

Verfahrensunterlagen für die Vergabe von Verkehrsdienstleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Teil C

Leistungsbeschreibung, Anlage 1 (LB 1) Netz-Steckbrief

Inhaltsverzeichnis

1 Grundlagen.....	3
1.1 Raumstrukturelle Rahmenbedingungen	3
1.2 Streckenübersicht und Beschreibung	3
1.3 Grundlagen der Angebotsplanung	3
1.4 Leistungsumfang Betrieb.....	3
2 Änderungen der Infrastruktur.....	4
3 Informationen der DB InfraGO AG.....	4
Anhang	5

1 Grundlagen

1.1 Raumstrukturelle Rahmenbedingungen

Die Verkehrsstrukturen auf der Linie RE 3 werden geprägt durch die Verkehrsbeziehungen zwischen dem nördlichen Ruhrgebiet und der Landeshauptstadt Düsseldorf. Die Linie ist Bestandteil der landesweiten ITF-Systematik und hat sowohl im Berufsverkehr als auch im Rahmen regionaler Relationen eine sehr hohe Bedeutung. Von besonderer Bedeutung sind dabei die Verkehrsströme zwischen dem östlichen und nördlichen Ruhrgebiet über die ITF-Knoten Dortmund Hbf und Gelsenkirchen Hbf, dem Niederrhein und dem zentralen Ruhrgebiet über den ITF-Knoten Oberhausen Hbf und das Rheinland über die ITF-Knoten Duisburg Hbf und Düsseldorf Hbf.

1.2 Streckenübersicht und Beschreibung

Linienweg: Düsseldorf – Duisburg – Oberhausen – Gelsenkirchen – Dortmund - Hamm

Die Linie hat eine Länge von ca. 111 km und verläuft überwiegend über zweigleisige, abschnittsweise mehrgleisige Streckenabschnitte. Diese sind elektrifiziert und weisen insbesondere zwischen Duisburg Hbf und Düsseldorf Hbf sowie zwischen Dortmund Hbf und Hamm (Westf) Hbf eine hohe Streckenbelegung auf. Die bedienten Stationen sind der Fahrplantabelle zu entnehmen.

1.3 Grundlagen der Angebotsplanung

1.3.1 Regionale Nahverkehrspläne

Die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs basiert im Verbundraum der Aufgabenträger auf dem politisch verabschiedeten Nahverkehrsplan. Die Zielvorgabe bringen die Aufgabenträger in den Abstimmungsprozess des ITF NRW 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 Aufgabenträgern 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 basieren auf den derzeit eingesetzten Fahrzeugen. Es wird 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. SPNV-Linien hergestellt werden.

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

1.4 Leistungsumfang Betrieb

Das Betriebsprogramm ist dem Anhang 1 zu entnehmen.

1.4.1 ITF-Anschlüsse

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

- Haltepunkt Hamm (Westf) Hbf:
 - RE3 <-> RB 69 für die Relation Dortmund – Bielefeld
- Haltepunkt Dortmund Hbf:
 - RE3 <-> RE6 für die Relation Zwischenhalte Hamm / Dortmund – Essen / Düsseldorf
 - RE3 <-> S1 für die Relation Hamm – Dortmund Universität

- Haltepunkt Herne-Wanne-Eickel Hbf:
 - RE3 <-> RE42 für die Relation Dortmund – Haltern am See
- Haltepunkt Gelsenkirchen Hbf:
 - RE3 <-> RE42 für die Relation Herne – Essen
- Haltepunkt Oberhausen Hbf:
 - RE3 <-> RE19 für die Relation Herne / Gelsenkirchen – Wesel / Arnhem / Bocholt
- Haltepunkt Duisburg Hbf:
 - RE3 <-> RE44 / RB31 für die Relation Herne / Gelsenkirchen – Moers / Xanten
 - RE3 <-> RE42 für die Relation Oberhausen – Krefeld / Mönchengladbach

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
- sehr hohe Bautätigkeit im Rahmen der Instandhaltung der Infrastruktur (Investitionscontainer, Generalsanierungen etc.)

3 Informationen der DB InfraGO AG

Weitere Hinweise sind den begleitenden Informationen der DB InfraGO AG, den Unterlagen zum Vergabeverfahren als Anlage AzA 6 beigelegt, zu entnehmen,

Anhang

Anhang 1: Fahrplan und Kapazitäten