mit Karl Peter Naumann in Duisburg

Von Detlef Neuß



Am 7.1.2012 besuchte der PRO-BAHN-Bundesvorsitzende Karl Peter Naumann im Rahmen eines Workshops zum Thema: „Grenzüberschreitender SPNV

am linken Niederrhein“ die neue PRO-BAHN-Landesgeschäftsstelle NRW in Duisburg. Der Workshop enthielt eine Bestandsaufnahme der vorhandenen SPNV-Verbindungen, in diesem Fall eigentlich nur die RE13 nach Venlo, sowie eine Darstellung der eventuell zu reaktivierenden Strecke Kleve – Nijmegen. Auch die aktuelle Entwicklung im niederländischen Schienennetz war Gegenstand eines Vortrages. Es herrschte allgemeine Übereinstimmung darüber, dass es in dieser Region einer Verbesserung des Schienenverkehrs in die Niederlande bedarf.

Betuwe und RRX kommen voran.

Von Lothar Ebbers

Die beiden Schienengroßprojekte in NRW, die Ausbaustrecke 46/2 Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen, allgemein als Betuwe-Linie bezeichnet, und die Ausbauplanung für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) sind in den letzten Monaten vorangekommen. Insbesondere bei der Finanzierung sind wichtige Teilschritte erfolgt, der echte Durchbruch fehlt aber noch.

Bei der Betuwestrecke laufen die Verfahren für die einzelnen Planfeststellungsabschnitte (PFA), für Rees-Haldern (PFA 3.1) wurden die Unterlagen im Januar offengelegt, es folgt der südliche Abschnitt in Oberhausen (PFA 1.1) im Februar, anschließend die restlichen zehn Abschnitte. Die Unterlagen umfassen jeweils mehr als ein Dutzend Ordner, sie waren während der Offenlegung auf der Website der jeweiligen Stadt einsehbar, dies dürfte bei den folgenden Abschnitten ähnlich sein.

Zur Zeit laufen an der Strecke Bauarbeiten für die Einrichtung des Elektronischen Stellwerks (ESTW) Emmerich, wodurch es immer wieder zu Streckensperrungen an Wochenenden kommt. Zeitgleich werden dann aber auch die versprochenen innovativen Lärmschutzmaßnahmen wie der Einbau von Schienenstegdämpfern umgesetzt, allerdings nur an Stellen, wo der Bau des dritten Gleises die bestehenden Gleise unverändert lässt.

Ebenfalls noch in diesem Jahr soll das Planfeststellungsverfahren für die Blockverdichtung auf der Strecke durchgeführt werden. Hierdurch kann die Kapazität auf der Strecke vor dem Bau des dritten Gleises deutlich erhöht werden.

Die immer wieder zu beobachtenden Verspätungen von Regionalzügen durch vorher fahrende Güterzüge sollen dadurch gemindert werden, allerdings ist dadurch auch mehr Lärm zu erwarten. Viele Anwohner fürchten, dass der Ausbau des dritten Gleises mit umfassendem Lärmschutz immer weiter hinausgezögert wird, wenn erst einmal die Blockverdichtung erfolgt ist.

Die Finanzierung des Gesamtprojekts ist noch nicht gesichert, bislang ist neben den Planungskosten alleine der Bau des ESTW und die Blockverdichtung im Bundeshaushalt veranschlagt. Allerdings hat Bundesverkehrsminister Ramsauer anlässlich eines Besuchs in den Niederlanden im November 2011 erklärt: „Der dreigleisige Ausbau der Betuwe-Linie hat auch für Deutschland hohe Priorität. Die anteilige Finanzierung dieses Vorhabens ist von Seiten des Bundes gesichert. Wir gehen davon aus, dass das Land Nordrhein-Westfalen seine finanziellen Zusagen ebenfalls einhält.“ Das Land NRW, das sich nach einer Vereinbarung aus dem Jahre 2002 mit 36 % an den Kosten entlang der auch vom SPNV genutzten Strecke beteiligt, hat bereits in Aussicht gestellt, seinen Finanzierungsanteil vorrangig bereitzustellen. Dieser soll über die Mittel nach § 13 ÖPNVG NRW (Maßnahmen im besonderen Landesinteresse) abgewickelt werden, was unter Inanspruchnahme von Regionalisierungsmitteln bis spätestens 2019 erfolgen muss. Möglicherweise kommt es noch in diesem Jahr zu einer konkreten Finanzierungsvereinbarung über die Baukosten, wenn die Planfeststellungsverfahren baldiges Baurecht erwarten lassen. Im Investitionsrahmenplan 2011 – 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des

Bundes (IRP) sind für die weiteren Maßnahmen (dreigleisiger Ausbau, Knoten Oberhausen) noch Bundesmittel in Höhe von 711,4 Mio. Euro veranschlagt.

