



Resolution: „Nahverkehr stärken, Bahnhof Albachten wieder besser anbinden“

- Ratsantrag zur sofortigen Beschlussfassung -

30.11.2020

Der Rat der Stadt Münster möge beschließen:

1. In den letzten Jahren hat sich der Konflikt zwischen Bahnfernverkehr und schienengebundenem Personennahverkehr (SPNV) immer mehr verschärft. Der SPNV befindet sich dabei auf der Verliererstraße.

Die sogenannten Integralen Taktfahrpläne des SPNV sind aber ein wichtiger Baustein des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und müssen daher erhalten bleiben!

2. Der Rat der Stadt Münster nimmt mit Befremden zur Kenntnis, dass mit dem ersatzlosen Auslaufen der bisherigen Rahmenverträge für SPNV-Trassen stattdessen eine erhebliche Verschärfung der Situation eintritt.

3. Der Rat der Stadt Münster fordert daher die DB Netz AG auf, diese Situation zu verbessern. Dieses ist nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz zulässig. Dabei kann der Vorrang des SPNV gegenüber Zügen, die nicht in einem Taktfahrplan verkehren, in die Schienennetznutzungsbedingungen der DB-Netz aufgenommen werden.

4. Darüber hinaus appelliert der Rat der Stadt Münster an Bund und Land NRW, den nötigen Infrastrukturausbau dringend voranzutreiben. In Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern in NRW ist auch der Stellenwert des SPNV gesetzlich abzusichern. Dabei müssen Fahrpläne des Öffentlichen Personenverkehrs mit regelmäßigen, sich periodisch wiederholenden Takten ermöglicht werden.

Begründung:

Trassennutzungskonflikte treten auf, wenn mehrere Nutzer*innen die vorhandene, teils sehr begrenzte Schienenkapazität eines Streckenabschnitts zur selben Zeit nutzen möchten. Ein Beispiel bietet hier der Bahnhofpunkt Münster-Albachten. Ein fast durchgängiger Halbstundentakt am dortigen Bahnhof wurde in den letzten Jahren immer weiter ausgedünnt. Es kam der HKX auf die Trasse, der RE 42 wurde über Münster hinaus nach Osnabrück verlängert, weiteren Fernzügen wurde gegenüber dem SPNV Vorrang gewährt. Ein lediglich im Sommer verkehrender Zug nach Sylt verdrängte weiteren SPNV. Diese ganzen Verkehre reduzierten die Anzahl der Halte in Albachten deutlich, das nächste Mal zum 13.12.2020. Von einem Halbstundentakt kann nicht mehr gesprochen werden.

Weitere, an Fernverkehrstrassen gelegene Bahnhöfe und Bahnhofpunkte in Münster wie Amelsbüren, Hilstrup und auch der ggf. zu errichtende Haltepunkt Berg Fidel könnten bei einer sich weiter verschärfenden Situation betroffen sein, denn zwischen Nah- und Fernverkehr kommt es verstärkt zu kollidierenden Interessen. Auswirkungen auf das Projekt „S-Bahn Münsterland“ mit seiner angestrebten Taktfrequenz von (mindestens) 30 Minuten sind wahrscheinlich. Im Umgang mit den aufgeführten Konflikten ist der SPNV allerdings an mehreren Stellen deutlich benachteiligt.

Die Verkehrsverbände Nahverkehr Rheinland (NVR), der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und der Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR) sowie der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV Nord) haben in ihrer Resolution zu den Auswirkungen von Trassenkonflikten vom 07.10.2020 eine Beseitigung dieser Hindernisse gefordert.

Dieser Resolution schließen wir uns inhaltlich vollumfänglich an; die fachliche Begründung wird zum besseren Verständnis hier noch einmal angefügt:

1. Das erste Kriterium bei der Betrachtung von Konflikten stellt die Gleichrangigkeit der Verkehre dar. Die Hürden für den Fernverkehr hinsichtlich Netzeingebundenheit und Vertaktung als gleichrangig mit dem SPNV zu gelten, sind äußerst gering. Einer Fernverkehrsverbindung sogar mit nur einzelnen Fahrten an einzelnen Verkehrstagen wird die gleiche Bedeutung zugemessen wie einer hochfrequentierten, stündlich verkehrenden regionalen Pendlerverbindung, auf deren Zuverlässigkeit nicht nur teils zehntausende Pendlerinnen und Pendler, sondern auch die ansässigen Unternehmen täglich vertrauen.

2. Das reglementierte Streitbeilegungsverfahren, welches bei nicht auflösbaren Trassenkonflikten anschließend eingeleitet wird, zieht als Kriterium die zu erzielenden Trassenentgelte heran. Da Fernverkehrsverbindungen aufgrund ihrer Lauflänge stets ein höheres gesamtes Trassenentgelt erzielen als die einzelne vom Konflikt betroffene Fahrt des SPNV, bleibt dem SPNV stets das Nachsehen.

3. Im Falle von nicht lösbaren Konflikten können zwar theoretisch zumindest die nicht betroffenen Teillaufwege einer Verbindung genutzt werden. Aufgrund des komplexen Umlaufsystems bei SPNV-Linien führt dies jedoch zu weiteren betrieblichen Einschränkungen bis hin zu Ausfällen – und das auch auf Abschnitten, die gar nicht vom eigentlichen Konflikt betroffen sind.

4. Die von der DB Netz AG vorgegebenen knappen Fristen während des gesamten Konfliktverfahrens lassen angesichts der angesprochenen Komplexität des SPNV-Systems keine angemessene Beurteilung der Auswirkungen möglicher Lösungen zu, weder in betrieblicher noch in qualitativer oder wirtschaftlicher Hinsicht. Ein zielführender Austausch mit den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Nachbar-Aufgabenträgern des SPNV ist unter diesen Voraussetzungen unmöglich.

5. Nimmt ein Fernverkehrsunternehmen die ihm zugeteilte Trasse im Betrieb letztlich doch nicht in Anspruch, erhalten die im Konfliktverfahren nicht oder nachrangig berücksichtigten Interessenten keinerlei Information über diese Tatsache, geschweige denn ein Vorrangrecht, die nun wieder freigewordene Trasse zu nutzen. Es ist dadurch in der Vergangenheit bereits der Fall eingetreten, dass die Nahverkehrsfahrgäste zu bestimmten Tageszeiten auf ihre gewohnte Verbindung verzichten mussten, während gleichzeitig die verursachende Fahrt des Fernverkehrs gar nicht stattfand und die Schienenkapazität somit komplett ungenutzt blieb.

gez.
Christoph Kattentidt
Sylvia Rietenberg
und Fraktion

gez.
Mathias Kersting
und Fraktion

gez.
Tim Pasch
Helene Goldbeck