



PRO BAHN NRW e. V. • Mülheimer Str. 91 • 47058 Duisburg

Landtag Nordrhein-Westfalen

Verkehrsausschuss

Postfach 10 11 43

40002 Düsseldorf



**Fahrgastverband PRO BAHN
Landesverband Nordrhein-Westfalen e. V.**

Mülheimer Str. 91
47058 Duisburg
Fon 0203 398 1698
info@probahn-nrw.de
www.probahn-nrw.de

Ihr Ansprechpartner:
Lothar Ebbers
Neugahlener Straße 20
46149 Oberhausen
Fon 0208 635 1916
ebbers@probahn-nrw.de

Duisburg, den 20. Januar 2023

Stellungnahme zur schriftlichen Anhörung zum Antrag „Schienenpersonennahverkehr in Nordrhein-Westfalen muss verlässlich sein“ der Fraktionen CDU und BÜNDNIS 90/Die GRÜNEN, Drucksache 18/1355

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Möglichkeit, die Position des Fahrgastverbands PRO BAHN in der o. g. schriftlichen Anhörung darstellen zu können.

Vorbemerkungen

In letzter Zeit ist in NRW, aber wohl auch in den übrigen Bundesländern, die Qualität des SPNV drastisch abgesunken. Das betrifft sowohl Zugausfälle als auch Verspätungen und hat sehr unterschiedliche Ursachen, die sich durch Kumulierung so massiv auswirken, dass der SPNV für viele Fahrgäste nicht mehr kalkulierbar ist. Besonders betroffen sind Fahrgäste, die noch auf andere Züge oder ÖSPV-Verbindungen umsteigen müssen, da hier das Risiko doppelt auftritt und oft eine Verspätung von wenigen Minuten zu einer Mehrfahrzeit von einer halben oder ganzen Stunde führt. Ebenso leiden die Nutzer*innen langlaufender RE-Linien besonders stark, da sich hier auch besonders oft Probleme auf weit entfernten Teilen des Schienennetzes vor Ort auswirken.

Obwohl die Qualitätsberichte für das Jahr 2022 noch nicht vorliegen, ist anhand der Veröffentlichung der Quartalszahlen im SPNV-Qualitätsmonitor NRW absehbar, dass das Jahr 2022 wohl das schlechteste seit Erhebung der Qualitätsziffern darstellt. Im 3. Quartal 2022 fielen rund 8 % der bestellten Verkehrsleistungen vorhersehbar aus, also aufgrund von Baustellen bzw. längerfristigen Störungen im Netz, letzteres vor allem aufgrund der Hochwasserschäden des Jahres 2021. Weitere 6,5 % der Verkehrsleistungen entfielen unvorhersehbar. Nach Auswertung von 82 der 91 Linien war der Grund für die unvorhersehbaren Ausfälle zu 55,0 % fehlendes Personal, zu 18,9 % Mängel an der Infrastruktur. Auf Fahrzeugstörungen waren 10,7 % der Ausfälle zurückzuführen, auf externe Einflüsse weitere 7,8 %.

Hinzu kommen völlig unbefriedigende Pünktlichkeitswerte. Nur 76,7 % der Züge hatten eine Verspätung von weniger als 3:59 Minuten. Aus unserer Sicht ist dieser Grenzwert immer noch zu hoch, da z. B. bei Anschlüssen am selben Bahnsteig oft nur drei Minuten Übergangszeit vorgesehen sind. Auch bei Übergangszeiten von fünf oder sechs Minuten mit notwendigem Bahnsteigwechsel werden so viele Anschlüsse nicht erreicht (Bsp. ITF-Knoten Herford zur Minute :30). Im Gesamtjahr 2021 lag die Pünktlichkeitsquote noch bei 84,2 %.

Der vorliegende Antrag sieht in seinen Forderungen verschiedene Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung vor, die wir im Einzelnen bewerten werden.

Punkt 1: Der Forderung nach größerer Verankerung von Qualitätsanforderungen in den Verkehrsverträgen können wir uns anschließen. Leider ist es bisher nicht gelungen, auch Qualitätskriterien bei der Vergabeentscheidung rechtssicher einzuführen. Daher besteht nur der Weg, höhere Anforderungen verpflichtend zu stellen und diese bei Nichterfüllung entsprechend zu pönalisieren. Insbesondere ist auch eine ausreichende Fahrzeugvorfahrt zu fordern. Es geht nicht an, dass zu den Zeiten, wo eine bestimmte Fahrzeugflotte innerhalb kurzer Zeit zur Hauptuntersuchung ansteht, Notfahrpläne erstellt werden müssen und monatelang unzureichende Kapazitäten angeboten werden. Auch sollte ausreichend berücksichtigt werden, dass immer wieder einzelne Fahrzeuge durch Unfälle über längere Zeiträume ausfallen können. Aus unserer Sicht ist es am sinnvollsten, dafür betriebsübergreifende Fahrzeugreserven zu bilden.

Beim Thema Fahrpersonal sehen wir die Anwerbungs- und Ausbildungsprojekte von Fokus Bahn NRW positiv. Allerdings stehen alle im SPNV tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in starker Konkurrenz mit anderen EVU um dieses Personal. Immer wieder werden Tzf-Führer*innen vom SPNV von EVU des Fernverkehrs bzw. des Güterverkehrs abgeworben. Diese können trotz vergleichbarer Gehaltstarife aufgrund von Erschwerniszulagen zum Teil mehr bezahlen. Hier gilt es, in der Branche insgesamt mehr Personal auszubilden.

Die Einführung von Notfahrplänen bei größerer Personalknappheit halten wir für dringend geboten. Den Fahrgästen ist nicht damit gedient, dass möglichst viele Züge mit hohem Ausfallrisiko verkehren, zumal nicht selten auch mehrere Züge hintereinander ausfallen. Fahrgastwunsch ist ein zuverlässiges Angebot mit möglichst passenden Anschlüssen. Jeder erst kurzfristig kommunizierte Zugausfall verursacht bei den betroffenen Fahrgästen Stress und Frust. Bei Häufung solcher Erlebnisse wenden sich viele vom SPNV ab und sind nur schwer wieder zur Nutzung zu bewegen.

Bei den Notfahrplänen muss eine Mindestbedienung für alle Strecken und alle Halte vorgesehen werden, in aller Regel mindestens stündlich. Dabei sind ggf. größere Fahrzeuge einzusetzen. Ebenso müssen wichtige Anschlüsse sowie die ersten und letzten Verbindungen am Tagesrand gewährleistet werden. Dies war auch bei den Notfahrplänen während der ersten Corona-Welle 2020 der Fall, wird aber bei den zurzeit geltenden Notfahrplänen von DB Regio absolut nicht eingehalten.

Aktuelles Beispiel:

In mehreren Relationen, z. B. Gelsenkirchen – Oberhausen, Essen – Oberhausen, Essen – Hagen, verkehren die entsprechenden Linien am Tagesrand überhaupt nicht, der angebotene Schienenersatzverkehr (SEV) führt zu deutlichen Fahrzeitverlängerungen (Bsp. Gelsenkirchen – Oberhausen 63 Min. mit SEV gegenüber 17 Min. mit RB 32). Der

erste durchgehende Zug Hagen – Essen erreicht Essen Hbf an Werktagen erst um 07:29 Uhr.

Gerade bei Frühverbindungen sind viele Arbeitnehmer*innen mit frühem Schichtbeginn betroffen, die in aller Regel nicht zu den Gutverdienenden gehören. Sie sind oft existentiell auf funktionierende SPNV-Verbindungen angewiesen.

Die Öffnung des Fernverkehrs in bestimmten Fällen und Relationen ist absolut wünschenswert, dies gilt auch für Baustellen (siehe folgenden Punkt).

Punkt 2: Die Baustellenplanung von DB Netz ist bei weiter steigenden Zahlen der Baustellen immer mehr Ursache von Qualitätsmängeln. Leider müssen wir feststellen, dass die Intensität der Bauarbeiten bei Streckensperrungen teilweise recht gering ist, so dass die Gesamtdauer der Sperrungen immer mehr zunimmt. Bei der ABS 46/2 (Oberhausen – Emmerich Grenze) ist es in den letzten Jahren mehrmals vorgekommen, dass bei eingeleiteter Betriebsführung tatsächlich gar nicht gearbeitet wurde, da man bei der Ausschreibung der Bauleistungen keine wirtschaftlichen Angebote erhalten hatte. Die Bahn verwies dann darauf, dass eine kurzfristige Absage der Baustelle wegen der veränderten Dienstpläne der EVU und der bestellten SEV-Leistungen nicht mehr möglich gewesen sei.

Generell gilt es, bei der Planung der Baustellen nicht mehr nur die betriebswirtschaftlichen Interessen von DB Netz zu berücksichtigen („Der Bund verlangt von uns, so kostengünstig wie möglich zu bauen.“). Die Mehrkosten, die den EVU dabei durch längere Fahrwege über Umleitungsstrecken mit erhöhtem Personal- und Energiebedarf sowie höheren Trassenkosten entstehen, bleiben ebenso außer Betracht wie Kosten für SEV oder der Verlust an Fahrgeld- und Frachteinnahmen. Gerade auf Strecken mit mehrjährigen Bauarbeiten wie Oberhausen – Emmerich (ABS 46/2) oder der rechtsrheinischen Strecke Köln – Bonn-Oberkassel (S 13) – Koblenz, bei denen die Sperrungen im Jahr länger sind als der Jahresurlaub von Arbeitnehmer*innen, kann ein deutlicher Rückgang der Bahnnutzung durch Berufspendler*innen beobachtet werden. Betrachtet man auch die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen, so muss der Zeitverlust der Bahnkunden ebenso in Rechnung gestellt werden wie die Umwelt- und Unfallschäden durch Abwanderung von Verkehren auf die Straße. Der SEV bietet auch gesamtwirtschaftlich eine miserable Bilanz, wenn hier statt eines elektrischen Zuges teils mehrere Dieselsebusse verkehren, ganz überwiegend älterer Bauart mit entsprechenden Schadstoffwerten. Deshalb muss alles darangesetzt werden, diese Sperrungen und ihre Auswirkungen so gering wie irgend möglich zu halten.

Der neue Ansatz der Generalsanierung von Bahnstrecken mit Bündelung von Maßnahmen an Netz und Stationen und gleichzeitiger Kapazitätserhöhung ist richtig und darf sich nicht auf einzelne Hochleistungskorridore beschränken, sondern muss für alle regelmäßig im Personenverkehr befahrenen Strecken gelten.

Wir stellen immer wieder fest, dass bei der Verteilung der Fahrplantrassen in den Baustellenbereichen der SPNV stiefmütterlich behandelt wird. Aus unserer Sicht ist außerhalb der Schulferien ein Mindestangebot von über 50 % der üblichen Kapazität vorzuhalten, um die Mitnahme aller Fahrgäste sicher zu stellen.

Aktuelle Negativbeispiele: *Bei der Sperrung der Ortsgleise im Bereich Düsseldorf-Derendorf (08.01. – 27.01.2023) fahren von den sieben stündlichen RE-Linien zwischen Duisburg und Düsseldorf nur zwei (RE 1, RE 5), eine dritte (RE 19) wird über eine Umleitungsstrecke geführt und wird dabei von dem direkt fahrenden RE 1 überholt, so dass sie daher auch überwiegend nicht in der Fahrplanauskunft angezeigt wird. Die angebotene*

Platzkapazität von Duisburg nach Düsseldorf ist weniger als 50 % der bestellten. Die DB verweist in ihrer Presseerklärung darauf, dass die Baustelle keine Auswirkung auf den Fernverkehr habe. Eine Freigabe von Fernverkehrszügen erfolgt nicht, wäre aus unserer Sicht aber dringend geboten.

Die Bauarbeiten auf der linksrheinischen Strecke Köln – Koblenz (06.01. – 10.02.2023) führen zu einer starken Einschränkung des SPNV auf dieser Strecke (es entfallen montags bis freitags in der HVZ zwei von vier Zügen (RB 48), in der NVZ einer von drei Zügen (RB 48), am Wochenende durchgängig zwei von drei Zügen pro Stunde (RE 5, RB 48)). Auch auf der rechtsrheinischen Strecke entfällt der zweite stündliche Zug (RE 8) weitgehend und fährt nur montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit. Möglicherweise werden diese Fahrplantrassen für umgeleitete Fernverkehrs- oder Güterzüge benutzt. Der Fernverkehr ist nur für Kunden mit durchgehenden Nahverkehrs-Zeitkarten Köln – Koblenz geöffnet.

Neben mehrjährig vorgeplanten Baustellen nimmt die Zahl der (sehr) kurzfristig angesetzten Notbaustellen immer mehr zu. Auch häufen sich die Fälle, dass Baustellenarbeiten nicht rechtzeitig beendet werden können.

Jüngstes Beispiel: *Vollsperrung Duisburg Hbf – Oberhausen Hbf (02.12. – 09.12.2022). Wenige Stunden vor der geplanten Beendigung am Freitagabend 21 Uhr wurden der VRR und die fünf betroffenen SPNV-EVU von DB Netz unterrichtet, dass die Sperrung um einen Tag verlängert wurde. Ein regulärer SEV war nicht mehr organisierbar, nur noch ein Busnotverkehr (BNV) ohne reguläre Fahrpläne und Fahrgastinformationen. Damit war diese Verbindung zwischen den zwei Nachbargroßstädten gleich an zwei der vier umsatzstarken Adventssamstage gesperrt, eine leistungsfähige direkte ÖSPV-Verbindung gibt es hier nicht.*

Die Baustellenfahrpläne für den Fernverkehr werden zumeist zwei Monate im Voraus veröffentlicht, die für den SPNV oft nur wenige Tage vor Beginn. Auch die Qualität dieser Fahrpläne lässt zu wünschen übrig. Fahrzeitverlängerungen durch die Bauarbeiten werden oft ignoriert, so dass die Züge regelmäßig verspätet sind und dadurch ihre Anschlüsse verlieren. Auch bekommen Fernverkehrszüge wegen Bauarbeiten andernorts veränderte Fahrzeiten, ohne dass die davon berührten SPNV-Linien angepasst werden. Auch sind gelegentlich Kreuzungen in eingleisig befahrenen Abschnitten vorgesehen. Während der Bauzeiten sinkt daher meist die Pünktlichkeit der entsprechenden SPNV-Linien deutlich.

