



DGB NRW, Abt. TRAN | Friedrich-Ebert-Str. 34-38 | 40210 Düsseldorf

Herr
Matthias Goeken, MdL
Vorsitzender des Verkehrsausschusses
Landtag Nordrhein-Westfalen
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
18/232

A11

Per Mail: anhoerung@landtag.nrw.de

Schienenpersonennahverkehr in Nordrhein-Westfalen muss verlässlich sein
Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion BÜNDNIS 90/Die GRÜNEN,
Drucksache 18/1355

20. Januar 2023

hier: schriftliche Anhörung von Sachverständigen

Dr. Jörg Weingarten
Abteilungsleiter

Abteilung Transformation

Joerg.Weingarten@dgb.de

Sehr geehrter Herr Goeken,

Telefon: 0211/ 3683-145
Telefax: 0211/ 3683-159
Mobil: 0170/ 5705 328

wir nehmen Bezug auf Ihr Schreiben vom 05. Dezember 2022 und bedanken
uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

JW/BI

Beigefügt übersende ich Ihnen die Position des DGB Bezirk NRW zum Antrag
„Schienenpersonennahverkehr in Nordrhein-Westfalen muss verlässlich sein“.

Friedrich-Ebert-Str. 34-38
40210 Düsseldorf

www.nrw.dgb.de

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Jörg Weingarten

Anlage



Stellungnahme des DGB Bezirk NRW

Schienerpersonennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
muss verlässlich sein

Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion
BÜNDNIS 90/Die GRÜNEN, Drucksache 18/1355
- Schriftliche Anhörung von Sachverständigen

Düsseldorf, den 20.01.2023

Der DGB Bezirk Nordrhein-Westfalen bedankt sich für die Anhörung zum Antrag 18/1355 der Fraktion der CDU und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen "Schienenpersonennahverkehr in Nordrhein-Westfalen muss verlässlich sein".

Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften begrüßen den Antrag zur Stärkung der Verlässlichkeit des Schienenpersonennahverkehrs ausdrücklich. Um dies zu gewährleisten, braucht es viele Maßnahmen gleichzeitig. Hierbei müssen die Initiativen sowohl quantitativ als auch qualitativ ausgestaltet werden:

Wir beziehen uns in der vorliegenden Stellungnahme auf die parlamentarische Beauftragung an die Landesregierung.

Zu Punkt 1:

Der DGB begrüßt die Vorhaben die Verkehrsverträge fortzuentwickeln, um mehr personelle Ressourcen und stärkere Anreize für mehr Zuverlässigkeit zu schaffen. Wir halten es hierbei für dringend erforderlich, Kriterien für gute Arbeit wie Tarifbindung in Unternehmen und der betrieblichen Mitbestimmung zu berücksichtigen.

Um die Einschränkungen im ÖPNV zu minimieren, müssen die Notfallpläne so gestaltet sein, dass dies nicht zu Lasten der Beschäftigten geht. Um diese geplanten Vorhaben langfristig umzusetzen, muss der ÖPNV mit einer auskömmlichen und dauerhaft gesicherten Finanzierung ausgestattet sein.

Vor allem hochverschuldete Kommunen haben oft damit zu kämpfen, dass Nahverkehrsangebot aufrecht zu erhalten. Um die Aufrechterhaltung des ÖPNV Angebots und den Ausbau der Schiene voranzutreiben, ist aus Sicht der Gewerkschaften die kommunale Entschuldungslösung von zentraler Bedeutung.

Des Weiteren muss der ÖPNV zur Pflichtaufgabe der Kommunen und des Landes NRW werden. Der Ausbau des Bus- und Straßenbahnverkehrs ist dabei ein wesentlicher Bestandteil des klimapolitisch notwendigen Umbaus des Verkehrssystems und notwendig für die Mobilität der Bürger*innen und der Regionen, auch abseits der Großstädte. Solange der ÖPNV als freiwillige Leistung der Kommunen angesehen wird, ist immer wieder zu befürchten, dass diese das Angebot in Zeiten knapper Kassen reduzieren

oder im Falle starker Verschuldung womöglich durch die Kommunal-aufsichtsbehörden dazu gezwungen werden.

Durch die Definition als Pflichtaufgabe, wären zukünftig Leistungen des öffentlichen Nahverkehrs unabhängig von der Zahlungsfähigkeit der Kommunen zu erbringen. Dies unterstreicht allerdings auch die Notwendigkeit einer entsprechenden Beteiligung des Landes bei der Finanzierung und die Lösung der kommunalen Entschuldungsfrage.

Zu Punkt 2:

Der DGB begrüßt das Vorhaben der frühzeitigen Koordinierung und Kommunikation von Baustellenplanungen mit den SPNV-Leistungserbringern und Zweckverbänden. Um eine Transformation im ÖPNV erfolgreich zu vollziehen, sind Baumaßnahmen nicht auszuschließen und ein notwendiges Mittel der Weiterentwicklung des ÖPNV. Hierbei halten wir es für notwendig einen transparenten Umgang mit den Bahnfahren den sowie echte alternative Angebote zu schaffen, um die Verlässlichkeit des ÖPNV aus Sicht der Nutzer*innen zu gewährleisten.

