31.03.2003

Antrag

**der Fraktion der SPD und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Mit der Angebotsausweitung im Öffentlichen Nahverkehr durch Einführung des Zweiten Integralen Taktfahrplans muss eine spürbare Verbesserung der Betriebsqualität einhergehen!

**Qualitätspakt Nahverkehr jetzt vereinbaren -
und dabei das Kundeninteresse in den Mittelpunkt stellen!**

Die von der Landesregierung eingesetzte Kommission „Zukunft der Bahn in Nordrhein-Westfalen“ hat dem Landtag ihren Abschlussbericht vorgelegt. Die hierin enthaltenen Fakten und Handlungsempfehlungen sind eine Orientierungsgrundlage für die weitere verkehrspolitische Arbeit der Landesregierung.

Der Landtag hat die Ergebnisse der Kommission im zuständigen Fachausschuss ausgewertet und kommt zu folgenden Ergebnissen:

I. Nordrhein-Westfalen als Bahnland Nummer 1 in Deutschland fortentwickeln

Nordrhein-Westfalen ist in den überwiegenden Bereichen bereits das Bahnland Nr. 1 in Deutschland. Diese Aussage lässt sich den Expertinnen und Experten der Bahnkommission zufolge durch folgende Angaben belegen:

- Die Dichte des Schienennetzes liegt um 49 Prozent über dem Bundesdurchschnitt.
- Der flächenbezogene Anteil der Bahnhöfe und Haltepunkte liegt um ein Drittel über dem Bundesdurchschnitt.
- In NRW sind insgesamt fünfzig öffentliche, nichtbundeseigenen Eisenbahnenunternehmen tätig.
- 37 Prozent aller Gleisanschlüsse für den Werkverkehr von nichtöffentlichen, nichtbundeseigenen Eisenbahnenunternehmen liegen in NRW.
- NRW hat im Schienengebundenen Personennahverkehrs Verkehr den Wettbewerb im Interesse der Kunden gefördert. Der Anteil an Ausschreibungen liegt derzeit über 10 % des Angebotes im Jahr mit deutlicher Tendenz nach oben.
- Nordrhein-Westfalen fördert in hohem Maße Weiterentwicklungen und Innovationen im Bahntechnik-Bereich. 450 Bahntechnikunternehmen haben ihren Sitz in NRW. Das Verkehrsministerium hat mit der Landesinitiative Bahntechnik eine Plattform zur Bünde-

Datum des Originals: 31.03.2003/Ausgegeben: 31.03.2003

Die Veröffentlichungen des Landtags sind fortlaufend oder auch einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen.

- lung von Vorhaben und Förderung innovativer Projekte geschaffen. Der Bahngipfel „rail#tec“ ist bundesweit einmalig.
- Das Fahrplanangebot im Schienenpersonennahverkehr konnte seit 1996 um mehr als 30 % ausgeweitet werden.

II. ÖPNV-Vorrang-Politik in NRW fortsetzen

Die Bahnpolitik des Landes wird sich künftig verstärkt an den Bedürfnissen der Berufspendler sowie an dem wachsenden Markt des Freizeit- und Gelegenheitsverkehrs ausrichten. Das Ziel, einen möglichst großen Anteil des motorisierten Individualverkehrs auf den Umweltverbund zu verlagern, wird aus Umwelt- und Klimaschutzaspekten, aufgrund von Kapazitätsengpässen beim Verkehrsträger Straße, zur Erhaltung der Lebensqualität in unseren Städten und Gemeinden sowie zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit des Öffentlichen Verkehrs auch weiterhin verfolgt.

In Verhandlung mit der rot-grünen Bundesregierung wurden die Bundesregionalisierungsmittel erhöht: Für das Jahr 2001 standen den Ländern 13,4 Mrd. DM für einen attraktiven Nahverkehr zur Verfügung. Ab dem Jahr 2002 wurde im Rahmen der Novellierung des Bundesregionalisierungsgesetzes ein Betrag von 6,75 Mrd. EUR / p.a. für die Länder festgelegt, der jährlich um 1,5 % gesteigert wird.

Daher braucht kein Nahverkehrszug mangels Geld gestrichen zu werden, im Gegenteil: Durch einen vernünftigen Ausschreibungswettbewerb können zusätzliche Züge bestellt werden. In NRW auch auf Strecken, die jahrelang nicht bedient wurden.

Entscheidend ist aber nicht eine kontinuierliche Angebotsausweitung, sondern eine kundenorientierte und bedarfsgerechte Mittelverwendung. Hierzu hat das Land im Rahmen des ÖPNV Gesetzes NRW einen SPNV-Finanzierungsplan installiert, um die zur Verfügung stehenden Mittel effektiv und effizient einzusetzen. Hierdurch soll erreicht werden, dass genau dort das SPNV-Angebot erweitert wird, wo auch tatsächlicher Bedarf besteht.

Das kann im Ausnahmefall auch für die InterRegioLinien gelten. Gemeinsam mit den Ländern Hessen und Thüringen hat NRW die Bedienung der so genannten "Mitte-Deutschland-Linie" sichergestellt. Dieses - im Interesse der Bevölkerung vollzogene - Engagement kann gleichwohl nur eine Übergangslösung sein, da die grundgesetzlich verankerte Verantwortung für den Fernverkehr nicht bei den Ländern liegt.

Der nordrhein-westfälische Landtag stellt daher fest, dass eine dauerhafte Finanzierung des Fernverkehrs weder beabsichtigt noch vorgesehen ist. Bund und Länder sollten anstreben, die Weiterentwicklung der interregionalen Linien durch Wettbewerb zwischen den Bahnen voranzutreiben.

Der nordrhein-westfälische Landtag fordert die Landesregierung auf, in Zusammenarbeit mit der DB AG für die Relationen, die vom Wegfall von Interregiolinien betroffen sind (z.B. Münster - Düsseldorf - Köln) eine umfassende Bestandsaufnahme mit dem Ziel einer Angebotsverbesserung für Fernpendler durchzuführen.

III. Ergebnisse der Kommission "Zukunft der Bahn in NRW" umsetzen

Die Kommission "Zukunft der Bahn in NRW" hat in verschiedenen Bereichen die Geschäftspolitik der DB AG kritisch überprüft und konstruktive Veränderungsmöglichkeiten vorgeschlagen.

Vor diesem Hintergrund fordert der Landtag die Landesregierung auf, insbesondere die folgenden Handlungsempfehlungen der Kommission mit hoher Priorität umzusetzen und entsprechend gegenüber der DB AG zu agieren:

a) **Mora C**

Die DB Cargo hat im Jahr 2000 unter ihrem Strategiekonzept "Mora C" die Wirtschaftlichkeit des Einzelwagenkonzepts im Güterverkehr geprüft. Aufgrund der Analyse sollten bundesweit ca. 50 %, in Nordrhein-Westfalen ca. 31% der Güterverkehrsstellen entfallen. Als Folge der Aufgabe der Bedienung durch die DB Cargo AG wird in der Regel auch die Infrastruktur durch die DB Netz AG zurückgebaut.

Dieses Verhalten der DB Cargo AG hat die Bahnkommission als „nicht marktkonform“ bezeichnet. Anstelle der Aufgabe und Rückbau von Infrastruktur hätten Einzelfallprüfungen mit dem Ziel erfolgen sollen, durch Mehrverkehre die Wirtschaftlichkeit der Bedienung zu erhöhen. Dazu hätte es intensiverer Kooperationen mit NE-Bahnen und dem Verkehrsgewerbe bedurft.

Der Landtag begrüßt, dass die Landesregierung gegen dieses Ansinnen der DB Cargo aktiv geworden ist. Die vier durchgeführten Regionalkonferenzen zum Thema „MORA C – Eine Chance für den Schienengüterverkehrsmarkt in der Region“ waren erfolgreich. Im Ergebnis konnten 29 der insgesamt 81 von der Stilllegung bedrohten Güterverkehrsstellen im Land erhalten bleiben. Die in diesem Zusammenhang mit den Unternehmen geführten Gespräche haben nicht nur deren Bereitschaft gezeigt, sich für die bestehende Schieneninfrastruktur einzusetzen, sondern auch Potentiale zur Stärkung des Schienengüterverkehrs aufgezeigt.

Der Landtag begrüßt deshalb die Überlegungen des Bundes, Förderprogramme für Gleisanschlüsse zu verabschieden und **fordert die Landesregierung auf**, die Bundesregierung hierbei zu unterstützen.

b) **Netz 21**

Die DB AG will durch die Trennung von schnellen und langsamen Verkehren die Netzkapazitäten erhöhen, Verkehrsabläufe flüssiger machen und Betriebskosten senken. Dabei will die DB Netz AG ihre Aktivitäten auf die Sanierung des Bestandsnetzes konzentrieren.

