

Mobilität

für Menschen

Nix fährt !?

VCD NRW zum Thema Bahnsperrungen

Von Iko Tönjes, VCD NRW

7.5.2024 / 22.5.24

Problemlage

- **Verlässlichkeit** ist eines der zentralen Qualitätskriterien im Bahnverkehr für Fahrgäste und Güterkunden. Ohne Verlässlichkeit wird es nichts mit der Verkehrswende.
- Verlässlichkeit hat auch zu tun mit der **Angebotsqualität**: Kurzfristig ausfallende Züge hebeln Takte aus und zwingen Fahrgäste, zur Sicherheit mindestens einen Zug früher zu nehmen, um Termine und Anschlüsse zu halten. Ersatzverkehre verlängern Reisezeiten fast immer erheblich.
- Die grundsätzliche Entscheidung für ein Verkehrsmittel von Autokauf bis Gütergleisanschluss hängt von langfristiger **Planungs- und Qualitätssicherheit** ab. Kann der Bahnverkehr die nicht gewährleisten, orientieren sich Fahrgäste und Güterkunden dauerhaft um.

Problemlage

- Derzeit ist die **Verlässlichkeit** im Bahnverkehr schlecht, und merkliche Verbesserungen sind nicht in Sicht. Allerdings gibt es natürlich auch viele problemlose Fahrten.
- **Probleme** kumulieren sich: vernachlässigte Infrastruktur, technische und personelle Ausfälle, Störungen von außen, fehlende Resilienz u.a.m.
- Probleme erzeugen **Folgeprobleme**, z.B.: benötigtes Personal sitzt in verspäteten Zügen fest.

Ziel Destination	Gleis	Platform/Voie
Hamburg-Altona	17 ^{A-F}	Verspätung ca. 45 Min
Essen Hbf	18 ^{A-F}	Verspätung ca. 45 Min
Aachen Hbf	16	Verspätung ca. 30 Min
Essen Hbf	18	Verspätung ca. 50 Min
Minden (Westf)	7	Verspätung ca. 25 Min
Bergisch Gladbach	11	ohne Halt in D-Friedrich
Wesel	17	
Wesel	17	Zug fällt aus



Arten von Sperrungen

Das Thema Sperrungen und Ausfälle im Bahnverkehr hat verschiedene **Ebenen**:

- Langfristig geplante Großsperrungen (Ausbau RRX, Generalsanierung im „Hochleistungsnetz“ – Sperrungen laut DB für jew. 5 Monate!)
- Regionale geplante Bau-Sperrungen, v.a. in Schulferien
- Ungeplante, meist kurzfristig eingerichtete betriebliche Sperrungen (wegen aktueller Brücken- und Streckenschäden, generellem Personalmangel, strukturellen technischen Problemen,..)
- die können aber auch Jahre dauern
- Kurzfristige Ausfälle des Tages (wegen Technikproblemen an Strecke und Fahrzeugen, Personal-Ausfällen, externen Strecken-Störungen, ..)

Betroffene

Betroffen sind alle Fahrgäste und die Verkehrswende generell, es gibt aber besonders stark benachteiligte Gruppen:

- Haushalte ohne Pkw als Alternative (für alle Haushaltsmitglieder), Jugendliche und sehr Alte haben ohnehin diese Option nicht
- Beschäftigte ohne Home-Office-Option, mit unsicheren und geringqualifizierten Arbeitsplätzen,
- Beschäftigte, Auszubildende, Schüler(innen), Studierende mit langen Arbeits- oder Ausbildungswegen - lange tägliche Fahrzeiten sind auch ein Gesundheitsrisiko

also häufig gerade finanziell schwächere Gruppen

- sowie im Güterverkehr insbes. mittelständische Firmen (Großunternehmen bekommen eher Sonderregelungen oder können ausweichen).

Zuständige

Wer ist bei Baumaßnahmen und Ausfällen für was zuständig?

