



Verkehrsausschuss

22. Sitzung (öffentlich)

6. März 2024

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:34 Uhr bis 15:53 Uhr

Vorsitz: Matthias Goeken (CDU)

Protokoll: Benjamin Schruff

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

- | | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Baustellenmanagement NRW (<i>Präsentationsvorlage s. Anlage 1</i>) | 5 |
| | – Gespräch mit Vertretern der DB | |
| 2 | Aktueller Stand Fahrgastinformationen (<i>Präsentationsvorlagen s. Anlagen 2 und 3</i>) | 18 |
| | – Gespräch mit Vertretern der DB und des VRR | |
| 3 | Landesstraßenerhaltungsprogramm 2024 (<i>Bericht auf Wunsch der Landesregierung</i>) | 33 |
| | Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/2296 | |
| | – Wortbeiträge | |

4 Die Stunde der Wahrheit – Nordrhein-Westfalen muss für genügend baureife Straßenprojekte sorgen, statt Geld zu verschenken 35

Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/8118

– Wortbeiträge

Der Ausschuss kommt überein, eine Anhörung durchzuführen.

5 Sachstand Ausbau- und Modernisierungspakt (Bericht auf Wunsch der SPD-Fraktion [s. APr 18/484]) 36

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/2311

– mündlicher Bericht der Landesregierung

– Wortbeiträge

6 Schulstraßen (Bericht auf Wunsch der Landesregierung) 37

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/2313

– mündlicher Bericht der Landesregierung

– Wortbeiträge

7 Entwurf einer Siebten Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten nach dem Straßenrecht und Eisenbahnkreuzungsrecht 39

Vorlage 18/2295
Drucksache 18/8177

– keine Wortbeiträge

Der Ausschuss nimmt die Vorlage zur Kenntnis.

8	Verschiedenes	40
	a) Anhörungen	40
	Der Ausschuss folgt dem Vorschlag des Vorsitzenden, am 16. April 2024 um 14 und um 16 Uhr jeweils eine Anhörung durchzuführen.	
	b) Bedarfstermin	40
	Der Ausschuss kommt überein, den Bedarfstermin am 8. Mai 2024 nicht wahrzunehmen.	
	c) Radwege	40
	d) Brücken	40

* * *

1 Baustellenmanagement NRW (Präsentationsvorlage s. Anlage 1)

– Gespräch mit Vertretern der DB

Vorsitzender Matthias Goeken: Die Obleute hatten bereits im vergangenen Jahr vereinbart, das Thema „Baustellenmanagement“ im Ausschuss zu beraten und die Deutsche Bahn AG um einen Bericht zu bitten. Wir freuen uns, dass Herr Werner J. Lübberink und Herr Christian Golenia von der DB heute an der Sitzung teilnehmen, um uns zu berichten. Zur Vorbereitung auf dieses Thema hat die Deutsche Bahn im Vorlauf der Sitzung ein Handout geschickt, welches an die ordentlichen Mitglieder weitergeleitet wurde.

Werner J. Lübberink (Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für Nordrhein-Westfalen): Sehr geehrter Herr Vorsitzender Goeken! Sehr geehrter Herr Minister Krischer! Herr Staatssekretär Haase! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Werte Gäste! Wir freuen uns, Ihnen heute zwei Themen vorstellen zu dürfen: das Thema „Baustellenmanagement“ unter TOP 1 und unter TOP 2 das Thema „Fahrgastinformationen“.

Es ist uns besonders wichtig, Ihnen hier zum Thema „Baustellenmanagement“ darstellen zu können, in welchem Planungsprozess wir uns befinden. Züge zu fahren und zu bauen ist gerade im Bundesland Nordrhein-Westfalen eine besondere Herausforderung. Dazu kommen natürlich auch die Bundesnetzagentur, nationale und europäische Regulierungen, die Rahmenbedingungen setzen und den Handlungsspielraum festlegen. Die DB InfraGO – und es ist mir wichtig, dass Sie das heute sehen – verantwortet Planungsprozesse, die ihren geordneten Gang nehmen. Natürlich gibt es Umwelteinflüsse wie Umweltkatastrophen oder auch Lieferanten, die sich bei Ausschreibungen nicht melden oder ihren Verpflichtungen während der Bauphase nicht nachkommen. Es gibt auch Herausforderungen im eigenen Haus, die Planungsprozesse beeinflussen.

Uns ist aber wichtig, dass Sie zunächst einmal sehen, wie diese Planungsprozesse ablaufen. Herausstellen möchte ich, dass es zusammen mit dem Land ein interdisziplinär besetztes Verbundteam „Bau“ gibt, in dem die Branche, also Eisenbahnverkehrsunternehmen, Aufgabenträger, Deutsche Bahn und das Ministerium, die Karten hinsichtlich dessen auf den Tisch legen, wie Baumaßnahmen, insbesondere die ganz großen, den Kundinnen und Kunden nähergebracht werden können bzw. wie ihnen mittels Leitsystemen beim Schienenersatzverkehr geholfen werden kann, ihre Reisen anzutreten.

Es gibt ein zusätzliches Programm zur Beruhigung des Systems mit Blick auf die vorhin angesprochenen Umwelteinflüsse, die uns immer wieder begegnen. Zur Stabilisierung des Betriebes hat die DB InfraGO weitere Maßnahmen entwickelt, um für diese Prozesse zusätzliche Planungssicherheit zu gewährleisten. Auch das werden wir Ihnen gleich darstellen, und dann sind wir glaube ich an dem Punkt, an dem wir auf Ihre Fragen antworten können.

Sie haben der Presse entnommen, dass es in Berlin Diskussionen dazu gibt, was mit dem Bestand passiert, wie es mit dem Bedarf und mit dem Geld für die Reaktivierung

von Nebenstrecken aussieht. Nordrhein-Westfalen hat durch diese Baumaßnahmen jetzt eine einmalige Chance, insbesondere hinsichtlich des Bestands. Unsere Zielrichtung im Rahmen der Generalsanierung zielt zunächst auf den Bestand ab. Deswegen ist es wichtig, dass Sie sehen, wie dieser Planungsprozess abläuft.

Sie können sich vorstellen – und das ist dann TOP 2 –, dass größere Baumaßnahmen Einfluss auf die Reisenden und die Reisendeninformationssysteme haben. Deswegen sind das die Stellschrauben, an denen wir jetzt drehen müssen. – Vielen Dank.

Christian Golenia (DB InfraGO): Auch von meiner Seite erst einmal herzlichen Dank für die Einladung. Gerne führe ich Sie heute kurz durch das Thema „Baustellenmanagement“. Ich möchte an dieser Stelle aber sagen, dass Baustellenmanagement natürlich ein sehr weiter Begriff ist, weshalb ich mir erlaube, mich heute auf einige Punkte zu konzentrieren.

Ich möchte Ihnen zunächst kurz erläutern, wie bei uns der Planungsprozess zum Kapazitätsmanagement aussieht. Das beginnt nämlich größtenteils schon zehn Jahre bevor wir überhaupt die jeweilige Baumaßnahme durchführen.

Ich würde dann auf ein wichtiges Dokument eingehen, das aufseiten der DB InfraGO quasi das Abschlussdokument ist für die Informationen an die Reisenden und für die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Es ist das entscheidende Element, um nachher eine vernünftige Kommunikation nach außen vornehmen zu können.

Dann würde ich kurz auf das Verbundteam „Bau“ eingehen. Das ist ein interdisziplinäres Team aus Eisenbahnverkehrsunternehmen, Land, AT und der DB InfraGO, bei dem es darum geht, vor allem bei großen Baumaßnahmen Verbesserungen in der Information und der Betreuung der Reisenden herbeizuführen.

Als letztes folgt das Programm „SB²“. Sie werden sehen, dass die Anzahl der Zugleistungen und gleichzeitig auch die Bauleistungen in der Vergangenheit sehr stark gestiegen sind. Wir mussten uns Gedanken machen, wie wir das Ganze in den nächsten Jahren unter einen Hut bekommen, sodass wir den Bürgern hier in Nordrhein-Westfalen ein vernünftiges Angebot unterbreiten können.

Gehen wir kurz auf den Prozess ein: Wichtig an der Stelle ist, dass wir bei großen Baumaßnahmen fünf bis zehn Jahre vorher mit den Planungen beginnen. Warum so früh? Ganz einfach: Baumaßnahmen, die größere Auswirkungen haben, sind nicht auf das Land Nordrhein-Westfalen fokussiert, da der Fernverkehr und der Güterverkehr bundesweit fahren, das heißt, dass diese Baumaßnahmen untereinander koordiniert werden müssen. Das erfolgt nach fünf Jahren im mittelfristigen Kapazitätsmanagement, das heißt, wir prüfen die Wechselwirkungen großer Baumaßnahmen und leiten diese dann über in das sogenannte Kapazitätsmanagement „Fahren und Bauen“. Große Baumaßnahmen überführen wir also automatisch in den Jahresfahrplan und stimmen sie ab diesem Zeitpunkt intensiv mit unseren Kunden ab. Circa sechs Monate vor der eigentlichen Baumaßnahme beginnen wir dann mit der Detailplanung, also jeder einzelne Zug, jede einzelne Relation, jeder einzelne Anschluss werden daraufhin betrachtet, wie wir die Züge lenken können und welche Stationen wir gegebenenfalls auslassen müssen oder noch anfahren können. Das Produkt, das dabei herauskommt –

das ist jetzt ein fachlicher Begriff –, ist die sogenannte Fahrplananordnung. Diese Fahrplananordnung ist elementar für alle weiteren Prozesse, da sie mehr oder minder das Kernelement für alle weiteren Informationen draußen ist, etwa für die Reisenden oder für die Planungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Diese Unterlage ist letztendlich auch der Fahrplan für den Triebfahrzeugführer nach dem er den Baufahrplan fährt. Wichtig an dieser Stelle ist: Wenn dieses Dokument verfristet ist, haben wir automatisch im ganzen Bauprozess, im ganzen Baustellenmanagement ein Problem. Hier in Nordrhein-Westfalen können wir sagen, dass wir zurzeit ungefähr 85 % dieser Dokumente fristgerecht und vor allen Dingen auch qualitätsgerecht herausbringen. Was meine ich damit? Wenn wir ein Dokument lediglich fristgerecht ausgeben, aber danach noch ständig Änderungen vornehmen, hat das Dokument natürlich nicht die erwünschte Wirkung. Wir haben also 84 bzw. 85 % dieser Dokumente sowohl frist- als auch qualitätsgerecht an den Markt gebracht. Mit diesen Werten sind wir – und das macht mich und meine Mannschaft hier in Nordrhein-Westfalen besonders stolz – bundesweit und mit weitem Abstand Spitzenreiter. Das ist wichtig für alles Weitere, was dann im Rahmen des Baustellenmanagements zu tun ist, etwa in Bezug auf Reisen- deninformationen bzw. Informationen an die Kunden am Bahnsteig und an unsere Spediteure.

Wir haben gemeinsam mit dem Land Nordrhein-Westfalen, den Aufgabenträgern und den EVUs ein sogenanntes Verbundteam „Bau“ gegründet. Das ist wichtig, das ist einzigartig, das gibt es nur Nordrhein-Westfalen. Man kann das Baustellenmanagement nicht allein aus einer Aktiengesellschaft bzw. aus einem Unternehmen heraus steuern, das muss Hand in Hand abgearbeitet werden. Wir haben 2022 eine vertragliche Vereinbarung geschlossen, in der wir festgelegt haben, wie wir die Baustellenkommuni- kation insbesondere bei großen Baustellen durchführen wollen. Wir wollten einen ein- heitliches Design nach außen hin, es sollte also nicht jedes Eisenbahnverkehrsunter- nehmen für sich eine Planung vornehmen. Wir haben auch einen gemeinsamen Finan- zierungsrahmen aufgesetzt. Wir haben außerdem festgelegt, welche Baumaßnahmen vom Verbundteam „Bau“ bearbeitet werden. Wir haben in Nordrhein-Westfalen pro Jahr – nur damit Sie das Volumen kennen – ca. 7.000 bis 8.000 Baumaßnahmen. Für all diese 7.000 bis 8.000 Baumaßnahmen kann man natürlich nicht einen solchen Auf- wand betreiben. Wir haben also festgelegt, dass wir uns die großen Baumaßnahmen anschauen, etwa wenn Totalsperrungen länger als sieben Tage gehen, wenn mehrere Nahverkehrslinien betroffen sind oder wenn es starke Auswirkungen auf die Knoten und somit die Reisenden gibt.

Was machen wir dort über das hinaus, was sonst Standard in der Bundesrepublik Deutschland ist? Wir sorgen für Presseinformationen, elektronische Anzeiger, Infopla- kate und – ganz wichtig – Reisendenlenker. Wir haben also geschultes Personal an den Bahnhöfen, das die Reisenden über die Baustellen informiert. Baustellenbotschaf- ter haben vor Ort an den großen Bahnhöfen die Kontrolle und überprüfen, dass alle Reisendeninformationen an die richtigen Stellen und die richtigen Personen gehen. Natürlich gibt es auch Infostände für Leute, die sich nicht über das Internet, sondern vor Ort am Bahnsteig informieren. Wir haben festgelegt, dass wir das gemeinsam ma- chen. Dieses Verbundteam wird also gemeinsam bestückt, und wir haben eine Kosten-

aufteilung vorgenommen. All das, was ich gerade aufgezählt habe, kostet natürlich eine erhebliche Summe an Geld. Diese Bilder zeigen, wie das aussieht:

(s. Anlage 1, Seite 7)

Man sieht eine Reisendenlenkerin, Fußabdrücke und Pfeile, Schilder bzw. Tafeln mit Informationen. Das ist ein kleiner Überblick dessen, was wir im Zuge von großen Baumaßnahmen an den Bahnhöfen machen. Das hat sich in der Vergangenheit – ich kann das sagen, weil wir Rückmeldungen bekommen haben – sehr positiv auf die Reisedeninformationen dazu, wie man durch die Baustellen durchkommt, und die Wahrnehmung der Baustellen ausgewirkt.

Wir haben – ich hatte es bereits gesagt – 7.000 bis 8.000 Baumaßnahmen pro Jahr. Wir haben außerdem Rahmenbedingungen, die das Thema in den letzten Jahren immer mehr verkompliziert haben. Wir haben einen sehr umfangreichen und komplexen Prozess, um das Baustellenmanagement in Nordrhein-Westfalen in die Umsetzung zu bekommen. Schauen Sie sich die Zahlen an:

(s. Anlage 1, Seite 9)

Wir haben ca. 27 % mehr Trassenkilometer, also mehr Leistung auf dem Netz. Die Bauleistung ist in den letzten Jahren um mehr als 225 % gestiegen. Wir haben folgende Ziele: die Verkehrsleistung im Güterverkehr um 70 % nach oben bekommen, plus 1 Milliarde Fahrgäste im Nahverkehr, 100 % Fahrgaststeigerung im SPFV. Wir haben also enorme Zielwerte vor uns, gleichzeitig eine Steigerung der Verkehrsleistung und der Bauleistung. Dabei, das alles gemeinsam zu koordinieren, stoßen wir langsam an unsere Kapazitätsgrenzen. Deswegen haben wir gesagt: Wir müssen einen Neuaufsatz starten, den wir dieses Jahr an den Start bekommen. – Dafür werden wir sogenannte Container bilden. Das sind Sperrpausenzeiträume, um so in den einzelnen Bereichen Baumaßnahmen einplanen zu können. Was heißt das? Heute ist es so, dass die jeweiligen Anmelder, etwa Straßen.NRW, die Autobahn GmbH oder andere, ihre Baubedarfe bei uns anmelden und wir sie koordinieren. Jetzt drehen wir es um, indem wir sagen: Wir brauchen eine gewisse Kapazität auf der Schiene. – Nachdem wir die Reduzierung der Kapazitäten unseren Kunden an die Hand gegeben haben, planen wir die Baumaßnahmen in diese Container hinein. Wir haben dafür verschiedene Ansätze. Was es bedeutet, wenn es um den Anlagenzustand geht, wissen wohl einige hier im Raum. Bei Generalsanierungen werden wir einzelne Strecken für fünf Monate komplett sperren und dort gewerkeübergreifend, also alle Baubedarfe betreffend, Anlagen modernisieren, auf den neuesten Stand bringen bzw. instand setzen, um die Zustandsnote des betreffenden Infrastrukturabschnitts zu verbessern. Wir werden – ein weiterer Fachbegriff – Instandhaltungs-Container, das heißt, eingleisige Sperrungen für acht Stunden, rollierend umsetzen, um Instandhaltungsmaßnahmen durchführen zu können. Tagtäglich müssen wir ins Gleis und nachschauen, ob die Infrastruktur in einem betriebssicheren Zustand ist und ob Arbeiten durchgeführt werden müssen, um eine hohe Verfügbarkeit der Infrastruktur zu gewährleisten. Für den Neu- und Ausbau werden wir sogenannte Invest-Container schaffen. Es gibt also verschiedene Containertypen, sechs Stück, mittels derer für den Neu- und Ausbau Zeiträume zur Verfügung gestellt werden, um diese Projekte durchführen zu können.

Werner J. Lübberink (Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für Nordrhein-Westfalen): Das Thema „Container“ hat mich am Anfang auch etwas verwirrt. Man kann es sich so vorstellen: Wir haben einen Fahrplan, und aus dem Fahrplan nehmen wir bewusst Zeitabschnitte heraus, die dann zu Bauabschnitten erklärt werden. Der Container ist nur ein Bild, um deutlich zu machen, wie viel man an einem Tag bzw. in einem bestimmten Zeitabschnitt machen kann. Würde man mehr machen, wäre der Container voll. Das erlaubt uns natürlich, verschiedene Anfragen praktisch zu bündeln.

Christian Golenia (DB InfraGO): Hier können Sie sehen, wie die Systematik bei dem ganzen Thema ist.

(s. Anlage 1, Seite 11)

Bei den Invest-Containern ist es heute häufig so, dass wir in einem Jahr Baumaßnahmen auf einer Strecke machen und im nächsten und übernächsten Jahr wieder. Was wir jetzt machen werden: Wir bündeln alle Anmeldungen und stellen einen Container, ein Zeitfenster für Baumaßnahmen, zur Verfügung und planen in diesen Container alle Baumaßnahmen hinein, die auf den Strecken vorgesehen sind, für die Investitionen notwendig sind. Wir bündeln also alle Baumaßnahmen über alle Anmelder hinweg und wollen danach eine gewisse Baufreiheit gewährleisten, sprich, auf dieser Strecke soll dann nicht mehr gebaut werden. Es hängt immer von der Größe des Containers ab, wie viel Baufreiheit wir zusagen. Bei den Instandhaltungs-Containern, das sind die kleineren, geht es wie gesagt um die Instandhaltung der Infrastruktur. Hier reden wir über Intervalle von acht Stunden bei eingleisigen Strecken. Hier sieht man sehr schön, wie die Systematik ist:

(s. Anlage 1, Seite 12)

Pro Woche planen wir einen Instandhaltungs-Container auf einer Strecke ein, und das wechselt dann alle vier Wochen wieder zurück. In der fünften Woche fangen wir an derselben Stelle auf der Strecke mit dem gleichen Container wieder an. Wir wollen von Anfang an den Fahrplan ausdünnen, diesen Container einplanen. Das wird hauptsächlich in den Nächten durchgeführt, sodass wir den Personennahverkehr nach Möglichkeit weitestgehend verschonen. Wir werden auf diesen Strecken mittels Instandhaltungsregime vorgehen, um für die Baufirmen Planbarkeit hinsichtlich der Instandhaltung zu haben. Insgesamt versprechen wir uns davon weniger verkehrliche Einschränkungen und mehr Planbarkeit für die Firmen und für unsere Reisenden. Hintenheraus wollen wir so eine zuverlässige Infrastruktur bekommen, um Ruhe in das ganze System zu bringen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit. Gerne stehen wir jetzt für Fragen zur Verfügung.

Julia Kahle-Hausmann (SPD): Danke für diesen Vortrag und für die Sheets, die Sie uns gegeben haben. Einiges davon muss man sich wahrscheinlich noch zwei- bis dreimal angucken, um das in Gänze und aller Tiefe zu verstehen.

Ich bin sehr dankbar, dass Sie ausbauen. Hier wurden auch schon die Hochleistungsnetze vorgestellt. Wenn man es weiterdenkt, ist das absolut folgerichtig und muss

getan werden. Es muss anscheinend sehr viel in die Deutsche Bahn investiert werden. Da gibt es von uns also vollkommene Zustimmung.

Einige Fragen stellen sich mir aber noch. Gibt es bei den Containerplanungen eine Art Fehlermanagement für den Fall, dass in diesen Containern, in diesen Zeitabschnitten, in diesen Aufgabenabschnitten etwas nicht funktioniert, etwas schiefgeht, damit es im nächsten Container nicht wieder schiefgeht? Wird also eine Art Evaluation angestrebt?

Ich komme aus dem Ruhrgebiet, aus Essen. Wir haben da gerade das eine oder andere Problem mit mangelhaften Brücken. Mein Kollege aus Lüdenscheid hat das in ähnlicher Form, bei ihm funktioniert gar nichts mehr. Ich möchte gerne wissen, ob Sie mit der Autobahn GmbH die Sanierung der Korridore besprechen. Wenn es so wird, wie uns das bis jetzt – zwar nicht Ihrerseits, aber von mehreren anderen Stellen – mitgeteilt worden ist, werden wir gleichzeitig die Sanierung der Bahnstrecken im Ruhrgebiet zwischen Bochum und Duisburg und die der A-40-Autobahnbrücken haben. Die A 42 ist kaputt, und wer weiß, was noch alles mit der A 52 passiert, die auch noch nicht fertig ist. Polemisch gefragt: Wie abgehängt ist das Ruhrgebiet in dieser Bauphase?

