

Tischvorlage

Sitzungsvorlage-Nr. 010/0573/XV/2010

Gremium	Sitzungstermin	Behandlung
Kreisausschuss	16.06.2010	öffentlich

Tagesordnungspunkt:

**Vorbesprechung der Tagesordnung der Sitzung des Kreistages am
14.07.2010 - öffentlicher Teil-**

Sachverhalt:

Zu Tagesordnungspunkt 8 des Kreistages am 14.07.2010

"Inhouse-Vergabe zur Erbringung der Betriebsleistungen auf der Linie S28 (Regiobahn)"

Anlagen:

Marktanalyse



Ulrich Bergmann
<ulrich.bergmann@regio-ba
hn.de>

10.06.2010 12:20

An "frank.gensler@stadt.neuss.de"
<frank.gensler@stadt.neuss.de>,
"peter.herweg@kreis-mettmann.de"
Kopie "gregor.bonin@duesseldorf.de"
<gregor.bonin@duesseldorf.de>,
"landrat@kreis-mettmann.de"

Blindkopie

Thema Marktanalyse gemäß § 107 Abs. 5 GO NRW ["Watchdog":
checked] ["securiQ.Watchdog": überprüft]

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie eine von uns erstellte Marktanalyse gemäß § 107 Abs. 5
GO NRW zur Vorbereitung auf Ihre Beschlussfassungen in den Stadträten bzw.
Kreistagen. Wie Sie der untenstehenden Nachricht der Stadt Düsseldorf
entnehmen können, wird die Marktanalyse von der Bezirksregierung
Düsseldorf verlangt.

Mit freundlichen Grüßen

Ulrich Bergmann
Geschäftsführer

Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH
An der Regiobahn 15
40822 Mettmann

Telefon 02104 305-120
Fax 02104 305-105
Email ulrich.bergmann@regio-bahn.de
Internet www.regio-bahn.de

Geschäftsführer Joachim Korn, Ulrich Bergmann
Amtsgericht Wuppertal HRB 19431

Diese E-Mail enthält vertrauliche und / oder rechtlich geschützte
Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail
irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und
vernichten Sie diese Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte
Weitergabe dieser Mail ist nicht gestattet.

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: Heike Wilps [mailto:heike.wilps@duesseldorf.de]
Gesendet: Montag, 7. Juni 2010 12:44
An: Ulrich Bergmann
Cc: Renate Blum
Betreff: Gesellschaftsrechtliche Änderungen Regiobahn
Fahrbetriebsgesellschaft mbH

Sehr geehrter Herr Bergmann,

vielen Dank für die Zusendung des Entwurfs für die Beschlussfassung in den
Stadträten.

Das Beteiligungsmanagement war nach der Sitzung der Gremien der Regiobahn
in Vorbereitung zu dieser Beschlussfassung im Rat der Stadt Düsseldorf und
der anderen Kommunen auf die Bezirksregierung zugegangen und hatte darum
gebeten, dass ein Verzicht der nach § 107 Abs. 5 GO NRW erforderlichen
Marktanalyse bestätigt wird.

Die Bezirksregierung hat darauf hingewiesen, dass das Gesetz keine Ausnahmen zulässt.

Es wird darauf verwiesen, dass sich hinsichtlich der finanziellen Chancen und Risiken für die beteiligten Kommunen Änderungen ergeben könnten. Aus diesem Grunde sollte aus Sicht der Bezirksregierung die Marktanalyse für diesen Bereich durchgeführt werden. Da davon ausgegangen wird, dass allen Beteiligten das operative Geschäft bzw. der Unternehmensgegenstand sowie das Marktumfeld bekannt sein müsste, könnte der Darlegungsumfang reduziert werden.

Um die Ratssitzung im Juli zu erreichen, müsste der Branchendialog in stark gekürzter Frist geführt werden.

