

RRX-Fahrzeuge: Bilanz und Ausblick

NRW. (le) Seit fast einem halben Jahr sind die RRX-Fahrzeuge auf dem RE 11 im Einsatz. Und seit dem 06.05. fährt National Express auf dem RE 5 einen ersten Umlauf mit RRX-Fahrzeugen zwischen Wesel und Koblenz. Zeit für eine erste Bilanz und einen Ausblick auf die weiteren Betriebsaufnahmen.



RE 5 (RRX) von National Express am Behelfsbahnsteig in OB-Sterkrade. Foto: Dirk Grenz

Inzwischen ist es schon üblich, dass es beim Einsatz neuer Fahrzeuge Anlaufschwierigkeiten gibt. Diese waren aber beim RE 11 kaum zu vermelden, nur einzelne Türstörungen und gelegentliche Probleme beim Kuppeln in Hamm. Trotzdem kaum Kritik von Kundenseite, sondern oft Lob für das neue Fahrzeug, das vor allem zwischen Hamm und Düsseldorf doppelt so viele Sitzplätze anbietet wie die vorher ein-

In dieser Ausgabe:

- S. 1 - 4: RRX, Lünen - Münster
- S. 4 - 6: SPNV-Qualität
- S. 7 - 9: Pesa, Essen/Bottrop
- S. 10 - 11: Südwestfalen
- S. 11 - 12: Impressum, Termine

gesetzten, wenig beliebten ET 425-Garnituren. Auch größere Verspätungen blieben selten. Eher noch konnte es passieren, dass ein deutlich verspäteter RE 11 ab Hamm oder Dortmund hinter den Fernverkehr gesetzt wurde, daher seine Verspätung nicht aufholen konnte und wegen der kurzen Wendezeit in Düsseldorf (12 Minuten) vorzeitig in Duisburg wenden musste, um pünktlich die Gegenleistung zu starten.

Beim Fahren mit dem RE 11 fällt die gute Beschleunigung auf, ebenso die Laufruhe auch beim Überfahren von Weichen, und in den Bahnhöfen sorgt der stufenlose Ein- und Ausstieg für einen sehr schnellen Fahrgastwechsel, ganz im Gegensatz zu den Dosto-Zügen. Auch die Verteilung der Fahrgäste im Unterdeck der doppelstöckigen Wagen erfolgt dank der Rampen problemlos. Kritik hat die schlechte Kennzeichnung der 1. Klasse hervorgerufen. Zwar wurde durch große Einsen in den Eingangsbereichen nachgebessert, aber immer noch verirren sich viele 2.-Klasse-Fahrgäste in die 1. Klasse, da die Sitze sich fast nicht von denen der 2. Klasse unterscheiden. Eine andere Farbe des Bezugs – unter Wahrung des RRX-Designs – wäre hier hilfreich. Ebenso gibt es offenbar keine feste Position der 1. Klasse bzw. der Rollstuhlwagen. Man findet sie vorne, in der Mitte oder am Ende, und auf den Bahnsteigen hängen auch keine Behängungspläne. Insofern ist die feste Zugbildung bei den Dosto-Zügen für die Fahrgastorientierung besser.

Bei der Bilanz des ersten RRX-Betreibers Abellio wurde darauf verwiesen, dass die Koordination zwischen Fahrzeugbetreiber Abellio und Fahrzeugwartner Siemens entgegen den Befürchtungen im Vorfeld gut funktioniert und dass sich der RE 11 im VRR-Ranking der Kundenzufriedenheit von einem mäßigen Mittelplatz in die Spitzengruppe hochgearbeitet hat.

RE 5

Beim Vorlaufbetrieb muss der RE 5 einzelne Halte auslassen, da DB Station & Service nicht rechtzeitig alle Bahnsteige aufhören und verlängern konnte. In Oberhausen-Holten

und Bad Breisig wird zunächst in beiden Richtungen durchgefahren, in Voerde und Sinzig nur in Richtung Koblenz. Die Fertigstellung der Bahnsteige Richtung Koblenz wird in Oberhausen-Holten und Voerde erst nach den Sommerferien erfolgen, da hier der bestehende Bahnsteig erhöht wird. In Gegenrichtung sind, ebenso wie in Oberhausen-Sterkrade (siehe Bild) und Friedrichsfeld, Behelfsbahnsteige wegen des dreigleisigen Ausbaus der Strecke Oberhausen – Emmerich eingerichtet worden. Ab dem 09.06. wird National Express den RE 5 ganz übernehmen, wobei der Fahrplan an zwei Stellen ausgeweitet wird. Zum Einen startet montags bis freitags der zweite RE 5 nicht in Wesel, sondern bereits in Emmerich (ab 05:39 Uhr), im Gegenzug fährt der letzte RE 5 am jeweiligen Vortag über Wesel hinaus bis Emmerich. Der bisher in Duisburg endende RE 5 Wesel ab 21:06 Uhr wird bis Koblenz geführt, in Gegenrichtung startet in der Woche der zweite RE 5 statt in Duisburg in Köln Hbf (ab 05:31 Uhr), an Sonn- und Feiertagen ist es der Dritte (Köln ab 07:31 Uhr), und an Freitagabenden wird der vorletzte Zug über Köln hinaus bis Duisburg verlängert (an 23:18 Uhr). Ursprünglich war vorgesehen, den RE 5 in Remagen zu stärken und zu schwächen. Da dies den Betriebsablauf der hochbelasteten linken Rheinstrecke stören würde, wurde die Durchführung in Doppeltraktion bis Koblenz beschlossen, wofür der SPNV Rheinland-Pfalz ein zusätzliches Fahrzeug beschaffen muss. Auch die Bahnsteige müssen angepasst werden. Der Fahrzeitgewinn in Remagen kann genutzt werden, um Oberwinter wieder zum Systemhalt aufzuwerten, sobald der erforderliche Umbau erfolgt ist.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember folgt der RRX-Einsatz von National Express auf dem RE 6 (Köln/Bonn Flughafen – Minden). Der notwendige Umbau der Bahnsteige zwischen Hamm und Minden läuft auf vollen Touren. Im Juni 2020 folgt der RE 1 (Aachen – Hamm) von Abellio, wofür noch Umbauten zwischen Köln und Aachen erfolgen. Die Bahnsteige zwischen

Dortmund und Hamm wurden bereits bei der Sperrpause im letzten Jahr angepasst. Letztlich wird im Dezember 2020 der RE 4 (Dortmund – Wuppertal – Mönchengladbach – Aachen, Betreiber National Express) umgestellt, wofür der Bahnsteig in Wetter (Ruhr) umgebaut werden muss (Verlängerung und Absenkung), um den lange gewünschten Systemhalt dieses Zuges zu bekommen. Die Bahnsteige auf dem Rest der Strecke sind weitgehend fertig.

