Stadt Wuppertal
Der Oberbürgermeister

Bericht	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Volker Klöpper 563 - 6653 563 - 8036 volker.kloepper@stadt.wuppertal.de
	Datum:	17.08.2016
	Drucks.-Nr.:	**VO/0580/16** öffentlich

Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
01.09.2016	**Ausschuss für Verkehr**	**Entgegennahme o. B.**

Sperrungen im Schienenverkehr in den Oster- und Sommerferien 2017 - Ersatzkonzept

Grund der Vorlage

Information über den Stand der Vorbereitungen auf die Sperrungen im Schienenverkehr 2017.

Beschlussvorschlag

1. Der Ausschuss für Verkehr nimmt das dargestellte SEV-Ersatzkonzept für die Sperrpausen 2017 zur Kenntnis.
2. Die Verwaltung wird die Vorbereitung und Umsetzung des Ersatzkonzeptes weiter begleiten und, wo erforderlich, unterstützen.
3. Die Verwaltung wird die VRR AöR auffordern, ihrer Koordinierungsfunktion weiterhin gerecht zu werden und sich für ein einheitliches Ersatzkonzept sowie eine umfassende und abgestimmte Kundeninformation einzusetzen.
4. Die Verwaltung wird die DB Fernverkehr erneut auffordern, sich an den Gesprächen zur Vorbereitung der Sperrpausen 2017 zu beteiligen, um die Erreichbarkeit Wuppertals mit dem Schienenfernverkehr und geeigneten Ersatzverkehren sicherzustellen.
5. Die Verwaltung wird über die weiteren Vorbereitungen berichten.

Einverständnisse

Entfällt.

Unterschrift

Meyer

Begründung

Ausgangslage
Im kommenden Jahr steht die Fertigstellung und Inbetriebnahme des seit 2013 in Bau befindlichen elektronischen Stellwerks (ESTW) bevor. Die hierfür erforderlichen Arbeiten sind mit erheblichen Beeinträchtigungen des Schienenverkehrs verbunden. So wird Wuppertal sowohl während der Osterferien (konkret vom 07.04.2017, 22 Uhr bis zum 24.04.2017, 4 Uhr) als auch der Sommerferien (konkret vom 16.07.2017, 22 Uhr bis zum 30.08.2017, 4 Uhr) weitgehend vom Schienenverkehr abgeschnitten sein. Lediglich die Bahnhöfe Oberbarmen, Langerfeld und Ronsdorf werden auf Wuppertaler Stadtgebiet noch angefahren. Im Einzelnen fahren die Züge

- von Osten bzw. Süden (Remscheid) kommend bis Oberbarmen (S7, S8, RE4, RE7, RE13),
- von Westen kommend bis Düsseldorf Hbf. (RE4, RE13) bzw. Düsseldorf-Gerresheim (S8 – die Verstärkung der S8 in den Hauptverkehrszeiten im Abschnitt Vohwinkel – Düsseldorf durch die S68 entfällt),
- von Süden (Köln/Solingen) kommend bis Solingen Hbf. (RE7, RB48)
- von Norden kommend bis Velbert-Langenberg (S9).

Der Fernverkehr der DB wird großräumig umgeleitet.

Unter Federführung des VRR als zuständigem Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wurden daher im September 2015 unter Beteiligung u.a. aller betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen, der DB Netz, der DB Station&Service, der WSW mobil GmbH und der Stadt Wuppertal Gespräche zur Vorbereitung der Sperrpausen aufgenommen. Inzwischen liegt ein weitgehend abgestimmtes Ersatzkonzept vor, das im Folgenden vorgestellt werden soll.

Ersatzkonzept
Nachdem sich erste Überlegungen zur partiellen Abwicklung der notwendigen Ersatzverkehre über die Achse der S7 aufgrund begrenzter infrastruktureller Kapazitäten sowie fehlenden Fahrzeugmaterials und Fahrpersonals als nicht umsetzbar erwiesen habe, wurde ein „klassischer“ Schienenersatzverkehr (SEV) mit Bussen konzipiert. Auch eine teilweise Verlagerung der Ersatzverkehre auf die Schwebebahn war nicht möglich, da diese über den in den betreffenden Zeiträumen geltenden Ferienfahrplan hinaus nicht verstärkt werden kann. Bei der Planung war ein Kompromiss zu finden zwischen der möglichst vollständigen Abdeckung aller entfallenden und für die Fahrgäste relevanten Relationen in akzeptablen Fahrzeiten einerseits und einem transparenten und für den Fahrgast verständlichen Konzept andererseits. Im Ergebnis ist das in Abbildung 1 schematisch dargestellte Konzept einvernehmlich abgestimmt worden.