Diesen strategischen Ansatz unterstützt die Bahnkommission ausdrücklich und fordert eine vorrangige Umsetzung der hier geplanten Maßnahmen.

Der Landtag fordert die Landesregierung auf, die Umsetzung der Netz 21-Konzeption der DB AG nach ihren Möglichkeiten zu unterstützen.

c) **Regent und Regionetz**

Mit den Projekten „Regent“ und „Regionetz“ hat die DB AG unter dem Schlagwort „Mittelstandsoffensive“ eine neue Geschäftsstrategie für regionale Schienenstrecken entwickelt. Ziel ist es, durch Dezentralisierung der Betriebsführung, Kostenreduzierungen zu erreichen.

Die Bahnkommission begrüßt grundsätzlich diesen Ansatz der Dezentralisierung, da nach vorliegenden Erfahrungen durch eine Verantwortung vor Ort, flexibler und kostengünstiger gearbeitet wird. Das Vorgehen der DB AG wird aber deutlich kritisiert.

Der Landtag fordert die Landesregierung auf, gegenüber der DB AG bei der Regionalnetzentwicklung darauf hinwirken, dass

- bei der Einführung regionaler Netze keine Rest- oder unverbundener Teilstrecken sondern effiziente und wirtschaftlich tragfähige Lösungen anzubieten sind und
- dass die Übertragung regionaler Netzen durch Pacht oder ähnliche Lösungen an regionale Betreiber in Nordrhein-Westfalen möglich wird.

d) **Netzoptimierung**

Aufgrund mangelnder Investitionen in das Bestandsnetz hat sich der Zustand des Netzes so weit verschlechtert, dass auf vielen Abschnitten aus Sicherheitsgründen Langsamfahrstellen eingerichtet werden mussten.

Aus Sicht der DB AG haben der Abbau von Planungskapazitäten im Zuge der Bahnreform und die haushaltstechnischen Unsicherheiten vergangener Jahre zu dem Instandhaltungstau geführt.

Entgegen dieser Argumentation sieht die Bahnkommission die Gründe in der Strategie der DB AG, Instandhaltungen so lange zu unterlassen bis die Strecke einen Zustand erreicht hat, der eine Reinvestition und damit die Finanzierung mit Bundesmitteln rechtfertigt.

Zudem wird systembedingt im Regionalnetz nicht in Strecken investiert, deren mittelfristiger Erhalt nach Auffassung der DB AG nicht gesichert ist. Um die Mängel zu beseitigen sollte die DB AG zur präventiven Unterhaltung zurückkehren. Dazu muss ein Planungsbudget für laufende Maßnahmen mit Verantwortlichkeit und Mittelzugriff vor Ort bereitgestellt werden.

Der Landtag fordert die Landesregierung auf, mit der DB AG unter der Perspektive der Netzoptimierung eine Mängel- und eine entsprechende Maßnahmenliste zur Beseitigung dieser Mängel ergänzt um einen konkreten Zeitplan zur Mängelbeseitigung zu vereinbaren.

IV. Kundenorientierter Qualitätspakt im Nahverkehr

Eine Attraktivitäts- und Qualitätssteigerung des Nahverkehrs ist nur durch eine stärkere Kundenorientierung zu erreichen. Bei einer Fahrt spielen nicht nur Pünktlichkeit, Reisezeit und Häufigkeit der Zugverbindungen eine Rolle, sondern auch Fahrzeugqualität (Komfort), Service, Sicherheit, Bahnhofsinfrastruktur und Informationen über das Angebot. Daher spiegelt Kundenzufriedenheit das individuelle Ergebnis der Zufriedenheit mit dem gesamten Angebot wider. Kundenzufriedenheit ist somit nur durch strikte Kundenorientierung zu erreichen.

Insbesondere zum Jahreswechsel 2002/2003 haben Zugverspätungen, Qualitätsmängel sowie eine schlechte Informationspolitik der Deutschen Bahn im Nah- und Fernverkehr zu einer nie da gewesenen Beschwerdeflut geführt. Bahnkundinnen und -kunden konnten den umfangreichen Einsatz von Steuergeldern für die Qualitäts- und Angebotssteigerungen in Nordrhein-Westfalen nicht erfahren.

