

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
18/243

A11

Abteilung/ Stabsstelle
Geschäftsführung

Ihr Ansprechpartner
Joachim Künzel

Telefon

Mail-Adresse

Datum
23.01.2023

Schienerpersonennahverkehr in Nordrhein-Westfalen muss verlässlich sein
Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion BÜNDNIS 90/Die GRÜNEN,
Drucksache 18/1355
hier: schriftliche Stellungnahme der SPNV-Aufgabenträger VRR, go.Rheinland
und NWL

Sehr geehrte Damen und Herren,

die drei SPNV-Aufgabenträger Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), go.Rheinland (ehemals NVR) und Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) geben eine gemeinsame Stellungnahme zum Antrag der beiden Regierungsfractionen CDU und Bündnis 90/Die Grünen, Drucksache 18/1355 vom 25.10.2022 ab. Als gemeinsamer Sachverständiger wurde Herr Joachim Künzel, Geschäftsführer des NWL, benannt.

Zunächst einmal begrüßen die SPNV-Aufgabenträger ausdrücklich die Ausrichtung dieses Antrags der Regierungsfractionen. Damit wird das sowohl im gesetzlichen Auftrag als auch in der eigenen Überzeugung verankerte Anliegen der Aufgabenträger, den SPNV auszubauen und stetig qualitativ zu optimieren, um vor dem Hintergrund der Ziele des Klimaschutzes und der Verbesserung der Mobilität der Bürgerinnen und Bürger Nordrhein-Westfalens eine Verkehrswende zu erreichen, unterstützt und getragen.

Die Analyse der im Antrag dargestellten Entwicklung des SPNV der vergangenen Jahre und Jahrzehnte teilen die Aufgabenträger voll umfänglich, sowohl hinsichtlich des Leistungsangebots als auch der Fahrgastzahlen. Um diesen Erfolg zu verstetigen und auszubauen, sind die Zuverlässigkeit der Leistungserbringung sowie die Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger, so auch eine verbesserte Vertaktung zwischen SPNV und kommunalem ÖPNV, dauerhaft die entscheidenden Stellhebel. Die Feststellungen hinsichtlich der vielfältigen Faktoren, die zu einer aktuell nicht zufriedenstellenden Zuverlässigkeit des Systems führen, sind zutreffend.

Zweckverband
Nahverkehr Westfalen-Lippe

Bahnhofstraße 48
59423 Unna

www.nwl-info.de

Bankverbindung:
Sparkasse UnnaKamen
IBAN:
DE73 4435 0060 1000 6468 18
SWIFT-BIC:
WELADED1UNN

Verbandsvorsteher:
Dr. Klaus Drathen

Geschäftsführer:
Joachim Künzel

Auch das Thema einer auskömmlichen Finanzierung wird angesprochen. Letzteres ist nicht die alleinige Lösung für alle Probleme, insgesamt aber die entscheidende Voraussetzung, um nachhaltige Verbesserungen und hohe Stabilität erreichen zu können. Hier setzen auch die Aufgabenträger auf die Unterstützung des Landes bei der Akquisition von zusätzlichen Finanzmitteln beim Bund. Voraussichtlich wird aber auch ein erhöhtes finanzielles Engagement des Landes selbst erforderlich sein, um die verkehrs- und klimapolitischen Ziele erreichen zu können. Vor diesem Hintergrund sollten auch Instrumente wie die Förderung eines Planungsvorrats durch das Land (TG 65) fortgeführt und verstetigt werden.

Unter Berücksichtigung dessen nehmen wir zu den vier Forderungen unter II. Beschlussfassung folgendermaßen Stellung:

zu 1.:

Die Aufgabenträger entwickeln die Verkehrsverträge seit jeher fort und reagieren im Rahmen des zeitlich möglichen auf die jeweils aktuellen Entwicklungen und Erkenntnisse. Dies war in der Finanzkrise der Fall, als Instrumente entwickelt wurden, um überhaupt den Wettbewerb aufrechtzuerhalten. Und dies ist auch jetzt der Fall, da auf den Fachkräftemangel und die Insolvenzfestigkeit der Verträge zu achten ist. Diese Fortentwicklungen geschehen zudem in enger Abstimmung mit dem Land NRW. Die Weiterentwicklung der Verträge zur Optimierung der Qualität ist ein Dauerprozess. Auch hierzu gibt es in den laufenden Vergabeverfahren neue Entwicklungen. Allerdings muss man auch festhalten, dass schon die heutigen Verträge so gestaltet sind, dass es für kein Unternehmen irgendeinen wirtschaftlichen Vorteil bedeutet, eine schlechte Qualität anzubieten, um Kosten zu sparen. Wichtig für eine bessere Qualität ist eine entsprechende finanzielle Ausstattung der Aufgabenträger, damit in den Ausschreibungen eine erhöhte Möglichkeit besteht, umfängliche qualitative Vorgaben zu machen. Insgesamt sollte ein stabiler Betrieb das vorrangige Ziel aller Marktteilnehmer sein.

