

Verfahrensunterlagen für die Vergabe von Verkehrsdienstleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Teil C

Leistungsbeschreibung, Anlage 1 (LB 1) Netz-Steckbrief

Inhaltsverzeichnis

1. Grundlagen.....	3
<i>1.1 Raumstrukturelle Rahmenbedingungen</i>	<i>3</i>
<i>1.2 Streckenübersicht und Beschreibung</i>	<i>3</i>
1.2.1 RE 10 – Niers-Express	3
1.2.2 RB 37 – Niers-Erft-Bahn.....	3
<i>1.3 Grundlagen der Angebotsplanung</i>	<i>3</i>
1.3.1 Regionale Nahverkehrspläne.....	3
1.3.2 Systematik ITF	3
1.3.3 Knotenpunktsystematik	3
<i>1.4 Leistungsumfang Betrieb.....</i>	<i>3</i>
1.4.1 ITF-Anschlüsse	3
2. Änderungen der Infrastruktur.....	4
Anhänge.....	6

1. Grundlagen

1.1 Raumstrukturelle Rahmenbedingungen

Die Verkehrsstrukturen auf den Linien RE 10 und RB 37 werden geprägt durch die Verkehrsbeziehungen zwischen den Mittel- und Kleinstädten des ländlich geprägten Kreises Kleve in der Region nördlicher Niederrhein und den kreisfreien Städten Krefeld, Neuss und der Landeshauptstadt Düsseldorf im westlichen Teil des Rhein-Ruhr-Ballungsraums. Die Linien sind Bestandteil der landesweiten ITF-Systematik sowie des Deutschlandtaktes und haben sowohl im Berufsverkehr als auch im Rahmen landesweiter und regionaler Relationen eine sehr hohe Bedeutung. Von besonderer Bedeutung sind dabei die Verkehrsströme zwischen Kleve und Düsseldorf.

1.2 Streckenübersicht und Beschreibung

1.2.1 RE 10 – Niers-Express

Linienweg: Düsseldorf – Krefeld – Geldern – Kleve

Die Linie hat eine Länge von 91,83km und verläuft zwischen Kleve und Geldern über einen eingleisigen Streckenabschnitt, auf dem das Überholen an den einzelnen Bahnhöfen möglich ist. Zwischen Geldern und Düsseldorf führt die Linie auf einem 2-gleisigen Abschnitt. Zwischen Kleve und Krefeld Hbf ist die Strecke nicht elektrifiziert.

1.2.2 RB 37 – Niers-Erft-Bahn

Linienweg: Neuss – Krefeld – Geldern

Die Linie hat eine Länge von 49,28km und verläuft über 2-gleisige Streckenabschnitte. Zwischen Geldern und Krefeld ist die Strecke nicht elektrifiziert.

1.3 Grundlagen der Angebotsplanung

1.3.1 Regionale Nahverkehrspläne

Die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs basiert auf den politisch verabschiedeten Nahverkehrsplänen. Die Zielvorgaben bringen die Aufgabenträger in den Abstimmungsprozess des ITF NRW und den Deutschlandtakt ein. Das EVU wird in die Aufstellungsverfahren für die Fortschreibung der Nahverkehrspläne der Aufgabenträger eingebunden.

1.3.2 Systematik ITF

Das Grundgerüst der Angebotsplanung in NRW bietet der zwischen den Zweckverbänden abgestimmte „Integrale Taktfahrplan Nordrhein-Westfalen“ (ITF NRW) in seiner jeweils aktuellen Stufe. Das im Rahmen des ITF NRW geplante Taktgefüge im SPNV bildet die Grundlage für die Vorgaben bei den Leistungsbeschreibungen der Linien. Die Fahrzeiten beruhen etwa auf den aktuellen Fahrplänen und basieren damit auf der Fahrdynamik der derzeit eingesetzten Fahrzeuge. Es wird in den Betriebsstufen 1 und 2 von der aktuellen Infrastruktur ausgegangen.

1.3.3 Knotenpunktsystematik

Die Grundsätze des ITF-NRW sehen vor, dass möglichst an allen Knotenbahnhöfen kurze Übergangszeiten zu den wichtigsten SPNV- bzw. SPFV-Linien hergestellt werden.

Im Bedienungsraum befinden sich mehrere Verknüpfungsbahnhöfe (siehe Kapitel 1.4.1).

