



Stellungnahme des Fahrgastverbands PRO BAHN NRW e. V. zum SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse gemäß § 7 Abs. 4 ÖPNVG NRW (Vorlage 14/2242)

Der Fahrgastverband PRO BAHN NRW e. V. hat in seiner Stellungnahme zur Novellierung des ÖPNV-Gesetzes im Jahre 2007 das SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse als ein „kritisch zu beobachtendes Instrument“ bezeichnet. Wir haben seinerseits zwei Empfehlungen zur Ausgestaltung gegeben, die im vorliegenden Entwurf berücksichtigt worden sind. So ist einerseits nicht das gesamte bestehende Fahrplanangebot der einzelnen Linien festgeschrieben worden, sondern maximal 15 Zugpaare täglich. Andererseits wurden nicht die bestehenden Linienführungen fixiert, sondern es wurden anhand der heutigen Linienführungen Verkehrskorridore aufgeführt, auf denen das Angebot als Teil des Landesnetzes definiert wurde. Nur so ist es möglich, dass die jetzt zwischen Land, VRR AöR und DB Regio diskutierte Neuordnung des RE-Netzes im RRX-Korridor ohne weiteres mit dem jetzt vorgelegten Landesnetz kompatibel ist, da z. B. eine Durchbindung von der Haardachse an den linken Niederrhein (bisheriger RE 2) nicht festgeschrieben wurde.

Weiterhin wurde erfreulicherweise entgegen dem Gesetzestext darauf verzichtet, die Haltepunkte der Linien festzulegen. Offenbar hat sich die Einsicht durchgesetzt, dass im Sinne durchgehender Reiseketten (Stichwort ITF) RE-Züge nicht immer so schnell wie möglich, sondern in manchen Fällen auch nur so schnell wie nötig fahren müssen, um an den Knotenbahnhöfen Anschlüsse sicher zu stellen. Außerdem hängt die Haltepolitik auf einer RE-Linie auf bestimmten Streckenabschnitten auch davon ab, ob der Zweckverband noch ein zusätzliches alle Betriebszeiten umfassendes RB-Angebot bestellen kann oder der RE hier RB-Aufgaben mit erfüllen muss. Aktuelle Beispiele aus letzter Zeit hierfür sind der Abschnitt Wesel – Emmerich, wo tagsüber die RB 35 abbestellt werden musste und der RE 5 jetzt auch typische RB-Halte mitbedient, und der Abschnitt Hagen – Siegen, wo im Wochenendverkehr die RB 91 abbestellt wurde und der RE 16 die RB-Halte in diesen Zeiten alternierend anfährt. Ähnliches gilt auch für die Abschnitte Viersen – Venlo (RE 13) und Brilon Wald – Warburg (RE 17) mit einstufigen Zugangeboten im Stundentakt.

Für die Auswahl der zunächst vom Land vorgeschlagenen Linien wurden nach unserer Kenntnis Gutachter eingeschaltet. Leider sind die Untersuchungen nicht öffentlich bekannt, so dass wir die hierbei angewandten Methoden und Kriterien nicht bewerten können. Es gab dabei offenbar Grenzfälle wie die vom NWL nachbenannte RB 64 (Münster – Enschede). Ansonsten muss festgestellt werden, dass die übrigen von uns in der Stellungnahme zur Novellierung des ÖPNV-Gesetzes genannten räumlichen Defizite weiterhin bestehen. Dies gilt für den Oberbergischen Raum, das Lipperland sowie das südliche Westmünsterland und das westliche Vest mit der kreisfreien Stadt Bottrop. Auch hierfür für diese Regionen gilt das im Anschreiben zur Vorlage genannte Ziel „Stärkung regionaler Standorte durch Anbindung an die Ballungszentren des Landes“. Daher sollten nach unserer Ansicht die Verbindungen Köln – Marienheide (RB 25), auch im Hinblick auf den angestrebten Lückenschluss Richtung Lüdenscheid, Essen – Borken (RE 14) und (Gütersloh -) Bielefeld – Detmold – Altenbeken (RE 82) ebenfalls ins Landesnetz aufgenommen werden. Letztgenannte Verbindung erfüllt auch das Ziel „Vorsehen regionaler Zubringer zum Fernverkehr“ erfüllt, da sie den Großraum Bielefeld an die Mitte-Deutschland-Verbindung in Altenbeken und so über Kassel-Wilhelmshöhe an den Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der NBS Hannover – Würzburg Richtung Süddeutschland anschließt.

Perspektivisch gehören auch die geplanten grenzüberschreitenden SPNV-Verbindungen Emmerich – Arnhem und Kleve – Nijmegen als Verlängerungen der bestehenden RE-Linien zum Netz im besonderen Landesinteresse.

Die Sennebahn Bielefeld – Paderborn (RB 74) stellt hingegen im heutigen Zustand keine adäquate schnelle Verbindung dar und erreicht die Anschlüsse in Paderborn Richtung Kassel mit RB 89 bzw. Mitte-Deutschland-Verbindung nicht.

Weiterhin wird im Anschreiben zur Vorlage als Ziel des Landesnetzes u. a. der „Schutz durchgehender Verkehrsbeziehungen mit überregionalen Verbindungscharakter“ genannt. Dies soll im Folgenden anhand der Kursbuchstrecke 430 (Hamm – Paderborn – Warburg – Kassel) geprüft werden. Hier gehört auf dem Abschnitt Hamm – Paderborn der RE 11 zum Landesnetz, auf dem Abschnitt Paderborn – Warburg ist es die RB 89, deren Gesamtlaufweg von Münster bis Warburg geht. Zwischen Warburg nach Kassel ist der RE 17 (Hagen – Brilon Wald – Kassel) Teil des Landesnetzes. Zwischen RB 89 und RE 17 besteht eine durchgehende Reisekette mit Umsteigezeiten von 4 bzw. 5 Minuten in Warburg, nicht jedoch zwischen RE 11 und RB 89, hier beträgt der Übergang in Paderborn Hbf 112 Minuten bzw. 115 Minuten und stellt damit das Gegenteil eines Anschlusses dar (in Fachkreisen gern als „Anti-Anschluss“ bezeichnet). Dies widerspricht eindeutig dem Ziel „Schutz durchgehender Verkehrsbeziehungen mit überregionalen Verbindungscharakter“. Hinzu kommt, dass der zum Landesnetz zählende RE 11 nur montags bis freitags tagsüber verkehrt (am Wochenende verkehrt die RB 89 stattdessen stündlich mit beschleunigtem Fahrplan) und vormittags eine Taktlücke von vier Stunden besteht. Hier müssten nach bestehendem Fahrplan zusätzlich auch die von bzw. nach Warburg durchlaufenden Leistungen der RB 89 zwischen Paderborn und Hamm zum Landesnetz gehören, um die durchgehenden Reiseketten und auch ein Angebot an den Wochenenden abzudecken.

Weiterhin führt die weitgehende Ausrichtung des Landesnetzes anhand der bestehenden RE-Linien zu deutlichen Ungleichgewichten. So ist auf dem Abschnitt Hamm - Dortmund das gesamte Nahverkehrsangebot (3,5 Zugpaare pro Stunde) Teil des Landesnetzes, da es sich um RE-Linien handelt, auch wenn diese zum Teil RB-Aufgaben wahrnehmen (vor allem RE 3). Zwischen Dortmund und Bochum hingegen sind nur 2,5 Zugpaare pro Stunde festgelegt. Auf der Strecke Hagen – Wuppertal zählt mit 3 Zugpaaren pro Stunde ebenfalls ein überproportional hohes Angebot zum Landesnetz. Im Vergleich zu allen anderen Strecken ist der oben aufgeführte Abschnitt Hamm – Paderborn mit 0,5 Zugpaaren pro Stunde und nur montags bis freitags eindeutig zu gering bestimmt.

Auf einigen Linien in NRW ist die Kompatibilität des Regionalverkehrs mit dem Güterverkehr zu beachten. Insoweit besteht ein Konfliktpotenzial vor allem auf folgenden Streckenabschnitten:

- Emmerich - Oberhausen (EU-Vorrang-Korridor)
- Troisdorf - Linz - Neuwied (EU-Vorrang-Korridor)
- Hagen – Siegen-Weidenau – Wetzlar
- Aachen – Köln

Die EU möchte dem Güterverkehr auf solchen Korridoren Vorrang einräumen. Es sollte Vorsorge getroffen werden, dass eine möglichst hohe Kompatibilität zwischen Güterverkehr und SPNV erreicht wird, um eine nachhaltige Verschlechterung des Reisezugverkehrs zu vermeiden.

Nachdem die im Vorfeld befürchteten Einschränkungen durch eine flexible Definition des Landesnetzes vermieden wurden, stellt sich die Frage nach der Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit dieses neuen Instruments. Am ehesten kann es als SPNV-Rahmenplan verstanden werden. Hierbei müssten allerdings auch die Defizite, insbesondere in der Fahrplan- und Anschlussgestaltung, aufgezeigt werden. Ebenso sind Linienführungen weiter zu optimieren, um mehr attraktive Direktverbindungen anzubieten, insbesondere im Rahmen der RRX-Planung. Dies wird als Aufgabe des neuen KompetenzCenters ITF und des Landesarbeitskreises ITF genannt. Die interessierte Fachöffentlichkeit erwartet, über den Fortgang dieser Arbeiten regelmäßig informiert zu werden.