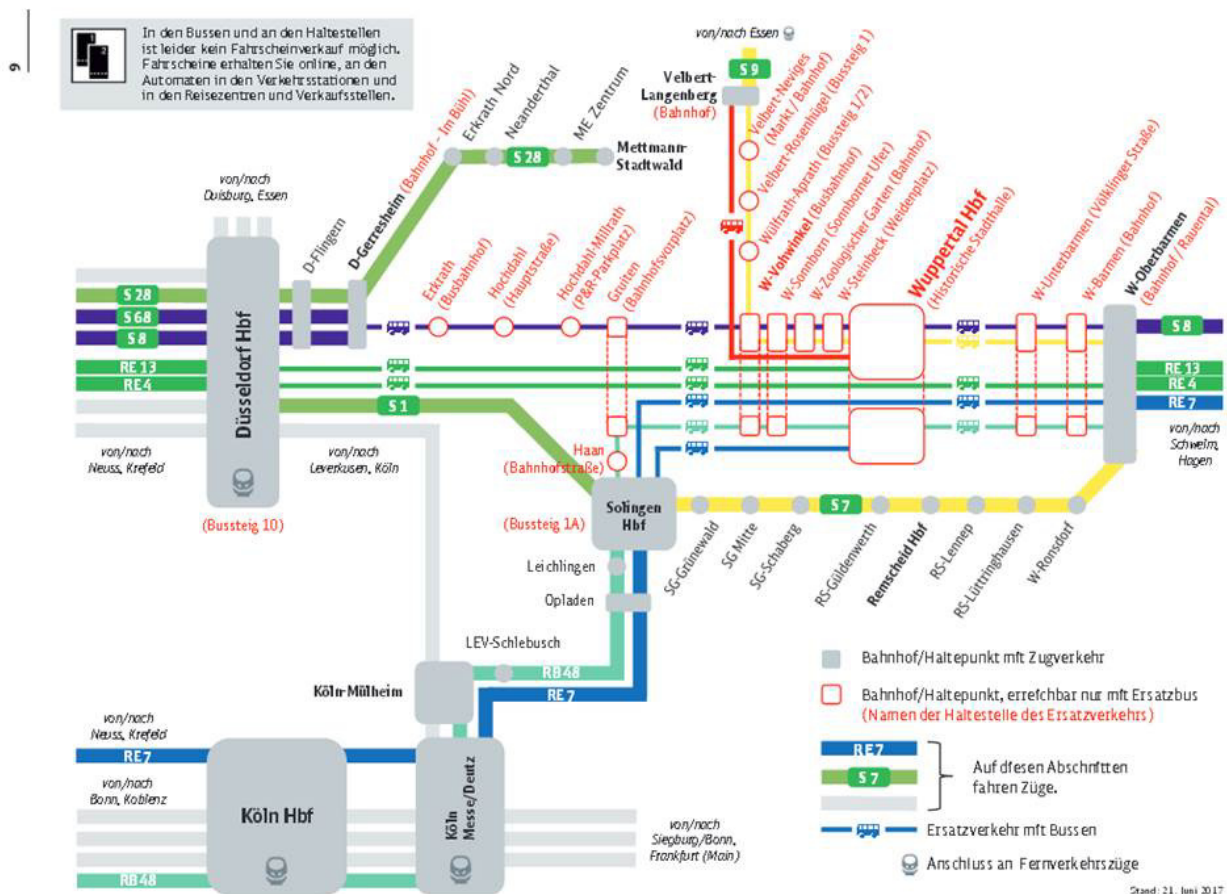


"S-Bahn-Strecke gesperrt, bitte benutzen Sie die U-Bahn".

Was in teilweise in Berlin mit diesem einzigen Satz erledigt wird, sorgt im ländlichen Raum und auch in mittleren Großstädten für einen enormen Planungs-, Koordinierungs- und Fahrtenaufwand, der aber gleichwohl bei den Fahrgästen nicht auf Begeisterung stößt. Deren Interessen stehen nämlich bei der Planung keineswegs an erster Stelle.