Dies stand im Widerspruch zum politischen Handeln des Landtages und der Landesregierung, die durch die Einführung des zweiten integralen Taktfahrplanes erhebliche Leistungssteigerungen auf der Schiene und zum Beispiel durch das "Drei-S-Programm" erhebliche Qualitätsverbesserungen im SPNV veranlasst haben.

Dabei haben die Zweckverbände hinsichtlich ihrer umfangreichen finanziellen Mittelvergabe im SPNV, aber auch die Pendlerinnen und Pendler einen Anspruch auf eine der bezahlten Bestellung, beziehungsweise dem bezahlten Fahrpreis angemessene Gegenleistung insbe-

sondere bezüglich Pünktlichkeit, Platzangebot, Informationsservice, Sauberkeit und Sicherheit.

Niemand kann Verspätungen aufgrund technischer Mängel oder externer Störfälle in einem komplexen System wie dem Nahverkehr ausschließen. Kundenorientierung bedeutet aber zum Beispiel, in diesen Fällen die Fahrgäste so schnell und gezielt wie möglich (ggf. unter Einsatz moderner Medien wie Internet, Videotext etc. zum Beispiel entsprechend dem Angebot der Flughäfen) zu informieren. Zur Kundenorientierung gehört auch, Fernverkehrszüge nach akzeptablen Regelungen bei Nahverkehrsverspätungen für die Nahverkehrskunden freizugeben.

Vor dem Hintergrund der Erfahrungen des Bahnverkehrs zum Jahreswechsel 2002 / 2003 hält der nordrhein-westfälische Landtag die Entwicklung von klar definierten, einheitlichen Qualitätskriterien und -standards sowie eine effiziente Qualitätskontrolle für dringend geboten.

Daher fordert der Landtag die Landesregierung auf, gemeinsam mit den Zweckverbänden in der noch zu gründenden ÖPNV-Managementgesellschaft unter Mitwirkung der Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen ein Qualitätsmanagement zu entwickeln.

Dabei soll der Fahrgast, seine Bedürfnisse und Erwartungen an den öffentlichen Personenverkehr, im Vordergrund aller Betrachtungen stehen, so dass die Kundenorientierung das oberste Ziel im ÖPNV wird. Die DIN EN 13816 ist in diesem Zusammenhang auf ihre Anwendung zur Verbesserung der Servicequalität zu prüfen.

Auf die Nichteinhaltung der vereinbarten Qualitätsanforderungen soll künftig mit Sanktionen nach Maßgabe der abzuschließenden Verkehrsverträge reagiert werden.

Der Landtag fordert die Landesregierung auf, mit den Zweckverbänden sowie den Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen unter Mitwirkung der Schlichtungsstelle Nahverkehr einen "Qualitätspakt Nahverkehr" zu vereinbaren. Hierbei sollen folgende Handlungsempfehlungen geprüft werden:

- die konsequente Freigabe von Fernzügen für den Nahverkehr nach akzeptablen Bedingungen Vorgaben,
- die Einsetzung bahninterner Qualitätsscouts zur schnellen Fehleranalyse im Fahrbetrieb und auf den Stationen – um sofortige Mängelbeseitigungen umzusetzen,
- die notwendige Modernisierung und Ausweitung der Fahrzeugflotte, damit die zur Zeit bestehenden Kapazitätsengpässe insbesondere im Berufsverkehr beseitigt werden. Vor allem der Wegfall von Interregio-Linien muss durch verstärkte Fahrzeugkapazitäten bei Regionalexpress- und S-Bahnlinien abgefangen werden.
- zusätzliche Anstrengungen in den Bereichen Sicherheit, Sauberkeit und Service. Hierzu zählt eine umfassende und zutreffende Kundeninformation in den Bahnhöfen aber auch in den Medien. Flugverspätungen und Staus können heute bereits vor Reiseantritt über Videotext oder Internet abgefragt werden und ermöglichen so dem Reisenden entsprechende Umdisponierungen.

Hierzu zählt aber auch eine kundenfreundliche Sauberkeit von Fahrzeugen und Bahnstationen, insbesondere bezüglich der Bahnhofstoiletten. Dazu sind vermehrt Kooperationen mit örtlichen Akteuren wie zum Beispiel den Kommunen oder Bahnhofsrestaurants/-kiosken etc. anzustreben. Vereinfacht werden kann dies durch die verbesserte Bereitstellung von Bahnhofsbreichen für Gewerbetreibende, die für die Sauberkeit und Sicherheit ihres Gewerbeumfeldes mitverantwortlich werden.

