

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME
18/1373**

A06, A11

Stellungnahme

Zum Antrag der Fraktion der FDP

„Europa einfacher erfahrbar machen: Ausbau der Nachtzugverbindung von Aachen nach Amsterdam unterstützen“

Landtag Nordrhein-Westfalen

Drucksache 18/7205

Anhörung 26.4.2024
Redaktionsschluss 5.4.2024

Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband NRW e.V.
Rainer Engel
Stellv. Landesvorsitzender
Postanschrift: Mülheimer Straße 91, 47058 Duisburg
Telefon 05231 300112
E-Mail engel@probahn-nrw.de

Zusammenfassung

- 1. Es wird ausdrücklich begrüßt, dass sich der Ausschuss für Europa und Internationales damit auseinandersetzt, wie die Landespolitik die Bedeutung des Schienenverkehrs für die europäische Integration fördern kann.**
- 2. Vor allem nationale Widerstände aus teils lokalen Blickwinkeln und die fehlende Wahrnehmung der Bedeutung der europäischen Integration behindern eine Förderung des grenzüberschreitenden Austauschs und Zusammenlebens.**
- 3. Dies gilt auch und besonders im Land Nordrhein-Westfalen. In den Erläuterungen zeigen drei Beispiele exemplarisch, wie das fehlende Bewusstsein sich negativ auswirkt.**
- 4. Der Landtag wird daher gebeten, der rein lokalen Beurteilung von Infrastrukturprojekten entgegenzutreten und das Bewusstsein zu fördern, welche Bedeutung eine bessere Schienen-Infrastruktur für die Entwicklung der grenzüberschreitenden Beziehungen hat.**
- 5. Der Aufwand für grenzüberschreitende Züge ist höher als für den Binnenverkehr. Über eine Förderung der Mehrkosten für Personal und Fahrzeuge sollte nachgedacht werden.**
- 6. Spezifische Aktivitäten des Landtags, die sich nur auf den Nachtzugverkehr beziehen, sind nicht erforderlich, insbesondere nicht zur Verbindung Aachen – Amsterdam.**

Ausgangslage

Der Fahrgastverband PRO BAHN setzt sich seit vielen Jahren für die europäische Integration ein und arbeitet dabei mit dem europäischen Fahrgastverband und Fahrgastverbänden in den Nachbarländern Deutschlands zusammen. Der öffentliche Verkehr hat für die Integration der Menschen in Europa große Bedeutung. An der Grenze zwischen Deutschland, Belgien und den Niederlanden ist diese Bedeutung herausragend, denn Nordrhein-Westfalen ist genauso wie die Niederlande und Belgien im nationalen öffentlichen Verkehr besonders gut erschlossen.

Die Initiative Deutschlandtakt setzt sich seit 2008 für den Ausbau des deutschen Schienennetzes auf der Grundlage eines Zielfahrplans nach Schweizer Vorbild ein, der Fern-, Regional- und Güterverkehr zu einem optimierten Gesamtkonzept entwickelt. Seit 2017 haben die Bundesregierungen – unabhängig von der jeweiligen Parteizugehörigkeit und in Abstimmung mit der gesamten Schienenbranche dieses Konzept weiterentwickelt. Das gleiche Ziel wird in vielen Nachbarländern, insbesondere den Niederlanden und Belgien, aber auch in Frankreich und Österreich verfolgt. Unter dem Titel „Trans-Europ-Express 2.0“ setzt sich die Bundesregierung für die Abstimmung der Planungen über die deutschen Grenzen hinaus ein.

Nachtzüge

Mit „Nachtzügen“ sind allgemein Züge mit Schlaf- und Liegewagen gemeint. Der Ausbau der Verbindungen ist zu befürworten. Nachtzüge dieser Art verkehren eigenwirtschaftlich. Ob Nachtzüge auf dieser Grundlage angeboten werden können, hängt wesentlich von den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ab, die für diese Angebote gelten. Konkurrent ist vor allem der Flug- und Fernbusverkehr. Außer Appellen an Bund und EU kann hierzu die Landespolitik wenig beitragen.

Ein weiteres Hindernis liegt aber in der Schienen-Infrastruktur, die die Erreichbarkeit von wichtigen europäischen Hauptstädten von NRW aus nicht ermöglicht, da die Fahrzeiten zu lang sind.

