



Kompetenzcenter
Integraler Taktfahrplan NRW



QUALITÄTSBERICHT SPNV NORDRHEIN- WESTFALEN 2021





Liebe Leserinnen und Leser,

ein Blick zurück zeigt schnell: Wie 2020 war auch das Jahr 2021 von besonderen und einschneidenden Ereignissen geprägt. Neben den erschütternden Folgen der Hochwasserkatastrophe im Juli 2021 begleitete vor allem die Corona-Pandemie unser Leben im zweiten Jahr in Folge zutiefst. Trotzdem bleibt festzuhalten: Auch wenn viele Lebenssituationen häufig noch mit Einschränkungen verbunden waren, so hat sich die Situation im Schienenpersonennahverkehr doch ein gutes Stück normalisiert. Das Angebot auf der Schiene konnte – trotz teils dünner Personaldecken – aufrechterhalten werden. Das Aufsetzen medizinischer Mund- und Nasenbedeckungen gehörte im Alltag, genauso wie im Schienenverkehr, zur Routine. Es bleibt aber auch festzuhalten, dass sich das Mobilitätsverhalten der Menschen anscheinend geändert hat. Die Bahnen sind zum Teil (noch) nicht so nachgefragt wie vor der Pandemie, weil frühere Bahnnutzerinnen und -nutzer aktuell mit individuellen Verkehrsmitteln fahren oder Wege gleich direkt reduzieren und beispielsweise im Homeoffice bleiben. Für den SPNV bedeutet dies auch geringere Fahrgeldeinnahmen bei gleichbleibenden und teils sogar ausgeweiteten Angeboten.

Wie der auch ökologisch sinnhafte Verkehrsträger Schiene in der Zukunft sicher finanziert und weiter ausgebaut werden kann, darum kreisen derzeit viele Diskussionen in der Öffentlichkeit, der Politik, bei Fachverbänden und den SPNV-Aufgabenträgern. Gleichzeitig kommt mit dem bundesweit geltenden 9-Euro-Monatsticket in diesem Sommer eine Dynamik mit derzeit kaum einschätzbaren Konsequenzen in die tarifliche Preisgestaltung. Wenn wir die Verkehrswende spürbar voranbringen wollen, brauchen wir für einen attraktiven öffentlichen Verkehr dringend eine langfristig auskömmliche Finanzierung.

Auch eine gute Betriebsqualität ist natürlich unerlässlich. Denn nur, wenn Fahrgäste planbar, pünktlich und zuverlässig an ihr Ziel kommen, bleiben sie dem System Schiene als Kundinnen und Kunden erhalten. Zur Bewertung der SPNV-Qualität in NRW hat das Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan erneut den landesweiten Qualitätsbericht SPNV erarbeitet. Die Jahreswerte aus dem Jahr 2021 zeigen, dass die Betriebsqualität nicht ganz so gut ausfällt wie im Jahr 2020. Besonders Effekte wie die Folgen der zu Beginn bereits erwähnten Hochwasserkatastrophe und die wirtschaftlich äußerst angespannte Situation einiger Verkehrsunternehmen hatten negativen Einfluss auf die Qualität. Der dauerhaft entscheidendste Faktor ist aber die Situation bei der Infrastruktur. Die Kennzahlen zeigen, dass die Bautätigkeit in NRW weiterhin hoch ist und zunimmt. Investitionen in die Infrastruktur sind dringend notwendig, um Gleise, Weichen und Bahnhöfe instandzuhalten, Engpässe zu beseitigen und zusätzliche Kapazitäten im Schienennetz zu schaffen. Gerade erst hat die DB die Generalsanierung des gesamten Schienennetzes angekündigt. So nötig es ist, so sehr wird es die Qualität beeinträchtigen und alle – Manager wie Nutzer des Systems – vor große Herausforderungen stellen. Unsere Aufgabe auf der Seite des Managements des Systems wird es sein, den Kundinnen und Kunden trotzdem zuverlässige Verbindungen und optimale Informationen entlang ihrer Reisekette zur Verfügung zu stellen. Auch hier gibt es natürlich noch Verbesserungspotenzial. Aber ich kann Sie der Anstrengungen aller mit viel Herzblut im SPNV-Bereich arbeitenden Menschen versichern, um die Qualität täglich aufrechtzuerhalten und weiter zu verbessern. Hervorzuhebende Projektbeispiele zur Qualitätssteigerung sind in diesem Bericht beispielhaft benannt. Sie machen Mut, damit NRW verkehrlich zum Bahnland wird.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen

Joachim Künzel
Geschäftsführer Nahverkehr Westfalen-Lippe

Kurzfassung

DER QUALITÄTSBERICHT SPNV AUF EINEN BLICK

DAS ZIEL DES LANDESWEITEN QUALITÄTSBERICHTS BLEIBT AUCH WEITERHIN, DIE ENTWICKLUNGEN DER SPNV-BETRIEBSQUALITÄT IN NORDRHEIN-WESTFALEN DARZUSTELLEN. DAFÜR WERDEN DIE BEKANNTEN KENNZAHLEN KONSEQUENT FORTGESCHRIEBEN UND VERGlichen. BETRACHTET WIRD DABEI SOWOHL DIE BETRIEBS- ALS AUCH DIE INFRASTRUKTURQUALITÄT. DARÜBER HINAUS WERDEN AUCH IMMER WIEDER KURZE SONDERTHEMEN VORGESTELLT, DIE FÜR DEN SPNV IN NRW VON BESONDERER BEDEUTUNG SIND.

WER ÜBER DEN JAHRESBERICHT HINAUS NOCH MEHR INFORMATIONEN SUCHT, WIRD AUCH IM INTERNET FÜNDIG: IM INFO-PORTAL VON MOBIL.NRW STEHEN DER DIGITALE QUALITÄTSMONITOR SOWIE DIE ALLE DREI MONATE ERSCHEINENDEN FAKTENBLÄTTER ZUR SPNV-QUALITÄT IN NRW ZUR VERFÜGUNG.

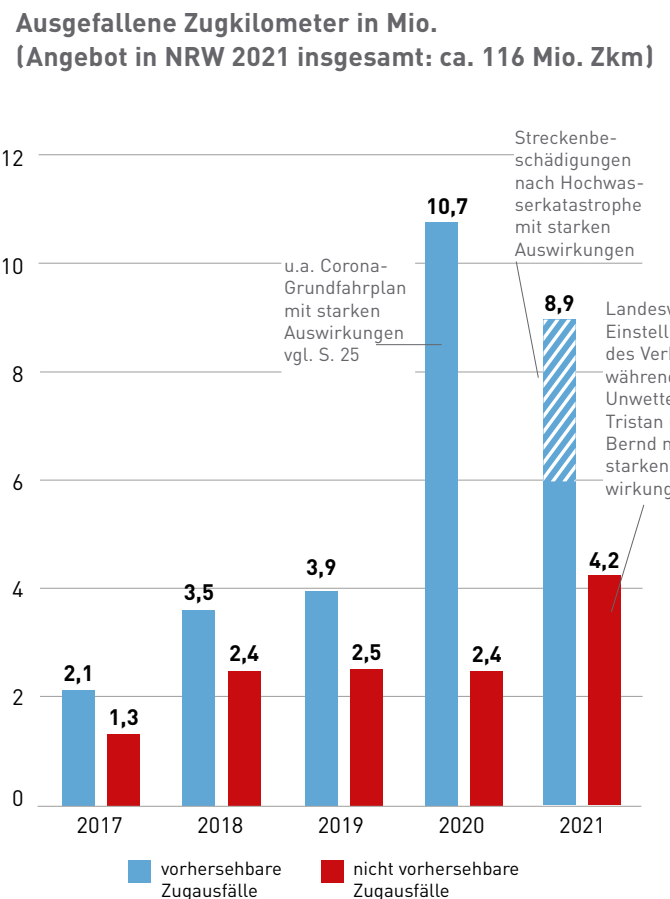
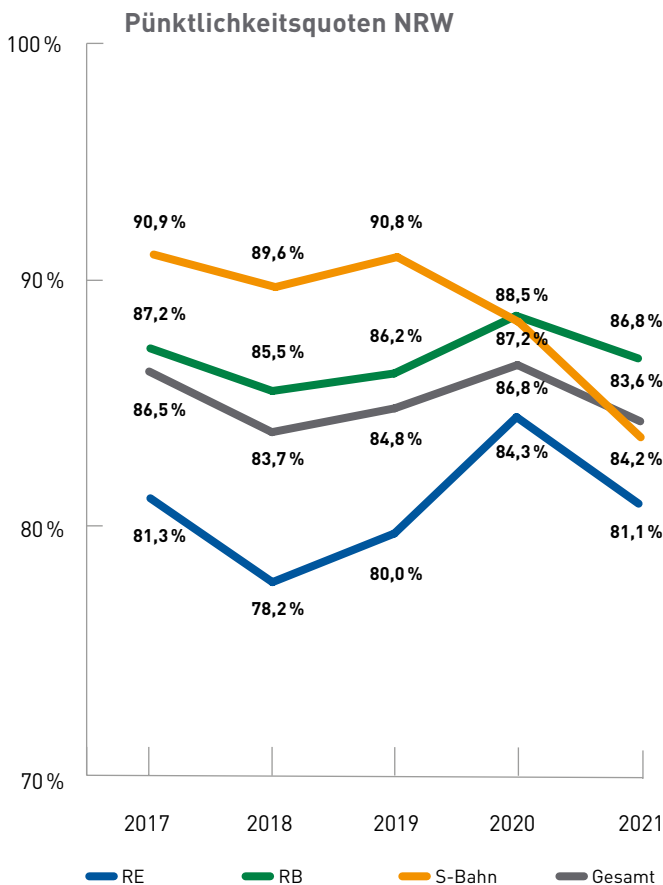


BETRIEBSQUALITÄT IM SPNV (AB SEITE 20)

- Das Pünktlichkeitsniveau (Verspätungen ab 3:59 Minuten) der SPNV-Linien in NRW ging in etwa auf das Niveau von 2019 zurück.
- Besonders die hoch ausgelastete Infrastruktur und die hohe Bautätigkeit beeinflussen die Pünktlichkeit negativ.
- Besonders bei den S-Bahnen kommt es zu einem Rückgang der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote.
- Gezielte Maßnahmen führen zu punktuellen Verbesserungen der Betriebsqualität einzelner Linien.
- Eine hohe Anzahl an vorhersehbaren Ausfällen (sind dem Fahrgast rechtzeitig kommuniziert und werden durch Ersatzkonzepte

kompensiert) zeugt von vielen Baumaßnahmen; Hochwasserbeschädigungen führen zu länger anhaltenden Einstellungen einzelner Linien.

- Nicht vorhersehbare Ausfälle (treten kurzfristig auf und sind in der Regel nur unzureichend durch Ersatzkonzepte kompensierbar) erreichen im Jahr 2021 einen neuen Höchstwert; Gründe dafür sind starke Unwetter und phasenweise auch Streiks.
- Bei Baumaßnahmen in NRW wird ab Sommer 2022 landesweit ein einheitliches Design der Baustellenaushänge verwendet; dies ermöglicht den Fahrgästen eine deutlich vereinfachte Orientierung und Übersicht.

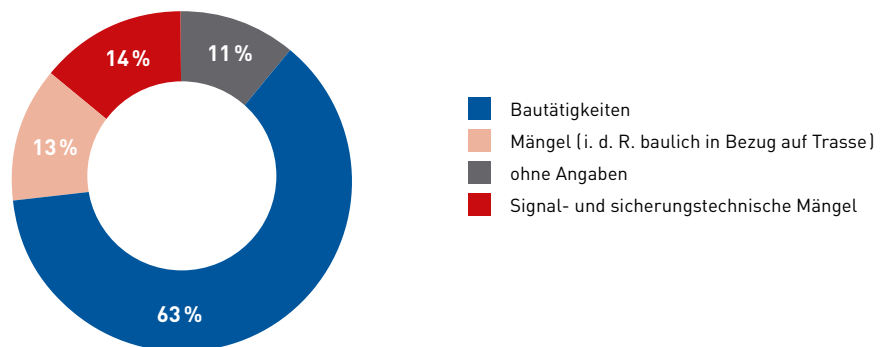




NETZZUSTAND (AB SEITE 35)

- Die Auswertung und Differenzierung der Langsamfahrstellen (La-Stellen) dient der Analyse zur Netzinfrastrukturqualität.
- Um einen reibungslosen Betriebsablauf zu gewährleisten, sollten La-Stellen grundsätzlich schnellstmöglich vom Infrastrukturbetreiber beseitigt werden.
- Die Anzahl an La-Stellen ist 2021 gegenüber dem Vorjahr konstant geblieben, wobei die La-Stellen durchschnittlich weniger lang sind.

Anteil Langsamfahrstellen NRW 2021 nach Ursachen



MASSNAHMENPAKET ROBUSTES NETZ NRW (AB SEITE 39)

- Um bei Störungen und Baustellen einen effizienten Betrieb aufrechtzuerhalten, ist eine flexible Infrastruktur notwendig.
- In NRW wurde 2021 das Maßnahmenpaket Robustes Netz II beschlossen, welches ergänzend zum Paket I aus dem Jahr 2019 Baumaßnahmen zur Stärkung des Betriebsablaufs beinhaltet.
- Insgesamt 35 Maßnahmen sollen in den nächsten Jahren umgesetzt werden, von denen 19 durch das zweite Maßnahmenprogramm neu finanziert wurden.



HOCHWASSERSCHÄDEN IM JULI 2021 (AB SEITE 42)

- Die Flutkatastrophe im Juli 2021 hat verheerende Schäden auf diversen Strecken in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz verursacht.
- In NRW waren insgesamt 19 verschiedene Streckenabschnitte betroffen. Nachdem elf Streckenabschnitte kurzfristig bzw. innerhalb weniger Monate wieder betriebsbereit waren, werden für andere Streckenabschnitte viele Monate und teils Jahre nötig sein, bis auf ihnen wieder Bahnen verkehren können.
- Die Reparaturen sollen zum Teil als Chance genutzt werden, um Strecken nach neuen technischen Maßstäben und klimagerecht wieder aufzubauen.



STATIONSQUALITÄT (AB SEITE 46)

- Der erste Eindruck beim Zugang zur Bahn entsteht an der Einstiegsstation; daher ist es wichtig, dass die Stationen in einem guten Zustand sind.
- Die drei SPNV-Aufgabenträger bewerten deshalb jede einzelne Station in NRW und leiten anhand ihrer Bewertungen Maßnahmen für eine Verbesserung ab.
- Grundsätzlich ist 2021 eine leichte Verbesserung der Stationsqualität in NRW festzustellen.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

ABS	Ausbaustrecke	LKW	Lastkraftwagen
Abzw.	Abzweig	NRW	Nordrhein-Westfalen
Bf.	Bahnhof	NVR	Nahverkehr Rheinland
Bft.	Bahnhofsteil	NWL	Nahverkehr Westfalen-Lippe
DB	Deutsche Bahn AG	ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
DSA	Dynamischer Schriftanzeiger	Pbf.	Personenbahnhof
EBA	Eisenbahnbundesamt	Pkm	Personenkilometer
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	PP	Prozentpunkte
ESTW	Elektronisches Stellwerk	RB	Regionalbahn
ETCS	European Train Control System	RE	Regionalexpress
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen	RRX	Rhein-Ruhr-Express
Gbf.	Güterbahnhof	S-Bahn	Stadtschnellbahn
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung	SEV	Schienenersatzverkehr
Hbf	Hauptbahnhof	SNV	Schlichtungsstelle Nahverkehr
ICE	Intercity-Express	SPNV	Schienenpersonennahverkehr
ITF	Integraler Taktfahrplan	VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
KC ITF	Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW	Vmax	Höchstgeschwindigkeit
Km	Kilometer	VzG	Verzeichnis zulässiger Geschwindigkeiten
La-Stelle	Langsamfahrstelle	Zkm	Zugkilometer

KARTENVERZEICHNIS

Eisenbahnverkehrsunternehmen NRW 2021	13.1
Pünktlichkeitsquoten NRW 2021	29.1
Robustes Netz NRW - Maßnahmenübersicht	40.1

BILDNACHWEIS

CAF Comprehensive Rail Solutions	16
Deutsche Bahn AG	45
Deutsche Bahn AG / Kai Michael Neuhold	Titel
Deutsche Bahn AG / Axel Hartmann	9, 20, 34
Deutsche Bahn AG / Wolfgang Klee	19, 37, 39
Deutsche Bahn AG / Christin Gerstner	30
Deutsche Bahn AG / Michael Neuhaus	34, 42
Deutsche Bahn AG / Patrick Kuschfeld	42
Kompetenzcenter Marketing NRW	45
Nahverkehr Rheinland	48
Nahverkehr Rheinland / Smilla Dankert	9, 34
Nahverkehr Westfalen-Lippe	47
NordWestBahn / Holger Jacoby	25
Regiobahn GmbH	13, 46
Verkehrsministerium NRW	44
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr	49
Verkehrsverbund Rhein-Sieg / Smilla Dankert	Titel
Verkehrsverbund Rhein-Sieg / Smilla Dankert	8, 20, 27

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Aufgabenträger in NRW zur Organisation des SPNV	10
Entwicklung Zugkilometer SPNV NRW 2012 - 2022	11
Leistungsanteile der Eisenbahnverkehrsunternehmen in NRW 2021	12
Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote: Gesamt	22
Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote: Regionalexpress	22
Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote: Regionalbahn	23
Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote: S-Bahn NRW	23
Entwicklung der durchschnittlichen Zuverlässigkeitsquote	24
Ausgefallene Zugkilometer 2021	25
Schlichtungsvorschläge in %	32
Beschwerdeeingänge und Beschwerdegründe	33
Langsamfahrstellen in NRW 2021 (Monatswerte)	36
Entwicklung Langsamfahrstellen in NRW 2017 - 2021	36
Stationsqualität NWL 2021	47
Entwicklung Stationsqualität NWL 2017 - 2021	47
Stationsqualität NVR 2021	48
Entwicklung Stationsqualität NVR 2017 - 2021	48
Stationsqualität VRR 2021	49
Entwicklung Stationsqualität VRR 2020 - 2021	49

INHALTSVERZEICHNIS

8	NAHVERKEHR NORDRHEIN-WESTFALEN	10	ORGANISATION
		13	BETRIEBSAUFNAHMEN
		14	WETTBEWERBSNETZE
		18	ABELLIO RAIL GMBH
20	BETRIEBSQUALITÄT	21	DEFINITIONEN UND BERECHNUNG
		22	PÜNKTLICHKEIT
		24	ZUVERLÄSSIGKEIT UND AUSFÄLLE
		26	ANALYSE DES RRX-VORLAUFBETRIEBS
		28	BETRIEBSKENNZAHLEN
		30	HANDLUNGSANSÄTZE
		32	GASTBEITRAG
			SCHLICHTUNGSSTELLE NAHVERKEHR
34	INFRASTRUKTUR- QUALITÄT	35	NETZZUSTAND
		39	ROBUSTES NETZ I UND II
		42	HOCHWASSERSITUATION IN NRW 2021
		44	EIN DESIGN FÜR ALLE BAUSTELLEN
		46	STATIONSQUALITÄT

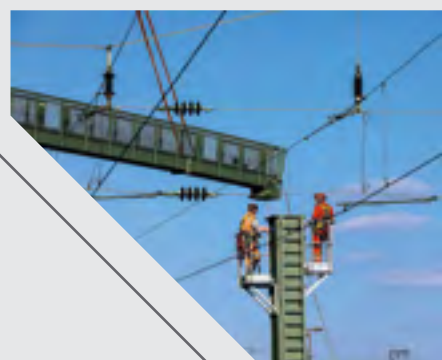


NAHVERKEHR NORDRHEIN- WESTFALEN



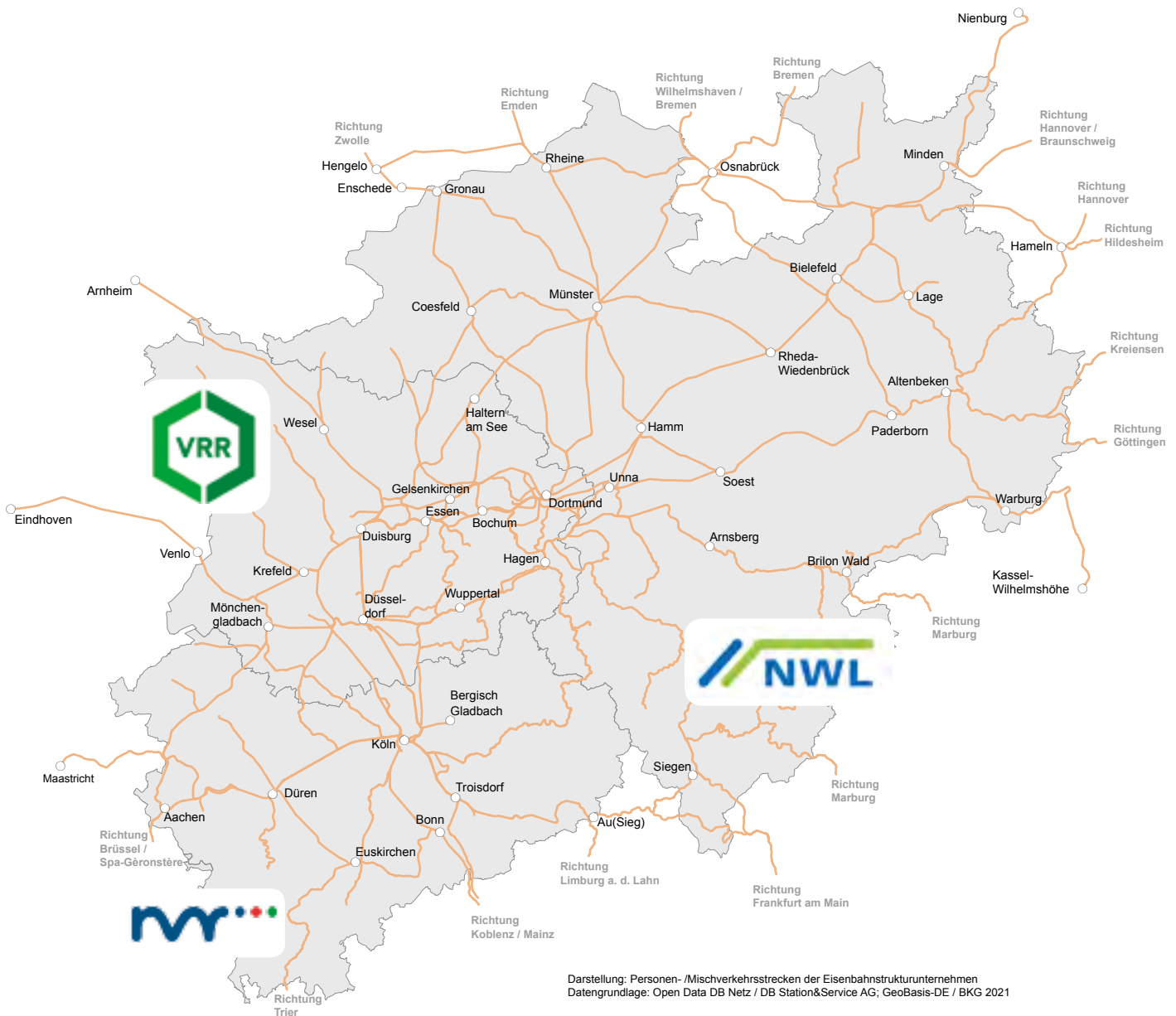


- **ORGANISATION**
- **BETRIEBSAUFNAHMEN**
- **WETTBEWERBSNETZE SPNV NRW**
- **DIE LAGE NACH DEM AUS VON ABELLIO**



Organisation

ANGEBOT UND ENTWICKLUNG DES SPNV NRW



Aufgabenträger in Nordrhein-Westfalen zur Organisation des Schienenpersonennahverkehrs

- In NRW sind insgesamt drei SPNV-Aufgabenträger (NVR, NWL, VRR) für die Organisation des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zuständig.
- Diese drei Aufgabenträger arbeiten in den Regionen vor Ort, in enger Kooperation miteinander, mit dem Ministerium für Verkehr sowie angrenzenden Regionen, Bundesländern und Staaten zusammen.
- Ziel ihrer Arbeit ist es, den öffentlichen Verkehr zu stärken und den Weg zu einer ökologischen Verkehrswende erfolgreich zu gestalten.
- Sie entwickeln Verkehrskonzepte für Regionalexpress-, Regionalbahn- und S-Bahn-Linien, schreiben Verkehrsverträge aus und kontrollieren die Betriebsqualität. Im Blick haben sie auch das Angebot sowie die Entwicklungsmöglichkeit der weiteren Verkehrsarten der nachhaltigen Mobilität.
- Sie sichern die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs in ihrem Bereich.
- Aufgrund ihrer räumlichen Ausgestaltung unterscheiden sich die Teilräume hinsichtlich ihrer Eigenschaften zum Teil stark.
- Die Anforderungen sind dabei vielfältig und abhängig von vielen Faktoren, wie der vorhandenen Infrastruktur, dem Status quo der Elektrifizierung, der Bevölkerungsdichte und dem aktuellen sowie zukünftigen Mobilitätsverhalten.

