

20.11.2012

Antrag

der Fraktion der CDU

Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen ausbauen - Fernverkehr verbessern

I.

Nordrhein-Westfalen verfügt über ein gut ausgebautes Nahverkehrsnetz. Vor dem Hintergrund des zu erwartenden Gesamtverkehrswachstums ist es allerdings erforderlich, das Nahverkehrsnetz weiter zu entwickeln. Klar ist, dass ohne den Ausbau der Infrastruktur eine spürbare Verbesserung nicht zu realisieren sein wird. In diesem Zusammenhang ist der Rhein-Ruhr-Express (RRX) als zentrales Projekt zu nennen. Neben dem berechtigten Ziel des RRX-Ausbaus muss Vorsorge getroffen werden, damit es durch Aufbau und Betrieb des RRX nicht zu Verschlechterungen des ÖSPV-Angebots in einzelnen Landesteilen kommt. Darüber hinaus dürfen auch keine negativen Auswirkungen auf das Fernverkehrsangebot, wie beispielsweise das Intercity-Netz der Deutschen Bahn, eintreten.

Nach der Abschaffung des Interregio-Netzes als Regionen verbindendem Angebot zwischen Nah- und Fernverkehr sind in jüngerer Zeit auch Intercity-Strecken ausgedünnt oder eingestellt worden. Es ist generell festzustellen, dass oftmals die Streichung der eigenwirtschaftlichen Fernverkehrsverbindungen durch Verdichtung im Nahverkehrsangebot ersetzt wird. Damit müssen die Kosten gemeinwirtschaftlich durch die jeweiligen Zweckverbände finanziert werden. So verkehrt zum Beispiel die „Mitte-Deutschland-Verbindung“ (Düsseldorf - Ruhrgebiet – Hamm – Paderborn – Kassel – neue Bundesländer) heute mit lediglich drei Zugpaaren täglich gegenüber der früher bestehenden 2-stündlichen Verbindung. Die Verbindung Münster – Siegen – Frankfurt, die früher stündlich verkehrte, ist heute eingestellt und wurde durch Nahverkehrsverbindungen ersetzt. Beschlossen ist die Einstellung der Verbindung Köln – Bonn – Trier - Luxemburg.

Alternative Wege sind möglich, wie das Beispiel Niedersachsen zeigt. Durch bilaterale Vereinbarungen zwischen Bahnunternehmen und der jeweiligen Landesregierung ist es vorbildhaft gelungen, den Intercity nicht zugunsten des Nahverkehrs zu streichen oder auszudünnen, sondern dessen Fahrten in das örtliche Nahverkehrsangebot zu integrieren. Dies gilt beispielsweise für den IC-Abschnitt Hannover – Bremen - Norddeich. Diese Lösung bietet viele Vorteile: Zum einen sind die Rentabilität sowohl der Nahverkehrsbetreiber als auch des Fernverkehrsbetreibers erhalten geblieben. Zum anderen werden die Steuermittel für Ausbau und Betrieb des SPNV effizient eingesetzt und die Fahrgäste des Fernverkehrs

Datum des Originals: 20.11.2012/Ausgegeben: 20.11.2012

aus der jeweiligen Region, aber auch aus entfernteren Zustiegsorten, müssen unter keiner Angebotsverschlechterung leiden.

II. Der Landtag stellt fest:

Im Zuge der Novelle des ÖPNV-Gesetzes NRW soll dem Ziel der Schaffung des RRX zwischen Dortmund und Köln Gesetzesrang eingeräumt werden. Neben der unklaren Realisierung und zeitlichen Perspektive der erforderlichen Infrastrukturentwicklung besteht für das Projekt ein erheblicher finanzieller Mittelbedarf, die das Projekt RRX dem verbleibenden SPNV in Nordrhein-Westfalen entziehen könnte.

