

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18 WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME
18/239**

A11



**Landesverband
Nordrhein-Westfalen e.V.**

Schützenstraße 45
40211 Düsseldorf
Telefon: 0211-164949-7
E-Mail: info@vcd-nrw.de
Web: www.vcd-nrw.de
Düsseldorf, den 21.1.2023

Stellungnahme des Landesverbandes NRW des Verkehrsclubs Deutschland (VCD NRW) zum Antrag „Schienenpersonennahverkehr in NRW muss verlässlich sein“

Der VCD möchte die Gelegenheit nutzen, als Fahrgastverband und als ökologisch orientierter Verkehrsclub initiativ zum Problem der Verlässlichkeit des Bahnverkehrs in NRW Stellung zu nehmen.

Beiliegend übermitteln wir einige konkrete konstruktive Überlegungen zur Lösung der großen Probleme.

Diese Überlegungen beziehen sich auf verschiedene Bereiche:

Infrastruktur: Programme Robustes Netz weiterführen und schneller umsetzen, aber auch besserer Schutz des Netzes, kundenfreundliches Bauen und kundenfreundliches Warten.

Betrieb: präventive und dispositive Vermeidung von Störungen, Reserven, Fahrplan-Maßnahmen, ergänzende Schnellbusse, Störungs- und Baustellen-Management, Ersatzverkehr, verbesserte Kundeninformation (gerade zum Ersatzverkehr), aktive Mobilitätsgarantie.

Rahmen: Finanzierung und Qualitäts-Standards (ÖPNV-Pakt), Verwaltungs- und Planungsprozesse, Priorisierungen, Personalwirtschaft, neue Verkehrsverträge und notwendige Datenbasis.

Für Rückfragen und Gespräche stehen wir gerne zur Verfügung. Wir sind gerne bereit, an der Zuverlässigkeitsstrategie für NRW und deren Umsetzung aus Fahrgastsicht mitzuarbeiten. Das wird ein lang andauernder Prozess.

Vielen Dank für Ihr Interesse.

Mit freundlichen Grüßen

Sprecher des VCD NRW



Verkehrsclub Deutschland (VCD) LV NRW

Iko Tönjes, Sprecher des Vorstands

Mail: iko.toenjes@vcd-nrw.de

Düsseldorf, den 20.1.2023

Verlässlicher ÖPNV = Grundvoraussetzung für die Verkehrswende

Zur Schriftliche Anhörung des Verkehrsausschusses im Landtag NRW:

„Schienenpersonennahverkehr in Nordrhein-Westfalen muss verlässlich sein“

Der VCD möchte die Gelegenheit nutzen, als Fahrgastverband und als ökologisch orientierter Verkehrsclub zum Problem der Verlässlichkeit des Bahnverkehrs in NRW Stellung zu nehmen. Uns fehlen bei verschiedenen Punkten technisches Detailwissen und betriebliche Daten, so dass wir Lösungsansätze nur allgemein aus politischer und Fahrgastsicht darstellen können. Aber vielleicht hilft eine teilweise „naive“ Sicht, das Thema ganzheitlich und mit neuen Ideen anzugehen, ohne betriebliche bzw. administrative Schere im Kopf.

Die kritische Situation des SPNV in NRW wird im Antrag beschrieben. Es geht um verschiedene Problembereiche: sowohl um geplante große Baumaßnahmen mit Betriebs-Einschränkungen, mittelfristige betriebliche Engpässe als auch um kurzfristige Ausfälle und Verspätungen. Für die Kunden konzentriert sich das im Merkmal Verlässlichkeit. Verlässlichkeit des öffentlichen Verkehrs ist eine Grund-Voraussetzung für eine Verkehrswende, wichtiger als Fahrzeiten und sogar Takt, in diese Richtung geht auch die **Feststellung 1** des Antrags. Es gibt nicht wenige langjährige Bahnkunden, die sich inzwischen vom ÖPNV abgewendet haben, und der uns meistgenannte Grund ist (ohne Anspruch auf Repräsentativität) fehlende Verlässlichkeit. Dabei gehört zur Verlässlichkeit auch ein angemessenes Platzangebot, d.h. durch verkürzte Züge oder vorangehenden Ausfall überfüllte Wagen sind auch Formen der Unzuverlässigkeit.

Zu berücksichtigen ist allerdings, dass Krankenstände von 30%, Wetterkatastrophen oder der Ausfall eines großen Anbieters (abellio) wie in den letzten Jahren kaum vorhergesehen und problemlos gemanagt werden können, dann auch noch verbunden mit zusätzlichen finanziellen Belastungen. Bei solchen Problemhäufungen sind auch viele andere Branchen an ihren Grenzen gestoßen: Luftfahrt, Post, Krankenhäuser,...

Nicht vergessen werden soll übrigens, dass der Bahngüterverkehr in noch viel desolaterem Zustand, aber weniger öffentlich ist. Tagelange Verspätungen sind dort keine Seltenheit, für viele gutwillige Verlader ist die Bahn keine ernsthafte Alternative mehr.

Der Themenkomplex Verlässlichkeit ist in seinen Formen und Ursachen vielfältig, hat viele Akteure und bedarf einer gründlichen Bearbeitung. Das sagt auch die **Feststellung 2** des Antrags. Eine umfassende und von den Betreibern unabhängige interdisziplinäre Begutachtung sehen wir deshalb als sinnvolle Basis an. Diese müsste alle benötigten betrieblichen Daten zur Verfügung bekommen. (Das wäre eine Bedingung für Verhandlungen um neue Verkehrsverträge.) Einige übergreifende Fragen: Was sind die wesentlichen Störursachen? An welcher Stelle sind schnell wirksame Verbesserungen zu erreichen? Wo gibt es künftig besondere Risiken? Wie sieht das Problem aus der (am Ende entscheidenden) Fahrgastsicht aus? Die erarbeiteten Lösungsansätze

sind dann konzertiert von allen Beteiligten umzusetzen, wobei das auch über die Landesebene hinausgeht. Begleitet werden könnte eine umfassende Verlässlichkeits-Konzeption und deren Umsetzung durch einen Beirat. Jedenfalls sollten Fahrgastverbände in den Prozess einbezogen werden.

Jahrzehntelang aufgestaute Probleme, durch die Politik erzeugt, und akute Resilienz-Herausforderungen können nicht in kürzester Zeit gelöst werden, insbesondere im Bereich Infrastruktur. Gezielte „minimalinvasive“ bauliche Verbesserungen, konsequente Prioritätensetzung, agileres Management und verschlankte Prozesse sind aber möglich und dringend nötig.

Nachfolgend möchten wir einige konkrete konstruktive Überlegungen zur Lösung der Probleme übermitteln, es geht sowohl um Bekanntes als auch um neuere Ideen.

Diese Überlegungen beziehen sich auf verschiedene Bereiche:

Infrastruktur: Programme Robustes Netz weiterführen und v.a. schneller umsetzen, aber auch besserer Schutz des Netzes, kundenfreundliches Bauen und kundenfreundliches Warten.

Betrieb: präventive und dispositive Vermeidung von Störungen, Reserven, Fahrplanmaßnahmen, ergänzende Schnellbusse, Störungs- und Baustellen-Management, Ersatzverkehr, verbesserte Kundeninformation, aktive Mobilitätsgarantie.

Rahmen: Finanzierung und Qualitäts-Standards (ÖPNV-Pakt), Verwaltungs- und Planungsprozesse, Priorisierungen, Personalwirtschaft, neue Verkehrsverträge und notwendige Daten.

Infrastruktur

Robustes Netz: Der Ansatz, kleine Netzmaßnahmen wie zusätzliche Weichen oder Gleiswechselbetrieb zur Erhöhung der Flexibilität und Kapazität mit Landeshilfe schnell zu realisieren, ist richtig. Allerdings, wenn man sich das laufende Programm Robustes Netz anschaut, ist der Zeithorizont für diese relativ kleinen Maßnahmen teilweise 2028 – 2031, das ist alles andere als schnell. So wird Verkehrswende nicht funktionieren.

Zitat aus einem internen Schreiben des VCD: „ ... Ich habe bei der Bekanntgabe der sogenannten "kleinen" Maßnahmen eine Einwendung an die DB Netz AG geschrieben und kritisiert, warum der Einbau eines Weichentrapezes im Bahnhof Brühl rund sechs Jahre dauert. In der Antwort der DB Netz AG hieß es, sie hätten dafür keine personellen Planungsressourcen.“

Die Bahnbranche ist offensichtlich durch fehlenden Planungsvorrat und stark gestiegenen Anforderungen an Planungsleistungen überfordert. Es muss also zuerst um den Rahmen für eine zügigere Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen gehen, (s. hierzu auch später im Bereich Rahmen).

