

The logo for mobil.nrw, featuring a stylized orange arrow pointing right, partially enclosed by a blue circle, with the text "mobil.nrw" in white on an orange background.

mobil.nrw

A blurred image of a white high-speed train in motion, with a red and white striped background visible in the distance.

Qualitätsbericht SPNV

Nordrhein-Westfalen 2018





ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AFZS	Automatisierte Fahrgastzählsysteme	MOF	Modernisierungsoffensive
AT	Aufgabenträger	NE-Bahnen	Nichtbundeseigene Eisenbahn
BID	Bau- und Informationsdialog	NRW	Nordrhein-Westfalen
BÜ	Bahnübergang	NVR	Nahverkehr Rheinland
BVWP	Bundesverkehrswegeplan	NWL	Nahverkehr Westfalen-Lippe
DB	Deutsche Bahn AG	ÖPV	Öffentlicher Personenverkehr
EBA	Eisenbahnbundesamt	ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
EBE	Erhöhtes Beförderungsentgelt	PFA	Planfeststellungsabschnitt
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	Pkm	Personenkilometer
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz	PP	Prozentpunkte
ESTW	Elektronisches Stellwerk	RB	Regionalbahn
ETCS	European Train Control System	RE	Regionalexpress
EVS	Euregio Verkehrsschiennetz GmbH	RRX	Rhein-Ruhr-Express
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen	S-Bahn	Stadtschnellbahn
Fzg	Fahrzeuge	SEV	Schienenersatzverkehr
GSM-R	Global System for Mobile Communications–Rail(way) (Mobilfunksystem)	SPNV	Schienenpersonennahverkehr
		TF	Triebfahrzeugführer
HVZ	Hauptverkehrszeit	ÜLS	Überlasteter Schienenweg
IB	Integrierte Bündelung	VM	Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
IC	Intercity		
ICE	Intercity-Express	Vmax	Höchstgeschwindigkeit
ITF	Integraler Taktfahrplan	VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
KC ITF	Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW	VzG	Verzeichnis zulässiger Geschwindigkeiten
MiD	Mobilität in Deutschland	ZIP	Zukunftsinvestitionsprogramm
La-Stelle	Langsamfahrstelle	Zkm	Zugkilometer

KARTENVERZEICHNIS

SPNV-Unternehmen NRW 2018	10.1
SPNV-Unternehmen NRW 2022	11.1
Pünktlichkeiten NRW 2018	33.1
Zugausfälle NRW 2018 – vorhersehbar	35.1
Zugausfälle NRW 2018 – nicht vorhersehbar	37.1
Baustellen im Streckennetz NRW 2019 – 2021	43.1
Stationsqualität NRW 2018	58.1

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Aufgabenträger in Nordrhein-Westfalen	10
zur Organisation des Schienenpersonennahverkehrs	
Leistungsanteile der Eisenbahnverkehrsunternehmen in NRW 2018	11
Entwicklung Personenkilometer und Zugkilometer SPNV NRW 2010 – 2018	18
Ein- und Aussteiger SPNV NRW 2010 – 2018	18
Querschnittsbelastung Köln–Düsseldorf 2010 – 2018	20
Querschnittsbelastung Düsseldorf–Duisburg 2010 – 2018	20
Querschnittsbelastung Duisburg–Essen 2010 – 2018	21
Querschnittsbelastung Essen–Dortmund 2010 – 2018	21
NRW – Modal Split	21
Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquoten: RE-Linien NRW	26
Messpunktpünktlichkeiten (RE 1, RE 5, RE 6)	28
Messpunktpünktlichkeiten (RE 7, RE 9, RE 11)	29
Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquoten: RB-Linien NRW	32
Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquoten: S-Bahn-Linien	33
NRW-Kundenbarometer 2018: Globalzufriedenheit	44
NRW-Kundenbarometer 2018: Kundenzufriedenheit, ausgewählte Merkmale	45
NRW-Kundenbarometer 2018: Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit	45
NRW-Kundenbarometer 2018: Entwicklung Bereich Sicherheit	46
NRW-Kundenbarometer 2018:	47
(Subjektive) Zufriedenheit mit Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit	
NRW-Kundenbarometer 2018:	47
(Subjektive) Zufriedenheit mit der Sauberkeit im Fahrzeug	
SNV: Beschwerdegründe 2018	49
Anzahl Langsamfahrstellen NRW 2018 nach Ursachen	54
Länge Langsamfahrstellen NRW 2018 nach Ursachen	54
Stationsqualität NRW 2018	56
Entwicklung Stationsqualität NRW	57
SNV: Beschwerdeeingänge und Beschwerdegründe	68
SNV: Schlichtungsvorschläge	68
Netzzustand: Entwicklung La-Stellen 2013 – 2018 nach Ursachen (Monatsmittelwerte)	68

INHALTSVERZEICHNIS

8	NAHVERKEHR	10	ORGANISATION UND ANGEBOT
	NORDRHEIN-WESTFALEN	12	WETTBEWERBSNETZE SPNV NRW
		16	BETRIEBSAUFNAHMEN UND BETREIBERWECHSEL
		18	NACHFRAGEENTWICKLUNG
22	QUALITÄT	24	PÜNKTLICHKEIT
	NAHVERKEHR	27	MESSPUNKTPÜNKTLICHKEIT
		34	ZUGAUSFÄLLE
		38	HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN
		42	BAUMASSNAHMEN
		44	KUNDENBAROMETER
		48	SCHLICHTUNGSSTELLE NAHVERKEHR
50	QUALITÄT	52	NETZZUSTAND
	INFRASTRUKTUR	56	STATIONSQUALITÄT
		60	RHEIN-RUHR-EXPRESS
64	STATISTIK	66	PÜNKTLICHKEIT UND ZUGAUSFÄLLE
		68	SCHLICHTUNGSSTELLE NAHVERKEHR
			NETZZUSTAND



Liebe Leserinnen und Leser,

vor Ihnen liegt der Qualitätsbericht 2018 für den nordrhein-westfälischen SPNV, der Ihnen wie gewohnt einen detaillierten Einblick in die Entwicklungen des Vorjahres bietet. Ich möchte das Privileg, in diesem Jahr das Vorwort schreiben zu dürfen, aber dazu nutzen, den Bogen etwas größer zu spannen. Wir erleben gerade in diesen Tagen einen enormen Schub in der öffentlichen Debatte zur Klimapolitik. Dies bedeutet für unsere ganze Branche eine riesige Chance, denn der öffentliche Verkehr, und allen voran die Schiene, wird zu Recht von Politik und Bürgern als zentraler Teil der Lösung betrachtet. Verkehrswende ist keine Fantasie ökologischer Spinner, sondern ein zentrales, fraktionsübergreifendes Anliegen. Diese Chance müssen wir nutzen, aber – und das zeigt auch dieser Bericht – wir stehen dabei vor einer enormen Herausforderung. Die Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs als Alternative zur Reise mit dem eigenen Auto oder dem Flugzeug hängt – neben einem attraktiven Angebot, einem angemessenen Preis und einer optimalen Zugänglichkeit zum System – ganz entscheidend von der operativen Qualität und Verlässlichkeit ab. Und was diese Frage angeht – da beißt die Maus keinen Faden ab –, können wir alle mit dem Status nicht zufrieden sein. Die aktuelle Qualität des Systems Schiene reicht nicht aus, um den Modal Split zu unseren Gunsten zu verschieben. Daran etwas zu ändern, erfordert Anstrengungen in vielerlei Hinsicht und von allen Beteiligten. Dies gilt auch für die Aufgabenträger, die zum Beispiel derzeit gemeinsam ihre Vorgaben in zukünftigen Wettbewerbsverfahren überdenken, um dadurch mehr Qualität und Stabilität im Betrieb zu erzeugen.

Aber natürlich kommt man in diesem Zusammenhang nicht um das Thema Infrastruktur herum. Ein relevanter Teil der qualitativen Probleme ist auf Baumaßnahmen zum Erhalt und Ausbau der Infrastruktur zurückzuführen. Das berühmte Jahrzehnt der Baustellen scheint ein Dilemma zu sein – unverzichtbar für bessere Qualität, gleichzeitig Qualitätsproblem. Aber gerade in diesem Bereich hat man seit 2018 gesehen, dass die Branche gelernt hat, dass ein gutes Management von Herausforderungen zu Akzeptanz führt, dass Kooperation das Gebot unserer Zeit ist. Die Planung und Abwicklung großer Baustellen – hier seien die wochenlangen Sperrungen zwischen Duisburg und Essen sowie zwischen Dortmund und Hamm genannt, aber auch die Großbaustelle Bielefelder Brücken – hat nicht nur aus Sicht der Fachleute viel besser funktioniert als vorher, sondern es gab in allen Fällen sogar öffentliches Lob und positive Resonanz der Fahrgäste. Das ist nicht selbstverständlich und ein wichtiges Signal, in diesen Aspekt noch mehr Aufmerksamkeit zu investieren, zumal mit dem Ausbau vor allem der RRX-Infrastruktur und des Bahnknotens Köln die größten Herausforderungen noch vor uns liegen. Kooperation zwischen allen Partnern des Systems stärkt uns alle und damit unser System und unsere Produkte für unsere Kundinnen und Kunden und alle Bürgerinnen und Bürger. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine spannende und auch inspirierende Lektüre.

Herzliche Grüße

Joachim Künzel
Geschäftsführer NWL



Ausgang
Entf. Straße



9 B

B 10



**NAHVERKEHR
NORDRHEIN-WESTFALEN**

**ORGANISATION
UND ANGEBOT**

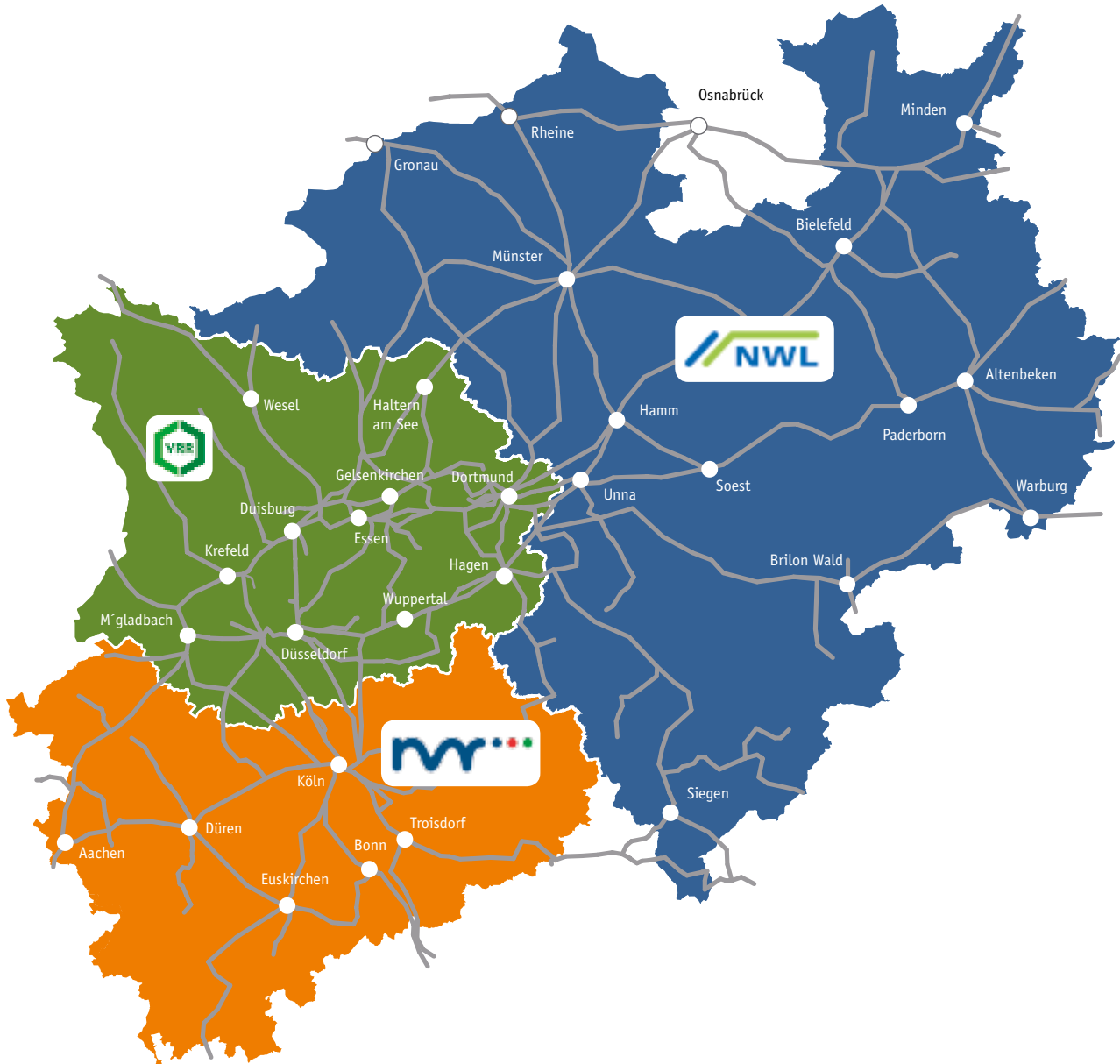
**WETTBEWERBSNETZE
SPNV NRW**





**BETRIEBSAUFNAHMEN
UND BETREIBERWECHSEL**

NACHFRAGEENTWICKLUNG

NAHVERKEHR NORDRHEIN-WESTFALEN | ORGANISATION UND ANGEBOT

Aufgabenträger in Nordrhein-Westfalen zur Organisation des Schienenpersonennahverkehrs



Daten 2018	 Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)	 Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)	 Nahverkehr Rheinland (NVR)	 Nordrhein-Westfalen (NRW)
Fläche*	7,3 tkm ²	19,4 tkm ²	7,4 tkm ²	34,1 tkm ²
Einwohner*	7,8 Mio.	5,6 Mio.	4,5 Mio.	17,9 Mio.
Einwohner/km ²	1.068	289	608	525
Länge Schienennetz**	1.365 km	1.710 km	804 km	3.879 km
Elektrifizierte Strecke**	1.047 km	899 km	462 km	2.408 km
Elektrifizierungsquote	76,7 %	52,6 %	57,5 %	62,1 %
Anzahl Bahnstationen**	296	275	200	771
Zugkilometer (Zkm)**	48,5 Mio.	35,1 Mio.	25,9 Mio.	109,5 Mio.
Zkm/Einwohner	6,2	6,3	5,8	6,1
Zkm/km ²	6.644	1.809	3.500	3.211
Personenkilometer (Pkm)**	5,2 Mrd.	2,3 Mrd.	3,1 Mrd.	10,6 Mrd.

Im Fahrplanjahr 2018 erbrachten die 13 in Nordrhein-Westfalen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) aktiven Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zusammen über >>109 Mio. Zugkilometer (Zkm). Damit stieg die Verkehrsleistung im Vergleich zum Vorjahr um mehr als zwei Mio. Zkm an.

Die >>13 EVU verteilen sich dabei auf insgesamt zehn im Transportsektor agierende Dachgesellschaften. So sind DB Regio AG, Transdev und Abellio mit je zwei Unternehmen (siehe Grafik) auf den Schienen NRWs unterwegs. Neu in den Markt eingetreten ist die VIAS Rail GmbH, welche im Erft-Schwalm-Netz insgesamt ca. 0,78% der in NRW angebotenen Zkm übernimmt. Damit zählt sie zu den Akteuren mit einem vergleichsweise geringen Leistungsvolumen. Bei den weiteren nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) kann nur Keolis, bekannt unter dem Markennamen eurobahn, nennenswerte Anteilszuwächse (+3,3%) gegenüber 2017 erzielen. Bei den anderen im Dezember 2017 beginnenden Teilnetzen konnten jeweils die bereits vorher dort verkehrenden Unternehmen das wirtschaftlichste Angebot abgeben. Eine unternehmensscharfe Zuordnung der SPNV-Linien in NRW (inkl. Qualitätskennzahlen) ist im Kapitel Statistik zu finden. Keolis erbringt insgesamt über 14% der in NRW erbrachten Zkm und ist damit zugleich das größ-

te EVU hinter der Deutschen Bahn (DB Regio AG und Kurhessenbahn). Diese vereint mit über 60% des Angebots auch 2018 mehr Zkm auf sich als die weiteren in NRW tätigen EVU zusammen. Zurückzuführen ist dies u. a. darauf, dass ein Teil der von der DB betriebenen Linien noch aus den nicht nach wettbewerblichen Kriterien vergebenen Großaufträgen stammt. Zum Zeitpunkt des Vertragsendes erfolgt nach mehreren Jahren Vorlauf eine Neuausschreibung der Teilnetze, so geschehen auch für den Betrieb der S-Bahn Rhein-Ruhr, welcher ab Dezember 2019 von Keolis und National Express durchgeführt wird. Dadurch steigt der Anteil der im >>Wettbewerb vergebenen Leistungen von 78% (Stand 2018) auf dann 87%. Darüber hinaus wird, ebenfalls im Dezember 2019, mit der Arriva Personenvervoer Nederland B.V. (DB-Tochter für den Personenverkehr im Ausland) ein neues Unternehmen in den nordrhein-westfälischen Schienenpersonennahverkehr einsteigen. Das Interesse immer neuer Unternehmen beweist auch die wirtschaftliche Attraktivität des SPNV in NRW.

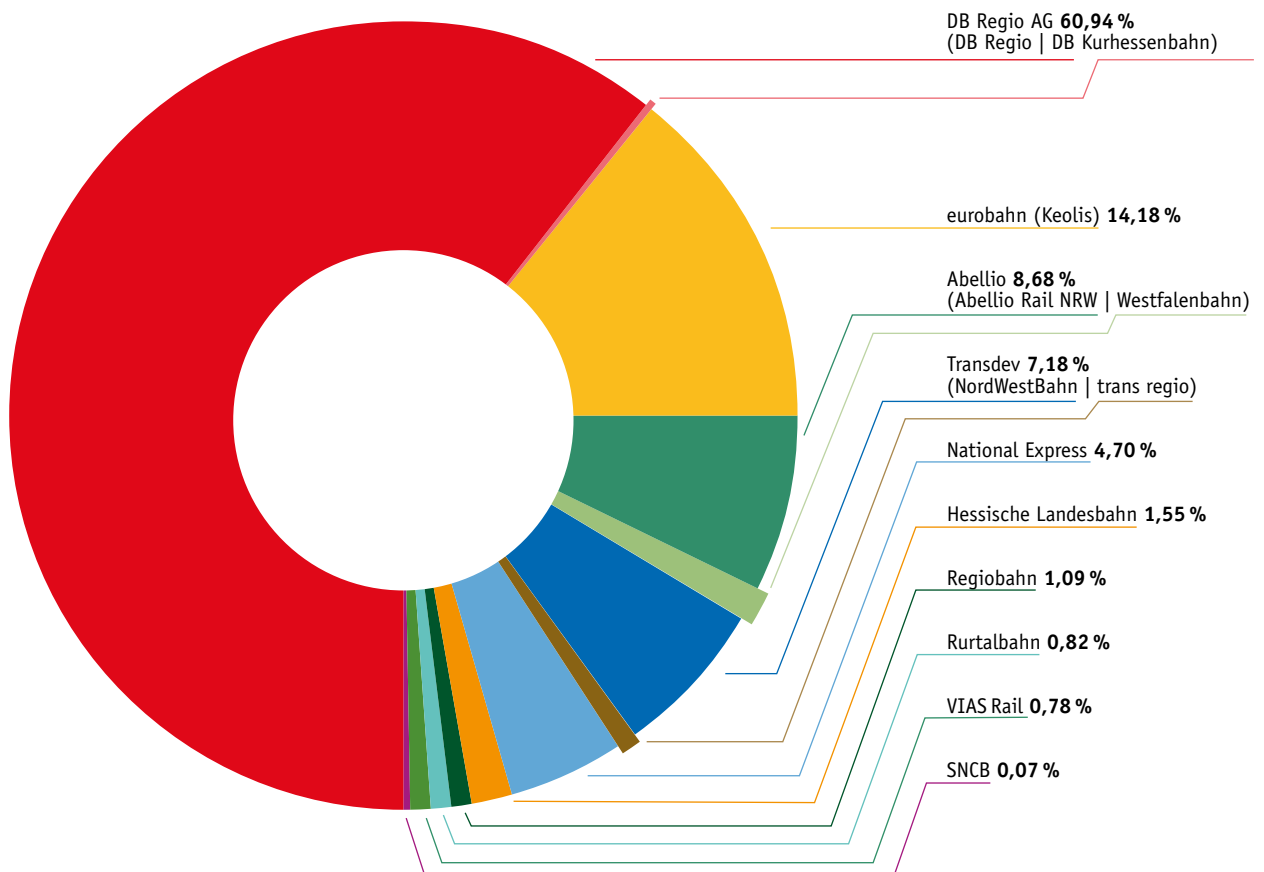
Eine grafische Aufbereitung der Nahverkehrslinien in NRW nach ihren Betreibern in 2018 sowie ein Ausblick für das Jahr 2022 befinden sich auf den Innenseiten. Eine Übersicht der ausgeschriebenen Teilnetze und Linien in NRW folgt auf den nächsten Seiten.

>> Verkehrsleistung des SPNV 2018 erneut erhöht

>> In NRW sind insgesamt 13 verschiedene EVU im Nahverkehr aktiv

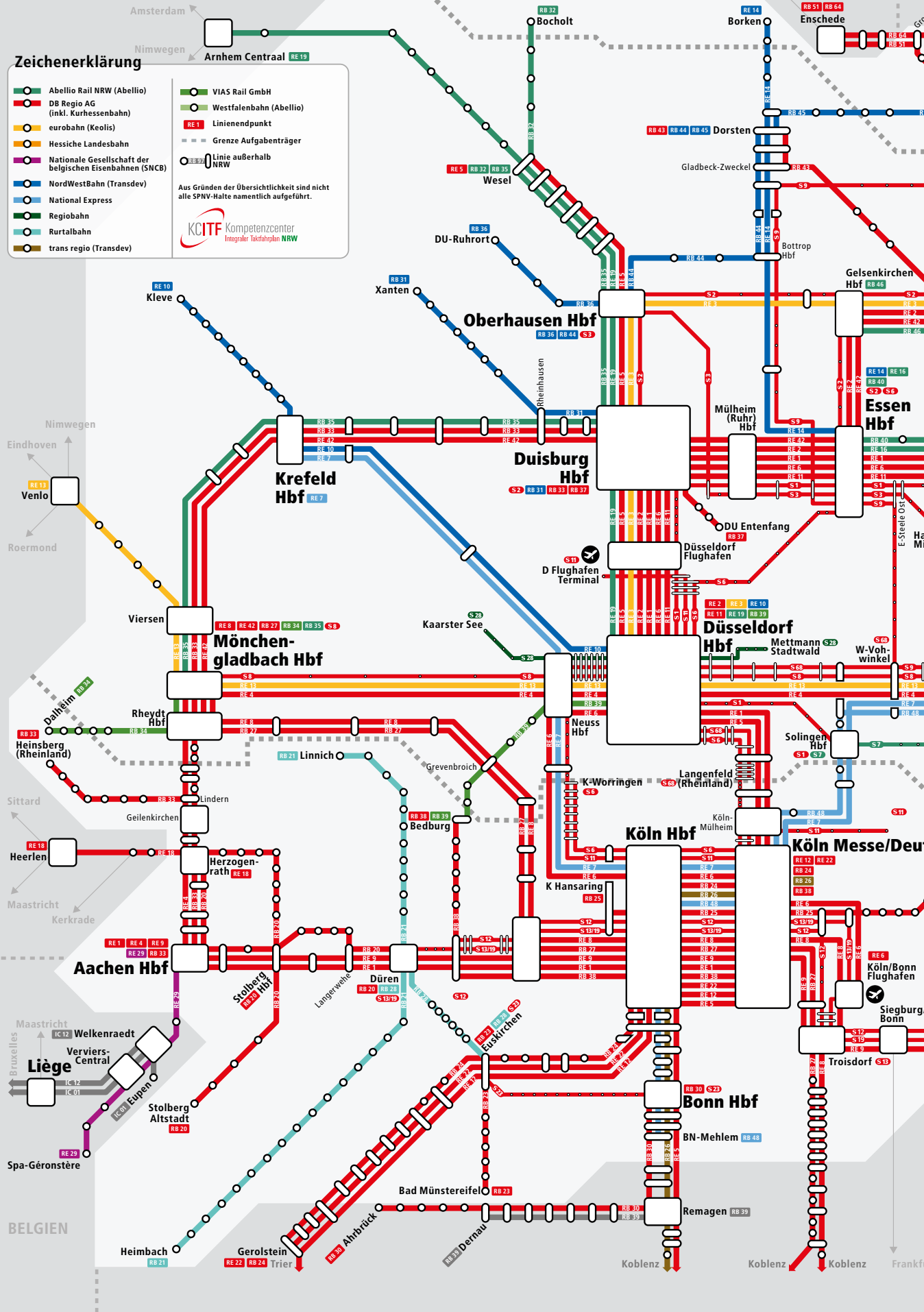
>> Immer mehr Leistungen werden im Wettbewerb vergeben

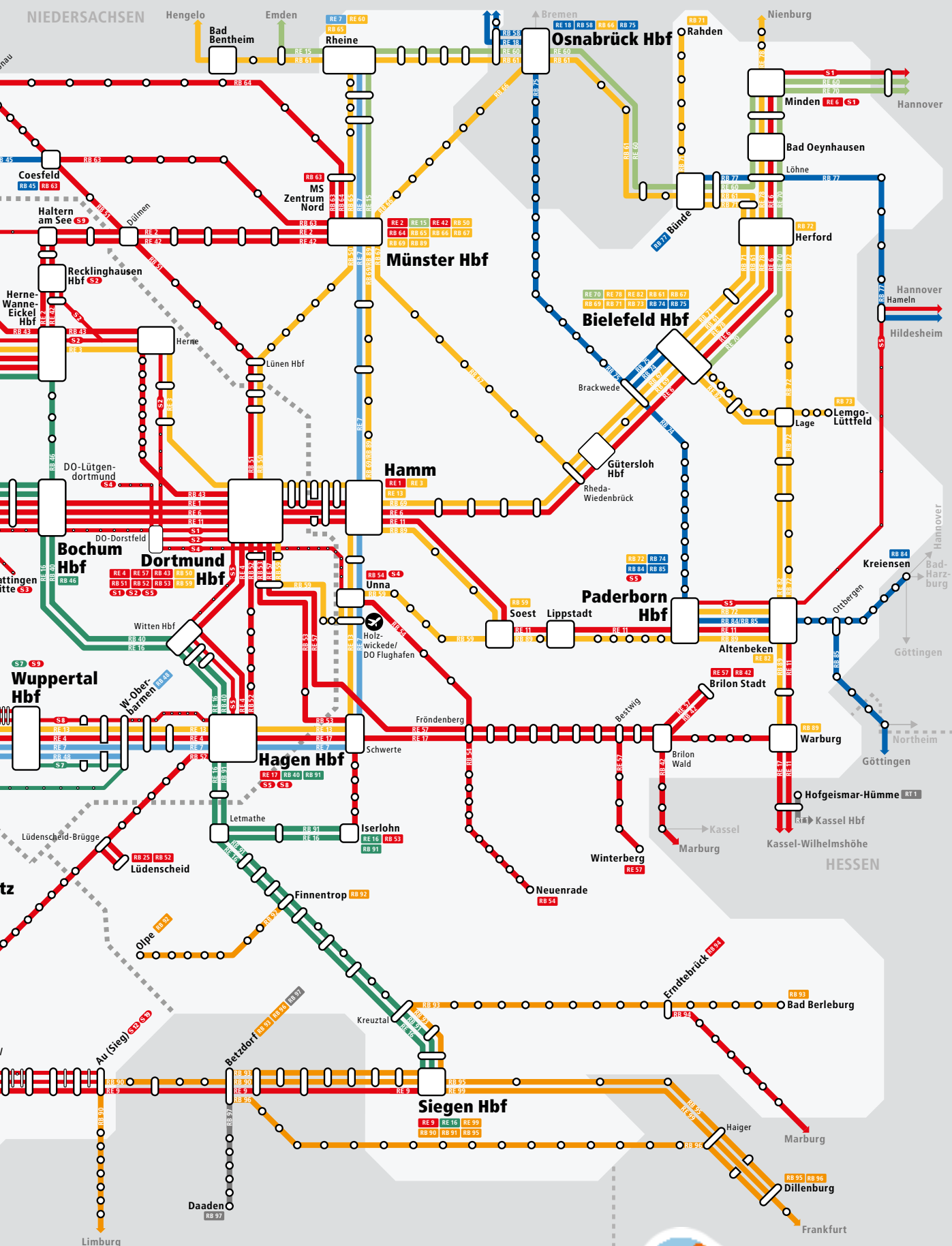
Leistungsanteile der Eisenbahnverkehrsunternehmen in NRW 2018



SPNV-Unternehmen NRW 2018

NIEDERLANDE

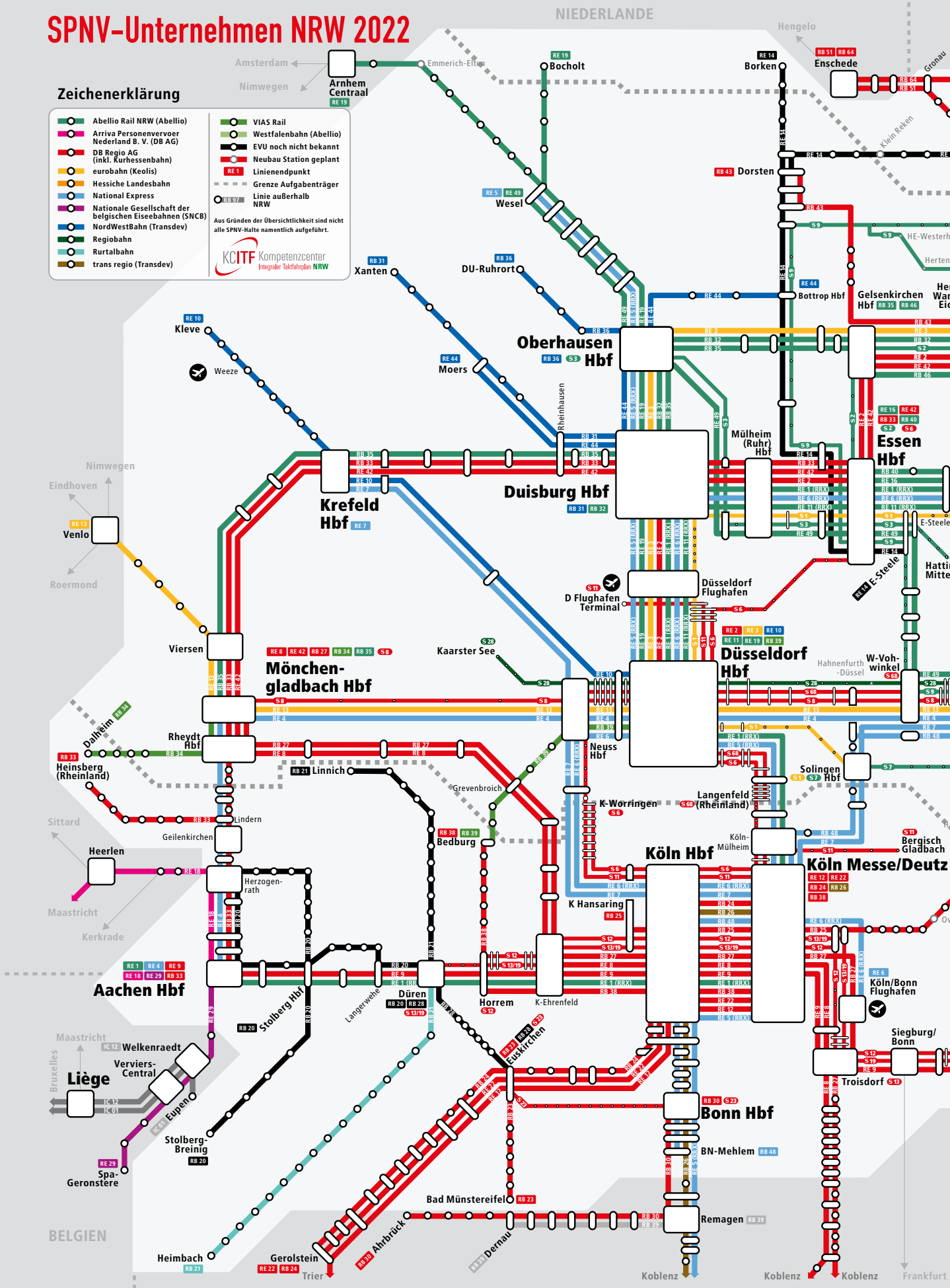


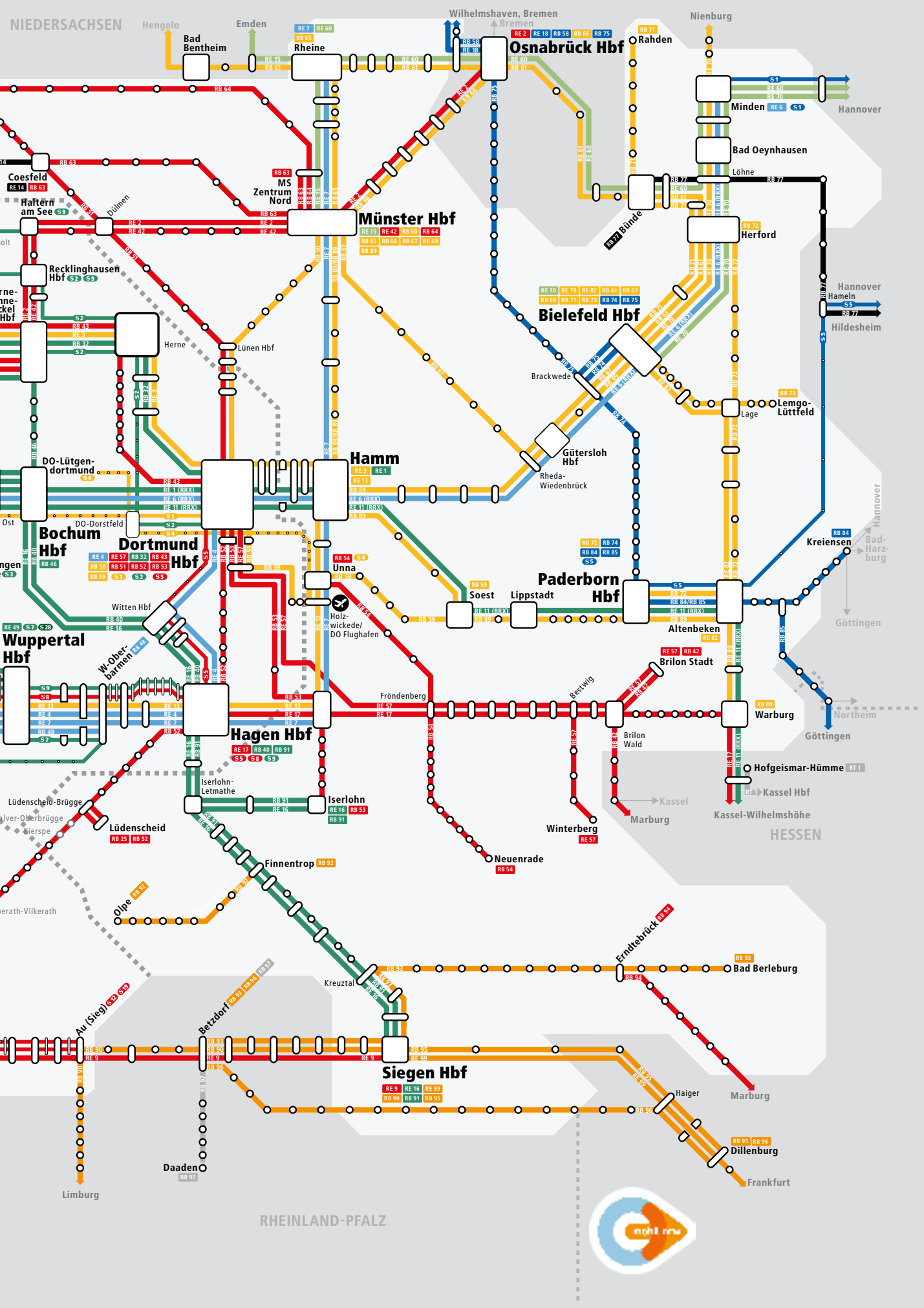


SPNV-Unternehmen NRW 2022

Zeichenerklärung

- | | | | |
|--|--|--|-------------------------|
| | Abellio Rail NRW (Abellio) | | VIAS Rail |
| | Arriva Personenvervoer Nederland B. V. (DB AG) | | Westfalenbahn (Abellio) |
| | DB Regio AG (inkl. Kurhessenbahn) | | EVU noch nicht bekannt |
| | eurobahn (Keolis) | | Neubau Station geplant |
| | Hessische Landesbahn | | RE 1 |
| | National Express | | Linienendpunkt |
| | Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen (SNCB) | | Grenze Aufgabenträger |
| | NordWestBahn (Transdev) | | Linie außerhalb NRW |
| | Regiobahn | | |
| | Rurtalbahn | | |
| | trans regio (Transdev) | | |
- Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nicht alle SPNV-Halte namentlich aufgeführt.
- KCITF** Kompetenzzentrum
Integrierter Takttabelleplan NRW





NAHVERKEHR NRW | WETTBEWERBSNETZE SPNV NRW*

Teilnetz	Laufzeit		Linie	Linienweg	Betreiber	Zugkm [mio/a]
	von	bis				
Emscher-Ruhrtal	Dez 05	Dez 19	RB 46	Gelsenkirchen–Bochum	Abellio Rail NRW (Abellio)	0,3
Emscher-Münsterland-Netz	Dez 06	Dez 18	RE 14	Borken–Essen	NordWestBahn (Transdev)	0,9
			RB 45	Dorsten–Coesfeld		
Ruhr-Sieg-Netz	Dez 07	Dez 19	RE 16	Essen–Hagen–Siegen/Iserlohn	Abellio Rail NRW (Abellio)	3,5
			RB 40	Essen–Hagen		
			RB 91	Hagen–Siegen/Iserlohn		
Hellweg-Netz	Dez 08	Dez 18	RB 50	Dortmund–Lünen–Münster	eurobahn (Keolis)	5,9
			RB 59	Dortmund–Soest		
			RB 69	Münster–Hamm–Bielefeld		
			RB 89	Münster–Hamm–Paderborn–Warburg		
MittelrheinBahn	Dez 08	Dez 23	RB 26	Köln–Koblenz–Mainz	trans regio (Transdev)	0,7
Maas-Rhein-Lippe-Netz	Dez 09	Dez 25	RE 3	Hamm–Gelsenkirchen–Düsseldorf	eurobahn (Keolis)	3,3
			RE 13	Hamm–Hagen–Düsseldorf–Venlo		
Niers-Rhein-Emscher-Netz	Dez 09	Dez 25	RE 10	Düsseldorf–Kleve	NordWestBahn (Transdev)	3,2
			RB 31	Duisburg–Xanten		
	Dez 10	Dez 25	RB 36	Oberhausen–Duisburg		
			RB 44	Oberhausen–Dorsten		
Main-Lahn-Sieg-Netz	Dez 10	Dez 23	RE 99	Siegen–Gießen–Frankfurt a. M.	Hessische Landesbahn	0,2
Rhein-Sieg-Express (RSX)	Dez 10	Dez 25	RE 9	Aachen–Köln–Siegen	DB Regio AG	1,7
RurtalBahn (Südast)	Dez 10	Dez 25	RB 21	Düren–Heimbach	RurtalBahn	0,4
Weser-Lametal-Bahn	Dez 11	Dez 21	RB 77	Bünde–Löhne–Hamel–Bodenburg	NordWestBahn (Transdev)	0,3
Regiobahn	Dez 11	Dez 21	S 28	Mettmann–Neuss–Kaarst	Regiobahn	1,2
Netz Westliches Münsterland	Dez 11	Dez 26	RB 51	Dortmund–Coesfeld–Gronau–Enschede	DB Regio AG	2,9
			RB 63	Münster–Coesfeld		
			RB 64	Münster–Gronau–Enschede		
S-Bahn Hannover	Dez 12	Dez 21	S 1	Minden–Hannover–Haste	DB Regio AG	0,7
			S 5	Paderborn–Hannover–H Flughafen		
OWL-Dieselnetz (Los Nord)	Dez 13	Dez 25	RE 82	Bielefeld–Detmold	eurobahn (Keolis)	2,3
			RB 67	Bielefeld–Warendorf–Münster		
			RB 71	Bielefeld–Rahden		
			RB 73	Bielefeld–Lemgo–Lüttfeld		
OWL-Dieselnetz (Los Süd)	Dez 13	Dez 25	RB 74	Bielefeld–Paderborn	NordWestBahn (Transdev)	2,0
			RB 75	Bielefeld–Halle–Osnabrück		
			RB 84	Paderborn–Kreiensen		
			RB 85	Ottbergen–Göttingen		
Der Müngstener	Dez 13	Dez 28	S 7	Wuppertal–Remscheid–Solingen	Abellio Rail NRW (Abellio)	1,5
Kölner Dieselnetz	Dez 13	Dez 33	RE 12	Köln–Trier	DB Regio AG	4,9
			RE 22	Köln–Gerolstein		
			RB 23	Bonn–Bad Münstereifel		
			RB 24	Köln–Kall (–Gerolstein)		
			RB 25	Köln–Marienheide–Meinerzhagen		
			RB 30	Bonn–Köln–Ahrbrück		
HaardAchse	Dez 14	Dez 29	RE 2	Düsseldorf–Essen–Münster	DB Regio AG	3,0 (bis Dez 2016) 3,8 (ab Dez 2016)
			RB 42	Essen–Münster (bis Dez. 2016)		
			RE 42	Mönchengladbach–Essen–Münster (ab Dez. 2016)		

Teilnetz	Laufzeit		Linie	Linienweg	Betreiber	Zugkm [mio/a]
	von	bis				
S5/S8-Vertrag	Dez 14	Dez 29	S 5	Dortmund–Hagen	DB Regio AG	3,6
			S 8	Hagen–Mönchengladbach		
Eifel-Westerwald-Sieg-Netz (Los 2)	Dez 14	Dez 30	RB 90	Limburg–Altenkirchen–Au–Siegen	Hessische Landesbahn	1,3
			RB 91	Finnentrop–Siegen (einzelne Fahrten)		
			RB 92	Finnentrop–Olpe		
			RB 93	Betzdorf–Siegen–Bad Berleburg		
			RB 95	Dillenburg–Siegen		
			RB 96	Betzdorf–Haiger–Dillenburg (ab Dez. 2015)		
Expresslinien Mittelland/Emsland (Teillos Emsland))	Dez 15	Dez 30	RE 15	Emden–Meppen–Rheine–Münster	WestfalenBahn (Abellio)	0,6
Expresslinien Mittelland/Emsland (Teillos Mittelland)	Dez 15	Dez 30	RE 60	Braunschweig–Hannover–Rheine	WestfalenBahn (Abellio)	0,9
			RE 70	Braunschweig–Hannover–Bielefeld		
NRW RE-Netze RE 7/RB 48	Dez 15	Dez 30	RE 7	Rheine–Münster–Hagen–Köln–Krefeld	National Express Rail/IntEgro Verkehr	5,0
			RB 48	Bonn–Köln–Solingen–Wuppertal–Oberbarmen		
Interimsvergabe (Los 4)	Dez 15	Dez 16	RE 6a	Köln/Bonn Flughafen–Neuss–Düsseldorf	DB Regio AG	0,9
	Dez 16	Dez 19	RE 6	Köln/Bonn Flughafen–Neuss–Düsseldorf–Dortmund–Hamm–Bielefeld–Minden		3,8
Interimsvergabe (Los 1)	Dez 16	Juni 20	RE 1	Aachen–Köln–Düsseldorf–Dortmund–Hamm	DB Regio AG	3,5
Interimsvergabe (Los 2)	Dez 16	Dez 20	RE 4	Aachen–Mönchengladbach–Düsseldorf–Hagen–Dortmund	DB Regio AG	2,5
Interimsvergabe (Los 3)	Dez 16	Juni 19	RE 5	Koblenz–Bonn–Köln–Düsseldorf–Wesel	DB Regio AG	1,8
Interimsvergabe (Los 5)	Dez 16	Dez 18	RE 11	Düsseldorf–Dortmund–Hamm–Paderborn–Kassel–Wilhelmshöhe	DB Regio AG	2,1
Interimsvergabe (Los 6)	Dez 16	Dez 22	RB 33	Aachen–Lindern–Heinsberg/Mönchengladbach–Duisburg	DB Regio AG	1,8
Sauerland-Netz 2 (Los 1)	Dez 16	Dez 28	RE 17	Hagen–Warburg–Kassel–Wilhelmshöhe	DB Regio AG	3,2
			RE 57	Dortmund–Bestwig–Winterberg/BrilonStadt		
Sauerland-Netz 2 (Los 2)	Dez 15	Dez 28	RB 43	Dortmund–Wanne-Eickel–Dorsten	DB Regio AG	2,4
			RB 52	Dortmund–Hagen–Lüdenscheid		
	Dez 16	Dez 28	RB 53	Dortmund–Schwerte–Iserlohn		
			RB 54	Unna–Fröndenberg–Neuenrade		
Niederrhein-Netz	Dez 16	Dez 28	RB 32	Wesel–Bocholt	Abellio Rail NRW (Abellio)	2,7
			RB 35	Wesel–Duisburg–Mönchengladbach		
			RE 19	Düsseldorf–Duisburg–Wesel–Arnhem		
Weser-Ems-Netz	Dez 16	Dez 26	RE 18	Osnabrück–Oldenburg–Wilhelmshaven	NordWestBahn (Transdev)	0,2
			RB 58	Osnabrück–Delmenhorst–Bremen		
Rurtalbahn (Nordast)	Dez 16	Dez 21	RB 21	Linnich–Düren	Rurtalbahn	0,4
euregiobahn	Dez 16	Dez 21	RB 20	Herzogenrath–Alsdorf–Annapark–Stolberg Hbf	DB Regio AG	1,5
				Stolberg Hbf–Langerwehe–Düren		
				Stolberg Hbf–Stolberg–Altstadt		
				Herzogenrath–Aachen Hbf–Stolberg Hbf		
Teutoburger-Wald-Netz	Dez 17	Dez 32	RB 61	Bielefeld–Osnabrück–Bad Bentheim–Hengelo	eurobahn (Keolis)	5,3
			RB 65	Münster–Rheine		
			RB 66	Münster–Osnabrück		
			RB 72	Herford–Lage–Paderborn		
			RE 78	Bielefeld–Herford–Nienburg		

*Basis: Netzzuschnitte 2018, teilweise Zweitausschreibung bzw. vormalig Abweichungen bei der Zugehörigkeit einzelner Linien

Teilnetz	Laufzeit		Linie	Linienweg	Betreiber	Zugkm [mio/a]
	von	bis				
Erft-Schwalm-Netz	Dez 17	Dez 29	RB 34	Mönchengladbach–Dalheim	VIAS Rail	0,9
			RB 39	Düsseldorf–Neuss–Bedburg		
Nordwest-Hessen-Netz	Dez 17	Dez 32	RB 42	Brilon–Korbach–Marburg	Kurahessenbahn (DB Regio AG)	0,3
			RB 94	Erndtebrück–Bad Laasphe–Marburg		
Erft-S-Bahn Vorlaufbetrieb	Dez 17	Dez 23	RB 38	Köln Messe/Deutz–Horrem–Bedburg	DB Regio AG	0,6
Betriebsaufnahmen 2018						
RRX-Vorlaufbetrieb (Los 1)	Dez 18	Dez 33	RE 11 (RRX)	Düsseldorf–Dortmund–Hamm–Paderborn– Kassel–Wilhelmshöhe	Abellio Rail NRW (Abellio)	2,6
Hellweg-Netz	Dez 18	Dez 30	RB 50	Dortmund–Lünen–Münster	eurobahn (Keolis)	5,9
			RB 59	Dortmund–Soest		
			RB 69	Münster–Hamm–Bielefeld		
			RB 89	Münster–Hamm–Paderborn–Warburg		
Emscher-Münsterland-Netz	Dez 18	Dez 21	RE 14	Essen–Dorsten–Borken (bis 12/2019)	NordWestBahn (Transdev)	1,1 (bis 12/2019) 1,4 (ab 12/2020)
			RE 14	Essen–Steele–Dorsten–Borken (ab 12/2020)		
			RB 45	Dorsten–Coesfeld		
Maastricht-Aachen-Express	Dez 18	Dez 33	RE 18	Aachen–Heerlen–Maastricht (–Lüttich)	Arriva (Deutsche Bahn AG)	0,2
Eifel-Bördebahn	Dez 18	Dez 19	RB 28	Düren–Zülpich–Euskirchen	Rurtalbahn	0,02

Der Betrieb im Emscher-Münsterland-Netz erfolgt seit Dezember 2018 weiterhin durch die NordWestBahn. Die Talent-Triebzüge – hier auf der RB 45 zwischen Maria Veen und Coesfeld – sollen mittelfristig jedoch durch lokal emissionsfreie Triebzüge ersetzt werden. VRR und NWL planen dazu ein komplett neu eingeteiltes Wettbewerbsnetz mit alternativen Antrieben.