Wir bitten Sie daher zum Einen die Mitgeschafter entsprechend zu informieren und zum Anderen, uns kurzfristig eine Marktanalyse für den Branchendialog zur Verfügung zu stellen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Heike Wilps

Landeshauptstadt Düsseldorf
Der Oberbürgermeister
Kämmerei / Abteilung für Konzernwesen,
Beteiligungs- und Finanzvermögensmanagement
Marktplatz 6
40213 Düsseldorf

Postanschrift:
Landeshauptstadt Düsseldorf
Kämmerei, Abteilung 20/2
D-40200 Düsseldorf

Tel. +49-(0)211-89-98502
Fax +49-(0)211-89-38502
E-Mail: heike.wilps@duesseldorf.de
<http://www.duesseldorf.de>



Marktanalyse.doc



Risikobewertung Tabelle.xls



Risikobewertung Matrix.doc



Artikel Klassenbesten Regiobahn.PDF



Fahrgastzahlen 2009.ppt

Marktanalyse

gemäß § 107 Abs. 5 Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen (GO NRW) für die Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH

1. Kurzportrait der vorhandenen Unternehmensstruktur (Regiobahn GmbH und Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH):

Die Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH wurde im Jahr 2005 als 100%-ige Tochtergesellschaft der Regionalen Bahngesellschaft Kaarst-Neuss-Düsseldorf-Erkrath-Mettmann-Wuppertal mbH (Regiobahn GmbH) gegründet. Die Muttergesellschaft Regiobahn GmbH betreibt die Eisenbahninfrastruktur auf den Streckenabschnitten:

Düsseldorf-Gerresheim – Mettmann Stadtwald
Mettmann Stadtwald – Dornap Hahnenfurth und
Neuss Hbf – Kaarster See

In eigener Verantwortung und Zuständigkeit.

Gesellschafter der Regiobahn GmbH sind:

Stadt Düsseldorf	35,0 %
Kreis Mettmann	20,0 %
Rhein-Kreis Neuss	11,8 %
Stadt Kaarst	11,6 %
Stadtwerke Neuss GmbH	11,6 %
WSW mobil GmbH	10,0 %

Der Umsatz der Regiobahn GmbH im Jahr 2009 belief sich auf rund 5 Mio. €. Es werden 15 Mitarbeiter beschäftigt.

Gegenstand des Tochterunternehmens Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH ist der Betrieb des Schienenverkehrs im Auftrag des per Gesetz zuständigen Aufgabenträgers auf der Strecke der S28 Regiobahn (Mettmann Stadtwald – Kaarster See) und weiterer Strecken, soweit sie zur Versorgung des kommunalen Gebietes der jeweiligen Gesellschafter des Gesellschafters dienen und deren Betrieb mit der Gemeindeordnung und der Kreisordnung in Einklang steht. Hierzu werden mit dem Aufgabenträger entsprechende Verkehrsverträge abgeschlossen.

Die Umsatzerlöse der Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH im Jahr 2009 betragen ca. 14 Mio. €. Die Gesellschaft beschäftigt 3 Angestellte. Mit der Erbringung der Fahrbetriebsleistung, der Wartung und Instandhaltung von 12 Diesel-Triebfahrzeugen und der Durchführung von Sicherheits- und Servicedienstleistungen ist ein Subunternehmer beauftragt.

Die Gesellschaft hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Muttergesellschaft abgeschlossen.

2. Kurzportrait der geplanten zukünftigen Unternehmensstruktur

Der VRR beabsichtigt, die Betriebsleistung auf der Linie S28 ab Dezember 2011 im Rahmen einer Inhouse-Vergabe im Sinne der EuGH-Rechtssprechung an die Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH zu vergeben. Dies setzt unter anderem eine gesellschaftsrechtliche Trennung der Regiobahn GmbH von der Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH und die Aufhebung des Ergebnisabführungsvertrags voraus. An der Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH dürfen künftig nur noch Anrainerkommunen mit weit überwiegender Beteiligung solcher Kommunen, die Mitglieder im Zweckverband des VRR sind, direkt beteiligt sein.

Hierbei sollen die Gesellschaftsanteile der Regiobahn GmbH an der Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH im gleichen Verhältnis der Beteiligungen an der Regiobahn GmbH (Muttergesellschaft) auf die Kommunen übertragen werden. Dabei ist zu beachten, dass bei den Städten Neuss und Wuppertal die Kommunen anstelle der Stadtwerke die Anteile übernehmen.

Momentan ist noch unklar, ob sich die Stadt Wuppertal an der Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH beteiligen wird. Soweit die Stadt Wuppertal keine Anteile erwirbt, wird der rechnerisch derzeit von der WSW mobil GmbH gehaltene Anteil von den übrigen Gesellschaftern übernommen. Dies geschieht in dem Verhältnis, wie die übrigen Gesellschafter ohne die WSW mobil GmbH an der Muttergesellschaft beteiligt sind.

Somit ergibt sich in Abhängigkeit von einer Beteiligung der Stadt Wuppertal folgende Anteilsstruktur an der Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH:

	Gepantes Beteiligungs- verhältnis mit Beteiligung der Stadt Wuppertal	Gepantes Beteiligungs- verhältnis ohne Beteiligung der Stadt Wuppertal
Stadt Düsseldorf	35,0%	39,0%
Rhein-Kreis Neuss	11,8%	13,2%
Stadt Neuss	11,6%	12,8%
Stadt Kaarst	11,6%	12,8%
Kreis Mettmann	20,0%	22,2%
Stadt Wuppertal	10,0%	-

Die Umstellung der Unternehmensstruktur erfolgt ausschließlich aus Gründen der Inhouse-Vergabe.

3. Analyse der Unternehmensentwicklung und des Marktumfeldes

Die Regiobahn hat im September 1999 den Betrieb des Personenverkehrs auf der Linie S 28 von Mettmann Stadtwald nach Kaarster See zunächst im Stundentakt und ab Mai 2000 im 20-Minuten-Takt aufgenommen. Die Strecke wurde zuvor von der Deutschen Bahn AG betrieben, im letzten Betriebsjahr 1998 wurden ca. 500 Fahrgäste pro Tag auf dem Ostast befördert.

Seit der Betriebsaufnahme durch die Regiobahn gab es einen rasanten Anstieg bei den Fahrgastzahlen. Bei der letzten Fahrgastzählung, die wie in jedem Jahr im Auftrag der Regiobahn von der Bergischen Universität – Gesamthochschule Wuppertal durchgeführt wurde, sind im November 2009 ca. 19.500 Fahrgäste an einem Werktag gezählt worden (siehe Anlage). Damit konnte der Fahrgastrekord aus dem vergangenen Jahr mit 19.900 Fahrgästen nahezu wieder erreicht werden. Das Bündnis „Allianz pro Schiene“ hat die Regiobahn im September 2009 aufgrund der Entwicklung der Fahrgastzahlen zur erfolgreichsten Regionalbahn gekürt.

Die Regiobahn liegt mit der jüngsten Entwicklung der Fahrgastzahlen im Trend. Laut einer Mitteilung des VRR konnten die Verkehrsunternehmen im Tarifgebiet insgesamt ihre Fahrgastzahlen im Jahr 2009 gegenüber dem Vorjahr auf hohem Niveau stabilisieren. Es ist davon auszugehen, dass beispielsweise aus Gründen der weiteren Energiepreisentwicklung oder aus umweltpolitischen Gesichtspunkten der Schienenpersonennahverkehr auch zukünftig stark frequentiert wird.

Die Auswirkungen der Inhouse-Vergabe und der damit verbundenen zukünftigen Unternehmensstruktur auf den Markt sind nur begrenzt, weil kein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen über die speziell für den Betrieb auf der Linie S 28 konstruierten Dieseltriebfahrzeuge für Bahnsteighöhen von 96 cm verfügt. Auf anderen Strecken beträgt die Bahnsteighöhe üblicherweise 76 cm oder niedriger.

4. Chancen und Risiken

Durch die geplante Inhouse-Vergabe besteht die Chance, den außerordentlichen Unternehmenserfolg der Regiobahn langfristig zu sichern.

Laut Satzungsentwurf der Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH ist eine Defizitausgleichsregelung vorgesehen, die mit der derzeitigen Regelung bei der Regiobahn GmbH identisch ist. An der Risikosituation für die jetzigen Gesellschafter ändert sich hierdurch nichts. Dies deshalb, weil die jetzigen Gesellschafter aufgrund des derzeit gültigen Ergebnisabführungsvertrags zwischen Mutter- und Tochtergesellschaft und der inhaltlich identischen Defizitausgleichsregelung im Gesellschaftsvertrag der Regiobahn GmbH ebenfalls für etwaige Defizite bei der Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH einzustehen hätten. Für die anderen Gesellschafter ist die Risikosituation äußerst gering, weil die wesentlichen Risiken auf den VRR bzw. auf den Subunternehmer abgewälzt sind.

Eine Risikobewertung der Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH ist als Anlage beigefügt.

Risikobewertung der Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH

Grundsätzlich gilt: Durch das Konzept der Inhouse-Vergabe (insbesondere durch die vorgesehene unmittelbare Beteiligung der Kommunen an der Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH und dem dort satzungsmäßig vorgesehenen Defizitausgleich) ändert sich an der Risikosituation für die jetzigen Gesellschafter nichts. Dies deshalb, weil die jetzigen Gesellschafter aufgrund des derzeit gültigen Ergebnisabführungsvertrags zwischen Mutter- und Tochtergesellschaft und der inhaltlich identischen Defizitausgleichsregelung im Gesellschaftsvertrag der Regiobahn GmbH ebenfalls für etwaige Defizite bei der Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH einzustehen hätten. Für die anderen Gesellschafter ist die Risikosituation äußerst gering, weil die wesentlichen Risiken auf den VRR bzw. den Subunternehmer abgewälzt sind.

Pos. Nr.	Risikobeschreibung	seit 1999 schon einmal eingetreten?	Gegenmaßnahmen	Risikobewertung							
				Eintrittswahrscheinlichkeit			Schadenshöhe				
				niedrig	mittel	hoch	Abwälzung auf Dritte (VRR, Subunternehmer)	niedrig	mittel	hoch	
1	Einnahme-Risiko: Sinkender Fahrgeldeinnahmen aufgrund abnehmender Fahrgastzahlen. Dieses Risiko wird vom VRR getragen.	Nein	Dieses Risiko wird vom VRR getragen (Brutto-Vertrag). Laut Verkehrsvertrag werden die Fahrgeldeinnahmen an den VRR abgeführt und im Gegenzug die Betriebskosten auf Basis eines vereinbarten Preises pro Zugkilom oder der nachgewiesenen Kosten erstattet.	X							
2	Kostenrisiko: Preissteigerungen z.B. für Energie, Personal, Infrastrukturnutzung. Dieses Risiko wird vom VRR getragen.	DB Station & Service hatte zum 01.01.2005 neues Stationspreissystem mit Gesamtpreissteigerung von über 30% eingeführt. Seit 2006 übernimmt der VRR die Infrastrukturnutzungsentgelte laut Vereinbarung im Verkehrsvertrag. Die Energiepreise unterliegen ständigen Schwankungen, auch diese werden ebenso wie Steigerungen bei Personalkosten über vertraglich vereinbarte Preisgleitklauseln vom VRR getragen.	Dieses Risiko wird vom VRR über Preisgleitklauseln und Kostenerobernahmeregelungen im Verkehrsvertrag getragen.					X			
3	Qualitätsmanagement des VRR: Die Regiobahn ist laut Verkehrsvertrag dazu verpflichtet, Pönale für Nicht- und Schlechtleistungen an den VRR zu zahlen. Diese betreffen Zugausfälle, Zugverspätungen und andere Qualitätsmängel wie z.B. Sauberkeit und Informationen bei Zugverspätungen	In den Jahren 2006 bis 2008 wurden im Mittel/Ja 244 T€ Pönale an den VRR gezahlt. Für GJ 2009 mussten 124 T€ Pönale an den VRR entrichtet werden. Im Jahr 2009 wurde nach Abschluss eines neuen Vertrags die Abzugsbeträge für Schlechtleistungen verringert und der max. Abzugsbeitrag von 800 T€ auf 600 T€ reduziert.	Das Pönalrisiko muss in der Kalkulation der Betriebskosten berücksichtigt werden.						X		X

