

Inhalt

Pro Bahn Aktivitäten.....	3
Wer wir sind und was wir wollen.....	3
Informieren, sensibilisieren, modernisieren.....	3
Vertretung von Fahrgastinteressen in Gremien.....	4
Einfluss auf die Politik.....	4
Aktiv werden bei PRO BAHN.....	5
Grundsätzliches zum Öffentlichen Verkehr.....	5
Der öffentliche Verkehr als Teilhabe an Gesellschaft und Daseinsvorsorge.....	5
Öffentlicher Verkehr im Verbund mit Fußweg, Fahrrad und Roller.....	5
Energiewende, Umwelt- und Klimaschutz.....	6
Nahverkehr aus einem Guss.....	6
Verlässlichkeit von Fahrten und Anschlüssen.....	7
Verlässlichkeit des Schienennetzes.....	8
Verlässlichkeit der Informationssysteme.....	8
Barrierefreiheit.....	8
Bahnhöfe und Haltestellen – Schnittstellen der Gesellschaft.....	9
Öffentlicher Verkehr im Verkehrsnetz.....	11
Bahnen, Busse, Fahrrad – die einzige Chance für den Mobilitätswandel.....	11
Bus und Bahn in die Innenstadt.....	11
Verkehrsangebot.....	12
Deutschlandtakt und NRW Takt.....	12
Grundangebot, Taktverdichtungen und bedarfsorientierter Verkehr.....	13
Fernverkehr.....	13
Regionalverkehr insgesamt.....	13
Regionalverbindungen in die Niederlande und nach Belgien.....	14
Integraler Bustaktfahrplan und Schülerverkehr.....	15
Der Leuchtturmblick bei der Fahrplanplanung.....	15
Freizeitverkehr.....	15
Fahrplanwechsel.....	16
Baustellen, Ersatzverkehr, Störungsmanagement.....	16
Schienen-Infrastruktur – Grundlage des Verkehrsangebots.....	18
Infrastruktur für Deutschlandtakt und NRW Takt.....	18
Bahnneu- und Bahnausbau als Kompensation für den Kohleausstieg.....	18
Finanzierung sowie Erhalt und Förderung der Infrastruktur.....	19
Güterverkehr.....	19

Entzerrung von Güter-, Personennah- und -fernverkehr.....	20
Gemeinwohlorientierung der Infrastruktur.....	20
Reaktivierung von Schienenstrecken.....	20
Trassensicherung.....	21
Organisation in NRW.....	22
Fahrgastfreundliches Angebot durch die 3 großen Zweckverbände.....	22
Aufgabenträger des Schienenverkehrs.....	22
Aufgabenträger des Bus- und kommunalen Schienenverkehrs.....	22
Das Land NRW im öffentlichen Verkehr.....	23
Verkehrsunternehmen.....	23
Organisation des Personals.....	24
Tarif und Vertrieb.....	25
Einfache und günstige Tarife und das Deutschland Ticket.....	25
Deutschland-Ticket: Risiken erkennen und begrenzen.....	25
Ticketautomaten und personalisierter Verkauf.....	26
Tarifinformation.....	26
Grenzüberschreitende Tarifangebote.....	27
Fahrgastrechte und Mobilitätsgarantie.....	27
Information. Service, Sicherheit, Komfort.....	28
Einheitliche Ansprechpartner.....	28
Service und Zugbegleitung.....	28
Marketing und Kundenbindung.....	28
Komfort und Ausstattungsmerkmale der Schienenfahrzeuge.....	30
Bedarfshalte und Haltewünsche.....	30
Fahrradmitnahme.....	30
Fahrzeugwerbung.....	30
Landschaftserlebnis und Reisekultur.....	30
Toiletten in Fahrzeugen und an Bahnhöfen.....	31
Forschung.....	32
Verkehrssoziologie.....	32
Psychologie bei Verkehrsinfrastrukturentscheidungen.....	32
Wirtschaftskraft und Attraktivität.....	32
Technik und Logistik.....	32

PRO BAHN Aktivitäten

Wer wir sind und was wir wollen

Der Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband NRW e.V., im Folgenden PRO BAHN genannt, ist ein gemeinnütziger Verein, der sich für eine stetige Verbesserung des Angebots im Öffentlichen Personennah- und Fernverkehr und insbesondere für Fahrgastbelange einsetzt. Die Aufklärung der Verbraucher wie der Politik über die Bedingungen des öffentlichen Verkehrs und die Beratung von Verbrauchern bei der Lösung konkreter Probleme rechtfertigen die Gemeinnützigkeit. Insofern unterscheidet sich PRO BAHN von klassischen Interessenverbänden und ist daher auch Mitglied der Verbraucherzentrale NRW e.V., die von Verbraucherverbänden getragen wird.

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

Informieren, sensibilisieren, modernisieren

Bei vielen Bürgern, Journalisten und selbst Politikern ist das Bild vom öffentlichen Verkehr von Unwissen geprägt. Dazu tragen auch die vielfältigen und sich manchmal auch widersprechenden Einflüsse und Zuständigkeiten von Verkehrsbetrieben, Infrastrukturbetreibern, Verkehrsverbänden, öffentlicher Verwaltung, Kommunal-, Landes- und Bundespolitik bei. Und leider auch manchmal persönlichen Vorurteile und Befindlichkeiten von Amtsträgern und Entscheidern, die objektiver Betrachtung und Berichterstattung widersprechen.

Bei neuen und vorhandenen Verbindungen, Reaktivierungen, Aus- und Neubaustrecken trägt PRO BAHN dazu bei, Sichtweisen und Standpunkte zu objektivieren, die wahren Einflüsse und Einflussmöglichkeiten, Vor- und Nachteile einzelner Pläne und Ideen aufzuzeigen.

Auch gibt PRO BAHN fundierte Ideen, welche Qualitätsmerkmale bei neuen Fahrzeugen vorhanden sein sollen oder gar müssen, und wie Bus und Bahn und weitere Verkehrsmittel wie Fahrrad und Roller zu einem funktionierenden Gesamtsystem verschmelzen.

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

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

Bei Wiedereröffnungen von Bahnlinien und Einführung neuer Mobilitätsangebote waren es häufig die Aktiven von PRO BAHN, die dies gegen viele Widerstände mit ermöglicht haben. Auch wenn sie bei der Eröffnungsfeier oft gar nicht präsent sind oder nur am Rande stehen.

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

Vertretung von Fahrgastinteressen in Gremien

Die Experten von Interessenverbänden wie PRO BAHN verfügen über eine umfangreiche Fachkenntnis. Gerade aus diesem Grund sind sie wie keine andere Einrichtung oder Institution in der Lage, die Entwicklung des ÖPV sowohl aus fachlicher Sicht als auch aus Fahrgastsicht zu beurteilen. Diese bringt sie in verschiedenen Gremien und Ausschüssen durch ihre Experten ein.

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

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

Neuere Einflüsse von PRO BAHN resultieren zum Beispiel in einer gründlichen Planung und Durchführung von Schienenersatzverkehren, wie sie bei Baustellen im SPNV bis hin zu den geplanten Generalsanierungen durchgeführt werden. Auch die positiv kritische Begleitung von Neubaustrecken und Streckenreaktivierungen ist hier zu nennen.

Einfluss auf die Politik

Vieles im Argen Liegende ist auf nicht ausreichende Förderung des ÖPVs durch die Politik zurückzuführen. Die bisherige Vorstellung, dass sich Bus und Bahn nur durch Fahrgeldeinnahmen selbst finanzieren können, hat nicht funktioniert. Die Notwendigkeit zur Verbesserung von Planungs- und Förderungsstrukturen und bessere finanzielle Ausstattung wird mittlerweile auf Bundesebene offiziell anerkannt, jedoch nur zaghafte umgesetzt. PRO BAHN setzt sich intensiv für eine zügige und effiziente Neustrukturierung von ÖPV, Finanzierung und Schienennetz ein.

