

Der Präsident des Landtags Nordrhein-Westfalen



Landtag Nordrhein-Westfalen • Postfach 10 11 43 • 40002 Düsseldorf

Herrn
Jörg Mitzlaff
Greifswalder Str. 4
10405 Berlin

Auskunft erteilt: Herr Wilxmann
Telefon: (0211) 884 - 2317
Fax: (0211) 884 - 3004
E-Mail: petitionsausschuss@landtag.nrw.de
Geschäftszeichen: I.A.3/17-P-2020-19693-00
Düsseldorf, 22.07.2021

Ihre Eingabe vom 26.10.2020, eingegangen am 26.10.2020

Sehr geehrter Herr Mitzlaff,

der Petitionsausschuss hat Ihr Vorbringen in seiner Sitzung vom 20.07.2021 beraten. Ich gebe Ihnen hiermit aus dem Sitzungsprotokoll den gefassten Beschluss zur Kenntnis:

Der Petitionsausschuss hat die Sach- und Rechtslage im Rahmen eines Verfahrens nach Artikel 41a der Landesverfassung geprüft und sich von der Landesregierung (Ministerium für Verkehr) zu dem Vorbringen der Petenten berichten lassen.

Derzeit sieht der Petitionsausschuss keine Möglichkeit, im Sinne der Petition weiter tätig zu werden.

Die Petenten erhalten eine Abschrift der Stellungnahme der Landesregierung

Sollte die Bearbeitung Ihrer Petition länger gedauert haben, bitte ich um Verständnis. Bei der großen Zahl von Bitten und Beschwerden ließ sich die Verzögerung leider nicht vermeiden.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Allen



Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
40190 Düsseldorf

An den
Präsidenten des Landtags Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper
Postfach 10 11 43
40002 Düsseldorf

Petition von Jörg Mitzlaff aus 10405 Berlin, Greifswalder Straße 4
Ihr Zeichen: I.3/17-P-2020-19693-00

Sachverhalt:

In seiner Eingabe erklärt der Petent, dass es seit der im Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR) eingeführten Fahrplanumstellung am 15.12.2019 erhebliche Nachteile für die Fahrgäste gibt. Er möchte, dass die Fahrpläne überarbeitet werden. Außerdem weist der Petent auf Unwegsamkeiten mit den Fahrkartenautomaten der Firma T [REDACTED] hin.

Mit einer von ihm gestarteten openPetition hat der Petent vom 13.01.2020 bis 12.07.2020 eine Unterstützung weiterer Fahrgäste in Höhe von 103 Unterschriften erhalten.

Stellungnahme:

1. Zur Fahrplanumstellung

Das Ruhrgebiet mit seinen über fünf Millionen Einwohnern ist gekennzeichnet durch seine besondere, polyzentrisch aufgebaute Struktur der Region mit den einzelnen Stadtzentren. Der aktuelle Ausbau der Verkehrsnetze ist hieran faktisch ausgerichtet. Dabei obliegen nach dem Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Stadttor 1
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 3843-0
Telefax 0211 3843-939110
poststelle@vm.nrw.de
www.vm.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel
vom Hauptbahnhof zur Halte-
stelle Stadttor: Straßenbahnlinie
709
Buslinie 732

die Planung, Organisation und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) den kommunalen SPNV-Aufgabenträgern bzw. Zweckverbänden, d. h. dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR), dem Zweckverband Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR) sowie dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL). Dazu schließen die Aufgabenträger mit den Verkehrsunternehmen des SPNV, z. B. der DB Regio AG, Verkehrsverträge ab. In diesen Verkehrsverträgen sind dabei u.a. Taktfolgen, die eingesetzten Fahrzeuge, eine produktspezifische Be-
hängerung und Zugbildung sowie Qualitätsstandards geregelt. Die SPNV-Aufgabenträger entscheiden eigenverantwortlich über den Umfang und die Qualität des ÖPNV-Angebots. Demzufolge hat die Landesregierung auch keinen unmittelbaren Einfluss auf die Ausgestaltung des ÖPNV.

Gleichwohl steht das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, auch im Sinne der Entwicklung eines Leitbildes für einen attraktiven ÖPNV im Ruhrgebiet im ständigen Austausch mit den SPNV-Aufgabenträgern. Ziel muss ein Angebot sein, welches flächendeckend allen Einwohnerinnen und Einwohnern in der Metropolregion einen gleichwertigen Zugang zum ÖPNV im Sinne eines Mindeststandards gewährt, der eine echte Alternative zum Individualverkehr darstellt. Dabei ist zwangsläufig auf den vorhandenen Strukturen aufzubauen.

In diesen Zusammenhang ist der von dem Petenten in Bezug genommene Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2019 einzuordnen: Damit ist es im VRR-Gebiet zur größten Fahrplananpassung im SPNV seit der Jahrtausendwende gekommen. Laut Auskunft des hier zuständigen VRR bildet dabei das größte Paket die S-Bahn: Mit der Taktumstellung der S-Bahn auf den 15/30-Takt gleicht der VRR rund um das Ruhrgebiet die Taktstrukturen von S-Bahn und Regionalverkehr aneinander an. Ergänzend dazu wurden Regionalbahn- und -expresslinien mit neuen Wegen geschaffen. Die neue Linie RE 49, die zwischen Wuppertal und Wesel

über Essen fährt, hält nur noch an den größeren Stationen, verkürzt somit die Reisezeiten und schafft gleichzeitig auch neue, für Fahrgäste attraktive Direktverbindungen. Insgesamt, so der VRR, legten die Züge künftig etwa zwei Millionen zusätzliche Kilometer pro Jahr im Gebiet des VRR AöR zurück. Durch die Umstellung würden bis zu 4,8 Millionen zusätzliche Fahrten ermöglicht.

Der Fahrplanumstellung liegt ein Jahre zurückreichender, komplexer Prozess zugrunde, der zunächst an der Idee einer landesweiten Taktumstellung ansetzte und sich schließlich in einer Taktumstellung im Ruhrgebiet mit dem Schwerpunkt S-Bahn verdichtete.

Im Einzelnen:

Im Auftrag des damaligen Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr wurde seit 2012 im Rahmen des Arbeitskreises „Integraler Taktfahrplan (ITF)“, in dem die NRW-Zweckverbände, das Landesverkehrsministerium und das KC ITF die zukünftigen SPNV-Fahrplangentwicklungen abstimmen, eine mögliche landesweite Taktumstellung des heutigen 20 Min.-Taktes auf einen 15/30 Min.-Takt im S-Bahn-Systems untersucht.

Anlass der Untersuchung war, auf der Basis eines bedarfsgerechteren Angebots eine höhere Kompatibilität zu den übrigen im 60 Min.-Takt verkehrenden Regionalesspress- und Regionalbahnlinien sowie zu dem geplanten RRX zu erzielen.

Die gemeinsame Erstellung einer landesweiten 15/30 Min.-Takt Angebotskonzeption wurde begleitet durch ein fachlich spezialisiertes Planungsbüro. In diese Angebotskonzeption hat der VRR Ziele aus dem Nahverkehrsplan mit einfließen lassen, so zur Verkürzung von Reisezeiten, zur Schaffung neuer Direktverbindungen, zur Verbesserung von SPNV-Reiseketten und zur Stärkung der Nord-Süd Verkehre.

Vor dem Hintergrund infrastruktureller und finanzieller (möglichst kostenneutrale Umstellung) Rahmenbedingungen wurde ein nachfrageorientierter 15/30 Min.-Takt entwickelt, der auf vielen S-Bahn-Relationen in der HVZ einen 15 Min.-Takt aufweist, der in der NVZ auf einen 30 Min.-Takt ausgedünnt wird.

Die Fahrgastprognose für diese 15/30 Min.-Takt- Angebotskonzeption kam zu dem Ergebnis, dass eine Taktumstellung der S-Bahn im Ruhrgebiet zu nennenswerten Fahrgastzuwächsen führt, in den übrigen Bereichen des Landes NRW und des VRR aber keine positiven Nachfrageeffekte erzielt werden.

Im nächsten Schritt wurde deshalb die S-Bahn-Taktumstellung für die im Ruhrgebiet verkehrenden S-Bahn-Linien weiterentwickelt. Diese zeichnet sich durch vielfache verkehrlichen Vorteile aus:

Angebotsausweitungen:

- Ausweitungen zum 15-Min.-Takt auf der zentralen Ruhrachse Essen – Dortmund (S1)
- Angebotsausweitungen zum 15-Min.-Takt in der HVZ zwischen DO-Mengede – UN-Königsborn (S24 als Ergänzung zur S2 und S4)
- Angebotsausweitung zum 15-Min.-Takt in der HVZ zwischen DO-Lütgendortmund - DO-Dorstfeld - DO Hbf (S42 als Ergänzung zur S4 und S2)
- Dortmund - Recklinghausen (S2) zukünftig auch am Wochenende
- 30-Min.-Takt Essen - Dorsten (RE14) ergibt etwa 15'-Takt mit S9 bis Gladbeck