Neue Maßnahmen wie in **Auftrag 3** des Antrags bringen deshalb also aktuell wenig, sind aber sicher auch vorzubereiten. Dabei kann weiterhin u.a. auf die Empfehlungen des SPNV-Beirats NRW von 2011 (!) zurückgegriffen werden. Die vom Beirat damals genannten 63 „kurzfristigen“ Maßnahmen zur Engpassbeseitigung sind noch nicht abgearbeitet und nicht überholt, zum Stand der Umsetzung ist uns allerdings keine Übersicht bekannt. (2013 hat der SPNV-Beirat übrigens ergänzend 82 Maßnahmen der längerfristigen Engpassbeseitigung vorgeschlagen.) Zur Robustheit gehört auch die möglichst weitgehende technische Unabhängigkeit von insbesondere elektrischen und elektronischen Systemteilen, also z.B. die Abschaltmöglichkeit von

Oberleitungen für einzelne Gleise, verteilte Stromversorgung für die Leittechnik, räumlich getrennte Backup-Systeme u.a.m., um Störungen so begrenzt wie möglich zu halten.

Geschütztes Netz: Zumindest die Hauptstrecken sind vor äußeren Einwirkungen besser zu schützen: weitere Kappung von sturmgefährdeten Bäumen, Maßnahmen gegen Böschungsbrände, Verhinderung von Überflutungen und Erdbeben, gesicherte Kabelkanäle, überwachte Bahnübergänge, ggfs. Einzäunung von Strecken u.a.m..

Leit- und Sicherungstechnik: Stellwerke, Signale etc. sind eine Quelle von z.T. großräumigen Störungen. Jüngstes Beispiel ist das Chaos auf der RE10-Strecke nach der Modernisierung der Leittechnik. Hier wäre eine unabhängige Untersuchung nötig, um so etwas für die Zukunft zu vermeiden.

Zur Leittechnik gehört auch die optimale Verknüpfung mit der Kundenkommunikation und Einrichtungen zur betrieblichen Information und Anschluss-Sicherung, insbesondere auch in Richtung auf verknüpfte kommunale Verkehre.

Die Idealvorstellung künftiger Leittechnik: es gibt keine störanfälligen Ortssignale mehr (ETCS), die Leittechnik wird über mind. 2 unabhängige Kanäle (Mobilfunknetze) und „einfache“ modulare Apps abgewickelt, es gibt ein Backup-Stellwerk, das bei Störungen fast unverzüglich den Betrieb eines Betriebsstellwerks übernehmen kann (wobei die Software fast alle lokalen Besonderheiten des Netzes abbildet, so dass es auch ohne größere Ortskenntnisse funktioniert).

Und wir sollten in absehbarer Zeit autonom fahrende Züge bekommen, was betriebliche Vorteile hat, aber auch Personalprobleme löst. Im unabhängigen, wenn auch nicht abgeschlossenen Bahnsystem ist autonomes Fahren viel einfacher zu realisieren als auf der Straße, aber es stehen eben nicht so große wirtschaftliche Interessen dahinter wie im Kfz-Sektor. Es ist die Frage, ob genug öffentliche Mittel für die Entwicklung und Umsetzung von ATO (Automatic Train Operation) bereitgestellt werden. Das nächste deutsche Großprojekt in diesem Bereich ist in Stuttgart geplant, NRW ist da nicht in der ersten Reihe.

Kundenfreundliches und kapazitätsschonendes Bauen: Das Thema kundenfreundliches Bauen ist schon länger in der Diskussion (s. etwa den Runden Tisch Baustellen-Management), dabei geht es u.a. um die Aufrechterhaltung eines Teilbetriebs, aber auch um die Minimierung von Sperrzeiten und Sperr-Abschnitten und um Korridorbetrachtungen. Das macht das Bauen u.U. teurer und verlängert Gesamtbauzeiten, zahlt sich aber betrieblich und volkswirtschaftlich aus. Wochenlange Gesamtsperren machen es den Fahrgästen (wie auch Verladern) unmöglich, sich langfristig auf die Bahn zu verlassen. Sofern verfügbar müssen ggfs. vor Baubeginn Ausweichrouten ertüchtigt werden. Das Gegenkonzept, in einer Vollsperrungsphase eine Vielzahl von Baumaßnahmen parallel abzuwickeln, wie es inzwischen angewendet wird, hat auch seine Vorteile, das ist konkret abzuwägen. Eine Sperrung wird von den Fahrgästen akzeptiert, wenn klar ist, dass danach für viele Jahre Ruhe ist. Wenn aber immer wieder mehrwöchige Sperrungen anstehen, ist das schwieriger. Das RRX-Projekt ist da sicher eine besondere Herausforderung.