Mit der insgesamt 8-wöchigen kompletten Streckensperrung und damit vollständiger Abbindung Wuppertals vom Schienenverkehr hat sich die DB in eine neue Dimension baubedingter Betriebseinschränkungen vorgewagt, welche zukünftig als "bewährtes Verfahren" auch an anderer Stelle zum Einsatz kommen wird.

Unsere Erfahrungen mit dem in Wuppertal erlebten SEV können hier vielleicht ein paar Anregungen geben, worauf bei der Erarbeitung eines Schienenersatzverkehrs in ähnlichen Fällen künftig zu achten wäre.



Linienplan SEV in den Sommerferien

Die Ausgangslage:

Die "Wupperstrecke" durchquert als zentrale und einzige Schienenverkehrsachse (neben der Schwebebahn) das Stadtgebiet in Ost-West-Richtung. Sie wird von 2 IC/ICE-, 3 RE-, 1 RB und 3 (künftig 4) S-Bahn-Linien sowie im Güterverkehr befahren.

Die Sperrung betraf nicht nur den eigentlichen Zuständigkeitsbereich des neuen EStW sondern es wurden auch weitere Streckenabschnitte: Gruiten-Solingen Hbf, Gruiten - D-Gerresheim und W-Hbf - W-Oberbarmen außer Betrieb genommen, wobei die Sperrzeit auch nicht überall für Baumaßnahmen anderer Art genutzt wurde.

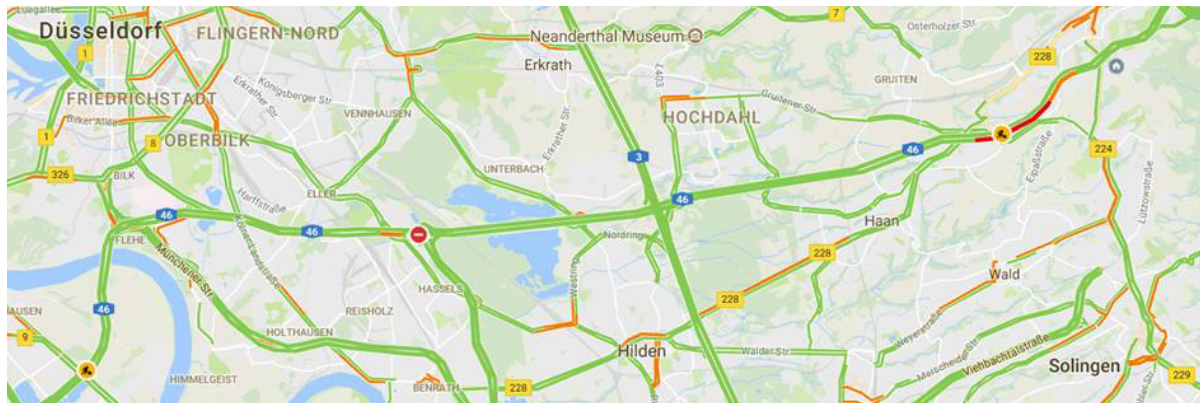
| | | | | |
|-------|---|----------|---|---|
| 14:09 |  | RE 99071 | Dortmund Hbf Wuppertal-Oberbarmen 14:09 - Schwelm 14:13 - Ennepetal 14:18 - Hagen Hbf 14:28 - Witten Hbf 14:40 - Dortmund Hbf 14:51 | 3 |
| 14:12 |  | Bus SEV | Düsseldorf-Gerresheim Wuppertal-Oberbarmen 14:12 - Wuppertal-Barmen 14:20 - Wuppertal-Unterbarmen 14:25 - Wuppertal Hbf 14:30 ☉ Wuppertal-Steinbeck 14:35 - Wuppertal-Zoologischer Garten 14:41 - Wuppertal-Sonnborn 14:46 - Hochdahl 15:18 - Erkrath 15:28 - Düsseldorf-Gerresheim 15:36 | - |
| 14:13 |  | Bus SEV | Düsseldorf Hbf Wuppertal-Oberbarmen 14:13 - Düsseldorf Hbf 15:03 | - |
| 14:13 |  | Bus SEV | Solingen Hbf Wuppertal-Oberbarmen 14:13 - Solingen Hbf 15:08 | - |
| 14:16 |  | Bus SEV | Solingen Hbf Wuppertal-Oberbarmen 14:16 - Wuppertal-Barmen 14:24 - Wuppertal-Unterbarmen 14:30 - Wuppertal Hbf 14:36 - Wuppertal-Sonnborn 14:47 - Wuppertal-Vohwinkel 14:55 - Gruiten 15:06 - Haan 15:15 - Solingen Hbf 15:30 | - |
| 14:22 |  | ABR S7 | Solingen Hbf Wuppertal-Oberbarmen 14:22 - Wuppertal-Ronsdorf 14:29 - Remscheid-Lüttringhausen 14:33 - Remscheid-Lennep 14:37 ☉ Remscheid Hbf 14:43 - Remscheid-Güldenwerth 14:48 - Solingen-Schaberg 14:53 - Solingen Mitte 14:57 - Solingen Grünewald 14:59 - Solingen Hbf 15:07 | 6 |

Abfahrtsplan Wuppertal-Oberbarmen in der Sperrzeit In der Verbindung nach Solingen ist die S7 schneller, der RE7 Ersatzbus (Ab. 14.13 Uhr) sichert nur die Bestellerentgelte

Die Beteiligten:

Die Zuständigkeit ("Aufgabenträgerschaft") für den SPNV und damit auch die Bestellung von Ersatzverkehren liegt beim VRR. Die die Wupperstrecke bedienenden EVU: Abellio, DB Regio, Eurobahn und National Express sind aufgrund der Verkehrsverträge berechtigt und verpflichtet, Ersatzverkehre anzubieten. Diese Konstellation hat in den Osterferien dazu geführt, dass die EVU ihre Züge lediglich 1:1 durch Ersatzbusse kostengünstiger privater Auftragsunternehmer ersetzt hatten. Es gab daher zum einen erhebliche Überfüllungen, insbesondere auf den RE-Ersatzfahrten nach Düsseldorf, auf anderen Strecken, insb. den S-Bahn Ersatzfahrten im Stadtgebiet Wuppertal wurde häufig sehr viel Luft transportiert.

Schon im Herbst 2016 hatte ProBahn Bergisches Land unter dem Begriff "Mehr Schiene im Schienenersatzverkehr" gefordert, nicht lediglich 1:1 - Ersatzverkehre anzubieten, sondern das Gesamtangebot auch unter Einbeziehung vorhandener kommunaler Verkehre (Schwebebahn!) und



Unverzichtbare Zusatzinformation für den Schnellbusverkehr: Die Staulage auf der A46, Quelle: Google Maps

benachbarter Bahnstrecken (S7, S28) zu erstellen, und damit einen Teil der Ersatzbusse durch reguläre Fahrtangebote aufzufangen. Dies hätte aber bedeutet, dass Ersatzverkehre auch bei kommunalen Verkehrsunternehmen (Rheinbahn, WSW) und anderen EVU (Regiobahn, Abellio) zu bestellen gewesen wären. Diese Leistungsbestellungen wären zum einen mit erhöhten Bestellerentgelten im Vergleich zu Leistungseinkäufen bei privaten Busunternehmen verbunden gewesen, zum anderen wäre ein Teil der von den EVU bereitzustellenden Ersatzverkehre entfallen, mit der Folge dass deren Anspruch auf Bestellerentgelte gemindert gewesen wäre.

Die dennoch notwendigen Umschichtungen im Verkehrsangebot des Ersatzverkehrs konnten daher zumindest in den Osterferien weitgehend nicht realisiert werden.

