



VERKEHRSClub DEUTSCHLAND e.V.

LV Nordrhein-Westfalen
Sprecher des Vorstands:
Iko Tönjes
Leostr. 10
40545 Düsseldorf
Tel.: (0211) 589353

An

das Büro des Verkehrsausschusses des Landtags NW

- geht mit separater Post auch an alle Mitgl. d. Verkehrsclubs

Düsseldorf, den 9.1.1995

Betr.: Schlüsselfragen des Regionalisierungsgesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Verkehrsclub Deutschland (VCD) möchte Ihre Aufmerksamkeit noch einmal auf die Schlüsselfragen im neuen Regionalisierungsgesetz des Landes richten.

Warum sollten Sie gerade auf uns hören?

- Der VCD hat keine finanziellen Eigeninteressen bei diesem Thema wie andere Gruppen, er setzt sich allerdings konsequent für die Interessen der Fahrgäste ein, immerhin ein großes Wählerpotential. Wir meinen, daß der Gesetzentwurf in dieser Richtung noch verbesserungsfähig ist.
- Der VCD fordert in der heutigen Situation nicht (!) mehr Geld für den Nahverkehr, sondern den richtigen Einsatz der vorhandenen Mittel. Wir sind der Meinung, daß in der Vergangenheit einiges an Geld falsch eingesetzt wurde.
- Der VCD geht immer noch davon aus, daß wir eine grundlegende Verkehrswende brauchen, wenn wir mittelfristig die Umwelt- und Verkehrsprobleme im Lande wirklich lösen wollen. Hierzu ist ein innovativer Aufbruch im öffentlichen Verkehr nötig, für den Sie mit dem Regionalisierungsgesetz den richtigen Rahmen setzen können.
- Die Eisenbahn im Land, das Rückgrat eines leistungsfähigen und verträglichen Verkehrssystems, birgt große verkehrliche und finanzielle Risiken. Das erfordert eine sehr sorgfältige Klärung der Folgen der finanziellen und organisatorischen Regelungen, um eine Katastrophe zu vermeiden.

Wir würden es sehr begrüßen, wenn es möglich wäre, unsere Bedenken und Anregungen vor der endgültigen Abstimmung persönlich mit Ihnen zu besprechen. Konkrete Analysen und Konzepte können u.E. nur im direkten Dialog richtig vermittelt werden, schriftliche Thesen und formale Anhörungen reichen dazu nicht aus.

Wir sind uns klar darüber, daß wir angesichts der neuartigen und komplexen Probleme der Regionalisierung keine Patentlösungen anbieten können. Wir meinen aber, noch einige wertvolle Denkanstöße geben zu können.

Unsere grundsätzliche Position wurde nachdrücklich und anschaulich in der mündlichen Anhörung am 25.11.94 dargestellt, unsere konkreten Änderungsvorschläge finden sich in unserer Stellungnahme vom August 94 zum Referentenentwurf des Gesetzes.



Der Verkehrsclub für Umweltbewußte

Welche Punkte halten wir für ganz entscheidend für den Erfolg des Regionalisierungsgesetzes?

1. Die Investitionsmittel müssen absolut vorrangig für die Sanierung und Modernisierung des Eisenbahn-Nahverkehrs eingesetzt werden, denn dort lauern die größten Risiken und warten die größten Potentiale für Qualitätsverbesserung und (!) Kosteneinsparung.
2. Landesweit sollen im Nahverkehr verlässliche Grundstandards für Angebot, Information und Qualität gelten (v.a. integraler Takt im Regionalverkehr), die auch ohne Definition des ÖPNV als Pflichtaufgabe durch Richtlinien für Planung und finanzielle Förderung durchgesetzt werden können, denn nur flächendeckende Qualität ermöglicht eine konkurrenzfähige Freizügigkeit.
3. Die Fahrgäste sind an Planungen und in Gremien für den Nahverkehr institutionell zu beteiligen, wobei verschiedene Mitwirkungsformen ausprobiert werden sollten, denn Fahrgäste und ihre Verbände können fast kostenlos viel zur Steigerung der Effizienz und Kundenorientierung von Planung und Betrieb beitragen.
4. Die bisherigen Landesmittel für den Nahverkehr sind zu garantieren und das Land muß die letzte Verantwortung für das regionale Schienennetz behalten, denn die in der Krise steckenden Kommunen sind auf das bisherige Mittelvolumen und Planungssicherheit angewiesen.
5. Bei den Aufgabenträgern sind Nahverkehrsverwaltungen oder zumindest Nahverkehrsbeauftragte einzurichten, denn ohne organisatorische Basis werden die Ziele des ÖPNV nicht realisiert werden.
6. Die Zusatzmittel nach §8 (2) RegG sind vorrangig für zusätzliche Leistungen im Schienenpersonennahverkehr und zur Abdeckung von Kosten der Streckenvorhaltung zu verwenden, denn es sind Lücken im SPNV-Angebot zu schließen und die überhöhten Fahrwegkosten zu mildern, um die Bahn zu einem "runden" System zu entwickeln.
7. Bei Umstellung von Eisenbahn- auf Stadtbahnbetrieb soll die SPNV-Förderung erhalten bleiben, außerdem sind Investitionen für den regionalen Schienengüterverkehr zu unterstützen, die Umstellung auf Busbetrieb darf aber nicht besonders gefördert werden, denn wir brauchen positive Bahnkonzepte (mit integriertem Güter- und Personenverkehr) statt Stilllegungsprämien.

Natürlich wünschen wir uns auch grundsätzlichere Weichenstellungen:

- ÖPNV als kommunale Pflichtaufgabe;
- Integrierte Verkehrsplanung und -verwaltung für Straße und Schiene;
- zusätzliche kommunale Finanzquellen für den ÖPNV (Erschließungsbeiträge, Nahverkehrs-Abgaben,..);
- Explizite umwelt- und verkehrspolitische Ziele als Vorgaben für Nahverkehrspläne.

Aber die oben genannten 7 Schlüssel-Punkte sind u.E. unbedingt notwendig, um jetzt eine verhängnisvolle negative Entwicklung zu vermeiden.

In der Anlage finden Sie noch einige Materialien mit positiven und negativen Beispielen zum Nahverkehr im Zeichen der Regionalisierung. Wir hoffen, daß diese Beispiele für Sie interessant und nützlich sind.

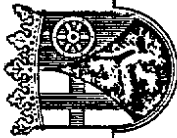
Mit freundlichen Grüßen



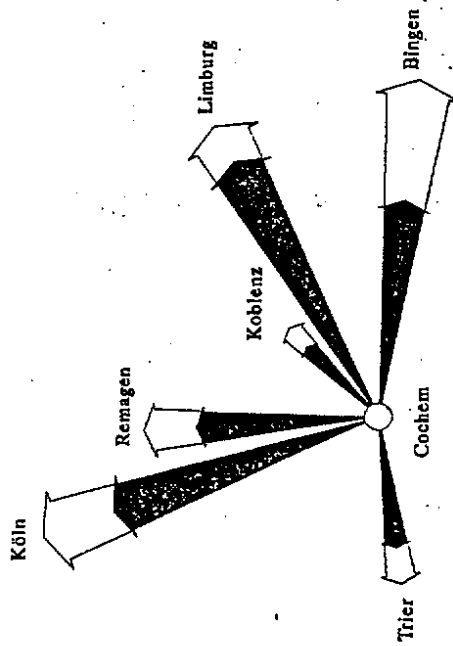
Sprecher des VCD Nordrhein-Westfalen

so gestalten andere Länder: Keispiel

Rheinland-Pfalz



Rheinland-Pfalz - Takt



Nahverkehr auf der Schiene Teilregion Mittelrhein

Ministerium für Wirtschaft und Verkehr

DAS KONZEPT

Rheinland-Pfalz-Takt

Der öffentliche Nahverkehr muß heute eine Reihe von Anforderungen erfüllen, wenn er vom Bürger als attraktiv eingeschätzt und angenommen werden soll. Das Angebot muß möglichst dicht, regelmäßig und zuverlässig sein, die eingesetzten Fahrzeuge bequem, die Bahnhöfe freundlich und sauber. Bei dem hier vorgestellten Konzept der Landesregierung für die Teilregion Mittelrhein steht eine Neubearbeitung und Ausweitung des Fahrplans im Mittelpunkt. Der Einsatz neuer Fahrzeuge, die Verbesserung des Erscheinungsbildes der Bahnhöfe und ein umfassender Service sind aber ebenso elementare Bestandteile des Gesamtkonzepts.

Ein attraktives Angebot soll nicht nur viele Fahrtmöglichkeiten und kurze Fahrzeiten bieten, es muß für den Fahrgast überschaubar und gut merkbar sein. Der Fahrplan muß zur Benutzung des Angebots hinführen, er darf nicht zum Hindernis werden.

Aus dem Fernverkehr liegen inzwischen ausreichende Erfahrungen vor, wie ein solches Angebot gestaltet werden kann. Diese Erkenntnisse sind auf den Nahverkehr übertragbar.

• jede Linie hat über den ganzen Tag die gleichen Unterwegshalte (Systemhalte)

• jede Linie wird stündlich oder 2-stündlich zu immer der gleichen Minute gefahren (Taktzeit), einzelne Linien öfter (Halbstundenakt ganztags oder zu den Hauptverkehrszeiten)

• jede Linie wird mit einem einheitlichen, modernen Fahrzeugtyp bedient.

Nachfrage); die RE-Züge fahren mit höherer Geschwindigkeit und über größere Entfernungen, beispielsweise von Koblenz nach Trier und weiter nach Luxemburg.

Das Taktschema dieser Zugattungen ist mit dem System der Inter-City- und InterRegio-Züge verknüpft.

Anschlüsse mit System

Der Integrale Taktfahrplan hat im Gegensatz zu herkömmlichen Taktsystemen außer der leichten Merkbarkeit noch einen weiteren, entscheidenden Vorteil: Durch Abstimmung der Taktzeiten wird erreicht, daß an den Knotenpunkten des Netzes die Züge aller Richtungen gleichzeitig eintreffen, so daß zwischen den Linien regelmäßig Umsteigemöglichkeiten in allen Richtungen mit kurzen Wartezeiten bestehen. Damit werden neben den Direktverbindungen zahlreiche weitere Fahrtmöglichkeiten mit günstigen Reisezeiten geschaffen.

• *StadlExpress* (SE), Systemhalte an allen Stationen; diese Züge sollen den Verkehr zu den Oberzentren Trier, Bonn und Koblenz bedienen.

• *RegionalBahn* (RB), Systemhalte an allen Stationen; stellen die Grundbedienung auf allen sonstigen Strecken (zum Beispiel von Kreuzberg nach Remagen, von Mayen-West nach Andernach, von Traben-Trarbach nach Bullay sowie von Ebernethausen nach Boppard) dar.

• *RegionalExpress* (RE), Systemhalte nur an Bahnhöfen mit großer

Angebot mit System

Grundlage für das künftige Angebot in der Region Mittelrhein (und im gesamten Bundesland Rheinland-Pfalz) soll ein einheitliches System von Linien, Fahrzeiten und Haltepunkten werden. Die wesentlichen Bestandteile dieses 'Integralkonzeptes' sind:

• alle Bahnhöfe und Haltepunkte werden mindestens stündlich bedient

• jede Strecke wird mit einer oder mehreren Linien an allen 7 Tagen der Woche zwischen ca. 6.00 und 24.00 Uhr bedient

Umsteigeknoten des Nahverkehrs liegen in dem hier betrachteten Bereich der Region Mittelrhein in Koblenz, Bingen, Remagen, Andernach, Boppard und Bullay.

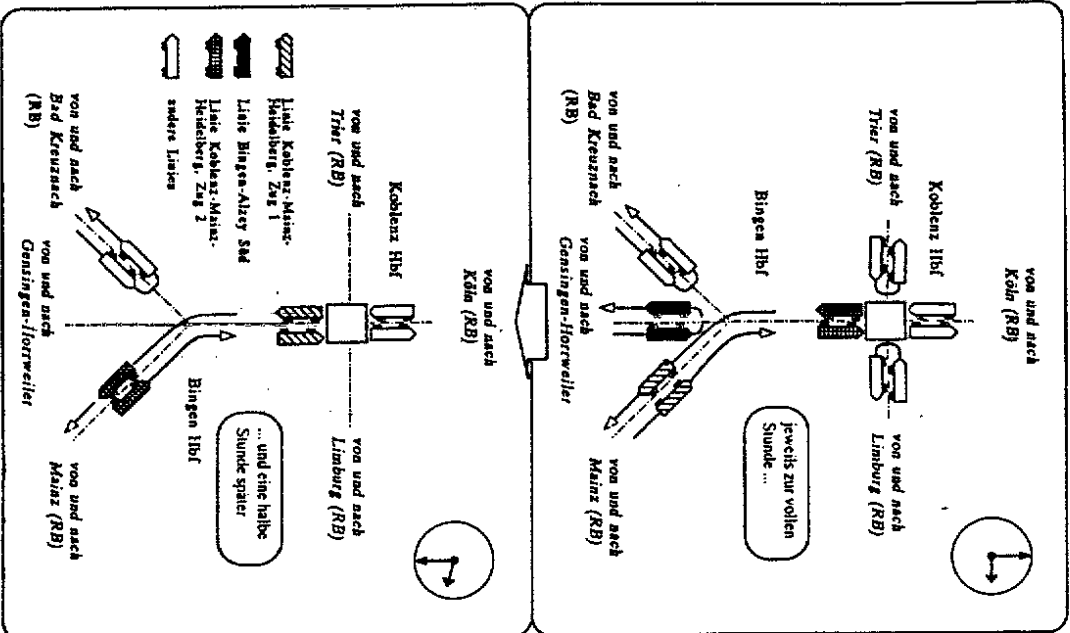
Das Prinzip dieses Integralen Taktfahrplans ist in der Abbildung auf dieser Seite beispielhaft für die Knotenpunkte Koblenz und Bingen Hbf erläutert.

Im Zielzustand treffen in Koblenz jeweils zur vollen Stunde Regionalbahnen bzw. StadtExpres-Züge aus Trier, Köln, Limburg und Bingen ein. Die Züge aus Limburg kehren wieder um und erreichen eine Stunde später Limburg bzw. Cochem.

In Bingen Hbf treffen zeitgleich zur vollen Stunde Regionalbahnen aus Bad Kreuznach und Gensingen-Horweiler ein. Daneben kommt der StadtExpres aus Mainz an. Zusätzlich erreichen zu dieser Zeit im stündlichen Wechsel ein Regional-Expres-Zug aus Primasens bzw. ein StadtExpres-Zug aus Bad Münster den Bahnhof im Rheinal (in der Prinzipskizze nicht dargestellt).

Eine halbe Stunde später ist der Zug, der Koblenz zur vollen Stunde verlassen hat, in Bingen eingetroffen, der Zug aus Mainz umkehrt in Koblenz. Zeitgleich wird in Koblenz ein StadtExpres in Richtung Köln und in Bingen eine Regionalbahn nach Bad Kreuznach entlassen. Nähere Erläuterungen zur Gestaltung der Anschlüsse finden sich auf den Seiten 18 und 19.

Voraussetzung für das Funktionieren dieses Konzepts sind in vielen Fällen Verkürzungen der Fahrzeiten, um die Knotenbahnhöfe auch zu den erforderlichen Taktschritten zu erreichen. Die dazu notwendigen Maßnahmen werden bei der nachfolgenden Vorstellung der einzelnen Strecken beschrieben.



Prinzip des Integralen Taktfahrplans am Beispiel der Bahnhöfe Koblenz und Bingen Hbf (ohne Fernverkehr bzw. RegionalExpres, Anschlüsse nach Primasens (RegionalExpres) und Bad Münster (StadtExpres))

Ausstattung, Service

Alle Züge werden in einheitlichem Ausdrücken in grüner Grundfarbe gehalten. Mehrzweckräume für Fahrräder, Kinderwagen oder größeres Gepäck werden mitgeführt. Rollstühle finden in den Fahrgasträumen Platz. Bis auf eine Ausnahme sollen alle Linien langfristig mit Triebwagen gefahren werden. Die Weiterentwicklung bestehender Baureihen und Neuentwicklungen werden erforderlich.

Die RegionalExpres-Züge sollen mit einem besonderen Service ausgestattet werden. Eiprojekt werden soll zum Beispiel

- die Reisenden durch speziell geschultes Servicepersonal zu betreuen
- Speisen und Getränke anzubieten (Verkauf durch Servicepersonal bzw. aus Automaten)
- ein Telefon im Zug anzubieten.

Das Servicekonzept wird nach Auswertung der hier gewonnenen Erfahrungen festgelegt.

Wichtig ist die Information des Fahrgastes über Fahrzeiten, Fahrpreise, Linienvorlauf und Umgebung. Hier sollen alle Bahnhöfe und Haltepunkte (mit Hilfe der Gemeinden) auf einen einheitlichen, hohen Standard gebracht werden. Die Bürger sollen auch direkt angesprochen und informiert werden.

Eingerichtet oder überholt werden sollen an allen Bahnhöfen:

- wartungssichere, beleuchtete Wartungsmöglichkeiten in Empfangsgebäuden oder Schutzhäuschen
- Sitzgelegenheiten, Fahrgastausgänge, Zeituhr, Lautsprecher und Informationsvitrinen auf den Bahnsteigen
- Fahrradständer und Parkplatz.

An Umsteigepunkten zwischen Zug und Bus sollen auch die Bushaltestellen nach diesem Standard ausgestattet werden. Grundsätzlich sollen an jedem Bahnhof alle Züge einer Linie und Richtung vom gleichen Gleis abfahren, um die Information für die Reisenden einfach und übersichtlich zu gestalten. Anschlusszüge sollen nach Möglichkeit am selben Bahnsteig bereitstehen.

Zeitlicher Ablauf

Die Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes wird in der Region Mittelrhein in zwei Stufen angeordnet:

- **Zwischschritt** (voraussichtlich ab ca. 1996/97) soll die Rheinland-Pfalz-Takt mit Investitionen in neue Fahrzeuge, insbesondere auch Dieselschleppzüge mit moderner Neigetechnik ("Neitrac"), Signalanlagen sowie (in kleinerem Umfang) in Gleis-

anlagen eingeführt werden. Auf der linken Rheinseite werden durchgeführte Verbesserungen jedoch erst nach der Fertigstellung der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main möglich sein.

- Der **Zielzustand** (etwa ab dem Jahr 2000) wird dann erreichbar sein, wenn notwendige größere Ausbaumaßnahmen im Netz (z. B. die Neubaustrecke Köln - Frankfurt) fertiggestellt sind und neue Fahrzeuge (Elektrotriebwagen mit Neigetechnik) zur Verfügung stehen. Der endgültige Umfang ist in hohem Maße von den Planungen des Fernverkehrs abhängig.

Eine wichtige Voraussetzung für die Realisierung des hier vorgestellten Konzeptes Rheinland-Pfalz-Takt ist die Bereitschaft bei allen Beteiligten zu einem finanziellen Engagement. Neben dem Land sind hier vor allem die Gemeinden, die Landkreise und die Deutsche Bahn AG angesprochen.

Das Land Rheinland-Pfalz wird die mit diesem Konzept verbundenen Belastungen nur dann tragen können, wenn der Bund seinen Beitrag dazu leistet. Die Gemeinden können dieses Konzept dadurch unterstützen, dass sie bei ihren eigenen Planungen die Anforderungen des öffentlichen Personennahverkehrs und insbesondere der Schiene vorrangig berücksichtigen.

Bullay wird Umweltbahnhof

aus: Rheinland-Platz-Takt

Als einer von vier rheinland-pfälzischen Bahnhöfen soll der an der Mosel gelegene Bahnhof Bullay als Modellprojekt 'Umweltbahnhof Rheinland-Platz' entwickelt werden. Ziel ist es, die Umweltverträglichkeit des Bahnverkehrs auch im Bahnhofsbereich und seinem städteplanerischen Umfeld zum Ausdruck zu bringen. Demnach sollen nicht nur die verkehrspolitischen Anforderungen einer fahrgastfreundlichen Gestaltung sondern auch Fragen des Energieverbrauchs, der Lärmemissionen und der Luftreinhaltung sowie gestalterische Aspekte berücksichtigt werden.

Pressemitteilung vom 19. Juli 1994:

Das Land Rheinland-Pfalz und die Deutsche Bahn AG starten eine weitere Initiative zugunsten des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene. Wie der rheinland-pfälzische Verkehrsminister Rainer Brüderle und der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Heinz Dürr, am 19. Juli 1994 mitteilen, sollen in vier rheinland-pfälzischen Städten und Gemeinden die Bahnhöfe und deren Umfeld mit Unterstützung von Land und Bahn umweltfreundlich gestaltet werden. 38 Städte und Gemeinden hatten sich in den vergangenen Monaten darum beworben, daß ihr Bahnhof im Modellprojekt 'Umweltbahnhof Rheinland-Platz' aufgenommen wird. Jetzt gaben Brüderle und Dürr die gemeinsame Entscheidung bekannt: Nach eingehender Prüfung in einem speziell eingerichteten Fachauschuß wurden die Bahnhöfe in Niederlahnstein, Bullay, Grünstadt und Monsheim ausgewählt.

Angesichts der Verkehrsbelastung auf der Straße müsse noch mehr dafür getan werden, um Bürger vom Umsteigen auf die Bahn zu überzeugen, sagte Brüderle. Dürr machte deutlich: "Um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, muß auch die Attraktivität der Bahnhöfe ebenso wie deren städtebauliches Umfeld

tragten Fachbüro erarbeitet wird. Es ist als Planungshilfe gedacht. Außerdem soll in Zukunft rheinland-pfälzischen Bahnhöfen, die sich durch eine besonders umweltgerechte Gestaltung auszeichnen, das Prädikat 'Umweltbahnhof' verliehen werden.

Brüderle und Dürr teilten mit, daß die Einzelheiten der weiteren Planung und der Realisierung mit den ausgewählten Städten und Gemeinden in den nächsten Wochen eingehend diskutiert werden. Die erforderlichen Baumassnahmen können teilweise über das sogenannte Gemeindeförderungsfinanzierungsgesetz, also mit Geldern des Landes, mit Priorität gefördert werden. Finanziell beteiligten werde sich auch die Deutsche Bahn AG.

Aber auch für die Orte, die sich bei dem Modellprojekt beworben haben und nicht ausgewählt wurden, lohne sich ein Engagement für ihre Bahnhöfe, sagte Brüderle und Dürr. Denn ihr zukünftiger Einsatz in diesem Bereich kann ebenfalls vom Land finanziell unterstützt werden.

Zur Erleichterung einer umweltfreundlichen Bahnhofsgestaltung soll ein Planungshandbuch bereitgestellt werden, das im Rahmen des Modellprojektes von dem beauf-

Zusammen mit dem Modellprojekt einer orts- und regionstypischen Sirekengestaltung am Beispiel der Ahrtalstraße, wird so im Bereich Mithras ein weiterer Schwerpunkt für einen attraktiven, umweltgerechten Bahnverkehr von Bahnhof zu Bahnhof gesetzt.

Kundengerechte Bahnhöfe

Letztendlich sollen aber alle Bahnhöfe attraktiv und kundengerecht gestaltet sein. Hierzu gehören im Bahnhofsbereich bzw. an den Bahnsteigen:

1. hohe Bahnsteigkanten (55 cm Europannorm oder 76 cm, je nach Fahrzeugansatz) (erleichtert und beschleunigt den Einstieg - besonders alten Menschen)
2. sicherer, einfacher und kurzer Zugang zum Bahnsteig (Überweg, Personenunterführung, Fußgängerbrücke oder Außenbahnsteige, Rampen)
3. Wetterschutz und Sitzgelegenheiten auf den Bahnsteigen
4. Uhren und Abfahrtsafeln bzw. -anzeiger
5. verständliche Fahrplan- und Tarifinformation mit Fahrkartenautomat an zentraler Stelle
6. Tafeln mit Bahnhofsnamen neben den Gleisen (schon bei Zugankunft lesbar)

7. Informations- und Notruf-sprechstelle (insbesondere bei unbesetzten Bahnhöfen)

8. freundlicher, beheizter und einsehbarer Warteraum

Als Merkmale im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofsgeländes sind dazu zu rechnen:

9. Kiosk im oder am Bahnhof (mit Fahrkartenverkauf, Briefmarken, Telefonkarten, Briefkasten, Toiletten)

10. gute Beleuchtung des Bahnhofsbereiches (Unfallsicherheit bei Dunkelheit)

11. überdachte und gut einsehbare Fahrradständer (macht die Fahrradbenutzung in Verbindung mit dem Bahnverkehr attraktiv)

12. P+R-Parkplätze (unverzichtbar für alle, die nicht in Fußwegentfernung wohnen oder zum Bahnhof gebracht werden)

13. Bushaltestelle am Bahnhof (Wetterschutz, Fahrplanausgang, Beleuchtung, kurze Umsteigewege, Anschlußsicherung) werden können.

14. gute Ausschilderung (des Bahnhofsbereiches und der Zugangswegs auch im weiteren Umfeld)

15. übersichtlicher Ortsplan

16. Telefonzelle

17. attraktive, umweltgerechte Bepflanzung im gesamten Bahnhofsbereich

Zur Erreichung diese Ziele soll gemeinsam von Kommunen, Land und DB AG in den nächsten Monaten ein Programm entwickelt und bis zur Endstufe des Rheinland-Platz-Taktes Stück für Stück umgesetzt werden.

Wirkungen

Durch die dargestellten Maßnahmen werden die Bahnhöfe nicht nur in ihrer Bedeutung für den Bahnverkehr deutlich verbessert.

Vielmehr wird auf das gesamte Umfeld eine positive Wirkung für die wirtschaftliche Entwicklung ausgehen, wie dies in der Blütezeit des Eisenbahnverkehrs beispielsweise der Fall war.

Durch den hergestellten Bezug zum Umweltschutz werden die städtebaulichen Akzente auch dahingehend beispielhaften Charakter haben. Sie zeigen auf, wie die Stärkung der Wirtschaft und die Sicherung der Mobilität mit dem Erhalt unserer natürlichen Umwelt in den Zentren unserer Städte und Gemeinden zukunftsweisend umgesetzt werden können.

Der Rückzug der DB geht weiter
 Und bedroht die Wirtschaft vieler von Specken!

Projekt Rationalisierter Zustand (RZ) im Bereich Euskirchen aus: Seite 5/84

Das Projekt befindet sich in der DB-Terminologie derzeit in der Phase 6 (Controlling). Als Beispiel dafür, daß es diesmal nicht bei Lappalien, wie dem Enternen eines Prellbock oder dem Anbringen einer S_h 2-Scheibe bleibt, soll hier stellvertretend der Knotenpunktbereich Euskirchen beleuchtet werden. In einem 113 Seiten umfassenden Katalog wird hier folgendes Streckennetz gerupft:

- Abschnitt Eifelstadt - Junkerath der Eifelstrecke Köln - Trier (KBS 474)
- Abschnitt Euskirchen - Zülpich der Strecke Euskirchen - Düren (ex KBS 445)
- Euskirchen - Bad Münstereifel (KBS 476)
- Abschnitt Euskirchen - Witterschied der Strecke Euskirchen - Bonn (KBS 475)
- Kall - Hellenthal (Eifel) (ex KBS 432)
- Junkerath - Losheim

Durch das Projekt RZ büßt insbesondere der Bahnhof Junkerath über die Hälfte der derzeit innerhalb des Bahnhofs befindlichen Rangiergleise ein. Der Bahnhof Mechenich verliert den gesamten Laderampenbereich samt zugehörigen Auszweiggleisen.
 In Bad Münstereifel werden sämtliche Gleise bis auf ein einziges Bahnsteiggleis abgebaut. Das bedeutet nicht nur das Ende der Holztransporte, die hier häufig anfallen, sondern macht auch bei Sonderzügen immer zwei Loks erforderlich. Auch beim Ausfall eines Steuerwagens ist kein Fahrtrichtungswechsel mehr möglich.
 Die Strecke Kall - Hellenthal wird ab Anschluß Höddelbusch komplett demontiert.
 Nichten in Zahlen ausgedrückt liest sich "RZ" in diesem Bereich dann so:

- Minderung Sachanlagen:
 - 12258 m Gleis, davon entfallen 6367 m auf die Strecke Höddelbusch - Hellenthal
 - 36 Weicheneinheiten
 - 11 Signale
 - 4 Gleissperren
 - 18 Kubikmeter Gebäude
- Immerhin müssen wegen erforderlicher Umstellungsmaßnahmen auch 628 m Gleis neu gebaut werden.
 - Norbert Steins, Bad Breisig

Warum hat die Regionalbahn
 werden durch die Fahrwegkosten
 in ihrer Existenz bedroht?

Düss. Ausb. Blatt, S. 11.94
Erst Trassenpreise klären
 Deutsche Bahn AG mit neuen Preisvorstellungen für Regio-Bahn

Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung der Regio-Bahn GmbH haben sich zur gemeinsamen Sitzung im Düsseldorfer Rathaus getroffen. Im Mittelpunkt der Beratungen standen die neuen Preisvorstellungen der Deutschen Bahn AG für die Nutzung der Schienentrasse.
 Die beiden Gremien der Regio-Bahn vertreten einstimmig die Ansicht, daß es bei der alten, noch mit der Deutschen Bundesbahn verhandelten und schriftlich abgestimmten Geschäftsgrundlage bleiben muß. Danach gilt, daß die Regio-Bahn pro Jahr 1,5 Millionen Mark für die Nutzung der Strecken zwischen Kaarst und Mettmann zu zahlen hat. Jetzt, so die Forderung der Gesellschafter, müsse diese Vereinbarung mit der Deutschen Bahn AG in Abstimmung mit dem Land und dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr in einen Vertrag umgesetzt werden. Bis eine eindeutige Klärung herbeigeführt ist, werden die konkreten Planungen und Investitionen für die Regio-Bahn zurückgestellt.
 Ferner wurden in der jüngsten Sitzung der Jahresabschluss festgestellt und die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat entlastet. Am 1. November bezog die Regio-Bahn GmbH die eigene Geschäftsstelle in Mettmann.

1) Die DB fordert jetzt 10,5 Mio. DM!



VERKEHRSCLUB DEUTSCHLAND e.V.

KV Düsseldorf
Iko Tönjes
Leostr. 10
40545 Düsseldorf
Tel. (0211) 589353

An

DB AG, Regionalbereich Nahverkehr Rhein-Ruhr

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH

Stadt Düsseldorf

nachrichtlich an:

Rheinische Bahngesellschaft AG

Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr NW

Ein Beispiel für
„Investitions-Lücken“
Für die Sanierung
des S-Bahn ist in
keinem Topf Geld da!

Düsseldorf, den 31.10.1994

Betr.: S-Bahnhof Wehrhahn

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir möchten Sie dringend darauf hinweisen, daß die Zustände am S-Bahnhof Wehrhahn für die Fahrgäste unzumutbar sind.

1. Der Bahnhof ist voll Unrat. Der Dreck am oberen Treppenabsatz des Ausgangs Ackerstraße wurde seit mindestens einem halben Jahr (!) nicht mehr entfernt, wie ich selbst beobachten mußte. Auch wenn er zum Teil inzwischen schon fast kompostiert ist, stinkt es erbärmlich. Auch an anderen Stellen liegt viel Abfall herum.

2. Seit Monaten liegt die Rolltreppe ausgebaut mitten auf dem Bahnsteig und rottet vor sich hin. Sowohl auf dem Bahnsteig als auch beim Zugang Am Wehrhahn sind die Raumverhältnisse durch die schleppenden Baumaßnahmen für eine lange Zeit noch beengter als sonst, so daß ein spät kommender Fahrgast gegen den Strom der aussteigenden Reisenden den Zug kaum noch erreichen kann.

3. Die Bänke auf dem Bahnsteig sind teilweise zerstört. Teile der Beplankung der Sitze und Rückenlehnen sind verschwunden, scharfe Kanten und sogar aus den Resten der Rückenlehnen ragende rostige Nägel (!) sind eine erhebliche Gefahr für die Gesundheit der Reisenden und für ihre Kleidung.

(Wir merken dies an, obwohl wir befürchten, daß die DB-"Lösung" so aussehen wird, alle Bänke einfach abzumontieren und die Fahrgäste im Wortsinne im Regen stehenzulassen.)

4. Die Zugangsbereiche dieses wichtigen S-Bahnhofs sind so heruntergekommen und verschmiert, daß sie einen denkbar schlechten ersten Eindruck von der S-Bahn geben und potentielle Reisende nur abschrecken.

Selbst die Informationsvitriolen mit den wichtigen Hinweisen auf Abfahrtszeiten und Tarifinformationen sind kaum noch leserlich.

Diese akuten Mängel treffen im übrigen in ähnlicher Weise auch auf andere S-Bahnhöfe in Düsseldorf zu, insbesondere auf die älteren Bahnhöfe an der S 6.



Der Verkehrsclub für Umweltbewußte

Hinzu kommen die generellen Mängel der Gestaltung:

5. Die Bahnsteigüberdachung besteht nur aus einer inzwischen ebenfalls heruntergekommenen Blechhülle und ist der Bedeutung dieses zentralen S-Bahnhalts und der regelmäßig großen Menge an wartenden Fahrgästen völlig unangemessen.
 6. Der Bahnsteig ist zu niedrig. Der Einbau von Aufzügen wird den Behinderten wenig nützen, wenn weiterhin eine erhebliche Stufe zwischen Bahnsteig und Zugboden bestehen bleibt.
 7. Die aktuelle Zuginformation ist unzureichend. Ich habe selbst mehrfach erlebt, daß die Zugzielanzeige auf dem Bahnsteig nicht funktioniert und gleichzeitig der Zug von einer Lokomotive der DR-Baureihe 143 gezogen wird, die keine Zielbeschilderung im Frontfenster hat. Es ist dann für einen Reisenden nicht möglich festzustellen, welche S-Bahn einfährt. Bei den nicht seltenen Verspätungen und dem dichten Zugabstand kann man so leicht in die falsche Bahn einsteigen. Da es auch in den S-Bahn-Wagen keine Linieninformation gibt, merkt man den Irrtum möglicherweise erst, wenn man schon auf der falschen Strecke ist. Das bedeutet einen erheblichen Zeitverlust durch den Umweg und erheblichen Ärger.
 8. Andererseits ist die Bahnhofsbeschilderung unzureichend. Die Schilder mit den Bahnhofsnamen sind in zu geringer Zahl und zu schlecht beleuchtet angebracht. Da die Ansagen in den Wagen nicht immer erfolgen und auch nicht immer gut verständlich sind und eine optische Anzeige der nächsten Haltestelle fehlt, beobachtet man vor allem abends und bei feuchtem Wetter (beschlagene Scheiben!) immer wieder Reisende, die nicht wissen, wann sie aussteigen müssen und damit sicher keine entspannte Reise haben.
 9. Die Information über den anschließenden örtlichen Nahverkehr ist unzureichend. Beispielsweise gibt es am Ausgang Ackerstraße keine Information oder Wegweisung zu den Haltestellen der umliegenden Bus- und Straßenbahnlinien, obwohl die Situation dort recht unübersichtlich ist. (Es gibt 3 Bushaltestellen und 3 Straßenbahnhaltestellen, die dem S-Bahnhof zugeordnet sind, wobei die Straßenbahnhaltestellen bis zu 150 m entfernt sind und vom Ausgang aus nicht sichtbar sind.)
 10. Viele S-Bahnhöfe werden generell wegen ihrer baulichen Gestaltung (dunkel, unübersichtlich, heruntergekommen,...) und ihrer Ausstattung (unzureichende Beleuchtung, fehlende Notrufmöglichkeiten etc.) von vielen Frauen abends nur im Notfall aufgesucht.
- Anscheinend sind die S-Bahnhöfe zur Zeit politisches Niemandsland. Die DB AG richtet ihre Aktivitäten nur auf die Fernbahnhöfe (die "Aktion freundlicher Bahnhof" scheint jedenfalls nicht für S-Bahnhöfe zu gelten), der VRR ist gegen die jahrelangen skandalösen Zustände bisher nicht aktiv geworden, und die Stadt Düsseldorf scheint zu meinen, daß der DB-Verkehr exterritorial ist und sie nichts angeht.
- Vor einigen Jahren hat uns die DB-Regionalabteilung in Düsseldorf damals aktuelle Planungen für einen modernen Ausbau des S-Bahnhalts Wehrhahn gezeigt. Wir haben nie gehört, daß die Planungen in ein Investitionsprogramm aufgenommen wurden.
- Der VCD meint, daß die S-Bahn das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der Region Düsseldorf ist und deshalb zumindest auf einem halbwegs zivilisierten Qualitätsniveau stehen sollte. Bei der Wagenbeschaffung scheint sich jetzt nach jahrelangem Gerangel zwischen DB und Land etwas zu bewegen (Doppelstockwagen). Nun müssen parallel dazu auch die Bahnsteige verbessert werden, damit die modernen Wagen nicht an vergammelten Stationen halten müssen. Zumutbare Zugänge, brauchbarer Weiterchutz und ausreichende Fahrgastinformation sind u.E. unverzichtbar.
- Es kommt darauf an, in einer gemeinsamen Aktion Wege zu finden, um die skandalösen Zustände schnell zu beenden, auch vor dem Abschluß der langwierigen Grundsatzdiskussionen um die Regionalisierung.

Der VRR muß langsam beginnen, seine Verantwortung für den Schienenahverkehr wahrzunehmen. Und die Stadt muß endlich begreifen, daß die S-Bahn auch "ihre" Nahverkehr ist.

Der VCD schlägt folgendes vor

- Ein Gesprächsrunde aus DB AG, VRR, Stadt Düsseldorf, Rheinbahn und VCD sollte ein Konzept für die kurzfristige Sanierung und den mittelfristigen Ausbau des S-Bahnhalts Wehrhahn entwickeln und Vorschläge zur Realisierung machen.
- Später kann die Runde sich auch mit anderen S-Bahn-Stationen befassen.
- In Zusammenarbeit mit der Rheinbahn sollte die informativische Verknüpfung zwischen S-Bahn und Straßenbahn/Bus verbessert werden (Vitrinen-Information, Wegweiser).
- Die Zugänge und evtl. die Bahnsteige könnten künftig von der Stadt gereinigt werden. Durch entsprechende Streckung der Reinigungspläne für die Straßen kann dies ohne zusätzlichen Aufwand erreicht werden. Wir sehen nicht ein, daß eine normale Hauptstraße wöchentlich oder sogar tägliger gereinigt wird, der von vielen Tausenden Reisenden benutzte und verkehrspolitisch bedeutende S-Bahn-Zugang aber nicht einmal halbjährlich.
- Es muß auch möglich sein, Gelder oder Sponsoren für neue Bänke auf den Bahnsteigen, einen Anstrich der Zugänge, Wartehallen, Stations Schilder etc. zu finden. Evtl. könnten durch eine Aktion sogar "Bahnhofsputzer" gefunden werden, die sich mit um die künftige Wartung der Anlagen kümmern.
- Mit dem Land sollte schnell über eine GVFG-Förderung für die gründliche Sanierung und den Ausbau der S-Bahnhöfe auf dem Düsseldorfer Stadtgebiet gesprochen werden, solange GVFG-Mittel noch in größerem Umfang zur Verfügung stehen.

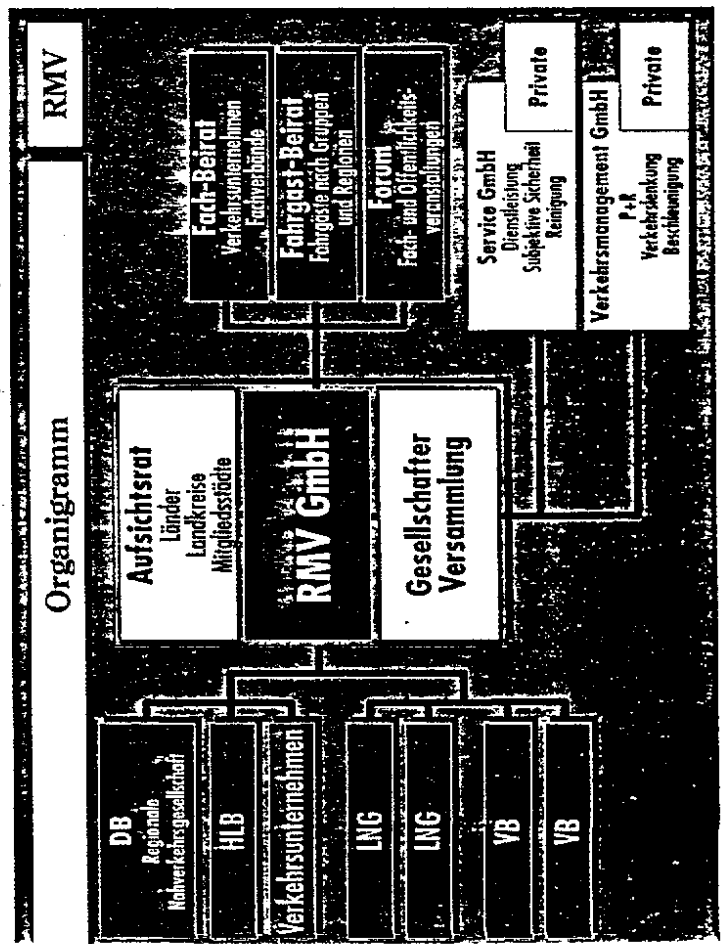
Mit freundlichen Grüßen

Aus: RAV, Kof 1

Der juristische Rahmen für das regionale Verkehrsprodukt wird ein Verkehrsvertrag sein, den der RMV mit den öffentlichen und privaten Busunternehmen, der Hessischen Landesbahn und dem dann zuständigen Unternehmensbereich der reformierten Deutschen Bahnen abschließt. Dabei werden die Kalkulationsgrundlagen entsprechend der Trennungsrechnung definiert. Dazu gehören neben den Daten für die Betriebskosten auch die Modalitäten der Trassennutzung und die dafür zu entrichtenden Abgaben. Ferner werden die Leistungsvergaben und die Übergangszeit der Tarifkompetenz geklärt, wobei der Besitzstand von Konzessionsinhabern für eine Übergangszeit gewahrt bleibt.

Die Trennungsrechnung bildet auch die Grundlage für die Regelungen zur Finanzierung, die ebenfalls in den Verträgen für den Regionalverkehr festgesetzt werden. Ausgeglichen wird nach dem Prinzip der Delta-Finanzierung, das heißt die Einnahmen und Ausgabenzahlungen verbleiben bei den Verkehrsunternehmen. Ein Jahr noch verbleibender Differenzbetrag wird zu den Vollkosten erstattet.

Die Zusammenarbeit mit den lokalen Nahverkehrsgesellschaften (LNG) wird über Kooperationsverträge geregelt. Sie legen Prinzipien für die Zusammenarbeit fest, insbesondere die jeweiligen Zuständigkeiten sowie die Auswahl und Ausstattung der Schnittstellen zwischen den Verkehrsnetzen. In den Kooperationsverträgen verständigen sich die Partner außerdem über die Mindeststandards, die Finanzierung und die Tarifkompetenz. Unter der Verantwortung des RMV werden für spezielle Aufgaben Gesellschaften gegründet, an denen sich Privatunternehmen beteiligen können:



HLB = Hessische Landesbahn; LNG = Lokale Nahverkehrsgesellschaft; VB = (städtischer) Verkehrsbetrieb.

- Eine Service GmbH wird den Verkehrsunternehmen Dienstleistungen anbieten sowie für die Sicherheitskräfte und Reinigungsarbeiten zuständig sein.
- Eine Verkehrsmanagement GmbH wird sich unter anderem der Themen Park & Ride, Verkehrssteuerung und Verkehrsbeschleunigung annehmen.

Fachliche Unterstützung erhält die RMV-GmbH von

- einem Fach-Beirat, in dem Verkehrsunternehmen und Verbände vertreten sind
- von einem Fahrgast-Beirat, in dem Fahrgäste zusammenarbeiten, gegliedert nach Gruppen und Regionen
- sowie von einem ständigen Forum, das Öffentlichkeits- und Fachveranstaltungen organisiert.

Die dritte Ebene im organisatorischen Aufbau des RMV ist die Betriebsebene. Dort wirken die Verkehrsunternehmen des Bundes, der beteiligten Bundesländer - etwa die Hessische Landesbahn (HLB), die lokalen Nahverkehrsgesellschaften (LNG) und die städtischen Verkehrsbetriebe (VB).

Gestärkt durch das gemeinsame Vorgehen im RMV und die damit verbundene Dynamik im Vertrieb und Marketing, verbessern die Verkehrsbetriebe ihr Image im Bewußtsein der Bevölkerung und damit ihre Position auf dem Verkehrsmarkt. Da gleichzeitig die politische Ebene von der Unternehmens-Ebene getrennt ist, bleiben den Betrieben genügend Freiräume, die das eigenverantwortliche Handeln und das weitere Orientieren am jeweiligen Markt fördern.

So geht man
andererseits innovativ
und konstruktiv
mit Fahrgästen um:

Rhein-Main-Verband
(RMV)
und
Großbritannien

Fahrgäste reden mit!

Aus: Pro Bahn Zeitung
Dez. 94

Einen Vorteil hat die Privatisierung von British Rail: Laut Auskunft von Sir Bob Reid werden die Fahrplanbesprechungen zukünftig nicht mehr mit den öffentlichen Gewerkschaften, Handelskammern und sonstigen Berufsverbänden abgesprochen. Einzige Gesprächspartner werden zukünftig die Rail Users Consultative Committees sein, also reine Schienen und PRO BAHN orientierte Fahrgastverbände. Dies sieht sogar ein kürzlich verabschiedetes Gesetz vor. Sie haben volle Mitsprache in Fahrplangelegenheiten, Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsausstattungen sowie deren Vergabe und einig das le-gale Recht, Empfehlungen auszusprechen. Ebenso haben sie eine besondere Aufgabe, Reklamationen zu bearbeiten und Schwachpunkte abzurufen und bekommen Unterstützung für den rechtlich-mäßigen Kampf gegen eine eventuelle Streckensillegung.

(44)