Christian Golenia (DB InfraGO): Nicht nur die Schiene hat einen Nachholbedarf, was Investitionen angeht, vielmehr gilt das für Autobahnen und andere Straßen genauso. Wir stehen im engen Austausch mit der Autobahn GmbH. Einige dieser Invest-Container werden übrigens auch von der Autobahn GmbH genutzt. Abzweig Kaiserberg ist von einer großen Baumaßnahme betroffen, die zu Ostern stattfindet und die den Bereich, was den Verkehr angeht, stark einschränkt. Das ist keine Maßnahme der Deutschen Bahn AG, sondern eine der Autobahn GmbH. Wir müssen aber unsere Schienen sperren, weil die Autobahn GmbH ihre Brücke Abzweig Kaiserberg erneuert. Oftmals erlebt man also Baumaßnahmen, die gar nichts mit der Bahn zu tun haben, sondern mit anderen Verkehrsträgern, die da gerade Sanierungsarbeiten durchführen, wie eben beim Abzweig Kaiserberg in Duisburg. Mit Autobahn GmbH und Straßen.NRW stehen wir in regelmäßigem Kontakt, weil wir natürlich wissen, dass wir, wenn wir eine Verkehrsachse auf der Schiene sperren, Flexibilität auf den Straßen brauchen, um Schienenersatzverkehr durchführen zu können. Wir stimmen uns also ab.

Evaluation: Sie können sich vorstellen, dass es gut aufeinander abgestimmt werden muss, wenn viele Gewerke, viele Anmelder in einem Invest-Container arbeiten. Da müssen wir fair bleiben. Es gibt Baufirmen, die uns kurzfristig sagen, dass sie eine Leistung nicht erbringen könnten. Dann müssen wir den Bauablauf innerhalb dieses Invest-Containers anpassen. Wenn eine Leistung nicht erfüllt werden kann, schauen wir uns genau an, wie sie angemeldet war, sodass wir diese Leistung in einen anderen Container schieben können. Wir fragen natürlich auch nach, warum es zu dieser Einschränkung der Leistung gekommen ist. Es findet also eine regelmäßige Evaluation hinsichtlich der jeweiligen Invest-Container statt.

Ina Besche-Krastl (GRÜNE): Sehr geehrte Vertreter der Deutschen Bahn, vielen Dank für den umfassenden Bericht. Ich glaube, wir können hier gemeinschaftlich attestieren, dass es in NRW aktuell eher nicht vergnügungssteuerpflichtig ist, den

Schienenverkehr zu nutzen. Das Thema „SPNV-Qualität“ treibt uns um, beschäftigt uns tagtäglich und wir alle sagen, dass es so nicht weitergehen kann.

Baustellen sind das eine, wir haben aber auch Infrastruktur, die in die Jahre gekommen ist und nicht mehr so funktioniert, wie sie soll. Hinzu kommt das Thema „Fahrpersonal“. Sie haben gerade erläutert, dass es vorkommt, dass innerhalb einer Bauphase eine bestimmte Leistung nicht erbracht werden kann. Dass Baustellen länger dauern, als ursprünglich angemeldet, ist ein Ärgernis, das am Ende die Fahrgäste ausbaden müssen. Es bringt aber auch die SPNV-Aufgabenträger in die Bredouille, da dann Menschen am Gleis stehen, die sich darauf verlassen haben, dass es eine Dreiwochenphase ist, aber dann wird es eine Sechswochenphase. Gibt es dazu konzerninterne Verbesserungsvorschläge? Etwas allgemeiner gefragt: Wie sehr steht der Fahrgast im Fokus solcher Planungen? Schließlich sind es Menschen, die das am Ende nutzen sollen.

Wir haben 2024 eine Europameisterschaft mit ein paar Spielen in NRW. Jetzt gerade sind mehrere Baumaßnahmen zusätzlich angemeldet worden. Gibt es eine Abstimmung dazu, wie das in NRW eingebettet werden kann? Wie kann man da besser werden? Wir wollen nachhaltige Spiele, und wir wollen, dass Menschen, die während der Spiele vielleicht Bier trinken, die Möglichkeit haben, mit Zügen zu den Spielen zu fahren. Wie also kann man verhindern, da es bei der EM diesbezüglich zu größeren Katastrophen kommt? Gibt es seitens der Bahn Absprachen mit den Organisatoren dieses Großevents?

Hier im Landtag hat man mit Kolleg*innen aus allen möglichen Regionen zu tun. Die Bahnsprechstunde ist ganz gut besucht. Wie funktioniert das in den verschiedenen Abteilungen, wenn Korridore zwar auf unterschiedlichen Strecken sind, aber trotzdem ganze Regionen betreffen? Wir haben beispielsweise einen Abschnitt, in dem die Regionen Köln und Bonn über mehrere Wochen hinweg im Prinzip komplett voneinander getrennt sind. Gibt es Verbesserungsmöglichkeiten hinsichtlich der Abstimmung? Wird genauer darauf geschaut, was es bedeutet, wenn Menschen über mehrere Wochen hinweg nicht von einer Region in die andere kommen? Wie kann man das also besser aufeinander abstimmen?

Christian Golenia (DB InfraGO): Der Kunde ist bei unseren Baustellenplanungen mit dabei. Ich hatte es einleitend gesagt: Das Verbundteam „Bau“ ist ein Zusammenschluss von Eisenbahnverkehrsunternehmen, Aufgabenträgern und der DB InfraGO. Hier stimmen wir uns mit den Beteiligten ab und klären erstens, was für eine Notwendigkeit wir an Bauleistungen haben, und zweitens, was die Auswirkungen auf den Kunden sind. Im Verbundteam „Bau“ stimmen wir uns also regelmäßig und intensiv dahin gehend ab, was wir den Reisenden zumuten können und welche Bauleistungen wir unbedingt ins Gleis bringen müssen. Wenn wir zum Beispiel Brückenarbeiten durchführen, werden wir nicht umhinkommen, Totalsperrungen einzurichten. Wir müssen also Ersatzverkehre auf den Straßen anbieten können. Dafür ist es wichtig, dass wir mit den Kommunen, den Aufgabenträgern, den jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Konzept entwickeln, sodass wir den Reisenden zumindest einen Ersatz anbieten können. Damit kann man die Schiene mit Sicherheit nicht komplett ersetzen,

aber man sollte zumindest von A nach B kommen können und ein einigermaßen gutes ÖPNV-Angebot haben. Die Botschaft ist also: Der Kunde spielt bei uns immer eine Rolle, auch wenn es um die Planung von Baumaßnahmen geht.

Zur EURO 2024 kann ich Ihnen sagen: Wir haben vor drei Jahren eine Abstimmung dazu gehabt, welche Achsen in Nordrhein-Westfalen baufrei sein sollen. Wenn ich von „baufrei“ rede, sind damit große Baumaßnahmen gemeint. Wir hatten eben darüber gesprochen, dass wir Instandhaltungsmaßnahmen regelmäßig durchführen müssen. Man kann nicht vier Wochen lang keine Instandhaltung durchführen, das würde uns schon vom Sicherheitskonzept her gar nicht möglich sein. Es geht also um große Baumaßnahmen. Ich kann Ihnen heute genau sagen, welche zwei, drei Baumaßnahmen wir trotzdem durchführen, weil sie elementar wichtig für das Land Nordrhein-Westfalen sind. Eine große Baumaßnahme als Beispiel: In Meerbusch-Osterath geht es um eine Baumaßnahme zur Verbindung von zwei Stadtteilen, da geht es um ein Stadtentwicklungsprogramm. Wir haben uns gemeinsam darauf verständigt, dass wir diese Baumaßnahme trotz der EM durchführen. Wir können den Reisenden, den Fans kein Schienenangebot unterbreiten, sodass wir ein Ersatzangebot mittels Bussen machen müssen. Aber wir haben uns das genau angeschaut. Wenn Sie berücksichtigen, wie in NRW normalerweise gebaut wird, werden Sie zu dem Schluss kommen, dass während der EURO 2024 wesentlich weniger gebaut wird.

Zu Ihrer Frage zu Köln und Bonn und dazu, was passiert, wenn wir dort Baumaßnahmen durchführen und zwei solch große Städte abbinden, nenne ich Ihnen auch ein Beispiel: Wir werden 2028 und 2029 vier große Brücken im Stadtgebiet Köln erneuern müssen. Wir sind jetzt dabei, gemeinsam mit dem Aufgabenträger Konzepte dazu zu erarbeiten, wie wir die Reisenden von Köln nach Bonn und darüber hinaus bekommen. Diese Achse ist ja nicht nur für den Nahverkehr, sondern auch für den Güterverkehr und den Fernverkehr wichtig. Sie sehen also, dass wir uns jetzt schon Gedanken machen. Wir hatten gestern eine große Abstimmungsrunde mit go.Rheinland, in der wir Ideen zu Konzepten dafür gesammelt haben, wie wir den Reisenden zwischen Bonn und Köln ein vernünftiges Angebot unterbreiten können, obwohl wir die Strecken im Zuge der Brückenerneuerungen komplett sperren müssen.

Oliver Krauß (CDU): Auch von unserer Seite aus vielen Dank an die Vertreter der Deutschen Bahn. Allerdings – das konnte man auch schon den vorhergehenden Wortbeiträgen entnehmen – ist nicht immer alles erfreulich, was das Thema „Deutsche Bahn“ anbelangt. Deshalb ist es wichtig, dass wir im Dialog sind. Als Mitglied, das schon länger in diesem Ausschuss ist, kann ich feststellen, dass Sie gerade in den Reihen der demokratischen Fraktionen hier im Haus auf sehr viel Wohlwollen stoßen. Natürlich sind wir auch selbst alle geplagt. Die Menschen kommen auf uns zu und sagen: Das müsst ihr mal erleben, was da los ist. – Wir erleben das, und auch wir steigen dann zwangsläufig auf das Auto um. Kollegin Besche-Krastl hatte die Situation zwischen Bonn und Köln angesprochen.

Sie haben von kurzfristigen Anpassungen gesprochen. Frau Besche-Krastl hat ein Phänomen bereits richtig dargestellt, nämlich dass Bauphasen länger dauern. Ärgerlich sind aber auch abgesagte Baustellen, wenn also Bauarbeiten gar nicht durchge-

führt werden, aber die Menschen das Fahrangebot trotzdem nicht bekommen. Die Züge fahren dann einfach nicht. Da wünsche ich mir ehrlich gesagt ein bisschen mehr Flexibilität.

Sie haben gesagt, dass der Kunde immer eine Rolle spiele. Das ist aus unserer Sicht eindeutig zu wenig. Der Kunde muss eine ganz entscheidende Rolle spielen. Damit komme ich zu den eigentlich starken Verbindungen Bonn–Köln. Dort haben wir seit Januar statt vier Regelzügen in der HVZ, der Hauptverkehrszeit, nur noch zwei Züge. Stationen, die stark nachgefragt sind, werden im Stundentakt bedient. Vor zwei Jahren haben wir es geschafft, für den RE 5, der auf derselben Strecke verkehrt, zumindest in der Spitzenzeit Zusatzhalte einzurichten. Kunden fragen zu Recht, warum das nicht mehr gelinge. Das betrifft auch den nächsten TOP zu den Fahrgastinformationen, aber eigentlich ist es ein strukturelles Thema. Was kann ich den Kunden als Ersatz anbieten? Da es vor zwei Jahren geklappt hat, verstehen die Kunden und selbst wir Politikerinnen und Politiker nicht, warum nicht Möglichkeit besteht, einen RE langsamer vorankommen zu lassen, um wenigstens die Fahrgäste transportiert zu bekommen.

Zu den höchsten Feiertagen im Rheinland, wenn Karneval gefeiert wird, wurde im Stundentakt gefahren. Es wurde groß angekündigt: Wir erhöhen die Kapazitäten, aber mehr als Dreifachtraktion geht nicht. – Dann wurden nachts die Kapazitäten erhöht. Ich weiß, dass das ein EVU war, das nicht zu Ihnen gehört, aber die gesamten Ersatzkonzepte sind eindeutig verbesserungswürdig. Mir ist bewusst, uns ist bewusst, wo wir herkommen und dass das System in der Vergangenheit heruntergefahren worden ist. Wir haben vor allem im Hinblick auf einen bevorstehenden Börsengang viel Infrastruktur abgebaut, und darunter leiden wir noch heute. Der geäußerte Wunsch nach Ruhe im System wird sich also in den nächsten Jahren wohl nicht verwirklichen lassen.

Mir geht es um eine Zahl: Auf Seite 9 der Präsentation ist ein Plus von 27 % bei den Trassenkilometern vermerkt.

(s. Anlage 1, Seite 9)

Dazu muss ich ganz ketzerisch fragen: Ist das Theorie oder Praxis? Sind es nur in der Theorie 27 %, oder werden die auch wirklich gefahren? Betrachtet man die Anzahl der Ausfälle, stellt sich die Frage, welche Berechnungsgrundlage wir da haben.

Ende vergangenen Jahres haben wir eine Umstrukturierung im DB-Konzern erlebt, da haben Sie DB InfraGO gegründet. Ich habe bei den Verbänden gefragt, die haben noch keine Veränderung bemerkt. Könnten Sie uns eine Perspektive, am liebsten eine positive, dazu bieten, welche Verbesserungs- und Synergieeffekte das für uns bringt? Welche Verbesserungs- und Synergieeffekte bringt das außerdem für die Aufgabenträger mit sich? Gibt es da – das Thema ist bei der geschätzten Kollegin Kahle-Hausmann schon angeklungen – Abstimmungen mit anderen, etwa mit Straßenbaulastträgern oder einzelnen EVUs? Gibt es da aus Ihrer Sicht schon eine Verbesserung? Bei den Verbänden ist das wie gesagt noch nicht angekommen.

Christian Golenia (DB InfraGO): Ich fange mit den Synergieeffekten an: Die gibt es durch den Zusammenschluss von DB Station&Service und DB Netz zu DB InfraGO. Die Synergie können Sie auch daran erkennen, dass Kollege Boleslawsky, früher

DB Station&Service, und ich, früher DB Netz, nebeneinandersitzen. Wir sind jetzt zusammen bei DB InfraGO. Der Vorteil ist vielleicht nach außen noch nicht so zu spüren gewesen, aber wenn wir unter einem Dach vereint sind, macht das die Zusammenarbeit natürlich in vielen Punkten wesentlich einfacher. Die frühere Trennung in der DB AG von der Bahnsteigkante zum Gleis haben wir jetzt aufgehoben. Wir arbeiten zum Beispiel beim Thema „Invest-Container“ eng zusammen, sodass wir nicht nur das Gleis erneuern, sondern gleichzeitig, wenn wir schon einmal an das Gleis gehen, auch den Bahnsteig und die Station mehr oder minder erneuern. Dass wir bei der DB InfraGO in einer Struktur zusammenarbeiten und unter einem Dach sind, erleichtert auf jeden Fall die Abstimmungsprozesse, da wir Baumaßnahmen gesamthaft über alle Gewerke hinweg betrachten. Wahrscheinlich werden Sie also in den nächsten Monaten und Jahren die Auswirkungen dessen erleben, dass die Baumaßnahmen aufeinander abgestimmt sind.

Zu den Trassenkilometern: Die 27 % sind eine bundesweite Zahl gewesen – das muss ich fairerweise dazusagen. Das sind Abrechnungsdaten, von daher können Sie uns glauben, dass diese Züge auch so gefahren sind.

Zum RE 5 muss ich sagen, dass ich nicht genau nachvollziehen kann, was vor zwei Jahren bzw. heute vom Konzept her gewesen ist, das müsste ich mir im Detail anschauen. Es ist aber wichtig, dass Sie Folgendes mitnehmen: Wenn wir ein Konzept, das bei den Reisenden sehr gut angekommen ist, nicht wieder umsetzen bzw. als Programm anbieten, dann haben sich die Kolleginnen und Kollegen im Verbundteam „Bau“ darüber vorher sehr intensiv Gedanken gemacht. Ich gehe also fest davon aus – werde es aber prüfen –, dass wir eine andere Konstellation haben. Baumaßnahme ist nicht gleich Baumaßnahme. Nach außen hin sieht das für den Reisenden immer gleich aus: Wir sperren die Strecke und bauen. – Aber was dort gebaut wird, ist sehr unterschiedlich, was dazu führen kann, dass ein Verkehrskonzept von vor zwei Jahren nicht mehr möglich ist. Da muss man sich den Bauablauf und vor allem, was gebaut wird, genau anschauen. Ich gehe fest davon aus, dass wir das Ersatzkonzept von vor zwei Jahren angeboten hätten, wenn vom Bauablauf her die Möglichkeit gegeben gewesen wäre. Je mehr Haltepunkte wir anfahren, je mehr Züge wir in einer Baustelle fahren lassen können, umso besser ist es für das Verkehrsangebot.

(Oliver Krauß [CDU]: Das ist aber kein zusätzlicher Zug! Der Zug hat da seine Trasse, der fährt ohnehin da!)

– Sobald gebaut wird, wird diese Trasse ja eingeschränkt. Wir haben einen Jahresfahrplan, nach dem normalerweise der Zugverkehr rollt. Dann haben wir einen Bauabschnitt, eine Bauausführung, weshalb wir die Kapazität auf der Infrastruktur einschränken. Diese Einschränkung der Kapazität ist nicht immer gleich, das hängt davon ab, was wir bauen. Bauen wir an der Leit- und Sicherungstechnik, müssen wir in das Gleis, müssen wir an die Signale, müssen wir an die Brücken. Wir haben zum Beispiel auch Signalbrücken gebaut. Das ist sehr aufwendig. Davon hängt es dann auch ab, wie das Ersatzkonzept aussieht.

Ihre letzte Frage ...

(Werner J. Lübberink [Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für Nordrhein-Westfalen]: Wir sind ja in einem Dialog, wir gucken uns das noch einmal an! Wollen wir so verbleiben? – Oliver Krauß [CDU]: Auf jeden Fall! Danke!)

– Ich habe ja gesagt, dass ich es mitnehmen muss. Ich habe es nicht direkt auf dem Schirm gehabt.

Baumaßnahmen müssen natürlich verlässlich sein. Unser Bestreben ist natürlich, den Bauzeitraum, den wir verkündet haben, auch einzuhalten. Uns ist schon bewusst, dass wir in der Vergangenheit auch Baumaßnahmen überzogen haben. Das hat vielfältige Gründe, aber unser Ziel ist es, mit dem neuen Programm „SB²“ und den Containern zu versuchen, die Baumaßnahme eins zu eins so abzuwickeln, wie wir es gegenüber den Kunden kommuniziert haben.

Christof Rasche (FDP): Vielen Dank an die Vertreter der DB AG dafür, dass wir hier heute miteinander reden können. Das Bauprogramm, das sich die Bundesregierung, die DB AG, wir alle vorgenommen haben, ist gewaltig. Wir haben in den vergangenen Jahren, wenn nicht Jahrzehnten erlebt, dass Programme, die man sich vorgenommen hat, von der Umsetzung, vom Zeitablauf her schwierig waren und teilweise nicht umgesetzt wurden. Bei einem so gewaltigen Bauprogramm sind diese Zweifel logischerweise auch vorhanden. Deswegen ist es klug, dass Sie völlig neue Wege des Baustellenmanagements vorstellen. Ansonsten würde man nicht glauben, dass das so überhaupt funktionieren kann. Jetzt haben wir zumindest ziemlich viel Hoffnung.

Sie haben die Chancen aufgezählt und aufgezeigt, wie das Management funktionieren soll, aber wenn man so einen Sachverhalt beurteilt, beschäftigt man sich ja auch mit Risiken, die den Zeitplan und vieles andere betreffen. Über diese Risiken haben Sie noch nicht gesprochen, aber das gehört zur Ehrlichkeit dazu. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie dazu ein bisschen ausführen könnten.

Bei den Ausbaumaßnahmen muss man Prioritäten setzen. In Deutschland gibt es regionale Ziele, die sich teilweise widersprechen. Norddeutschland, die Küstenländer wollen eine Verstärkung der Konzentration von Baumaßnahmen hinsichtlich der Hafenhinterlandverkehre im Norden, und sie sehen es nicht so gerne, wenn wir hier an die ZARA-Häfen – Zeebrugge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam – denken. Die ZARA-Häfen sind aber elementar wichtig für den Industriestandort Nordrhein-Westfalen und damit auch für ganz Deutschland, wenn nicht sogar darüber hinaus. Deren Lobby ist zwar in Nordrhein-Westfalen groß, nicht aber in der Hauptstadt oder im Norden. Es fließt meiner Wahrnehmung nach weit mehr Geld in den Norden Deutschlands als in die Verbindungen zu den ZARA-Häfen, obwohl wir hier an diesem großen Wirtschaftsstandort eine viel größere wirtschaftliche Verflechtung zu denen haben als zum Beispiel nach Hamburg. Ich habe also den Eindruck, dass wir aus diesem Wettbewerb nicht als Gewinner herausgegangen sind. Wenn Sie uns diesen Sachverhalt vielleicht erklären könnten.

Christian Golenia (DB InfraGO AG): Ich gehe direkt darauf ein: Wir bauen derzeit die Strecke Emmerich–Oberhausen dreigleisig aus. Das ist die Hauptachse, die Hauptver-

bindung zu den ARA-Häfen. Wir werden ab November für 80 Wochen Baumaßnahmen auf der Strecke Emmerich–Oberhausen durchführen. Das Bauprogramm, das wir dort aufgesetzt haben, ist also massiv. Sie sprachen von Prioritäten. Diese Strecke hat absolute Priorität in den Jahren 2024, 2025 und im ersten Halbjahr 2026. Daran können Sie erkennen, dass enorme Anstrengungen unternommen werden, um die Strecke Emmerich–Oberhausen bzw. die Anbindung an die Betuwe-Linie in den Niederlanden dreigleisig auszubauen. Diese Verkehre sollen für eine Alternative bzw. eine Verbesserung sorgen, um zusätzliche Transporte von den ARA-Häfen Richtung Italien oder Süddeutschland durchführen zu können. Baulich hat die ABS 46/2 – so ist der Fachbegriff für die Strecke Emmerich–Oberhausen – in den Jahren 2024, 2025 und 2026 Priorität, auch gegenüber nördlichen Baumaßnahmen.

Zu den Risiken, die Sie angesprochen haben: Ja, natürlich haben wir Risiken. Ein großes Risiko betrifft zum Beispiel die Frage, ob wir ausreichend Baufirmen finden, die die Leistungen durchführen können. Wir haben oftmals Ausschreibungen, auf die sich keine Baufirmen bewerben. Das ist ein Riesenthema. Wir haben Respekt davor, wie das in den kommenden Jahren aussehen wird und ob die Bauindustrie die Bauleistung bzw. die Kapazitäten zur Verfügung stellen kann. Planer und Ingenieure sind ein Riesenthema. Wo immer es geht, rekrutieren wir an den Universitäten neue Ingenieure und Ingenieurinnen, um Baumaßnahmen planen und weiterentwickeln, um Bauablaufplänen folgen zu können. Mit Sicherheit mit Risiken behaftet sind also folgende Aspekte: zum einen die Baufirmen, die die Bauausführungen gewährleisten sollen, und zum anderen die Planer, die all diese Baumaßnahmen, die wir hier angedeutet haben, Invest-Container und IH-Container, ins Gleis bekommen müssen. Das sind also mit Sicherheit Risiken, die uns bewusst sind. Es ist gut, dass wir die Finanzmittel zur Verfügung gestellt bekommen haben, aber das sind zwei entscheidende, elementare Dinge, um das Geld so verarbeiten zu können, dass wir möglichst viel Investitionen in die Infrastruktur bekommen und die Verfügbarkeit nach oben geht.

Werner J. Lübberink (Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für Nordrhein-Westfalen): Sie haben recht: Oberhausen–Emmerich bzw. Rotterdam–Genua – mit dem ganzen Korridor wurde insbesondere in Nordrhein-Westfalen viel zu spät angefangen. Das hatte aber auch damit zu tun, dass die meisten diesbezüglichen Gelder zu der Zeit, in der man den Staatsvertrag gemacht hat, nämlich nach der Wiedervereinigung, in den Osten geflossen sind. Der niederländische Botschafter hat uns mal die Frage gestellt: Warum habt ihr so spät angefangen? – Weil wir eine Wiedervereinigung hatten, weil das Geld im Westen nicht zur Verfügung stand. Das muss man einfach sagen.

Neben Oberhausen–Emmerich ist für uns auch Venlo–Kaltenkirchen, die Ertüchtigung einer Ausweichstrecke, wichtig. Für den Fall, dass dieser ein Korridor, aus welchen Gründen auch immer, einmal notleidend wäre, brauchen wir perspektivisch die Zweigleisigkeit auf der Venlo-Strecke. Das wird zurzeit nicht richtig erkannt, das wäre aber ein Weg für Nordrhein-Westfalen, um hier noch mehr Flexibilität zu schaffen.

Im Übrigen glaube ich, dass Nordrhein-Westfalen besonders prädestiniert ist, die ZARA-Häfen zu unterstützen und zu bedienen. Die Deutsche Bahn besitzt ein Schienen-

güterverkehrsunternehmen in den Niederlanden. Wir nutzen von unserer Seite alle Möglichkeiten, aber die politische Unterstützung müsste natürlich weiterhin hoch sein.

Christof Rasche (FDP): Ich will die Chance nutzen, um kurz zu erwidern: Der Osten kam, viele Bahnprojekte in Ostdeutschland gingen vor allem Richtung Bayern. Die Bayern haben das clever gemacht und sich darüber gefreut, was alles auf bayerischem Gebiet verwirklicht wurde. Sehr wohl, und das lag sicherlich nicht nur an der DB AG, hätte man in vielen Bereichen der Betuwe-Linie schon Planungsrecht schaffen können. Das Planungsrecht hat man aber nicht verwirklicht, zumindest nicht in dem Tempo, wie wir wollten. Die Parallelstrecke Richtung ZARA-Häfen, die Sie gerade angesprochen haben, ist von elementarer Bedeutung, nicht nur als Ersatzstrecke, sondern mittelfristig auch als Strecke, auf der Güter transportiert werden können, die auf der Betuwe-Linie nicht mehr transportiert werden können, weil die Auslastung zumindest zu manchen Zeiten extrem hoch ist. Von daher wäre es vielleicht ein gemeinsames Ziel, für eine schnelle Realisierung des zweiten Gleises auf dieser Strecke zu kämpfen.

Vorsitzender Matthias Goeken: Ich bedanke mich im Namen des Ausschusses für Ihre Teilnahme und die Berichte.

2 Aktueller Stand Fahrgastinformationen (Präsentationsvorlagen s. Anlagen 2 und 3)

– Gespräch mit Vertretern der DB und des VRR

Vorsitzender Matthias Goeken: Zu diesem Thema haben sich die Obleute für die heutige Sitzung auf Berichte der Deutschen Bahn AG bzw. der Aufgabenträger sowie auf eine Beratung verständigt. Neben Herrn Lübberink werden für die DB zu diesem Thema Herr Boleslawsky und Herr Labahn berichten. Die Aufgabenträger Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, go.Rheinland und der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe werden durch Herrn Seifert vom VRR vertreten. Der Ausschuss hat im Vorfeld bereits Unterlagen von der DB AG und den Aufgabenträgern erhalten.

Werner J. Lübberink (Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für Nordrhein-Westfalen): Bevor mein Kollege Herr Boleslawsky Sie durch unsere Präsentation führen wird, wäre es mir wichtig, Ihnen zu sagen, dass die Kundenzufriedenheit beim Reisendeninformationssystem im Augenblick unzureichend ist, da die Kunden viel zu spät erkennen, ob ein Zug kommt oder nicht. Das muss maßgeblich verbessert werden. Wir haben von unserer Seite, von unserem Sektor aus technische Voraussetzungen geschaffen. Aber das geht natürlich nur, wenn man auch ein funktionierendes Datenmanagement, eine funktionierende Datenpflege hat und die Bedienung dieses Systems eine Gemeinschaftsaufgabe ist. Wenn das System nicht mit neuen Informationen gefüttert wird, steht man am Bahnsteig, und da wird der Fahrplan angezeigt, obwohl der Zug gar nicht kommt. Deshalb gibt es die Notwendigkeit, die Prognosegüte zu verbessern. Bezogen auf die einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen ist die unterschiedlich, aber sie muss mindestens auf 80 bis 90 % verbessert werden. Wenn wird das nicht schaffen – und es gibt sicherlich einzelne Strecken, auf denen wir das im Vorgriff ausprobieren müssen –, werden wir mit Blick auf die Generalsanierung und das gesteigerte Bauvolumen große Herausforderungen bzw. ein Riesenproblem haben. Es muss also in den Jahren 2024 und 2025 – und deswegen sind wir froh, dass wir hier sein dürfen – etwas Maßgebliches passieren.

Stephan Boleslawsky (DB InfraGO): Herzlichen Dank für die Möglichkeit, mit Ihnen einen Blick auf die aktuelle Situation bei den Reisendeninformationen werfen zu dürfen. Herr Lübberink hat es gesagt: Die Kundenzufriedenheit, die Zufriedenheit der Reisenden – wir sehen das aufgrund verschiedener Erhebungen – ist in den letzten 18 Monaten deutlich gesunken. An den Daten hier sehen Sie, dass es rapide nach unten gegangen ist.

(s. Anlage 2, Seite 2)

Das sind Erhebungen, Befragungen von Reisenden, die wir regelmäßig durchführen. Wir fragen konkret: Wie zufrieden sind Sie mit den Reisendeninformationen? – Das ist ein stetig sinkender Wert. Zudem wird der Trend von internen Kennzahlen bestätigt. Herr Lübberink hatte die Prognosegüte der Eisenbahnverkehrsunternehmen angesprochen. Das betrifft Informationen jeglicher Art, etwa Gleiswechsel. Wir sehen, dass der Vorlauf der Bereitstellung, die Qualität der Daten noch nicht den Stand haben, der

vorhanden sein müsste, um wirklich gute Reisendeninformationen gewährleisten zu können. Von daher muss das Ziel sein, im Bereich des Datenmanagements, der Datenbereitstellung im Laufe des Jahres, der kommenden Jahre seitens aller Beteiligten deutlich mehr Qualität zu generieren. Die Systeme sind nämlich schlichtweg – darauf werde ich gleich noch näher eingehen – auf gute Datenqualität, auf gute Datenzulieferungen angewiesen. Reisendeninformationen erfordern ein extrem komplexes Zusammenspiel. Bitte tauchen Sie in die Grafik nicht im Detail ein, aber sie macht deutlich, dass es ein komplexes System ist, für das viele Beteiligten ihren Input, ihren Beitrag erbringen müssen, und deswegen werden gute Reisendeninformationen nur als Gemeinschaftsaufgabe gelingen können und erfolgreich sein.

(s. Anlage 2, Seite 3)

Wir haben die Reisendeninformationen hier in drei wesentliche Blöcke unterteilt: die Hardware, also alle Ausgabemedien, Fahrgastinformationsanzeiger etc.; die eigentliche Software, IRIS+ ist da das Stichwort; die Prozesse. Auf der nächsten Seite sieht man Hardware.

(s. Anlage 2, Seite 4)

Wir haben in den letzten Jahren intensive Anstrengungen unternommen, um eine neue Reisendeninformationssoftware einzuführen: das System IRIS+. Das war wichtig, weil die Datenzulieferungen vor der Einführung von IRIS+ aus unterschiedlichen Quellen kamen, was dazu führte, dass der Reisende, die Reisende, auf den Fahrgastinformationsanzeigern an den Bahnhöfen teilweise andere Informationen erhielten als auf den Handheld-Endgeräten. Im Zuge der Einführung von IRIS+ hat man die ganze Grundarchitektur, die Grundstruktur des Systems umgebaut. Wir greifen auf eine einzige Datenquelle zurück. Die Daten sind damit konsistent. Die eingespeisten Daten werden eins zu eins durch das System geroutet und kommen dann bei den jeweiligen Ausgabemedien an.

Auf der Seite sieht man, dass es bei den Fahrgastinformationsanlagen hohe Verfügbarkeitswerte gibt, die größer als 97, 98 % sind.

(s. Anlage 2, Seite 4)

Wir gucken uns das täglich an und sind mit Hochdruck dabei, an den Bahnhöfen in NRW neue Informationsmedien mit neuen Funktionalitäten zu etablieren. Wir haben in NRW knapp 2.000 Informationsanzeiger und werden bis zum Jahresende ca. ein Viertel aller Anlagen ausgetauscht haben, sodass wir gerade an den großen Bahnhöfen viele neue Funktionalitäten bieten können.

Das Thema „IRIS+“ hatte ich gerade schon angesprochen. 124 Bahnhöfe müssen umgestellt werden. Wir sind hier in NRW schon so gut wie durch. Ein Bahnhof, Herford, muss noch umgestellt werden. Das ist wie gesagt die Basis, die Grundlage, mittels derer wir überhaupt in der Lage sind, den Reisenden konsistente Informationen zur Verfügung zu stellen. Durch die Einführung von IRIS+ haben wir eine bis dato nicht gegebene Transparenz, das heißt, wir können intensiv und sehr detailliert in die Ursachenanalyse eintauchen und gucken, wo die Fehler sind.

Es hat sich in der letzten Zeit deutlich herauskristallisiert, dass das Datenmanagement, die Datenbereitstellung die wesentlichen Hebel sind, um die Reisendeninformation zu verbessern. Da gibt es zwei Einflussgrößen. Das ist einmal die Information über Gleiswechsel. Wenn wir an einem Bahnhof kurzfristig die Information erhalten, dass ein Zug nicht auf dem geplanten Gleis einfährt, sondern auf einem anderen, dann ist es wichtig, frühzeitig Informationen an die Reisenden weiterzugeben. Die Frühzeitigkeit, die Rechtzeitigkeit dieser Informationen, die von der DB InfraGO kommen, sind aus unserer Sicht ein wesentlicher Faktor für die Qualität der Reisendeninformation. Die zweite Kenngröße ist die Prognosegüte hinsichtlich der Informationen über verspätete bzw. ausfallende Züge, die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen kommen. Auch bei dieser Kenngröße sind die Rechtzeitigkeit, die Richtigkeit, die Genauigkeit wichtige Qualitätsfaktoren. Man sieht deutlich, dass wir hier in Bereichen sind, die nicht zufriedenstellend sind, weshalb wir daran gemeinsam mit allen Beteiligten werden arbeiten müssen.

(s. Anlage 2, Seite 6)

Deswegen sind wir froh, dass wir in Nordrhein-Westfalen – und das ist einmalig in der Republik – mit der Initiative „Fokus Bahn“ eine Klammer gefunden haben, um die Infrastrukturaufgabenträger Land und Eisenbahnverkehrsunternehmen zu orchestrieren, sodass das Thema „Reisendeninformation“ mit den von allen Beteiligten zu leistenden Beiträgen einen Schritt nach vorne gebracht wird. Wir haben daran ein extrem großes Interesse, insbesondere auch aus der Perspektive der Personenbahnhöfe. Am Ende des Tages sind es nämlich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Servicekolleginnen und -kollegen an den Bahnhöfen, die bei schlechten Reisendeninformationen den Kunden direkt gegenüberstehen. Sie können mir also glauben, dass wir ein ganz großes Interesse daran haben, die Situation zu verbessern. Wir arbeiten mit aller Kraft daran, das voranzubringen. Deswegen bin ich sehr froh – dazu wird Herr Seifert wohl auch noch etwas sagen –, dass wir mit Fokus Bahn eine gemeinsame Initiative gefunden haben, im Rahmen derer mit vereinten Kräften an dem Thema gearbeitet wird.

Georg Seifert (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr): Ich habe mich extra für das Layout von Fokus Bahn entschieden, auch wenn hier die Aufgabenträger in Nordrhein-Westfalen eingeladen sind.

(s. Anlage 3, Seite 1)

Das Thema „Fahrgastinfo“ ist nämlich eines, dass nicht von Einzelakteuren betrachtet werden kann, sondern vielmehr von allen Akteuren im SPNV betrachtet werden muss. Zudem bin ich selber im Rahmen von Fokus Bahn Projektleiter für den Bereich „Fokus Fahrgast“, in dem die Fahrgastinformation eine große Rolle spielt.

Als Aufgabenträger haben wir eine klare Meinung zu Fahrtauskünften, etwa an Haltestellen, um die aktuelle Betriebslage darzustellen: Wenn Fahrten nicht sauber abgebildet werden, entstehen Geisterzüge, die irgendwo durch das Netz fahren, ohne dass dem Fahrgast dazu Informationen dargelegt würden. Das ist fast so schlimm wie eine Nichtleistung, also ein Ausfall. Insofern hat das für uns eine extrem hohe Dringlichkeit.

Auch bei jeder Fahrt, die normal stattfindet, muss die zugehörige Fahrgastinformation passfähig sein.

Wir haben in Nordrhein-Westfalen die Situation, dass verschiedene Akteure den SPNV gewährleisten. Wo kommen wir her? Wir kommen aus einer Welt, in der jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen im Bereich „Fahrgastinfo“, zumindest wenn es um Baustellen, Störungen usw. ging, über seinen eigenen Kanal irgendwelche Informationen nach draußen gegeben hat. Ich glaube, das war noch ein Tick schlimmer als heute. Es geht nicht um Einzelfahrten, aber da musste man sich Baustellen über verschiedene EVUs, die auf verschiedenen Achsen fuhren, zusammensuchen. Das war wie ein Flickenteppich, das war die Situation damals. Auch im Bereich der Vernetzung und der Digitalisierung gab es noch nicht so viel. Allerdings gab es natürlich auch noch nicht so ein hohes Fahrgastaufkommen, eine solche Überlastung der Netze wie heute.

Man muss auch mal reflektieren, wo wir heute stehen. Ein großes Projekt, das wir im Rahmen von Fokus Bahn mit Blick auf Störungen zusammen umgesetzt haben, ist die Plattform zuginfo.nrw. Dort werden Informationen zu kurzfristigen Störungen, zu Baustellen bereitgestellt. Es geht dabei nicht um fahrten- oder linienbezogene Informationen, sondern quasi um die Großwetterlage. Die Menschen können dort erfahren, wie auf bestimmten Abschnitten in den nächsten Stunden oder Tagen das Leistungsangebot ist und wo es Störungen, Baustellen gibt. So kann man zumindest eine Übersicht bekommen. Ganz Deutschland guckt darauf, das ist wirklich ein Riesengewinn.

Die bereits von Herrn Boleslawsky geschilderten Probleme mit Einzelfahrten verschwinden dadurch natürlich nicht. Hier müssen wir wirklich wesentlich besser werden. Wir als Aufgabenträger haben deshalb mittlerweile verschiedene Personalgruppen, auch über Verkehrsverträge usw., in Duisburg gebündelt. Von den Eisenbahnverkehrsunternehmen versammeln sich in Duisburg etwa die sogenannten KoFis, Koordinatoren für Fahrgastinformationen. Es gibt aber auch Personal, das zusammen mit DB InfraGO die Disposition vornimmt. Klar ist nämlich, dass Fahrgastinformation immer auch bedeutet, dass man untereinander die Dispositionsergebnisse kennen muss, um darauf reagieren zu können.

Nichtsdestotrotz haben wir eine deutliche Zunahme bei Störfällen und Baustellen, und dieses hohe Aufkommen macht es für die Fahrgastinformation sicherlich nicht einfacher. Lassen Sie mich kurz darauf eingehen, was wir uns bei Fokus Bahn und den Aufgabenträgern für Lösungsansätze vorstellen. Früher war Fahrgastinformation bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen immer eine Aufgabe, die der Disponent, der den täglichen Verkehr managte, ein Stück weit nebenher gemacht hat. Das funktioniert heute überhaupt nicht mehr. Bezüglich der Geschehnisse draußen ist der Disponent gut damit bedient, Fahrzeuge und Personal, überhaupt den Betrieb halbwegs zu managen. Seit Dezember gibt es im Rahmen von Verkehrsverträgen bei allen EVUs die Anforderung, sogenannte – das hört sich ein bisschen sperrig an – Geschäftsvorfallmanager an den Start zu bringen. Die gucken den Disponenten bezüglich der Fahrgastinformationen über die Schulter, um dann zu versuchen, im System das Bestmögliche zu machen. Ich gebe offen zu, dass man das heute noch nicht in allen Bereichen sieht. Wir haben sicherlich noch Luft nach oben, aber die Anlage, dass es hier explizit

Personal gibt, das ausschließlich für das Thema „Fahrgastinformation“ zuständig ist, halte ich für einen wichtigen Faktor.

Ansonsten geht es natürlich auch darum, hinsichtlich des Personals, und zwar sowohl für Disposition als auch für Fahrgastinformation, wirksame Maßnahmen zu ergreifen, um besser akquirieren, aber auch qualifizieren zu können. Wir denken, dass es durchaus Sinn macht, die Disposition und die Information noch einmal in den Fokus zu nehmen, sodass hier auch aus Sicht des Fahrgastes sinnvolle Dispositionsentscheidungen und Informationen gegeben sind, die dazu führen, dass sich der Fahrgast insgesamt besser zurechtfindet.

Über Baustellen haben wir heute schon etwas gehört. Im letzten Jahr hat der Prozess der Baustellenabstimmung in vielen Bereichen sicherlich funktioniert. Das wurde hier dargestellt, und das will ich gar nicht dementieren. Aber bei vielen Baustellen gab es, auch wenn sie auf dem Papier vielleicht gut konstruiert werden konnten, in der Praxis sehr viele Störungen. Auch hier sehen wir einen Ansatzpunkt: Wir sollten uns gedanklich damit auseinandersetzen, wie Baustellen qualitativ geplant werden. Dabei müssen wir als Aufgabenträger vielleicht auch einen Schritt zurücktreten und nicht alle Umleitungen auf Achsen fordern, wodurch dann wiederum an anderer Stelle eine Überlastung, eine Störung auftritt, was dann auch im Bereich der Fahrgastinformation wieder zu Problemen führt. Hier sehen wir durchaus Möglichkeiten für Verbesserungen.

Wir haben auch noch einige Dinge, die im Bereich der Digitalisierung angegangen werden müssen, um Prozesse zu verbessern.

Sicherlich auch ein wichtiger Faktor – und das machen wir auch in einer gewissen Regelmäßigkeit –: Aufgabenträger, EVUs und DB InfraGO müssen sich ehrlich machen und die Probleme auf den Tisch legen. Letzte Woche gab es einen Lenkungskreis von Fokus Bahn, zu dem alle Akteure von DB InfraGO, vom Ministerium, von den Aufgabenträgern, von den Eisenbahnverkehrsunternehmen zusammenkamen. Ich habe da selber vorgetragen und kann berichten, dass wir als Akteure, als Branche das Thema „Fahrgastinformation“ als einen Schwerpunkt betrachten. Ich kann Ihnen heute nicht alle Maßnahmen nennen, die dieses Jahr in die Tat umgesetzt werden. Ich sehe es wie Herr Boleslawsky: Wir müssen hier besser werden. Die Prognosegüte muss besser werden. Die Datenqualität muss besser werden. – Im Lenkungskreis haben wir uns ganz klar committet: Das wird ein Schwerpunkt sein. – Dabei geht es nicht nur darum, Maßnahmen zu identifizieren, sondern vielmehr auch darum, sie dem Fahrgast in diesem Jahr tatsächlich anzubieten.

Gordan Dudas (SPD): Vielen Dank für die Vorträge. Ich werde versuchen, meinen Rede- bzw. Fragebeitrag in zwei Teile aufzuteilen: in einen technischen und einen praktischen Teil.

Es gibt natürlich auch eine sehr subjektive Meinung als Bahnnutzer, aber ich denke die spiegelt auch ein bisschen das Bild wider, welches sich hier in Nordrhein-Westfalen, aber auch in Deutschland immer wieder zeigt. Sie haben immer mal wieder angedeutet, was die Probleme seien, die wir derzeit hätten. Ich muss feststellen, dass wir offenbar das einzige Land in Europa sind, das diese Probleme hat. In den anderen

Ländern läuft es bedeutend besser. Präsentation und Wirklichkeit klaffen hier meines Erachtens schon sehr weit auseinander. Ich will das an einigen Punkten festmachen.

Es hieß, dass die Reisendeninformation mittlerweile an 123 von 124 Bahnhöfen umgestellt sei. Daraus ergibt sich die Frage, wie es eigentlich mit den Haltepunkten aussieht, von denen es viel mehr als Bahnhöfe gibt. Dort steigen auch Menschen ein und aus. Das Bild unten rechts zeigt, was ich gewohnt bin: eine Tafel, die schwer zu erkennen ist und meistens nicht funktioniert.

(s. Anlage 2, Seite 4)

Werden die durch besser lesbare Anzeigetafeln ersetzt? Für wann kann man damit rechnen, dass auch die Haltepunkte in die Systematik aufgenommen werden?

Sie hatten erwähnt, dass die Informationen auf den Endgeräten und an den Bahnhöfen – ich ergänze es um: in den Zügen – häufig voneinander abwichen. Viele Nutzerinnen und Nutzer achten aber letztendlich auf die Endgeräte, weil sie gerade nicht am Bahnhof, sondern mit dem Zug oder anders unterwegs sind oder weil es einfach bequemer ist. Inwieweit kann man hier zukünftig Abhilfe schaffen, sodass diese Informationen an den Bahnhöfen und den Haltepunkten, in den Zügen und den Apps deckungsgleich sind?

Ich finde die Bahn-App – und das höre ich auch immer wieder – sehr nutzerunfreundlich. Sie ist kompliziert in der Handhabung und bringt keinen Vorteil. Wird es im Zuge der Modernisierung auch eine Anpassung der App geben?

Stephan Boleslawsky (DB InfraGO): Wir haben zwei verschiedene Typen von Endgeräten. Das sind einmal – Sie haben sie gerade erwähnt – die Endgeräte, die in der Fläche häufig zu sehen sind. Wir reden da von sogenannten DSAs, Dynamischen Schriftanzeigern.

(Gordan Dudas [SPD]: Ich meine Smartphones!)

– Ich würde mit der ersten Frage beginnen.

(Gordan Dudas [SPD]: Okay!)

Die Frage war ja, inwieweit die erneuert werden. Wir sind an der Erneuerung dran, man kann das vielerorts schon sehen. Wir sind dabei, eine neue Generation auszurollen. Die neue Generation hat nicht mehr nur eine Zeile, sondern zwei. Herr Seifert und ich haben gerade besprochen, dass wir uns das für NRW noch einmal angucken werden. Die gibt es nämlich auch mit einer dritten Zeile. Wir werden gemeinsam mit den Aufgabenträgern überlegen, wo zwei Zeilen reichen und wo wir für mehr Funktionalität möglicherweise noch eine dritte Zeile brauchen. Das wird jedenfalls ausgebaut. Da sind wir mit Hochdruck dran. Wir haben uns vorgenommen, dass bereits bis zum Jahresende 25 % aller Anzeiger ausgetauscht und somit auf dem neuen Stand sein werden.

Bei den 124 Standorten geht es um den zweiten Typ von Anzeigern, nämlich die großen, blauen Informationstafeln, die man in der Regel an größeren Bahnhöfen sehen kann. Die haben auf eine andere Datenstruktur, auf eine andere Datenarchitektur

zugegriffen. Das ist bis auf den einen Bahnhof komplett umgestellt. Mit dieser Umstellung sind die Daten wie gesagt konsistent. Das, was Sie erlebt haben, müsste also der Zustand vor der Umstellung auf IRIS+ gewesen sein. Ich weiß allenfalls von Einzelfällen, in denen wir nach der Umstellung des Reisendeninformationssystems auf IRIS+ inkonsistente Daten hatten. Dabei wird nämlich auf eine Datenquelle zugegriffen, sind auf dem Handheld und an der Station dieselben Informationen zu sehen.

Gordan Dudas (SPD): Ich fragte noch nach der Nutzerfreundlichkeit der bestehenden App. Ändert sich da etwas, oder bleibt sie so, wie sie ist?

Daniel Labahn (DB InfraGO): Lassen Sie mich versuchen, das aufzugreifen: Der DB Navigator wurde vor wenigen Monaten grunderneuert. Es gab eine Zeit, in der parallel ein alter und ein neuer Navigator liefen. Inzwischen läuft alles über den neuen Navigator. Dieser Navigator wurde deutschlandweit von Kollegen mit sehr viel Aufwand entwickelt. Ich selbst bin da eher Zaungast, sicherlich näher dran als Sie, aber auch nicht in der ersten Reihe. Man hat das Ganze im intensiven Austausch mit den Reisenden und sehr viel auch gemeinsam entwickelt, man hat hier sehr viel Energie hineingesteckt. Ich teile Ihre Einschätzung, dass das immer noch ein komplexes System ist und das Ganze hier und da verbessert werden könnte, verbessert werden sollte. Ich weiß, dass man vor Ort sehr viel Energie aufwendet, um das zu tun.

Es ist inzwischen so, dass wir als DB die Technologie komplett selbst in der Hand haben, sowohl hinsichtlich der Reisendeninformation am Bahnhof als auch der im Navigator. Das führt dazu, dass wir in der Lage sind, Verbesserungen wesentlich schneller umzusetzen als in der Vergangenheit. Schauen Sie sich etwa die Prognosedarstellungen an: So werden Prognosen beispielsweise in Abhängigkeit von der Zeit grün oder rot dargestellt. Das sind Verbesserungen, die man während des laufenden Betriebs umsetzt, und so macht man das hier auch. Wenn Sie also Punkte haben, bezüglich derer es Sinn machen würde, noch tiefer einzusteigen, hätten wir die Möglichkeit, das zu machen. Man hat hier das System grundsätzlich erneuert. Wir werden uns alle daran gewöhnen müssen, auch ich. Der Reisende wird aber eingebunden, steht im Mittelpunkt jeder Reisendeninformation.

Ich komme aus Berlin und vor dem Hintergrund möchte ich hier einen Aspekt nennen, der in NRW besonders ist. Vorhin wurde von Inkonsistenzen gesprochen. NRW ist das erste und momentan einzige Bundesland, in dem die letzten strukturellen Abweichungen der Anzeiger am Bahnhof vom Navigator abgeschafft worden sind. In NRW gibt es keine zusätzlichen Rundungen mehr am Bahnhof. Sie sehen auf den Anzeigern in den Bahnhöfen in NRW exakt die gleichen Informationen wie auf allen anderen Kommunikationskanälen. Das Ganze ist ungefähr einen Monat alt. Bis vor einem Monat wurde am Bahnhof noch mit den Ihnen womöglich bekannten Sprüngen von 5 Minuten, 10 Minuten, 15 Minuten gerundet. Das Ganze ist hier in Zusammenarbeit mit dem VRR bereits aufgelöst bzw. angepasst worden. In drei bis vier Wochen wird das deutschlandweit der Fall sein. Sie sind hier Vorreiter, Sie sind hier im Land schneller.

Oliver Krauß (CDU): Auch von unserer Seite herzlichen Dank für die weiteren Vorträge. Wir freuen uns natürlich, dass wir Vorreiterland sind. Alle Probleme sind damit natürlich noch nicht beseitigt – das müssen wir ehrlicherweise sagen. Sie stellen bereits richtigerweise dar, dass die Datenlieferung das A und O sei.

Mein erster Punkt betrifft die Frage, wie die Zusammenarbeit mit den EVUs klappt. Wir haben eine sehr heterogene EVU-Landschaft in Nordrhein-Westfalen, und wenn man die Daten nicht hat, ist es auch schwierig, sie einzupflegen. Die Geisterzüge haben Sie immer noch. Es ist für niemanden verständlich, wieso ein Zug, der überhaupt nicht im Umlauf ist und demzufolge auch nicht hingefahren ist, zurückfahren sollte. Trotzdem schafft das System es oftmals nicht, einen solchen Zug komplett aus dem System zu nehmen. Wenn er nicht zum Zielpunkt fährt, kann er von da aus auch nicht wieder starten, muss also auch auf dem Rückweg ein Totalausfall sein. Das klappt aber nicht. Das ist nur einer von vielen Punkten, anhand dessen wir sehen, wie wichtig Fahrgastinformation ist. Wenn die Fahrgastinformation verlässlich ist, hat der Kunde enormes Verständnis. Sie sehen ja, wie leidensfähig die Kundinnen und Kunden sind. Allerdings müssen sie verlässlich informiert werden. Es nützt nichts, wenn man am Bahnhof ankommt, und dann tauchen die Verspätungszeiten auf. Das ist für die Kunden nicht nachvollziehbar.

Ich komme an dieser Stelle auf meine Frage aus dem ersten Block zurück, weil sie nicht beantwortet worden ist. Sie haben zu Recht darauf hingewiesen, dass Baustellenfahrpläne verlässlich sein müssen. Aber wenn die gar nicht mehr erforderlich sind, weil die Baustellen doch nicht da sind, könnten die Züge mit einer gewissen Vorlaufzeit doch wieder fahren. Da fehlt die Flexibilität. Von daher die Frage: Wie viel Vorlauf brauchen Sie für das Einpflegen von Daten?

Ich bin dankbar, dass Sie darauf hingewiesen haben, dass die Anzeigen am Bahnhof mit denen im DB Navigator kompatibel seien. Aber Sie haben auch heute noch Diskrepanzen zwischen Anzeigen und Durchsagen, was Haltebereiche bzw. Gleisabschnitte anbelangt, etwa die Verortung von erster oder zweiter Klasse oder Mehrzweckabteilen betreffend. Man erlebt täglich, dass die Menschen auf den Bahnsteigen hin- und herrennen. Das ist natürlich alles andere als erfreulich und auch ein Grund für Verspätungen. Sehen Sie eine Möglichkeit, diese Diskrepanzen endgültig zu beseitigen, um zum beschriebenen Ziel der absolut verlässlichen Kundeninformation zu kommen? Kann man sich darauf nämlich nicht verlassen, bekäme das eigene Auto wieder Vorrang.

Stephan Boleslawsky (DB InfraGO): Was sind die Lösungsansätze beim Thema „Datenlieferung“? Sie haben es angesprochen: Informationen müssen zur Verfügung stehen. – Egal, was der Grund für einen Ausfall, für eine Verspätung oder was auch immer ist, sehe ich für alle Datenbereitstellungen zwei Hebel. Das sind gewissermaßen aber auch die Problemstellungen, die wir im Moment haben. Zum einen ist der gesamte Informationsfluss von der Entstehung von Unregelmäßigkeiten bis zu denjenigen, die das in die Systeme einpflegen, einfach zu lang. Das ist ein wichtiger Punkt. Zum anderen – und das muss man offen ansprechen – müsste an der einen oder anderen Stelle einfach mehr Personal zur Verfügung stehen, das kurzfristig in der Lage

wäre, die entsprechenden Daten in die Systeme einzupflegen. Das sieht man auch an den unterschiedlichen Prognosequalitäten bei den einzelnen EVUs. Das gilt für jegliche Datenpflege. Deswegen habe ich ganz bewusst das Thema der Datenpflege, des Datenmanagements in den Fokus gestellt. Hier liegt aus meiner Sicht der Schlüssel zum Erfolg. Da müssen wir ran. Prozesse wird man regeln können, das ist auch mit Geld hinterlegt – wobei man darüber auch wird sprechen müssen –, aber es muss Personal geben. Das sind die Hebel. Herr Seifert hat es ja gesagt: Wir haben uns bei Fokus Bahn in der letzten Woche committet, an diesen Themen zu arbeiten, weil wir da in diesem Jahr Wirkung zeigen wollen und müssen. – Auch für mich sind das die beiden wesentlichen Punkte, an denen es zu arbeiten gilt.

(Oliver Krauß [CDU]: Können Sie noch etwas zur Flexibilität sagen, wenn Baustellen doch nicht stattfinden?)

Christian Golenia (DB InfraGO): – Stimmt, die Frage habe ich eben nicht beantwortet. Flexibilität bei Baustellen: In unseren Systemen, also den Endsystemen, geht das mit den Reisendeninformationen relativ schnell. Das Problem ist, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen Baufahrpläne von uns bekommen, auf die sie ihre komplette Umlauf- und Personalplanung abstimmen. Es ist also entscheidend von den Eisenbahnverkehrsunternehmen abhängig, ob sie von den Baufahrplänen zurücktreten. Darüber müsste man also mit den einzelnen EVUs sprechen, weil das sehr unterschiedlich ist. Die entscheidenden Faktoren dafür, wann es zurückgedreht wird – auch darüber diskutieren wir –, sind also die Umlauf- und die Personalplanung der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Vorsitzender Matthias Goeken: Ich spreche jetzt mal als Fahrgast: Wenn eine Baustelle verlängert wird, werden die von mir geplanten Reisen abgesagt. Wenn eine Strecke freigegeben wird, sollte der Fokus auf den Kunden gelegt werden. Deswegen fand ich die Anmerkung von Oliver Krauß völlig richtig. Es gibt dafür Gründe, und wir verstehen das alle, aber das muss man transparent machen. Wenn man heute ein Paket bekommt, weiß man immer, wo sich das Paket befindet. Ich bin Wassersportler und kann bei jedem Schiff, das auf den Meeren fährt, nachvollziehen, wo es hinfährt. Wenn ich eine noch bessere App habe, weiß ich auch, wo es losgefahren ist. Wir müssen die künstliche Intelligenz, die wir haben, auch bei der Bahn nutzen. Es gibt heute aber immer noch Geisterzüge, die nicht fahren, oder Züge, die einfach kommen, obwohl davon nichts auf den schönen neuen Tafeln steht.

(Julia Kahle-Hausmann [SPD]: Umgekehrt ist schlimmer!)

Ich bin auch Fahrgast. Im Ruhrgebiet freut man sich, wenn Züge kommen, und bei uns auf dem Land, egal wo und in welche Richtung man einsteigt, kommt gar keiner.

(Heiterkeit)

Mir ist wichtig, dass Sie bei all dem bitte den Fahrgast nicht aus den Augen verlieren. Das ist alles komplex. Wie komplex Ihre Ausführungen sind, kann man auch am Glossar am Ende Ihrer Präsentation erkennen, in dem all die Abkürzungen erklärt werden.

(s. Anlage 2, Seite 8)

Diese Komplexität macht es natürlich auch schwierig für den Bürger, der eigentlich nur in einem verlässlichen System von A nach B kommen möchte. Ich sage es noch einmal, weil mir das ganz wichtig ist: Es gibt 1.000 Gründe, warum etwas nicht geht, aber bitte betrachten Sie das auch immer durch die Brille des Fahrgastes.

Ina Besche-Krastl (GRÜNE): Sie haben mein Lieblingsbeispiel vorweggenommen, nämlich dass ich in dieser Republik meine Pakete genauer tracken kann als meine Züge. Ich habe mich schon dabei erwisch, darüber nachzudenken, diverse AirTags in von mir genutzten Zügen zu verteilen, damit ich sie wenigstens orten kann.

Ich glaube, Digitalisierung ist der Punkt. Der Bund hat beschlossen, diverse Kürzungen bei den Mitteln für die Digitalisierung und die Umsetzung des ETCS vorzunehmen. Das wären aber entscheidende Investitionsmittel, um das ganze System konsequent zu digitalisieren und künftig weniger abhängig von Menschen zu sein. Das würde uns tatsächlich helfen. Ich bekomme mit, dass wir teilweise immer noch Züge bzw. Verkehrsmittel bestellen, bei denen entsprechende Vorrichtungen zwar vorgesehen sind, aber die endgültigen Systeme nicht mit bestellt werden. Da frage ich mich schon, ob das zukunftsweisend ist.

Der zweite Kritikpunkt: Ich frage mich natürlich, warum im DB Navigator keine Streikdaten enthalten sind. Ich bin nach Essen gefahren, und ich weiß so etwas. Aber warum ist hinsichtlich der letzten Meile nicht eine Information wie die Folgende enthalten: „Achtung, wenn Sie am Essener Hauptbahnhof ankommen, werden Sie keine U-Bahn finden, die Sie zur Messe fährt, weil der Nahverkehr streikt“? Gestern ist mir das so untergekommen, und es soll ja auch Leute geben, die nur gelegentlich den ÖPNV nutzen und für die das eine wichtige Info wäre.

Zu den Anstrengungen hinsichtlich der Digitalisierung habe ich schon etwas gesagt. Was mich natürlich auch interessiert, sind die Schnittstellen für die Daten. Wir haben ja nun einmal die Situation, dass Menschen verschiedene Apps nutzen, auch wenn wahrscheinlich nicht alle Menschen in der Republik so viele Apps wie die hier anwesende Mitglieder des Verkehrsausschusses haben, vom örtlichen Verkehrsunternehmen über den Aufgabenträger bis hin zum DB Navigator. Ich bin mal nach Berlin gereist und hatte dann auch die App der BVG. Vor dem Deutschlandticket war es ja noch notwendig, dass man verschiedene Sachen auf dem Handy hatte. Ich stelle aber immer wieder fest, dass die Daten nicht in allen Systemen die gleichen sind. Ich nutze manchmal tatsächlich zwei, drei verschiedenen Apps, um mich darüber zu informieren, ob das, was ich gleich nutzen möchte, auch fährt. Ich glaube, da können wir an den Schnittstellen noch besser werden. Mich würde interessieren, wann wir den ÖPNV hinsichtlich dieses Themas integrieren, da Reisende schließlich gerne ganze Reiseketten nutzen wollen, und das betrifft dann auch den Ortsbus in Leipzig. Wenn man eine längere Reise unternimmt und zu seinem Hotel fahren möchte, interessiert man sich eben für die ganze Reisekette. Die Frage ist also, wie wir es hinbekommen, auch die kleineren Verkehrsunternehmen vor Ort in dieses System einzuspeisen.

Daniel Labahn (DB InfraGO): Die Punkte, die Sie ansprechen, sind richtig. Lassen Sie mich ein, zwei Sachen zum Hintergrund erläutern. Sie sprachen im Zusammenhang mit Digitalisierung von Paketen. Ich kann das hundertprozentig nachvollziehen, mein Beispiel ist aber ein anderes: Ich spreche immer davon, dass wir Filme streamen können, aber nicht wissen, wo die Züge sind. Es ist tatsächlich so, dass das Gesamtsystem – wir haben es sehr vereinfacht auf wunderschönen bunten Grafiken gesehen – sehr vielfältig und sehr komplex ist. Hinzu kommt, dass der Digitalisierungsgrad in den einzelnen Bereichen sehr unterschiedlich ist. Wir haben mit Blick auf die Personenbahnhöfe in den letzten Jahren sehr viel Energie aufgewandt, um das System komplett zu automatisieren. Wir haben die Notwendigkeit von manuellen Eingriffen an den Personenbahnhöfen für zugbezogene Informationen auf null reduziert. Alle Informationen, die uns an den Bahnhöfen zur Verfügung gestellt werden, werden also de facto augenblicklich publiziert, es muss niemand mehr etwas eingeben. Das, was wir bei uns schon geschafft haben, müssen wir aber im Gesamtsystem realisieren. Es ist nicht nur entscheidend, dass wir das in der Publikation haben, wir müssen das auch in jedem einzelnen Zwischenschritt realisieren. Das fängt bei den EVUs an und geht über die Baustellenarbeit hinaus. Das betrifft auch Fragen zum Europäischen Fahrplanzentrum und Ähnliches. Das muss ineinandergreifen, damit das Ganze funktioniert.