- **Baumaßnahmen** werden vom Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen (**EIU**) eigenständig geplant, also meist von der DB InfraGO. Bestimmte Vorlaufzeiten für Bautermine sind geplant, werden von der Bahn aber häufig nicht eingehalten. Rechtliche Verpflichtungen zur Abstimmung mit Betroffenen gibt es nicht.
- Der **Bahnverkehr** wird von verschiedenen Eisenbahn-Verkehrs-Unternehmen („**EVU**“, d.h. z.B. DB Regio, National Express) durchgeführt, die sind dann auch für den **Ersatzverkehr** zuständig. Sind Linien verschiedener Betreiber betroffen, sollen diese sich über den Ersatzverkehr abstimmen.
- **Aufgabenträger** für den Bahnverkehr (= „**AT**“, d.h. in NRW: VRR, VRS/goRheinland und NWL), das Land und deren politische Gremien haben formal wenig Einfluss auf die Infrastrukturbetreiber. Zwischen AT und EVU gibt es Verkehrsverträge, die z.B. Strafzahlungen bei Verspätungen und Ausfällen definieren.

Zuständige

- Für die Einrichtung von **Ersatzhaltestellen**, Pausenplätzen etc. für den Busverkehr sind die Kommunen anzufragen, wenn das nicht auf bahneigenem Grund möglich ist.
- Die **Information** ist Sache der jeweiligen Betreiber. Innerhalb des Bahnhofs macht das das Bahnhofsmanagement. Die besondere NRW-Stelle „Koordination Baustellenkommunikation“ und die Aufgabenträger unterstützen die Zuständigen bei der Abstimmung und bei einheitlicher Information. Daten der Bau- und Ersatzfahrpläne werden von den EVU an die Aufgabenträger übermittelt.
- Die Verkehrsunternehmen haben keine rechtliche Handhabe, die durch Baumaßnahmen und Infrastrukturmängel entstandenen Zusatzkosten und Strafzahlungen an das EIU weiterzureichen!
- Dass im Rahmen des Ausschreibungswettbewerbs mehrere EVU den Verkehr betreiben, führt neben einigen Kosten- und Qualitätsvorteilen auch zu sehr knapp kalkulierten Kosten mit wenig Reserven und zu verringerter betrieblicher Flexibilität.

Beispiele

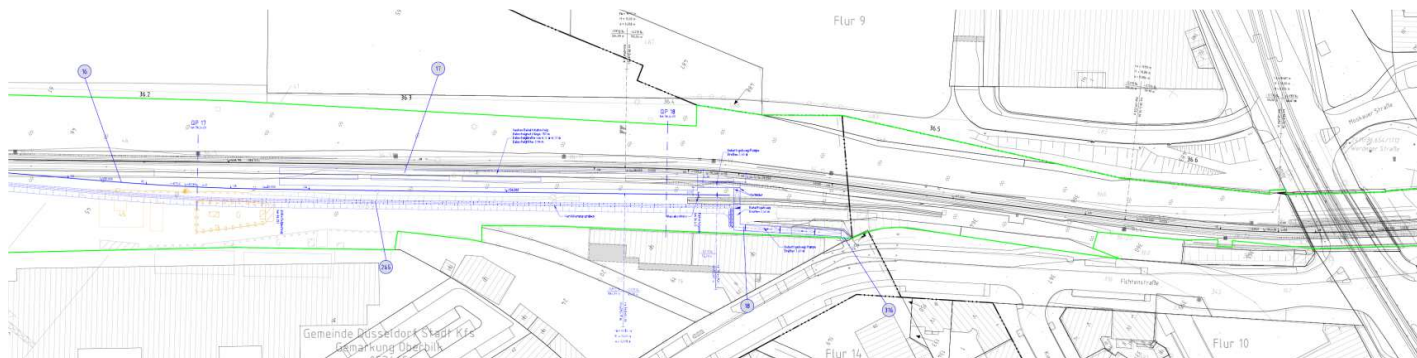
Beispiele für Sperrungen, in der **Region Düsseldorf:**

- Ausfall des RE11 zwischen Düsseldorf und Hamm wg. Personalmangel, zusätzlich zeitweise Ausfall der RE2, RE3, RE6 u. RE19 Düsseldorf – Duisburg wegen Baumaßnahmen, jetzt auch noch Sperrung der Alternativstrecke S6 (s.u.), aber keine Kapazitätserweiterung auf parallelen RE-Linien (Selbst eine Verlängerung der Triebzüge bräuchte neue Zulassung?)
- Sperrung der S6 zwischen Ratingen u. Essen wg. Hangrutsch, S6 verkehrt teilw. sogar nur bis D-Rath, da nicht genug Personal für das Stellwerk Ratingen Ost verfügbar ist.
 - Jetzt verlangt für die aufwendigere Wiederherstellung das EBA („Eisenbahn-Behinderungs-Amt“?) eine Plangenehmigung – Zeitbedarf 18 Monate, d.h. Sperrung bis Mitte 2026!