Das Konzept:

Erst im Ersatzfahrplan für die Sommerferien gelang es, ein Angebot zu erstellen, welches sich am tatsächlichen Verkehrsaufkommen und weniger Struktur der Bestellerentgelte orientiert.

Eine wesentliche Neuerung und Verbesserung stellte dabei der Schnellbusverkehr mit 8 stündlichen Fahrtenpaaren über die A 46 zwischen Düsseldorf und Wuppertal Hbf bzw. Oberbarmen dar. Hierbei hat man sich erstmals vom Prinzip des „haltestellenscharfen“ Ersatzverkehrs zugunsten einer höheren Reisegeschwindigkeit gelöst: Der RE-Systemhalt Vohwinkel wurde nicht mehr angefahren sondern stattdessen eine autobahnahe Ersatzhaltestelle „Sonnborner Ufer“ eingerichtet.



Leider litt dieses Angebot über die gesamte Ferienzeit unter der ständigen Stauanfälligkeit, bedingt durch eine Baustelle in Wuppertal, sowie die Nutzung der A46 als Lkw-Umleitung

für die gesperrte Leverkusener Rheinbrücke. Zudem wird ein Großteil der wahlfreien Kunden, insb. die sonstigen P+R-Nutzer auf dem Umstieg verzichtet haben und gleich mit dem Pkw zum Ziel gefahren sein, wodurch die



Belastung der A46 ebenfalls deutlich erhöht wurde. Die P+R-Anlagen waren jedenfalls größtenteils verwaist. Um wenigstens in der Abfahrzeit pünktlich zu sein, mussten an den Endstellen zahlreiche Reservebusse vorgehalten werden. Immerhin wurde dieses Angebot in den Sommerferien auch in den späteren Abendstunden noch aufrecht erhalten.

Erfreulicherweise wurde auch versucht, entsprechend dem ProBahn-Vorschlag die benachbarten SPNV-Strecken S7 und S28 einzubinden. Bei beiden Linien handelt es sich jedoch um „kleine“ Diesel-S-Bahnen, die wettbewerblich vergeben wurden und dementsprechend nur über einen knappen Fahrzeugbestand und keine Reserven für eine Zusatznachfrage verfügen. Zudem ist der Reservebestand von DB-Regio vollständig auf dem Sauerland-Netz im Einsatz.

Während sich also Abellio auf der S7 auf einige Doppeltraktionen im regulären Fahrplan beschränken musste, konnte die Regiobahn für die S28 zusätzliche Triebwagen (ex-AKN) anmieten und damit in der HVZ einen „S28-Express“ anbieten: Dieses Angebot lag zwar in der Gesamtfahrzeit Vohwinkel-Düsseldorf über den Schnellbusverbindungen, jedoch verkehrten die Zubringerbusse nur auf einer kürzeren staufreien Strecke, so dass dieses Angebot in Bezug auf Verlässlichkeit eindeutig den Vorzug verdiente. Eine ganztägige Bedienung wäre hier wünschenswert gewesen, zumal Fahrzeuge und Trassen auch tagsüber zur Verfügung gestanden hatten.



Auch ein Vorschlag von ProBahn: Der „S28- Express“ wurde aber leider nur in der HVZ angeboten

Richtung Düsseldorf

| | Mo-Fr | Mo-Fr | Mo-Fr | Mo-Fr | Mo-Fr | Mo-Fr |
|----------------------------------|-------|------------------------|-------|-------|-----------|-------|
| | SEV | SEV | SEV | SEV | Linie 745 | SEV |
| Abfahrt SEV Vohwinkel Schwebbahn | 5:24 | 6:24 | 7:25 | 8:25 | 14:57 | 16:25 |
| Abfahrt SEV Vohwinkel Bf | 5:26 | 6:26 | 7:27 | 8:27 | 15:01 | 16:27 |
| Ankunft SEV Mettmann | 5:48 | 6:49 | 7:49 | 8:49 | 15:20 | 16:49 |
| Umstieg auf S28 | | Umstieg auf S28 | | | | |
| Bahnhof | Mo-Fr | Mo-Fr | Mo-Fr | Mo-Fr | Mo-Fr | Mo-Fr |
| Mettmann Stadtwald ab | 05:55 | 06:55 | 07:55 | 08:55 | 15:35 | 16:53 |
| Mettmann Zentrum ab | 05:57 | 06:57 | 07:57 | 08:57 | 15:37 | 16:54 |
| Düsseldorf Hbf an | 06:14 | 07:12 | 08:12 | 09:12 | 15:54 | 17:12 |

Richtung Mettmann

| | S28 | | | | | |
|----------------------------------|-------|------------------------|-------|-------|-----------|-------|
| Bahnhof | Mo-Fr | Mo-Fr | Mo-Fr | Mo-Fr | Mo-Fr | Mo-Fr |
| Düsseldorf Hbf ab | 05:37 | 06:47 | 07:47 | 09:00 | 15:59 | 17:59 |
| Mettmann Zentrum ab | 05:57 | 07:03 | 08:03 | 09:23 | 16:21 | 18:23 |
| Mettmann Stadtwald an | 05:58 | 07:04 | 08:04 | 09:24 | 16:22 | 18:24 |
| Umstieg auf Bus | | Umstieg auf Bus | | | | |
| | Mo-Fr | Mo-Fr | Mo-Fr | Mo-Fr | Mo-Fr | Mo-Fr |
| | SEV | SEV | SEV | SEV | Linie 745 | SEV |
| Abfahrt SEV Mettmann | 6:05 | 7:05 | 8:05 | 9:25 | 16:22 | 18:31 |
| Ankunft SEV Vohwinkel Schwebbahn | 6:24 | 7:25 | 8:25 | 9:45 | 16:41 | 18:51 |
| Ankunft SEV Vohwinkel Bf | 6:26 | 7:27 | 8:27 | 9:47 | 16:43 | 18:53 |

| |
|-------------|
| Linienbus |
| SEV |
| Sonderfahrt |

Fahrplan „S28-Express“ und Bus-Zubringer

Die kommunalen Unternehmen wurden nur punktuell in das Konzept eingebunden.

Die Schwebbahn übernimmt auch ohne zusätzliche Bewerbung die Hauptlast auf der Talachse und ist z.T. schon im regulären Verkehr überlastet. Da sie sich zudem in der Umstellung auf neue Fahrzeuge und damit in einem Zustand erhöhter Störanfälligkeit befindet, wurde auf Taktverdichtungen für den SEV verzichtet. Die Ersatzbusse sollten also die komplette Zusatz-Nachfrage auf der Talsohle bedienen können.

Die Rheinbahn setzte auf der Linie SB50 Haan-Düsseldorf Gelenk-statt Solobusse ein. Die zur Linie 745 parallelen Zusatzbusse zum S28-Express wurden im Auftrag der Regiobahn von einem privaten Unternehmen gestellt.

Die SWS blieb offensichtlich bei der Planung völlig außen vor. Für die für eine Anbindung an den Solinger Hbf. eigentlich nützlichen O-Bus-Linien 682/683 wurde sogar ein „Ferienfahrplan“ mit Taktausdünnung auf 15 Min. erstellt.

Im Ergebnis ist also offensichtlich, dass bei den kommunalen Unternehmen kaum Reservekapazitäten vorhanden sind und somit auch keine Zusatzverkehre bestellt wurden.

Eine besonders kostengünstige Variante des SEV steuerte auch der ADFC bei. Von der Nordbahntrasse aus wurden Radwege nach Solingen und Düsseldorf beschildert, die im wesentlichen über Wald- und Wirtschaftswege führten und nur an wenigen Stellen Hauptverkehrsstraßen kreuzten. Die hier erzielten Reisezeiten konnten problemlos mit den Zeiten des SEV mithalten. Es ist nicht auszuschließen dass der eine oder die andere an dieser Fortbewegungsart Gefallen gefunden hat, und dass dem ÖPNV hierdurch auf Dauer ein paar Fahrgäste verloren gegangen sind.