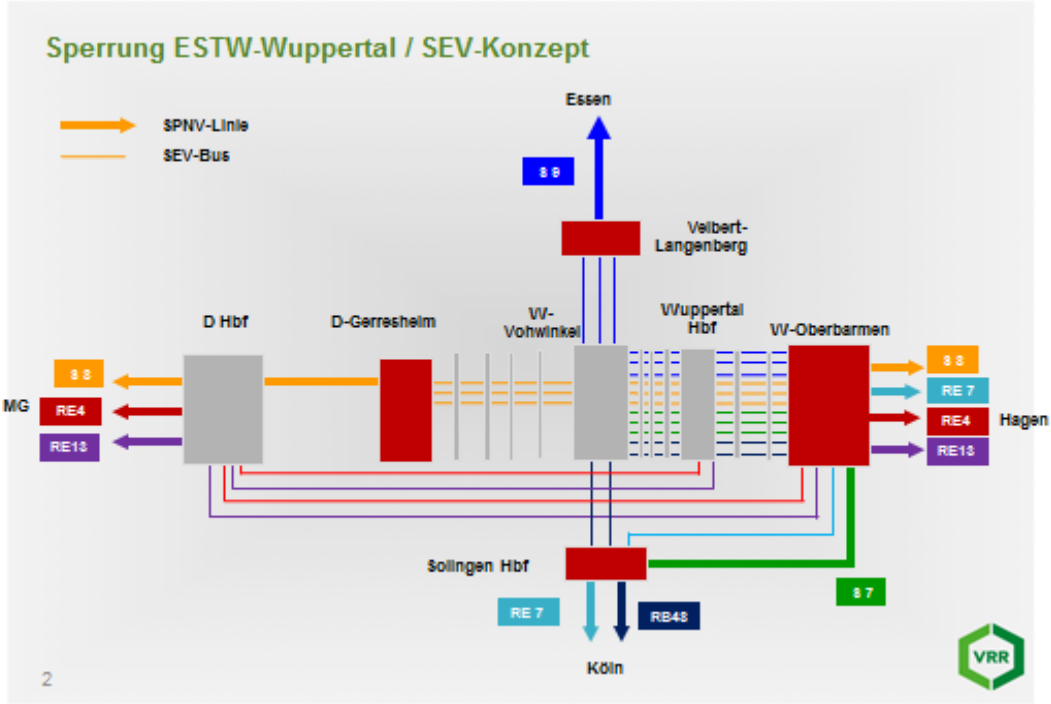

Abbildung 1: Prinzipskizze des SEV (Quelle: VRR AöR)

Das Konzept baut darauf auf, dass innerhalb Wuppertals entlang der Talachse (Vohwinkel bis Oberbarmen) ein dichtes Angebot von SEV-Bussen (im Takt alle drei bis neun Minuten) verkehrt, die stets den gleichen Linienweg befahren, d.h. es werden alle Unterwegsstationen bedient (unabhängig davon, ob die Linie im SPNV, die die konkrete SEV-Fahrt ersetzt, auch an allen Stationen hält). Für den Quell- und Zielverkehr Wuppertal aus bzw. in Richtung Osten (über Oberbarmen Bf.) kann damit auf nahezu jeden SEV-Bus zurückgegriffen werden – lediglich in Oberbarmen bzw. am Hauptbahnhof fahren noch zusätzliche Expressbusse ab (s.u.). Für den Fahrgast, egal ob mit dem Zug in Oberbarmen ankommend oder aus Wuppertal nach Osten fahrend, entfällt damit weitgehend die Suche nach dem „richtigen“ Bus.