Als Land mit der größten Einwohnerzahl und dem ausgedehntesten Ballungsraum in Deutschland hat das Land Nordrhein-Westfalen auf die Bundespolitik einen erheblichen Einfluss. Viel kann das Land aus eigener Kraft regeln. NRW hat sich eine führende Stellung in der Entwicklung und Reaktivierung des öffentlichen Verkehrs in Deutschland erreicht. Das im März 2023 von den in NRW ansässigen Verkehrsverbänden vorgestellte „Zielnetz 2040“ spiegelt die hohen Ambitionen der Landespolitik wider. PRO BAHN tritt dafür ein, dass die gesteckten Ziele hoch bleiben und auch in die Realität umgesetzt werden.

Darüber hinaus setzt sich PRO BAHN bei Land, Kommunen, Einzelhandel und Betrieben ein, dass Innenstädte, Gewerbegebiete und Gebiete im Stadtrand mindestens in Modellprojekten, besser noch dauerhaft, gut mit dem ÖPNV zu erreichen sind.

Aktiv werden bei PRO BAHN

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

Beschwerden der Fahrgäste bei den Aufgabenträgern sind so zahlreich, dass persönliche Unzufriedenheiten in der Menge der vielen kleinen und größeren Unzulänglichkeiten untergehen.

Alle Interessierten sind aufgefordert, sich beim PRO BAHN Landesverband NRW oder einem der Regionalverbände zu melden und sich aktiv zu engagieren. Es gibt viel zu tun, wie diesem Programm zu entnehmen ist. Und es gibt noch Gebiete auf der NRW Landkarte, in denen PRO BAHN Pressemitteilungen, Interviews und Gremienvertretungen Qualität und Quantität des ÖPNV verbessern könnten.

Grundsätzliches zum Öffentlichen Verkehr

Der öffentliche Verkehr als Teilhabe an Gesellschaft und Daseinsvorsorge

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

Wer selbstbestimmt Kultur- und Sportveranstaltungen besuchen, sich weiterbilden, an der politischen und gesellschaftlichen Willensbildung in Parteien und Verbänden teilnehmen will, ohne sich ein eigenes Auto zu kaufen, benötigt den öffentlichen Verkehr. Davon sind insbesondere die Menschen betroffen, die aufgrund von Einschränkungen nicht in der Lage sind, einen Pkw selbstständig zu fahren.

Selbst eine nur geringe Inanspruchnahme dieser Daseinsvorsorge beweist nicht das Gegenteil.

Damit ist Öffentlicher Verkehr weit mehr als eine „Versicherung“, die einspringen muss, wenn andere Mobilität nicht zur Verfügung steht. Er ist eine solidarische Leistung für die gesamte Bevölkerung. Damit ist eine Förderung des Öffentlichen Verkehrs aus steuerlichen Mitteln auch keine klassische Subvention, von nur einzelne Bevölkerungsgruppen profitieren.

Aufwendungen für die Herstellung der Barrierefreiheit und Behebung von Vandalismusschäden sind ebenfalls Finanzmittel zur Sicherung der Teilhabe und keine Förderung des ÖPV.

Öffentlicher Verkehr im Verbund mit Fußweg, Fahrrad und Roller

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

Fußgänger an Haltestellen und Bahnhöfen müssen sicher über die Straße gelangen können. Radfahrer müssen insbesondere an Bahnstationen ihr Fahrrad sicher an Fahrradständern oder in -boxen abstellen können. Auch kostenlos zu nutzende Fahrrad-Parkhäuser sind vorbildlich, auch wenn häufig nicht vorhanden.

Der Wert von P+R-Plätzen ist gesondert zu prüfen, da die Versuchung für jeden Autofahrer besteht, dann doch bis zum Ziel durchzufahren. Auch ist sicherzustellen, dass kostenfreie P+R Parkplätze nur zum Pendeln und nicht anderweitig verwendet werden.

Energiewende, Umwelt- und Klimaschutz

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

Zur Erhöhung der Transparenz setzt sich PRO BAHN dafür ein, dass die Betreiber tragfähige Zahlen bzgl. des CO₂-Verbrauchs bei Herstellung und Betrieb veröffentlichen. So können konkrete Projekte hinsichtlich Klimaschutz, Energie- und Flächenverbrauch objektiver begründet werden.

PRO BAHN setzt auch dafür ein, verdeckte Kosten des motorisierten Individualverkehrs transparent zu machen und zu berücksichtigen. Dazu gehören zum Beispiel kostenlose Gestellung von Parkplätzen durch Arbeitgeber, Einzelhändler und Gewerbetreibende, Straßenreinigung und Winterdienst.

Diese Transparenz trägt auch zur Deeskalation bei Konflikten zwischen Infrastrukturerstellern und -betreibern auf der einen Seite und Natur- und Klimaschützern auf der anderen Seite bei.

Nahverkehr aus einem Guss

Für Fahrgäste ist neben dem Preis eine komfortable, einfach zu planende und schnelle Reise von Tür zu Tür von großem Interesse.

Berufung auf Zuständigkeiten und Grenzen der Aufgabenträger, nicht vorhandene Preisauskünfte, schwierig zu bedienende Apps, oberflächliche und ausweichende Antworten bei begründeten Beschwerden und Schwierigkeiten beim Finden des zuständigen Fundbüros verringern das Vertrauen der Fahrgäste in den Öffentlichen Verkehr.

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

PRO BAHN setzt sich dafür ein, dass die Informationen im Fall von eigentlich zu minimierenden Verspätungen und Ausfällen schneller und verlässlicher auf den Anzeigen bei Bus- und Bahn sowie den ÖPV-Apps angezeigt werden. Wobei eine höhere Verlässlichkeit und Genauigkeit seitens der Anbieter anzustreben ist.

Verlässlichkeit von Fahrten und Anschlüssen

Langfristig wird nur ein verlässliches und ausreichendes Angebot Bürger davon überzeugen, den öffentlichen Verkehr dauerhaft, freiwillig und gerne zu nutzen. Das gilt insbesondere für Menschen, die auf die Mobilität angewiesen sind, allerdings auch Alternativen besitzen. Durch fehlendes Personal und zu geringe Fahrzeugzahl nimmt die Pünktlichkeitsquote momentan ab und die Ausfallquote zu.

PRO BAHN fordert, dass in den Verkehrsverträgen zwischen den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen eine ausreichende Anzahl an Reservefahrzeugen und Fahrzeugführern in Bereitschaft vorgesehen sind, um auch bei unvorhergesehenen Ereignissen oder Betriebsstörungen die Fahrplanstabilität möglichst hoch halten zu können. Die dadurch anfallenden Mehrkosten werden durch erhöhtes Fahrgastaufkommen mindestens teilweise kompensiert.

Ausfälle und Verspätungen sind auch deshalb zu minimieren, weil ein Teil der Fahrgäste auf die pünktliche Durchführung angewiesen ist und nicht mal eben einen Bus oder eine Bahn später nehmen kann. Gerade die ersten Fahrten frühmorgens sind sicherzustellen, da sie aus beruflichen Gründen für viele Fahrgäste existentiell sind. Auch die letzten Fahrten sind enorm wichtig, da sie die letzte Möglichkeit darstellen, dass Fahrgäste ihr Fahrtziel erreichen.

Weiterhin fordert PRO BAHN die Übernahme der gelebten Praxis anderer Bundesländer für NRW, dass Aufgabenträger ihre Fahrplanentwürfe fast ein Jahr vor Inkrafttreten zur Diskussion stellen.

Zur Verlässlichkeit gehört auch das Erreichen von Anschlüssen. Im integralen Taktfahrplan des Schienenverkehrs, der in Nordrhein-Westfalen in weiten Bereichen verwirklicht ist, sollen kurze Umsteigezeiten die Attraktivität des Angebots steigern. Mit ihnen ist aber auch das Risiko verbunden, dass selbst bei kleinen Verspätungen der Anschlusszug verpasst wird.

Qualitätsanforderungen müssen daher spezifisch auf die jeweilige Strecken und Anschlussbedingungen ausgelegt werden und nicht länger pauschal ohne Rücksicht auf die tatsächlichen Verhältnisse. Gerade bei den letzten Fahrten des Tages sind gesicherte Anschlüsse quasi unabdinglich. Hier fordert PRO BAHN ein völlig neues und viel fahrgastfreundlicheres Denken bei allen Anbietern des öffentlichen Verkehrs ein.