Teilnetz	Laufzeit		Linie	Linienweg	Betreiber	Zugkm [mio/a]
	von	bis				
Betriebsaufnahmen 2019						
RRX-Vorlaufbetrieb (Los 2)	Juni 19	Dez 33	RE 5 (RRX)	Koblenz–Bonn–Köln–Düsseldorf–Wesel (–Emmerich)	National Express	6,1
	Dez 19	Dez 33	RE 6 (RRX)	Köln/Bonn Flughafen–Köln–Düsseldorf–Dortmund–Hamm–Bielefeld–Minden		
S-Bahn Rhein-Ruhr (Los A)	Dez 19	Dez 31	S 1	Solingen Hbf–Düsseldorf–Duisburg–Essen–Dortmund	eurobahn (Keolis)	4,8
			S 4	Dortmund–Lütgendortmund–Unna		
S-Bahn Rhein-Ruhr (Los B)	Dez 19	Dez 34	S 2	Dortmund–Herne–Recklinghausen–Essen	Abellio Rail NRW (Abellio)	7,1
			S 3	Oberhausen–Essen–Hattingen		
			S 9	Hagen–Wuppertal–Essen–Gladbeck–West–Recklinghausen–Haltern am See		
			RB 32	Dortmund–Gelsenkirchen–Duisburg		
			RB 40	Essen–Bochum–Hagen		
			RE 49	Wesel–Oberhausen–Essen–Wuppertal		
RE 8 (Los 1)	Dez 19	Dez 34	RE 8	(Kaldenkirchen–) Mönchengladbach–Köln–Bonn–Beuel–Koblenz	DB Regio AG	1,9
RB 27	Dez 19	Dez 26	RB 27	Mönchengladbach–Köln–Bonn–Beuel–Koblenz	DB Regio AG	2,4
Ruhr-Sieg-Netz	Dez 19	Dez 34	RE 16	Essen–Hagen–Siegen/Iserlohn	Abellio Rail NRW (Abellio)	3,5
			RB 46	Bochum–Gelsenkirchen		
			RB 91	Hagen–Siegen/Iserlohn		
S-Bahn Rhein-Ruhr S28	Dez 19	Dez 21	S 28a	Mettmann–Wuppertal	Regiobahn	0,4
Betriebsaufnahmen 2020						
RRX-Vorlaufbetrieb (Los 1)	Juni 20	Dez 33	RE 1 (RRX)	Aachen–Köln–Düsseldorf–Dortmund–Hamm	Abellio Rail NRW (Abellio)	3,6
RRX-Vorlaufbetrieb (Los 3)	Dez 20	Dez 33	RE 4	Aachen–Mönchengladbach–Düsseldorf–Hagen–Dortmund	National Express	2,4
RB 33 (Los 2)	Dez 20	Dez 34	RB 33	Aachen–Lindern–Heinsberg/Mönchengladbach–Duisburg–Essen	DB Regio AG	2,0
Betriebsaufnahmen 2021						
S-Bahn Rhein-Ruhr S28	Dez 21	Dez 36	S 28	Kaarst–Neuss–Düsseldorf–Mettmann–Wuppertal	Regiobahn	1,7
S-Bahn-Hannover	Dez 21	Juni 34	S 1	Minden–Hannover–Haste	NordWestBahn (Transdev)	0,8
			S 5	Paderborn–HamelN–Hannover–H Flughafen		
die euregiobahn	Dez 21	Dez 25	RB 20	Herzogenrath–Alsdorf–Annapark–Stolberg Hbf Stolberg Hbf–Langerwehe–Düren Stolberg Hbf–Stolberg–Altstadt Herzogenrath–Aachen Hbf–Stolberg Hbf	noch unbekannt	1,5
Rurtalbahn (Nordast)	Dez 21	Dez 25	RB 21	Linnich–Jülich–Düren	noch unbekannt	0,4
Emscher-Münsterland-Netz	Dez 21	Dez 26	RE 14	Essen–Steele–Dorsten–Borken/Coesfeld	noch unbekannt	1,4
Weser-Lametal-Bahn	Dez 21	Dez 29	RB 77	Bünde–Löhne–HamelN–Hildesheim	noch unbekannt	0,4

» Dargestellt werden erste Erkenntnisse letztjähriger Betriebsaufnahmen

Auch zum Fahrplanjahr 2018 erfolgten in NRW, als Folge der Ausschreibung von SPNV-Leistungen, Betriebsübernahmen. » Die nachfolgende Kurzanalyse betrachtet die Qualitätskennzahlen ausgewählter Teilnetze in den ersten zwölf Monaten nach Betriebsaufnahme. Betrachtet werden Änderungen der Angebotsqualität durch mögliche Einflussfaktoren wie Betreiberwechsel oder erneuerte Fahrzeugflotten. Zu berücksichtigen ist, dass der Vergleich durch teilweise veränderte Netzzuschnitte oder Betriebskonzepte nur eingeschränkt möglich ist.

TEUTOBURGER-WALD-NETZ

Das seit Dezember 2017 von der eurobahn (Keolis) betriebene Teutoburger-Wald-Netz umfasst die Linien RB 65, RB 66, RB 72, RE 78 sowie die bis nach Hengelo/NL verlängerte RB 61. » Aufgrund einer verspäteten Zulassung der dafür benötigten Mehrsystemfahrzeuge, technischer Probleme mit diesen in der Startphase sowie Personalengpässen kam es besonders über den Jahreswechsel bis Februar 2018 zu vermehrten Zugausfällen und Kapazitätseinschränkungen im gesamten Teutoburger-Wald-Netz. Auch die Kundeninformation und -entschädigung entsprach dabei nicht den vertraglichen Ansprüchen der Aufgabenträger. Aufgrund dieser Schlechtleistung wurde durch den Aufgabenträger Nahverkehr Westfalen-Lippe eine Abmahnung gegenüber der Keolis ausgesprochen. Nachdem Keolis die Qualität in diesem Netz nur vorübergehend erhöhen konnte, erfolgte im Dezember 2018 die zweite Abmahnung wegen Organisationsversagen über alle Netze im

» Durchwachsender Start aufgrund technischer Probleme

Bereich des NWL. Verbunden war diese Abmahnung mit der Auflage, einen unabhängigen Gutachter zur Untersuchung der betrieblichen Situation einzuschalten, sodass Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsqualität erarbeitet werden können.

ERFT-SCHWALM-NETZ

Seit Dezember 2017 betreibt VIAS Rail die Linien RB 34 und RB 39 mit neuen Dieseltriebfahrzeugen. Die neue Linie RB 39 besteht dabei aus dem nördlichen Teil (Düsseldorf–Bedburg) der bis zum damaligen Fahrplanwechsel verkehrenden RB 38.

Im ersten Jahr ihres Betriebes erreichte die RB 39 eine Pünktlichkeit von über 87 % und ist damit leicht besser als der Durchschnitt aller Regionalbahnen in NRW (85,8 %). Ein Vergleich mit dem Vorjahr ist aufgrund der veränderten Linienführung nicht möglich, da sie nicht mehr den Streckenabschnitt Bedburgs–Horrem im Bereich des NVR bedient. Für die RB 34 hingegen kann festgehalten werden, dass die Qualitätskennzahlen des Jahres 2017 nicht erreicht werden konnten. So gab es zwar keine Veränderungen bei der Anzahl der Zugausfälle (1,5 %), die Pünktlichkeit brach jedoch um 17 Prozentpunkte ein. Es erreichten nur noch 77,7 % aller Fahrten ihren Endpunkt mit weniger als vier Minuten Verspätung. Ein Grund hierfür sind Änderungen im Messverfahren auf dieser Linie, welche ebenfalls zum Dezember 2017 in Kraft traten. Dadurch ist der Vergleich der Pünktlichkeitsquoten an dieser Stelle nur mit Einschränkungen möglich.



Im Erft-Schwalm-Netz betreibt VIAS Rail neue LINT-Dieseltriebfahrzeuge des Herstellers Alstom. Hier ein LINT 54 der RB 39 im Hauptbahnhof Neuss.

Zum aktuellen Fahrplan erfolgten im Dezember 2018 ebenfalls Aufnahmen und Wechsel, welche hier näher beschrieben werden.

RRX-VORLAUFBETRIEB (LOS 1)

Die ersten neuen RRX-Fahrzeuge sind seit Dezember 2018, pünktlich zum geplanten Betriebsstart des neuen RRX-Vorlaufbetriebs, zwischen Düsseldorf–Duisburg–Dortmund–Hamm–Paderborn und darüber hinaus unterwegs. Auf dem RE 11 (RRX) kommen die neuen Triebzüge des Modells Desiro HC von Siemens zum Einsatz und erhalten bisher positive Rückmeldungen der Fahrgäste bezüglich des gestiegenen Komforts und der verdoppelten Sitzplatzkapazitäten. Die bis zum Dezember 2033 von Abellio Rail NRW betriebene Linie verkehrt nun nicht nur mit einer größeren Kapazität, sondern neu auch nahezu stündlich bis Paderborn. Obwohl neue Fahrzeuge, ein verändertes Betriebskonzept und ein neues EVU im Einsatz sind, verlief die Betriebsaufnahme ohne größere Zwischenfälle. Mehr zum Rhein-Ruhr-Express erfahren Sie im Themenschwerpunkt ab Seite 60.

HELLWEG-NETZ

Probleme bei der Beschaffung und Zulassung der neuen Stadler Flirt 3-Triebzüge erschwerten den Betriebsstart im Hellweg-Netz durch die eurobahn. Zeitweise mussten angemietete Flirt 1-Triebzüge die noch nicht zugelassenen Flirt 3 ersetzen. Darüber hinaus führten zu Beginn Störungen in der Verkabelung der Züge zu einer verkleinerten Zugflotte. Daraus resultierten Kapazitätseinschränkungen, da eingeplante Doppeltraktionen nur mit einem Zugteil verkehrten. Neben fahrzeugseitigen Herausforderungen waren aufgrund der neuen Bahnen noch infrastrukturelle Anpassungen an mehreren Haltestellen der Linien RB 50, RB 59 und R 89 nötig, welche eine optimale Betriebsaufnahme erschwerten. Die RB 50 traf es zusätzlich zu den oben genannten Problemen in besonderem Ausmaß, da aufgrund trockenheitsbedingter Rissbildung am Bahndamm die Strecke Münster–Lünen infrastrukturelle Mängel aufweist und nicht wie in gewohnter Weise genutzt werden kann.

EMSCHER-MÜNSTERLAND-NETZ

Die Linien von Coesfeld und Borken über Dorsten ins Ruhrgebiet werden zunächst für drei weitere Jahre bis Ende 2021 von der NordWestBahn bedient. Der Betriebsstart im Dezember 2018 verlief nicht optimal. Aufgrund fehlender Triebfahrzeugführung fuhr die NWB ein Notkonzept. So konnte unter anderem auch das zunächst für die Wochenenden neu geplante Flügelkonzept (umstiegsfreie Verbindung Coesfeld–Essen) nicht umgesetzt werden.

Grund für die kurze Vertragslaufzeit ist die Bestrebung, diese Verbindungen mittelfristig in ein neu gestaltetes Niederrhein-Münsterland-Netz einzugliedern. Das Besondere dabei: Die dort verkehrenden Fahrzeuge sollen die in NRW ersten lokal emissionsfreien Elektrotriebzüge sein und dabei ohne Oberleitung auskommen (Wasserstoff-Brennstoffzellenzüge oder Batterietriebzüge). » Doch auch im laufenden Verkehrsvertrag wird es Veränderungen in der Linienführung geben. So wird der RE 14 im Zuge der Taktumstellung der S-Bahn Rhein-Ruhr ab Dezember 2019 im Halbstundentakt von Dorsten über Bottrop bis nach Essen-Steele fahren sowie täglich direkte Fahrten von Coesfeld nach Essen ermöglichen.

MAASTRICHT-AACHEN-EXPRESS

» Mit bis zu 160 km/h verbindet der RE 18 die niederländische Provinz Limburg mit NRW. Nach erfolgreicher Elektrifizierung der Strecke sollte planmäßig ab dem 9. Dezember 2018 eine durchgehende Verbindung von Aachen bis Maastricht angeboten werden. Da es zu Zulassungsproblemen der neu bestellten Flirt 3-Mehrsystemfahrzeuge kam, mussten die Fahrgäste zunächst auf einen Ersatzverkehr mit Bussen ausweichen. Der Zugverkehr, betrieben durch arriva, startete erst mit über einem Monat Verzögerung am 27. Januar 2019.

» Weitere Verbesserungen durch zukünftige S-Bahn Taktumstellung

» Elektrifizierung der grenzüberschreitenden Verbindung



Ein neues Unternehmen betritt zum Fahrplanjahr 2019 den SPNV-Markt in NRW. Auf der Strecke Aachen–Maastricht bedient arriva den RE 18.

ENTWICKLUNG VON ANGEBOT UND NACHFRAGE

» Entwicklung der SPNV-Nachfrage weiter positiv, wenn auch abgeschwächt

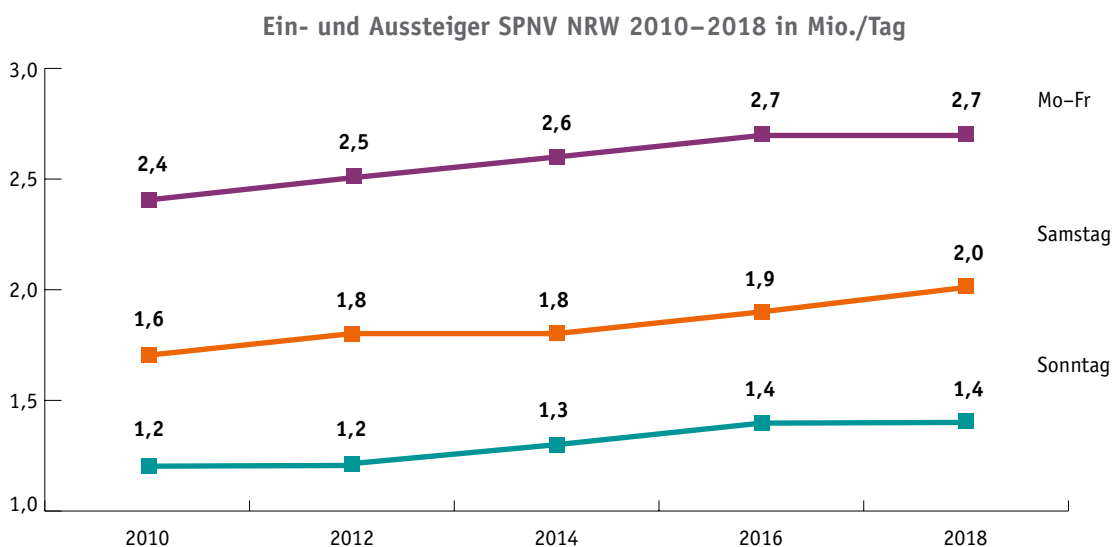
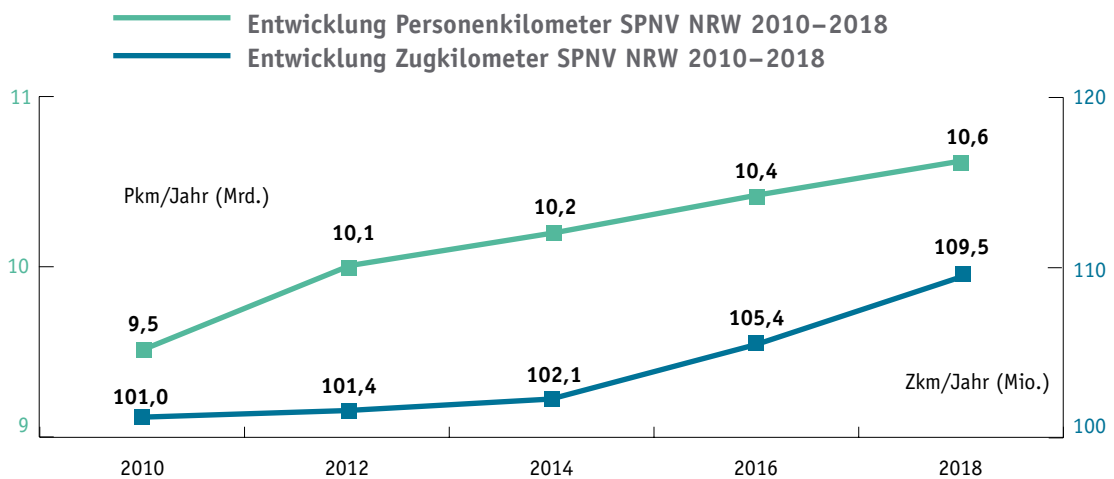
» Zunehmende Verschlechterung der Rahmenbedingungen beeinflusst die Nachfrage

» Das Niveau der landesweiten SPNV-Nachfrage lag 2018 deutlich höher als noch vor einigen Jahren. So stieg gegenüber 2010 die Zahl der jährlichen SPNV-Personenkilometer (Pkm) landesweit um +12%. Allerdings wurden 2018 die großen Wachstumsraten vergangener Jahre nicht mehr erreicht, so wurde seit 2016 ein Zuwachs von rd. +2% erzielt. Auf einzelnen Linien und Korridoren sind auch Stagnation oder Rückgänge der Fahrgastzahlen zu verzeichnen. » Limitierende Faktoren bilden hier vor allem die deutliche Überlastung der verfügbaren Strecken- und Zugkapazitäten, die zunehmend angespannte Betriebsleistung (Ausfälle, Pünktlichkeit) und die

zunehmenden Bautätigkeiten für die notwendige Instandhaltung und Erweiterung der Infrastruktur. Zeitgleich wuchs das Volumen der bestellten Zugkilometer (Zkm) um +8%. Gegenüber 2016 konnte das Volumen der bestellten Zugkilometer insbesondere durch die Umsetzung des RE-Konzeptes 2017 deutlich gesteigert werden. Allerdings stieg parallel die Zahl der ausgefallenen Zugkilometer 2018 auf einen Rekordwert der vergangenen Jahre. Mit 5,9 Mio. Zkm verdoppelte sich diese gegenüber 2016.

NACHFRAGE AN SPNV-STATIONEN

An den 771 SPNV-Stationen in NRW wurden 2018 werktäglich rd. 2,7 Mio. Ein- und Aussteiger gezählt.



Gegenüber 2010 bedeutet das einen Zuwachs von + 15 %. Da die limitierenden Rahmenbedingungen vor allem nachfragestarke Zeiträume betreffen (etwa Überlastung Zugkapazitäten), reduzierte sich auch hier in den vergangenen Jahren das Wachstum.

»» Besonders deutliche Zuwächse, die sich auch 2018 fortsetzten, sind dagegen für die Wochenenden zu verzeichnen. Zwischen 2010 und 2018 stieg die Zahl der Ein- und Aussteiger sowohl an Samstagen als auch an Sonntagen um rund ein Viertel. So wurde auf vielen SPNV-Linien insbesondere das Angebot an Samstagen und Sonntagen deutlich erweitert und der wachsenden Bedeutung des Freizeitverkehrs Rechnung getragen.

NACHFRAGEENTWICKLUNG DER RRX-KERNSTRECKE

Die Abschnitte der RRX-Kernstrecke von Köln über Düsseldorf, Duisburg, Essen nach Dortmund bildeten auch 2018 die landesweit nachfragestärksten SPNV-Streckenabschnitte. Die bereits 2016 ermittelten Höchstwerte der SPNV-Nachfrage wurden 2018 für mehrere Teilabschnitte sogar noch übertroffen.

Die steigende SPNV-Nachfrage verschärft den Konflikt mit Überlastung von Strecken- und Zugkapazität für den Bereich der Kernstrecke. Ein Ausbau der Stammstreckeninfrastruktur ist dringend erforderlich, ebenso wie größere Fahrzeugkapazitäten. Die Umsetzung des RRX-Zielkonzepts ist hierfür ein zwingender Schritt.

»» Starke Zuwächse der Nachfrage bei Freizeitverkehren



AFZS – AUTOMATISIERTE FAHRGASTZÄHLSYSTEME

Die SPNV-Verkehrsnachfrage wird in verschiedensten Bereichen des SPNV als Datengrundlage herangezogen: Sei es in der nachfrageorientierten Angebotsplanung inklusive der Kapazitätsplanung oder verkehrswirtschaftlichen Entscheidungsprozessen, bspw. in Einnahmeaufteilungsverfahren (EAV).

Hierzu werden zum großen Teil mit hohem Personalaufwand regelmäßig Fahrgastbefragungen und -zählungen zur Datengewinnung durchgeführt. Zunehmend hat sich daneben in den vergangenen Jahren der Einsatz von automatisierten Fahrgastzählssystemen (AFZS) als weitere Datenquelle im SPNV etabliert.

In mit AFZ-Systemen ausgerüsteten Zügen sind Zählensensoren (Technik: Infrarot/optisch/Laser) im Türbereich der Wagen installiert, die fortlaufend ein- und aussteigende Personen zählen. Die Ergebnisse werden an den Bordrechner und das Hintergrundsystem zur weiteren Verarbeitung übermittelt. Werden Videobilder verwendet, so sind vor Betriebsaufnahme die datenschutzrechtlichen Bestimmungen zu berücksichtigen.

Generell können mit AFZ-Systemen Kenngrößen der Verkehrsmenge (etwa Linienbeförderungsfälle) und der Verkehrsleistung (Personenkilometer) ermittelt werden und dies basierend auf einer deutlich größeren Fahrtengrundlage, als es bei manuellen Zählungen der Fall ist. Zudem

besteht bei AFZ-Daten in der Regel eine deutlich schnellere Verfügbarkeit.

Dies ermöglicht in hoher räumlicher und zeitlicher Detail-schärfe Auswertungen der Ein- und Aussteiger an Haltestellen sowie der Besetzung zwischen den Stationen. In Verknüpfung mit der Kapazität sind fahrten- und abschnitt-scharfe Analysen der Auslastung möglich.

Aussagen zum Verkehrsverhalten, etwa zu Quell-Ziel-Relationen oder Ticketnutzung, können nicht unmittelbar aus einem AFZ-System abgeleitet werden. Hierfür sind weiterhin manuelle Fahrgasterhebungen notwendig bzw. eine Kombination von AFZS-Zähl-daten und Fahrgastbefragung. Alternativ müssen weitere Quellen erschlossen werden, die fahrgastbezogene Wegedaten liefern, z.B. durch den Einsatz von eTicketing oder Mobilfunkdaten.

Derzeit sind in NRW knapp ein Drittel der rd. 100 SPNV-Linien mit AFZS-Technik ausgestattet (mit variierendem Ausrüstungsgrad). Hierzu wurde AFZS in Altfahrzeugen nachgerüstet oder bereits im Rahmen der Neuausschreibung von Verkehrsleistungen vorgesehen.

Für das laufende Jahr 2019 und die Zukunft ist eine deutlich zunehmende Verbreitung der Technik zu erwarten. So ist der Einsatz von AFZ-Systemen bspw. auch für die RRX-Linien, das Ruhr-Sieg-Netz 2 und das neue Hellweg-netz vorgesehen.

KÖLN–DÜSSELDORF

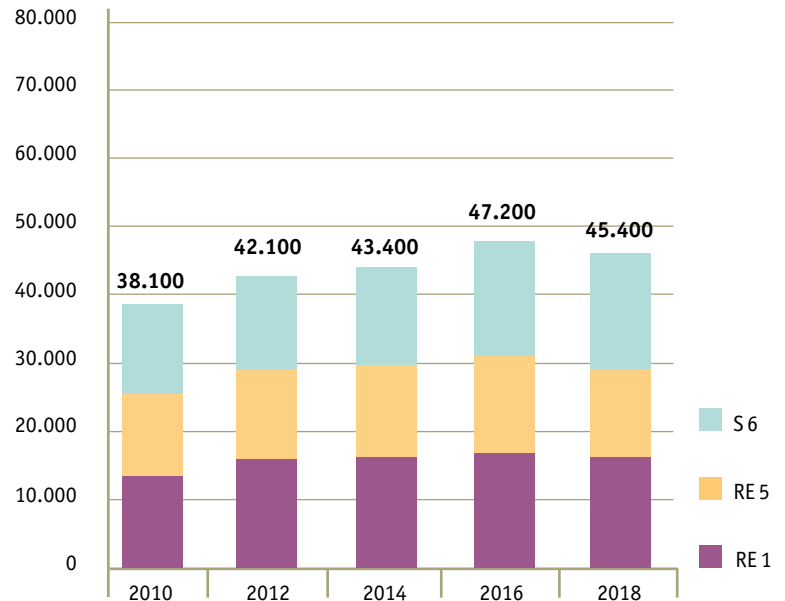
Für den hoch frequentierten Korridor zwischen Köln Hbf und Düsseldorf Hbf (rechtsrheinisch) weisen RE 1 und RE 5 auch 2018 eine hohe Zugauslastung auf. Zusätzlich geschaffene linksrheinische SPNV-Angebote (Verlängerung RE 6) bewirkten ab 2016 eine gewünschte Verlagerung von SPNV-Nachfrage und 2018 rechtsrheinisch einen Rückgang bei RE 1 und RE 5 um -4 % gegenüber 2016 bei unverändert hoher Nachfrage der S 6. Dennoch besteht weiterhin eine deutliche Überlastung des Korridors. In Summe (links- und rechtsrheinisch) stieg die SPNV-Nachfrage seit 2016 um +3 %.

Hinweis: Die hohe Auslastung von RE 1 und RE 5 und Überlastungen der Strecke führen zu einem beabsichtigten Verlagerungseffekt auf das ab 2016 erweiterte linksrheinische SPNV-Angebot:

2016	RE 6a: Verbindung Düsseldorf–Flughafen Köln/Bonn (Ø-Besetzung +3.500)
ab 2017	Verlängerung des RE 6 bis Flughafen Köln/Bonn (Ø-Besetzung +6.700)

In Summe von links- und rechtsrheinischer Besetzung setzt sich das SPNV-Wachstum auch 2018 fort.

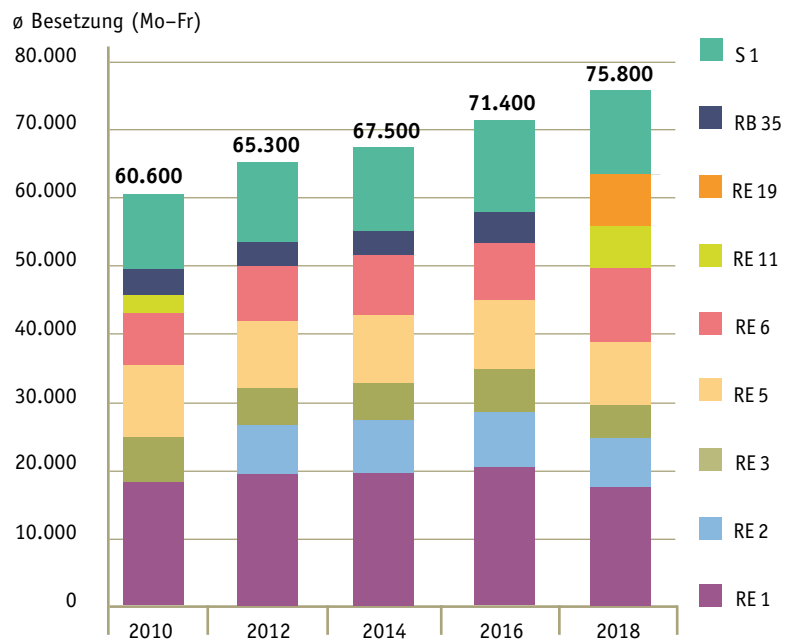
Querschnittsbelastung Köln–Düsseldorf 2010–2018 ø Besetzung (Mo–Fr)



DÜSSELDORF–DUISBURG

Im landesweit nachfragestärksten Korridor zwischen Düsseldorf Hbf und Duisburg Hbf kam es im Zuge des RE-Konzeptes 2017, als Wegbereitung zum RRX-Zielnetz, angebotsseitig zu großen Veränderungen. Mit der Führung von RE 11 und RE 19 wurde das SPNV-Angebot auf diesem Korridor auf sieben RE-Linien erweitert. Als Ergebnis wurde trotz problematischer Rahmenbedingungen auch 2018 ein Zuwachs der Querschnittsbelastung verzeichnet. Gegenüber 2016 stieg diese um +6 %, seit dem Jahr 2010 sogar um +25 %. Zwischen den Linien ergaben sich Verlagerungseffekte zugunsten des RE 6 sowie der zusätzlichen Linien RE 11 und RE 19.

Querschnittsbelastung Düsseldorf–Duisburg 2010–2018



EKKURS: MID – MOBILITÄT IN DEUTSCHLAND 2017

Die umfassendste Datengrundlage für die Planung und Entscheidungsfindung im Verkehrssektor bildet die Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD). In deren Rahmen fand 2017 zum dritten Mal eine bundesweite Befragung von Haushalten zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten statt, beauftragt durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Diese war zuvor bereits 2002 und 2008 durchgeführt worden. Durch die Beteiligung von Ländern, Regionen, Verkehrsverbänden und Kommunen konnte die Zahl der Befragungen deutlich aufgestockt und die Bundeserhebung regional vertieft werden. Im Ergebnis wurden bundesweit mehr als 150 Tsd. Haushalte über einen Zeitraum von zwölf Monaten ausführlich zu ihrem Verkehrsverhalten befragt. In Summe beteiligten sich mehr als

300 Tsd. Bürger an der Studie; mehr als 900 Tsd. Wege pro Stichtag wurden erfasst.

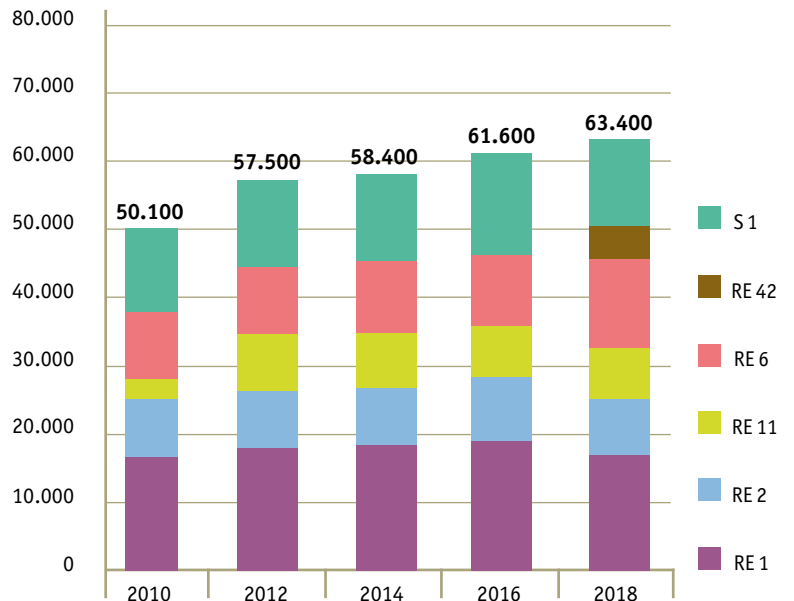
Als Resultat liefert die Studie eine enorme Bandbreite an Antworten auf Fragestellungen der Verkehrsplanung. Zur Verfügung gestellt werden repräsentative Kennwerte zur Alltagsmobilität der Wohnbevölkerung in Deutschland bezogen auf sämtliche von ihr innerhalb Deutschlands zurückgelegten Wege. Auswertungen sind auf Bundes- und Länderebene sowie auch kleinräumiger, bspw. auf Ebene der SPNV-Aufgabenträger, möglich. Zur Beantwortung von Fragen, etwa wie oft und wie lange Bürger unterwegs sind, zu welchen Zwecken diese unterwegs sind und welche Verkehrsmittel dabei genutzt werden, können der Studie klassische Mobilitätskennziffern entnommen werden, bspw. die durchschnittliche Wegezanzahl pro Person und Tag, die zurückgelegte

DUISBURG–ESSEN

Der Korridor Duisburg–Essen wurde im Frühjahr und im Herbst baubedingt mehrwöchig gesperrt. Dennoch konnte der Trend früherer Jahre fortgesetzt werden; die SPNV-Nachfrage wuchs auch 2018 im Regelbetrieb gegenüber 2016 immerhin um +3%. Seit 2010 ist die Querschnittsbelastung insgesamt um +27% gestiegen.

Zugunsten des als Bestandteil des RE-Konzepts 2017 neu geschaffenen RE 42 sowie des RE 6 lassen sich 2018 Verlagerungseffekte beobachten. Deutliche Nachfragerückgänge gegenüber 2016 verzeichnete dagegen die S 1, auch bedingt durch die schlechte Betriebsleistung. So verdreifachte sich gegenüber den Vorjahren die Zahl der Fahrten mit weniger als den geforderten Sitzplätzen.

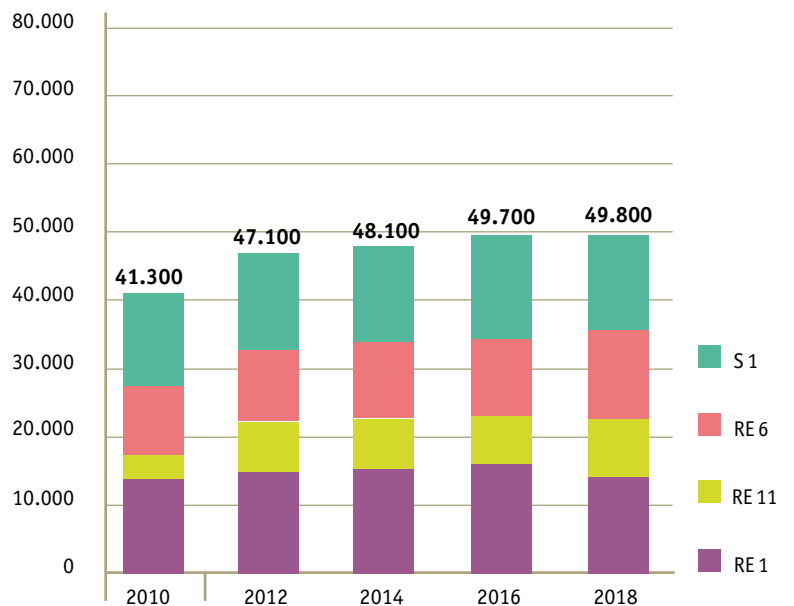
Querschnittsbelastung Duisburg–Essen 2010–2018 ø Besetzung (Mo–Fr)



ESSEN–DORTMUND

Für den Korridor Essen–Dortmund ist 2018 gegenüber 2016 eine Stagnation der Gesamtbelastung eingetreten, wesentlich bedingt durch Rückgänge der S 1. Die RE-Verkehre wiesen dagegen 2018 mit +4% zum wiederholten Mal einen Zuwachs auf, wobei auch als Folge des RE-Konzepts 2017 Verlagerungseffekte von RE 1 zugunsten von RE 6 und RE 11 auftreten. Seit 2010 ist die Querschnittsbelastung insgesamt um +20% gestiegen.

Querschnittsbelastung Essen–Dortmund 2010–2018 ø Besetzung (Mo–Fr)



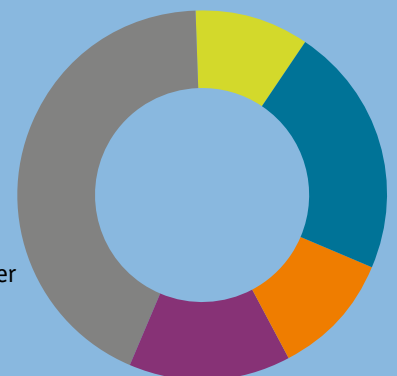
Weitere Auswertungen werden fortlaufend auf der Webseite des KC ITF NRW zur Verfügung gestellt: <http://www.kcitr-nrw.de>

Tagesstrecke pro Person oder der Modal Split in Bezug auf das Verkehrsaufkommen. Differenziertere Aussagen, etwa zum Mobilitätsverhalten einzelner Bevölkerungsgruppen, zur Verkehrsmittelwahl für einzelne Zwecke oder dem kombinierten Einsatz von Verkehrsmitteln, sind ebenfalls enthalten. Gegenüber der früheren Untersuchung 2008 ergeben sich in der MiD 2017 leichte Verschiebungen zugunsten des Umweltverbunds. Der Anteil des ÖPV (hierzu zählen in der MiD neben dem SPNV, Bus und Straßenbahn auch Fern- und Reisebusse, Fernzüge sowie Flugzeug und Taxi) am Modal Split (Anteil Wege) steigt von 8% auf 10%. Die Ergebnisse für NRW sowohl beim Modal Split als auch bei der Verkehrsmittelwahl weichen gegenüber dem Bundesdurchschnitt nur marginal ab. Als Hauptverkehrsmittel wird in NRW der ÖPV primär für Wege zur Arbeit (15%) und Ausbildung (28%) genutzt, wengleich der PKW für

Modal Split NRW Hauptverkehrsmittel

- 10% ÖPV
- 22% zu Fuß
- 11% Fahrrad
- 14% (MIV) Mitfahrer
- 43% (MIV) Fahrer

Quelle: Mobilität in Tabellen 2017



den Weg zur Arbeit rund vier Mal häufiger genutzt wird. Für Wege, die dienstlich oder in der Freizeit zurückgelegt werden, ist die Differenz zum PKW weitaus größer. Separate Auswertungen des SPNV sind nur eingeschränkt möglich.





**QUALITÄT
NAHVERKEHR**

PÜNKTLICHKEIT

MESSPUNKTPÜNKTLICHKEIT

ZUGAUSFÄLLE

HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

BAUMASSNAHMEN

KUNDENBAROMETER

SCHLICHTUNGSSTELLE NAHVERKEHR

QUALITÄT NAHVERKEHR | ERMITTLUNG DER BETRIEBSQUALITÄT

- » landesweite Vergleichbarkeit steht im Mittelpunkt
- » Definition der Qualitätskennzahlen

- » Ergebnisse sind nicht direkt mit regionalen Auswertungen vergleichbar

Im Qualitätsbericht SPNV NRW erfolgt die Bewertung der Betriebsqualität der nordrhein-westfälischen Nahverkehrslinien über die Darstellung der Pünktlichkeit und der Zugausfälle. » Diese werden über den gesamten Linienverlauf – soweit dieser NRW nicht verlässt – betrachtet. Die einzelnen Pünktlichkeits- bzw. Ausfallwerte der Verbundräume werden gemäß ihren jeweiligen Anteilen am Leistungsvolumen der Linie – den Zugkilometern – gewichtet und als Mittelwert in Form einer Pünktlichkeits- bzw. Ausfallquote für das gesamte Jahr ausgewiesen. » Durch diese landesweite Betrachtung sind die Ergebnisse des Qualitätsberichts SPNV NRW nicht direkt mit den Angaben in den Qualitätsberichten der Aufgabenträger vergleichbar. Auch bei Linienverläufen innerhalb eines einzigen Aufgabenträgergebiets ist eine Vergleichbarkeit nicht möglich. Mögliche Abweichungen entstehen durch die unterschiedlichen Ermittlungsmethoden, die im Folgenden erläutert werden.

TOLERANZZEIT UND LIEFERNACHWEISE

Im Rahmen des Verkehrsvertrags vereinbaren Aufgabenträger und EVU Pünktlichkeitsgrenzwerte zur Ermittlung der jeweiligen Pünktlichkeitsquote einer Nahverkehrslinie. Die Grenzwerte für die Pünktlichkeit liegen je nach Vertrag zwischen null und fünf Minuten. Bei einer vertraglich festgelegten Toleranzzeit von bspw. 3:59 Minuten werden Verspätungen innerhalb dieser Zeitspanne nicht als Abweichung berücksichtigt. Die Pünktlichkeitsquote gibt damit den Anteil der pünktlichen sowie innerhalb der definierten Toleranzzeit verspäteten Fahrten einer Linie wieder. Durch diese individuell definierten Toleranzzeiten werden die unterschiedlichen Rahmenbedingungen wie der Laufweg der Linien entlang eines hoch belasteten Streckenabschnitts oder mögliche Störfaktoren wie Anschlussverknüpfungen berücksichtigt. Für den Qualitätsbericht SPNV NRW bleiben die vertraglich vereinbarten Toleranzzeiten unberücksichtigt. Zur landesweiten Vergleichbarkeit der Pünktlichkeitsquoten wird eine » einheitliche Toleranzzeit von 3:59 Minuten als Berechnungsgrundlage definiert. Die vertraglich vereinbarte Leistung bestätigt ein EVU gegenüber dem Aufgabenträger in Form von monatlichen Liefernachweisen. Über diese Liefernachweise können Störungen, die zu einer Abweichung der vereinbarten Pünktlichkeit führen und nicht im Verschulden des EVU liegen, für eine Korrektur der Pünktlichkeitsquote berücksichtigt werden, damit eine vertraglich vereinbarte Strafe (Pönale) nicht wirksam wird. Gründe hierfür können sowohl Kapazitätsengpässe der Strecke infolge unterjähriger Baustellen und Umleiterverkehre als auch verspätete Abfahrten aufgrund des Wartens auf Anschlussverkehre sein.

- » einheitliche Toleranzzeit von 3:59 Minuten

- » einheitliche Methode zur Ermittlung der Zugausfallquoten

» Für den Qualitätsbericht SPNV NRW werden keine Korrekturen durch Liefernachweise bei der Ermittlung der landesweiten Pünktlichkeitsquote berücksichtigt. Zudem haben Zugausfälle keinen Einfluss auf die Pünktlichkeitsstatistik, da diese als eigenes Bewertungskriterium erhoben werden.

VORHERSEHBARE KOMPLETT- UND TEILAUSFÄLLE VON ZÜGEN

Komplett- und Teilausfälle von Zügen sowie ausgefallene Leistungen bei Umleitungen und Verspätungen über Takt erfasst die Zugausfallquote. Sie setzt sich zusammen aus vorhersehbaren und nicht vorhersehbaren Zugausfällen, die sich in ihren Ursachen wie auch der möglichen Kompensation des Ausfalls unterscheiden. Eine häufige Ursache für vorhersehbare Ausfälle sind Einschränkungen der Infrastrukturverfügbarkeit durch Maßnahmen der Instandhaltung oder des Aus- und Neubaus. Diese Einschränkungen werden den Aufgabenträgern und den EVU im Vorfeld durch den Infrastrukturbereiter mitgeteilt, sodass i.d.R. mit ausreichendem Vorlauf eine Kompensation der ausgefallenen Leistung geplant werden kann. Dazu werden von den EVU in Abstimmung mit den Aufgabenträgern oftmals Ersatzverkehre in Form von Zügen oder Bussen eingerichtet. Die Fahrgäste werden über die Einschränkungen informiert. Personelle Engpässe der Lok- bzw. Triebfahrzeugführer bei den EVU sind zudem ein wachsendes Problem. Diese Engpässe können nicht nur zum Ausfall einzelner Fahrten (siehe unvorhersehbare Zugausfälle) führen, sondern auch zu einer geplanten Angebotseinschränkung (bspw. Studenttakt anstatt Halbstudenttakt) einer oder mehrerer Linien.

UNVORHERSEHBARE AUSFÄLLE

Durch u.a. organisatorische Probleme der EVU oder technische Störungen der Infrastruktur treten hingegen kurzfristig unvorhersehbare Ausfälle auf. Die Bewertung ausgefallener Züge – im Sinne des Verkehrsvertrags – kann ebenso wie bei der Pünktlichkeitsquote zwischen dem EVU und dem Aufgabenträger über die monatlichen Liefernachweise individuell festgelegt werden. Die Kompensation durch Ersatzzüge, wengleich Einbußen beim Komfort und der Sitzplatzkapazität möglich sind, wird in der Regel nicht als Ausfall gewertet. Darüber hinaus sind in Abhängigkeit der jeweiligen Ausfallursachen individuelle Behandlungen je Verkehrsvertrag möglich. » Daher wird im Qualitätsbericht SPNV NRW eine einheitliche Methode zur Ermittlung der Zugausfallquoten angewendet, um einen landesweiten Vergleich dieser zu ermöglichen. Im Sinne des Fahrgastes werden dabei lediglich Ersatzzüge als Kompensation berücksichtigt (siehe Folgeseite).

VORHERSEHBARE ZUGAUSFÄLLE

NICHT VORHERSEHBARE ZUGAUSFÄLLE

Definition

Sind im Vorfeld bekannt, sodass eine Kompensation der Ausfälle planerisch vorbereitet werden kann.

Treten sehr kurzfristig auf, sodass die Einschränkungen nur bedingt kompensiert werden können.

Ursachen

- Baustellen/Arbeiten an Gleisen, Weichen, Oberleitungen, Stellwerken, Bahnhöfen etc.
- Angebotseinschränkung infolge fehlender Lok-/Triebfahrzeugführer

- Extreme Witterungsverhältnisse
- Schäden an der Strecke/am Fahrzeug
- Mangelhafte Fahrzeugbereitstellung/ Personaldisposition durch das EVU
- Kabeldiebstahl
- Personunfälle

Ersatzmaßnahmen / Kompensation

In Abhängigkeit der Baumaßnahme werden zur Kompensation häufig Ersatzverkehre durch Ersatzzüge oder Busse (Schienenersatzverkehr [SEV]) eingesetzt.

Eine Kompensation der Ausfälle durch Ersatzzüge ist in der Regel nicht möglich. In Abhängigkeit der Reaktionsmöglichkeiten kann ein Notverkehr mit Bussen eingesetzt werden.

Darüber hinaus kann der Fahrgast im Rahmen der Mobilitätsgarantie NRW ab 20 Minuten Verspätung ein Taxi für die Weiterfahrt nutzen (www.mobigarantie-nrw.de).

Information des Kunden

Die Ausfälle und mögliche Ersatzverkehre oder alternative Fahrwege können dem Fahrgast frühzeitig kommuniziert werden.

Die Ausfälle können dem Fahrgast nur kurzfristig, i.d.R. nicht bevor dieser seinen Weg beginnt, kommuniziert werden. Für Streckensperungen an wichtigen Korridoren in NRW existieren sog. Störfallkonzepte mit fest definierten Umleitungen und alternativen Fahrwegen.

Was wird gewertet?

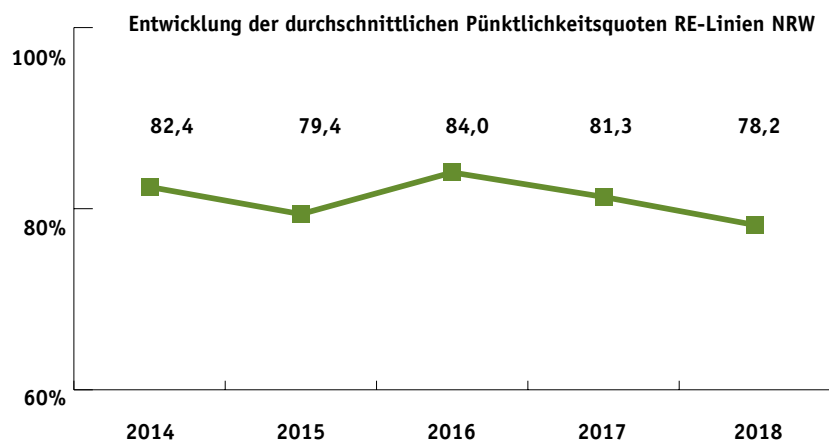
Komplettausfall (Start- bis Zielstation); Teilausfälle (Abweichende Start- und/oder Zielstation im Linienverlauf); Umleitung (Abweichende Linien, ggf. mit Ausfall einzelner Unterwegshalte der Linie); Verspätung über Takt (Verspätung > Abfahrtszeit des nachfolgenden Taktzugs der Linie)

Was wird nicht gewertet?

Ersatzzüge fließen nicht in die Quotenberechnung ein, da ein Weiterfahren mit dem Zug möglich ist.



Der RE 82 (hier in Altenbeken) kann im Jahresdurchschnitt 2018 die höchste Pünktlichkeitsquote der RE-Linien erreichen.



» Negativer Trend der RE-Pünktlichkeitsquoten geht weiter

» Unwetter stören Betriebsablauf des RE 12 und RE 22 auf der Eifelstrecke
» Überlastete Schienenwege (ÜLS) beeinträchtigen die nachfragestarken RE-Linien

Nur noch 78,2% aller Fahrten der in Nordrhein-Westfalen angebotenen Regionalexpresslinien erreichten ihr Ziel 2018 pünktlich – dies stellt den niedrigsten Wert seit 2010 dar. » Der deutlich negative Trend der letzten zwei Jahre wird damit fortgeschrieben. Die überlasteten Schienenwege (ÜLS) in NRW beeinflussen in hohem Maß insbesondere die Pünktlichkeit der lang laufenden Rückgratlinien, die weite Abschnitte auf den überlasteten Strecken zwischen Rhein und Ruhr zurücklegen.

WIEDERKEHRENDE ENGPÄSSE

Die Pünktlichkeitsquoten der Linien RE 5 und RE 1 belegen dieses Problem sehr anschaulich. Mit 54,5% (RE 5) und 58,8% (RE 1) gelten die Linien als die zweit- und drittunpünktlichsten Regionalexpresslinien in ganz NRW. » Beide verkehren einen Großteil ihres Verlaufs auf dem fast durchgängig als ÜLS gekennzeichneten Abschnitt zwischen Remagen-Köln-Düsseldorf-Duisburg. Neben den bereits genannten Linien müssen der RE 11 und RE 6 ebenfalls lange Strecken über den stark belasteten Hauptkorridor Dortmund-Essen-Duisburg und weiter Richtung Düsseldorf zurücklegen. Nur gut zwei Drittel aller Fahrten dieser Linien erreichen ihr Fahrtziel mit unter vier Minuten Verspätung (RE 11: 68,9%; RE 6: 70,1%).

Der einzige Nahverkehrsbus, der Nordrhein-Westfalen mit Belgien verbindet, der von der SNCB betriebene RE 29, weist mit einer Pünktlichkeitsquote von 53,0% den schlechtesten Wert aller Regionalexpresslinien auf. Zurückzuführen ist dies auf die Tatsache, dass die Linie mit der Endstation Aachen nur einen Messpunkt in NRW aufweist. Zusätzlich wurden 2018 auf belgischer Seite mehrere Baumaßnahmen durchgeführt. Durch das Minus von fast 15 PP im Vergleich zum Vorjahr fällt die Linie ungefähr auf den Wert aus dem Jahr 2015, als ebenfalls großflächige Baumaßnahmen im belgischen Abschnitt stattfanden. » Im Jahr 2018 verzeichneten die beiden auf der Eifelstrecke fahrenden Regionalexpresslinien RE 12 und RE 22 einen deutlichen Rückgang ihrer Pünktlichkeitsquoten. Der RE 12 sank um 5,5 PP auf eine Pünktlichkeitsquote von 80,9%, der RE 22 sogar um 11,1 PP auf 74,5%. Neben einer komplexen Linienführung – Fahrten aus Euskirchen müssen Richtung Köln im nördlichen Bahnhofskopf in Hürth-Kalscheuren die Schienenpersonenverkehre Richtung Bonn niveaugleich kreuzen und in Richtung Köln einfädeln – erschwerten extreme Wetterereignisse den Betrieb. So führten bspw. Unwetter im Juni 2018 dazu, dass Erdbeben in Rheinland-Pfalz unter anderem Infrastruktur

beschädigten und den Wilsecker Tunnel blockierten. Einen weiteren auffälligen Rückgang der Pünktlichkeitsquote zeigt der Wupper-Express (RE 4) zwischen Aachen und Dortmund auf. Um 7,7 PP sank die Pünktlichkeitsquote auf einen Jahreswert in Höhe von 66,3 %; damit liegt die Quote deutlich unter den Werten der vergangenen Jahre. Der ebenfalls über die Wupper-Achse verkehrende RE 7 liegt mit 70,4 % auch deutlich unter dem Durchschnittswert aller RE-Linien. » Beide Linien sind durch die hohe Kapazitätsauslastung und enge Zugfolge des im Mischverkehr mit dem Fernverkehr und Güterverkehr befahrenen Abschnitt betroffen. Besonders problematisch ist, dass der RE 7 die Verspätung in den Knoten Köln weiterträgt bzw. bereits mit Verspätungen aus diesem auf den Wupperkorridor einfährt.

BESSERE BETRIEBSQUALITÄT AUF DEN AUSSENÄSTEN

Die beste Pünktlichkeitsquote aller nordrhein-westfälischen Regionalexpresslinien wies 2018 der RE 82 auf. Der von der eurobahn betriebene RE erreicht eine Pünktlichkeitsquote von 90,8 %. Das konstant hohe Pünktlichkeitsniveau dieser Linie der letzten Jahre beruht auf dem kurzen Laufweg und der Möglichkeit, kreuzungsfrei in den Hauptbahnhof Bielefeld ein- und ausfahren zu können.

Der RE 99 (Hessische Landesbahn: 90,4 %) und der RE 18 (DB Regio AG: 89,3 %) gelangen ebenfalls sehr pünktlich an ihr Ziel. » Beide Linien bedienen dabei Regionen, welche nicht an die überlasteten Strecken des Hauptkorridors grenzen, sondern Siegen mit Frankfurt bzw. Herzogenrath mit Heerlen verbinden. Erwähnenswert ist jedoch, dass die RE-Linie 18 gegenüber dem Vorjahr an Pünktlichkeit eingebüßt hat. Dieser Umstand ist auf Bauarbeiten an den Oberleitungen im Zuge der Elektrifizierung für den grenzüberschreitenden Verkehr Aachen-Maastricht zurückzuführen. Aufgrund baustellenbedingter Verspätungen ergaben sich Störungen auf dem eingleisigen Streckenabschnitt.

» Wupperstrecke hat hohe Kapazitätsauslastung
» RE-Verbindungen in Regionen abseits der Hauptachsen weisen i.d.R. höhere Pünktlichkeitswerte auf

Überlastete Schienenwege liegen gemäß § 55 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) dann vor, wenn bei der Erstellung des Netzfahrplans beantragten Zugtrassen eines EVU nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann. Auch Schienenwege, bei denen abzusehen ist, dass ihre Kapazität in naher Zukunft nicht ausreichen wird, sind unverzüglich durch den Infrastrukturbetreiber gegenüber der Regulierungsbehörde und der zuständigen Aufsichtsbehörde als überlastet zu erklären und zu veröffentlichen.

Trotz der Laufwegverkürzung im Dezember 2016 erreicht beim RE 5 auch 2018 nur ca. jede zweite Fahrt ihr Ziel pünktlich.



Auf den beiden vorherigen Seiten wurden bereits die allgemeinen Pünktlichkeitsquoten der in NRW verkehrenden Regional-express-Linien analysiert. Da RE-Linien häufig einen langen Laufweg in Kombination mit hohen Fahrgastzahlen aufweisen, bestehen an verschiedenen Stellen im Linienverlauf Risiken für Verspätungen. Insbesondere für die Linien auf den Hauptstrecken entlang der großen Eisenbahnknoten sind zudem die Möglichkeiten für Fahrzeitpuffer, die gezielt zum Verspätungsabbau eingesetzt werden können, im Rahmen der Fahrplankonstruktion gering. Aus diesem Grund ermöglicht die Analyse der Ankunftszeitpunkte an einzelnen Messpunkten einer Linie detaillierte Informationen über Streckenabschnitte mit großen Verspätungsrisiken oder Erholungsphasen im Fahrtverlauf einer Nahverkehrslinie. Im Anschluss daran können Aussagen über die Ursachen und Probleme für etwaige Verspätungsgründe getroffen werden. Dazu zählen beispielsweise zeitlich knappe Fahrplankonstruktionen oder dispositive Einflüsse aufgrund von Zugfolgekonflikten mit dem Fernverkehr. Dargestellt werden die im Verkehrsvertrag definierten Messpunkte ausgewählter Linien je Fahrtrichtung. Dabei ist die jeweilige Ankunftszeit je Messpunkt entscheidend.

RE 1

Auffällig am Verlauf der Messpunktpünktlichkeiten des RE 1 ist, dass es im Fahrtverlauf Richtung Hamm kaum Erholungspotenziale gibt. Der Verspätungsaufbau zwischen Köln – Düsseldorf resultiert dabei häufig aus Überholungen durch verspätete Fernverkehrszüge. Dies geschieht sowohl am Kölner Hauptbahnhof als auch in Leverkusen Mitte. Der Pünktlichkeitseinbruch ab Duisburg hat in der Regel die gleichen Gründe: Bereits verspätete RE 1-Züge werden von weniger verspäteten IC in Richtung Norden überholt und müssen deshalb warten. Darüber hinaus verkehrt der RE 1 weite Strecken seines Linienverlaufs auf einem überlasteten Schienenweg und war in den Ferienzeiträumen 2018 in gleicher Weise von den Streckensperrungen betroffen wie der RE 6. In Fahrtrichtung Aachen kommt es in Dortmund häufig zu Konflikten mit zu spät bereitgestellten Fernverkehrszügen. Diese zu Fahrtbeginn einmal aufgetretenen Verspätungen können bis Düsseldorf aufgrund der engen Zugfolge und hohen Streckenauslastung nicht wieder kompensiert werden. Nicht mal jeder zweite RE 1 erreicht Düsseldorf Hbf mit unter vier Minuten Verspätung. In Köln Hbf haben mehr als 20% der Fahrten eine Verspätung von über elf Minuten.

RE 5

Der RE 5 stellt die unpünktlichste RE-Linie in dieser Untersuchung der Messpunktpünktlichkeit dar. Aus Rheinland-Pfalz kommend sind am Messpunkt Bonn-Bad Godesberg bereits über die Hälfte der Fahrten verspätet. Verspäteter Fernverkehr aus Koblenz (IC-Linie 30/31) sowie zusätzliche ICE-Fahrten auf der linksrheinischen Strecke (aufgrund der im vergangenen Jahr zeitweisen Sperrung der Schnellfahrstrecke Köln – Frankfurt) führen auf diesem Engpass häufig zu Verspätungen. Die hohe Streckenauslastung mit dichter Zugfolge bietet nur geringe Möglichkeiten der Erholung. Verbesserungen gelingen

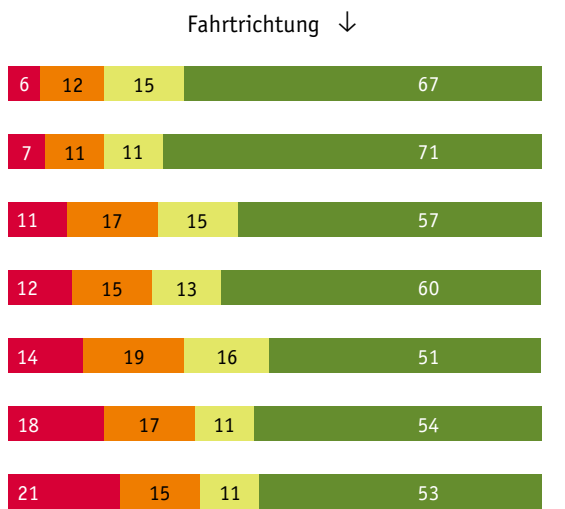
erst ab Duisburg, sodass bis zum Endpunkt in Wesel immerhin 66% der Fahrten ihr Ziel pünktlich erreichen. Eine kurze Wendezeit in Wesel, Abhängigkeiten mit dem Güterverkehr sowie ein erhöhtes Bauaufkommen auf der Betuweroute sorgen in Gegenrichtung dafür, dass in Duisburg bereits 24% der Ankünfte verspätet sind. Der weitere Fahrtverlauf führt die Linie auf einem bis Remagen als durchgehend überlastetem Schienenweg ausgewiesenem Streckenabschnitt Richtung Koblenz. Den letzten Messpunkt in NRW (Bonn-Bad Godesberg) erreichen nur 39% aller Fahrten pünktlich, dieser Wert liegt damit nochmals niedriger als im Vorjahr (41%).

RE 6

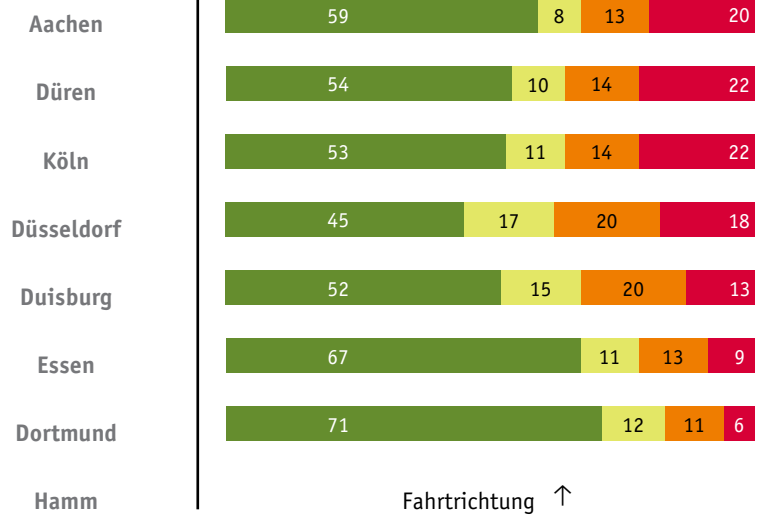
Auch die Pünktlichkeitswerte des RE 6 sind 2018 nicht zufriedenstellend. Am Flughafen Köln/Bonn beginnend erreichen den Kölner Hauptbahnhof bereits 27% aller Fahrten verspätet. Grund für die verspäteten Ankünfte sind Konflikte im Zulauf auf den überlasteten Knoten Köln. In Duisburg hingegen sind bereits wieder 86% der Ankünfte pünktlich. Dabei profitiert der RE 6 von einer längeren Standzeit im Düsseldorfer Hauptbahnhof. In Dortmund hingegen kam es 2018 zu Verspätungen aus Umleitungen während der Streckensperrung Duisburg – Essen. Jedoch lässt die vorhandene Streckenkapazität auch im Regelbetrieb wenig Spielraum, um Verspätungen ab Duisburg auf dem Weg durch das Ruhrgebiet abzubauen. Die niedrigste Pünktlichkeitsquote des gesamten Linienverlaufs hat der RE 6 mit 53% in Bielefeld, dies ist auf negative Beeinflussungen durch den Fernverkehr zurückzuführen. So kommt es immer wieder zu Konflikten mit verspäteten Zügen der ICE-Linie 10 in Richtung Berlin. Aufgrund fehlender Überholungsmöglichkeiten im Streckenverlauf, eine Überholung zwischen Hamm und Neubeckum ist nicht möglich, wird der RE 6 häufig in Hamm zurückgehalten. Im Raum Ostwestfalen können Verspätungen im Bereich von vier bis elf Minuten teilweise abgebaut werden, größere Verspätungen werden jedoch bis zum Linienende in Minden mitgetragen.

In Gegenrichtung erreichen den ersten Messpunkt in Bielefeld nur noch zwei Drittel aller Fahrten pünktlich. Dies liegt neben der stark belasteten Strecke unter anderem darin begründet, dass aufgrund von Fahrzeugmängeln ein Umlauf und somit die Standzeit in Minden von 56 Minuten ausfiel. Somit sind Verspätungen in der Ankunft direkt auf die Gegenrichtung übertragen worden. Der Pünktlichkeitseinbruch zwischen Essen – Duisburg stammt, neben der hohen Streckenauslastung und einer dichten Zugfolge auf der Strecke, zum Teil aus Umleitungen während der Bauphasen 2018. So verkehrten die Fahrten ab Dortmund ohne Halt in Essen über die Strecke der ehemaligen Köln-Mindener Eisenbahn bis Duisburg. Aufgrund der vielen umgeleiteten Verkehre wies diese Strecke jedoch eine sehr hohe Belastung auf. Der Verspätungsabbau in Neuss ist auf die lange Standzeit von zehn Minuten in Düsseldorf zurückzuführen.

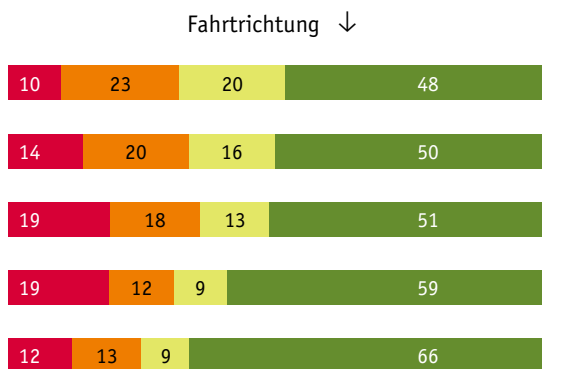
RE 1: Fahrtrichtung Aachen – Hamm



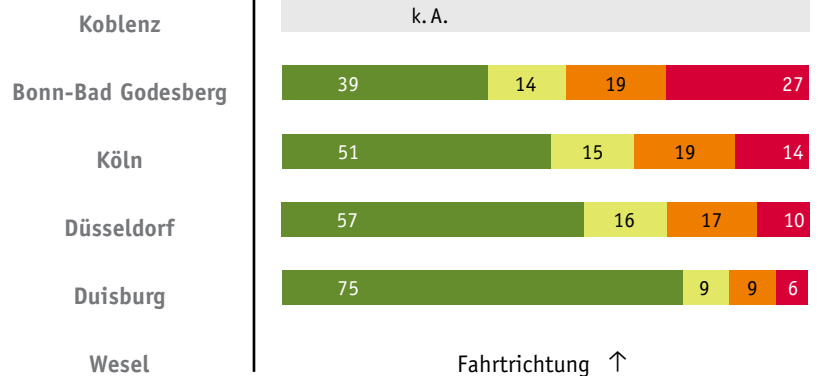
RE 1: Fahrtrichtung Hamm – Aachen



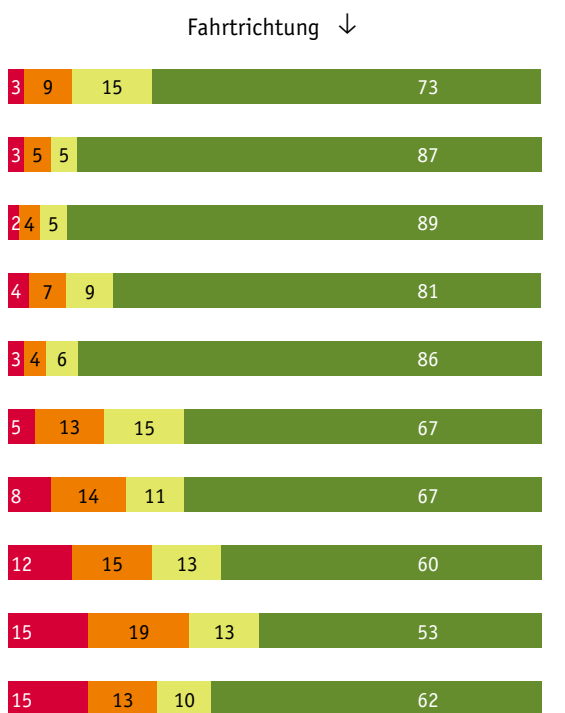
RE 5: Fahrtrichtung Koblenz – Wesel



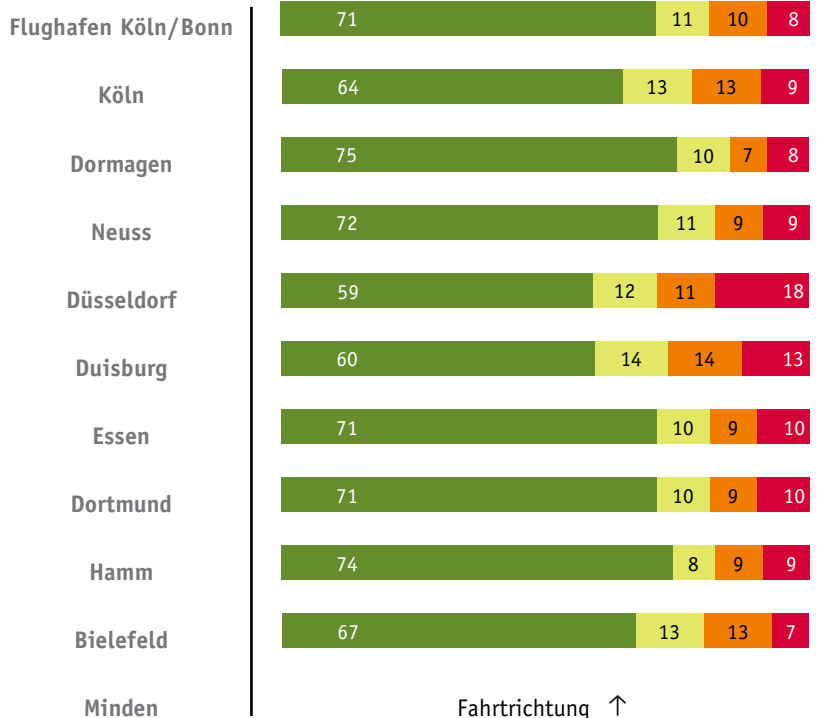
RE 5: Fahrtrichtung Wesel – Koblenz



RE 6: Fahrtrichtung Minden – Flughafen Köln/Bonn



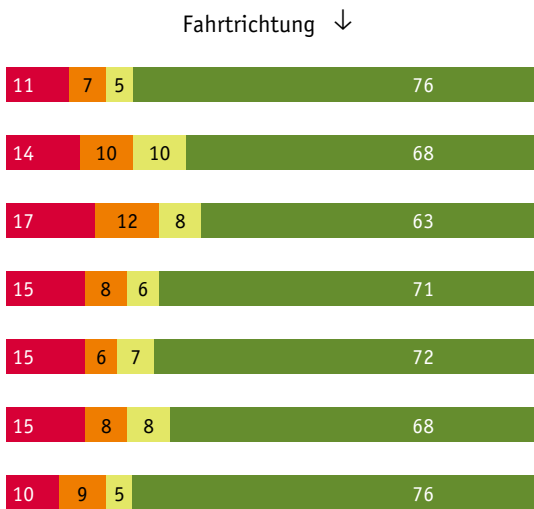
RE 6: Fahrtrichtung Flughafen Köln/Bonn – Minden



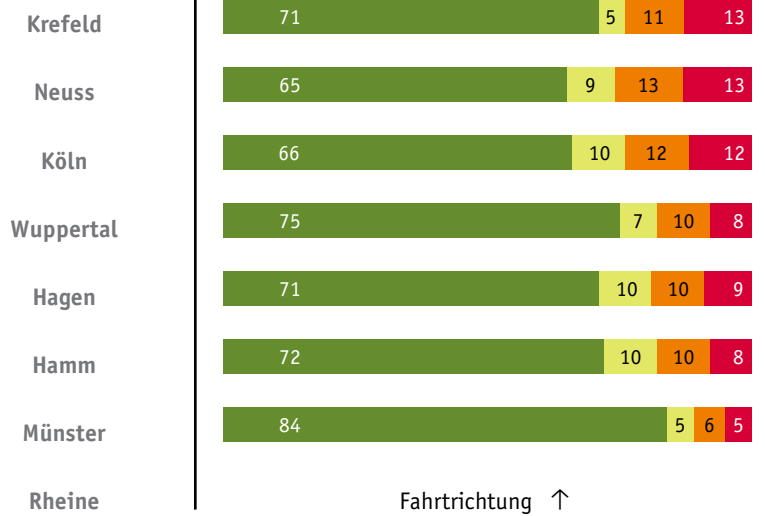
0:00-3:59 Min. 4:00-5:59 Min. 6:00-10:59 Min. > 11 Min.

Pünktlichkeit je Messpunkt | Angaben in %

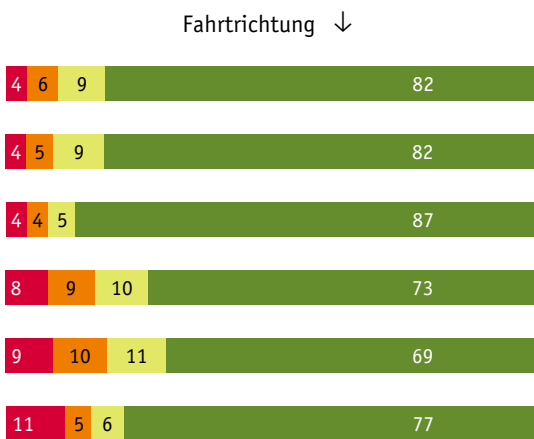
RE 7: Fahrtrichtung Krefeld – Rheine



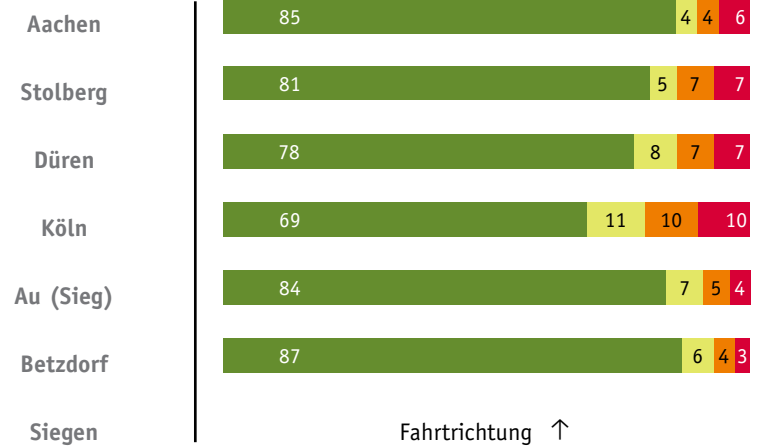
RE 7: Fahrtrichtung Rheine – Krefeld



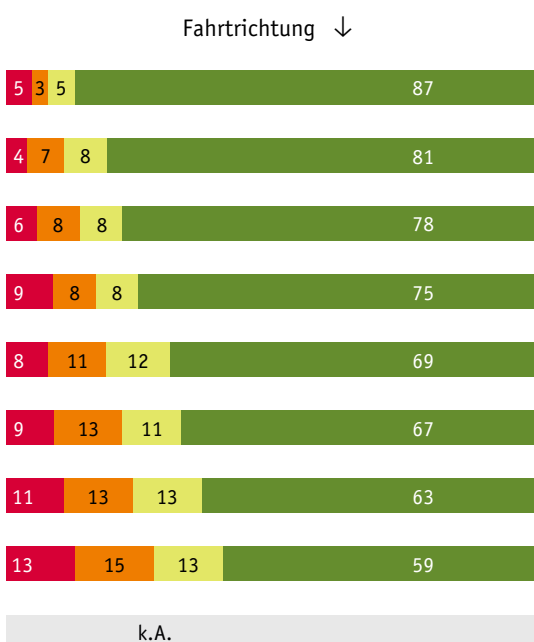
RE 9: Fahrtrichtung Aachen – Siegen



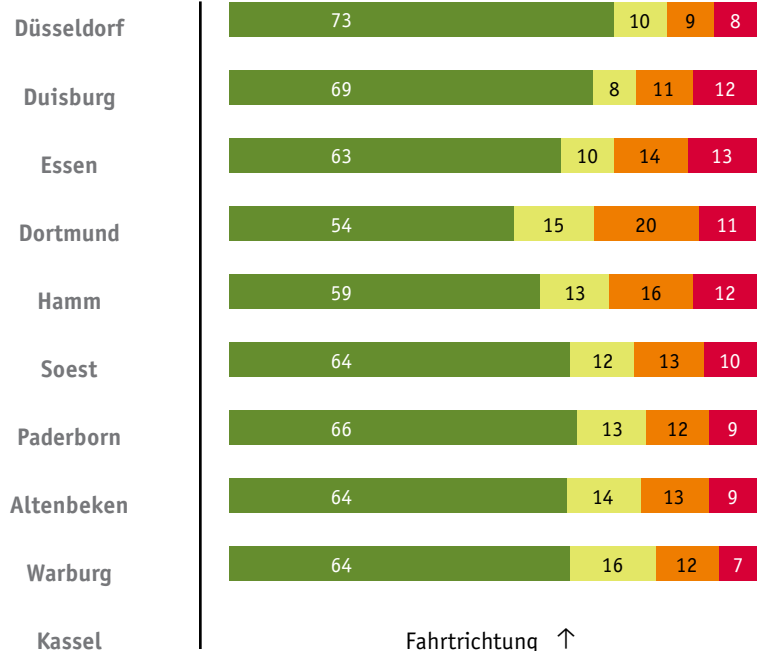
RE 9: Fahrtrichtung Siegen – Aachen



RE 11: Fahrtrichtung Düsseldorf – Kassel



RE 11: Fahrtrichtung Kassel – Düsseldorf



■ 0:00-3:59 Min.
 ■ 4:00-5:59 Min.
 ■ 6:00-10:59 Min.
 ■ > 11 Min.
 Pünktlichkeit je Messpunkt | Angaben in %

RE 7

Die Pünktlichkeit des RE 7 steht weiterhin in starker Abhängigkeit mit anderen Linien des Fern- und Nahverkehrs. So führen verspätete Fernverkehre der ICE-Linie 10 sowie IC-Linien 31 und 55 insbesondere im Abschnitt zwischen Köln und Wuppertal in beiden Fahrtrichtungen immer wieder zu ungeplanten Überholungen und Zeitverlusten. Im Bereich von Köln Messe/Deutz gibt es darüber hinaus Konflikte mit dem häufig verspäteten RE 5.

Im Linienverlauf Richtung Münsterland fällt auf, dass bereits fast ein Viertel aller Fahrten verspätet Neuss Hbf erreichen. 11% aller Züge haben beim ersten Messpunkt bereits über elf Minuten Verspätung. Grund hierfür ist eine verspätete Abfahrt in Krefeld, da der RE 7 dort nur eine planmäßige Wendezeit von elf Minuten aufweist. 13% der Fahrten erreichen Krefeld jedoch bereits mit einer Verspätung von über elf Minuten, ein Verspätungsabbau ist folglich nicht möglich, Verspätungen übertragen sich auf die Weiterfahrt.

In Fahrtrichtung Krefeld nimmt die Pünktlichkeit mit Ausnahme zwischen Hagen und Wuppertal bzw. im Zulauf auf Krefeld beständig ab. Wobei in Krefeld lediglich Verspätungen bis zu 11 Minuten reduziert werden können, höher verspätete Fahrten nicht. Im Zulauf auf die Knoten Hamm und Köln ist die Zunahme der Verspätungen besonders stark. Neuss Hbf erreichen weniger als zwei Drittel aller Fahrten pünktlich.

RE 9

Die allgemeine Pünktlichkeitsquote des RE 9 ist im Vergleich zum Vorjahr um 6,5 PP auf 78,9% gefallen. Dies spiegelt sich auch in den Werten der Messpunktpünktlichkeiten wider. In Fahrtrichtung Siegen ist dabei zum einen die deutlich geringere Ankunftszeit in Düren bzw. Stolberg auffällig, was auf eine verspätete Abfahrt in Aachen schließen lässt. Die dadurch gestiegenen Verspätungswerte lassen sich im Fahrtverlauf bis Siegen nicht mehr in vollem Maße ausgleichen, wodurch sich die Änderungen im Vergleich zum Vorjahr erklären lassen.

Zum anderen ist in beiden Richtungen ein Pünktlichkeitseinbruch zwischen Köln und Au (Sieg) festzustellen. Dies ist unter anderem auf die eingleisigen Streckenteilabschnitte zwischen Blankenberg – Merten (Sieg) und bei Schladern (Sieg) zurückzuführen. Darüber hinaus wurde der Fahrplan des RE 9 auf spurtstarke Talent Triebzüge ausgelegt, aufgrund der stark gestiegenen Fahrgastzahlen kommen jedoch immer häufiger lokbespannte Doppelstockwagen zum Einsatz, welche laut einer vom KC ITF NRW und NWL beauftragten Betriebsqualitätsanalyse die geplanten Fahrtzeiten nicht beständig einhalten können. So kommt es immer wieder vor, dass Fahrgäste in Siegen den Anschlusszug Richtung Frankfurt verpassen.

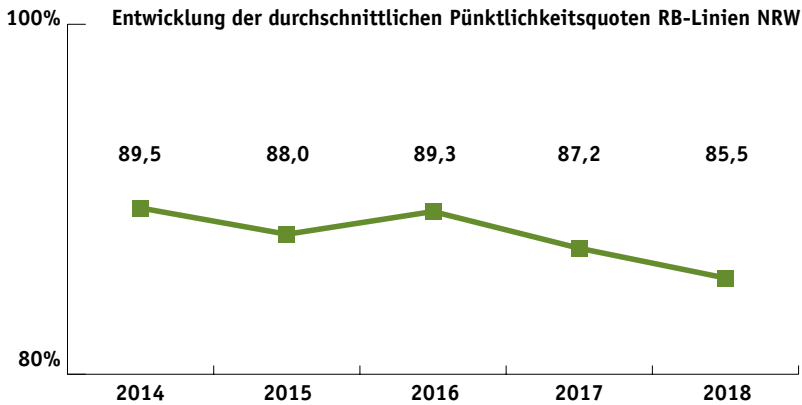
In Richtung Aachen können viele Fahrten ab Köln Verspätungen abbauen. Dies ist zum einen durch eine zwölfminütige Standzeit am Hauptbahnhof Köln, als auch einen zum Teil viergleisigen Ausbau der Strecke bis Düren bedingt.

RE 11

Die Messpunktpünktlichkeiten des RE 11 in Richtung Hessen lassen klar erkennen, dass Verspätungen aus dem Ruhrgebiet kommend im weiteren Fahrtverlauf nicht abgebaut werden können. Es tritt sogar das Gegenteil ein, die Verspätungen wachsen mit jedem passierten Messpunkt weiter an. Daraus ist zu schließen, dass für Erholungen im Regelbetrieb die Fahrzeitreserven fehlen, um kleinere Unregelmäßigkeiten und Verspätungsübertragungen auffangen zu können. Neben den stark ausgelasteten Strecken im Ruhrgebiet litt die Betriebsqualität auch im westfälischen Abschnitt. Im Abschnitt Paderborn – Warburg kam es im gesamten Jahr 2018 immer wieder zu Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf die Pünktlichkeit. Ein weiterer Faktor sind Probleme bei der Fahrzeugbereitstellung, die auch 2018 angehalten haben. Wenn der RE 11 lediglich in Einfachtraktion verkehrte, kam es gerade in der Hauptverkehrszeit im Ruhrgebiet aufgrund der geringen Kapazitäten (200 anstatt 400 Sitzplätze) zu Verzögerungen beim Fahrgastwechsel und Haltezeitüberschreitungen.

Von Kassel nach NRW verkehrend haben in Warburg bereits über ein Drittel der Fahrten mindestens vier Minuten Verspätung, 7% der Fahrten weisen eine Verspätung von über elf Minuten auf. Zwei der täglichen sieben Leistungen haben in Kassel lediglich eine Wendezeit von sieben Minuten. Bei Verspätungen aus der Hinfahrt starten die Rückfahrten aus diesem Grund häufig verspätet und tragen die Verspätungen aus der vorherigen Fahrt in die Gegenrichtung. Weitere Probleme entstehen am Bahnhof Hamm, hier kreuzt der RE 11 aus Soest kommend höhengleich mehrere Gleise, sodass die Einfahrt nicht immer direkt freigegeben werden kann. Die Messpunktdaten zeigen einen Einbruch der pünktlichen Fahrten zwischen Soest und Hamm um 6 PP. Da auch die Ausfahrt in Richtung Dortmund nicht kreuzungsfrei erfolgt, können selbst planmäßige Abfahrten aufgrund von Trassenkonflikten regelmäßig nicht pünktlich starten. Am Ziel in Düsseldorf hingegen ist zu erkennen, dass die Trasse des RE 11 ab Dortmund aufgrund geringerer Zugfolgen Möglichkeiten zur Erholung und dem Abbau von Verspätungen ermöglicht.

QUALITÄT NAHVERKEHR | PÜNKTLICHKEIT REGIONALBAHN



Die pünktlichste Regionalbahn 2018 in NRW: die RB 96 (Hellertal-Bahn), hier im Bahnhof Betzdorf.

» Pünktlichkeitsquote der Regionalbahnen erreicht neuen Tiefpunkt

» Die linke Rhein-strecke ist ein überlasteter Schienenweg (ÜLS) und beeinträchtigt die Pünktlichkeit mehrerer Linien

» Eigene Infrastruktur ohne parallele Verkehre ermöglicht den Regionalbahnen hohe Pünktlichkeiten

Die Pünktlichkeit der Regionalbahnlinien in NRW entwickelte sich auch im Jahr 2018 negativ. Nachdem 2017 mit einer Pünktlichkeitsquote von 87,2% ein neuer Tiefstwert seit Beginn der Erfassung der Daten durch das KC ITF im Jahr 2010 erreicht wurde, » verkehrten im letzten Jahr nur noch 85,8% aller RB-Linien pünktlich. Innerhalb von zwei Jahren sank die Pünktlichkeitsquote damit um 3,5 PP. Die mit Abstand unpünktlichste Linie ist mit einer Pünktlichkeitsquote von nur 60,0% die von der eurobahn betriebene RB 71 zwischen Bielefeld und Rahden. Das Konzept der betrieblichen Durchbindung im Bahnhof Bielefeld auf die RB 67 (Pünktlichkeitsquote: 74,5%) birgt erhebliche Verspätungsrisiken. So verkehren beide Linien einen Großteil ihres Laufwegs auf eingleisigen Strecken, bei denen sich Verspätungen schnell auf die Gegenrichtung übertragen. Aufgrund der im Abschnitt Rahden-Bünde sehr alten Netzinfrastruktur treten vermehrt Störungen auf. Darüber hinaus häufen sich im Abschnitt Bünde-Bielefeld Konflikte mit den dort verkehrenden Fernverkehrslinien. Unterschiedliche Netzzuständigkeiten (DB Netz Nord und DB Netz West) auf dem sensiblen Abschnitt der Schweichelner Kurve führen zudem zu kommunikativen Problemen bei den Stellwerken und die seit Juni 2018 andauernden Brückenbauarbeiten in Bielefeld zu weiteren Pünktlichkeitseinbrüchen; dies erklärt auch die deutliche Verschlechterung der RB 71 im Vergleich zum Vorjahr (-14,6 PP). Die RB 67 hingegen erfährt im Abschnitt Bielefeld-Gütersloh-Rheda-Wiedenbrück häufig selbst Konflikte mit der ICE-L10. Durch die Ausweitung des Fernverkehrsangebots auf diesem Korridor ist eine weitere Zunahme von Konflikten mit dem Nahverkehr auf

diesem Abschnitt zu erwarten. Hier wäre eine Lösung durch den umfassenden Ausbau der parallel verlaufenden Güterbahnstrecke für den Nahverkehr möglich.

