



öffentlich

| | | | |
|--------------------------|---|-------------------|---------------------|
| Vorlage | | | |
| Betreff | | | |
| Sachstandsbericht | | | |
| Organisation | Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag | Datum | Lfd. Nr. BPL |
| AöR | Z/X/2022/0354/1 | 22.08.2022 | 3 |

| <u>Beratungsfolge</u> | <u>Zuständigkeit</u> | <u>Sitzungstermin</u> | <u>Ergebnis</u> |
|--|----------------------|-----------------------|--------------------------|
| Unternehmensbeirat der VRR AöR | Kenntnisnahme | 05.09.2022 | <input type="checkbox"/> |
| Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR | Kenntnisnahme | 08.09.2022 | <input type="checkbox"/> |
| Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR | Kenntnisnahme | 09.09.2022 | <input type="checkbox"/> |
| Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR | Kenntnisnahme | 13.09.2022 | <input type="checkbox"/> |
| Verwaltungsrat der VRR AöR | Kenntnisnahme | 15.09.2022 | <input type="checkbox"/> |

Beschlussvorschlag:

Der Unternehmensbeirat der VRR AöR, der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR, der Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR, der Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR und der Verwaltungsrat der VRR AöR nehmen die folgenden nachgereichten Sachstandsberichte zur Kenntnis:

Verkehr

SPNV:

5. Fahrgastinformation / Ist-Datenlage im SPNV – Darstellung der derzeitigen Defizite und Maßnahmen zur Verbesserung
6. Mittelfristige SPNV-Planung im Kreis Recklinghausen

Darüber hinaus nehmen der Unternehmensbeirat der VRR AöR, der Ausschuss für Tarif und

Marketing der VRR AöR, der Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR, der Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR und der Verwaltungsrat der VRR AöR den folgenden neuen Sachstandsbericht zur Kenntnis:

12. Abschluss Güterverkehrsstudie

Finanzielle Auswirkungen:

- Keine
- Ist im aktuellen Wirtschaftsplan berücksichtigt.
- Kann aus eingesparten Mitteln des aktuellen Wirtschaftsplans finanziert werden.
- Greift im nächsten und/oder Folgejahren und wird im Wirtschaftsplan eingeplant.
- Wird durch Fördermittel finanziert (Fördersatz: ___ % / Eigenmittel ___ %)

Personelle Auswirkungen:

- Keine
- Ist im aktuellen Stellenplan berücksichtigt.
- Wird mit dem bestehenden Personal umgesetzt/durchgeführt werden.
- Abweichend vom Stellenplan wird zusätzliches Personal benötigt (siehe Begründung).
- interne Finanzierung externe Finanzierung

Begründung/Sachstandsbericht:

Verkehr

SPNV:

5. Fahrgastinformation / Ist-Datenlage im SPNV – Darstellung der derzeitigen Defizite und Maßnahmen zur Verbesserung

Eine qualitativ hochwertige Fahrgastinformation ist für den Fahrgast von besonderer Bedeutung. Abweichungen vom Fahrplan, spontane Ausfälle, geänderte Gleisbelegungen, Bauarbeiten und Störungslagen im Bahnverkehr aller Art beeinträchtigen unsere Fahrgäste gegenwärtig erheblich. Zusätzlich bestehen Beeinträchtigungen durch die Nebenwirkungen aufgrund eines hohen Reisendenaufkommens. In dieser Gemengelage ist die Fahrgastinformation insbesondere bei Störungen oftmals schlecht: Ausfälle und Umleitungen

sind nicht rechtzeitig in den Kundensystemen vorhanden, Prognosen bei später startenden oder außerplanmäßig stehenden Zügen oft unzureichend oder Gleiswechsel (Bahnsteigwechsel) werden zu spät bekannt.

Die Ursachen für die von Fahrgästen wahrgenommenen Defizite in der Fahrgastinformation sind vielfältig. Ausgangspunkt für zugbezogene Informationen sind stets die Echtzeitdaten der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Diese werden im Wesentlichen automatisch erzeugt. Im Störfall kommt es allerdings auf die händische Datenpflege seitens der Leitstellen an: dispositive Entscheidungen müssen in zugbezogene Fahrgastinformation umgesetzt werden. Soweit bei Infrastrukturstörungen nur eine vage Einschätzung über die Dauer der Störung seitens des Infrastrukturbetreibers DB Netz vorliegt, kann die Disposition auch nur sehr kurzfristig erfolgen. Die hohe Arbeitslast bedingt durch die Vielzahl paralleler Störungen bei hierfür nicht adäquat ausgestatteten Leitstellen trägt ebenfalls dazu bei. Für den Fahrgast zeigt sich das unbefriedigende Bild, dass in einer halben Stunde der Verkehr wieder laufen soll, am Ende dauert die Beeinträchtigung dann aber zum Teil mehrere Stunden an.