Auch sollten Baumaßnahmen so geplant werden, dass Pendler*innen weiterhin mit dem ÖPNV zu ihrem Arbeitsplatz kommen können. Die Vergabe der Baumaßnahmen und damit verbundener Dienstleistungen muss aus Sicht des DGB an die Tarifbindung der auftragsnehmenden Unternehmen gekoppelt sein. Ein solches Vergabekriterium entspräche der Handlungslogik im Sinne des Koalitionsvertrags der NRW-Landesregierung. Ebenen dort wurde angekündigt, bei der öffentlichen Vergabe, tarifgebundene Firmen zu bevorzugen.

Zu Punkt 3:

Der DGB begrüßt das Vorhaben, weitere Maßnahmen für ein „Robustes Netz“ zu identifizieren und die Förderprioritäten hierbei anzupassen. Die Erhöhung der Flexibilität und Resilienz durch Investitionen ins Schienennetz ist dabei zu begrüßen. Im Zuge der Einführung des "49€- Deutschlandtickets" ist es aus unserer Sicht unabdingbar, das Schienennetz langfristig an den erhöhten Auslastungen anzupassen. Der SPNV muss in Nordrhein-Westfalen als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs weiter ausgebaut werden.

Derzeit haben 28 nordrhein-westfälische Mittelzentren keinen Anschluss an den Schienenpersonenverkehr. In Nordrhein-Westfalen ist seit der Jahrtausendwende zwar nur noch eine Strecke stillgelegt worden. Die überzogene Stilllegungspolitik der Bundesbahnzeit wurde jedoch bislang nur sehr punktuell korrigiert. Deshalb ist es aus Sicht der Gewerkschaften unabdingbar, dass keine weiteren Strecken oder Zugangsstellen im SPNV stillgelegt werden.

Für die Mobilität der Bevölkerung und die Klimawende im Verkehr wird jede einzelne Linie im nordrhein-westfälischen SPNV dringend gebraucht. Daher sollten auch die Regionalisierungsmittel möglichst vollständig für den SPNV verwendet werden.

Wir begrüßen bisherige Reaktivierungen und auch, dass weitere in der Durchführung befindlich sind. Die anstehende (Wieder-)Inbetriebnahme der Strecke Mettmann – Wuppertal Hbf sei hier erwähnt. Weitere wichtige Reaktivierungskandidaten sind für uns die Strecken Xanten – Kleve, Kleve – Nijmegen (NL) und Abzweig Rheinkamp Süd – Kamp-Lintfort. Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften halten es zudem für dringend notwendig, weitere Streckenabschnitte in Nordrhein-Westfalen für den SPNV zu reaktivieren.

Landesweit sollten die bestehenden, integrierten, d.h. gut aufeinander abgestimmten, vertakteten Nahverkehrsangebote von Bus und Bahn erweitert werden. Dabei ist es wichtig, alle größeren Orte miteinander zu verbinden, auch über Kreis- und Gebietsgrenzen hinweg und nicht nur mit den jeweils planungshierarchisch zugeordneten Zentren.

Die extremen Wetterereignisse und Sabotagen im Schienennetz haben in der jüngsten Vergangenheit gezeigt, dass das Schienennetz nicht klimafest bzw. sabotagefest ist. Da in Zukunft davon ausgegangen werden kann, dass es auch in NRW mehrere Ereignisse dieser Art geben wird, halten wir es für zwingend notwendig, die Schienennetze dementsprechend zu festigen.

Zu Punkt 4:

Der DGB begrüßt auf Initiative der Landesregierung eine umfassende Fachkräfteoffensive zur Personalgewinnung zu starten. Der Bahnbetrieb verlangt hohe Professionalität und großes Engagement der Beschäftigten, damit Reisende und Güter sicher und zuverlässig befördert werden.

Wichtig ist, dass der größte Teil des Personals im Betrieb, bei der Instandhaltung und bei der Kundenbetreuung gut ausgebildet ist und über eine profunde Kenntnis des Systems Eisenbahn verfügt.

Der Einsatz von angelernten Kräften oder Beschäftigten mit Funktions-, aber ohne volle Berufsausbildung kann nur eine Not- oder Übergangslösung sein.

Allerdings sind die Arbeitsplätze und die Beschäftigungsbedingungen bei Bahn und Bus seit Jahren von zunehmender Unsicherheit geprägt, da bei der Gestaltung des Wettbewerbs nach der Bahnreform nicht ausreichend auf die Interessen der Beschäftigten Rücksicht genommen wurde.

Nicht nur für Eisenbahner*innen, von denen selbstverständlich hohe Einsatzbereitschaft, Schichtdienst, lange Abwesenheiten von zu Hause, Nacht- und Wochenendarbeit erwartet werden, ist es eine Zumutung, alle paar Jahre von Jobverlust, Umzug oder Einkommenseinbußen bedroht zu werden. Folgende Maßnahmen wären dafür u. a. notwendig: Die Stärkung der dualen Berufsausbildung, Ausbildungsquoten in Auftragsvergabeverfahren, Tariftreue & faire SPNV-Vergabeverfahren und einen runden Tisch „Fachkräfteoffensive“, welche vom Land NRW initiiert wird.