Wohlwissend, dass Sie das wahrscheinlich nicht hundertprozentig glücklich macht: Die Kollegen in all diesen Bereichen sind tatsächlich da dran. Wir alle würden uns wünschen, dass sie schneller wären. Sie können mir glauben, dass ich seit vielen Jahren Gespräche führe. Meine Sätze sind auch immer dieselben. Ich kann Ihnen aber sagen, dass das im Gegensatz zu vor fünf oder zehn Jahren inzwischen alle tun und wir davon ausgehen, hier auf dem Weg der Besserung zu sein. Ich will es sehr deutlich sagen: Die Qualität, die Sie, die wir draußen bei der Eisenbahn erleben und die uns alle nicht glücklich macht, hätten wir mit dem Bestandssystem, das vor fünf bis zehn Jahren noch existiert hat, nicht abbilden können. Wir haben hier also gegenläufige Effekte. Wir haben als Branche in Summe tatsächlich sehr viel Geld investiert, sehr viel gemacht, damit das Ganze besser wird.

Sie sprachen einen weiteren wichtigen Punkt an: die Verknüpfung des Regionalverkehrs, des Fernverkehrs mit U-Bahnen, mit Bussen, mit Straßenbahnen in den einzelnen Städten. Hier müssen wir den nächsten Schritt gemeinsam gehen. Da geht es um Zusammenarbeit, beispielsweise von Bund und Land. Ich mache es plastisch: Ich habe vor wenigen Tagen noch mit dem Bundesministerium darüber diskutiert, ob es nicht eine unfassbar gute Idee wäre, wenn wir in den Bahnhöfen den lokalen ÖPNV, die U-Bahnen, die Straßenbahnen, anzeigen würden, damit die Leute mit Blick auf ihre Reiseketten wissen, wann die Busse usw. fahren. Das wird grundsätzlich unterstützt, auch von der Staatssekretärin. Aber es stellt sich immer noch die Frage, wie wir das gemeinsam machen, was die Finanzierung angeht, und wie wir das Ineinandergreifen der Systeme realisieren. Es gibt Ansätze. Die Datenplattform, mit der wir bezüglich der Bahnhöfe arbeiten, ist inzwischen umfassend. Wir haben dort zumindest die technischen Möglichkeiten. In einer Größenordnung von 80 % deutschlandweit sind die Daten von Bussen, Straßenbahnen usw. auch drin, sodass wir diese Informationen tatsächlich publizieren können. Sie sprachen aber richtigerweise an, dass wir eine gemeinschaftliche Basis brauchen in allen Apps, in allen Systemen, mit denen wir arbeiten.

Das treiben wir mit Maßnahmen aufseiten von Fokus Bahn und deutschlandweit im Rahmen von Initiativen mit mofair, mit dem BSN voran. Hier sind wir noch nicht am Ende dessen, was wir uns vorstellen, auch nicht am Ende dessen, was wir uns politisch vorstellen, aber wir sind in Gesprächen.

(Werner J. Lübberink [Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für Nordrhein-Westfalen]: Eine Frage zwischendurch: Was müsste gemacht werden, um den ÖPNV in NRW, nur in NRW, in das System einspeisen zu können? Wer müsste da was entscheiden?)

– Ich versuche, die Frage zu beantworten: An den Personenbahnhöfen haben wir die Daten, aber das Entscheidende ist ja, dass wir sie auf allen Kommunikationskanälen haben. – Herr Seifert, den Punkt müssten Sie aufgreifen. Sie sind ja mit einer eigenen App unterwegs.

Georg Seifert (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr): In NRW haben wir schon gewisse Datendreh scheiben, auf denen Fahrplandaten zu ÖPNV und SPNV sowie die zugehörigen Echtzeitdaten zusammenkommen. Aber es ist natürlich so – da gebe ich Ihnen recht –, dass nicht jedes kommunale Verkehrsunternehmen oder jedes kleine Unternehmen wirklich Echtzeitdaten liefert. Wenn die nicht da sind, ist das natürlich ein Problem. Dann sieht man doch wieder nur die Sollfahrplandaten und nicht das echte Betriebsbild. Aber insgesamt ist es in NRW schon so angelegt, dass diese Datendreh scheiben zumindest alles, was da ist, sammeln und es in allen Apps usw. den Nutzern zur Verfügung stellen. Sie stehen auch im Austausch mit anderen Datendreh scheiben in Deutschland. Es ist technisch angelegt, aber natürlich gibt es hinsichtlich der Datenlieferung noch Lücken im System.

Michael Röls-Leitmann (GRÜNE): Danke für die Darstellungen und Präsentationen zum Thema „Fahrgastinformation“. Eine meiner Fragen bezieht sich auf die Prognosegüte, die auch in der Präsentation thematisiert wird.

(s. Anlage 2, Seite 6)

Da sieht man, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit einer massiv schlechteren Prognosegüte auffällt. Natürlich interessiert mich, wer sich dahinter verbirgt. Wahrscheinlich ist das aus gutem Grund anonymisiert, aber ich fände es zumindest spannend, zu erfahren, im Bereich welchen Aufgabenträgers das liegt. In welcher Region ist das? Ist das ein Unternehmen, das ausschließlich in einer speziellen Region aktiv ist? Ist das eine bestimmte Strecke, auf der viel Unvorhergesehenes passiert, sodass man das nicht einschätzen kann? So könnte man besser nachvollziehen, wie es zu solch massiven Unterschieden kommen kann, und herausfinden, was mögliche Ansatzpunkte wären. Sie haben zu Recht angesprochen, dass wir insgesamt zu einer Verbesserung der Prognosegüte kommen wollen. Aber wir haben hier einen speziellen Fall, bei dem es erst einmal darum gehen muss, schnellstmöglich zu den anderen aufzuholen und zumindest den Standard zu halten. Ich wären Ihnen sehr dankbar, wenn Sie darauf eingehen würden.

Eine weitere Frage betrifft die Hardware der Fahrgastinformationsanzeigen. Sie hatten ein paar Bilder gezeigt.

(s. Anlage 2, Seite 4)

Da war auch eine der neuen Anzeigen vom Dortmunder Hauptbahnhof zu sehen. Ich bin Abgeordneter aus Dortmund, und ich finde die super. Der Hauptbahnhof wird gerade neu gemacht, und dabei fiel mir auf, dass auf zwei Bahnsteigen, bei denen noch nicht mit der Sanierung begonnen wurde, noch die alten Geräte installiert sind. Jetzt werden sukzessive die neuen Geräte installiert. Für den Übergang kann ich das nachvollziehen, aber ich möchte schon dafür sensibilisieren, dass man eine gewisse Einheitlichkeit anstreben sollte. Der Dortmunder Bahnhof ist nämlich ein Bahnhof, an dem viel umgestiegen wird, und es gibt Leute, die nicht oft mit der Bahn unterwegs sind und so etwas nicht so schnell erfassen können. Haben Sie den Aspekt, innerhalb der einzelnen Bahnhöfe eine gewisse Einheitlichkeit zu erzielen, auf dem Schirm? Es ist wie gesagt klar, dass es bei Umbauten immer Übergangszeiträume gibt. Aber gerade, wenn etwas neu gemacht wird, sollte Einheitlichkeit gewährleistet werden, um den Menschen die Orientierung und das Erfassen der Informationen zu erleichtern.

Stephan Boleslawsky (DB InfraGO): Ich fange mit der letzten Frage an: Grundsätzlich betrachten wir Bahnhöfe ganzheitlich, wenn wir es einmal angehen, machen wir es also in einem Rutsch. Das sehen Sie gerade in Düsseldorf. Da haben wir angefangen, und das wird jetzt in einem Rutsch erneuert. In Dortmund haben wir schlichtweg die Besonderheit, dass wir mitten im Umbau sind. Dortmund ist übrigens einer der Bahnhöfe, in dem wir während der EM einen Baustopp haben. Das hängt mit den Bauabschnitten zusammen. Grundsätzlich ist es wie gesagt aber so, dass wir einen Bahnhof in einem Rutsch modernisieren, wenn wir ihn einmal angehen. Da kann ich Sie also beruhigen. Alles andere wäre für die Reisenden – Sie sprachen zu Recht von Orientierung – völlig widersinnig. Das machen wir nicht.

Zu den Prognosen: Es gibt Besonderheiten, aufgrund dessen die Balken unterschiedlich hoch sind. Das Thema „Digitalisierung“ wurde gerade schon angesprochen. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen haben bei Prognosen unterschiedliche Automatisierungsgrade, auch da spielt die Digitalisierung eine Rolle. Das macht sich auch in Unterschieden hinsichtlich der Prognosegüte bemerkbar. Zur Ehrenrettung von EVU 10 muss man sagen, dass das eine Strecke ist, die von extrem vielen Baustellen betroffen ist, das heißt, dass dort viele Unregelmäßigkeiten vorliegen. Das ist mit Blick auf den Informationsfluss mit 15 Minuten Vorlauf, den wir hier zugrunde legen, eine extrem große Belastung.

Christof Rasche (FDP): Wir haben jetzt in mehreren Beiträgen gehört, dass wir mit den Fahrgastinformationen nicht zufrieden sein können, aber insbesondere die Fahrgäste sind es nicht. Sie haben vorhin den Begriff „Wirkung“ benutzt. Diese Wirkung muss in Zukunft erzielt werden, anders geht es nicht. Meine Frage lautet: Zu welchem Zeitpunkt sollen wir Sie einladen, damit Sie uns hier erklären können, in welchem Umfang diese Wirkung erzielt wurde?

Werner J. Lübberink (Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für Nordrhein-Westfalen): Erst einmal sind wir froh, dass wir hier sein dürfen. Für einen ersten größeren Schritt sollten wir uns das Jahr 2024 als Ziel setzen, es geht dann aber bis in das Jahr 2025 hinein, sodass ich denke, dass wir Ende des Jahres wieder bei Ihnen vorstellig werden können. Aber allein die Tatsache, dass wir hier bereits vorstellig geworden sind und die Aufmerksamkeit des öffentlichen Auges auf die Sache gelenkt haben, bewirkt, dass da jetzt auch etwas passieren wird.

Christof Rasche (FDP): Ich habe großes Vertrauen in diese Aussage. Wir hatten vor wenigen Wochen die Handballeuropameisterschaft in Deutschland, auch in Nordrhein-Westfalen, die Finalsplele wurden in Köln ausgetragen. Beim Handball wird Zeitspiel bestraft. Ich hoffe, dass das hier nicht der Fall sein wird. Wir haben verdammt viel Zeit, bis Ende des Jahres, sogar bis in das nächste Jahr hinein. Alle Beteiligten wissen, dass wir diese Wirkung möglichst schnell erreichen wollen. Ich glaube, es ist deutlich geworden, dass wir auch mit Blick auf die Fahrgäste keine Zeit verschwenden sollten.

Vorsitzender Matthias Goeken: Ich glaube, das ist auch in der Diskussion deutlich geworden.

Klaus Esser (AfD): Werte Herren, vielen Dank für die Berichte, die Sie abgegeben haben. Ich habe eine relativ konkrete Frage. Herr Boleslawsky, Sie hatten sehr ausdifferenzierte Grafiken gezeigt und gesagt, dass ein Fahrgastinformationssystem nur so gut sein könne wie die Informationen, mit denen man es füttere. Das ist klar. Hier im Haus ist künstliche Intelligenz oft und in allerlei Zusammenhängen Thema. Das ist ja gerade die neueste Entwicklung und State of the Art. Inwieweit versuchen Sie, KI in das Fahrgastinformationssystem einzuflechten?

Daniel Labahn (DB InfraGO): In der Tat sind wir bemüht, in der Gesamtkette alles zu nutzen, was wir an technischen Möglichkeiten haben. KI sprachen Sie bereits an. Sie wird genutzt, wobei wir sie an den Bahnhöfen noch nicht brauchen. Es gibt aber EVUs, die für die bereits erwähnten Prognosen KI einsetzen. Auch in der Disposition gibt es bereits Systeme, die mit KI arbeiten. Da ist sicherlich noch nicht das Ende dessen erreicht, was möglich ist, aber das, was man dort machen kann, machen alle Beteiligten im Gesamtprozess.

Vorsitzender Matthias Goeken: Herr Lübberink, wir haben Sie eingeladen, und Sie können davon ausgehen, dass wir Sie wieder einladen werden. Ich bin ganz beim Kollegen Rasche: Es sollte nicht zu viel Zeit ins Land gehen. Wir sollten gerade bezüglich der Baustellen in Nordrhein-Westfalen immer den Fahrgast im Blick behalten. Dass der Verkehrsausschuss das macht, zeigen auch die heutigen Tagesordnungspunkte. Ich denke, wir werden uns noch in diesem Jahr wiedersehen, und wir hoffen, dass wir dann bessere Berichte erhalten.

Noch einmal zur Prognosegüte: Wenn die Prognosegüte bei EVU 10 so schlecht ist, ist vielleicht auch die Verkehrsleistung schlecht, weil das die Gesamtleistung herunter-

zieht. Man muss natürlich schauen, dass die sich mit Blick auf die anderen Unternehmen an der Benchmark orientieren. Hier geht es ja nicht um Verspätungen, sondern um die Ankündigungen von Verspätungen. Es geht nicht nur um Verkehrsleistungen, sondern auch darum, dass die Fahrgäste nicht informiert werden, dass Züge verspätet kommen. Deswegen wäre es mir wichtig, dass dieses Balkendiagramm beim nächsten Mal besser aussieht. Wenn man ganz unten steht, muss man eben die größten Anstrengungen unternehmen, um nach oben zu kommen. Das wäre wünschenswert, insbesondere für die Fahrgäste in Nordrhein-Westfalen.

Ich bedanke mich bei den Herren für ihr Kommen und für ihre Ausführungen.

(Beifall)

3 Landesstraßenerhaltungsprogramm 2024 *(Bericht auf Wunsch der Landesregierung)*

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/2296

Minister Oliver Krischer (MUNV) legt dar, dass das Landesstraßenerhaltungsprogramm 2024 Maßnahmen im Gegenwert von 220 Millionen Euro enthalte, die sich auf zwei Bereiche verteilen: 145 Millionen Euro würden für insgesamt 151 im vorliegenden Bericht aufgelistete Einzelprojekte aufgewendet und 75 Millionen Euro als Pauschale zur Verfügung gestellt, die die Regionalniederlassungen von Straßen.NRW zur Durchführung kleinerer Maßnahmen im Gegenwert von in der Regel unter 200.000 Euro verteilen. Damit folge man einer bewährten Grundstruktur, mittels derer man flexibel auf Anforderungen im Zusammenhang mit dem nordrhein-westfälischen Landesstraßensystem reagieren könne.

Gordan Dudas (SPD) gibt an, es als unpassend zu empfinden, dass der Landtag erst nach den Medien über das Landesstraßenerhaltungsprogramm informiert werde, weshalb er darum bitte, diese Reihenfolge künftig umzukehren.

In einer Pressemitteilung von heute heiße es, dass die Sanierung der vorhandenen Straßeninfrastruktur priorisiert werden solle. Falls eine entsprechende Priorisierungsliste vorliege, möge diese bitte zur Verfügung gestellt werden. Zudem möge erläutert werden, wie genau die erwähnte Neuausrichtung der Erhaltungsplanung für Landesstraßen aussehe und was sich mit Blick auf die bisherige Vorgehensweise ändere.

Auf die von seinem Vorredner erwähnte Pressemitteilung Bezug nehmend, bringt **Christof Rasche (FDP)** zum Ausdruck, dass er die darin enthaltenen Formulierungen wie „Rekordinvestitionen“ oder „Rekordsummen“ als unangebrachtes Abfeiern empfinde, weshalb er dieser extrem einseitigen Darstellung im Folgenden etwas entgegenzusetzen wolle: Man könne unterschiedlicher Auffassung darüber sein, ob mit den 220 Millionen Euro wirklich relevante Rekorde gebrochen würden. Angesichts des bestehenden Sanierungsstaus müsse das Ziel nämlich darin bestehen, mindestens so viele Straßenkilometer zu sanieren wie in den Vorjahren. Da dem Plus von 3 % bei den aufgewendeten Mitteln aber ein Plus von 25 % bei den Baukosten gegenüberstehe, könnten künftig rein rechnerisch nur noch rund 20 % weniger Straßenkilometer saniert werden, und das obwohl viele Brücken abgelastet und viele Strecken für den Schwerlastverkehr nicht mehr befahrbar seien. Hinzu komme eine Reduzierung der Mittel für den Ausbau um 36 %, was ebenfalls auf Kosten der Straßeninfrastruktur gehe.

Martin Metz (GRÜNE) hebt hervor, dass die Aufgabe des Landtags darin bestehe, die Rahmenbedingungen zu schaffen, was er im Zuge der Haushaltsberatungen und der Bereitstellung der entsprechenden Mittel, etwa für die Straßeninfrastruktur, auch regelmäßig tue. Das exekutive Handeln aber obliege der Landesregierung, in diesem

Fall dem MUNV, und das umfasse auch das Präsentieren von Plänen und Programmen und die Entscheidung darüber, ob zuerst die Medien oder die Fraktionen informiert würden, wobei letztere auch in der Vergangenheit keineswegs immer zuerst informiert worden seien. Nichtsdestotrotz könne er nachvollziehen, dass die Opposition in dieser Sache einen anderen Standpunkt vertrete.

Bei den 220 Millionen Euro handle es sich in der Tat um ein Rekordvolumen, dem ein bemerkenswerter Aufwuchs zugrunde liege. Damit sende die schwarz-grüne Koalition das Signal, dass der Erhalt der Straßeninfrastruktur priorisiert werde, was im Übrigen auch Minister Oliver Krischer (MUNV) bei vielen Gelegenheiten deutlich mache.

Klaus Esser (AfD) möchte hinsichtlich der kleineren Maßnahmen im Gegenwert von unter 200.000 Euro wissen, ob man damit trotz der erheblichen Kostensteigerungen bei kaputten Straßen oder Brücken wirklich etwas bewirken könne, oder ob es sich dabei lediglich um kosmetische Eingriffe handle. Das MUNV möge bitte Beispiele für derartige Maßnahmen nennen.

Minister Oliver Krischer (MUNV) dankt dafür, dass anerkannt werde, dass es sich bei den in Rede stehenden Mitteln um eine Rekordinvestition handle, was zeige, dass man sich in die grundsätzlich richtige Richtung bewege.

Im Unterschied zur bisherigen Vorgehensweise werde die Erhaltungsplanung nun mittelfristig angelegt, und dadurch, dass man beim Abarbeiten einer Priorisierung folge, werde man prophylaktisch tätig, anstatt lediglich auf akute Probleme zu reagieren.

In Wuppertal – wohin ihn heute schon ein Termin geführt habe – werde im Zuge der Sanierungsoffensive nach einer funktionalen Ausschreibung eine Brücke in Modulbauweise realisiert. Ein solches Vorgehen ermögliche eine Verkürzung der Bauzeit von rund eineinhalb Jahren auf weniger als ein halbes Jahr, weshalb man hoffe, einige weitere der 35 allein in diesem Jahr anstehenden Brückenneubauten über funktionale Ausschreibungen und Modulbauweisen realisieren zu können. Auf diese Weise würden Sperrzeiten im Zusammenhang mit Ersatzneubauten reduziert, was zu Entlastungen für die Menschen und Unternehmen in den betroffenen Regionen führe. Hierbei handle es sich im Übrigen nur um ein Beispiel, die Sanierungsoffensive umfasse noch weitere Maßnahmen.

MR'in Heike Ischebeck (MUNV) legt dar, dass Straßen.NRW derzeit auf Basis des im vergangenen Jahr erfassten Straßenzustands ein mehrjähriges Erhaltungsprogramm erarbeite, wobei man für Mitte des Jahres mit Ergebnissen rechne. In einem ersten Schritt definiere man erhaltungsbedürftige Abschnitte, die dann landesweit priorisiert würden. Dabei berücksichtige man zum einen die Kriterien „Verkehrsbedeutung im Netz“, „Verkehrsbelastung“ und „Verkehrssicherheit“ sowie zum anderen Maßnahmen Dritter, etwa von Kommunen. Im Jahr 2026 werde das Erhaltungsprogramm zum ersten Mal auf Basis dieser mittelfristigen Erhaltungsplanung erstellt.

4 Die Stunde der Wahrheit – Nordrhein-Westfalen muss für genügend baureife Straßenprojekte sorgen, statt Geld zu verschenken

Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/8118

*(Überweisung des Antrags an den Verkehrsausschuss am
29.02.2024)*

Christof Rasche (FDP) regt an, vorliegenden Antrag mit einem Antrag der SPD-Fraktion zu verbinden, für den bereits eine Anhörung vorgesehen sei.

Gordan Dudas (SPD) zieht mit Blick auf die für den 16. April 2024 vorgesehene Anhörung eine Berichts-anfrage seiner Fraktion zu diesem Thema für die Ausschusssitzung am 17. April zurück.

Der Ausschuss kommt überein, eine Anhörung durchzuführen.