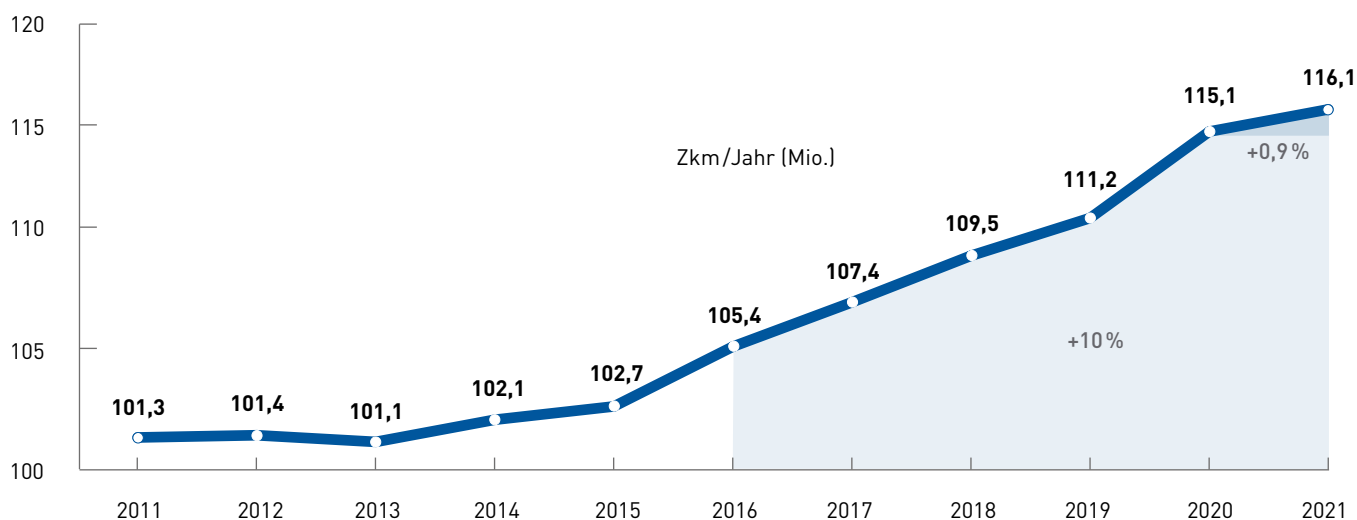
**Daten 2021**

	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 tkm²
Einwohner*	7,8 Mio.	5,6 Mio.	4,5 Mio.	17,9 Mio.
Einwohner/km ²	1.068	289	608	525
Anzahl Bahnstationen**	295	279	201	775
Länge Schienennetz**	1.385 km	1.737 km	805 km	3.927 km
Elektrifizierungsquote	78,5 %	50,4 %	57,8 %	61,8 %
Zugkilometer (Zkm)**	51,1 Mio.	36,7 Mio.	28,3 Mio.	116,1 Mio.
Zkm-Elektrotriebzüge**	79,5 %	59,1 %	68,6 %	70,4 %
Zkm-Dieseltriebzüge**	20,5 %	40,9 %	31,4 %	29,6 %
Zkm auf ÜLS**	13,5 %	4,1 %	10,6 %	9,8 %
Zkm/Einwohner	6,6	6,6	6,3	6,5
Zkm/km ²	7.014	1.892	3.824	3.408
Personenkilometer (Pkm)***	5,2 Mrd.	2,3 Mrd.	3,1 Mrd.	10,6 Mrd.

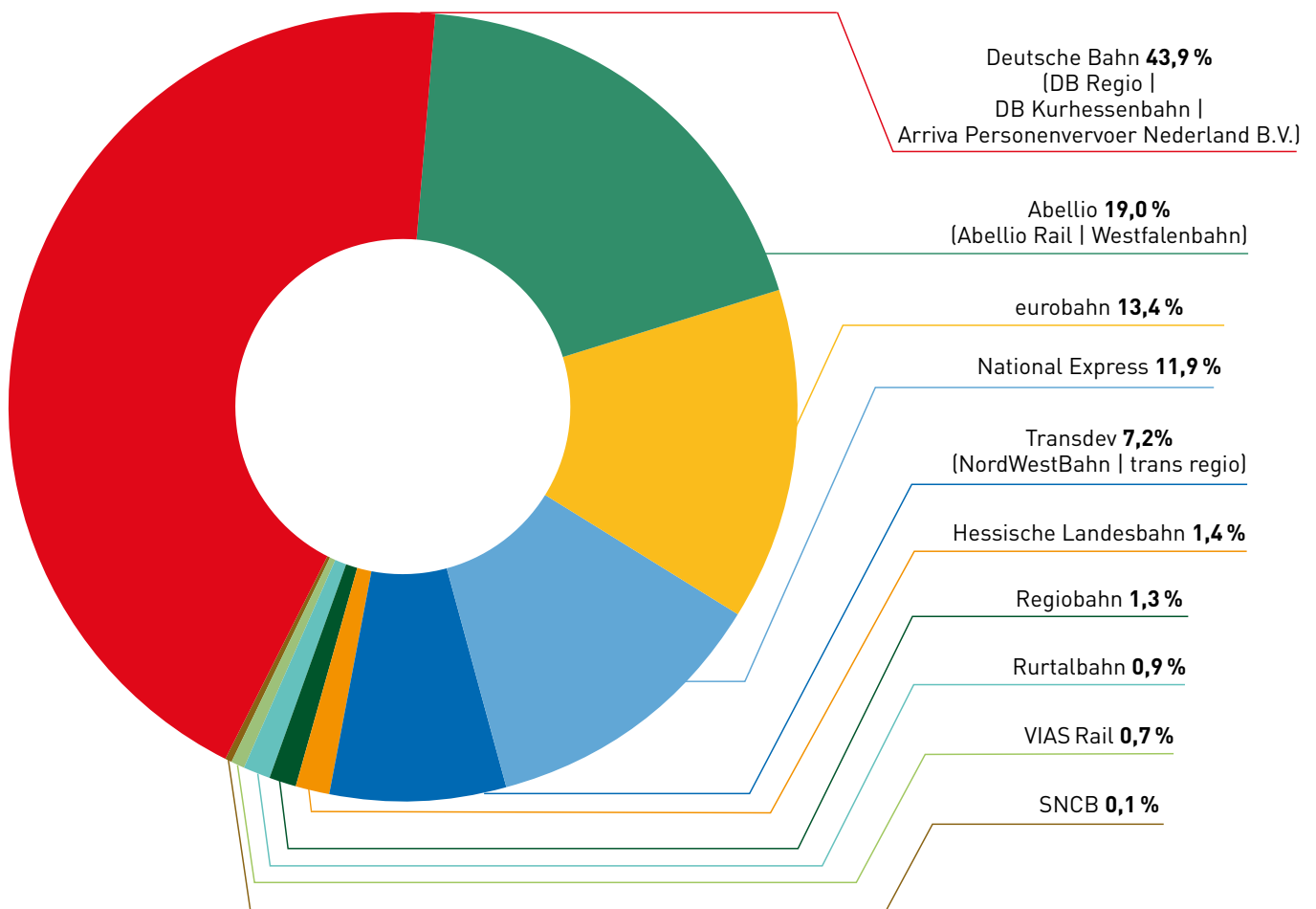
* Quelle: IT-NRW, Stand 31.12.2020

** Quelle: KC ITF NRW, Stand 30.04.2022

*** Quelle: KC ITF NRW, Jahreswert 2019 (aufgrund der Corona-Pandemie werden aktuell nicht alle Fahrgastzählungen durchgeführt; es ist derzeit von einer deutlich geringeren Fahrgastnachfrage auszugehen)

**Entwicklung Zugkilometer SPNV NRW 2011–2021**

- Im Jahr 2021 wurde in NRW eine SPNV-Verkehrsleistung von insgesamt 116,1 Mio. Zkm durch die Aufgabenträger bestellt.
- Regionalexpress, Regionalbahn und S-Bahn verkehrten damit so häufig wie noch nie zuvor in NRW.
- Im Vergleich zum Vorjahr liegt eine Steigerung um ca. 1 Mio. Zkm bzw. 0,9% vor.
- Der seit vielen Jahren steigende Trend konnte damit aufrechterhalten werden.
- Verglichen mit den Mehrleistungen der vorangegangenen Jahre ist die Steigerung – auch aufgrund zusätzlicher finanzieller Belastungen durch Corona – moderater ausgefallen.
- Durch Ausfälle, Baustellen und insbesondere die Hochwasserkatastrophe im Sommer 2021 liegt die tatsächlich gefahrene Leistung jedoch etwas unter der bestellten Leistung.
- Fahrgäste profitieren dennoch durch zielgerichtete Angebotsausweitungen in den frühen Morgen- und späten Abendstunden, verbesserte Wochenendangebote und die durchgehende Verstetigung von Takten:
 - Bspw. wurden bei der S 12 vormittags mehrere Fahrten bis Hennef verlängert; an Sonntagen verkehren die Züge häufiger bis Horrem.
 - Die RB 48 startet ab Bonn-Mehlem täglich eine Stunde früher; zwischen 13 und 18 Uhr verkehren die Verstärkerzüge zwischen Köln-Bonn durchgehend und abends wird der 30-Minuten-Takt bis Solingen verlängert.
 - Zwischen Münster und Hamm wurde das Abendangebot des RE 7 und der RB 89 neu geordnet. Durch mehr Verbindungen und kürzere Fahrtzeiten können Umstiege verlässlicher erreicht werden.



Leistungsanteile nach Zkm der Eisenbahnverkehrsunternehmen in NRW 2021

- Die Anzahl der in NRW aktiven Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bleibt mit 14 Unternehmen konstant; diese teilen sich in zehn Dachgesellschaften auf.
- Zum Fahrplanjahr 2021 kam es erneut zu größeren Verschiebungen bei den Leistungsanteilen der in NRW erbrachten Zkm im SPNV.
- Die Deutsche Bahn bleibt zwar weiterhin der größte Anbieter im SPNV in NRW, weist mit einem Anteil von knapp 44% des in NRW erbrachten Leistungsvolumens jedoch den niedrigsten Anteil seit Erfassung der Daten auf.
- Durch den Übergang des RE 4 von DB Regio zu National Express im Dezember 2020 ist bei National Express eine große Zunahme der geleisteten Zkm gegenüber dem Vorjahr festzustellen.
- Durch die Inbetriebnahme des Streckenabschnitts Mettmann–Wuppertal auf der S 28 erhöht sich der Anteil der Regiobahn im Vergleich zum Jahr 2020 deutlich; im landesweiten Vergleich bleibt die Regiobahn jedoch einer der kleineren Anbieter.

