

An den  
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)  
Gelsenkirchen

Düsseldorf, den 28.4.2009

## Anmerkungen zum Nahverkehrsplan des VRR

Sehr geehrte Damen und Herren,

der VCD Düsseldorf möchte einige Anmerkungen zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans aus regionaler Sicht machen.

Der VCD unterstützt die konkreten Zielsetzungen für die Weiterentwicklung des SPNV (S. 42). Gut finden wir auch, dass weitergehende Maßnahmen in einem zweiten Szenario zur politischen Entscheidung gestellt werden und so die Politik gedrängt wird, Farbe zu bekennen. Trotz der angespannten Finanzlage der Kommunen muss es ein deutliches und konkretes Bekenntnis zur positiven Weiterentwicklung des VRR-Verkehrsangebots geben, wobei dann auch das Land gefordert ist.

Der VCD meint, dass aus ökologischen und sozialen Gründen das regionale Nahverkehrssystem sowohl in der Qualität wie in der Kapazität erheblich ausgebaut werden muss, um einen größeren Verkehrsanteil übernehmen zu können. Klimarisiken und Energieknappheit (Preisrisiken) lassen für die Zukunft keine andere Alternative, und das schon weit vor 2030. Auch die gesetzlichen Vorgaben zur Luftreinhaltung und zum Lärmschutz erfordern ein verkehrspolitisches Umsteuern.

In Düsseldorf wird immer wieder von einem zusätzlich durch die Bahn zu übernehmenden Pendlerverkehr von bis zu 50.000 Fahrgästen täglich (!) geredet, um die verkehrliche Situation nachhaltig zu entspannen, ohne dass dies bisher zu den dafür notwendigen politischen Entscheidungen geführt hat! Der Nahverkehrsplan muss deshalb auf der politischen Ebene mit ausreichenden und verbindlichen Budgets und Terminen für eine zukunftsweisende Nahverkehrspolitik verknüpft werden.

### S-Bahnhöfe

Die Sanierung der Bahnhöfe (im Rahmen von MOF 2 bzw. des aktuellen Konjunkturprogramms) ist eine der wichtigsten Programme. Sie muss u.a. folgendes beinhalten:

- echte Bahnsteigüberdachungen (zumindest abschnittsweise) statt kleiner Wartehütten, ergänzt um einen wirksamen seitlichen Windschutz und Sitzgelegenheiten;
- übersichtliche und helle Gestaltung des Bahnhofs ohne Angst-Räume, weitgehend vandalismus-resistente Materialien und Geräte, Videoüberwachung;
- behindertengerechter Zugang und Einstieg;
- elektron. Abfahrtsanzeigen mit der Möglichkeit variabler Meldungstexte u. dialogfähige Info-Säulen bzw. Verkaufs-Terminals auf allen Bahnsteigen;
- Vorinformation und gut sichtbare Beschilderung am Zugang zum Bahnhof, evtl. auch Vorinformation inkl. Abfahrtsanzeigen im naheliegenden öffentlichen Raum (z.B. im Flughafenterminal Düsseldorf für den S-Bahnhof im Tunnel oder an der Straßenbahnhaltestelle für die S-Bahn in Bilk S) – dies auch als konkrete Werbung für die Bahn,
- gute bauliche Verknüpfung mit Straßenbahn/Bus, kurze Wege zwischen den Verkehrsmitteln, Vorinformationen auf dem Bahnsteig zu Straßenbahn/Bus und Wegweisung zu den Bussteigen;
- Technik zur Anschluss-Sicherung und zum Austausch der Betriebsdaten für gemeinsame Abfahrtsanzeigen von Bahn und lokalem ÖPNV.

Wir gehen davon aus, dass auch der sehr heruntergekommene Bf. Gerresheim zügig saniert wird. Der Sanierung bedarf auch dringend der S-Bahnhof Düsseldorf Flughafen Terminal, der sowohl für den Flughafenverkehr wie auch für das Entwicklungsgebiet airport city große Bedeutung hat.