Darüber hinaus ergeben sich besondere Herausforderungen an den Erhalt des Nah- und des Fernverkehrsangebots insbesondere im ländlichen Westfalen. Im Rahmen der Expertenanhörung zum ÖPNV-Gesetz wurde durch Intraplan Consult GmbH dargestellt, dass erhebliche Nachfrageverlagerungen vom Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) auf den RRX zu erwarten sind. Dies liegt an den ähnlichen Fahrzeiten des geplanten RRX im Vergleich mit denen des SPFV, an der dichteren Taktfolge sowie an den, im Vergleich mit dem SPFV, deutlich günstigeren Fahrpreisen für den RRX. Weiter wird dargelegt, dass die Bedienungshäufigkeiten des SPFV zwischen Dortmund Hbf. und Köln Hbf. bei Realisierung des RRX um acht Züge je Tag und Richtung und zwischen Düsseldorf Hbf. und Köln/Bonn Flughafen um weitere acht Züge je Tag und Richtung reduziert werden könnten. Die bei der Expertenanhörung zur Novelle des ÖPNV-Gesetzes am 1. Oktober 2012 im Landtag von Nordrhein-Westfalen anwesenden DB-Beauftragten haben diese Darstellung weder qualitativ noch quantitativ dementiert. Zur Nachfrageverlagerung wird seitens der Deutschen Bahn ausgeführt: „Das von SMA, ITP und BVU in 2006 erstellte Gutachten zur Bewertung des Rhein-Ruhr-Expresses in NRW geht von Nachfrageverlagerungen vom Fernverkehr auf das Nahverkehrsangebot in der Größenordnung von 240 Mio. Pkm aus.“

Damit sind folgende Linien gefährdet oder von Ausdünnung bedroht:

- Köln – Ruhrgebiet - Oberhausen – Recklinghausen – Münster – Rheine – Emden - Norddeich
- Köln – Ruhrgebiet – Hamm – Gütersloh – Bielefeld – Hannover – Minden - Leipzig/Berlin
- Ruhrgebiet – Dortmund – Hamm – Soest – Lippstadt – Paderborn – Altenbeken – Kassel

Die Strecke Köln – Bonn – Trier – Luxemburg soll bereits eingestellt werden.

Ziel muss es daher sein, durch Gespräche mit den Zweckverbänden und mit den Fernverkehrsbetreibern, insbesondere mit der Deutschen Bahn, eine Kürzung des Intercity-Angebots zu verhindern und stattdessen das Intercity-Angebot in ein Gesamtangebot zu integrieren. Im Rahmen der Gespräche muss die Beseitigung der finanztechnischen und organisatorischen Hürden geregelt werden, die sich ergeben, wenn Nah- und Fernverkehr enger miteinander verwoben werden. Im Falle einer erfolgreichen Integration der IC-Fahrten in den Fahrplan des RRX ergeben sich für alle Nutz Vorteile: Die Zweckverbände müssen weniger Nahverkehrsfahrten aus der steuerfinanzierten ÖPNV-Pauschale finanzieren, da diese Fahrten durch wirtschaftlich stabilisierte, weitgehend nutzerfinanzierte IC-Fahrten ersetzt werden.

III. Der Landtag beschließt:

1. Der Landtag von Nordrhein-Westfalen hält an allen Maßnahmen des Bahngipfels fest, die im Frühjahr 2010 von der damaligen Landesregierung mit dem Bund und mit der Deutschen Bahn AG vereinbart worden sind. Dazu gehört der RRX.
2. Der Landtag von Nordrhein-Westfalen fordert die Landesregierung auf, umgehend Gespräche mit den Zweckverbänden und den Fernverkehrsbetreibern, insbesondere der Deutschen Bahn, aufzunehmen, um eine Kürzung des Intercity-Angebots zu verhindern und stattdessen das Intercity-Angebot möglichst in ein Gesamtkonzept mit dem RRX zu integrieren.

Karl-Josef Laumann
Lutz Lienenkämper
Bernhard Schemmer
Klaus Vossemer
Henning Rehbaum
Arne Moritz

und Fraktion