Betriebsaufnahmen

BETRIEBSAUFNAHMEN / BETREIBERWECHSEL NRW 2021

DIE SPNV-AUFGABENTRÄGER VERGEBEN DIE VERKEHRSLEISTUNG FÜR ZUSAMMENGESTELLTE NETZE NACH EINEM EUROPAWEITEN AUSSCHREIBUNGSVERFAHREN IMMER ÜBER MEHRERE JAHRE AN DIE VERKEHRSUNTERNEHMEN. NACH ABLAUF DIESES ZEITRAUMS BIETEN SICH ÄNDERUNGEN IM LINIENVERLAUF ODER FAHRZEUGMATERIAL BESONDERS AN. ES KOMMT DANN ZU BETRIEBSAUFNAHMEN NEUER NETZE BZW. LINIEN ODER ZUM BETREIBERWECHSEL BEI WEITESTGEHEND BEKANNTEN NETZEN UND LINIEN. ZUM FAHRPLANJAHR 2021 STARTETEN BEI DREI LINIEN NEUE VERKEHRSVERTRÄGE, BEIM RE 4 (RRX) ÜBERNAHM AUCH EIN NEUER BETREIBER DIE OPERATIVE VERANTWORTUNG.



RRX-Vorlaufbetrieb nun vollständig in Betrieb

RRX-VORLAUFBETRIEB (LOS 3): RE 4

- Im Dezember 2020 begann auch bei der fünften und damit vorerst letzten Linie der vorgesehene RRX-Vorlaufbetrieb.
- National Express übernimmt den Betrieb von DB Regio bis zum Dezember 2033 und bedient jährlich ein Leistungsvolumen von 2,4 Mio. Zkm.
- Die neuen Desiro-HC-Fahrzeuge von Siemens konnten bis zum Fahrplanwechsel Dezember 2021 nur in Einfachtraktion genutzt werden. Gründe hierfür waren Baustellen im Bereich Düsseldorf, weshalb der RE 4 an kürzeren S-Bahnsteigen halten musste, sowie der Umbau des Hauptbahnhofs Dortmund, der phasenweise nur die Nutzung kürzerer Bahnsteige ermöglichte.



Bewährtes Konzept mit neuer Zugflotte bei der RB 33

RE 8 / RB 33 (LOS 2): RB 33

- Für den Betrieb der RB 33 konnte DB Regio das wirtschaftlichste Angebot abgeben und entschied das Vergabeverfahren für sich.
- Der Verkehrsvertrag läuft über 14 Jahre; zum Start wurden Neufahrzeuge vom Typ Coradia Continental eingesetzt. Zusammengekoppelt verfügen die Fahrzeuge über 400 Sitzplätze (264 Sitzplätze im Fünfteiler + 154 Sitzplätze im Dreiteiler).
- Als zusätzliche Komfortmerkmale besitzen sie u.a. Repeater für einen verbesserten Mobilfunkempfang, einen stufenlosen Durchgang von der ersten bis zur letzten Fahrzeughälfte und flexible Nutzungsmöglichkeiten für bis zu zwölf Fahrräder.
- Die bereits seit 2020 angebotene Verlängerung der Linie über Duisburg hinaus bis Essen wird beibehalten; neu ist die Zugbegleiter-Quote von nahezu 100% über den gesamten Tagesverlauf.
- Als infrastrukturelle Maßnahmen soll perspektivisch ein zusätzliches Stumpfgleis in Lindern errichtet werden, das bei verpasster Vereinigung der Flügelzüge ein flexibleres Betriebskonzept ermöglichen soll.



Verlängerung nach Wuppertal erfolgreich abgeschlossen

REGIOBAHN: S 28

- Neue Strecke, neue Fahrzeuge und dennoch eine weitestgehend unproblematische Betriebsaufnahme.
- Seit 2021 verkehrt die Regiobahn durchgehend von Kaarst über Düsseldorf und Mettmann weiter nach Wuppertal; dafür wurde der Haltepunkt Wuppertal-Hahnenfurth/Düssel neu eingerichtet.
- Zu Beginn kam es beim Mischbetrieb mit den nun einheitlich verkehrenden Fahrzeugen vom Typ Integral aufgrund von Triebführerschulungen zu kleineren Einschränkungen.



SPNV-Unternehmen NRW 2021

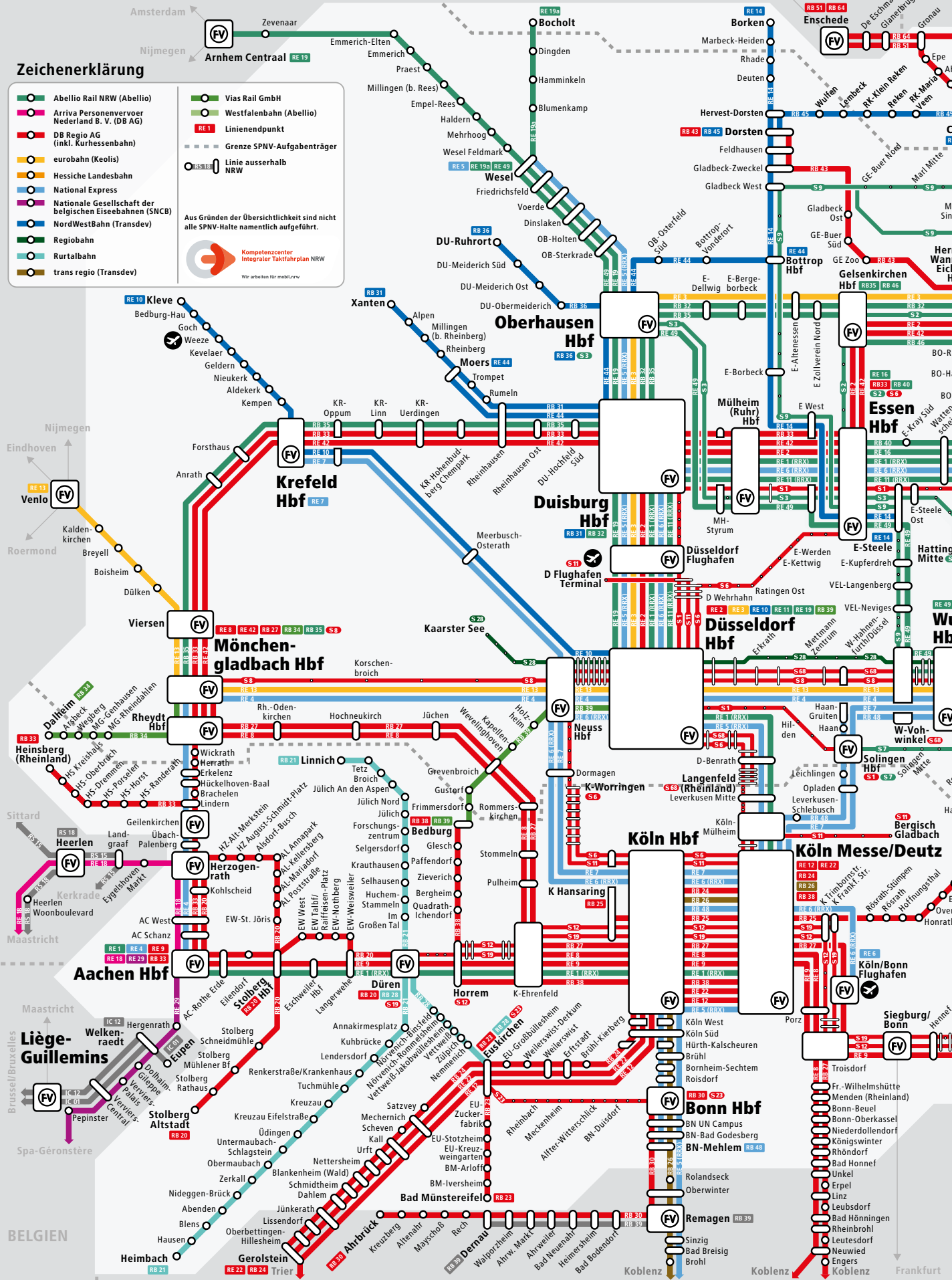
NIEDERLANDE

Zeichenerklärung

	Abellio Rail NRW (Abellio)		Vias Rail GmbH
	Arriva Personenvervoer Nederland B. V. (DB AG)		Westfalenbahn (Abellio)
	DB Regio AG (inkl. Kurhessenbahn)		RE 1 Linienendpunkt
	eurobahn (Keolis)		Grenze SPNV-Aufgabenträger
	Hessische Landesbahn		Linie ausserhalb NRW
	National Express		
	Nationale Gesellschaft der belgischen Eisebahnen (SNCR)		
	NordWestBahn (Transdev)		
	Regiobahn		
	Rurtalbahn		
	trans regio (Transdev)		

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

Kompetenzzentrum Integrierter Taktfahrplan NRW
Wir arbeiten für mobil.nrw



BELGIEN

NIEDERSACHSEN



RHEINLAND-PFALZ



Wettbewerbsnetze

SPNV NRW – ÜBERBLICK IM ZEITVERLAUF

BASIS: NETZZUSCHNITTE 2021, TEILWEISE ZWEITAUSCHREIBUNG BZW. VORMALS ABWEICHUNGEN BEI DER ZUGEHÖRIGKEIT EINZELNER LINIEN

Teilnetz	Laufzeit		Linie	Linienweg	Betreiber	Zugkm [mio/a]
	von	bis				
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	3,3
			RE 13	Hamm – Hagen – Düsseldorf – Venlo (NL)		
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-Ruhrort		
			RE 44	Botrop – Oberhausen – Moers (ab Dez. 19)		
Main-Lahn-Sieg-Netz	Dez. 10	Dez. 25	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	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 – Hameln – Bodenburg	NordWestBahn (Transdev)	0,3
Netz Westliches Münsterland	Dez. 11	Dez. 26	RB 51	Dortmund – Coesfeld – Gronau – Enschede (NL)	DB Regio	2,9
			RB 63	Münster – Coesfeld		
			RB 64	Münster – Gronau – Enschede (NL)		
S-Bahn Hannover	Dez. 12	Juni 22	S 1	Minden – Hannover – Haste	DB Regio	0,7
			S 5	Paderborn – Hannover – H Flughafen		
OWL-Dieselnetz (Los Nord)	Dez. 13	Dez. 25	RE 82	Bielefeld – Detmold – Altenbeken	eurobahn	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	Jan 22	S 7	Wuppertal – Remscheid – Solingen	Abellio Rail	1,5
Kölner Dieselnetz	Dez. 13	Dez. 33	S 23	Bonn – Euskirchen – Bad Münstereifel (ab Euskirchen als RB 23)	DB Regio	4,9
			RE 12	Köln – Gerolstein – Trier		
			RE 22	Köln – Gerolstein – Trier		
			RB 24	Köln – Kall (-Gerolstein)		
			RB 25	Köln – Marienheide – Lüdenscheid		
			RB 30	Bonn – Remagen – Ahrbrück		
HaardAchse	Dez. 14	Dez. 29	RE 2	Düsseldorf – Essen – Münster (bis Dez. 19)	DB Regio	3,0 (bis Dez. 16)
			RE 2	Düsseldorf – Essen – Münster – Osnabrück (ab Dez. 19)		3,8 (ab Dez. 16)
			RB 42	Essen – Münster (bis Dez. 16)		5,3 (ab Dez. 19)
			RE 42	Mönchengladbach – Essen – Münster (ab Dez. 16)		
S5/S8-Vertrag	Dez. 14	Dez. 29	S 5	Dortmund – Hagen	DB Regio	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	Hagen – Siegen / Iserlohn		
			RB 92	Finnentrop – Olpe		
			RB 93	Betzdorf – Siegen – Bad Berleburg		
			RB 95	Dillenburg – Siegen		
			RB 96	Betzdorf – Haiger – Dillenburg (ab Dez. 15)		