Fast alle Stationen mit einer Fahrgastinformationsanlage im Bereich des VRR wurden durch DB Station&Service zwischenzeitlich auf ein neues Hintergrundsystem umgestellt. Kernbestandteil ist, dass alle durch die EVU eingelieferten Echtzeitdaten automatisch unmittelbar an den Bahnhof durchgeleitet werden. Eine manuelle Datenpflege durch die ehemaligen dezentralen Ansagezentren des Infrastrukturbetreibers findet nicht mehr statt und ist auch nicht mehr möglich. Die Informationen im Bahnhof sind damit konsistent zu denen der Onlinekanäle. In der Praxis leidet das neue System noch an Kinderkrankheiten, welche ebenfalls auf die Fahrgastinformation durchschlagen: Beispielsweise brechen Ansagen ab oder werden zu spät/erst bei Ausfahrt des Zuges ausgegeben oder der angezeigte Zug passt nicht zum Zug im Gleis, da die Ermittlung der Zugfolge in der Anzeige den Prognosen der EVU überlassen wird, welche die Zugfolge bei zwei Strecken im Zulauf aber gar nicht kennen. Durch die nicht mehr manuelle Datenpflege durch Ansagezentren werden auch Gleiswechsel (Bahnsteigwechsel) zunehmend später bekannt: während das Ansagezentrum diese früher manuell nach Information durch den Fahrdienstleiter mehrere Minuten vor Ankunft eingepflegt hatte, erfolgt nun ein Großteil der Gleiswechsel per automatischer Ermittlung aus Daten der Infrastruktur. Damit stehen die Gleiswechsel oft erst 90 Sekunden vor Zughalt zur Verfügung.

Der Fahrgast ist also auf eine hohe Qualität der Echtzeitdaten angewiesen, die vom jeweiligen EVU bereitgestellt werden. Zentraler Erfolgsfaktor für eine hohe Datenqualität ist ein regelmäßiger gemeinsamer Austausch aller beteiligten Akteure. Mit den sogenannten Performancedialogen (PD) hat DB Station&Service in Zusammenarbeit mit den NRW-

Aufgabenträgern zusätzlich ein regelmäßiges Qualitätscontrolling und eine Austauschplattform zwischen EVU, DB Station&Service, DB Netz und AT etabliert. Es finden dabei direkt auf Fachebene tägliche und wöchentliche 15-minütige Austauschrunden der Parteien statt. Ziel ist es, den täglichen bzw. wöchentlichen Stand der Datenlage anhand von Kennzahlen zu besprechen, Defizite auch an Schnittstellen bis hin zum Bahnhof aufzudecken und in Maßnahmen Handlungsbedarfe abzuleiten und nachzuverfolgen. Die PD stellen daher ein wichtiges Mittel zur Qualitätsverbesserung der NRW-weiten Fahrgastinformation dar.

Neben dem regelmäßigen Dialog sollen im Rahmen eines Teilprojekts von „Fokus Bahn“ mit allen Beteiligten strukturelle Defizite im Bereich der Echtzeitdaten ermittelt und Lösungsmöglichkeiten für Kernursachen erarbeitet werden.

6. Mittelfristige SPNV-Planung im Kreis Recklinghausen

Der Kreis Recklinghausen hat mit Schreiben vom 20.06.2022 an den RVR gebeten, zwei SPNV-Maßnahmen bei der mittelfristigen Planung für den SPNV zu berücksichtigen.

- Wiederherstellung der SPNV-Anschlüsse in Marl-Sinsen und Haltern-Sythen,
- Verlängerung des SPNV auf der Hamm-Osterfelder Bahn (Strecke 2250) bis Dortmund.

Der VRR als zuständiger Aufgabenträger für den SPNV möchte hierzu wie folgt Stellung nehmen.

1. Wiederherstellung der SPNV-Anschlüsse in Marl-Sinsen und Haltern-Sythen

Zum Fahrplanwechsel 2019/2020 wurde die Angebotskonzeption auf der Haard-Achse mit dem Ziel verändert, eine deutlich schnellere Verbindung mit der Linie RE2 von Essen über Recklinghausen nach Münster zu schaffen und die Linie bis nach Osnabrück zu verlängern. Zur Beschleunigung und Verlängerung der Linie mussten im NWL vier Halte aufgelassen werden, im VRR zwei Halte. Die wegfallenden Halte wurden durch den neuen 30-Takt der Linie RE42 kompensiert, so dass die Anzahl der Halte an den durch die RE2 nicht mehr bedienten Stationen nicht reduziert wurde. Die Beschleunigung und Verlängerung der Linie war auch im Landesinteresse und nur vor diesem Hintergrund hat das Land Finanzmittel bereitgestellt, um den 30'-Takt der Linie RE42 zu ermöglichen.