5 Sachstand Ausbau- und Modernisierungspakt (*Bericht auf Wunsch der SPD-Fraktion [s. APr 18/484]*)

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/2311

Minister Oliver Krischer (MUNV) berichtet:

Sie alle wissen, dass der Ausbau- und Modernisierungspakt ein Ausfluss des Koalitionsvertrages auf Bundesebene ist, der in der Verkehrsministerkonferenz im Februar 2022 dazu geführt hat, dass eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe eingesetzt wurde. Diese Arbeitsgruppe hat inzwischen ein Zielbild für den ÖPNV 2030 erstellt. Die Länder haben gegenüber dem Bund Transparenz hinsichtlich der Regionalisierungsmittel und der Landesmittel für den ÖPNV hergestellt, und auch die kommunale Seite hat ihre Finanzierungsanteile dargelegt. Zum Ausbau- und Modernisierungspakt gehört selbstverständlich der Ausbau des ÖPNV-Angebotes, auch dazu gehören die Modernisierung der Infrastruktur, die Digitalisierung des ÖPNV und vor allen Dingen dessen Finanzierung. Die Umsetzung der Ziele des Ausbau- und Modernisierungspaktes ist ohne finanzielle Mittel nicht möglich. Dazu hat der Bund ein Kostengutachten in Auftrag gegeben. Dieses Gutachten ist in der Arbeitsgruppe diskutiert worden. Es gibt Kritik daran, dass das Gutachten die Bestandsverkehre ab 2026 nicht adressiert, sondern sich nur auf die aktuelle Situation bezieht. Deshalb wird im Moment in der Bund-Länder-Arbeitsgruppe darüber diskutiert, ob ein weiteres Gutachten erstellt werden muss, das insbesondere die zukünftigen Verkehre und den Ausbau vor dem Hintergrund des Leitbildes und dessen, was in den folgenden Jahren und Jahrzehnten erforderlich sein wird, berücksichtigt. Dazu, wie das umgesetzt werden soll, gibt es bei den Ländern und beim Bund sehr unterschiedliche Positionen.

Mit Blick auf das von ihrem Vorredner erwähnte weitere Gutachten fragt **Julia Kahle-Hausmann (SPD)**, ob er schon wisse, bis wann es vorliegen werde, sodass man von Erkenntnissen profitieren könne, die über die der Ramboll-Studie hinausgingen.

Minister Oliver Krischer (MUNV) erwidert, dass man sich in schwierigen Diskussionen darüber befinde, ob das Gutachten allein von den Ländern oder in Kooperation mit dem Bund beauftragt werden solle. Im April werde diesbezüglich hoffentlich eine Einigung innerhalb der Arbeitsgruppe vorliegen, sodass das Gutachten möglicherweise bis Ende des Jahres vorliegen werde.

6 Schulstraßen (Bericht auf Wunsch der Landesregierung)

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/2313

Minister Oliver Krischer (MUNV) berichtet:

Das Thema „Schulstraßen“ schließt an den Verkehrssicherheitsbericht an, den Sie ja bereits kennen. Wir haben den Kommunen vor wenigen Wochen in einem sogenannten Schulstraßenerlass einen Weg aufgezeigt, wie im europäischen Ausland schon mit großem Erfolg eingesetzte und in der öffentlichen Debatte nachdrücklich geforderte Verkehrsregelungen auch in Nordrhein-Westfalen umgesetzt werden können, um die Verkehrssituation vor Schulen zu entspannen. Ich möchte betonen, dass es sich dabei nicht um eine Rechtsetzung unsererseits handelt, vielmehr haben wir den Kommunen mit dem Erlass eine Handreichung dazu übermittelt, wie entsprechende Regelungen für Schulstraßen gefasst werden können.

Gerade wurde an Sie eine verständliche Übersetzung des Erlasses vom Zukunftsnetz Mobilität NRW verteilt, in der die einzelnen Regelungen erläutert werden.

(s. Anlage 4)

Unser Erlass beinhaltet, dass neben Schulstraßen auch spezielle Elternhaltstellen eingerichtet werden sollen, um die Verkehre vor den Schulen gefahrlos abzuwickeln und den Kindern die Teilnahme am Verkehr zu ermöglichen, sodass sie die letzten Meter zur Schule zu Fuß zurücklegen können.

Wir als Landesregierung haben uns bewusst für den Weg entschieden, den Kommunen eine Möglichkeit zu eröffnen, diese oft schwierigen Situationen vor Schulen zu entschärfen. An den Rückmeldungen, die uns inzwischen erreicht haben, und an den Diskussionen, die es insgesamt im Land gibt, glauben wir, erkennen zu können, dem Schutz unserer schwächsten Verkehrsteilnehmer einen guten Dienst erwiesen und so insgesamt dafür gesorgt zu haben, dass die gefährlichen Situationen und insbesondere die Unfälle, die wir vor Schulen leider haben, deutlich reduziert werden.

Angesichts der emotionalen Diskussionen innerhalb der Elternschaft geht **Gordan Dudas (SPD)** davon aus, dass dieses Thema die Stadträte innerhalb der nächsten Wochen und Monate intensiv beschäftigen werde. Der im Erlass aufgezeigte Weg existiere schon länger, nichtsdestotrotz sende man damit das richtige Signal, sodass die Kommunen jetzt hoffentlich handelten. Wegen der vielen Fragen der Eltern zum Thema bitte er das MUNV um die Übersendung des Erlasses.

Die Bitte seines Vorredners nach Übersendung des Erlasses bekräftigend, fährt **Christof Rasche (FDP)** mit der Vermutung fort, dass dieser den regierungstragenden Fraktionen bereits vorliege, was ihn zu der Frage veranlasse, ob die CDU ihn inhaltlich voll und ganz mittrage.

Minister Oliver Krischer (MUNV) gibt an, dass man den Kommunen bzw. den zuständigen Behörden den Erlass natürlich zur Verfügung gestellt habe und dass er auch in die einschlägigen Datenbanken eingepflegt worden sei, darüber hinaus könne er auf der Website vom Zukunftsnetz Mobilität NRW eingesehen werden. Von einer Übersendung des Erlasses an die Fraktionen habe man bislang abgesehen, da er sehr technisch ausfalle und man davon ausgegangen sei, dass vorliegender Bericht in Kombination mit den gerade verteilten Erläuterungen hinreichend informiere. Nun aber werde man dem Wunsch nach Übersendung des Erlasses selbstverständlich entsprechen.

Die Landesregierung versuche mithilfe des seit Jahren in diesem Bereich engagierten Zukunftsnetzes Mobilität NRW, unterstützend tätig zu werden, damit vor Ort geplant und entschieden werden könne. So würden zur Begleitung der Diskussionen Onlineformate angeboten, im Rahmen derer die kommunalpolitisch Verantwortlichen Fragen stellen bzw. sich informieren könnten.

Martin Metz (GRÜNE) zitiert einleitend Stefanie Ruffen, die schulpolitische Sprecherin der FDP-Fraktion im Rat der Stadt Köln:

„Der gefährlichste Teil des Schulwegs für Grundschülerinnen und -schüler sind die letzten 100 m vor der Schule. Durch den Bringverkehr sind die Kinder gefährdet [...]. Es ist daher sinnvoll, da, wo es möglich ist, gerade kleine Straßen kurzfristig zu sperren, um diese Situation zu entschärfen. Das sollte immer dort geprüft werden, wo die Schulgemeinschaft Interesse bekundet [...]. Die bisherigen Erfahrungen der Schulen im Test sind durchweg positiv.“

Das deute darauf hin, dass es in der kommunalpolitischen Landschaft eine breite Basis gebe, die es befürworte, dass die Landesregierung Leitlinien bzw. Optionen aufzeige. Auch in seinem Kreis gebe es erste Anträge seitens der CDU, in der eine Prüfung entsprechender Maßnahmen gefordert werde. Hinzu komme, dass NRW in dieser Sache eine Vorreiterrolle einnehme und andere Bundesländer hinsichtlich des hiesigen Vorgehens durchaus Interesse bekundeten.

Olaf Lehne (CDU) macht darauf aufmerksam, dass diejenigen Schuldirektoren, mit denen er spreche, ihn immer wieder darauf hinwiesen, dass die permanent heranfahrenden Eltern keinesfalls für mehr Sicherheit auf dem Schulweg sorgten, sondern im Gegenteil eine Gefahr darstellten. Darüber hinaus verträten sie die Auffassung, dass man Kindern frühzeitig beibringen solle, allein und eigenverantwortlich zur Schule zu kommen, damit sie lernten, mit dem Straßenverkehr umzugehen. Davon unbenommen bleibe natürlich, dass die Kinder am Anfang begleitet werden sollten und dass es geeignete Sicherheitsmaßnahmen brauche. Mit dem Erlass verfolge das MUNV eben diese Linie.

7 Entwurf einer Siebten Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten nach dem Straßenrecht und Eisenbahnkreuzungsrecht

Vorlage 18/2295
Drucksache 18/8177

Der Ausschuss nimmt die Vorlage zur Kenntnis.

8 Verschiedenes

a) Anhörungen

Vorsitzender Matthias Goeken schlägt vor, am 16. April 2024 nach der Anhörung zum Antrag der SPD-Fraktion Drucksache 18/7709, beschlossen am 31. Januar 2024, die heute beschlossene Anhörung zum Antrag der FDP-Fraktion Drucksache 18/8118 durchzuführen, erstere um 14 Uhr, letztere um 16 Uhr, beide im Plenarsaal. Auf diese Weise könne man den teilweise zu beiden Anhörungen geladenen Sachverständigen eine doppelte An- bzw. Abreise ersparen.

Der Ausschuss folgt dem Vorschlag des Vorsitzenden, am 16. April 2024 um 14 und um 16 Uhr jeweils eine Anhörung durchzuführen.

b) Bedarfstermin

Vorsitzender Matthias Goeken regt an, den Bedarfstermin am 8. Mai 2024 nicht wahrzunehmen, da die CDU-Fraktion wegen des Bundesparteitags voraussichtlich dünn besetzt sein werde. Das biete sich auch deshalb an, weil im Juni zwei Ausschusssitzungen angesetzt seien, von denen zudem eine mit offenem Ende geplant werden könne.

Christof Rasche (FDP) plädiert ebenfalls dafür, den Bedarfstermin nicht wahrzunehmen, auch weil nur wenige Tagesordnungspunkte zu erwarten seien, die man stattdessen bei den Ausschusssitzungen im Juni aufrufen könne.

Der Ausschuss kommt überein, den Bedarfstermin am 8. Mai 2024 nicht wahrzunehmen.

c) Radwege

Minister Oliver Krischer (MUNV) kündigt einen Bericht zum Radwegeprogramm 2024 an und weist auf einen für die Verkehrssicherheit relevanten Erlass zu Sperrerichtungen auf Radwegen hin, über den er gegebenenfalls noch näher informieren könne.

d) Brücken

Minister Oliver Krischer (MUNV) informiert darüber, dass die Deutsche Bahn den Ersatzneubau für die durch das Hochwasser im Juni 2023 beschädigte und letztlich abgerissene Brücke über die Emscher bis zum Spätherbst 2024 fertiggestellt haben werde.

Gordan Dudas (SPD) ergänzt, dass die Brücke über die Lenne in Nachrodt-Wiblingwerde demnächst für den Schwerlastverkehr freigegeben werde, da eine Untersuchung der Pfeiler ergeben habe, dass keine Ablastung mehr erforderlich sei.

gez. Matthias Goeken
Vorsitzender

4 Anlagen

22.04.2024/22.04.2024



Baustellenmanagement

Verkehrsausschuss im Landtag
Nordrhein-Westfalen

06.03.2024 | Düsseldorf

Kapazitätsmanagement, das Verbundteam Bau und das Programm SB² machen Baustellen für Kunden und Reisende in NRW planbarer

Management Summary



Prozess Kapazitäts- management

- Der Prozess Kapazitätsmanagement verläuft in verschiedenen Phasen und beginnt bereits bis zu 10 Jahre vor der Bauausführung / Zugfahrt. Zu definierten Zeitpunkten werden dabei die Zugangsberechtigten frühzeitig und zuverlässig in die Baustellenplanung mit einbezogen.
- Für NRW konnte die frist- und qualitätsgerechte Übermittlung der kundenrelevanten Dokumente / Informationen kontinuierlich gesteigert und verbessert werden; hier ist NRW im bundesweiten Vergleich mittlerweile Spitzenreiter.

Verbundteam Bau

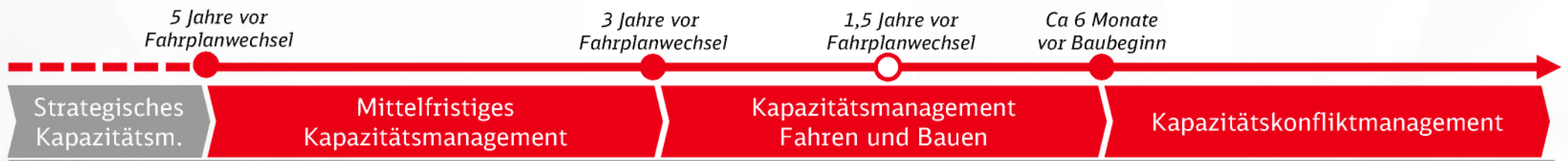
- In Deutschland einzigartig, werden im interdisziplinären Verbundteam Bau NRW umfassende Kommunikationskonzepte erarbeitet und umgesetzt. Die zusätzliche und umfangreiche Baustellenkommunikation zeigt große Wirkung bei der Verbesserung der Information und Betreuung der Reisenden bei besonders auswirkungsstarken Baumaßnahmen in NRW.

Programm SB²

- Mit dem neuen Programm SB² (System beruhigen, Stabilisierung Betrieb) und der geplanten Bündelung von Bauarbeiten in Containern (= fest eingeplante Sperrzeitenfenster) kommt es zu weniger verkehrlichen Einschränkungen für unsere Kunden.
- Durch frühzeitig festgelegte Bauphasen gefolgt von baufreien Zeiträumen schaffen wir mehr Planbarkeit und Verlässlichkeit für unsere Kunden.
- Eine erneuerte, modernisierte und damit zuverlässigere Infrastruktur erhöht die Pünktlichkeit für unsere Kunden.

Von der ersten Anmeldung einer Baumaßnahme bis zur Umsetzung ist – im Rahmen der regulatorischen Vorgaben – ein langer Vorlauf notwendig

Prozess von der Anmeldung zur Baumaßnahme



Anmeldung der Maßnahme



Baubetriebliche Einordnung



Fahrplanerische Einschätzung



Kundenabstimmung



Dritte Konfliktebene und Lösung auf Basis der Kundenrückmeldungen

Umsetzung der Maßnahme

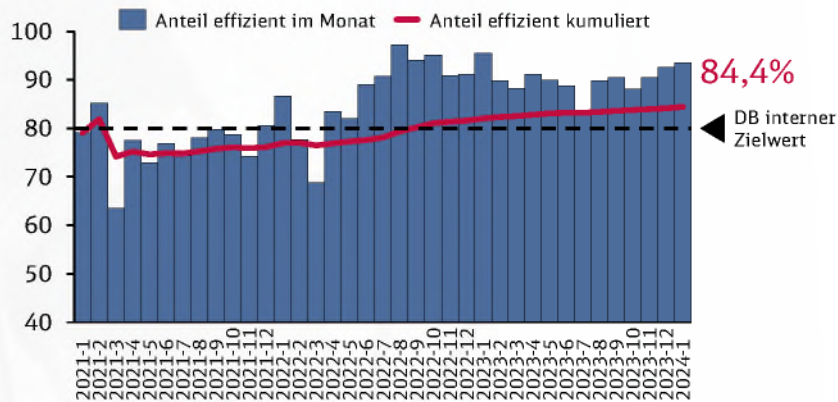


Alle Einzelplanungsergebnisse fließen am Tag der Zugfahrt/Umsetzung der Maßnahme in der operativen Umsetzung zusammen



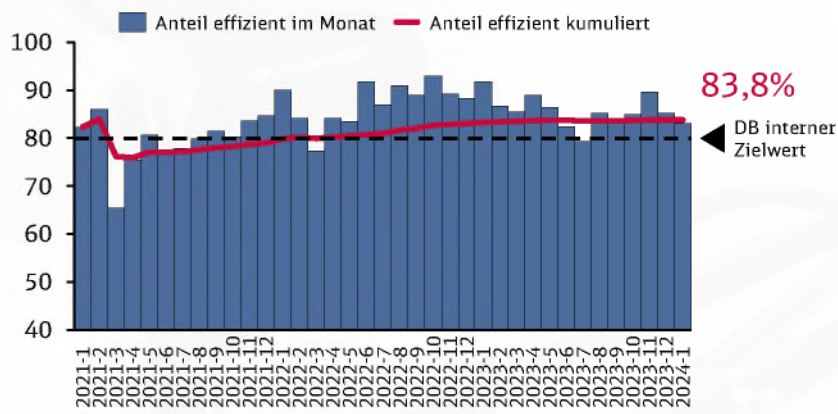
Die frist- und qualitätsgerechte Übermittlung des kundenrelevanten Dokuments der Fahrplananordnung wurde konsequent gesteigert

Fristeinhaltung & Qualität



Fristigkeit

Über die Kennzahl messen wir die **fristgerechte Übermittlung** der Fahrplandokumente an die von Infrastrukturmaßnahmen betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Durch konsequente Ausrichtung unserer Prozesse auf diesen für unsere Kunden außerordentlich wichtigen Aspekt konnten wir die zeitgerechte Bereitstellung der Dokumente auf inzwischen nahezu **85%** steigern. **Seit Mitte 2022 wird unser vereinbarter Zielwert stets übertroffen und die Region West ist im bundesweiten Vergleich führend.**



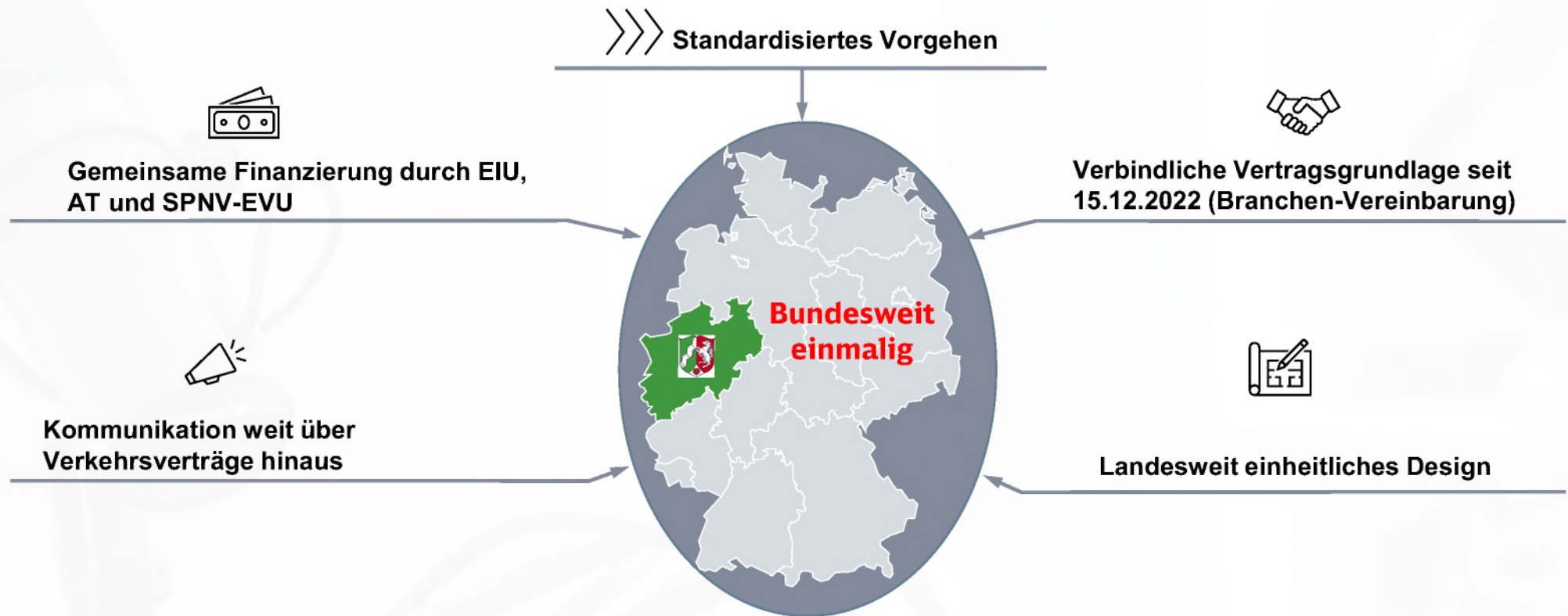
Qualität

Neben der fristgerechten Übergabe der Fahrplandokumente ist eine **geringe Änderungsquote** ein wichtiger Faktor in der Zusammenarbeit mit unseren Partnern. Wir haben daher in den vergangenen Jahren die Abstimmungen mit unseren Kunden weiter intensiviert und konnten so die Änderungsnotwendigkeit auf unter 17% senken. **Unser Zielwert wird seit Anfang 2022 nahezu durchgehend erreicht.**

Einzigartig in NRW werden im VerbundTeamBau Kompetenzen gebündelt zur Optimierung der Baustellenkommunikation



VerbundTeamBau NRW



Regio NRW



InfraGO



Kommunikation (Pressestelle) & Büro Konzernbevollmächtigter

Das VerbundTeamBau bereitet die Information und Betreuung der Reisenden im SPNV nach einem standardisierten Vorgehen vor



VerbundTeamBau NRW

Ablauf bei der Großbaustellenkommunikation

1

Einordnung der Baustellen
in Aufwandskategorien

Identifikation der aus Kundensicht kritischen Baustellen

Auswahlkriterien:

- Totalsperrung länger als 7 Tage
- Mehr als eine SPNV-Linie betroffen
- Starke Auswirkungen für Reisende (z.B. in Knotenbahnhöfen)

2

Kommunikationsbedarf festlegen

Abhängig von den zeitlichen und örtlichen Auswirkungen werden **Maßnahmenpakete** definiert, z.B.

- Presseinformationen
- Elektronische Anzeigen/Ansagen
- Infoplakate, Banner, Flyer
- Fußstapfen, Leitlinien
- Reisendenlenker
- Baustellenbotschafter
- Infostände

3

Beauftragung und Abrechnung
der Kommunikationsmaßnahmen

Die **ausgewählten Maßnahmen** werden bei den Rahmenvertragspartnern **beauftragt und während der Umsetzung vom VerbundTeamBau begleitet**

Kostenaufteilung:

- Individuelle Berechnung je Baumaßnahme
- Soweit rechtlich möglich, erfolgt die Kostenaufteilung im Verhältnis **EIU 50% zu SPNV-EVU/AT 50%**

Zur Information der Reisenden im Nahverkehr organisiert und sichert das VerbundTeamBau umfassende Maßnahmen bei Großbaustellen



VerbundTeamBau NRW



SB² *System beruhigen,
Stabilisierung Betrieb*



Programm SB²

Verkehrsausschuss im Landtag
Nordrhein-Westfalen

06.03.2024 | Düsseldorf

Die durch steigenden Baubedarf reduzierte Kapazität steht im Konflikt mit der Nachfragesteigerung durch EVU und verkehrspolitische Ziele



Kapazität vs. Nachfrage



Weiter so geht nicht, denn das System ist am Anschlag



Betriebsleitung

+27%

Trassenkilometer¹

VS.



Bauvolumen

+225%

Brutto-Investitionen Infrastruktur¹

VS.

+1 Mrd.

Fahrgäste im SPNV

+100%

Fahrgäste im SPfV



+70%

Verkehrsleistung SGV

(1) 1994-2022

Ganzheitlicher Bewirtschaftungsplan soll Umsetzung aller notwendigen Vorhaben ermöglichen



Fest eingeplante Zeitfenster (Container) für Instandhaltung & Investitionen



Realisierung
aller Vorhaben
mit Hilfe eines
Masterplans


	Hochleistungsnetz	Überregionales Flächennetz	Regionales Flächennetz
Anlagenzustand heben	Invest-Container Generalsanierungen: 5 Monate TSP ¹ , danach mind. 5 Jahre Baufreiheit		Streckenindividuelles Bauregime , z.B. Invest-Container (x Wochen TSP ¹ /ESP ²) in Schwachlast-Saison, zusätzlich wiederkehrende kurze TSPen für IH ³
Anlagenzustand halten	Instandhaltungs-Container Regelmäßig wiederkehrende Standard-Takte für IH ³		
Neu- und Ausbau	Invest-Container analog Generalsanierung/ fokussierte Sanierung mit anschließender Baufreiheit oder unter rollendem Rad		

(1) Totalsperrung (2) Eingleisige Sperrung (3) Instandhaltung



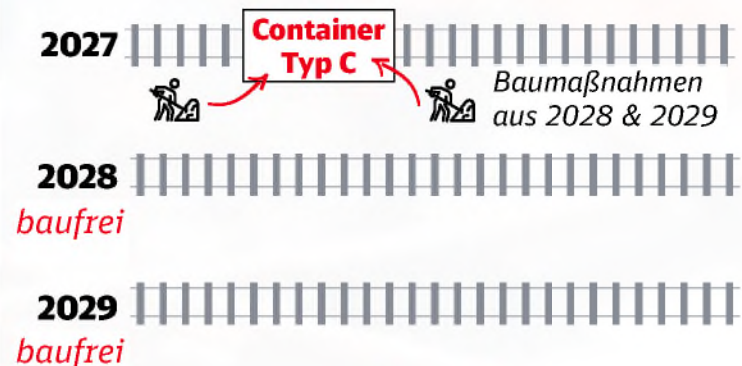
Große wie kleine Bauvorhaben werden mit Hilfe von standardisierten, vorab terminierten Containern umgesetzt

Fest eingeplante Zeitfenster (Container) für Instandhaltung & Investitionen



Bündelung von Baumaßnahmen erfolgt in Container

Invest-Container auf Korridor xyz



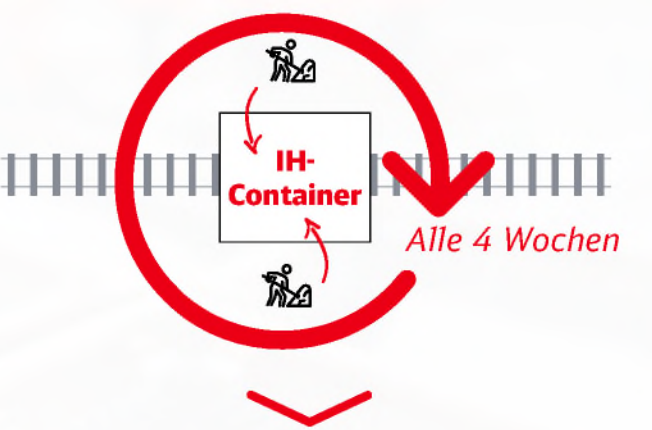
2027 Container Typ C Baumaßnahmen aus 2028 & 2029

2028 baufrei

2029 baufrei

Planmäßige Einordnung
Gewerkeübergreifende Bündelung
Mehrjährige Bündelung
Anschließende Baufreiheit

Instandhaltungs-Container auf Netz xy



IH-Container
Alle 4 Wochen

Planmäßige Einordnung
Regelmäßiger Rhythmus
Kurzfristig nutzbar
Einfach zu merken

(1) Instandhaltung

Auch IH-Container wiederholen sich alle vier Wochen zur gleichen Zeit auf demselben Streckenabschnitt



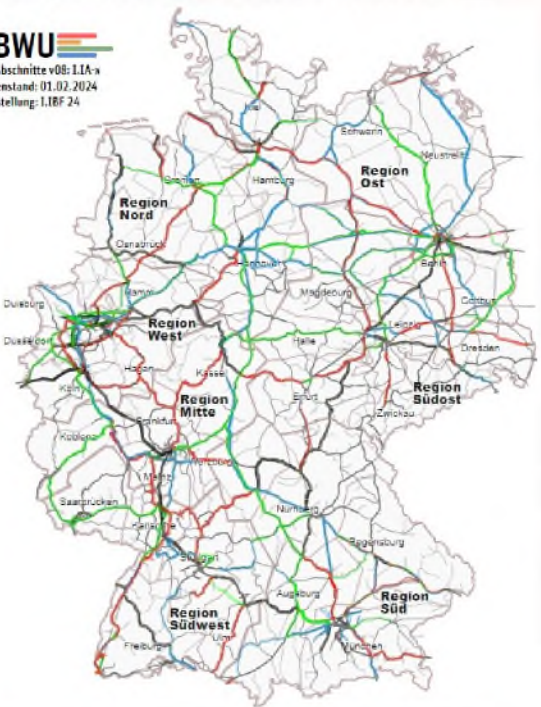
Fest eingeplante Zeitfenster (Container) für Instandhaltung & Investitionen

Einfach zu merkender Rhythmus für IH-Arbeiten beeinträchtigt nie mehrere Subnetze gleichzeitig

Aufteilung in 4 Subnetze

- Subnetz Grün ■
- Subnetz Rot ■
- Subnetz Blau ■
- Subnetz Schwarz ■

EBWU
IH-Abschnitte v08: I.IA-v
Datenstand: 01.02.2024
Darstellung: I.IBF 24



Wiederkehrender 4-Wochen-Takt je Richtung und Subnetz

Januar	1	2	3	4
Netz Grün				
Netz Blau				
Netz Rot				
Netz Schwarz				
Februar	5	6	7	8
Netz Grün				
Netz Blau				
Netz Rot				
Netz Schwarz				
März	9	10	11	12
Netz Grün				
...	...			

Durch die standardisierte Bepanung wird stabilerer Betrieb schon während der Phase der Netzerneuerung erreichbar



Planbarkeit durch Container-Logik



Durch die Bündelung von Bauarbeiten in Containern kommt es zu **weniger verkehrlichen Einschränkungen**



Frühzeitig festgelegte Bauphasen gefolgt von baufreien Zeiträumen schaffen **mehr Planbarkeit** für unsere Kunden



Moderne Anlagen sorgen für eine **zuverlässigere Infrastruktur** und erhöhen somit die Pünktlichkeit für unsere Kunden

Stabile Bauprozesse



Fristgerechte, stabile Fahrpläne



Ruhe im System





Aktueller Stand Fahrgastinformation

Verkehrsausschuss im Landtag
Nordrhein-Westfalen

06.03.2024 | Düsseldorf

Reisendeninformation ist eine Gemeinschaftsaufgabe – Hardware, Software und alle Beteiligten müssen eng zusammenwirken

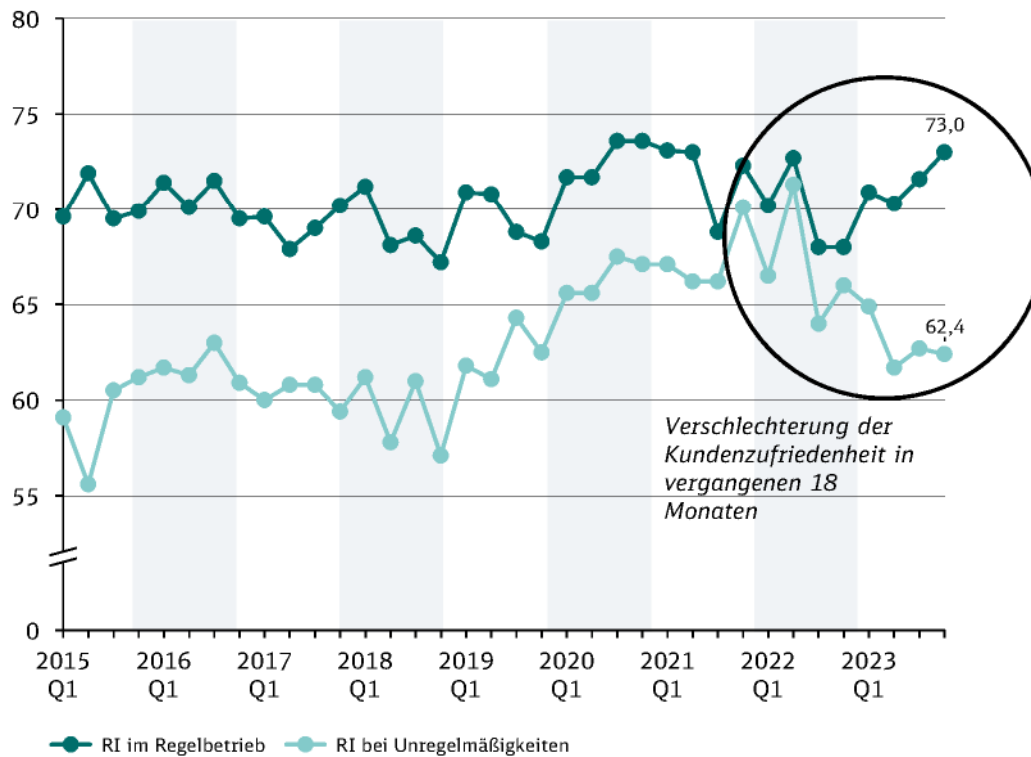


Management Summary

Kundenzufriedenheit

Reisende und Besucher am Bhf. RB West

Quartalsweise Erhebung von Q1 2015 bis Q4 2023



Ausgangssituation

- Verschlechterung der Kundenzufriedenheit in den letzten 18 Monaten
- Kundenzufriedenheit soll wieder gesteigert werden
- Technische Voraussetzungen wurden geschaffen
- Aktuell noch unzureichende Datenpflege und Prognosegüte besonders bei Unregelmäßigkeiten

Ziel

- Verbesserung des Datenmanagements
- Erhöhung der Prognosegüte auf 80-90% innerhalb der Jahre 2024/25
- Neue Funktionalitäten etablieren
- Neue Informationsmedien etablieren
- Landes- und bundesweite Initiativen intensivieren



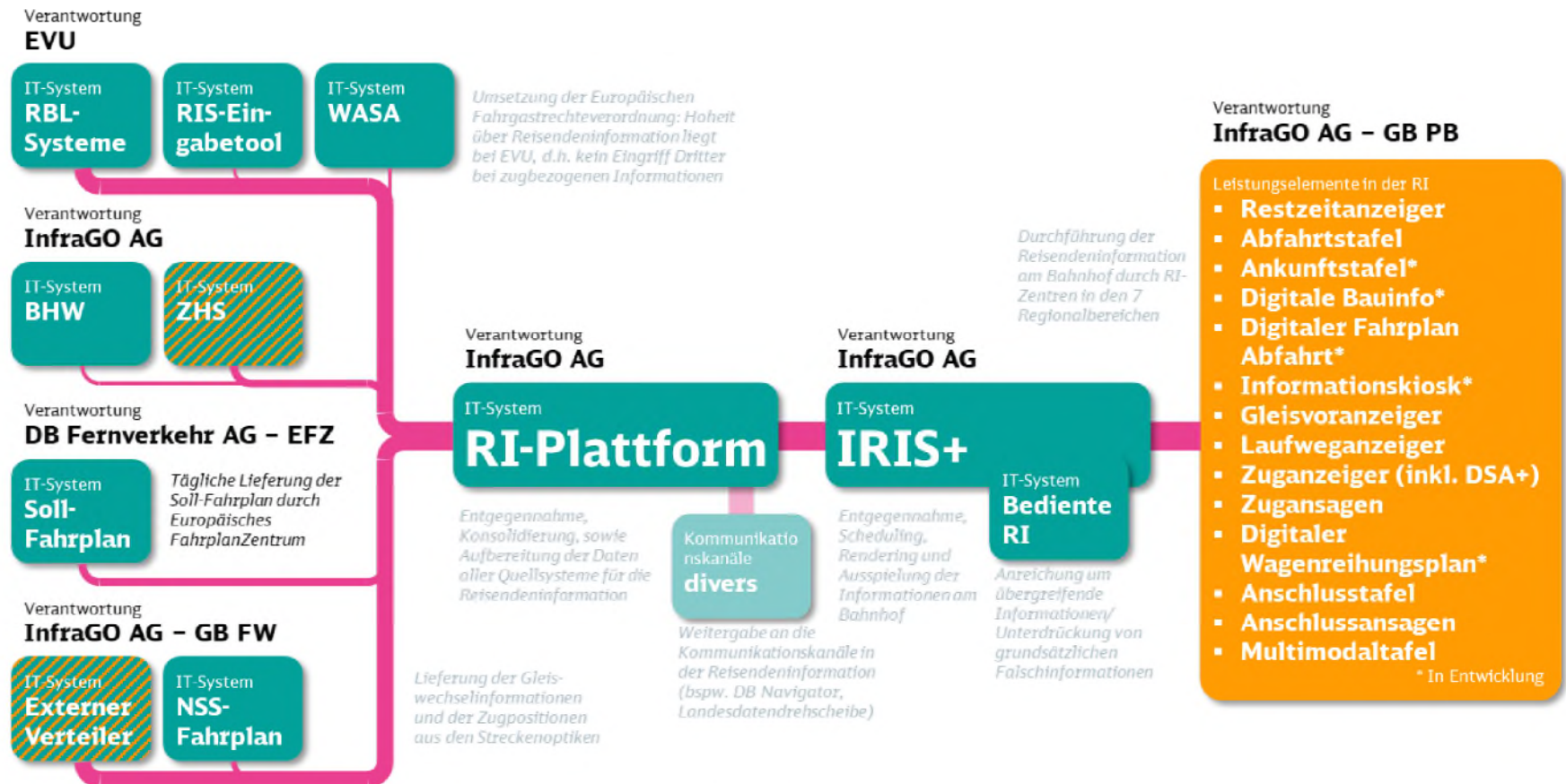
Eine hohe Qualität in der Reisendeninformation am Bahnhof verlangt ein Ineinandergreifen aller Akteure und Komponenten

Strukturelle Darstellung der IT-Systeme und Abläufe

Hardware
als Signale und zur Publikation muss verlässlich laufen

Software
in allen Arbeitsschritten muss den Anforderungen genügen

Prozesse
über alle Beteiligten müssen qualitativ hochwertig ineinandergreifen



Sonderfall in NRW: Datenlieferung der EVU erfolgt nicht direkt an die RI-Plattform, sondern indirekt über die Landesdatendrehscheibe

Hardware als Signale und zur Publikation muss verlässlich laufen

In NRW wird umfangreich neue Technik eingeführt

Beispiele und Verfügbarkeit

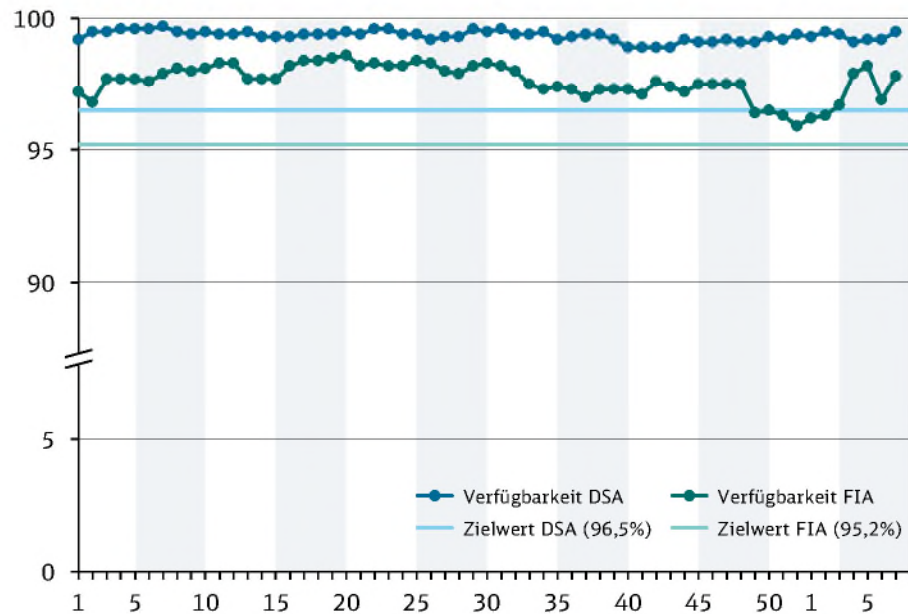


Hardware

- Einführung neuer Anzeiger an den Bahnhöfen läuft
- Zum Jahresende 2024 werden gut 25% Anzeiger neuer Generation sein

Anlagenverfügbarkeit

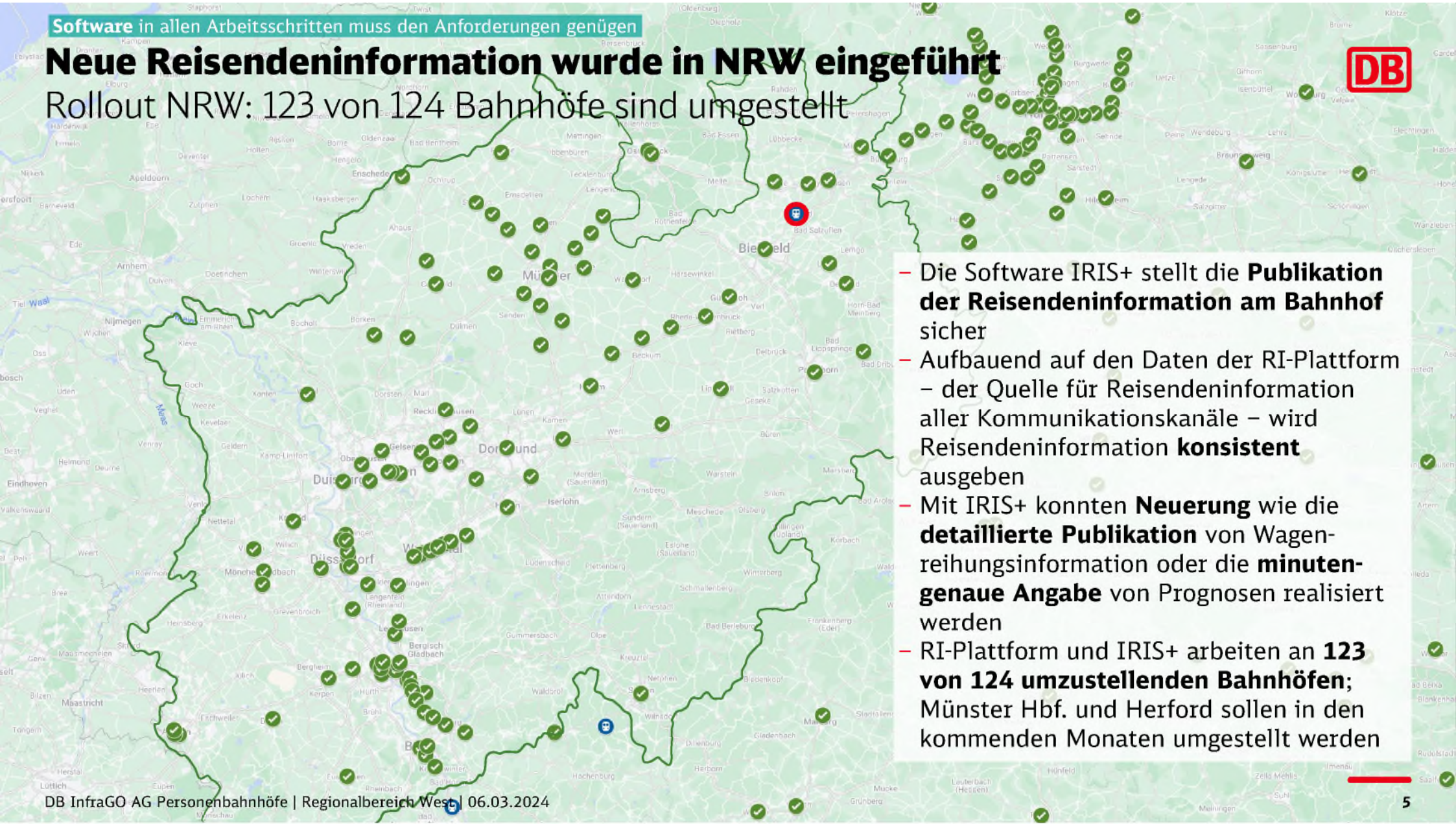
KW1 2023 bis KW7 2024



Software in allen Arbeitsschritten muss den Anforderungen genügen

Neue Reisendeninformation wurde in NRW eingeführt

Rollout NRW: 123 von 124 Bahnhöfe sind umgestellt



- Die Software IRIS+ stellt die **Publikation der Reisendeninformation am Bahnhof sicher**
- Aufbauend auf den Daten der RI-Plattform – der Quelle für Reisendeninformation aller Kommunikationskanäle – wird Reisendeninformation **konsistent** ausgegeben
- Mit IRIS+ konnten **Neuerung** wie die **detaillierte Publikation** von Wagenreihungsinformation oder die **minutengenaue Angabe** von Prognosen realisiert werden
- RI-Plattform und IRIS+ arbeiten an **123 von 124 umzustellenden Bahnhöfen**; Münster Hbf. und Herford sollen in den kommenden Monaten umgestellt werden

Prozesse über alle Beteiligten müssen qualitativ hochwertig ineinandergreifen

Die Datenbereitstellung ist die Basis für die RI am Bahnhof



Primär die Datenlieferung bestimmt die wahrgenommene Güte

Prozess

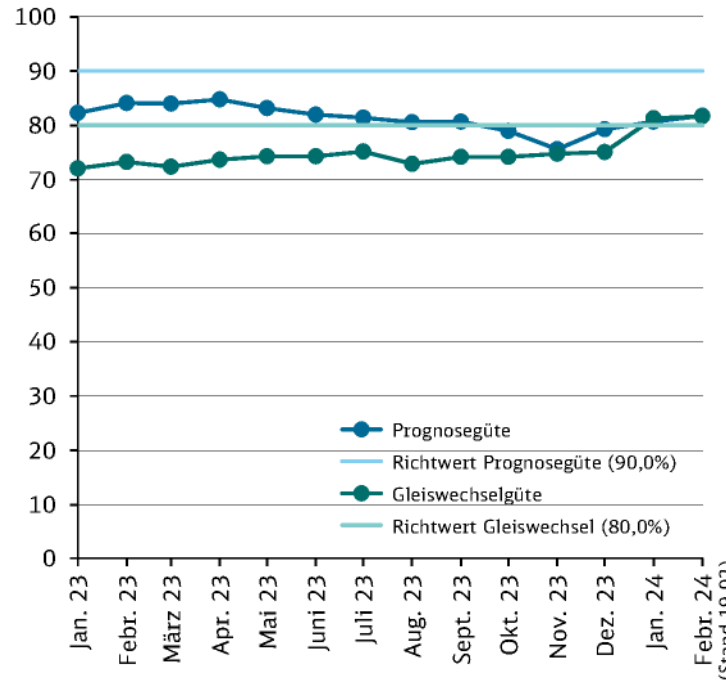
- Aufbauend auf einer Quelle erfolgt die Publikation der Reisendeninformation



- **Zugbezogene Informationen** (wie Laufweg oder Prognose) werden – im Einklang mit europäischem Recht – von den verkehrenden EVU zur Verfügung gestellt
- Insbesondere bei **Störungen im Eisenbahnbetrieb** ist die Datenlieferung für die Reisendeninformation von zentraler Bedeutung

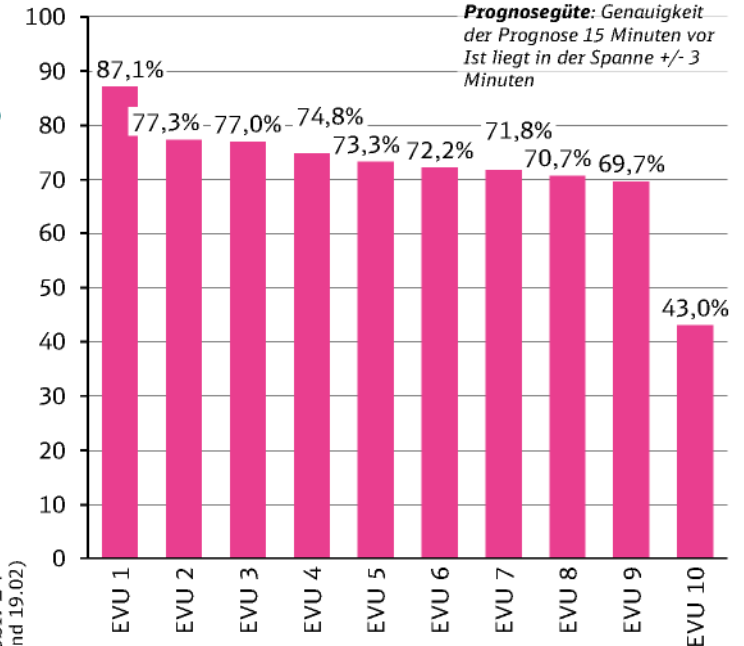
Prognosegüte & Gleiswechsel

RB West
Kennlinien für Zeitraum Jan. 23 – Jan. 24



Prognosegüte

RB West
Ranking der EVU für Zeitraum Jan. 23 – Jan. 24



Hardware Software Prozesse

Gemeinsam wird in übergreifenden Initiativen gearbeitet

Ziel ist die Verbesserung der Qualität in der Reisendeninformation



Landesweite Initiative

Fokus Bahn

- Schirmherrschaft Land NRW
- Maßnahmenschwerpunkt ist die Befähigung der Akteure unter Berücksichtigung der veränderten Rahmenbedingungen (z.B. Personalmangel, Baustellen) sowie die Etablierung neuer Funktionen
- Nächster Termin: 2. Quartal 2024

Bundesweite Initiative

BRIQ

- Unter Schirmherrschaft der Akteure der Branche (BSN, mofair, DB) wurden die Herausforderungen in der Reisendeninformation thematisiert sowie Maßnahmen für eine Verbesserung priorisiert
- Anstelle einer neuen Maßnahmenentwicklung sollen die in der Branche bereits bekannten Maßnahmen aufgenommen, priorisiert und umgesetzt werden
- Bei der Etablierung von BRIQ ergibt sich zudem die Möglichkeit weiterer Aufgabenstellungen
- Maßnahmen: u.a. VDV-Schnittstelle, Verbesserung für Ersatzverkehr
- Nächster Termin: Mrz.24

Glossar

Abkürzungen


[Backup](#)

Bediente RI	IT-System (Bestandteil IRIS+) zur Pflege von kontextuellen Informationen	NSS-Fahrplan	Fahrplan, der seitens des Fahrwegs erstellt und verwendet wird
Bhf.	Bahnhof	RB West	Regionalbereich West – Organisationsausprägung der DB InfraGO Geschäftsbereich Personenbahnhöfe, der die Verantwortung für die Personenbahnhöfe im Bundesland Nordrhein-Westfalen innehat
BHW	Bahnhofswissen – IT-System, zur Stammdatenpflege und -haltung im Kontext Reisendeninformation am Bahnhof	RBL-System	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem – IT-System der EVU zur Planung/ Steuerung des Zugverkehrs
BRIQ	Brancheninitiative Reisendeninformation Qualität	RI	Reisendeninformation
BSN	Bundesverband SchienenNahverkehr e.V.	RI-Plattform	IT-System zur Entgegennahme und Verarbeitung aller Eingangsinformationen sowie zur Verfügungsstellung aller Informationen für die Reisendeninformation/ bundesweite Datendrehscheibe für den öffentlichen Verkehr in Deutschland
DB	Deutsche Bahn AG	RIS-Eingabetool	IT-System zur manuellen Eingabe von zugbezogenen Daten für die RI-Plattform
DSA	Dynamische Schriftanzeiger (alte Generation) – Anzeiger zur Publikation der Reisendeninformation an vglw. kleineren Bahnhöfen	VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
DSA+	Dynamische Schriftanzeiger (neue Generation) – Anzeiger zur Publikation der Reisendeninformation an vglw. kleineren Bahnhöfen	VDV-Standard	Technischer Standard, der vom VDV erarbeitet und veröffentlicht wurde
EFZ	Europäisches Fahrplanzentrum	WASA	IT-System zur manuellen Eingabe von zugbezogenen Wagenstandsdaten für die RI-Plattform
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen	ZHS	Zughaltsensor – Sensor zur Zugerfassung am Bahnsteig auf Basis von Ultraschalltechnik (tlw. In Kombination mit Radar)
FIA	Fahrgastinformationsanlage	ZIM	Zuginfomonitor – Anzeiger zur Publikation der Reisendeninformation an vglw. größeren Bahnhöfen
GB FW	DB InfraGO Geschäftsbereich Fahrweg, ehemals DB Netz AG	ZIM150	ZIM in der Modellausprägung mit einem 150 Zoll Monitor
GB PB	DB InfraGO Geschäftsbereich Personenbahnhöfe, ehemals DB Station&Service AG	ZIM2x43	ZIM in der Modellausprägung mit zwei 43 Zoll Monitoren nebeneinander
IRIS+	IT-System zur Entgegennahme und Verarbeitung von Daten der RI-Plattform sowie für die Publikation der Reisendeninformation am Bahnhof		
mofair	Interessenverband mofair e.V. – Verband der nichtbundeseigenen Eisenbahn		





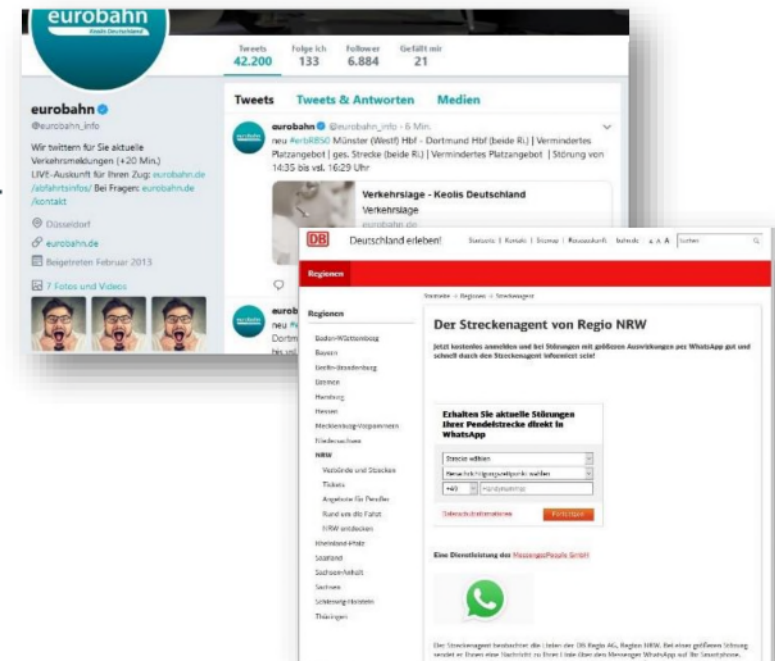
Fahrgastinformation im SPNV

6. März 2024

Fahrgastinformation in der Vergangenheit

Wo kommen wir her?

- Dezentrale Störfall- und Baustellenkommunikation je EVU
- Keine vernetzten, digitalen Systeme
- Händische Anpassung der Echtzeitdaten vom EVU durch Bahnhof-Ansager für Information am Bahnsteig
- Geringeres Verkehrsaufkommen
- Fachkräftemangel noch kein zentraler Faktor



Fahrgastinformation status quo

Wo stehen wir heute?

- EVU-übergreifende Störfall- und Baustellenkommunikation über zuginfo.nrw
 - Zentrale Information der „Großwetterlage“ an alle Abnehmerkanäle
 - Gebündeltes Personal in BZ Duisburg
- Echtzeitdaten direkt vom EVU an den Bahnsteig
- Digitalisierung
- Personalmangel
- Deutliche Zunahme an Verkehrsaufkommen, Störfällen und Baustellen



Fahrgastinformation status quo

Zentrale Herausforderungen im heutigen System

- Trotz Digitalisierung weiterhin starke Abhängigkeit vom Faktor Mensch
 - Viele nicht automatisch detektierbare Informationen müssen korrekt händisch in Systeme eingegeben werden
- Überlastetes Streckennetz mit vielen Störfällen in kurzer Zeit
- Personalmangel als zentraler Faktor
- Informationsfluss zwischen Infrastrukturbetreiber und EVU häufig unbefriedigend
 - Informationsweitergabe zu spät
 - Anpassung der gemeinsamen Kommunikationsstruktur schwierig



Fahrgastinformation in der Zukunft

Lösungsansätze Personal

- Forderung von zusätzlichem EVU-Personal über Verkehrsverträge – Geschäftsvorfallmanager
- Gemeinsames Störungsmanagement und Personalbündelung in BZ Duisburg (EVU/EIU)
- Zusätzliches Personal der NRW-Aufgabenträger (Qualitätscontrolling)
- Identifikation weiterer Maßnahmen im Rahmen von Fokus Bahn NRW
 - Personalakquise
 - Qualifizierung des Personals
 - Optimierung von Arbeitsprozessen
 - Bei Disposition und Information auch aus Sicht des Fahrgastes denken und handeln

Fahrgastinformation in der Zukunft

Weitere Lösungsansätze

- Stabile Baufahrpläne, dadurch Reduktion der planerisch beeinflussbaren Fahrplaninstabilität
- Digitalisierung der Prozesse und Systeme
- Regelmäßiger Qualitätsdialog AT / EVU / InfraGo Personenbahnhöfe



FOKUS BAHN NRW



FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT

Ansprechpartner

Georg Seifert
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR

Augustastrasse 1
45879 Gelsenkirchen

Mail: georg.seifert@vrr.de

Tel.: 0209 1584-258



ZUKUNFTSNETZ
MOBILITÄT
NRW

Kurzgesagt ...

SCHULSTRASSEN

Hol- und Bringverkehre sorgen oft für Verkehrschaos an Schulen. Die vielen Autos, die fast gleichzeitig unter Zeitdruck vor die Schulen drängen und teils waghalsig wenden, gefährden die Kinder und Jugendlichen massiv. So genannte Schulstraßen etablieren sich nicht nur in Deutschland als sinnvolle Lösung: Österreich hat sie bereits explizit in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen, und auch Paris setzt auf die Straßenumgestaltung vor Schulen. Auch wenn es in Deutschland noch keine Regelungen zu Schulstraßen in der StVO gibt, lassen sich diese laut Erlass des NRW-Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) zur rechtssicheren Umsetzung von Schulstraßen auch hier bereits rechtssicher umsetzen.

Da es für Schulstraßen keine allgemeingültige Definition gibt, gehen Kommunen in Deutschland unterschiedlich mit dem Thema um. Meistens wird die Straße zu Schulbeginn und -ende temporär für Kfz gesperrt, etwa mit den Verkehrszeichen VZ 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) oder VZ 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge). Letzteres bietet sich an, weil damit gleichzeitig das Radfahren freigegeben ist. Andere Verkehrszeichen, wie VZ 267 (Verbot der Einfahrt) oder VZ 242.1 (Beginn einer Fußgängerzone) sind ebenfalls möglich, sie lassen sich jedoch nicht durch ein Zusatzzeichen temporär beschränken. Für Anwohnende kann außerdem eine schriftliche Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO ausgestellt werden. Von dem Zusatzschild „Anlieger frei“ wird im Erlass des Ministeriums abgeraten, weil der Hol- und Bringverkehr als Anliegerverkehr gilt.



VZ 260, hier beispielhaft mit Zusatzzeichen 1024-14 und 1042-33

Rechtliche Voraussetzungen

Um eine temporäre Sperrung dauerhaft einzurichten, muss die Widmung der Straße geändert werden. Rechtliche Grundlage für die dafür notwendige Teileinziehung ist § 7 Abs. 1 Satz 2 des Straßen- und Wegegesetzes NRW. Begründet werden kann eine Teileinziehung mit dem überwiegenden öffentlichen Wohl, wenn bspw. dadurch Kinder den Schulweg sicher zurücklegen können.

Sofern die Schulstraße als Verkehrsversuch umgesetzt werden soll, also zunächst zeitlich beschränkt, kann § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO Grundlage für die Straßensperrung sein. Eine besondere Gefahrenlage muss dabei nicht nachgewiesen werden. Eine Teileinziehung ist dafür zunächst nicht notwendig, sollte aber bei einer Weiterführung nach Ende des Versuchs erfolgen.

Die Einrichtung einer Schulstraße ...

... kann einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit vor der Schule leisten, sofern auch das Geh- und Radwegenetz der Kommune für Kinder sicher ist.

... sollte von einer Kommunikationsstrategie begleitet sein. Ziel muss sein, dass die Kinder überhaupt nicht mit dem Auto gebracht werden.

... sollte frühzeitig mit Straßenverkehrsbehörde, Tiefbauamt, Planungsamt, Schule, Elternvertretung, Polizei, ggf. Verkehrsunternehmen sowie Anwohnenden abgestimmt werden.

Schranken und mobile Absperrungen

Einige Kommunen berichten, dass Eltern die Verkehrszeichen zur Einrichtung der Schulstraße missachten. Deshalb sind vor einigen Schulen bereits Schrankensysteme im Einsatz (bspw. Olfen, Hennef). Diese sind tlw. mit hohen Kosten verbunden, da für die Zufahrt für Anwohnende oder Einsatzfahrzeuge Chip-systeme verwendet werden.

In England und vereinzelt auch in Deutschland arbeiten Kommunen mit mobilen Absperrungen, die von Hausmeister*innen oder Eltern betreut werden. Denn für die Durchfahrtsbeschränkung gibt es je nach Lage der Schule Ausnahmen, für die Freiwillige die mobilen Absperrungen zeitweise entfernen müssen. Eine solche Kontrolle des Straßenverkehrs durch Zivilpersonen ist grundsätzlich unzulässig und nicht rechtssicher, dies kann aber von der Polizei geduldet werden.



Kommunikation und Argumente

Eine temporäre Straßensperrung muss frühzeitig kommuniziert werden. Dazu müssen im Sinne des schulischen Mobilitätsmanagements alle relevanten Behörden und Institutionen an einem Tisch sitzen, sich auf Alternativmaßnahmen, begleitende Maßnahmen, Kommunikation und Evaluation einigen und dabei auch Verkehrsverlagerungen mitdenken.

Eine Straßensperrung sollte aber nicht das erste Mittel der Wahl sein und auch nicht allein stehen. Es gibt verschiedene Programme und Aktionen, um Kinder zum Gehen und Radfahren zu motivieren (u. a. Verkehrszähler). Zudem sollten die Fuß- und Radwege überprüft und Schulwegpläne aufgestellt werden. Voraussetzung dafür ist eine enge Zusammenarbeit mit der Schule. Auch können Kommunen zunächst mit Appellen arbeiten (bspw. autofreier Freitag in Ahlen). Eine gute Kommunikation mit den Akteur*innen, aber auch mit den Eltern (etwa durch Elternbriefe, Infoabende, Aktionstage, Pressemitteilungen, Plakataktionen) ist wichtig, um Beschwerden und negative Presse im Zusammenhang mit der Aktion zu vermeiden.

Kernbotschaft der Kommunikation sollte die Bedeutung der selbstständigen und sicheren Mobilität der Kinder sein, die wichtig für die motorische und kognitive Entwicklung ist. Sowohl die soziale Interaktion als auch der Orientierungssinn und die Aufnahmebereitschaft im Unterricht profitieren von dem (gemeinschaftlichen) Zulußgehen der Kinder. Die Forschung zeigt: Bewegung macht schlau. Das organisierte, gemeinsame Laufen unter Aufsicht einer erwachsenen Person (siehe Kurzesagt: Walking Bus) kann ggf. besorgten Eltern eine Möglichkeit bieten, das Kind allmählich allein laufen zu lassen. Bei Fragen zu den Möglichkeiten des schulischen Mobilitätsmanagements ist Ihre Koordinierungsstelle die richtige Ansprechpartnerin.

Beispiele:

Olfen:
www1.wdr.de/nachrichten/ruhrgebiet/schranke-soll-eltern-taxis-in-olfen-ausbremsen-100.html

Essen:
www.wa.de/nordrhein-westfalen/essen/gesperrte-schulstrasse-soll-eltern-taxis-abhalten-so-laeuft-das-projekt-bislang-92657547.html

Hennef:
ga.de/region/sieg-und-rhein/hennef/hennefer-schulcampus-soll-autofrei-bleiben_aid-102398601



Weitere Informationen zu unseren Angeboten zum schulischen Mobilitätsmanagement:
www.znm.nrw.de/zmm

