



Verkehrsausschuss

13. Sitzung (öffentlich)¹

7. Juni 2023

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:34 Uhr bis 14:51 Uhr

Vorsitz: Matthias Goeken (CDU)

Protokoll: Sitzungsdokumentarischer Dienst

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Vor Eintritt in die Tagesordnung

5

Der Ausschuss stimmt dem mündlichen Antrag des Abgeordneten Oliver Krauß (CDU) mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD zu, den Bericht der Landesregierung zum Tagesordnungspunkt 4 „Welche Möglichkeiten wurden seitens der Landesregierung zur Verhinderung der Abellio-Pleite mit welchem Ergebnis geprüft?“ in öffentlicher Sitzung, aber Nachfragen im Hinblick auf ein Gerichtsverfahren in nichtöffentlicher bzw. vertraulicher Sitzung zu behandeln.

1 Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW

7

Bericht
des Kompetenzcenters (*Präsentation s. Anlage 1*)

– Wortbeiträge

¹ vertraulicher Teil mit der Fortsetzung des TOP 6 siehe vAPr 18/34

2 Beeinträchtigung des Flugverkehrs durch eine NATO-Übung *(Bericht auf Wunsch der Landesregierung)* **22**

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1268

– mündlicher Bericht der Landesregierung

– Wortbeitrag

3 Leistungsfähige Wasserstraßen und verlässliche Infrastruktur der Binnenschifffahrt **25**

Antrag
der Fraktion der CDU und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 18/4370

Entschließungsantrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/4447

– Wortbeiträge

Der Ausschuss kommt überein, eine Anhörung durchzuführen.
Die Festlegung der genauen Vorgehensweise erfolgt in der
Obleuterunde.

4 Situation der Lkw-Stellplätze auf allen Ebenen in den Fokus nehmen **27**

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 18/4343

– keine Wortbeiträge

Der Ausschuss kommt auf Antrag des Abgeordneten Klaus
Esser (AfD) überein, eine schriftliche Anhörung durchzuführen.
Die Festlegung der genauen Vorgehensweise erfolgt in der
Obleuterunde.

5 Verschiedenes **28**

Der Ausschuss kommt überein, dass die Sitzung des Ausschusses am 16. August 2023 ersatzlos entfällt.

6 Welche Möglichkeiten wurden seitens der Landesregierung zur Verhinderung der Abellio-Pleite mit welchem Ergebnis geprüft? (Bericht beantragt von der Fraktion der SPD [s. Anlage 2]) **29**

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1296

– Wortbeitrag

* * *

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Vorsitzender Matthias Goeken schlägt vor, nach dem Tagesordnungspunkt 1 als neuen Tagesordnungspunkt einen Bericht der Landesregierung zur Beeinträchtigung des Flugverkehrs durch eine NATO-Übung aufzunehmen. Hierzu sei den Ausschussmitgliedern bereits die Vorlage 18/1268 zugegangen.

Ferner sei vorgesehen, den Tagesordnungspunkt 4 „Welche Möglichkeiten wurden seitens der Landesregierung zur Verhinderung der Abellio-Pleite mit welchem Ergebnis geprüft?“ nach dem Tagesordnungspunkt 5 „Verschiedenes“ aufzurufen.

Christof Rasche (FDP) hält es für erforderlich, innerhalb der Obleuterunde die Frage zu diskutieren, inwieweit Anträge der Fraktionen zugunsten von Berichtswünschen der Landesregierung in der Reihenfolge der Tagesordnung später einzugliedern seien.

Vorsitzender Matthias Goeken führt aus, zunächst sei überlegt worden, den Bericht der Landesregierung zuerst zu behandeln. Im Hinblick auf die anwesenden Gäste sei es aber angebracht gewesen, zunächst den Tagesordnungspunkt 1 zu behandeln. Nach seiner Einschätzung stelle es aber kein Problem dar, die gesamte Tagesordnung in dem zur Verfügung stehenden Zeitfenster von zwei Stunden zu bewältigen.

Minister Oliver Krischer (MUNV) erläutert, der neue Tagesordnungspunkt solle nur dazu dienen, den Ausschuss über die NATO-Übung „Air Defender“ und die sich daraus ergebenden Konsequenzen zu informieren. An welcher Stelle der Bericht in die Tagesordnung aufgenommen werde, sei für die Landesregierung nicht relevant.

Christof Rasche (FDP) ist erfreut, wenn sich Minister Oliver Krischer des Luftverkehrs annehme, sodass dafür Tagesordnungspunkt 2 vermutlich prädestiniert sei.

Gordan Dudas (SPD) fragt, weshalb ein Tausch zwischen den Tagesordnungspunkten 4 und 5 erfolgen solle.

Vorsitzender Matthias Goeken erläutert, in der gestrigen Obleuterunde sei dieses Vorgehen so vereinbart worden, da davon auszugehen sei, dass der Tagesordnungspunkt 4 in nicht öffentlicher oder möglicherweise sogar in vertraulicher Sitzung zu beraten sei. Vor einer nicht öffentlichen bzw. vertraulichen Sitzung müsse telefonisch die Anweisung gegeben werden, die Video- und Audiozuschaltung abzuschalten. Es gestalte sich schwierig, wenn nach der Behandlung des Tagesordnungspunktes 4 wieder eine Video- und Audiozuschaltung für Tagesordnungspunkt 5 erfolgen müsse. Deshalb bitte er der beabsichtigten Vorgehensweise zuzustimmen.

Gordan Dudas (SPD) gibt den Hinweis, es müsse vom Ausschuss der Beschluss gefasst werden, die Sitzung in nicht öffentlicher bzw. vertraulicher Sitzung fortzusetzen. Deshalb müsse dies von einer Fraktion beantragt werden.

Vorsitzender Matthias Goeken bestätigt, wenn zum Tagesordnungspunkt 4 Fragen gestellt würden, die nur in nicht öffentlicher oder vertraulicher Sitzung beantwortet werden könnten, sei ein solcher Beschluss erforderlich.

Oliver Krauß (CDU) beantragt, den Bericht der Landesregierung zum Tagesordnungspunkt 4 in öffentlicher Sitzung, aber im Hinblick auf ein Gerichtsverfahren Nachfragen in nichtöffentlicher bzw. vertraulicher Sitzung zu behandeln. In dem Zusammenhang sei es ein pragmatischer Vorschlag, den Tagesordnungspunkt 5 zuvor zu behandeln, damit der Tagesordnungspunkt 4 an einem Stück beraten werden könne. Deshalb werbe er dafür, die Tagesordnung in dieser Hinsicht umzustellen.

Gordan Dudas (SPD) wirft die Frage auf, ob sofort oder im Rahmen der Behandlung des Tagesordnungspunkt 4 über den Antrag seines Vorredners abgestimmt werden solle.

Vorsitzender Matthias Goeken kündigt an, er werde jetzt über den Antrag des Abgeordneten Oliver Krauß abstimmen lassen.

Gordan Dudas (SPD) kann einerseits der Argumentationslinie des Abgeordneten Oliver Krauß folgen, aber auf der anderen Seite werde von der Fraktion der SPD auch ein öffentlicher Diskussionsbedarf gesehen, weshalb sich die SPD-Fraktion bei der Abstimmung über den Antrag der Stimme enthalten werde.

Der Ausschuss stimmt dem mündlichen Antrag des Abgeordneten Oliver Krauß (CDU) mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD zu, den Bericht der Landesregierung zum Tagesordnungspunkt 4 „Welche Möglichkeiten wurden seitens der Landesregierung zur Verhinderung der Abellio-Pleite mit welchem Ergebnis geprüft?“ in öffentlicher Sitzung, aber Nachfragen im Hinblick auf ein Gerichtsverfahren in nichtöffentlicher bzw. vertraulicher Sitzung zu behandeln.

1 Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW

Bericht
des Kompetenzcenters (*Präsentation s. Anlage 1*)

Vorsitzender Matthias Goeken: Die Obleute haben vereinbart, dass dem Ausschuss das Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW und dessen Arbeit vorgestellt wird. Dazu haben wir Herrn Kai Schulte eingeladen.

Herzlich willkommen, Herr Schulte! Sie haben noch einige Kolleginnen und Kollegen mitgebracht. Von go.Rheinland ist auch Dr. Reinkober anwesend. Sie haben eine Präsentation vorbereitet, die später dem Ausschussprotokoll beigefügt wird. Es ist besprochen, dass Sie einen ca. 15-minütigen Inputvortrag mit den Folien halten. Anschließend treten wir dann in die Diskussion ein, und es besteht die Möglichkeit, Fragen zu stellen. Ich sehe, dass schon die erste Folie aufgeschaltet ist. Herr Schulte, bitte sehr.

Kai Schulte (Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrter Herr Minister, sehr geehrter Herr Staatssekretär, meine Damen und Herren! Zunächst einmal schönen Dank, dass ich die Möglichkeit habe, das Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan Nordrhein-Westfalen heute vorstellen zu können.

Bei meiner Vorstellung wird gleich am Anfang deutlich, was das Kompetenzcenter ist und wo wir angesiedelt sind. Auf einige Schwerpunktthemen, die wir derzeit bearbeiten, werde ich im Weiteren eingehen, um dann vielleicht einen Überblick über unsere Themen zu schaffen.

(Der Vortrag wird von einer Präsentation begleitet [siehe Anlage 1])

Ich habe eine Agenda mitgebracht und würde nach einer Vorstellung des KC ITF einen ganz kleinen Exkurs machen und nur kurz darauf hinweisen, dass das Hauptthema, das wir beackern, nämlich den Taktfahrplan in Nordrhein-Westfalen weiterentwickeln, gerade in diesen Tagen ein kleines Jubiläum feiert, weil es den nämlich schon seit 25 Jahren gibt. Darauf werde ich gleich noch kurz eingehen.

Gerade lassen sich die Folien nicht weiterschalten, aber ich will trotzdem die Zeit nutzen, weil der Anfang auch ganz gut ohne Folien geht.

Das Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan ist eines von vier Kompetenzcentren, die eingerichtet und vom Land Nordrhein-Westfalen gefördert wurden, um Schwerpunktthemen mit landesweiter Relevanz zu betrachten.

Wir sind eines davon. Wie gesagt, unsere Aufgabe ist es, den Fahrplan fortzuschreiben und so zu vertakten, dass es ein Gesamtsystem, ein attraktives Angebot im Schienenpersonennahverkehr, aber auch darüber hinaus geben kann; denn wenn wir Taktknoten haben, in denen man gut und zu jeder Stunde zur gleichen Zeit umsteigen kann, kommt nicht nur ein Gewöhnungseffekt, sondern man kann den weiteren öffentlichen Personenverkehr gut daran anbinden. Daran arbeiten wir. Das machen wir natürlich nicht allein, sondern das machen vor allen Dingen die drei Aufgabenträger, die

dafür zuständig sind, go.Rheinland, VRR und NWL. Unsere Aufgabe ist es, das in gemeinschaftlicher Arbeit so weit zueinander zu bringen, dass am Ende ein landesweites Gesamtsystem dabei herunkommt.

Das machen wir, indem wir die Angebotsplanung, wie es so schön heißt, bearbeiten und darüber hinausgehend Infrastrukturmaßnahmen ableiten. Das ist letzten Endes ein sehr verschränktes System, das man nicht voneinander trennen kann. Weitere Arbeitsschwerpunkte gliedern sich da auch ein. Das eine ist das Thema „Qualität“, das andere ist die Baustellenkommunikation, die ein großes Thema geworden ist und uns in den nächsten Jahren noch viel beschäftigen wird.

Auf der nächsten Folie ist dargestellt, dass wir das Angebot zum Kern unserer Betrachtung und Arbeit machen. Es ist vielleicht ganz wichtig, dass wir das hervorheben. Während man früher gesagt hat, wir bauen Infrastruktur und danach schauen wir, was darauf fahrbar ist, ist es heutzutage genau umgekehrt. Nicht nur bei uns, sondern letzten Endes bundesweit und in den meisten europäischen Ländern wird das genauso praktiziert. Das heißt, man schaut erst: Was wollen wir erreichen? Wo ist der Bedarf für welche Verkehre? Davon leiten wir dann die Infrastruktur ab.

Bevor ich gleich einige Schwerpunktthemen benenne, möchte ich einen winzigen Exkurs zum Thema „25 Jahre ITF“ machen. Im Mai 1998 startete die erste Stufe des Integralen Taktfahrplans. Wenn man zurückschaut, was sich in den letzten Jahren getan hat, muss man schon sagen, da ist Nordrhein-Westfalen mit einer kleinen Erfolgsgeschichte gesegnet. Die Kundinnen und Kunden haben im wahrsten Sinne des Wortes sehr schnell erfahren, was das bedeutet. Insofern sind die Nachfragezahlen über die Zeit sehr gut gestiegen.

Man kann das immer so schön in Relation setzen. Auf der einen Seite haben wir mehr Verkehre. Die kleinen roten Bälle mit den Zahlen, die Sie dort sehen, sind die Millionen Zugkilometer, die pro Jahr gefahren werden. Wir sind 1998 mit 85 Millionen Zugkilometern gestartet, während es im Jahr 2022 117 Millionen Zugkilometer sind. Das sind rund 31 % mehr. Das ist eine Menge, aber noch schöner ist es, dass die Fahrgastentwicklung sehr, sehr stark überproportional gestiegen ist. Das ist in der letzten Zeit aufgrund von aktuellen Einflussgrößen – ich erinnere immer an Corona – ein Stück weit wieder eingebrochen, aber insgesamt gesehen ist die Entwicklung sehr, sehr positiv. Man kann sehen, wenn man das Jahr 1998 mit dem Jahr 2019 vergleicht – also noch vor dem Corona-Zeitraum –, haben wir hier ein Plus von 91 %.

Was hier nicht abgebildet ist, was mir aber ganz wichtig ist zu erwähnen: Während wir dieses Mehraufkommen sowohl vom Angebot als auch von den Reisenden haben, ist eines leider nicht so erfreulich gestiegen, nämlich die Infrastruktur insbesondere trassenseitig. Das heißt, wir fahren auf dem bestehenden System, teilweise sehr alten System, immer mehr und belasten es immer mehr. Sie und ich kennen das, das ist inzwischen zu einem massiven Problem geworden, wenn man es denn weiterentwickeln will und sich auf Verkehre im Nah- und Fernverkehr verlassen möchte.

Das ist dann auch ein Thema, das wir als Schwerpunktthema heute kurz vorstellen möchten. Ich werde das kurz fassen, aber mir ist es sehr wichtig zu sagen, dass das Qualitätsmonitoring landesweit eines ist, das uns immer sehr stark bewegt; denn wir

haben den Daumen auf dem Puls der ganzen Qualitätsmessdaten und sehen und können beobachten, wo der Verkehr im Schienenpersonennahverkehr mit welchem Qualitätsniveau stattfindet. Einerseits erstellen wir dazu einen Jahresbericht, den wir jedes Jahr herausgeben. Ich hoffe, Sie haben ihn in den nächsten Tagen in Ihren Postfächern; denn es ist gerade herausgekommen. Das ist der Qualitätsbericht vom Jahr 2022. Da wir natürlich auch aktuellere Daten haben wollen, gibt es parallel ein Angebot, quartalsweise Daten online einzusehen. Wer möchte, kann das linienbezogen für alle über 100 Linien in Nordrhein-Westfalen machen.

Zu einzelnen Linien gehen wir auch noch tiefer und machen Qualitätsanalysen mit Handlungsableitungen.

Wir sehen hier – das ist die einzige Qualitätszahl, zu der ich etwas ausführen möchte, während das andere eher für das Protokoll ist –, dass wir im Jahr 2022 leider in Sachen „Qualität“ bei der Pünktlichkeit einen Einbruch hatten. Während wir sonst immer signifikant über 80 % lagen – zwar kein Topwert, aber immerhin –, gab es 2022 einen Einbruch auf nur noch 77,9 %, wenn man alle Linien kumuliert und gemeinsam betrachtet. Unsere Pünktlichkeitsprämisse ist, Züge ab vier Minuten gelten als verspätet, anders als bei der Bahn, bei der erst ab sechs Minuten Züge als verspätet gelten.

Das ist ein Einbruch, der gerade im Jahr 2022 viele Ursachen hat. Die Infrastruktur habe ich eben benannt. Bautätigkeiten auf einem sehr hohen Niveau kann man noch hinzunehmen. Das Stichwort „Personalmangel“ ist zu erwähnen, wobei ich ausdrücklich sagen möchte, das ist nicht Personalmangel ausschließlich bei Verkehrsunternehmen, sondern in der gesamten Branche. Das heißt, auch Stellwerke oder die Betriebsstätten der Werkstätten oder Ähnliches sind teilweise unterbesetzt. Es kneift also überall in den Branchen der Bahn.

In die Grafik, die ich gerade gezeigt haben, gehen nicht die Zugausfälle ein, sondern die werden gesondert betrachtet. Das lege ich aber nur dem Protokoll bei. Da waren wir im vergangenen Jahr auch auf einem recht hohen Niveau. Im Jahr 2023 stellen wir aber mit den ersten Daten fest, ein ganz klein wenig stabilisiert sich das wieder. Ich bin und bleibe optimistisch, dass sich das Niveau wieder nachdrücklich ein bisschen stabilisiert.

Wir bekommen die Daten übrigens von den Aufgabenträgern, die die sehr minutiös haben. Die Zusammenarbeit läuft so, dass wir sie zu landesweiten Daten aggregieren. Die Quintessenz ist, unsere Anstrengungen, die wir alle in der Branche auf hohem Niveau unternehmen – ich glaube, das kann man ruhig einmal sagen –, müssen mindestens auf diesem Niveau bleiben. Das heißt, wir legen gerade eine hohe Schlagzahl hin.

Fachkräftegewinnung ist etwas, an der wir in Nordrhein-Westfalen massiv dran sind und bei der wir auch erste Erfolge verzeichnen können. Es dauert natürlich, bis sich so etwas draußen entsprechend niederschlägt.

Weitere Aspekte hatte ich eben mit der überlasteten Infrastruktur, Baustellenmanagement etc. genannt.

Der nächste Themenschwerpunkt, den ich benennen möchte, ist einer, den Sie vor gut einem Jahr schon einmal hier im Verkehrsausschuss behandelt haben, und zwar in der Januar-Sitzung im vergangenen Jahr das Thema „Zielnetzkonzeption im Schienenpersonennahverkehr in Nordrhein-Westfalen“. Vor einem Jahr hatten wir mit einer Vorlage das Thema platziert und kommuniziert, dass wir eine Betrachtung nach einer gemeinsamen Erarbeitung machen, auch hier wieder federführend vom inhaltlichen Input durch die drei Aufgabenträger. Wir haben dann versucht und, ich glaube, es auch geschafft, so zu koordinieren, dass wir hinterher gemeinsam einen landesweiten Überblick für die Zieljahre hatten. Dies einmal zehn Jahr nach vorne ausgehend vom Jahr 2022 bis zum Jahr 2032, in denen sehr konkrete Projekte enthalten sind, und dann haben wir eine Langfristbetrachtung bis zum Jahr 2040 vorgenommen. Stets stehen die Bedürfnisse der Fahrgäste im Mittelpunkt. Das haben wir alles schön betrachtet, damit wir auf allen Korridoren – Hauptstrecken, Nebenstrecken etc. – das Niveau auf solche Beine stellen, die zukunftsfruchtig sind; denn wir möchten mit dieser Planung zeigen, dass wir wissen, wo wir mit dem Schienenpersonenverkehr in Nordrhein-Westfalen hinmöchten, und dass der SPNV dabei ein wichtiger Baustein in Sachen Mobilität der Zukunft spielt.

Die Zielnetzkonzeption, die wir erstellt hatten, haben wir gleich, als sie fertig war, schon weiterentwickelt. Warum wir das gemacht haben, ist eigentlich Kern der Botschaft von diesem Themenbereich, die ich heute rüberbringen möchte. Es gibt mit Stichtag 1. Juni eine aktualisierte Zielnetzplanung. Das haben wir deswegen gemacht, weil wir den nächsten Schritt tun wollen, und dafür war einiges an Schärfung und Weiterentwicklung bzw. detailliertere Arbeit notwendig, um planerische Aussagen für einen nächsten Schritt zu treffen, den wir tun wollen, und zwar ist das eine sogenannte Robustheitsprüfung.

Man kann sich viel auf dem Papier ausdenken, was man alles vorhat, aber das Ganze muss fahrbar sein, und zwar auch in einem Störfall. Das Ganze wird also in zwei Stufen geprüft, um zu simulieren, wie qualitätsmäßig hochwertig das Ganze ist, was wir machen. Das kann man machen, weil es Spaß macht – jedenfalls dem einen oder anderen –, aber das kann man vor allen Dingen auch machen, um eine Belastbarkeit der Planung hinzubekommen. Das ist das Wesentliche für uns.

All das, was wir hier an Zielplanung festgeschrieben haben und aufzeigen wollen, wird Geld kosten. Das muss man mit Finanzmitteln realisieren. Da will man natürlich wissen, dass das Geld gut investiert ist und keine Fehlinvestition wird. Es gibt standardisierte Verfahren, um so eine Fahrplanrobustheitsprüfung durchzuführen. Das läuft einmal mit einer Betriebsprogrammstudie. Da wird mikroskopisch modelliert, wie die Infrastruktur aussehen muss. Im nächsten Schritt kommt es zu der eigentlichen Prüfung mit Simulationen auch im Störfall. Das ist also ein sehr mathematisches System und wird auch nicht von uns gemacht, sondern von dem, dem der größte Teil der Infrastruktur gehört, der DB Netz AG. Das Ganze steht jetzt direkt in den Startlöchern. Wir werden in den nächsten Tagen und Wochen damit starten. Das ist ein Verfahren – das kann man auch sagen –, das in der Größenordnung bundesweit einmalig ist. Da stellt sich Nordrhein-Westfalen fundiert auf, um in Gesprächen auch mit dem Bund und Weiteren aufzuzeigen, wie belastbar unsere Planungen sind.

Die Weiterentwicklung und Fortschreibung des Zielnetzes hat natürlich Kernbotschaften. Ich könnte jetzt en détail aufzeigen, was alles dahintersteckt und sich bis 2040 ändern wird, so es denn tatsächlich umgesetzt wird. Dann würde ich aber viel mehr Redezeit benötigen als die 15 Minuten, die ich gleich schon überzogen habe.

Wichtig ist mir aber, dass wir ein paar Kernbotschaften unterstreichen. Wir haben zwei Zeitscheiben. Beide Zeitscheiben bauen aufeinander auf, und beide Zeitscheiben sind auch kohärent passgenau zu den Planungen des Deutschlandtaktes mit dem dritten Entwurf. Das ist eine Botschaft, die in Gesprächen mit dem Bundesverkehrsministerium wichtig ist.

Wir haben uns zum Ziel gesetzt, dass wir durch einige Reaktivierungen weitere Kommunen ans Schienennetz anschließen werden. Das sind bis 2032 nach den Planungen zwölf. Wer wissen möchte, welche das sind, findet die im Anhang. Am Ende kann ich das gerne einmal zeigen.

Wir wollen einen wesentlichen Beitrag zur Dekarbonisierung leisten. Das heißt, der Elektrifizierungsgrad – hier ist als Part A die Einrichtung von weiteren Oberleitungen – soll bis 2040 auf 75 % steigen. Das ist deswegen nicht so hoch, weil wir inzwischen mit einer anderen Technik ziemlich große Distanzen zurücklegen können, und zwar ist das akkubetriebener Verkehr mit batteriebetriebenen Fahrzeugen oder Wasserstofffahrzeugen, die inzwischen sehr hohe Distanzen zurücklegen können. Das heißt, es ist gar nicht mehr überall Oberleitung notwendig, und man erreicht schneller das Ziel der Dekarbonisierung. Die Idealvorstellung ist natürlich, dass ausschließlich grüner Strom darüber fließt, aber da sind wir noch nicht.

Es läuft einiges an weiteren Dingen und Impulsen, die wir gegenüber der ersten Fassung der Zielnetzplanung geben möchten. Das ist sehr ambitioniert – das darf ich sagen –, wird viel Know-how kosten und vor allen Dingen auch einiges an Finanzen notwendig machen, damit so etwas realisiert werden kann.

Ich hatte eben schon erwähnt, dass Nordrhein-Westfalen sich mit diesen Planungen gut aufgestellt hat. Ich möchte noch einen kleinen Aspekt ergänzen, weil wir neulich erst auf politischer Ebene gefragt worden sind: So, jetzt haben wir so eine Planung. Ist die jetzt in Beton gegossen? – So etwas ist das natürlich nicht. Wir müssen natürlich Wert darauflegen, dass jetzt erst einmal das, was wir bis hierhin erstellt haben, in die Robustheitsprüfung eingegossen wird. Das heißt aber nicht, dass danach keinerlei Fortschreibungen und Abänderungen mehr möglich wären. Eine dynamische Weiterentwicklung ist und bleibt also notwendig und werden wir sicherlich auch vornehmen.

Ich habe im Anhang, den Sie im Protokoll finden werden, jede Menge weitere Informationen aufgeführt, was dieses Zielnetz für die Fahrgäste an Taktverdichtungen, Direktverbindungen etc. bringt. Die kann ich jetzt nicht aufführen, aber die finden Sie dort.

Ich komme zum Überblick weiterer Themenschwerpunkte. Das geht viel schneller als die gerade etwas breiter ausgeführten Punkte. Unsere Planungen gehen natürlich nur in gemeinschaftlicher Arbeit mit dem Fernverkehr. Wenn der Änderungen vornimmt, dann führt das sehr schnell dazu, dass eine Schneise der Verwüstung im Nahverkehr entsteht; denn wir haben nicht genug Platz, um beide Systeme störungsfrei durchfahren zu können. Das heißt, wir sind immer drauf und dran, unser System anzupassen,

wenn der Fernverkehr sich verändert. Das ist im Übrigen zum kommenden Fahrplanwechsel schon wieder im größeren Umfang für Nordrhein-Westfalen der Fall.

Das Thema „Generalsanierung von Hochleistungskorridoren“ – ein sperriger Begriff – ist durch die Presse gegangen. Die DB plant bis 2030 bundesweit über 40 Korridore generalzusanieren. Das heißt, in jeweils ungefähr fünf bis fünfeneinhalb Monaten einiges in der Infrastruktur so auf Vordermann zu bringen, dass danach erst einmal Ruhe hat. Nordrhein-Westfalen ist davon auch auf etlichen Korridoren betroffen. Wir versuchen zu unterstützen, dass das Land Nordrhein-Westfalen mit den Aufgabenträgern seine Zielvorstellungen dort einbringt und platziert. Das geht nicht erst los, wenn die Maßnahmen anstehen, sondern natürlich mit einem ganz gewaltigen Vorlauf, um Umleiterverkehre etc. auf die Beine zu stellen und Maßnahmen zu bündeln.

Weitere Korridorplanungen machen wir teilweise mit den Aufgabenträgern sehr, sehr detailliert und schauen natürlich, dass das immer ins Gesamtsystem passt.

Eine Sache, die ein bisschen plakativer ist, die wir machen – wir machen natürlich sehr viel Richtung Angebotsplanung im stillen Kämmerlein, aber etwas, was wir alle sehen, wenn wir Zug fahren, das machen wir jedes Jahr –, ist das Zusammenstellen des Regionalverkehrsplans. Das ist ein Übersichtsplan, in dem alle Linien Nordrhein-Westfalens mit den Haltepunkten und Bahnhöfen aufgeführt sind. Zur Orientierung, das ist ein schematischer Plan, den Sie in Bahnhöfen und hoffentlich auch in jedem Zug finden. Ich glaube aber, ein paar Lücken müssen wir da noch füllen. Der wird jährlich fortgeschrieben und ist in unserem Hause entstanden.

Den nächsten Themenschwerpunkt habe ich eben schon anskizziert, der eine ganz gewichtige Rolle spielt, die ich noch ganz kurz erwähnen möchte. Das ist die Baustellenkommunikation. Letzten Endes geht es darum, bei großen Maßnahmen, die alle vor der Tür stehen und die wir schon draußen erleben, die Reiseplanung für die Kunden bis hin zum Reiseziel sicherer zu machen. Daran arbeiten wir mit vielen, vielen Beteiligten.

Last but not least der Themenschwerpunkte – dann komme ich auch zum Ende – möchte ich noch etwas aus dem Zukunftsvertrag erwähnen. Eben habe ich schon erwähnt, dass wir einige Kommunen haben, die leider trotz dichten Schienennetzes nicht an den Schienenverkehr direkt angebunden sind. Hier möchten wir die Chance ergreifen und gemeinsam mit dem Land und den beteiligten Aufgabenträgern versuchen, eine Studie aufzustellen, wie man schienenferne Räume durch Schnellbussysteme anknüpfen kann. Viele machen das schon. Vieles gibt es schon seit Langem. Das heißt, wir schauen als erstes – das machen wir gerade –, wie der Bestand aussieht, wie der weitere Bedarf aussieht, welche Kommunen noch entsprechend der Verkehrsströme, die wir vorfinden, eine Verbesserung gebrauchen können. Wir stellen ein Grobkonzept auf, um Schnellbusachsen zu entwickeln und dann auf die Beine zu stellen. Das Ganze ist derzeit im flow. Ich finde, das ist ein ganz wesentlicher Punkt, bei dem man schnell Effekte erzielen kann. Im Gegensatz zu einer Langfristplanung, die, wie wir eben gehört haben, bis 2040 reicht, kann man hier Impulse mit raschen Erfolgen schaffen.

Sie merken, der ITF ist – das ist auch unser Anliegen – mehr als reiner Schienenverkehr, sondern wir müssen die weitere Vernetzung und Verflechtung immer mehr ins Auge nehmen.

Nach den Themenschwerpunkten, die ich gerade in einem Schnelldurchlauf versucht habe zu skizzieren, möchte ich noch sagen, dass wir derzeit in der Angebotsplanung vor gewaltigen Herausforderungen stehen. Die operativen Herausforderungen möchte ich nicht noch einmal erwähnen, aber ich möchte auf die politischen und strukturellen Dinge noch ein bisschen eingehen.

Während wir zeigen und planen, wohin es gehen könnte, stehen wir – das wissen Sie – vor der Situation, dass die Bestandsverkehre teurer geworden sind und wir schauen müssen, wie wir die finanziert bekommen. Es entsteht ein Spagat zwischen dem Finanzbedarf, um den Bedarfsverkehr auch in den nächsten Jahren so laufen zu lassen, dass er durchfinanziert ist. Auf der anderen Seite altert die Infrastruktur weiter. Infrastrukturmaßnahmen werden massiv teurer. Wir haben also auch dort ein Problem, auf das wir Antworten finden müssen. Darüber hinaus gibt es – zum Teil auch vom Bund aus – Großvorhaben, die angesetzt sind, um langfristige Projekte des Deutschlandtakts umzusetzen. So schön die auch sind, aber die werden sehr, sehr viel Geld kosten. Hier entsteht eine Diskrepanz zwischen dem, was wir heute brauchen, und dem, was wir in Zukunft vorhaben. Diese Diskrepanz braucht Antworten. Wir müssen versuchen, diese Antworten gemeinsam zu finden, um moderne Mobilität mit SPNV und mit Fernverkehr hinzubekommen.

Mir ist es ganz wichtig, dass wir mit dem, was wir tun, schnell und nicht nur langfristig draußen wirken. Ich fasse das mit einem Satz abschließend zusammen: Wesentlich wird sein, dass neben der Sicherung des Bestandserhalts ausreichend Finanzmittel für das ergänzende Angebot sowie für den Infrastrukturausbau bereitgestellt werden, um die Zielnetzkonzeption stringent und konsequent realisieren zu können.

Das sollen für heute meine Schlussworte sein. Ich gehe supergern auf Fragen ein und weise noch einmal auf das Backup mit weiteren Folien und Informationen insbesondere zum Zielnetz hin.

Danke schön.

(Beifall)

Vorsitzender Matthias Goeken: Herzlichen Dank, Herr Schulte. Herr Reinkober möchte das noch kurz ergänzen. Bitte sehr.

Dr. Norbert Reinkober (go.Rheinland): Gerne. – Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Das, was wir Ihnen hier vorstellen, ist die normale Arbeit. Wir sollten aber vielleicht besonders hervorheben, dass wir die Kompetenzzenter, die wir in Nordrhein-Westfalen haben, in 15 Jahren aufgebaut haben. Deshalb vielen Dank an alle Landesregierungen, die dazu beigetragen, dass wir hier ein richtiges Juwel haben, das bundesweit einmalig ist.

Wir werden von zahlreichen Bundesländern gefragt, wie wir es geschafft haben, auf der Landesebene und der kommunalen Ebene eine so verschränkte Bearbeitung sowohl der kommunalen als auch der regionalen und der Landesthemen hinzubekommen. Das kann man gar nicht hoch genug bewerten. Wir merken das gerade im Augenblick, wenn es beispielsweise um die Diskussion über Schnellbusse geht, bei denen wir eng mit den ÖPNV-Aufgabenträgern zusammenarbeiten müssen, oder wenn es um den Infrastrukturausbau geht. Da reden wir nicht nur davon, dass wir irgendwo einen Haltepunkt hinsetzen, sondern wir immer Verknüpfungen zum regionalen und lokalen Verkehr haben.

Das gilt auch dann, wenn es darum geht, sich um Baustellen zu kümmern. Heute haben wir es im „Kölner Stadtanzeiger“ auf die erste Seite geschafft, auf der wir dargestellt haben, warum wir den Kölner Hauptbahnhof in einer wirklich kritischen Zeit einen Tag komplett sperren, aber wir haben auch dargestellt, dass das alles auf unser Gesamtsystem einzahlt, weil wir Infrastruktur ausbauen, weil wir das machen, in das vor 20 Jahren kein Geld hineingeflossen ist und bei dem wir in Nordrhein-Westfalen wirklich ganz arg hinten sind und jetzt in ganz großen Schritten aufholen.

DB Netz sieht im Augenblick mit Erstaunen nach Nordrhein-Westfalen, dass Infrastrukturmaßnahmen so schnell umgesetzt werden. Sie sind trotzdem noch zu langsam. Wir müssen schneller werden, aber wir sind da bundesweit im Augenblick ganz weit vorne. Das liegt an der guten kommunalen und regionalen Zusammenarbeit gemeinsam mit dem Land. Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans und der weiteren Planungen, die gerade Herr Schulte dargestellt hat, hat sich das als hervorragendes Instrumentarium bewährt, wie wir auf der einen Seite den regionalen Verkehr ausweiten und ergänzen könnten, aber auf der anderen Seite auf der Bundesebene so viel Einfluss gewonnen haben, dass es wirklich eine Wucht ist. Das wollte ich Ihnen kundtun. Er hat es sachlich dargestellt, aber das ist ein echter Exportschlager.

Danke.

Vorsitzender Matthias Goeken: Herzlichen Dank für die Zusammenfassung, Herr Reinkober. – In der ersten Fragerunde hat zuerst Herr Kollege Krauß von der CDU-Fraktion das Wort.

Oliver Krauß (CDU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Meine lieben Kolleginnen und Kollegen! Vielen Dank, Herr Schulte und auch Herr Dr. Reinkober, für die Präsentation. Natürlich geht auch unser Dank an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Herr Dr. Reinkober weist zu Recht darauf hin, wo Sie im bundesweiten Vergleich stehen. Ich bin froh über den Zungenschlag, der mit hineingekommen ist, dass das kein Grund ist, sich zurückzulehnen; denn wir haben weiterhin enorme Herausforderungen zu bewältigen. Die Botschaft, die Sie am Ende geliefert haben, die Herausforderung, dass ausreichend Finanzmittel für das ergänzende Angebot sowie für den Infrastrukturausbau bereitgestellt werden, ist sicherlich in der Politik schon seit geraumer Zeit angekommen. Nichtsdestotrotz reichen Finanzmittel allein nicht aus. Sie wissen selbst, welche Herausforderungen wir darüber hinaus zu bewältigen haben. Mit Geld allein habe ich noch kein Fachpersonal, und mit Geld allein bekomme ich auch nicht die Diskrepanz

zwischen Theorie und Praxis, die gerade in Ihrer Arbeit eine wesentliche Rolle spielt, miteinander in Einklang.

Wichtig ist, dass Sie an den Appell angeknüpft haben, dass es darum geht, die Bestandsverkehre zu sichern. Das ist erst einmal die Grundhausaufgabe, die wir haben. Wichtig ist auch die wirklich gute Zusammenarbeit, die sowohl Sie, Herr Schulte, als auch Herr Dr. Reinkober in seiner ergänzenden Stellungnahme zwischen Bund, Land und Kommunen gelobt haben.

Ich habe auch mit Blick auf die Uhr zur Diskrepanz zwischen Theorie und Praxis eine Frage. Es geht um die Fahrplanrobustheitsprüfungen. Erfolgen die auch für die Baustellenfahrpläne? Wichtig ist natürlich der Hinweis, Baustellenkommunikation wird immer kritisiert. Herr Dr. Reinkober hat gerade auf das Projekt „Kölner Hauptbahnhof“ verwiesen. Der wird nicht komplett gesperrt, sondern nur die Gleise 1 bis 9. Die S-Bahn bleibt glücklicherweise erhalten. Die Kommunikation ist aber, was die Baustellen anbelangt, regelmäßig verbesserungsbedürftig. Es hat sich bei uns gerade im Bereich Bonn/Köln leider herausgestellt, dass auch der Baustellenfahrplan der Robustheitsprüfung während der Großsperrung im März im Alltag nicht standgehalten hatte. Insofern frage ich: Wird die Verspätung bevorzogter Züge insbesondere bei Baustellenfahrplänen insgesamt in die Fahrplanrobustheitsprüfung einbezogen?

Dann habe ich noch eine Frage zur Folie 16. Unter Zielnetze 2032 & 2040, Kernbotschaften der Fortschreibung, schreiben Sie: „Elektrifizierungsgrad („Oberleitung“) steigt von heute 62 % auf 75 % in 2040.“ Er bleibt also nahezu unverändert. Ich hatte die Hoffnung, dass wir gerade nach der schrecklichen Hochwasserkatastrophe die Chance genutzt haben, bei der Elektrifizierung schneller zu werden. Deshalb die Frage: Wieso nahezu unverändert? Wir sind doch nach meiner Wahrnehmung besser geworden. Haben wir da etwas falsch gemacht? Das frage ich als Vertreter der Gremien.

Ansonsten vielen Dank, dass Sie mehrfach – das gilt für sämtliche Landesregierungen als Erfolg – das Prädikat ausgestellt haben „NRW stellt sich gut auf“. Das möchte ich als Abschluss noch sagen.

Vielen Dank.

Gordan Dudas (SPD): Auch von mir herzlichen Dank, Herr Schulte, Herr Dr. Reinkober, für Ihre erweiterten Ausführungen. Ich glaube, wenn wir die Verkehrswende erfolgreich erreichen wollen, dann müssen wir die Ziele und Vorgaben so erreichen, dass wir als Grundvoraussetzung tatsächlich die Geschwindigkeit erhöhen, weil sonst ist das neben der ausreichenden Finanzierung nicht möglich. So, wie sich das auf den ersten Blick anschaut, hört sich das schon einmal gut an. Ich glaube, wir machen uns auf den richtigen Weg. Natürlich werden wir uns an der einen oder anderen Stelle damit vielleicht noch ein bisschen intensiver beschäftigen und noch ein bisschen konkreter werden müssen.

Ich habe aber noch eine konkrete Nachfrage zu Ihren Ausführungen, welche Auswirkungen die von Ihnen dargestellten Maßnahmen auf den Integrierten Taktfahrplan auf den Hochleistungskorridoren zwischen Köln und Hamm haben werden. Herr Lübberink

sagt immer so schön, das ist die Banane des Grauens. Was wird sich da verändern? Es wäre spannend zu wissen, weil das ist, glaube ich, landesweit die Banane des Grauens, das Verkehrszentrum, über das wir reden müssen, was konkret passieren wird. Es geht um die Auswirkungen, die das darauf sowohl im positiven als auch im negativen Sinne haben wird. Ich weiß das nicht. Können Sie vielleicht darstellen, welche Auswirkungen das haben wird? Das wäre sehr nett.

Christof Rasche (FDP): Vielen Dank an Herrn Schulte und Herrn Dr. Reinkober. Man merkt, da sind zwei Personen am Werk, die Spaß an ihrer Arbeit haben. Das wurde gerade sowohl im Wort als auch in der Körpersprache übertragen. Das war gut.

Drei Bemerkungen und eine Frage.

Kollege Krauß sprach gerade von einer Diskrepanz zwischen Theorie und Praxis. Das ist eine herrliche Formulierung, die man auf die Politik überhaupt und vielleicht auch auf die Koalition beziehen kann, aber du hast nicht gesagt, auf was du das genau beziehst. Interessant ist die Aussage aber allemal.

Herr Dr. Reinkober hat gerade gesagt, das Kompetenzzentrum wurde vor 15 Jahren gegründet. Ich kann mich gut an die Zeit erinnern, als wir das damals eingeführt haben. Das ist wirklich ein Erfolgsmodell. Ich will noch einmal betonen, da ist Nordrhein-Westfalen Vorreiter.

Ich fand es auch gut, dass wir gesagt haben, dass es nach wie vor erste Aufgabe ist, die Bestandsverkehre zu sichern. Wir wissen alle gemeinsam, dass alle Beteiligten gerne Planungssicherheit hätten. Sie möchten nicht immer nur im Februar und März bitten, damit man im April nicht abbestellen muss und die Verkehre ab 10. Dezember auch laufen, und das nur bezogen auf das eine Jahr, sondern Planungssicherheit sollte sich doch wenigstens auf zwei, drei Jahre beziehen können. Das ist sicherlich etwas, was wir alle anstreben. Ich gebe zu, das ist nicht leicht, aber das sollte unser Ziel sein. Diese Aufgabe haben wir noch nicht erfüllt. All das, was on top über die Bestandsverkehr hinaus draufkommt, ist sehr wünschenswert, aber erst einmal müssen wir die erste Fragestellung lösen.