Auf den Abfahrtstafeln in Aachen, Düsseldorf und Köln sollten Ziele wie Kopenhagen, Warschau und Prag zu lesen sein. Die Fahrzeiten im heutigen Netz sind aber zu lang, um eine wirtschaftliche Gestaltung zu ermöglichen. Mit den im Deutschlandtakt vorgesehenen Ausbauten wären diese Ziele aber erreichbar. Hierzu kann die Landespolitik wesentliches beitragen, wenn sie sich – wie nachfolgend aufgezeigt – für die Realisierung des Deutschlandtakts einsetzt.

Die Rolle der Europäischen Union

Die Europäische Union fördert den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr in besonderem Maße. Einerseits werden Modellprojekte der Zusammenarbeit im grenznahen Raum gefördert, was an der Grenze zwischen Nordrhein-Westfalen und den Niederlanden und nach Belgien in den letzten zweieinhalb Jahrzehnten zu großen Fortschritten geführt hat: Der Schienenpersonennahverkehr an den Grenzübergängen Emmerich – Arnheim, Gronau – Enschede und Rheine – Hengelo wurde in grenzüberschreitender Zusammenarbeit wieder aufgenommen. Die Verbindung von Aachen nach Belgien wurde von einem Regionalzug auf einen durchgehenden Express nach Brüssel umgestellt. Weitere Verbesserungen wie Direktzüge Düsseldorf – Eindhoven, Aachen – Maastricht und Dortmund / Münster – Hengelo stehen in konkreter Planung. Immer ist die Förderung durch die EU im Hintergrund wirksam. Das Stichwort „Euregio“ hat dabei bis hin zum Begriff von grenzüberschreitenden, einfach zu nutzenden Fahrkarten besondere Bedeutung.

Die Europäische Union fördert darüber hinaus in besonderer Weise den grenzüberschreitenden Schienenverkehr in der Form der Definition von transeuropäischen Netzen (Abb. 1). Nordrhein-Westfalen liegt in der Schnittstelle zwischen vielen dieser transnationalen Korridore, die für Güterverkehr und Fernverkehr auf der Schiene große Bedeutung haben. Die EU fördert den Ausbau dieser Korridore mit Mitteln aus dem EU-Haushalt.

Von daher erscheint es wenig sinnvoll, sich mit Resolutionen an die Europäische Union zu wenden, da diese ihre Aufgaben in vorbildlicher Weise bereits erfüllt.

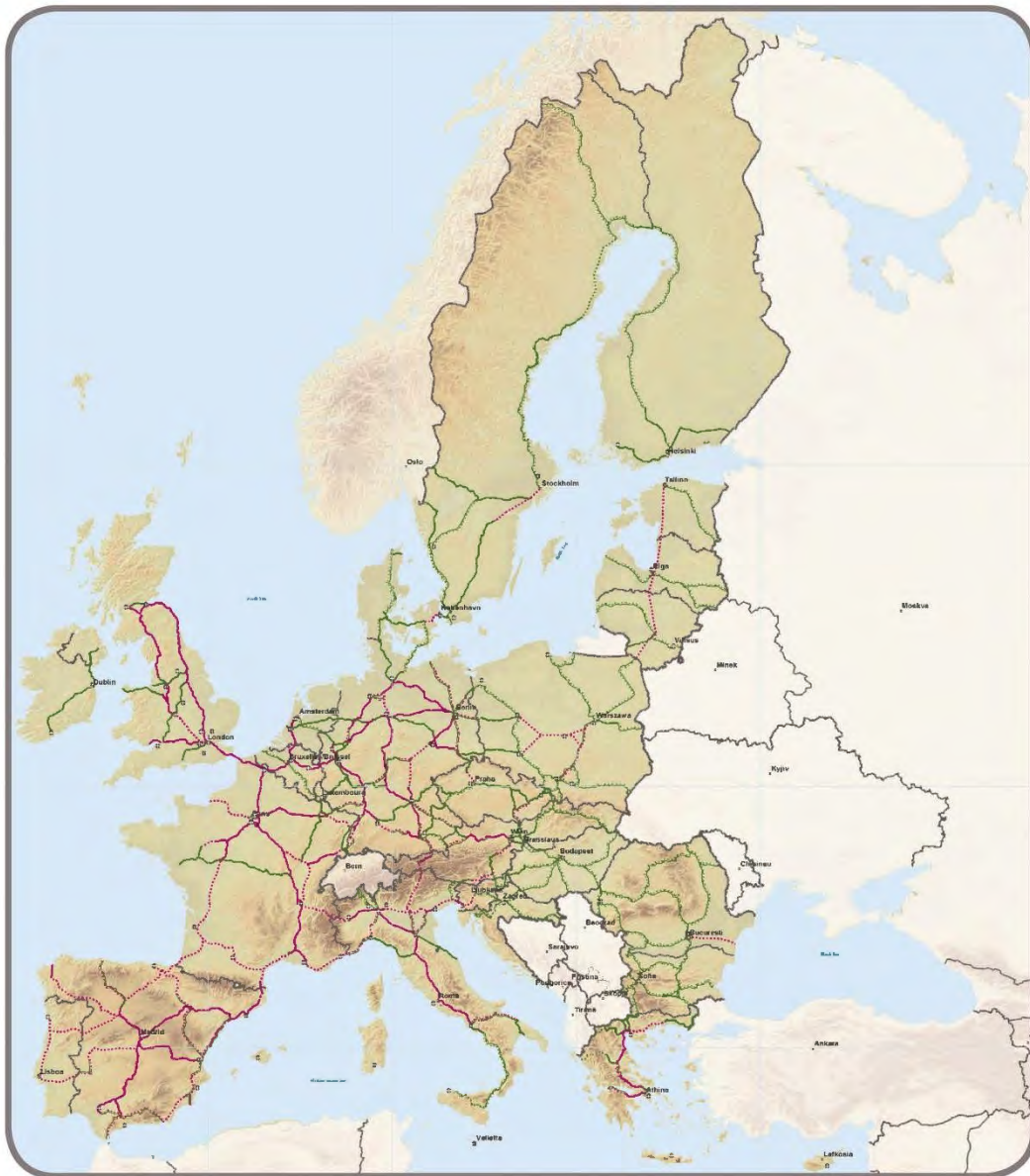


Abb. 1 Transeuropäische Netze Eisenbahn
Bildquelle: EU-Kommission

Bremser sind die Nationen, allen voran Deutschland

Ausgebremst wird die Integration im öffentlichen Verkehr in erster Linie durch Widerstände auf nationaler Ebene gegen die Vorstellungen der Europäischen Union. Dieser Widerstand zeigt sich ganz besonders im mangelhaften Ausbau des europäischen Eisenbahnnetzes in Deutschland und insbesondere in Nordrhein-Westfalen.

Drei Beispiele zeigen dies eindrucksvoll. Jedes für sich ist schon ein gravierendes Defizit für die europäische Integration. Zusammen zeigen sie, wie sehr Gedankenlosigkeit und nationales Kirchturmsdenken gegen die Integration Europas auswirken. Hier ist Handeln des Landtages dringend notwendig.

Eingleisige Bahnlinie Köln / Düsseldorf – Eindhoven: 10 km Gleis fehlen auf einer europäischen Magistrale

Eine der wichtigsten Grenzübergänge im Schienenverkehr von NRW in die Niederlande ist der Grenzübergang zwischen Venlo und Kaldenkirchen. Der anschließende Streckenabschnitt in Richtung Mönchengladbach ist von Kaldenkirchen bis Dülken auf einer Länge von 13 Kilometern eingleisig (Abb. 2 und 3). Die dazwischen liegenden Bahnhöfe und Ortsdurchfahrten haben zwei Gleise, sodass nur 10 Kilometer Gleis fehlen, um die Verbindung leistungsfähig zu machen. Nach örtlicher Erkundung ist diese Maßnahme als bautechnisch und ökologisch unproblematisch zu bezeichnen. An der Strecke werden derzeit Lärmschutzwände errichtet, gefördert mit Mitteln der EU (Abb. 4). Im weiteren Verlauf der Verbindung in Richtung Köln fehlen auch auf vergleichsweise kurzen Abschnitten im Bereich Rheydt Gleise in Richtung Köln



Abb. 2: Eingleisiger Streckenabschnitt Dülken – Kaldenkirchen. Nur diese Karte lässt den Zustand korrekt erkennen. Fast alle anderen Kartenwerke suggerieren einen zweigleisigen Zustand.

Quelle: Eisenbahnatlas Deutschland, Verlag Schweers + Wall.



Abb. 3: Blick auf die Strecke zwischen Boisheim und Breyell.



Abb. 4: Baustelleninformation zum Lärmschutz in Breyell. Die Förderung durch die EU und durch das Land NRW ist ausgewiesen.

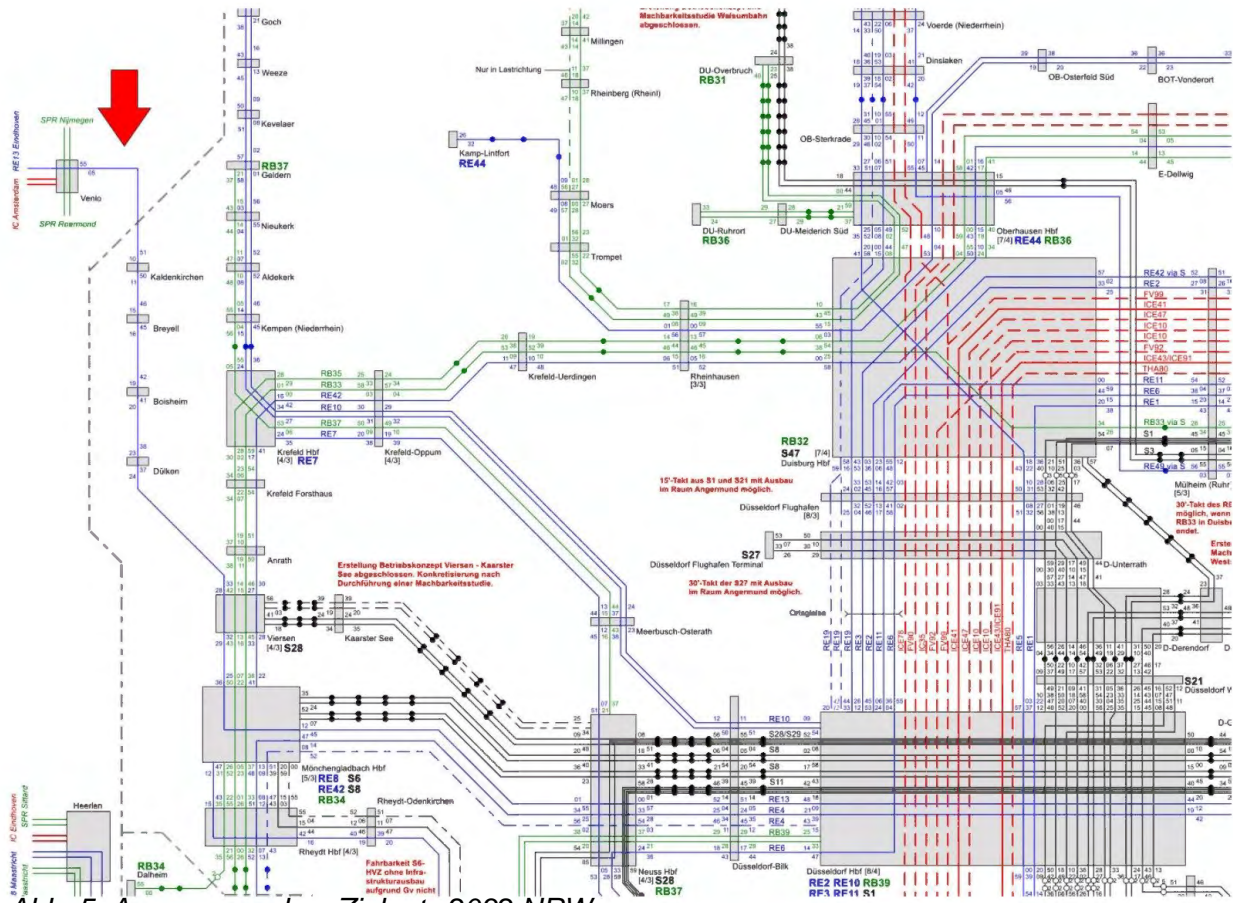


Abb. 5: Auszug aus dem Zielnetz 2032 NRW. Quelle: Kompetenzcenter integraler Takt / SMA.

Die Unzulänglichkeit dieses Streckenabschnitts wird in allernächster Zeit besonders spürbar werden, wenn die Bahnverbindung vom Rhein-Ruhr-Raum über Arnheim nach Amsterdam für den Ausbau voll gesperrt werden muss. Möglicherweise wird dafür der heute bestehende Regionalverkehr auf eine Bedienung durch Busse mit mehrfachem Umsteigen und drastisch verlängerten Fahrzeiten umgestellt werden müssen, um die notwendigen Kapazitäten für ICE und Güterverkehr bereitzustellen.

Geplant in grenzüberschreitender Zusammenarbeit ist die Durchbindung der heute in Venlo endenden Züge bis Eindhoven (Abb. 5). Es ist zu erwarten, dass der eingeleisige Streckenabschnitt eine ständige Quelle von erheblichen Verspätungen wird, die sich auf das weiträumige Netz bis Münster in Westfalen auswirken.

Aktivitäten, diesen gravierenden Engpass zu beseitigen, sind nicht erkennbar. Während das Land Nordrhein-Westfalen für andere Fälle des Ausbaus diesen mit Vorfinanzierungen fördert, ist dies für diesen Streckenabschnitt nicht bekannt. Eine Zusage des Bundes, wann dieser Streckenabschnitt ausgebaut wird, steht aus.

Engpass Duisburg - Wesel 3 Kilometer Gleis fehlen für eine nachhaltige Verbesserung

Der Ausbau der Verbindung vom Rhein-Ruhr-Raum über Oberhausen nach Arnheim ist in Gang gekommen, führt aber zu großen Problemen während der Bauphasen. Zwischen Duisburg und Wesel sind auf der Strecke über Dinslaken, die derzeit ausgebaut wird, nur drei Gleise geplant und auch nur möglich (für ein viertes Gleis müsste vorhandene Bebauung abgerissen werden). Ein drittes Gleis erhöht die Kapazität einer zweigleisigen Strecke nur um 20 %, also um viel weniger, als man zunächst annimmt bei gleichzeitig sehr hohen Baukosten.

Ein viertes Gleis kann aber auf der Strecke über Walsum errichtet werden. Das Gleis ist fast vollständig vorhanden und muss lediglich auf die höheren Anforderungen des internationalen Verkehrs angepasst werden. Nicht vorhanden ist das Gleis nur auf einer Länge von genau 3 Kilometern von Wesel aus über den Wesel-Datteln-Kanal (Abb. 6). Die Brücke wurde im Zweiten Weltkrieg zerstört und nicht wieder aufgebaut. Die Reste der Widerlager und der Bahndamm sind noch vorhanden (Abb. 7), der Bahndamm ist nicht verbaut. Gerade in diesem Abschnitt ist der Lückenschluss sehr einfach möglich.

Zur Bedeutung des Lückenschlusses schreibt ein Gutachten („Machbarkeit des Reaktivierungsvorhabens Walsumbahn“, Obermeyer Infrastruktur GmbH GGR büro stadtVerkehr GmbH im Auftrag des VRR) auf Seite 126 zutreffend:

Bei einer Durchbindung der Walsumbahn bis nach Wesel profitiert nicht nur der schienengebundene Personenverkehr. Auch auf dieser Strecke könnte ebenso der schienengebundene Güterverkehr optimiert werden, wenn eine Weiterführung der Gleisstrecke bis an die Betuwe-Strecke in Wesel realisiert würde. Dadurch wäre unter anderem eine optimale Schienenanbindung für Güterverkehr nicht nur auf den Nebenstrecken (z.B. Bocholt und Hünxe), sondern insbesondere auch aus den Häfen in Rotterdam möglich. Vor diesem Hintergrund wäre der Anschluss von großer strategischer Bedeutung für die wirtschaftliche und verkehrstechnische Weiterentwicklung der landesbedeutsamen Hafenstandorte der DeltaPort GmbH & Co. KG in den Städten Wesel und Voerde.

Reaktionen auf diese Erkenntnis der internationalen Bedeutung dieses Lückenschlusses sind nicht bekannt. Es besteht das konkrete Risiko, dass der Ausbau für den Schienenpersonennahverkehr eine Nutzung für den internationalen Durchgangsverkehr nicht berücksichtigt.



Abb. 6: Fehlendes Gleis Wesel – Spellen.
 Bildquelle: links tim-online.de (Land NRW), rechts Zeichnung DB InfraGo auf Basis OpenStreetMap.



Abb. 7: Bahndamm südlich des Wesel-Datteln-Kanals, Blick auf das fehlende Brückenbauwerk.



Abb. 8: Wenige Meter weiter südlich endet das Gleis aus Richtung Duisburg, das einst als Hauptbahn errichtet wurde und heute als Anschlussgleis genutzt wird.

