



Sachverständigenbüro Prof. Rösch GmbH, Darmstädter Straße 62, 64354 Reinheim  
Landtag Nordrhein-Westfalen  
MdL Herrn Matthias Goeken

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
18. WAHLPERIODE  
  
**STELLUNGNAHME**  
**18/245**  
  
A11

# Stellungnahme

zum Antrag der Fraktion der CDU und  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

„Schienenpersonennahverkehr in Nord-  
rhein-Westfalen muss verlässlich sein“

## Unser Zeichen:

2023-P003

24. Januar 2023

### Anschrift/Kontakt

Sachverständigenbüro Prof. Rösch GmbH  
Darmstädter Straße 62  
64354 Reinheim  
Deutschland  
Telefon +49 6162 8098390  
Telefax +49 6162 8098399  
Büro Leipzig  
Herloßsohnstraße 2  
04155 Leipzig  
Telefon +49 341 24776077  
Telefax +49 341 24750369  
Mobil +49 172 6394723  
mail@svb-roesch.de  
www.svb-roesch.de

Zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2015  
Mitglied im Bundesverband öffentlich be-  
stellter und vereidigter Sachverständiger  
(BVS), im VDEI und im VDI

### Unternehmen

HRB 91439, AG Darmstadt  
Steuer-Nr. 007 242 16704 57  
USt.-IdNr. DE285205682

Geschäftsführende Gesellschafter  
Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Rösch, Eva Rösch

### Bankverbindung

Volksbank Odenwald  
IBAN: DE16 508 635 13 000 442 74 83  
BIC: GENODE51MIC

### Sachverständiger

Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Rösch

Öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständi-  
ger für Betrieb und Instandhaltung von Schienen-  
fahrzeugen

Sachverständiger des Eisenbahnwesens für die  
Sachgebiete „Fahrzeuge und deren überwa-  
chungsbedürftige Anlagen“ sowie „Maschinen- und  
elektrotechnische Anlagen“, anerkannt von der  
Baubehörde der Freien und Hansestadt Hamburg  
Gutachter im Fachgremium Bewertung von Schie-  
nenfahrzeugen, anerkannt von der Ingenieurkam-  
mer Sachsen-Anhalt

Leiter der UBS (AsBo) CSM-RA für Instandhaltung  
bei der RCT Rail GmbH  
stellv. Leiter der Konformitätsprüfungsstelle ECM  
bei der RCT Rail GmbH

Nach §40 (5) Ziff. 4 und 5 Österreichisches EisbG  
gleichzuhaltende Person für Betrieb und Instand-  
haltung von Schienenfahrzeugen

Schiedsgutachter, gelistet beim International Court  
of Arbitration of the International Chamber of  
Commerce (ICC), Paris

Eisenbahnbetriebsleiter nach EBV (D) und Betriebs-  
leiter nach EisbG (AT)

### 1. Ausgangssituation

Unser Zeichen:

2023-P003

24. Januar 2023

Die derzeit ungenügende Zuverlässigkeit und Qualität im SPNV hat sowohl bundesweit wirkende, strukturelle als auch spezifisch lokale Ursachen.

In den letzten fast dreißig Jahren seit der Bahnreform in 1994 ist die Verkehrsleistung erheblich gestiegen. Dies hat die Beanspruchung des Netzes beträchtlich erhöht, zumal das Netz insbesondere in den neunziger Jahren aus Kostengründen „optimiert“, d.h. in den meisten Fällen reduziert wurde. Mit dieser höheren Belastung durch dichtere Zugfolgen, höhere Geschwindigkeiten und schwerere Fahrzeuge wurde das vormals bestehende Gleichgewicht, die Instandhaltung des Netztes überwiegend „unter dem rollenden Rad“ durchführen zu können, massiv gestört.

Im Unterschied zu anderen europäischen Ländern nutzt in Deutschland der SPNV zum großen Teil Strecken, die auch vom Schienenpersonenfernverkehr und vom Schienengüterverkehr genutzt werden, also aufgrund dieser Mehrfachnutzung besonders beansprucht sind.

Hinzu kommt, daß die modernen Hochleistungsfahrzeuge mit hohen, elektronisch geregelten Antriebsleistungen, die inzwischen den dominierenden Anteil der Fahrzeugflotten darstellen, neue Schadbilder an den Schienen hervorgebracht haben, wie z.B. Head Checks (Rollkontaktermüdung), Schienenverriffelung etc.). Damit ist häufigeres Schienenschleifen erforderlich, wodurch weiteres Material der Schienen abgetragen wird und die Auswechslung noch früher notwendig wird.

Gerade in NRW mit einer der höchsten SPNV-Dichten in Deutschland tritt dies besonders gravierend zu Tage. Eine Entflechtung der Verkehre, verbunden mit dem eigentlich erforderlichen, umfangreichen Netzausbau wird in Deutschland und erst recht in NRW aufgrund der hohen Bebauungsdichte und der extrem langwierigen Planungs- und Genehmigungsprozesse, nicht zuletzt aber wegen fehlender finanzieller Mitteln nur sehr eingeschränkt möglich sein.