## Verkehrsangebot im Raum Düsseldorf

**S-Bahn-Konzept:** Der VCD begrüßt im Prinzip das neue S-Bahn-Konzept für Düsseldorf mit der Aufteilung der S7. Problematisch sind allerdings 2 Punkte:

- Für den S6-Ast nach Ratingen und den S7-Ast nach Solingen (und weiter nach Remscheid) sind weiterhin ausreichende Verdichtungszüge vorzusehen, die ggfs. verknüpft werden können. (Schließlich wird im 15/30-Taktmodell für diesen Ast der S6 ein ganztägiger 15-Min-Takt als notwendig angesehen.) Außerdem muss gesichert sein, dass die notwendigen neuen Züge mit höherer Kapazität rechtzeitig zur Verfügung stehen.
  - Sofern die Pünktlichkeit der S1 durch neue Fahrzeuge nicht merklich verbessert werden kann, sind weitere Maßnahmen wie eine Trennung dieser überlangen Linie z.B. in Duisburg zu prüfen.
- Besonders zu beachten ist, dass für den erwähnten Umstieg von vielen Pkw-Pendlern erhebliche zusätzliche Kapazitäten vorzubereiten sind.

Auch die Verbesserungen im **RE-Verkehr**, d.h. die Verlängerung der RE1-Züge und die Verlegung des RE2 nach Düsseldorf sieht der VCD positiv.

Für Düsseldorf besonders wichtig ist die Realisierung eines echten **ITF-Knotens**, d.h. v.a. in der Schwachverkehrszeit müssen am Hbf endlich günstige Umstiegszeiten zwischen Nord-Süd- (S6) und Ost-West-Achse (S8) geschaffen werden. Zur Zeit gibt es maximale Wartezeiten.

**Ratinger Weststrecke:** Der VCD hält die zügige Realisierung der sehr positiv bewerteten Ratinger Weststrecke zur Erschließung des Ratinger Westens und des Düsseldorfer Ostens für sehr bedeutsam und wird sich vor Ort für die entsprechenden kommunalen Beschlüsse einsetzen. Hier muss in einem ersten Schritt die Stadt Düsseldorf in Abstimmung mit Duisburg und Ratingen umgehend sicherstellen, dass die Mittel für Machbarkeitsstudie und Vorplanung vorhanden sind und vorsorglich eine Bestellgarantie abgeben. Vorläufig kann die Strecke in einer ersten Betriebsstufe ab Rath über die S6-Strecke verkehren, mittelfristig kann diese Ratinger Strecke ggfs. mit der Strecke nach Grevenbroich oder einem anderen geeigneten Ast verknüpft werden. Betrieblich könnte sie mit der Regio-Bahn gebündelt werden.

**Weitere Projekte:** Der VCD hält die Verlängerung der Regio-Bahn nach Wuppertal und ggfs. auch nach Westen sowie die qualitative Aufwertung der Strecke Düsseldorf – Neuss – Grevenbroich (RB 38) und die technische Ertüchtigung der Strecke Düsseldorf – Neuss für erforderlich. Die Verlängerung des RE5 in die Niederlande, und die Verbesserung der Qualität der Verbindung Düsseldorf – Krefeld sind weitere wünschenswerte Maßnahmen.

Daneben sollte auch der Neubau von S-Bahnhöfen in Ratingen Süd (S6) und Unterrath Süd (S7) geprüft werden, wobei der Betrieb der Stationen in die allgemeine SPNV-Finanzierung zu übernehmen ist.

**RRX-Planung:** Der VCD begrüßt das flexible RRX-Konzept mit den 6 sich überlagernden RRX-Linien und entsprechenden Streckenanpassungen. Für Düsseldorf gibt es zwei Probleme:

- Für Benrath muss weiterhin ein Regionalhalt vorgesehen werden, da die S-Bahn für die vorhandene Nachfrage nicht ausreicht.
- In Angermund ist ein akzeptabler Lärmschutz erforderlich, evtl. durch eine abschnittsweise Einhausung der gesamten Trasse.

Wir gehen davon aus, dass die Fernverkehrsanknüpfung des Rhein-Ruhr-Raums durch die Erweiterung des Regionalverkehrs nicht leidet.

Der VRR ist gefordert, auch regionale straßengebundene Verkehre (Schnellbusse) zu koordinieren, sofern sich die kommunalen Aufgabenträger nicht auf ein kundenfreundliches Konzept einigen können.

## Qualitätsmanagement

Die öffentliche Qualitätsberichterstattung des VRR ist vorbildlich. Der VCD regt aber an, die Qualitätsmessungen mit ungefähren Fahrgastzahlen zu gewichten, um die betroffenen Fahrgäste zu berücksichtigen. Pünktliche Züge am Sonntagmorgen können mit Verspätungen in der Rush hour nicht gleichgesetzt werden.

Zugausfälle sollten mit einer Verspätung in Höhe der Taktlänge in die Pünktlichkeitswerte eingehen.

