



ckenverlauf nicht mehr bedienen kann oder nur zu stark verschobenen Taktzeiten verkehrt und somit geplante Anschlüsse im Netz verloren gehen.

Bei der Anmeldung des Netzfahrplanes 2021 für die Linie RB40 Essen – Hagen ist es zu mehreren Trassenkonflikten mit dem Fernverkehr gekommen. Als Lösungsvorschlag wurde von der DB Netz AG angeboten, dass die Linie RB40 sechsmal täglich den Halt Essen-Kray Süd und viermal täglich Wattenscheid in Laufrichtung Hagen nicht mehr bedient. Die Linie RB40 stellt für Essen-Kray Süd die stündliche Grundbedienung dar. Mit der Haltauflassung ergibt sich für diesen Haltepunkt sechsmal pro Tag nur noch eine zweistündliche Anbindung, z.T. auch in der HVZ. Als Alternative wurde auch eine um 8 Minuten verschobene Trasse der RB40 angeboten, was Anschlussverluste im SPNV und ÖPNV zur Folge hätte. Der Vorschlag stellt aber insbesondere für den VRR keine Lösung dar, da die Linie RB40 gemeinsam mit der Linie RE16 auf der nachfragestarken Relation Essen – Bochum – Hagen einen angenäherten 30'-Takt bildet und die verschobenen Abfahrten zu einer sehr unattraktiven Zugverteilung mit einem 19'/41'-Takt in den entsprechenden Stunden geführt hätte, z.T. auch in der HVZ.

Da die Trassenkonflikte auf dem als überlastet erklärten Schienenweg Köln – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund liegt hat der VRR gemäß § 55 (7) Eisenbahnregulierungsgesetz bei der Bundesnetzagentur (BNetzA) beantragt, dass die BNetzA der DB Netz AG aufgibt, Vorrangkriterien für den SPNV zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit eingerichteter Taktsysteme im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr im betreffenden Abschnitt einzuführen. In einer ersten Stellungnahme hat die DB Netz AG die Einführung der Vorrangkriterien abgelehnt. Das Verfahren bei der BNetzA ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen.