November 2026



Wie wir erreichen, dass RE10 und RB31 wieder zuverlässig fahren.

Perspektiven und Lösungsansätze zur Überwindung der andauernden Misere

Eine gemeinsame Handlungsaufforderung

- Grüne Kreistagsfraktion Kleve
- Grüne Kreistagsfraktion Viersen
- Grüne Kreistagsfraktion Wesel
- Grüne Ratsfraktion Krefeld
- Grüne Fraktion in der Verbandsversammlung des VRR

Inhalt

3 Einleitung: Warum die Bahn wichtig für den Niederrhein ist

4 Die Entwicklungen seit 2021

6 Worin bestehen aktuell die Hauptursachen

7 Detaillierte Problem- und Situationsbeschreibung

10 Bis Ende 2027: Pünktlichkeit und Qualität schnell verbessern

13 Bis Ende 2031: Qualität weiter absichern und Angebot ausbauen

16 Langfristig: Ein überzeugendes Angebot in der Fläche

19 Chronologie der Vergaben, Infrastruktur-Meilensteine und politischen Handlungszeiträume

20 Ausblick und Erwartungen an die unterschiedlichen Akteure

Einleitung:

Warum die Bahn wichtig für den Niederrhein ist

Die RB 31 und der RE 10 sind die unverzichtbaren Lebensadern für den unteren Niederrhein. Täglich nutzen tausende Menschen diese beiden Linien, um zur Arbeit, zu Terminen oder zu Freunden und Verwandten zu gelangen. Insbesondere für Schülerinnen und Schüler ist die Bahn schlichtweg alternativlos, um verlässlich zu ihren Schulen entlang der Strecken zu kommen. Angesichts der chronisch überlasteten Straßen an Rhein und Ruhr sind der RE 10 und die RB 31 - zumindest auf dem Papier - die einzig logische Wahl, um aus unserer Region in die Ballungszentren zu pendeln.

Doch die Bedeutung dieser Strecken reicht weit über den reinen Pendler- und Ausbildungsverkehr hinaus: Auch für die **regionale Wirtschaft und den Tourismus** sind sie ein elementarer Standortfaktor. Die hiesige Industrie, lokale Unternehmen und überregionale Knotenpunkte wie der Airport Weeze sind zwingend auf eine funktionierende Schienenanbindung angewiesen.
Gleiches gilt auch für den Tourismus: Besonders in Xanten, Kevelaer und Kempen sind Tagesgäste und Urlauber aus den Ballungsräumen darauf angewiesen, den Niederrhein verlässlich per Bahn erreichen zu können.

Die bittere Realität der dauerhaften Ausfälle und der extremen Unzuverlässigkeit hat mittlerweile gravierende strukturelle Folgen: Die unzureichende Mobilitätsanbindung ist zu einem **massiven Standortnachteil** geworden. Es ziehen bereits Menschen aus der Region weg, weil ein verlässlicher Arbeits- und Lebensalltag am unteren Niederrhein schlicht nicht mehr planbar ist, wenn man auf den öffentlichen Nahverkehr angewiesen ist.



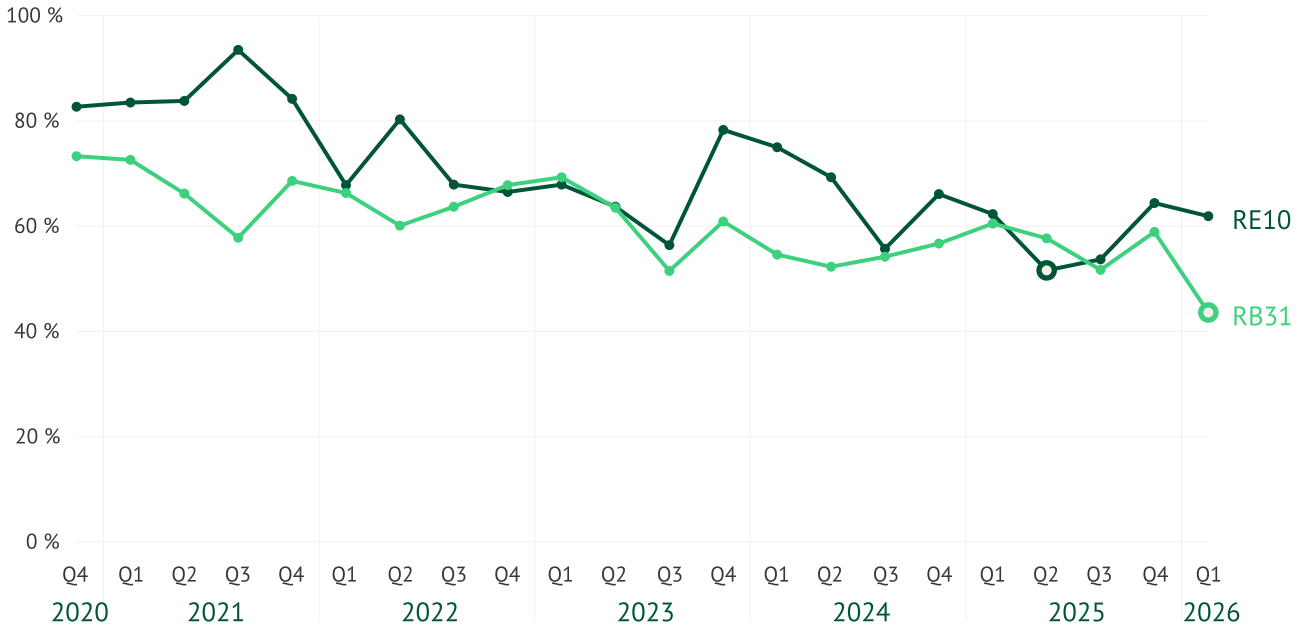
Die Entwicklungen seit 2021



Bei der Pünktlichkeit verzeichnen beide Linien **seit 2020 einen stetigen Abwärtstrend**. Die RB31 liegt dabei im Schnitt 9%-Punkte hinter dem RE10, was am noch schlechteren Zustand der Infrastruktur sowie der knappen Wendezeit in Xanten liegt. Beim RE10 ist deutlich erkennbar, dass das sogenannte Schnellläuferprogramm im ersten Jahr nach Umsetzung statt zu einer Verbesserung der Pünktlichkeit zunächst zu einer Verschlechterung beigetragen hat. Erst ein Jahr später zeichnete sich für drei Quartale eine Verbesserung ab, die danach bereits wieder von anderen Ursachen überlagert wird.

Wie pünktlich sind RE10 und RB31?

Anteil pünktlicher Fahrten je Quartal · Q4 2020 bis Q1 2026

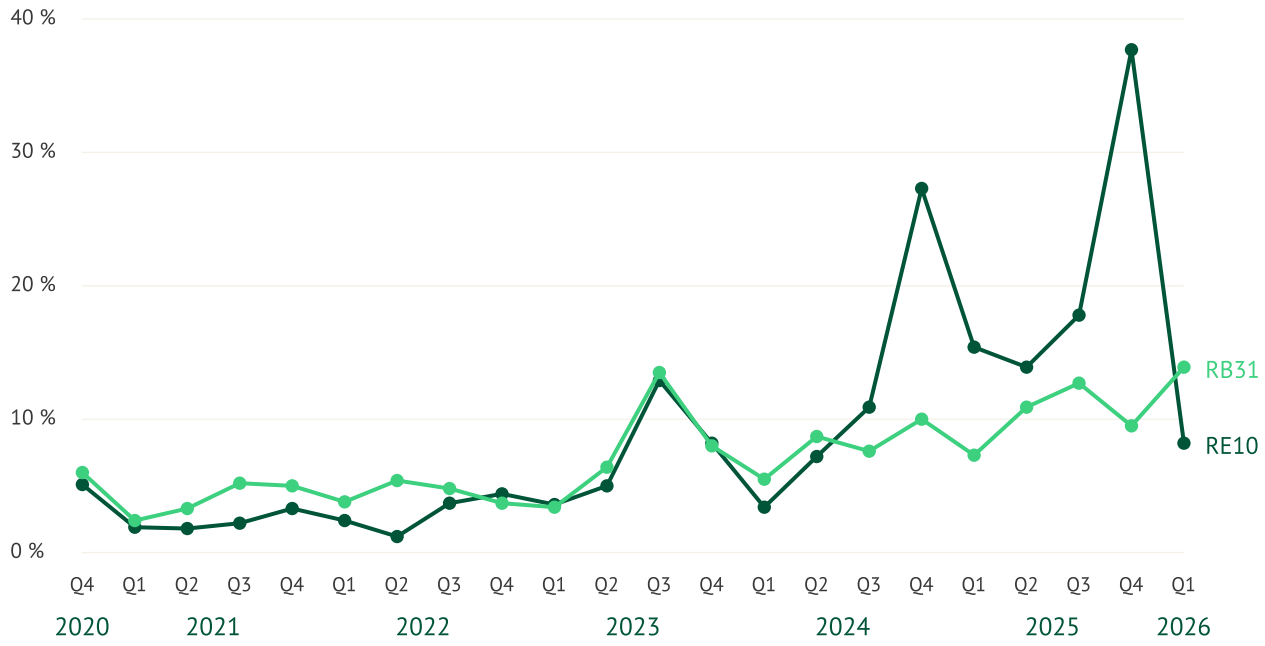


Die Entwicklungen seit 2021

Neben der Pünktlichkeit wird berechtigterweise der hohe Anteil an ausgefallenen Fahrten auf den beiden Linien durch fachkundige Initiativen wie der Interessengemeinschaft RE10 kritisiert. Die Zahlen der letzten sechs Jahre zeigen hier ein eindeutiges Bild: Zunächst gab es Ende 2023 eine deutliche Zunahme von Zugausfällen, die sich nur für gut 12 Monate wieder etwas reduzierten. Ab Anfang 2025 eskalierte dann beim RE10 die Lage und es fiel über ein Jahr lang **mehr als jede fünfte Fahrt** aus. Der Höhepunkt war im ersten Quartal 2026 ein Ausfall von 37,7% der Fahrten. Bereits im nächsten Quartal griffen dann endlich diverse Maßnahmen wie der **Einsatz von geliehenen Zügen** und im Ergebnis konnten wir bei der Ausfallquote im Sommer 2026 die besten Werte seit zwei Jahren sehen. Die RB31 verzeichnet insgesamt auch eine steigende Ausfallquote, ist aber von den durch einen Mangel an einsatzfähigen Fahrzeugen verursachten Ausfällen der letzten zwei Jahre deutlich weniger betroffen, da bewusst entschieden wurde den Stundentakt aufrecht zu halten und zunächst beim RE10 den Halbstunden-takt auf einen Stundentakt zu reduzieren.

Wie häufig fallen RE10 und RB31 aus?

Anteil ausgefallener Fahrten je Quartal · Q4 2020 bis Q1 2026



Worin bestehen aktuell die Hauptursachen

Laut Philipp Nagl(DB InfraGo) ist trotz der in den letzten Jahren massiv erhöhten Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur, deutschlandweit noch nicht der Punkt erreicht, dass das durchschnittliche Anlagenalter wieder sinkt. Vielmehr war es im Jahr 2026 bisher so, dass es **pro Tag ca. 40% mehr Verspätungsfälle als im Vorjahr** gibt, die mit gestörter Infrastruktur zusammenhängen. Die deutschlandweit sinkende Zuverlässigkeit der Bahninfrastruktur bei zeitgleichem Anstieg der gefahrenen Zugkilometer erklärt trotzdem nur einen Teil der Probleme auf den beiden Strecken.

40%

mehr Verspätungsfälle als im Vorjahr

RE10: Über 12 Fahrzeuge fehlen im Betrieb



Das weitaus größere Problem der Zugausfälle ist neben zu geringen Wartungskapazitäten auf einen Fahrzeugbrand in Krefeld zurückzuführen, der bei der Untersuchung der Brandursache zeigte, dass bei einem beträchtlichen Teil der Lint-Fahrzeuge von Transdev Rhein-Ruhr falsche Komponenten im Bereich der Radsatzlager eingebaut wurden. In Folge durften aus Sicherheitsgründen von einem zum anderen Tag eine zweistellige Anzahl von Zügen nicht mehr eingesetzt werden. **Bis heute fehlen über 12 Fahrzeuge,** die u.a. wegen langer Lieferzeiten für Ersatzteile, bisher noch nicht wieder eingesetzt werden können.

Detaillierte Problem- und Situationsbeschreibung

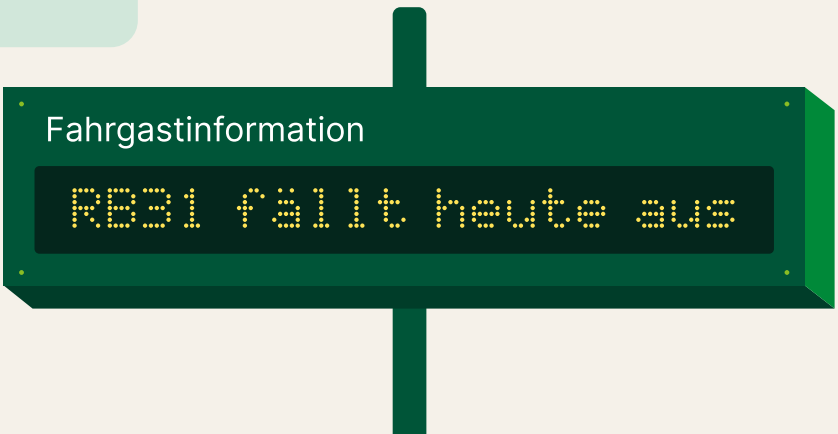
Die Bahnlinien RE10 (Niers-Express) und RB31 stellen eine unverzichtbare Lebensader für die Region Niederrhein dar, jedoch ist die alltägliche Realität für Fahrgäste durch erhebliche betriebliche, infrastrukturelle und kommunikative Mängel geprägt. **Folgende Problemfelder sind aktuell maßgeblich:**

Ausfallquote

Aufgrund fehlender Fahrzeuge muss der Fahrplan immer wieder kurzfristig ausgedünnt werden. Einen Tiefpunkt markierte der Anfang des Jahres 2026, als über Wochen hinweg **mehr als die Hälfte aller Fahrten** ausfiel. Werden Ausfälle zudem nicht rechtzeitig in die Auskunftssysteme eingespeist, warten Fahrgäste vergeblich auf „Geisterzüge“ oder können Ansprüche aus Fahrgastrechten nicht durchsetzen. Auch kommt es bei Baumaßnahmen immer wieder vor, dass Schienenersatzverkehre gar nicht erst organisiert werden.

Pünktlichkeit

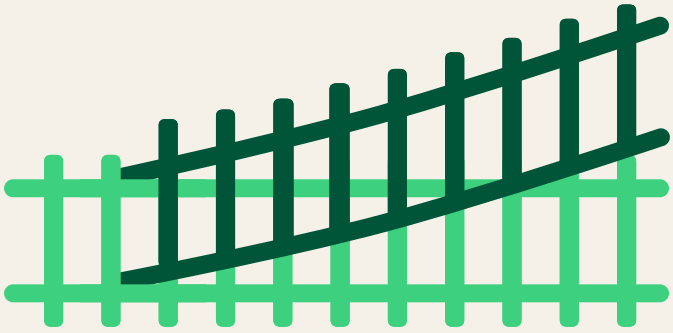
Verspätungen gehören bei der **überlasteten Infrastruktur** (z. B. Eingleisigkeit Rheinkamp–Xanten, Störungen in Meerbusch-Osterath) zum Alltag.
Defekte Türen, defekte Motoren / reduzierte Antriebsleistung, sowie fehlende Fahrzeuge verursachen zusätzliche Verzögerungen, die sich auf den eingleisigen Abschnitten rasch auf weitere Züge übertragen.



Infrastruktur

Beim RE10 sorgen störanfällige Stellwerke, Eingleisigkeit (Geldern–Kleve) und Überlastung zwischen Krefeld und Düsseldorf für Ausfälle. Bei der RB31 kommt es um Duisburg zu Verzögerungen; **für einen zuverlässigen Halbstundentakt fehlen noch Kreuzungsstellen** (z. B. Alpen). Fehlende Abstimmungen zwischen Schienen- und Straßensperrungen verschärfen die Lage zusätzlich.

Mehr Kreuzungsstellen
für einen stabilen Takt





Fahrgast-informationen

Ersatzfahrpläne stehen bei Bauarbeiten häufig erst kurzfristig bereit. Bei Ausfällen erfolgt die **Kommunikation meist erst im letzten Moment**, während Auskunftssysteme teils fehlerhafte Daten anzeigen. Aktive Hinweise zu Anschlüssen oder Alternativen sind selten, zudem kommt es bei Ersatzverkehren gelegentlich zu fehlerhaften Fahrplanüber-tragungen oder unberück-sichtigten Straßensperrungen.

Fahrzeugmangel

Der Fahrzeugbedarf wird von der Rhein-Ruhr-Bahn deutlich unterschritten; zeitweise stehen auf der RB31 **nur 4 bis 5 statt der benötigten 8 bis 9 Fahrzeuge** zur Verfügung.
Auch stehen angemietete Leihfahrzeuge teils ungenutzt abgestellt, während Engpässe auf anderen Linien ebenfalls durch Ersatzfahrzeuge kompensiert werden müssten.

RE10 & RB31:
Zu wenige Züge im Einsatz

Zeitweise fehlt etwa jeder zweite benötigte Zug.



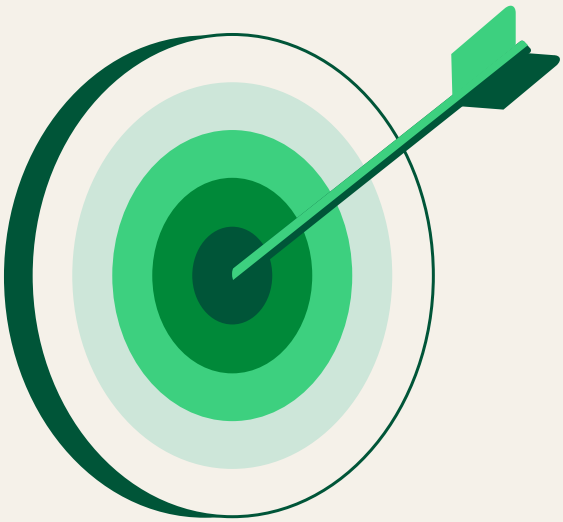


Werkstatt-kapazitäten & Instandhaltung

Züge fallen gehäuft wegen technischer Störungen aus, während **mobile Teams zur Schnellreparatur fehlen**. Durch Personal- und Ersatzteilmangel sind die Instandhaltungskapazitäten gering, wodurch Fahrzeuge teilweise für Reparaturen quer durch Deutschland überführt werden müssen.

Bis Ende 2027:

Pünktlichkeit & Qualität schnell verbessern



1. 25 % der Fahrten dauerhaft an externe EVUs vergeben

Bis zum Ende der Vertragslaufzeit sollen **mindestens 25 % der Fahrten** im Niers-Rhein-Emscher Netz (NRE) von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) übernommen werden. Da die Rhein-Ruhr-Bahn (RRB) Wartung und Fahrzeugverfügbarkeit nicht in den Griff bekommt, drohen weiterhin Ausfälle und Kapazitätsengpässe, durch den anstehenden Betreiberwechsel droht zudem Personalmangel. Die bestehende Unterstützung durch externe EVUs muss daher zügig bis zum Vertragsende gesichert werden. Es sollen auch bestehende Ressourcen an Diesel-Zügen & Instandhaltungskapazitäten bei anderen EVUs (beispielsweise Regiobahn) geprüft werden. Die Bereitstellung von externem Zugpersonal schützt zudem vor absehbarem Personalmangel.

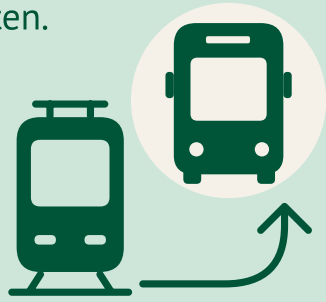
2. Feste Ersatzkonzepte für häufige Großstörungen

Für häufige Großstörungen sind **feste Ersatzkonzepte** zu definieren. Bisher wurden SEV sowie Wendepunkte bei Teilsperrungen oft erst situativ organisiert, bei kurzfristigem Fahrzeugmangel werden häufig wahllos Züge in Ausfall genommen. Feste Abläufe schaffen schnell Klarheit und ermöglichen schnellere Lösungen. Vorbereitete Fahrgastinformationen können direkt in die Systeme übernommen werden.

Bis Ende 2027: Pünktlichkeit und Qualität schnell verbessern

Der Bus wartet auf den Zug.

Bei leichten Zugverspätungen bis zu 10 Minuten.



3. Fahrgastinformation & Anschlusssicherung gehen Hand in Hand

Bei Fahrgastinformationen besteht insbesondere bei baustellenbedingten Fahrplanänderungen und kurzfristigen Störungen noch großer Verbesserungsbedarf. Es muss **schneller und präziser kommuniziert** werden, welcher Zug tatsächlich fährt und bei einem vor einer Störung stehendem Zug muss die Verspätung laufend aktualisiert werden, diverse Dispositionssysteme für den SPNV ermöglichen dies bereits. Zudem sind für alle Bahnhöfe **verbindliche Regelungen zur Anschlusssicherung** an den Busverkehr nötig. Bei leichten Zugverspätungen (bis zu 10 Minuten) sollten Busse im Regelfall kurz warten, um verpasste Anschlüsse - besonders in den Abendstunden - zu vermeiden.

4. Den SPNV am Niederrhein stärken: Transdev in der Verantwortung

Wir würdigen den täglichen Einsatz des Zugpersonals und der Geschäftsführung der Transdev Rhein-Ruhr / Rhein-Ruhr-Bahn, die unter heraus-fordernden Rahmenbedingungen den Betrieb aufrechterhalten. Um langfristig erfolgreichen SPNV anbieten zu können, bedarf es jedoch Rückendeckung durch die Konzernmutter. Der Handlungsspielraum der lokalen Geschäftsführung ist aktuell durch restriktive Budgetvorgaben zu stark limitiert. Wenn Transdev den Markt Rhein-Ruhr ernsthaft bedienen und dauerhaft wettbewerbsfähig bleiben will, muss die Transdev RheinRuhr entsprechend unterstützt werden. Wir fordern ein klares Bekenntnis vom Transdev - Konzern zur Transdev Rhein-Ruhr. Konkret bedeutet dies die **sofortige Bereitstellung von Budgets** für dringend benötigte Ersatzfahrzeuge, **nachhaltige Investitionen in die Instandhaltung** und die Schaffung zukunfts- und wettbewerbsfähiger Strukturen vor Ort.

Weitere Maßnahmen bis Ende 2027



RE10

Ersatz der Anzeiger an den Bahnhöfen durch größere Modelle mit mehr Anzeigeplatz

Zusätzlicher Express-SEV über die Autobahn ab den Bahnhöfen Kleve, Goch, Kevelaer und Geldern

RB31

Anschlusssicherung in Rheinhausen zwischen RB33 und RB31 in Abendstunden für Reisekette Krefeld -> Moers

Bei Sperrungen Duisburg - Moers immer auch einen **A40-Schnellbus**

Auch bei Verspätungen die **Züge bis Xanten durchführen** und zur Reduktion eher zwischen Moers und Duisburg vorzeitig wenden.



Bis Ende 2031:

Qualität weiter absichern und Angebot ausbauen

1. Mobile Wartungsteams an den Endpunkten etablieren

An den Endstationen Kleve und Xanten sollen **mobile Wartungsteams** eingesetzt werden. So können dort kleinere Mängel an Türen und Toiletten direkt vor Ort behoben werden, während die Züge dort nachts abgestellt sind. So sind die Züge schneller wieder mängelfrei und einsatzbereit. Gleichzeitig werden aufwendige und teure Werkstattfahrten nach Gelsenkirchen reduziert.



2. Schrittweise Ausweitung auf einen Halbstundentakt am Wochenende

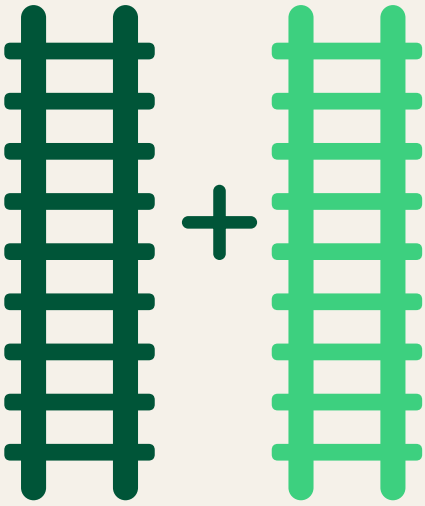
Mit Beginn der neuen Vertragslaufzeit sollte das Angebot **an Wochenenden** tagsüber schrittweise auf einen **Halbstundentakt** ausgeweitet werden - zunächst samstags und folgend auch sonntags. Steigende Bevölkerungszahlen und ein höheres Fahrgastaufkommen im Freizeitverkehr rechtfertigen diesen Ausbau. Ein dichterer Takt verhindert überfüllte Züge - wie sie heute bei Großveranstaltungen wie Karneval, Festivals & Bundesliga-Spielen regelmäßig vorkommen. Auch werden lange Wartezeiten bei verpassten Anschlüssen so deutlich reduziert.



Bis Ende 2031: Qualität weiter absichern und Angebot ausbauen

3. Reduzierung eingleisiger Engpässe durch zusätzliche Kreuzungsstellen

Um folgenschwere Verspätungen auf eingleisigen Abschnitten zu vermeiden, müssen gezielt **zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten** geschaffen werden. Für den RE10 sind je eine Kreuzungsstelle zwischen Goch und Bedburg-Hau (Reaktivierung des Bahnhofs Pfalzdorf) sowie zwischen Kevelaer und Geldern erforderlich. Für die RB31 erhöhen eine neue Kreuzungsstelle in Alpen sowie ein zweiter Bahnsteig in Rheinberg die Fahrplanstabilität, da sie eine höhere Wendezeit in Xanten ermöglichen. Zudem sind fliegende Kreuzungen zwischen dem Güter- und Personenbahnhof Millingen zu prüfen.



Weitere Maßnahmen bis Ende 2031:



RB31

Finanzierung eines **Sonder-programms** zur Reduzierung der Bahnübergänge

Zusätzliche Weichen für flexiblere Betriebsführung bei Störungen zwischen Krefeld und Geldern

RE10

Bessere **Anschlüsse zwischen RB31 & ÖPNV/SPNV** nach Kamp - Lintfort

Beschleunigung durch **neues Haltekonzept** im Halbstundentakt

Gemeinsam für eine verlässliche Bahn am Niederrhein.

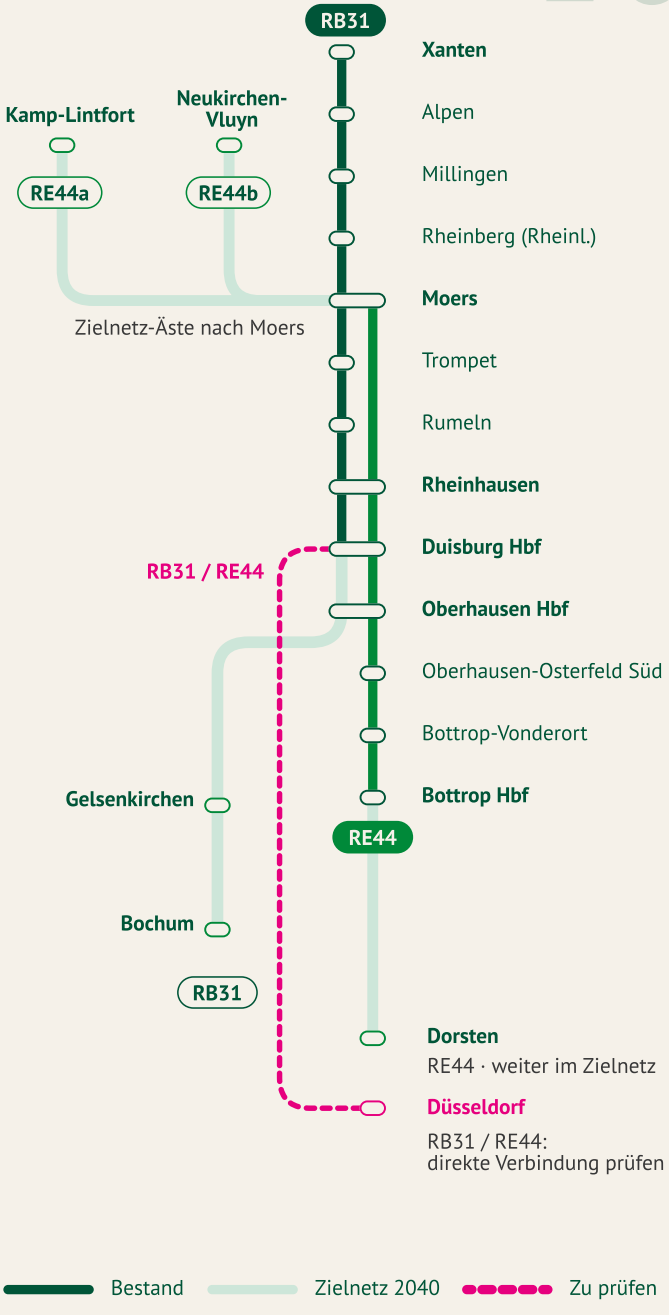


Langfristig:

Ein überzeugendes Angebot in der Fläche

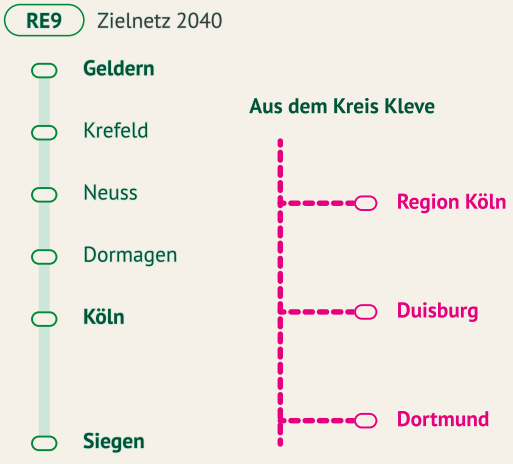
Mehr Ziele ohne Umstieg

1.



Neue Direktverbindungen prüfen

Um nach einer Verbesserung der Betriebsqualität auch die Angebotsqualität weiter zu stärken, gilt es im Rahmen der Konzepte Zielnetz 2032/2040 nach Möglichkeiten zu suchen aus dem Kreis Kleve heraus sowohl Direktverbindungen in die Region Köln als auch nach Duisburg und Dortmund zu ermöglichen. Für die RB31 und den RE44 sind neben einer Verbindung ins Ruhrgebiet auch eine direkte Verbindung nach Düsseldorf höchst attraktiv und wünschenswert.



Langfristig: Ein überzeugendes Angebot in der Fläche

Naheliegende Reaktivierungen endlich angehen

Historisch war der Niederrhein viel besser mit der Bahn angebunden als heute. Einige dieser Trassen existieren heute noch und sind dabei unterschiedlich stark bebaut worden. Die Reaktivierungen der Strecken Nijmegen-Kleve, Kleve-Xanten und Geldern - Moers verdienen alle eine sorgfältige Prüfung und die Suche nach pragmatischen Lösungen, um bestehende (Raum)konflikte zu lösen. Auch ohne großen Infrastruktur-Ausbau gibt es Möglichkeiten, das SPNV-Angebot zu verbessern: Beispielsweise auf der bisher nur vom Güterverkehr genutzten Relation Oberhausen - Moers - Krefeld.