Bahnhöfe sind die Visitenkarten der Städte und verschaffen vielen Reisenden einen ersten und nachhaltigen Eindruck. Daher ist gerade hier neben den notwendigen technischen Modernisierungen eine Wiederbelebung dieser öffentlichen Räume im privaten Eigentum dringend geboten.

- die Erarbeitung konkreter Maßnahmenkataloge für die jährlich wiederkehrenden schlechten Witterungsverhältnisse mit klaren Zielvorgaben zur Umsetzung,
- die Verbundgrenzen dürfen nicht weiterhin die Mobilität der Fahrgäste im ÖPNV behindern, so dass kurzfristig durch die ÖPVN-Managementgesellschaft ein einheitlicher NRW-Tarif eingeführt werden sollte.
- im Sinne des Verbraucherschutzes müssen die Fahrgastrechte auf eine einheitliche, gesetzliche Grundlage gestellt werden.

Auf der Basis des seit dem 01.01.2003 geltenden neuen ÖPNV-Gesetz NRW wird das Land und die Zweckverbände eine gemeinsame Management-Gesellschaft gründen. Diese Gesellschaft soll kurzfristig ihre Arbeit aufnehmen und die Umsetzung sowie die Einhaltung des Qualitätspaktes Nahverkehr sicherstellen.

Dazu soll sie in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen jährlich einen "Qualitätsbericht Nahverkehr" erstellen und dem Verkehrsausschuss des Landtages zuleiten.

Zur Stärkung der Fahrgastinteressen ist die Arbeit der Schlichtungsstelle Nahverkehr der Verbraucherzentrale fortzuführen. Die Verkehrsunternehmen werden aufgefordert, mit der Schlichtungsstelle beim Beschwerdemanagement besser als bisher zu kooperieren.

V. Darüber hinaus fordert der Landtag nach Auswertung des Berichtes der Regierungskommission "Zukunft der Bahn in NRW" die Landesregierung auf, sich bei der Bundesregierung für folgende weitere Maßnahmen zur Stärkung der Bahn einzusetzen:

- a) Bei der Novellierung des Bundesverkehrswegeplans müssen Neu- und Ausbaumaßnahmen im Schienenverkehr eine hohe Priorität erhalten. Folgende Maßnahmen sind entsprechend der Empfehlung der Bahnkommission zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen unter Berücksichtigung des Lärmschutzes in Nordrhein-Westfalen unverzichtbar:
 - der Ausbau der Strecke Dortmund-Kassel als Fernverkehrsverbindung,
 - der Ausbau der Strecke Köln-Aachen als Bestandteil der geplanten Hochgeschwindigkeitsverbindung Paris - Brüssel - Köln / Amsterdam / London,
 - der Ausbau der Betuwe - Linie auf deutscher Seite zwischen der niederländischen Grenze, Emmerich und Oberhausen sowie des südlichen Bypasses,
 - den Ausbau der Strecke von Hagen nach Gießen zur Beschleunigung des regionalen Personenverkehrs und als Alternativstrecke außerhalb des Vorrangnetzes für den Güterverkehr,
 - die Beseitigung der Engpässe in den Knoten Köln und Dortmund,
 - die Beseitigung des Engpässe zwischen Münster und Lünen sowie Dortmund und Hamm durch zusätzliche Gleise
 - die Planungen zum Eisernen Rhein sollen forciert werden.
- b) Der Verkehrsausschuss des Landtags hat mit seinem Beschluss vom 09.03.2000 "Schritte zum fairen Wettbewerb im Verkehr ..." (Lt-Drs.12/4610) die Landesregierung aufgefordert, sich im Rahmen einer Bundesratsinitiative für eine Trennung von Netz und Betrieb bei der DB AG einzusetzen. Diese Trennung wurde entsprechend den Vorschlägen der vom BMVBW eingesetzten Task Force in Form einer konzerninternen Abgrenzung der Bereiche Netz und Betrieb sowie durch Gründung einer Trassenagentur beim Eisenbahnbundesamt vollzogen. Sollte sich dieser Weg als unzureichend erweisen und eine Diskriminierung nichtbundeseigener Eisenbahnunternehmen fortbestehen, **fordert der**

Landtag die Landesregierung auf, entsprechend des oben genannten Landtagsbeschlusses tätig zu werden.

Edgar Moron
Carina Gödecke
Gerd Wirth

und Fraktion

Sylvia Löhrmann
Johannes Remmel
Peter Eichenseher

und Fraktion