

## **Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL**

---

**51. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 04.10.2018 in Unna**

### **Öffentliche Sitzung**

**TOP: 7**

**Vorlage: 458/18**

Ersatzmaßnahmen bei Großstörungen im Bahnverkehr / Vernetzungsinitiative

**Berichterstatter:** Herr Künzel

**Verfasser:** Herr Hergarten, Herr Fechtenkötter

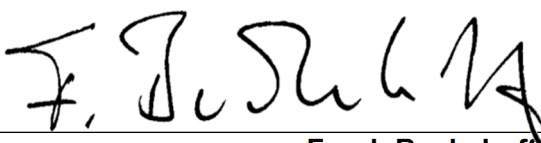
**Kosten:** Noch nicht zu beziffern

**Vorberatung:** ☐ Ja

☒ Nein

**Beschlussvorlage:** ☐ Ja

**Mitteilungsvorlage:** ☒ Ja

  
\_\_\_\_\_  
Andreas Müller  
Stv. Verbandsvorsteher NWL  
\_\_\_\_\_  
Frank Beckehoff  
Vorsitzender der Verbandsversammlung

**Ersatzmaßnahmen bei Großstörungen / Vernetzungsinitiative****Öffentliche Sitzung****Darstellung des Sachstands:**

Die zunehmende Zahl an extremen Wetterbedingungen hat in der jüngeren Vergangenheit in vermehrtem Maße zu Störungen im Bahnverkehr geführt. Die Auswirkungen reichten dabei von stundenweisen Einschränkungen auf einzelnen Strecken bis hin zur flächendeckenden Einstellung des Bahnbetriebs.

In sämtlichen Fällen hat die Einstellung des Bahnbetriebs weitreichende Folgen für die Reisenden. Vielfach konnte die Ersatzbeförderung durch Busse oder Taxen nicht oder nicht in zufriedenstellendem Maße sichergestellt werden. Auch in der Fahrgastinformation wird ein erheblicher Verbesserungsbedarf gesehen.

Diese Probleme hat auch die DB Station & Service AG erkannt und für den 07./08. Juni 2018 zu einem zweitägigen Workshop unter Beteiligung der Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Aufgabenträger und der Station & Service AG nach Düsseldorf eingeladen.

**Ergebnisse des Workshops:**

Der Workshop befasste sich in vier Arbeitsgruppen mit den Themen

- a) Krisenstab (EVU-übergreifend)
- b) Ersatzverkehre im Störfall
- c) Durchgängige Kommunikation im Störfall und
- d) Prognosequalität.

Die Ergebnisse der einzelnen Gruppen überlagerten sich inhaltlich, so dass an dieser Stelle insbesondere auf die Aspekte „Ersatzverkehr“ und „Kommunikation“ eingegangen werden soll.

**Teilaspekt „Ersatzverkehre“**

Im Falle von Streckensperrungen sind die EVU verkehrsvertraglich zur Bereitstellung von Bus- bzw. Taxinotverkehren verpflichtet, wofür viele Unternehmen Rahmenverträge mit Busunternehmen abgeschlossen haben. Gleichwohl ist die Ressource „Bus“ gerade im Störfall nur sehr eingeschränkt verfügbar. Die Situation wird dadurch verschärft, dass in der Regel mehrere EVU gleichzeitig betroffen sind und versuchen, Busnotverkehre aufzubauen. Bei Großstörungen hat zudem die DB Station & Service AG mitunter Busse geordert um die Situation an den großen Bahnhöfen zu entschärfen. Resultat dieser bisherigen Praxis ist, dass selten geordnete Busnotverkehre aufgebaut werden konnten und zudem niemand genau prognostizieren konnte, wann diese Busse wo eintreffen werden. An dieser Stelle besteht folglich ein erheblicher Bedarf an einer einheitlichen Regelung.