Eine Intensivierung der Instandhaltung scheidet häufig am fehlenden Personal, an den eingeschränkten Zeitfenstern für die Instandhaltung und an der finanziellen Ausstattung. Zudem erfordert bei größeren Maßnahmen das europäische Vergaberecht längere Vorlaufzeiten. Das hat zur Folge, daß anstelle regelmäßiger, kleinerer Instandhaltungsmaßnahmen immer mehr größere Sperrpausen mit umfangreicheren, länger dauernden Maßnahmen erforderlich werden, die den Verkehr massiv stören. Hinzu kommt, daß bei einem so hoch beanspruchten Netz und eine hochkomplexe Steuerung dieses Netztes jede technische Störung sofort gravierende, großräumige Auswirkungen hat.

---

## Schienenpersonennahverkehr in NRW muss verlässlich sein

Diese höhere Beanspruchung hat sich auch auf die Fahrzeuge ausgewirkt. Der Verschleiß ist gestiegen und gleichzeitig wurde das Instandhaltungspersonal in den letzten dreißig Jahren erheblich abgebaut. Dies wurde zwar durch die Anschaffung instandhaltungsfreundlicherer Fahrzeuge durchaus möglich, aber den gestiegenen Instandhaltungserfordernissen durch höhere Belastung wurde damit nicht Rechnung getragen. Üblicherweise werden die Instandhaltungsmaßnahmen in „sicherheitsrelevant“, zuverlässigkeitsrelevant“ und komfortrelevant“ eingeteilt. In vielen Werkstätten reicht die personelle Ausstattung nur noch für sicherheitsrelevante und teilweise für zuverlässigkeitsrelevante Arbeiten. Darunter leidet die Qualität (verschlossene WC, unbenutzbare Türen, verschmutzte Fahrzeuge etc.).

Unser Zeichen:

2023-P003

24. Januar 2023

Lokal kommt in NRW erschwerend hinzu, daß die Verkehrsdichte und der Nutzungsgrad besonders hoch sind und eigentlich im Sinne der ökologisch, energiepolitisch und wirtschaftlich erforderlichen Verkehrswende noch erheblich gesteigert werden müßten, und dies mit deutlich höherer Zuverlässigkeit und Qualität!

Mit der geplanten Einführung des europäischen Zugsicherungssystems ETCS wird im Endausbau die Zugfolge und damit die Netzkapazität erheblich gesteigert, was im derzeitigen System das Mißverhältnis von Belastung und Instandhaltung sowohl für die Infrastruktur als auch für die Fahrzeuge noch weiter verschlechtern wird.

Fazit: Das Schienennetz wird systematisch überbeansprucht und die Fahrzeuge werden recht und schlecht instand gehalten. Dieser Trend verschärft sich zusehends und wird früher oder später zu einem kollabierenden SPNV führen, wenn nicht grundlegend umgesteuert wird.

## 2. Erforderliche Maßnahmen

Unter den vorstehend genannten Rahmenbedingungen ist eine grundsätzliche Neujustierung des Gesamtsystems Schienenverkehr in den Bereichen Infrastruktur - Betrieb, Instandhaltung und Netzausbau - sowie Verkehr - Fahrzeuge, Betrieb, Instandhaltung - erforderlich. Dabei ist insbesondere das Zusammenwirken dieser Systemkomponenten wieder gesamthaft zu betrachten. Optimierungen einzelner Bereiche zu Lasten anderer Systembereiche müssen weitgehend ausgeschlossen werden. In der derzeitigen Verfasstheit des Systems Eisenbahn in Deutschland fehlen dafür oftmals die Anreize und Instrumente.

Mehr Ausweichgleise und Weichenverbindungen, längere Bahnsteige etc. sind richtig, aber werden das Problem allein nicht lösen.

Es ist insbesondere erforderlich, die finanzielle und personelle Ausstattung insbesondere der technischen Bereiche Infrastruktur und Fahrzeu-

---

## Schienenpersonennahverkehr in NRW muss verlässlich sein

ge dem tatsächlichen Bedarf anzupassen. Die wirtschaftlichen Vorteile hoher, digital beherrschter Komplexität insbesondere im Netzbetrieb sind im Kontext der Störanfälligkeit und der Störauswirkungen, auch in Bezug auf die Sicherheit durch Fremdeinwirkung, zu betrachten. Besonders aber ist dafür Sorge zu tragen, daß wieder ein Gleichgewicht zwischen betriebsbedingter Abnutzung und regelmäßiger Instandhaltung gefunden wird. Es ist langfristig keine Lösung, das Netz in Grund und Boden zu fahren und es dann längere Zeit für umfangreiche Instandsetzungsmaßnahmen zu sperren. Damit ist in Verbindung mit den überlagernd hinzukommenden Ad-hoc-Ausfällen keine hohe Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit erreichbar.

Es gibt, z.B. in Japan oder Süd-Korea, SPNV-Systeme, die das hervorragend beherrschen. Die sind nicht in allen Punkten vergleichbar, aber lernen kann man davon eine ganze Menge.

### 3. Zusammenfassung

Der Antrag enthält eine Anzahl richtiger Punkte, geht aber insgesamt nicht weit genug. Für die Lösung der derzeitigen Probleme sind grundlegende Analysen und Veränderungen im Gesamtsystem SPNV in NRW notwendig, nicht nur Kurieren an den Symptomen.

NRW könnte aufgrund seiner besonders hohen Verkehrsbelastung zur Modellregion für Europa werden, wenn es gelänge, wieder ein ausgewogenes System von Beanspruchung, Instandhaltung, Netzausbau und finanzieller und personeller Ausstattung zu schaffen. Das wird aber nur in einer konzertierten Aktion von Land, Bund und EU erfolgreich sein können.



Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Rösch

Unser Zeichen:

2023-P003

24. Januar 2023