Pos. Nr.	Risikobeschreibung	Gegenmaßnahmen	Risikobewertung					
			Eintrittswahrscheinlichkeit		Schadenhöhe			
			niedrig	mittel	niedrig	mittel	hoch	hoch
4	<p>Abbestellung von Betriebsleistungen durch den VRR: Auftraggeber (VRR AöR) könnte aus finanzieller Sicht oder nach politischer Anordnung entgegen eines bestehenden Vertrages Leistungen bei der Regiobahn abbestellen. Ggf. würden dadurch alle öffentlichen Verkehrsleistungen in NRW betroffen.</p> <p>Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen (Totalschaden durch nicht versicherbare Risiken wie z.B. Terroranschläge): Die Sonderbaureihe der Fahrzeuge „Talent“ wurde beim Hersteller Bombardier eingestellt. Nachfolgemodelle für den S-Bahnverkehr werden von der Eisenbahnindustrie nur mit 76 cm Wagenbodenhöhe gebaut.</p>	<p>seit 1999 schon einmal eingetreten?</p> <p>Zugpaar 23:34 Uhr ab MIES u. KAS von So – Do abbestellt in Dez. 07. Weniger Auftragsvolumen – 18 TZugkm von 1,2 Mio Zugkm insgesamt.</p> <p>Nein</p>	<p>Ein finanzielles bzw. Wirtschaftliches Risiko ist hiermit nur bedingt vorhanden, da auch die Kosten sinken und die erbrachten Betriebsleistungen auf Basis eines Zugkm-Preises oder auf Basis der entstandenen Kosten abgerechnet werden.</p> <p>Anderer VU fahren mit 76 cm Wagenhöhe auch 96 cm hohe Bahnsteige (Hbf Düsseldorf) an. Nachverhandlungen mit VRR über eine Qualitätsänderung sind daher möglich. Mietpreis für ein baugleich ähnliches Fahrzeug beträgt vsL 300 T€/Jahr.</p> <p>Neukauf eines Fahrzeuges bei Totalschaden ca. 3,5 Mio. €</p> <p>1. Neukauf eines Fahrzeuges bei Totalschaden (Brand) ca. 3,5 Mio. €</p> <p>2. Kabelbaum erneuern ca. 20 T €</p> <p>3. Nachrüstung einer galvanischen Trennung analog der jüngeren Talentlieferungen an andere VU 60 T€/Fahrzeug geschätzt</p>	X	X			
5	<p>Totaverlust von Fahrzeugen (Untergang durch Unfall, Feuer etc.): Durch eine Fahrzeugversicherung sind alle 12 Fahrzeuge versichert. Bei Untergang wird der Restbuchwert abzgl. eines Selbstbetrages je nach Schadensereignis durch die Versicherung erstattet. Kosten müssen laut Vertrag vom Subunternehmer getragen werden.</p>	<p>Ok1. 2006: VT 1001 Fahrzeug-Kabelbrand durch Kurzschluss, Elektronik Schallschrank erneuert. Versicherung hat die Schadenssumme von 40 T € erstattet. Okt. 2006: Fahrzeug-Kabelbrand, Elektronik Schallschrank erneuert. Versicherung hat die Schadenssumme von 20 T € erstattet. Selbstbeteiligung jeweils 50 T€, diese wurde vom Subunternehmer getragen.</p> <p>Nein</p>	<p>Höhere Gewalt kann nicht versichert werden. Neukauf eines Fahrzeuges ist derzeit mit 3,5 Mio € anzusetzen. Bezuschussungen vom Land werden derzeit nicht gegeben.</p> <p>Durch die außerordentliche Belastung unserer Fahrzeuge ist von einer weiteren Reparaturfähigkeit auszugehen. Deshalb wurden für die Reparaturen eigens von der RBE 2 Ersatzgetriebe auf eigene Kosten beschafft.</p>	X				
6	<p>Höhere Gewalt: Schäden an den Fahrzeugen oder an der Infrastruktur sind durch höhere Gewalt nicht auszuschließen</p>	<p>Pro Fahrzeug 2 Achswendegtriebe, von 24 Achswendegtrieben waren schon 6 in der Reparatur.</p>	<p>Ausfall von Achswendegtrieben: In vergangener Zeit sind 6 Stück Achswendegtriebe zur Reparatur gegeben. Die Reparatur beim Hersteller „Flender“ beträgt ca. 12 – 14 Monate/Getriebe. Die Kosten für ein neues Getriebe sind mit 60 T € zu beziffern. Der Einbau geht zu Lasten des Subunternehmers RBE. Bei gleichzeitigem Ausfall von Achswendegtrieben können die betrieblichen Vorgaben nicht erfüllt werden = Pönalezahlungen.</p>	X				
7	<p>Ausfall von Achswendegtrieben: In vergangener Zeit sind 6 Stück Achswendegtriebe zur Reparatur gegeben. Die Reparatur beim Hersteller „Flender“ beträgt ca. 12 – 14 Monate/Getriebe. Die Kosten für ein neues Getriebe sind mit 60 T € zu beziffern. Der Einbau geht zu Lasten des Subunternehmers RBE. Bei gleichzeitigem Ausfall von Achswendegtrieben können die betrieblichen Vorgaben nicht erfüllt werden = Pönalezahlungen.</p>	<p>Höhere Gewalt: Schäden an den Fahrzeugen oder an der Infrastruktur sind durch höhere Gewalt nicht auszuschließen</p>	<p>Ausfall von Achswendegtrieben: In vergangener Zeit sind 6 Stück Achswendegtriebe zur Reparatur gegeben. Die Reparatur beim Hersteller „Flender“ beträgt ca. 12 – 14 Monate/Getriebe. Die Kosten für ein neues Getriebe sind mit 60 T € zu beziffern. Der Einbau geht zu Lasten des Subunternehmers RBE. Bei gleichzeitigem Ausfall von Achswendegtrieben können die betrieblichen Vorgaben nicht erfüllt werden = Pönalezahlungen.</p>	X				
8	<p>Ausfall von Achswendegtrieben: In vergangener Zeit sind 6 Stück Achswendegtriebe zur Reparatur gegeben. Die Reparatur beim Hersteller „Flender“ beträgt ca. 12 – 14 Monate/Getriebe. Die Kosten für ein neues Getriebe sind mit 60 T € zu beziffern. Der Einbau geht zu Lasten des Subunternehmers RBE. Bei gleichzeitigem Ausfall von Achswendegtrieben können die betrieblichen Vorgaben nicht erfüllt werden = Pönalezahlungen.</p>	<p>Höhere Gewalt: Schäden an den Fahrzeugen oder an der Infrastruktur sind durch höhere Gewalt nicht auszuschließen</p>	<p>Ausfall von Achswendegtrieben: In vergangener Zeit sind 6 Stück Achswendegtriebe zur Reparatur gegeben. Die Reparatur beim Hersteller „Flender“ beträgt ca. 12 – 14 Monate/Getriebe. Die Kosten für ein neues Getriebe sind mit 60 T € zu beziffern. Der Einbau geht zu Lasten des Subunternehmers RBE. Bei gleichzeitigem Ausfall von Achswendegtrieben können die betrieblichen Vorgaben nicht erfüllt werden = Pönalezahlungen.</p>	X				