**Ersatzmaßnahmen bei Großstörungen / Vernetzungsinitiative****Öffentliche Sitzung**

In der Vorbereitung von Busnotverkehren besteht nach übereinstimmender Meinung der Workshop-Teilnehmer die Notwendigkeit, dass die Aufgabenträger koordinierend tätig werden. Die Idee ist dabei, für jeden Korridor (z.B. Hamm – Wuppertal) Teilstrecken wie z.B. Hamm – Unna, Unna – Schwerte, Schwerte – Hagen usw. zu definieren und auf diesen nach einem mehrstufigen Modell EVU-übergreifende Ersatzkonzepte zu entwickeln. Ziel ist es, die knappe Ressource „Bus“ sparsam und gezielt dort einzusetzen, wo keine Alternativen vorhanden sind. Hierzu soll im ersten Schritt geprüft werden, ob alternative Zugverbindungen über Parallelstrecken oder auch Straßenbahn- und Linienbusverbindungen noch in Betrieb sind. Wenn derartige Alternativen noch gegeben sind, sollte möglichst auf diese verwiesen und ggf. erforderliche Ersatzbusse auf denjenigen Teilstrecken eingesetzt werden, auf denen keine Alternativen existieren.

Für jede Teilstrecke sollen die entwickelten Konzepte im (Groß-)Störfall durch ein jeweils zu definierendes zuständiges EVU umgesetzt werden. Die konkrete Zuständigkeit für alle eine Teilstrecke befahrenden Linien (z.B. für RE 7 und RE 13 zwischen Hamm und Unna) könnte die bisherigen Probleme bei der Bestellung von Ersatzbussen durch mehrere EVU lösen und koordinierend wirken. Sollten keine Ersatzbusse verfügbar sein, sollen diese Konzepte auch für einen möglichen Taxi-Notverkehr zur Anwendung kommen.

Für längere Strecken bedeutet dies, zwangsläufig ein mehrfaches Umsteigen. Gleichzeitig wird jedoch sichergestellt, dass die verfügbaren Fahrzeuge möglichst effektiv eingesetzt werden und nicht z.B. Taxen für 2 Fahrgäste von Düsseldorf nach Minden fahren, die sofort im System vor Ort für weitere Ersatzfahrten fehlen.

Zur Definition der Korridore und Teilstrecken sowie zur Sicherstellung eines einheitlichen Vorgehens zur Vertiefung der oben beschriebenen Planungen, werden sich die drei Aufgabenträger NVR, VRR und NWL am 13. September in Gelsenkirchen näher beraten.

**Teilaspekt „Information / Prognose“**

Die Fahrgastinformation im Störfall ist aktuell vielfach ein weiteres Ärgernis, indem automatisierte Fahrgastinformationsanlagen keine zuverlässigen Informationen mehr liefern und oftmals ein händisches Eingreifen erforderlich ist, welches ressourcenbedingt keine flächendeckend zufriedenstellende Information gewährleisten kann. Gerade beim Einsatz von Ersatzverkehren besteht aktuell kaum eine Möglichkeit, den Fahrgast zuverlässig über das Eintreffen der Ersatzbusse und mögliche Reiseketten zu informieren.

## Ersatzmaßnahmen bei Großstörungen / Vernetzungsinitiative

### Öffentliche Sitzung

Um hier eine nachhaltige Verbesserung zu erzielen, ist auf dem Workshop der Gedanke entwickelt worden, die oben beschriebenen Korridore und Teilstrecken mit einem Bus abzufahren, die erzielten Fahrzeiten digital aufzuzeichnen und darauf aufbauend für jeden Teilabschnitt einen Musterfahrplan zu erstellen.

Im nächsten Schritt müssten sämtliche für Busnotverkehre in Frage kommenden Fahrzeuge mit einem einheitlichen technischen System ausgestattet werden (z.B: RBL via Smartphone).