Kundenfreundliches Warten: Verlässlichkeit muss ergänzt werden durch eine möglichst komfortable Situation, wenn es nicht klappt. Grundsätzlich entspricht der Wartekomfort an vielen Stationen nicht heutigen Erwartungen, bei Ausfällen oder verpassten Anschlüssen ist das besonders kritisch. An allen Knoten sind Warteräume erforderlich, die gut beleuchtet, beheizt, klimatisiert, ausreichend dimensioniert, gepflegt, mit WLAN ausgestattet sind. Dann wird die unplanmäßige Wartezeit schon viel besser ertragen und ggfs. sinnvoll genutzt. Wer die Verkehrswende will, darf Fahrgäste nicht auf schummrigen zugigen Bahnsteigen stehen lassen.

Betrieb

Betriebliche Vermeidung von Störungen und Ausfällen: Grundstrategien sind insbesondere Prävention, Redundanz / Reserven sowie flexible Disposition und Handling für Fahrzeuge und Personal.

Im Bereich Prävention geht es um erhaltende und prädiktive Wartung (frühzeitiges Erkennen von technischen Ausfallrisiken, ggfs. auch Ferndiagnose und -wartung bei Störungen), ausreichende Wartungs- und Prüfzeiten für jedes Fahrzeug), Gesundheits- und Mental-Management für das Personal, prädiktive Personalplanung (Sind drohende Personal-Engpässe früher erkennbar?), außerdem als Basis wartungsarme und wartungsfreundliche Fahrzeuge und redundante kritische Technikmodule.

Im Bereich Reserven geht es um Personalreserven (mit flexibler Einsatzfähigkeit), Fahrzeugreserven (inkl. Pooling), Ersatzteil-Management (z.Zt. schwierig) etc. Reservezüge müssen nicht zwingend unproduktiv herumstehen, sondern können als Verstärker auf kurzen zentralen Abschnitten unterwegs sein, von denen sie zügig abgezogen werden können.

Im Bereich Disposition: Betriebliche Abläufe und Regeln sollten so weit wie möglich harmonisiert werden, so dass Personal flexibler an anderen Standorten oder auch bei anderen Betrieben eingesetzt werden kann. Jedenfalls sollte Fahr- und Stellwerkpersonal auch für benachbarte Standorte und Technik- / Fahrzeugtypen ausgebildet sein. Der Einsatz von Werkstatt- und Verwaltungspersonal als Fahrpersonal in Engpass-Situationen sollte ermöglicht werden. In welchem Maße solche und weitere Strategien bereits umgesetzt werden, wissen wir nicht.

Fahrplan: Zur Reduzierung von Unpünktlichkeit und Anschlussrisiken sind in Fahrplan bei Bedarf Pufferzeiten in Knoten (oder Geschwindigkeitsreserven auf der Strecke) und Anschluss-Sicherungen vorzusehen. Hier ergibt sich ein Spannungsfeld zur – grundsätzlich gewünschten - Optimierung und Kosteneinsparung im Wettbewerb, die aber in den letzten Jahren an Grenzen gestoßen ist.

So sollte eine Planung wie etwa derzeit bei der lang laufenden S-Bahn-Linie S 1 Dortmund – - Düsseldorf - Solingen mit jeweils 6 Minuten Standzeit desselben Zuges am einen wie am anderen Ende nicht mehr Maßstab sein. Dann könnte die heute fast täglich zu beobachtende Konsequenz vermieden werden, dass Verspätungen nicht mehr aufgefangen werden können und die Linie dann regelmäßig in Hilden oder Bochum endet. Wo die Infrastruktur es zulässt, wurden ähnlich knappe Wendezeiten (5 min. bei der S 3 in Oberhausen) zugunsten einer überschlagenden Wende zumindest an einem Endpunkt aufgegeben, d.h. die Rückfahrt erfolgt erst zur übernächsten Taktlage, so dass fahrplanmäßig kurzzeitig 2 Züge an der Endstelle stehen.

Schnell- bzw. Regionalbusse: werden als wichtige Ergänzung des Schienenverkehrs gesehen. Diese sollten aber nicht nur bis zu einem nahegelegenen SPNV-Bahnhof verkehren, sondern möglichst bis zum nächsten (Ober-)Zentrum weitergeführt werden. Dort müssen sie allerdings nicht am Bahnhof enden, sondern können auch einen anderen wichtigen Verkehrsknoten in der Stadt anfahren. Das hat mehrere Vorteile: Das unbeliebte Umsteigen wird reduziert (die Wartebedingungen sind an vielen Stationen zudem nicht gut, s.o. kundenfreundliches Warten), das Risiko des verpassten Anschlusses wird vermieden (der Bus kann im allgemeinen Straßenverkehr nicht so pünktlich sein, müsste also einen größeren Zeitpuffer für den Umstieg einplanen). Außerdem wird der SPNV entlastet und bei kurzfristigen Störungen im Bahnverkehr steht mit dem Schnellbus unmittelbar eine alternative Angebotsstruktur zur Verfügung.