Teilnetz	Laufzeit		Linie	Linienweg	Betreiber	Zugkm [mio/a]
	von	bis				
Expresslinien Mittelland/ Emsland (Teillos Emsland)	Dez. 15	Dez. 30	RE 15	Münster – Rheine – Meppen – Emden	WestfalenBahn	0,6
Expresslinien Mittelland/ Emsland (Teillos Mittelland)	Dez. 15	Dez. 30	RE 60	Rheine – Hannover – Braunschweig	WestfalenBahn	0,9
			RE 70	Bielefeld – Hannover – Braunschweig		
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		
Sauerland-Netz 2 (Los 1)	Dez. 16	Dez. 28	RE 17	Hagen – Warburg – Kassel-Wilhelmshöhe	DB Regio	3,2
			RE 57	Dortmund – Bestwig – Winterberg / Brilon Stadt		
Sauerland-Netz 2 (Los 2)	Dez. 15	Dez. 28	RB 43	Dortmund – Wanne-Eickel – Dorsten	DB Regio	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	Jan. 22	RE 19	Düsseldorf – Duisburg – Wesel – Arnhem (NL) (bis Jan. 22)	Abellio Rail	2,7
			RB 32	Wesel – Bocholt (bis Dez. 9)		
			RE 19a	Wesel – Bocholt (ab Dez. 19 bis Jan. 22)		
			RB 35	Wesel – Duisburg – Mönchengladbach (bis Dez. 19)		
			RB 35	Gelsenkirchen – Duisburg – Mönchengladbach (ab Dez. 19)		
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
die euregiobahn (RB 20)	Dez. 16	Dez. 21	RB 20	Herzogenrath – Alsdorf-Annapark – Stolberg Hbf	DB Regio	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 (NL)	eurobahn	5,3
			RB 65	Münster – Rheine		
			RB 66	Münster – Osnabrück		
			RB 72	Paderborn – Detmold – Herford		
			RE 78	Bielefeld – Minden – Nienburg		
Erfurt-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 94	Erndtebrück – Bad Laasphe – Marburg	Kurahessenbahn (DB Regio)	0,3
			RB 97	Brilon – Korbach – Marburg		
Südast der Erftbahn	Dez. 17	Dez. 23	RB 38	Köln Messe/Deutz – Horrem – Bedburg	DB Regio	0,6
RRX-Vortlaufbetrieb (Los 1)	Dez. 18	Jan. 22	RE 11 (RRX)	Düsseldorf – Dortmund – Hamm – Paderborn – Kassel-Wilhelmshöhe	Abellio Rail	2,6 (bis Juni 20)
	Juni 20	Jan. 22	RE 1 (RRX)	Aachen – Köln – Düsseldorf – Dortmund – Hamm		6,2 (ab Juni 20)
Hellweg-Netz	Dez. 18	Dez. 30	RB 50	Dortmund – Lünen – Münster	eurobahn	5,9
			RB 59	Dortmund – Unna – 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 Dez. 19)	NordWestBahn (Transdev)	1,1 (bis Dez. 2019)
			RE 14	Essen-Steele – Dorsten – Borken (ab Dez. 19)		1,4 (ab Dez. 2019)
			RB 45	Dorsten – Coesfeld		
Maastricht-Aachen-Express	Dez. 18	Dez. 33	RE 18	Aachen – Heerlen – Maastricht (NL)	Arriva (Deutsche Bahn AG)	0,2
Eifel-Bördebahn	Dez. 18	Dez. 21	RB 28	Düren – Züllich – Euskirchen	Rurtalbahn	0,1
RRX-Vortlaufbetrieb (Los 2)	Juni 19	Dez. 33	RE 5 (RRX)	Koblenz – Bonn – Köln – Düsseldorf – Wesel	National Express	6,1
	Dez. 19	Dez. 33	RE 6 (RRX)	Köln/Bonn Flughafen – Köln – Düsseldorf – Dortmund – Hamm – Bielefeld – Minden		
S-Bahn Rhein-Ruhr (Teilnetz A) (Notmaßnahme)	Dez. 19	Dez. 21	S 1	Solingen – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund	DB Regio	4,9
			S 4	Dortmund-Lütgendortmund – Unna		

Teilnetz	Laufzeit		Linie	Linienweg	Betreiber	Zugkm [mio/a]
	von	bis				
S-Bahn Rhein-Ruhr (Los B)	Dez. 19	Jan. 22	S 2	Dortmund – Herne – Recklinghausen / Essen	Abellio Rail	7,2
			S 3	Oberhausen – Essen – Hattingen		
			S 9	Hagen – Wuppertal – Essen – Gladbeck-West – Recklinghausen / Haltern am See		
			RE 49	Wesel – Oberhausen – Essen – Wuppertal		
			RB 32	Dortmund – Gelsenkirchen – Duisburg		
			RB 40	Essen – Bochum – Hagen		
RE 8 / RB 33 (Los 1)	Dez. 19	Dez. 34	RE 8	(Kaldenkirchen-) Mönchengladbach – Köln – Bonn-Beuel – Koblenz	DB Regio	1,9
RB 27	Dez. 19	Dez. 26	RB 27	Mönchengladbach – Köln – Bonn-Beuel – Koblenz	DB Regio	2,4
Ruhr-Sieg-Netz	Dez. 19	Jan. 22	RE 16	Essen – Hagen – Siegen / Iserlohn	Abellio Rail	3,5
			RB 46	Bochum – Gelsenkirchen		
			RB 91	Hagen – Siegen / Iserlohn		
RRX-Vorlaufbetrieb (Los 3)	Dez. 20	Dez. 33	RE 4	Aachen – Mönchengladbach – Düsseldorf – Hagen – Dortmund	National Express	2,4
RE 8 / RB 33 (Los 2)	Dez. 20	Dez. 34	RB 33	Aachen – Lindern – Heinsberg / Mönchengladbach – Duisburg – Essen	DB Regio	2,0
S28	Dez. 20	Dez. 26	S 28	Wuppertal – Mettmann – Düsseldorf – Neuss – Kaarst	Regiobahn	1,6



Insgesamt 63 batterieelektrische Züge des Typs Civity werden ab 2025 im Niederrhein-Münsterland-Netz die ehemaligen Dieseltriebzüge ablösen. Damit werden im SPNV in NRW erstmals alternative, lokal emissionsfreie Antriebe eingesetzt.

AUSGESCHRIEBENE TEILNETZE UND LINIEN BIS 2023

Teilnetz	Laufzeit		Linie	Linienweg	Betreiber	Zugkm [mio/a]
	von	bis				
Betriebsaufnahmen 2021						
S-Bahn Rhein-Ruhr (Teilnetz A)	Dez. 21	Dez. 31	S 1	Solingen – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund	DB Regio	4,9
			S 4	Dortmund – Lütgendortmund – Unna		
die euregiobahn (RB 20)	Dez. 21	Dez. 25	RB 20	Herzogenrath – Alsdorf-Annepark – Stolberg Hbf	DB Regio	1,5
				Stolberg Hbf – Langerwehe – Düren		
				Stolberg-Altstadt – Stolberg-Breinig		
				Herzogenrath – Aachen Hbf – Stolberg Hbf		
Emscher-Münsterland-Netz	Dez. 21	Dez. 28	RE 14	Essen-Steele – Dorsten – Borken / Coesfeld	NordWestBahn (Transdev)	1,5
Rurtalbahn (Nordast)	Dez. 21	Dez. 25	RB 21	Linnich – Jülich – Düren	Rurtalbahn	0,5
Dieselnetz Niedersachsen Mitte	Dez. 21	Dez. 29	RB 77	Bünde – Löhne – Hameln – Hildesheim (bis Dez. 23)	Regionalverkehre Start Deutschland (DB Regio)	0,4
				Herford – Löhne – Hameln – Hildesheim (ab Dez. 23)		
Eifel-Bördebahn	Dez. 21	Dez. 25	RB 28	Düren – Zülpich – Euskirchen	Rurtalbahn	0,3
Betriebsaufnahmen 2022						
S-Bahn Rhein-Ruhr (Teilnetz B) (Notmaßnahme)	Feb. 22	Dez. 23	S 2	Dortmund – Herne – Recklinghausen / Essen	DB Regio	7,2
			S 3	Oberhausen – Essen – Hattingen		
			S 9	Hagen – Wuppertal – Essen – Gladbeck-West – Recklinghausen / Haltern am See		
			RE 49	Wesel – Oberhausen – Essen – Wuppertal		
			RB 32	Dortmund – Gelsenkirchen – Duisburg		
			RB 40	Essen – Bochum – Hagen		
Ruhr-Sieg-Netz (Notmaßnahme)	Feb. 22	Dez. 23	RE 16	Essen – Hagen – Siegen / Iserlohn	DB Regio	3,5
			RB 46	Bochum – Gelsenkirchen		
			RB 91	Hagen – Siegen / Iserlohn		
RRX-Vorlaufbetrieb (Teilnetz 1) (Notmaßnahme)	Feb. 22	Dez. 23	RE 1 RRX)	Aachen – Köln – Düsseldorf – Dortmund – Hamm	National Express	6,2
			RE 11(RRX)	Düsseldorf – Dortmund – Hamm – Paderborn – Kassel-Wilhelmshöhe		
Niederrheinnetz (Notmaßnahme)	Feb. 22	Dez. 23	RE 19	Düsseldorf – Duisburg – Wesel – Arnhem (NL) / Bocholt	VIAS Rail	2,7
			RB 35	Gelsenkirchen – Duisburg – Mönchengladbach		
S7 (Der Müngstener) (Notmaßnahme)	Feb. 22	Dez. 23	S 7	Wuppertal – Remscheid – Solingen	VIAS Rail	1,5
S-Bahn Hannover	Juni 22	Dez. 34	S 1	Minden – Wunstorf – Hannover – Haste	Transdev Hannover	0,8
			S 5	Paderborn – Hameln – Hannover – H Flughafen		
Betriebsaufnahmen 2023						
MittelrheinBahn	Dez. 23	Dez. 33	RB 26	Köln – Koblenz – Mainz	Trans Regio Deutsche Regionalbahn (Transdev)	0,9
S-Bahn Köln Stufe 1	Dez. 23	Dez. 32	S 6	Essen – Düsseldorf – Langenfeld – Köln – Köln-Worringen	noch unbekannt	12,3
			S 10	Köln-Nippes – Köln – Köln-Dellbrück		
			S 11	Düsseldorf Flughafen Terminal – Düsseldorf – Neuss – Köln – Bergisch Gladbach		
			S 12	Horrem/Sindorf – Köln – Siegburg/Bonn – Hennef – Au (Sieg)		
			S 13	Troisdorf – Bonn-Oberkassel (vsl. ab Dez. 27)		
			S 19	(Aachen West -) Düren – Köln – Flughafen Köln/Bonn – Siegburg/ Bonn – Au (Sieg)		
			S 38	Bedburg – Horrem – Köln Messe/Deutz (vsl. ab Dez. 29)		
			S 68	Langenfeld – Düsseldorf – Wuppertal-Vohwinkel		

Die Nachfolgeverträge der Notmaßnahmen (Übernahme der vormals durch Abellio betriebenen Linien seit Februar 2022 durch National Express, DB Regio und VIAS Rail) befinden sich derzeit noch in den Detailkonzeptionen der Linienzuschnitte, Gesamtkilometer und Laufzeiten.

Abellio Rail GmbH

DIE LAGE NACH DEM AUS DES VERKEHRSUNTERNEHMENS

VIEL BESCHÄFTIGTE WOCHEN LIEGEN HINTER ALLEN BETEILIGTEN. ENDE JUNI 2021 STAND DIE ABELLIO RAIL GMBH VOR SO SCHWIERIGEN STRUKTURELLEN UND WIRTSCHAFTLICHEN PROBLEMEN, DASS SIE EIN ZUNÄCHST DREIMONATIGES SCHUTZSCHIRMVERFAHREN ZUR RESTRUKTURIERUNG DES UNTERNEHMENS ANMELDETE. DOCH AM ENDE STAND FEST: ABELLIO MUSS SICH VOM SPNV-MARKT IN NRW ZURÜCKZIEHEN.