Beispiele

- Im Rahmen des RRX-Ausbaus werden bestimmte S-Bahn-Linien den Hbf Düsseldorf mittelfristig für 2 Jahre (!) nicht anfahren, ein Ersatzhalt soll an einer Güterstrecke entstehen, aber der wurde nicht direkt an der Brücke zur nächsten ÖPNV-Station geplant (s.u.) und kann jetzt angeblich nicht mehr umgeplant werden.
- Die alltäglichen Fahrt-Ausfälle wegen Weichen- und Stellwerks-Problemen, technischen Problemen am Zug, Verspätung aus vorheriger Fahrt bzw. wegen vorausfahrendem Zug, fehlendem Personal (u.a. wegen Verspätungen und Ausfällen anderer Züge), Polizei- und Notarzteinsatz am Gleis usw. usw. kennt jede(r) Bahnreisende.



Lösungsbausteine

Lösungsbausteine - Übersicht

Lösungsbausteine beziehen sich auf die Reduzierung von Sperrzeiten und -abschnitten, die Abmilderung der Auswirkungen u.a. durch Alternativrouten und die Resilienz des Bahnsystems.

- **Fahrgastfreundliches Bauen** „unter dem Rad“ – ist teurer und dauert evtl. insgesamt länger, dafür kürzere Sperrzeiten u. -strecken
- **Robusteres und flexibleres Netz**, Ausweichstrecken, Resilienz
- **Technik und Personal**: flexibler, redundanter, geplanter..
- **Organisation und Prozesse**: schlanke Planung und Genehmigung und Ausschreibungen, Abstimmung zwischen Beteiligten, Personalsoptimierung...
- **Information**: Bauinfo, Wegweisung, Ist-Daten, Alternativen,...
- **Ersatzverkehre**: „SEV“, mit dichterem Takt (zuverlässig?), ergänzender Schnellverkehr, aber auch lokale Angebote (Kapazität?), Zusätzliches Thema Mitfahrangebote?

Lösungsbausteine

- **Fahrgastfreundliches Bauen:** minimierte Sperrpausen, Bauen weitgehend neben dem Betrieb, Mehrausgaben dafür akzeptieren. (Ist das Prinzip der Generalsanierung das richtige?)
Werner Wiegand (Ex-DB-Manager): *"Die DB braucht eine Strategie, ihr Netz unter dem rollenden Rad instand zu halten."* (Bahn-Report 3/24)
Bahnfreundliche Staaten in Europa haben kürzere Sperrzeiten.
- **Alternativlinien:** Kapazität dort erweitern, Anschlüsse sichern, auch kommunale Alternativangebote berücksichtigen
- Ertüchtigen von **Ausweichstrecken** vor dem Start von Großbaustellen.



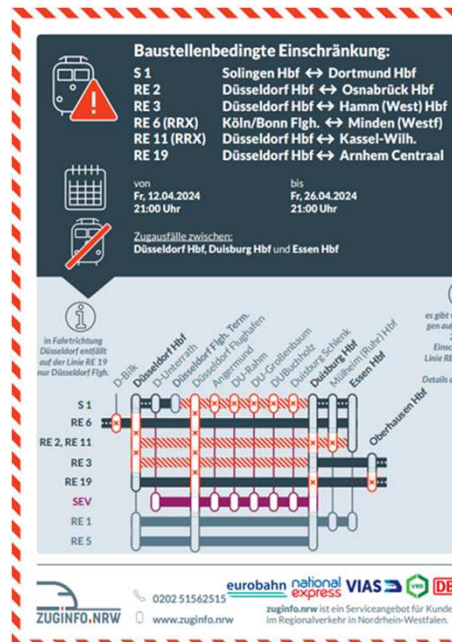
CLEVER BAUEN – GUT FAHREN



ERGEBNISSE 2018

Lösungsbausteine

- **Kommunikation:** Vorbildliche NRW-Stelle „Koordination Baustellenkommunikation“ und gemeinsame Webseite zuginfo.nrw sind eingerichtet, Info ist dadurch schon besser geworden, Leit-/Vor-Ort-Info u. Auskunftssysteme sind weiter zu verbessern
- mögl. weitere Themen: aktive Info an Abonnenten, Info für Nicht-Deutschsprachige, Usability-Test (Reisekette)



Baustellenbedingte Einschränkung:

S 1 Solingen Hbf ↔ Dortmund Hbf
 RE 2 Düsseldorf Hbf ↔ Osnabrück Hbf
 RE 3 Düsseldorf Hbf ↔ Hamm (West) Hbf
 RE 6 (RRX) Köln/Bonn Flg. ↔ Minden (Westf)
 RE 11 (RRX) Düsseldorf Hbf ↔ Kassel-Wilh.
 RE 19 Düsseldorf Hbf ↔ Arnheim Centraal

von Fr. 12.04.2024 21:00 Uhr bis Fr. 26.04.2024 21:00 Uhr

Zugausfälle zwischen:
 Düsseldorf Hbf, Duisburg Hbf und Essen Hbf

ZUGINFO.NRW
 0202 51562515
 www.zuginfo.nrw

zuginfo.nrw ist ein Serviceangebot für Kunden im Regionalverkehr in Nordrhein-Westfalen.



RE 4 RE 13 S 8 S 28

Bauarbeiten vom 22.06 - 04.08.23 im Raum Düsseldorf-Gerresheim/Wuppertal-Vohwinkel

Beginn: 22.06.2023, 21:00 Ende: 04.08.2023, 21:00

Vom 22.06.2023 bis 04.08.2023 finden Bauarbeiten im Raum Düsseldorf-Gerresheim/Wuppertal-Vohwinkel statt. Deshalb kommt es zwischen Wuppertal-Vohwinkel, Mettmann Stadtwald und Düsseldorf Hbf zu umfangreichen Fahrplanänderungen.

Meldung erweitern

WEITERE INFORMATIONEN:

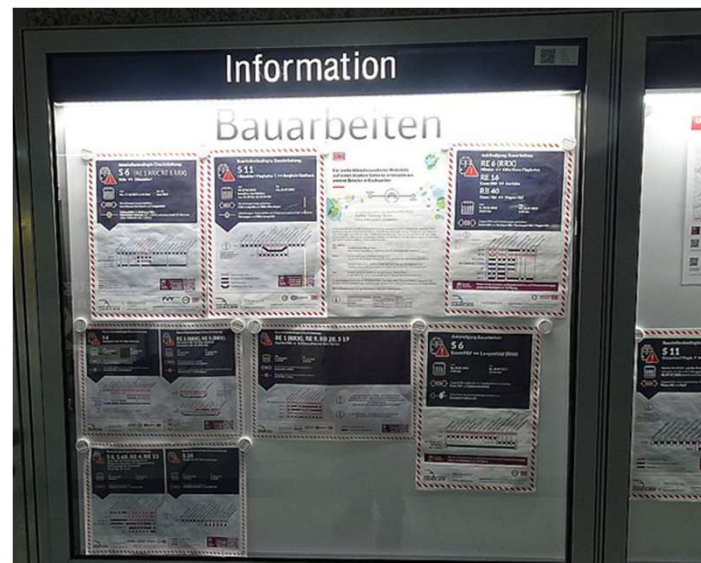
- > Informationsplakat
- > Ersatzfahrplan S 8, S 68
- > Vorankündigungsplakat
- > S 28: Fahrplan Schienenersatzverkehr Zusatzfahrten Rheinwiesenkirmes (15.07- 24.07.2023)
- > Ersatzfahrplan Schnellbus für die Linie RE 4 und RE 13 22.06 bis 04.08.23
- > Fahrplan RE 4 in Fahrtrichtung Aachen Hbf
- > Fahrplan RE 4 in Fahrtrichtung Dortmund Hbf
- > Alle Haltestellen Information der SEV für die Linie RE 4 und RE 13
- > Ersatzfahrplan RE 13 vom 23.06.2023 bis zum 20.07.2023
- > Fahrplan S 28 Schienenersatzverkehr (22.06. bis 04.08.2023)

Lösungsbausteine

- **Fahrgastinfo:**

Ersatzverkehr vollständig in Auskunft abbilden (Haltepunkte, Ist-Daten), erweiterte Fahrtauskunft mit Auslastungs- und Zuverlässigkeits-Kriterien, KI-gestützte Fahrt-Prognosen (z.B. über Wende hinaus),

Infoverbund Bahn /Lokalverkehr, Leit-Info vor Ort zwischen allen Bahn-/Bussteigen, zentrale Übersicht im Bahnhof (auch in Abfahrtstafel), systematische Info-Kette, regelmäßige Überprüfung der Aktualität



Lösungsbausteine

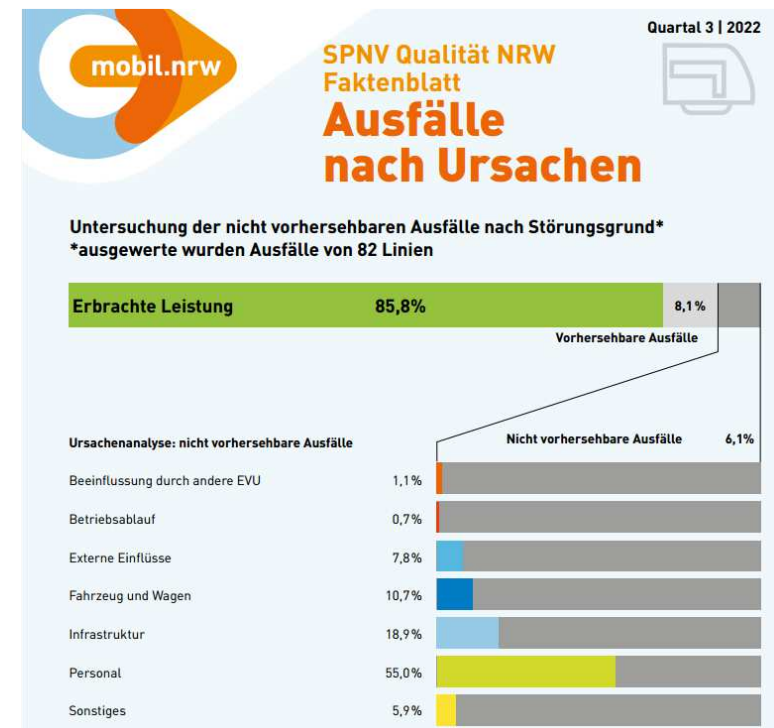
- **Verbesserung Ersatzverkehr:**
Ersatzverkehr hat grundsätzlich weniger Qualität als die Bahn, muss Nachteile möglichst kompensieren.
- Angebot: Takt-Verdichtung gegenüber Bahn-Angebot (Reduzierung zusätzlicher Wartezeiten), Anschluss-Sicherung, ergänzende Schnellbusse zwischen Hauptzielen (vorhandene SB-Linien nutzbar?),
- Fahrzeuge: ausreichende Kapazität, Zugänglichkeit u. Mitnahme von Fahrrad / Rollstuhl / Kinderwagen etc.,
- System: Bus-Spuren u. gute bahnhofsnahe Halte, Wegweisung u. Info („Ersatzbus“ statt „SEV“), Kapazität und Anschluss lokaler Verkehr
- Kurzfristiger Ersatzverkehr (Bus, Taxi) über Rahmenverträge

Viel Ersatzverkehr verschärft Kapazitäts- und Personal-Probleme beim Bus.



Lösungsbausteine

- **Mitfahroffensive** (Solidarität unter Pendlern?): Mitfahrhaltestelle am Bahnhof, Fahrgemeinschaftsbörse / Digitales Trampen, Werbung und Anreize dafür
- „Runder Tisch **Baustellen-Management**“ – Reale Wirkung?, DB-Konzept der Termin-Container (geplante Maßnahmen aus allen Gewerken in einem definiertem Zeitfester)
- **Organisation:** Abstimmung der EVU /AT / Lokalbehörden, ausreichend Vorlaufzeit, schnelle EBA-Prozesse, weniger Ausschreibungsaufwand (EU), Einbeziehung Fahrgastverbände
- **Finanzielle Verantwortung** der Infrastrukturbetreiber für Pünktlichkeits-Defizite und baubedingte Zusatzkosten (trifft aber DB kaum), Qualitätsberichte mit realen Konsequenzen.