Deswegen komme ich jetzt zur Frage. Herr Schulte, Sie haben Ziele mit Blick auf das Jahr 2032 formuliert. Sie haben auch gesagt, das ist ambitioniert. Das ist gut, wir müssen ambitionierte Ziele haben, aber wenn wir wirklich Ziele erreichen wollen – ich glaube, so arbeitet jeder Verkehrsverband, auch die Politiker oder Unternehmer arbeiten so –, hat man Zwischenziele, zum Beispiel alle drei Jahre. Ich nenne einmal 2024, 2028 und 2032. Von den Zwischenzielen, die erforderlich sind, um das Ziel 2032 zu erreichen, habe ich nichts lesen können. Das wäre für uns aber elementar wichtig. Ich glaube, das ist auch für uns als Politik wichtig. Wenn man Zwischenziele erreicht, kann man das Ziel 2032 erreichen. Kümmere ich mich nicht um Zwischenziele, schließe ich fast aus, dass ich das Ziel 2032 erreiche.

Carsten Löcker (SPD): Herr Vorsitzender, Herr Minister, meine Damen und Herren! Ich würde gerne an das anknüpfen, was Kollege Rasche vorgetragen hat. Das ist mir auch noch in Erinnerung. Wir waren auch schon zugegen, als noch das Zielnetz 2032

hier im Landtag behandelt worden ist. Da sind natürlich auch Aussagen perspektivischer Art gemacht worden, zehn Jahre, 15 Jahre. Die Laufzeiten für die Umsetzung der Maßnahmen sind uns also wohlbekannt. Deshalb meine Frage: Sie haben von Robustheitsprüfung gesprochen. Ich will etwas überspitzt fragen: Was heißt das denn? Dass in Zukunft auch alte, wichtige Projekte, die eigentlich bis zum Ende des Jahrzehnts erledigt sein sollten, nach hinten rücken können und neue, bedeutendere, interessantere Projekte aufgrund technischen Fortschritts oder wie auch immer, andere Taktplanung des Bundes, nach vorne rücken können? Das frage ich mit Blick auf die Verlässlichkeit solcher Pläne, die bis 2040 natürlich einen informatorischen Mehrwert haben und eine Absicht beschreiben, aber von der Verlässlichkeit sind wir oft weit entfernt. Dies weniger wegen Missachtung der Beschlüsse, sondern vielmehr wegen der Probleme bei der Umsetzung.

Das Land hat auch mit Geld geholfen, um so manches robuste Projekt voranzubringen, damit das alles irgendwie auf die Schiene gesetzt werden kann. Ich glaube, es wäre aber schon noch einmal wichtig, wenn Sie Ausführungen machen, was das zum Beispiel für die Linie RRX 7 bedeutet, die über das nördliche Ruhrgebiet nach Münster fahren soll, bei der alle davon ausgehen, dass die Schienenstrecke dafür vor 2030 sowieso nicht saniert werden kann, sodass sich die Frage stellt, ob dieser Zug in dieser Zeit bis 2032 überhaupt fahren kann. Genau wegen der Verlässlichkeit frage ich nach, weil ich auch glaube, dass wir uns ehrlich machen müssen.

Vorsitzender Matthias Goeken: Herzlichen Dank. – Dann bitte ich Herrn Schulte oder seine Kollegen, die Fragen zu beantworten.

Kai Schulte (Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW): Ich versuche, sie der Reihe nach abzuarbeiten und hoffe, nichts zu vergessen. Ansonsten können die Kollegen, insbesondere Herr Dr. Reinkober, gerne ergänzen.

Zum Thema „Robustheit der Fahrpläne“: Ja, wir machen das natürlich mit dem Ziel Fahrplan 2040. Wir werden aber selbst keine Robustheitsprüfungen/Simulationen für Baustellenverkehre vornehmen können. Das heißt aber nicht, dass das nicht läuft. Ich möchte nicht, dass das falsch verstanden wird. Ich hoffe, dass wir genug Zeit haben, Umleiterverkehre/Ersatzverkehre fundiert zu planen. Dann gelten da auch Richtlinien und Regelwerke, auf die ich deutlich hinweisen möchte.

Das fängt an bei dem Thema „Verkehrsattemix“. Es gibt immer dann, wenn nur begrenzt Züge in einer Zeiteinheit von A nach B aufgrund einer Streckensperrung oder Teilsperre fahren können, ein festes Verfahren des Verkehrsattemixes, damit nicht nur noch Fernverkehr fahren kann und andere nicht. Man muss immer schauen, was da geht. Das ist für uns immer sehr, sehr schwierig; denn wir sind nicht Infrastruktureigentümer, sondern wir sind auf das angewiesen, was uns der Eigentümer offenlegt, damit wir überhaupt richtig prüfen können. Uns fehlen – das sage ich ganz offen – die Dinge rund um den Güterverkehr, die bei solchen Diskussionen eine maßgebliche Rolle spielen; denn die haben ihren Anteil, den sie auch haben sollen. Wir können aber dann, weil wir die Verkehrsmengen im Güterverkehr nicht kennen, eigentlich nur in eine Glaskugel schauen. Das heißt, hier ist – das muss ich leider sagen, ich will mich

nicht wegducken – insbesondere der Eigentümer DB Netz gefragt. Wenn etwas ganz besonders schief läuft und wir den Eindruck haben – das wäre übrigens nicht das erste Mal –, dann muss man auch einmal eine Bundesnetzagentur hinzuziehen. Ich möchte aber betonen, momentan sind wir auf einem sehr, sehr konstruktiven Weg. Gerade zu den Hochleistungskorridoren, die in den nächsten Jahren anstehen, gibt es sehr intensive Gespräche. Wir werden mit allen, die dazugehören, sehr, sehr detailliert das durchexerzieren wollen und müssen; denn das ist eine Riesenhausnummer, die da vor der Tür steht.

Ich leite diese Fragen gerne zu der Banane des Grauens, wie ich eben hörte, von Köln bis nach Hamm über, weil das dazu passt. Auch das ist ein Hochleistungskorridor, der, ich glaube, in der zweiten Jahreshälfte 2027 ansteht. Das ist also gar nicht mehr so weit hin. Ich würde heute supergerne antworten – ich glaube, Herr Dr. Reinkober erst recht –, was ganz genau vorgesehen ist, aber so genau wissen wir das noch nicht. Wir müssen aber auch ehrlich sein, das sind fünfeinhalb Monaten, die im Raum stehen, in denen etwas getan werden soll. Ich glaube, in der Zeit kann man eine Menge schaffen, aber auch nicht alles, was wir letzten Endes wollen. Insofern müssen wir das wahrscheinlich auch immer ein bisschen relativieren. Wir versuchen unsere Maßnahmen – auch landesseitig geförderte Maßnahmen – da unterzubringen. Es gibt die robusten Netze 1 und 2, in denen Maßnahmen enthalten sind. Wenn die da hineinpassen, dann sollen sie auch bitte mitgemacht werden; denn Ziel ist es, Baumaßnahmen zu bündeln und nicht zeitlich zu zerfleddern, dass die Reisenden immer wieder aufs Neue vor Baustellensituationen stehen.

Glaubwürdigkeit bei den Planungen erhöhen habe ich eben gehört. Genau das versuchen wir. Das ist für uns sehr, sehr wichtig. Deswegen machen wir die Robustheitsprüfungen. Deswegen achten wir auch darauf, dass wir aufwärts kompatibel sind. Das heißt, das, was wir für die nächsten fünf Jahre planen, für die nächsten zehn Jahre planen, muss auch noch bis 2040 und mit dem Deutschlandtakt passen.

Ich gebe Ihnen recht, wenn man einen Zehnjahresplan hat, muss man auch wissen, was man in den nächsten Jahren anschiebt. Wir haben eine sogenannte Fünfjahresvorschau durchgeführt und die auch plakativ dargelegt, die online zu finden ist und jetzt auch in Kurzfassung im aktuellen Qualitätsbericht 2022 enthalten ist. Da sieht man, dass sich auch in den nächsten Jahren trotz angespannter Finanzlage eine Menge tut. Ich erinnere nur an das Rollout von batteriebetriebenen Fahrzeugen auf vielen Linien. Das ist etwas, was Vorlauf braucht. Die Fahrzeuge müssen nach einer europaweiten Ausschreibung usw. erst einmal gebaut werden, aber in den Jahren, ich glaube, 2027 und 2028 geht das richtig los. Da sind wir nicht in 2032, sondern schon vorher. Die Vorbereitungen laufen wirklich mich hochgekrempeelten Ärmeln.

Ich glaube und hoffe, dass ich zu den Fragen ausgeführt haben. Ansonsten mögen Sie mich erinnern. Herr Dr. Reinkober möchte, glaube ich, auch noch etwas sagen.

Dr. Norbert Reinkober (go.Rheinland): Ich ergänze gerne. – Verlässlichkeit: Ja, wir würden in vielen Dingen verlässlicher werden, wenn wir nicht davon abhängig wären, dass auf der Bundeseite die jeweils gesetzten Ziele eben einmal mit einem Handschlag verschoben werden.

Wir haben Glück und Pech zugleich, dass wir vor einem Dreivierteljahr sehr in die Planung der Hochleistungskorridore eingebunden wurden. Das mag sicherlich auch mit den starken Positionen zusammenhängen, die wir auf der Bundesebene aufgebaut haben – unter anderem ich als Vorsitzender des Netzbeirats –, sodass wir sehr früh wussten, in welche Richtung es geht. Das war aber die Planung, die es vor einem Jahr noch gar nicht gab. Innerhalb kurzer Zeit wurde also diese neue Vorgehensweise geplant.

Wir können nicht genau sagen, was zwischen Köln und Hagen stattfindet, aber wir können sehr wohl sagen, was in diesen Hochleistungskorridoren gemacht wird. Das betrifft nämlich all das, was in den vergangenen Jahrzehnten abgebaut wurde. Gleisverbindungen zwischen den Gleisen werden geschaffen, dass bei einer Baustelle auf das Gegengleis gefahren werden kann, bei Baustellen wartet man nicht, bis das letzte Gleis sein Lebensende erreicht hat, sondern man plant im Rahmen dieser Gesamtbaustelle dann alle Maßnahmen komplett für den gesamten Korridor durch. Hinzu kommt der Neubau. Es wird keine Ergänzungen und auch keine Erweiterungen geben, aber all das, was vonseiten des Landes hineingeschoben werden kann, was wir an Projekten haben, wird versucht, in diese fünf Monate hineinzusetzen. Das beginnt mit irgendwelchen Umbauten an Stationen bei Station&Service. Wir werden natürlich auch die städtischen Maßnahmen – jetzt beginnen gerade die Gespräche mit den Städten und Gemeinden – aufnehmen, um Sperrzeiten bestmöglich auszunutzen.

Der Bund wird viel Geld hineinsetzen. Im Augenblick befinden wir uns in der großen Diskussion, wie viel Geld der Bund für die Ersatzverkehre zahlen muss, weil das wird eine richtig große Herausforderung sein. Es werden Hunderte von Bussen notwendig sein, um solche Korridore zu bedienen. Ich bin froh, dass wir das so früh in die Politik hineinbringen und dann mit Ihnen zusammen entsprechend Druck aufbauen können.

Vielleicht noch ein paar Worte zu den Baustellenfahrplänen. Schauen Sie sich einmal an, wie es in den letzten Jahren aussah. Da hat jedes Verkehrsunternehmen seine eigenen Fahrplaninformationen, die immer anders aussehen – ob DB Regio und wie sie alles heißen –, in die Fahrplankästen gehängt. Der Fahrgast war alleingelassen und konnte sich Gedanken darüber machen, wie er die besten Fahrpläne nachher zusammenstellt. Dass wir das mittlerweile seit Jahren elektronisch überall in die Auskunftssysteme einpflegen, ist das eine, aber das, wie es bei den Haltestellen von Station&Service aussieht, das ist etwas anderes. Deshalb ist es gut, dass wir mit den großen Verkehrsunternehmen – ob KVB, ob in Düsseldorf, ob in Dortmund, ob in Münster – die Baustellen vorbesprechen und dann, wenn es dort konkurrierende Baustellen gibt, versuchen, sie so zu koordinieren, dass dies dann zusammenpasst.

Das Ganze dann mit einem einheitlichen Layout. Frau Hagelüken sitzt heute hier mit dabei, die das federführend für Nordrhein-Westfalen, für uns gemeinsam auflegt und in drei Kooperationsräumen mit einem einheitlichen Layout das Landesdesign in die Auskunftssysteme und in die Aushangfahrpläne bringt. Das wird jetzt bei den Hochleistungskorridoren spannend werden, weil bundesweit wird damit ein riesengroßes Projekt mit mehreren Milliarden an Baukosten im Hintergrund aufgebaut. Da werden wir uns als Nordrhein-Westfalen schon stark zeigen, damit nicht wieder plötzlich ein neues Design kommt. Seien Sie also gewiss, dass wir dies jetzt gerade aufbauen und

einen starken Fokus darauf haben. Gut kommunizierte Baustellen kommen bei den Fahrgästen gut an, aber wenn sie plötzlich und überraschend kommen und keine Kommunikation stattfindet, dann laufen unsere Beschwerdeordner über.

Vorsitzender Matthias Goeken: Herzlichen Dank, Herr Dr. Reinkober. – Als Redner habe ich jetzt noch Herrn Rasche auf der Liste. Bitte sehr.

Christof Rasche (FDP): Vielen Dank für die Informationen, Herr Dr. Reinkober, Herr Schulte.

Da wir gerade hier sitzen, zwei konkrete Fragen, Herr Dr. Reinkober: Sind die Bestandsverkehre zum 10. Dezember 2023 gesichert? Dass es bei unsicheren Energiepreisen immer eine Updateflatrate gibt, ist klar, aber ich rede jetzt von der Substanz.

Wenn Sie miteinander sprechen, werden Sie sich auch mit der Thematik „Fahrplan 10. Dezember 2024“ befasst haben. Das ist meine zweite Frage: Sind diese Bestandsverkehre jetzt auch schon gesichert, oder ist die Finanzierung noch nicht gesichert?