Auch müssen die Verkehrsverbünde prüfen, bei welchen Umsteigerelationen der Anschlusszug zumindest eine gewisse Zeit zu warten hat. Die pauschale Grundidee „Im Nahverkehr wird nicht gewartet“ ist überholt.

Gerade bei Busfahrplänen an Bahnhöfen, die auf den eintreffenden Schienennahverkehr abgestimmt sind und bei denen Busse die per Bahn eintreffenden Fahrgäste in großen Mengen weiterverteilen sollen, ist ebenfalls ein abgestimmtes Warten enorm hilfreich.

Digitale Innovation, wie das Anmelden von Anschlusswünschen in der Mobilitätsapp, wie sie zum Beispiel Bayern eingeführt hat, sind zu evaluieren und auch für den Einsatz in NRW zu prüfen. Das setzt allerdings eine verlässliche Informationssysteme voraus, siehe unten.

Verlässlichkeit des Schienennetzes

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

Leider ist eine veraltete und damit fehleranfällige Schieneninfrastruktur einer der Hauptgründe für die gesunkene Qualität im SPNV. PRO BAHN fordert ein gemeinsames Vorgehen von Land, Verkehrsverbänden und Infrastrukturbetreibern, um Gleise, Weichen, Tunnel, Bahnübergänge, Signale und Stellwerke wieder auf ein verlässliches Qualitätsniveau zu heben. Bei den Stellwerken gehört dazu auch eine ausreichende Anzahl von Bediensteten.

Bei der Einrichtung von Baustellen ist auf ausreichende Ausweichstrecken oder andere zu verwendende Linien zu achten, mindestens jedoch einen ausreichenden Schienenersatzverkehr, wie er später noch im Detail beschrieben wird. Auch die Rundumsanierung der Infrastruktur analog dem Vorgehen bei der Generalsanierung der Hochleistungskorridore ist bei jeder Baustelle zu prüfen, um die Zahl der Baustellen zu verringern.

Auch ist vermehrt Vorsorge zu treffen, dass Sabotagen an der Schieneninfrastruktur möglichst zu verhindern sind.

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

Verlässlichkeit der Informationssysteme

Mit der leider abnehmenden Qualität im SPNV durch Verspätungen und Zugausfälle bekommt die Qualität der digitalen Informationssysteme eine besondere Bedeutung: Mit einer Umplanung der Route ist noch über Jahre hinweg jederzeit zu rechnen. Daher muss als Grundvoraussetzung sichergestellt sein, dass im gesamten Nahverkehr ein ausreichender Mobilfunkempfang und möglichst auch WLAN in den Fahrzeugen sichergestellt ist.

Natürlich sind auch Infrastruktur und Fahrzeuge so auszulegen, dass Bus und Bahn ihre Echtzeitdaten den zugehörigen Servern verlässlich und genau melden können.

Zu guter letzt haben Apps und Webseiten verlässliche und aktuelle Verbindungen und Anschlüsse anzuzeigen. Die Apps sind so auszulegen, dass sie die Suche von Haltestellen und Routen intuitiv und vor allem korrekt unterstützen.

PRO BAHN wünscht sich ausdrücklich, dass die Verlässlichkeit und Genauigkeit der gesamten digitalen Informationskette zunimmt und auch Innovationen zum Nutzen der Fahrgäste aktiv gefördert werden.

Barrierefreiheit

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

Diese besonderen Ausstattungsmerkmale sind Teil der gesamtgesellschaftlichen Teilhabe. Sie werden mit dem Begriff Barrierefreiheit zusammengefasst.

Die Extrakosten für die besonderen Ausstattungsmerkmale dürfen nicht zulasten der Infrastrukturbetreiber und Fahrzeugbereitsteller gehen, sondern gehören aus allgemeinen Steuermitteln finanziert.

PRO BAHN setzt sich dafür ein, dass Zugang und Teilhabe für möglichst alle Menschen möglich sein soll und die gesamte Infrastruktur barrierefrei ausgestattet wird. PRO BAHN setzt sich im Gegensatz zu vielen anderen Interessenverbänden, die nur Vorteile für ihre Zielgruppe im Auge haben, für die Belange aller Interessengruppen ein. Damit ein ausgewogenes Anforderungsprofil an die Infrastruktur möglich ist.

Bahnhöfe und Haltestellen – Schnittstellen der Gesellschaft

Auch Bahnhöfe und Haltestellen samt ihrem Umfeld sind eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Bahnhöfe dienen nicht nur dem Wechsel von Verkehrsmitteln. Sie sind die erste Visitenkarte einer Stadt und auch häufig Teil des kommunalen Lebens.

Rein rechtlich sind die Kommunen für das Umfeld zuständig. Und PRO BAHN fordert die Kommunen auf, diese Verantwortung auch wahrzunehmen. Dazu gehören bei Bahnhöfen einen barrierefreien Zugang von beiden Seiten der Gleise. An den Bahnsteigen sind ausreichend echtzeitfähige Anzeigen sicherzustellen.

An größeren Bahnhöfen sollen funktionsfähige und saubere Toiletten vorhanden sein.

Ferner rückt der intermodale Verkehr immer mehr in den Vordergrund. Anschlüsse zu Bussen und ausreichende Bereitstellung von Fahrradparkplätzen sind barrierefrei und angstraumfrei zu realisieren.

Bahnhöfe und Haltestellen samt Umfeld sind sauber zu halten und defekte Anzeigen und Leuchtmittel sind zeitnah zu reparieren bzw. auszutauschen.

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

Durch die bisherigen Bahnhofsausbauten für den Rhein-Ruhr-Express sowie die 3 NRW Bahnhofsmodernisierungsoffensiven hat sich der Zustand der Bahnhöfe im Schnitt gebessert. Allerdings weisen alle 3 NRW Verkehrsverbände zum Zeitpunkt Frühjahr 2023 immer noch inakzeptable Bahnhöfe aus.

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

PRO BAHN begrüßt ausdrücklich, dass die Verkehrsverbände die Qualität der Schienenthaltestellen jährlich gemessen und veröffentlicht wird.

Ehrenamtliche Patenschaften für Bahnhöfe und Haltestellen können den Verantwortlichen sehr helfen, Missstände rasch zu beseitigen oder gar nicht erst aufkommen zu lassen. Fehlender Mobilfunk an Haltestellen sollte vorrangig beseitigt werden. Fahrpläne und Tarifinformationen gehören zur rechtlich vorgeschriebenen Ausstattung und müssen immer aktuell sein. Echtzeitfähige Anzeigen sind anzustreben.

Öffentlicher Verkehr im Verkehrsnetz

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

Straßenbahnen, Linienbusse und Fahrräder konkurrieren in Groß- und Mittelstädten sowie Ballungsgebieten im öffentlichen Straßenraum mit dem motorisierten Individualverkehr. Nur eigene Spuren garantieren ein zuverlässiges und zügiges Vorankommen und bei Bus und Bahn einen zuverlässigen Fahrplan. Unterstützt wird dieses durch Vorrangschaltungen an den Ampeln.

PRO BAHN fordert daher die Forcierung eigener Trassen und Vorrangschaltungen für ÖPNV und Fahrräder. Barrierefreie Einstiege ermöglichen bei Bus und Bahn einen zügigen Ein- und Ausstieg.

Um dies zu fördern, ist auch im Straßenrecht der Vorrang des öffentlichen Verkehrs festzulegen. Die heute geltenden Vorschriften sind noch unzureichend.

PRO BAHN begrüßt in diesem Zusammenhang auch den Bau neuer Gleise und Bahnhöfe sowie die Erweiterung von Bahnhöfen. Im Knoten Köln zum Beispiel kann auf diese Weise S-Bahn von schnelleren Verkehren an mehreren Stellen entkoppelt werden. Die S-Bahn fährt zuverlässiger und die Taktfrequenz kann erhöht werden. Neue Bahnhöfe ermöglichen bessere Umstiege auf Stadtbahnen und Busse und erschließen neue Wohnviertel.

