

TELEFAX	Pressemitteilung
Datum:	16.09.2009
an:	Medien im Bereich der Regiobahn
z.Hd.:	Redaktionen
Seiten gesamt:	8 Seiten

Büroanschrift:
An der Regiobahn 13
D-40822 Mettmann
Fon 02104 305-400
Fax 02104 305-403

Dipl. Geogr. Mustafa Kayim
Mitarbeiter Marketing, Tarif & Vertrieb
Sachbearbeiter
Mustafa.Kayim@regio-bahn.de
Durchwahl (02104) 3 05-402
www.regio-bahn.de

Regiobahn ist Klassenbeste Regionalbahn - Allianz pro Schiene stellt Deutschlands Erfolgsbahnen vor

Es geht voran mit der Schiene. So eine Bilanz der Allianz pro Schiene. 15 ausgewählte Bahnen aus allen Bundesländern hätten demnach mit ihren Kundenzuwächsen innerhalb weniger Jahre den Beweis erbracht, dass sogar Stilllegungskandidaten zu regelrechten Fahrgastmagneten werden können. 15 Jahre nach der Bahnreform stellte die Allianz pro Schiene am 10. September 2009 in Berlin Deutschlands erfolgreichste Regionalbahnen vor. Wie das Erfolgsrezept lautet, lässt sich am Beispiel aller 15 Regionalbahnen studieren, die mit der Broschüre „Stadt, Land, Schiene“ vorgestellt werden.

Das Wort „Erfolg“ ist zu klein: Die Regiobahn ist ganz klar die Klassenbeste. Auf der Strecke Kaarst - Neuss - Düsseldorf - Erkrath - Mettmann sind die Fahrgastzahlen seit 1998 regelrecht explodiert. Waren es im Jahr 1999 erst 4.800, konnte die Regiobahn ein Zusatz von 3.790 Prozent Verbuchen. 2008 stiegen täglich 19.900 Fahrgäste in die 12 Triebwagen der Regiobahn ein. Das Erfolgsrezept ist ein dichter Takt: Alle 20 Minuten verkehren die Züge. Die Strecke hatte nach jahrzehntelanger Vernachlässigung noch in den 90er Jahren unter Fahrgastenschwund und Stilllegungsplänen durch die Deutsche Bahn zu leiden. Neue Fahrzeuge und eine sanierte Infrastruktur ermöglichen heute kürzere Fahrzeiten bei wesentlich dichtem Takt. Der Erfolg der Angebotsverbesserung überflügelte sofort alle Erwartungen, somit fährt die Regiobahn in Stoßzeiten hart an der Kapazitätsgrenze.

Herr Dipl.-Ing. Joachim Korn, Geschäftsführer der Regiobahn und Bezirksvorsitzender des VDEI-Bezirks Essen, ging in seinem Statement in der Podiumsdiskussion mit dem Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Dirk Flege, auf die anfänglichen Schwierigkeiten ein und verwies insbesondere auf die 3 Schwerpunkte oder besser Voraussetzungen für den Erfolg der Regiobahn in NRW.

Die Einstellungen unser Mitarbeiter/ innen bei der Regiobahn lassen sich durch die Buchstaben:

„S-P-F-S“

ausdrücken. Herr Korn verwies auf das erste „S“, dieses steht an erster Stelle für die Sicherheit; „P“, steht für uneingeschränkte Pünktlichkeit; das „F“ steht für Freundlichkeit aller Mitarbeiter und das letzte „S“, steht für Sauberkeit in den Zügen und an den Verkehrsanlagen der Regiobahn GmbH.

Die Usedomer Bäderbahn in Mecklenburg-Vorpommern, die laut Allianz pro Schiene ebenfalls jahrelang vernachlässigt worden und von der Stilllegung bedroht war, steigerte ihre Fahrgastzahlen auf mehr als das zehnfache. Erfolgreich waren dem Bündnis zufolge außerdem etwa die City-Bahn in Sachsen, die Taunus-Bahn in Hessen und die Nord-West-Bahn in Niedersachsen.

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, betonte in seiner Begrüßungsansprache, dass auch zukünftig von seinem Ministerium der umweltfreundliche Schienenpersonennahverkehr besonders gefördert wird. In einem sich in Vorbereitung befindenden „Masterplan Personenverkehr“ sollen hierzu die entsprechenden Maßnahmen herausgearbeitet werden.

