

Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

37. Sitzung der Verbandsversammlung des NWL am 15.03.2016 in Unna

Öffentliche Sitzung

TOP: 6

Vorlage: 317/16

Betriebsqualität Eifel-Westerwald-Sieg-Netz (EWS) Los 2

Berichterstatter: Herr Padt

Verfasser: Herr Padt

Kosten: keine

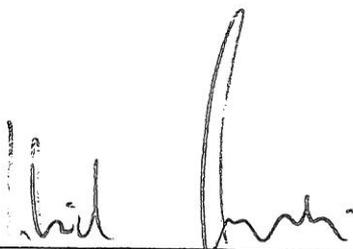
Vorberatung: Ja Nein

Beschlussfassung NWL:

- Zustimmung der Mitgliedszweckverbände erforderlich: Ja Nein
 - Falls ja: ZWS npH ZRL VWOWL ZVM
- Einfache Mehrheit $\frac{2}{3}$ Mehrheit Einstimmig

Beschlussvorschlag:

1. Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstand zur Kenntnis.
2. Die Verbandsversammlung beauftragt den Vorstandsvorsteher auf der RB°93 ein Übergangskonzept (bis zum Fahrplanwechsel Dez. 2017) mit der HLB und dem SPNV Nord zur Stabilisierung des Fahrplans abzustimmen.



Dr. Ulrich Conradi
Verbandsvorsteher NWL



Frank Beckehoff
Vorsitzender der Verbandsversammlung

Betriebsqualität Eifel-Westerwald-Sieg-Netz (EWS) Los 2**Öffentliche Sitzung****Begründung:****1. Vertraglicher Rahmen**

Die Verkehrsleistungen im sogenannten Eifel-Westerwald Sieg-Netz (Los 2 = **3LänderBahn-Netz**) wurden im Jahr 2011 unter der Federführung des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV Nord) europaweit ausgeschrieben. Weitere Partner dieser Ausschreibung waren der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL).

In den Verdingungsunterlagen, die sich aus den Bewerbungsbedingungen und den Vertragsunterlagen zusammensetzen, wurden die Rahmenbedingungen der Ausschreibung festgelegt. Neben der Abgabe des Angebotspreises mussten von den Bietern entsprechende Nachweise, wie zum Beispiel zum Einsatz der Fahrzeuge, zur Fahrbarkeit des Fahrplans (Testat durch die DB Netz AG) und zur Tarifierung geführt werden. Zudem war festgelegt, dass der erfolgreiche Bieter (Gewinner des Vergabeverfahrens) eine Sicherheitsleistung in Form einer Bürgschaft zu hinterlegen hatte.

Der Zuschlag erfolgte gemäß § 18 Abs. 1 VOL/A auf das Angebot der Hessischen Landesbahn GmbH (HLB), welches das wirtschaftlichste Angebot war, für eine Laufzeit von 15 Jahren. Geplanter Termin für die Betriebsaufnahme war der 02.08.2015.

Die HLB agiert in der südwestfälischen Region bereits seit vielen Jahren (HellertalBahn GmbH, RE 99) sehr erfolgreich und hat bis dato in den beiden abgeschlossenen Verkehrsverträgen gute bis sehr gute Leistungen erbracht.

2. Aktuelle Betriebssituation

Mit dem Fahrplanwechsel am 13.12.2015 traten im Bereich des 3LänderBahn-Netzes massive Qualitätsprobleme auf, die durch personalbedingten Zugausfälle, ein zu geringes Sitzplatzangebot, Unpünktlichkeit und eine mangelhafte Kundeninformation gekennzeichnet war.

Unter Leitung der NWL-Geschäftsstelle Siegen fand unter anderem Anfang Januar zwischen der HLB und den drei Aufgabenträgern ein Abstimmungsgespräch zu den personalbedingten Ausfällen und der mangelhaften Kommunikation der Ausfälle und des Schienenersatzverkehrs statt.

Die Aufgabenträger verlangten eine Erklärung zur Ursache der aktuellen Personalprobleme. Die mit der vorzeitigen Betriebsaufnahme (Dezember 2014 anstatt August 2015) verbundene Sondersituation konnte aus Sicht der Aufgabenträger Ende 2015 nicht mehr als Ursache angeführt werden. Die Aufgabenträger gehen zudem von einer üblichen Personal-Reserve von 20-25 % aus, was seitens der HLB auch bestätigt wurde. Die HLB erläuterte, dass für die Probleme in der Betriebsplanung in erster Linie drei Hauptgründe zu nennen sind:

Betriebsqualität Eifel-Westerwald-Sieg-Netz (EWS) Los 2

Öffentliche Sitzung

1. eine fehlerhafte Betriebsplanung der HLB
2. die nicht abgeschlossene Ausbildung der Triebfahrzeugführer hinsichtlich der Baureihen- und Streckenkunde sowie
3. ein hoher Krankenstand im Rahmen von 12-15 %.

Des Weiteren beeinflussen auch die Verzögerungen infrastruktureller Maßnahmen der Aufgabenträger (Bahnhof Betzdorf, Hellertalbahn-Strecke, Westerwald-Strecke), und die Großbaustelle Siegen-Hauptbahnhof sowie zeitweise eingerichtete Langsamfahrstellen das SPNV-Angebot im 3LänderBahn-Netz negativ.

Neben verstärkten Personalaquisitionsmaßnahmen der HLB gab es inzwischen Anpassungen im Bereich der Betriebsplanung und der Leitstelle. Auch werden zwei Mitarbeiter der Verwaltung aus Frankfurt bis auf weiteres in Siegen eingesetzt. Die Verbesserung der Kundeninformation wurde ebenfalls zugesichert.

Ab dem 18.01.2016 gilt ein angepasster, reduzierter Fahrplan in Verbindung mit Schienenersatzverkehr, der mehrmals per Presseerklärung angekündigt und auch entsprechend kommuniziert wurde. Dessen Geltungsdauer war zunächst bis 29.03.16 vorgesehen, konnte aber bereits bis zum 12.02.2016 begrenzt werden. Zugunsten eines verlässlichen Notfahrplans wurde auf ein kaum vermittelbares Fahren nach Personallage verzichtet.

Die Linien **RB91** (die von der HLB durchgeführten Fahrten zwischen Siegen – Finnentrop), **RB93** (Betzdorf – Siegen – Bad Berleburg), **RB95** (Dillenburg – Siegen) und **RB96** (Betzdorf – Dillenburg) werden fahrplanmäßig und mit der vertragskonformen Behängung bedient.

Die Linien **RB29**, **RB90** und **RB92** im Bereich der 3LänderBahn verkehren im Rahmen des festgelegten Ersatzkonzeptes ab dem 18.01.2016 nach einem geänderten Fahrplan:

- **RB29** Limburg (Lahn) – Siershahn: Hier werden täglich rund ein Drittel der Zugfahrten durch Busse (Schienenersatzverkehr) ersetzt. Die übrigen Züge verkehren planmäßig. Die Abfahrt der Schienenersatzverkehrs-Busse und deren Verlauf wurden entsprechend bekannt gemacht.
- **RB90** Limburg (Lahn) - Westerbürg – Siegen: Im Abschnitt Limburg (Lahn) – Westerbürg muss ein kleiner Teil der Zugleistungen durch Busse ersetzt werden (drei Fahrten). Der übrige Teil der Strecke von Westerbürg über Au nach Siegen wird regulär nach Regelfahrplan mit Zügen bedient. Die Abfahrt der Schienenersatzverkehrs-Busse und deren Verlauf wurden entsprechend bekannt gemacht.
- **RB92** Finnentrop – Olpe: Hier musste der Zugverkehr zwischen Finnentrop und Olpe vom 18.01.2016 bis 12.02.2016 zunächst durch Busse ersetzt werden (Schienenersatzverkehr). Für den Schülerverkehr standen zusätzliche Busse zur Verfügung, um die erhöhte Nachfrage abzudecken. Gleichzeitig wurden die Anschlüsse in Finnentrop auf die Regionalbahn- und -buslinien sichergestellt.

Betriebsqualität Eifel-Westerwald-Sieg-Netz (EWS) Los 2**Öffentliche Sitzung**

- Vom 13.02.2016 an wird auf der **RB 92** wieder ein eingeschränkter Bahnverkehr im 2-Stunden-Takt angeboten, der noch bis zum 04.03.2016 im Schienenersatzverkehr mit Bussen ebenfalls im Zwei-Stunden-Takt ergänzt wird. Damit steht den Fahrgästen zwischen Finntrop und Olpe ein stündliches Angebot zur Verfügung.

Um der HLB die Brisanz der entstandenen Situation noch einmal vor Augen zu führen und damit die HLB zu animieren, die Unzulänglichkeiten kurzfristig abzustellen, wurde die HLB zusätzlich in der Angelegenheit angeschrieben. Das Schreiben ist in der Anlage beigefügt. Zudem ist der Geschäftsführer der HLB, Herr Salzmann, für die nächste Verbandsversammlung des ZWS am 10.03.2016 eingeladen.

Am 17.02.2016 wurde ein weiteres Gespräch mit der HLB unter Beteiligung von DB Netz über den aktuellen Fahrplan der Regionalbahn RB 93, Betzdorf -Siegen – Bad Berleburg geführt. Hintergrund sind hier die massiven und nicht mehr zu akzeptierenden Verspätungen. Nach Angaben der HLB lag die Pünktlichkeit Anfang 2016 auf dieser Linie nur noch bei 52 % (Pünktlichkeit = 2:59 Min.). Schwerpunktthema des Gesprächs war die Fahrbarkeit des von der DB Netz AG am 08.08.2012 testierten Fahrplans, der Grundlage des HLB-Angebotes und damit auch des Zuschlags der drei Aufgabenträger ist.

DB Netz steht nach wie vor zu diesem Testat, wobei darauf verwiesen wird, dass das Testat zu den damaligen Infrastrukturbedingungen abgegeben worden ist.

Die HLB hat in diesem Gespräch auf die Unzulänglichkeiten der Infrastruktur (zwei Langsamfahrstellen im Bereich Aue und Ferndorf), das fehlende Ausweichgleis im Bahnhof Betzdorf sowie die Großbaustelle Siegen Hbf. verwiesen. Gleichzeitig hat die HLB auf betriebliche Probleme (Personalwechsel) und relativ lange Türöffnungszeiten bei den Fahrzeugen hingewiesen. Die Türöffnungszeiten konnten zwischenzeitlich durch eine Softwareanpassung auf 20 Sekunden reduziert werden; der Personalwechsel in Siegen Hbf. soll ab dem 07.03.2016 der Vergangenheit angehören.

Die Vertreter der DB Netz AG führten aus, dass die Langsamfahrstellen auf der Strecke vsl. bis Ende 2017 beseitigt, das Gleis 107 in Betzdorf vsl. bis Ende 2016 und die gleichzeitige Einfahrt in den Bahnhof Hilchenbach, die nicht Grundlage des Fahrplantests war, vsl. bis Ende 2016 zur Verfügung stehen wird.

Darüber hinaus wirkt sich die erhöhte Nachfrage auf der Strecke dahingehend aus, dass sich die Haltezeiten, insbesondere bei den Bedarfshalten, verlängern und damit die Pünktlichkeit negativ beeinflussen.

Auch die Nachrüstung der Strecke mit der punktförmigen Zugbeeinflussung (PZB 90) kann sich u. U. negativ auf die Pünktlichkeit auswirken, wenn signaltechnisch keine Durchfahrten von den Fahrdienstleitern gestellt werden.

Betriebsqualität Eifel-Westerwald-Sieg-Netz (EWS) Los 2**Öffentliche Sitzung**

Unter diesen Rahmenbedingungen bestand bei den Gesprächspartnern Einigkeit, dass derzeit ein pünktliches Verkehren der Züge der RB 93 nicht möglich ist.

Um für die Fahrgäste wieder ein berechenbares Angebot auf der RB 93 herstellen zu können, soll ein Übergangsfahrplan bis zum Ende des Jahres 2017 (Fertigstellung der Infrastrukturmaßnahmen/Beseitigung der La-Stellen) entwickelt werden. Hierzu bestehen vom Grundsatz folgende Möglichkeiten:

1. Durchfahrt an mindestens 2 Verkehrsstationen, wobei dort in den HVZ die Züge weiterhin halten sollen.
2. Aufteilung der Linie RB 93 in 2 Abschnitte, Bad Berleburg – Siegen und Siegen -Betzdorf, die dann zeitlich gegenüber dem heutigen Zustand versetzt werden müsste. Problematisch ist hierbei die Situation durch die Großbaustelle Siegen Hbf. in Bezug auf die Gleisverfügbarkeit sowie der Mehrbedarf an Fahrzeugen.
3. Zeitliche Verschiebung des Fahrplans der RB 93 auf der Siegstrecke in Richtung Siegen vor die RE 9 und damit Veränderung der Kreuzung im Bahnhof Hilchenbach durch eine geänderte Reihenfolge.

Die vorgenannten Konzepte erzeugen bei den beiden Aufgabenträgern unterschiedliche negative Effekte, so dass nach der reinen fahrplantechnischen Machbarkeit auch die Umsetzung zwischen den beiden Partnern NWL und SPNV Nord noch abgestimmt werden muss. Die Präferenz des NWL liegt auf der 3. Möglichkeit.