Auch beim RRX gehen die Planungen voran. Am weitesten fortgeschritten ist der südliche Planfeststellungsbereich 1 zwischen Köln-Mülheim und Langenfeld-Berghausen, die Offenlegung der hier liegenden drei PFA ist aber noch nicht erfolgt. Die weiteren fünf Bereiche bis Kamen, eingeteilt in 15 PFA, sollen ab 2012 sukzessive folgen, nachdem die Finanzierung der restlichen Planungskosten inzwischen gesichert ist. Hierbei gibt es gegenüber dem bisher kommunizierten Planungsstand einige Änderungen. Die von PRO BAHN kritisierte Verlegung des RRX-Bahnsteigs im Dortmunder Hauptbahnhof auf die Nordseite ist wohl vom Tisch. Stattdessen soll der Ostkopf kreuzungsfrei ausgebaut werden. Nähere Planungsdetails sind allerdings noch nicht öffentlich verfügbar.

Auch bei der Finanzierung sind erste Fortschritte zu verzeichnen: Im IRP des

Bundes taucht der RRX erstmals mit einer Rate von 184,4 Mio. Euro auf. Dabei wird sowohl der am weitesten fortgeschrittene PFA 1.3 (Leverkusen-Rheindorf – Düsseldorf-Hellerhof) erwähnt als auch der Dortmunder Hauptbahnhof. Hier geht es um die Gleisanlagen im Bahnhof, deren Umbau Voraussetzung für die noch ausstehende Modernisierung der Verkehrsstation ist.

Hauptproblem bei der Investitionsrahmenplanung ist das Auseinanderklaffen zwischen baureifen Planungen und verfügbaren Haushaltsmitteln: Bundesweit könnten zwischen 2011 und 2015 7,5 bis 8 Mrd. Euro verbaut werden, die verfügbaren Bundesmittel liegen bislang aber nur bei 6,4 Mrd. Euro. Hauptproblem bei der Investitionsrahmenplanung ist das Auseinanderklaffen zwischen baureifen Planungen und verfügbaren Haushaltsmitteln: Bundesweit könnten zwischen 2011 und 2015 7,5 bis 8 Mrd. Euro verbaut werden, die verfügbaren Bundesmittel liegen bislang aber nur bei 6,4 Mrd. Euro.

Zusatzticket: DB-Automaten führen in die Irre

Von Lothar Ebbers

Die am 1.1. in Kraft getretene Neuregelung beim VRR-Zusatzticket führt häufig zur Verwirrung der Fahrgäste. Verschärft wird dies durch schlechte und teilweise irreführende Information an den Fahrkartenautomaten, insbesondere bei der DB.

Seit Januar gibt es das Zusatzticket 1 für 2,40 Euro und das Zusatzticket 2 für 3,50 Euro. Das Zusatzticket 1 gilt nur für Anschlussfahrten in ein benachbartes Tarifgebiet bzw. eine Nachbarstadt, und auch nur für Inhaber von Zeitkarten der

Preisstufe A1 bzw. A2. Für alle anderen Anschlussfahrten benötigt man ein Zusatzticket 2, ebenso für die Fahrradmitnahme und die Nutzung der 1. Klasse. An den meisten Automaten der kommunalen Verkehrsunternehmen wird einfach nur das „Zusatzticket 1“ bzw. „Zusatzticket 2“ verkauft, wofür es gültig ist, wird weder am Automaten noch auf der Tarifinformation angezeigt. Bei älteren DSW 21-Automaten mit Drucktasten wird gar nur das Zusatzticket 2 angeboten.

Wählt man am DB-Automaten die Schaltfläche „Zusatzticket“, wird man sofort auf das Zusatzticket 1 geschaltet. Der Text lautet: „Anschlussticket zu Zeitfahrtausweisen innerhalb des VRR.“ Kein Hinweis auf die Beschränkung auf Nachbarstädte und Preisstufe A1/A2. Die Schaltfläche zum Zusatzticket 2 ist mit „Zusatzticket 2 – 1. Klasse/Rad“ beschriftet. Erst nach Anklicken kann man lesen: „1. Klasse/Rad/Anschlussticket laut Tarifbestimmungen“. Wer sich nicht genauestens mit den Tarifbestimmungen auskennt, wird dadurch verleitet, für die Anschlussfahrt das Zusatzticket 1 zu

kaufen, auch wenn das Zusatzticket 2 erforderlich wäre. Bei einer Kontrolle ist der Fahrgast dann in Erklärungsnot.

PRO BAHN fordert DB Regio auf, die Informationen an den Automaten zu verbessern. Bei allen Verkehrsunternehmen sollte die Neuregelung in Aushangvitriolen deutlich kommuniziert werden. Betroffene Fahrgäste dürfen solange nicht als Schwarzfahrer behandelt werden, wie es dem VRR und seinen Verkehrsbetrieben nicht gelingt, die Neuregelung klar und verständlich umzusetzen.

S-Bahn-Takt wird untersucht

Von Lothar Ebbers

Wie aus den Gremienunterlagen des Nahverkehrs Rheinland (NVR) hervorgeht, hat das Land eine generelle Untersuchung des S-Bahn-Grundtakts in Auftrag gegeben. Das Planungsbüro sma aus Zürich soll das vorhandene Liniennetz mit einem veränderten Taktschema überplanen. Ein erster Planungsansatz wurden den Aufgabenträgern vorgestellt, wobei vertiefende Planungsschritte noch erfolgen sollen. Begründet wird die Untersuchung mit der besseren Harmonisierung zum Taktgefüge der übrigen Linien im integralen Taktfahrplan (ITF), das auf dem 15/30/60-Minuten-Schema aufbaut.

Als problematisch wird dabei die mögliche Taktfolge in der Schwachverkehrszeit (SVZ) abends und am Wochenende auf Strecken mit Linienüberlagerungen gesehen. So würden Abschnitte mit 7,5-Minuten-Takt in Hauptverkehrszeiten in der SVZ auf eine Taktfolge von 8/22 Minuten gedehnt, was noch ungünstiger und schlechter merkbar ist als die heute bestehende 10/20-Minuten-Taktfolge. Der NVR hält es für denkbar und machbar, dass der Grundtakt im Kölner Raum anders ist als im VRR-Raum, wobei die Schnittstellen im Übergang sinnvoll gestaltet werden müssten. Ebenso bleibt das Problem der Anpassung der Takte auf den anschließenden Bus- und Bahnlinien, die in den meisten Städten an den S-Bahn-Takt angepasst wurden.

Sauberkeit und Sicherheit in der Bahn

Von Detlef Neuß

In letzter Zeit wurde verstärkt die Diskussion über Sicherheit und Sauberkeit in den Zügen der DB AG in der Presse geführt. Während die Sicherheit in den Zügen und Bahnhöfen bereits seit langem ein Thema ist, kamen nun Unter-

suchungen über die bakterielle Belastung von Zügen hinzu. Vor allem Fäkalbakterien wurden auf den Sitzen, an Türgriffen und Haltestangen festgestellt. Wer den täglichen Bahnbetrieb aus eigener Anschauung kennt, den verwundert das nicht weiter. Nahezu kein Zug,



in dem der gegenüber liegende Sitz nicht als Ablage für schmutzige Straßenschuhe benutzt wird. Dabei sind zwar überwiegend Jugendliche, jedoch nicht ausschließlich die Verursacher derartiger Verschmutzungen. Auch der sichtbare Müll macht das Bahn fahren nicht gerade attraktiver. Leere Flaschen werden am Endhaltepunkt ja noch häufig von Flaschensammlern entfernt. Das ist zwar eigentlich verboten, trägt aber zur Sauberkeit in den Zügen bei, da das Servicepersonal der Bahn diese Aufgabe häufig nicht wahr nimmt.

Man muss feststellen, dass der derzeitige Personalstand beim Service der DB AG nicht ausreicht, um die Sauberkeit der Züge zu gewährleisten. Bei privaten Eisenbahnbetriebsunternehmen ist das oft deutlich besser. Aber auch das Ver-

ursacher-Prinzip müsste stärker angegangen werden. Mehr Präsenz von Sicherheitspersonal in den Zügen und an kleineren Bahnhöfen und Haltepunkten, das nicht nur mehr Sicherheit herstellt, sondern auch soziales Fehlverhalten wie verschmutzen von Bahnhöfen und Zügen anspricht, ahndet und gegebenenfalls ein Hausverbot ausspricht, wäre angebracht.

Auf die soziale Kontrolle durch andere Fahrgäste zu hoffen, funktioniert im Regelfall nicht. Spricht man Fehlverhalten (z.B. auch Rauchen im Zug) an, wird man im günstigsten Fall beleidigt, im Extremfall niedergeschlagen und getreten. Ohne mehr Sicherheits- und Servicepersonal wird sich an den derzeitigen Zuständen nichts ändern.

Leserbrief zur RE 13 nach Venlo

Mit Interesse habe ich wieder Ihre Publikation gelesen. Wir kommen ja auch vor, unter „Vermischtes“ und „Zugausfälle“. In der Tat war die Betriebsqualität bis Mitte Oktober nicht zufriedenstellend. Eine der Ursachen haben Sie mit dem Lokführer-Mangel ja beschrieben.

Seither hat sich aber einiges getan. Wir haben nun wieder deutlich mehr Lokführer, auch mit Holland-Zulassung. Anfang November sind unsere Kursteilnehmer, soweit sie die Prüfung erfolgreich abgelegt haben, auf Strecke gegangen. Der nächste Kurs ist schon wieder gestartet, um auf keinen Fall mehr in Not zu kommen. Der Frieden, den wir mit beiden Gewerkschaften geschlossen haben, und unsere im Branchenvergleich durchaus gute Bezahlung wird die Situation hoffentlich weiter stabilisieren.

Im Maas-Rhein-Lippe-Netz haben wir seit Ende Oktober eine sehr gute eigene Betriebsqualität, praktisch ohne irgendwelche Zugausfälle aufgrund von Personalproblemen. Allerdings gab es auch einige Tage mit massiven Infrastrukturproblemen, sodass es gerade auf der Strecke nach Venlo doch wieder zu Zugausfällen an einzelnen Tagen gekommen ist.

Auf jeden Fall danke für die faire Berichterstattung. Wenn Sie Fragen haben, wenden Sie sich gerne an uns.

Mit freundlichen Grüßen

Hans Leister

Geschäftsführer Keolis Deutschland GmbH & Co. KG

SchokoTicket: Lauter Protest! Leise Akzeptanz?

Von David van der Grinten

Mittlerweile haben sich 32 von insgesamt 43 Schulträgern am unteren Niederrhein vertraglich an das SchokoTicket gebunden. Je nach Vertrag erfolgte die Einführung bereits im August 2011 oder Februar 2012. Wenige Schulträger folgen erst im kommenden Sommer.

Lauter Protest

Lauter Protest war überall zu hören. Zusätzliche Kosten gehen erst mal zu Lasten jeden Geldbeutels, was ja auch nachvollziehbar ist. Gerade vom Lande, wo Dörfer und Ortsteile teilweise gänzlich vom ÖPNV außer der „reinen“ Schulbusbeförderung abgeschnitten sind, kann der Unmut auch von uns nachempfunden werden. Der Freizeitnutzen ist nur mit „Taxi Mama“ nutzbar, teilweise sogar so drastisch, dass zum Beispiel der Besuch eines Sportvereins am späten Nachmittag ohne „Taxi Mama“ nicht möglich ist. Hier muss für Abhilfe gesorgt werden! Es sollte sichergestellt werden, dass Schüler auch nach Freizeitangeboten am Schulort auch noch um 17 oder 19 Uhr nach Hause mit dem Bus fahren können. Im Zeitalter der Mobiltelefone wäre auch ein Taxi-Bus-System möglich, um das Angebot dem tatsächlichen Bedarf anzupassen. Als Beispiel können die StadtLinien in Xanten dienen. Hier wird jeder Ortsteil noch nach Erreichen des letzten Zuges in Xanten bedient. Die Bestellung sollte aber über „normale“ Rufnummern erfolgen können und nicht über Sonderrufnummern, die eine Taxi-Bus-Fahrt mit Zusatzkosten unnötig in die Höhe treiben. Zudem muss eine Bestellannahme bis 30 Minuten der Abfahrt gewährleistet sein, was derzeit auch nicht überall der Fall ist.

Hinweis: Sonderrufnummern, die aus dem deutschen Fetznetz 3,9 Cent/Min. kosten, schlagen vom Mobiltelefon mit max. 42 Cent/Minute zur Buche. Dann kann eine

Taxi-Bus-Bestellung auch mal ganz schnell einen Euro extra kosten.