» Ein weiterer Engpass für den SPNV in NRW ist die als überlasteter Schienenweg ausgewiesene linke Rheinstrecke. Der über 40 km lange Abschnitt zwischen Hürth-Kalscheuren und Remagen gilt als Hauptgrund für die stark verspätungsanfälligen Regionalbahnlinien RB 26 (trans regio: 68,5%), RB 30 (DB Regio AG: 71,5%) und RB 48 (National Express: 76,5%). Aufgrund eines Böschungsbrandes entlang der Schnellfahrstrecke Köln-Frankfurt im August 2018 und eines ICE-Fahrzeugbrandes im Oktober 2018 mussten umgeleitete Fernverkehre zeitweise über die bereits überlastete linke Rheinstrecke umgeleitet werden. Diese zusätzlichen Fahrten wirkten sich deutlich auf den Nahverkehr aus. Sie trugen unter anderem dazu bei, dass sich die Pünktlichkeit der RB 26 im Jahresdurchschnitt um -8,6 PP, der RB 30 um -6,5 PP und der RB 48 um -3,5 PP verringerte.

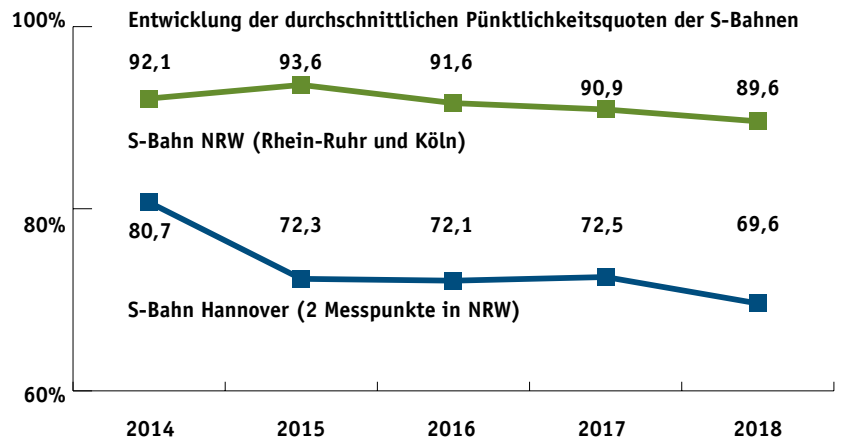
» Die pünktlichsten RB-Linien 2018 waren die RB 96 (Hessische Landesbahn: 99,3%), RB 92 (Hessische Landesbahn: 97,1%) und RB 54 (DB Regio AG: 96,9%). Insgesamt gelang es nur bei zehn der 56 RB-Linien, einen Qualitätszuwachs im Vergleich zum Vorjahr hinsichtlich der Pünktlichkeit zu erzielen. Hervorzuheben sind dabei die RB 94 mit +6,1 PP (Kurahessenbahn: 81,6%), RB 66 mit +3,4 PP (eurobahn: 91,2%) und RB 32 mit +2,7 PP (Abellio Rail NRW: 93,9%).

QUALITÄT NAHVERKEHR | PÜNKTLICHKEIT S-BAHN

Die S-Bahnen stellen auch 2018 – wie in den Vorjahren – die pünktlichste Produktgruppe im nordrhein-westfälischen SPNV dar. Wie bei den beiden zuvor untersuchten Produktgruppen ist jedoch auch hier ein Rückgang der Pünktlichkeit festzustellen. » Im vergangenen Jahr erreichten nur noch 89,6% der Fahrten in NRW ihr Ziel mit weniger als vier Minuten Verspätung. Damit ging die Pünktlichkeitsquote um 1,3 PP zurück.

Das Pünktlichkeitsranking 2018 wird, wie auch in den letzten Jahren (vergleiche dazu das Kapitel 4 | Statistik), von den gleichen vier Linien angeführt: Die S 4 (DB Regio AG: 98,5%), S 3 (DB Regio AG: 93,0%), S 7 (Abellio Rail NRW: 92,3%) und S 28 (Regiobahn: 91,8%). » Die Linien haben gemein, dass sie den Großteil ihres Linienverlaufs auf einer eigenen Gleisinfrastruktur verkehren und dadurch nur selten durch negative Wechselwirkungen und Störungen mit anderen Regional-, Fern- oder Güterverkehrslinien beeinträchtigt werden. Hinzu kommt, dass die Verläufe dieser Linien zwischen 30–40 km Länge liegen und damit recht kurz sind. Verspätungen können sich somit nicht über lange Distanzen und das Durchfahren gleich mehrerer Engpässe aufsummieren. Von den 14 in Köln und Rhein-Ruhr verkehrenden S-Bahnen weisen vier Linien eine Pünktlichkeitsverbesserung und neun Linien eine gefallene Pünktlichkeitsquote auf. Die S 11 (DB Regio AG) konnte mit 88,0% die Pünktlichkeitsquote des Vorjahres beibehalten.

Mit einer Pünktlichkeitsquote von 84,4% hat die S 68 (DB Regio AG) die niedrigste Pünktlichkeitsquote der in NRW bestellten S-Bahnen. Dabei ist



hervorzuheben, dass die S 68 nur in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) angeboten wird. In diesen Zeiten sind besonders viele Fahrgäste auf den SPNV angewiesen. Aufgrund der daran ausgerichteten höheren Anzahl an verkehrenden Zügen und des hohen Fahrgastaufkommens entstehen mehrere Verspätungsrisiken.

Auch die nach NRW verkehrenden Linien der S-Bahn Hannover (S 1 und S 5) erreichen nicht die Pünktlichkeitsquote des Vorjahres. Nur 69,6% der an den beiden am Ende des Linienverlaufs befindlichen Messpunkten eintreffenden Bahnen erreichten das Fahrtziel pünktlich. Dies sind annähernd 3 PP weniger als noch 2017. Grund dafür ist auch eine Baumaßnahme an der Eisenbahnüberführung Königsstraße im Bereich Hannover Hbf, welche aufgrund von Umleitungen zu weiteren ungeplanten Verspätungen im Verlauf der S 5 führte. Dadurch konnte jedoch auf einen Schienenersatzverkehr (SEV) zum Hauptbahnhof verzichtet werden.

» Pünktlichkeit der S-Bahnen ging 2018 zurück

» Eine separate Gleisinfrastruktur und kurze Laufwege führen zu stabilem Betrieb



Die S 3 – hier an der Ruhr in Bochum-Dahlhausen – zählt auch 2018 wieder zu den pünktlichsten S-Bahnen in NRW.

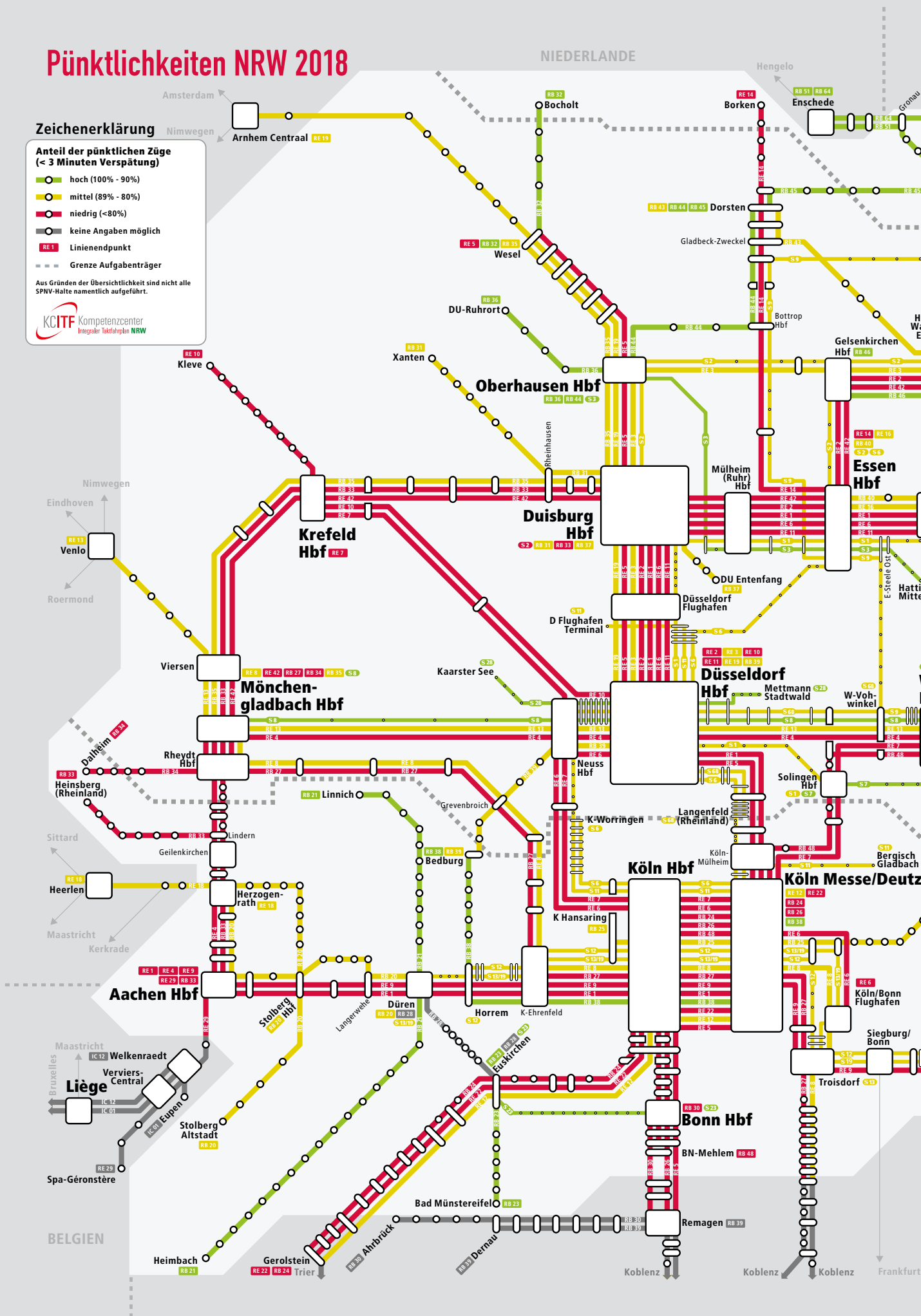
Pünktlichkeiten NRW 2018

Zeichenerklärung

Anteil der pünktlichen Züge (< 3 Minuten Verspätung)

- hoch (100% - 90%)
- mittel (89% - 80%)
- niedrig (<80%)
- keine Angaben möglich
- Linienendpunkt
- Grenze Aufgabenträger

Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nicht alle SPNV-Halte namentlich aufgeführt.



BELGIEN

NIEDERLANDE

Hengelo

Nimwegen

Eindhoven

Venlo

Roermond

Roermond

Nimwegen

Viersen

Mönchengladbach Hbf

Rheydt Hbf

Heinsberg (Rheinland)

Dalheim

Sittard

Geilenkirchen

Heerlen

Maastricht

Kerkrade

Aachen Hbf

Stolberg Hbf

Herzogenrath

Liège

Verviers-Central

Spa-Géronstère

Stolberg Altstadt

Langenweins

Düren

Horrem

K-Ehrenfeld

Bad Münstereifel

Heimbach

Gerolstein

Antrück

Dernau

Koblenz

Koblenz

Koblenz

Frankfurt

Amsterdam

Nimwegen

Arnhem Centraal

RE 19

Bocholt

RE 5

Wesel

DU-Ruhrort

Xanten

Oberhausen Hbf

Rheinhausen

Duisburg Hbf

Mülheim (Ruhr) Hbf

Gelsenkirchen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

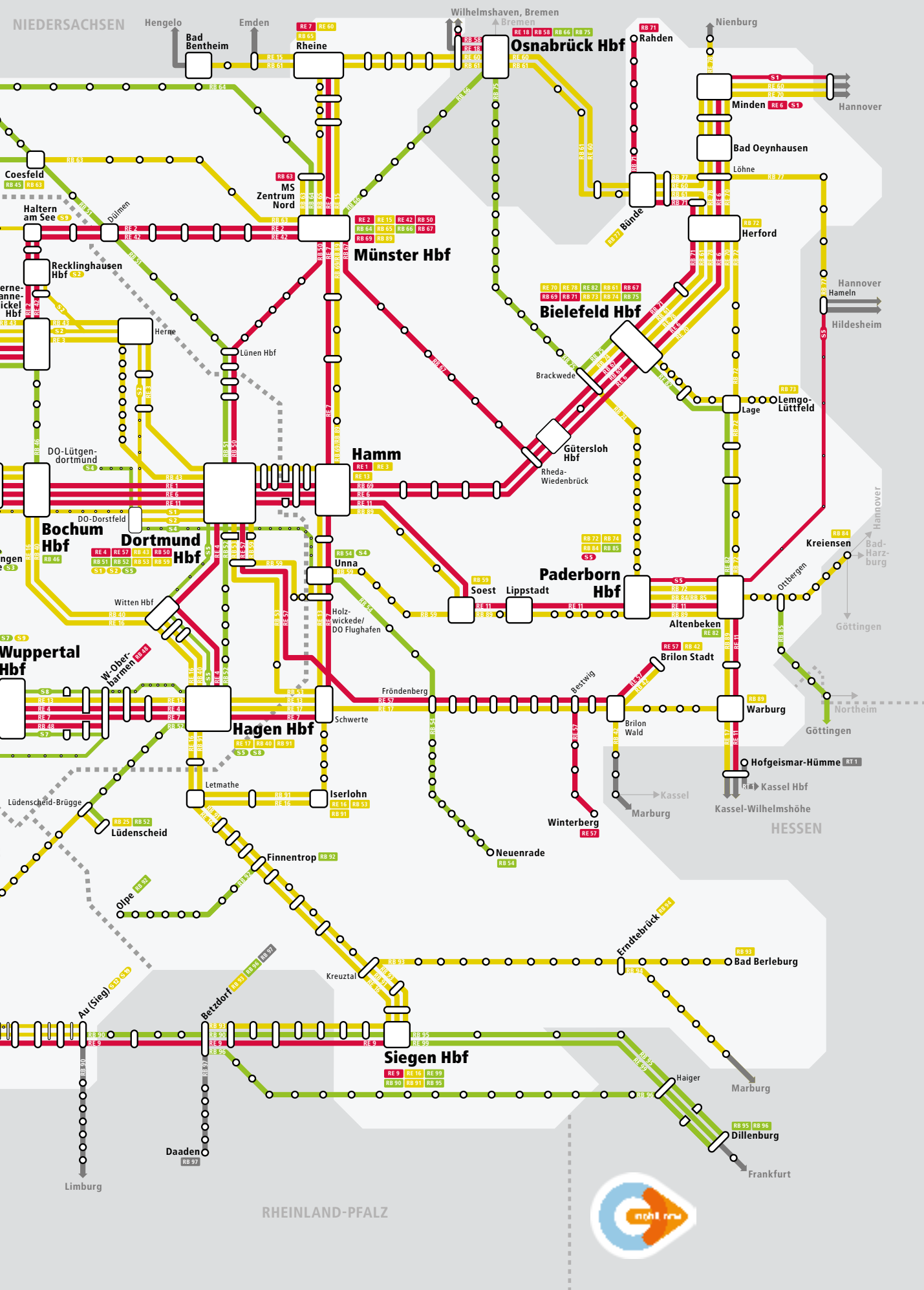
Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf

Essen Hbf



Die vorhersehbaren Zugausfälle beim RE 7 (hier am Kölner Hbf) reduzierten sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich.



» Bei planmäßigen Zugausfällen werden die negativen Auswirkungen auf die Fahrgäste minimiert
» Nachfragestarke RE-Linien besonders betroffen

Überall dort, wo Baumaßnahmen die Streckenkapazität reduzieren oder es sogar zu kompletten Streckensperrungen kommt, müssen Züge umgeleitet werden bzw. fallen zum Teil oder in Gänze aus. Ein weiterer immer häufiger auftretender Grund ist das Fehlen von Triebfahrzeugführerinnen und -führern, was z. T. zu wochenlangen Ausfällen ganzer Linien führen kann. Diese Komplet- und Teilausfälle werden als vorhersehbare Zugausfälle erfasst und sind in der Regel im Voraus bekannt. » Dadurch haben Infrastrukturbetreiber, EVU und Aufgabenträger die Möglichkeit, negative Auswirkungen möglichst gering zu halten. Für jede Einschränkung wird dabei ein angepasstes Ersatzkonzept entwickelt; in der Ausgestaltung können sich diese Ersatzmaßnahmen und Kompensationen erheblich unterscheiden. Je nach Größe und Verortung der Baumaßnahme arbeiten verschiedene EVU aus unterschiedlichen Verkehrsverträgen mit den Aufgabenträgern zusammen, um für den Kunden das bestmögliche Verkehrsangebot während der Bauphase sicherzustellen. Kompensationen können dabei durch Ersatz- und Pendelverkehre auf der Schiene oder einen Schienenersatzverkehr durch Busse auf der Straße ermöglicht werden.

MEHR PLANMÄSSIGE AUSFÄLLE

Im Laufe des Jahres 2018 kam es zu einer Vielzahl großer und lang andauernder Baumaßnahmen im nordrhein-westfälischen Streckennetz. Besonders die in den Oster- und Herbstferien durchgehende Sperrung zwischen Duisburg–Essen, in der auch vorbereitende Arbeiten für den RRX-Ausbau in Mühlheim stattfanden, und die wochenlange Sperrung zwischen Dortmund–Hamm verursachten drastische Einschnitte in den Regelverkehr und damit einhergehende planmäßige Zugausfälle. Mehr Informationen zu Großbaustellen in NRW sind ab Seite 42 zu finden.

In NRW wurde 2018 eine Verkehrsleistung von insgesamt rund 109 Mio. Zkm erbracht. Durchschnittlich fielen je SPNV-Linie jedoch 3% der Fahrten vorhersehbar aus. Dies bedeutet, dass insgesamt ca. 3,3 Mio. Zkm planmäßig ausfielen. Damit geht eine Steigerung um über 1 Mio. Zkm im Vergleich zum Vorjahr (2017: 2,1 Mio. Zkm) einher. Bei Analyse der unterschiedlichen Produktgruppen ist auffällig, dass die RE-Linien einen besonders gravierenden Anstieg zu verzeichnen haben. » Lagen die drei Produktklassen 2017 noch recht nah beieinander, so stiegen die vorhersehbaren Ausfallquoten der RE-Linien von 2,1% im Jahr 2017 auf 4,1% im Jahr 2018 an. Regionalbahnen und S-Bahnen stiegen jeweils um 0,5% auf 2,5% (RB), respektive 2,8% (S-Bahn) an.

Bei diesen Zahlen ist es nicht überraschend, dass auch ein RE die höchste landesweite vorhersehbare Zugausfallquote aufweist: Beim RE 82 fielen insgesamt 23,9% der angebotenen Zkm planmäßig aus. Damit liegt die Quote um 23,1 PP höher als noch im Vorjahr. Zu begründen ist dies damit, dass der RE 82 aufgrund der Bielefelder Brückenbauarbeiten von Juni 2018 bis ins Jahr 2019 hinein nur zwischen Altenbeken und Lage pendelte. Die Fahrtrelation bis Bielefeld musste aufgrund der Bauarbeiten entfallen und wurde von der RB 73 übernommen. Positiver Nebeneffekt: Aufgrund des ab Jahresmitte extrem kurzen Laufweges ist der RE 82 im Jahr 2018 ebenfalls der pünktlichste Regional-express NRWs.

Die Linie mit der zweithöchsten vorhersehbaren Zugausfallquote ist der RE 18 (8,1%). Die grenzüberschreitende und zum Teil eingleisige Strecke des RE 18 wurde 2018 elektrifiziert, sodass während der Oberleitungsarbeiten zwischenzeitlich Fahrtabschnitte ausfielen und durch Ersatzverkehre kompensiert wurden.



RB 27 in Bonn-Oberkassel auf dem Weg nach Köln. Zukünftig werden auch S-Bahnen diesen Abschnitt bedienen.

Um die Dimensionen der Zugausfälle zu vergleichen, bietet sich auch ein Vergleich der absolut ausgefallenen Zkm an. So reduzierte sich die angebotene Verkehrsleistung beim RE 18 trotz der hohen prozentualen Quote lediglich um gut 1.000 Zkm, währenddessen beim RE 1, unter anderem betroffen durch die Totalsperrung Duisburg-Essen, mit insgesamt rund 200.000 Zkm die meisten Zkm in NRW vorhersehbar ausfielen.

ENTSPANNUNG BEI MEHREREN LINIEN NACH BAUABSCHLUSS

Den größten Rückgang der vorhersehbaren Zugausfälle aller RE-Linien verzeichnet der RE 22. Die Zugausfallquote sinkt um 4,8 PP auf nur noch 0,4%. Grund hierfür ist der Abschluss der Gleisarbeiten zwischen Euskirchen und Ertstadt. Im Jahr 2017 konnten unter anderem Fahrgäste des RE 22 den Knoten Köln insgesamt fünf Wochen nur unter Nutzung von SEV-Bussen erreichen.

Während 2017 Streckenarbeiten zwischen Neuss-Düsseldorf sowie die mehrwöchige Sperrung des Wuppertaler Hauptbahnhofs im Zuge der ESTW-Aufschaltung hohe vorhersehbare Ausfallquoten beim RE 7 hervorriefen, konnte der RE 7 im Jahr 2018 ohne größere Belastung von Bauarbeiten verkehren. Die Quote der vorhersehbaren Zugausfälle sank um 2,9 PP auf 0,2%.

Die RB 25 ist mit einer vorhersehbar ausgefallenen Verkehrsleistung von 17,2% die Regionalbahn mit dem höchsten Anteil ausgefallener Zkm. Die Brückenbauarbeiten mit Totalsperrung Overath-Dieringhausen zwischen Juni und September 2018 sorgten im Vergleich zum Vorjahr für einen Anstieg um 16,6 PP.

» Aufgrund der Ertüchtigung mehrerer Verkehrsstationen für den RRX auf dem Streckenabschnitt Aachen-Mönchengladbach kam es in unterschiedlichen Bauphasen ab Juli 2018 immer wieder zu Ein-

gleisigkeiten, einer damit verbundenen Streckenkapazitätsreduzierung und Zugausfällen. Aus diesem Grund fielen nahezu 10% der angebotenen Zkm der RB 33 planmäßig aus.

NEUBAUMASSNAHMEN FÜHREN ZU ÜBERGANGSWEISEN EINSCHRÄNKUNGEN

Planmäßige Ausfälle aufgrund von Neubau der SPNV-Infrastruktur mussten Fahrgäste beispielsweise im Münsterland wie auch entlang des Rheins bei Bonn überstehen. So kam es wegen Gleis-, Signal- und Bahnsteigarbeiten in Verbindung mit dem Neubau einer Brücke, der Einrichtung des ESTW Mecklenbeck und der Reaktivierung des Bahnhofs Münster-Mecklenbeck beginnend im Februar 2018 über fünf Monate zur Sperrung der Bahnstrecke Münster-Coesfeld im Abschnitt Münster-Roxel-Münster Hauptbahnhof. Die RB 63 verzeichnet aus diesem Grund vorhersehbare Ausfälle in Höhe von 12,2%. Zwischen Koblenz und Troisdorf kam es zu Teilausfällen und mehrwöchig andauernden Schienenersatzverkehren auf der rechtsrheinisch verlaufenden RB 27. Grund hierfür waren Bauarbeiten zur geplanten Verlängerung der S 13 bis Bonn-Oberkassel. Die Strecke wird größtenteils durch zwei zusätzliche Gleise erweitert sowie um zwei neue Haltepunkte in Bonn ergänzt. » Daneben waren 2018 noch viele Linien der NordWestBahn in Ostwestfalen-Lippe von vorhersehbaren Zugausfällen betroffen. So mussten aufgrund der Brückenarbeiten vom Juni an sowohl die RB 74 als auch RB 75 in Brackwede enden und konnten den Hauptbahnhof Bielefeld nicht anfahren. Auch bei der RB 77 kam es zu größeren Ausfällen. Aufgrund von Gleisarbeiten in verschiedenen Bauabschnitten setzte die NWB sowohl Anfang Juni als auch drei Wochen von Juli bis August Schienenersatzverkehre im Bereich Bünde-Löhne und weiter nach Niedersachsen ein.

» NordWestBahn auf vielen Linien mit SEV

» RRX-Bauarbeiten betreffen auch RB 33

Zugausfälle NRW 2018 - vorhersehbar

NIEDERLANDE

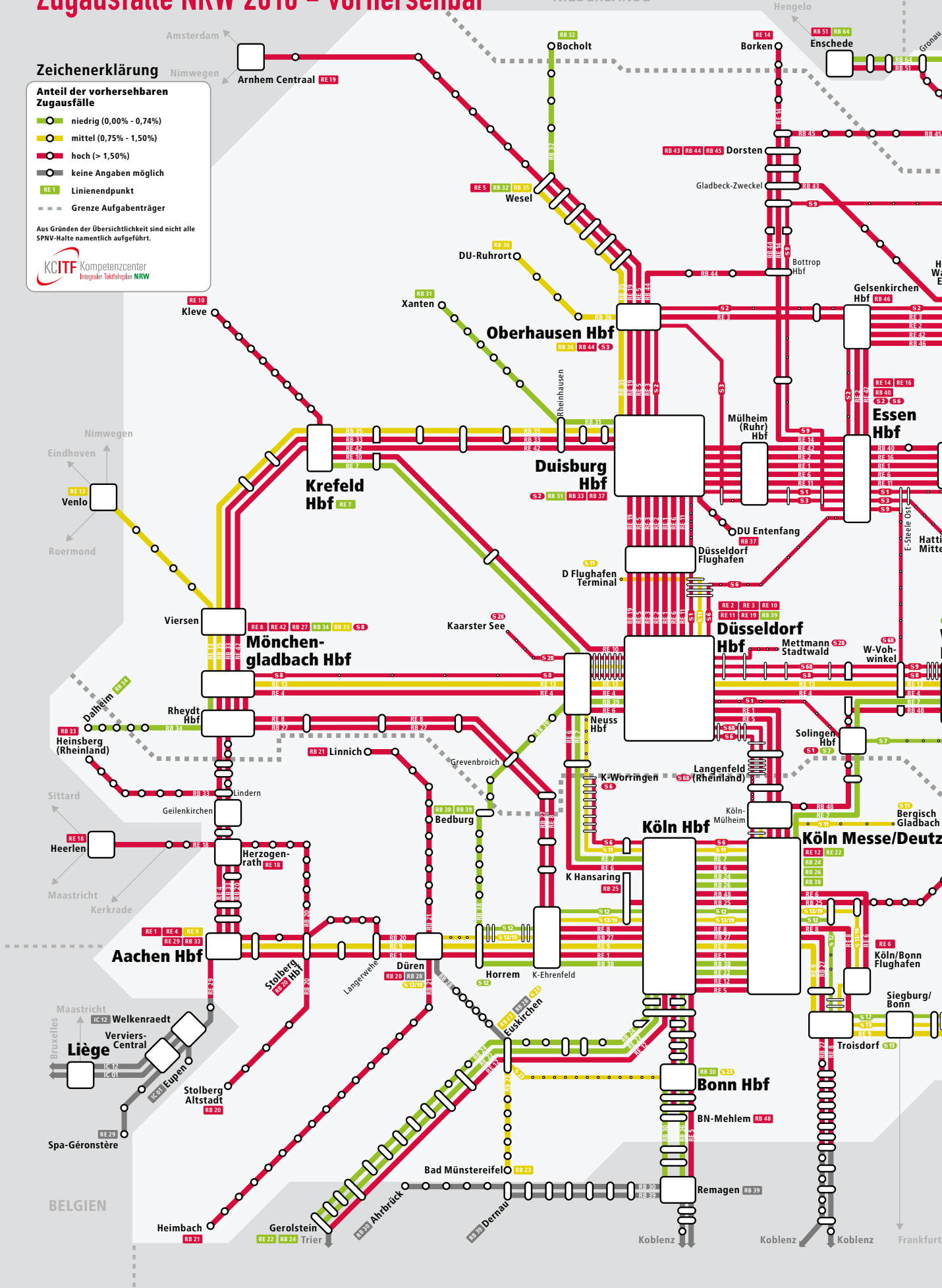
Zeichenerklärung

Anteil der vorhersehbaren Zugausfälle

- niedrig (0,00% - 0,74%)
- mittel (0,75% - 1,50%)
- hoch (> 1,50%)
- keine Angaben möglich

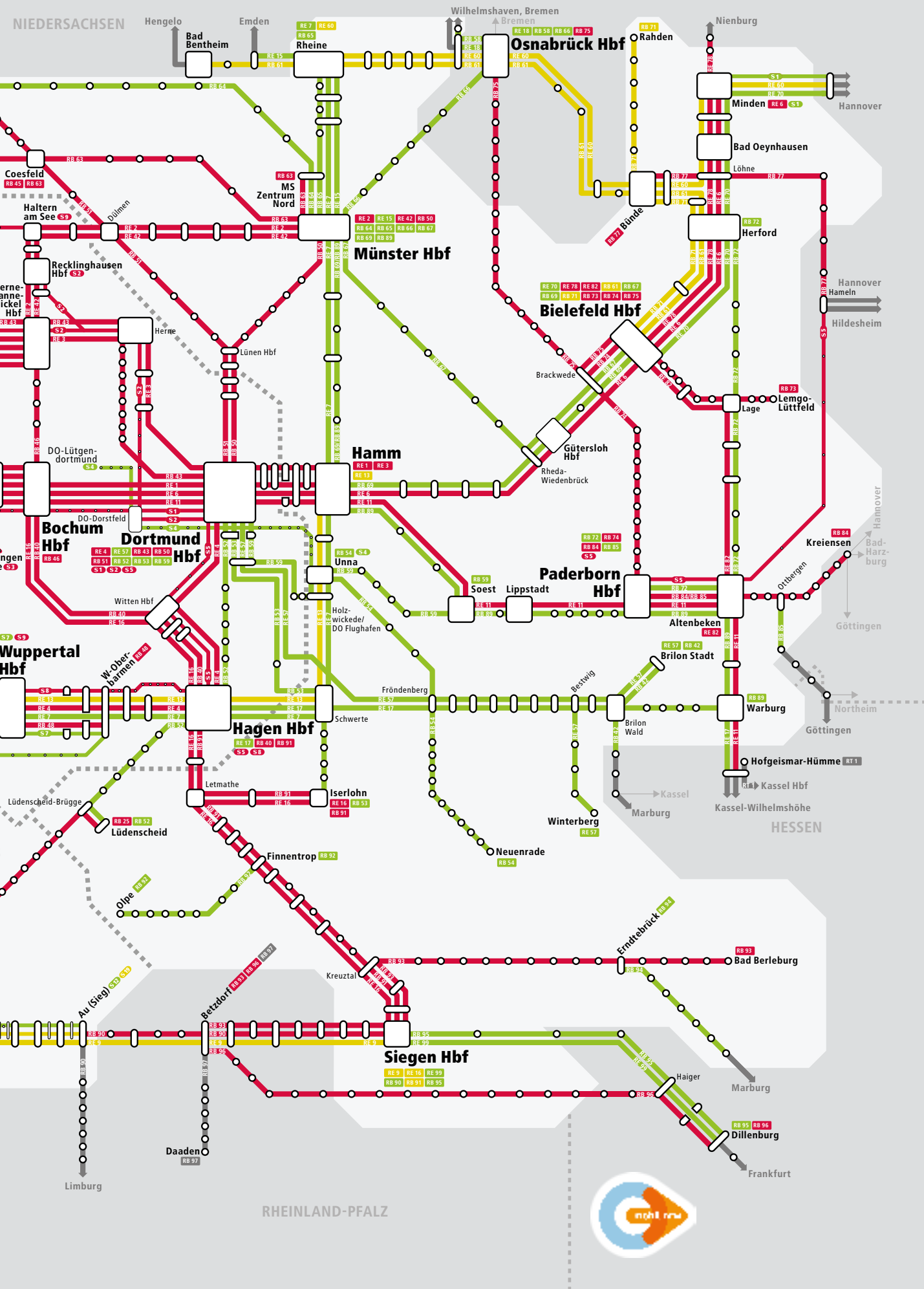
- RE 1 Linienendpunkt
- Grenze Aufgabenträger

Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nicht alle SPNV-Halte namentlich aufgeführt.



BELGIEN

Frankfurt



» SPNV in NRW nach Orkantief komplett eingestellt

» Verschiedene Gründe führen zu Zugausfällen

» 2,6 % der geplanten Verkehrsleistung sind unplanmäßig entfallen

Nicht vorhersehbare Zugausfälle liegen immer dann vor, wenn Fahrten kurzfristig entfallen. In diesen Fällen ist ein Ersatzangebot in der Regel nicht möglich; die damit verbundenen negativen Auswirkungen werden dem Fahrgast dementsprechend nicht oder nur sehr kurzfristig mitgeteilt. Während ein unvorhersehbarer Zugausfall in großen Ballungsräumen häufig sehr viele Fahrgäste betrifft, besteht hier jedoch zum Teil die Möglichkeit, schnell auf eine andere Verbindung zurückgreifen zu können. In der HVZ ist jedoch aufgrund der hohen Nachfrage nur selten die erforderliche Kapazität in den noch verkehrenden Zügen vorhanden. In ländlichen Gebieten sind zwar in der Regel nicht die gleich hohen Fahrgastzahlen von einem Zugausfall betroffen; allerdings kann es hier bei einem angebotenen Stundentakt unter Umständen zu sehr langen Wartezeiten für die Fahrgäste kommen. Bei nicht vorhersehbaren Zugausfällen können die Kunden je nach Fall die Mobilitätsgarantie NRW in Anspruch nehmen – mehr Informationen dazu sind auf den Seiten 48–49 zu finden.

» Die Ursachen für nicht vorhersehbare Zugausfälle können sehr unterschiedlich sein, sie können dabei sowohl in einer fehlerhaften Netzinfrastruktur, mangelhafter Fahrzeugbereitstellung der EVU, (Personen-)Unfällen im Gleis oder auch extremen Witterungsbedingungen liegen. Zum Teil sind sie daher durch verschiedene Akteure beeinflussbar und je nach Ursache vermeidbar. Hat die Fahrt einer Linie so viel Verspätung, dass sie nach der planmäßigen Abfahrtszeit des nachfolgenden Taktzugs verkehrt, handelt es sich um eine sogenannte Verspätung über Takt. Auch dieser Fall wird als nicht vorhersehbarer Zugausfall erfasst.

2018 DEUTLICH HÖHERE AUSFALLQUOTEN

Wie die Karte auf Seite 37.1 zeigt, sind 2018 enorm viele Fahrten unvorhersehbar ausgefallen. Nur noch fünf Nahverkehrslinien in Nordrhein-Westfalen erreichen eine Zugausfallquote von unter 0,75 %, mit der RB 39 sogar nur noch eine einzige, deren Linienerlauf nicht zum Großteil in den benachbarten deutschen Bundesländern liegt. Auch wenn aufgrund des geänderten Linienerlaufs nur bedingt vergleichbar, lässt sich an dieser Stelle festhalten, dass das Aufteilen der RB 38 im Dezember 2017 in zwei Abschnitte zumindest für die Ausfallrate der RB 39 (nördlicher Abschnitt) positive Effekte aufweist. Die der Karte zugrunde liegenden Daten zeigen auf, dass die unvorhersehbar ausgefallenen Verkehrsleistungen bei allen drei Produktgruppen deutlich über den Werten aus 2017 liegen. » Im Mittel sind 2,6 % der geplanten Verkehrsleistung entfallen. Dies entspricht mehr als 2,4 Mio. Zkm

und damit über eine Million Zkm mehr als im Vorjahr (1,3 Mio. Zkm). Besonders auffällig ist der Anstieg bei den S-Bahnen in NRW: Waren im Jahr 2017 noch insgesamt ca. 330.000 Zkm unplanmäßig ausgefallen, sind es 2018 mit ca. 740.000 Zkm bereits mehr als doppelt so viele.

Bei Betrachtung dieser Zahlen muss berücksichtigt werden, dass 2018 aufgrund von Unwettern zeitweise mehrere SPNV-Leistungen gestrichen werden mussten. Neben Starkregen- und Gewitterfolgen im Sommer wurde bspw. » wegen des Orkantiefs Friederike der Bahnverkehr im Laufe des 18. Januars bis zum nachfolgenden Tag in NRW komplett eingestellt.

S-BAHNEN VERDOPPELN AUSFALLRATEN

Die hohe unvorhersehbare Zugausfallrate der S-Bahnen in NRW zeigt neben dem Orkantief im Januar weitere Ursachen auf. Bei der S 68 fiel 2018 nahezu jede vierte Fahrt (24,8 %) aus. Grund dafür ist ein ausgeprägter Personalmangel bei DB Regio NRW. Sobald es bei anderen S-Bahn-Linien zu einem Engpass an Lokführern kommt, werden seit vielen Jahren Fahrer der ausschließlich zur HVZ angebotenen S 68 abgezogen und übernehmen andere Verbindungen. Aufgrund der anhaltend schlechten und nicht akzeptablen SPNV-Betriebsleistung, neben der S 68 auch auf der S 1, S 8 und dem RE 6, wurde DB Regio im Februar 2019 seitens des VRR abgemahnt. Auf der Strecke der S 7 kam es im Juni 2018 zu einem unwitterbedingten Hangrutsch. Dabei wurde die Infrastruktur inklusive der Kabelstränge so stark beschädigt, dass die Strecke nahe Remscheid-Güldenwerth zeitweise komplett gesperrt werden musste. Zwar wurde bei der Kollision der S 7 mit auf die Schienen gespülten Bäumen und Bodenmassen kein Fahrgast verletzt; dennoch musste bis zur endgültigen Beseitigung der Schäden und Klärung der Sicherheit ein mehrere Wochen andauerndes Ersatzkonzept eingerichtet werden. Weitere unvorhersehbar ausgefallene Verkehrsleistungen entstehen regelmäßig bei Fahrten der S 9. Weist die S 9 große Verspätungen auf, wird eine vorzeitige Wende in Wuppertal-Vohwinkel vollzogen, um in der Gegenrichtung wieder im Takt zu verkehren. Der Abschnitt Wuppertal-Vohwinkel–Wuppertal Hbf entfällt in diesem Fall, Fahrgäste mit dem Fahrtziel Hauptbahnhof müssen auf andere Regionalverkehrslinien ausweichen.

Die S-Bahn mit der niedrigsten Ausfallquote an nicht vorhersehbaren Zugausfällen ist die S 28 (0,9 %). Damit kann die Regiobahn zwar ihren im Verhältnis zu anderen Linien niedrigen Vorjahreswert bestätigen, die im Allgemeinen hohen Ausfallraten in NRW kann sie jedoch nicht beschöni-

Die S 28 der Regiobahn weist 2018 die geringste Ausfallquote der S-Bahnen in NRW auf.

gen. Die Besonderheit der Regiobahn ist, dass sie auf weiten Strecken ihres Linienverlaufs separate Schieneninfrastruktur nutzt. Diese Gleise werden ebenfalls durch die Regiobahn betreut und derzeit für einen elektrischen Fahrbetrieb aufgerüstet und bis Wuppertal verlängert.

VIELE UNVORHERSEHBARE AUSFÄLLE AUF DEN HAUPTKORRIDOREN

» Die nachfragestarken RE-Linien auf den Hauptkorridoren in NRW verzeichnen allesamt hohe unvorhersehbare Zugausfallquoten. So fallen mindestens 1,5% aller Fahrten der RE-Linien auf dem Ruhr-Korridor, der Haard-Achse, der Wupper-Achse sowie zwischen Köln-Aachen, Köln-Düsseldorf, Köln-Bonn und mit Ausnahme des RE 19 auch zwischen Düsseldorf-Duisburg aus. Von den landesweit 28 ausgewerteten Regionalexpresslinien weisen 26 eine gegenüber dem Vorjahr gestiegene Ausfallquote an unvorhersehbaren Zugausfällen auf. Ausnahmen sind der RE 12 (-1,4%) und der RE 19 (-0,2%). In Summe fielen allein bei den RE-Linien über 850.000 Zkm unvorhergesehen aus. Aufgrund von Fahrzeugproblemen entfielen sowohl bei der RE 7 als auch beim RE 57 häufig Fahrten. Während beim RE 7 noch immer Triebzüge aufgrund des schweren Eisenbahnunfalls Ende 2017 in Meerbusch fehlen, bereiteten die zu spät gelieferten und zunächst fehlerbehafteten Pesa-Fahrzeuge Probleme in der Verfügbarkeit im Sauerland-Netz. Die übergangsweise u.a. auf dem RE 57 eingesetzten Altfahrzeuge waren äußerst schadensanfällig und wartungsintensiv. Ein weiterer Grund sind Personalengpässe bei nahezu allen Unternehmen. So kam es beispielsweise im Juni 2018 beim RE 11 kurzfristig aufgrund von Personallücken an einem Wochenende zu einem nahezu kompletten Betriebsausfall. Diesen Missständen soll nun durch eine landesweite Job-Kampagne entgegengewirkt werden; Näheres ist dazu auf der Seite 38 zu finden.

ABMAHNUNGEN AUFGRUND ANHALTEND SCHLECHTER QUALITÄT

Neben der bereits oben erwähnten Abmahnung gegenüber der DB Regio wurden in NRW aufgrund der für die Fahrgäste inakzeptablen Qualitätsprobleme mit hoher Zugausfallquote weitere Abmahnungen seitens der zuständigen SPNV-Aufgabenträger erteilt. Eine Abmahnung wegen Organisationsversagens über alle Netze (neben dem Teutoburger-Wald-Netz sind auch das OWL-Dieselnetz, das Hellweg-Netz sowie das Maas-Rein-Lippe-Netz betroffen) wurde gegenüber der Eurobahn im Dezember 2018 ausgesprochen; bereits im Februar hatte es eine erste Abmahnung durch den NWL ge-



geben (vgl. Seite 16). Vor allem zu Jahresbeginn fielen vermehrt Fahrten aufgrund fehlenden Personals aus, die Linien RE 78 (6,9%), RB 72 (3,0%) und RB 69 (2,6%) weisen auch für das Gesamtjahr 2018 überdurchschnittliche Ausfallquoten auf. Im Januar 2019 wurde die NordWestBahn aufgrund unzureichender Betriebsqualität in Verbindung mit schlechter Kundeninformation im Niers-Rhein-Emscher-Netz und Emscher-Münsterland-Netz abgemahnt. Im Sommer 2018 nahmen Zugausfälle insbesondere auf der RB 44 (3,5%), RB 45 (4,2%) und RB 36 (4,2%) massiv zu. Zwischen Duisburg-Ruhrort und Oberhausen wurde zwischen August und September der Betrieb der RB 36 eingestellt und ein SEV eingerichtet. » Ein neutraler, externer Berater soll in beiden Fällen im Rahmen eines externen Audits Schwachstellen identifizieren und Lösungsansätze zur schnellstmöglichen Qualitätssteigerung mit den EVU entwickeln.

PERSONALENGPÄSSE AUCH BEI REGIONALBAHNEN

Die RB 37 hat die landesweit höchste unvorhersehbare Zugausfallquote aller in NRW verkehrenden SPNV-Linien. » Insgesamt 28,2% der angebotenen Zkm entfielen im Jahr 2018. Dies ist ein Anstieg um fast 27 PP im Vergleich zum Vorjahr. Bei der RB 37 summieren sich mehrere Ausfallgründe über das Jahr verteilt extrem auf. Kommt es zu Streckensperrungen zwischen Duisburg und Düsseldorf, werden Nahverkehrslinien mit größerer Kapazität über die Ratinger Weststrecke umgeleitet. Die dort normalerweise bis Duisburg-Entenfang verkehrende RB 37 entfällt. Kommt es zu Personalengpässen der DB Regio im Ruhrgebiet, werden Lokführer von der RB 37 abgezogen und auf anderen Nahverkehrslinien eingesetzt – auch dann entfällt die RB 37. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wird die RB 37 eingestellt. Der zuständige Aufgabenträger VRR hat als Ersatz in Zusammenarbeit mit der Stadt Duisburg ein umfangreiches Buskonzept entwickelt. Einen Überblick mit den Angaben zur gesamten Zugausfallquote aller SPNV-Linien gibt es im Kapitel Statistik.

