

Düsseldorf, im April 2013

Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Verkehr zum Antrag der CDU-Fraktion "Nahverkehr in NRW ausbauen - Fernverkehr verbessern" (Drucksache 16/1474) am 15. April 2013

1. (CDU) Kann ein abgestimmtes und sich ergänzendes Verkehrsangebot von IC und RRX die Fernverkehrsverbindungen in NRW stabilisieren helfen?

Der VCD NRW kann von Überlegungen, RRX-Linien und IC taktmäßig miteinander zu verknüpfen, nur **dringend abraten**. Selbst wenn es gelingen würde, Fernverkehrszüge in die Taktlagen des Nahverkehrs zu bringen (was angesichts der bundesweiten Abhängigkeiten in bezug auf Anschlüsse etc. zu bezweifeln ist), würde man sich auf Gedeih und Verderb von Entscheidungen des DB-Konzerns in Frankfurt und/oder Berlin abhängig machen. Konsequenz: Sollte es aufgrund veränderter Taktlagen in anderen Teilen der Republik (z.B. in Mannheim) zu Anpassungen des Fernverkehrs in den Zeitlagen kommen, wäre das Konstrukt schon wieder hinfällig. Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass IC und ICE zum Teil in alternierenden 2 Stunden-Takten verkehren, so dass eine Freigabe für Nahverkehrskunden nicht nur für IC, sondern auch für ICE erreicht werden müsste. Zudem würde man sich mit einer solchen Verknüpfung die bundesweite Verspätungsanfälligkeit des Fernverkehrs oder etwa temporär veränderte Zeitlagen infolge von Baustellen in anderen Teilen der Republik in das Taktgefüge innerhalb NRW einfangen - mit allen absehbaren negativen Konsequenzen und Verärgerung der Fahrgäste bei verpassten Anschlüssen etc. Schließlich teilt der VCD NRW auch nicht die in der Frage implizit enthaltene Vorstellung, IC-Züge könnten bei üblicher Besetzung alle zusätzlichen Fahrgäste des Nahverkehrs ohne größere Probleme aufnehmen. Die IC-Züge etwa im Korridor zwischen Dortmund und Köln sind nach Eindruck des VCD vielfach heute gut besetzt. Wo dies nicht der Fall ist, handelt es sich etwa um beginnende (von Dortmund) oder endende (in Dortmund) Züge. Der VCD sieht allerdings sehr wohl Handlungsbedarf bei einer stärkeren tariflichen Verknüpfung von Nah- und Fernverkehr (vgl. unten), dies sollte allerdings keinesfalls mit den Taktlagen der RRX-Linien in Zusammenhang gebracht werden.

3. (CDU) Welche Möglichkeiten haben die Bürger NRW's, mit dem Fernverkehr an die deutsche Nordseeküste und nach Mitteldeutschland zu gelangen, wenn der IC wegen der an den RRX abgegebenen Fahrgäste im RRX-Korridor defizitär wird und seinen Betrieb einstellen muss?

Mit den RRX-Linien sollen vor allem neue Kundenpotenziale erschlossen werden. Der VCD NRW teilt die in der Frage enthaltene Unterstellung, IC-Linien würden durch Abwanderung von Fahrgästen zu RRX-Linien defizitär und müssten deshalb eingestellt werden, nicht. Insofern dürften die BürgerInnen auch zukünftig mit dem IC an die Nordseeküste gelangen können. Es mag sein, dass durch RRX-Linien geschaffene neue Direktverbindungen (z.B. Münster - Bochum) in gewissem Ausmaß Fahrgäste vom IC abziehen. Tatsächlich sind Diskussionen um das zukünftige Fernverkehrsangebot aber offenbar weit gehend unabhängig von dem zukünftigen Angebot mit RRX-Linien zu sehen, wie das Beispiel Mitte Deutschland-Verbindung Rhein-Ruhr - Hamm - Kassel - Erfurt zeigt: Auch die finanzielle Beteiligung u.a.



der Landesregierung NRW (leider ohne tarifliche Integration) konnte nicht verhindern, dass DB Fernverkehr das Angebot auf wenige Verbindungen am Tag zurückgefahren hat. Insofern kann man auch sagen, dass umgekehrt ein Schuh draus wird: Wenn der DB-Konzern aufgrund bestimmter, von der Landesregierung und den Aufgabenträgern kaum zu beeinflussender interner Rendite-Vorgaben einzelne Züge und/oder bestimmte Teilabschnitte infrage stellt, ist es im Sinne der Fahrgäste, wenn es wenigstens gelingt, unabhängig von dem verbleibenden Fernverkehrs-Angebot schnelle und attraktive Verbindungen im Nahverkehr zu ermöglichen (z.B. bis Kassel). Unabhängig davon sollte es aus Sicht des VCD NRW auch vorrangiges Ziel von DB Fernverkehr sein, durch entsprechende Angebote neue Fahrgäste zu gewinnen.

4. (CDU) Durch den Ausbau des RRX auf einen 15-Minuten-Takt im Kernnetz kommt es zu einer deutlichen Verknappung freier Schienenkapazitäten für andere Züge im Güter-, Nah- und Fernverkehr. Kann durch die Einbindung des IC-Verkehrs in den Nahverkehr die knappe Schienenkapazität effizienter genutzt werden?

Sinn des RRX-Projektes ist es aus Sicht des VCD NRW ja gerade, Engpässe zu beseitigen, so dass auch mit einem verbesserten Angebot durch zusätzliche RRX-Linien **insgesamt mehr Kapazitäten** und eine erhöhte Fahrplanstabilität etc. erreicht werden. Dieser Ausbau wäre selbst dann notwendig, wenn durch die angesprochene Verknüpfung IC - RRX einzelne Fahrplantrassen nicht genutzt würden - was der VCD NRW aber aus den oben genannten Gründen ablehnt.