Im Störfalle könnte unter dieser Voraussetzung ein Bus am Punkt A seine Ersatzfahrt beginnen und sich dabei in diesem System anmelden. Unter Zugriff auf den hinterlegten Musterfahrplan bestünde die Möglichkeit, für die Folgebahnhöfen Ankunfts- und Abfahrtsprognosen zu erstellen und diese in Echtzeit in die Informationssysteme zu übertragen. Somit könnten die Reisenden erstmalig zuverlässig darüber informiert werden, wann ein Bus eine Teilstrecke bedient und wann mit der Ankunft am Zielort zu rechnen ist.

Dieser Part wird mitunter ein finanzielles Engagement der Aufgabenträger erfordern, indem Busse technisch ausgerüstet und die einzelnen Teilstrecken personalintensiv zur Erstellung der Musterfahrpläne abgefahren werden müssten. Wie zudem die technisch einheitliche Ausstattung aller in Frage kommender Busse (Privatunternehmer, DB-Busgesellschaften, Kommunale Verkehrsbetriebe usw.) umgesetzt werden kann, wird u. a. auch Inhalt des Termins am 13. September sein.

Die DB Station & Service AG wird in den nächsten Monaten zu Folgeterminen einladen, bei denen die ersten erreichten Schritte vorgestellt und das weitere Vorgehen abgestimmt werden soll.

### **Sachstand Vernetzungsinitiative**

Neben den vorangehend dargestellten Maßnahmen befindet sich seit vergangenem Jahr eine verbesserte Fahrgastinformation im Rahmen der Vernetzungsinitiative im Aufbau. Im Rahmen der RRX-Ausschreibung wurden die EVU verpflichtet, Disponenten in die Leitstelle der DB Netz AG in Duisburg zu entsenden um auf diese Weise im Fall von Störungen einen direkten Kontakt und kurze Entscheidungswege zu gewährleisten. Diese Disponenten steuern zusammen mit den Mitarbeitern der DB Netz AG den Fahrbetrieb in NRW. Sie nehmen ausschließlich betriebliche Aufgaben wahr.

Daran knüpft die vom Bund geförderte Vernetzungsinitiative an. Denn neben den Betriebsdisponenten werden zukünftig auf sogenannten Infomanager in der Betriebsleitstelle in Duisburg tätig sein und die Fahrgastinformation sicherstellen. Gegenwärtig informieren die EVU über ihre jeweilige Betriebslage über unterschiedliche Kanäle wie beispielsweise Twitter, WhatsApp, DB Streckenagent oder die eigene Homepage. Dabei beziehen sich die Informationen immer nur auf die eigenen Verkehre.

**Ersatzmaßnahmen bei Großstörungen / Vernetzungsinitiative****Öffentliche Sitzung**

So kann es im Zweifel zu unterschiedlichen oder sogar gegensätzlichen Informationen zu ein und derselben Störungsursache kommen.

Dem soll nun mit dem Infomanager, zuerst als Pilot im Rahmen des RRX-Vorlaufbetriebes, entgegengewirkt werden. Dabei haben Abellio und National Express als Betreiber ein gemeinsames Personalkonzept entwickelt und arbeiten eng mit DB Netz, den Aufgabenträgern und dem Land zusammen. Letztlich soll sichergestellt werden, dass die Fahrgäste unternehmensübergreifend über einen Kanal einheitlich über Störungen und Abweichungen informiert und mit Alternativen zum geplanten Reiseverlauf informiert werden. Durch die Ansiedlung des Infomanagers in der Leitstelle in Duisburg ist sichergestellt, dass alle dafür erforderlichen Informationen aus erster Hand und schnellstmöglich zur Verfügung gestellt werden können.

Sofern sich das Projekt bewährt, kann die Funktion des Infomanagers in weiteren Verträgen oder für weitere Linien etabliert werden. Dazu werden noch in diesem Jahr erste Abstimmungsgespräche zwischen den drei Aufgabenträgern geführt werden.