» Nachfragestarke RE-Linien verzeichnen hohe Ausfallraten

» Externes Audit soll Qualitätssteigerungen erzielen

» Höchstwert: 28,2% des Angebots der RB 37 entfallen

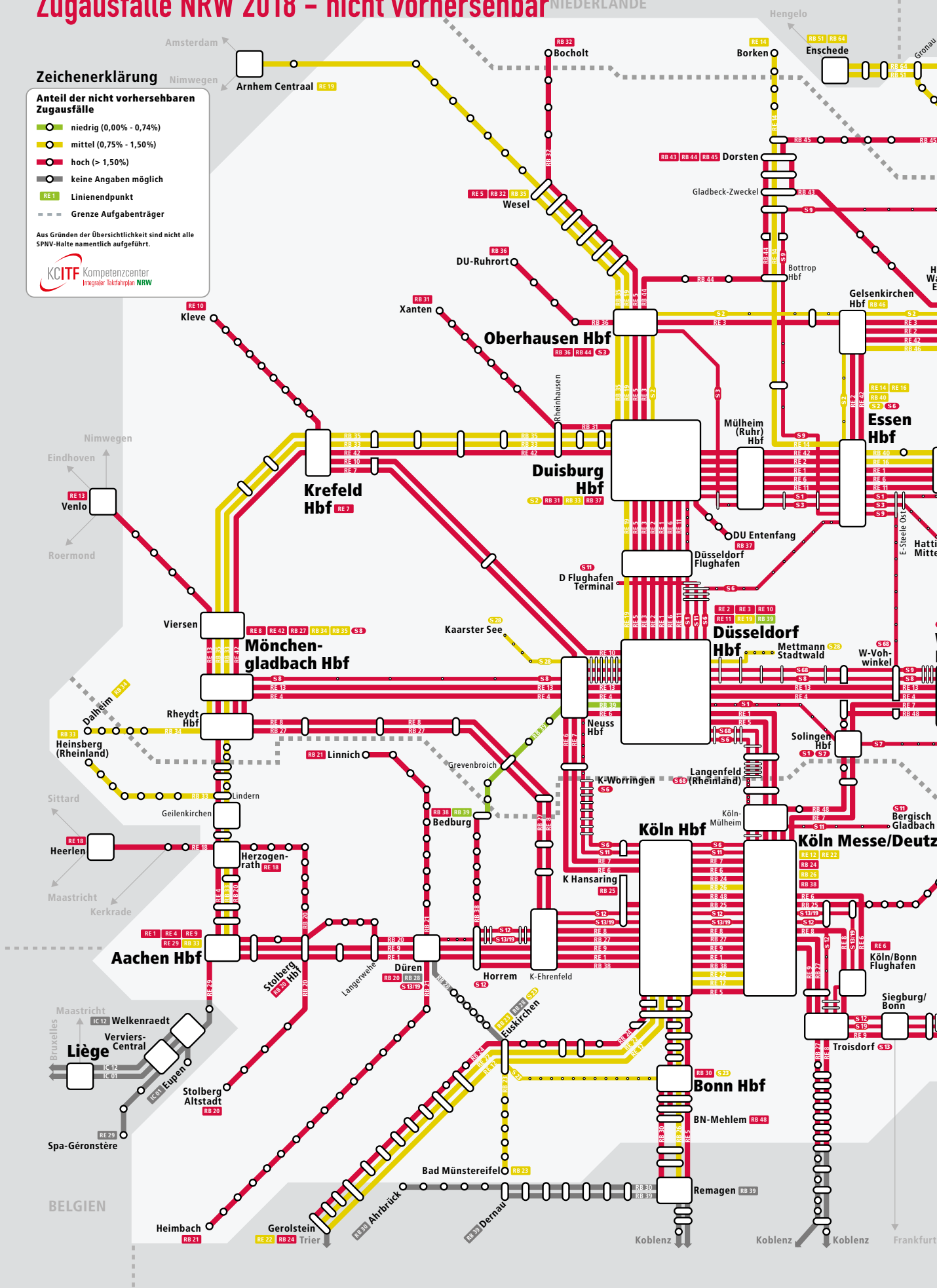
Zugausfälle NRW 2018 - nicht vorhersehbar

Zeichenerklärung

Anteil der nicht vorhersehbaren Zugausfälle

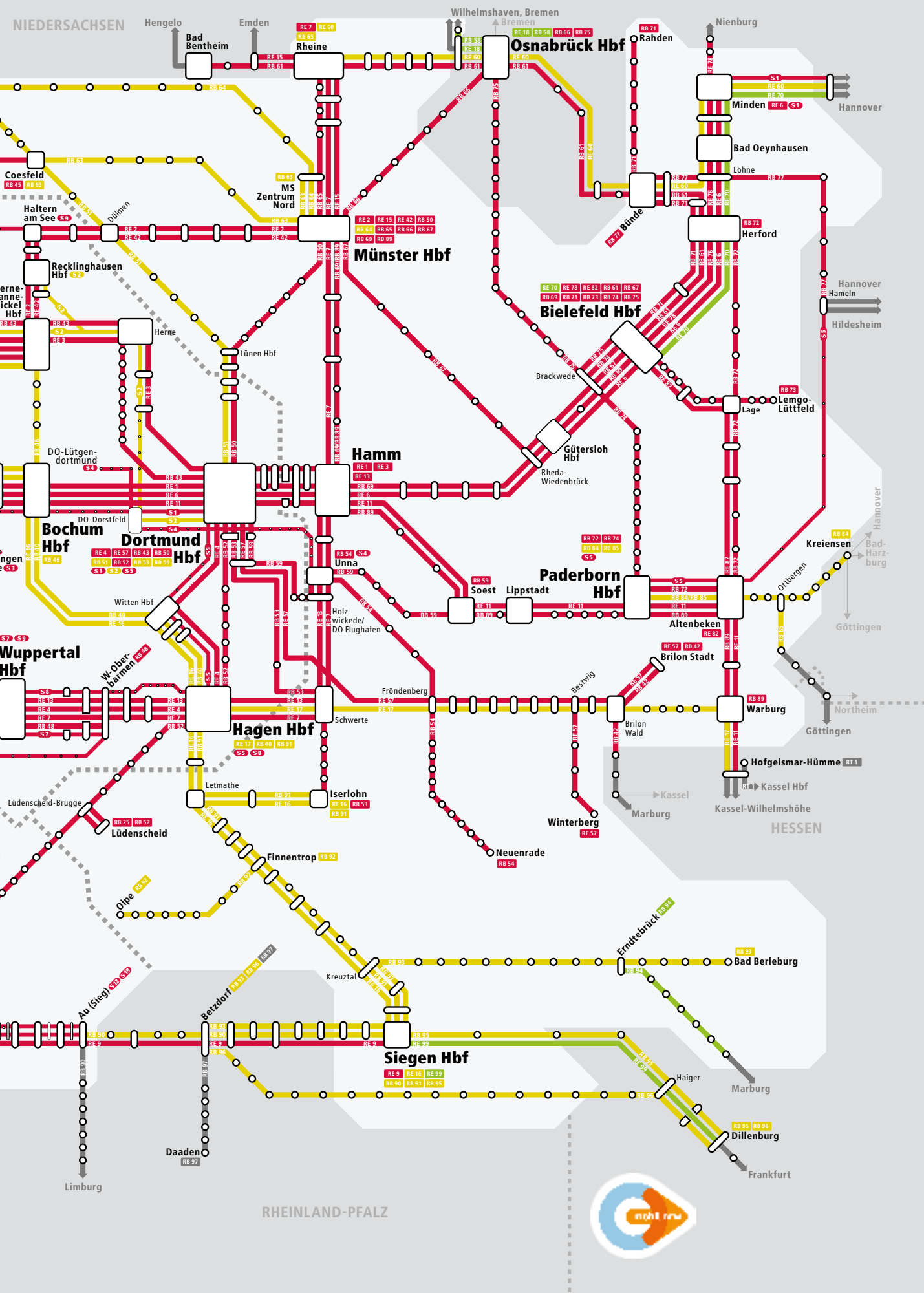
- niedrig (0,00% - 0,74%)
- mittel (0,75% - 1,50%)
- hoch (> 1,50%)
- keine Angaben möglich
- RE 1 Linienendpunkt
- Grenze Aufgabenträger

Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nicht alle SPNV-Halte namentlich aufgeführt.



BELGIEN

Frankfurt



» Qualitätskriterien müssen in Ausschreibungen mehr Gewicht erhalten

Alle drei Nahverkehrsproduktgruppen in NRW (Regionalexpress, Regionalbahn und S-Bahn) weisen 2018 im Vergleich zum Vorjahr stark gesunkene Pünktlichkeitskennzahlen auf. Gleichzeitig hat die Nachfrage über die letzten Jahre deutlich zugenommen. Dies belegt, dass alle am System Bahn beteiligten Akteure gemeinsam daran arbeiten müssen, die Betriebsqualität wieder zu erhöhen. Dabei stehen derzeit mehrere Themenfelder besonders im Blickfeld, die an dieser Stelle näher vorgestellt werden sollen.

BEHEBUNG VON PERSONALENGPÄSSEN

Unvorhersehbare Zugausfälle bis hin zum Einrichten von wochenlangen Bus-Ersatzkonzepten finden ihre Ursache immer häufiger in fehlenden Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführern. Aufgrund des Fachkräftemangels sind die Personaldecken der EVU in NRW und auch bundesweit teils sehr dünn und weisen nur geringe Rückfallebenen auf. Kommt es dann zusätzlich zu einem hohen Krankenstand, können Fahrten nicht wie geplant durchgeführt werden.

Um diesen Personalmangel zu beheben, initiierten das Ministerium für Verkehr NRW, die Aufgabenträger NVR, NWL und VRR sowie mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen das » Programm „Fokus Bahn“, welches im Februar 2019 mit der „Jobparade“ in Düsseldorf startete und die Bahnbranche als attraktiven Arbeitgeber positionieren will. So werden Einblicke in das Tätigkeitsfeld einer Triebfahrzeugführerin/eines Triebfahrzeugführers wie auch einer Zugbegleiterin/eines Zugbegleiters ermöglicht und offene Stellen aller teilnehmenden Unternehmen gemeinsam dargestellt und beworben. Darüber hinaus beinhaltet das Programm ein Abkommen über die Erstattung von Ausbildungskosten bei Unternehmenswechseln des Personals.

» Gemeinsame Arbeitgeber-Kampagne in NRW

Der Fachkräftemangel schlägt sich auch in der Bahnbranche nieder: Fehlende Triebfahrzeugführer sind ein immer häufigerer Grund für Zugausfälle.

So soll gewährleistet werden, dass Unternehmen nicht aus Angst vor Abwerbungen auf die Ausbildung von Fachkräften verzichten. Die Unterzeichnung setzt ein starkes Zeichen für eine zukünftige Zusammenarbeit der in NRW aktiven EVU.

Aktuell müssen EVU bei Nichteinhaltung von Qualitätszielen die vertraglich festgesetzten Strafzahlungen, sogenannte Pönalen, leisten. » Zusätzlich erarbeiten die Aufgabenträger Möglichkeiten, um unter Einhaltung des europäischen Vergaberechts Qualitätskriterien in Ausschreibungen eine stärkere Gewichtung zu geben. Neben den hohen Anforderungen an die Qualität sollen zukünftig noch stärker die konkreten Ansätze der EVU (Organisation, Personal-/Fahrzeugplanung) zur Sicherstellung einer qualitativ hochwertigen Leistung einbezogen werden. Damit soll die Basis einer langfristig stabilen Betriebsqualität gewährleistet werden.

BEREITSTELLUNG EINER LEISTUNGSFÄHIGEN INFRASTRUKTUR

Sowohl für Neben- als auch Hauptstrecken und die großen Eisenbahnknoten in NRW ist wiederkehrend zu beobachten, dass die vorhandenen Kapazitäten nicht ausreichen, um Verspätungsübertragungen im System zu vermeiden. Allein der Hauptkorridor zwischen Rheinland und Ruhrgebiet – von Köln bis Dortmund – ist durchgehend als überlasteter Schienenweg (ÜLS) ausgewiesen, d.h. die vorhandene Streckenkapazität hat bereits mit dem heutigen Verkehrsangebot ihre Belastungsgrenze überschritten. Im Knoten Köln belasten selbst die Leerfahrten, bspw. für die Zugfahrten in die Abstellung oder Werkstatt, die bereits überlastete Infrastruktur in einem sehr hohen Maß. So müssen für den Jahresfahrplan 2020 neben den regulären Trassen für die Fahrten mit Halt am Hauptbahnhof auch die Trassen für die Leerfahrten bereits zu Beginn



der Planung des Jahresfahrplans bestellt werden. Im schlimmsten Fall droht hier eine Trassenablehnung für einen Nahverkehrszug aufgrund fehlender Trassen für dessen Bereitstellung im Hauptbahnhof. Weitere betriebliche Regelungen, welche eventuell Einschränkungen des heutigen Nahverkehrs zur Folge haben, können nicht ausgeschlossen werden. Denn die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten, bspw. durch den Ausbau des Knotens Köln und der RRR-Stammstrecke, nimmt aufgrund der hohen Investitionskosten, der Planungs- und Genehmigungsverfahren und nicht zuletzt der anspruchsvollen Ausbauten einen erheblichen Zeitraum in Anspruch. » Eine Entspannung des Betriebs hierdurch ist daher erst langfristig zu erwarten, wodurch Lösungen für die kurz- bis mittelfristige Steigerung der Qualität umso dringender erforderlich sind. Eine zielgerichtete und konsequente Ergänzung des Bestands, etwa durch die Schaffung bzw. Reaktivierung von Überholgleisen und Überleitverbindungen oder die Ausweitung des Gleiswechselbetriebs, kann dabei einen erheblichen Beitrag für die Flexibilisierung der täglichen Betriebsführung leisten.

Während auf den Hauptstrecken und in den Knoten Kapazitätsengpässe den Nahverkehr in seiner Qualität erheblich limitieren, ist es auf einer Vielzahl an Regionalstrecken zusätzlich der veraltete Zustand der Infrastruktur, welcher ein erhebliches Risiko für die Betriebsstabilität darstellt.

» In den vergangenen Jahren sind Investitionen in die Instandhaltung und Modernisierung dieser Strecken nur in einem geringen Umfang durchgeführt worden. So sind zu wenige Bahnübergänge mit moderner Sicherheitstechnik ausgestattet, zu wenig Stellwerke mit neuer Technologie in Betrieb genommen, zu wenig Überhol- und Kreuzungsgleise wiederaufgebaut oder Ober- und Unterbau der Strecken nicht ertüchtigt worden. Um Ausbauten schnell voran treiben und umsetzen zu können, sollte eine flexible und zügige Förderung sinnvoller Projekte gewagt werden, damit Realisierungszeiträume verkürzt werden können. Um Planungszeiten zu verkürzen, ist es darüber hinaus notwendig, dass seitens der EIU Planungskapazitäten erhöht werden.

Auch eine Zunahme an Langsamfahrstellen aufgrund von Infrastrukturmängeln ist vermehrt auf Regionalstrecken zu beobachten und gefährdet den hier oft bereits angespannten Fahrplan (geringe Anzahl von Kreuzungspunkten, niedrige Streckengeschwindigkeit und lange eingleisige Streckenabschnitte) zusätzlich.

Nähere Informationen zur Entwicklung der Anzahl an Langsamfahrstellen sind im Kapitel Statistik sowie auf Seite 54 aufbereitet.

UMGANG MIT BAUMASSNAHMEN

Baustellen im Zusammenhang mit der Instandhaltung und dem -ausbau stellen eine große Herausforderung für den Betrieb dar, da es in vielen Bereichen des Streckennetzes an erforderlichen Umfahrungsmöglichkeiten mangelt. Die weiterhin positive Entwicklung der Fahrgastzahlen und deren hohes Niveau zeigen, dass für die Realisierung notwendiger Baumaßnahmen der Betrieb des Systems nicht gänzlich eingestellt werden kann. Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger sind daher bestrebt, die Einschränkungen für die Fahrgäste so gering wie möglich zu halten. Dabei muss die zeitliche Dauer der Baustellen und die Einschränkung der Streckenkapazität (Totalsperrung/Sperrung eines Gleises oder häufige kurze Sperrungen/weniger lange Sperrungen) unter Berücksichtigung der finanziellen Handlungsspielräume gegeneinander abgewogen werden. » Durch eine intensivierte Abstimmung zwischen den beteiligten Akteuren können Ersatzkonzepte frühzeitig entwickelt und von EVU übergreifende Lösungen im Sinne der Kundinnen und Kunden konzipiert werden. So ist sichergestellt, dass die zur Verfügung stehenden Schienenkapazitäten durch Zugumleitungen oder Pendelverkehre maximal ausgenutzt werden. Sind schienengebundene Konzepte nicht in ausreichendem Umfang möglich, werden durch Busse geleistete Schienenersatzverkehre eingerichtet.

» **Punktueller Infrastrukturausbau ermöglichen ein robusteres Netz**

» **Während Bauphasen reduzieren Ersatzkonzepte die Auswirkungen auf Fahrgäste**

» **Investitionsstau auch auf Regionalstrecken**



Durch Schienenersatzverkehre kann die Mobilität der Fahrgäste gesichert werden, wenn aufgrund von Baumaßnahmen kein Zugverkehr mehr möglich ist.

- » **Innovative Technologien bieten neue Möglichkeiten zur Nutzung der Infrastruktur**
- » **Treueaktion für Fahrgäste bei längeren Einschränkungen**

Selbst diese SEV weisen bei Großbaustellen häufig durch eine unterschiedliche Haltepolitik die Charakteristiken der in NRW angebotenen Produkttypen auf (bspw. schnelle Expressbusse/Direktverkehre und Busse mit allen Zwischenhalten). Damit die Fahrgäste sich rechtzeitig einen Überblick über die Einschränkungen verschaffen und Alternativen berücksichtigen können, werden Ersatzkonzepte von einer zielgerichteten und verlässlichen Kommunikation bereits im Vorfeld der Baumaßnahme begleitet. Flankierend gibt es die Möglichkeit, Einschränkungen des Fahrgastes durch tarifliche Anreize zu kompensieren. So hat bspw. der NWL eine Treueaktion für betroffene SPNV-Fahrgäste initiiert. » Die Kunden können dabei eine Rückvergütung in Höhe von bis zu vier Monatsbeiträgen erhalten, wenn sie während der insgesamt 18 Monate dauernden Modernisierung von Eisenbahnbrücken in Bielefeld trotz der verkehrlichen Einschränkungen ihr Abo im Verbundtarif behalten. Unabdingbar für eine kundenfreundliche Planung ist die frühzeitige und verlässliche Festlegung auf Sperrscenarien, sodass Ersatzkonzepte geplant, organisiert und

vorbereitet werden können. Die notwendigen Instandhaltungsmaßnahmen müssen gesamthaft betrachtet werden und bereits in der Konzeption auch unter Einbindung von Straßenbaulastträgern erfolgen, um eine Ersatzbedienung mit Bussen überhaupt zu ermöglichen. Die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger übernehmen durch die derzeitigen Bautätigkeiten erhebliche Aufwendungen; eine verursachergerechte Finanzierung der Ersatzmaßnahmen ist derzeit nicht in Sicht.

DIGITALISIERUNG STRATEGISCH BEGLEITEN

» In der Digitalisierung des Eisenbahnbetriebs – der Einführung von ETCS (European Train Control System) – liegen erhebliche Chancen für eine Stabilisierung des Zugbetriebs und eine Erhöhung der Streckenkapazitäten. Angesichts der heutigen Belastung der Hauptstrecken in Nordrhein-Westfalen kann dabei jedoch auch ein Abbau der Überlastung anstelle einer Ausweitung der Verkehrsmengen im Vordergrund stehen. Der Einsatz von ETCS erfordert dabei eine möglichst parallele Umsetzung der notwendigen Infrastruktur – insbesondere Stellwerks-

AUFGABENTRÄGER

- **Monitoring und Einfordern** der vertraglich mit den EVU vereinbarten Leistungen
- **Bestellung „zukunftsfähiger“ Fahrpläne** mit ausreichend dimensionierten Haltezeiten und Fahrzeitreserven (jenseits der Regularien der EIU)
- Um **Reserven zu schaffen**: konsequenter Einsatz von spurt- und leistungsstarkem Rollmaterial ohne Kürzung der Fahrzeiten, kein Einbau zusätzlicher Halte, Auflassen von Halten
- Schaffung von eindeutig **differenzierten Produktklassen** (S-Bahn, RB, RE)
- Vorgabe von **maximalen Türöffnungs- und Türschließzeiten** bei Neuausschreibungen
- Ausstattung von Neufahrzeugen mit **ETCS ab Werk**
- **Vorgabe von Reservefahrzeugen** und Personal zu Dispositionszwecken
- **Verzicht auf** betrieblich zu **anspruchsvolle Konzepte**: Wenden, Stärken/Schwächen sowie Flügeln/Vereinigen in hoch belasteten Korridoren sowie Einbau von Erholungszeiten und an geeigneten Orten vorgehaltenen Ersatzgarnituren bei sehr langen Linien
- **Koordinierung von Vergabeverfahren** insofern sich identische Laufzeiten in überlappenden Netzen für konzeptionelle Änderungen des bisherigen Angebots ergeben
- **Vereinbarung mit EVU**, dass Dispositionsarbeitsplätze in der Betriebszentrale von DB Netz genutzt werden, um bei Planabweichungen sofort gegensteuern zu können

EISENBAHNVERKEHRSUNTERNEHMEN

- **Planmäßige Bereitstellung** von Zugfahrten
- **Optimierte Betriebs- und Wartungsstandorte** an den Netzen
- **Einsatz der vertraglich vereinbarten Fahrzeuge** in Qualität (insb. Sitzplatzkapazität und Fahrdynamik) und Quantität
- **Nachhaltige Personalgewinnung**
- Durchführung der **Personaldisposition** dort, wo die betriebliche Situation es erlaubt
- **Sensibilisierung des Personals** zur Einhaltung des Fahrplans (Achtung des Zeigersprungs)
- **Vorhalten einer auskömmlichen Reserve** im Personal- und Fahrzeugbereich, um Krankheitsfälle und Fahrzeugausfälle zu kompensieren; kein Einsatz gestörter Fahrzeuge
- **Vorhalten von Dispositionsreserven** (Fahrzeuge und Personal), wenn nicht ohnehin über Verkehrsvertrag gefordert
- **Vorhalten von Betriebsersatzkonzepten** für Störungsfälle inkl. Schulung dieser an die Mitarbeiter
- Treffen von Vereinbarungen mit anderen EVU und Busunternehmen **für raschen Einsatz im Störfall**

und Signaltechnik – sowie die Ausrüstung der Eisenbahnfahrzeuge. Da die laufenden Vorhaben und Planungen für die Einführung von ETCS in NRW ausschließlich Strecken auf europäischen Güterverkehrskorridoren betreffen, ist eine Ausrüstung von Nahverkehrszügen in NRW mit ETCS auch aufgrund der damit verbundenen Kosten bislang nicht erfolgt. Zudem stellen die perspektivisch mit ETCS ausgestatteten Güterstrecken bislang eher Insellösungen ohne echte Perspektive für den Personenverkehr in NRW dar. Eine mittelfristige Digitalisierung des Eisenbahnbetriebs für den Personenverkehr in NRW erfordert daher eine gemeinsame strategische Entwicklung und Vereinbarung der dafür erforderlichen Infrastrukturausbauten, der Fahrzeugausstattung und der Finanzierung zwischen Bund, Land, Aufgabenträgern, Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnverkehrsunternehmen.

DURCHFÜHRUNG DES TÄGLICHEN BETRIEBS

Weiteres Verbesserungspotenzial liegt in der Planung und Durchführung des täglichen Betriebs. Die Grundlage des Integralen Taktfahrplans NRW und

seiner Fortschreibung müssen, insbesondere in den hoch belasteten Korridoren, zukunftsfähige Fahrpläne mit ausreichenden Haltezeiten und Reserven bilden. Für deren Umsetzung sind eine planmäßige Bereitstellung der Züge, sinnvolle Dienstpläne und Standorte für den Personalwechsel sowie eine auskömmliche Personalausstattung in allen Bereichen der Eisenbahnverkehrsunternehmen entscheidend.

» Bei Störungen müssen Fahrzeugreserven an nachfragerlevanten Standorten bereitgehalten werden, um schnellstmöglich viele Fahrgäste zu erreichen. In Verspätungsfällen sind zusätzlich Regelungen zur Disposition überfällig, die nach Abwägung der verkehrlichen Anforderungen im Sinne des Gesamtsystems und nicht starr nach Regelwerk (schnell vor langsam) dafür sorgen, dass Verspätungsübertragungen minimiert werden.

Diese exemplarisch angeführten Lösungsansätze erfordern eine konstruktive und zielgerichtete Zusammenarbeit der beteiligten Akteure, um einen pünktlichen und zuverlässigen Betrieb für die Zukunft sicherzustellen. Im Folgenden sind weitere Handlungserfordernisse an diese Akteure adressiert.

» Reservefahrzeuge ermöglichen einen flexiblen Betriebsablauf im Störfall

EISENBahnINFRASTRUKTURUNTERNEHMEN

- **Erhöhung der Verfügbarkeit** der Infrastruktur und kurzfristige Beseitigung von Infrastrukturmängeln
- Schnelle Umsetzung von Maßnahmen zur **Engpassbeseitigung**
- Eine **frühzeitige und verbindliche Koordinierung** und Kommunikation von Baumaßnahmen mit besonderem Fokus auf kundenorientiertes Bauen
- **Verbesserung der Reisendenlenkung** in Verkehrsstationen zur Verteilung der Reisenden über die Zuglänge, um Fahrgastwechselzeiten zu reduzieren
- **Dispositionsregeln** dergestalt, dass pünktliche Züge nicht in Mitleidenschaft gezogen werden (Abwägung der verkehrlichen Anforderungen statt schnell vor langsam)
- **Strikte Umsetzung der Regularien** zur Fahrplankonstruktion (auch wenn dies die Einführung zusätzlicher Angebote verhindert)
- **Langfristige Bereitstellung** der bei der Planung angegebenen Infrastruktureigenschaften
- **Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik**; gezieltes Migrieren von ETCS in NRW auch für den Personenverkehr
- Verbesserter **Austausch zwischen den unterschiedlichen Zuständigkeitsbereichen** für einen flüssigeren Regelbetrieb

SYSTEMVERBUND

- Steter **Austausch** zwischen EVU, EIU und AT im Betrieb
- **Kontinuierlicher Soll-Ist-Abgleich** zwischen Fahrplan und Betrieb
- **Sensibilisierung und Schulung** des Personals
- Sicherstellung einer **einheitlichen und zuverlässigen Fahrgastinformation** (EVU, EIU, AT), welche das aktuelle Betriebsgeschehen mit Auslastung der Züge wiedergibt
- Erarbeitung und Fortschreibung **ganzheitlicher Dispositionskonzepte** mit Vorrangregelung, Umrouting und alternativer Reisendenlenkung
- Etablierung und **Weiterentwicklung der ausgearbeiteten Störfallkonzepte**
- **Bahnsteigaufsicht** an den aufkommensstarken Stationen zur schnelleren Zugabfertigung
- **Stabilisierung der Zulassungsverfahren**, um Engpässe bei der Bereitstellung von Fahrzeugkapazitäten zu vermeiden
- Zielgerichteter **Ausbau der Infrastruktur** mit Fokus auf betriebliche Flexibilität und zielgerichtete Steigerung der Kapazität
- **Reaktivierung ehem. Abzweige und Überholgleise** zur Steigerung der betrieblichen Flexibilität
- Abstimmung einer **einheitlichen Bahnsteig- und Fahrzeughöhe**
- Verbindliche Vereinbarung und Umsetzung von Konzepten zur **Stabilisierung des Betriebs** mit dem ausschließlichen **Fokus auf Fahrgastinteressen**

» Zukünftige Koordination von Baumaßnahmen über verschiedene Verkehrsträger

Um Einschränkungen und Probleme bei Pünktlichkeit und Zugausfällen möglichst gering zu halten, muss die Schieneninfrastruktur in einen Zustand versetzt werden, der dem täglichen Betrieb gerecht wird. Dafür müssen die Schienenwege und Bahnhöfe einer beständigen Instandhaltung unterzogen werden. Neben den Baumaßnahmen zur Instandhaltung müssen zusätzliche Baumaßnahmen durchgeführt werden, welche die Infrastruktur so weiterentwickeln, dass die Umsetzung zukünftiger Angebotskonzepte wie auch Kapazitätsreserven im Netz möglich werden. Dabei handelt es sich um einen fahrplanbasierten Infrastrukturausbau. Ein Beispiel für einen solchen Infrastrukturausbau sind die Ausbaumaßnahmen im Zusammenhang mit dem RRX-Projekt.

BAUMASSNAHMEN BEEINTRÄCHTIGEN DEN BETRIEBSABLAUF

» Infrastrukturbetreiber koordinieren die verschiedenen Baumaßnahmen

Die Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen weist seit Jahren einen hohen Instandhaltungsbedarf auf, welcher eine anhaltend hohe Bautätigkeit in der gesamten Fläche NRWs ausgelöst hat. » Die Infrastrukturbetreiber, überwiegend die DB Netz AG und DB Station&Service AG, koordinieren die Vielzahl der Maßnahmen dabei nicht nur intern, sondern treten frühzeitig mit den zugangsberechtigten Akteuren (AT und EVU) in Kontakt. Sind die Auswirkungen geplanter Baumaßnahmen so gravierend, dass die Streckenkapazität stark eingeschränkt wird, werden Baustellen bei der Erstellung des Jahresfahrplans berücksichtigt. Dabei können maximal zur Verfügung stehende Trassenkapazitäten oder auch sogenannte Bauzuschläge (Fahrzeitreserven für den betroffenen Streckenabschnitt) in die Erstellung einfließen.

» Baumaßnahmen beeinflussten 2018 die Betriebsqualität

Brückensanierung an der Hauptstrecke NRW-Hannover, hier die Eisenbahnüberführung an der Von-der-Recke-Straße in Bielefeld



Die zugangsberechtigten Akteure werden im Zuge der Vorstellung der integrierten Bündelung 26 Monate vor dem Fahrplanwechsel über bevorstehende Baumaßnahmen im Streckennetz informiert. Auf vorgelagerte Abstimmungen hinsichtlich des Zeitpunkts oder der Dauer der Maßnahmen kann dann jedoch nur noch in geringem Umfang Einfluss genommen werden.

» Am 8.5.2019 unterzeichneten die DB Netz AG und Straßen.NRW im Beisein des NRW-Verkehrsministers Hendrik Wüst eine Absichtserklärung für eine enge Kooperation bei der Abstimmung von Baustellen in NRW. Da in den nächsten Jahren viele Milliarden Euro in die Verkehrsinfrastruktur in NRW investiert werden, soll – über projektbezogene Abstimmungen bei Großbaustellen hinaus – ein regelmäßiges Quartalsgespräch stattfinden. Die abgestimmten Baumaßnahmen der verschiedenen Verkehrsträger sollen zusätzlich auch anderen Baulastträgern zur Koordination zur Verfügung gestellt werden.

GROSSBAUSTELLEN 2018

» Ein Rückgang der Pünktlichkeit und starke Veränderungen bei vorhersehbaren Zugausfällen sind auch auf die gestiegene Bautätigkeit im Schienennetz zurückzuführen.

Mitte 2018 begann die DB Netz mit der Sanierung dreier Eisenbahnbrücken in Bielefeld. In insgesamt zwei Bauabschnitten wurden zunächst für neun Monate die beiden Gleise der Güterstrecke komplett gesperrt, um Teile der bestehenden Brücken abzubauen und neu zu errichten.

Ebenfalls umfangreiche Brückenarbeiten fanden zwischen Duisburg und Essen statt. So wurde während der Streckensperrung vom 23.3.–9.4.2018 unter anderem eine neue Brücke parallel zur bestehenden Thyssenbrücke errichtet. Daneben wurde die

Zeit unter anderem für Weichen- und Gleiserneuerungen in Mülheim und im Hauptbahnhof Essen genutzt. Während der Totalsperrung in den Herbstferien im Oktober (15.–27.10.2018) wurden insgesamt neun große Maßnahmen gebündelt umgesetzt. Dazu zählen neben weiteren Weichenerneuerungen und Oberbauarbeiten im Bereich Mülheim-Heißen auch erste Vorbereitungen für den Rhein-Ruhr-Express. Ebenfalls vorbereitende Arbeiten haben für die Einrichtung eines elektronischen Stellwerks in Duisburg stattgefunden. Dabei wurden unter anderem an ca. 200 Punkten Bohrungen zur Kampfmittelsondierung durchgeführt und 16 km neue Kabelführungssysteme erbaut. In Mülheim fanden zeitgleich Bahnsteigsanierungen in Mülheim-Styrum sowie im Hauptbahnhof statt. Neben dem Rückbau der alten Thyssenbrücke gab es ebenfalls Arbeiten an der bereits 1923 erbauten Ruhrbrücke in Kombination mit dem Brückenbauwerk über die Dörnerhofstraße (Baujahr 1911).

Insgesamt acht Wochen vom 14.7.–9.9. war der Streckenabschnitt Hamm–Dortmund komplett gesperrt. Bei den auch in der Nacht stattfindenden Bauarbeiten wurden die Haltepunkte Dortmund-Scharnhorst, Dortmund-Kurl, Kamen-Methler und Nordböge für den Halt der neuen RRX-Züge barrierefrei ausgebaut. Parallel dazu wurde die Sperrung für Gleis-, Weichen- und Oberleitungsenergie genutzt, in Kamen wurde die Personenunterführung modernisiert. Allein auf dem Abschnitt Hamm–Dortmund wurden 2018 insgesamt nahezu 60 Millionen Euro in die Instandhaltung und den Ausbau investiert.

Weitere Bauarbeiten, um den Vorlaufbetrieb des RRX zu gewährleisten, fanden im Sommer 2018 (13.7.–27.8.) zwischen Aachen und Rheydt statt. Insgesamt wurden dabei acht Haltestellen an die Erfordernisse des RRX (Bahnsteighöhe von 76 cm über Schienenoberkante, -nutzlänge von 215 Meter und barrierefreie Erschließung) angepasst. Beim Ausbau in Hückelhoven-Baal kam es durch einen verschobenen Vermessungspunkt zu falschen Bemessungsgrundlagen. Der Abstand zwischen Zug und Bahnsteig am Gleis war 15 cm zu groß. Zur Korrektur wurde das Gleisbett an einer Seite aufgeschüttet – durch die Neigung konnte ein Lückenschluss erzielt werden. Seit Dezember 2018 kann die Station von RE 4 und RB 33 in Richtung Mönchengladbach wieder angefahren werden.

AUSBLICK BIS 2021

Die Karte auf Seite 43.1 stellt ausgewählte Baumaßnahmen der integrierten Bündelung bis einschließlich 2021 dar. Sowohl auf den Hauptkorridoren als auch in den Regionalnetzen in NRW wird weiterhin eine hohe Bautätigkeit stattfinden.

» Einige der besonders hervorzuhebenden Baumaßnahmen aus dem Jahr 2019 werden nachfolgend genauer erläutert.

Die Brückensanierung in Bielefeld ging 2019 in die zweite Bauphase (März 2019 bis Oktober 2019). Der gesamte Verkehr muss in diesem Zeitraum über die Güterbahn geführt werden. Dafür wurde im Bielefelder Hauptbahnhof der Bahnsteig 8 provisorisch auf eine Nutzlänge von rd. 405 m verlängert und mehrere Bauweichen eingebaut, sodass auch weiterhin Halte der ICE-Linie 10 möglich sind. Die planmäßige Führung der Verkehre über die Güterbahn konnte nur durch ein massives Anheben des Bauzuschlages auf diesem Abschnitt abgebildet werden. Als Folge dessen entfällt beispielsweise der Halt der ICE-Linie 10 in Hagen in der Zeit der zweiten Bauphase komplett und die Landeshauptstadt ist nur zweistündlich über den ICE an Berlin angebunden. So beeinträchtigten die Brückenbaumaßnahmen in Bielefeld den Zugverkehr weit über die Grenzen Ostwestfalens hinaus. Bei der Verlagerung der Verkehre von der Personenbahninfrastruktur auf die Güterbahn-Gleise (15.–18.3.) war der Hauptbahnhof Bielefeld aufgrund der Vorarbeiten komplett vom Schienenverkehr abgeschnitten. Nur durch ein umfangreiches Schienenersatzkonzept konnten die Fahrgäste ihre Fahrtziele erreichen. Zusätzlich zu den obigen Baumaßnahmen erneuert die DB Netz ab dem 5. April bis Oktober 2019 eine Brücke in Lage. Dadurch kommt es zu weiteren Ersatzverkehren am Bielefelder Hbf – betroffen sind alle Linien in die Region Lippe.

In mehreren Bauphasen, unter anderem in den Osterferien 2019, werden sowohl auf der Kölner Hohenzollernbrücke als auch im Gleisvorfeld des Hauptbahnhofs Weichen erneuert und über 400 individuell angefertigte Brückenbalken ausgetauscht. Aus diesem Grund werden mehrere RE- und RB-Linien umgeleitet; es kommt auch zu Teilausfällen.

Vom 12.7. bis zum 26.8.2019 wird es aufgrund umfangreicher Baumaßnahmen zur erneuten Totalsperrung zwischen Duisburg Hbf und Essen Hbf kommen. Dabei stehen Vorhaben für die zweite Ausbaustufe des elektronischen Stellwerks Duisburg sowie diverse Gleis- und Weichenarbeiten und Baumaßnahmen an Straßen- und Eisenbahnbrücken an. Zwischen Düsseldorf-Flughafen und Duisburg Hbf werden zeitgleich die Gleise der Fernbahn erneuert – die Folge sind weitere Zugausfälle zwischen Duisburg und Düsseldorf. Neben Arbeiten an der Strecke werden 2019 auch Arbeiten an zahlreichen Bahnhöfen begonnen. Allein 17 Bahnhöfe in NRW werden für den Halt des RRX ertüchtigt und barrierefrei ausgebaut. Am Dortmunder Hauptbahnhof steht im Sommer 2019 die Fertigstellung des Bahnsteigs 8 an; darauffolgend wird der Bahnsteig 7 abgerissen und neu errichtet.

» Auch 2019 stehen viele Großbaustellen an

Baustellen im Streckennetz NRW 2019 - 2021

Zeichenerklärung

Baumaßnahmen mit Berücksichtigung im Jahresfahrplan

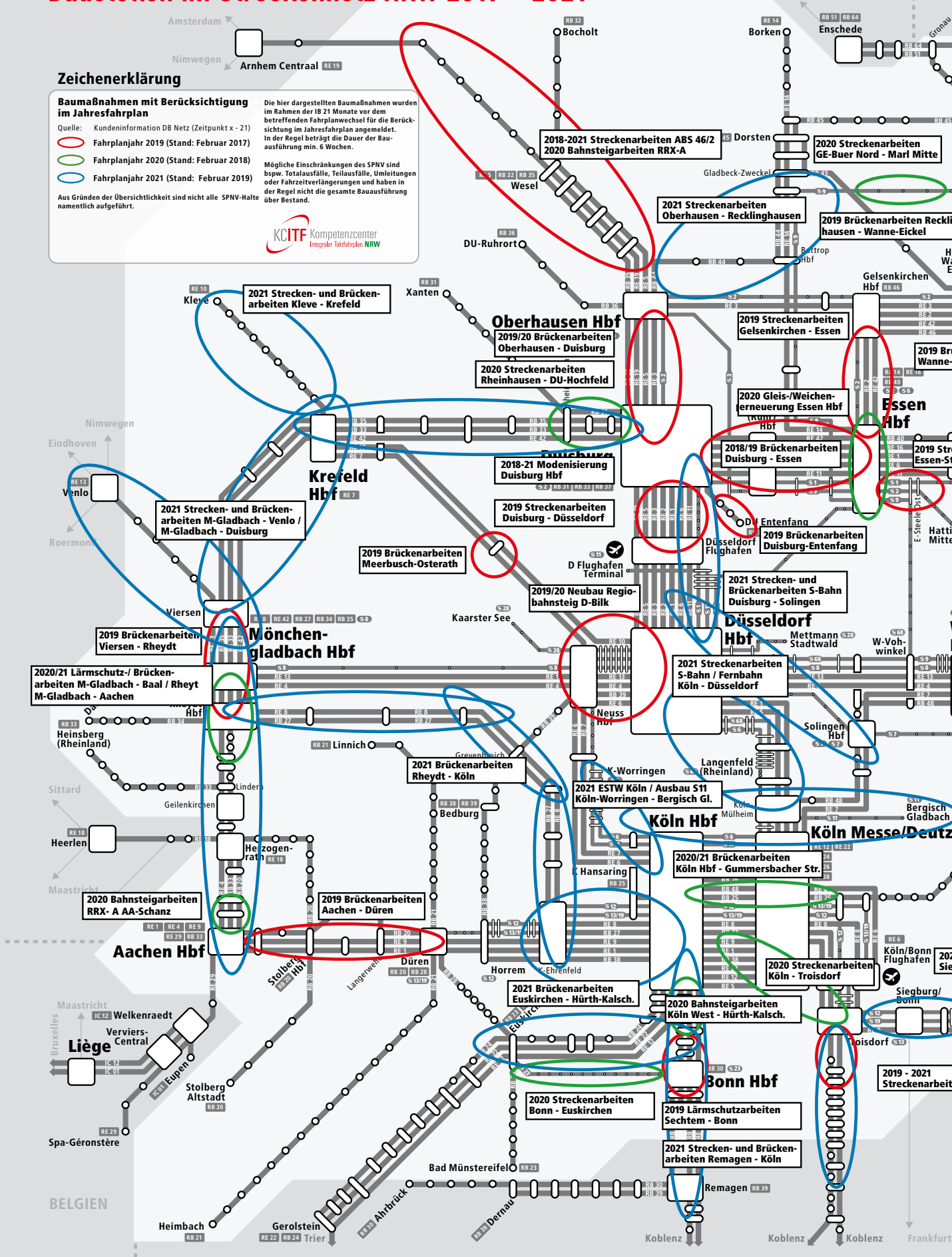
- Quelle: Kundeninformation DB Netz (Zeitpunkt x - 21)
- Fahrplanjahr 2019 (Stand: Februar 2017)
- Fahrplanjahr 2020 (Stand: Februar 2018)
- Fahrplanjahr 2021 (Stand: Februar 2019)

Die hier dargestellten Baumaßnahmen wurden im Rahmen der 18 21 Monate vor dem betreffenden Fahrplanwechsel für die Berücksichtigung im Jahresfahrplan angemeldet. In der Regel beträgt die Dauer der Bauausführung min. 6 Wochen.

Mögliche Einschränkungen des SPNV sind bspw. Totalausfälle, Teilausfälle, Umleitungen oder Fahrzeitverlängerungen und haben in der Regel nicht die gesamte Bauausführung über Bestand.



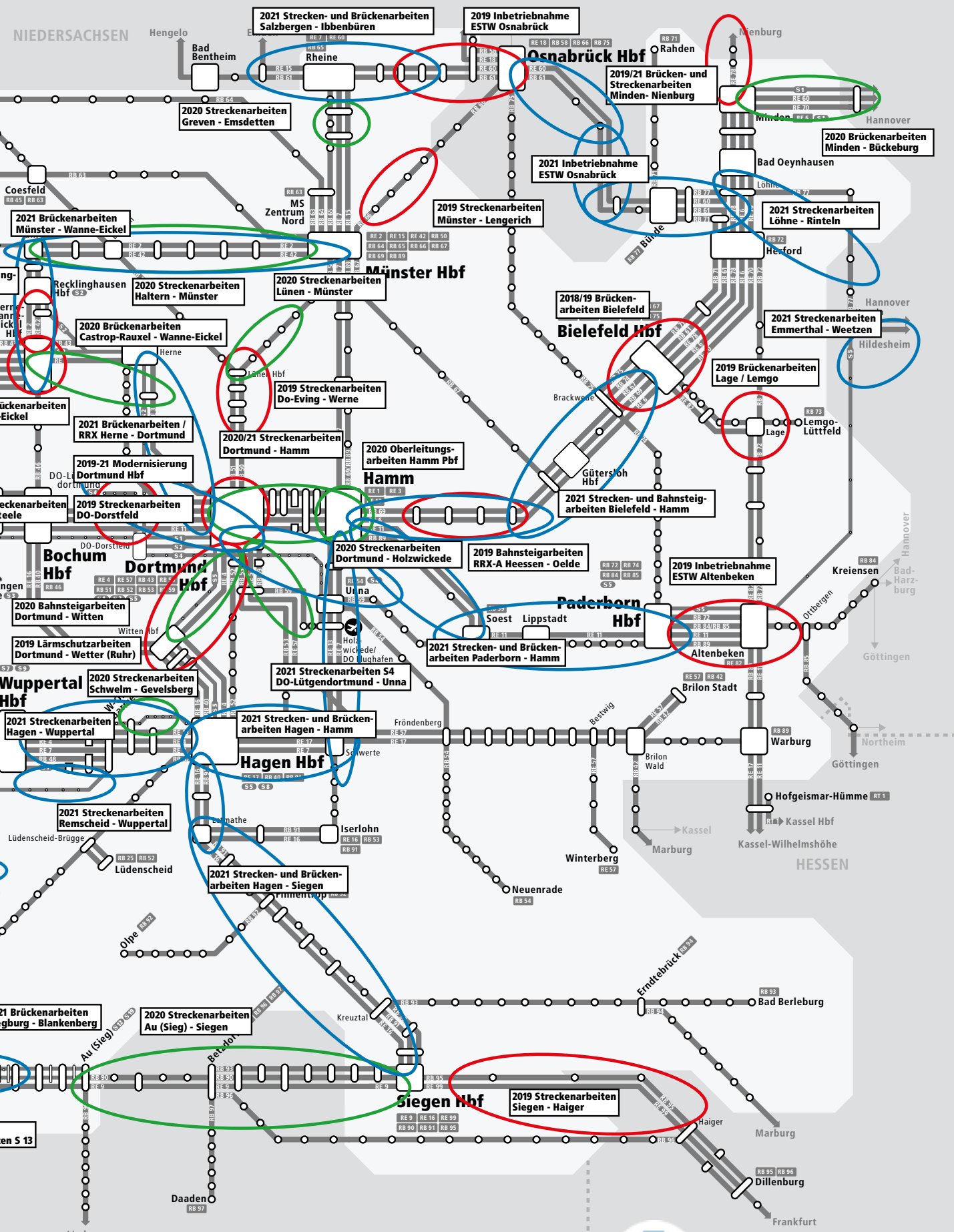
Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nicht alle SPNV-Halte namentlich aufgeführt.



BELGIEN

Frankfurt

NIEDERSACHSEN



RHEINLAND-PFALZ



QUALITÄT NAHVERKEHR | KUNDENZUFRIEDENHEIT IM SPNV IN NRW

» Kundenzufriedenheit im Nahverkehr ist gesunken

» Gelegenheitsfahrer sind unzufriedener als regelmäßige SPNV-Nutzer

» Zufriedenheit mit S-Bahnen ist höher als bei RE/RB

SONDERAUSWERTUNG DES NRW-KUNDENBAROMETERS 2018

Die Nahverkehrskunden in NRW stehen den Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) deutlich kritischer gegenüber als noch vor zwei Jahren. Dies zeigen die Ergebnisse des mittlerweile neunten NRW-Kundenbarometers 2018.

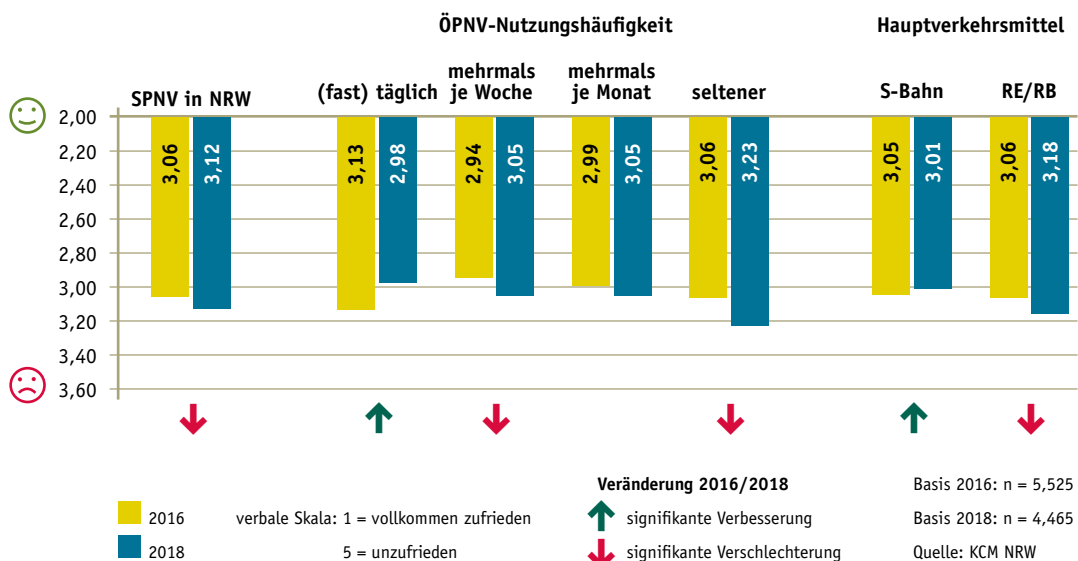
Das Kompetenzzentrum Marketing NRW (KCM) lässt im Auftrag des Verkehrsministeriums NRW (VM) im Zweijahresrhythmus die Zufriedenheit der Kunden mit dem ÖPNV in NRW untersuchen. Für die aktuelle Untersuchung wurden in der Zeit von September bis Ende November 2018 rund 13.250 ÖPNV-Kunden durch das Marktforschungsinstitut INFO GmbH aus Berlin telefonisch befragt, darunter 4.465 Kunden, die als Hauptverkehrsmittel den SPNV nutzen. Die Befragten wurden um ihre Meinung zu rund 30 Leistungsmerkmalen aus den fünf Bereichen Angebot, Tarif-Vertrieb-Information, Haltestellen und Stationen, Verkehrsmittel und Sicherheit gebeten. Die Beurteilung der Merkmale erfolgte anhand der bewährten, verbalen Skala von vollkommen zufrieden (= 1) bis unzufrieden (= 5).

Das KCM agiert im Auftrag des VM bei allen Fragen, die den landesweiten Nahverkehr betreffen. Es ist angesiedelt bei der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH in Köln (weitere Information unter www.kcm-nrw.de).

SPNV-KUNDEN IN NRW IM ALLGEMEINEN WIEDER KRITISCHER

» Die Nahverkehrskunden in NRW, die hauptsächlich den SPNV nutzen, sind mit den Leistungen des ÖPNV insgesamt signifikant unzufriedener als noch vor zwei Jahren: Ihre globale Zufriedenheit mit dem Nahverkehr ist 2018 mit 3,12 deutlich gegenüber der Vorgängerstudie von vor zwei Jahren gefallen – 2016 betrug sie 3,06. Die Zufriedenheit bewegt sich wieder in Richtung des Ergebnisses aus 2014 – vor vier Jahren lag der Wert bei 3,14. Die Betrachtung nach einzelnen Kundengruppen zeigt dennoch sehr unterschiedliche Ergebnisse. » So sind die SPNV-Kunden, die täglich oder fast täglich unterwegs sind, sogar wesentlich zufriedener als noch 2016. Ihre Globalzufriedenheit stieg signifikant von 3,13 auf 2,98. Kritischer sind dagegen die Kunden, die weniger häufig den ÖPNV nutzen. Die Kunden, die mehrmals pro Woche oder mehrmals pro Monat den SPNV nutzen, sind deutlich unzufriedener geworden. Bei beiden Gruppen liegt die Globalzufriedenheit 2018 bei 3,05 – vor zwei Jahren bewerteten sie den ÖPNV im Allgemeinen noch mit 2,94 bzw. 2,99. Am wenigsten zufrieden sind die SPNV-Nutzer, die seltener als mehrmals im Monat unterwegs sind. Ihre Globalzufriedenheit ist seit 2016 (3,06) signifikant auf 3,23 gefallen. Sie sind damit aktuell die unzufriedenste Kundengruppe. » Die Betrachtung nach üblicherweise genutztem Hauptverkehrsmittel zeigt, dass die SPNV-Kunden, die hauptsächlich die S-Bahn nutzen, tendenziell zufriedener geworden sind, während sich die Nutzer von RegionalExpress und -Bahn (RE/RB) sogar signifikant unzufriedener äußern.

Globalzufriedenheit der SPNV-Kunden nach Nutzungshäufigkeit und Hauptverkehrsmittel



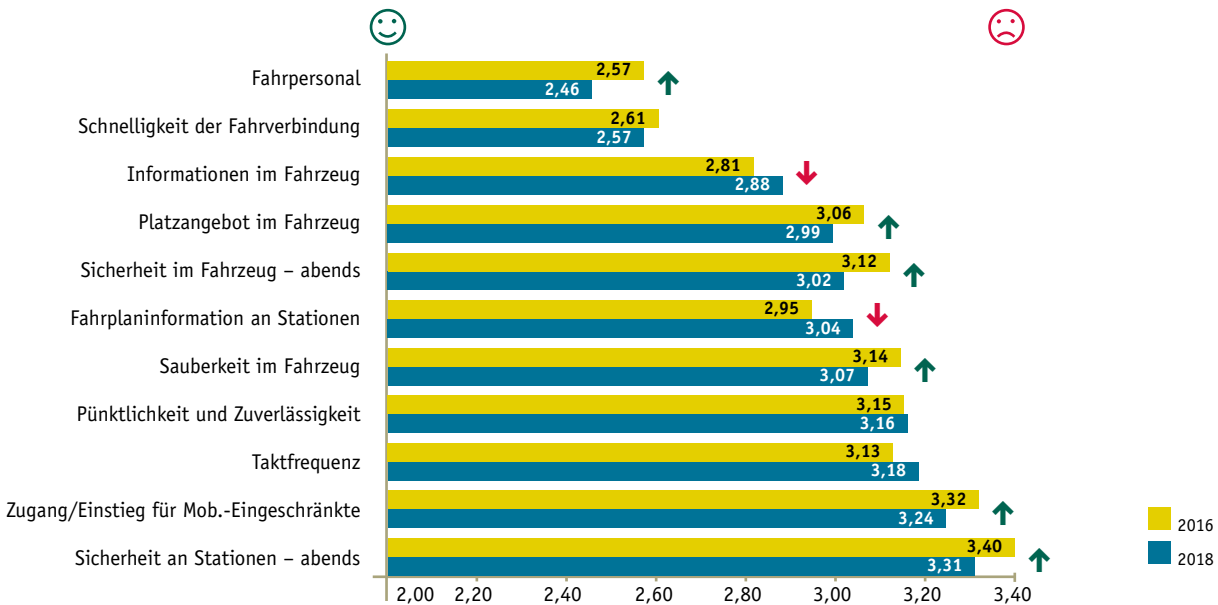
UNTERSCHIEDLICHE ENTWICKLUNG BEI DEN LEISTUNGSMERKMALEN

Im NRW-Kundenbarometer 2018 beurteilen die SPNV-Kunden 16 der abgefragten Leistungsmerkmale besser, darunter alle vier Merkmale aus dem Bereich Sicherheit oder bspw. auch das Platzangebot und die Sauberkeit im Fahrzeug oder das Personal. zwölf Leistungsmerkmale werden schlechter eingestuft als noch 2016, so bspw. das Preis-Leistungs-Verhältnis, das Linien- und Streckennetz oder die Informationen im Fahrzeug. Ein Überblick über ausgewählte Leistungsmerkmale zeigt: Im Zeitvergleich zeigen sich signifikante Verbesserungen beim Fahrpersonal, dem Platzangebot im Fahrzeug sowie der Sicherheit abends im Fahrzeug. Ebenfalls signifikant besser werden die Sauberkeit im Fahrzeug, die Zugangs- und Einstiegsmöglichkeiten für Mobilitätseingeschränkte sowie die Sicherheit abends an Stationen bewertet.

Wesentlich unzufriedener als 2016 sind die SPNV-Kunden NRW aktuell mit den Informationen im Fahrzeug, den Fahrplaninformationen an Haltestellen und der Taktfrequenz. Die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit bleibt auf dem Niveau von 2016. Betrachtet man diese Bewertung nach Kundengruppen, zeigen sich allerdings deutliche Unterschiede: » Die SPNV-Kunden, die (fast) täglich oder mehrmals pro Woche fahren, sind sogar signifikant zufriedener als noch vor zwei Jahren. Im Gegensatz dazu sind die Kunden, die nur mehrmals im Monat oder seltener unterwegs sind, signifikant unzufriedener als bei der Vorgängerstudie. Bei der Betrachtung nach Hauptverkehrsmittel zeigen sich dagegen lediglich tendenzielle Unterschiede: Die S-Bahn-Kunden bewerten die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit etwas besser, die RE/RB-Kunden etwas schlechter als 2016.

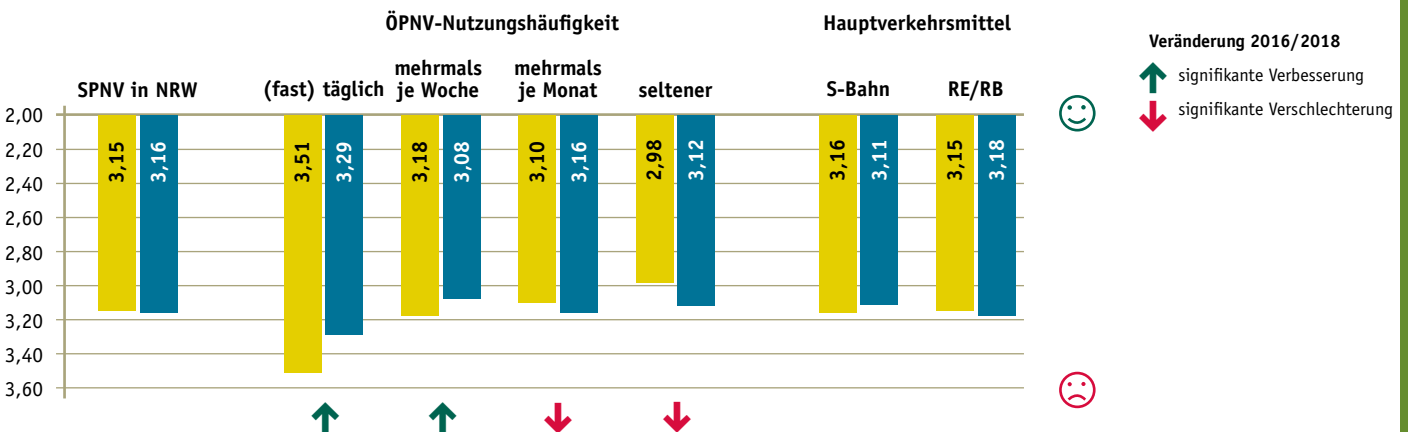
» SPNV-Vielfahrer sind mit Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit zufriedener als 2016

Rangreihe der Kundenzufriedenheit der SPNV-Kunden, ausgewählte Merkmale



verbale Skala:
1 = vollkommen zufrieden
5 = unzufrieden

Zufriedenheit der SPNV-Kunden mit der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit



Veränderung 2016/2018
↑ signifikante Verbesserung
↓ signifikante Verschlechterung

» Entwicklung im Bereich Sicherheit seit Jahren positiv

Besonders erfreulich: » Die SPNV-Kunden bewerten die vier Leistungsmerkmale aus dem Bereich Sicherheit seit mehreren Kundenbarometer-Untersuchungen deutlich besser. Beim NRW-Kundenbarometer 2010 lag die Bewertung der Sicherheit abends an Stationen bei 3,64, bei der Sicherheit abends im Fahrzeug betrug sie 3,24. Mittlerweile sind die SPNV-Kunden erheblich zufriedener: 2018 liegen die Bewertungen bei 3,31 bzw. 3,02. Ein Überblick über die zeitliche Entwicklung kann der unten stehenden Grafik entnommen werden.

ZUFRIEDENHEIT NACH GENUTZTER SPNV-LINIE ERSTMALS IM ZEITVERGLEICH

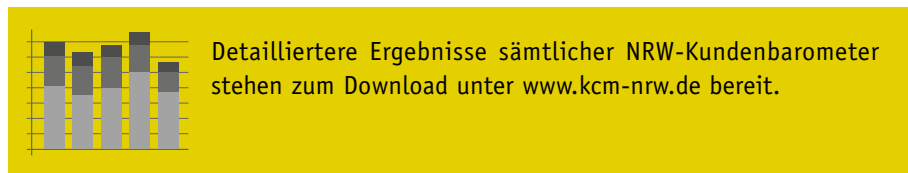
Seit dem NRW-Kundenbarometer 2016 werden die SPNV-Kunden nach ihrer üblicherweise bzw. am häufigsten genutzten SPNV-Linie gefragt. Daher können die Zufriedenheitsergebnisse nun auch im Zeitvergleich differenziert nach SPNV-Linien dargestellt werden. Bei der Interpretation der linienbezogenen Ergebnisse und insbesondere beim Vergleich mit anderen Kapiteln dieses SPNV-Qualitätsberichts ist zu beachten, dass im NRW-Kundenbarometer stets die » subjektive Zufriedenheit aus Sicht der Kunden erhoben wird. Diese Ergebnisse können nicht mit objektiven Qualitätsmessungen verglichen werden, da die persönliche Wahrnehmung durch den Kunden eine große Rolle bei der subjektiven Bewertung spielt. Folgendes Beispiel

soll dies verdeutlichen: Hat ein Zug mit einem 20-Minuten-Takt gerade 20 Minuten Verspätung, wird ihn dennoch ein Kunde, der eigentlich den nachfolgenden Zug nehmen wollte, trotz der recht hohen Verspätung als pünktlich wahrnehmen. In der objektiven Qualitätsmessung wird dagegen die eigentliche Verspätung festgehalten.

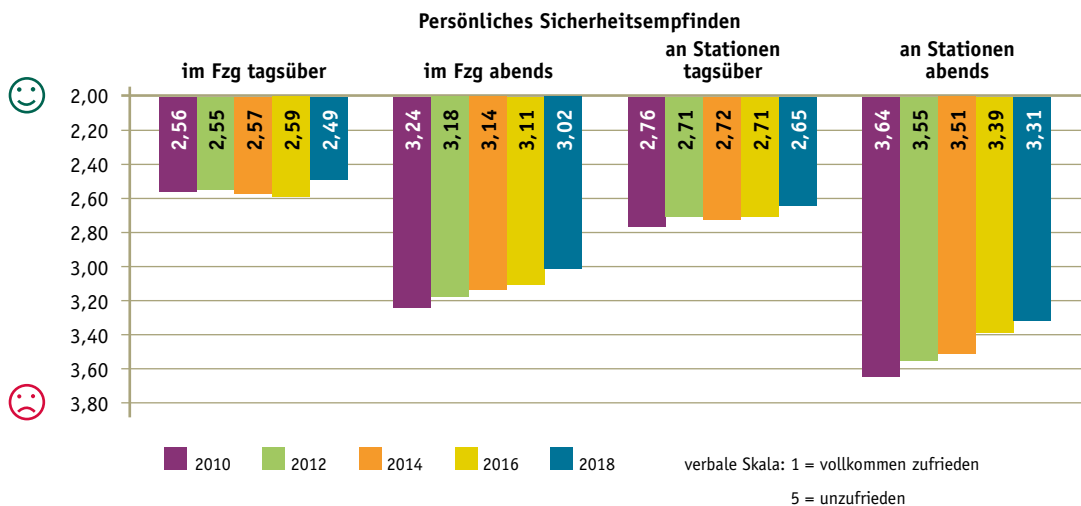
Die (subjektive) Zufriedenheit mit dem zentralen Leistungsmerkmal Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, dargestellt nach der hauptsächlich genutzten Linie der SPNV-Kunden, ist auf Seite 47 abgebildet. Die Spannweite der Bewertungen zwischen den einzelnen Linien ist – wie schon 2016 – ziemlich groß: Am besten stufen die SPNV-Kunden, die hauptsächlich mit den Linien S 13, S 19 und S 6 unterwegs sind, die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit ein. Ihre Bewertungen liegen bei 2,83, 3,09 und 3,04. Die schlechtesten Zufriedenheitsbewertungen mit 3,85 bzw. 3,81 geben die RE 4- und RB 33-Nutzer ab.

Im Zeitvergleich zeigen sich die größten Zufriedenheitssteigerungen bei den Nutzern der S 19, S 6, RE 7 und RE 9. Ihre Zufriedenheit mit der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit hat sich um bis zu 0,38 verbessert. Die gravierendsten Verschlechterungen in der Zufriedenheitsbewertung stammen von den Kunden, die hauptsächlich die Linien RB 25, RB 33 oder RB 48 nutzen. Ihre Zufriedenheit ist bis zu 0,33 schlechter als noch 2016.

» Im Kundenbarometer werden subjektive Zufriedenheiten aus Kundensicht erhoben



Entwicklung Bereich Sicherheit

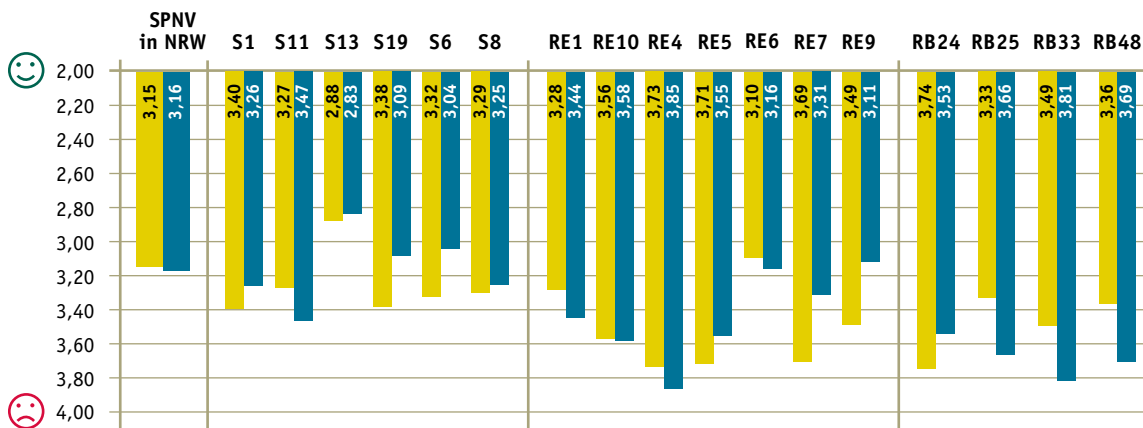


Die letzte Grafik bildet die Zufriedenheit der SPNV-Kunden mit der Sauberkeit im Fahrzeug ab. Dieses Merkmal wird am besten von Nutzern der Linien S6, RE10 und RE7 bewertet. Diese zeigen im Zeitvergleich auch mit die größten Zufriedenheitssteigerungen bei diesem Leistungsmerkmal. Ebenfalls wesentlich zufriedener sind 2018 darüber hinaus auch die Kunden, die hauptsächlich mit den Linien RE4, RE6, RE9 und RB33 fahren.

ERGEBNISSE DIENEN KÜNFTIGEN NAHVERKEHRSMASSNAHMEN SOWIE DER KONTROLLE LAUFENDER PROJEKTE

Über das NRW-Kundenbarometer sind die Verantwortlichen für den ÖPNV stets über die Dienstleistungsqualität aus Kundensicht auf dem Laufenden – eine wichtige Voraussetzung für Verbesserungen. Die Ergebnisse zeigen nicht nur, in welchen Bereichen noch Verbesserungen erforderlich sind, sondern auch, dass sich in den letzten Jahren einiges im Bereich ÖPNV zur Zufriedenheit der Kunden verbessert hat.

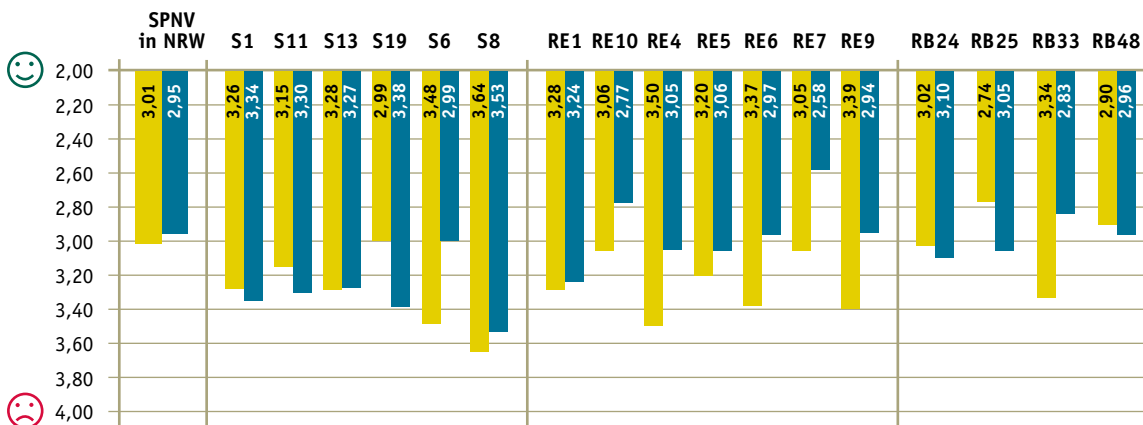
(Subjektive) Zufriedenheit mit Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der SPNV-Kunden nach hauptsächlich genutzter SPNV-Linie*



2016 verbale Skala: 1 = vollkommen zufrieden
2018 5 = unzufrieden

*Linien ab N = 50
Dargestellt sind nur die SPNV-Linien, für die ausreichend Fälle vorhanden sind.

(Subjektive) Zufriedenheit der SPNV-Kunden mit der Sauberkeit im Fahrzeug nach hauptsächlich genutzter SPNV-Linie*



Die Schlichtungsstelle Nahverkehr (SNV) ist eine auf das Land Nordrhein-Westfalen begrenzte Schlichtungsstelle für den kommunalen und regionalen Verkehr. Sie bearbeitete im Jahr 2018 über 3.000 Verfahren. Insgesamt 38 Verkehrsunternehmen sind Mitglied im Verein Schlichtungsstelle Nahverkehr, der die SNV betreibt. Das Modell wird durch eine Förderung des Landes Nordrhein-Westfalen möglich und hat sich seit über zehn Jahren bewährt.

Ein wesentliches Arbeitsfeld der Schlichtungsstelle waren mit 32% der Eingaben (1.103 Fälle) Fahrpreisnacherhebungen. Das Jahr 2018 war für Fahrgäste und Verkehrsunternehmen in NRW aber auch geprägt von Problemen mit der Aufrechterhaltung der Fahrleistung. Infolgedessen betrafen mit 1.002 Fällen fast ein Drittel der Schlichtungsverfahren die Möglichkeiten und Grenzen der Kompensation für Verspätung und Ausfall.

» 77 % der Schlichtungsversuche waren erfolgreich

» Die Schlichtungsstelle Nahverkehr konnte im Berichtsjahr 77 % der Schlichtungsverfahren zu einem für beide Parteien akzeptablen Ergebnis führen. Sie ist in NRW eine gute Ansprechpartnerin für die Fahrgäste. Gleichzeitig pflegt sie einen intensiven Austausch mit den Unternehmen, um die Verfahren zu möglichst vertretbaren Ergebnissen im Rahmen der Rechtslage, aber auch auf Kulanzbasis zu führen.

» Servicecenter Fahrgastrechte ist nur schriftlich zu erreichen

Für Betroffene gibt es zwei Angebote, die in den Schlichtungsverfahren zum Tragen kommen:

- **Fahrgastrechte-Gesetz: Beinhaltet eine Teilkompensation des Fahrpreises im Nachhinein**
- **Mobilitätsgarantie NRW: Stellt das Ankommen am Zielort der Reise sicher**

Die Verkehrsunternehmen wenden die Regelungen im Beschwerdemanagement an und erläutern ihre Entscheidungen. Die vielen Schlichtungsanträge bei der Schlichtungsstelle Nahverkehr zu diesem Themenbereich zeigen aber, dass diese Ergebnisse von Fahrgästen häufig als nicht angemessen wahrgenommen werden.

FAHRGASTRECHTE

Eine geplante Überarbeitung der Fahrgastrechte auf europäischer Ebene verbessert die Situation der Reisenden nur teilweise. Sollte es dazu kommen, dass der Haftungsausschluss für höhere Gewalt zurückgenommen wird, ist damit zu rechnen, dass Fahrgäste in vielen Fällen keine Ansprüche mehr geltend machen können oder die Durchsetzung erschwert ist. Nach Auffassung der Schlichtungsstelle Nahverkehr werden die ambitionierten Verkehrsziele in NRW und bundesweit ohne angemessene und attraktive Fahrgastrechte nicht erreicht werden können.

Kunden, die Entschädigungen nach dem Fahrgastrechte-Gesetz geltend machen möchten, können schriftlich einen Antrag auf Erstattung beim Servicecenter Fahrgastrechte in Frankfurt einreichen. Telefonisch, per Email, Fax oder online ist das Servicecenter nicht zu erreichen. » Dies sorgt nach den Feststellungen der SNV bei den Kunden für Unmut. Zeitkarteninhaber haben nach dem Fahrgastrechte-Gesetz einen Anspruch auf eine pauschale Entschädigung von 1,50 € ab einer Stunde Verspätung in der zweiten Wagenklasse und 2,25 € in der ersten Klasse. Diese wird jedoch erst ab einem Entschädigungsbetrag von 4,- € ausbezahlt. Der Abonnent müsste also drei Verspätungen sammeln, bevor er einen Antrag auf Entschädigung stellen kann. Die Erfahrungen der SNV zeigen jedoch, dass dies nur äußerst selten der Fall ist.

Beschwerdegründe*	2018		2017	
Summe	3.426	100%	3.588	100%
Erhöhtes Beförderungsentgelt	1.103	32,2%	1.023	28,5%
Pünktlichkeit/Ausfall	1.002	29,3%	979	27,3%
Verhalten Mitarbeiter	480	14,0%	489	13,6%
Information	285	8,3%	369	10,3%
Tarifangebot	152	4,4%	216	6,0%
Zustand Fahrzeug	106	3,1%	107	3,0%
BahnCard	85	2,5%	85	2,4%
ÖPNV-Angebot	78	2,3%	133	3,7%
Fahrausweisautomat/Entwerter	65	1,9%	77	2,1%
Zustand Haltestelle	49	1,4%	49	1,4%
Belange Mobilitätseingeschränkter	21	0,6%	13	0,4%
Sonstige**	-	-	48	1,3%

* Hier gibt es Mehrfachnennungen: Es kommen i.d.R. mehrere Faktoren zusammen, die den Fahrgast veranlassen, sich an die Schlichtungsstelle Nahverkehr zu wenden.

** Sonstige Beschwerdegründe werden seit 2018 nicht mehr separat erhoben.

MOBILITÄTSGARANTIE NRW

Voraussetzung für eine Erstattung nach der Mobilitätsgarantie ist, dass eine Abfahrtsverspätung von mindestens 20 Minuten droht.

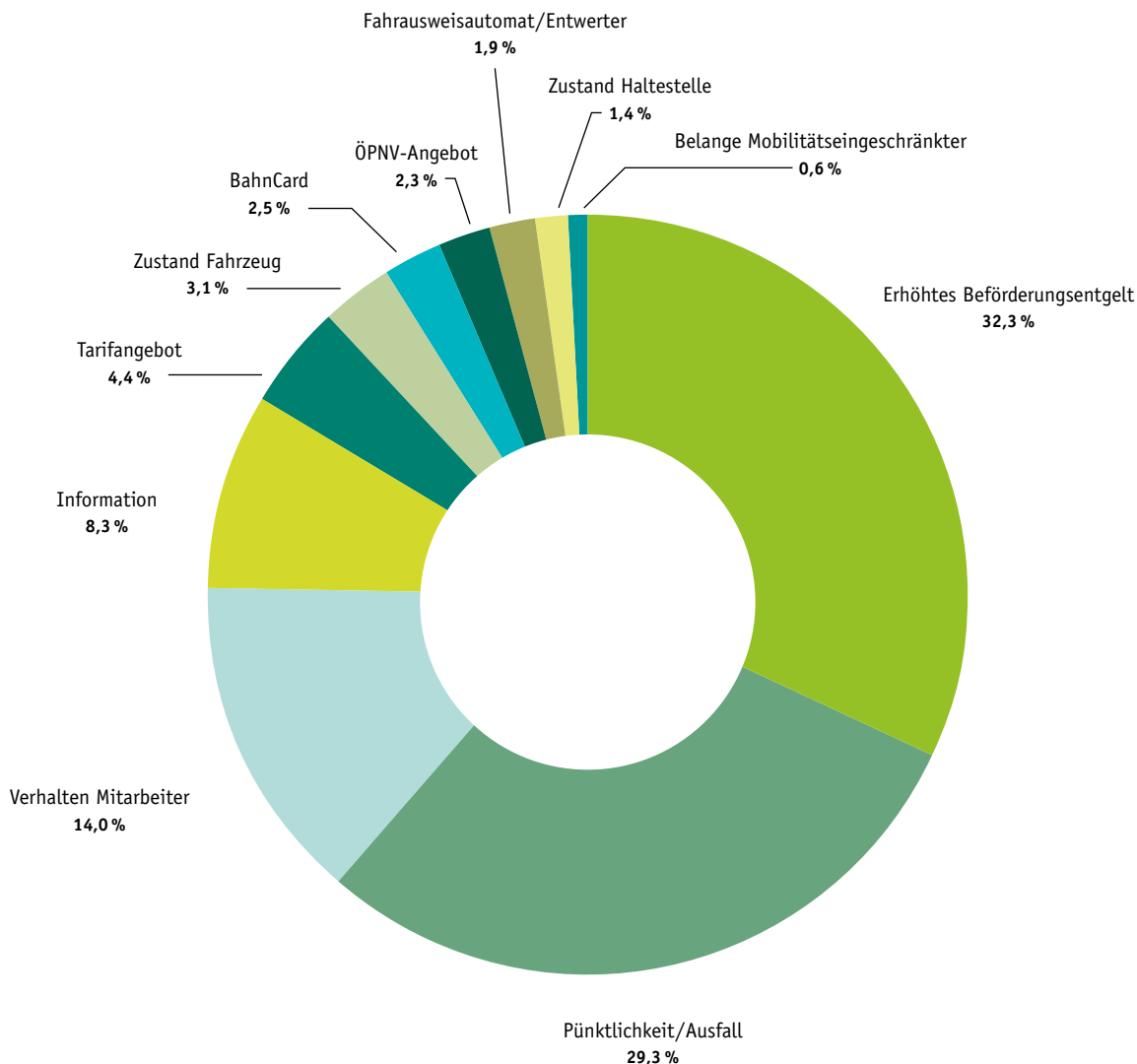
» Die Mobilitätsgarantie erlaubt die Nutzung eines Taxis oder eines Fernverkehrszuges. Der Fahrgast muss in Vorleistung treten und bei dem Verkehrsunternehmen, das die Verspätung verursacht hat, einen Erstattungsantrag stellen. Bei Taxinutzung beträgt die Erstattung tagsüber maximal 25,-€, zwischen 20:00 und 5:00 Uhr maximal 50,-€ pro Person. Bei Nutzung eines Fernverkehrszuges wird der Fahrpreis erstattet. Die Mobilitätsgarantie NRW gilt nicht bei Streik, Unwetter, Naturgewalten oder Bombendrohungen. Darüber hinaus ist problematisch, dass Taxis nicht immer zu Verfügung stehen und nicht jeder Bahnhof vom Fernverkehr bedient wird.

GRENZEN DER ANGEBOTE

Kritik gibt es an beiden Systemen. Während die Kritik an den Fahrgastrechten insbesondere hinsichtlich des Nahverkehrs an der geringen pauschalieren Erstattung und des bürokratischen Aufwandes der Antragstellung festzumachen ist, enthält die Mobilitätsgarantie NRW die Haftungsausschlüsse für höhere Gewalt und greift immer dann nicht, wenn der Fahrgast keine der beiden Alternativen wahrnimmt und den privaten PKW nutzt. Schadensersatzansprüche werden von Fahrgästen oft geltend gemacht, können aber in der Regel nicht durchgesetzt werden. Das ließe sich mit den niedrigen Fahrpreisen im ÖPNV auch nicht darstellen.

» Mobilitätsgarantie erlaubt Nutzung anderer Verkehrsmittel

Beschwerdegründe 2018







**QUALITÄT
INFRASTRUKTUR**

**NETZZUSTAND
STATIONSQUALITÄT
RHEIN-RUHR-EXPRESS**

» Betroffene Streckenabschnitte immer länger

» Fahrzeitverlängerungen können nicht immer aufgefangen werden

Grundlage für die Erstellung des Jahresfahrplans ist das Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG). Ein Risiko für die Fahrplanstabilität stellen jedoch sogenannte Langsamfahrstellen (La-Stellen) dar. Die Auswertung von La-Stellen im nordrhein-westfälischen Streckennetz dient als Basis für die jährliche Analyse der Netzinfrastrukturqualität. Dazu werden alle Strecken, auf denen die Produkte RE, RB und S-Bahn verkehren, auf bestehende La-Stellen überprüft. Als La-Stelle wird ein Streckenabschnitt bezeichnet, auf dem aus unterschiedlichen Gründen die zulässige Höchstgeschwindigkeit vorübergehend herabgesenkt werden muss.

Da diese häufig unterjährig und nur temporär geltenden Beeinträchtigungen der Infrastruktur bei Erstellung der Jahresfahrpläne nicht berücksichtigt werden können, werden Fahrzeitpuffer zum Ausgleich vorgehalten. » Häufen sich La-Stellen oder sind diese in Länge oder Geschwindigkeitsreduktion besonders gravierend, so reichen die bei der Erstellung des Jahresfahrplans als Reserve vorgehaltenen Fahrzeitpuffer oft nicht aus. Auf stark frequentierten Korridoren mit einer dichten Zugfolge können diese Zeitpuffer nicht immer über den gesamten Verlauf einer Linie gewährt werden, ohne das Angebot an verfügbaren Trassen zu reduzieren. Damit stellen La-Stellen insbesondere auf diesen Strecken eine besondere Gefährdung für die Fahrplanstabilität dar.

Im Vergleich zu den Vorjahren ist 2018 eine massive Zunahme an La-Stellen im nordrhein-westfälischen Streckennetz um rd. 36 PP festzustellen (vgl. Seite 68). Im Durchschnitt verursachten pro Monat rd. 85 La-Stellen auf einer Länge von rd. 120 km eine durchschnittliche Reduzierung der örtlich zulässigen Geschwindigkeit um rd. 45 km/h. Seit Beginn der Analyse des Netzzustands durch das KC ITF NRW im Jahr 2010 wurden annähernd hohe Werte lediglich bei der durchschnittlichen Anzahl an La-Stellen pro Monat im Jahr 2011 erfasst (88 La-Stellen). » Die Länge der im Monatsmittel betroffenen Streckenabschnitte hingegen hat sich allein gegenüber 2017 nahezu verdoppelt; der bisherige Höchstwert aus dem Jahr 2016 lag mit rd. 68 km Streckenlänge nur geringfügig über dem Wert in 2017. Während in den vergangenen Jahren primär eine stetige Zunahme baustellenbedingter Geschwindigkeitseinschränkungen vorlag, ist 2018 zudem eine gravierende Zunahme an infrastrukturellen Mängeln zu beobachten. Die Ergebnisse je Monat im Jahresverlauf 2018 können den beiden Diagrammen auf Seite 54 entnommen werden.

BAUARBEITEN FÜHREN ZU LA-STELLEN

Die Modernisierung und der Ausbau der Infrastruktur unter rollendem Rad (ohne eine Vollsperrung der betreffenden Strecke) sind der häufigste Auslöser für Geschwindigkeitseinbrüche im nordrhein-westfälischen Streckennetz (rd. 52 % aller La-Stellen 2018). Infolge der zunehmenden Bautätigkeit der vergangenen Jahre sind auch die hierdurch verursachten La-Stellen stetig angestiegen (+ 28 PP). In ihrem Einfluss unterscheiden sich die Baustellenabschnitte im Wesentlichen in ihrer Länge, der Dauer sowie der Höhe der Geschwindigkeitsreduzierung. Im Vor- und Nachlauf der Streckensperrungen zwischen Duisburg–Essen (in den Oster- und Herbstferien), Dortmund–Hamm sowie Aachen–Mönchengladbach (jeweils in den Sommerferien) waren umfangreiche Vor- und Nachbereitungen, bspw. der Ein- und Ausbau von Bauweichen, erforderlich, die nur durch die Reduzierung der Geschwindigkeit in den Nachbargleisen möglich waren. Auch die Vollsperrung der zweigleisigen Güterbahn in Bielefeld zwischen Juni 2018 und März 2019 zog Einschränkungen auf dem verbliebenen Fahrweg, der parallelen Personenbahnstrecke, nach sich. Grund hierfür sind die benötigten Überleitweichen, die den Güterverkehr im Raum Bielefeld von der dort gesperrten Güter- auf die Personenstrecke lenken.

ERGEBNISSE 2018

Die La-Analyse basiert auf der monatlichen Auswertung der La-Stellen und wird jeweils für die erste Woche eines jeden Monats durchgeführt. Diese Stichprobe ermöglicht eine Differenzierung der Geschwindigkeitseinbrüche nach Anzahl und Länge sowie eine Zuordnung zu den folgenden vier Kategorien:

Das Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) regelt für alle Strecken der DB die abschnittsscharf festgelegte Höchstgeschwindigkeit unter Berücksichtigung technischer und gesetzlicher Vorgaben. Es gilt für das jeweils laufende Fahrplanjahr (von Dezember bis Dezember) und stellt damit die Grundlage der Konstruktion des Jahresfahrplans dar.

Bautätigkeiten	Zustand nach Bauarbeiten, Bauarbeiten im Nachbargleis, Hilfsbrücke
Mängel	Ober- und Unterbaumangel, Tunnelmangel, Brückenmangel, Böschungsmangel
Signal- und sicherungstechnische Mängel	Bahnübergänge (fehlende Räumbereiche, Schleppkurven im Straßenbereich), verkürzte Einschaltstrecken, kurze Durchrutschwege
Ohne Angaben	sonstige La-Stellen ohne Zuordnung

INFRASTRUKTURMÄNGEL

2018 sind Mängel an der Strecke, bspw. am Oberbau, deutlich häufiger als in den Vorjahren aufgetreten. » Waren 2017 nur rd. 4 % der identifizierten La-Stellen hierauf zurückzuführen, waren es 2018 bereits 13 %. Parallel zur Häufigkeit hat auch die Länge betroffener Streckenabschnitte in ähnlichem Umfang zugenommen. In diesem Zusammenhang sind vor allem die Mängel am Bahndamm der Strecke Münster–Lünen zu nennen, da sie den Nah-, Fern- und Güterverkehr in NRW beeinflussen. Obwohl mit der umfassenden Sanierungsplanung noch 2018 begonnen wurde, werden Umleitungen und Sanierungsarbeiten bis August 2020 andauern. Die Schäden am Bahndamm traten infolge des heißen und trockenen Sommers ab September 2018 auf und führten auf ca. 5 km Länge zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit von 160 km/h auf 70 km/h. Die damit einhergehende Einschränkung der Streckenkapazität der eingleisigen Strecke erforderte eine Umleitung des Güter- wie auch Fernverkehrs u.a. über Hamm und Essen. Dadurch entfielen etliche Halte des Fernverkehrs in Dortmund Hbf. Erfreulich für die auf der Strecke verkehrende RB 50 hingegen ist, dass sie weiterhin über die Strecke zwischen Münster und Dortmund verkehren und durch die Umleitung des Fernverkehrs die regelmäßigen Kreuzungskonflikte mit diesem vermeiden kann. So ist der Betrieb der RB 50 trotz der massiven Geschwindigkeitseinschränkung insgesamt pünktlicher als vor den Einschränkungen. Weitere Einschränkungen aufgrund von Oberbaumängeln sind zwischen Oktober und Dezember auf der Strecke Münster–Hamm, einem wichtigen Umleitungsweg zur Entlastung der Strecke Münster–Lünen, auf einem rd. 14 km langen Abschnitt zwischen Rinkerode und Hamm–Bockum-Hövel aufgetreten. Von der Reduzierung der Streckengeschwindigkeit von 160 km/h auf 120 km/h sind neben den umgeleiteten Fernverkehrs- und Güterzügen auch die Nahverkehrslinien RE 7, RB 69 und RB 89 betroffen.

SIGNAL- UND SICHERUNGSTECHNISCHE MÄNGEL

Signal- und sicherungstechnische Mängel treten häufig an Bahnübergängen auf, wenn aufgrund mangelhafter technischer Sicherung die Durchfahrtsgeschwindigkeit aus Sicherheitsgründen reduziert werden muss. Betriebliche Einschränkungen dieser Art sind regelmäßig zu beobachten, führen jedoch nicht in jedem Fall zur Einrichtung einer La-Stelle, da technische Probleme oft kurzfristig behoben werden können. Wurde eine La-Stelle aufgrund von signal- und sicherungstechnischen Mängeln eingerichtet – 2018 mit einem Anteil an allen La-Stellen von rd. 12 % –, erfordert die Beseitigung

dieser aufgrund komplexer Planungen, Kreuzungsvereinbarungen gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz Baurechtserlangung und Finanzierungsabsprachen häufig einen sehr langen Zeitraum. 2018 ist keine Reduzierung bereits in den Vorjahren aufgekommener Mängel festzustellen. Nähere Informationen hierzu können der Auflistung der Dauer-La-Stellen auf Seite 55 entnommen werden.

DAUER-LA

Neben unterjährigen La-Stellen sind 2018 weiterhin Dauer-La-Stellen aufgefallen, die ganzjährig bestehen und nicht im VzG des jeweiligen Fahrplanjahres berücksichtigt sind. Durch die ganzjährige Abweichung von der Regelgeschwindigkeit beeinträchtigen sie den Betrieb das gesamte Fahrplanjahr über. Einige Dauer-La-Stellen existieren bereits seit mehreren Jahren und werden aufgrund komplexer Randbedingungen oder langer Planungsvorläufe auch weitere Jahre bestehen. Zu nennen ist bspw. der 14 Jahre bestehende signaltechnische Mangel bei der Ausfahrt vom Bahnhof Altenbeken in Richtung Hamm, dessen Beseitigung erst im Rahmen der ESTW-Aufschaltung im April 2019 erfolgte. Ein Umbau des Bahnübergangs „Fechterweg“ auf der erst 2014 sanierten Sennebahn hingegen ist aktuell aufgrund der nicht sichergestellten Finanzierung und der erforderlichen Planungen nicht terminiert.