Für SEV bei Streckensperrungen sollten klare Regularien gelten. Die dadurch entstehenden Fahrzeitverlängerungen müssen begrenzt sein: Alles was eine halbe Stunde überschreitet, wird vom Fahrgast kaum noch akzeptiert, mehr als eine Stunde schon gar nicht. Dennoch werden entsprechende SEV-Fahrpläne aufgestellt, auch aufgrund der Tatsache, dass die Sperrabschnitte bei DB Netz häufig länger werden. So wird bei der ABS 46/2 seit einigen Jahren fast nur noch die Gesamtstrecke Oberhausen – Zevenaar inklusive der abzweigenden Strecke Wesel – Bocholt gesperrt. Die Fahrzeitverlängerung für die Strecke Düsseldorf – Arnhem liegt dann bei 1:15 h bei Nutzung des SEV-Bus Express (hält nur in Oberhausen, Wesel, Emmerich, Emmerich-Elten, Zevenaar und Arnhem), für Fahrgäste von und zu den nicht durch den Expressbus bedienten Halten oft noch darüber.

Punkt 3: Wir halten den Ausbau der Infrastruktur mit Programmen wie „Robustes Netz“ für dringend erforderlich. Allerdings wird „Robustes Netz“ durchweg von Ländern und Aufgabenträgern finanziert, obwohl es Bundesaufgabe wäre, da es keineswegs nur dem

SPNV dient. Darüber hinaus sollte auch ein Programm für den Einbau von zusätzlichen Kreuzungsstellen und zweigleisigen Abschnitten auf eingleisigen Strecken aufgelegt werden. Das Fehlen zusätzlicher Kreuzungsmöglichkeiten führt bei Verspätungen oft zur Übertragung der Verspätung auf Gegenzüge oder zusätzlichen Wartezeiten, so dass die Fahrzeuge dann vorzeitig wenden müssen.

Punkt 4: Dies wird nach unserer Wahrnehmung von Fokus Bahn NRW bereits durchgeführt. Für die Einstellung zusätzlicher Tzf-Führer*innen greift auch bei DB Regio NRW auf die überbetrieblich ausgebildeten Neueinsteiger von Fokus Bahn NRW zurück.

Weitere Aspekte: Uns fehlen in diesem Antrag zwei Aspekte, einerseits der Punkt „Störungen im Netz“, andererseits die Positionierung des Landes zur anstehenden Neuausrichtung der DB-Infrastrukturgesellschaften.

Ein täglicher Blick auf die Seite www.zuginfo.nrw zeigt den schlechten Zustand der Bahninfrastruktur. Störungen an Bahnübergängen, an Weichen, an Signalen, an Stellwerken, an Strecken usw. werden jeden Tag dutzendweise gemeldet. Meist kann auch die Dauer der Störung nicht prognostiziert werden. Unter den gestörten Stellwerken finden wir alle Bauarten, bei den gestörten Bahnübergängen tauchen bestimmte Standorte immer wieder auf. DB Netz und DB Station und Service müssen die Unterhaltung ihrer Anlagen grundlegend verbessern.

In dieser Legislaturperiode des Bundestags wird hoffentlich die im Koalitionsvertrag vorgesehene neue, gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte der Deutschen Bahn eingerichtet. Hierbei muss das Land die Interessen des SPNV vertreten. Immerhin werden rund zwei Drittel der Trassenkilometer und über 90 % der Zughalte durch den SPNV bestellt, ein wesentlicher Teil der Regionalisierungsmittel muss für Trassen- und Stationsentgelte aufgewandt werden.

Die bisherige Steuerung und Kontrolle der Infrastruktur ist völlig unzureichend. Beispielhaft sei auf den jährlichen DB-Netzzustandsbericht verwiesen, der nur globale Zahlen aufweist. Der tatsächliche Zustand des Bahnnetzes in NRW oder von einzelnen Strecken ist darin nicht im Ansatz ablesbar. Wichtig sind zukünftig klare Vorgaben über die Verfügbarkeit der Strecken und Anlagen. Die Haftung des Netzbetreibers für Verspätungen und Zugausfälle muss deutlich ausgeweitet werden. In der heutigen Situation funktioniert das System der Pönalisierung in den SPNV-Verkehrsverträgen völlig unzureichend, da die EVU Pönale für Mängel zahlen müssen, die sie zu einem großen Teil nicht verschulden.

Mit freundlichen Grüßen

Lothar Ebbers
PRO BAHN NRW e. V.
– Referent für RRX und Landespolitik –