Schnellere Verbindungen:

- Zweite beschleunigte Leistung Emscher-Achse Dortmund Hbf - DO-Mengede - Herne - Gelsenkirchen - Duisburg mit RB3 / um 10 Minuten beschleunigt

- Verbindung Essen - Wuppertal (RB41) um 9 Minuten beschleunigt (-19%)
- Verbindung Mettmann - Essen (S28/RB41) um 12 Minuten beschleunigt (-19%)

Neue Direktverbindungen:

- DO-Lütgendortmund - DO Hbf in der HVZ (S42)
- DO-Mengede - DO-Stadthaus in der HVZ (S24)
- Recklinghausen - Herten - Gladbeck - Bottrop - Essen - Wuppertal (Hertener Bahn)
- Wesel - Dinslaken - Mülheim - Essen - Velbert - Wuppertal (RB41)
- Bottrop - Duisburg - Krefeld - Mönchengladbach (RB33).

Zudem wurde mit der Taktumstellung der S-Bahn gleichzeitig auch ein 30-Min.-Takt auf der S8 zwischen Wuppertal-Oberbarmen und Hagen eingerichtet.

Zwangsläufig verbunden mit Taktumstellungen sind nachteilige Veränderungen im Netz:

- Angebotsreduzierung Essen – Hattingen auf 30'-Takt (S3) / Reduzierung ist aber aufgrund der Fahrgastnachfrage vertretbar
- Angebotsreduzierung Duisburg-Essen auf 30'-Takt (S1) / die Angebotsreduzierung wird aber durch die neue Linie RE42 kompensiert. In der Summe der Fahrten kein Angebotsrückgang zwischen Duisburg und Essen.
- Taktsprung der S1 in Duisburg Hbf.
- Wegfall der Direktverbindung Dorsten - Oberhausen
- 30'-Takt auf den Unterwegshalten der S9, die nicht von RE14 oder RB41 bedient werden / Reduzierung ist aber aufgrund der Fahrgastnachfrage vertretbar.

Hinsichtlich der nachteiligen Veränderungen – soweit nicht bereits entkräftet, z.B. durch Kompensation wie im Falle des erwähnten neuen RE42 – war eine Abwägung mit der Summe der Vorteile und der verkehrlichen Auswirkung vorzunehmen. Da es sich nur um punktuelle Nachteile handelt, wurden diese in der Gesamtschau als hinnehmbar bewertet.

2. Zu den Fahrkartenautomaten

Hinsichtlich der Fahrkartenautomaten im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) wird darauf hingewiesen, dass die T [REDACTED] GmbH den Verkauf von Nahverkehrstickets an Bahnhöfen und Haltestellen des Schienenpersonennahverkehrs im VRR am 15. Dezember 2019 übernommen hat. Vorangegangen war eine europaweite Ausschreibung durch den zuständigen und verantwortlichen VRR für den Vergabezeitraum von Dezember 2019 bis Januar 2030 zur Suche eines Dienstleisters für den Vertrieb von Tickets im VRR-Verbundgebiet. Die D [REDACTED] GmbH als bisheriger Dienstleister konnte sich im durchgeführten Ausschreibungsverfahren nicht erneut durchsetzen.

Auch wenn mit dem Wechsel zur T [REDACTED] GmbH die Reduzierung der Gesamtanzahl von Ticketautomaten einherging, ist ebenso zu berücksichtigen, dass die Bedienfreundlichkeit der Automaten im Vergleich zu den vorherigen Automaten der D [REDACTED] GmbH deutlich verbessert wurde.

Zuletzt ist zu erwähnen, dass bei der im Auftrag des Kompetenzzentrums Marketing NRW durchgeführten letztmaligen Erhebung zur Zufriedenheit der Kunden mit dem Öffentlichen Personennahverkehr in NRW eine signifikante Verbesserung hinsichtlich der Fahrkartenautomaten festgestellt wurde. Da die Erhebung aus dem Jahr 2018 stammt und somit noch nicht die Entwicklung in Folge der oben dargelegten Umstellung des Dienstleisters abbildet, gilt es mit Blick auf die Ableitung eines Handlungsbedarfs die Ergebnisse aus dem derzeitigen Erhebungszeitraum abzuwarten.“

Beschlussvorschlag:

Es liegt weder ein Fehlverhalten noch ein Unterlassen einer Behörde des Landes Nordrhein-Westfalen vor.

In Vertretung des Staatssekretärs

