

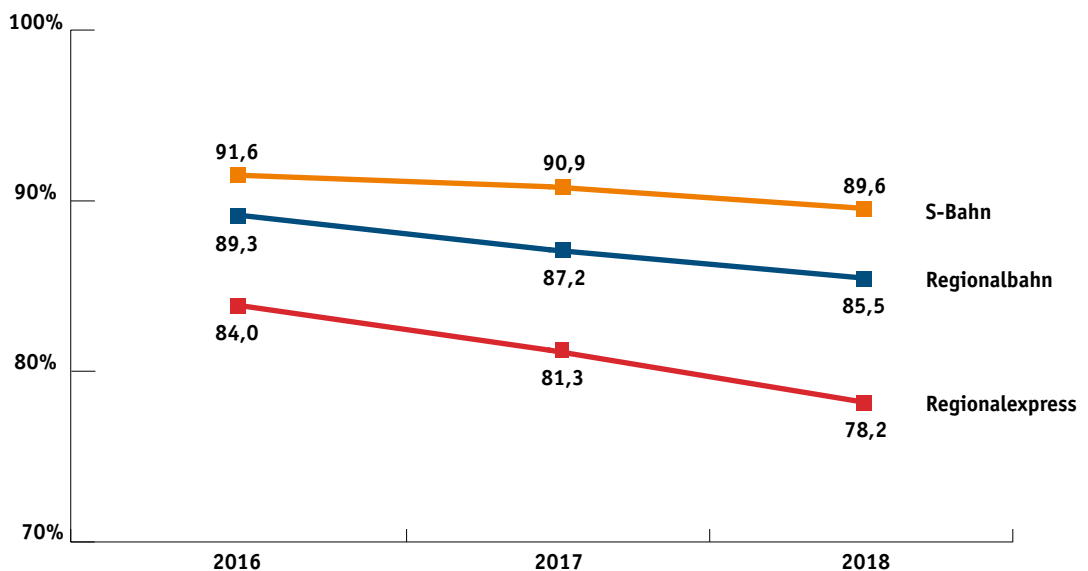
QUALITÄTSBERICHT SPNV NORDRHEIN-WESTFALEN 2018 | KURZFASSUNG

Das KC ITF NRW hat auch für das Jahr 2018 den Qualitätsbericht SPNV Nordrhein-Westfalen erstellt. Diese Kurzfassung beinhaltet dabei eine übersichtliche Darstellung ausgewählter Ergebnisse im Hinblick auf Pünktlichkeitsquoten und Zugausfälle aller Produktgruppen (RE, RB und S-Bahn). Seitens der Infrastruktur-betrachtung wird zusätzlich eine Kurzanalyse des Netzzustands sowie die Qualität der NRW-Verkehrsstationen abgebildet.

Im Fokus steht dabei stets eine landesweite und gesamtheitliche Übersicht an Informationen über Aufgabenträgergrenzen hinweg. Als Besonderheit bietet der Qualitätsbericht 2018 zusätzliche Informationen bezüglich der Fahrgastentwicklung, den Ergebnissen des NRW-Kundenbarometers, der Arbeit der Schlichtungsstelle Nahverkehr sowie die Darstellung von erreichten Zwischenschritten auf dem Weg zum Zielkonzept RRX.

Durchschnittliche Pünktlichkeitsquoten nach Produktgruppe

Berechnungsgrundlage: Verspätungen ab 3:59 Minuten



PÜNKTLICHKEIT

Die Pünktlichkeitsquoten der drei in NRW angebotenen SPNV-Produktgruppen sind 2018 im Vergleich zu den beiden vorherigen Jahren allesamt zurückgegangen.

Besonders die oft lang laufenden und nachfragestarken Regionalexpress-Linien weisen häufig Verspätungen auf. Die Pünktlichkeitsquote der RE-Linien hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 3,1 Prozentpunkte reduziert, jede fünfte Fahrt ist zu spät. Die S-Bahn NRW bildet das pünktlichste SPNV-Produkt, dennoch ist durchschnittlich eine von zehn Fahrten verspätet.

PÜNKTLICHKEIT | RE

Die pünktlichsten RE-Linien in NRW verkehren abseits der Hauptkorridore und werden von verschiedenen EVU betrieben.

Die fünf pünktlichsten Linien sind:

- RE 82 Bielefeld–Altenbeken: **90,8 %**
(betrieben durch die eurobahn)
- RE 99 Siegen–Frankfurt: **90,4 %**
(betrieben durch die HLB)
- RE 18 Herzogenrath–Heerlen: **89,3 %**
(betrieben durch DB Regio)
- RE 70 Bielefeld–Braunschweig: **88,4 %**
(betrieben durch die WestfalenBahn)
- RE 78 Bielefeld–Nienburg: **88,4 %**
(betrieben durch die eurobahn)

Überlastete Schienenwege, ausgelastete Knoten und lange Linienverläufe beeinflussen insbesondere die Pünktlichkeit der nachfragestarken Linien. Eine besonders hohe Verspätungsanfälligkeit weisen unter anderem folgende RE-Linien auf:

- RE 5 Wesel–Koblenz: **54,5 %**
(betrieben durch DB Regio)
- RE 1 Aachen–Hamm: **58,8 %**
(betrieben durch DB Regio)
- RE 4 Aachen–Dortmund: **66,3 %**
(betrieben durch DB Regio)
- RE 11 Düsseldorf–KS-Wilhelmshöhe: **68,9 %**
(betrieben durch DB Regio)
- RE 6 Köln/Bonn Flughafen–Minden: **70,1 %**
(betrieben durch DB Regio)

Sieben der insgesamt 28 RE-Linien konnten eine im Vergleich zum Vorjahr gestiegene Pünktlichkeit aufweisen. Während der höchste Pünktlichkeitsverlust beim RE 29 mit -14,7 Prozentpunkten vorliegt, erreichte der RE 6 ein Pünktlichkeitszuwachs in Höhe von 2,4 PP und bleibt dennoch eine der unpünktlichsten Linien des Landes.

PÜNKTLICHKEIT | RB

Wie bereits die vergangenen zwei Jahre ist auch 2018 die RB 96 die pünktlichste RB-Linie in NRW.

Die drei pünktlichsten Linien sind:

- RB 96 Betzdorf–Dillenburg: **99,3 %**
(betrieben durch die HLB)
- RB 92 Olpe–Finnentrop: **97,1 %**
(betrieben durch die HLB)
- RB 54 Unna–Neuenrade: **96,9 %**
(betrieben durch die DB Regio)

Starke Beeinflussung auf die Pünktlichkeit der RB-Linien haben alte Infrastruktur, lange eingleisige Streckenabschnitte mit wenig Kreuzungsstellen sowie ebenfalls überlastete Schienenwege. Besonders niedrige Pünktlichkeitswerte weisen bspw. folgende Linien auf:

- RB 71 Bielefeld–Rahden: **60,0 %**
(betrieben durch die eurobahn)
- RB 26 Köln–Mainz: **68,5 %**
(betrieben durch trans regio)
- RB 33 Aachen–Duisburg: **71,3 %**
(betrieben durch DB Regio)

PÜNKTLICHKEIT | S-BAHN

Die Pünktlichkeiten der S-Bahn-Systeme Köln und Rhein-Ruhr liegen seit Jahren beständig höher als die der anderen SPNV-Produktgruppen. Die höheren Pünktlichkeitsquoten werden auch dadurch bedingt, dass die S-Bahnen häufig auf eigener Infrastruktur verkehren.

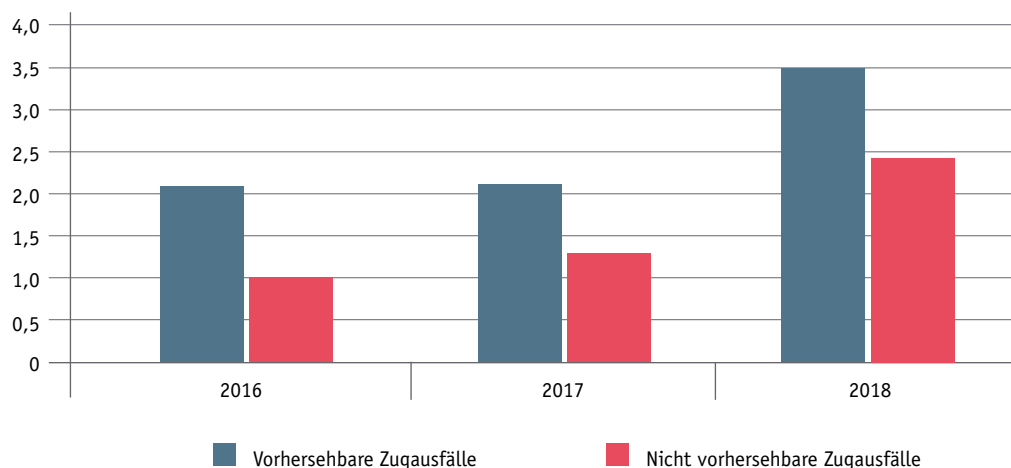
Die pünktlichsten Linien in NRW sind:

