



Resolution

Der Verwaltungsrat der VRR AöR beschließt folgende Resolution zu den Auswirkungen von Trassennutzungskonflikten auf den SPNV:

„Der Verwaltungsrat der VRR AöR

- 1. kritisiert scharf, dass im Verfahren zur Vergabe von Schienentrassen weiterhin keinerlei Verbesserungen hinsichtlich des Schutzes Integraler Taktfahrpläne des SPNV zu verzeichnen sind,**
- 2. nimmt mit Befremden zur Kenntnis, dass mit dem ersatzlosen Auslaufen der Rahmenverträge für SPNV-Trassen stattdessen eine erhebliche Verschärfung der Situation in Form von zunehmenden Trassennutzungskonflikten eintritt,**
- 3. fordert die DB Netz AG auf, den nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz bereits zulässigen Vorrang des SPNV gegenüber nicht in einem Taktfahrplan verkehrenden Zügen in seine Schienennetznutzungsbedingungen aufzunehmen und**
- 4. bittet zudem den Bund und das Land NRW dringend darum, den nötigen Infrastrukturausbau gemeinsam mit den Aufgabenträgern in NRW weiterhin voranzutreiben und dem Stellenwert des SPNV durch eine gesetzliche Absicherung der speziellen betrieblichen Erfordernisse eines Integralen Taktsystems Rechnung zu tragen.**

Erläuterungen zur Resolution:

Trassennutzungskonflikte treten auf, wenn mehrere Zugangsberechtigte die vorhandene, teils sehr begrenzte Schienenkapazität eines Streckenabschnitts zur selben Zeit nutzen möchten. Vor allem zwischen Nah- und Fernverkehr kommt es dabei verstärkt zu kollidierenden Interessen. Im Umgang mit diesen Konflikten allerdings ist der SPNV an mehreren Stellen signifikant benachteiligt:

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.