5. (CDU) Kann die Auskömmlichkeit der IC-Linien im RRX-Korridor gesichert werden, wenn für den IC Fahrgäste des RRX im Verlauf des RRX-Korridors zugelassen werden?

1. (Piraten) Kann das Nahverkehrsangebot in NRW durch das Einbinden von IC-Strecken aufgewertet werden?

Wie beschrieben, sieht der VCD NRW nicht, dass IC-Linien im RRX-Korridor heute oder zukünftig unter wenig Fahrgästen leiden. Und auch bei zusätzlichen RRX-Linien würden Fahrgäste mit weiter entfernt liegenden Reisezielen wohl kaum eine Teilstrecke mit einer RRX-Linie fahren, um dann etwa in Köln samt Gepäck in den IC umzusteigen. Dennoch wäre es **im Interesse der Fahrgäste** sinnvoll und notwendig, eine **stärkere Öffnung von Fernverkehrslinien für Nahverkehrskunden** zu ermöglichen. So gab es jahrelang die Möglichkeit, als ÖPNV-Zeitkarteninhaber mit einem Einzelzuschlag die damaligen Interregio-Züge zu benutzen. Für die heutigen IC-Züge geht dies nur noch mit einem Monatszuschlag. Damit wird eine - in einer Reihe von Fällen hilfreiche - spontane Entscheidung zur Nutzung eines IC etwa bei Verspätung des Nahverkehrs derzeit verhindert, es sei denn, dieser wird für Nahverkehrskunden frei gegeben oder man möchte sich darauf einlassen, bei Vorliegen der Voraussetzungen (mehr als 20 min. Verspätung, keine Alternative) ein eigenes Fernverkehrsticket zu kaufen und sich dieses über die Mobilitätsgarantie erstatten zu lassen. Wenn zukünftig ein verbessertes Angebot mit RRX-Linien besteht, wird dieser Bedarf sicher geringer. Dennoch kann es insbesondere bei ausgedünntem Angebot des Nahverkehrs abends durchaus interessant sein, für die Rückfahrt einen IC oder ggf. auch ICE zu benutzen, zumal wenn diese ohnehin im auslaufenden Betrieb (etwa bis Dortmund) mit nur noch wenigen Fahrgästen fahren. Dies würde dann in der Tat auch DB-Fernverkehr zusätzliche Einnahmen zuführen.

Vor diesem Hintergrund spricht sich der VCD NRW dafür aus, Möglichkeiten zur Nutzung von Fernverkehrszügen für ÖPNV-Zeitkarteninhaber **auch mit Einzelzuschlag** zu schaffen (z.B. im VRR mit dem Zusatzticket). Darüber hinaus befürwortet der VCD NRW die Prüfung eines monatlich kaufbaren, wie als Abo erhältlichen landesweiten Monatstickets inklusive einer um die Nutzung von Fernverkehrszügen erweiterten Variante ("**Bahncard 100 NRW**").

6. (CDU) Wie kann durch die Einbindung des IC-Verkehrs in den RE/RRX-Nahverkehr sichergestellt werden, dass öffentliche Mittel für Investitionen und Betrieb des RRX eingespart werden?

Wie beschrieben, könnten aus Sicht des VCD NRW keine Investitionen eingespart werden, da diese auch bei einer Verknüpfung IC - RRX notwendig wären. Ein Teil der Einsparungen im Betrieb würde durch Ausgleichszahlungen an den DB-Konzern wieder vereinnahmt.

4. (SPD und Bündnis 90/Grüne) Ist der Erhalt und Ausbau des ÖPNV ohne Bundesmittel in der bisherigen Höhe möglich?

Nein; vgl. dazu die Ergebnisse der Daehre-Kommission und der ÖPNV-Zukunftskommission NRW.

9. (SPD und Bündnis 90/Grüne) Welche Bedeutung haben Direktverbindungen im Schienenpersonenverkehr?

Aus Sicht des VCD NRW steigern Direktverbindungen die Attraktivität für viele Fahrgäste selbst dann, wenn die Fahrt mit Umsteigen fast genauso schnell wäre, da dieses Umsteigen immer mit Unbequemlichkeit und der Unsicherheit verbunden ist, ob man den Anschlusszug erreicht, ob bei Verspätung gewartet wird etc. Das gilt für den Fernverkehr in besonderem Maße.

10. (SPD und Bündnis 90/Grüne) Wie bewerten Sie einen Integralen Taktfahrplan (Deutschland-Takt) für den Schienenpersonenfernverkehr bezüglich Nachfragesteigerungen für die jeweiligen Verbindungen sowie für das angebotene Netz an Schienenpersonenverkehrsverbindungen?

Der VCD BV ist Mitglied der Initiative für einen Deutschland-Takt und setzt sich entsprechend für weitere Untersuchungen ein. Insbesondere müssten auch die zukünftigen Ausbauplanungen endlich auf die Beseitigung von Engpässen und die Ermöglichung eines Deutschland-Taktes ausgerichtet werden.

14. (SPD und Bündnis 90/Grüne) Ist das Stations- und Trassenpreissystem hinreichend transparent, um angebotssteigernd zu wirken?

Nein.

15. (SPD und Bündnis 90/Grüne) Ist das Stations- und Trassenpreissystem preislich so ausgestaltet, um angebotssteigernd zu wirken?

Nein. Die an Vollkosten orientierten Infrastrukturpreise sind sowohl verkehrlich wie ökonomisch unsinnig, da sie systematisch zur Unternutzung der Infrastruktur führen.