- S 4 Dortmund–Lütgendortmund–Unna: **98,5 %**
(betrieben durch DB Regio)
- S 3 Oberhausen–Hattingen: **93,0 %**
(betrieben durch DB Regio)
- S 7 Wuppertal–Solingen: **92,3 %**
(betrieben durch Abellio Rail)

Insgesamt weisen nur noch fünf Linien eine Pünktlichkeitsquote von über 90% auf, die niedrigsten Quoten erreichen:

- S 68 Langenfeld–Wuppertal-Vohwinkel: **84,4 %**
(betrieben durch DB Regio)
- S 9 Haltern am See–Wuppertal: **86,3 %**
(betrieben durch DB Regio)
- S 19 Au (Sieg)–Düren: **86,5 %**
(betrieben durch DB Regio)

Ausgefallene Zkm in Mio.
(Angebot in NRW 2018 insgesamt: ca. 109 Mio. Zkm)



ZUGAUSFÄLLE

2018 fielen in NRW insgesamt knapp sechs Millionen bestellte Zkm aus. Dies sind knapp 2,5 Millionen Zkm mehr als im Vorjahr. Sowohl die planmäßigen (beispielsweise aufgrund von Baumaßnahmen) Ausfälle als auch die nicht vorhersehbaren Zugausfälle (Störungen an Fahrzeugen und Infrastruktur oder fehlendes Personal) erreichten neue Höchstwerte.

ZUGAUSFÄLLE | VORHERSEHBAR

Die vorhersehbaren Zugausfälle in NRW sind vor allem auf die stark gestiegenen Bautätigkeiten zurückzuführen. So sorgte die Totalsperrung Duisburg-Essen für großräumige Umleitungen des RE 1 (Quote vorhersehbarer Zugausfälle 2018: 5,8%) in den Oster- und Herbstferien, der RE 6 (4,6%) entfiel sogar abschnittsweise. Die mehrwöchige Sperrung Dortmund-Hamm im Sommer 2018 beeinflusste unter anderem den RE 1 (5,8%) aber auch RE 11 (7,8%). Die RB 74 (5,3%), RB 75 (10,1%), RE 78 (5,3%), RE 82 (23,9%) entfielen mehrere Monate im Zulauf auf Bielefeld wegen der Brückensanierungen auf der Hauptachse NRW-Berlin. Brückenarbeiten mit einer mehrmonatigen Totalsperrung zwischen Overath-Dieringhausen verursachten, dass auf der RB 25 insgesamt über 17% des geplanten Angebots entfielen.

ZUGAUSFÄLLE | NICHT VORHERSEHBAR

Die Zunahme der nicht vorhersehbaren Ausfälle ist besonders gravierend, da aufgrund der Kurzfristigkeit Fahrgäste nicht ausreichend informiert werden und Ersatzkonzepte nicht vorliegen bzw. nicht so schnell greifen können. Aufgrund von Problemen mit der Infrastruktur, Fahrzeugen oder Personalmangel fielen insbesondere auf der RB 37 (28,2%) und der S 68 (24,8%) besonders viele Zkm aus. Aber auch der RE 78 (6,9%), die RB 45 (4,2%) oder der RE 9 (3,8%) weisen hohe nicht vorhersehbare Zugausfallquoten auf.

