Antragsteller: AK KUNaWi	2021	A41

Der Unterbezirksparteitag möge beschließen:

Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) als Teil der Bremer Verkehrswende

Ein zentralerer Baustein für das Gelingen der Verkehrswende in Bremen ist ein attraktiverer Schienenpersonennahverkehr mit dichterer Zugtaktung. Bis 2030 sollen 35 % der Berufspendler vom Auto auf den Zug umsteigen. Dazu braucht es in erster Linie mehr Gleiskapazitäten, zusätzliche und verbesserte Haltepunkte sowie größere Zuverlässigkeit.

Der UB-Parteitag möge deshalb beschließen:
Die SPD-Bürgerschaftsfraktion wird gebeten, die nachfolgenden Forderungen in die Bürgerschaft als Beschlussanträge einzubringen. Dort, wo die Bundesgesetzgebung betroffen ist, wird der Senat gebeten die Forderungen in die Verkehrsministerkonferenz sowie über den Bundesrat in die Bundesgesetzgebung einzubringen. Wo gemeinsame Interessen mit Niedersachsen betroffen sind, wird das Land Bremen zu gemeinsamen Vereinbarungen aufgefordert.

<u>Ausbaubedarf des SPNV in infrastruktureller Hinsicht</u>

1. Zentrale Forderung ist der Bau eines 3. und grundsätzlich auch eines 4. Gleises zur Entflechtung von Güter- und Personenverkehr als zwingende Voraussetzung für eine Taktverdichtung im SPNV auf 10, max. 15 Minuten.
2. Zentrale Forderung ist außerdem die gravierende zeitliche Verkürzung der Planungs- und Genehmigungsverfahren von Infrastrukturmaßnahmen der Eisenbahn.
3. Zügige Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte, wie gemäß Anlage 2 des zur Antragsbegründung angefügten Positionspapiers des AK KUNaWi und zusätzlich ein Haltepunkt an der Strecke Bremen-Osnabrück im Gewerbegebiet Hansalinie.

Zur schnelleren Umsetzung werden folgende Maßnahmen auf politisch-administrativer Ebene des Landes Bremen gefordert:

4. Mehr Nachdruck beim Bund um personelle Planungs- und Genehmigungskapazitäten bei DBAG, DB Netz, d. h. DB Engineering & Consulting und EBA bereitzustellen
5. Mehr Nachdruck beim Bund um Genehmigungsverfahren per Gesetzgebung zu verkürzen
6. Stärkere Verfolgung bzw. Einforderung einer effizienten Projektsteuerung, um die sich in Planung befindenden Projekte fristgerecht umzusetzen
7. Noch stärkere Initiativen seitens der politischen Spitzenkräfte (Bürgermeister, Abgeordnete, etc.) sowie Überzeugungsarbeit der Wirtschaftsvertreter (Häfen-Nutzer: exportierende KFZ-Industrie, allg. Importeure und Exporteure) um das Problem in den Fokus zu bringen, ebenso seitens der Verantwortlichen beim Senator für Wirtschaft und Häfen.

Weitere Forderung zur Entlastung des Knotens Bremen

Um genügend freie Streckenkapazität für den Personenverkehr und besonders für den SPNV (Takterhöhung) zur Verfügung zu haben, werden außerdem Maßnahmen zur Entlastung des Bahnknotens Bremen in Form von Güterumgehungsstrecken gefordert.

Weitere Maßnahmen zum SPNV im Großraum Bremen

Für die „Bedienung in der Fläche“ ergeben sich als Forderungen:

1. Umstellung von Dieseltriebwagen auf CO_2-neutralen Betrieb
2. Reaktivierung von für den SPNV zusätzlich nutzbaren Bahnstrecken

Hierzu zählt die Reaktivierung von zzt. nicht im Personenverkehr betriebenen Strecken für den SPNV im Umland von Bremen:

- Bremervörde-Osterholzer Eisenbahn (BOE)
- Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn (DHE)
- Bremen-Thedinghauser Eisenbahn (BTE), bereits in Planung als Straßenbahn mit Verlängerung der Linie 8 von Huchting/Roland Center bis kurz hinter Bf Leeste.

Steigerung der Zuverlässigkeit des Bremer SPNV

Da der Betrieb des Bremer SPNV in den letzten Jahren nicht frei von Problemen gewesen ist, wird gefordert, dass Regio-S-Bahn/NordWestBahn/Transdev durch SKUMS als zuständiges Ressort stärker geführt und überwacht wird.

Hierzu ergeben sich im Einzelnen die folgenden Forderungen:

1. Bei Fehlentwicklungen (wie z. B. den aufgetretenen, langen anhaltenden Zugausfällen) muss das zuständige Ressort (zzt. SKUMS) das beauftragte Verkehrsunternehmen (d. h. NordWestBahn/Transdev) zügig zum Gegensteuern zwingen. D. h. z. B. Zugausfälle stärker sanktionieren, aber auch ggf. Vertragsauflösung androhen
2. das zuständige Ressort (zzt. SKUMS) muss Politik und die Öffentlichkeit eigenständig, unaufgefordert und transparent über Gegenmaßnahmen informieren
3. Vorhaltung von mehr Triebfahrzeugpersonal und mehr Reservetriebwagen durch NordWestBahn/Transdev in die Ausschreibungs- und Vertragsunterlagen aufnehmen, da sich nur durch einen ausreichenden Ressourcenpuffer, bei Ausfällen von Personal und/oder Triebwagen, Zugausfälle vermeiden lassen
4. Vermeidung der Personalfluktuation durch bessere, deutlich sozialere Arbeitsbedingungen
5. das zuständige Ressort (zzt. SKUMS) sollte Controlling gegenüber der Fachaufsicht verständlicher machen und zur Verbesserung der Transparenz die Abrechnungsunterlagen (mithilfe eines Tools zu geleisteten/ausgefallenen Zugleistungen) analysieren und offenlegen

Außerdem wird zum Ausschreibungs- und Vergabeverfahren beim SPNV gefordert:

6. Die gesamte Kostenkalkulation muss als Teil des Angebots vollständig offengelegt werden und überprüfbar sein.
7. Bei Unklarheiten und Fragen des Auftraggebers muss der Anbieter die Transparenz der Kostenkalkulation nachbessern.
8. Die Besitzer bzw. Anteilseigner von Anbietern von Zugleistungen müssen sich zum Haftungsdurchgriff vertraglich verpflichten und auf Einrede und Einwendung gegen den Haftungsdurchgriff vertraglich verzichten.

9. Bei unzuverlässiger Betriebsführung (monatelange Zugausfälle) muss das anbietende Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und dessen Konzernunternehmen in den nächsten 10 Jahren vom Bieterverfahren bundesweit durch entsprechende Bundesverordnung ausgeschlossen werden.
10. Schaffung eines länderübergreifenden Gremiums zur Zusammenarbeit und dem Austausch der SPNV-Auftraggeber.

Begründung:

Als ein zentralerer Baustein einer sozialdemokratischen Bremer Klimapolitik ist es unser Ziel eine wesentliche Verlagerung des Berufsverkehrs vom Pkw auf den SPNV bzw. besonders auf die RegioSBahn und deren Nutzung in Kombination mit dem Bremer Straßenbahn- und Busnetz zu erreichen. Untersuchungen in Großstädten, wie Leipzig, Rostock und Nürnberg zeigen, dass Verdichtungen im ÖPNV von 15 auf 10 min Takt bis zu 40 % mehr Fahrgästen führen kann[1].

Für den ganzheitlichen Ansatz der Verkehrswende in Bremen braucht es deshalb neben dem Ausbau des ÖPNV, der Fuß- und Radinfrastruktur, des Parkraummanagements, Carsharing etc. unbedingt einen besseren SPNV. Durch seine hohen Reisegeschwindigkeiten und unabhängige Streckenführung ist er eine sehr gute und nachhaltige Alternative zum Auto.

Die Treibhausgas-Emissionen im Personen-Nahverkehr in Gramm pro Personenkilometer sind im Bundesdurchschnitt beim PKW dreimal so hoch wie bei Nutzung der Eisenbahn. Der Energieverbrauch ist beim PKW dabei doppelt so hoch wie bei Nutzung der Eisenbahn.[2] Weitere Entlastungen durch den SPNV ergeben sich durch deutlich reduziertere Feinstaubwerte sowie die generelle Entlastung der Straßen.

[1] Teilfortschreibung Verkehrsentwicklungsplan, Maßnahmen und Handlungskonzept, Berichtsentwurf 27.3.2021

[2] www.umweltbundesamt.de, www.forschungsinformationssystem.de und www.allianz-pro-schiene.de

Bei den Pendlerzahlen von 119.000 Einpendlern und 46.000 Auspendlern[3], die zzt. überwiegend mit dem Pkw zur Arbeit fahren, ergibt sich auch bei nur teilweiser Verlagerung auf den SPNV eine erhebliche Entlastung der Umwelt.

Das erfordert jedoch einen deutlich attraktiveren SPNV mit höherer Taktdichte, mehr Fahrzeugen, mehr Personal, Erweiterung der Bahnanlagen und besonders des Streckennetzes in Bremen und dessen Einzugsbereich.

Für die Begründung der einzelnen Forderungen siehe anliegendes Positionspapier des AK KUNaWi der SPD Bremen-Stadt vom 18.10.2021 in der Fassung vom 1.11.2021. Dort sind auch die verwendeten Abkürzungen und Akronyme erklärt.

Beschlussempfehlung des UB-Vorstandes:

Überweisung an die Bürgerschaftsfraktion mit der Bitte um Organisation einer Veranstaltung mit Expert:innen

[3] https://www.pendleratlas.de/bremen