

Buszug aus der Niederschrift der Zweckverbands-
versammlung des NVR am 14.01.2010

TOP 17 Resolution zur Gefährdung des ITF-NRW aus Anlass aktueller Trassenkonflikte
auf der linken Rheinstrecke
Drucksachen Nr. 2-01-10-15

Herr Becker hält eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit in den regionalen und überregionalen Medien sowie die persönliche Ansprache der Entscheidungsträger für sehr wichtig, um weiteren Druck zu erzeugen.

Herr Kolvenbach hält es ebenfalls für notwendig auf allen Ebenen parteiübergreifend ein Problembewusstsein zu wecken. Er sieht insbesondere eine große Gefahr für die integralen Taktverkehre und befürchtet einen Verlust der planerischen Hoheit der Zweckverbände.

Herr Zorn weist daraufhin, dass in dem vorliegenden Fall der SPNV zum wiederholten Male in der Priorität auf der Strecke bleibe. Neben der angesprochenen Öffentlichkeitsarbeit müsse man gemeinsam mit dem betroffenen SPNV-Anbieter alle rechtlichen Möglichkeiten prüfen, um diese Benachteiligung gegenüber dem Fernverkehr noch zu verhindern. Er sieht die Umsetzung beschlossener Ausschreibungsergebnisse durch Maßnahmen Dritter in Gefahr. Man habe danach auch keine Planungssicherheit mehr. Es stelle sich die Frage, wer in diesen Fällen den wirtschaftlichen Schaden zu tragen habe und ob man Schadenersatz geltend machen könne.

Herr Dr. Reinkober erklärt, dass man die rechtlichen Möglichkeiten bereits gemeinsam mit dem betroffenen Unternehmen prüfe. Bei der angespannten Situation im Knoten Köln könne es in Zukunft bei gleichgelagerten Fällen sogar zu einem Wegfall von SPNV-Zügen kommen.

Die Verbandsversammlung beschließt:

Die Zweckverbandsversammlung beschließt die nachfolgende Resolution und bittet die Geschäftsführung der NVR GmbH, diese dem Minister für Bauen und Verkehr des Landes NRW, dem Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie den Mitgliedern aus der Region im Landtag NRW, im Bundestag sowie im Europäischen Parlament mit der Bitte um Unterstützung zuzuleiten.

Resolution:

Die Zweckverbandsversammlung nimmt mit großem Bedauern zur Kenntnis, dass im Rahmen der wettbewerblichen Marktöffnung für internationale Schienenverkehre auf hoch belasteten Strecken in unserer Region aufgrund der derzeitigen rechtlichen Rahmenbedingungen (Eisenbahninfrastrukturverordnung) die nachfragestarken und bewährten Produkte des Integralen Taktfahrplans für Nordrhein-Westfalen in ihrer Existenz bedroht sind.

Neue Marktteilnehmer erproben auf der linken Rheinstrecke zwischen Mainz und Köln die Wirtschaftlichkeit von Fernverkehrsprodukten in unmittelbarem zeitlichen Parallellauf zu vorhandenen Konkurrenzprodukten des DB-Fernverkehrs. Dies um den Preis, dass die bisher im minutengleichen 60-Min-Takt verkehrende MittelrheinBahn täglich 14 Mal um bis zu 7 Minuten verdrängt wird und zusätzlich noch mindestens 2 Halte wegfallen, für die es keinerlei Ersatzbedienung gibt. Gerade der vom Gesetzgeber gewünschte diskriminierungsfreie Zugang aller Zugangsberechtigten führt an dieser Stelle zu einer ungewollten Diskriminierung des SPNV, den es eigentlich zu schützen gilt.

Land, Bund und die EU-Kommission werden aufgefordert, die rechtlichen Rahmenbedingungen so zu modifizieren, dass auch auf hoch belasteten Eisenbahnstrecken die Prioritäten so ausgestaltet werden, dass mit breitem Konsens zwischen dem Land, der Region, dem Infrastrukturbetreiber und den Eisenbahnverkehrsunternehmen abgestimmte und in der Regel mit Investitionen der öffentlichen Hand geförderte integrale Taktkonzepte vorrangig zu trassieren sind.

Gleichzeitig wird der für den Ausbau und den Erhalt der Infrastruktur der Bundesschienenwege verantwortliche Bundesverkehrsminister aufgefordert, die DB Netz AG zu veranlassen, kurzfristig für hoch belastete Strecken wie z.B. für die Linke Rheinstrecke und den Knoten Köln mit dem Land und der Region abgestimmte Zielkonzepte zu entwickeln und umzusetzen, damit die Infrastruktur schnellstmöglich so zukunftsicher ausgebaut wird, dass möglichst allen Trassenutzern nachfragekonforme Trassenkapazitäten angeboten werden können.

Zusätzlich ist bei Neubauvorhaben von Haltepunkten bereits in der Planungsphase zum Beispiel über eine rahmenvertragliche Absicherung Rechtsicherheit darüber herzustellen, dass die vorher im bereiten Konsens zwischen dem Land, der Region und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen abgestimmten Betriebskonzepte zum Inbetriebnahmezeitpunkt mit den dafür notwendigen Trassenfenstern abgesichert werden.

Abstimmungsergebnis

einstimmig