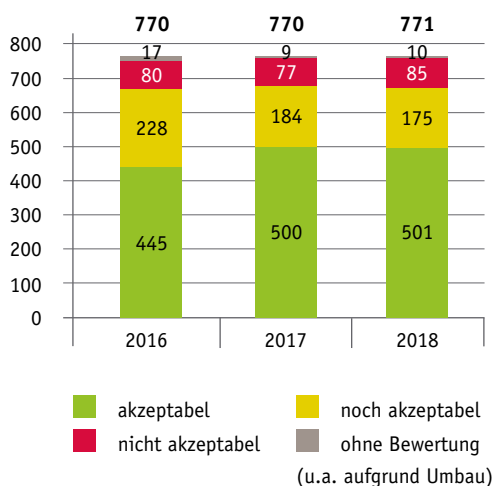
QUALITÄT INFRASTRUKTUR | NETZZUSTAND

Die Analyse des Netzzustands anhand der Auswertung der Langsamfahrstellen im Schienennetz NRW zeigt eindeutig, dass sowohl Bautätigkeiten als auch Mängel an der Infrastruktur den Nahverkehr einschränken und im Verlauf der letzten Jahre deutlich zunehmen. Bauarbeiten verursachten 2018 über 50% aller eingerichteten La-Stellen und stiegen im Vergleich zum Vorjahr um über ein Drittel an. Infrastrukturmängel haben sich im Vergleich zum Vorjahr insgesamt sogar mehr als verdreifacht. 2018 waren im Monatsmittel über 120 km des Streckennetzes in NRW nur mit verminderter Geschwindigkeit nutzbar.

QUALITÄT INFRASTRUKTUR | VERKEHRS-STATIONEN

Die Stationsqualität in NRW lag 2018 auf einem ähnlich guten Niveau wie bereits im Vorjahr. Knapp zwei Drittel aller Stationen weisen ein akzeptables Erscheinungsbild auf, währenddessen ca. jede zehnte Station als nicht akzeptabel bewertet wurde. Regional gibt es Unterschiede bei Problemen mit Graffiti, Sauberkeit und Funktionalität, auch der Umgang mit nicht mehr genutzten Anlagen ist weiterhin ungeklärt.

Entwicklung Stationsqualität NRW



RHEIN-RUHR-EXPRESS

Auf dem Weg zum Rhein-Ruhr-Express wurden 2018 mehrere Meilensteine erreicht. Für die Fahrgäste sicherlich die bedeutendste Neuerung war die Betriebsaufnahme der neuen Desiro HC Fahrzeuge im Dezember auf der Linie RE 11 (RRX). Darüber hinaus wurde landesweit damit begonnen, Stationen des RRX barrierefrei auszubauen und an die Fahrzeugbedürfnisse anzupassen. Zusätzlich nahm die neu errichtete Werkstatt der RRX-Fahrzeuge in Dortmund-Eving ihren Betrieb auf. Auch für den Ausbau der Stammstrecke konnten bedeutende Fortschritte auf dem Weg zur Erlangung des Baurechts bei gleich mehreren Bauabschnitten verzeichnet werden.

HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Die Ergebnisse des Berichts zeigen eindeutig, dass zur Steigerung der SPNV Qualität in NRW gemeinsame Anstrengungen aller verantwortlichen Akteure notwendig sind.

Obwohl Baumaßnahmen den Zugverkehr in NRW massiv beeinflussen, sind sie notwendig, um die Qualität des SPNV nachhaltig zu erhöhen. Die Aufwertung des Netzes hin zu einer robusten Schieneninfrastruktur ermöglicht eine flexiblere Betriebsführung und damit stabilere Betriebsqualität. Darüber hinaus erfordert auch die Digitalisierung der Schiene durch moderne Leit- und Sicherungstechnik (ETCS) hohe Investitionen. Bei der Kommunikation der Baumaßnahmen sowie der Erstellung von Ersatzkonzepten arbeiten die Infrastrukturbetreiber und SPNV-Aufgabenträger in NRW immer enger zusammen, um Auswirkungen auf die Fahrgäste zu minimieren. Die Nutzung und Verbreitung neuentwickelter digitaler Fahrgastinformationssysteme ermöglichen dem Kunden nicht nur im Regelverkehr, sondern auch im Störfall weitgehende Vorteile. Ebenfalls arbeiten Aufgabenträger, das Land NRW und Eisenbahnverkehrsunternehmen bei einer landesweiten Branchenkampagne zur Fachkräftegewinnung zusammen und wollen so dem Personalmangel entgegenwirken. Der Weg zu einer ökologischen Verkehrswende mit einem starken und qualitativ ansprechenden Verkehrsträger Schiene ist damit vorgezeichnet.

Für ein qualitativ hochwertiges und zuverlässiges Angebot sind jedoch auch Verbesserungen im täglichen Betrieb unumgänglich. So müssen verspätete Zugbereitstellungen vermieden und das Bereithalten von Personal- und Fahrzeugreserven gefördert werden. Im Systemverbund müssen ganzheitliche Dispositionsvereinbarungen mit Fokus auf die Fahrgäste sowie ausgearbeitete Störfallkonzepte etabliert werden.