Azubi-Ticket

als „vorläufige“ Alternative

Die Schulträger, die sich bisher gegen das „SchokoTicket“ entschieden haben, darunter unter anderem die Städte Rees und Wesel, mussten zum Februar 2012 die VGN-Monatskarte im Ausbildungsverkehr von den betroffenen Verkehrsunternehmen für Ihre Schüler abnehmen, da der Vertrieb der ehemaligen Schülerträgerkarte komplett eingestellt wurde. Für die jeweiligen Schulträger führt diese Alternative bereits zu Mehrkosten. Und diese Mehrkosten könnten sich nach den Sommerferien drastisch erhöhen, wenn keine finanzierbare Lösung für die Schulträger und Verkehrsunternehmen ausgehandelt werden kann.

Hintergrund

Ab dem 1. August tritt die im ÖPNV-Gesetz des Landes NRW im § 11 a aufgeführte Novellierung der finanziellen Förderung des Ausbildungsverkehrs in Kraft, mit der Folge, dass Fahrkarten im Ausbildungsbereich nur noch dann zuschussfähig sind, wenn Sie mindestens 20 Prozent günstiger als die Normalmonatsfahrkarte sind. Das trifft beim „SchokoTicket“ grundsätzlich zu, da als Referenzticket das Ticket1000 in der Preisstufe D bzw. E (Geltungsbereich) zu Grunde gelegt wird. Bei der VGN-Monatskarte im Ausbildungsbereich wird als Referenz das Ticket1000 in der jeweiligen Preisstufe (also A1 oder B) zu Grunde gelegt. Und hier liegt der Unterschied unter 20 Prozent. Um es auf dem Punkt zu bringen, müssten die Preise entweder gesenkt werden, was wiederum zu Mindererlösen bei den Verkehrsunternehmen führen würde oder die Schulträger hätten nur noch das Ticket1000 als Schoko-Ticket als Alternative, falls keine andere tarifliche Lösung

gefunden werden sollte. Dieses Szenario dürfte sich dann wohl kein Schulträger mehr leisten können, auch wenn er es wollte.

YoungTicket

Das YoungTicket, welches derzeit nur angeboten wird, wenn der Wohnort oder Ausbildungsort im Alt-VRR-Raum liegt, könnte eine Alternative sein, da der Unterschied über 20 Prozent zum Ticket 1000 liegt. Dieses wurde am 1. Januar innerhalb der Kreise Kleve und Wesel nicht eingeführt, um mögliche Durchtarifierungsverluste aufzufangen, die durch die Einführung des VRR-Tarifcs entstehen dürften. Um dieses Ticket auch am unteren Niederrhein frühzeitig einführen zu können, müssten die Aufgabenträger, sprich die Kreise Kleve und Wesel ihre Zuschüsse erhöhen, was kurzfristig dann doch eher unwahrscheinlich sein sollte.

Leise Akzeptanz?

Das Thema „SchokoTicket“ war in den letzten Monaten neben der BETUWE-

Strecke regelmäßig Thema in den örtlichen Medien. In der Regel wurde „Contra“ Schoko-Ticket berichtet. Aber wer heute Bus und Bahn fährt, wird bemerken, dass die Schüler auch mit Ihrem „SchokoTicket“ in der Freizeit abends oder am Wochenende unterwegs sind. Diese Gruppe hat sich natürlich nicht vehement an die Öffentlichkeit gewandt, warum auch? Wie groß die Akzeptanz ist, kann man nur schätzen, aber ich bin persönlich überzeugt, dass dies auch eine „breite“ Masse ist. Ich habe über das Internet auch eine Anfrage erhalten, bei der ein Elternteil das SchokoTicket zum Selbstzahlerpreis für ihr Kind für 29,80 EUR erwerben wollte. Da sich das Schulamt des Wohnortes bisher gegen das SchokoTicket entschieden hat, wurde das Kind aus dem Solidarmodell „SchokoTicket“ ebenfalls ausgeschlossen. Als Alternative bleibt den Eltern zunächst nur das deutlich teurere „Ticket1000“. Eigentlich Schade!