Risikobewertung von Ereignissen der Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH



Eintrittswahrscheinlichkeit

hoch	2, 8				
mittel		4		3	
niedrig	1	6			5, 7
		niedrig		mittel	hoch

Risiko wird durch Dritte getragen (VRR/ Subunternehmer)

- 1 Einnahme-Risiko
- 2 Kostenrisiko
- 3 Qualitätsmanagement des VRR
- 4 Abstellung von Betriebsleistungen durch den VRR
- 5 Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen
- 6 Totalverlust von Fahrzeugen
- 7 Höhere Gewalt
- 8 Ausfall von Achswendgetrieben

Schadenshöhe

Lange musste das Unternehmen auf den Planfeststellungsbeschluss warten, Anfang September 2009 trat er endlich von der Bezirksregierung Düsseldorf ein. Damit besteht Bau-recht für die Verlängerung der Regiobahn Richtung Osten – nach Wuppertal-Vohwinkel. Bis östlich des früheren Haltepunktes Dornap-Hahnenruth sollen die Züge über die vorhandene, ebenfalls der Regiobahn gehörende, Trasse rollen. Anschließend soll eine Neubaustrecke errichtet werden, die im Bogen von

Weiter nach Osten ...

Zahlreiche Bike-and-Ride- sowie Park-and-Ride-Anlagen bieten ein bequemes Umsteigen auf den Zug. Angesichts der hohen Nachfrage wurde 2009 die P+R-Anlage am Bahnhof Neanderthal um 100 Stellplätze erweitert. Welche Umsteigemöglichkeiten auf weiterführende Buslinien bestehen, wo und in welcher Form Abstellmöglichkeiten für Räder und Autos bestehen, kann der Fahrgast aus dem „Stationsraster“ ersehen, dass er im Internet findet.

... und Westen

Wer heute vom Kaarster See aus weiter nach Viersen will, der muss dort in die Schnellbuslinie SB 86 umsteigen. Das könnte sich vielleicht in einigen Jahren ändern. Denn auch in Richtung Westen ist neuer Schwung gekommen. Auch hier kann auf eine ehemalige Baustrecke zurückgegriffen werden. Für die Züge der Regiobahn soll allerdings nicht in Viersen Schluss sein, die Pläne sehen eine Weiterführung über die vorhandene DB-Strecke bis ins niederländische Venlo vor. 12 km wieder aufgetaute Strecke und der Bau von zwei Haltepunkten – in Schiefbahn und Neersen – sehen die Pläne für rund 58 Mio Euro haben die Gültigkeit für die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen veranschlagt. Bei den vorgestellten Betriebskonzepten präferieren die Lokalpolitiker die maximale Variante. Sie sieht die Verlängerung aller S 28-Züge bis Viersen vor. Stündlich soll ein Regional-Express von Venlo über Viersen, Kaarst und Neuss nach Düsseldorf dieses Angebot überlagern. In einer Stunde könnte man dann von den Niederlanden aus in der Landeshauptstadt sein.

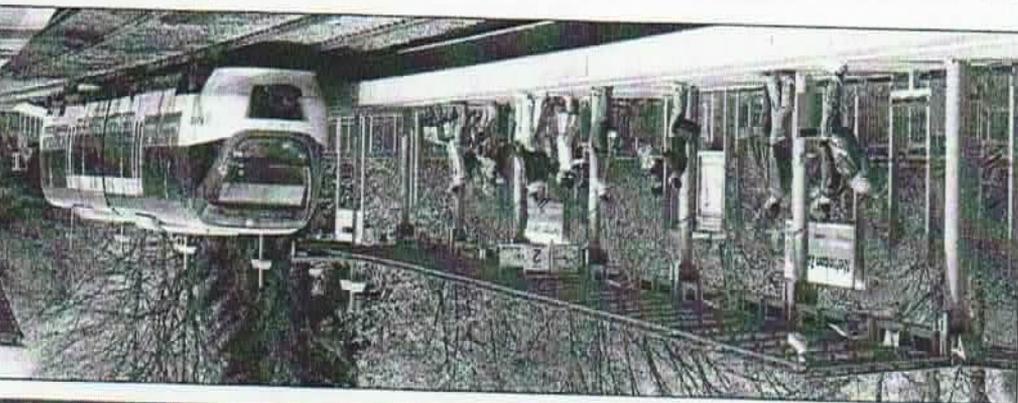
Jürgen Burmeister, Düsseldorf
RadundTat@aol.com

Mit der Regiobahn direkt zum Möbelkaarst macht's möglich. (Fotos: Jürgen Burmeister)

Je zwei 315 kW starke Motoren treiben die beiden äußeren Drehgestelle an. Da die modernen Dieselelektrotriebwagen die gleichen Beschleunigungs- und Verzögerungswerte wie elektrisch angetriebene S-Bahn-Züge aufweisen, konnte auf eine Elektrifizierung der Regio-Bahn verzichtet werden, ohne dass es zu Störungen auf dem gemeinsam mit der elektrischen S-Bahn betriebenen Abschnitt Neuss-Düsseldorf-Gerresheim kommt. Im Fahrzeuginneren finden die Kunden jeweils 98 bequeme Sitze vor. Um das subjektive Sicherheitsgefühl der Fahrgäste zu erhöhen, sind alle Triebwagen mit Videokameras ausgestattet. Die Pflege und Wartung der Triebwagen erfolgt in Mettmann, hier wurde ebenfalls eine Wartungshalle errichtet. Am anderen Streckenende befindet sich eine kleine Abstellanlage, damit die letzten Züge nicht noch bis Mettmann zurück müssen.

Aber nicht nur die Fahrzeuge präsentieren sich in einem hervorragenden Zustand, auch die eigenen Stationen machen einen glänzenden Eindruck. Alle weisen Hochflurbahnstiege auf, so dass in die Züge bequem und barrierefrei eingestiegen werden kann. Alle Stationen sind mit dynamischen Fahr-gastinformationsanlagen ausgestattet. Sie unterstützen die Kunden nicht nur über die nächsten Fahrmöglichkeiten, sondern auch über mögliche Störungen und Sonderfahrten – beispielsweise zu Karneval oder Silvester.

Rund 19 900 zufriedene Kunden nutzen pro Tag die Züge der Regiobahn.

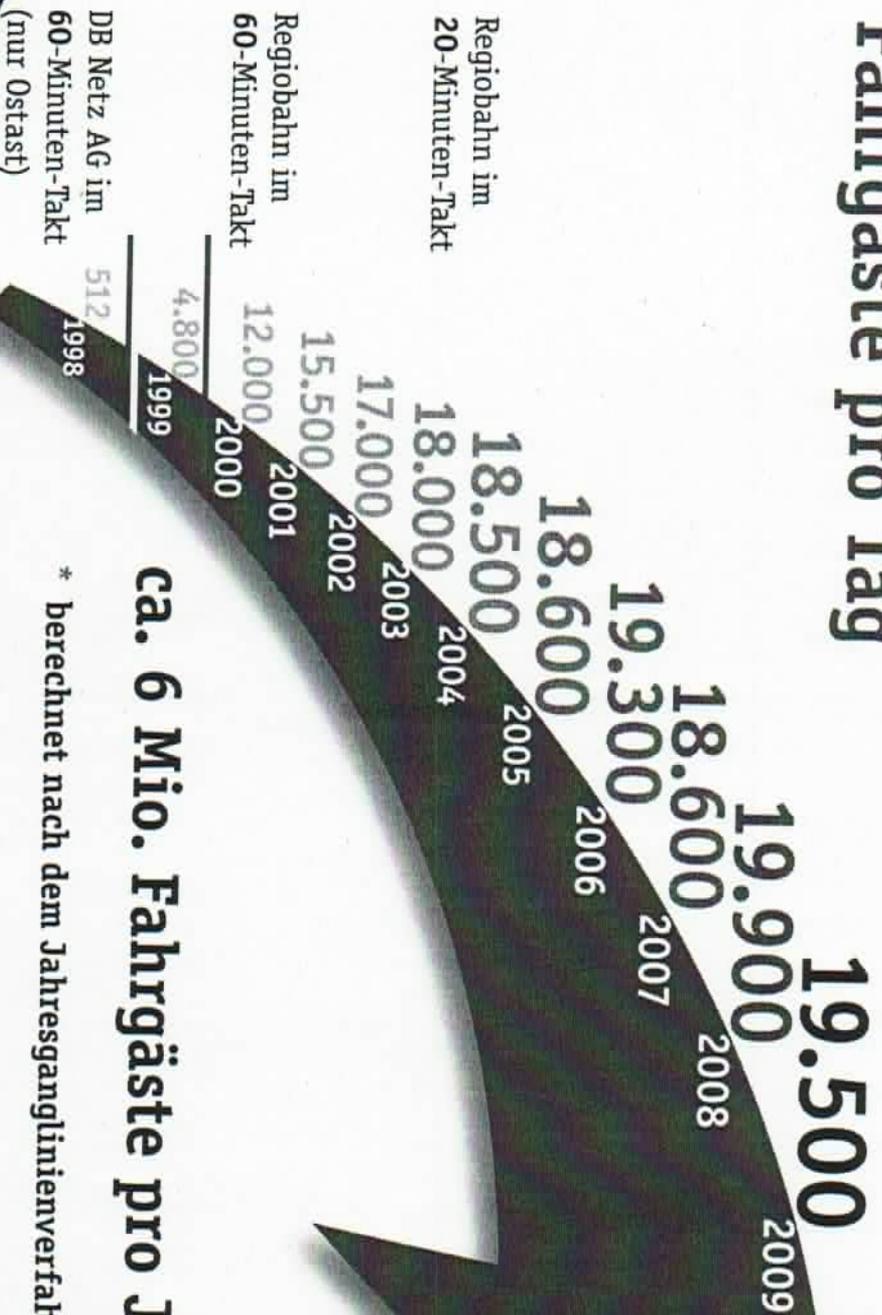




Regiobahn-Fahrgastzahlen



Fahrgäste pro Tag



ca. 6 Mio. Fahrgäste pro Jahr*

* berechnet nach dem Jahresganglinienverfahren

Regiobahn im
20-Minuten-Takt

Regiobahn im
60-Minuten-Takt

DB Netz AG im

60-Minuten-Takt

(nur Ostast)

REGIO
BAHN

REGIO
FAHRBETRIEB
BAHN