Bus und Bahn in die Innenstadt

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

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

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

Verkehrsangebot

Deutschlandtakt und NRW Takt

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

Der Deutschlandtakt ist von PRO BAHN zusammen mit anderen Verbänden der Schienenbranche über die Initiative Deutschlandtakt mit Erfolg in die politische Umsetzung gebracht worden. Die konkrete Ausgestaltung hat PRO BAHN im „Zukunftsbündnis Schiene“ bis zur Veröffentlichung des dritten Entwurfs begleitet und ist bei der weiteren Entwicklung des Deutschland Takts im Zukunftsbündnis weiterhin aktiv.

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

Mit dem 3. Entwurf des Zielfahrplans 2030+ hat die Entwicklung des Deutschlandtakts auf Bundesebene einen gewissen Abschluss gefunden, auch wenn der Fahrplan noch im Detail verbessert wird.

Der NRW Takt ergänzt den Deutschlandtakt im SPNV und wurde vom Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW entworfen, einer vom Land geförderten Einrichtung. Sofern alles auch umgesetzt wird, nimmt Stand 2023 NRW bis 2040 in Deutschland eine Vorreiterrolle bei Ausbau und Reaktivierung des Schienennetzes ein, ebenfalls bei Umfang und Taktverdichtung der Fahrpläne. Der Fahrgastverband PRO BAHN hat daher im Jahre 2022 den Fahrgastpreis dem Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW verliehen. Und PRO BAHN freut sich, den NRW Takt aktiv mitgestaltet zu haben. Und wird auch weiterhin Umsetzung und Weiterentwicklung aktiv begleiten.

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

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

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

Grundangebot, Taktverdichtungen und bedarfsorientierter Verkehr

PRO BAHN fordert ein landesweites Grundangebot mindestens im Stundentakt. Dies entspricht dem Anliegen des Deutschlandtakts und muss vom Fernverkehr über den Regionalverkehr bis zu den Regionalbussen reichen: Werktags soll jeder Ort mindestens von 5.00 Uhr bis Mitternacht und sonn- und feiertags von 8.00 Uhr bis Mitternacht bedient werden. Wo dies nicht im Linienverkehr möglich ist, sind ergänzend bedarfsorientierte Verkehre („On Demand“) anzubieten. Dabei könnten in Zukunft ggf. autonom fahrende Linienfahrzeuge eine große Rolle spielen.

Viele Linien des SPNVs, aber auch wichtigen Buslinien, fahren auch halbstündlich oder noch dichter. Diese engeren Taktfolgen erleichtern den Zugang zum öffentlichen Verkehr enorm, da sich häufig Wartezeiten vor und nach nichtverschieblichen Terminen im Schnitt deutlich reduzieren lassen.

Ein noch einfacherer Zugang zum Öffentlichen Verkehr ermöglichen Taktfolgen von viertelstündlich oder noch enger. Hier benötigen viele Menschen gar keinen Fahrplan mehr, weil sie wissen, dass das nächste Angebot gleich eintreffen wird. Der Rhein-Ruhr-Express mit einem viertelstündlichen Angebot zwischen Köln und Dortmund bietet ein hochqualitatives und niedrigschwelliges Angebot. Auch die zu Stoßzeiten im 15 Minuten Rhythmus fahrenden S-Bahnen ermöglichen einen zuverlässigen und benutzerfreundlichen Verkehr, wenn auch nicht ganz so schnell.

Fernverkehr

Bei der Gestaltung des Fernverkehrs muss ein Gleichgewicht von Interessen der verschiedenen Fahrgastgruppen hergestellt werden. Geschäftsreisende, deren Arbeit für den Wirtschaftsstandort NRW wichtig ist, haben andere Interessen als Berufspendler, Wochenendpendler und preisbewusst Reisende mit einem größeren Zeitbudget und / oder Flexibilität.

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

Regionalverkehr insgesamt

Die Entwicklung des Regionalverkehrs in NRW hat einen rasanten Aufschwung erlebt und ist beispielhaft auch für andere Bundesländer. Die momentane Infrastruktur und Finanzierung des Verkehrs stößt an ihre Grenzen.

Die Zielnetze der 3 Aufgabenträger VRR, go.Rheinland und NWL für 2040 erfordern hohe Summen für Modernisierung, Ausbau und Reaktivierung der Infrastruktur auf der einen Seite, aber auch höhere Förderung bei Anschaffung und Betrieb von Fahrzeugen.

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

Überregionale Nahverkehre

Wo Fernverkehrszüge nicht eigenwirtschaftlich fahren können, ein Fernverkehrsangebot aber von der Region für sinnvoll gehalten wird, ist die Kooperation zwischen den Anbietern und Aufgabeträgern sinnvoll.

Dies ist mit dem Intercity Münster – Frankfurt bereits teilweise realisiert, mit dem das Siegerland wieder an Frankfurt und Ruhrgebiet bis hoch zum Münsterland angebunden wird. Diese Kooperation ist keine unzulässige Subventionierung des Fernverkehrs mit Mitteln des Nahverkehrs, sondern eine sinnvolle Förderung der Struktur bestimmter Landesteile im Interesse der Fahrgäste.

Das Beispiel Siegen – Münster zeigt allerdings auch, dass die volle regionale Wirkung einer Strecke erst mit Verbindung auch in Tagesrandlage erreicht wird und in den Nahverkehrstarif einbezogen ist. Zwar wurde im Dezember 2022 das Angebot ergänzt, bezieht aber Münster immer noch nicht ein.

Um das überregionale Verkehrsangebot sicherzustellen, ist aber auch der Ausbau des Rhein-Ruhr-Express über die Metropolregion Rhein Ruhr hinaus eine sinnvolle Lösung. In Richtung Aachen, Emmerich, Osnabrück, Minden, Kassel und Koblenz ist das gelungen oder zumindest in Planung, nach Hannover sind solche Erweiterungen vorstellbar.

So begrüßt auch PRO BAHN die ab 2026 angestrebte Direktverbindung von Köln nach Luxemburg.

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

Regionalverbindungen in die Niederlande und nach Belgien

PRO BAHN begrüßt, dass die niederländischen Städte Enschede, Hengelo, Arnheim, Venlo, Heerlen, Eindhoven und Maastricht und mit dem Nahverkehr erreichbar sind.

Die angedachten Reaktivierungen Dalheim – Roermond und Kleve – Nijmegen sind umzusetzen.

Auch die Verbindungen in die belgischen Städte Spa-Géronstère und Verviers wird begrüßt, genau wie die geplante Verbindung nach Eupen.

Für einen vereinfachten grenzüberschreitenden Verkehr ist es wichtig, dass Verbindungen auch weiter in das Nachbarland durchgebunden werden. Beispielsweise wird die Verlängerung Strecke Hamm – Düsseldorf – Venlo ab 2026 bis Eindhoven geplant, die Umsetzungen der angedachten Durchbindungen z. B. über Enschede nach Hengelo und Zwolle, über Maastricht nach Lüttich und über Spa hinaus bis Brüssel sind erstrebenswert, weil dieses unnötige Umstiege erspart. Auf deutscher Seite gilt das auch zum Beispiel für die Verbindung Lüttich – Aachen, deren angedachte Durchbindung bis Köln hilfreich ist und auch umgesetzt werden muss.

Auch die Schieneninfrastruktur Köln – Aachen und Viersen – Venlo sind auszubauen, die Strecken Dalheim – Roermond und Kleve – Nijmegen zu reaktivieren.

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

Integraler Bustaktfahrplan und Schülerverkehr

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

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

Der Leuchtturmblick bei der Fahrplanplanung

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

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

Ebenfalls fordert PRO BAHN beim Land NRW Prüfung und gezielter Förderung bei der Realisierung länderübergreifender Linien.