Lösungsbausteine

- NRW-Programm **Robustes Netz NRW** (2019 / 2021): Gleisverbindungen, Wechsel-Betrieb u.a.m. – Umsetzung dauert viel zu lange, für 2 Weichen 5 Jahre u. mehr? Brauchen wir noch stationäre Signale? mehr Wetter-Resilienz (Bäume, Brücken, Hänge, Dämme,..) Abschirmung von Hauptstrecken gegen externe Störungen,
- **Technik**: redundante unabhängige Module, präventive Wartung, Cyber-Sicherheit, bauliche Sicherheit..
- **Digitalisierung**: el. Stellwerke, el. Strecken (ETCS u.ä.), Diagnose- / Prognose-Tools, Fahrgasterfassung, Infosysteme, Apps.. – für flexiblen Betrieb, Umsetzung dauert viel zu lange

Lfd. Nummer	Aufgaben-träger	Strecke/ Ort	Maßnahmenbeschreibung	Grobe Überprüfung Machbarkeit DB Netze	Grobkostenschätzung			alle Grobkostenschätzung DB Netz			Grobkostenschätzung DB SuS			Realisierung (angestrebt)
					Baukosten in €	Planungskosten in €	GWU in €	Baukosten in €	Planungskosten in €	GWU in €	Baukosten in €	Planungskosten in €	GWU in €	
1	VRR	Wuppertal Hbf	Zugdeckungssignale / Zwischensignale Wuppertal Hbf, Ortsgleise 2525, in den Gleisen 3, 4 und 5	Machbarkeit vorhanden	1.604.000	528.000	2.132.000	1.604.000	528.000	2.132.000	0	0	0	2031/01
2	NVR	Flughafen Köln/Bonn	Wendegleis südlich Köln/Bonn Flughafen im Bereich Porz-Wahn inkl. Zugdeckungssignale.	Machbarkeit vorhanden	3.235.000	873.000	4.108.000	3.235.000	873.000	4.108.000	0	0	0	2028/12
3	VRR	Strecken 2650, 2275	4 neue Überleitweichen (Trapez) im Abzw Kolkmannshof, damit Anbindung des dritten Gleises (2275) Kolkmannshof-Oberhausen Hbf auch von Duisburg und verkürzte GWB Nutzung zwischen Duisburg und Oberhausen möglich.	Machbarkeit vorhanden	7.473.000	1.729.000	9.202.000	7.473.000	1.729.000	9.202.000	0	0	0	2029/12

Lösungsbausteine

- **Personaloffensive** – für Fahrdienst, Werkstatt, Ingenieure,.. - auch hier sind Lösungen möglich
 - Personal kann durch Digitalisierung und schlanke Prozesse eingespart werden
 - flexibler Einsatz im Fahrdienst (auch Büroleute im Notfall), Kompetenz-Management (etwa Ingenieure nur dort, wo sie notwendig sind)
 - Attraktivere Tarifbedingungen im Wettbewerb um Menschen: höhere Gehälter u. weniger Arbeitszeit, Karrierechancen, sichere Arbeitsplätze (Zu viel Gerede über autonomes Fahren schadet)
 - Beschäftigten- und familienfreundlichere Dienstplanung? (z.B. „nicht Do. Abend wegen Sportverein“) – erfordert größere Dienstplanmasse (Pooling?)
 - Weniger Krankenstand – versch. Maßnahmen
 - Werbung in anderen Branchen / EU-Ländern
 - Zusatzleistungen (schichtfreundliche Kita-Zeiten, Werkswohnungen, „Starthilfe“..)



Fazit

- Die pauschale Aussage, wegen des hohen Sanierungsbedarfs und des allgemeinen Personalmangels sind die Störungen und Sperrungen weitgehend unvermeidlich, ist falsch.
- Es gibt viele Verbesserungsoptionen, wenn Fahrgast-Interessen ernst genommen werden und der Betrieb gut gemanagt wird. Andere Länder können Vorbild sein.
- Aber es bleiben doch viele Mängel, die erst mittelfristig behoben werden können.
- Der Chef des Schweizerischen Bundesamts für Verkehr im WDR5-Interview am 29.4.24: *"Ich staune immer über die Gelassenheit der deutschen Passagiere."*
- Es reicht jetzt und es gibt viel zu tun –
Wir brauchen einen **Fahrgastaufstand!**
Und dafür brauchen wir auch **Bündnisse.**