VZG-LA

Da eine Aufhebung der Dauer-La-Stelle zwischen Ferndorf und Dahlbruch nicht absehbar war, wurde 2016 eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h in das VzG aufgenommen. Auch im weiteren Streckenverlauf der RB 93 bei Erndtebrück ist aufgrund der Sichtverhältnisse an einem Bahnübergang bzw. der hierüber verlaufenden LKW-Zufahrt die Sicherheit mit der vorhandenen Alttechnik am Bahnübergang nicht vollumfänglich gegeben. Ende 2018 ist daher eine entsprechende Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h auf 20 km/h im VzG der Strecke aufgenommen worden. » Die planerische Lösung der beiden Geschwindigkeitseinschränkungen bzw. die damit verbundene Heraussetzung auf die ursprüngliche Streckengeschwindigkeit sind aufgrund der erforderlichen Planfeststellungsverfahren nicht kurzfristig möglich.

» 2018 deutlich mehr Mängel an der Infrastruktur

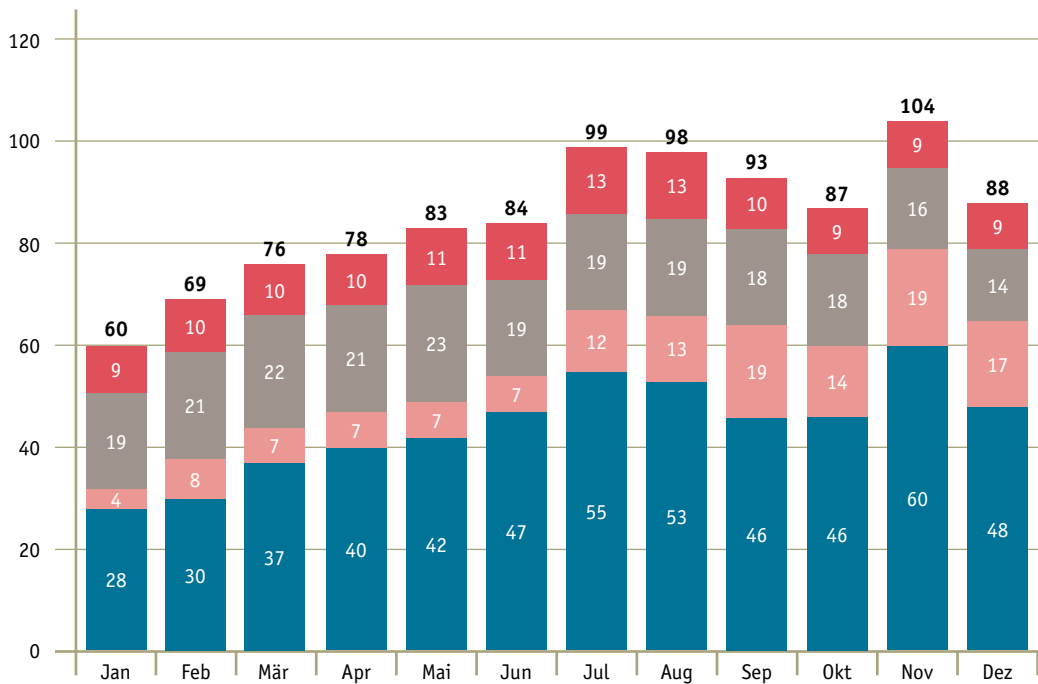
» Erlangung des Baurechts kann die Beseitigung einer La-Stelle erheblich verzögern

Dauer-Langsamfahrstellen (Dauer-La) bestehen ganzjährig, sind jedoch nicht im VzG des betreffenden Fahrplanjahres berücksichtigt. Dadurch können sie ein gesamtes Fahrplanjahr über den Betrieb aufgrund der Geschwindigkeitsreduzierung beeinträchtigen.

VzG
Eine La-Stelle kann zur Begrenzung ihrer Auswirkungen auf den Jahresfahrplan in das VzG aufgenommen werden. Damit verbunden ist jedoch die dauerhafte Reduzierung der Streckengeschwindigkeit auf dem betreffenden Abschnitt. Soll die Geschwindigkeit wieder angehoben werden, ist hierzu in der Regel zunächst eine Plangenehmigung oder eine Planfeststellung beim Eisenbahnbundesamt einzuholen.

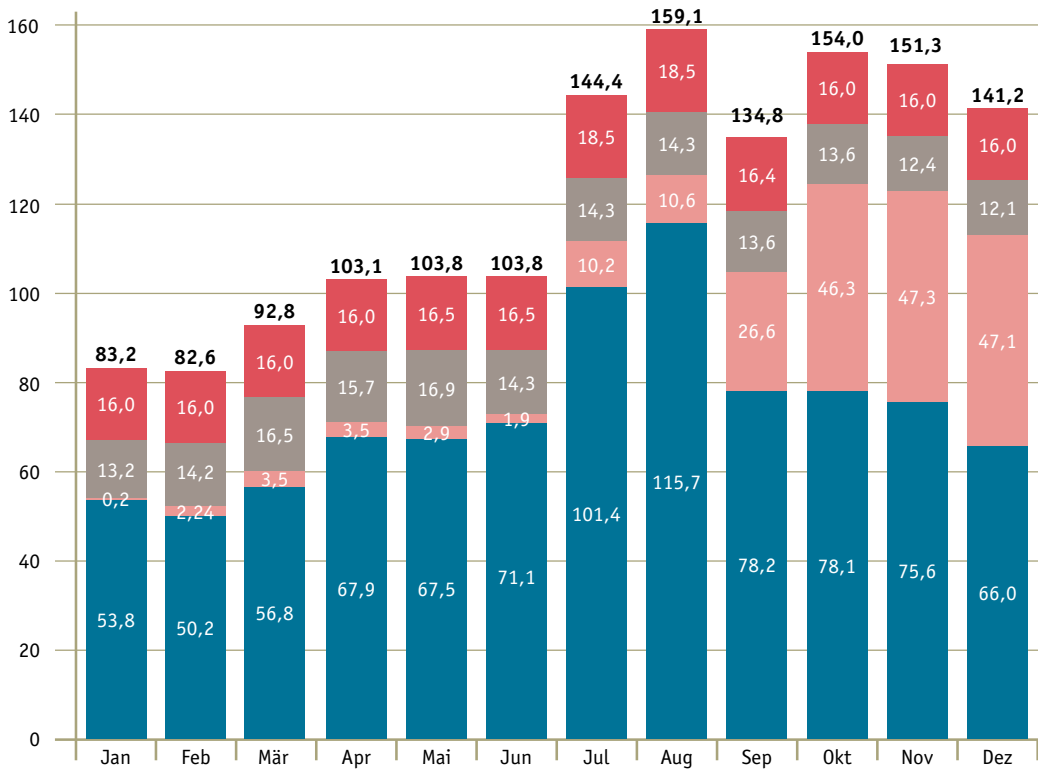
Anzahl Langsamfahrstellen NRW 2018 nach Ursachen

Anzahl La-Stellen



Länge Langsamfahrstellen NRW 2018 nach Ursachen

Länge La-Stellen in km



■ Bautätigkeiten
 ■ Mängel
 ■ ohne Angaben
 ■ Signal- und Sicherungstechnische Mängel

Start	Ziel	von km	bis km	Geschwindigkeit/Ist	Geschwindigkeit/Soll	in Kraft ab	Ursache	Planungsstände	Status
Dauer-La-Stellen 2018 (12 Monate)									
Altenbeken		112,3	110,4	80	120	19.09.05	Signal-/sicherungstechnischer Mangel	Beseitigung i. V. m. Umstellung auf elektronisches Stellwerk im April 2019 erfolgt.	
Bielefeld-Senne	Brackwede	35,9	36,3	60	100	14.06.15	Fehlende technische Sicherung an Bahnübergang	Umbau Bahnübergangssicherung erst nach Planfeststellung möglich. Finanzierung aktuell nicht sichergestellt.	
		36,5	36,3	40	100				
Bonn Hbf		31,1	32,1	60	100	12.06.17	Zustand während Bauausführung	Abschluss Sanierung Hallendach Bonn Hbf vsl. bis 2020	
		33	31,7	60	100				
Brühl	Hürth-Kalscheuren	11,2	10,3	150	160	29.02.16	Zustand während Bauausführung	Vorbereitende Arbeiten für Baumaßnahmen ab 2018	
Coesfeld (Westf)	Maria Veen	48,4	48,3	20	90	14.07.15	Signal-/sicherungstechnischer Mangel	Umbau Bahnübergangssicherung i. V. m. Umstellung aus elektronisches Stellwerk vsl. 2020	
		48,3	48,4	20	90				
Friedrich-Wilhelms-Hütte	Bonn-Beuel	83,2	89,5	120	140	09.01.17	Zustand während Bauausführung	Vorbereitende Arbeiten für den Ausbau der S 13	
		89,5	83,2	120	140				
Geseke	Salzkotten	140,5	142,4	120	160	12.12.05	Signal-/sicherungstechnischer Mangel	Beseitigung hängt von langfristigen Planungen in Bezug auf die ABS Paderborn – Halle ab.	
		142,6	140,7	100	160				
Geseke	Salzkotten	147,6	149,2	100	160	12.12.05	Signal-/sicherungstechnischer Mangel	Beseitigung hängt von langfristigen Planungen in Bezug auf die ABS Paderborn – Halle ab.	
		149,4	148,1	100	160				
Hürth-Kalscheuren		8,8	8,7	40	160	19.08.16	Signal-/sicherungstechnischer Mangel	Beseitigung hängt von langfristigen Planungen ab.	
Hürth-Kalscheuren		0,0	-0,1	40	100	11.03.16	Signal-/sicherungstechnischer Mangel	Beseitigung hängt von langfristigen Planungen ab.	
Köln West Wf	Köln Hbf	-0,3	-0,4	40	70	23.12.16	Zustand während Bauausführung	Abschluss der Bauarbeiten erfolgt.	
Meinerzhagen	Brügge (Westf)	35,6	34,8	50	70	10.12.17	Zustand während Bauausführung	Abschluss Neubau Haltepunkt Halver-Oberbrügge und Bahnhof Kierspe vsl. bis Ende 2019	
		34,8	33,1	60	70				
		33,1	32,6	20	80				
		32,6	31	60	80				
		31,04	26,8	60	80				
Telgte	Münster (Westf)	3,22	3,2	20	60	24.03.17	Zustand während Bauausführung	Abschluss der Bauarbeiten erfolgt.	
Übach-Palenberg	Geilenkirchen	23,3	26,9	130	160	25.07.14	Signal-/sicherungstechnischer Mangel	Beseitigung hängt von langfristigen Planungen ab.	
Wuppertal Hbf	Wuppertal-Oberbarmen	117,3	119,9	120	130	31.08.17	Zustand während Bauausführung	Abschluss der Bauarbeiten erfolgt.	
Wuppertal Hbf		114,6	115,8	60	100	30.08.17	Sonstiger Grund	Keine Informationen des Infrastrukturbetreibers	
		116,1	114,9	60	100				
Wuppertal-Vohwinkel	Wülfrath-Aprath	0,8	3	100	120	12.12.17	Sonstiger Grund	Keine Informationen des Infrastrukturbetreibers	
		3	0,6	100	120				
La-Stellen im VzG 2018 (VzG-La)									
Aachen Süd	Aachen Süd Grenze	72,7	77,0	100	160	31.10.08	Sicherungstechnik (Zugsicherungssystem)	Belgische Zugsicherung nicht konform mit Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (gilt nur für Züge ohne PZB 90). Beseitigung erst mit dem Einsatz von ETCS Level 2 und daher nur langfristig möglich.	
Altenbeken	Paderborn	120,6	121,8	70	120		Hanglage	Beseitigung hängt von langfristigen Planungen in Bezug auf die ABS Paderborn – Halle ab.	
Boisheim	Breyell	12,5	12,8	90	120		EBA-Anweisung: Verkürzter Abstand zwischen Vorsignal und Hauptsignal	Keine kurzfristige Beseitigung möglich, da vorhandene ESTW-Technik nicht geeignet.	
Erndtebrück		25,9	26,1	20	30	09.12.18	EBA-Anweisung: Eingeschränkte Sicht am Bahnübergang	Beseitigung bis 2023 durch Neubau geplant.	
Ferndorf	Dahlbruch	2,7	2,9	40	60	10.11.14	EBA-Anweisung: Eingeschränkte Sicht am Bahnübergang	Keine kurzfristige Beseitigung möglich, da Neuplanung des Bahnübergangs erforderlich.	
Herzebrock	Clarholz	44,5	44,4	50	60	19.08.11	EBA-Anweisung: Fehlende GSM-R-Verfügbarkeit (Funkloch)	GSM-R-Verfügbarkeit wurde 2017 verbessert. Seit Anfang 2018 gilt eine Geschwindigkeitsheraussetzung auf 50 km/h.	
		45,1	44,4	50	60				
Hugo Abzw	Gelsenkirchen-Buer Süd	4,9	5	60	100	06.10.15	Keine Informationen des Infrastrukturbetreibers	Im VzG 2017 gilt die Einschränkung bereits ab km 4,7.	
Hürth-Kalscheuren	Kierberg	0,6	2,3	90	100		Keine Informationen des Infrastrukturbetreibers	Im VzG 2018 ist die Einschränkung bis zum km 3,5 verlängert.	
Trompet		5,8	6,3	90	100	14.11.14	EBA-Anweisung: Geschwindigkeitsbegrenzung für Weichen nach Regelwerksanpassung	In das VzG 2016 übernommen. Beseitigung hängt von langfristigen Planungen ab.	

» Systematische Qualitätserhebung der drei Aufgabenträger dient als Grundlage für Verbesserungen an Bahnstationen

Ein wesentliches Kriterium für die Attraktivität des Nahverkehrs ist die Qualität der Verkehrsstationen, die als Zugangs- und Aufenthaltsort den ersten Eindruck auf die Reisenden entscheidend prägen. Aktuell bieten 771 Verkehrsstationen landesweit einen Zugang zum nordrhein-westfälischen SPNV. Die überwiegende Anzahl der Stationen in NRW wird durch die DB betrieben (695 Stationen durch DB Station&Service AG, 6 Stationen durch DB Regionetz Kurhessenbahn). Weitere Infrastrukturbetreiber sind die Rurtalbahn GmbH (40 Stationen), die Euregio Verkehrsschiennetz GmbH (16 Stationen), die RegioBahn (8 Stationen) und die Verkehrsbetriebe Extertal GmbH (2 Stationen).

Der Halt an einer Station wird durch die EVU mit den jeweiligen Stationsbetreibern auf Basis von Infrastrukturnutzungsbedingungen vertraglich vereinbart. Die dabei anfallenden Stationspreise hingegen werden in der Regel über bestehende Verkehrsverträge von den EVU an die Aufgabenträger – als Besteller des SPNV-Angebotes – durchgeleitet. Die Einflussmöglichkeiten der Aufgabenträger auf die Qualität der Verkehrsstationen sind so nur eingeschränkt vorhanden, da kein direktes Vertragsverhältnis mit dem Betreiber besteht. Über das Anreizsystem hat nur das EVU als Vertragspartner die Möglichkeit, bei festgestellten Mängeln Nachlässe auf die Stationspreise geltend zu machen. Dem Aufgabenträger, der die Stationshalte finanziert, fehlt damit ein direkter Zugriff auf das Anreizsystem und damit die Möglichkeit einer Sanktion. Auch ist das System aus Sicht der Aufgabenträger an vielen Stellen verbesserungswürdig, da z.B. nicht alle Elemente einer Station dem Anreizsystem unterliegen.

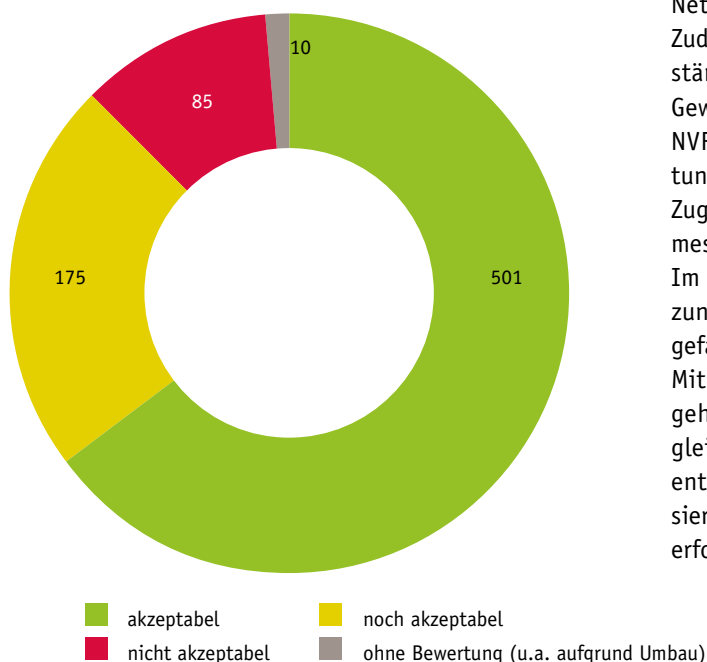
Vor dem Hintergrund der vertraglichen Konstellationen besteht für ein EVU außerdem nur wenig Motivation, die Mängel einer Station mit vergleichsweise hohem Aufwand zu dokumentieren, wenn es gleichzeitig nicht selbst durch finanzielle Nachlässe profitiert. Auch aus diesem Grund führen die Aufgabenträger in NRW seit Jahren eigene systematische Erhebungen über die Qualität der Stationsinfrastruktur durch. Bis zu vier Mal jährlich bewerten die eigens hierfür geschulten Profitester die Zugangs- und Bahnsteigbereiche der Stationen. Eine wichtige Aufgabe der Profitester bei ihren Stationsbewertungen ist die fotografische Dokumentation der identifizierten Mängel an der Verkehrsstation und dem Stationsumfeld. » Diese Dokumentation dient den Aufgabenträgern als Grundlage für eine gezielte Kommunikation mit dem Infrastrukturbetreiber, um die vorhandenen Einschränkungen zügig abzustellen. Die Wirksamkeit der eingeleiteten Maßnahmen lassen sich die Aufgabenträger zunehmend ebenfalls fotografisch, etwa bei der Entfernung von Graffiti, belegen.

UNTERSCHIEDLICHE BEWERTUNGSSYSTEME

Bei der Bewertung der Qualität haben sich die Aufgabenträger auf die drei wesentlichen Kriterien Graffiti, Sauberkeit und Funktionalität verständigt. Die Bewertung dieser Kriterien erstreckt sich auf die Bahnsteige und das Gleisbett sowie die Zugangs- und Aufenthaltsbereiche im unmittelbaren Umfeld der Station. Die Gewichtung und Ausgestaltung der Bewertungskriterien steht jedem Aufgabenträger frei, um damit eigene Schwerpunkte berücksichtigen zu können. Der VRR bewertet Graffiti an Schallschutzwänden nicht, da diese sich in der Regel im Zuständigkeitsbereich der DB Netz und nicht des Stationsbetreibers befinden. Zudem wird seit 2015 das Kriterium Funktionalität stärker gewichtet, was zu einem leicht geringeren Gewicht der Verunreinigung durch Graffiti führt. Der NVR wiederum hat 2015 ein zusätzliches Bewertungskriterium eingeführt, um den Bauzustand der Zugangs- und Bahnsteigbereiche für die Qualitätsmessung der Stationen berücksichtigen zu können. Im NWL werden die Sauberkeit und die Verschmutzung durch Graffiti zu einer Bewertung zusammengefasst.

Mit der Entwicklung weiterer eigener Schwerpunkte geht leider eine Abnahme der landesweiten Vergleichbarkeit der Stationsqualität einher. Um dem entgegenzuwirken, ist eine zunehmende Harmonisierung der einzelnen Methoden weiterhin dringend erforderlich.

Stationsqualität NRW 2018



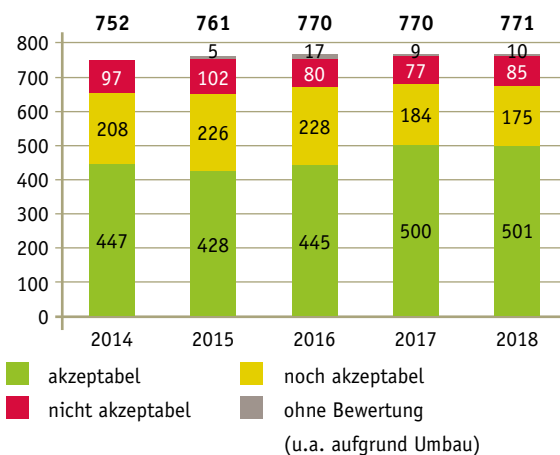
STATIONSERHEBUNG 2018

Die Einzelergebnisse der Stationserhebung 2018 durch die Aufgabenträger werden stationsscharf auf Seite 58.1 dargestellt. Insgesamt haben von den landesweit 771 bewerteten Stationen 501 ein akzeptables Erscheinungsbild (rd. 65%), 175 ein Erscheinungsbild, welches noch akzeptabel ist (rd. 23%), und 85 ein Erscheinungsbild, das nicht mehr akzeptabel ist (rd. 11%). Weitere zehn Stationen (rd. 1%), wie die Bahnhöfe in Siegen oder Bünde, wurden aufgrund anhaltender umfangreicher Modernisierungsarbeiten auch 2018 nicht bewertet. Gleiches gilt für die im Dezember 2018 in Betrieb genommenen neuen Haltepunkte Münster-Mecklenbeck an der RB 63 und Jülich An den Aspen an der RB 21.

» Gegenüber den Vorjahren ist landesweit keine weitere Verbesserung der Stationsqualität festzustellen, das hohe Niveau aus dem bislang besten Jahr 2017 konnte nicht vollumfänglich bestätigt werden. Die Anzahl der Stationen in der höchsten Bewertungskategorie, akzeptables Erscheinungsbild, ist mit 501 Stationen konstant. Hingegen wurden mehr Stationen von den Aufgabenträgern als nicht mehr akzeptabel bewertet (+ 10 PP). Stationen, denen ein noch akzeptables Erscheinungsbild bescheinigt wird, sind demnach rückläufig (- 5 PP). Während landesweit damit lediglich eine geringfügige Verschlechterung in der Bewertung gegenüber 2017 festzustellen ist, fallen die Ergebnisse der einzelnen Aufgabenträger hingegen sehr unterschiedlich aus.

Weitere Informationen zu den Ergebnissen der Stationserhebungen 2018 können dem Stationsbericht des VRR (online unter www.vrr.de), dem Qualitätsbericht des NWL (online unter www.nwl-info.de) sowie dem Qualitätsbericht des NVR (online unter www.nvr.de) entnommen werden.

Entwicklung Stationsqualität NRW



KRITERIUM: GRAFFITI

Der Einfluss der Graffitiverschmutzung einer Station auf die Bewertung des Erscheinungsbildes wird bei der Betrachtung der Ergebnisse für 2018 ebenso deutlich wie die landesweit sehr unterschiedliche Häufung der Graffiti-Probleme. » Die 2010 gemeinsam vom Land Nordrhein-Westfalen, der DB Station&Service AG und den Aufgabenträgern initiierte und zeitlich befristete Graffiti-Offensive ist Anfang 2018 ausgelaufen. In der Folge ist 2018 insbesondere an S-Bahn-Stationen im VRR eine deutliche Zunahme der Verschmutzungen durch Graffiti festgestellt worden, womit ein erheblicher Rückgang der Stationsqualität einhergeht. Beim NVR und NWL hingegen ist 2018 keine gravierende Zunahme der Verschmutzungen durch Graffiti festzustellen.

Da die bei der Bewertung der Bahnsteigs- und Zugangsbereiche einer Station festgestellten Mängel jedoch nicht immer in den Zuständigkeitsbereich des jeweiligen Stationsbetreibers, in der Regel die DB Station&Service AG, fallen, ist die Einstellung der Förderung des Anti-Graffiti-Programms der DB Station&Service AG jedoch nicht die alleinige Ursache hierfür. » Wenn sich die Anlagen in der Verantwortung von Kommunen oder privaten Dritten – bei Empfangsgebäuden oder Fahrradabstellanlagen – sowie der DB Netz – das Gleisbett und Schallschutzwände – befinden, sind für die gezielte Beseitigung oft Abstimmungen mit weiteren Akteuren erforderlich. Die Erfahrungen der Aufgabenträger zeigen, dass für eine nachhaltige Verbesserung der Stationsqualität eine schnelle und kontinuierliche Entfernung von Graffiti entscheidend ist. Dies gilt vor allem an besonderen Schwerpunkten, wo neben Graffiti auch Müll und Vandalismus wiederkehrend ein Problem darstellen und sich gegenseitig verstärken. Wenngleich Erfahrungen der Aufgabenträger leider auch zeigen, dass es einige wenn auch wenige Stationen gibt, an denen schon kurz nach der Beseitigung von Graffiti wie auch Vandalismusschäden erneute Beschädigungen auftreten.

» Graffiti-Offensive 2018 ausgelaufen

» Landesweit ist keine Verbesserung festzustellen

» Anlagen in Verantwortung von Kommunen oder privaten Dritten erfordern zusätzliche Abstimmungen

Graffiti im Zugangsbereich der Station Düsseldorf-Rath Mitte



KRITERIUM: SAUBERKEIT

Die Sauberkeit der Zugangsbereiche und Bahnsteige wird anhand von leicht zu entfernenden Verschmutzungen bewertet, beispielsweise herumliegender Müll. Neben den Verkehrsflächen, auf denen sich die Reisenden bewegen, wird auch die Sauberkeit des Gleisbettes geprüft. Insgesamt bleibt festzuhalten, dass es sich bei der Prüfung der Sauberkeit um eine Momentaufnahme des Zustandes der Station durch den Prüfer handelt, wobei die Zugangsbereiche tendenziell schlechter abschneiden als die Bahnsteige. Auch hier können, ähnlich der Entfernung von Graffiti, unterschiedliche Zuständigkeiten hinsichtlich der Verantwortung bestehen. Eine zielgerichtete Verbesserung der Sauberkeit erfordert daher häufig die Abstimmung mit mehreren Akteuren.

Die Ergebnisse für 2018 zeigen landesweit eine überwiegend akzeptable Qualität der Sauberkeit. Verbesserungen der vergangenen Jahre wie beim NWL konnten auch 2018 bestätigt werden. Vor allem im Bereich des NVR und VRR gibt es jedoch Schwerpunkte, die seit Jahren eine Abwertung aufgrund von Verschmutzungen (häufig in Verbindung mit Graffiti- und Vandalismusschäden) erfahren.

» Austauschprogramme verbessern die Funktionalität

Vandalismusschaden an einer Vitrine an der Station Rheinbach-Römerkanal



Verschmutztes Gleisbett an der Station Attendorf



KRITERIUM: FUNKTIONALITÄT

Die bei der Bewertung der Funktion der Ausstattungselemente im Zugangs- und Bahnsteigbereich festgestellten Mängel umfassen das gesamte Portfolio der Stationsausstattung. Häufig festgestellte Mängel im Zugangsbereich sind defekte Putz- und Fliesenbeläge im Personentunnel und Treppenaufgang sowie eine unzureichende Beleuchtung. Die Erreichbarkeit der Bahnsteige wird insbesondere durch defekte Personenaufzüge und Fahrtreppen erschwert. Einschränkungen insbesondere auf dem Bahnsteig treten häufig durch defekte Sitzmöbel, Fahrplanvitrienen, Uhren oder Wetterschutzhäuser sowie durch eine schlecht lesbare Beschilderung und Wegeleitung auf. Die aufgezählten Mängel sind jedoch einzelfallabhängig und lassen daher keine allgemeingültige (negative oder positive) Tendenz erkennen. Der VRR hat die Funktion der Ausstattungselemente 2018 ähnlich bewertet wie in den Vorjahren. » Ein 2016 durch die DB Station&Service AG begonnener Austausch alter Beschilderungen und Personenaufzüge, der 2017 zu einer deutlichen Verbesserung der Bewertung beigetragen hat, zeigt weiterhin eine positive Wirkung auf die Qualität. Eine ähnliche Offensive zum großräumigen Austausch von Ausstattungselementen hat der NVR 2017 begonnen. An rund 140 Verkehrsstationen wird zur Herstellung einer durchgängigen Barrierefreiheit die Bahnsteigausstattung ausgetauscht. Die Verbesserung der Funktionalität und des Erscheinungsbildes ist damit vor allem an Stationen mit zuvor nicht akzeptabler Bewertung eingetreten. Auch im NWL wird die Funktionalität gegenüber 2017 insgesamt besser bewertet; lediglich bei Aushängen des aktuellen Netzfahrplans werden weit überdurchschnittlich Mängel von den Profiteatern festgestellt. Aufgabenträgerübergreifend sind Einschränkungen der Funktion durch Mängel am Wetterschutz, den Sitzmöbeln und Fahrplanvitrienen weiterhin Schwerpunkte bei der Bewertung der Funktion.

Vandalismusschäden und der Umgang mit nicht mehr genutzten Anlagen sind zwei weitere Aspekte, die das Erscheinungsbild einer Station maßgeblich negativ beeinflussen. An Stationen mit vermehrten Schäden durch Vandalismus werden ebenfalls regelmäßig Verunreinigungen mit Graffiti ermittelt. Betroffene Anlagen sind häufig mit Glaselementen ausgestattet, welche zerkratzt oder vollständig zerstört werden. Oftmals sind die großflächigen Seitenscheiben bei Wetterschutzhäusern betroffen, deren Austausch kosten- und zeitaufwendig ist. Deshalb kommen vermehrt Wetterschutzhäuser zum Einsatz, bei denen die Seiten- und Rückwände in mehrere kleinere Elemente unterteilt sind. Auch für Fahrplanvitrienen und Fahrpläne selbst

werden inzwischen robuste und widerstandsfähigere Varianten eingesetzt. Im Bereich des NVR konzentrieren sich betroffene Stationen beispielsweise entlang der RB-Linie 38. Im VRR mehren sich diese Probleme insbesondere an S-Bahn-Stationen. Schwach frequentierte Stationen in Ortsrandlage hingegen bilden beim NWL den Schwerpunkt für Vandalismusschäden. » Hervorzuheben sind zudem Stationen mit inaktiven Anlagen wie ehemaligen Gepäckaufzügen oder Bahnsteigen und Bahnsteigbereichen, die verkehrlich nicht mehr genutzt werden. Da keine betriebliche Funktion mehr besteht, werden diese durch den Infrastrukturbetreiber nicht modernisiert, sondern lediglich in einem verkehrssicheren Zustand gehalten. Zwar werden diese Anlagen nicht grundsätzlich als Beeinträchtigung gewertet; jedoch beeinflussen sie das Erscheinungsbild und die Aufenthaltsqualität an der Station nachhaltig. Hier bedarf es weiterhin eines grundsätzlichen Handlungskonzeptes, wie zukünftig mit diesen Anlagen umgegangen werden soll.

LANDESWEITE STATIONSMODERNISIERUNGEN

Auch im Jahr 2018 sind landesweit umfangreiche Modernisierungs- und Ausbaumaßnahmen an den Stationen abgeschlossen worden, die wesentlich zur Steigerung der Stationsqualität insgesamt, aber auch zur Herstellung eines barrierefreien Zugangs zum SPNV in NRW im Besonderen beitragen. Entlang der Zulaufstrecken der zukünftigen RRX-Stammstrecke zwischen Köln und Dortmund, den RRX-Außenästen, wurden im Rahmen umfangreicher Streckensperrungen bspw. zwischen Aachen und Mönchengladbach sowie Dortmund und Hamm Stationen für den Halt der RRX-Fahrzeuge barrierefrei ausgebaut. Die erforderlichen Standards werden in den kommenden Jahren an insgesamt 49 Stationen der RRX-Außenäste in ganz NRW umgesetzt. Bereits seit 2008 befindet sich die von Bund, Land

und der DB Station&Service AG initiierte Modernisierungsoffensive 2 in der Umsetzung, in deren Rahmen landesweit rund 117 Stationen modernisiert und barrierefrei ausgebaut werden. Für eine Fortführung haben die Aufgabenträger bereits Anschlussvereinbarungen für eine Modernisierungsoffensive 3 mit der DB geschlossen, um weitere rund 50 Stationen auszubauen und zu modernisieren. Parallel hierzu werden zwölf kleinere Stationen durch das Zukunftsinvestitionsprogramm „Barrierefreiheit“ des Bundes barrierefrei ausgebaut. Insbesondere für Knotenbahnhöfe mit erheblichem Modernisierungsbedarf wie Dortmund, Duisburg oder Hagen haben DB, Bund, Land und die Aufgabenträger Großprojekte mit gemeinsamer finanzieller Beteiligung vereinbart. Durch die Vielzahl an Modernisierungsvorhaben in den kommenden Jahren ist mittelfristig eine weitere Steigerung der landesweiten Stationsqualität zu erwarten. Die Karte auf Seite 58.1 gewährt neben den Gesamtergebnissen der Erhebung 2018 einen Überblick, welche Stationen bereits im Bau bzw. in konkreter Planung für eine Modernisierung sind.

„BAHNHOF DES JAHRES“ ERNEUT IN NRW

Die bundesweite Auszeichnung als „Bahnhof des Jahres 2018“ durch die Allianz pro Schiene kann als besondere Bestätigung der Modernisierungsmaßnahmen am Bahnhof Winterberg gewertet werden. Die stufenweise Umsetzung beginnend mit dem barrierefreien Ausbau der Verkehrsstation 2014 und abgeschlossen mit der Eröffnung des Bahnhofsgebäudes 2017 erforderte Geduld und Beharrlichkeit auf Seiten der beteiligten Akteure. Im Ergebnis ist neben der technischen und optischen Aufwertung durch das Konzept des Bürgerbahnhofs, neben dem Bürgerbüro befindet sich u.a. auch die Volkshochschule im Gebäude, auch eine Belebung des Bahnhofs insgesamt eingetreten.

» Umgang mit nicht mehr genutzten Anlagen weiterhin problematisch



Mit dem Bahnhof Winterberg erhält erneut eine Station in NRW die Auszeichnung als „Bahnhof des Jahres“. Die Jury der Allianz pro Schiene erkennt in dem neu gebauten Bürgerbahnhof das Potenzial für eine neue Mitte in Winterberg mit reichlich Identifikationsqualität.

Stationsqualität NRW 2018

NIEDERLANDE

Zeichenerklärung

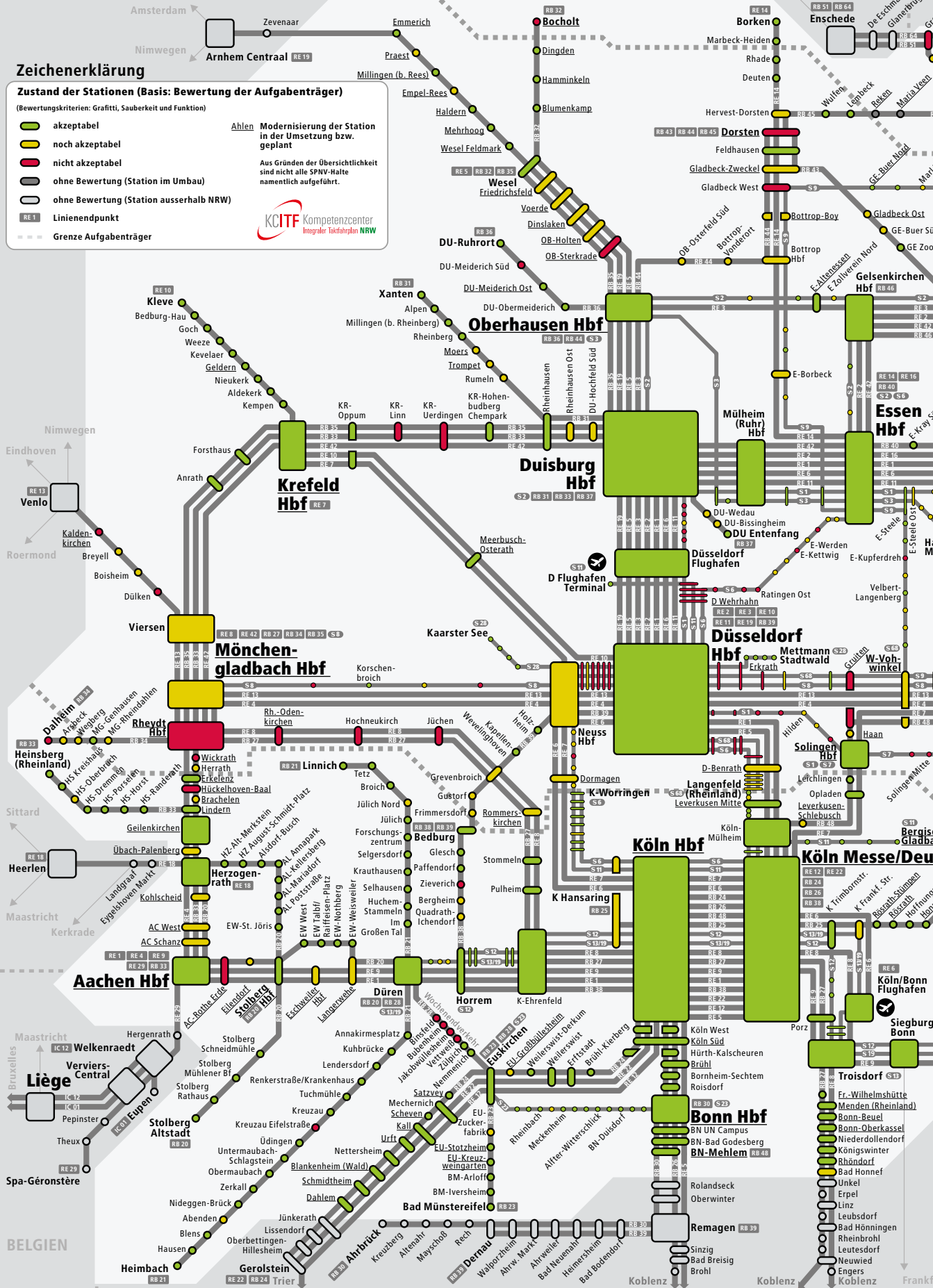
Zustand der Stationen (Basis: Bewertung der Aufgabenträger)

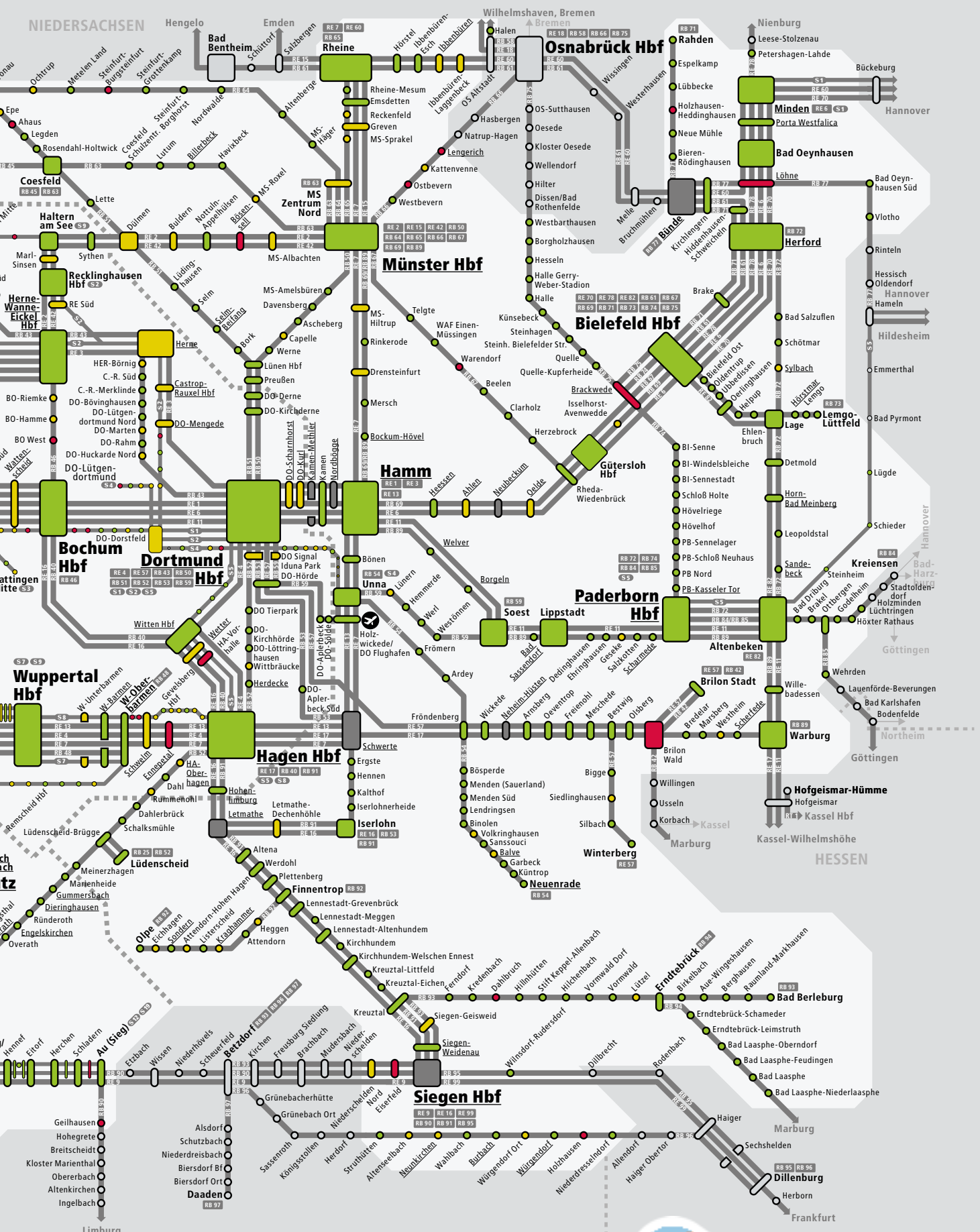
(Bewertungskriterien: Graffiti, Sauberkeit und Funktion)

- akzeptabel
- noch akzeptabel
- nicht akzeptabel
- ohne Bewertung (Station im Umbau)
- ohne Bewertung (Station ausserhalb NRW)
- Linienendpunkt
- Grenze Aufgabenträger

Ahlen Modernisierung der Station in der Umsetzung bzw. geplant

Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nicht alle SPNV-Halte namentlich aufgeführt.





RHEINLAND-PFALZ



QUALITÄT INFRASTRUKTUR | RHEIN-RUHR-EXPRESS (RRX)

» Vorausschauende Instandhaltung soll Störungen am RRX vermeiden

MEILENSTEINE AUF DEM WEG ZUM RRX

Bis das Zielkonzept des Rhein-Ruhr-Express – vier RRX-Linien im 15-Minuten-Takt zwischen Dortmund und Köln – den Alltag der Pendler zwischen Rhein und Ruhr entscheidend mitprägen wird, sind noch viele Kilometer Gleis zu verlegen, Bahnsteige barrierefrei auszubauen und Desiro HC von Siemens in Betrieb zu nehmen. Die kommenden Jahre halten für die am RRX beteiligten Akteure viele Herausforderungen auf dem Weg zum RRX-Zielkonzept parat. Den Grundstein legten die Aufgabenträger und das Land NRW bereits 2015 mit der Vergabe zur Beschaffung und Instandhaltung der RRX-Züge sowie zum Betrieb der künftigen RRX-Linien. 2018 konnten weitere wesentliche Meilensteine erreicht werden, deren Umsetzung gemeinsam durch die Aufgabenträger zentral begleitet wurde.

RRX-WERKSTATT NIMMT ARBEIT AUF

Nach rund anderthalb Jahren Bauzeit nahm Siemens am 6. September das in Dortmund-Eving neu errichtete Instandhaltungswerk für die RRX-Flotte in Betrieb. Dort wird die zukünftig über 80 Fahrzeuge umfassende Flotte des RRX – elektrische Triebzüge vom Typ Desiro HC – über einen Zeitraum von insgesamt 32 Jahren gewartet und instand gehalten. Die Züge und das Instandhaltungswerk verfügen über eine Vielzahl an Diagnosesystemen, deren Daten fortlaufend ausgewertet werden und Störungen an den Fahrzeugen vor ihrem Auftreten identifizieren können.

» Diese vorausschauende Instandhaltung – Predictive Maintenance – stellt einen Schlüssel bei der Gewährleistung einer technischen Verfügbarkeit der RRX-Fahrzeuge von annähernd 100 Prozent durch Siemens dar.

GESTAFFELTE BETRIEBSAUFNAHMEN

Im Dezember 2018 folgte zum Fahrplanwechsel der nächste Meilenstein. Auf der ersten Nahverkehrslinie in NRW – dem RE 11 – nahmen die neuen RRX-Fahrzeuge den Regelbetrieb auf. Voraussetzung hierfür war die zuvor erfolgte Zulassung der Fahrzeuge vom Typ Desiro HC durch das Eisenbahnbundesamt. Mit dem Fahrzeugeinsatz änderte sich auch der Betreiber: Anstelle der DB Regio wird der RE 11 (RRX) nun von Abellio Rail NRW im sogenannten Vorlaufbetrieb gefahren.