Der VRR hat bei dieser Konzeption immer dargelegt, dass für die Linie RE2 auch der Halt Marl-Sinsen gewünscht ist. Leider lässt sich der Halt in Marl-Sinsen aufgrund von Fahrplankonflikten im Knoten Münster nicht realisieren. Der VRR hatte dieses bereits mehrfach prüfen lassen.

Sollte sich in dem bestehenden Fahrplangefüge jedoch Änderungen ergeben, die einen Halt der Linie in Marl-Sinsen ermöglichen, wird der VRR diesen selbstverständlich bestellen.

Ein Halt der Linie RE2 in Sythen wird vom VRR als nicht zielführend bewertet. Zum einen ist dieser Halt in dem überlasteten Korridor fahrplantechnisch nicht umsetzbar, zum anderen kann eine nennenswerte Beschleunigung von Linien nur durch den Wegfall von Halten generiert werden. Der Wegfall der Halte wurde kompensiert, auch wird man gegenüber dem NWL nicht argumentieren können, dass zur Beschleunigung der Linie nur Stationen im NWL aufgelassen werden, im VRR aber nicht.

2. Verlängerung des SPNV auf der Hamm-Osterfelder Bahn (Strecke 2250) bis Dortmund.

Die Wiedereinrichtung des Personenverkehrs auf der Hamm-Osterfelder Bahn zwischen Recklinghausen und Lünen bewertet der VRR im Status Quo als nicht zielführend. Grundsätzlich befürwortet der VRR natürlich Streckenreaktivierungen für den SPNV, dabei sollten die Reaktivierungen allerdings immer eine deutliche Verbesserung für Fahrgäste bzw. potenzielle Fahrgäste generieren.

Diese Verbesserungen kann der VRR bei der Strecke Recklinghausen – Lünen derzeit nicht erkennen. Die potenziellen SPNV Haltepunkte in Waltrop und Datteln liegen außerhalb der Siedlungsschwerpunkte, potenzielle Pendlerströme insbesondere Richtung Dortmund können durch den Linienverlauf nicht abgedeckt werden.

Der VRR wird dennoch den Kreis Recklinghausen, die Städte Waltrop und Datteln sowie den NWL zu einer gemeinsamen Abstimmung einladen, um gemeinsam die Rahmenbedingungen und zukünftigen Entwicklungen entlang der Strecke gemeinsam zu erörtern. Sollte sich durch eine integrierte Planung von Stadtentwicklungsmaßnahmen gegenüber dem Status Quo ein Potential eine Reaktivierung ergeben sind ggf. weitere Planungsschritte vorzunehmen.

12. Abschluss Güterverkehrsstudie

Durch die allgemeine Zunahme des Verkehrs auf der bestehenden Schieneninfrastruktur entstand in den letzten Jahren verstärkt eine Konkurrenzsituation zwischen Güter- und Personenverkehr. Diese für alle Beteiligten inakzeptablen Belastungen haben erhebliche Auswirkungen auf die Pünktlichkeit und Qualität von Verkehren auf der Schiene und stehen im krassen Gegensatz zur propagierten Verkehrswende, welche zukünftig Verkehrsausweitungen im Nahverkehr erfordert sowie eine Zunahme des Güterverkehrs erwarten lässt.

Unter Federführung des Nahverkehr Rheinland (NVR) haben sich die Kooperationspartner Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), die Metropolregion Rheinland e.V. und die IHK-Initiative Rheinland bestehend aus den sieben Industrie- und Handelskammern im Rheinland zusammengeschlossen, um eine Güterverkehrsstudie für das Gebiet der Metropolregion Rheinland durchführen zu lassen. Eine integrierte Infrastrukturplanung, die verkehrsträgerübergreifend und gesamtregional denkt, sowie auch die Anbindung von Logistikpotenzialflächen an den öffentlichen Verkehr berücksichtigt, fehlt bislang.

Das Ziel dieser Studie ist, den Güterverkehr in der ausgewählten Region detailliert zu betrachten, um zusätzliche Infrastrukturausbaumaßnahmen zu ermitteln, die aus fachlich-regionaler Perspektive notwendig sind, um ein ausgeglicheneres Nebeneinander sowohl von Güter- als auch Personenverkehren auf der Schiene zu ermöglichen. Außerdem werden Empfehlungen aufgezeigt für eine erforderliche Verkehrsnetzentwicklung, welche sektoral und räumlich koordiniert vorangetrieben werden muss.

Die untersuchte Region verfügt als zentraler Ballungsraum in Mitteleuropa über wichtige Verkehrsknotenpunkte und ist gleichzeitig ein international bedeutender Wirtschaftsstandort. Die daraus resultierenden starken Verkehrsströme im Güterverkehr führen zu einer hohen Auslastung und abschnittswisen Überlastung der Schienennetze und erzeugen gleichzeitig eine hohe Nachfrage nach Logistikflächen.

Als Grundlage der Studie wurde das aktuelle Verkehrsaufkommen auf der Schiene mit einem zukünftigen modellbasiertem Prognosenetz 2030 verglichen. Außerdem wurden die Raumstrukturen des Güterverkehrs im Planungsraum detailliert analysiert, unterteilt nach:

- Logistikpotenzialflächen
- Potenzialen für kombinierten Verkehr
- Infrastrukturellen Handlungsbedarfen Straße und Schiene
- Zentralen Orten des Güterverkehrs und funktional gegliedertes Güterverkehrsnetz

Im Folgenden werden nur die Auswirkungen auf das VRR-Gebiet dargestellt.

Für die Erreichbarkeit von KV-Terminals wurden drei Defiziträume identifiziert; dazu gehört im VRR-Raum u.a. das Gebiet der Stadt Mönchengladbach. Die Defizite liegen in einer ungenügenden Schienenversorgung, bedingt durch Eingleisigkeiten sowie fehlende Elektrifizierung. Diese infrastrukturellen und substanziellen Mankos haben in ebensolchem Maße zwangsläufig auch Auswirkungen auf die Qualität des SPNV.

Die Analyse der Auslastung des Schienennetzes hat insgesamt fünf besonders bedeutende Kapazitätsengpässe herausgearbeitet, die der Ausweitung des SPNV-Angebotes und der Abwicklung zusätzlicher Schienengüterverkehre entgegenstehen. Drei davon finden sich auf dem Gebiet des VRR wieder:

- Der zweigleisige Ausbau der Strecke Kaldenkirchen-Viersen mit der Anbindung an Venlo, welche bereits von der DB Netz AG als überlasteter Schienenweg identifiziert ist. Dieser ist im vordringlichen Bedarf des BVWP hinterlegt, ein Planungsauftrag an die DB steht jedoch noch aus. Die Priorität dieses Vorhabens ist auch für den SPNV hoch, um das zukünftig geplante Angebot im Halbstundentakt umsetzen zu können.
- Der ebenfalls als vordringlich im BVWP aufgeführte zweigleisige Ausbau Rheydt Hbf – Rheydt-Odenkirchen. Die Umsetzung dieses Ausbaus ist für den VRR ebenfalls von großer Bedeutung, um die Verlängerung der S6 von Köln nach Mönchengladbach umsetzen zu können
- Blockverdichtung und Ausrüstung der Strecke von Grevenbroich nach Köln

Ebenfalls wurden weiteren Maßnahmen identifiziert, welche zwar nicht in der infrastrukturellen Planung des VRR wiederzufinden sind, sich jedoch spürbar in der Verringerung von Kapazitätsengpässen bemerkbar machen:

- Neubau Viersener Kurve zur direkten Anbindung des Güterverkehrs an die Strecke Richtung Krefeld/Duisburg
- Spurplananpassungen zur besseren Anbindung des KV-Terminals Kaldenkirchen

Diese Aussagen lassen sich 1:1 übertragen auf die erarbeiteten Engpässe außerhalb des Gebietes des VRR und bestätigen die Annahmen des VRR über bereits identifizierte Engpässe.

Ergänzend wurde in der vorliegenden Studie ein Vorschlag für eine funktionale Gliederung des für den Güterverkehr bedeutsamen Straßen- und Schienennetzes ausgearbeitet. Sie kann dabei unterstützen, Ausbau- und Verkehrslenkungsmaßnahmen in diesen Netzen frühzeitig auf ihre Bedeutung für den Güterverkehr zu prüfen.

In der Studie wird ebenfalls vom Gutachter empfohlen, unabhängig von der Verankerung von Vorhaben im geltenden Bundesschienenwegeausbaugesetz die notwendigen Ausbauvorhaben voranzubringen. Der VRR unterstützt diese Aussagen, da auch die

Umsetzung von SPNV-Projekten von diesen Ausbauvorhaben profitieren bzw. unabdingbar sind.

Im derzeit stattfindenden Diskurs wird erörtert, in welcher Konsequenz die Ergebnisse der Studie weiterverwendet und kommuniziert werden sollen, besonders im Hinblick auf ein zukunftsfähiges, integriertes Nahverkehrskonzept auf der Schiene.