Neben der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Züge gehören zu den wichtigen Betriebsqualitäten auch die volle Verfügbarkeit der Züge (volle Wagenzahl, funktionierende Wagentüren) und der stationären Einrichtungen (Automaten, Entwerter, Aufzüge).

Ob es gelingt, bei der DB die erkannten großen Qualitätsdefizite dauerhaft zu beseitigen, ist fraglich. Es hängt u.a. von der Gestaltung der Verkehrsverträge und der Bonus/Malus-Regelungen sowie vom Wettbewerbsdruck ab, ob es ausreichende Anreize für die Verkehrsunternehmen zur Einhaltung von Qualitätsstandards gibt. Hier sind intensivere Strategien des VRR erforderlich.

## **Fahrgastinformation**

Fahrgastinformation ist ein ganz wesentliches Element des ÖPNV-Angebots, denn sie sorgt dafür, dass das Angebot überhaupt wahrgenommen und dann auch richtig genutzt wird. Ein gutes Angebot, das kaum einer kennt, ist praktisch nicht besser als ein schlechtes Angebot. Andererseits kann ein vorhandenes Angebot durch gute Information subjektiv erheblich verbessert werden, ohne dass nur eine Bahn mehr fahren muss.

Wichtig ist dabei, dass die Information auch für Nichtexperten verständlich und attraktiv aufbereitet ist und aktiv zum potentiellen Kunden gebracht wird, d.h. nach Hause, an den Arbeitsplatz, ins Einkaufszentrum, an Veranstaltungsorte.

Heutzutage ist der Stadtfahrplan nicht mehr das wichtigste Informationsmedium, Online-Medien (Internet) und die Information an der Haltestelle bzw. im öffentlichen Raum sind inzwischen wichtiger, wie die Marktforschung gezeigt hat.

Außerdem sind Informationen bei Dritten wie Touristik und Unternehmen näher am potenziellen Bahn-Kunden als die Informationen des Verkehrsunternehmens selbst. D.h. der VRR sollte sich auch darum kümmern, dass große regionale Unternehmen, Behörden, Veranstalter und Institutionen in ihren Medien optimale Nahverkehrsinformationen bieten.

Als Tarifverbund kümmert sich der VRR schwerpunktmäßig um Tarifinformationen, aber auch im Bereich des regionalen Verkehrs hat er eine wichtige Informationsaufgabe. Es gibt z.B. erstaunlich viele Fahrgäste, die nicht wissen, dass es etwa von Düsseldorf nach Dortmund nicht nur die S-Bahn, sondern auch den viel schnelleren RE gibt, der ohne weiteres mit Verbundtickets genutzt werden kann.

Auch im Bereich der Tarifinformation gibt es noch Defizite, z.B. in der kommunikativen Hervorhebung der kundenfreundlichen einheitlichen Preisstufe (außer Kurzstreckenziele) innerhalb einer Stadt, einer optimalen Bedienoberfläche von Automaten und einer übersichtlichen Darstellung der verschiedenen Vertriebswege und Zahlungsmöglichkeiten vom Handyticket bis zum Abo.

**Elektronische Auskunft:** Die elektronische Auskunft ist DAS wichtigste häusliche Informationsmedium für die Kunden. Da ist es sehr erstaunlich, dass Datenqualität und –aktualität und Serververfügbarkeit anscheinend keinen hohen Stellenwert beim VRR haben. Weder gibt es eine systematische Qualitätssicherung der Daten noch einen gesicherten Betrieb am Wochenende, die Daten für Mobilitäts-Behinderte sind sehr lückenhaft.

Auch die Funktionalität des efa-Systems lässt noch zu wünschen übrig. So sind die Optimierung der Umsteigepunkte, intelligentere Auswahlvorgaben und mehr Plausibilitätskontrollen erforderlich.

Zusätzliche praktische Funktionen wie eine übersichtlich strukturierte Liste der Points of Interest, die Auswahloption der Haltestellen aus einem Linienplan, die formatfreie Zieleingabe oder die Kartendarstellung des gesamten Linienwegs sind in anderen Verbänden (z.B. München, Stuttgart, London) z.T. bereits in Betrieb.

Neue Anwendungen mit google maps, Foto- u. Webcam-Links u.a.m. zur Darstellung der realen Situation vor Ort sollten entwickelt werden, um unerfahrenen Kunden den Zugang zu erleichtern. Auch einfachere Handy-Anwendungen (Standorterkennung durch GPS od. Linkbox) sind für die Zukunft bedeutsam.