Thalys – eine Airline auf Schienen

Von Michael Bienick u. Axel Friese
Die Fernzuggesellschaft Thalys isoliert sich immer mehr, Tarife werden komplizierter und inkompatibler, Kooperationen mit AVV und VRS werden aufgekündigt. Deutsche Bahn steigt beim Thalys aus

Die französisch-belgisch-niederländisch-deutsche Fernverkehrsgesellschaft Thalys isoliert sich in jüngsten Entwicklungen immer mehr von einstigen Partnern und weiterführenden Verbindungen in Nachbarländern. So wurden im Frühjahr diesen Jahres die Tarifkooperationen („ThalysConnect“) mit den Tarifverbänden AVV und VRS aufgekündigt. Diese sahen beispielsweise im Falle des AVVs vor, dass ein Thalys-Fahrschein gleichzeitig als Fahrkarte zu allen Zielen des

AVVs zur freien An- und Abreise gültig war. Dieses attraktive Angebot wurde genauso gestrichen, wie die Kooperation zwischen Thalys, dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg und der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB), die es Thalys-Reisenden von und nach Köln erlaubte, den Kölner Nahverkehr kostenfrei zu nutzen. Während Thalys in einer Pressemitteilung von 2009 noch betont, „Vom neuen Angebot profitieren vor allem die internationalen Besucher der Stadt, denen die An- und Abreise deutlich erleichtert wird“, sind diese Ziele heute nur noch Schall und Rauch.

Ausstieg der DB aus Thalys und Folgen

Doch auf die Fahrgäste kommen noch weitere unerfreuliche Entwicklungen zu:

Zusätzlich zu den bereits erwähnten aufgekündigten Tarifkooperationen sind ab dem 28. März Fahrten im Thalys mit Fernverkehrs-Einzelfahrscheinen der DB nicht mehr möglich. Ab diesem Datum haben nur noch Angebote, wie Fernverkehrs-Monatskarten oder die Bahncard 100 im Thalys hier Gültigkeit. Die Grünen-Bundestagsabgeordnete Bettina Herlitzius wird zu diesem Thema mit den kritischen Worten „Das Angebot des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in der Region wird damit deutlich unattraktiver und komplizierter“ von der Aachener Zeitung zitiert. Hintergrund dieser zweiten tariflichen Verschlechterung ist der Ausstieg der Deutschen Bahn AG aus dem Unternehmen Thalys.

Verschlechterungen – einige Beispiele

Tatsächlich ergeben sich durch die beiden Entwicklungen – Aufkündigung der regionalen Tarifkooperationen und Ausstieg der DB – für den Fahrgast unattraktivere und kompliziertere Tarife, wie einige Beispiele zeigen:

Für eine Reise beispielsweise von Erkelenz (im AVV-Gebiet) nach Brüssel in der Reisekette RE und Thalys (Gelegenheitsfahrer) genügte im Dezember 2011 noch ein einziger Fahrschein (Globalpreis Thalys) für die Nutzung von RE und Thalys. Jetzt braucht der Kunde zwei Tickets und es ist teurer geworden. Für eine Reise von Aachen nach Berlin mit Thalys und ICE z.B. mit BahnCard

50 (treuer Stammkunde, Hin- und Rückfahrt) benötigte man im Herbst 2011 noch einen einzigen Fahrschein und das Ticket war für den Rückweg sogar einen Monat gültig. Im Frühjahr 2012 braucht der Kunde ganze drei Tickets und benötigt für den Thalys sogar eine Reservierung. Fazit: auch hier eine deutliche Verschlechterung!

Wenn man die internationale Tarifentwicklung über die letzten 20 Jahre nachvollzieht, so erkennt man eine deutliche Verschlechterung: Während es früher kein Problem war, kreuz und quer durch Europa einen Fahrschein zu lösen, ist man als Fahrgast heutzutage aufgrund mangelnder Kooperationen der Bahnen untereinander „gezwungen“ seine Fahrt zu stückeln und mehrere Fahrkarten zu besorgen. Diese Hürden und Hindernisse, die von den Bahngesellschaften künstlich aufgebaut wurden, treiben potentielle Fahrgäste hin zum Billigflieger, Fernreisebus oder auf die Autobahnen.

Problematisch an der ganzen Entwicklung ist, dass Fernverkehrsanbieter, wie Thalys den Bahnmarkt sehen, wie Fluggesellschaften den Luftverkehrsmarkt: Wie eine Airline auf Schienen ist für Thalys in Köln, spätestens aber in Düsseldorf oder Essen (diese werden mit einem Thalys-Zugpaar angebunden) Schluss. Dabei verkennt man Potentiale der Attraktivität einer durchgehenden Tarifierung und eines vernetzten Denkens.

BahnCard & VRR

Von David van der Grinten

Die BahnCard wurde und wird im VRR-Tarif nicht anerkannt. Dabei muss erwähnt werden, dass die BahnCard auch nicht im „alten“ VGN-Tarif anerkannt wurde, sondern nur bei Fahrten über die ehemalige Verbundgrenze (VRR &

VGN) hinaus. Da diese Verbundgrenze „de facto“ nicht mehr existiert, bringt an dieser Stelle der Besitz einer BahnCard 25 oder 50 keinen Vorteil mehr. Offiziell! Inoffiziell gibt es natürlich auch weiterhin Möglichkeiten den Verkehrsverbundtarif zu unterlaufen. Das funktioniert damit,



dass entweder der Start- oder Ziel-Bahnhof nicht im VRR liegt. Vom Norden aus gesehen, funktioniert das nur von Bocholt aus. Fahrten von Bocholt finden im VRR-Tarif nur Anwendung im VRR-Geltungsbereich D Nord, also bei Fahrten bis Oberhausen oder Duisburg, aber nicht bis nach Essen oder Düsseldorf. Dabei hat zum Beispiel ein BahnCard-Inhaber aus Wesel die Möglichkeit, eine Fahrkarte von Bocholt nach Düsseldorf am Automaten zu erwerben. Mit der BahnCard 50 kostet die Fahrt nur 7,85 EUR (mit BahnCard 25 noch 11,80 EUR). Im VRR-Tarif schlägt die einfache Fahrt mit 15,10 EUR (Preisstufe E) zur Buche. Ein ähnliches Beispiel in die andere Richtung. Ein BahnCard-Inhaber fährt unregelmäßig von Geldern nach Düsseldorf und zurück. Von Geldern nach Leverkusen Mitte (erster Bahnhof im VRS-Gebiet) über Düsseldorf kostet die Fahrt mit BahnCard 50 nur 9,70 EUR (BC25 14,55 EUR) statt ebenfalls 15,10 EUR für die einfache

Fahrt. Falls jedoch der BahnCard25-Inhaber die Hin- und Rückfahrt am selben Tag fahren möchte, fährt er mit dem VRR-Tagesticket in der Preisstufe E mit 26,30 EUR wiederum günstiger. Die VRR-Tages- und Gruppentickets haben keine 9-Uhr-Begrenzung, wie die Tagestickets des NRW-Tarifs! Im zweiten Fall muss aber erwähnt werden, dass die Weiterfahrt in Düsseldorf mit dem kommunalen ÖPNV nicht möglich ist. Das ist die Schattenseite der „Trickserei“. Eine weitere Möglichkeit, z.B. bei Fahrten ins Ruhrgebiet, ist die Buchung eines „Fernverkehrstarifs“. Dieser ist auf den Nahverkehr (keine Sparpreise!) abwärtskompatibel. Die Nutzung eines IC oder ICE ist nicht zwingend notwendig, aber möglich. Aber auch hier muss dann ein zusätzliches Ticket erworben werden, wenn es am Zielort mit U-Bahn oder Bus weitergehen soll. Das City-Ticket der „BahnCard“ gilt nämlich erst ab einer Strecke von über 100 Kilometern.

Vermischtes

Regionalverband Rheinland

Der Regionalverband Rheinland schließt sich dem Internetauftritt des Regionalverbandes Niederrhein an. Daher sind auch neuerdings die Kontaktdaten und Termine des benachbarten Regionalverbandes auf unserer Seiten zu finden.

Linie 55 eingestellt

Die grenzüberschreitende Buslinie 55 von Kleve über Kranenburg bis in niederländische Groesbeek/Mook wurde zum 31. Januar 2012 wegen zu schwacher Fahrgastnachfrage eingestellt.

Grund dürfte auch die sehr lange Linienführung zwischen beiden Endhaltestellen gewesen sein. Die Fahrzeit lag bei knapp einer Stunde. Seit 1. Februar verkehrt die Linie 55 an Schultagen nur noch zwischen Kleve und Kranenburg. In den Ferien und am Wochenende werden die Kranenburger Ortsteile Schottheide und Frasselt nur noch mit einem Taxi-Bus-Angebot bedient mit Anschluss an die Schnellbus-Linie 58 von/nach Kleve in Nütterden.

Ihre Ansprechpartner im PRO BAHN Regionalverband Niederrhein:

1. Vorsitzender:

Dipl.-Ing. Frank Michalzik
 Bahnhofstraße 85 a, 46499 Hamminkeln
 Tel: 02857-915992

Vorsitzende der Bezirksgruppen:

BG 1: David van der Grinten
 Herderstraße 46, 47533 Kleve,
 Tel: 02821-715707

BG 2: Hubert Dieregsweiler
 Schopenhauerstraße 3, 47447 Moers
 Tel: 02841-32382

BG 3: Kommissarischer Ansprechpartner
 Detlef Neuß (siehe BG6)

BG 4: Dipl.-Ing. Frank Michalzik
 Bahnhofstraße 85 a, 46499 Hamminkeln
 Tel: 02857-915992

BG5: Ansprechpartner: Lothar Ebbers
 Neugahlener Str. 20 46149 Oberhausen
 Tel. 0208-6351916

BG 6: Detlef Neuß
 Stapper Weg 94, 41199 Mönchengladbach
 Tel: 02166-10560/01705853246

Schatzmeister: Martin Wenzel,
 Winkelhauser Str. 140, 47228 Duisburg
 Tel: 02065-839069
 oder 0211-49742350 (Büro)

Schriftführer:

Roland Stahl, Myllendonker Straße 52
 41065 Mönchengladbach
 Tel: 02161-650914

Internet: www.probahn-niederrhein.de

E-Mail: info@probahn-niederrhein.de

Ansprechpartner: David Van der Grinten,
 Herderstr. 46, D-47533 Kleve
 E-Mail: webmaster@probahn-niederrhein.de

Alle E-Mail-Adressen unter:
www.probahn-niederrhein.de/kontakt

Impressum:

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband Niederrhein e.V.

Auflage: 250 Exemplare

Erscheinungsweise: 4x jährlich

V.i.S.d.P.: Detlef Neuß, Stapper Weg 94,
 41199 Mönchengladbach

niederrhein-info@probahn-niederrhein.de
 Namentlich gekennzeichnete Artikel geben
 nicht die Meinung der Redaktion wieder!

Redaktionsschluss: 04. März 2012

Nächste Ausgabe: Mitte April 2012

Redaktionelle Beiträge sind uns immer
 willkommen! Bitte an Detlef Neuß.

Einsendeschluss: Ende März 2011

Das Niederrhein-Info ist kostenlos und wird
 an alle Mitglieder des Regionalverbandes
 sowie weitere Interessenten versendet.
 Möchten Sie einen freiwilligen Kostendeckungsbeitrag leisten, so bitten wir um Überweisung auf das Konto 641 200 bei der Sparda-Bank Köln (BLZ 370 605 90)

Eine PDF-Datei zum Herunterladen steht unter www.probahn-niederrhein.de bereit.

Termine PRO BAHN Regionalverband Niederrhein

März 2012				Juni 2012								
Kein regelmäßiges Treffen			3	Di 19.30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4	Kein regelmäßiges Treffen			3		
Di 06.	18.30	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1	Do 12.	19.00	Moers, „Artemis“,	2	Di 05.	18.30	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1	
Do 08.	19.00	Moers, „Artemis“, Vom Bahnhof Richtung Innenstadt, nach der Ampel 2. Haus auf der linken Seite.	2	Di 17.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC/PRO BAHN-Geschäftsstelle,	5	Di 12.	19.30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4	
Di 13.	19.30	Wesel, „Kaiserhof“, gegenüber dem Bahnhof	4	Di 17.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof	6	Do 14.	19.00	Moers, „Artemis“,	2	
Di 20.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC/PRO BAHN-Geschäftsstelle, Duisburg, Mülheimer Str. 91 (Hst. Lutherplatz bzw. 10 Min. Fußweg vom Hbf).	5	Mai 2012				Di 19.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC/PRO BAHN-Geschäftsstelle,	5	
Di 20.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof (aus Hbf rechts, dann erste Möglichkeit rechts um die Ecke; am Überlandbusbahnhof)	6	Kein regelmäßiges Treffen				3	Di 19.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder	6
April 2012				Di 08.	19.30	BG4, Wesel Der Termin wurde verschoben! Ort und Termin werden noch zeitnah auf der Homepage der bekannt gegeben.	4	Der Terminplan ist gültig von März 2012 bis Juni 2012 Alle Termine und aktuelle Änderungen auch im Internet unter termine.probahn-niederrhein.de				
Kein regelmäßiges Treffen			3	Di 01.	18.30	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1					
Di 03.	18.30	BG Kleve, FGZ Bahnhof Goch	1	Do 10.	19.00	Moers, „Artemis“,	2					
Di 15.	18.45	Mönchengladbach, Krefelder Hof	6	Di 15.	19.00	Gesprächsrunde ÖPNV ADFC/PRO BAHN-Geschäftsstelle,	5					