Joachim Korn von der Regiobahn merkte bei der Ministerrunde an, dass die ungleiche Behandlung von Bau- bzw. Planungskostenzuschüssen zwischen der Bahn AG und den Länderbahnen ausgeräumt werden muss. Planungskosten für Bauvorhaben der Länderbahnen werden derzeit mit 3,00 % der Bausumme bezuschusst, die Bahn AG dagegen bekommt vom Bund 13 % bis 18 % Planungskostenzuschüsse. Für die kommende Verkehrsministerkonferenz der Länder nahm der Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee den Vorschlag des Geschäftsführers der Regiobahn auf und versicherte, diese ungleiche Behandlung der Bahnen anzusprechen, da beide Verkehrsmittel den gleichen Auftrag haben, einen ordentlichen und sicheren Schienenpersonennahverkehr anzubieten.

„Die Menschen strömen in die Züge, wenn das Angebot stimmt“, sagt der Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Dirk Flege. Umso unverständlicher sei es, dass die Regionalisierungsmittel, mit denen die Bundesländer den Schienennahverkehr bestellen, regelmäßig für Kürzungen gehalten müssen. „Nach der Bundestagswahl verlangen wir von der Politik ein klares Bekenntnis zur Schiene. es ist an der Zeit, dass die Politik ihre Straßenfixierung überwindet. Das schont unseren Geldbeutel, unsere Nerven und nicht zuletzt die Umwelt.“, sagt Flege. In Zahlen heißt das: „Die Regionalisierungsmittel müssen um jährlich 2,5 Prozent statt der bislang vorgesehenen 1,5 Prozent aufgestockt werden.“

"Das geht in die richtige Richtung", sagte Allianz pro Schiene-Vorsitzende Klaus-Dieter Hommel und betonte zugleich, dass die Erfolge der Regionalbahnen nicht ohne Personal zu haben seien. "Die Mitarbeiter sind es, die einen guten Job gemacht haben."

Die Erfolgsrezepte sind demnach: Leistungsfähige Infrastruktur, ein dichter Fahrplan, gute Anschlüsse, moderne Fahrzeuge, einfache Tarife, Kundenorientierung und regionale Verbundenheit des Unternehmens.

Die Broschüre „Stadt, Land, Schiene“ können Sie im Internet unter:
www.allianz-pro-schiene.de/deutsch/Publikationen
herunterladen.

Das Portrait der Regiobahn fügen wir dieser Pressemitteilung bei,

Hintergrund:

Die Allianz pro Schiene ist das Bündnis in Deutschland zur Förderung des umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehrs. In dem Bündnis haben sich 16 Non-Profit-Verbände zusammengeschlossen: die Umweltverbände BUND, NABU, Deutsche Umwelthilfe und NaturFreunde Deutschlands, die Verbraucherverbände Pro Bahn, DBV und VCD, die Automobilclubs ACE und ACV, die drei Bahngewerkschaften TRANSNET, GDBA und GDL sowie die Eisenbahnverbände BDEF, BF Bahnen, VBB und VDEI. Die Mitgliedsverbände vertreten mehr als 2 Millionen Einzelmitglieder. Unterstützt wird das Schienenbündnis von 93 Unternehmen der Bahnbranche.

Mit freundlichen Grüßen aus Mettmann



(Mustafa Kayim)

Präsentation in Berlin am 10.09.2009



Auf dem Gruppenfoto (von links nach rechts):

Dirk Flege, Allianz pro Schiene; Axel Haubold, Burgenlandbahn; Winfried Nessel, S-Bahn RheinNeckar; Norbert Reuter, Saarbahn; Jörgen Boße, Usedomer Bäderbahn; Olaf Herper, Prignitz-Express; Dr. Brigitte Unger, Gäubahn (Albtal-Verkehrs-Gesellschaft); Andreas Zylka, Prignitz-Express; Wolfgang Tiefensee, Bundesverkehrsminister; Joachim Korn, Regiobahn; Ralf Urban, Gäubahn (DB Regio); Thomas Hoffmann, Orlabahn; Martin Meyer-Luu, NordWestBahn; Heino Seeger, Bayrische Oberlandbahn; Uwe Leonhardt, City-Bahn Chemnitz; Dr. Dieter Ludwig, Albtal-Verkehrs-Gesellschaft; Veit Salzmann, Taunusbahn; Klaus-Dieter Hommel, Allianz pro Schiene

Regiobahn

Nordrhein-Westfalen | Kaarst – Mettmann



Quelle: Allianz pro Schiene e.V. Berlin; Broschüre „Stadt, Land, Schiene“



Die Klassenbeste

Bei der Regiobahn von „Erfolgen“ zu sprechen, wäre arg untertrieben. Das Wort „Ansturm“ beschreibt es viel besser, was die Fahrgäste auf der Strecke zwischen Kaarst und Mettmann täglich tun. Noch in den 90er Jahren hatte die Deutsche Bundesbahn die beiden Teilstücke Neuss – Kaarst und Düsseldorf – Mettmann als unwirtschaftlich eingestuft, und das endgültige Aus für den Personenverkehr war in Vorbereitung. Anfangs protestierten nur wenige wache Bürger, doch die Bewegung nahm rasch Fahrt auf. Im August 1992 gründeten die Städte Düsseldorf, Kaarst und Neuss zusammen mit den Landkreisen Neuss und Mettmann eine eigene Regionale Bahngesellschaft, die mit gutem Grund Regiobahn heißt: Sie übernahm die Infrastruktur der bedrohten Strecken-Äste und übertrug den Betrieb der Rheinisch-Bergischen Eisenbahn (RBE). Die Stadt Wuppertal ist im Jahr 1998 der Gesellschaft beigetreten.

Als im Jahr 2000 endlich der neue Takt kam, übertraf der Zuspruch sofort alle Erwartungen. Seit der ersten Fahrt sind die Fahrgastzahlen regelrecht explodiert. Fuhren früher gerade mal 500 Personen täglich, so waren es im Jahr 2001 bereits durchschnittlich 15.500 Fahrgäste und im Jahr 2008 rund 19.900 Fahrgäste – Tendenz steigend.

Wichtigster Grund für den Fahrgast-Ansturm ist ein regelmäßiger Taktverkehr von 20 bis 30 Minuten. In einer Region, in der Staus im Berufsverkehr an der Tagesordnung sind, bietet die Regiobahn kurze Fahrzeiten, eine schnelle Verbindung in das Zentrum von Düsseldorf und damit eine echte Alternative zum Auto. Durch ihre Spurtstärke können sich die Dieseltriebwagen der Regiobahn problemlos in den dichten S-Bahn-Fahrplan auf der DB-Strecke zwischen Düsseldorf-Gerresheim und Neuss Hbf einfädeln.

Eine gute Zusammenarbeit zwischen der Regiobahn und der Rheinisch Bergischen Eisenbahn (RBE), welche die Verkehrsleistung erbringt, sowie kurze Wege (beide Unternehmen sitzen im selben Gebäude) und die vielseitige Ausbildung der Angestellten ermöglichen schnelles und unbürokratisches Reagieren bei Betriebsstörungen.

Die Regiobahn hat es verstanden, die unbefriedigte Mobilitätssehnsucht staumüder Bürger zu stillen. Im Mega-Ballungsraum Düsseldorf zählen außer dem richtigen Takt noch andere Faktoren: Ausreichende Park & Ride-Plätze, neu gebaute Stationen mit Fahrradabstellanlagen und eine gute Anbindung an die Buslinien schaffen ein enormes Einzugsgebiet über die Orte hinaus, die direkt an den Gleisen liegen. Auch Komfort und Service leisten



Seit 10 Jahren bricht die Regiobahn alle Rekorde.

ihren Anteil: Die neuen, klimatisierten Dieseltriebwagen vom Typ Talent werden täglich von innen gereinigt und an jeder Endstation vom Triebfahrzeugführer auf Sauberkeit überprüft. Einmal pro Woche fahren sie in die Waschstraße zur Außen-Säuberung. Das unternehmenseigene Kundencenter in Mettmann dient als Anlaufstelle für alle Fahrgäste. Taschenfahrpläne gehen an alle Haushalte im Einzugsbereich. Fantasiervolle Events beleben Strecke und Stationen, zum Beispiel Auftritte von Nikoläusen, „jecke Bahnen“ im Karneval oder eine individuelle Frisurberatung während der Fahrt. 2009 feiert das Unternehmen sein 10-jähriges Jubiläum mit einem Sommerfest für alle Fahrgäste. All das trägt zur Identifikation der Kunden mit „ihrer Regiobahn“ bei.

Leistung der Strecke

Die Regiobahn bietet seit Mai 2000 werktags einen dichten 20-Minuten-Takt. Erst in den Abendstunden und am Wochenende wird auf einen Halbstunden-Betrieb heruntergefahren. Nachts startet der letzte Zug um Mitternacht und am Wochenende sogar erst um zwei Uhr. Dabei erreicht die Bahn eine Pünktlichkeit von 98 Prozent.

Ursprünglich hatte die Regiobahn den Betrieb mit acht Fahrzeugen aufgenommen. Doch im Jahr 2003 wurden kurzfristig vier weitere angeschafft, um durch Doppeltraktion (zwei Triebwagen zusammengekuppelt zu einem Zug) den Fahrgastansturm bewältigen zu können. Die modernen Fahrzeuge vom Typ Talent sind klimatisiert und bieten Mehrzweckabteile, Fahrkartenautomaten, dynamische Kundeninformation über LED-Anzeigetafeln sowie zusätzliche Sicherheit durch Videoüberwachung. Die acht Stationen, die der Regiobahn gehören, verfügen über Notrufsäulen und sind ebenfalls videoüberwacht.