Städte und Gemeinden, die keine Schienenanbindung haben oder nicht sinnvoll über die Schiene angebunden werden können, sollen durch Schnellbusse angebunden werden. Der VRR zum Beispiel hat hierfür das X-Bus System ins Leben gerufen, bei dem die ersten Linien auch schon realisiert sind. Auch im südlichen Hochsauerlandkreis oder im Münsterland existieren Schnellbuslinien. Die Aufgabenträger des Schienenverkehrs fördern mit diesen Angeboten den Mobilitätswandel und auch die Nutzung der Schiene als Anschlussverbindung. Sie sollten diese Möglichkeit daher offensiv nutzen.

Freizeitverkehr

Freizeitverkehre haben enorm an Bedeutung gewonnen. Wesentliche Angebote des Freizeitverkehrs sind der werktägliche Abendverkehr, der Ausflugs- und Nachtverkehr an Wochenenden.

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

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

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

Fahrplanwechsel

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

Baustellen, Ersatzverkehr, Störungsmanagement

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

Vorsorge kann diese Improvisation sehr erleichtern. Gefordert sind nicht nur die Verkehrsunternehmen und die Betreiber der Bahnstationen, sondern auch die Aufgabenträger des SPNV und DB Netz sowie Städte und Gemeinden. Eine positive Zusammenarbeit aus Anlass von Großbaustellen zeigt, dass bessere Lösungen möglich sind. Eine gezielte Förderung dieser übergreifenden Zusammenarbeit durch das Land NRW ist hilfreich.

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

Auch die Anzeigetafeln in den Bahnhöfen müssen Hinweise zum Abfahrtsort des Ersatzbus anzeigen, genau wie die Apps von Deutscher Bahn und den Verkehrsverbänden.

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

Seite 17 – Entwurf Grundsatzprogramm Pro BAHN Landesverband NRW 2023 – Stand 20230420

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

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

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

PRO BAHN fordert von Aufgabenträgern, Bahnhofsbetreibern und Verkehrsunternehmen mehr Problembewusstsein und Engagement. Denn gute Erfahrungen auch im Störfungsfall halten die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs eher bei der Stange und verbessern berechtigterweise das Image.

Schienen-Infrastruktur – Grundlage des Verkehrsangebots

Infrastruktur für Deutschlandtakt und NRW Takt

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

Mit dem Neubauprojekt zwischen Bielefeld und Hannover soll die Fahrzeit in Richtung Berlin um im Ergebnis einer halbe Stunde verkürzt werden. Mit einer kurzen Verbindungskurve in Hannover soll die Neubaustrecke Bielefeld – Hannover mit der Neubaustrecke Hannover – Hamburg unmittelbar verbunden werden, sodass sich auch im Verkehr zwischen NRW nach Hamburg, Schleswig-Holstein und Skandinavien die Fahrzeit gegenüber der Route über Osnabrück ebenfalls um eine halbe Stunde verkürzt.

Darüber entlastet die Neubaustrecke Hannover – Bielefeld die Bestandsstrecke enorm, was hier viele neue Regionalverkehre ermöglicht, die darüber hinaus nicht länger durch Fernzüge ausgebremst werden.

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

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert von der Landesregierung, dass diese Planungsaufträge für zusätzliche regionale Verkehre auf der Neubaustrecke beauftragt. Dabei sind die berechtigten Interessen der Bürger im Bereich des Neubaus zu beachten.

Darüber hinaus erwartet PRO BAHN von Land und Aufgabenträger des SPNV, dass diese weitergehende Chancen zur Verbesserung des Regionalverkehrs rund um die Neubaustrecke planen und umsetzen. Ferner fordert PRO BAHN die Landesregierung auf, das Land Niedersachsen aktiv in die Planung mit einzubeziehen und die Vorteile auch für Niedersachsen mit der nahegelegenen Landeshauptstadt Hannover zu verdeutlichen.

Deutschlandtakt und NRW-Takt bedeuten aber auch jenseits des Leuchtturmprojekts Hannover – Bielefeld, dass viele Gleise von Fern- und Nahverkehr sowie Stellwerke ertüchtigt, modernisiert oder gar ausgebaut werden müssen. Auch Bahnhöfe müssen die beabsichtigten doppelt so vielen Fahrgäste aufnehmen können.

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

Bahnneu- und Bahnausbau als Kompensation für den Kohleausstieg

Zur Kompensation der strukturellen Veränderungen durch den Ausstieg aus der Förderung der Braunkohle hat der Bund die Finanzierung einiger Infrastrukturprojekte der Eisenbahn im betroffenen Raum zugesagt.

Ein Teil dieser Projekte scheint nicht mit der notwendigen Planungstiefe in die Vorhabenlisten eingesetzt worden zu sein.

PRO BAHN erwartet daher von der Landesregierung, dass die noch geplanten Projekte schnell umgesetzt werden. Die nicht mehr in den Vorhabenlisten aufgeführten Projekte sind sorgfältig zu überprüfen und an neuere Erkenntnisse anzupassen, ohne die Finanzierung durch den Bund aufzugeben.

Finanzierung sowie Erhalt und Förderung der Infrastruktur

Die Metropolregion Rhein Ruhr samt Einzugsgebiet mit seinen über 9 Mio Menschen bietet sich bei der Verlagerung vom Verkehr auf die Schiene besonders an. Nicht nur für den Verkehr innerhalb dieser Region sondern auch für Strecken in die anderen Zentren Deutschlands. Darüber hinaus ist NRW Gütertransitland für die Verkehre aus den Belgien und den Niederlanden.

Eine regelmäßige und angemessene Instandhaltung der bestehenden Schieneninfrastruktur sichert die Qualität dieser Verkehre. PRO BAHN fordert Aufgabenträger und Landesregierung auf, sich für Erhalt, Modernisierung und Erhöhung der Robustheit einzusetzen. Das gilt insbesondere für die eher anfälligen Tunnel, Bahnübergänge, Weichen und Signale.

PRO BAHN fordert das Land NRW besonders auf, sich offensiv für eine bessere Finanzierung des Ausbaus des Schienennetzes bei der Bundesregierung einzusetzen. Erste Schritte bis hierher sind die schon realisierte NBS Köln – Frankfurt sowie in der Realisierung befindlichen Strecken des Rhein-Ruhr-Express, Westspange in Köln, Ausbau Oberhausen – Emmerich und Dortmund – Münster.

Dies gilt umso mehr, als in NRW, bezogen auf Wichtigkeit und Bevölkerungsmenge, bisher wesentlich weniger investiert wurde in anderen Bundesländern.

PRO BAHN setzt sich dafür ein, dass die Planungsbeschleunigung durch Vereinfachung der Bundesgesetzgebung und durch den Ausruf von Modellregionen möglichst vorangetrieben wird. Und PRO BAHN fordert das Land NRW auf, sich auf Bundesebene ebenfalls dafür einzusetzen und so den Planungs- und Umsetzungsstau zu verringern.

Güterverkehr

Der Deutschlandtakt begreift den Güterverkehr als gleichberechtigten Partner im Verkehrsgeschehen. Güter auf die Schiene verlagern, wird nur gelingen, wenn zum ein die Kapazität der Infrastruktur erhöht wird und zum anderen die Güterzüge schneller werden. Dafür sind integriert gestaltete Systemtrassen zur Verfügung zu stellen.

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

Insoweit fordert PRO BAHN eine unmittelbare Zusammenarbeit zwischen Land und Industrie- und Handelskammern.

Entzerrung von Güter-, Personennah- und -fernverkehr

Momentan behindern sich die 3 Verkehrsarten durch eine nicht ausreichende Zahl paralleler Gleise an vielen Stellen in NRW enorm. Sowohl auf der geraden Strecke als auch durch ungeschickte Bahnhofsvorfelder, die nicht ausreichend parallele Ein- und Ausfahrten erlauben.

PRO BAHN setzt sich dafür ein, dass die Anzahl der möglichen Fahrten pro Strecke bei Engpässen deutlich erhöht wird, sei es durch Digitalisierung, neue Gleise oder neue Weichen.

Die geplanten und teilweise schon umgesetzten 740 m Überholgleise beispielsweise ermöglichen das Überholen von Güterzügen und erhöhen die Streckenkapazität für den Personen- und Güterverkehr. Genauso, wie zum Beispiel die eigenen S-Bahn-Gleise in Köln dem schnellen Regionalverkehr sowie dem Fernverkehr zu Gute kommen.