In Vohwinkel endet ein Teil der die Talachse befahrenden SEV-Busse bzw. fährt als Ersatz für die S9 (im 20-Minuten-Takt Mo – Fr tagsüber) weiter in Richtung Velbert-Langenberg, als Ersatz für die S8 (im 20-Minuten-Takt Mo – Fr tagsüber) weiter in Richtung Düsselddorf-Gerresheim bzw. als Ersatz für RE7 und RB48 (mit drei Fahrten pro Stunde Mo – Fr tagsüber) weiter nach Solingen. Sofern, aus Wuppertal kommend, eines dieser Ziele erreicht werden soll, muss selbstverständlich auf den für die betreffende Relation richtigen Bus geachtet werden.

Ergänzt wird dieses Angebot durch Expressbusse, sowie die weiterhin zwischen Oberbarmen und Solingen Hbf. verkehrende S7. Als Ersatz für den RE7 fährt ein Expressbus auf direktem Weg zwischen Oberbarmen und Solingen Hbf (Stundentakt). Für RE4 und RE13 verkehrt ein Expressbus zum einen zwischen Oberbarmen und Düsseldorf Hbf. (30-Minuten-Takt) und zum anderen zwischen Wuppertal Hbf. und Düsseldorf Hbf. (ebenfalls 30-Minuten-Takt).

Exemplarisch lassen sich der folgenden Tabelle Vergleiche zwischen den regulären Fahrzeiten im SPNV und den Fahrzeiten mit dem SEV während der Sperrungen entnehmen:

Relation	Fahrzeit SPNV	Fahrzeit SEV (auf Basis des aktuellen Planungsstandes)
Oberbarmen – Düsseldorf Hbf.	ca. 30 Minuten (RE4 oder RE13)	48 Minuten (Expressbus)
Wuppertal Hbf. – Düsseldorf Hbf.	21 Minuten (RE4 oder RE13)	40 Minuten (Expressbus)
Vohwinkel – Düsseldorf Hbf.	16 Minuten (RE4 oder RE13) bzw. 21 Minuten (S8)	55 Minuten (SEV bis Gerresheim und S8)
Oberbarmen – Köln Hbf.	43 Minuten (RE7) bzw. ca. 55 Minuten (RB48)	93 Minuten (Expressbus bis Solingen und RE7) bzw. 76 Minuten (S7 bis Solingen und RE7)
Wuppertal Hbf. – Köln Hbf.	34 Minuten (RE7) bzw. ca. 45 Minuten (RB48)	ca. 90 Minuten (SEV bis Solingen und RE7 bzw. RB48)
Vohwinkel – Solingen Hbf.	ca. 10 Minuten (RB48)	35 Minuten (SEV)
Vohwinkel – Köln Hbf.	ca. 40 Minuten (RB48)	66 Minuten (SEV bis Solingen und RE7) bzw. ca. 72 Minuten (SEV bis Solingen und RB48)
Wuppertal Hbf. – Essen Hbf.	47 Minuten (S9)	95 Minuten (SEV bis Langenberg und S9)
Wuppertal Hbf. – Hagen Hbf.	23 Minuten (RE7 oder RE13) bzw. 26 Minuten (RE4)	ca. 55 Minuten (SEV bis Oberbarmen und RE4, 7 oder 13)

Tabelle 1: Vergleich Fahrzeiten SPNV und SEV auf ausgewählten Relationen (Eigene Darstellung)

Die Fahrzeiten im SEV liegen häufig um den Faktor 2 über den Fahrzeiten mit dem Zug, was allerdings unvermeidlich ist. Auf einzelnen Relationen stellt sich das Verhältnis auch noch deutlich ungünstiger dar. Wünschenswert wäre daher insbesondere die zusätzliche Einrichtung von Expressbusverbindungen zum einen zwischen Vohwinkel und Düsseldorf Hbf sowie zum anderen zwischen Wuppertal Hbf. und Solingen Hbf. Allerdings geht bereits die vorgestellte Konzeption über das hinaus, wozu die Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgrund ihrer Verkehrsverträge mit dem VRR verpflichtet sind. Der entstehende Mehraufwand wird, aller Voraussicht nach, vom VRR ausgeglichen. Weitere Ausweitungen des Ersatzkonzeptes mit entsprechenden Mehrkosten werden von VRR und Eisenbahnverkehrsunternehmen kritisch gesehen.

Ein dezidiertes Ersatzkonzept für den Schienenfernverkehr existiert nicht. DB Fernverkehr hat es bislang, trotz wiederholter Aufforderung, nicht für notwendig erachtet, sich an den Gesprächen beim VRR zu beteiligen. Wie in vergleichbaren Fällen auch, werden die Fahrgäste auf den SEV des SPNV verwiesen, um die nächstgelegenen Fernverkehrshalte (Düsseldorf/Köln im Westen, Dortmund/Hamm im Osten) zu erreichen.

Abwicklung am Bahnhof Oberbarmen

Der Bahnhof Oberbarmen als Endpunkt der von Osten kommenden Schienenverkehre wird aufgrund der Vielzahl der dort ein- und aussteigenden bzw. auf den SEV umsteigenden Fahrgäste in der Zeit der Sperrungen besonders belastet sein. Aktuell wird von einem von DB Station&Service beauftragten Gutachter ein Sicherheitskonzept erstellt, um den Nachweis zu führen, dass und wie die zu erwartenden Fahrgastmengen sicher abgewickelt werden können.

Mit Blick auf den Umstieg Zug – SEV ist vorgesehen, alle SEV-Abfahrten, wie bei früheren Sperrpausen auch, auf der Südseite des Bahnhofs, d.h. auf der Waldeckstraße, zu bündeln. Um die notwendige Zahl von Abfahrtspositionen sowie Abstelllplätzen für die eingesetzten Busse zu schaffen, ist vorgesehen, die auf der Nordseite der Waldeckstraße befindlichen P+R-Plätze in den betreffenden Zeiträumen komplett aufzuheben. Angesichts der Beeinträchtigungen im Schienenverkehr ist mit einem erheblich geringerem P+R-Aufkommen zu rechnen. Weitere Busabstellplätze werden bei entsprechendem Bedarf im näheren

Umfeld des Bahnhofs eingerichtet. Der Ausstieg aus den SEV-Bussen erfolgt hingegen grundsätzlich nördlich des Bahnhofs, konkret an der Nordseite des Berliner Platzes (Bussteig 8). So kommt es zu keinem Zusammentreffen von größeren, sich in gegenläufige Richtungen bewegenden Fahrgastmengen im Bereich zwischen Gleis 5/6 und der Waldeckstraße.

Weiteres Vorgehen
In den kommenden Monaten bis zur ersten Sperrpause in den Osterferien sind insbesondere noch folgende Punkte abzuarbeiten:

- Finalisierung des SEV-Konzeptes. Auf Basis des abschließenden Konzeptes sind von Seiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen Busunternehmen mit der Durchführung der umfangreichen Leistungen zu beauftragen. Aufgrund der Vielzahl der benötigten Busse muss dies so früh wie möglich erfolgen. In Vorbereitung auf den Betrieb sind die beauftragten Busunternehmen umfassend hinsichtlich des Ersatzkonzeptes und der konkreten Fahrwege der SEV-Verkehre zu schulen.
- Vorbereitung und Aufnahme der Kommunikation: Fahrgäste und allgemeine Öffentlichkeit sollen möglichst frühzeitig, kontinuierlich und umfassend über die anstehenden Sperrungen, deren Auswirkungen und das Ersatzkonzept informiert werden. Zu betrachten sind dabei:
    - die Information von Fahrgästen und Öffentlichkeit im Vorfeld einer Reise über z.B. Presse, Aushänge, Durchsagen im Zug und/oder an den Stationen, Informationsbroschüren, Hinweisen in der Fahrplanauskunft etc.
    - die Information der Fahrgäste während einer Reise über z.B. Durchsagen im Zug, Beschilderung in den Stationen zum Auffinden der SEV-Haltestellen, Einsatz von Personal zur Reisendenlenkung in den Stationen und an den SEV-Haltestellen, eindeutige Kennzeichnung der SEV-Busse etc.

  Entsprechende Überlegungen werden in den nächsten Terminen beim VRR im Mittelpunkt stehen. Bereits vereinbart wurde, auf eine einheitliche und unternehmensübergreifende Kommunikation zu setzen.

Die Verwaltung wird in den kommenden Ausschusssitzungen über den jeweils aktuellen Stand der Vorbereitungen berichten.

Demografie-Check

Entfällt.