2.

Vergleichsweise kostengünstig lassen sich auch **zusätzliche Haltepunkte** schaffen, die die Bahn noch attraktiver machen können. Aus unserer Sicht sind das Pfalzdorf (RE10), Kempen Voesch (RB41) und Krefeld Obergplatz (RE10). Dabei müssen alle Aspekte und Varianten in transparenten Verfahren abgewogen und die Anwohner*innen angemessen beteiligt werden.



3.

Weitere langfristige Maßnahmen

Zielbild: Express-Züge oder 15 Minuten-Takt

Bereits heute gilt es sich Gedanken zu machen, wie in 20 bis 30 Jahren das Angebot auf den Strecken aussehen soll. Unter der Annahme, dass es gelingt Verkehr von der Straße auf die Schiene zu bekommen und die Fahrgastzahlen weiter steigen, wird absehbar ein weiterer Angebotsausbau nötig. Unter Berücksichtigung der weiteren Entwicklungen im SPNV soll ergebnisoffen untersucht werden, ob zusätzliche Züge mit weniger Zwischenhalten oder eine weitere Taktverdichtung im Berufsverkehr den größeren Mehrwert für Fahrgäste bieten. Abgeleitet davon wird ein weiterer Ausbau der Infrastruktur nötig, für den es sich bereits jetzt lohnt, ggf. benötigte Grundstücke zu sichern.

RE10

- **Zweigleisiger Ausbau** der Weißenberger Kurve
- **Ausbau Bahnhof Krefeld** mit zusätzlichem Bahnsteig und kreuzungsfreiem Gleisvorfeld

RB31

- Bestehende **Wendemöglichkeit in Duisburg Hbf** (Nordkopf) auch für Doppeltraktionen nutzbar machen
- **Ausbau Rheinhausen - Duisburg** (Niveaufreie Einfädelungen in Duisburg Hochfeld-Süd & Rheinhausen, ggf. 2 Gleise Extra für den Güterverkehr)
- **Beschleunigung Rheinkamp - Rheinhausen** auf 120 km/h

Chronologie der Vergaben, Infrastruktur-Meilensteine und politischen Handlungszeiträume

Juli 2021

Zuschlag an **CAF** für Lieferung & 30 Jahre Wartung der neuen BEMU-Akku-Züge

Dezember 2027: RB 31 & RE 44

- Vertragsende RheinRuhrBahn
- **DB Regio** übernimmt Betrieb
- Start CAF-BEMU & Werk Bismarck

Frühjahr – Herbst 2029

Landesgartenschau Kleve

Großevent mit hunderttausenden Gästen – RE 10 als Rückgrat

Okt. 2026: Status Quo

Anhaltende Qualitätskrise bei der Rhein Ruhr Bahn wegen großer Probleme bei Wartung und Instandhaltung

Dezember 2028: Zäsur beim RE 10

- Vertragsende RheinRuhrBahn
- **Neuer Betreiber noch offen!**
- Inbetriebnahme **OLIA Kleve**, Wendegleis Geldern (RB 37) & 180m-Bahnsteige
- Geplanter Start CAF-BEMU auf RE 10

1. Bis Ende 2027

Qualität schnell sichern:

- 25 % Vergabe an externe EVU
- Feste Großstörungskonzepte
- Express-SEV (A57 / A40)
- Verbindliche Anschlüsse
- Größere Infoscreens

2. Bis Ende 2031

Absichern & Angebot ausbauen:

- Mobile Wartungsteams an den Endpunkten (Kleve & Xanten)
- 30-Minuten-Takt am Wochenende schrittweise einführen
- Kreuzungsstellen: Pfalzdorf, Kevelaer–Geldern & Alpen (RB 31)
- Zusätzliche Weichen (Krefeld–Geldern) & BÜ-Sonderprogramm
- Plan B / Landesweite Ersatzflotte für sicheren Übergang 2028

3. Langfristig (Zielnetz 2032/2040)

Überzeugendes Angebot in der Fläche:

- Direktverbindungen (Köln / Ruhrgebiet)
- Reaktivierungen (Nijmegen–Kleve, Kleve–Xanten, Geldern–Moers)
- Ausbau Weißenberger Kurve, Krefeld & Rheinhausen–Duisburg

Ausblick und Erwartungen an die unterschiedlichen Akteure

Nach jahrelangen Problemen und der Erfahrung, dass sich versprochene Verbesserungen nicht realisiert haben, sind viele Menschen am Niederrhein frustriert und desillusioniert. Alle Beteiligten tragen aus unserer Sicht die gemeinsame Verantwortung in der Zukunft schnell wieder **Vertrauen zurückzugewinnen**. Dazu braucht es ehrliche Kommunikation und sichtbares Engagement.

Zusätzlich gibt es durch die **Landesgartenschau in Kleve (April - Oktober 2029)** ein Großereignis, das auf einen funktionierenden RE10 elementar angewiesen ist. Dieses erfordert nochmals zusätzliche Anstrengungen und Absicherungen für alle leider doch zu oft vorkommenden Probleme bei der Betriebsaufnahme von neuen Fahrzeugen und neuer Infrastruktur.