Management: Das Baustellen- und Störungs-Management muss weiterentwickelt werden. Dazu gehört auch Auslastungsmanagement gegen Überfüllung. Benötigt werden u.a. Prognosen von

Fahrgastmengen, gut vorgeplante und vorbereitete Alternativverkehre inkl. der Info-Medien, Evaluation und Anpassung von Maßnahmen.

Notfallpläne wie in **Auftrag 1** des Antrags erwähnt sind eine ziemlich am Ende der Eskalation stehende Maßnahme. Genau das wurde bereits im Nov / Dez 22 realisiert, indem einige DB-Linien mit vorhandenen Reise-Alternativen ganz eingestellt wurden, um auf den restlichen Linien einen stabilen Betrieb anbieten zu können. Inwieweit das funktioniert hat (betrieblich, in der Wahrnehmung der Fahrgäste), sollte evaluiert werden.

Im Falle von länger andauernden Ausfällen ist natürlich eine frühzeitige Information an und Absprache mit den Betreibern der Ausweichlinien (inkl. indirekt betroffener Straßenbahn- und Buslinien) unerlässlich, um gemeinsam zu informieren, Kapazitäten anzupassen, die Übergänge zu erleichtern u.ä. Wir gehen davon aus, dass das im Nov. 22 stattgefunden hat, nachdem sich der VRR im Juli 22 noch öffentlich darüber beklagt hatte, dass die DB die Einstellung einiger S-Bahn-Linien ganz unabgestimmt entschieden und umgesetzt hatte. Dass durch Umleitungen eine höhere Preisstufe fällig wird, sollte nicht passieren.

Ersatzverkehr: In NRW hat sich der Ersatzverkehr mit besonderen Schnellverkehren für regionale Verbindungen und dichtem Takt bereits gegenüber früheren Jahren merklich verbessert, aber auch verkompliziert, die Verbünde müssen die Qualität kontinuierlich überwachen. Ungenügend ist die Wegweisung an Großknoten. (s.u.). Für den akuten Störfall sind nach Möglichkeit mehr Ersatzangebote (Taxi, Bus) überörtlich vorzubereiten.

Baustelleninformationen: sind für Menschen mit wenig Deutsch- und Lesekompetenz schwer zu verstehen, Fahrgäste wollen insgesamt auf der Reise keine langen Texte lesen und herumsuchen müssen, sondern schnell ihre Weiterfahrt finden. Kürzere Texte (mehrsprachig) und übersichtliche Infografiken können helfen, für Laien schwierige Begriffe und Abkürzungen wie SEV sind zu vermeiden. Informationen zum Inhalt der Bauarbeiten sind ok, müssen aber im Hintergrund bleiben. Die Wegweisung muss lückenlos und unübersehbar sein.

Die Wegweisung zum Ersatzverkehr ist an vielen Stationen vorbereitet, bei Großsperrungen an Großknoten ist sie aber z.T. unzureichend, dort aber besonders wichtig. Einzelne Verkehrsbetriebe sind hier überfordert, Aufgabenträger / Verbünde sind da gefragt.

Beispiel Düsseldorf Hbf, Sperrung Düsseldorf – Wuppertal im Juli 2022, die Unterscheidung zwischen S-Bahn-Ersatz und Schnellbussen als RE-Ersatz ist für Gelegenheitskunden nicht so einfach, die Bushaltestellen sind vom Bahnhofsausgang aus nicht erkennbar und 300 – 400m entfernt. Beobachtungen vor Ort (leider erst gegen Ende des Sperrzeitraums): Plakate sind wenig übersichtlich und nur auf Deutsch, Wegweisung kaum vorhanden (Schild am Bf-Ausgang verdeckt, wenige Hinweisblätter amateurhaft an Hauswände geklebt), (wenige) aufgeklebte Fußspuren auf dem Boden sind kaum zu erkennen (u.a. wegen vieler Passanten). Helfer am Bahnhofsausgang sind nicht vorhanden. Dabei sind viele offensichtlich herumirrende Fahrgäste zu sehen, z.B. viele ukrainische Frauen, die keine der stationären Infomedien verstehen und sehr dankbar Hilfe annehmen, trotz Verständigungsproblemen.

Konkrete Alternativrouten zu gesperrten Strecken sind frühzeitig wie auch in-time über alle Medien zu vermitteln, auch großräumige und unternehmensübergreifende, u.a. zur Vermeidung von Überfüllung und weil der Ersatzverkehr systembedingt langsam ist.

Fahr- und Servicepersonal in Bahn und Bus muss über die Sperrungen in seinem Bereich und Ersatzverkehr Auskunft geben können und wollen.

Aktuelle Fahrtinformationen: Es gibt mit elektronischen Auskunftssystemen und dynamischen Anzeigen schon eine gute Informationsbasis. Hier sollen nur einige Beispiele zur

Weiterentwicklung genannt werden.

Zur el. Fahrplanauskunft bei kurzfristigen Störungen / Ausfällen: es gibt widersprüchliche Info in versch. Systemen (Bahnsteiganzeige, App). Bei der DB wird der teilausgefallene Zug genannt und die entscheidende Info des Nichtbedienens von Start- oder Zielhalt nur als Anmerkung versteckt. Aktuell reduzierte Zuglängen werden im Nah- und Regionalverkehr nicht vollständig angegeben.

Elektronische Baustelleninfo: Zuginfo.nrw als gemeinsames Info-Portal für Störungen und Sperrungen im SPNV ist ein gutes Angebot, aber eine gute Übersicht über die großen Störungen, also Streckensperrungen plus Linienausfälle fehlt.

Bahnsteiginfo: Anzeigen sind meist einzeilig, Durchsagen für Hörbehinderte und Nichtdeutsche kaum nutzbar, Plakate sind nicht immer gut sichtbar. Hier ist vielerorts mehr erforderlich.

Aktive Mobilitätsgarantie: Der VCD fordert grundsätzlich für den ÖPNV eine echte, d.h. aktive Mobilitätsgarantie, und das bezogen auf die Ankunftszeit über den ganzen Reiseweg. Der von einer Störung betroffene Fahrgast muss sich nicht selbst um die Weiterfahrt kümmern, er muss keine Taxi-Kosten vorstrecken (was viele Fahrgäste finanziell gar nicht können), er muss nicht anschließend Erstattungsanträge stellen. Er ruft einfach beim Call Center an bzw. nutzt die App. Die Prüfung des Falls (inkl. Hinweisen auf Fahrtalternativen), die Organisation des individuellen Ersatzverkehrs (Taxi o.ä.) und die direkte Abrechnung übernimmt dann der Betreiber.

Rahmen

Organisation: Die ÖPNV-Organisation mit 3 Großregionen und gemeinsamen KompetenzCentern soll nicht grundsätzlich in Frage gestellt werden. Die Verbünde müssen als Aufgabenträger aber mehr Verantwortung in Richtung Kunden übernehmen. Sie sollen Störungs- und Baustelleninfo koordiniert bereitstellen und nicht auf die einzelnen Unternehmen und damit am Ende auf die Fahrgäste abwälzen.

Verwaltungsprozesse: Wie in anderen Bereichen auch ist zu fragen, ob die notwendigen Verwaltungsprozesse zügig genug abgewickelt werden und ob sie verschlankt und reduziert werden können. Das betrifft extern u.a. DB Netz, Eisenbahnbundesamt, andere Planungsbehörden, Polizei (wie lange sind Sperrungen zur Gefahrenabwehr bzw. für Ermittlungen tatsächlich erforderlich?), Konkrete Erkenntnisse dazu können wir nicht nennen.

Mit funktionalen Ausschreibungen können Planungs- und Umsetzungsphasen integriert und der Gesamtprozess beschleunigt sowie die Kompetenz der ausführenden Unternehmen optimal genutzt werden.

Priorisierungen: Angesichts der begrenzten Finanzen, Personalressourcen, Baukapazitäten u.a. ist eine konsequente Priorisierung der Budgets und Programme durch die Politik zwingend erforderlich. Es geht um möglichst stark und schnell wirksame Maßnahmenpakete in Bezug auf Klimaschutz, Verkehrswende, Mobilitätsanforderungen. Wir gehen davon aus, dass die Verlässlichkeit im Bahnverkehr eine hohe Priorität haben muss. Ggfs. müssen Kapazitäten umgeschichtet und Fachkompetenzen erweitert werden. In welchen Bereichen / Gewerken können etwa Straßenbauunternehmen beim Bahnausbau eingesetzt werden?

