

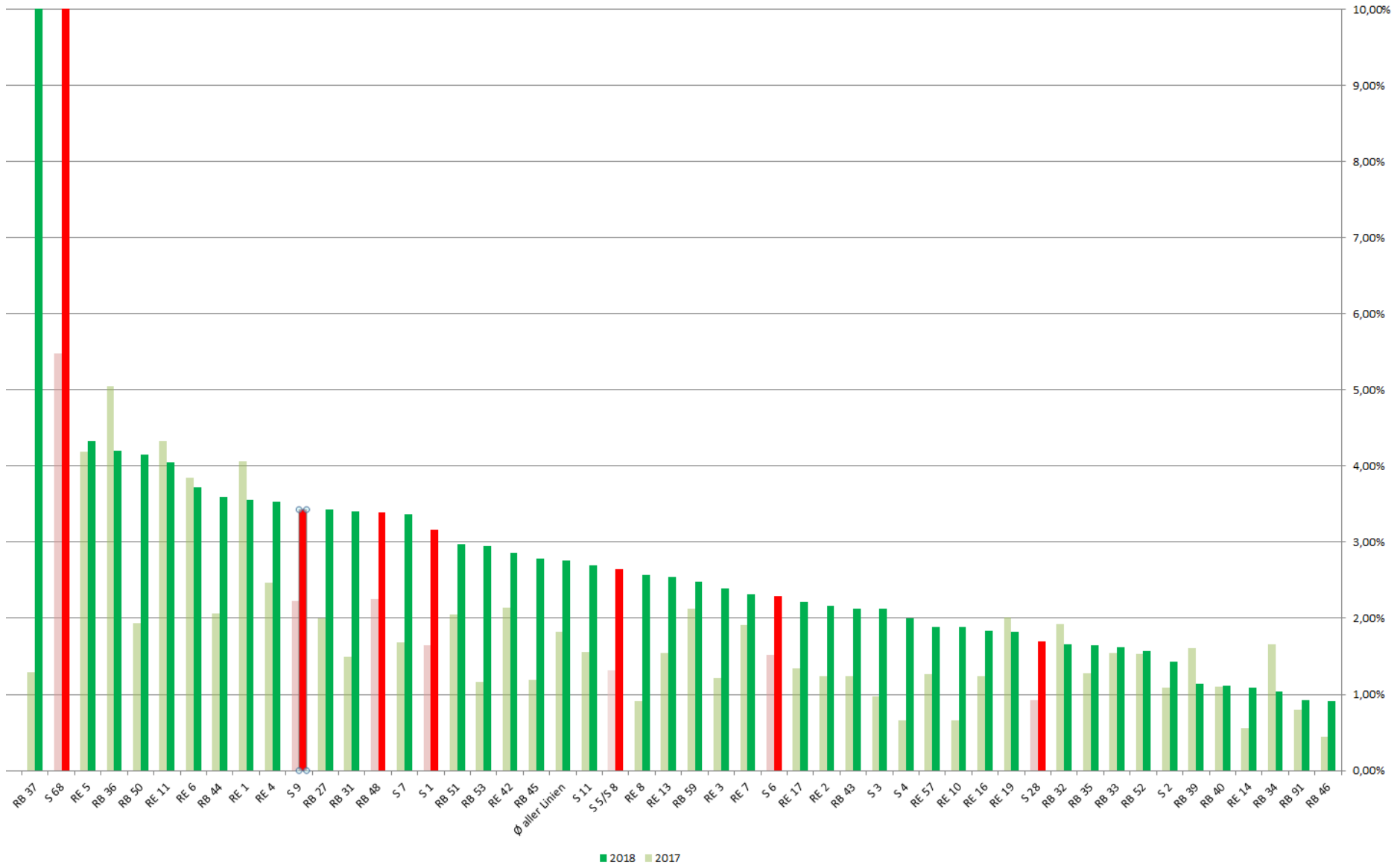
Qualität S-Bahn-Linien im Kreis Mettmann

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR

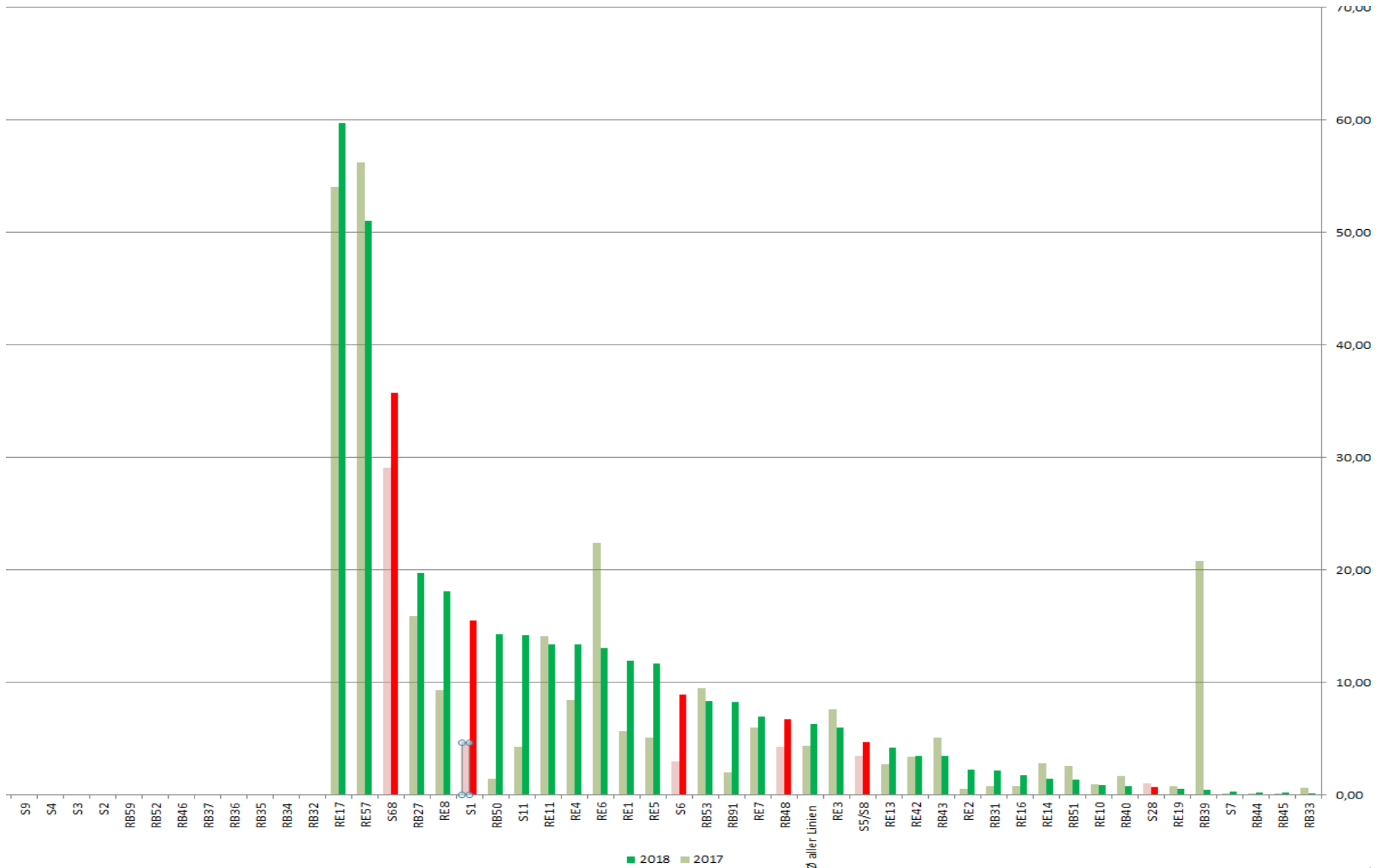
Agenda

- Qualitätswerte 2018 alle SPNV-Linien (VRR)
- Qualitätswerte 2018 für S6, S68, S5/S8
- Abmahnung DB Regio
- Maßnahmen bei DB Regio

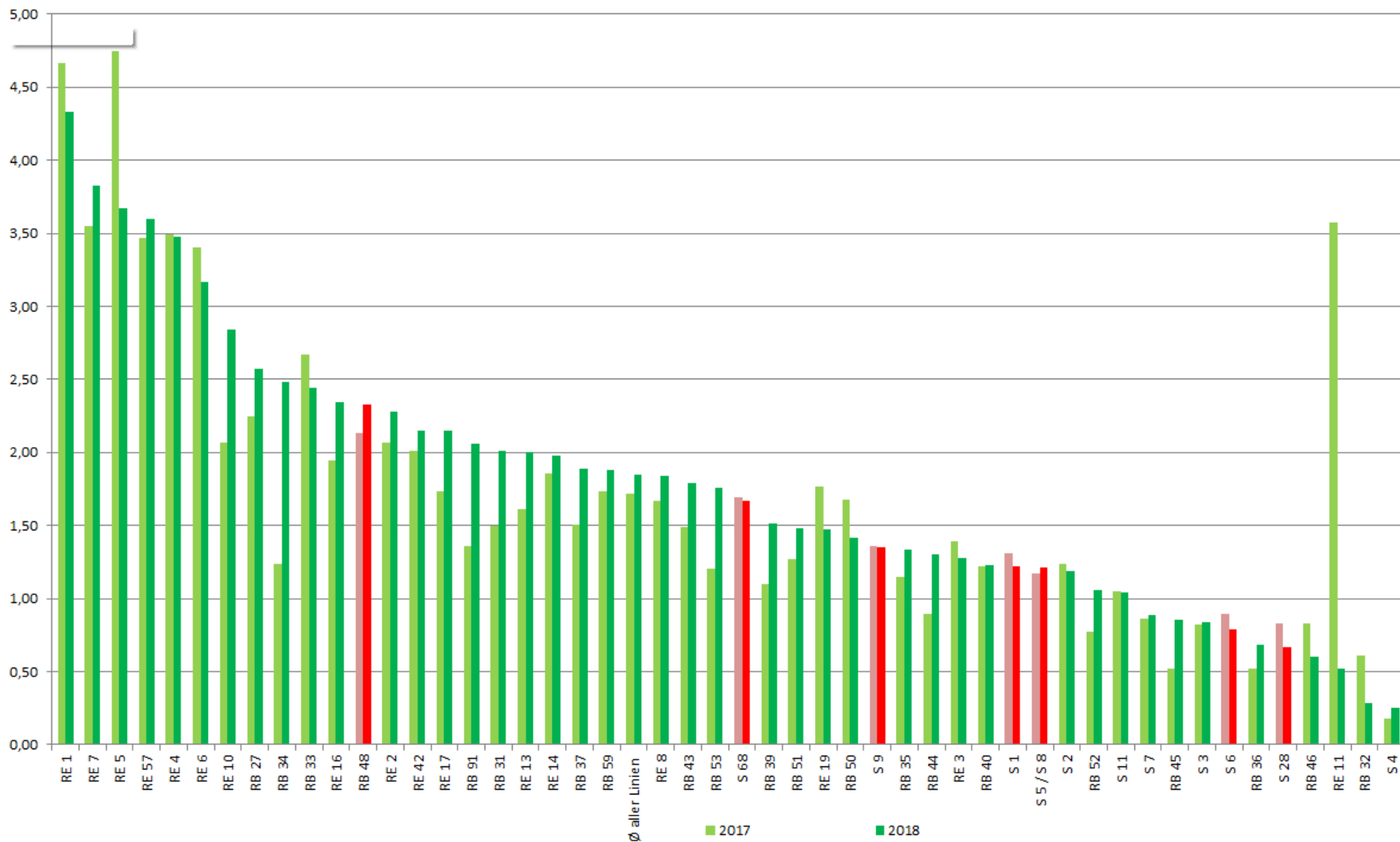
Zugausfälle 2018 (alle SPNV Linien)



Kapazitätsabweichungen 2018 (alle SPNV-Linien)



Pünktlichkeit 2018 (alle SPNV-Linien)



Qualitätswerte S6

S6	Fahrten mit weniger Sitzplätzen [%]	nicht vorhersehbare Ausfälle [%]	Fahrten mit weniger Sitzplätzen [km]	nicht vorhersehbare Ausfälle [km]
I / 2018	3,91	2,45	16.431,57	13.679,59
II / 2018	8,17	2,18	40.944,56	12.578,69
III / 2018	10,84	2,10	51.994,50	12.044,41
IV / 2018	11,88	2,02	63.397,12	11.363,79
			172.767,75	49.666,48

Qualitätswerte S68

S68	Fahrten mit weniger Sitzplätzen [%]	nicht vorhersehbare Ausfälle [%]	Fahrten mit weniger Sitzplätzen [km]	nicht vorhersehbare Ausfälle [km]
I / 2018	9,56	21,28	3.899,28	11.297,91
II / 2018	33,92	33,37	9.433,43	16.871,69
III / 2018	32,73	34,43	11.751,28	18.857,51
IV / 2018	72,16	33,68	22.898,71	17.026,75
			47.982,70	64.053,86

Qualitätswerte S5/S8

S5/S8	Fahrten mit weniger Sitzplätzen [%]	nicht vorhersehbare Ausfälle [%]	Fahrten mit weniger Sitzplätzen [km]	nicht vorhersehbare Ausfälle [km]
I / 2018	2,60	2,62	22.205,18	23.413,88
II / 2018	4,29	2,07	36.793,88	18.650,65
III / 2018	5,14	2,68	44.694,13	24.361,56
IV / 2018	6,72	2,80	57.540,52	25.382,65
			161.233,71	91.808,74

Abmahnung DB Regio

- Abmahnung durch den VRR am 08.02.2019
- Frist zum Abstellen der Mängel und Pflichterfüllung des VV bis 30.04.2019

Maßnahmen DB Regio

- Ursache für den erheblichen Fahrzeugmangel sind fehlende Ersatzteile und Personalressourcen
- Durch kurzfristige Maßnahmen die aktuelle Qualität verbessern
 - Sonder- und Wochenendschichten
 - Verlagerung von Arbeiten auf andere Werkstätten
 - Personalverschiebungen unter den Werkstätten
- Anschließend Maßnahmenplan für dauerhafte Qualität bei der Leistungserbringung
 - Liegt aktuell noch nicht vor

Maßnahmen DB Regio (Stand 20.02.2019)

- S5/S8
 - Ersatzkonzept mit VT648 auf dem Abschnitt S5 hat zu Entlastung bei der S8 geführt
 - Rückstau von Fristarbeiten und Radsätzen ist aufgearbeitet
- S68
 - Fährt teilweise wieder in Doppeltraktion (ET420)
 - Ersatzteile für Radsätze und Bremszylinder fehlen
- S6
 - Situation (ET422) hat sich teilweise verbessert

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt Daten

Georg Seifert

VRR AÖR

Abteilungsleiter SPNV Wettbewerb / Vertragsmanagement / Planung

seifert@vrr.de

0209 / 1584-258



Übersicht der MOF 2 und MOF 3 - Vorhaben im Kreis Mettmann

Bahnhof / Station	Maßnahmeninhalte	aktueller Umsetzungsstand
Hochdahl (MOF 2)	Erstellung Rampe zur PU (in einen 1.BA vorgezogen und bereits umgesetzt) Aufzugsnachrüstung Erneuerung Mittelbahnsteig auf einer Höhe von 76 cm Modernisierung/Erneuerung Bahnsteigausstattung, Wetterschutz, Beleuchtung, Wegeleitsystem	Erstellung Rampe fertig Maßnahme baulich umgesetzt, Aufzug jedoch noch nicht in Betrieb
Ratingen Ost (MOF 2)	Aufhöhung Mittelbahnsteig Modernisierung Bahnsteigdach, Beleuchtung, Wegeleitsystem, Bahnsteigausstattung	Maßnahme baulich fertig
Hösel (MOF 2)	Aufhöhung beider Außenbahnsteige inkl. Rückbauoption Neubau Aufzug (2. Aufzug über §12-Maßnahme) Modernisierung PU Neubau bzw. Modernisierung Wetterschutz, Bahnsteigausstattung, Wegeleitsystem, Beleuchtung	Maßnahme musste neu ausgeschrieben werden bauliche Umsetzung für 2. Halbjahr 2019 geplant Erstellung der Aufzüge inkl. Inbetriebnahme im 1. Halbjahr 2020 geplant
Haan (MOF 3)	Aufzugsnachrüstung Bahnsteigaufhöhung 2 Außenbahnsteige auf 76 cm Neubau PU (Ersatz) Modernisierung Bahnsteigausstattung, Wetterschutz, Beleuchtung sowie Wegeleitung	Die Aufgabenstellung wurde zwischen DB S&S und VRR abgestimmt Ergebnisse der Vorplanung sollen bis Ende des Jahres 2019 vorliegen
Gruiten (MOF 3)	Aufzugsnachrüstung Absenkung S-Bahnsteig auf 76 cm Modernisierung Bahnsteigausstattung, Bahnsteigdächer, Beleuchtung, Beschallung und Wegeleitung	Die Aufgabenstellung wurde zwischen DB S&S und VRR abgestimmt Ergebnisse der Vorplanung sollen bis Ende des Jahres 2019 vorliegen
Erkrath (MOF 3)	Bahnsteigabsenkung und -verlängerung auf 76 cm bzw. 155 m Modernisierung PU Modernisierung Bahnsteigausstattung inkl. Bahnsteigdach, Beleuchtung, Beschallung, Wegeleitsystem	Die Aufgabenstellung wurde zwischen DB S&S und VRR abgestimmt Ergebnisse der Vorplanung sollen bis Mitte des Jahres 2020 vorliegen



Kreis Mettmann
Der Landrat

Postanschrift: Kreisverwaltung Mettmann · Postfach · 40806 Mettmann

Verkehrsverbund Rhein Ruhr
Der Vorstand
Herrn Martin Husmann
Augustastraße 1
45879 Gelsenkirchen

Kämmerei
ÖPNV

Ihr Schreiben
Aktenzeichen 20-32 / Be
Datum 14.11.2011

Auskunft erteilt Herr Beckmann
Zimmer 1.201
Tel. 02104_99_ 1413
Fax 02104_99_ 841413
E-Mail marcel.beckmann@kreis-mettmann.de

Bitte geben Sie bei jeder
Antwort das Aktenzeichen an.

Diskussion zur Einrichtung eines RE-Haltes in Erkrath-Hochdahl

Sehr geehrter Herr Husmann,

in Erkrath und der Lokalpresse wird seit einigen Wochen über die Schaffung eines RE-Haltes am Haltepunkt Erkrath-Hochdahl (S) diskutiert.

Da der Kreis Mettmann Verbesserungen im Schienenpersonennahverkehr grundsätzlich positiv gegenüber steht, möchte ich Sie hiermit umfassend über die laufende Diskussion und die aus verschiedenen Richtungen vorgebrachten Argumente informieren, die der Anlage zu diesem Schreiben beigefügt sind.

Selbstverständlich möchte ich auch Ihre Einschätzungen als den, für den SPNV zuständigen Aufgabenträger in die weiteren Gespräche einfließen lassen. Daher bitte ich Sie um eine fachliche Bewertung des Vorhabens, insbesondere hinsichtlich der ggf. zu erwartenden Kosten (Infrastruktur und Betrieb), der betrieblichen Machbarkeit und des verkehrlichen Zusatznutzens eines RE-Haltes in Erkrath-Hochdahl zu erwarten ist.

Da ich den Fachausschuss des Kreises Mettmann in seiner Sitzung am 01.12.2011 über die in Erkrath formulierten Denkanstöße informieren möchte, würde ich mich sehr freuen, wenn Sie mir aus Ihrem Haus bis dahin eine erste grobe Einschätzung zum Sachverhalt mitteilen könnten.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung


Martin M. Richter
Kreisdirektor


16/11

Anlage

Dienstgebäude
Düsseldorfer Str. 26
40822 Mettmann
(Lieferadresse)
Telefon (Zentrale)
02104_99_0

Fax (Zentrale)
02104_99_4444

Homepage
www.kreis-mettmann.de
E-Mail (Zentrale)
kme@kreis-mettmann.de

Besuchszeit
8.30 bis 12.00 Uhr
und nach Vereinbarung
Straßenverkehrsamt
7.30 bis 12.00 Uhr und
Do. von 14.00 bis 17.30 Uhr

Konten
Kreissparkasse Düsseldorf
Kto. 0001000504
BLZ 301 502 00
Postbank Essen
Kto. 852 23-438 BLZ 360 100 43



Kreisdirektor
29. NOV. 2011
Kreis Mettmann

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR · 45801 Gelsenkirchen

Kreisverwaltung Mettmann
 Herr Kreisdirektor
 Martin M. Richter
 Postfach
 40806 Mettmann

(s. a. TOP 3 SPNV 11/12 - Info d. Verwaltung)
20/20-3



EINGEGANGEN AM 01. DEZ. 2011

Ansprechpartner
 Ralf Dammann

Telefon
 02 09/15 84-153

Fax
 02 09/15 84-123 153

E-Mail
 Dammann@vrr.de

Unser Zeichen
 N2/DR

Gelsenkirchen,
 28. November 2011

Einrichtung eines RE-Haltepunktes in Erkrath-Hochdahl

Sehr geehrter Herr Richter,

belegt / S8 28/11

mit Schreiben vom 14.11.2011 bitten Sie uns um eine Einschätzung zur Einrichtung eines RE-Haltepunktes in Erkrath-Hochdahl. Ihrem Wunsch kommen wir selbstverständlich gerne nach.

Verkehrliche Bewertung

Die Regionalexpresslinien stellen im VRR die schnellen Verbindungen zwischen den Zentren her und sind in ein landesweites Netz eingebunden. Sie halten in der Regel nur an aufkommensstarken Halten, um eine höhere Reisegeschwindigkeit zu erzielen. Die verkehrlichen Voraussetzungen für die Einrichtung eines RE-Haltes in Erkrath-Hochdahl sehen wir nicht gegeben.

Das Verkehrsangebot in Erkrath durch den SPNV ist hinsichtlich der Taktfrequenz und Reisezeit in die Hauptzielgebiete der Erkrather Pendler als sehr gut einzustufen. Der 20'-Takt der S8 wird in der HVZ durch die S68 auf einen angenäherten 10'-Takt von und nach Düsseldorf in Lastrichtung verdichtet, so dass bei einer Fahrtzeit von lediglich 12 min von Hochdahl zum Düsseldorfer Hbf nahezu jeder gewünschte Anschluss zu weiterführenden Zügen erreicht werden kann. Zudem haben nach der SPNV-Verkehrserhebung des VRR von 2008 rd. 68% der Hochdahler Fahrgäste Düsseldorf Hbf oder andere Halte im Düsseldorfer Stadtgebiet zum Ziel. Das Verkehrsangebot von und nach Wuppertal mit einer Nachfrage von rd. 9% der Ein- und Aussteiger in Erkrath-Hochdahl ist mit einem 20'-Takt und einer Reisezeit von 19 min zum Wuppertaler Hbf ebenfalls als gut zu bezeichnen.

Auch auf Grund der heutigen Ein- und Aussteigerzahlen in Erkrath (s. u.) ist ein zusätzlicher Halt in Erkrath-Hochdahl verkehrsplanerisch nicht zu rechtfertigen. Es ist zum einem nicht zu erwarten, dass durch einen zusätzlichen Halt eine nennenswert neue Nachfrage entsteht, zum anderen müsste Haltepunkten mit einer ähnlichen oder höheren Nachfrage ebenfalls ein RE-Halt zugestanden werden, was das Produkt RE weiter verlangsamen und in seiner Verkehrsaufgabe massiv einschränken würde.

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR

Augustastraße 1
 45879 Gelsenkirchen

<http://www.vrr.de>
 Telefon 02 09/15 84-0

Vorstand:
 Martin Husmann
 Dr. Klaus Vorgang

Vorsitzender des Verwaltungsrates:
 Herbert Napp

Sitz der Gesellschaft:
 Ribbeckstraße 15 (Rathaus)
 45127 Essen
 Telefon 02 01/88 10 830

DE 250 085 017

Handelsregister:
 Amtsgericht Essen
 HRA 8767

Bankkonten:
 Sparkasse Gelsenkirchen
 (BLZ 420 500 01)
 Kto. 101 093 500

	Ein / Aussteiger	Reisezeit nach Düsseldorf
Erkrath	4038	8 min
Erkrath-Hochdahl	3000	12 min
Hochdahl-Millrath	3300	14 min
Korschenbroich	3500	28 min
Kleinenbroich	3800	25 min
Büttgen	3700	22 min

Quelle: VRR SPNV-Erhebung 2008

Weiterhin ist zu beachten, dass die Regionalexpresslinien RE4 und RE13 in der Hauptverkehrszeit in und aus Richtung Düsseldorf schon heute an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen und somit verlagerte Fahrgäste aus den S-Bahn-Linien zu einem zusätzlichen Nachfrageproblem führen würden.

Fahrplantechnische Grobbewertung

Die Fahrplanlagen der Linien RE4 und RE13 sind im Abschnitt Düsseldorf – Hagen determiniert durch die Eingleisigkeit zwischen Gruiten und D-Gerresheim sowie durch die Trassen des Fernverkehrs zwischen Gruiten und Hagen (ein Bildfahrplan ist diesem Schreiben als Anhang beigefügt). Zudem sollen beide Linien in einem angenäherten 30'-Takt zwischen Hagen Hbf und Mönchengladbach Hbf verkehren. Die Fahrplanlagen des RE4 und RE13 sind auf dem Abschnitt Mönchengladbach – Düsseldorf aufgrund zahlreicher Parallelverkehre zwischen Neuss und Düsseldorf fixiert.

Zur Realisierung des Haltes wären fahrplantechnisch mindestens rd. 3 Minuten erforderlich. Die Ankunftszeiten der beiden Linien in Hagen sind fixiert, da diese nur 4 bzw. 5 Minuten vor dem nachfolgenden Fernverkehr liegen und eine spätere Ankunft somit nicht möglich ist. Somit müsste in Richtung Hagen eine frühere Abfahrt in Düsseldorf erfolgen. Eine theoretisch frühere Abfahrt ab Düsseldorf ist aber nicht möglich, da zwischen dem ausfahrenden Zug aus der Eingleisigkeit in D-Gerresheim (aus Richtung Wuppertal) und dem aus der Gegenrichtung einfahrenden Zug (in Richtung Wuppertal) in die Eingleisigkeit ein Zeitfenster von nur 3 bzw. 5 Minuten besteht. Ein früheres Einfahren sowie ein späteres Verlassen des eingleisigen Abschnittes bei D-Gerresheim zur Realisierung der Haltezeit in Erkrath-Hochdahl hätte eine Begegnung im eingleisigen Abschnitt zur Folge. Eine Möglichkeit zur früheren Ankunft aus Richtung Wuppertal in Erkrath-Hochdahl, um die Eingleisigkeit früher verlassen zu können, ist aufgrund der vorausfahrenden RB 48 ebenfalls nicht gegeben.

Investitionskosten

Für den Halt der beiden RE Linien müsste ein zusätzlicher 76 cm hoher und 185 m langer Seitenbahnsteig erstellt werden.

Die hierfür voraussichtlich erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen beinhalten die Erstellung des Bahnsteiges, den barrierefreien Zugang und das Versetzen von Fahrleitungsmasten. Die Kosten hierfür betragen nach einer groben Schätzung ca. 2,0 Mio. €.

Würde diese Maßnahme nach §12 ÖPNVG NRW gefördert werden können, was zur Zeit nicht der Fall ist, ist von der Kommune der erforderliche Eigenanteil zu leisten. Die Förderhöhe wird zurzeit neu festgelegt, so dass hier, um auf der sicheren Seite zu sein, von einer Kostenbeteiligung in Höhe von 20% der Infrastrukturkosten ausgegangen wird. Hierin enthalten sind auch Planungsmittel, die nicht gefördert werden. Die Stadt Erkrath käme danach auf einen Eigenanteil in Höhe von ca. 400.000 €.

Laut § 17 Absatz 3 der VRR Satzung sind zusätzliche Betriebsleistungen von der Stadt zu übernehmen, die entsprechend bedient wird. Für die zusätzlichen Halte der beiden RE Linien fallen höhere Stationskosten an. Nach dem zurzeit gültigen Stationspreissystem der DB Station&Service AG ist die Station Erkrath-Hochdahl in der DB Kategorie 5, das bedeutet, dass ab dem 01.01.2012 je Zughalt 1,98 € zu entrichten sind.

Kommt ein weiterer Bahnsteig hinzu, wird die Station in die DB Kategorie 4 eingestuft. Dann sind 2,02 € je Zughalt zu entrichten.

Stationsgebühren 2012	95.270, - -€ / Jahr
Stationsgebühren mit RE Halten	159.460, - -€ / Jahr
Von der Stadt Erkrath zu übernehmende Stationsgebühren	64.190, -- € / Jahr

Die Berechnung der Stationsgebühren kann sich jährlich ändern.

Zusätzliche Betriebskosten


Gegebenenfalls könnten weitere Kosten durch Forderungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen für das zusätzliche Halten und Anfahren anfallen. Auch diese Kosten sind von der Stadt Erkrath zu übernehmen.

Aufgrund der oben gemachten Ausführungen erachten wir die Einrichtung eines RE-Haltepunktes in Erkrath-Hochdahl für nicht zweckmäßig, bezüglich einer ersten fahrplantechnischen Grob-
bewertung unter den gegebenen Rahmenbedingungen auch für nicht umsetzbar.

Wir hoffen, Ihnen mit unseren Ausführungen gedient zu haben und verbleiben

mit freundlichen Grüßen


Martin Husmann


ppa. Rolf Ommen

Anlage