Fernverkehr

Im Fernverkehr stellt die Wupperstrecke neben den beiden Ruhrstrecken nur eine kleinräumige Netzvariante dar, deren Ausfall sich auf das bundesweite Fernverkehrsangebot kaum auswirkt, da alle Züge ohne wesentlich zeitlichen Mehraufwand umgeleitet werden konnten. Bei punktuellen Laufwegsverkürzungen stehen genügend alternative Fahrmöglichkeiten zur Verfügung. Von daher verwundert es nicht, es ist aber gleichwohl aus Fahrgastsicht äußerst unerfreulich, dass Fernverkehrsreisende -auch in den Nachbarstädten Hagen und Solingen- sich weitgehend selbst überlassen und mit lapidaren Hinweisen auf Umstiegsmöglichkeiten in Köln, Dortmund oder Hamm vertröstet wurden. Zumindest hätte es sich für Wuppertal angeboten, auf die mit dem SEV bzw. dem SB 66 umsteigefrei erreichbaren Fernverkehrsangebote in Düsseldorf und auch in Essen Hbf hinzuweisen. Es ist auch nicht bekannt, dass in dieser Zeit vermehrt Fernbusse die Stadt angesteuert und ein paar Lücken geschlossen hätten. Im Ergebnis wird somit der angebotsseitige Totalausfall einen entsprechenden Nachfrageeinbruch erzeugt haben.

Bewertung und Empfehlungen für künftige Fälle :

Insgesamt ist es den Verantwortlichen wohl gelungen, im Nahverkehr Angebot und Nachfrage einigermaßen in Übereinstimmung zu bringen.

Erfreulich war, dass man sich mit der Konzeption der Schnellbuslinien nach Düsseldorf einmal deutlich von der üblichen Verlagerung eines Zugfahrplans auf die Straße gelöst und versucht hat, die Vorteile der parallel laufenden Autobahn zu nutzen. Dass die A46 auch in den Ferien häufig zugestaut war, kann mit Ausnahme des „Rebound-Effekts“, dem (eigentlich zu erwartenden) Wieder-Umstieg von Bahnkunden auf den Pkw nicht den SEV-Planern angelastet werden.

Im übrigen litt und leidet auch künftig die Konzeption eines SEV-Angebotes für mehrere an verschiedene Anbieter im Wettbewerb vergebene SPNV-Linien an den starren Strukturen der Bestellerverträge. Diese verpflichten jedes EVU nur zu einem 1:1-Ersatz seiner ausfallenden Züge und erschweren damit nachfragegerechte anbieter-übergreifende Gesamtkonzeption für den SEV. Der Aufgabenträger, der die Koordination übernimmt, wird zumeist zusätzliches Geld investieren müssen.

So kam es auf der anderen Seite im Stadtgebiet Wuppertal durchaus zu einem teilweise wenig nachgefragten Angebot an SEV-Fahrten für die entfallenden S-Bahnen. Hier wäre künftig zu fragen ob kleine Stationen wie Sonnborn, Zoo, Steinbeck und Unterbarmen, die in fußläufiger Entfernung sowohl zur Hauptverkehrsstraße B7 als auch zur Schwebebahn liegen, nicht auch mit einer „gestrafften“ Linienführung und einem reduzierten Angebot bedient, und die freiwerdenden Bestellerentgelte in nachfragestärkere Relationen umgeschichtet werden könnten.

Aus Fahrgastsicht ist es darüber hinaus zwingend erforderlich, die Streckensperrungen auf das zeitlich und räumlich unbedingt erforderliche Mindestmaß zu beschränken.

