

# Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände Nordrhein-Westfalen



Landtag Nordrhein-Westfalen  
Herrn Vorsitzenden Matthias Goeken MdL  
Verkehrsausschuss des Landtages NRW  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

Ausschließlich per E-Mail: [anhoerung@landtag.nrw.de](mailto:anhoerung@landtag.nrw.de)

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
18. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME  
18/231**

A11

## **Schriftliche Anhörung von Sachverständigen: Schienenpersonennahverkehr in Nordrhein-Westfalen muss verlässlich sein - Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion BÜNDNIS 90/Die GRÜNEN, Drucksache 18/1355**

Sehr geehrter Herr Goeken,

gerne möchten wir uns zu der schriftlichen Anhörung zum Thema „Schienenpersonennahverkehr in Nordrhein-Westfalen muss verlässlich sein“ – Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - wie folgt äußern:

Aus Sicht der kommunalen Spitzenverbände bildet der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) das Rückgrat für den gesamten ÖPNV-Sektor in Nordrhein-Westfalen. Dies gilt sowohl für die Ballungsräume als auch für den kreisangehörigen Raum. Der SPNV stellt insbesondere die wichtigen – und zum Teil hoch vertakteten – Verbindungen zwischen den großen Zentren in NRW, aber auch die Anbindung des kreisangehörigen Raums an die Mittel- und Oberzentren in NRW, sicher. Dabei deckt der SPNV sowohl Berufspendler-Ströme als auch Schüler- und Ausbildungsverkehre sowie Freizeitverkehre ab. Vor diesem Hintergrund ist der SPNV von herausragender umwelt- und klimapolitischer Bedeutung, erfüllt aber zugleich auch eine wichtige sozialpolitische Aufgabe.

Ein Maßnahmenbündel zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des Schienenpersonennahverkehrs ist unseres Erachtens dringend geboten. Aufgrund der Vielschichtigkeit des Bahnnetzes in NRW gibt es aber nicht die eine „Stellschraube“, die eine Verbesserung des Gesamtsystems des Schienenpersonennahverkehrs bewirken könnte.

20.01.2023

Städtetag NRW  
Frauke Prass  
Referentin  
Telefon 0221 3771-530  
[frauke.prass@staedtetag.de](mailto:frauke.prass@staedtetag.de)  
Gereonstraße 18 - 32  
50670 Köln  
[www.staedtetag-nrw.de](http://www.staedtetag-nrw.de)  
Aktenzeichen: 66.10.00 N

Landkreistag NRW  
Dr. Markus Faber  
Hauptreferent  
Telefon 0211 300491-  
[m.faber@lkt-nrw.de](mailto:m.faber@lkt-nrw.de)  
Kavalleriestraße 8  
40213 Düsseldorf  
[www.lkt-nrw.de](http://www.lkt-nrw.de)  
Aktenzeichen: 36.16.05

Städte- und Gemeindebund NRW  
Cora Ehlert  
Referentin  
Telefon 0211 4587-241  
[cora.ehlert@kommunen.nrw](mailto:cora.ehlert@kommunen.nrw)  
Kaiserwerther Straße 199 - 201  
40474 Düsseldorf  
[www.kommunen.nrw](http://www.kommunen.nrw)  
Aktenzeichen: 33 3 3 001/006

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass nach der Systematik des ÖPNV-Gesetzes NRW grundsätzlich die Kreise und kreisfreien Städte originäre Aufgabenträger auch des SPNV sind, wahrgenommen über die Zweckverbände in den drei Koordinationsräumen. Deshalb müssen alle Maßnahmen zur Verbesserung im Schienenpersonennahverkehr eng mit der kommunalen Ebene koordiniert und abgestimmt werden.

Dies vorausgeschickt, möchten wir im Einzelnen insbesondere auf folgende Aspekte hinweisen:

- Verkehrsverträge können als Instrumente zur Qualitätssicherung durchaus einen sinnvollen Mehrwert zur Steigerung der Verlässlichkeit darstellen. Allerdings muss auch darauf geachtet werden, dass zusätzliche Anforderungen nicht zu unangemessenen Kostensteigerungen und zu einer unverhältnismäßigen Reduzierung des Bieterkreises führen. Zudem sollte, gerade wegen des sich immer stärker abzeichnenden Fachkräftemangels, darüber nachgedacht werden, Ausbildungsanreize und Anreize für die Ausbildung und Einstellung von Quereinsteigern mit in die Verkehrsverträge aufzunehmen; auch und gerade die Verkehrsunternehmen stehen in der primären Verantwortung zur Nachwuchsgewinnung und Nachwuchsausbildung.
- Für den Fall von Engpässen, z.B. aufgrund von unvorhergesehenen Personalausfällen, muss es frühzeitig kommunizierte Notfallpläne für Mindest- und Ersatzbedienungen geben. Diese müssen aber auch umfassend mit den betroffenen Aufgabenträgern des straßengebunden ÖPNV – also den kreisfreien Städten, den Kreisen und teilweise auch den kreisangehörigen Städten- und Gemeinden – mit hinreichendem Vorlauf abgestimmt werden.
- Bei Baustellenplanungen muss künftig verstärkt daran gedacht werden, die Planungen frühzeitig auch mit den betroffenen Städten, Kreisen und Gemeinden – sowohl in ihrer Stellung als Aufgabenträger des straßengebunden ÖPNV als auch als verkehrspolitischer Akteur für die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, abzustimmen. Wenn, wie in der Vergangenheit geschehen, ganze Großstädte oder ganze Regionen mehrere Wochen vom SPNV abgeschnitten werden, muss dies – wenn es sich schon nicht vermeiden lässt – frühzeitig mit den Akteuren in den betroffenen Städten, Kreisen und Gemeinden abgestimmt werden. Dabei muss auf die Interessen und Vorschläge der betroffenen Kommunen eingegangen werden.
- Die Optimierung der Infrastruktureinrichtungen im Netz zur Verbesserung der Flexibilität und Resilienz, z. B. durch zusätzliche Weichen, Reserve-Bahnsteige oder auch zusätzliche Gleise, ist eine Aufgabe der DB Netz AG. Bei aller Bedeutung der Zusammenarbeit mit Zweckverbänden und anderen Akteuren darf nicht vergessen werden, dass es letztlich die Bundesebene und hier die DB Netz AG ist, die die Aufgabe hat, eine entsprechende Netzplanung und Maßnahmen für ein „robustes Netz“ umzusetzen und zu forcieren. Notwendige Rahmenbedingungen, um dies zu verbessern, sind insbesondere auch die Berücksichtigung solcher Resilienz-Maßnahmen bei zukünftigen Investitionen in das Schienennetz und auch im Rahmen der entsprechenden Finanzierungs-Normen (GVFG einschl. Methoden zur standardisierten Bewertung, BSWAG, LuFV).
- Unbeschadet der zuvor genannten Maßnahmen ist es in jedem Fall erforderlich, dass die Finanzierung des SPNV (wie auch des übrigen, straßengebunden ÖPNV) in den nächsten Jahren weiterhin deutlich verbessert wird. Die bisher von Bundeseite vorgenommenen Erhöhungen der Regionalisierungsmittel bis zum Jahr 2030 reichen definitiv nicht aus, mittel- und langfristig einen leistungsfähigen und zuverlässigen SPNV in NRW sicherzustellen. Hier muss das Land NRW einerseits auf den Bund einwirken, in diesem Jahr in Gespräche einzutreten, statt die „Gesprächsklausel“ zwischen Bund und Ländern zeitlich zu schieben und auch zusätzliche Regionalisierungsmittel – sowohl für den Schienenpersonennahverkehr als auch für den straßengebunden ÖPNV – bereitzustellen.

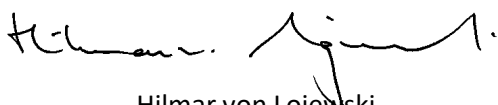
Das Land wird zudem nicht umhinkommen, eigene Finanzierungsmittel hierfür in die Hand zu nehmen.

- Ferner ist es unbedingt notwendig, neben dem SPNV auch den straßengebundenen ÖPNV maßgeblich in den Blick zu nehmen. Insoweit greift der Antrag deutlich zu kurz. Der straßengebundene ÖPNV stellt insbesondere im ländlichen Raum wichtige Wegeverbindungen in Ergänzung oder zum großen Teil sogar als Ersatz des SPNV her. Die Herausforderungen sind hier aber ähnlich gelagert, insbesondere hat auch der straßengebundene ÖPNV mit massiven Personalengpässen zu kämpfen. Landeseitige Fachkräfteoffensiven zur Personalgewinnung müssen sich daher zwingend auch auf den straßengebundenen ÖPNV erstrecken. Gleichzeitig muss – wie oben bereits verdeutlicht – die Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV über eine deutliche Erhöhung der Regionalisierungs- und Landesmittel sichergestellt sein, damit neben dem Erhalt des bestehenden ÖPNV-Angebotes auch ein bedarfsgerechter Ausbau erfolgen kann.

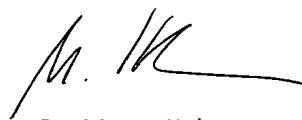
Abschließend ist noch einmal zu betonen, dass es grundsätzlich Aufgabe des Bundes als Eigentümer der DB Netz AG ist, für Maßnahmen zur Optimierung der Infrastruktureinrichtungen im Schienennetz, welches vom Schienenpersonennahverkehr genutzt wird, hinreichende Finanzmittel bereitzustellen. Es war eine Strukturentscheidung der Bahnreform in den 1990er Jahren, dass die Verkehrsleistung im Schienenpersonennahverkehr von den Ländern (ggf. delegiert auf Zweckverbände und die kommunale Ebene) organisiert und sichergestellt wird, dass jedoch die Schieneninfrastruktur grundsätzlich weiter vom Bund verantwortet wird. Dies sollte bei allen weiteren Überlegungen, insbesondere auch im Rahmen dieser Anhörung, als Grundprinzip umfassend berücksichtigt werden.

Für Nachfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
In Vertretung



Hilmar von Lojewski  
Beigeordneter  
Städtetag Nordrhein-Westfalen



Dr. Marco Kuhn  
Erster Beigeordneter  
Landkreistag Nordrhein-Westfalen



Horst Heinrich Gerbrand  
Geschäftsführer  
Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen