



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

Landtag Nordrhein-Westfalen

z. Hd. Herrn Harald Holler

Postfach 10 11 43

40002 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME
16/619**

A02, A11

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

Mülheimer Str. 91

47058 Duisburg

Fon 0203 398 1698

Fax 0203 289 4898

✉ info@probahn-nrw.de

🌐 www.probahn-nrw.de

Ihr Ansprechpartner:

Lothar Ebbers

Neugahleener Straße 20

46149 Oberhausen

Fon 0208 635 1916

✉ ebbers@probahn-nrw.de

Duisburg, den 05. April 2013

Stellungnahme zum Antrag "Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen ausbauen – Fernverkehr verbessern" (Drucksache 16/1474) zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr am 15.04.2013

Sehr geehrte Damen und Herren,

vor Beantwortung der ergänzenden Fragen der Fraktionen möchten wir einige grundsätzliche Anmerkungen zum Schienenpersonenfernverkehr seit der Bahnreform und den Möglichkeiten der Integration von Fernverkehr und Nahverkehr einbringen.

A. Der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) nach der Bahnreform

Bei der Bahnreform wurde die Zuständigkeit im Eisenbahnpersonenverkehr aufgeteilt. Für den Fernverkehr liegt die Verantwortung beim Bund, für den Nahverkehr bei den Ländern. Im neu eingefügten Artikel 87e des Grundgesetzes wurde in Absatz 4 festgehalten: "Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt." Wir können feststellen, dass seitdem keine Bundesregierung aktiv diese grundgesetzliche Gemeinwohlverpflichtung erfüllt hat, das angesprochene Bundesgesetz für das Verkehrsangebot gibt es bis heute nicht.

Bei der Bahnreform wurde die Trennlinie zwischen Nah- und Fernverkehr betrieblich entlang den Produkten der Deutschen Bahn gezogen: ICE, IC, IR (InterRegio) und Nachtzüge wurden dem Fernverkehr zugeschlagen, die übrigen Produkte dem Nahverkehr. Es ist evident, dass diese zwischen IR und RE angesetzte Trennlinie nicht sauber zwischen eigenwirtschaftlich betreibbaren Linien und nur gemeinwirtschaftlich fahrbaren Linien differenzieren kann. Das IR-Netz war in der Summe defizitär und wurde in der Folge stark reduziert, und zum Fahrplanwechsel im Dezember 2002 wurde das Produkt IR bis auf zwei Linien im Osten, die bis 2006 ebenfalls ausliefen, ganz eingestellt. Die stärkeren Linien wurden als IC weitergeführt, darunter die NRW bedienenden

Linien Norddeich – Münster – Köln – Luxemburg, Leipzig – Hannover – Köln, Berlin – Hannover – Amsterdam und die Mitte-Deutschland-Verbindung von NRW über Paderborn – Kassel – Erfurt nach Sachsen. Verbunden war diese Umstellung mit wesentlichen tariflichen Änderungen: Als Tarifgrundlage galt nicht mehr der nach Kilometern berechnete Nahverkehrspreis (Kategorie C), sondern der höhere, als Relationspreis festgesetzte IC-Preis (Kategorie B), Verbundfahrausweise wurden überwiegend nicht mehr anerkannt (für den IR galt bis dahin ein Zuschlag von 3 DM bzw. 1,50 € pro Fahrt). Nur für Verbundzeitkarten wurde ein IC-Monats-Zuschlag angeboten (aktueller Preis: 64,80 € bzw. 55,00 € im Abonnement). Die Nutzerzahlen dieses Angebots lagen z. B. im VRR vor der Einführung des direkten RE 2 von Münster nach Düsseldorf im niedrigen vierstelligen Bereich, inzwischen sind sie unter 1000.

Da die Regionalisierungsmittel als Kompensation für die weggefallenen IR-Verbindungen leicht aufgestockt wurden, konnten im Rahmen des Integralen Taktfahrplans NRW Stufe 2 (ITF 2) einige Ersatzverbindungen mit RE-Zügen eingerichtet werden, so der RE 16 (Essen – Hagen – Siegen).

Das Zugangebot auf den in IC umgewandelten IR-Linien entwickelte sich überwiegend negativ, mit Ausnahme der Verbindung Berlin – Amsterdam (IC 77), auf der der grenzüberschreitende Verkehr in die Niederlande auf einen durchgängigen Zwei-Stunden-Takt erweitert wurde.

Die Mitte-Deutschland-Verbindung (IC/ICE 51) wurde acht Jahre lang von den betroffenen Bundesländern bezuschusst, wodurch ein Zwei-Stunden-Takt möglich war, anschließend reduzierte die DB den Fahrplan auf zwei tägliche Fahrtenpaare und ein drittes an Freitagen und Sonntagen, ergänzt durch ein ICE-Fahrtenpaar Rhein-Ruhr – Kassel – München.

Auf der Linie Norddeich – Luxemburg (IC 35) wurde der Südast von Köln nach Luxemburg deutlich reduziert (nur noch zwei Zugpaare bis Luxemburg) und soll in einigen Jahren ganz entfallen. Der nördliche Ast wird am Tagesrand nur in der Sommersaison und an bestimmten Wochentagen bedient. Ein Beispiel für das unübersichtliche Angebot: Der letzte IC von Norddeich nach Köln fährt an Sonntagen, weiterhin mittwochs und donnerstags vom 17.07. bis 24.10.2013 sowie freitags und samstags vom 12.04. bis 02.11.2013.

Auch auf der Verbindung Köln – Hannover – Leipzig (IC 55) gibt es tagsüber keinen durchgehenden Zwei-Stunden-Takt mehr, weitere Lücken bestehen an den meisten Tagen am Tagesrand. Zwischen Köln und Dortmund fahren teilweise ICE-Züge in der entsprechenden Fahrplanlage.

Insgesamt kann das 2002 gestartete Geschäftsmodell der DB, IR-Verbindungen in IC-Linien umzuwandeln, weitgehend als gescheitert angesehen werden. Die Aussichten für die nächsten Jahre sind ebenfalls ungünstig, da jetzt die Anschaffung neuer Fahrzeuge ansteht, während bislang mit den von der Bundesbahn übernommenen Altfahrzeugen kalkuliert werden konnte.

Bereits im Januar 2003 hatte die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV (BAG SPNV) ein "Konzept zur Entwicklung eines interregionalen Expressnetzes" (RE X-Netz) veröffentlicht, das ein bundesweites Netz für integrierte Nah- und Fernverkehrslinien als Ersatz des früheren IR-Netzes aufzeigte. Leider haben weder Bund noch DB dieses Konzept ausreichend zur Kenntnis genommen. Seit 2008 wirbt die Initiative Deutschland-Takt, an der neben der BAG SPNV u. a. auch die Fahrgastverbände PRO BAHN und VCD beteiligt sind, für einen bundesweiten ITF von Nah- und Fernverkehr.

B. Möglichkeiten der Integration von SPFV in den SPNV

PRO BAHN hält ein integriertes Angebot von Fern- und Nahverkehr generell für ein erstrebenswertes Ziel, soweit die jeweiligen Anforderungen nicht zu weit auseinander liegen. Der Fernverkehrszug sollte nicht zu viele Halte bedienen müssen. Die auf einigen Strecken wie Essen – Recklinghausen – Münster, Hamm – Bielefeld, Hagen – Siegen oder Mönchengladbach – Aachen verkehrenden RE-Linien sind eher beschleunigte Regionalbahnen, eine Integration der Fernverkehrsangebote in diesen Takt wäre kontraproduktiv. Ebenso kann eine Überlastung auf Teilabschnitten durch starken Pendlerverkehr die Qualität einer Fernverkehrsverbindung beeinträchtigen, dies gilt in NRW insbesondere für die RRX-Hauptachse. Notwendig ist ein durchgehendes Angebot ohne Taktlücken und komplizierte Verkehrstagsregelungen mit möglichst identischen Zwischenhalten oder aber leicht merkbaren Bedienungsregeln (z. B. Halt an bestimmten Bahnhöfen jeweils alle zwei Stunden).

Für eine Angebotsintegration kommt von den IC-Linien in NRW am ehesten der Abschnitt Hamm – Paderborn – Kassel der Mitte-Deutschland-Verbindung in Frage. Die Linien nach Norddeich und Hannover – Leipzig verkehren in einem Zwei-Stunden-Takt neben einem RE im Stundentakt, die Integration stellt sich als problematisch dar. Ähnlich sieht es auf den weggefallenen ehemaligen IR-Strecken aus: Sowohl zwischen Duisburg, Mönchengladbach und Aachen als auch zwischen Hagen, Siegen und Gießen verkehren abschnittsweise stündliche RE-Linien in längeren Relationen. Eine Fernverkehrslinie könnte – außer zwischen Siegen und Gießen – wohl nur obenauf angeboten werden. Im RRX-Hauptkorridor Köln – Duisburg – Dortmund – Hamm sehen wir die Einbeziehung von IC-Linien in den angedachten 15-Minuten-Takt des RRX zwischen Köln und Dortmund als nicht zielführend an, da der Einsatz von üblichen Fernverkehrsgarnituren den notwendigen schnellen Fahrgastwechsel an den Zwischenstationen kaum erlaubt. Auch das niedersächsische Vorbild sieht eine Angebotsintegration mit Anerkennung des Nahverkehrstarifs nur auf dem Abschnitt Bremen – Norddeich vor. Zwischen Bremen und Hannover verkehrt der IC zusammen mit dem ICE Bremen – München ungefähr stündlich, die RE-Linien von Bremerhaven und Norddeich ergänzen sich zu einem weiteren Stundentakt mit zusätzlichen Zwischenhalten.

Anders als beim Angebot stellt sich die Frage der tariflichen Integration dar. Dazu ein Blick über die Landesgrenzen: In der Schweiz sind die IR, IC/EC und ICE durchweg ohne Zuschläge und auch in den Verkehrsverbänden nutzbar. In Belgien sind IC und IR ebenfalls zuschlagfrei. In den Niederlanden hat nur der Thalys ein spezielles Preissystem, der ICE International kann mit einem Zuschlag von 2 € genutzt werden, Inhaber von Zeitkartenabonnements fahren zuschlagfrei. Der IC Berlin – Amsterdam ist ebenso wie alle inländischen IC generell zuschlagfrei. Für den Fyra auf der Schnellverkehrsstrecke HSL Zuid ist ein Zuschlag von 2,30 € fällig, Monatszuschläge kosten 60 €.

Die Deutsche Bahn hat 2002 zeitgleich mit der Abschaffung des IR ihr Preissystem umgestellt, seitdem wird nicht nur beim ICE, sondern auch beim IC ein Relationspreissystem statt des bis dahin üblichen Kilometertarifs plus Zuschlag angewandt. Die Weiterentwicklung der Nahverkehrstarife (z. B. NRW-Tarif) hat die Differenz zwischen den Preisen des Fernverkehrs und des Nahverkehrs oftmals noch vergrößert. Besonders skurril war es jahrelang auf der Mitte-Deutschland-Verbindung zwischen Paderborn und Hamm, als ein Stundentakt aus ICE, IC und RE zu drei verschiedenen Tarifen mit unterschiedlichen Bedingungen gefahren wurde. Daraus ziehen wir die Schlussfolgerung, dass eine Angebotsintegration nur mit möglichst vollständiger tariflicher Integration Erfolgsaussichten bietet.

Wie das Beispiel LNVG Niedersachsen, aber auch der aktuelle Vertragsabschluss in Baden-Württemberg (Gäubahn Stuttgart – Singen – Zürich) zeigen, kann eine solche Vereinbarung nur im Zusammenhang mit anstehenden Ausschreibungen im Regionalverkehr erfolgen, ansonsten würde den bestehenden Verkehrsverträgen die wirtschaftliche Grundlage entzogen. Bei der Gesamtbewertung muss neben den Entgelten, die der DB für die Nutzung der Fernverkehrszüge zum Nahverkehrstarif bezahlt werden müssen, auch der Einnahmeausfall bei den Nahverkehrszügen berücksichtigt werden. Da bislang die an den DB-Fernverkehr zu entrichtenden Ausgleichs-

zahlungen von der Anzahl der Fahrgäste, die diesen zum Nahverkehrstarif nutzen, abhängen, bietet sich dieses Modell kaum für starke Relationen wie auf der RRX-Hauptachse an.

Zielführend ist aus Sicht von PRO BAHN das Konzept des Deutschland-Takts. Nur systematisch vertaktete Angebote mit optimierten Anschlüssen können in einem polyzentrischen Land wie Deutschland eine gute Vernetzung der Bahn bis in die Fläche bieten. Um diese Wegeketten frei nutzen zu können, ist dafür eine weitgehende tarifliche Integration der Angebote notwendig. Ebenso muss die Vergabe von Fahrplantrassen hierauf ausgerichtet werden. Dieses Konzept kann nicht alleine durch die Länder und Aufgabenträger erreicht werden, hierfür muss der Bund sowohl als politisch Verantwortlicher für die Fernverkehrsangebote als auch als Eigentümer der Deutschen Bahn aktiv werden. Die Deutsche Bahn ist in ihrer jetzigen Struktur als integrierter Konzern in der Rechtsform einer AG nicht imstande, die notwendigen Entscheidungen selbständig herbeizuführen.

Im folgenden geben wir auf die Fragenkataloge Antworten.

CDU-Fraktion/FDP-Fraktion

1. Die bestehende Planung für den RRX sieht neben den RRX-Linien insgesamt acht mögliche Fahrplantrassen für den Fernverkehr zwischen Köln und Dortmund vor. Da die in Frage kommenden Linien nur maximal alle zwei Stunden und teilweise nur auf Teilabschnitten des RRX-Hauptkorridors wie Köln – Duisburg verkehren, ist durch die Integration von IC-Linien keine systematische Ergänzung des RRX-Angebots abzusehen. Am ehesten kann die Integration dazu dienen, das Angebot auf bestimmten Außenästen zu verbessern, z. B. in Relationen wie Recklinghausen – Gelsenkirchen – Köln, die vom RRX nicht umsteigefrei angeboten werden.

2. Bonn und Münster sind stündlich durch die IC-Linien 30/31 von Süddeutschland über Koblenz nach Hamburg, die keinesfalls gefährdet sind, angebunden, für Bielefeld gilt gleiches für die ICE-Linie 10 von Rhein-Ruhr nach Berlin. Aufgrund der Häufigkeit und der damit erreichbaren Fernziele bilden diese Linien das Rückgrat der Fernverkehrsanbindung dieser Städte. Ein Wegfall der übrigen IC-Linien, die durchweg geringer nachgefragte Fernverkehrsziele anfahren, würde das Angebot zwar spürbar reduzieren, hätte aber kein Abhängen der Städte vom Fernverkehr zur Folge.

Oberhausen ist ungefähr zweistündlich an die ICE-Linie 78 (Frankfurt – Amsterdam) angebunden, die in Richtung Süden ein attraktiveres Ziel anfährt als der IC nach Koblenz – Luxemburg, zumal der RE 5 zeitnah ebenfalls zwischen Oberhausen nach Koblenz verkehrt. Ein Wegfall der IC-Linie 35 würde das Fernverkehrsangebot halbieren, die einzige Direktverbindung nach Münster entfiel, die Ersatzverbindungen nach Münster sind aufgrund ungünstiger Anschlüsse deutlich schlechter.

Für die übrigen Städte bilden die gefährdeten IC-Linien das gesamte bzw. überwiegende Fernverkehrsangebot. Da diese Linien im Fernbereich weniger nachgefragte Ziele anfahren, ist die Nutzung zu diesen Fernzielen eher begrenzt, allerdings bieten sie fast überall die einzigen Direktverbindungen mit Köln. Ein Teil der Städte wird auch von Wochenendverstärkerzügen (vor allem freitags und sonntags) insbesondere nach Hamburg und Berlin angefahren, diese dürften auch zukünftig weiterhin angeboten werden und würden ein Restangebot darstellen, wie es heute z. B. auch für Mönchengladbach geboten wird.

3. Bei einem Herunterfahren des Angebots auf den IC-Linien sehen wir voraus, dass zunächst einzelne Direktzüge umlaufoptimiert zu passenden Zeiten angeboten werden, wie es bereits auf der Mitte-Deutschland-Verbindung der Fall ist. Bei den Verbindungen zur ostfriesischen Nordseeküste dürften diese noch stärker wochentags- und saisonabhängig verkehren. Ansonsten

sind diese Ziele nur noch mit Umstiegen erreichbar. In den letzten Jahren sind die entsprechenden Direktverbindungen von NRW in den Harz bzw. den Schwarzwald bereits weggefallen.

4. Wie unter 1. aufgeführt, sieht der RRX-Ausbau ausreichende Kapazitäten auf dem Hauptkorridor vor. Dies bietet auch Möglichkeiten für weitere Fernverkehrsanbieter wie den Hamburg-Köln-Express (HKX). Der Durchgangsgüterverkehr wird weitestgehend über parallele Schienenstrecken geführt (z. B. Wedau-Troisdorfer und Hamm-Osterfelder Bahn), nur im Quell- und Zielverkehr fahren Güterzüge auf dem RRX-Hauptkorridor.

5. Die fraglichen IC-Linien sind im RRX-Korridor meist recht gut ausgelastet, für die Mitnahme weiterer Fahrgäste müssten teilweise die Kapazitäten erhöht werden. Es ist zu bezweifeln, ob sich das in jedem Fall rechnet.

6. Wie unter Punkt B. dargelegt, sehen wir am ehesten bei der Mitte-Deutschland-Verbindung auf dem Außenast Hamm – Kassel eine Angebotsintegration als möglich an, wodurch RRX-Betriebsleistungen eingespart werden können.

7. Die Umstellung erfolgt ab Dezember 2013 und nur für den Abschnitt Bremen – Norddeich. Ob hierdurch weniger Zuschüsse erforderlich sind, lässt sich schwer abschätzen, da eine alternative Nahverkehrsverbindung nicht ausgeschrieben wurde.

SPD-Fraktion/Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

3. Aufgrund der heutigen Finanzierungsstruktur des SPNV sind die Mittel aus dem Entflechtungs- und Regionalisierungsgesetz unverzichtbar, Reduzierungen würden neben drastischen Leistungseinschränkungen auch Streichungen bzw. Streckungen notwendiger Investitionen bedeuten.

4. Nein. Insbesondere bei den Investitionen ist bereits ein erheblicher Nachholbedarf feststellbar.

6. Gerade im SPNV sind die Steigerungen ganz eindeutig auf die Angebotsverbesserungen im Rahmen von ITF 1 und ITF 2 zurückzuführen. Das 2011 eingeführte neue RE-Konzept hat bereits jetzt zu deutlichen Nachfragezuwächsen auf den betroffenen Linien geführt.

7. Wenn für die RRX-Leistungen an anderer Stelle Betriebsleistungen gestrichen würden, wären negative Auswirkungen nicht ausgeschlossen. Die Zweckverbände haben das RRX-Konzept gegenüber der Bundesstudie deutlich nachgebessert, um weitere Direktverbindungen z. B. von der Haard-Achse und der Hellweg-Strecke zu sichern. Das jetzige Konzept sieht vor, die Hollandstrecke nur noch an Düsseldorf anbinden, heute kann mit dem RE 5 bis Köln, Bonn und Koblenz durchgefahren werden. Hier könnten Fahrgastverluste eintreten, zumal der Fernverkehr auf der Hollandstrecke nur Oberhausen Hbf bedient. Ebenso sehen wir den Wegfall der RE-Halte Düsseldorf-Benrath und Köln-Mülheim kritisch, zumal beide Halte wichtige Nahverkehrsknoten mit Wirkung weit über den jeweiligen Stadtteil hinaus sind.

Von der Realisierung der RRX-Infrastruktur versprechen wir uns die Auflösung bedeutender Engpässe im Schienennetz, wodurch die Betriebsqualität landesweit verbessert wird, einerseits durch größere Pünktlichkeit der Fernverkehrslinien und der langlaufenden RE-/RRX-Linien, zum anderen durch eine größere Anschlusssicherheit in den Knoten. Kritisch sehen wir einzelne angedachte Infrastrukturrückbauten wie den Entfall des Bahnsteigs an den Ferngleisen in Düsseldorf-Benrath.

8. Über dieses EU-Ziel haben wir keine näheren Informationen.

9. Direktverbindungen werden generell als attraktiv eingeschätzt, oft unabhängig von der Gesamtfahrzeit. Dabei sind insbesondere bei regelmäßigen Nutzern (z. B. Berufspendler) deutliche Nachfrageeffekte sichtbar, wie zuletzt bei der Durchbindung des RE 2 von Münster nach Düsseldorf. Im SPFV halten vor allem Urlaubsreisende, Senioren und Mobilitätseingeschränkte Direktverbindungen für besonders wichtig. Ein Wegfall führt dabei oft zum Verzicht auf die Nutzung der Bahn oder gar Verzicht auf die Reise.

10. Wie unter B. ausgeführt, kann der Deutschland-Takt das Erfolgsmodell ITF auch auf den Fernverkehr ausweiten.

11. Ähnlich wie beim RRX sollten diese beiden Korridore abschnittsweise untersucht werden, um zunächst die größten Engpässe auszubauen. Dabei handelt es sich um BVWP-Projekte ABS Lünen – Münster und ABS Minden – Seelze, die deutliche Verbesserungen im Fern-, Nah- und Güterverkehr ermöglichen würden.

12. Wir erwarten auf dem Korridor Rhein-Ruhr – Hamburg eine Angebotsausweitung über den bereits seit 1978 fast unverändert bestehenden Stundentakt hinaus. Neben einer stündlichen Verbindung (wahrscheinlich dann als ICE) besteht hier Potential für mindestens einen weiteren Zwei-Stunden-Takt, der z. B. Oberhausen und Gelsenkirchen einbeziehen könnte. Da beim Korridor Amsterdam – Berlin nicht unbedingt das Potential für eine stündliche Bedienung gegeben ist, wären auch zusätzliche Verbindungen Münster – Osnabrück – Berlin denkbar.

13. Wir haben die dringenden Teilprojekte unter 11. genannt.

14. und 15. Das bestehende Trassen- und Stationspreissystem von DB Netz bietet keinerlei Anreizwirkung für zusätzliche Verkehre, die schwächere Auslastung erwarten lassen, und wirkt daher eher prohibitiv. Bessere Anreize gäbe auf den meisten Strecken ein Umlagesystem, bei dem zusätzliche Trassenbestellungen zu geringeren Durchschnittskosten führen und die Schwelle für die Wirtschaftlichkeit zusätzlicher Züge deutlich herabsetzen würden. Die erhobenen Taktzuschläge sind ebenfalls hinderlich, da sie insbesondere kleinere Anbieter veranlassen können, Einzelzüge ohne Einpassung in den ITF zu bestellen. Um vor allem im Fernverkehr einen Anreiz für durchgängige Taktverkehre zu bieten, sollten Takttrassen mit optimalen Anschlüssen nur dann vergeben werden, wenn zumindest acht bzw. 16 Zugpaare (bei Zwei-Stunden- bzw. Stundentakt) ohne Lücken bestellt werden.

16. Da DB Netz, die ihren Umsatz überwiegend aus Monopolgeschäften erzielt, inzwischen der größte Gewinnbringer im DB-Konzern ist, halten wir die Dividendenausschüttung an den Bund für bahnpolitisch fragwürdig. Höhere Trassenpreise, die nicht in die Infrastruktur reinvestiert werden, führen zu einer geringeren Wirtschaftlichkeit der Verkehrsangebote auf der Schiene bei gleichzeitig nicht verbesserter Qualität.

17. Wir halten eine Fernverkehrsverbindung von der Hellwegstrecke über Hannover Richtung Berlin als Flügelzug einer weiteren Linie zwischen Hannover und Berlin für prüfenswert. Das heutige Angebot zwischen Paderborn und Hannover besteht nur aus einer stündlichen, am Wochenende gar nur zweistündlichen S-Bahn, eine zusätzliche schnelle Verbindung dürfte Marktpotential haben.

18. Siegen besitzt eine zweistündliche RE-Verbindung nach Frankfurt (RE 99). Ein Fernverkehrspotential sehen wir, wenn diese Linie Richtung Hagen analog dem früheren IR weitergeführt wird. Die bestehende Fahrplanlage ermöglicht es, den ITF-Knoten zur Minute 30 in Hagen zu erreichen, hier wäre der Anschluss nach Dortmund und nach Düsseldorf – Aachen (jeweils RE 4) erreichbar.

19. Die Möglichkeit einer internationalen Fernverkehrsverbindung Eindhoven – Düsseldorf wurde beim RoCK-Projekt untersucht. Aufgrund der Streckenengpässe (Eingleisigkeit Kaldenkirchen –

Dülken) und der hohen Trassenpreise in Deutschland forcierte die niederländische Seite anschließend die ebenfalls geprüfte Verbindung Eindhoven – Aachen (– Köln) (Maas-Rhein-Express), da hierbei der deutsche Streckenabschnitt wesentlich kürzer ist, hat aber die o. g. Verbindung weiterhin auf der Agenda.

20. Die Einbeziehung Aachens in das belgische IC-Netz ist angedacht. Dabei soll die IC-Linie A (Oostende – Brüssel – Eupen) in Welkenraedt geflügelt und ein Flügelzug nach Aachen gefahren werden. Die Verbindung Lüttich – Luxemburg wird als IR mit Fernverkehrsqualität betrieben, trotz ihres geringeren Potentials käme auch für sie eine Weiterführung nach Aachen in Frage.

21. Die ICE-Linie 10 (Wupper-Flügel) verkehrt annähernd zweistündlich von/nach Bonn. Da der Streckenabschnitt Köln Hbf – Hürth-Kalscheuren stark belastet ist, würde ohne einen Ausbau des Kölner Westrings eine Verstärkung dieser Verbindung zu Lasten des Nahverkehrs gehen. Ausreichendes Marktpotential sehen wir nur, wenn diese Verbindung – vor allem nach Wegfall des Südastes des IC 35 – über Mainz in den Rhein-Main- oder Rhein-Neckar-Raum durchgebunden wird.

22. Siehe Antwort zu Frage 12.

PIRATEN-Fraktion

1. Ja, unter den unter B. genannten Bedingungen

2. Wie unter B dargestellt, muss Angebotsintegration mit tariflicher Integration einhergehen.

3. Aufgrund der knappen Regionalisierungsmittel gerade für NRW sollten nur dann Bestellerentgelte für den Fernverkehr aufgewandt werden, wenn entsprechende Mittel für SPNV-Leistungen eingespart werden können.

4. In Einzelfällen ja.

5. Die prognostizierten Abwanderungen vom Fernverkehr zum Nahverkehr deuten darauf hin. Allerdings ist auch zu berücksichtigen, dass heute Fernverkehrszüge auf der RRX-Hauptachse genutzt werden (müssen), weil das SPNV-Angebot auf der RRX-Hauptachse unzureichend ist, z. B. zwischen Köln und Düsseldorf.

6. Die DB konzentriert sich zunehmend auf die Hauptachsen und auf das Segment der Geschäftsreisenden, Wochenpendler und Städtetouristen, insbesondere aber auf den Hochgeschwindigkeitsverkehr. Wie unter A. dargestellt, betreibt der Bund seine Zuständigkeit für die Angebote im Fernverkehr nicht aktiv. Denkbar wären hierfür Vereinbarungen mit der DB, in denen Mindestleistungskataloge vereinbart werden. Dabei müssten die Länder als Verantwortliche für den SPNV einbezogen werden.

In den Niederlanden ist im Rahmen der Regionalisierung das Kernnetz inclusive der dort verkehrenden SPNV-Züge weiterhin in Verantwortung des Staates, der dafür mit den NS eine Vereinbarung (Hoofdrailconcessie) mit Details zum Zugangebot (überwiegend inclusive der parallel fahrenden Regionalzüge) abschließt, während die Provinzen bzw. Stadtregionen für die defizitären Regionalstrecken verantwortlich sind.