**Kreis Euskirchen**
**Der Landrat**

| **Z 1 / R 7 / 2015** |
| --- |
| Datum: 25.02.2015 |

**Auszug** aus der Niederschrift über die Sitzung **des Ausschusses für Planung, Umwelt und Verkehr vom 04.02.2015**

## A) Öffentliche Sitzung

**TOP** **Resolution:** **R 7/2015**
**Kundenfreundlichkeit und Qualität im "Schienenpersonennahverkehr" (SPNV) ausbauen**

Der ursprüngliche Resolutionsentwurf der SPD-Fraktion wurde zwischenzeitlich über alle Fraktionen hinweg ergänzt. Nach Aufnahme weiterer redaktioneller Änderungen auf Vorschlag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN stellt der Ausschussvorsitzende die „neue“ Version der Resolution 7/2015 (Anlage) zur Abstimmung.

**Abstimmungsergebnis:** Einstimmig

**Verbesserung der Beförderungsbedingungen im Bahnverkehr auf Eifel- und Voreifelstrecke und grundsätzlicher Ausbau von Kundenfreundlichkeit und Qualität im "Schienenpersonennahverkehr" (SPNV)**

**hier: Gemeinsame Resolution der Fraktionen von CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen, FDP, UWV und AfD im Kreistag Euskirchen**

Sehr geehrter Herr Landrat,

unter Bezugnahme auf die Geschäftsordnung bitten wir, die nachfolgende Resolution auf die Tagesordnung der Sondersitzung des Ausschusses für Planung, Umwelt und Verkehr zu nehmen und dem Kreistag folgende Beschlussfassung zur Abstimmung zu empfehlen:

Der Kreistag Euskirchen fordert die für den "Schienenpersonennahverkehr" (SPNV) verantwortlichen Betreiber von DB Regio NRW und Nahverkehr Rheinland (NVR) auf, im Zusammenhang mit den seit mehreren Wochen katastrophalen Verhältnissen im SPNV auf Eifel- und Voreifelstrecke im Zuge der Einführung der neuen Fahrzeuggeneration „Alstom Coradia LINT“ im Kölner Dieselnetz seit Mitte Dezember, folgende Maßnahmen zu ergreifen, um schnellstmöglich einen zuverlässigen SPNV zu gewährleisten:

1. Das Verkehrsunternehmen (DB Regio NRW) muss die im Verkehrsvertrag zugesicherten Beförderungskapazitäten (Anzahl der Zugeinheiten) bereitstellen und somit ihre vertragliche Verpflichtung erfüllen.

2. Der Einsatz geeigneter Fahrzeuge auf der Voreifelstrecke ist durch die DB Regio NRW sicher zu stellen, so dass der ursprünglich vorgesehene und vertraglich vereinbarte Fahrplan (Ausschreibungsfahrplan) gehalten werden kann.

3. Bei Verspätungen in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) aufgrund der allseits bekannten und derzeit andauernden Probleme (Technische Mängel an den Zügen, Einsatz einer zu geringen Anzahl von Wagen, etc.) auf Eifel- und Voreifelstrecke, sind

   a) an den Eifelbahnhöfen, insbesondere am Knoten Euskirchen, bei geringfügigen Verspätungen die Anschlüsse sicher zu stellen (Warteregelung). Ebenso sollen DB Regio NRW und die Regionalverkehr Köln GmbH durch das Bereitstellen von Echtzeitdaten der Züge bei geringfügigen Verspätungen auch den Anschluss an die Busse sicherstellen.

   b) Sollte a) nicht gewährleistet werden können, gilt es die NRW-Mobilitätsgarantie auf Anschlussverluste und auf entstehende Verspätungen während der Fahrt von mehr als 20 Minuten auszudehnen[1]. Dies soll bis zur Erfüllung der vertraglich festgehaltenen Leistungen (Einsatz der entspr. Zugeinheiten und Einhaltung des Fahrplanes) auf dem Kulanzwege umgesetzt werden.

4. DB Regio NRW soll den Pendler/-innen eine angemessene pauschale Entschädigung für die seit dem Fahrplanwechsel entstandenen Zugverspätungen, Ausfälle und Kapazitätseinschränkungen (Nichtbereitstellung der vertraglich zugesicherten Plätze) zahlen.

5. DB Regio NRW und NVR sollen gemeinsam dafür Sorge tragen, dass attraktivere Angebote für die Fernpendler/-innen im Regionalverkehr durch die Einrichtung von Schnellverbindungen für die Eifelstrecke Köln – Trier und Euskirchen – Bonn geschaffen werden.

[1] Die NRW-Mobilitätsgarantie greift bislang nur, wenn ein Verkehrsmittel bereits am Einstiegshaltepunkt eine Verspätung von mehr als 20 Minuten hat (Taxikostenerstattung).

6. Wir fordern DB Regio NRW und NVR auf, schnellstmöglich eine Verkürzung der Umsteigezeiten in Euskirchen herbeizuführen, so dass die Gesamtreisezeit von Pendler/innen zwischen der Eifelstrecke und Bonn wieder reduziert wird.

7. Der NVR und die DB Netz AG sollen sich mit allen zuständigen Stellen für eine alsbaldige Umsetzung der dringend notwendigen Infrastrukturmaßnahmen für den Bahnknoten Köln einsetzen. Dazu gehören insbesondere der zweigleisigen Ausbau der Strecke Bonn – Euskirchen (zwischen Rheinbach und Euskirchen), Streckenelektrifizierungen, das Überwerfungsbauwerk Hürth-Kalscheuren und der Neubau der Westspange. Bereits seit Jahren liegen Konzepte vor, es ist dringende Umsetzung erforderlich.

8. Die Landesregierung NRW wird aufgefordert, dringend benötigte Gelder für die Bedürfnisse des SPNV im ländlichen Raum zur Verfügung zu stellen.

9. Die Deutsche Bahn AG wird aufgefordert, kurzfristig ausreichende Planungskapazitäten und Geldmittel zur Verfügung zu stellen, um den barrierefreien Ausbau der Bahnhöfe Mechernich, Kall und Blankenheim zu verwirklichen.
   Der barrierefreie Ausbau der Bahnhöfe Mechernich, Kall und Blankenheim steht schon seit Jahren auf der Agenda des Kreises und der betroffenen Gemeinden, ohne dass es zu einer Umsetzung gekommen ist. Als kleinen Beitrag für die zur Zeit katastrophalen Verhältnisse auf der Eifel- und Voreifelstrecke sehen wir die Bahn in der Verpflichtung, im Hinblick auf den geforderten Ausbau kurzfristig tätig zu werden.

Der Kreistag Euskirchen fordert zudem den Bund als 100-prozentigen Anteilseigner der Deutschen Bahn AG auf, mit Blick auf die Thematik "Schienenpersonennahverkehr" (SPNV) folgende Punkte um- bzw. sich für diese einzusetzen:

1. Eine deutliche Erhöhung der Regionalisierungsmittel - 1,5% sind nicht genug!
   Die in den vorliegenden Gutachten von Bund und Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) genannten Erhöhungen und die darin enthaltenen Dynamisierungsraten reichen nicht aus. Vor allem fehlende Finanzmittel sind für die Misere mitverantwortlich. Deshalb ist es umso wichtiger, dass die Regionalisierungsmittel für den SPNV weiter angehoben werden.

2. Über Gesetzgebung oder entsprechende Verordnungen ist festzuhalten, dass bei der Konstruktion von neuen Zügen/Triebwagen:

   a.) Eine wirkliche Barrierefreiheit in den Zügen umgesetzt wird;

   b.) Die Sicherheit in Zügen während der Personenbeförderung gewährleistet ist. Dies gilt insbesondere für stehend Mitfahrende und die entsprechenden Festhaltemöglichkeiten (Handläufe, Haltestangen, Handgriffe) gerade im Einstiegsbereich.

   Beide Punkte finden in den neuen LINT-Fahrzeugen keine oder nur unzureichende Umsetzung. Dies ist nicht nur kundenunfreundlich, sondern als verantwortungslos zu bezeichnen.

3. Erhöhung der Zahlungen bei Verspätung und Zugausfall an Zeitkarteninhaber, verbunden mit einer Absenkung des Verspätungslimits auf 30 Minuten.
   Die geltende Regelung (pauschale Entschädigung je Verspätung ab 60 Minuten in Höhe von 1,50 Euro (2. Klasse)/2,25 Euro (1. Klasse) bei Auszahlung der Entschädigungsbeträge ab einer Summe von 4 Euro ) ist kundenunfreundlich. Sie spottet dem Anliegen aller Berufspendler/-innen, trotz Zugverspätungen und -ausfällen, in einem noch angemessenen Zeitrahmen zur Arbeit zu gelangen (Fahrgastrechte-Verordnung (EG) NR. 1371/2007 für den Schienenverkehr (Eisenbahn-Fahrgastrechte-VO)).