

28.08.2013

Informationsschreiben zur RE 9-Problematik

1. LR B.K. ⁷⁰ 29/8
2. PVA
3. Pers. Rat, Trai Peter, B.K.

In den vergangenen Wochen wurde in der Öffentlichkeit erneut die Diskussion um eine angebliche Fehlplanung der Linie RE 9 (RSX) angestoßen. Dies nehmen wir (DB Regio und NVR GmbH) zum Anlass, die Situation nochmals genauer zu erläutern:

- **Ausschreibungsverfahren:** Im Rahmen der Vorbereitung zum Ausschreibungsverfahren RSX wurde 2006 ein unabhängiger Gutachter beauftragt, detaillierte zugspezifische Nachfrageerhebungen auf allen Zügen der RE 9 durchzuführen. Unter Einbeziehung der demografischen Daten und der bereits vorhandenen Nachfrageerhebungen aus den Vorjahren wurde die künftige Fahrgastentwicklung abgeschätzt. Dies war Grundlage für die Dimensionierung der Mindestkapazitätsanforderungen im Vergabeverfahren des Jahres 2007. Zugleich hat der Bund mit dem sogenannten „Koch-Steinbrück-Papier“ im Jahr 2006 die für die Finanzierung des SPNV in den Folgejahren zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel drastisch gekürzt. Damit die langfristige Finanzierung dieser Linie bis 2025 (Vertragslaufdauer RSX) aufgabenträgerseitig gesichert werden konnte, haben die beteiligten Aufgabenträger das vorgesehene Betriebsprogramm durch ein weiteres Gutachterbüro wirtschaftlich bewerten und optimieren lassen.
- **Fahrgastnachfrage:** Die Fahrgastnachfrage hat sich dynamischer entwickelt, als seinerzeit prognostiziert. Ursachen hierfür sind u.a. Bevölkerungszuwächse in der Region, die sich entgegen dem Trend in NRW deutlich positiver entwickelt haben, die überproportionale Energiepreiserhöhung der letzten Jahre, restriktive Parkraumbewirtschaftung und –verteuerung des knappen Angebotes nicht nur in den Innenstädten sowie ein ungebrochener Trend zu Semester- und Job-Tickets mitsamt ihrer Mitnahmeregelungen abends und an Wochenenden. Darüber hinaus konnten aufgrund der neuen beschleunigungsstarken Fahrzeuge und einer veränderten Haltepolitik beim RSX im Abschnitt Aachen – Köln Fahrzeitverkürzungen generiert werden, die zusätzliche Fahrgastgewinne bewirkt haben.
- **Kapazitätsstärkende Maßnahmen:** Die oben angesprochenen Fahrgastzuwächse wurde vom NVR und DB Regio erkannt und entsprechende Zubestellungen vereinbart. Als Ergebnis der NVR-Fahrgasterhebung im Dezember 2012 wurde das Betriebsprogramm nochmals überarbeitet und die Kapazitäten durch zusätzliches Rollmaterial (5-Wagen-Doppelstockzug) und den grundsätzlichen Einsatz der TALENT-2-Elektrotriebwagen in Doppeltraktion zum 15.04.2013 nochmals grundlegend verbessert. Eine weitere Entspannung in der morgendlichen Hauptverkehrszeit wird ab dem Fahrplanwechsel am 15.12.2013 mit der Verlängerung der S 13 zwischen Hennef und Troisdorf erwartet, da das erweiterte Angebot eine Entzerrung der Fahrgastspitzen ermöglicht.
- **Fahrzeugauswahl:** Die Fahrzeugauswahl liegt beim hier angewandten „Netto“-Vertrag im unternehmerischen Entscheidungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens und wird nicht vom Aufgabenträger vorgegeben. Maßgeblich ist ausschließlich die Einhaltung der vertraglichen Anforderungen wie z.B. Komfort oder Mindestkapazitäten.
- **Störungsanfälligkeit der Fahrzeuge:** Darüber hinaus hat eine Vielzahl von technischen Störungen an den Fahrzeugen des Herstellers Bombardier deren Einsatzfähigkeit in den letzten Wochen und Monaten immer wieder beeinträchtigt, weil bis zu 50% der Fahrzeugflotte nicht eingesetzt

...

werden konnte. Der NVR hat umgehend auf diese schwerwiegenden Beeinträchtigungen im Zugverkehr, die verständlicherweise Verärgerung und Kritik bei den Kunden ausgelöst haben, reagiert und mit DB Regio die Bereitstellung zusätzlicher lokbespannter Reservezüge vereinbart. Darüber hinaus wurde die Fa. Bombardier sofort aufgefordert, entsprechende Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Inzwischen ist die Fa. Bombardier bemüht, die erkannten Mängel zu beheben. Jedes Fahrzeug wird zwischen Juli und Oktober für eine Woche ins Herstellerwerk Hennigsdorf überführt, um Gewährleistungsarbeiten durchzuführen.

- **Negative externe Einflussfaktoren:** Zudem kann es vorkommen, dass das geplante Leistungsangebot durch unterschiedliche externe Faktoren negativ beeinflusst und das vereinbarte Platzangebot nicht verfügbar ist. Bei Streckensperrungen hervorgerufen durch z.B. Kabeldiebstahl, Personunfälle oder Infrastrukturstörungen erreichen die Züge der RE 9 teilweise nicht ihre Endpunkte, und können dort dann nicht mit dem vorgesehenen Platzangebot gebildet werden. Zugausfälle bei parallel laufenden Linien wie RE 1 oder S-Bahn führen zusätzlich bei der RE 9 zu einer Überbesetzung.
- **Fazit:** Diese nur beispielhaften negativen Einflussfaktoren werden derzeit in der Öffentlichkeit immer wieder mit der Thematik „Fehlplanung RSX“ kommentiert. Dies ist nicht richtig. Wir bitten Sie, uns dabei zu unterstützen diese Diskussion zu versachlichen. Derzeit überprüfen wir fortlaufend die bereits umgesetzten Maßnahmen und untersuchen weitere Entlastungsmaßnahmen. Darüber hinaus ist im Bereich der parallel laufenden S-Bahn in 12/2015 für die Siegstrecke eine weitere Angebots- und Kapazitätserweiterung mit der Inbetriebnahme der S 19 geplant.