Dr. Norbert Reinkober (go.Rheinland): Wir haben sehr intensive Gespräche mit den Verkehrsunternehmen geführt, in welche Richtungen sich die Energiepreise bei denen niederschlagen. Vielleicht das Wichtigste ist: Alle drei Kooperationsräume haben mit dem Minister zusammengesessen und haben sich Gedanken gemacht, wie wir es schaffen, sowohl auf der Landesseite als auch auf der Bundesseite entsprechende Finanzmittel zu generieren. Wir haben ein sehr positives Schreiben vonseiten der Landesregierung erhalten, dass die Finanzierung der Bestandsverkehre für 2024 gesichert wird. Das wird aber sicherlich in Ihren Gremien noch ein besonderes Thema sein. Deshalb ist die Auslegung des Schreibens sicherlich etwas weiter zu fassen, kann aber im Augenblick auch nicht sein.

Von unserer Seite und vonseiten der Landesregierung bzw. des Ministeriums sind wir gerade dabei, die verschiedenen Zahlen zusammenzufassen. Wir schauen gerade, welche Auswirkungen die Energiepreisssteigerungen bei uns haben und wie wir sie weiterleiten können. Die Energiepreisbremse ist wirklich ein schwieriges Thema. Ich würde formulieren: Wir sind auf einem sehr guten Weg für 2024, und für 2025 müssen wir noch in weiteren Gesprächen mit dem Bund um weitere Regionalisierungsmittel kämpfen.

Gordan Dudas (SPD): Keine Wortmeldung, sondern nur eine Bitte an die Verwaltung: Das ist nicht das erste Mal, dass die digitale Darstellungsqualität – ich rede nicht von der Darstellungsqualität unserer Referenten und Referenten, die wir hier haben – zu Wünschen übriglässt. Ich bitte in der Zukunft sicherzustellen, dass wir hier in einer annehmbaren Qualität die Präsentationen sehen können, weil ich glaube, sonst wird das nicht denen gerecht, die hier etwas vorstellen. Ich hätte das nicht gesagt, wenn es heute zum ersten Mal passiert wäre, sondern es ist schon einige Male passiert. Ich bitte also für das nächste Mal sicherzustellen, dass so etwas nicht mehr passiert.

Vorsitzender Matthias Goeken: Wir haben das beim letzten Mal schon thematisiert. Wir nehmen das noch einmal mit und geben es weiter. Ich bin immer froh, dass es nicht an meinen Augen liegt. Nach und nach werden die Folien dann scharf. Wir nehmen aber bitte noch einmal auf, dass das nicht in Ordnung ist und geben das an die Landtagsverwaltung weiter.

Dann bedanke ich mich bei Herrn Schulte, Herrn Dr. Reinkober und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die mitgekommen sind, für die Vorstellung des Kompetenzcenters Integraler Taktfahrplan NRW. Ich wünsche Ihnen einen guten Nachhauseweg. Herzlichen Dank.

2 **Beeinträchtigung des Flugverkehrs durch eine NATO-Übung** *(Bericht auf Wunsch der Landesregierung)*

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1268

Minister Oliver Krischer (MUNV) berichtet wie folgt:

Meine Damen und Herren Abgeordneten! Danke für die Gelegenheit, kurz über eine aktuelle Fragestellung berichten zu können, zu der wir schon mit der Vorlage 18/1268 am 16. Mai berichtet haben. Es geht um die NATO-Übung „Air Defender“ 2023, die vom 12. bis 23. Juni in Deutschland stattfinden wird. Wir haben zum damaligen Zeitpunkt schon darauf hingewiesen, dass das für den zivilen Luftverkehr erhebliche Auswirkungen nach sich ziehen kann. Dies insbesondere in Nordrhein-Westfalen, weil – das werden Sie bei den Daten bemerkt haben – das Ende dieser Übung mit dem Ferienbeginn in Nordrhein-Westfalen zusammenfällt.

Die Bundesministerien für Digitales und Verkehr sowie für Verteidigung haben uns in einem gemeinsamen Schreiben vom 31. Mai 2023 nunmehr nochmals darauf hingewiesen, dass trotz deutlicher Personalaufstockung bei der Deutschen Flugsicherung und intensiver Zusammenarbeit der zivilen und militärischen Stellen aufgrund der Luftraumsperrung die Abwicklung des zivilen Luftverkehrs unvermeidbar tangiert wird.

Es ist für den zivilen Luftverkehr mit Verschiebungen und Verspätungen sowohl im Tagesverlauf als auch in Zeiten mit Nachflugbeschränkungen zu rechnen. Der Bund bittet uns daher, zur Abmilderung der Störung des zivilen Luftverkehrs um eine angemessene Handhabung von Ausnahmeregelungen, die dem zeitlich befristeten Übungsfall – es geht um zwei Wochen – gerecht wird. Er weist in diesem Zusammenhang nachdrücklich auf das Bestehen eines öffentlichen Interesses an der Zulassung von Einzelausnahmen von Nachtflugbeschränkungen hin.

Vor diesem Hintergrund ist unser Haus zu der Einschätzung gelangt, dass die NATO-Übung eine zeitlich befristete Sondersituation dargestellt, in der unter Abwägung der Interessen der betroffenen Passagiere sowie der Anwohnerinnen und Anwohner des betroffenen Flughafens ein besonderes öffentliches Interesse an der Zulassung von Einzelausnahmen von Nachtflugbeschränkungen besteht. Es wurde daher den Luftaufsichtsstellen – das ist im Wesentlichen die Bezirksregierung Düsseldorf – mitgeteilt, dass bei zwingendem Bezug einer verspäteten Flugbewegung zur NATO-Übung ein besonderes öffentliches Interesse für die Zulassung von Einzelausnahmen anzuerkennen ist. Die Luftaufsichtsstellen werden dies im Rahmen ihrer Einzelfallprüfung berücksichtigen.

Meine Damen und Herren, vor diesem Hintergrund wird zurzeit davon ausgegangen, dass es im Zeitraum der NATO-Übung zu einer erhöhten Anzahl von Nachtflugbewegungen auch außerhalb dieser Betriebszeiten kommen kann. Der Landes-

regierung ist bewusst, dass dadurch auf Anwohnerinnen und Anwohner der betroffenen Flughafenstandorte zusätzliche Lärmbelastungen für einen begrenzten Zeitraum zukommen können.

Um dem Flughafen Düsseldorf den Abbau von Verspätungen im Tagesverlauf zu erleichtern und damit ein überschwappen in die Nacht zu mildern, prüfen wir derzeit auch die Flexibilisierung der Nutzung von Start- und Landebahnen.

Die Verspätungen betreffen sämtliche deutsche Flughäfen. Das ist kein Phänomen, das alleine Nordrhein-Westfalen trifft. Ganz Gegenteil, zu einer Konfliktsituation mit Nachtflugbeschränkungen kann es neben dem hauptsächlich betroffenen Flughafen Düsseldorf ebenfalls – wenn auch in deutlich geringem Umfang – an den Flughäfen Dortmund und Weeze kommen.

Wir sind in engem Dialog mit den Flughäfen. Ich war gerade heute Vormittag bei der Tagung des Flughafenverbandes in Köln und habe unter anderem auch noch einmal mit den Geschäftsführern der Flughäfen in Düsseldorf und Köln darüber gesprochen, wie die Beeinträchtigung des Flugverkehrs und die Verspätungen und daraus resultierende Lärmbelastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner so gering wie möglich gehalten werden können. Da diskutieren wir verschiedene Maßnahmen. Wichtig ist aber auch in dem Zusammenhang, dass die Flughäfen und Airlines mit Tourismusbetrieben sprechen und hier die andere Seite, nämlich die betroffenen Reisenden, entsprechend informiert wird und wir versuchen, die Auswirkungen durch frühzeitige Informationen so gering wie möglich zu halten, wenn Verspätungen und Verschiebungen absehbar sind.

Wir sind uns mit den Flughäfen einig, dass der Flugbetrieb so ungestört wie möglich stattfinden kann; denn jede weitere Störung führt zu weiteren Störungen. Damit ist am Ende niemandem gedient. Die Flughäfen selbst haben zugesagt, dass sie alle Möglichkeiten nutzen werden, den Reiseverlauf für die Flugpassagiere so reibungslos wie möglich zu gestalten und im Rahmen des normalen Betriebs abwickeln zu können. So haben wir beispielsweise die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im neuen Kontrollraum in Köln/Bonn gezielt auf „Air Defender“ vorbereitet. Der Flughafen hat die Fluggesellschaften angewiesen, Köln/Bonn ab heute bis zum Ende der Sommerferien nicht als Ausweichflughafen anzugeben, damit nicht infolge der Verschiebung insbesondere die Nacht in Köln/Bonn unnötig lauter wird.

Schon letzten Freitag hat ein zweiter Sicherheitsdienstleister seine Arbeit am Flughafen Köln/Bonn aufgenommen. Auch der Flughafen Düsseldorf bereitet sich seit Jahresanfang auf den Ferienbeginn vor, damit die Probleme, die wir in den vergangenen Ferienzeiten – zum letzten Ostern Gott sei Dank nicht, aber im vergangenen Jahr – hatten, trotz der jetzt doppelt schwierigen Situation möglichst nicht auftreten. In Düsseldorf hat man das Maßnahmenpaket „Off-Block“ aktiviert, das sich schon zu Ostern und Pfingsten als wirksam erwiesen hat. Der Flughafen hat zugesichert, mögliche Verspätungen so frühzeitig wie möglich bekanntzugeben, sobald die Bundeswehr dem Flughafen die Zeitfenster für weitere Schließungen des Luftraums mitgeteilt hat.

Meine Damen und Herren, das ist vom 12. Juni bis zum 23. Juni eine herausfordernde Zeit, was den Luftverkehr über Nordrhein-Westfalen angeht. Aus vielen Gesprächen habe ich mitgenommen, dass vieles jetzt noch unkalkulierbar ist. Wir haben in den letzten Wochen mit unserer Fachabteilung, mit der Bezirksregierung Düsseldorf, aber auch mit den Flughäfen und den Airlines viele Gespräche geführt, um die Situation so kontrolliert wie möglich ablaufen zu lassen. Ich gehe davon aus, dass es am Ende gut funktioniert. Wir haben aber auch Maßnahmen zur Vorbereitung getroffen, damit sowohl die NATO-Übung, von deren Richtigkeit wir absolut überzeugt sind, als auch der Flugverkehr und der Ferienbeginn, aber natürlich auch der angemessene Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor Lärm stattfinden können.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Vorsitzender Matthias Goeken dankt für die rechtzeitige Information des Ausschusses. Die Thematik sei bereits in den vergangenen Tagen von den Medien aufgenommen worden. Ärgerlich sei, dass die NATO-Übung parallel zum Ferienbeginn in Nordrhein-Westfalen starte, womit massive Auswirkungen auf den Flugverkehr verbunden seien.

3 Leistungsfähige Wasserstraßen und verlässliche Infrastruktur der Binnenschifffahrt

Antrag
der Fraktion der CDU und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 18/4370

Entschließungsantrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/4447

(Überweisung des Antrags an den Verkehrsausschuss – federführend – am 24.05.2023)

Christof Rasche (FDP) stellt fest, im Bereich der Binnenschifffahrt lägen ganz besondere Chancen, aber auch ganz besondere Herausforderungen. Mit den beiden eingebrachten Anträgen werde sicherlich das Ziel verfolgt, den Chancen und Herausforderungen gerecht zu werden. Deshalb halte er es für angebracht, die Anträge durch betroffene Profis bewerten zu lassen, sodass er eine Anhörung beantrage. Diese Anhörung sei sicherlich hilfreich, um einen richtigen gemeinsamen Weg zu finden.

Oliver Krauß (CDU) führt aus, selbstverständlich werde sich die CDU-Fraktion einer Anhörung nicht verschließen. Aufgrund des etwas unglücklichen Verlauf der Beratungen dieses Tagesordnungspunkts in der zurückliegenden Sitzung des Ausschusses habe die CDU-Fraktion ihren damaligen Ankündigungen Taten folgen lassen. Die aus der Sicht der CDU-Fraktion wesentlichen Punkte im Antrag der FDP-Fraktion seien in den eigenen Antrag aufgenommen worden. Dabei seien auch die Schwachstellen, die der FDP-Antrag aus der Sicht der CDU-Fraktion aufgewiesen habe, ausgeglichen worden, indem die Förderung klimaneutraler Antriebe und der Einsatz für eine verlässliche Finanzierung zusätzlich in den CDU-Antrag aufgenommen worden seien. Vor diesem Hintergrund empfehle er auch, eine Anhörung durchzuführen, damit danach eine abschließende Beratung und Abstimmung in diesem Ausschuss erfolgen könne.

Vorsitzender Matthias Goeken bittet zu präzisieren, ob eine Anhörung in Präsenz oder in schriftlicher Form gewünscht werde.

Christof Rasche (FDP) spricht sich dafür aus, über diese Frage in der Obleuterunde zu entscheiden.

Vorsitzender Matthias Goeken wendet ein, die Entscheidung, ob die Anhörung in Präsenz oder in schriftlicher Form durchgeführt werde, müsse durch den Ausschuss getroffen werden.

Christof Rasche (FDP) entgegnet, nach seiner Kenntnis könne der Ausschuss heute durch Beschluss die Obleute beauftragen, festzulegen, ob die Anhörung in Präsenz oder in schriftlicher Form durchgeführt werde. Ebenso könne durch die Obleute die Zahl der Anzuhörenden festgelegt werden.

Michael Röls-Leitmann (GRÜNE) führt aus, mit der FDP-Fraktion konnte sich nicht auf einen gemeinsamen Antrag verständigt werden. Sofern eine Anhörung gewünscht werde, sollte in der Obleuterunde entschieden werden, in welchem Umfang eine Anhörung nach der Sommerpause erfolgen solle.

Christof Rasche (FDP) merkt an, sofern seine Auffassung nicht zutreffe, könne gerne auch heute entschieden werden, eine Anhörung in Präsenz durchzuführen.

Vorsitzender Matthias Goeken verweist auf die Geschäftsordnung, die entsprechenden Spielraum einräume. Deshalb solle in der Obleuterunde das genaue Verfahren für die Anhörung festgelegt werden.

Bei dieser Gelegenheit verweise er auf eine allen Parlamentariern zugegangene Einladung zur Gründung einer Parlamentariergruppe Binnenschifffahrt.

Der Ausschuss kommt überein, eine Anhörung durchzuführen.
Die Festlegung der genauen Vorgehensweise erfolgt in der Obleuterunde.