Durch die neuen RRX-Züge profitieren die Fahrgäste zwischen Düsseldorf und Hamm von nunmehr 800 Sitzplätzen, einer modernen Fahrzeugausstattung u.a. mit W-LAN, verbessertem Mobilfunkempfang und » barrierefreiem Zustieg. Paderborn wird zudem nicht mehr alle zwei Stunden, sondern stündlich an die Landeshauptstadt und das Ruhrgebiet angebunden.

Die zusätzlichen Kapazitäten sorgen im Ruhrgebiet vor allem in der Hauptverkehrszeit für dringend benötigte Entlastung. Dies und die hohe Fahrzeugverfügbarkeit haben mit dazu beigetragen, dass sich » der Betrieb des RE 11 seit dem Betriebsübergang merklich stabilisiert hat.

» RE 11 nun mit barrierefreiem Zustieg

» RE 11 mit RRX-Fahrzeugen deutlich stabiler unterwegs

Einblick in die moderne RRX-Werkstatt in Dortmund-Eving



Auch der zweite Betreiber der RRX-Linien im Vorlaufbetrieb, National Express, setzt auf einer weiteren Nahverkehrslinie in NRW – dem RE 5 – die neuen Fahrzeuge im Regelbetrieb ein. Seit Juni 2019 fährt der RRX in Doppeltraktion von Wesel bis Koblenz. Der Verzicht auf ein Schwächen in Remagen (Fahrt bis Koblenz in Einfachtraktion) soll ebenso wie das Beschleunigungsvermögen und die Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h einen wichtigen Beitrag zur Stabilisierung der Pünktlichkeit des RE 5 (vgl. Seiten 27–28 Messpunktpünktlichkeit), auf der in weiten Teilen überlasteten Strecke leisten. Erforderliche Anpassungen an den Verkehrsstationen für den Halt in Doppeltraktion zwischen Wesel und Oberhausen konnten jedoch nicht zum Betriebsstart im Juni abgeschlossen werden. » So kann in Oberhausen-Holten voraussichtlich bis Mitte Juli nicht gehalten werden; der Halt am Bahnhof Voerde wiederum kann erst ab Oktober in Richtung Koblenz bedient werden. An den Stationen halten jedoch weiterhin der RE 19 und die RB 35.

Im weiteren Verlauf des Jahres 2019 sowie 2020 werden die RRX-Fahrzeuge gestaffelt auf den weiteren Linien des Vorlaufbetriebs in Betrieb gehen: ab Dezember 2019 auf der Linie RE 6 zwischen Minden und Köln, im Juni 2020 auf dem RE 1 von Aachen nach Hamm und zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 schließlich auf dem RE 4 zwischen Aachen und Dortmund. Damit auch bei Verspätungen und Störungen im Streckennetz zuverlässige und abge-

stimmte Entscheidungen getroffen werden können, sind beide RRX-Betreiber sowohl in der Betriebszentrale der DB Netz in Duisburg als auch im Instandhaltungswerk in Dortmund jeweils mit eigenen Mitarbeitern fest vertreten.

» Bei wichtigen dispositiven Entscheidungen, denen aufgrund der Vielzahl an Akteuren und Schnittstellen komplexe Entscheidungsprozesse voransehen, wird das unternehmensübergreifende Zusammenspiel damit vereinfacht.

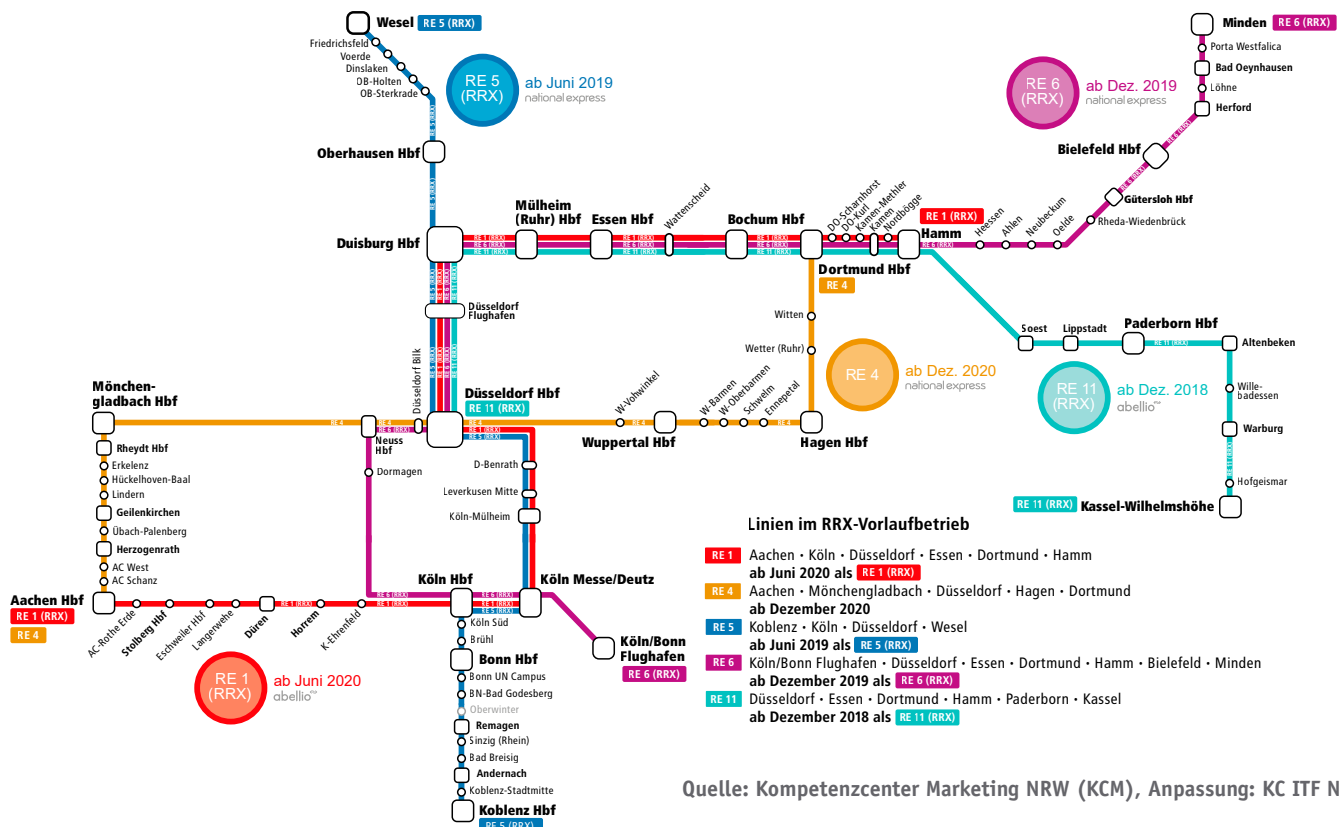
» RRX-Betreiber können bei der Disposition von Zügen eingreifen

» Verzögerungen beim Stationsausbau führen bis Oktober zu Einschränkungen



Der RRX ist als vierteiliger elektrischer Triebzug mit einer Kombination aus Single-deckmotor- und Doppelstocktrailerwagen konzipiert. In Doppeltraktion bietet er 800 Sitzplätze. Die 4.000 kW Antriebsleistung ermöglichen dem Zug eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h mit einer Anfahrtsbeschleunigung von bis zu 1,1 m/s².

RRX-VORLAUFBETRIEB BIS 2020



VIEL ARBEIT AUF DEN AUSSENÄSTEN

Der angestrebte 15-Minuten-Takt auf der RRX-Stammstrecke zwischen Dortmund und Köln ist der zentrale Baustein für die nachhaltige Qualitätssteigerung und den dringend erforderlichen Kapazitätsausbau im SPNV in Nordrhein-Westfalen. Durch die RRX-Anbindung der Außenäste über weitere zentrale Achsen des Nahverkehrs rücken Landesteile wie Westfalen, der linke Rhein rund um Bonn oder das Bergische Land näher an die Stammstrecke heran. Um einen sicheren Halt der RRX-Fahrzeuge gewährleisten zu können, sind die Bahnsteige an den RRX-Außenästen auf 76 cm Höhe über Schienenoberkante und 215 m Nutzlänge auszubauen. Ein weiteres zentrales Merkmal des RRX ist der barrierefreie Ein- und Ausstieg in den Zug, der das Reisen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen – dazu zählen Menschen mit Behinderung genauso wie Fahrgäste mit Kinderwagen und schwerem Gepäck – erleichtern wird. Da dieser nicht erst an der Bahnsteigkante, sondern bereits im Zugangsbereich der Stationen beginnt, sind für einen barrierefreien Einstieg an vielen Stationen und Bahnhofsgebäuden neue Aufzüge oder Rampen, taktile Leitstreifen und eine Modernisierung der Fahrgastinformation und der Bahnsteigausstattung erforderlich. Die Planung und Finanzierung des dafür erforderlichen Infrastrukturausbaus an rund 50 Stationen vereinbarten das Land NRW, die SPNV-Aufgabenträger und die DB Station&Service im Jahr 2014. Hinzu kommen weitere Stationen auf den Außenästen, deren Ausbau auf RRX-Standard bereits zuvor in Modernisierungsprogrammen wie der MOF2 vereinbart wurde.

2018 konnten nach umfangreicher Planung, Genehmigung und baubetrieblicher Eintaktung >>Ausbauarbeiten an 30 Stationen begonnen werden. Für die reibungslose Betriebsaufnahme des RE 11 (RRX) war ein Ausbau zwischen Hamm und Dortmund sowie in Wattenscheid erforderlich. Die Streckensperrung zwischen Aachen und Mönchengladbach wurde zum Ausbau der Stationen des RE 4 genutzt. Zwischen Aachen und Düren konnten bereits erste Stationen für die Betriebsaufnahme des RE 1 (RRX) fertiggestellt werden. Weitere Ausbauten erfolgen, wie auch an 15 weiteren Stationen, 2019. Allein auf der Strecke zwischen Hamm und Minden werden acht Bahnhöfe modernisiert und ausgebaut, damit der RE 6 ab Dezember 2019 mit neuen RRX-Fahrzeugen den Betrieb aufnehmen kann.

AUSBAU DER STAMMSTRECKE

Der Ausbau der RRX-Stammstrecke ist mit insgesamt drei Ausbaumaßnahmen im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten. Der viergleisige Ausbau der Stammstrecke zwischen Dortmund und Köln ist als vordringlicher Bedarf Engpassbeseitigung

in der höchsten Priorität bewertet. Hinzu kommen der sechsgleisige Ausbau zwischen Duisburg und Düsseldorf sowie der RRX-Systemhalt Düsseldorf-Benrath. Im Dezember 2016 erfolgte mit der Verabschiedung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) die Aufnahme der Maßnahmen in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege. Die Auflösung der heute zwischen Dortmund und Köln bestehenden Engpässe und die Schaffung der notwendigen zusätzlichen Kapazitäten werden in insgesamt 15 Planfeststellungsabschnitten (PFA) geplant. Für die Erteilung des Baurechts durch das EBA werden im Rahmen der Planfeststellungsverfahren öffentliche und private Belange gegeneinander abgewogen und Einwendungen Betroffener geprüft. Bereits 2017 konnte der erste Abschnitt zwischen Köln-Mülheim und Köln-Stammheim in Betrieb genommen werden. 2018 hat das EBA die Baugenehmigung für die Ausbauten in Leverkusen (PFA 1.2) und Essen (PFA 5a) erteilt, 2019 folgte im März die Erteilung für den Abschnitt Langenfeld (PFA 1.3). Bereits in 2013 konnte das Baurecht für den Abschnitt Mülheim (PFA 4) eingeholt werden. Damit liegt für vier PFA sowie das ESTW Düsseldorf aktuell Baurecht vor. Für sechs weitere Abschnitte sind die Planungen eingereicht; 2018 erfolgte dies für den Ausbau zwischen Duisburg-Rahm und Duisburg-Schlenk (PFA 3.2), im März 2019 für den Abschnitt von Düsseldorf-Unterrath bis Kalkum (PFA 3.0a). Für vier weitere Ausbauten ist zunächst die Planung abzuschließen, bevor ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden kann.

Die Sperrung der Strecke Duisburg–Essen in den Oster- und Herbstferien 2018 wurde u.a. für >>vorbereitende Arbeiten an der neuen Abzweigstelle in Mülheim-Heißen (PFA 4) genutzt. Mit den vier zusätzlichen Weichen kann der RE 2 auf dem Streckenabschnitt Mülheim–Essen zwischen den Gleisen der S-Bahn und der Fernbahn mit einer Geschwindigkeit von bis zu 100 km/h wechseln. Auf diese Weise wird die Fernbahn entlastet und bei eventuell auftretenden Störungsfällen eine flexiblere Betriebsführung ermöglicht. Im Sommer 2019 erfolgen dann der Einbau der Überleitweichen und die erforderlichen Anpassungen der Oberleitung in diesem Zusammenhang. Da bereits diese verhältnismäßig kleine Maßnahme baubetrieblich während einer mehrwöchigen Sperrung der Strecke durchgeführt werden musste, sind vor allem für die Abschnitte mit Bau zusätzlicher Gleise oder beim Neubau von Brücken ähnliche Bauzustände mit weitaus längeren Bauzeiten zu erwarten. Insbesondere auf den nachfragestarken Korridoren zwischen Duisburg, Düsseldorf und Köln gilt es dabei, im Sinne der Kunden leistungsfähige Ersatzkonzepte zu entwickeln. Ausfallende Nahverkehrsleistungen werden soweit möglich auf Umleitungsstrecken verkehren

>> Ausbau der RRX-Stammstrecke in Mülheim hat begonnen

>> Ausbau von 30 Stationen auf den RRX-Außenästen


müssen, um den Fahrgästen auch während des Ausbaus der RRX-Stammstrecke ausreichende Kapazitäten gewährleisten zu können.

RRX BIS OSNABRÜCK

Eine zusätzliche Aufwertung erhält das Projekt durch die 2018 beschlossene Verlängerung des RRX 7 über Münster hinaus nach Osnabrück, womit eine direkte Verbindung im SPNV an das Ruhrgebiet, den Flughafen Düsseldorf und die Landeshauptstadt entsteht. Parallel hierzu wird der RRX 7 gegenüber dem heute zwischen Münster und Düsseldorf verkehrenden RE 2 deutlich beschleunigt: Die »Reisezeit aus Münster wird um 18 Minuten, aus Osnabrück um fast 30 Minuten bis Düsseldorf Hbf reduziert. Die für die Beschleunigung entfallenden Halte zwischen Münster und Düsseldorf werden durch eine Ausweitung des RE 42 kompensiert, sodass der heute bestehende 30-Minuten-Takt zwischen Münster und Essen bestehen bleibt. Zwischen Münster und Osnabrück müssen die Verstärkerfahrten der RB 66 in der morgendlichen und nachmittäglichen Hauptverkehrszeit für die zu-

sätzlichen Trassen des RRX 7 entfallen, da auf der Strecke keine zusätzliche Kapazität verfügbar ist. Eine Umsetzung dieses Konzepts wird bereits weit vor Fertigstellung der RRX-Stammstrecke erfolgen, eine Beschleunigung und Verlängerung des RE 2 wird vom VRR und NWL für den Fahrplanwechsel im Dezember 2019 avisiert. Der Verkehrsausschuss des Landtags NRW hat 2018 durch die Aufnahme des Konzepts in das SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse die Finanzierung sichergestellt. Eine finale Klärung des Konzepts erfolgt aktuell durch die NRW-Aufgabenträger mit ihren Kollegen von der LNVG, der DB Region, Keolis und der DB Netz. Aufgrund der eingeschränkten Streckenkapazität zwischen Osnabrück, Münster und Essen sowie einer Ausweitung von Fernverkehrsfahrten von NRW nach Hamburg sind Konflikte hinsichtlich der Haltepolitik des Nahverkehrs noch zu lösen.

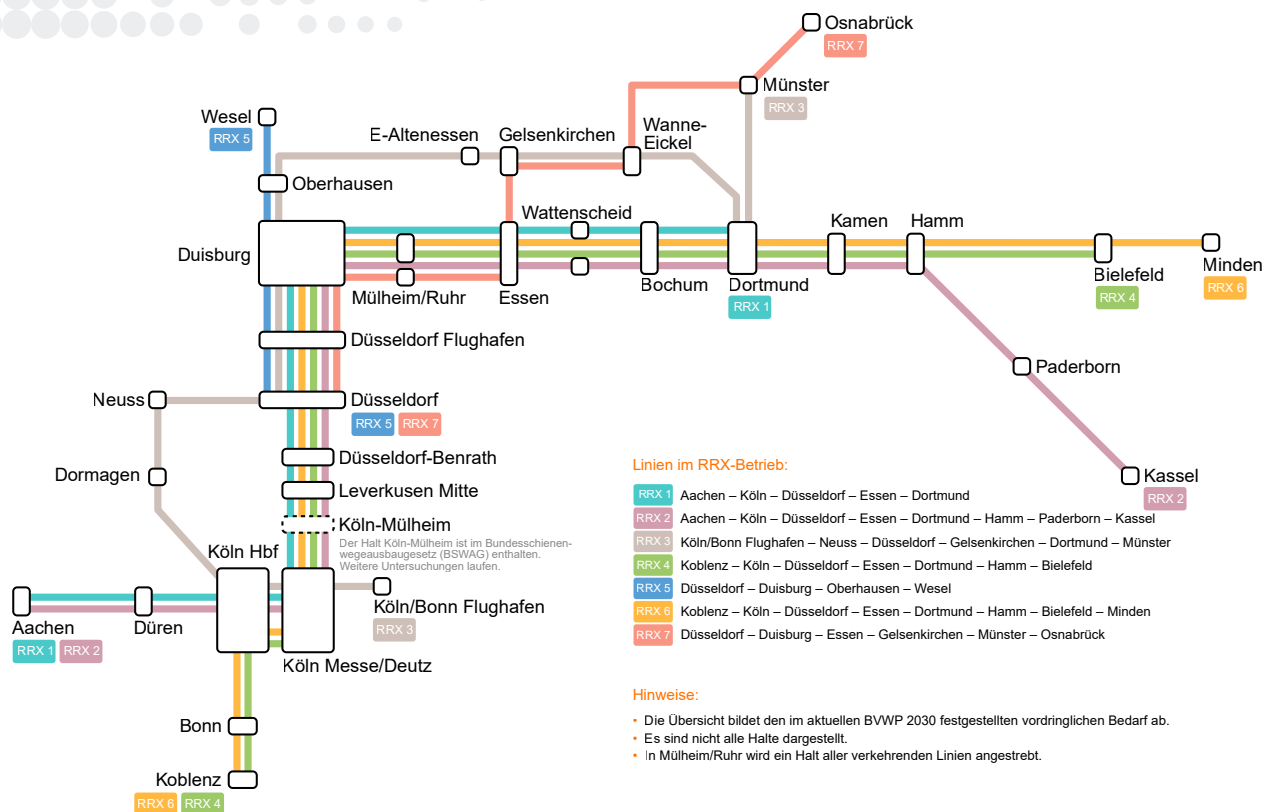
» RE 2 zukünftig bis Osnabrück und schneller in Düsseldorf



Weiterführende Informationen rund um den RRX erhalten Sie online unter www.rrx.de, dem Informationsportal des Landes. Unter www.rheinruhrexpress.de erhalten Sie aktuelle Informationen der Deutschen Bahn zu den laufenden Planungen des Infrastrukturausbaus.

RRX-ZIELKONZEPT

DER BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN (BVWP) 2030:
SIEBEN LINIEN FÜR NRW



Quelle: Kompetenzcenter Marketing NRW (KCM), Stand: November 2018





STATISTIK

PÜNKTLICHKEIT UND ZUGAUSFÄLLE

SCHLICHTUNGSSTELLE

NAHVERKEHR

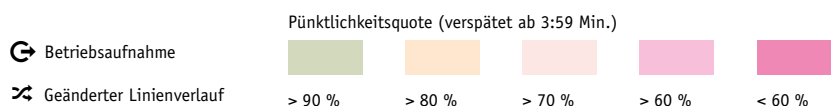
NETZZUSTAND

STATISTIK | PÜNKTLICHKEIT UND ZUGAUSFÄLLE

(alphabetisch)		Pünktlichkeitsquoten in Prozent					+/-	Zugausfallquoten in Prozent					+/-	
Aktuelles EVU	RE-Linie	2014	2015	2016	2017	2018	2017- 2018	2014	2015	2016	2017	2018	2017- 2018	
Abellio Rail NRW	RE 16	92,0%	89,6%	90,0%	87,0%	82,9%	-4,1%	1,4%	1,3%	1,9%	1,8%	4,0%	2,2%	
	RE 19	↻ Dez 2016				84,5%	86,4%	1,9%				4,3%	4,6%	0,3%
DB Regio AG	RE 1	69,3%	64,9%	73,1%	60,0%	58,8%	-1,2%	2,6%	2,2%	0,9%	2,5%	7,5%	5,0%	
	RE 11	73,7%	75,7%	82,0%	69,1%	68,9%	-0,2%	8,2%	4,0%	2,9%	4,3%	10,4%	6,1%	
	RE 12	80,6%	79,0%	83,3%	86,4%	80,9%	-5,5%	6,7%	4,8%	5,7%	7,3%	8,7%	1,4%	
	RE 17	90,9%	89,5%	87,6%	86,4%	82,7%	-3,7%	1,5%	1,0%	1,3%	0,8%	2,1%	1,3%	
	RE 18	↻ Dez 2015		98,5%	99,1%	89,3%	-9,8%				8,9%	1,8%	11,6%	9,8%
	RE 2	82,7%	81,4%	82,6%	80,5%	77,3%	-3,2%	3,6%	4,4%	2,2%	4,5%	8,8%	4,3%	
	RE 22	85,7%	77,0%	84,5%	85,6%	74,5%	-11,1%	2,1%	3,6%	1,3%	6,2%	1,6%	-4,6%	
	RE 4	77,4%	75,8%	79,3%	74,0%	66,3%	-7,7%	5,5%	5,7%	3,8%	3,0%	7,9%	4,9%	
	RE 42	↻ Dez 2016			81,3%	78,2%	-3,1%				4,1%	9,1%	5,0%	
	RE 5*	66,4%	59,7%	61,6%	52,8%	54,5%	1,7%	1,9%	3,2%	5,7%	4,8%	7,2%	2,4%	
	RE 57	87,9%	89,5%	87,4%	79,4%	79,7%	0,3%	2,8%	5,7%	1,9%	1,3%	2,5%	1,2%	
	RE 6**	70,5%	68,9%	81,5%	67,8%	70,1%	2,3%	1,8%	3,2%	2,6%	3,8%	7,1%	3,3%	
	RE 8	85,0%	84,5%	84,3%	87,7%	83,7%	-4,0%	2,4%	2,7%	0,6%	1,9%	5,7%	3,8%	
	RE 9	87,0%	82,4%	79,9%	85,4%	78,9%	-6,5%	2,8%	4,5%	1,1%	3,1%	5,2%	2,1%	
eurobahn (Keolis)	RE 13	87,3%	85,4%	86,9%	85,9%	82,2%	-3,7%	2,1%	3,4%	2,5%	5,5%	3,1%	-2,4%	
	RE 3	87,0%	85,4%	90,1%	85,3%	87,2%	1,9%	2,9%	1,6%	2,5%	7,6%	6,1%	-1,5%	
	RE 78	91,8%	87,6%	91,6%	86,6%	88,4%	1,8%	1,3%	4,1%	4,9%	9,1%	12,3%	3,2%	
	RE 82	89,7%	88,1%	88,2%	89,3%	90,8%	1,5%	2,7%	1,5%	3,8%	2,3%	26,2%	23,9%	
Hessische Landesbahn	RE 99	88,6%	86,2%	89,0%	92,3%	90,4%	-1,9%	0,0%	0,2%	0,1%	0,4%	0,5%	0,1%	
National Express	RE 7	72,9%	71,6%	77,0%	70,8%	70,4%	-0,4%	6,2%	6,2%	2,7%	4,8%	2,7%	-2,1%	
NordWestBahn	RE 10	89,6%	82,3%	83,5%	84,1%	79,4%	-4,7%	3,7%	3,2%	1,7%	2,1%	3,6%	1,5%	
	RE 14	89,8%	84,3%	86,6%	84,9%	79,1%	-5,8%	1,3%	0,7%	4,8%	0,6%	5,7%	5,1%	
SNCB	RE 29	83,1%	59,1%	78,1%	67,7%	53,0%	-14,7%	1,6%	1,3%	3,3%	0,6%	4,3%	3,7%	
Westfalenbahn	RE 15	72,7%	78,9%	85,6%	84,6%	84,0%	-0,6%	10,1%	8,1%	1,3%	1,9%	1,8%	-0,1%	
	RE 60	73,3%	74,3%	78,5%	85,5%	83,4%	-2,1%	2,1%	2,1%	1,1%	1,1%	1,6%	0,5%	
	RE 70	85,9%	84,5%	91,0%	91,8%	88,4%	-3,4%	1,9%	3,6%	0,2%	0,9%	0,7%	-0,2%	

(alphabetisch)		Pünktlichkeitsquoten in Prozent					+/-	Zugausfallquoten in Prozent					+/-		
Aktuelles EVU	S-Linie	2014	2015	2016	2017	2018	2017- 2018	2014	2015	2016	2017	2018	2017- 2018		
Abellio Rail NRW	S 7	97,3%	95,9%	95,3%	93,4%	92,3%	-1,1%	7,5%	8,2%	1,0%	4,1%	3,2%	-0,9%		
	S 1	90,0%	93,9%	88,7%	88,0%	87,3%	-0,7%	5,2%	4,3%	3,5%	3,1%	5,4%	2,3%		
DB Regio AG	S 1 H	76,3%	69,5%	71,4%	69,2%	67,1%	-2,1%	1,6%	2,5%	1,3%	1,5%	2,4%	0,9%		
	S 11	91,4%	91,8%	88,8%	88,1%	88,0%	-0,1%	3,5%	3,2%	4,4%	2,3%	3,2%	0,9%		
	S 12	92,7%	92,4%	91,8%	90,2%	88,5%	-1,7%	1,6%	2,5%	4,2%	1,3%	4,2%	2,9%		
	S 13	91,2%	91,1%	93,4%	90,8%	89,2%	-1,6%	4,2%	3,0%	1,6%	1,2%	2,6%	1,4%		
	S 19	Dez 14	95,8%	91,6%	87,6%	86,5%	-1,1%				3,6%	5,4%	1,5%	3,8%	2,3%
	S 2	93,2%	95,6%	92,7%	88,4%	88,6%	0,2%	4,7%	3,8%	2,2%	4,6%	4,9%	0,3%		
	S 3	95,8%	94,5%	92,8%	92,1%	93,0%	0,9%	4,6%	18,2%	13,8%	4,3%	9,4%	5,1%		
	S 4	97,7%	97,2%	96,8%	98,6%	98,5%	-0,1%	2,7%	3,3%	1,3%	2,8%	1,9%	-0,9%		
	S 5 H	85,2%	75,1%	72,7%	75,8%	72,1%	-3,7%	1,6%	2,5%	3,5%	4,8%	4,2%	-0,6%		
	S 5/S 8	90,7%	93,2%	91,6%	89,8%	90,0%	0,2%	4,3%	5,3%	3,4%	2,7%	3,8%	1,1%		
	S 6	86,8%	94,6%	90,6%	90,0%	89,3%	-0,7%	5,7%	3,3%	3,4%	6,0%	10,3%	4,3%		
	S 68	81,5%	84,2%	83,4%	83,9%	84,4%	0,5%	12,0%	10,6%	26,6%	12,3%	35,6%	23,3%		
	S 9	93,0%	94,0%	91,3%	87,5%	86,3%	-1,2%	5,8%	3,9%	3,2%	3,5%	6,2%	2,7%		
	Regiobahn	S 28	95,5%	96,1%	94,0%	92,3%	91,8%	-0,5%	2,0%	1,9%	7,2%	2,1%	3,4%	1,3%	

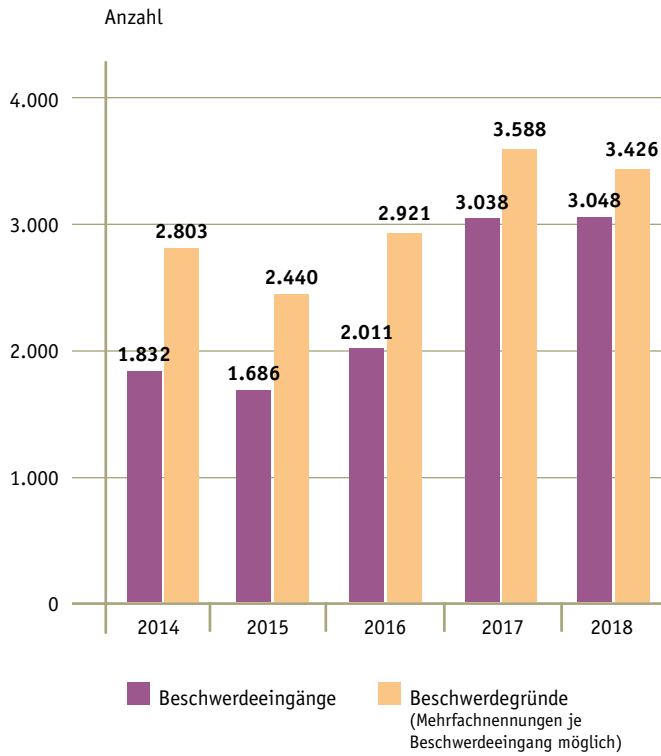
* bis 2016 Linienvorlauf bis Emmerich
 ** bis 2016 Abschnitt Düsseldorf-Köln/Bonn Flughafen RE 6a



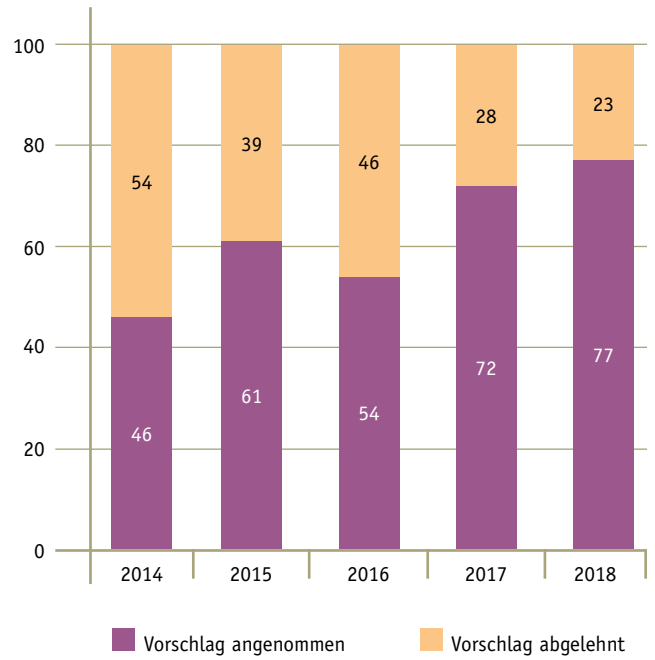
(alphabetisch)		Pünktlichkeitsquoten in Prozent					+/-	Zugausfallquoten in Prozent					+/-	
Aktuelles EVU	RB-Linie	2014	2015	2016	2017	2018	2017- 2018	2014	2015	2016	2017	2018	2017- 2018	
Abellio Rail NRW	RB 32	96,0%	95,1%	97,3%	91,3%	93,9%	2,6%	1,1%	1,1%	3,1%	1,9%	1,6%	-0,3%	
	RB 35	≈ seit 2017			90,1%	87,0%	-3,1%				1,7%	2,5%	0,8%	
	RB 40	94,0%	89,6%	91,4%	89,8%	89,2%	-0,6%	1,1%	0,3%	0,6%	1,1%	3,5%	2,4%	
	RB 46	96,8%	95,1%	96,9%	94,9%	96,0%	1,1%	3,9%	1,0%	0,9%	3,5%	2,4%	-1,1%	
	RB 91	96,0%	95,0%	93,9%	93,1%	89,0%	-4,1%	1,2%	1,1%	2,2%	1,7%	3,1%	1,4%	
DB Kurhessenbahn	RB 42+	kein Messpunkt in NRW				89,7%		5,1%	2,2%	0,3%	7,9%	5,2%	-2,7%	
	RB 94	91,1%	82,2%	79,3%	75,5%	81,6%	6,1%	4,8%	4,5%	6,4%	2,6%	0,7%	-1,9%	
DB Regio AG	RB 20	93,8%	93,0%	91,9%	88,6%	85,6%	-3,0%	2,8%	6,6%	6,3%	2,8%	7,0%	4,2%	
	RB 23	93,5%	93,6%	95,5%	93,9%	92,4%	-1,5%	1,8%	4,6%	0,9%	1,0%	2,5%	1,5%	
	RB 24	88,5%	74,0%	81,6%	82,8%	77,8%	-5,0%	1,7%	2,8%	1,9%	8,8%	1,6%	-7,2%	
	RB 25	86,5%	85,6%	85,7%	89,1%	86,9%	-2,2%	6,3%	5,6%	8,1%	1,8%	19,4%	17,6%	
	RB 27	80,6%	79,2%	79,3%	80,8%	78,7%	-2,1%	2,9%	4,8%	1,0%	1,7%	6,6%	4,9%	
	RB 30	83,0%	85,9%	89,5%	78,0%	71,5%	-6,5%	2,2%	4,1%	1,7%	4,1%	4,0%	-0,1%	
	RB 33	86,4%	86,4%	88,3%	82,1%	71,3%	-10,8%	4,8%	2,2%	4,5%	2,2%	11,0%	8,8%	
	RB 37	87,4%	82,7%	90,5%	86,3%	83,3%	-3,0%	3,3%	6,5%	1,0%	5,8%	40,0%	34,2%	
	RB 38++	≈ seit 2018				91,8%							3,2%	
	RB 43	95,7%	96,2%	88,2%	88,4%	85,5%	-2,9%	3,5%	1,6%	5,3%	2,9%	6,7%	3,8%	
	RB 51	91,9%	88,0%	93,0%	90,9%	90,5%	-0,4%	1,4%	2,7%	1,2%	1,8%	3,2%	1,4%	
	RB 52	97,7%	97,6%	95,2%	95,8%	93,5%	-2,3%	3,5%	1,3%	5,2%	3,5%	2,3%	-1,2%	
	RB 53	96,9%	96,6%	95,5%	93,9%	88,7%	-5,2%	0,6%	4,5%	1,1%	2,7%	4,0%	1,3%	
	RB 54	98,4%	97,4%	97,0%	97,7%	96,9%	-0,8%	1,7%	6,7%	3,5%	1,0%	2,7%	1,7%	
	RB 63	91,1%	91,1%	92,8%	91,0%	86,5%	-4,5%	1,5%	1,6%	0,4%	2,3%	13,6%	11,3%	
	RB 64	96,4%	96,4%	95,8%	95,3%	92,1%	-3,2%	1,1%	2,4%	0,7%	1,0%	0,8%	-0,2%	
	eurobahn (Keolis)	RB 50	80,2%	74,9%	82,4%	81,8%	74,9%	-6,9%	1,0%	0,9%	1,9%	2,3%	6,4%	4,1%
RB 59		86,7%	91,4%	87,9%	89,5%	89,4%	-0,1%	1,7%	2,9%	5,0%	3,1%	3,1%	0,0%	
RB 61		89,3%	87,6%	89,5%	92,1%	81,1%	-11,0%	0,4%	0,6%	0,8%	1,5%	2,7%	1,2%	
RB 65		87,9%	91,3%	90,5%	88,8%	89,7%	0,9%	2,9%	0,5%	1,1%	3,6%	2,7%	-0,9%	
RB 66		94,0%	90,0%	91,1%	87,8%	91,2%	3,4%	0,4%	1,4%	1,8%	2,3%	2,2%	-0,1%	
RB 67		87,4%	85,1%	87,8%	84,8%	74,5%	-10,3%	3,4%	1,1%	4,2%	2,2%	2,3%	0,1%	
RB 69		74,8%	70,1%	78,2%	81,7%	73,1%	-8,6%	1,0%	0,7%	1,6%	1,7%	2,7%	1,0%	
RB 71		75,5%	69,6%	74,3%	74,6%	60,0%	-14,6%	1,2%	1,5%	2,0%	4,1%	3,1%	-1,0%	
RB 72		94,8%	91,9%	93,8%	93,9%	89,4%	-4,5%	0,3%	2,9%	1,0%	4,2%	3,6%	-0,6%	
Hessische Landesbahn	RB 73	90,3%	87,1%	86,1%	87,6%	83,2%	-4,4%	3,4%	1,2%	2,1%	1,3%	5,3%	4,0%	
	RB 89	86,0%	85,2%	88,6%	87,4%	85,6%	-1,8%	0,7%	1,1%	1,6%	1,7%	2,2%	0,5%	
	RB 90+++	k. Messp. in NRW		94,3%	95,4%	91,7%	-3,7%			0,9%	0,6%	3,1%	2,5%	
	RB 92	97,0%	93,6%	97,2%	98,6%	97,1%	-1,5%	5,5%	13,7%	14,1%	0,4%	1,4%	1,0%	
	RB 93	90,9%	81,4%	77,3%	83,4%	82,8%	-0,6%	1,4%	2,3%	6,4%	4,7%	5,5%	0,8%	
National Express	RB 95	95,5%	82,4%	94,9%	96,3%	96,4%	0,1%	3,4%	1,3%	0,2%	2,7%	1,1%	-1,6%	
	RB 96	96,4%	95,2%	98,5%	99,1%	99,3%	0,2%	0,1%	0,1%	4,6%	0,2%	4,2%	4,0%	
NordWestBahn	RB 48	85,1%	83,5%	81,6%	80,1%	76,5%	-3,6%	5,2%	6,4%	4,6%	8,9%	7,8%	-1,1%	
	NWB 394	74,5%	67,3%	73,1%	71,8%	61,5%	-10,3%	6,1%	1,1%	0,3%	0,3%	0,3%	0,0%	
	RB 31	84,1%	90,7%	88,8%	85,4%	81,2%	-4,2%	1,0%	8,4%	6,0%	2,1%	2,9%	0,8%	
	RB 36	99,1%	98,5%	98,4%	97,7%	96,1%	-1,6%	5,2%	2,3%	7,3%	11,4%	5,6%	-5,8%	
	RB 44	96,5%	96,7%	91,5%	93,5%	90,7%	-2,8%	1,8%	1,2%	4,4%	5,9%	6,3%	0,4%	
	RB 45	95,8%	93,8%	93,0%	95,2%	91,0%	-4,2%	1,5%	0,7%	2,7%	2,2%	8,5%	6,3%	
	RB 74	81,6%	88,3%	89,1%	89,2%	86,0%	-3,2%	2,6%	1,0%	1,0%	0,8%	6,9%	6,1%	
	RB 75	95,2%	91,6%	90,8%	88,8%	90,1%	1,3%	1,3%	1,1%	3,1%	2,9%	12,3%	9,4%	
	RB 77	86,2%	86,4%	87,4%	86,7%	80,7%	-6,0%	0,7%	4,9%	5,0%	1,6%	9,2%	7,6%	
Rurtalbahn	RB 84	92,5%	93,6%	87,9%	88,5%	84,2%	-4,3%	0,5%	0,1%	0,5%	4,4%	2,7%	-1,7%	
	RB 85	96,5%	95,8%	93,5%	93,7%	93,1%	-0,6%	0,4%	0,4%	0,3%	13,5%	1,9%	-11,6%	
trans regio	RB 21	97,2%	97,2%	95,8%	96,0%	96,5%	0,5%	0,3%	0,2%	0,2%	0,3%	2,3%	2,0%	
VIAS Rail	RB 26	82,7%	78,1%	79,5%	77,1%	68,5%	-8,6%	0,2%	0,6%	1,1%	0,9%	1,4%	0,5%	
	RB 34++++	94,3%	95,6%	93,9%	95,5%	77,7%	-17,8%	1,7%	1,0%	2,7%	1,6%	1,6%	0,0%	
	RB 39	☉ Dez 17				87,3%						1,4%		

+ bis 2015 RB 55, bis 2017 R 42 +++ bis 2014 RB 28
++ bis 2017 Linienvverlauf Köln Messe/Deutz-Bedburg-Düsseldorf ++++ bis 2014 RB 39

Beschwerdeneingänge und Beschwerdegründe

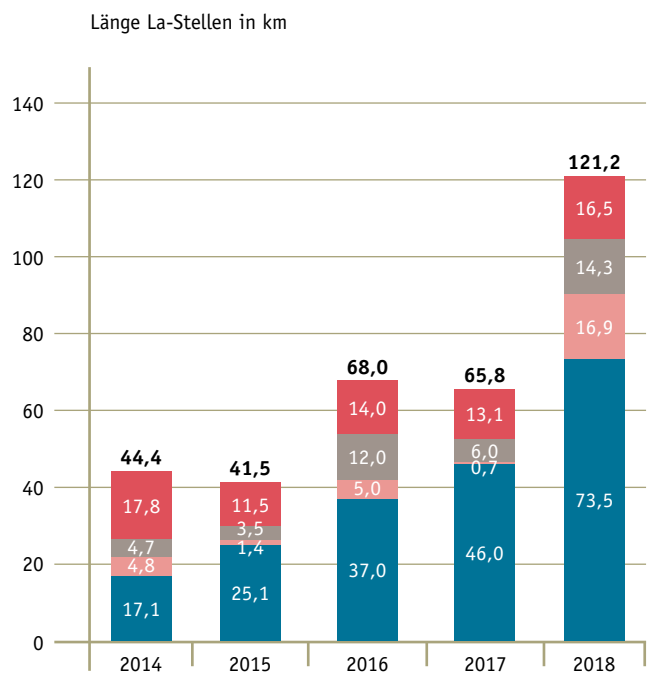
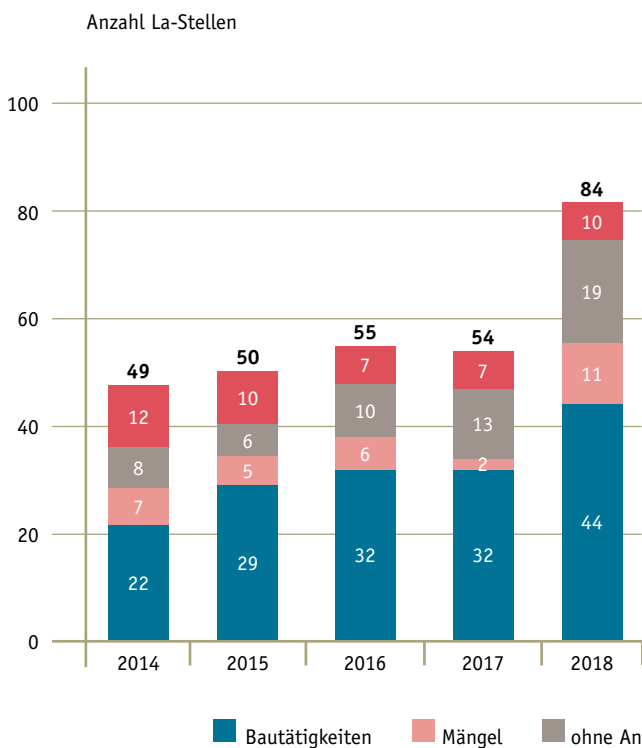


Schlichtungsvorschläge (in Prozent)



NETZZUSTAND

Entwicklung La-Stellen 2014–2018 nach Ursachen (Monatsmittelwerte)



IMPRESSUM

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Stadttor 1
40219 Düsseldorf
Internet: www.vm.nrw.de

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



mobil.nrw – mehr Mobilität in NRW
Internet: www.mobil.nrw



Nahverkehr Rheinland
Glockengasse 37–39
50667 Köln
Telefon: 0221 2 08 08 - 0
Internet: www.nvr.de



Nahverkehr Westfalen-Lippe
Hauptgeschäftsstelle
Friedrich-Ebert-Straße 19
59425 Unna
Telefon: 02303 9 52 63 - 0
Internet: www.nwl-info.de



Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
Augustastrasse 1
45879 Gelsenkirchen
Telefon: 0209 15 84 - 0
Internet: www.vrr.de



Bildnachweise
Abellio Rail NRW: 22/23
Christian Ring: 2/3, 50/51, 64/65
Deutsche Bahn AG/Bartłomiej Banaszak: 70/71
Deutsche Bahn AG/Georg Wagner: 35
Deutsche Bahn AG/Heinrich Walther Bau: 42
Deutsche Bahn AG/Martin Busbach: 31
Deutsche Bahn AG/Wolfgang Klee: 33
Harry Heuts: 17
Hessische Landesbahn: 32
Keolis/C. Köster: 26

Kompetenzcenter Marketing NRW (KCM):
1, 8/9, 19, 61, 61, 63
Nahverkehr Rheinland: 58
Nahverkehr Westfalen-Lippe: 39, 58, 59
National Express: 34
NordWestBahn/Holger Jacoby: 14
R.A.T.H. GmbH: 16
Regiobahn: 37
Siemens AG, www.siemens.com/presse: 60
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr: 57
Westfalenbahn: 38