Das Angebot eines „S28-Express“ mit einer kurzen Bus-Zubringerfahrt über staufreie Straßen entspricht am ehesten unserer Vorstellung für einen verlässlichen SEV und sollte in künftigen Fällen vermehrt ebenso zur Anwendung kommen wie eine verstärkte Einbeziehung vorhandener kommunaler Angebote.

Letztlich bleibt aber die aus Fahrgastsicht bedauerliche Feststellung, dass die herrschenden Vertragsbeziehungen der Akteure Fahrgast – Verkehrsunternehmen – Aufgabenträger (VRR) – Infrastrukturunternehmen (DB Netz) offensichtlich der Planung eines kundenfreundlichen Ersatzverkehrs eher entgegenstehen als sie zu fördern. Eine Rechtsgrundlage, die Verursacherin DB Netz über die entfallenden Trasseneinnahmen hinaus an den Kosten des SEV zu beteiligen, besteht offenbar ebenso wenig wie die Möglichkeit, bei den EVU unattraktive „1:1“-Ersatzbusse zugunsten anderer Angebote abzubestellen. Der Aufgabenträger VRR musste daher allein das Risiko tragen und letztlich erheblich zuschießen, um für -von ihm selbst nicht veranlasste Baumaßnahmen- einen attraktiven SEV auf die Beine zu stellen.

Es ist daher bei der künftigen Ausgestaltung der Bestellerverträge als auch der Trassenbestellungen ein erhöhtes Augenmerk auf baubedingte Mehrkosten zu richten und diese verursachergerecht zuzuordnen.

So lange jedoch trotz deutlicher Qualitätseinbrüche im Angebot Bestellerentgelte und Fahrgeldeinnahmen – vor allem aus Zeitfahrausweisen – weiter ungekürzt bestehen bleiben – und sogar zusätzliche Einnahmen durch Umwegfahrten erzielt werden (!), bleibt der Handlungsdruck für einen attraktiveren Ersatzverkehr überschaubar.

Als weiteres Manko verbleibt die vermutlich auch weiterhin „ausbaufähige“ Baustellenkoordination. So hätte DB Station und Service die Sperrzeit u.a. auch dazu nutzen können die Bahnsteigdächer in W-Hbf. zu sanieren (entrostet und neu streichen). Diese Arbeiten stehen im Zuge der Gesamtanierung ohnehin an und wären bei abgeschalteter Oberleitung deutlich schneller zu erledigen. Stattdessen ging die Sanierung im üblichen gemütlichem Tempo weiter, der Bahnsteig 4/5 war zum Ende der Sperrzeit immer noch nicht fertig.

Ausblick:

Durch Vollsperrung einer Strecke können die Baukosten für die Erneuerung der Leittechnik gegenüber Arbeiten unter laufendem Betrieb so deutlich reduziert werden, dass DB Netz bei den weiteren zur Umstellung anstehenden Stellwerken diese Methode auch künftig anwenden wird. In den kommenden Jahren stehen somit im Großraum Rhein-Ruhr weitere Streckensperrungen an. Zahlreiche Stellwerke auch in großen Bahnhöfen wie Köln, Düsseldorf, Essen oder Dortmund arbeiten noch mit der alten Technik, an der Wupperstrecke auch die Stellwerke Opladen, Oberbarmen und Schwelm. Die nächsten Sperrungen im kommenden Jahr betreffen die Holland-Strecke sowie Essen-Duisburg. Es bleibt zu hoffen, dass hier der Ersatzverkehr noch mehr unter Berücksichtigung vorhandener Netzstrukturen und Angebote gestaltet wird, so dass bei der Bestellung der dann noch erforderlichen Zusatzbusse ein größerer finanzieller Spielraum verbleibt, um z.B. auch zusätzliche Schnellfahrten anbieten zu können. So könnten SEV-Busse in Oberhausen durch Nutzung der ÖPNV-Trasse erheblich beschleunigt werden, zwischen Essen und Mülheim/R stünde auch die U18 zur Verfügung.