

## Information / Stellungnahme Deutsche Bahn AG

Zum Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion BÜNDNIS 90/Die GRÜNEN, Drucksache 18/1355, „Schienenpersonennahverkehr in Nordrhein-Westfalen muss verlässlich sein“ - A11.

*(Stand 23.01.2023)*

Das Bekenntnis der Regierungsparteien zur Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur im Land Nordrhein-Westfalen sowie die Forderung nach einer auskömmlichen Finanzierung und die Befürwortung der erhöhten Regionalisierungsmittel sind zu begrüßen. Eine zuverlässige Infrastruktur liegt ebenso im Interesse der DB.

Kern eines zuverlässigen Eisenbahnsystems ist eine starke Infrastruktur. Die Modernisierung der Infrastruktur ist daher wesentlicher Stellhebel für die Qualität des Angebots. Um die derzeit bestehenden Herausforderungen bei Qualität und Pünktlichkeit vor dem Hintergrund des Sanierungsrückstaus im Bestandsnetz abzubauen, wurden mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr Eckpunkte für die Schaffung eines Hochleistungsnetzes vereinbart. In den hoch belasteten Schienenkorridoren, die in diesem Jahrzehnt noch keine Neubaustrecke zur Entlastung erhalten werden, wird die Sanierungsmethode der Bestandsstrecken von der schrittweisen Einzelsanierung auf komprimierte Generalsanierungen umgestellt. Die Generalsanierungen sollen zudem mit Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazität und der Robustheit verbunden werden. Gemeinsam mit der Bauwirtschaft kommen hochverdichtete und kapazitätsschonende Bauverfahren zum Einsatz. Die Einschränkungen einer Baumaßnahme werden so deutlich verringert.

Hochbelastete Korridore werden nach der Generalsanierung für eine zuverlässigere Infrastruktur zu sorgen und die Pünktlichkeit für die Kunden erhöhen. Eine lange Baufreiheit nach der Generalsanierung ermöglicht dann eine bessere Planbarkeit für die Bahnkunden.

Die Priorisierung der Korridore für die Generalsanierung erfolgt im Einklang mit Bund und Branche. Im Zeitraum zwischen November 2024 bis voraussichtlich Mai 2026 ist in Nordrhein-Westfalen die wichtige Güterverkehrsachse Emmerich-Oberhausen zur Generalsanierung vorgesehen. In dieser Zeit setzt die DB möglichst viele Maßnahmen parallel um. Gleichzeitig vermeidet beziehungsweise reduziert die DB damit künftig Einschränkungen durch wiederkehrende Baumaßnahmen. Die zeitliche Reihung weiterer Korridorsanierungen wird derzeit mit der Branche diskutiert und mit dem Bund abgestimmt.

Um die Verbesserung der betrieblichen Qualität genauso wie die Generalsanierung der Infrastruktur und die Verdoppelung der Fahrgastzahlen zu bewältigen, baut die

DB weiter Personal auf und hat 2023 bundesweit mehr als 25.000 Neueinstellungen geplant. Voraussichtlich rund 9.000 Stellen werden zusätzliche Arbeitsplätze sein.

Grundsätzlich stellt die DB Netz AG die Kommunikation über Baumaßnahmen an die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen in einem geregelten Prozess sicher.

Hier wird zwischen langfristig geplanten, aber auch kurzfristigen Baubedarfen zur Sicherstellung der Verfügbarkeit der Infrastruktur unterschieden. Die Vorläufe der Informationen an die im Prozess Beteiligten unterscheiden sich demnach ebenfalls. Die Einbindung bei geplanten Großmaßnahmen (z. B. Bauarbeiten zum RRX) startet bereits mit Konsultationen, die bis zu 2 Jahre vor Baubeginn liegen. Wenn die konkreten Sperrbedarfe der Streckenbereiche vorliegen, erfolgt eine Information an die Eisenbahnverkehrsunternehmen in den folgenden zeitlichen Vorläufen:

- Maßnahmen mit umfangreichen Auswirkungen auf den Bahnbetrieb, zugscharfer Kommunikationsbeginn 24 Wochen vor Baubeginn.
- Maßnahmen mit lokalen Auswirkungen auf den Bahnbetrieb, zugscharfer Kommunikationsbeginn 10 Wochen vor Baubeginn.
- Kurzfristige Maßnahmen möglichst 6 Wochen vor Baubeginn.