Mitte 2021 starteten die Verhandlungen, um auf der einen Seite die Sicherstellung des Betriebes der insgesamt 14 von Abellio betriebenen Nahverkehrslinien sicherzustellen und zeitgleich auch den Erhalt von etwa 1.000 Jobs aller Berufsgruppen zu gewährleisten. Unter Berücksichtigung von rechtsverbindlichen Rahmendaten und der Fairness im nordrhein-westfälischen SPNV-Wettbewerb konnte zunächst eine Fortführungsvereinbarung der Verträge durch Abellio bis Ende Januar 2022 erreicht werden.

Mitte November kristallisierte sich jedoch immer weiter heraus, dass eine Übereinkunft zur langfristigen, zuverlässigen Betriebsfortführung durch Abellio nicht erzielt werden konnte. Im Anschluss daran lag die oberste Priorität für die Aufgabenträger auf der Absicherung von Zuverlässigkeit und Qualität auf den seinerzeit von Abellio in NRW und angrenzenden Räumen betriebenen Linien sowie der Sicherung der Arbeitsplätze der noch bei dem EVU beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dazu wurden Direktvergaben der Verkehrsleistungen angestrebt.

Diese Vergaben wurden im Dezember 2021 abgeschlossen und sind im Rahmen von Notmaßnahmen erfolgt – sie haben eine Laufzeit bis Dezember 2023. Für die Zeit danach sollen die Verkehre langfristig neu ausgeschrieben werden. Im Zuge der kurzfristigen Übernahme der Verbindungen durch die neuen EVU, National Express, DB Regio und VIAS Rail, entstehen teils erhebliche Mehrkosten, welche die Aufgabenträger ausgleichen werden. Unterstützt werden NVR, NWL und VRR dabei vom Ministerium für Verkehr NRW, welches eine Übernahme der entstehenden Kosten zugesagt hat.

In der Nacht zum 1. Februar 2022 war es dann so weit und der Betrieb von täglich fast 600 Zugfahrten wechselte in die Verantwortung der drei neuen Betreiber.

Rückblickend kann festgehalten werden, dass der Betrieb wie geplant anlief und der vierwöchige Übergangsfahrplan erfolgreich umgesetzt wurde. Und auch wenn die Kommunikation einzelner Baustellen mal nicht so frühzeitig erfolgte wie sonst üblich, war es für alle Beteiligten trotz der außergewöhnlichen Umstände ein zufriedenstellendes Ergebnis. Dicht getaktete S-Bahnen im Ruhrgebiet fahren genauso wie die langlaufenden Linien im RRX-Vorlaufbetrieb stabil und verlässlich. Auf einzelnen Linien, wie zum Beispiel der RB 46, konnte der Regelfahrplan sogar deutlich eher als ursprünglich vorgesehen wieder aufgenommen werden. Einzig beim RE 16 kam es aufgrund des anspruchsvollen Betriebskonzepts, inklusive Flügelung der Züge in Letmathe, länger zu abweichenden Kapazitätsangeboten.

Zukünftig werden in NRW bei der Ausschreibung von Verkehrsverträgen verstärkt Aspekte des sogenannten Verkehrsvertrags 2.0 Anwendung finden. Neue Bewertungskriterien und Anforderungen regeln dann beispielsweise in den Bereichen Personalkosten, Baustellenmanagement und Pönaleermittlung die gegenseitigen Verpflichtungen. So soll die Wiederholung eines kurzfristigen EVU-Rückzugs aus Nordrhein-Westfalen verhindert werden. Vorteile ergeben sich damit für alle Beteiligten: Aufgabenträger, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Fahrgäste.

Fakten zum Betriebsübergang

- 5 Verkehrsnetze mit einer Ausdehnung vom Rheinland über das Ruhrgebiet bis Südwestfalen, grenzüberschreitend in die Niederlande und ins benachbarte Hessen
- 14 Linien: S-Bahn, Regionalexpress und Regionalbahn
- Rund 1.000 Abellio-Mitarbeitende aus allen Berufsgruppen wechselten zu den neuen Betreibern und wurden eingearbeitet
- 120 Triebzüge mussten für ihre Anforderungen vorbereitet werden
- 2 Bahnbetriebswerke und 10 Betriebsstandorte/Serviceeinrichtungen mussten auf die jetzigen Betreiber umgestellt werden



Ein seit Februar 2022 von DB Regio betriebener ET 426 im Sauerland auf dem Weg nach Siegen

Diese Linien wurden übernommen:

Linie	Linienverlauf	Neues EVU
S 2	Dortmund – Herne – Recklinghausen / Essen	DB Regio
S 3	Oberhausen – Essen – Hattingen	
S 9	Hagen – Essen – Recklinghausen / Haltern am See	
RE 16	Essen – Hagen – Siegen / Iserlohn	
RE 49	Wesel – Oberhausen – Essen – Wuppertal	
RB 32	Dortmund – Gelsenkirchen – Duisburg	
RB 40	Essen – Bochum – Hagen	
RB 46	Bochum – Gelsenkirchen	
RB 91	Hagen – Siegen / Iserlohn	
RE 1 (RRX)	Aachen – Köln – Düsseldorf – Dortmund – Hamm	National Express
RE 11 (RRX)	Düsseldorf – Dortmund – Paderborn – Kassel	
S 7	Wuppertal – Remscheid – Solingen	VIAS Rail
RE 19	Düsseldorf – Duisburg – Wesel – Arnhem (NL) / Bocholt	
RB 35	Gelsenkirchen – Duisburg – Mönchengladbach	

BETRIEBS- QUALITÄT



- **DEFINITIONEN UND BERECHNUNG**
- **PÜNKTLICHKEIT**
- **ZUVERLÄSSIGKEIT UND AUSFÄLLE**
- **ANALYSE DES RRX-VORLAUFBETRIEBS**
- **BETRIEBSKENNZAHLEN**
- **HANDLUNGSANSÄTZE**
- **GASTBEITRAG**
SCHLICHTUNGSSTELLE NAHVERKEHR



Definitionen und Berechnung

FÜR DEN QUALITÄTSBERICHT SPNV NRW WERDEN MEHRERE QUALITÄTSKENNZAHLEN ZUR BEWERTUNG DER BETRIEBSQUALITÄT DER NAHVERKEHRSLINIEN HERANGEZOGEN. DABEI WERDEN DIE WERTE STETS FÜR DAS GESAMTE JAHR ERFASST. DIE WICHTIGSTEN KENNZAHLEN STELLEN DABEI DIE PÜNKTLICHKEITSQUOTE UND DIE AUSFALLQUOTEN DAR. ZIEL DES QUALITÄTSBERICHTS IST ES, EINE VERGLEICHBARKEIT DER LINIEN UNTEREINANDER ALS AUCH ÜBER DIE VERGANGENEN JAHRE HINWEG ZU GEWÄHRLEISTEN.

Pünktlichkeit

- Die Messung der Pünktlichkeit erfolgt an vertraglich festgelegten Messpunkten entlang des Linienverlaufs.
- Bei landesweiten Betrachtungen gilt ein Zug in NRW ab einer Verspätung von größer 3:59 Minuten als unpünktlich; Fahrten innerhalb dieser Toleranz gelten als pünktlich.
- Unberücksichtigt bleiben die ggfs. zwischen Auftraggeber und EVU vertraglich vereinbarten Ausnahmen und Toleranzzeiten, welche auch zur Ermittlung von Vertragsstrafen (Pönalen) dienen.
- Ausgefallene Züge werden in einem eigenen Bewertungskriterium erfasst und fließen daher nicht in die Pünktlichkeitsstatistik ein.

Zuverlässigkeit & Ausfälle

(bei Ausfällen wird zwischen nicht vorhersehbaren und vorhersehbaren Ausfällen unterschieden)

Nicht vorhersehbare Ausfälle

- Treten meist kurzfristig auf, sodass die Einschränkungen nur bedingt kompensiert werden können. Ursachen können z.B. folgende sein: extreme Witterungsverhältnisse, Schäden an der Infrastruktur/am Fahrzeug, mangelhafte Fahrzeugbereitstellung/Personaldisposition durch das EVU oder polizeiliche Ermittlungen/Personenunfälle.
- Zur Ermittlung der Zuverlässigkeit einer Linie werden die nicht vorhersehbaren Ausfälle einer Linie auf den Kilometer genau erfasst und ins Verhältnis zur geplanten Verkehrsleistung gesetzt.

Vorhersehbare Ausfälle

- Sind im Vorfeld bekannte Ausfälle durch Baumaßnahmen (z. B. Arbeiten an Gleisen, Weichen, Oberleitungen, Stellwerken, Bahnhöfen).
- Werden separat erfasst, da sie i.d.R. frühzeitig kommuniziert sowie durch Ersatzkonzepte (Ersatzzüge/Schienenersatzverkehre) kompensiert werden und dem Fahrgast eine Weiterfahrt möglich ist.

Berechnung der Durchschnittswerte

- Zur besseren Vergleichbarkeit werden für Pünktlichkeitsquoten Mittelwerte je Produkttyp (Gesamt, RE, RB, S-Bahn) berechnet.
- In der Berechnung werden alle Linien gleich gewichtet; das dahinterstehende Leistungsvolumen wird nicht berücksichtigt.
- Besonders starke Ausreißer mit großen negativen Abweichungen können den Mittelwert der Produktgruppe entsprechend negativ beeinflussen.



Mehr Informationen online: Im Informationsportal von www.mobil.nrw gibt es seit 2021 neue Auswertungsmöglichkeiten für die SPNV-Qualität in NRW. Diese werden einmal je Quartal veröffentlicht und sind damit stets auf einem aktuellen Stand. Im Online-Qualitätsmonitor kann jeder Fahrgast ganz einfach einen Einblick in die wichtigsten Qualitätskennzahlen seiner Linie nehmen und diese mit anderen Linien in NRW vergleichen. Bereitgestellte Faktenblätter zum Download geben einen Gesamtüberblick über die vergangene Betriebslage in NRW und es gibt Informationen über Pünktlichkeiten, Ausfälle und Ausfallursachen.

Pünktlichkeit

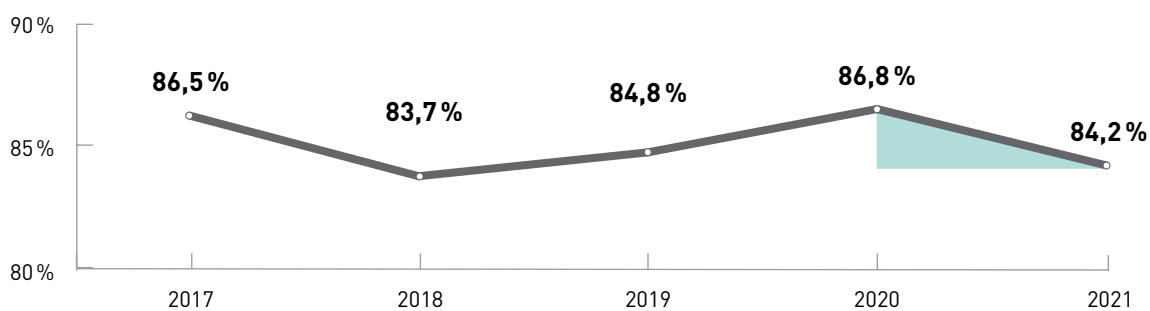
PÜNKTLICHKEITSQUOTEN IN NRW 2021

DIE PÜNKTLICHKEITSQUOTE GIBT DEN ANTEIL DER PÜNKTLICHEN SOWIE DER INNERHALB EINER TOLERANZZEIT VERSPÄTETEN FAHRTEN EINER LINIE AN. IM QUALITÄTSBERICHT SPNV NRW GILT EINE FAHRT AB EINER VERSPÄTUNG GRÖßER 3:59 MINUTEN ALS UNPÜNKTLICH. JE LINIE UND PRODUKTTYP (RE, RB, S-BAHN) WIRD DIE BETRIEBSLEISTUNG UNTER STARK UNTERSCHIEDLICHEN RAHMENBEDINGUNGEN (Z.B. LINIENLÄNGE, INFRASTRUKTUR, BETRIEBSKONZEPT) ERBRACHT. UM DIE VERGLEICHBARKEIT ZU ERHÖHEN, BIETET ES SICH UNTER ANDEREM AN, LINIEN NUR MIT LINIEN DES GLEICHEN PRODUKTTYPUS ZU VERGLEICHEN. DIE BILDUNG DURCHSCHNITTLICHER PÜNKTLICHKEITSQUOTEN JE PRODUKTTYP ERMÖGLICHT EINE DIFFERENZIERTERE BETRACHTUNG. EINE ÜBERSICHT ALLER LINIEN FINDET SICH AUF DEN SEITEN 28/29.

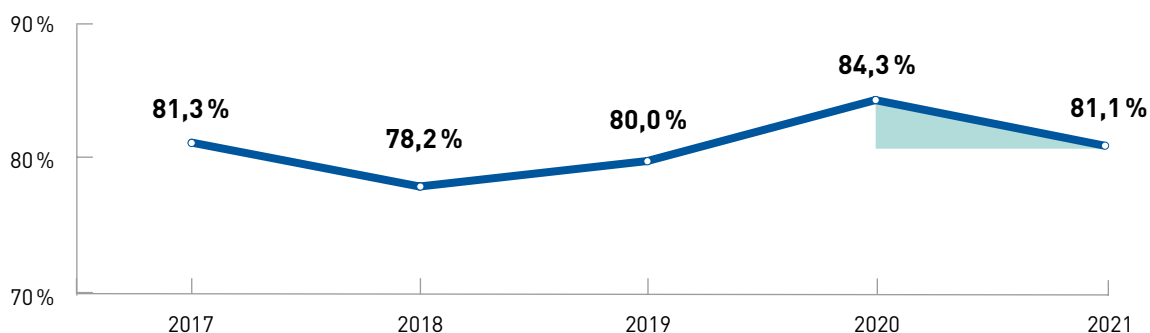


Bauarbeiten und die Rückkehr zum Regelfahrplan führten 2021 häufig zu Pünktlichkeitsquoten wie vor der Corona-Pandemie

Gesamt: Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote



Regionalexpress: Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote

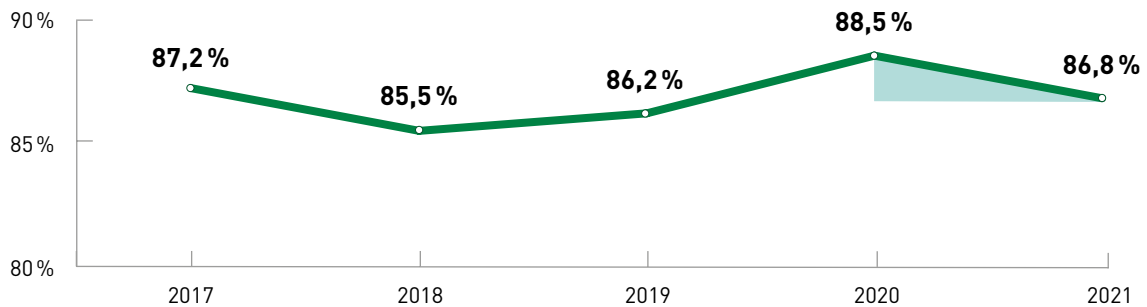


- Der RE 7 verlor im Gegensatz zum Vorjahr über 11 Prozentpunkte (PP). Mit einer Pünktlichkeit von lediglich 64,9% stellt dies den niedrigsten Wert seit Betriebsbeginn von National Express dar. Aufgrund der enorm langen Linienführung durchfährt der RE 7 viele hoch ausgelastete Knotenbahnhöfe (Münster, Hamm, Köln) und Streckenabschnitte (Wupper-Korridor, Hohenzollernbrücke). Um Verspätungen abzubauen, kommt es auch immer wieder zu vorgezogenen Wendungen.
- Mit einer Pünktlichkeit von knapp 71% erreicht der RE 2 den niedrigsten Wert seit zehn Jahren. Zum einen wurde er dabei sowohl selbst stark von Baustellen beeinflusst, zum anderen erfolgten besonders häufig Fernverkehrsüberholungen auf-

grund des durch Baustellenumleitungen ebenfalls verspäteten RE 42.

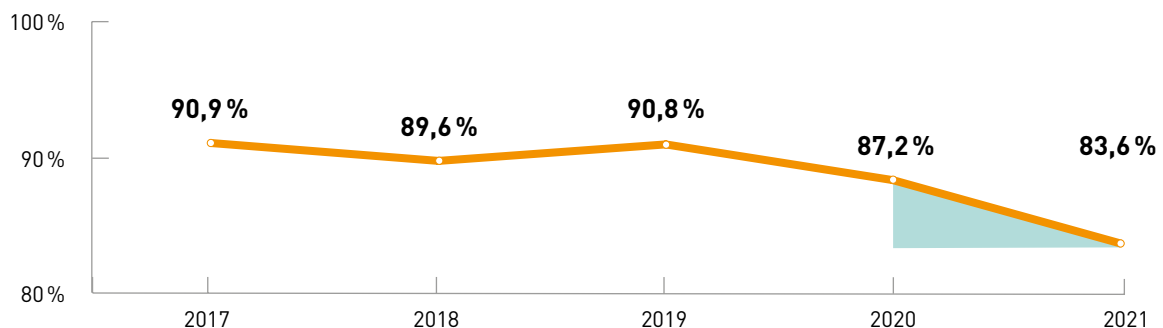
- Der RE 8 wurde vom starken Baustellengeschehen auf der Rhein-Strecke beeinflusst. Auf der bereits als überlastet ausgewiesenen Strecke ergaben sich so verstärkt Trassenkonflikte mit dem Güterverkehr, welcher hier eine Hauptachse zwischen den Nordsee- und Mittelmeerhäfen hat.
- Beim RE 57 ist ein Rückgang auf das Pünktlichkeitsniveau von vor Corona festzustellen (78,5%). Die Gründe sind hier vielfältig und reichen von Problemen an den Triebfahrzeugen, Haltezeitüberschreitungen bis hin zu Störungen mit den Bahnübergangssicherungsanlagen.

Regionalbahn: Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote



- Seit Beginn des aktuellen Verkehrsvertrages konnten bei der RB 67 noch nie so gute Jahreswerte erzielt werden wie 2021. Dies steht in unmittelbarem Zusammenhang zur betrieblichen Linientrennung von der RB 71 im Bielefelder Hauptbahnhof. Mit einer Pünktlichkeitsquote von 91,8% liegt die RB 67 nun deutlich über dem Durchschnitt aller RB-Linien.
- Die RB 27 hingegen liegt mit 73,5% deutlich unter dem Mittelwert. Neben den bereits vom RE 8 bekannten Problemen entlang der Rheinstrecke verkehrt die RB 27 seit Spätsommer 2021 mit geänderter Linienführung, da der Horchheimer Tunnel für Sanierungsarbeiten gesperrt ist. Dadurch entstehen Verspätungsanfälligkeiten in Rheinland-Pfalz, welche sich bis NRW weiterziehen.

S-Bahn NRW: Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote



- Auf der S 9 gab es im Vorjahr einen deutlichen Pünktlichkeits-einbruch, 2021 konnte die Pünktlichkeitsquote jedoch wieder um 5 PP gesteigert werden. Verantwortlich hierfür waren die nun eingearbeiteten Triebfahrzeugführer. 2020 kam es aufgrund von Corona noch zu Schwierigkeiten. Der überlastete Knoten Essen verhindert derzeit einen noch stabileren Betrieb.
- Die S 1 verlor im Vergleich zum Vorjahr knapp 10 PP und hatte über das Jahr gesehen eine Pünktlichkeitsquote von knapp 79%. Ähnliches galt auch für die S 19 (79,2%; 6,7 PP). Ein Grund hierfür ist auch der Einsatz der ET420-Fahrzeuge auf diesen Linien, die wegen ihres Alters sehr schadensanfällig sind. Oftmals verursachen sie Haltezeitüberschreitungen, was aufgrund der hohen Auslastung des Streckennetzes rund um den Knoten Köln zu Verspätungen im ganzen Netz führt.
- Die S 28 weist mit 62,7% die niedrigste Pünktlichkeitsquote aller nordrhein-westfälischen SPNV-Linien auf. Etwa jede zweite Verspätung ist 2021 jedoch auf Bautätigkeiten zurückzuführen; hinzu kommt der eingleisige Streckenabschnitt bei Kaarst, der zu einer Übertragung der Verspätung auf die Gegenrichtung führt. Insbesondere zu Beginn des Einsatzes kam es auch bei den neu beschafften Altfahrzeugen zu Störungen.
- Wegen der geringeren Anzahl an S-Bahnen in NRW haben negative Ausreißer einzelner Linien aufgrund der Berechnungsmethodik einen stärkeren Einfluss auf den Durchschnittswert als bei den anderen Produkttypen.
- Die Linien der S-Bahn Hannover mit zwei Messpunkten in NRW weisen 2021 eine durchschnittliche Pünktlichkeitsquote von 65,1% auf. Neben einer engen Zugfolge und infrastrukturellen Beeinträchtigungen ist dies vor allem dem Sachstand geschuldet, dass lediglich die Messpunkte am jeweiligen Linienende – Minden und Paderborn – erfasst werden.

Zuverlässigkeit und Ausfälle

DIE ZUVERLÄSSIGKEIT BEINHALTET NICHT VORHERSEHBARE AUSFÄLLE

WENN DIE FAHRT EINER LINIE AUSFÄLLT, WIRD DIESER ZUGAUSFALL IN ZWEI ÜBERGEORDNETE KATEGORIEN UNTERSCHIEDEN. SO GENANNT VORHERSEHBARE AUSFÄLLE SIND FRÜHZEITIG BEKANNT UND KÖNNEN ENTSPRECHEND AUSGEGLICHT WERDEN, NICHT VORHERSEHBARE AUSFÄLLE TRETEN KURZFRISTIG AUF UND STÖREN DIE GEREGLTE WEITERFAHRT NORMALERWEISE STÄRKER.

Vorhersehbare Ausfälle beinhalten in der Regel die notwendige Einstellung des Bahnverkehrs aufgrund von Baustellen. Sie sind zwingend erforderlich, um das Streckennetz in einem fahrtüchtigen Zustand zu halten oder auszubauen. Im Sommer 2021 führte die Hochwasserkatastrophe dazu, dass aufgrund der Flutschä-

den Streckenabschnitte lange Zeit nicht befahrbar waren. Hier wurden umfangreiche Ersatzkonzepte mit Bussen eingerichtet, um weiterhin ein ÖPNV-Angebot anbieten zu können. Die ausgefallenen Bahnen werden jedoch weiterhin als vorhersehbare Ausfälle erfasst.