4 Situation der Lkw-Stellplätze auf allen Ebenen in den Fokus nehmen

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 18/4343

(Überweisung des Antrags an den Verkehrsausschuss – federführend – am 24.05.2023)

Der Ausschuss kommt auf Antrag des Abgeordneten Klaus Esser (AfD) überein, eine schriftliche Anhörung durchzuführen. Die Festlegung der genauen Vorgehensweise erfolgt in der Obleuterunde.

5 Verschiedenes

Vorsitzender Matthias Goeken teilt mit, nachdem in der Zeit vom 16. bis 17. August 2023 die Informationsreise des Verkehrsausschusses zu den Seehäfen stattfindet, schlägt er vor, den Beschluss zu fassen, die für den 16. August 2023 vorgesehene Ausschusssitzung ersatzlos ausfallen zu lassen, da die nächste Sitzung des Ausschusses relativ zeitnah am 6. September 2023 vorgesehen sei.

Der Ausschuss kommt überein, dass die Sitzung des Ausschusses am 16. August 2023 ersatzlos entfällt.

6 Welche Möglichkeiten wurden seitens der Landesregierung zur Verhinderung der Abellio-Pleite mit welchem Ergebnis geprüft? *(Bericht beantragt von der Fraktion der SPD [s. Anlage 2])*

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1296

Vorsitzender Matthias Goeken verweist auf die zu Beginn der Sitzung gefassten Beschluss, Nachfragen zum Bericht der Landesregierung in nichtöffentlicher bzw. vertraulicher Sitzung zu behandeln, sodass in öffentlicher Sitzung der Bericht der Landesregierung lediglich zur Kenntnis zu nehmen sei.

(Es folgt ein vertraulicher Sitzungsteil; siehe vAPr 18/34.)

gez. Matthias Goeken
Vorsitzender

2 Anlagen
21.07.2023/24.07.2023



Bericht des Kompetenzcenters Integraler Taktfahrplan NRW

Verkehrsausschuss des Landtags Nordrhein-Westfalen, 7. Juni 2023

Kai Schulte, Leiter KCITF NRW

Agenda:

- ➔ Das Kompetenzzentrum ITF – Kurzvorstellung
- ➔ 25 Jahre ITF NRW
- ➔ Auswahl aktueller Themenschwerpunkte
 - Qualitätsmonitoring NRW
 - SPNV-Zielnetzplanung 2032/2040 für NRW
- ➔ Überblick weiterer Themenfelder
- ➔ Herausforderungen aus Sicht der Angebotsplanung

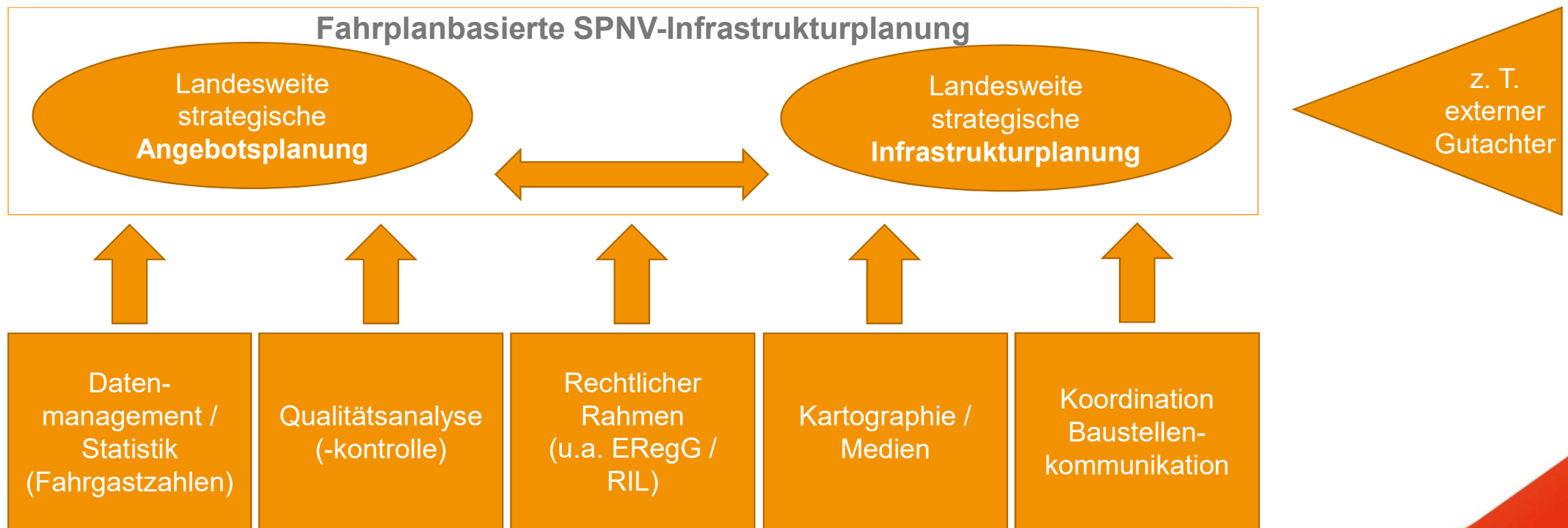
Backup (ab Folie 25)

Das KC ITF NRW – Kurzvorstellung

- ➔ Eines von derzeit vier vom Land NRW geförderten KC-Einrichtungen: Koordinierung von Schwerpunktthemen im ÖV
- ➔ Kernaufgabe des KCITF ist die Fortschreibung des Integralen Taktfahrplans in NRW
- ➔ Stets im Mittelpunkt: Die landesweite Sicht, den Nahverkehr zu stärken und als wesentlichen Baustein der zukunftsgerechten Mobilität weiter zu entwickeln.
- ➔ Ineinander verschränkte Themenbereiche:
 - Angebotsplanung
 - Infrastrukturplanung
 - Qualitätsmonitoring / -analysen
 - Koordination der Baustellenkommunikation
 - Statistik / Datenanalysen
- ➔ Arbeiten erfolgen in enger Abstimmung und Zusammenarbeit mit dem MUNV, den drei SPNV-Aufgabenträgern, den Infrastruktureigentümern und Verkehrsunternehmen
- ➔ Planungen finden auch grenzüberschreitend mit Einbindung der benachbarten Partner statt
- ➔ Sitz beim ZV Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL, Geschäftsstelle Bielefeld); KCITF-Team: 7 Mitarbeiter

Fortschreibung Integraler Taktfahrplan NRW

Arbeitsfelder des KC ITF



25 Jahre ITF in NRW (I)

Der „ITF“ in Nordrhein-Westfalen hat aktuell sein 25. Jubiläum! Der Start der sog. 1. Stufe der landesweiten ITF-Einführung erfolgte am 28. Mai 1998.

Rückblickend ist das ITF-Konzept eine Erfolgsgeschichte, gekennzeichnet durch vertaktete Nahverkehrszüge, Produktklassen (RE, RB, S-Bahn), Angebotsausweitungen.

Für die Kund:innen in NRW bedeutet das:

- Regelmäßig wiederkehrende, leicht merkbare Abfahrtszeiten
- Mehr Direktverbindungen
- Verbesserte Umstiegsmöglichkeiten v.a. in Bahnhofsknoten, auch zwischen Nah- und Fernverkehr
- Schneller und öfter ans Ziel gelangen

In der Folge sind die Reisendenzahlen spürbar gestiegen.

Anschlussuhr am Beispiel Münster (Westf.) Hbf: Darstellung der Zug-Ankünfte und -Abfahrten in jeder Stunde im NRW-Takt 2022



25 Jahre ITF in NRW (II)

Der ITF wurde in Stufen weiterentwickelt, die auch geprägt waren durch mehr Zug-Kilometer:

Entwicklung der Zugkilometer in Mio.

Quelle: mobil.nrw



Die Nachfrage (in Personenkilometern) entwickelte sich im Verhältnis zur Zug-Kilometerzahl deutlich überproportional:

ZKM-Entwicklung von 1998 bis 2019: +31 %

PKM-Entwicklung von 1998 bis 2019: +91 %

(Werte nach 2019 aufgrund Corona nicht vergleichbar)

Themenschwerpunkt „Qualitätsmonitoring NRW“

Qualitätsbericht SPNV Nordrhein-Westfalen

- ➔ Jährliche Veröffentlichung mit Analysen zu betrieblichen Qualitätskennzahlen aller SPNV-Linien in NRW sowie zur Infrastrukturqualität (Print- und Onlineversion); ergänzt um aktuelle Sonderthemen
- ➔ Der Bericht zum Vorjahr ist aktuell erschienen (am 2. Juni)

Quartalsbetrachtungen zur SPNV-Betriebsqualität

- ➔ Pro Quartal Betrachtung der Betriebslage im SPNV zu ausgewählten Qualitätskennzahlen, linienbezogen, aktuell, mit Filtermöglichkeiten, ergänzt um Kurzübersicht in Faktenblättern (online)

<https://infoportal.mobil.nrw/information-service/qualitaetsmonitor-nrw.html>

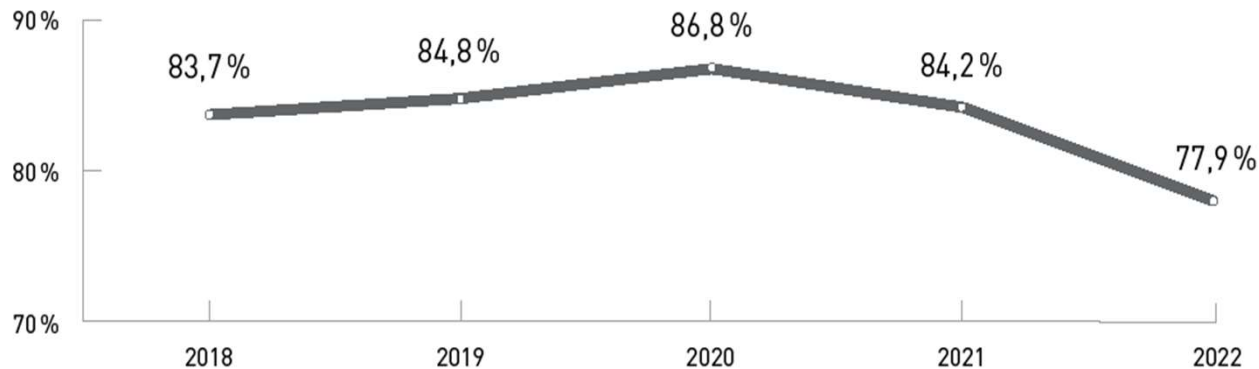
Qualitätsanalysen besonders auffälliger SPNV-Linien

- ➔ Anlassbezogene vertiefende Ursachenanalyse für einzelne SPNV-Linien mit Ableitung von Handlungsmöglichkeiten (zuletzt durchgeführt bei: RB 67/RB71, RE 10, RB31)

Qualitätsbericht SPNV NRW 2022 (I)

Quintessenz Betriebsqualität – Pünktlichkeit

SPNV gesamt: Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote



1. Quartal 2023:
81,2 %

Zur Wertungsmethodik:

- Züge ab einer Verspätung von über 3:59 Minuten gelten als unpünktlich
- Die Messung erfolgt an vertraglich festgelegten Messpunkten entlang des Linienverlaufs
- Alle Linien werden gleich gewichtet
- Ausgefallene Züge gehen nicht in diese Statistik ein, sondern werden gesondert ausgewertet

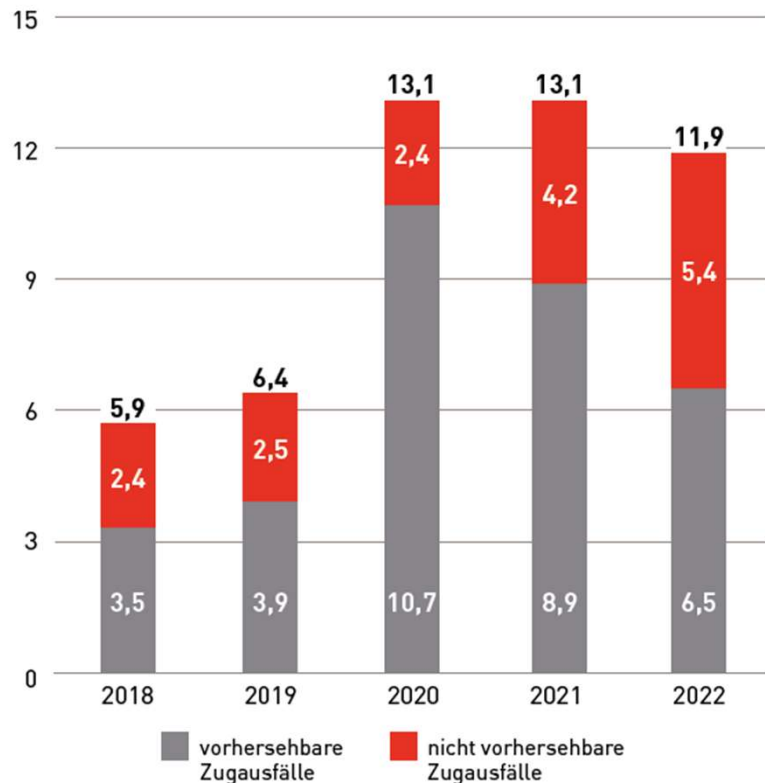
Schwerpunkte der Einflussgrößen auf die Pünktlichkeit:

- Stark ausgelastete / überlastete Infrastruktur
- Störungsanfällige Infrastruktur
- Bautätigkeiten
- Personalmangel bei Verkehrs- u. Infrastrukturunternehmen
- Hohe Auslastung (u.a. durch 9-€-Ticket)
- Transfer von Abellio-Linien auf andere Betreiber
- Lang laufende Linien
- z.T. kurze Haltezeiten und Kurzwenden

Qualitätsbericht SPNV NRW 2022 (II)

Quintessenz Betriebsqualität – Zugausfälle

Ausgefallene Zugkilometer in Mio.
(Angebot in NRW 2022 insgesamt: ca. 116 Mio. Zkm)



Vorhersehbare (planbare) Ausfälle:

- Dauerhafte Ersatzkonzepte aufgrund von Personalmangel werden den vorhersehbaren Ausfällen zugerechnet.
- Sonderereignisse „Corona-Grundfahrplan“ (2020) und „Flutschäden“ (2021) haben weniger Einfluss.

Nicht vorhersehbare Ausfälle:

- Neuer Höchststand seit Datenerfassung.
- Personalmangel (auch beim Infrastrukturbetreiber) sowie Infrastrukturprobleme bleiben Hauptgründe.

➔ **Auch 2022 bleiben Personalmangel und Baumaßnahmen häufige Gründe für Zugausfälle**

1. Quartal 2023:

Vorhersehbar:	1,7 Mio. Zkm
Nicht vorhersehbar:	1,4 Mio. Zkm

Qualitätsbericht SPNV NRW 2022 (III)

Quintessenz

- Der Bericht 2022 zeigt auf, dass die Anstrengungen für einen modernen, verlässlichen SPNV in NRW weiterhin auf hohem Niveau bleiben müssen.
 - Zur dringend notwendigen Fachkräftegewinnung – bei Verkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreibern und Verwaltungen – agiert die Branche gemeinsam. Die Erfolge zeigen sich schrittweise.
 - Die Herausforderungen, der maroden und zum Teil überlasteten Infrastruktur zu begegnen, sind enorm. Gebraucht werden Know-how, Ideenreichtum, Stringenz und ausreichend finanzielle Mittel. Verzögerungen werden gravierende Folgen haben.
 - Ein professionelles Baustellenmanagement gewinnt noch mehr als bisher an Bedeutung; NRW stellt sich dazu gut auf.
-
- Erste Qualitätsdaten aus 2023 lassen erkennen: Pünktlichkeit und Verlässlichkeit im SPNV steigen wieder an.

Themenschwerpunkt „Zielnetzkonzeption NRW 2032/2040“

„Bei einer modernen, zukunftsgerichteten Mobilitätspolitik nimmt der SPNV in NRW eine zentrale Rolle ein.“

Mit diesem Verständnis haben das **MUNV NRW** und die **drei Aufgabenträger** unter Koordination des **KC ITF** sowie mit Einbindung eines **Gutachters** ein Angebotszielkonzept für 2032 und 2040 erarbeitet.

- Anfang 2022: Fertigstellung & Veröffentlichung (Verkehrsausschuss des Landtags, 66. Sitzung, 12.01.2022; Vorlage 17/6251)
- Aktuell: Fortschreibung/Konkretisierung

Im Mittelpunkt stehen immer die Bedürfnisse der Fahrgäste. Verkehrspolitisch werden starke Impulse gegeben.

Folgende Schwerpunkte wurden gesetzt:

- ➔ Landesweit gesamthafte, stringente Konzeption
- ➔ (noch) klimafreundlichere Mobilität (Dekarbonisierung)
- ➔ Planungssicherheit für künftigen Betrieb und den Ausbau der Infrastruktur
- ➔ Zusätzliche, verlässlichere und schnellere Verbindungen

Mittel- und langfristiger Zielhorizont

Nach intensiver Abstimmung zwischen allen Beteiligten wurden Anfang 2022 die Zielnetzkonzepte für zwei Zeitscheiben veröffentlicht:

2032 („10-Jahres-Blick“):

- Bündelt landesweit bereits geplante und angestrebte Verbesserungen
- Ergänzung um weitere Vorhaben, die Aussicht auf Realisierung bis zum Zieljahr haben

2040 („Langfristvision“):

- Berücksichtigung der vordringlichen Vorhaben des BVWP 2030, der Planungen des Deutschlandtaktes sowie Ableitung weitergehender Infrastrukturmaßnahmen
- Digitalisierung vorantreiben, u.a. landesweit Implementieren von ETCS Level 2



- Die **Zeitscheiben bauen aufeinander auf**; die Planungen sind also kompatibel.
- Die Zielkonzeptionen und daraus abgeleitete Infrastrukturmaßnahmen stehen in größeren Teilen unter **Finanzierungsvorbehalt**.

Weiterentwicklung der Zielnetzkonzepte (I)

Basis für „Robustheitsprüfung“

- ➔ Um das Zielnetz 2040 auf seine Robustheit und damit auf die zu erwartende Betriebsqualität des Angebotes hin zu überprüfen, ist seitens des MUNV geplant, eine **Betriebsprogrammstudie (BPS)** sowie eine **Fahrplanrobustheitsprüfung (FRP)** vorzunehmen.
 - ➔ In diesem Verfahren, das lt. DB Netz AG ab Beauftragung rund 18 Monate wird, wird die Zielnetzkonzeption mikroskopisch konstruiert und die dafür benötigte Infrastruktur modelliert.
 - ➔ Bereits erfolgte Untersuchungen für Teilräume/Knoten/Korridore werden in NRW-Prüfung integriert.
-
- ➔ Um dieses Verfahren auf möglichst valide Füße zu stellen, wurde das Zielnetz 2040 und damit auch die Vorstufe 2032 **im Vorfeld der Robustheitsprüfung aktualisiert und konkretisiert.**

Weiterentwicklung der Zielnetzkonzepte (II)

Robustheitsprüfung

1. Stufe: Betriebsprogrammstudie

- ➔ Bisher **makroskopisch** geplante Fahrplankonzepte werden **mikroskopisch** konstruiert; die Infrastruktur wird genau modelliert.
- ➔ Ziel ist der Nachweis der Fahrbarkeit für das gesamte Zielnetz NRW.

2. Stufe: Fahrplanrobustheitsprüfung

- ➔ Für das Kernnetz (Hauptkorridore und Knotenbahnhöfe) wird die zu erwartende Betriebsqualität prognostiziert und bewertet; dazu wird das Betriebssystem inklusive Störungen simuliert.

Vorteile:

- Vorhaben werden gebündelt betrachtet und in Zusammenhang gestellt; Zeit- und Kostenersparnis ggü. Einzelbetrachtungen
 - Sicherheit bei Planung von Betrieb und Infrastruktur
 - Voraussetzung für Finanzierung durch öffentliche Hand
 - Stärkung der Position NRWs gegenüber dem Bund
-
- **Das Vorhaben mit dieser räumlichen und verkehrlichen Ausdehnung ist bundesweit bislang einmalig.**

Zielnetz 2032 / 2040: Mehr für NRW

Die Mittel- und Langfristplanung setzt auf eine ambitionierte SPNV-Weiterentwicklung:

- ➔ Mehr Kapazität durch dichtere Takte
- ➔ Mehr Zugänge zum Schienennetz
- ➔ Mehr Barrierefreiheit
- ➔ Kürzere Reisezeiten
- ➔ Mehr Direktverbindungen
- ➔ Mehr grenzüberschreitende Verbindungen
- ➔ Nachhaltige Antriebstechnologie
- ➔ Passender Infrastrukturausbau
- ➔ Höhere Qualität & mehr Robustheit

*Mehr Lebensqualität
mit Gleisanschluss*



Broschüre zur
Zielnetzplanung NRW
(3/2022)

Zielnetze 2032 & 2040

Kernbotschaften der Fortschreibung

(Nahezu) Unverändert:

- 12 NRW-Kommunen erhalten bis 2032 einen SPNV-Anschluss
- Elektrifizierungsgrad („Oberleitung“) steigt von heute 62% auf 75% in 2040
- Bis 2032 sind 98% der SPNV-Verkehre in NRW mindestens lokal emissionsfrei

Neu:

- Ergänzung um weitere potenzielle Reaktivierungsstrecken/-abschnitte sowie um einige mögliche neue Bahnstationen
- Weitere angestrebte Taktverdichtungen & damit auch Kapazitätserhöhungen je Stunde
- Weitere Direktverbindungen & Reisezeitverkürzungen
- Ableitung weiterer Infrastrukturmaßnahmen sowie Aufteilung von größeren Ausbauprojekten in Einzelmaßnahmen/Baustufen

Zielnetze 2032 & 2040

Positionierung NRW

NRW ist gut aufgestellt für

- Gespräche mit dem Bund, mit Eisenbahninfrastruktureigentümern, mit Kreisen und Kommunen, etc.
 - Input bei der anstehenden Fortschreibung des Deutschlandtaktes
 - landesweite Priorisierungen von Vorhaben
 - Erkennen von Abhängigkeiten und Zusammenhängen
 - gezielte Investitionsplanungen (Finanzmittel, Ressourcen, Planung, Bau, Betrieb)
-
- NRW nimmt mit dieser gesamthaften Aufstellung bundesweit eine Vorreiterrolle ein.
 - Die Planung „lebt“, wird also fortgeschrieben und weiterentwickelt.

Überblick weiterer Themenschwerpunkte (I)

Das KC ITF unterstützt, koordiniert und moderiert außerdem u.a. bei folgenden Themen:

➔ Kohärenz mit Fernverkehrsplanungen

- Ausregelung von Trassenkonflikten bei Änderungen von Fernverkehrsangeboten im Sinne eines ITF aus Fern- und Nahverkehr

➔ DB-Vorhaben Generalsanierung Hochleistungskorridore

- Berücksichtigung der infrastrukturellen und betrieblichen/verkehrlichen Belange NRW bei der Planung und Durchführung der Vorhaben – inklusive Umleiterstrecken

➔ Korridor- und Knotenplanungen

- Abstimmen der Zielplanungen und Einordnen in das ITF-Gefüge

➔ Fortschreibung NRW-Regionalverkehrsplan (Orientierungsplan Linien & Stationen)

- Erstellen des jährlichen SPNV-Orientierungsplans für alle Bahnstationen sowie Aushängen in Zügen

➔ SPNV-Datenmanagement

- Datenfortschreibung u.a. von Fahrgastzahlen, Infrastrukturdaten, Qualitätsdaten, Wirtschaftlichkeitsdaten

Überblick weiterer Themenschwerpunkte (II)

→ Koordination der Baustellenkommunikation NRW (I)

Das Ziel



**Fühlt sich der Kunde gut bedient,
profitieren alle davon: die Kunden
und die Branche.**

Im Mittelpunkt steht der Kunde.

Informieren reicht nicht.
Man muss auch verstanden werden.

Der Kunde hat eine klare
Erwartungshaltung. Er erwartet
Informationen

- frühzeitig,
- konsistent,
- transparent und
- verständlich

Baustellenkommunikation,

die Kunden gut
durch die Bauphase führt

und

den Erwartungen der Kunden
so gut es geht gerecht wird

Überblick weiterer Themenschwerpunkte (III)

→ Koordination der Baustellenkommunikation NRW (II)

Aufgaben und Handlungsfelder



Gemeinsam durch die „Kurve“ kommen

Koordinieren, Moderieren, Impulse setzen

- Baustellen sind eine Mannschaftsleistung
- Alle Akteure zusammenbringen und in den Dialog kommen
- Neue Impulse setzen und Projekte vorantreiben
- Gute Ansätze koordinieren und in einem Gesamtpaket zusammenführen
- Best Practise: Gute Erfahrungen nutzen und darauf weiter aufbauen



Zentrale Handlungsfelder

Kommunikation ist nur so gut wie Planung funktioniert

- Vereinheitlichung und Standardisierung: weg vom Stückwerk hin zu einem Gesamtbild in ganz Nordrhein-Westfalen
- Entwicklung und Vereinbarung von Regelprozessen in Kommunikation **und** Planung

Überblick weiterer Themenschwerpunkte (IV)

→ Schnellbuskonzept für schienenferne Kommunen

Ziel des Landes NRW:

Kommunen ab 20.000 Einwohner:innen ohne SPNV-Anschluss und solche, die über die Schiene schwierig zu erreichen sind, sollen durch Schnellbusse an das SPNV-Netz angebunden werden.

KC ITF-Unterstützung bei:

- Bestandsermittlung
- Bedarfsermittlung (Verkehrsstrombetrachtungen; Ergänzungsbedarf bestehender Schnellbusangebote; neue Schnellbuslinien; Bus-Kilometerberechnung)
- Erstellung eines Grobkonzeptes für Schnellbusachsen mit Anschluss an nächstgelegene verkehrlich sinnvolle Bahnstation
- Aufzeigen des ggf. weiteren Bedarfs (grob) auf „starken Achsen“ und „sinnvollen Querverbindungen“

Herausforderungen aus Sicht der Angebotsplanung (I)


Operativ:

- ➔ Durchführung der landesweiten Robustheitsprüfung inkl. Nachjustierungen
- ➔ Integration der aktualisierten NRW-Zielnetzkonzeptionen in bundesweite Planungen (v.a. Deutschlandtakt)
- ➔ Steuerung der Maßnahmenbündelung & Gewährleistung der Passfähigkeit von Maßnahmen Dritter
- ➔ Weitere Vernetzung mit ergänzendem ÖV (z.B. Schnellbusse, Mobilstationen)

Politisch / Strukturell:

- ➔ Priorisierungen von Maßnahmen aufgrund begrenzter Finanz-, Planungs- und Bauressourcen
- ➔ Diskrepanz zwischen Finanzknappheit zur Sicherung der Bestandsverkehre sowie der Instandhaltung einerseits und kostenintensiven Großprojekten andererseits
- ➔ Priorisieren auch im Sinne der schnellen Wirkungsnotwendigkeit („nachhaltige Mobilität jetzt“)

Herausforderungen aus Sicht der Angebotsplanung (II)



**Wesentlich wird sein, dass neben der Sicherung des Bestandserhalts
ausreichend Finanzmittel für das ergänzende Angebot
sowie für den Infrastrukturausbau bereitgestellt werden,
um die Zielnetzkonzeption stringent und konsequent realisieren zu können.**

Ansprechpartner im KC ITF NRW

Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW

c/o Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe

Niederwall 49

33602 Bielefeld

www.kcitf-nrw.de

Kai Schulte

Leiter KC ITF NRW

K.Schulte@kcitf-nrw.de

+49 521 329433-14

+49 160 6185743

ANHANG

Beispiele von Verbesserungen im SPNV gemäß der NRW-Zielnetzplanung

Vorteile für die Fahrgäste – Einleitung

- ➔ Auf den folgenden Folien werden beispielhaft Vorteile für die Fahrgäste aufgezeigt, die den Fahrgästen durch die Umsetzung der Zielnetze angeboten werden können:
 - Dichtere Takte
 - Kürzere Reisezeiten
 - Mehr Direktverbindungen
- ➔ Die Vorteile werden für das Zielnetz 2032 und 2040 getrennt aufgeführt. Die Angaben beziehen sich im Vergleich immer auf das heutige Angebot (Fahrplan 2023).
- ➔ Die Vorteile durch erhaltene Schienenanbindung (Reaktivierung, neue Bahnstation) oder durch neu eingesetzte (mind. lokal) emissionsfreie Antriebsarten werden hier nicht detailliert aufgeführt.
- ➔ Die 12 Kommunen, die neu bzw. wieder bis 2032 einen Bahnanschluss erhalten sollen, sind tabellarisch gelistet.

Vorteile für die Fahrgäste – Taktverdichtungen 2032

- ➔ Köln – Bergisch Gladbach: 10'-Takt (S10/S11) (heute 20')
- ➔ Köln – Horrem – Bedburg: 20'-Takt (S12) (heute 30')
- ➔ Düsseldorf – Grevenbroich: 15'-Takt (S29/RB39) (heute 30')
- ➔ Essen – Kettwig – Düsseldorf: 15'-Takt (S6/S7) (heute 20')
- ➔ Essen – Duisburg – Düsseldorf: 15'-Takt (S1/S21) (heute 30' bzw. 20')
- ➔ Bottrop – Oberhausen: 30'-Takt (RE44) (heute 60')
- ➔ Dortmund – Castrop-Rauxel Süd – Wanne-Eickel: 30'-Takt (RB43) (heute 60')
- ➔ Münster Zentrum Nord – Münster-Hiltrup: 15'-Takt (S65/S69) (heute ~20'+HVZ)
- ➔ Münster – Hamm – Hagen – Wuppertal: ~30'-Takt (RE7/RE13) (heute 60')
- ➔ Osnabrück – Halle – Bielefeld: 30'-Takt (S75) (heute 60' bzw. 30' Bielefeld – Halle)
- ➔ Bielefeld – Lemgo-Lüttfeld: 30'-Takt (RE82/RB73) (heute 60')
- ➔ Paderborn – Holzminden: 30'-Takt (S84) (heute 60')
- ➔ Münster – Warendorf – Rheda-Wiedenbrück: 30'-Takt (S67) (heute 60')

Vorteile für die Fahrgäste – Taktverdichtungen 2040

- ➔ 15'-Takt des RRX zwischen Dortmund und Köln (heute ~ 20')
- ➔ 10'-Takte auf den meisten Strecken der S-Bahn Köln (heute 20', teilweise Überlagerungen)
- ➔ 15'-Takte auf den meisten Strecken der S-Bahn Rhein/Ruhr (heute 30' teilweise Überlagerungen)
- ➔ 30'-Takt Hagen – Köln schnell (RE2/RE7) (heute 60')
- ➔ 30'-Takt Wesel – Emmerich/Bocholt (RRX5/RE19) (heute 60')
- ➔ 15'-Takt Bottrop – Dorsten (RE14/RE44) (heute 30')
- ➔ 20'-Takt Köln – Overath – Gummersbach (S15) (heute 30')
- ➔ 2,5'-Takt auf der S-Bahn-Stammstrecke in Köln
- ➔ 5'-Takte auf beiden S-Bahn-Stammstrecken in Düsseldorf
- ➔ 15'-Takt auf der S-Bahn-Stammstrecke in Münster

Vorteile für die Fahrgäste – Reisezeitverkürzungen 2032

- ➔ Aachen – Köln: 42' (statt 53') mit neuem RE29
- ➔ Paderborn – Hannover: 104' (statt 108') mit neuem RE5 (NI)
- ➔ Euskirchen – Düren: 33' (statt 39') mit BEMU
- ➔ Bedburg – Horrem: 16' (statt 25') mit verlängerter S12
- ➔ Siegen – Köln: 79' (statt 83') mit neuem Flügelzugkonzept RE9
- ➔ Dülmen – Dortmund: 36' (statt 47') mit neuem RE51
- ➔ Recklinghausen – Bochum: 28' (statt 35') mit neuem RE41

Verdichtung RE18 auf Halbstundentakt und neuer Anschluss RE18 \leftrightarrow RE4 in Herzogenrath bereits umgesetzt, Heerlen – Düsseldorf: 80' (statt 116')

Vorteile für die Fahrgäste – Reisezeitverkürzungen 2040

- ➔ Aachen – Duisburg: 78' (statt 107') mit neuem RE37
- ➔ Geldern – Köln: 71' (statt 80') mit geändertem RE9
- ➔ Köln – Trier: 140' (statt 186') mit neuem RE12
- ➔ Münster – Bochum: 51' (statt 59') mit neuem RE2
- ➔ Bochum – Wuppertal: 47' (statt 65') mit neuem RE2
- ➔ Enschede – Münster: 58' (statt 72') mit verlängertem RE13
- ➔ Münster – Bielefeld: 72' (statt 92')
- ➔ Osnabrück – Bielefeld: 40' (statt 60') mit neuem RE61
- ➔ Bielefeld – Kassel: 113' (statt 127') mit Umstieg Altenbeken
- ➔ Köln – Lüdenscheid: 114' statt 122' durch Elektrifizierung

Vorteile für die Fahrgäste – neue Direktverbindungen 2032

- ➔ Brüssel – Aachen – Köln
- ➔ Haltern am See – Recklinghausen – Bochum
- ➔ Düsseldorf – Remscheid umsteigefrei etwa im 15'-Takt
- ➔ Kamp-Lintfort – Duisburg – Bottrop
- ➔ Duisburg Nord – Essen/Hattingen (Walsumbahn)
- ➔ Duisburg Nord – Duisburg Hbf/Moers (Walsumbahn)
- ➔ Bottrop – Essen – Hattingen – Hagen
- ➔ Herford – Hameln
- ➔ Zwolle – Münster
- ➔ Bielefeld – Bad Salzuflen
- ➔ Hengelo – Dortmund
- ➔ Hagen – Bestwig – Kassel (stündlich)
- ➔ Kreuztal – alle Halte im Siegtal – Köln
- ➔ Bonn – Kall (zur HVZ)
- ➔ Aachen – Düren – Euskirchen

Vorteile für die Fahrgäste – neue Direktverbindungen 2040

- ➔ Münster – Recklinghausen – Bochum – Hagen – Köln
- ➔ Dortmund – Wanne-Eickel – Oberhausen-Sterkrade
- ➔ Xanten/Moers – Duisburg – Gelsenkirchen – Bochum
- ➔ Oberhausen – Moers – Krefeld
- ➔ Wesel – Essen – Hagen
- ➔ Geldern – Köln
- ➔ Venlo – Köln/Koblenz
- ➔ Köln – Bad Münstereifel
- ➔ Siegen – Erndtebrück – Marburg
- ➔ Köln Süd – Köln/Bonn Flughafen
- ➔ Horrem – Köln – Bergisch Gladbach (zur HVZ)
- ➔ Nienburg – Minden – Bielefeld – Paderborn
- ➔ Ahrbrück – Remagen – Bonn – Köln – Wuppertal
- ➔ Olpe – Schwerte – Dortmund
- ➔ Mülheim (Ruhr) West nach Düsseldorf und Dortmund
- ➔ Hagen – Neuenrade

Vorteile für die Fahrgäste – Kommunen erhalten SPNV-Anschluss

12 Kommunen sollen durch Streckenreaktivierungen bis 2032 einen Bahnanschluss erhalten:

Kommune	Reaktivierte Strecke
Aldenhoven	Alsdorf – Aldenhoven
Harsewinkel	Harsewinkel – Gütersloh – Verl
Herten	Gelsenkirchen – Herten – Recklinghausen
Kamp-Lintfort	Moers – Kamp-Lintfort
Lotte	Osnabrück – Recke
Mettingen	Osnabrück – Recke
Recke	Osnabrück – Recke
Sendenhorst	Münster – Sendenhorst
Sundern	Neheim-Hüsten – Sundern
Verl	Harsewinkel – Gütersloh – Verl
Wassenberg	Ratheim – Baal
Westerkappeln	Osnabrück – Rheine

Vorteile für die Fahrgäste – Kommunen erhalten SPNV-Anschluss

SPNV-Reaktivierungsvorhaben bis 2032

(Projektstände unterschiedlich; tlw. heute nur durch Güterverkehr genutzt)

Aufgabenträger	Strecke von	Strecke bis	Streckenlänge	Streckenbetreiber-/Eigentümer	Liniennummer 2032
go.Rheinland	Alsdorf Abzw. Kellersberg	Aldenhoven-Siersdorf	5,6	EVS EUREGIO-Verkehrsschienennetz GmbH	RB 20
go.Rheinland	Baal Gbf	Hückelhoven-Ratheim (- Wassenberg)	7,7	Rurtalbahn	RB 35
go.Rheinland	Linnich SIG	Hückelhoven-Baal	6,4	Rurtalbahn	RB 21
go.Rheinland	Stolberg-Altstadt	Stolberg-Breinig	5,1	EVS EUREGIO-Verkehrsschienennetz GmbH	RB 20
go.Rheinland	Stolberg-Breinig	Walheim Grenze (-Eupen)	8,4	EVS EUREGIO-Verkehrsschienennetz GmbH	RB 20
NWL	Harsewinkel	Verl	26,4	Teutoburger Wald Eisenbahn GmbH (Captrain); DB Netz AG	RB 76
NWL	Münster (Westf) Hbf	Sendenhorst	21,4	WLE Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH; DB Netz AG	S 68
NWL	Osnabrück Eversburg	Recke	23,1	Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM)	RB 62
NWL	Neheim-Hüsten	Sundern (Sauerland)	14,3	Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH (RLG); DB Netz AG	RB 56
VRR	Kaarster See	Viersen	14,7	Regiobahn	S 28
VRR	Duisburg Hbf	Düsseldorf-Rath / Düsseldorf Hbf	26,0	DB Netz AG	S 47
VRR	Gelsenkirchen Buer Nord	Recklinghausen Hbf	15,0	DB Netz AG	S 9
VRR	Kamp-Lintfort Mitte	Moers-Rheinkamp	7,8	Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG	RE 44
VRR	Oberhausen Hbf	Wesel	30,1	DB Netz AG	S 3 / RB 31
VRR	Witten Hbf	über Wengern Ost nach Hagen Hbf	17,5	DB Netz AG	n.v.
VRR	Hattingen (Ruhr)	Wengern Ost	18,2	TouristikEisenbahnRuhrgebiet GmbH (TER)	n.v.
VRR	Haltern am See	Bochum Hbf	3,2	DB Netz AG	RE 41



SPD-Fraktion im Landtag NRW, Platz des Landtags 1, 40221 Düsseldorf

An den Vorsitzenden
des Verkehrsausschusses
Herrn Matthias Goeken
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Gordan Dudas MdL
Verkehrspolitischer Sprecher

Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

T 0211.884-24 13
gordan.dudas@landtag.nrw.de
www.spd-fraktion-nrw.de

26.05.2023

Welche Möglichkeiten wurden seitens der Landesregierung zur Verhinderung der Abellio-Pleite mit welchem Ergebnis geprüft?

Bitte um einen schriftlichen Bericht der Landesregierung zur nächsten Sitzung des Verkehrsausschusses

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

die SPD-Fraktion bittet die Landesregierung um einen schriftlichen Bericht zur fristgerecht nächstmöglichen Sitzung des Verkehrsausschusses zum Thema „Welche Möglichkeiten wurden seitens der Landesregierung zur Verhinderung der Abellio-Pleite mit welchem Ergebnis geprüft?“

In der Sendung vom 21.05.2023 berichtet das WDR-Magazin Westpol über die Vorgänge rund um das Ausscheiden des Unternehmens Abellio aus dem nordrhein-westfälischen SPNV. Dabei wird auch die Rolle des damaligen NRW-Verkehrsministers Hendrik Wüst beleuchtet.

Mit einem anstehenden Gerichtsverfahren soll geklärt werden welche Alternativen der VRR im Jahr 2021 hatte, um das Chaos rund um den Rückzug von Abellio, die Notvergaben und die letzte Neu-Ausschreibung der Verbindungen und die damit entstandenen hohe Kosten für die Steuerzahler zu verhindern.

Im Westpol-Bericht wird auf die im damaligen Verkehrsministerium erfolgte Prüfung der Verkehrsverträge verwiesen. In diesem Zusammenhang wurde auch eine Abschwächung der Verluste der Verkehrsunternehmen durch Zahlungen in Höhe von 200 Mio. Euro an mehrere Bahnanbieter - darunter auch Abellio - geprüft, wie ein im Beitrag aufgezeigtes internes Schreiben des Verkehrsministeriums vom 26. November

#SozialerFortschritt
Für die Vielen,
nicht die Wenigen.



2020 zeigen soll. Ebenfalls wird auf eine interne Einschätzung des Ministeriums verwiesen, in der eine Zahlung von 200 Mio. Euro als „unkritisch eingestuft“ wurde.

Der Bericht soll dabei u.a. folgende Fragen beantworten:

1. Welche Ansprüche hat Abellio damals aus welchen Gründen wann genau angemeldet?
2. Welche Ansprüche daraus wurden vom damaligen NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst als berechtigt anerkannt, weswegen er die 200 Mio. Euro als unkritisch empfand?
3. Wann hat der damalige NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst dem VRR gegenüber signalisiert, dass die Zahlung der 200 Mio. Euro geleistet werden kann?
4. Warum wurden diese 200 Mio. Euro schließlich doch nicht verausgabt und damit das - durch die Abellio-Pleite verursachte - nachhaltige Chaos nicht vermieden?
5. Durch wen wurde entschieden die 200 Mio. Euro letztlich doch nicht zu zahlen?
6. Wie kam die VRR-Verwaltung zur Bewertung, dass es „besser“ sei, Abellio von der Aufgabenerfüllung zu entbinden und mittels Notvergaben und Neu-Ausschreibungen zu agieren?
7. Kann die Landesregierung die Summe von bislang entstandenen Kosten in Höhe von 380 Mio. Euro in Folge der Abellio-Pleite bestätigen?
8. Welche Gesamtkosten sind durch die Abwicklung von Abellio in NRW tatsächlich entstanden und wie viele Kosten werden tatsächlich noch erwartet?

Mit freundlichen Grüßen

Gordan Dudas MdL