Grundsätzlich sind wir optimistisch, dass sich die Situation in der nächsten Vertragsperiode durch Neufahrzeuge und die **Trennung von Zugbetrieb und Zugwartung** bei gleichzeitig deutlich höheren Pönalen spürbar verbessern wird. Wir erkennen an, dass der VRR, DB InfraGO und Transdev Rhein-Ruhr zumindest in Teilbereichen (Ausfallquote, 24-Stunden-Besetzung von Stellwerken) konkrete Verbesserung erreichen konnten. Gleichzeitig sind die ursächlichen Probleme so groß und weitere Herausforderungen bereits absehbar, dass wir abschließend gegenüber den einzelnen Akteuren folgende konkrete Erwartungen formulieren.

Erwartungen an CAF

Vom Hersteller der neuen Fahrzeuge erwarten wir eine **frühzeitige und transparente Kommunikation** zur Zulassung der neuen Züge und möglicher Verzögerung

Wir erwarten auch eine umfangreiche **Testung der Züge vor dem Einsatz mit Fahrgästen**, um sogenannte Kinderkrankheiten auf ein Minimum zu reduzieren.

Wir wünschen uns neben der Hauptwerkstatt in Gelsenkirchen-Bismarck zusätzliche **mobile Instandhaltungskapazitäten** im Netz, um vor Ort notwendige Arbeiten an Fahrzeugen durchführen zu können.

DB InfraGo

Die größten infrastrukturellen Engpässe und Störungsschwerpunkte müssen konsequent in einen Zustand versetzt werden, der einen pünktlichen Betrieb ermöglicht. Für den RE10 ist das der Bereich um **Meerbusch-Osterath**. Für die RB31 liegt der Fokus auf dem Abschnitt Rheinhausen-Duisburg sowie den unbeschrankten Bahnübergängen nördlich von Moers.

Es gilt möglichst viele Bauarbeiten und Instandhaltungsmaßnahmen bei **möglichst geringen Einschränkungen** für die Fahrgäste durchzuführen. Mögliche Mehrkosten sind zu Gunsten geringerer Auswirkungen grundsätzlich die richtige Abwägung.

Neue Betreiber von RB31 und RE10

Um einen nahtlosen Betriebsübergang zu gewährleisten und wertvolles Strecken- und Fachwissen in der Region zu halten, muss das bestehende, qualifizierte Zug- und Instandhaltungspersonal der bisherigen Betreiber verbindlich und **zu attraktiven, fairen Konditionen übernommen** werden. Dies sichert Arbeitsplätze und schützt vor Personalmangel.

Der neue Betreiber muss **weit vor dem offiziellen Starttermin** umfassende Vorkehrungen treffen. Dazu gehören rechtzeitige Personalschulungen und Streckenkundefahrten sowie die Abstimmung robuster Betriebskonzepte mit der DB InfraGO & CAF, um Anlaufschwierigkeiten und Zugausfälle vom ersten Tag an konsequent zu vermeiden.

Erwartungen an VRR und Schiene.NRW

In den alten Verkehrsverträgen zu RE10 und RB31 gab es zu wenig Sanktionen und Vertragsstrafen für selbstverschuldete Ausfälle und fehlende Fahrgastinformationen. Mittlerweile werden neue Verkehrsverträge im VRR so gestaltet, dass es deutlich mehr **wirtschaftliche Anreize** gibt, aus Kundensicht eine gute Qualität abzuliefern. Das begrüßen wir ausdrücklich.

Es braucht unbedingt einen **Plan B** für den Fall, dass zum geplanten Start der Ausschreibung nicht ausreichend Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Wir erwarten neben einer engen Kontrolle des Herstellers auch eine frühzeitige Erarbeitung und **Sicherung von Ersatz-Zügen**, um den Fahrgästen bei auftretenden Verzögerungen zumindest den besonders unbequemen Busersatzverkehr zu ersparen.

Die massiven Zugausfälle der letzten Jahre, die teilweise über Monate etwa jede zweite Fahrt betroffen haben, wären vermeidbar gewesen, wenn der VRR (bzw. perspektivisch Schiene.NRW) eine **flexibel einsetzbare Ersatzflotte** besitzen würde, um landesweit jeweils dort auszuhelfen, wo die Not gerade am größten ist. Für die Zukunft gilt es eine solche zu schaffen, um gesamthaft mit der Branche wieder mehr Zuverlässigkeit ins SPNV-System zu bringen. Diese dürfte dauerhaft um einiges günstiger sein, als kurzfristig am Markt, insbesondere für nicht elektrifizierte Strecken, kaum noch zu findende Kapazitäten für Ersatzverkehre einzukaufen. Ein Vorbild für den Verkehrsvertrag könnte der Vertrag “Sonderverkehre TRI” sein, wo ein EVU Fahrzeuge vorhält und bei Bedarf einsetzt.



Starke Schiene.
Vernetzter Niederrhein.

RE10 · Kleve–Düsseldorf

RB31 · Xanten–Duisburg

Reaktivierung Nijmegen - Berg en Dal - Kranenburg - Kleve

Reaktivierung Kleve - Kalkar - Xanten

Reaktivierung Geldern - Moers

Du willst wissen, wie es weitergeht?

Informiere Dich auf unseren Websites und Social-Media-Kanälen über unsere Arbeit und die nächsten Schritte für eine verlässliche Bahn am Niederrhein.