Personal: Die bisherigen Maßnahmen zur Personalwerbung für den Fahrdienst waren sicher sinnvoll und wirksam, sie müssen weiterlaufen und intensiviert werden, um im inzwischen umkämpften Arbeitsmarkt mit globalem Personalmangel und demografischem Wandel mittelfristig zu bestehen. Im **Auftrag 4** des Antrags i. Verb. m. der Lagebeschreibung wird von einer „Fachkräfteoffensive“ für alle Bereiche der Verkehrsunternehmen gesprochen. Wir gehen davon

aus, dass auch Infrastrukturunternehmen sowie spezialisierte Bauwirtschaft einbezogen sein sollen. Wichtig ist, dass knappe Kompetenzen, etwa Planungsingenieure, nur dort eingesetzt werden, wo diese unverzichtbar sind. In Kommunikation, Abrechnung, Rechtsfragen etc. können auch andere Berufe, ggfs. mit Zusatzqualifikation vielleicht noch stärker verwendet werden. Fahr-, Betriebs- und Bahnbau-Personal könnte aktiv in geeigneten schrumpfenden und weniger systemrelevanten Branchen und auch in EU-Ländern mit höherer Arbeitslosigkeit angesprochen und angeworben werden. (Lokführer/innen sind nicht Fachkräfte im engeren Sinne, sondern angelernte Kräfte).

Insgesamt wichtig sind attraktive Arbeitsbedingungen, etwa mitarbeiterfreundliche Dienstplan-Modelle (Wunsch-Dienstpläne, private Zeit-Planbarkeit, Teilzeitangebote,.) oder auch betriebsnahe Werkwohnungen, mit denen gut geworben werden kann.

Statistik erweitern: Für die politische wie betriebliche Steuerung des SPNV sind die Kennzahlen der Verlässlichkeit zu schärfen. Als Kernzahl brauchen wir eine erweitert definierte Zuverlässigkeit aus Fahrgastsicht, die Pünktlichkeit, Ausfälle (= Verspätung im Taktabstand) und Überfüllung einbezieht. Ursachen der Unzuverlässigkeit sind statistisch zu erfassen. Für die Bewertung wichtig, aber kompliziert und wohl nur pauschaliert zu berechnen ist die Gewichtung nach betroffenen Fahrgästen und evtl. auch die Fahrgastwirkung, d.h. die Reisenden mit verpassten Anschlüssen sind stärker betroffen, andererseits kann die Option, auf andere Linien auszuweichen, die Wirkung mildern. Selbst wenn diese Gewichtungen nur grob und sporadisch durchgeführt werden können, sind die Erkenntnisse doch wertvoll für die allgemeine Steuerung wie für das konkrete Störungs-Management mit dem Ziel der Minimierung der negativen Auswirkungen auf die Fahrgäste.

Verkehrsverträge: Die Weiterentwicklung der Verkehrsverträge wird im Antrag in **Auftrag 1** angesprochen. Aus der Not geboren läuft das bereits spätestens „seit Abellio“, allerdings mit recht viel Intransparenz und Unsicherheit. Die Einplanung zusätzlicher Reserven und das Risiko großer Malus-Zahlungen wird die ohnehin schon große Kostensteigerung und finanzielle Unsicherheit weiter erhöhen, dessen muss man sich bewusst sein. Dies muss zukünftig in den Ausschreibungen und bei der Zuschreibung der Regionalisierungsmittel stärker berücksichtigt werden.

U.U. ist es kostensparend, für die Unternehmen das Risiko zu begrenzen, um überhöhte Sicherheitszuschläge in Angeboten oder ruinöse Kalkulationen zu vermeiden. Mit der Einführung von Bruttoverträgen (Einnahmenverantwortung liegt beim Auftraggeber, VU fährt praktisch im Auftrag gegen Aufwandserstattung) ist der wesentliche ökonomische Anreiz für Unternehmen zur Kundenfreundlichkeit weggefallen, aber auch ein Unsicherheitsfaktor für die Betreiber.

Es gibt eine zwingende Voraussetzung, damit wirtschaftliche Anreize in Sachen Zuverlässigkeit überhaupt funktionieren können: die Verantwortlichkeit für Ausfälle oder Verspätungen muss rechtssicher zugeordnet werden. Das bedarf eines neutralen Regulators, der feststellt, inwieweit für die Unzuverlässigkeit das Infrastruktur-Unternehmen (EIU), das Verkehrsunternehmen (EVU) oder externe Einflüsse verantwortlich zu machen sind. Ergänzend wären für die Bewertung Statistiken über die Fahrgastwirkung (s. o.) nützlich, ein halbleerer Regionalzug in der Peripherie und ein vollbesetzter DoSto-RE sollten nicht ökonomisch gleich bewertet werden.