RINGBAHN DURCH DEN MEGA-BALLUNGSRAUM

Neben den eindrucksvollen Fahrgastzahlen belegt auch die Fahrgastzufriedenheit von 1,95 (Schulnote), dass die Regiobahn goldrichtig unterwegs ist. Kein Wunder, dass die kommunalen Gesellschafter weiterhin Pläne schmieden: Die Planfeststellung für eine Verlängerung nach Wuppertal dürfte noch im Jahr 2009 abgeschlossen werden. Für die linke Rheinseite denkt man an eine Expansion nach Viersen / Venlo, fürs Rechtsrheinische ist eine Ringbahn (neudeutsch: Circle Line) geplant. Für diese Ringbahn müsste die stillgelegte Niederbergbahn wiederbelebt und eine Rheinüberquerung neu gebaut werden. Danach wären die niederbergischen Städte Wülfrath, Velbert, Heiligenhaus und Ratingen, sowie der Düsseldorfer Flughafen angebunden. In Neuss würde sich der Ring schließen.

Geschichte

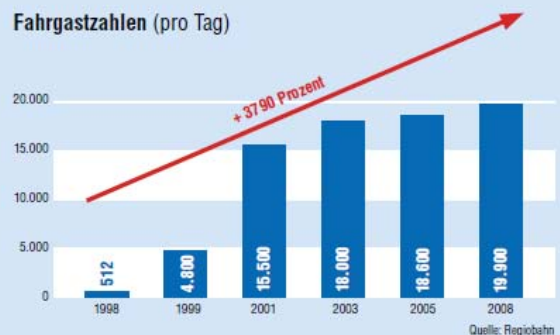
- 1877 | Erster Zugverkehr auf der Strecke Kaarst – Neuss.
- 1879 | folgt die Verbindung zwischen Düsseldorf-Gerresheim und Mettmann.
- 1992 | Um die lange vernachlässigte Strecke vor der Stilllegung zu bewahren, gründen die Städte Düsseldorf, Kaarst und Neuss gemeinsam mit den Landkreisen Neuss und Mettmann die Regionale Bahngesellschaft Kaarst Neuss Düsseldorf Erkrath Mettmann mbH (REGIOBAHN).
- 1994 | Die Regiobahn vergibt die Verkehrsleistung an die Rheinisch-Bergische Eisenbahn.
- 1998 | übernimmt die Regiobahn die Infrastruktur auf den beiden Streckenästen von der DB und startet umfangreiche Sanierungs- und Neubaumaßnahmen. Die DB stellt den Verkehr auf der Strecke des Westastes zwischen Kaarst und Neuss (7,3 km) ein. Wuppertal tritt der Regiobahn bei.
- 1999 | wird auch der Personenverkehr auf dem Ostast zwischen Düsseldorf-Gerresheim und Mettmann West vorübergehend eingestellt. In nur neun Monaten lässt die Regiobahn die Strecke sanieren und sieben neue Bahnsteige, zwei große Park & Ride-Plätze und die Servicestation in Mettmann bauen. Im September startet der Betrieb im Stundentakt.
- 2000 | Im Mai werden die Sanierung der Signaltechnik abgeschlossen und der 20-Minuten-Takt eingeführt. Die Züge verkehren durchgehend von Kaarst über Neuss und Düsseldorf nach Mettmann.
- 2006 | Im Januar beginnt das Planfeststellungsverfahren für die Streckenverlängerung Mettmann – Wuppertal-Vohwinkel.

Fakten

Betreiber

Verkehrsunternehmen: Rheinisch Bergische Eisenbahn GmbH (RBE) im Auftrag der Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH
Aufgabenträger: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR)
Infrastruktur: Regiobahn GmbH; zwischen Neuss und Düsseldorf-Gerresheim: DB Netz AG

Fahrgastzahlen (pro Tag)



Streckenlänge 34 km

Fahrtzeit

Mettmann – Erkrath – Düsseldorf – Neuss – Kaarst: 52 min.

Taktung 20/30-Minuten-Takt

Höchstgeschwindigkeit auf eigenen Ästen: 80 km/h;
auf DB-Strecke: 100 km/h

Zugkilometer (pro Jahr) 1.199.000

Fahrzeuge Triebwagen vom Typ Talent
(Bombardier Transportation)

REGIO
B A H N



Kontakt

**Marcel Winter | Leiter Marketing,
Tarif & Vertrieb, Pressesprecher**
Regiobahn Fahrbetriebs GmbH
An der Regiobahn 15 | 40822 Mettmann
Telefon 02104. 30 54 01 | Fax 02104. 30 54 03
marcel.winter@regio-bahn.de
www.regio-bahn.de