Für den RE 11 wird schon in die Zukunft geschaut: Die Linie soll baldmöglichst stündlich bis Kassel-Wilhelmshöhe verkehren. Die Zweckverbandsversammlung des Nahverkehrs

Westfalen-Lippe (NWL) hat die Verwaltung beauftragt, ein Konzept zu erstellen, wie dies im Zusammenhang mit den Linien RE 17 (Hagen – Warburg/Kassel), RB 89 (Münster – Paderborn/Warburg), RE 82 (Bielefeld – Detmold – Altenbeken) und den Fernverkehren auf der Strecke umsetzbar ist. Hierbei sind sowohl die vertraglichen und wirtschaftlichen Auswirkungen wie auch sich bei Freisetzen von Fahrzeugen auf den anderen Linien ergebene Chancen herauszuarbeiten und Lösungen darzustellen. Ein für den RE 11 erforderliches zusätzliches RRRX-Fahrzeug steht den Aufgabenträgern zur Verfügung.

Wie geht es weiter mit Lünen – Münster?

Lünen/Münster. (Ie) Nach den im letzten Jahr aufgetretenen Dammschäden an der Strecke wird jetzt die Reparatur vorbereitet, die bis zum Sommer 2020 dauert. Und das Versprechen für den Streckenausbau im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) entpuppt sich erst einmal als Mogelpackung.

Nachdem zwischen Werne und Lünen eine längere Langsamfahrstelle den Verkehr auf der Strecke so stark ausbremste, dass sowohl die IC/ICE als auch die RB 50 große Verspätungen erhielten und die RB oft vorzeitig wenden musste, hatte die DB schließlich die Notbremse gezogen. Der Fernverkehr wird seitdem umgeleitet, und die RB 50 hat einen Ersatzfahrplan bekommen, der wegen der entfallenen Kreuzungen mit dem Fernverkehr die Fahrzeitverlängerungen durch die Schadstrecken (eine zweite befindet sich bei Ascheberg) teilweise kompensieren kann und einen halbwegs stabilen Verkehr ermöglicht. Die über Duisburg verkehrende IC-Linie 30 wird über Gelsenkirchen (mit Halt) umgeleitet, die Halte Dortmund und Bochum entfallen, die über Wuppertal verkehrende IC-Linie 31 wird über Hamm (ohne Halt) umgeleitet und muss in Richtung Köln auf den Halt in Hagen Hbf verzichten. Außerdem muss dafür der RE 1 alle zwei Stunden sieben Minuten früher in Hamm starten und verliert dadurch den Anschluss von der RB 89 aus Richtung Paderborn. Der Übergang von der RB 69 aus Bielefeld sinkt auf zu kurze drei Minuten. Dieses Fahrplankonzept

wird bis zur Reparatur der Strecke beibehalten.

Zunächst wird es auf der Strecke vom 14.10. bis zum 04.11. eine Vollsperrung Lünen – Werne wegen nicht aufschiebbarer Gleis- und Weichenerneuerungen geben. Es folgen Vorarbeiten für die eigentliche Dammsanierung, die ab Anfang Januar 2020 zur Vollsperrung wohl zwischen Lünen und Ascheberg führen wird. Die Sanierungsarbeiten sollen mit dem Ende der Sommerferien 2020 abgeschlossen sein.

Wie viel Zweigleisigkeit?

Im Herbst 2018 wurde bekannt, dass der teilweise zweigleisige Ausbau der Strecke vom Potentiellen Bedarf (PB) in den Vordringlichen Bedarf (VB) aufgerückt war (wir berichteten in **Ruhrschiene 2018#5**). Zunächst einmal herrschte in der Region große Freude über den Erfolg, den Staatssekretär Enak Ferlemann bereits vorher avisiert hatte. Es mischte sich jedoch auch eine gewisse Skepsis in die Stimmung, denn die Details über den Teilausbau waren noch nicht bekannt. Es dauerte gut ein Vierteljahr, bis der Bund die entsprechenden Projektdossiers veröffentlichte. Dort war als Maßnahmenbeschreibung zu lesen:

„Geschwindigkeitserhöhung Werne - Münster auf $V_{max} = 230$ km/h, zweigleisiger Ausbau Capelle – Ascheberg, $V_{max} = 230$ km/h, Einrichtung von Kreuzungsbahnhöfen für den SPV in Münster-Amelsbüren und Davensberg“. Mit dieser Maßnahme auf dem 27 km langen Teilabschnitt soll ein Fahrzeitgewinn des Fernverkehrs von drei Minuten erzielt werden. Zum Vergleich: Im vorherigen BVWP war für einen Ausbau Lünen – Münster auf $V_{max} 200$ km/h ein Fahrzeitgewinn von zwei Minuten angesetzt worden. Für die weitere Beschleunigung des Verkehrs, die nur in Sekunden messbar ist, wird aber ein Umbau aller Zwischenstationen erforderlich, da bei 230 km/h im Gegensatz zu 200 km/h nicht mehr auf Bahnsteiggleisen an Stationen vorbeigefahren werden darf.

Noch schlimmer die Aussagen zum Betriebskonzept: Keine weiteren Züge auf diesem Abschnitt, also auch kein RRX zwischen Dortmund und Münster. Und fast wie ein Hohn liest sich die Einstufung „Engpassbeseitigung / starke Engpassminderung: nein“. Als Gesamtbewertung ergibt sich ein Nutzen-Kosten-Quotient (NKQ) von 1,1. Wenig beruhigend, da das Projekt schon bei mäßiger Kostensteigerung unter den Grenzwert von 1,0 zu sinken droht.

Auf Presseanfrage teilte das Bundesverkehrsministerium mit, dass ein weiterer Ausbau weiterer Bereiche des Streckenabschnitts derzeit noch in den Untersuchungen zum Deutsch-

land-Takt betrachtet werde. Im Zielfahrplan für den Deutschland-Takt ist als dritter Zug auf der Strecke alle zwei Stunden der IC 34 (Frankfurt – Siegen – Münster) im Wechsel mit dem RRX 3 (Köln/Bonn Flughafen – Neuss – Oberhausen – Dortmund – Münster) vorgesehen.

Auch für das andere wichtige NRW-Projekt, den zweigleisigen Ausbau Dülken – Kaldenkirchen, sieht es nicht besonders gut aus. Die gute Bewertung (NKQ 2,0) beruht zu zwei Dritteln auf dem Nutzen für den Güterverkehr, der die neue Variante des Eisernen Rheins Antwerpen – Rhein/Ruhr über Roermond und Venlo (Projekt 3RX) nutzen soll. Über entsprechende Baumaßnahmen auf niederländischem Gebiet, u. a. zweigleisiger Ausbau der Maaslijn zwischen Roermond und Venlo, neue Verbindungskurven und Lärmschutz, muss erst noch mit den Niederlanden verhandelt werden. Auch hier dürfte es noch lange dauern, bis ein zusätzlicher stündlicher Zug verkehren kann.

Die Hängepartie für den überfälligen Ausbau zweier wichtiger Strecken in NRW geht weiter. Offenbar ist auch das neue Bewertungsverfahren des BVWP nicht in der Lage, die für den weiteren Angebotsausbau und die Betriebsqualität im Gesamtnetz zwingend notwendigen Projekte sachgerecht zu bewerten. Stattdessen werden minimale Zeitgewinne im Fernverkehr angestrebt. Wie lange noch soll sich NRW diese Behandlung durch den Bund gefallen lassen?

Weiterhin Qualitätsprobleme im SPNV

Gelsenkirchen/Unna. (le) Nachdem im Dezember 2018 die Eurobahn (Keolis) von der NWL-Verbandsversammlung für alle in NRW betriebenen Netze abgemahnt wurde (wir berichteten in *Ruhrschiene 2018#5*), sprach Ende Januar bzw. Anfang Februar die VRR-Verwaltung im Rahmen von Krisengesprächen weitere Abmahnungen an die NordWestBahn (NWB) für das Niederrheinnetz (RE 10, RB 31, RB 36, RB 44) und das Emscher-Münsterland-Netz (RE 14, RB 45) und an DB Regio für die Linien S 1, S 8, S 68 und RE 6, die in drei unterschiedlichen Verkehrsverträgen verkehren, aus.

Bei der NWB waren die Zugausfälle seit Herbst 2018 kontinuierlich gestiegen. Die Fahrgäste wurden meist am Vortag in den Verkehrsmeldungen auf der Website über anstehende Ausfälle informiert. Hinzu kamen aber noch weitere Ausfälle am Betriebstag (zu

finden unter Akutmeldungen). Ersatzverkehre wurden nur teilweise angeboten, so dass die Fahrgäste kaum Planungssicherheit hatten, was zu großem Unmut führte. Hintergrund der Verschärfung der betrieblichen Situation war offenbar ein neues Dienstplanmanagement bei

dem Unternehmen, nach dem das Fahrpersonal nur noch die freien Tage im Jahr weit im Voraus erfuh, die Einteilung der unterschiedlichen Dienste (Früh-, Mittags-, Spätschicht) aber erst spät. Daraufhin sank die Bereitschaft, bei Personalausfällen Zusatzschichten zu übernehmen, und der Krankenstand stieg nicht nur aufgrund der winterlichen Wetterverhältnisse deutlich an.

Die NWB führte nach der Abmahnung Mitte Februar einen verlässlichen Notfahrplan ein, der auf den wichtigen Linien RE 10 und RE 14 alle Fahrten vorsah, während auf den RB-Linien zahlreiche Schienenersatzverkehre (SEV) vorgesehen wurden. So wurde die RB 36 (Ruhrortbahn) ganz als SEV gefahren, bei der RB 45 (Dorsten – Coesfeld) wurden die meisten Leistungen zwischen Maria Veen und Coesfeld als SEV durchgeführt, ebenso drei Fahrtenpaare zwischen Dorsten und Maria Veen. Dabei konnten dennoch die Anschlüsse in Coesfeld und Dorsten weitgehend erreicht werden. Ähnlich bei der RB 44 (Oberhausen - Dorsten): Zweistundentakt mit dem Zug, in der anderen Stunde SEV Oberhausen – Gladbeck West mit Anschluss in Bottrop an den RE 14 nach Dorsten. Diese Maßnahme wurde bis zum 30.04. befristet. Zu diesem Termin konnte die NWB aber noch nicht den planmäßigen Verkehr wieder aufnehmen, einzig auf der RB 31 (Duisburg – Xanten) entfiel der SEV montags bis freitags, und ab Juni soll der Normalfahrplan auch am Wochenende wieder gelten. Auf den drei übrigen Linien wurde der SEV-Fahrplan bis zum 31.08. verlängert, einzig ein SEV-Fahrtenpaar Dorsten – Maria Veen wird wieder mit dem Zug gefahren. Insbesondere auf der RB 44 ist in der Hauptsaison des Movie-Parks Feldhausen das Angebot unzureichend.

Die NWB hat zusammen mit der NIAG (beide Unternehmen sind im Konzern Transdev miteinander verbunden) neue Ausbildungslehrgänge in Moers gestartet, die im Laufe des Jahres neues Fahrpersonal bringen werden, allerdings wird dies ab Dezember auch für Leistungsausweitungen auf den Linien RE 14

und RB 44 benötigt.

Die Abmahnung für DB Regio ist insbesondere auf häufig zu geringe Zugkapazitäten auf den Linien zurückzuführen. Besonders die nur halben Zugkapazitäten auf S 1, S 6 (nicht in der Abmahnung) und S 8 haben oft Überfüllungen und auf dem Bahnsteig zurückgebliebene Fahrgäste verursacht. Der VRR fordert von DB Regio insbesondere Aussagen und Planungen zu einer zuverlässigen Instandhaltungsorganisation für die Triebfahrzeuge, die auf den Linien im Einsatz sind, sowie eine verlässliche Disposition für den Personaleinsatz, Zugumläufe und den Fahrzeugeinsatz sowie Konzepte und Planungen zu den notwendigen Baureihenschulungen.

Der NWL hatte parallel zur Abmahnung mit Keolis Gespräche zur Durchführung eines Audits aufgenommen. Durch die Umsetzung soll Keolis in die Lage versetzt werden, nachhaltig eine vertragsgemäße Betriebsleistung zu erbringen. Das Audit besteht aus den Bausteinen Schwachstellenanalyse, Entwicklung von Handlungsempfehlungen und Umsetzung der Handlungsempfehlungen. Die vom Auditor empfohlenen Maßnahmen werden sodann von Keolis, jeweils in Abhängigkeit der betrieblichen Situation, gemäß der Rangfolge umgesetzt. Der Auditor wird dabei eine Methode zur Messung des Erfolges der Umsetzung zur Verfügung stellen. Der Auditor wurde in Abstimmung mit Keolis von den beteiligten Aufgabenträgern beauftragt, die Kosten trägt gemäß der Auditvereinbarung Keolis. Zur Zeit läuft das Audit, die ersten beiden Bausteine werden bis zum Sommer durchgeführt. Auch bei der NordWestBahn soll es ein Audit nach dem Vorbild von Keolis geben.

Das Problem von zu wenig Fahr- und Zugbegleitpersonal ist keines von einzelnen Unternehmen bzw. Regionen, sondern ein bundesweites, das alle SPNV-Unternehmen, wenn auch in unterschiedlichem Maße, betrifft. Daher gibt es unter Beteiligung des Verkehrsministeriums und der drei SPNV-Zweckverbände schon länger eine Brancheninitiative zur Gewinnung

von neuen Fachkräften, der sich bis auf die Hessische Landesbahn alle relevanten SPNV-Unternehmen in NRW angeschlossen haben und die jetzt unter dem Namen „Fokus Bahn NRW“ agiert und die Projekte Fokus Fahrgast, Fokus attraktiver Arbeitgeber, Fokus gemeinsame Qualifizierung, Fokus Verkehrsverträge und Fokus Ausbildungskostenerstattung bearbeitet. Beim Fokus Fahrgast wird eine unternehmensübergreifende Verkehrscoordination und Fahrgastinformation angestrebt. Das Projekt Fokus Ausbildungskostenerstattung hat eine Vereinbarung zur Ausbildungskostenerstattung aller NRW-EVU erarbeitet, die die Kontinuität in der Ausbildung stärken sowie Abwerberversuche verhindern soll und inzwischen von zehn Unternehmen unterzeichnet wurde.

Verspätungen

Die jetzt veröffentlichten Qualitätsberichte der Aufgabenträger zeigen für 2018 eine weitere Verschlechterung sowohl bei der Pünktlichkeit als auch bei den geplanten und den unvorhersehbaren Zugausfällen gegenüber den Vorjahren. Immer mehr wirken sich die Baustellen im Streckennetz, die schlechte Pünktlichkeit des Fernverkehrs und die fehlenden Reservekapazitäten im Netz aus. Eine Schwerpunktanalyse von 13 SPNV-Linien im NWL-Netz, für welche einheitliche und unabhängige Verspätungsdaten mit Nennung von Gründen vorliegen, zeigt deutlich auf, welche Ursachencluster den größten Einfluss auf die messbare Pünktlichkeit haben. Gemessen an der Summe von auftretenden Verspätungsminuten bei Verspätungen ab vier Minuten teilen sich die Begründungen zu folgenden Anteilen in fünf wesentliche Kategorien auf:

- Verspätungsübertragungen: je Linie 37 – 79 %, durchschnittlich 61,4 %
- Störung beim Verkehrsunternehmen: je Linie 7 – 25 %, durchschnittlich 13,6 %
- Störung beim Infrastrukturbetreiber: je Linie 5 – 20 %, durchschnittlich 12,6 %
- Sonstige Störungen: je Linie 2 – 15 %, durchschnittlich 7,3 %

- Extern eingebrachte Störungen: je Linie 2 – 10 %, durchschnittlich 5,1 %.

Gerade das Problem der Verspätungsübertragung (Folgeverspätungen) muss entschieden angegangen werden, zumal diese in großem Maße vom Fernverkehr verursacht werden. Ebenso ist das in den Verkehrsverträgen festgelegte Pönalsystem bei Verspätungen zu hinterfragen, wenn bei der weitaus größten Zahl der Verspätungen das betroffene Verkehrsunternehmen keine Schuld trifft. Leider können entsprechende Vertragsänderungen in der Regel nur bei Neuausschreibung der Strecken vereinbart werden.

Als konkrete kurzfristige Maßnahme plant der NWL die Durchbindung der Linien RB 67 (Münster – Warendorf - Bielefeld) und RB 71 (Bielefeld – Rahden), die seit Dezember 2013 praktiziert wird, wieder aufzuheben. Beide Linien haben mit 74,3 % bzw. 59,3 % Ankunftsverspätung unter vier Minuten besonders schlechte Pünktlichkeitswerte, oft wird die Verspätung von einer Linie auf die andere übertragen, wo sie aufgrund der Eingleisigkeit und weniger vorhandener Kreuzungsbahnhöfe oft auf Gegenzüge übertragen wird.

Für diese Maßnahme ist allerdings ein zusätzliches Fahrzeug und entsprechendes Personal erforderlich, und in Bielefeld müssen zusätzliche Rangierfahrten durchgeführt werden, da nicht genug Bahnsteiggleise für die längere Wende vorhanden sind. Der NWL rechnet mit einem finanziellen Zusatzaufwand im unteren siebenstelligen Bereich pro Jahr. Eine Umsetzung kann an einem der folgenden großen oder kleinen Fahrplanwechsel erfolgen, ohne dass sich die Fahrzeiten wesentlich ändern.

Weiterhin sind Land und Zweckverbände mit der DB in Verhandlungen über zahlreiche kleinere und mittlere Ausbaumaßnahmen im Netz („Robustes Netz NRW“), die zu mehr Verlässlichkeit des Betriebs beitragen sollen. Hier sind neben DB-Eigenmitteln die verschiedenen Fördermöglichkeiten auf Ebene von Bund und Land, ggf. auch von den Zweckverbänden, auszuloten.

Weiter Ärger mit den PESA-Fahrzeugen

Unna/Gelsenkirchen. (le) Nachdem inzwischen auch die dreiteiligen Pesa Link-Fahrzeuge, die auf den Linien RE 17 und RE 57 eingesetzt werden, geliefert und zugelassen wurden, ist die von NWL und VRR angedrohte vorzeitige Beendigung des Verkehrsvertrags vom Tisch. Dennoch gibt es weiterhin Ärger mit den Neufahrzeugen.

Beim Einsatz der neuen Fahrzeuge kam es gehäuft zu Störungen, die zu Verspätungen und Zugausfällen führten. Auch das Kuppeln und Trennen der Fahrzeuge im Betrieb erwies sich als störanfällig. Die DB wird nun zunächst bis Ende August im Störfall auf die im Übergangsbetrieb eingesetzten Fahrzeuge vom Typ Talent zurückgreifen und will zusammen mit dem Fahrzeughersteller und Experten der Zulieferer wie MTU nach den Ursachen forschen und diese abstellen. Auch soll betrieblich geprüft werden, wie auf das Kuppeln und Trennen der Fahrzeuge verzichtet werden kann. Zudem werden alle Pesa Link-Neufahrzeuge bis September 2019 eine Rollkur durchlaufen, in der jedes Fahrzeug noch einmal im Werk von Pesa optimiert, nachgebessert und auf den aktuell bekannten Stand der Technik aufgerüstet wird,

um anschließend in einen vertragskonformen, stabilen Regelbetrieb überführt zu werden.

Auch auf anderen Strecken im Sauerlandnetz gibt es Klagen. Zum einen wird der recht hohe Lärmpegel der Fahrzeuge sowohl innen als auch außen bemängelt. Besonders problematisch ist aber die Einstiegssituation an zahlreichen Stationen mit sehr niedrigen Bahnsteigen, vor allem auf der Emschertalbahn Dortmund – Dorsten. Zwar hat das Fahrzeug bei einer Einstiegshöhe von 76 cm noch eine ausfahrbare Stufe, diese liegt aber so hoch, dass zwischen dieser Stufe und den Bahnsteigen z. B. in Castrop-Rauxel Süd und Gelsenkirchen-Buer Süd rund 40 Zentimeter zu überbrücken sind. Für viele ältere Menschen ist das ein schwieriges und potenziell gefährliches Hindernis, DB Regio hält dies für noch regelkonform.

PRO BAHN: Planung für Freiheit Emscher

Essen/Bottrop. (mb) Die Städte Essen und Bottrop planen mit dem Projekt „Freiheit Emscher“ auf dem Gelände der ehemaligen Steinkohlenreserve an der Emscher ein städteübergreifendes Areal für Gewerbe, Freizeit und auch Wohnen. Für den Autoverkehr sind schnell konkrete Planungen zur Erschließung bekannt geworden, die Absichten zum ÖPNV dagegen schwammig. PRO BAHN hat daher eigene Vorschläge gemacht.

Bekannt ist lediglich, dass es eine sogenannte „Umwelttrasse“ geben soll, die das Areal in Nord-Süd-Richtung über die Stadtgrenze hinweg erschließt und ÖPNV, Fuß- und Radverkehr bündelt. Die Ausgestaltung vor Ort und ein mögliches Angebot sind noch nicht bekannt.

Von Essen aus muss eine leistungsfähige Straßenbahn- oder Stadtbahnstrecke eine schnelle und emissionsfreie Verbindung herstellen — nicht nur zum Hauptbahnhof, sondern auch zur nördlichen Innenstadt und Universität. Es bieten sich folgende Varianten an:

1. Stadtbahn ab Universität: Zweigstrecke der Stadtbahn von Universität über Gewerbe-

park M1 entlang der ehemaligen Hafenbahn-Trasse, wie bei Planungen für einen neuen Betriebshof der Stadtbahn im Krupp-Gürtel im Jahr 2004 geprüft und als machbar erachtet. Nach der Tunnelrampe verläuft der Großteil der Strecke oberirdisch. Die Variante ist sehr effizient, da die bisher am Berliner Platz endende Stadtbahnlinie um nur wenige Minuten verlängert wird. Die wichtigen U-Bahnhöfe Universität, Berliner Platz und Hauptbahnhof werden direkt erreicht. Die großen Züge der Stadtbahn sind sehr leistungsfähig. Das parallele Busangebot kann neu strukturiert und stark reduziert werden, da auch der Gewerbepark M1 und das

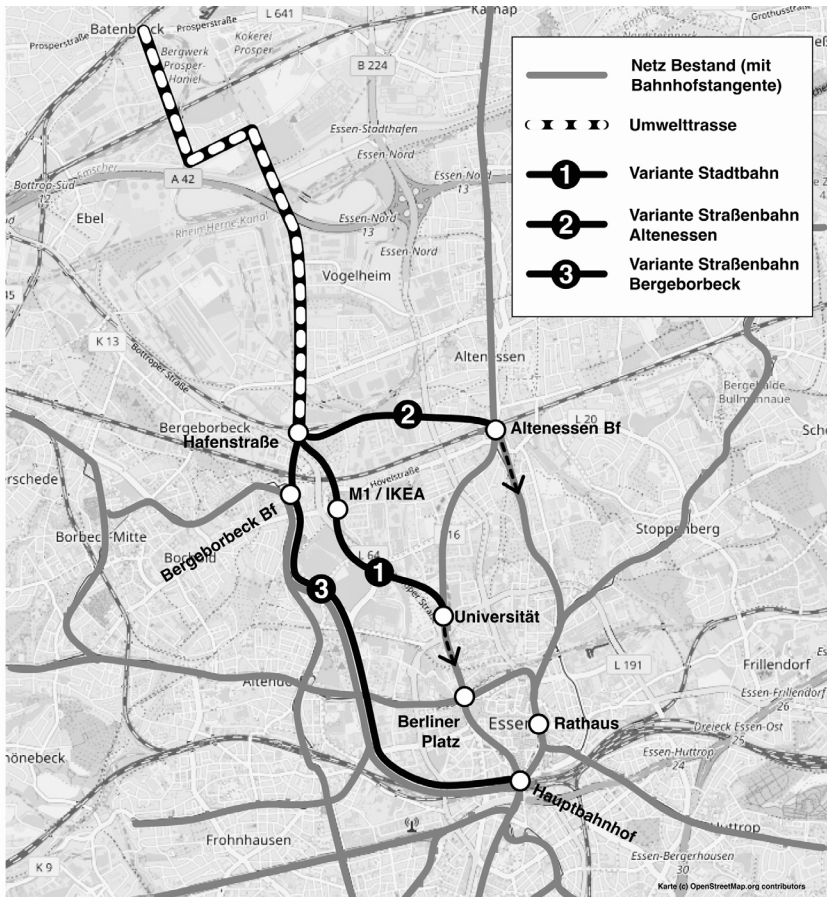
Essen/Bottrop

Stadion auf dem Weg angebunden werden.

2. Straßenbahn ab Altenessen: Verlängerung der Straßenbahn vom Bahnhof Altenessen nach Vogelheim und in das neue Quartier, wie im Masterplan Verkehr 2018 für die künftige Erschließung von P+R-Plätzen vorgeschlagen. Auch damit ist die Erschließung mit wenigen zusätzlichen Minuten Fahrzeit möglich. Durch die niederflurigen Straßenbahnen und die rein oberirdische Strecke sind baulicher Aufwand und Eingriff in den Straßenraum gering. Die Linie fährt direkt sowohl die nordöstliche Innenstadt als auch den Hauptbahnhof an. Allerdings

werden die Ziele Universität und Berliner Platz nicht direkt erreicht, immerhin ist ein Umstieg in Altenessen möglich. Es ist nur eine geringe Einsparung von Busleistungen in Vogelheim möglich.

3. Straßenbahn über Bergeborbeck: Neue Straßenbahnlinie über den Krupp-Gürtel nach Bergeborbeck und von da aus nach Norden auf die Umwelttrasse. Da die Tunnel ausgelastet sind, muss diese neue Linie über die Bahnhofstangente die Innenstadt westlich umfahren. Vorteil dieser Lösung ist, dass sie unabhängig von existierenden Linien umgesetzt werden



kann. Die Anbindung an den Hauptbahnhof ist schnell möglich. Gravierender Nachteil ist aber, dass dieses Angebot komplett zusätzlich zum bisherigen Liniennetz ist. Es werden viele Fahrzeuge für die lange Strecke nur für diesen Zweck benötigt. Eine Verbindung in die nördliche Innenstadt und zur Universität gibt es nicht. Auch können nur wenige Busleistungen ersetzt werden.

Die Stadtbahn bietet den höchsten Nutzen, ist gleichzeitig sehr effizient, ermöglicht signifikante Einsparungen bei den Bussen und erschließt auch Stadion und M1. Hier ist die Frage, ob der aufwändige Bau realisiert werden kann. Die Straßenbahn über Altenessen würde das Gelände auch sinnvoll anbinden, den geringeren Baukosten stehen weniger Vorteile im Betrieb gegenüber. Die Linienführung über Krupp-Gürtel und Bergeborbeck kann eine Notlösung sein. Bei den Varianten 2 und 3 muss eine Lösung für die niveaugleiche Kreuzung der Güterzugstrecke mit der Hafenstraße südlich des Stadions gefunden werden. Für Variante 1 ist das nicht notwendig, da auf der Hafentrasse eine Überführung vorhanden ist und eine Rampe im Areal des Stadions erstellt werden kann. Eine Erschließung mit Buslinien lehnt PRO BAHN ab, da sich keine bestehenden Linien zur Verlängerung anbieten. Es würden also Diesel-Parallelverkehre zu leistungsfähigen Schienenstrecken entstehen.

Ideen für Bottrop

In Bottrop ist eine Integration in das Busnetz nötig, um in Zusammenarbeit beider Städte Verbindungen in angrenzende Bottroper und Essener Stadtteile und Zentren herzustellen. Neben der Anbindung an das Bottroper Zentrum ist wichtig, dass auch folgende Verbindungen berücksichtigt werden:

- Bottrop Hauptbahnhof zum Anschluss an die Züge nach Oberhausen, Duisburg, Moers, Essen, Gladbeck, Dorsten, Recklinghausen und Marl.
- Querverbindungen in Bottroper Stadtteilzentren wie z.B. Eigen. Falls möglich, soll dies

in das bestehende Konzept der Ringlinien in Bottrop integriert werden.

- Essen-Karnap und Gelsenkirchen-Horst zum Anschluss an die Feinverteilung der umliegenden Stadtteile.
- Essen-Altenessen als Stadtteilzentrum und zum Anschluss an den RRX-Haltepunkt. Bei Realisierung der Stadtbahn und Veränderung des Busangebots in Essen ist eine Linie über Vogelheim nach Altenessen sinnvoll, von der mehrere Stadtteile profitieren.
- Essen-Dellwig zum Anschluss an die Züge Richtung Duisburg, Krefeld, Mönchengladbach. Bei Realisierung der Stadtbahn soll eine Integration der Buslinie 166 nach Dellwig geprüft werden, die dann nicht mehr parallel zur Stadtbahn über die Bottroper Straße fahren sollte.

Wir schlagen außerdem vor, zu prüfen, ob Stadt- oder Straßenbahnen aus Essen nach Bottrop verlängert werden können, um leistungsfähigere Verbindungen zu schaffen und Dieselbusse weiter zu reduzieren. Mögliche Ansätze dafür sind:

- Falls aus Essen die Straßenbahn auf die Umwelttrasse geführt wird, ist eine Verlängerung über die Prosperstraße zum Stadtzentrum möglich. Damit wäre die wichtigste Relation zur Erschließung des Areals an beide Stadtzentren abgedeckt. Diese Lösung ist aufgrund des Straßenquerschnitts mit der hochflurigen Stadtbahn nicht möglich.
- Falls aus Essen die Stadtbahn auf die Umwelttrasse geführt wird, soll die Verfügbarkeit von ehemaligen Bahntrassen im Westen des Areals geprüft werden, mit denen ein Anschluss an den Hauptbahnhof und ggf. weiter ins Zentrum von Bottrop geschaffen werden kann.
- Sollten diese Verbindungen nicht möglich sein, schlägt PRO BAHN vor, zu prüfen, wie weit Stadtbahn oder Straßenbahn an den nördlichen Rand des Quartiers durchgestreckt werden können, um dort Anschluss an weitere Buslinien zu ermöglichen (z.B. im Bereich Prosperstraße/Ostring). Die beste Variante ist abhängig von den Platzverhältnissen und dem geplanten Busnetz.

Probleme im Linienbusverkehr in Südwestfalen

Siegen/Arnsberg. (mt) Im Jahr 2016 wurden die vom Zweckverband Personennahverkehr Westfalen Süd (ZWS) im Nahverkehrsplan (NVP) für die Kreise Olpe und Siegen-Wittgenstein vorgesehenen fünf Linienbündel in den Genehmigungswettbewerb gegeben. Die im NVP festgelegten Fahrten umfassen 16,2 Millionen Fahrtkilometer pro Jahr, davon 24 % Taxibus-Fahrten. Das umfangreichste Bündel „Mitte“ deckt das Oberzentrum Siegen ab. Der Linienbusanteil ohne Taxibus ist hier größer als die Summe der Linienbusanteile aller übrigen Bündel.

Im Genehmigungswettbewerb für den Busverkehr gingen eigenwirtschaftliche Angebote der Verkehrsbetriebe Westfalen-Süd (VWS) aus Siegen, der Bahn-Tochter Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH (BRS, inzwischen Westfalenbus Münster) und der BSO Busverkehr Siegen-Wittgenstein Olpe GmbH aus Burscheid ein. Das Angebot der BSO bezog sich nur auf das Linienbündel Mitte. Die Angebote wurden vom ZWS bewertet. Von der Bezirksregierung Arnsberg wurden daraufhin alle fünf Linienbündel an den Bewerber aus Siegen vergeben.

Häufige Ausfälle im Busverkehr

Die neuen Fahrpläne der Linienbündel wurden in drei Schritten Mitte bis Ende 2018 wirksam. Kurz vor dem Übergang des Linienbündels südlich von Siegen kam es zu Fahrausfällen. Die Fahrten wurden bisher von der BRS, zukünftig aber von der VWS durchgeführt. Fahrer der BRS wechselten bereits vor dem Umstellungstermin zu anderen Unternehmen und standen deshalb für die betroffenen Linien nicht mehr zur Verfügung.

Am Anfang dieses Jahres fielen Fahrten der VWS in größerem Umfang aus. Darüber wurde vom Betriebsleiter in der Versammlung des ZWS Anfang April berichtet. Ursache dafür war ein hoher Krankenstand der Busfahrer. Das jetzige Ausmaß war offenbar aus den zurückliegenden Jahren unbekannt. Versuche, weitere Busfahrer auch aus dem Ausland zu gewinnen, scheiterten an bürokratischen Hürden. Ein weiteres Problem liegt darin, dass Busfahrer auch als Fahrzeugführer in der Industrie eingesetzt werden können und wegen der dort höheren Stundenlöhne den Arbeitgeber

wechselten.

Nachdem Ende April 2019 wieder alle Fahrten von der VWS durchgeführt werden konnten, kam es Anfang Mai erneut zu Ausfällen. Von diesen sind auch die Studierenden der Uni Siegen betroffen, die den Nahverkehr im ZWS mit ihrem Semesterticket unterstützen. Der AStA der Uni Siegen hat angekündigt, die Möglichkeit von Konventionalstrafen von einem Anwalt überprüfen zu lassen.

Klage gegen die Vergabe

Gegen die Vergabeentscheidung der Linienbündel durch die Bezirksregierung Arnsberg haben sowohl BRS für alle Linienbündel als auch BSO für das Bündel Mitte Klage eingelegt. Die BRS zog ihre Klage später zurück und fährt jetzt als Subunternehmer der VWS im nördlichen Teil ihres früheren Gebiets.

Über die Klage der BSO hat das Verwaltungsgericht Arnsberg Anfang April entschieden (Az. 7 K 9629/17). Die Genehmigung der Bezirksregierung Arnsberg an die VWS wurde für das Linienbündel Mitte aufgehoben. Der Antrag der BSO, selber die Genehmigung für dieses Linienbündel zu erhalten, wurde abgelehnt.

In einer Pressemitteilung vom 29.04.2019 begründet das Verwaltungsgericht sein Urteil. Im Vergabeverfahren hatte der ZWS zunächst festgestellt, dass die eingegangenen Angebote die Anforderungen des Nahverkehrsplan nicht vollständig erfüllen. Die Abweichungen wurden aber vom ZWS als unwesentlich eingestuft. In einer Bewertung der Angebote kam der ZWS nach Angabe des Gerichts zum Ergebnis, dass das Angebot der VWS 30 % besser sei als das der BSO.

Das Verwaltungsgericht sieht dagegen die Anforderungen des Nahverkehrsplan von beiden Angeboten als bei weitem nicht erfüllt an. Unter anderem stellt es fest: „Viele der im Nahverkehrsplan vorgesehenen Verkehrsanschlüsse würden von keinem Anbieter erreicht.“ Dem Gericht genügen die von beiden Busunternehmen abgegebenen Erklärungen „man werde alle ... aufgestellten Anforderungen an den Verkehr erfüllen“ nicht und es stellt weiter klar: „Was zugesichert werde, müsse vielmehr im Antrag selbst schon enthalten sein.“ Da auch der bisherige Verkehrsumfang von beiden Angeboten nicht erreicht wird, „könne auch keine Ausnahmegenehmigung erteilt werden.“

Entscheidend ist für das Verwaltungsgericht Arnsberg, dass das in den Angeboten verbindlich zugesicherte Verkehrsangebot von den Vorgaben deutlich nach unten abweicht. Deshalb ist auch der vom ZWS durchgeführte Vergleich der Angebote von VWS und BSO für das Gericht nicht entscheidend. Eine Revision vor

dem Oberverwaltungsgericht ist zugelassen.

Der Linienverkehr im Linienbündel Mitte wird vom jetzigen Betreiber weiter bedient. Dazu wurde eine einstweilige Genehmigung erteilt.

Kommentar

Das Verwaltungsgericht stärkt die Bedeutung der Nahverkehrspläne. Diese müssen von den Angeboten vollständig erfüllt werden. Den späteren Nebenabmachungen erteilt das Gericht eine Abfuhr. Warum aber das Verwaltungsgericht die Abweichungen zwischen den Angeboten von BSO und VWS und dem Nahverkehrsplan als wesentlich einstuft, wird in der Pressemitteilung aus Arnsberg nicht weiter ausgeführt. Abzuwarten bleibt, ob Revision gegen das Urteil eingelegt wird. Für die Fahrgäste ist wichtig, dass trotz der juristischen Auseinandersetzung der Busverkehr im Raum Siegen zumindest mit vorläufigen Genehmigungen weiter durchgeführt und die frühere Zuverlässigkeit wieder erreicht wird.

Impressum / Ansprechpartner bei PRO BAHN

Herausgeber: PRO BAHN NRW e. V., Regionalverband Ruhr, Mülheimer Straße 91, 47058 Duisburg, ☎ 0203 398 1698, ✉ info@probahn-ruhr.de, Internet: <http://www.probahn-ruhr.de>

Bürozeiten: Dienstags 17:30 Uhr bis 19:00 Uhr

Vorsitzender: Dirk Grenz, Baumberger Weg 1, 46145 Oberhausen, ☎ 0208 6356784, ✉ grenz@probahn-ruhr.de

Stv. Vors.: Achim Walder, Krokusweg 1, 57223 Kreuztal ☎ 02732 12741, ✉ walder@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Oliver Mantel, Dortmund, ☎ 0231 13014534 und 0176 34971689, ✉ mantel@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Kurt Meisen, Weilenhäuschenstr. 9, 58332 Schwelm, ☎ 02336 82958, ✉ meisen@probahn-ruhr.de

Beisitzer: Bernhard Quack, Düsseldorf Str. 22, 45145 Essen, ☎ 0201 7265726, ✉ quack@probahn-ruhr.de

Spendenkonto: PRO BAHN NRW, Sparda-Bank West, IBAN: DE11 3706 0590 0003 8078 00, BIC: GENODED1SPK

Bitte als Verwendungszweck angeben: „Ruhrschiene“!

PRO BAHN Regionalverband Münsterland, Internet: <http://www.probahn-muensterland.de>

Vorsitzender: Franz Maxwell, Pfarrer-Jaegers-Str. 2, 48351 Everswinkel, ☎ 02582 99909, ✉ fmaxwill@web.de

PRO BAHN Nordrhein-Westfalen e. V., ✉ info@probahn-nrw.de, Internet: <http://www.probahn-nrw.de>

Vorsitzender: Frank Michalzik, Bahnhofstr. 85a, 46499 Hamminkeln-Mehrhoog,

☎ 02857 915992 ✉ vorsitzender@probahn-nrw.de

PRO BAHN e. V. (Bundesverband), ✉ info@pro-bahn.de, Internet: <http://www.pro-bahn.de>

Geschäftsstelle: Friedrichstraße 95, 10117 Berlin, ☎ 0303982 0581, ☎ 0302017 9967

Die **Ruhrschiene** erscheint vierteljährlich. Die Auflage dieses Hefts beträgt 500 Exemplare. Der Bezug ist für Mitglieder von PRO BAHN Münsterland und Ruhr kostenlos, Abonnement 5,- Euro pro Jahr.

Redaktion: Dirk Grenz (dg, V.i.S.d.P.), Axel Hercher (ah), Achim Walder (aw) ✉ info@ruhrschiene.de

Weitere Autoren: Moritz Balz (mb), Lothar Ebberts (le), Matthias Tuschhoff (mt). Namentlich gekennzeichnete Artikel und Kommentare geben die Meinung des Autors und nicht der Redaktion wieder.

Die Vervielfältigung der Gesamtausgabe der **Ruhrschiene** zur unentgeltlichen Weitergabe ist gestattet, Nachdruck einzelner Artikel in anderen Publikationen nur mit Zustimmung der Redaktion und gegen Überlassung von Belegexemplaren. Die Zustimmung für den Abdruck durch andere PRO BAHN-Gliederungen ist immer gegeben.

Alle Angaben in der **Ruhrschiene**, insbesondere zu Fahrplänen und Tarifen, wurden mit großer Sorgfalt recherchiert. Eine Gewähr für die Richtigkeit kann allerdings nicht übernommen werden.

Termine

Landesversammlung

(dg) Am 06.04. fand die landesweite Mitgliederversammlung von PRO BAHN NRW in Duisburg statt.

Frank Michalzik wurde im Amt des Vorsitzenden bestätigt. Andreas Schröder ist neuer Stellvertretender Vorsitzender neben Dieter Sauer-mann.

Unsere Region ist mit den Beisitzern Max Heilmann vom RV Münsterland und nun auch Dirk Grenz vom RV Ruhr im Landesvorstand vertreten und sorgen neben Ralf Oestreich aus Ostwestfalen für einen breiten regionalen Ausgleich. Für die Finanzen bleibt Detlef Neuss zuständig.

Inhaltlich spannend waren die Vorstellungen des neuen Deutschlandtaktes durch Reiner Engel insbesondere mit der Überlegung einer Neubaustrecke Bielefeld - Hannover, ohne den Nahverkehr und die übrigen Fernverkehrshalte in Ostwestfalen zu gefährden. Weitere Themen waren der aktuelle Sachstand beim RRX-Ausbau und eine Meinungsbildung zum Thema Fahren on demand.

Juni

Donnerstag, 13.06.2019, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandestr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf

Donnerstag, 13.06.2019, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Sonntag, 17.06.2019
Ohne Auto-mobil ans Ausflugsziel:
Recklinghausen - Strom und Leben
10:10 Uhr E Hbf ☎ (Service Point

Dienstag, 21.06.2019, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 28.06.2019, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Juli

Donnerstag, 11.07.2019, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Dienstag, 16.07.2019, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 23.07.2019, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

August

Donnerstag, 08.08.2019, 19:00 Uhr
Fahrgaststammtisch in Münster, Umwelthaus, Zumsandestr. 15, Münster, ☎ Münster Hbf

Donnerstag, 08.08.2019, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Dienstag, 20.08.2019, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 27.08.2019, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

September

Donnerstag, 12.09.2019, 20:00 Uhr
PRO BAHN/VCD-Treffen, Dortmund

Dienstag, 17.09.2019, 19:00 Uhr
ÖPNV-Gesprächsrunde DU-MH

Dienstag, 24.09.2019, 20:00 Uhr
O.Tram Oberhausen

Die aktuellen Termine und weitere Informationen sind im Internet zu finden bei www.probahn-ruhr.de unter Termine

ÖPNV-Gesprächsrunde Duisburg-Mülheim: Büro Mülheimer Str. 91, Duisburg, ☎ Duisburg Hbf, ☎ Lutherplatz
O.Tram Oberhausen: „Gdanska“, Altmarkt 3, Oberhausen, ☎ Oberhausen Hbf
PRO BAHN/VCD-Treffen Dortmund: VCD-Büro, Eisenmarkt 1, Dortmund, ☎ Kampstraße
Regionalgruppe Hellweg: Infos bei Günter Fiedler, ☎ 02942 1598, ✉ fiedler@probahn-ruhr.de
Regionalverband Münsterland: Infos bei Franz Maxwill, ☎ 02582 99909, ✉ fmaxwill@web.de

Bitte hier abtrennen oder kopieren und einsenden. Oder einfach online Mitglied werden unter <http://www.pro-bahn.de/beitritt>

PRO BAHN e. V. Mitgliederverwaltung • Agnes-Bernauer-Platz 8 • 80687 München

Ja, ich bin an PRO BAHN interessiert.

- Ich möchte weitere Informationen.
- Ich möchte PRO BAHN beitreten.

Name, Vorname

Straße

PLZ, Wohnort

weitere Familienmitglieder

Geburtsdatum (bei Juniormitgl.) Beruf (freiwillig)

Datum, Unterschrift

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige hiermit den Fahrgastverband PRO BAHN e.V., Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die vom Fahrgastverband PRO BAHN e.V. auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.

IBAN

BIC

Datum, Unterschrift

- Einzelmitglied 46,- Euro/Jahr
- Juniormitglied (≤ 26 Jahre) 28,- Euro/Jahr
- Familienmitgliedschaft 54,- Euro/Jahr
- Fördermitgliedschaft ab 80,- Euro/Jahr (Firmen, Institutionen, Kommunen)