Nach Aussagen aus EVU ist ein nicht unwesentlicher Teil der finanziellen Schwierigkeiten der Bahnunternehmen, dass sie viele Pönale für Verspätungen oder Ausfälle angelastet bekommen, für die Infrastruktur-Unternehmen verantwortlich sind. Dieses Problem ist auf jeden Fall zu lösen.

Rechtlicher Rahmen: Das Planungsrecht wurde bereits angepasst, insbes. durch das Gesetz zur Beschleunigung von Investitionen vom 13.12.2020 (Art. 2), Demnach sind kleinere bauliche Maßnahmen der Bahninfrastruktur wie Gleiswechsel, Bahnsteigverlängerungen, Unterhaltungs-

Maßnahmen (einschl. der Anpassung an anerkannte Regeln der Technik), aber auch Elektrifizierung und neue Leittechnik unter bestimmten Bedingungen nicht mehr genehmigungspflichtig. Inwieweit das bereits zur Beschleunigung solcher Maßnahmen geführt hat und ausreichend ist, können wir nicht sagen.

Ein großer Hemmschuh ist das EU-Vergaberecht. Dienstleistungen etwa sind für öffentliche Auftraggeber EU-weit auszuschreiben mit hohen Verwaltungs- und vor allem Zeitaufwand ab einer Auftragshöhe von gerade einmal 215.000€, bei Anwendung der Sektorenrichtlinie (u.a. für Verkehrsleistungen) von 431.000€. D.h. die Auftragsvergabe für eine App-Entwicklung kann sich z.B. um ein Dreivierteljahr verzögern, wenn ein Überprüfungs-Verfahren vor der Vergabekammer notwendig wird. In der allgemeinen Wirtschaft kann in diesem Zeitraum die App schon fertig sein. Dass das im öffentlichen Sektor langsamer geht, liegt also nicht unbedingt an den Unternehmen. Deutschland muss sich für eine massive Anhebung der Schwellenwerte einsetzen, damit Klimaschutz, Verkehrswende etc. vorankommen.

ÖPNV-Pakt: Der Antrag nennt die Finanzierung als notwendige Basis für einen zuverlässigen Schienenverkehr, geht darauf aber nicht weiter ein. Zwischen Bund und Ländern wird derzeit über die Neuordnung der Finanzierung des ÖPNV inkl. einzufordernder Qualitätsstandards verhandelt, leider im Verborgenen ohne Gelegenheit für die Zivilgesellschaft, Ideen einzubringen und die Debatte zeitnah nachzuvollziehen. Da würden wir uns mehr Transparenz und Dialog wünschen. Dass Verlässlichkeit eine wesentliche Qualitätsdimension werden soll und dass dafür mehr Geld benötigt wird, sollte bundesweiter Konsens sein. Und dass die Verhandlungen zügig zu einem Ergebnis kommen sollen, auch, denn der ÖPNV ist auf eine schnelle Lösung der Finanz- und Qualitätsfragen dringend angewiesen. Ohne erheblich mehr investives und konsumtives Geld vom Bund wird das nicht gehen. NRW hat aktuell mit dem Vorsitz der Verkehrsministerkonferenz eine besondere Rolle in diesem Prozess.

Resilienz

Grundsätzlich sind Strategien für eine ausreichende Resilienz von Netz und Betrieb des Bahnverkehrs zu entwickeln und zügig umzusetzen. Es geht dabei um Extremwetter (Stürme, Starkregen, Hitze,..), Infektionswellen, Energieengpässe, Cyberangriffe, Anschläge u.a.m. Das soll hier nicht weiter ausgeführt werden.

Fazit

Einige der genannten Punkte sind schon auf dem Weg, wir sind vermutlich nicht an allen Stellen auf dem neuesten Stand. Einige Fragen bleiben noch offen. Ob wir in Deutschland administrative Verzögerungen wirklich umfassend abbauen können, ob wir die personellen Kapazitätsprobleme lösen können, ob wir einen echten ÖPNV-Aufbruch mit ausreichender Finanzausstattung hinbekommen, um auch den Verlässlichkeits-Komplex nachhaltig in den Griff zu bekommen? Wir sind nicht sicher, haben aber noch Hoffnung.

Wie schon zu Anfang gesagt: Jahrzehntelang aufgestaute Probleme, durch die Politik erzeugt, und akute Resilienz-Herausforderungen können nicht in kürzester Zeit gelöst werden, insbesondere im Bereich Infrastruktur. Gezielte minimalinvasive bauliche Verbesserungen, konsequente Prioritätensetzung, agileres Management und verschlankte Prozesse sind aber möglich und dringend nötig und können schon eine Menge erreichen.