**Stadtfahrplan:** Die Stadtfahrpläne könnten ein Lifting vertragen (Struktur, Layout, Farbe, Fotos ..), um den Standard eines modernen Katalogs zu erreichen und die Anmutung einer alten Logarithmentafel zu überwinden. Die Mehrkosten eines durchgehend farbigen Mediums sind heute nur noch gering.

Ergänzend sollten integrierte **Mobilitätsinformationen** (elektronisch und auf Papier) publiziert werden, die dem Fahrgast die Gesamtpalette des Umweltverbundes darstellen, also z.B. auch regionale und örtliche CarSharing- und Mietwagen-Anbieter, Taxi-Rufnummern aller Gemeinden, Mietfahrräder und Radservice, Lieferservice-Angebote etc. Auch Basis-Informationen zum Bahnfernverkehr sollten hier gegeben werden. Bei der Entwicklung eines entsprechenden regionalen Mobilitätsführers kann der VCD helfen.

## Mobilitätsmanagement

Betriebliches **Mobilitätsmanagement** soll dazu dienen, den öffentlichen Verkehr zu stärken. Der VRR könnte hier insbesondere kleineren Unternehmen beratend und unterstützend zur Seite stehen.

Aus Sicht des VCD ist hier das 100/100-Modell des Firmenticket das aus verkehrlicher Sicht am besten passende Ticketprodukt, das leider im VRR vernachlässigt wird.

Ergänzend ist eine persönliche Mobilitätsberatung vor Ort zu fördern.

Die **Verknüpfung** des SPNV mit Fahrrad (Fahrradboxen etc) u. MIV (CarSharing-Stationen, Taxiruf,..) ist neben der Verknüpfung mit dem örtlichen ÖPNV eine wichtige Aufgabe.

Beim **Park+Ride** geht es um einen dezentralen Ausbau. Großräumige P+R-Anlagen sind eher kritisch zu sehen, da sie als bauliche Barriere die Erreichbarkeit der Haltestellen zu Fuß oder mit dem Bus eher verschlechtern und zudem das ÖPNV-Zubringerangebot aushöhlen können.

**Mobilitätspolitik:** Der VCD fordert allgemein, in Verkehrsplanung und Parkraum-Management die Belange des öffentlichen Verkehrs, auch in regionaler Sicht, stärker zu gewichten. Hierzu sollten sich die Zweckverbands-Mitglieder verpflichten.

## Weitere Themen

**Sicherheit:** Es ist zu gewährleisten, dass der Einsatz der Sicherheitskräfte gut verteilt wird und seinen Schwerpunkt auf den in Bezug auf die Sicherheit problematischen Strecken hat. Es gab Klagen von Fahrgästen, dass sich die Sicherheitskräfte lieber auf den eher harmlosen Strecken aufhalten. Ein Kontakt zum Fahrpersonal muss für die Fahrgäste aus allen Wagen ermöglicht werden.

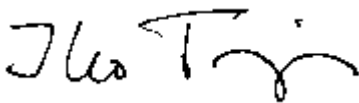
**Vertrieb:** Der VCD hält die gesicherte Kauf- und Entwertemöglichkeit für Fahrscheine sowohl aus Fahrgast- wie aus Unternehmenssicht für unabdingbar. Bei der DB gibt es da immer wieder Probleme. Hier können entsprechende Geräte in den Zügen, wie es sie bei einigen SPNV-Anbietern wie der Regio-Bahn bereits gibt, einen wichtigen Beitrag leisten.

**Übergangstarife:** Im NRW-Tarif sollten günstige Anschluss-Tages- und Zeitkarten für VRR-Abonnenten eingeführt werden, damit auch Zeitkartenkunden ihr Ticket im Verkehr über die Verbundgrenzen hinaus in ausreichender Weise angerechnet bekommen.

Wir würden uns freuen, wenn unsere Vorschläge Ihr Interesse finden und zu einer konstruktiven Diskussion für einen guten Nahverkehrsplan beitragen.

Wir würden uns vor Ort auch freuen, wenn die Diskussion über die Entwicklung des VRR in Düsseldorf künftig öffentlicher und nicht nur in internen Zweckverbandszirkeln stattfinden würde.

Mit freundlichen Grüßen  
VCD Düsseldorf



Iko Tönjes  
Vorstand des VCD Düsseldorf