Die Freigabe von Fernzügen ist ein Mittel, das schon seit jeher im Falle größerer und länger andauernder Störungen angewandt wird. Ob dies möglich ist, hängt aber von der Bereitschaft des jeweiligen Fernverkehrsunternehmens - in der Regel ist dies die DB AG - ab. Dass es keine generelle Freigabe gibt, ist aus Sicht des eigenwirtschaftlichen Fernverkehrs und seiner Kunden durchaus nachvollziehbar. Eine etwas großzügigere Handhabung wäre aus Sicht der Aufgabenträger aber ebenso wünschenswert. Hierbei kann die Unterstützung der Landesregierung natürlich sehr nützlich sein.

zu 2.:

Grundsätzlich gibt es für Baustellen klare Vorlaufzeiten und Planungsabläufe. Diese Fristen werden tatsächlich inzwischen häufig durch die DB Netz AG nicht mehr eingehalten. Aus diesem Grund haben die Aufgabenträger - teils mittelbar gemeinsam mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen über die Gemeinschaftsinitiative Fokus Bahn, teils auch unmittelbar - den Vorstand der DB Netz AG angeschrieben und gemeinsame Termine angeregt, um Lösungen für diese Thematik zu finden. Die Koordination für Termine in der ersten Jahreshälfte 2023 findet gerade statt. Darüber hinaus soll ein Infrastrukturbeirat für Nordrhein-Westfalen gebildet werden, der durch das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr geleitet und auch seitens der DB Netz AG hochrangig besetzt wird. Das entsprechende Schreiben von Herrn Minister Krischer an den Vorstand der DB Netz AG ist unseres Wissens derzeit in Vorbereitung.

zu 3.:

Derzeit sind zwei Tranchen mit Maßnahmen zur Erhöhung der Robustheit der Infrastruktur vereinbart (Robustes Netz I und II). Hier trägt das Land NRW den Löwenanteil der Finanzierung, wofür die Aufgabenträger sehr dankbar sind. Zudem hat NRW hierbei eine Vorreiterrolle in Deutschland übernommen. Was aus unserer Sicht sinnvoll wäre, ist eine höhere Beteiligung der DB AG, zumal der Rückbau der Infrastruktur in der Vergangenheit in erster Linie auf Initiative der DB selbst geschehen ist. Im nächsten Schritt legen wir unser Augenmerk verstärkt auf die Sanierung der sogenannten Hochleistungskorridore. In diesem Zuge gilt es, die Leistungsfähigkeit der wichtigsten Strecken, z. B. durch kürzere Blockabstände und den Bau von erheblich mehr Überleitstellen zur Schaffung der Möglichkeit des Fahrens im Gegengleis, erheblich auszuweiten. Im Rahmen der Beschleunigungskommission Schiene beim Bundesverkehrsministerium wurde im vergangenen Jahr unter Beteiligung auch der Aufgabenträger insgesamt ein langer Katalog an relativ kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen zur Erhöhung der Robustheit des Netzes erstellt, dessen zügige Umsetzung auch die Landesregierung beim Bund einfordern sollte.

zu 4.:

Der Ursprung der Gemeinschaftsinitiative Fokus Bahn ist die Problematik des Personalmangels vor allem im Zusammenhang mit Betreiberwechseln, aber auch generell bei Personalthemen wie Recruiting und Ausbildung. In den vergangenen Jahren wurden hier bereits erhebliche Fortschritte erzielt, z. B. bei der Bewerbung des SPNV als Zukunftsbranche und EVU-übergreifenden Ausbildungsprogrammen. Um in diesem Themenfeld den nächsten Schritt zu gehen und der immer relevanter werdenden Problematik des Fachkräftemangels entgegenzutreten, wurde im Programm Fokus Bahn das Projekt „Beschäftigungsoffensive“ entwickelt. Die dafür erforderlichen Finanzmittel wurden inzwischen durch den Verkehrsminister zugesagt.

Für Rückfragen stehe ich jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Joachim Künzel
Geschäftsführer