Blockade der transeuropäischen Magistralen Kirchturmsdenken in Ost-Ostwestfalen

Nicht nur Amsterdam, sondern auch Kopenhagen, Warschau und Prag rücken aufgrund laufender Projekte so nah an NRW heran, dass die Erreichbarkeit mit Tages- und Nachtzügen hochinteressant wird.

Die feste Fehmarnbelt-Verbindung nach Kopenhagen ist bereits in Bau. Die Deutsche Bahn AG – InfraGo - hat erst vor kurzem die Vorzugstrasse für eine Verbindung von Dresden nach Prag vorgestellt, die in Zusammenarbeit mit der tschechischen Regierung realisiert werden soll. Die polnische Hauptstadt Warschau liegt in direkter Linie jenseits von Berlin. Mit zwei Neubaustrecken Bielefeld – Hannover und Hannover – Hamburg gemäß Deutschlandtakt sollen die Fahrzeiten deutlich verkürzt werden. Zugleich sollen zwei der übelsten Engpässe im deutschen Schienennetz beseitigt werden. Diese Engpässe treffen den Güterverkehr, mit der Folge, dass Transporte auf die Straße abgedrängt werden, weil mehr Züge einfach keinen Platz auf der Schiene finden. Die Engpässe treffen aber auch den internationalen Reisezugverkehr durch mangelhafte Kapazitäten, und es entstehen heute unlösbare Konflikte zwischen dem internationalen Fernverkehr und dem Regionalverkehr. Der Druck gerade auf die Verbindung Niederlande – Berlin ist ungewöhnlich hoch: Drei Unternehmen, darunter die niederländische und die italienische Staatsbahn, haben konkrete Pläne für internationale Verbindungen, die entweder nicht realisiert werden oder das vorhandene Verkehrsangebot erheblich stören werden.



Abb. 9: Transeuropäische Bedeutung der Neubauprojekte Bielefeld – Hannover – Hamburg. Kartengrundlage: Transeuropäisches Netz, EU-Kommission.

Lokale Abgeordnete im Deutschen Bundestag vertreten die Auffassung, dass diese Neubauprojekte überflüssig seien, nehmen dabei aber überhaupt nicht wahr, dass es sich hier um Teile des transeuropäischen Netzes handelt, deren Standards nicht aus der Froschperspektive lokaler Befindlichkeiten abschließend beurteilt werden darf. Diese Abgeordneten kommen aus den Kreisen Herford, Minden-Lübbecke, Schaumburg und aus dem Heidekreis. Da diesen Abgeordneten die fachlichen Argumente gegen die Projekte ausgehen, nutzen sie ihre Stellung als Parteivorsitzender und Haushaltsexperten, um auf Umwegen, insbesondere über die Haushaltspolitik, die Planung und Finanzierung zu blockieren. Dass diese Projekte bis zu 30 % der Kosten aus EU-Mitteln finanziert werden können, wird nachhaltig verschwiegen. Die Parteigremien, denen diese Politiker angehören, vermeiden es, den Bezug zu Europa auch nur ansatzweise zu erwähnen. In keinem der Dokumente, die sich gegen dieses Projekt wenden, wird das Wort „Europa“ auch nur erwähnt. Nur eine einzige Parteiorganisa-

tion aus diesen Räumen hat in ihrer Stellungnahme anerkannt, dass es sich um einen Teil der transeuropäischen Netze handelt. Es ist ein Papier von Bündnis 90/Die Grünen Ostwestfalen-Lippe aus diesem Jahr. Andere Hinweise auf den Zusammenhang aus Parteigremien sind nicht bekannt.

Dem steht gegenüber, dass sich die Industrie- und Handelskammern zu Ostwestfalen und Lippe und die Stadt Bielefeld für diesen Ausbau positioniert haben.

Aktivitäten der Landesregierung und des Landtags Nordrhein-Westfalen, die der auf einen Kirchturms-Blickwinkel beschränkten Sichtweise von Abgeordneten und Bürgerinitiativen widersprechen, sind nicht erkennbar.

Es geht hier nicht darum, dass der Landtag in die kleinteilige Debatte über Trassen, Streckenführungen und Fahrzeiten eintritt. Es geht darum, deutlich zu machen, dass die Projekte zum transeuropäischen Netz gehören, dass sie der Integration Europas dienen und im Übrigen genauso dem Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen.

Zwischenfazit

Die deutsche Verkehrspolitik lässt den Blick auf die Wichtigkeit der europäischen Integration vermissen. Den Blick auf Europa zu fördern, sollte das entscheidende Anliegen des Landtages sein.

Besondere Probleme des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs

Angebot, Tarif, Technik

Probleme der Technik im grenzüberschreitenden Verkehr und der Tarife sind lösbar, wenn Angebote für den Reiseverkehr gemacht werden sollen. Dies hat an allen Grenzübergängen funktioniert, an denen neue Angebote geschaffen wurden. Hierzu bedarf es aus Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN keiner besonderen Aktivitäten aus dem Landtag heraus.

Mehrkosten des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs

Ein ernstzunehmendes Problem sind jedoch die erhöhten Kosten des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs.

Dies betrifft zum einen die Kosten der Fahrzeuge, die eine Ausrüstung für mehrere Strom- und Sicherungssysteme erfordern. Kostensparende Lösungen wurden dadurch erreicht, dass Züge gleich hinter der Grenze endeten (deutsches Stromsystem bis Venlo, deutsches Signalsystem bis Enschede). Die Integration Europas verlangt aber durchgehende Züge, die künftig von Düsseldorf bis Eindhoven und von Dortmund nach Hengelo durchgehend verkehren sollen, aber teurer sind.

Weiter belasten erhöhte Personalkosten den grenzüberschreitenden Verkehr durch erhöhte Anforderungen an die Qualifizierung des Fahrpersonals. Diese müssen nicht nur zwei Sprachen beherrschen, sondern auch die Kenntnisse über unterschiedliche Signalsysteme. Da die Kosten für die Ausbildung hoch sind, ist der Bestand an qualifiziertem Personal knapp. Dies führt dazu, dass Züge gerade im grenzüberschreitenden Abschnitt ausfallen und durch Busse notdürftig ersetzt werden müssen, weil der Personalbestand mit hinreichender Qualifikation nicht ausreicht. Zugausfälle, wie sie derzeit schon zwischen Mönchengladbach und Venlo, Emmerich und Arnheim und zwischen Rheine und Hengelo gehäuft vorkommen, werden künftig auch an den Grenzübergängen von Aachen und Gronau aus eintreten, wenn nicht gegengesteuert wird.

Es wäre daher sinnvoll, wenn die Landesregierung zusammen mit den Nachbarstaaten Wege suchen würde, wie eine Förderung des teureren grenzüberschreitenden Verkehrs möglich ist, um einen höheren Personalbestand vorhalten zu können.

Nachtzug Aachen – Amsterdam

Zu dem konkreten Anlass, der die Anfrage ausgelöst hat:

Bei dem Nachtzug Aachen – Amsterdam handelt es sich nicht um einen Nachtzug mit Schlaf- und Liegewagen, sondern um einen sogenannten Eventverkehr mit normalem Zugmaterial. Die Fahrzeit beträgt unter 3 Stunden und rechtfertigt keinen echten Nachtzug. Der Zug dient Nachtschwärmern und als Zubringer zum Flughafen.

Auf niederländischer Seite soll der Zug eigenwirtschaftlich betrieben werden. Die eigenwirtschaftliche Führung ist auch auf deutscher Seite möglich, darf aber nicht direkt gefördert werden, da die Förderung im Sinne des EU-Rechts eine unzulässige Beihilfe wäre, die den Wettbewerb verzerrt.

Eine Förderung wäre aber möglich, wenn dieser „Nachtzug“ im deutschen Abschnitt für Fahrgäste mit Fahrkarten nach innerdeutschem Tarif freigegeben würde. Insoweit handelt es sich um einen Ausgleich für die Anerkennung von Fahrausweisen des Nahverkehrs. Eine solche Förderung wird derzeit vom Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe praktiziert: Zwischen Dortmund und Dillenburg werden Fahrausweise des Nahverkehrs im Intercity der Deutschen Bahn anerkannt. Wirtschaftlich interessant ist dies, wenn das Angebot von Nahverkehrszügen eingespart werden kann.

Für den Nahverkehr ist der Zweckverband go.Rheinland zuständig. go.Rheinland wiederum greift für die Finanzierung auf die sogenannten Regionalisierungsmittel aus dem Bundeshaushalt zurück. Diese genügen aufgrund drastischer Kostensteigerungen einerseits und von Kürzungen durch die Bundesregierung andererseits schon nicht mehr, um das heutige Angebot aufrechtzuerhalten. Eine Empfehlung des Landtages an go.Rheinland kann aber die Prüfung der bestehenden Möglichkeiten fördern.