Die fristgerechte Kommunikation der Baustellenplanung, insbesondere der Baumaßnahmen mit umfangreichen Auswirkungen für den Bahnbetrieb, konnte gegenüber den vergangenen Jahren deutlich erhöht werden. Dadurch konnte eine frühzeitige Koordination und Kommunikation der Baustellenplanung sichergestellt werden. Insbesondere bei den Großbaumaßnahmen mit umfangreichen Auswirkungen für den Bahnbetrieb wurde in Abstimmung mit dem Land NRW und den Aufgabenträgern ein zusätzliches Kommunikationspaket aufgesetzt, um die Reisendeninformation und -kommunikation deutlich zu verbessern. Dies beinhaltet u.a. zusätzliches Personal an den Bahnhöfen zur Information der Reisenden oder ein einheitlicher Auftritt des Schienenersatzverkehrs über alle von der Baustelle betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Eine weitere Stärkung der Robustheit der Infrastruktur insbesondere im kurzfristigen Störfall begrüßen wir ausdrücklich. Das Robuste Netz NRW leistet hierzu mit den bisherigen Tranchen 1 und 2, unter anderem mit zahlreichen signaltechnischen Maßnahmen, einen wesentlichen Beitrag.

Das Vorgehen zur Auswahl der Maßnahmen und der vertraglichen Vereinbarung ist auch für uns ein Musterbeispiel für eine schnelle und effiziente Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen. Die Realisierung weiterer Maßnahmen im Rahmen des Landesprogramms Robustes Netz NRW bietet auch aus unserer Sicht zusätzliche Möglichkeiten zur nachhaltigen Steigerung der Stabilität der Infrastruktur in NRW. Im Fokus sehen wir ebenfalls weitere Maßnahmen im Bereich des konstruktiven Ingenieurbaus (Weichenverbindungen, Gleiswechselbetrieb, zusätzliche Blockteilungen, Bahnsteige, Wendeanlagen und Überholungsgleise).

Aus der Entwicklung des SPNV-Marktes NRW wird von vielen Marktteilnehmer die Einschätzung geteilt, dass zur Erhöhung der Attraktivität des Schienenverkehrs die Qualität, Zuverlässigkeit und das Angebot verbessert bzw. ausgebaut werden müssen. Weiterhin muss sich die Branche zukünftig besser auf ein volatiler und weniger planbares System einstellen und die Robustheit insgesamt erhöhen.

Der Aspekt der Robustheit ist auch nach unserer Einschätzung im Betrieb der wesentliche Anker. Aus unserer Sicht ist es sinnvoll, in zukünftigen Vergabeverfahren genau diesen Aspekt zu stärken. Dabei sollten (positive) Anreize geschaffen werden wie beispielsweise vorgeschriebene Ausbildungsquoten, Personalgewinnungs-aktivitäten, zusätzliche Bereitschaften, mehr Sicherheitspersonale u.a. Außerdem sollte der Blick auf realistisch mit guter Betriebsqualität fahrbare Verkehrskonzepte in einem infrastrukturell stark belasteten / überlasteten Schienennetz in NRW gerichtet werden. Ebenso wichtig ist ein Bahnhofsprogramm für kapazitätsstarke, barrierefreie, attraktive, klima- und anschlussfreundliche Bahnhöfe mit regionaler Identität. Eine ganzheitliche Betrachtung von Bahnhof und Quartier mit einer ganzheitlichen Finanzierung sind Voraussetzung für eine erfolgreiche Verkehrswende.

Diese Herausforderungen der kommenden Jahre sind von der Branche gemeinschaftlich zu lösen.

Die DB unterstützt grundsätzlich das Bestreben, in Nordrhein-Westfalen die Attraktivität des umwelt- und klimafreundlichen Schienenpersonennahverkehrs zu erhöhen und zu stärken sowie die integrierten Fernverkehrs- und Nahverkehrskonzepte zum Wohle der Kund:innen weiterzuentwickeln.