Auch die neuen Fernbahngleise im Kölner Süden werden zukünftig die Trassenkapazitäten für Nah- und Güterverkehr erhöhen.

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

Gemeinwohlorientierung der Infrastruktur

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

PRO BAHN begrüßt daher die Idee der Gemeinwohlorientierung seitens des BMDV.

Auch das derzeitige Trassen- und Stationspreissystem ist dabei zu überprüfen, insbesondere bisher nicht vorhandene Vergünstigungen bei Tagesrand- und Nachtlagen.

Reaktivierung von Schienenstrecken

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

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

Seite 21 – Entwurf Grundsatzprogramm Pro BAHN Landesverband NRW 2023 – Stand 20230420

PRO BAHN fordert Land und Aufgabenträger auf, alle Reaktivierungen, seien sie bisher nur angedacht oder auch schon teilweise geplant, schnell und konsequent zu verwirklichen.

PRO BAHN begleitet teilweise auch Reaktivierungen oder hat schon begleitet, zum Beispiel die Almetalbahn, Börde Bahn und die Wittlager Kreisbahn.

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

Auch bei anderen Reaktivierungen in Nordrhein-Westfalen fehlen nur diese wenigen Kilometer, die günstig gebaut werden sollen. Daher freut sich PRO BAHN über die angedachte Aufweichung des Eisenbahnkreuzungsgesetz, das wieder den Neubau von Bahnübergängen erlaubt.

Damit kann man Reaktivierungskosten deutlich senken, weil kostenspielige Brückenneubauten entfallen. Dieses wiederum ermöglicht mehr Reaktivierungen mit prognostiziertem hohem Fahrgastaufkommen bei gleichzeitiger Kostenreduktion.

Bei der Aufweichung der Regeln im Eisenbahnkreuzungsgesetzes kann das Land NRW eine Schlüsselrolle spielen.

PRO BAHN begrüßt den Einsatz des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen Lippe, der sich für eine Aufweichung der Regeln einsetzt.

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

Trassensicherung

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

Organisation in NRW

Fahrgastfreundliches Angebot durch die 3 großen Zweckverbände

Die Entwicklung des Regionalverkehrs in NRW hat einen rasanten Aufschwung erlebt, seitdem er von den Aufgabenträgern VRR, NWL und go.Rheinland organisiert wird. Dieser großartige Erfolg räumt NRW einen bundesweiten Spitzenplatz beim ÖNV ein und ist der kommunalen Struktur der Aufgabenträger zu verdanken.

Hier finden Kommunalpolitiker und Bürgermeister und auch Vertreter der Fahrgastinteressenverbände, wie auch PRO BAHN, Ansprechpartner, die ihre Sprache sprechen und ihre Anliegen verstehen. Umgekehrt motiviert die kommunale Struktur der Zweckverbände die Kommunen zur Kooperation der Städte und Kreise.

Gleichzeitig ermöglicht die Verbandsstruktur eine große Transparenz und Öffentlichkeit, was hochqualitative Entscheidungen erleichtert.

Dennoch war es nötig, übergreifende Projekte, wie etwa den Rhein-Ruhr-Express und den NRW-weiten integralen Taktfahrplan durch das Land zu fördern, um die Verkehre über die Grenzen der Verkehrsverbände hinaus einfach und abgestimmt zu ermöglichen.

Die derzeitige Organisation ist – bei allen Reibungspunkten – ein Glücksfall, der erhalten werden sollte. NRW ist zu groß und die Bedürfnisse einzelner Regionen zu unterschiedlich, um von einer zentralen Organisation gut gelenkt zu werden.

Forderungen nach einer Landesnahverkehrsgesellschaft für ganz NRW erteilt PRO BAHN eine klare Absage. NRW ist zu groß, um von Düsseldorf bis in den letzten Winkel des Landes durchzuregieren – dann würden Zustände wiederkehren wie zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn, das regionales Engagement lähmte und verhinderte.

Aufgabenträger des Schienenverkehrs

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

Das sogenannte RRX-Modell, also die Beschaffung und Finanzierung der Fahrzeuge durch die Aufgabenträger, während die Verkehrsunternehmen nur noch die Dienstleistungen rund um das Fahren erbringen, hat sich als Glücksfall erwiesen: Die Aufgabenträger können größere Rabatte durch große abgenommene Fahrzeugmengen, während die Qualität der Fahrzeuge hoch gehalten werden kann. Gleichzeitig können sich kleinere Verkehrsunternehmen an Ausschreibungen beteiligen, da sie keine großen Fahrzeuginvestitionen leisten müssen.

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

Bei kommunalen Bestellungen kann zumindest der Effekt größerer Rabatte durch größere Bestellmengen erzielt werden, wenn Verkehrsbetriebe gemeinsam Busse und Bahnen bestellen.

Aufgabenträger des Bus- und kommunalen Schienenverkehrs

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

PRO BAHN hält es für unbedingt erforderlich, dass die Aufgabenträger in ihren Nahverkehrsplänen ein fahrgastorientiertes Angebot 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.

Die Qualität des fahrgastorientierten Angebots muss gerade bei eigenwirtschaftlichen Betrieb mit ökonomischen Notwendigkeiten wie Fahrzeugumläufen, Stundenplänen der Schulen oder den Dienstplänen des Fahrpersonals abgewogen werden. Im Zweifelsfall für die Qualität.

Das Land NRW im öffentlichen Verkehr

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

Weiterhin zu nennen sind die generelle Entscheidung für den landesweiten Einsatz von 76-cm-Bahnsteigen sowie der Aufbau von Kompetenzzentren für spezielle Nahverkehrsaufgaben wie Tarif und integralen Taktfahrplan.

Auch das Zusammenführen regionaler Interessen zu einem bundespolitisch wirksamen Zukunftskonzept gehört dazu. Das Zusammenspiel mit den anderen Akteuren verhindert gleichzeitig, dass Landespolitiker eigene Prestigeprojekte verfolgen, wie es aus anderen Bundesländern immer wieder mal berichtet wird.

Für den angestrebten Ausbau des öffentlichen Verkehrs muss das Land die Aufgabenträgern darin unterstützen, dass der Bund ausreichende finanzielle Mittel für die zu noch auszubauende und zu reaktivierende Infrastruktur sowie den Fahrzeugbetrieb bereitstellt.

Auch ist auf den Bund dahingehend einzuwirken, dass sinnvolle Planungsvereinfachungen auch umgesetzt werden, wie zum Beispiel die von der Beschleunigungskommission des BMDV vorgeschlagenen.

Ebenfalls kann sich das Land beim Bund dafür einsetzen, dass Maßnahmen zur Robustheitserhöhung deutlich besser finanziell ausgestattet werden. Hier zu nennen sind beispielsweise extra Weichen, Gegengleisbetrieb und zusätzliche Gleise zur Minimierung von Verspätungen bei Störungen und vor allem Folgeverspätungen.

Verkehrsunternehmen

Verkehrsunternehmen erbringen maßgeblich die Leistung für die Fahrgäste und sind somit der zentrale, für den Bürger sichtbare Imageträger für den Öffentlichen Verkehr.

Daher fordert PRO BAHN die Förderung und den Erhalt leistungsfähiger Verkehrsunternehmen. Der Nahverkehr muss bezahlbar und steuerbar bleiben.

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

Bei privaten Unternehmen hängt das immer von der Kooperationsbereitschaft ab. Bei diesen besteht leider die Gefahr, dass Entscheidungen oftmals mit großer Zeitverzögerung und ohne Vor-Ort-Kenntnisse in fernab gelegenen Konzernzentralen fallen – die Kundenorientierung bleibt dabei häufig auf der Strecke.

Im Eisenbahnverkehr ist hingegen ein funktionierender Wettbewerb unerlässlich. Gleichzeitig sollen aber auch bei Eisenbahnen kommunal gesteuerte Verkehrsunternehmen in Betracht gezogen werden.