1.4 Leistungsumfang Betrieb

Das Betriebsprogramm der Linie RE 10 (Regelleistungen) wird gegenüber dem Status Quo ausgeweitet um einen 30'-Takt auch an Samstagen (ca. 9 – 21 Uhr), sowie an Sonn- und Feiertagen (ca. 12-21 Uhr). Hinzu kommen Einzelfahrten in Tagesrandlage, um die Bedienzeiten und Takte weiter zu systematisieren, aber auch im Rahmen des neuen Fahrzeug-Konzeptes die Werkstatt-Zuführung zu verbessern und den begrenzten Abstellmöglichkeiten mit längeren Fahrzeugen als bisher Rechnung zu tragen. Das

Angebot der Linie RB 37 enthält zusätzlich zum Status Quo vor allem die Verlängerung nach Geldern, um die gestiegene Nachfrage auf dem Ast Geldern – Krefeld – Neuss besser bedienen zu können und die heutigen „HVZ-Pendel“ Geldern – Krefeld zu einem ganztägigen Linienangebot im Stundentakt zu verstetigen. Zwischen Krefeld und Neuss ergänzt die RB 37 die Linie RE7 zu einem 30'-Takt.

Das Leistungsangebot je Fahrplanjahr ist der LB, Kapitel 1 zu entnehmen.

1.4.1 ITF-Anschlüsse

Bei der Fahrplankonzeption sind folgende bestehende ITF NRW-Anschlüsse beachtet worden. Die Anschlüsse entsprechen zum Teil nicht den Mindestübergangszeiten der DB AG, werden aber vom Fahrgast wahrgenommen.

a) Linie RE 10:

- Haltepunkt Düsseldorf Hbf
 - Linie RE10 ↔ RE2: Kleve / Krefeld / Meerbusch-Osterath – D-Flughafen / Ruhrgebiet
 - Linie RE10 ↔ RE4/RE13: Kleve / Krefeld / Meerbusch-Osterath – Wuppertal / Hagen
 - Linie RE10- ↔ RE1: Kleve / Krefeld – Leverkusen
 - Linie RE10- ↔ RE11: Kleve / Krefeld – D-Flughafen / Ruhrgebiet
 - Linie RE10- ↔ RE47: Kleve / Krefeld – Solingen / Remscheid
 - Linie RE10- ↔ S1: Kleve / Krefeld – D-Flughafen
 - Linie RE10- ↔ S6: Kleve / Krefeld – Ratingen
 - Linie RE10- ↔ S6: Kleve / Krefeld – Langenfeld / Leverkusen
 - Linie RE10- ↔ S8: Kleve / Krefeld – Erkrath / Wuppertal / Gevelsberg
- Haltepunkt Krefeld Hbf
 - Linie RE10 ↔ RE7: Kleve – Neuss / Köln
 - Linie RE10 ↔ RB33/RB35: Kleve – Mönchengladbach/Aachen
 - Linie RE10 ↔ RB33/RB35: Kleve – Duisburg/Ruhrgebiet
 - Linie RE10 ↔ RB37: Kleve - Neuss

b) Linie RB 37:

- Haltepunkt Krefeld Hbf:
 - Linie RB37 ↔ RE10: Neuss – Kleve
 - Linie RB37 ↔ RE42: Geldern – Mönchengladbach
- Haltepunkt KR-Oppum
 - Linie RB37 ↔ RB33: Neuss – KR-Uerdingen / Rheinhausen / Duisburg
- Haltepunkt Neuss Hbf:
 - Linie RB37 ↔ RE4: Geldern / Krefeld – Düsseldorf / Wuppertal
 - Linie RB37 ↔ RE6: Geldern / Krefeld – Köln

2. Änderungen der Infrastruktur

Sowohl bis zur Betriebsaufnahme als auch während der Vertragslaufzeit ist mit Änderungen bei der Infrastruktur und entsprechenden Bauzuständen auszugehen. Dazu zählen nach derzeitigem Kenntnisstand insbesondere:

- RRX-Streckenausbau, insbesondere Umbau Düsseldorf Hbf
- Einrichtung des Zugsicherungssystems ETCS

- generell sehr hohe Bautätigkeit im Rahmen der Instandhaltung der Infrastruktur
- Bau und Inbetriebnahme der Station Krefeld-Obergplatz

Die derzeit vorhandene WC Ver- und Entsorgungsanlage in der Abstellung in Kleve wird bis zur Betriebsaufnahme zurückgebaut.

Anhänge

Anhang 1a: Fahrplanvorgabe und Mindestsitzplatzkapazitäten Linie RE 10

Anhang 1b: Fahrplanvorgabe und Mindestsitzplatzkapazitäten Linie RB 37