VORLAGE *für die Verbandsversammlung am 22.03.2004*

TOP 6: Anfragen und Mitteilungen
6.2 Betriebserfahrungen der NWB seit dem 14.12.2003

Am 14.12.2003 hat die NordWestBahn (NWB) den Betrieb auf den Strecken des Ems-Senne-Weser-Netzes aufgenommen. Die ersten Wochen dieser Betriebsaufnahme verliefen weniger erfreulich, sie waren geprägt von zahlreichen Unregelmäßigkeiten und Problemen. Beschwerden von Fahrgästen gingen sowohl bei der NWB als auch beim nph ein.

Eine wesentliche Ursache lag darin, dass der Triebwagenhersteller Bombardier die bestellten Fahrzeuge der Baureihe Talent nicht rechtzeitig an die NWB ausgeliefert hat. So konnte die NWB den letzten Triebwagen erst am 06.02.2004 in Empfang nehmen. Zur Überbrückung dieses Mangels wurden von der NWB Leihfahrzeuge der Baureihe Siemens Desiro aus Niedersachsen eingesetzt, bei denen teilweise erhebliche Ausfälle auftraten. Daneben gab es aber auch anfangs Probleme in der Betriebsdurchführung mit dem durchweg neu von der NWB eingestellten Personal. In einigen Fällen fehlte es hier noch an Erfahrung im Zusammenspiel mit der DB Netz AG.

Teilweise waren in den ersten Tagen erhebliche Verspätungen zu verzeichnen. Häufig lag die Ursache dafür bei der Senne-Bahn (RB 74). Aufgrund der Durchbindung mit der Egge-Bahn (RB 84) wurden die Verspätungen dann auf die ansonsten nicht störanfällige RB 84 übertragen. Auf der Senne-Bahn wirkte sich dabei die häufig zu Gruppen zusammengeschalteten Sicherheitsanlagen für Bahnübergänge (BÜ) nachteilig aus. Wenn ein BÜ gestört ist, sind gleich alle BÜs einer Gruppe gestört. Dies bedeutet, dass bei einer Störung der Zugführer an jedem BÜ anhalten, aussteigen und selbst "schlüsseln" muss. Durch die Eingleisigkeit der Strecke schaukeln sich dann Verspätungen schnell auf.
(Die Notwenigkeit, BÜs zu Gruppen zusammenzufassen, ist übrigens der dichten kurzen Abstände der BÜs auf der Senne-Bahn geschuldet. Auf 32 km Strecke sind hier noch 57 BÜs vorhanden. Angesichts der vorgeschriebenen Sicherung der Durchrutschwege sind Gruppenschaltungen für die BÜs damit unvermeidbar. Dies ist keine Frage technischer Standards, sondern vielmehr Resultat bisheriger Erschließungsvorgaben).

In einigen Fällen hat es Störungen an den Fahrausweisautomaten in den Zügen gegeben. Die Heißgetränkeautomaten hatten aufgrund eines Serienschadens mit der Stromzufuhr Ausfallquoten von anfangs bis zu 50% *(Hier hat die NWB Kontakt aufgenommen mit dem Hersteller Bombardier und eine technische Nachbesserung bei der Stromversorgung gefordert).* Durch die schwierigen topographischen Verhältnisse im Raum Paderborn/Höxter gibt es noch Störungen beim Empfang der Audioanlage (Radio), dies wird in Kürze durch leichte Modifikation der Antennenanlage von Bombardier nachgebessert.

Inzwischen hat sich die Betriebslage jedoch stabilisiert. Nicht unwesentlich dazu beigetragen hat die betriebliche Vorsichtsmaßnahme der NWB, in Paderborn Hbf. ein "Springerfahrzeug" zu stationieren, um bei größeren Verspätungen auf der Sennebahn diese nicht auf die Eggebahn übertragen zu müssen. Inzwischen erreichen die Geschäftsstelle auch

Lobe ob der raschen betrieblichen Reaktion der NWB auf die Missstände und die erreichte Pünktlichkeit. Die neuen Fahrzeuge fanden von Beginn an enormen Anklang.