Unternehmen sollten genügend Spielraum haben und mit finanziellen Ressourcen ausgestattet sein, um den Vorteil der Kundennähe optimal nutzen zu können. Dabei sollte der Aufgabenträger entsprechende Anreize setzen, z.B. bei der Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste oder deutliches Überschreiten der ausgeschriebenen Pünktlichkeitsquote.

Allerdings sind Verträge auch so gestaltet werden, dass Unternehmen keine Strafzahlungen (Pönale) aufgrund des Gewährs von Anschlussverbindungen entstehen oder auf Extrakosten aufgrund von Problemen der Infrastrukturbetreiber sitzen bleiben.

Organisation des Personals

Personal ist auf allen Ebenen knapp geworden. Vom Service über den Fahrzeugführer bis hin zum Fahrdienstleiter und Werkstattmitarbeitern.

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

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

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

Tarif und Vertrieb

Einfache und günstige Tarife und das Deutschland Ticket

Das von Juni bis August 2022 in Kraft gesetzte 9-Euro-Ticket hat es unmissverständlich gezeigt: Ein einfacher und gleichzeitig günstiger Tarif fördert die Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrs enorm.

Das „Deutschland-Ticket“ samt inkludierten Job-Ticket als deutschlandweit gültiges Nahverkehrsabonnement zu einem günstigen Pauschalpreis ist in diesem Sinne ein richtig großer Schritt in Richtung auf eine Vereinfachung der Tarife. Doch darf auch hier die Entwicklung des Tarifangebots nicht stehenbleiben.

Eine sinnvolle weitere Ausgestaltung ist notwendig, damit Familien, Senioren, Kinder über 6 Jahren, Azubis, Studenten und Geringverdiener angemessene Tarife vorfinden. Ebenfalls sind Zusatzangebote für die Nutzung der 1. Klasse, für die Mitnahme von Fahrrädern und von Hunden erforderlich.

Der Erwerb und die Nutzung des Tickets darf nicht an den Besitz eines Mobiltelefons gekoppelt werden. Auch andere digitale Möglichkeiten, wie zum Beispiel eine Chipkarte, müssen dauerhaft möglich bleiben.

Der Ticket Kauf per App direkt im Anschluss an die Fahrplanauskunft oder die Verwendung des NRW eezy Tarifs stellen ebenfalls eine simple Möglichkeit dar, beschränken allerdings den Zugang auf Mobilfunknutzer und setzen funktionierende Apps voraus. Weiterhin ist bisher leider nicht sichergestellt, dass auch das günstigste Ticket angezeigt wird. Außerdem ist, verglichen mit dem Deutschland Ticket und Pkw Fahrten, die Preisgestaltung viel zu hoch.

PRO BAHN fordert bei der Preisgestaltung von Einfachfahrten, Tages- und Mehrtageskarten eine preisliche Anpassung nach unten, damit die Preise stimmig mit dem Deutschlandticket werden, wie es zum Beispiel in Hamburg schon geschehen ist und mit dem PRO BAHN Fahrgastpreis auch gewürdigt wurde. Ebenfalls hilfreich bei papiernen Tickets sind eine einfache Ticketauswahl mit vielen Verkaufsstellen, gerade auch für Touristen und spontan Reisende. Dazu gehört auch, dass die Verkaufsstellen das komplette Angebot, über den Verbundtarif hinaus, anbieten können.

Eine Bahncard wird bei den Nahverkehrstarifen in NRW nicht anerkannt, im Gegensatz zu anderen Bundesländern. Dieses ist nur dann angemessen, wenn Fahrkarten außerhalb der Abonnements deutlich günstiger werden. Anderen falls fordert PRO BAHN Verkehrsverbünde das Land auf, erneut mit der Deutschen Bahn um eine Anerkennung zu verhandeln. Gegebenenfalls kann das Land, wie auch in anderen Bundesländern, mit Regionalisierungsmitteln fördern. In der Diskussion ist zu bedenken, dass das Deutschlandticket in der Bahncard 100 schon enthalten ist.

Auch bei der Schülerbeförderung müssen Fahrplanangebot und Tarif seitens der Verkehrsverbünde so strukturiert sein, dass sie von den Kostenträgern der Schülerbeförderung gern genutzt werden.

Deutschland-Ticket: Risiken erkennen und begrenzen

Das „Deutschland-Ticket“ stellt die bisherige Kostenstruktur des öffentlichen Verkehrs auf den Kopf stellen. Die Auswirkungen lassen sich auch für einen Fachverband wie PRO BAHN nicht abschätzen.

Gerade auf Grund der angestrebten Erhöhungen der Fahrgastzahlen und der qualitativen Erhöhung des Angebots muss gerade jetzt sichergestellt sein, dass das Angebot sogar noch ausgebaut werden kann.

Auch die zukünftige Preiserhöhungen müssen den günstigen Charakter des Tickets erhalten.

Neben dem Deutschlandticket müssen weitere günstige Fahrscheinarten verfügbar bleiben.

Und auch mit dem Deutschlandticket müssen die Regeln für Verspätungen erhalten bleiben und dürfen nicht aufgeweicht werden. Daher fordert PRO BAHN, dass bei einem reinen Fernverkehrsticket und vorangegangener oder nachfolgender Fahrt mit dem Deutschlandticket die gesamte Zugfahrt unter die Erstattungsregeln bei Verspätungen fällt.

Ticketautomaten und personalisierter Verkauf

Automaten bleiben die Rückfallebene gegenüber Online-Vertriebswegen und Apps. Die Bedienoberfläche sollte ermöglichen, sowohl eine Start-Ziel-Beziehung auszuwählen, zu der dann geeignete Tickets angeboten werden, wie auch sehr schnell bestimmte Fahrkarten direkt auszuwählen. Fahrkartenautomaten sollen das gesamte Ticketangebot anbieten können, bargeldlose und Barzahlung akzeptieren und bei fehlendem Wechselgeld digital verwertbare Gutscheine ausgeben.

An größeren Stationen sollten Verkaufsstellen mit Personal zur Verfügung stehen, die das gesamte Fahrkartenangebot des Nahverkehrs abdecken.

Auch der Ticketverkauf des gesamten Nahverkehrsangebots an Kiosken u. ä. ist auf jeden Fall aufrecht zu erhalten und nicht einzuschränken.

Die Aufgabenträger haben bei den Ausschreibungen sicherzustellen, dass der zuvor beschriebene Kundennutzen auch angeboten wird.

Tarifinformation

Die rechtlich maßgeblichen Tarifinformationen sind immer noch juristische Regelwerke, die keine Rücksicht auf Verbraucher nehmen. Über ihren Inhalt werden Fahrgäste auch nicht ansatzweise informiert, schon gar nicht auf dem Fahrschein selbst. Eine Bereitschaft, dies zu ändern, ist nicht ersichtlich. Nicht einmal eine gerichtliche Kontrolle – wie bei Allgemeinen Geschäftsbedingungen – ist möglich. PRO BAHN fordert, dies zu ändern und falsche oder unvollständige Tarifinformationen in Prospekten der Tarifgeber und ihrer Beauftragten verbindlich zu machen.

Die leichte Zugänglichkeit zum Tarifwerk und zu Tarifinformationen ist sicherzustellen, beim Online-Kauf durch Links. Über den räumlichen und zeitlichen Geltungsbereich von Einzeltickets ist auch in Zügen und Bussen sowie an

Haltestellen zu informieren, über Tarife der Abonnements durch gedruckten Versand der betreffenden Bestimmungen.

Grenzüberschreitende Tarifangebote

PRO BAHN wünscht sich, sofern noch nicht umgesetzt, dass bei allen grenzüberschreitenden Verkehren in die Niederlande und Belgien nur ein Ticket benötigt wird, welches dementsprechend auch im Nachbarland gilt.

Da Züge zukünftig häufig in beide Länder weit hinein fahren und nicht nur an dem ersten grenznahen Ort enden, ist die beiderseitige Anerkennung der Tickets notwendig.

Hier hat das Land NRW die Verkehrsverbünde bei Verhandlungen ggf. zu unterstützen.

Ebenfalls müssen die grenzüberschreitenden Züge mit dem gesamten Zuglauf komplett in den Informationssystemen der betroffenen Länder aufgeführt werden.

Fahrgastrechte und Mobilitätsgarantie

PRO BAHN fordert das Schließen von Lücken bei Fahrgastrechten. Unter anderem das Versäumen eines Busanschlusses nach verspäteter Bahn. Auch die NRW Mobilitätsgarantie muss auf Verspätungen und Anschlussverluste erweitert werden.

Für Fahrgäste ist auch nicht verständlich, warum S-Bahnen und U-Bahnen einen rechtlichen Unterschied bedeuten.

PRO BAHN mahnt daher eine Weiterentwicklung der Fahrgastrechte in NRW an, die den tatsächlichen Fahrgastbedürfnissen und dem Begriff „Mobilitätsgarantie“ wirklich Rechnung trägt.

Information. Service, Sicherheit, Komfort

Einheitliche Ansprechpartner

Für den Fahrgast ist es sehr hilfreich und daher fordert PRO BAHN das auch, wenn eine NRW weite Telefonnummer, eine NRW weite E-Mail-Adresse und eine NRW-weites Kontaktformular eingeführt werden. Dann kann er auf seinem bevorzugten Kontaktaufnahmeweg anregen oder sich beschweren, ohne dass er wissen muss, wer gerade für was zuständig ist.

Bei telefonischer Kontaktaufnahme ist sicher zu stellen, dass ausreichend Personal zur Entgegennahme von Telefonaten vorhanden ist, so dass Warteschleifen für den Anrufenden minimiert werden. Bei digitaler Kontaktaufnahme muss ein PDF-Dokument oder Bild angehängt werden können, um das Problem besser darstellen zu können. Eine Antwortgarantie innerhalb von 2 Werktagen ist enorm hilfreich.

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

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

Service und Zugbegleitung

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

Ebenso ist sicherzustellen, dass das Servicepersonal hilfsbereit, motiviert und freundlich auftritt. Hier sind die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger gefordert, die erforderliche Kundenorientierung zu erreichen. Wobei allerdings bei Kundenkritik auch immer wieder zu lesen ist, wie kundenfreundlich das Personal trotz aller Störungen geblieben ist.

Zugbegleiter sind im Regionalverkehr wieder präsent geworden. PRO BAHN erkennt diese positive Entwicklung an, die nicht zurückgefahren werden darf. Vor allem bei der Anwesenheit von Servicepersonal im Zug fühlen sich die Fahrgäste sicherer und wohler. Ebenso ist immer ein Ansprechpartner für Fragen und Auskünfte vorhanden.

In Einzelfällen, so ab 19.00 Uhr in Zügen mit mehreren Fahrzeugeinheiten und an Tagen mit zu erwartenden Problemen (Karneval, Fußball, Großveranstaltungen) sollen ausreichend Service- und / oder Sicherheitskräfte eingesetzt werden.

Marketing und Kundenbindung

PRO BAHN wünscht sich fordert völlig neue und marktgerechte Werbemaßnahmen, die zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr anregen. Sie können insbesondere überall dort platziert werden, wo die Defizite des motorisierten Individualverkehr am meisten sichtbar werden, zum Beispiel an Straßen mit viel Stau oder in Gegenden mit Parkplatzmangel oder auch Fußgängerzonen. Auch Social Media sind

angemessen zu berücksichtigen. Bei diesen Werbemaßnahmen ist zu berücksichtigen, dass Wissen über den öffentlichen Verkehr bei reinen Autofahrern häufig kaum bis gar nicht vorhanden ist.

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

Komfort und Ausstattungsmerkmale der Schienenfahrzeuge

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

Die ganzen Details, die für ein komfortables, barrierefreies und zeitgemäßes Fahren benötigt werden, sind auch ausreichend in eigenen Anforderungsprofilen festgelegt, zum Beispiel im PRO BAHN „Lastenheft für neue Nahverkehrsfahrzeuge“ oder in den Bundesverband Schienennahverkehr „Empfehlungen für Anforderungen an Fahrzeuge in Vergabeverfahren“.

Besonders hingewiesen soll auf das Vorhandensein von einer, bei größeren Triebwagen mindestens 2 Toiletten, von denen mindestens eine behindertengerecht auszulegen ist.

Bedarfshalte und Haltewünsche

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

Fahrradmitnahme

Für die Fahrradmitnahme sollte genügend Raum zur Verfügung stehen und in Bussen im Einzelfall möglich gemacht werden. Behinderte müssen nicht nur Elektromobile, sondern auch Tandems mitnehmen dürfen.

Fahrzeugwerbung

Ein besonderes Ärgernis bei Bussen und Bahnen ist, dass viele Fahrzeuge vollständig mit sogenannter Vollwerbung zugeklebt sind. Die Sicht durch die Fenster nach draußen ist dann allenfalls nur noch schemenhaft möglich.

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

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

Landschaftserlebnis und Reisekultur

Eine Fahrt mit dem Zug wird vielerorts als besonderes Erlebnis vermarktet. Lärmschutz wird bislang in der Regel durch die Errichtung großvolumiger Lärmschutzwände umgesetzt. Diese sollten dann auch städtebaulich und für die Fahrgäste ansprechend umgesetzt werden, was jedoch nicht immer geht.

PRO BAHN setzt sich daher für die Förderung und Erforschung anderer, innovativer Lärmschutzmaßnahmen ein. Lärmreduzierte Fahrzeuge sollten von den Verkehrsverbänden vorgeschrieben werden.

Forschung

PRO BAHN setzt sich daher für eine gezielte Förderung der Forschung im ÖPNV ein. Wir nennen exemplarisch einige Beispiele.

Verkehrssoziologie

Menschen reagieren auf Verkehrsangebote vor allem emotional. Die Verkehrssoziologie beschäftigt sich beispielsweise mit Verkehrsmittelwahl, Akzeptanz von fahrerlosen Systemen, Wahl der Verkaufswege beim Ticket. Das Verhalten der Fahrgäste bei diesen und anderen Fragen ist ein ganz wesentlicher Aspekt zur Planung und Umsetzung eines guten und von den Menschen akzeptierten ÖPNV-Angebots. PRO BAHN begrüßt und unterstützt daher ausdrücklich die weitere Forschung auf dem Gebiet der Verkehrssoziologie.

Psychologie bei Verkehrsinfrastrukturentscheidungen

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

Wirtschaftskraft und Attraktivität

PRO BAHN wünscht sich ausdrücklich, dass Daten über die Wirkung von Verkehrsprojekten auf die Wirtschaftskraft im nationalen wie internationalen Wettbewerb erhoben und veröffentlicht werden.

Auch die Bedeutung eines gut funktionierenden öffentlichen Verkehrs auf Attraktivität als Standort von Arbeitgebern, für Arbeitnehmer und Anwohner und der Einfluss auf ein funktionierendes Staatswesen kann viel ausgiebiger erforscht werden.

Technik und Logistik

Bedarfsverkehre wie Rufbusse oder Anrufsammeltaxen gewinnen in Zeiten knapper Kassen und Personalmangel bei gleichzeitig mehr technischen Möglichkeiten immer mehr an Bedeutung. Angebot und Umsetzung der Bedarfsverkehre stecken jedoch vor allem logistisch teilweise noch in den Kinderschuhen. Neue, fahrerlose Systeme sind in der Erprobung, aber nicht in genügendem Ausmaß. PRO BAHN setzt sich daher gezielt für eine verstärkte Forschung zur Optimierung der Bedarfsverkehre ein.

Der Bus- und Bahnverkehr in Deutschland und damit auch Nordrhein-Westfalen zählt zu den sichersten weltweit. Dazu trägt eine moderne Signaltechnik und psychologisch richtig gebauter Straßenraum sehr bei. Doch an mancher Stelle gibt es noch Defizite, insbesondere bei Bahnübergängen, bei eigenen Gleiskörpern der städtischen Schnellbahnen und an Bushaltestellen. PRO BAHN setzt sich dafür ein, dass die Forschung neue Lösungsansätze bietet, die den öffentlichen Verkehr noch sicherer machen.