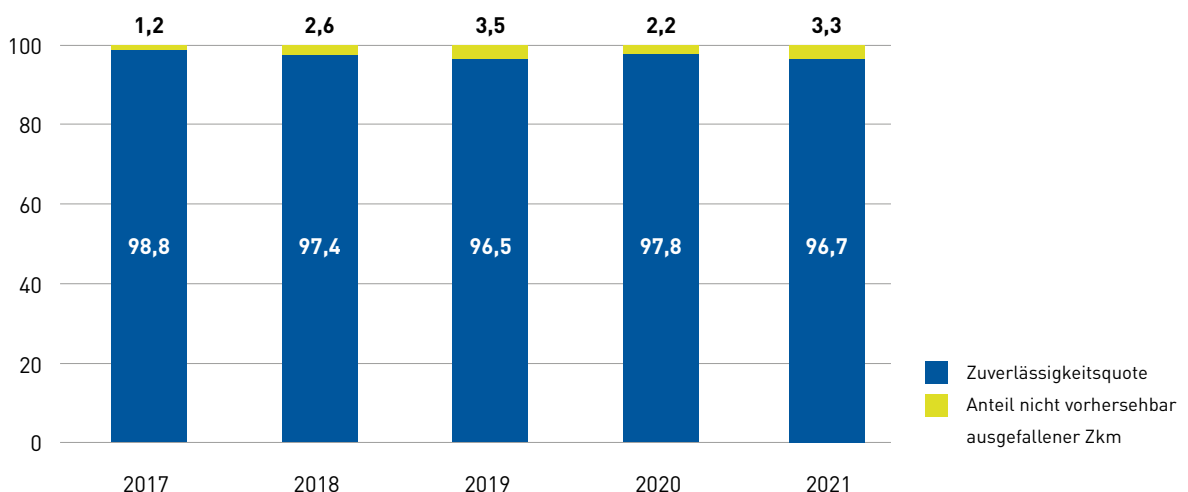


Mehr Informationen zur Definition von Ausfällen und Störungsgründen auf Seite 21

Die Zuverlässigkeitsquote gibt dementsprechend Auskunft über die nicht vorhersehbaren Ausfälle. Bei diesen ist den Fahrgästen das Fortsetzen der Reise nicht ohne Weiteres möglich bzw. nur mit Verspätungen oder zusätzlichen Umstiegen. Spontane Ausfälle, häufig in Kombination mit einer

nicht ausreichenden Kommunikation, verursachen folglich größere Störungen im Reiseablauf. Aus diesen Gründen berücksichtigt die Zuverlässigkeitsquote einer Linie lediglich die nicht vorhersehbaren Ausfälle.

Entwicklung der durchschnittlichen Zuverlässigkeitsquote in %
(Mittelwert aller Linien)

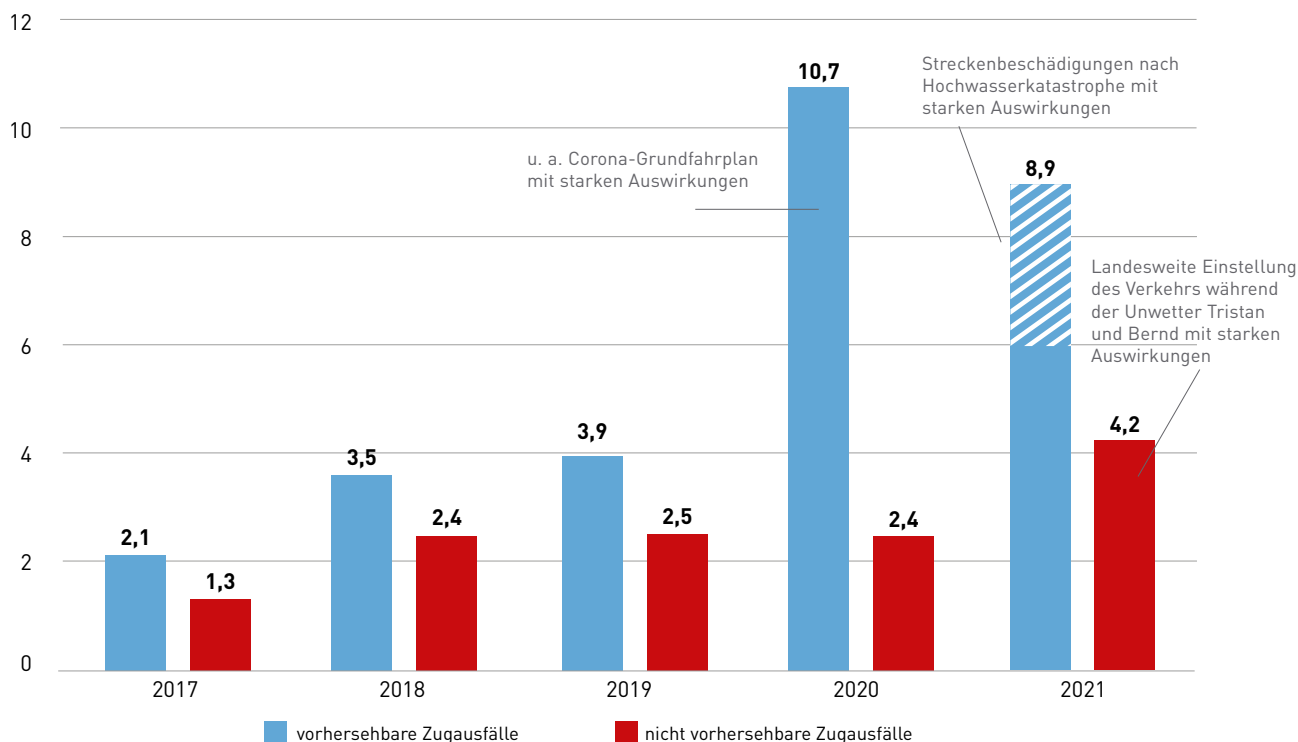


- Die Zuverlässigkeitsquote des nordrhein-westfälischen Nahverkehrs fiel 2021 wieder in etwa auf das Niveau von 2019 zurück.
- Insgesamt drei Streikrunden der Gewerkschaft Deutscher Lokführer (GDL) im Sommer führten beim größten in NRW aktiven EVU, DB Regio, vermehrt zu Ausfällen. So konnten insgesamt deutlich über eine halbe Million Zkm des geplanten Zugvolumens nicht angeboten werden.
- Anfang Februar sorgte Schneesturm Tristan für die landesweite Einstellung des SPNV. In einigen Gebieten konnten über mehrere

Tage keine Züge verkehren; besonders in ländlichen Gebieten war auch ein Ersatzverkehr mit Bussen phasenweise nicht möglich.

- Personalmangel blieb ein Hauptgrund für unvorhersehbare Ausfälle; in Kombination mit der Corona-Quarantäne von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern kam es besonders in den Sommermonaten zu einer dünnen Personaldecke.
- Linienbezogene Zuverlässigkeitsquoten sind auf den Seiten 28 bis 29 zu finden.

**Ausgefallene Zkm in Mio.
(Angebot in NRW 2021 insgesamt: ca. 116 Mio. Zkm)**



- Nachdem der Corona-Grundfahrplan im Vorjahr zu stark gestiegenen vorhersehbaren Ausfällen geführt hatte, kam es 2021 nur noch vereinzelt zu Ausfällen durch Corona.
- 2021 war Sturmtief Bernd mit den verheerenden Auswirkungen des Hochwassers ein Haupttreiber für vorhersehbare Ausfälle. Insgesamt fielen in der zweiten Jahreshälfte etwa 3 Mio. Zkm aufgrund dieser Beschädigungen aus und mussten durch Schienenersatzverkehre (SEV) ersetzt werden. Mehr Informationen zu den betroffenen Streckenabschnitten auch auf Seite 42/43.
- Der Ausbau der Betuwe-Linie zwischen Oberhausen und der niederländischen Landesgrenze führte bspw. beim RE 5 (17,0% der Zkm mussten entfallen), RE 19 (11,4%) und RE 49 (41,6%; zusätzlich Starkregen-Schäden) zu hohen Ausfällen.
- Im Sommer wurde die RRR-Stammstrecke im Bereich Düsseldorf-Köln für die Zukunft ausgebaut. Besonders betroffen war die S 6, bei der über das Jahr gesehen 13,0% des Angebots ausfielen; dies entspricht deutlich über 400.000 Zkm.
- Die Errichtung des Regionalbahnhofs Düsseldorf-Bilk führte im Rahmen der Baumaßnahmen bei mehreren Linien (bspw. RB 39, S 11, S 28) zu Ausfällen. Der RE 10 wurde häufig nach Duisburg umgeleitet; dies erklärt, dass etwa ein Viertel (über 500.000 Zkm) des Angebots nicht planmäßig erbracht werden konnte.
- Durch Arbeiten an der Leit- und Sicherheitstechnik (LST) für das ESTW Köln in mehreren Bauphasen waren insbesondere die S 11, S 12 und S 19 betroffen; allein bei diesen drei Linien fielen in Summe über 400.000 Zkm aus.
- Verzögerungen im Bauablauf bei Gleisarbeiten zwischen Bad Berleburg und Erndtebrück führten dazu, dass die RB 93 abschnittsweise ca. zwei Monate durch einen SEV ersetzt wurde, insgesamt fielen im Jahr 2021 8% der vorgesehenen Leistung aus.



Bis nach Schneesturm Tristan alle Züge in NRW wieder fahren konnten, vergingen teils mehrere Tage. Hier ein Triebzug der Nord-WestBahn, unterwegs als RE 10.

Analyse des RRX-Vorlaufbetriebs

NEUE FAHRZEUGE NUN AUF ALLEN FÜNF LINIEN UNTERWEGS

SEIT DEM JAHR 2019 WECHSELT ALLE SECHS MONATE EINE LINIE IN NRW IN DEN RRX-VORLAUFBETRIEB. VERBUNDEN MIT DEM RRX-VORLAUFBETRIEB SETZTEN ABELLIO (RE 1 RRX, RE 11 RRX) UND NATIONAL EXPRESS (RE 4, RE 5 RRX, RE 6 RRX) IN DEN ENTSPRECHENDEN WETTBEWERBSNETZEN DIE NEUEN DESIRO-HC-RRX-FAHRZEUGE EIN. SEIT DEZEMBER 2020 VERKEHREN DIE NEUEN RRX-FAHRZEUGE AUCH AUF DER LINIE RE 4.

Der Rhein-Ruhr-Express ist das derzeit größte Projekt zur Verbesserung des landesweiten SPNV in NRW. Im RRX-Zielkonzept sollen insgesamt sieben RRX-Linien die Mobilität im Ruhrgebiet, im Rheinland und in Westfalen verbessern sowie die Metropolen des Landes verbinden. Das vollständige Angebotskonzept wird erst mit dem Ausbau der RRX-Stammstrecke aufgenommen werden können – dann werden die Linien unter anderem im 15-Minuten-Takt zwischen Dortmund und Köln verkehren. Bis es soweit ist, können die Fahrgäste bereits heute im sogenannten RRX-Vorlaufbetrieb von den Vorteilen der neuen Desiro-HC-RRX-Fahrzeuge profitieren.

➔ Entwicklung der Pünktlichkeitsquoten im RRX-Vorlaufbetrieb entspricht der landesweiten Entwicklung

Entwicklung der Pünktlichkeitsquoten 2018 – 2021

Linie	2018	2019		2020		2021
		1. Halbjahr	2. Halbjahr	1. Halbjahr	2. Halbjahr	
RE 11 (RRX)	68,9%	82,2%		84,5%		77,9%
RE 5 (RRX)	54,5%	60,4%	66,5%	78,9%		74,0%
RE 6 (RRX)	70,1%	77,4%		83,1%		79,4%
RE 1 (RRX)	58,8%	70,0%		78,2%	75,0%	74,9%
RE 4	66,3%	72,6%		76,2%		73,1%

Orange hinterlegte Werte aus RRX-Vorlaufbetrieb

- Bis zum Jahr 2020 stiegen die Pünktlichkeitsquoten mit Inbetriebnahme des RRX-Vorlaufbetriebs in der Regel deutlich an.
- Viele Baustellen im NRW-Streckennetz sowie der Wegfall von positiven Pünktlichkeitseffekten durch den Corona-Grundfahrplan (nicht so stark ausgelastetes Streckennetz) beeinflussten die fünf Linien im RRX-Vorlaufbetrieb jedoch gleichermaßen wie andere Linien.
- Der RE 4 war besonders durch den Umbau des Dortmunder Hauptbahnhofs betroffen. Während der Modernisierung standen nicht immer die planmäßigen Bahnsteige zur Verfügung und besonders im Zulauf des Bahnhofs kam es zu Fahrstraßenkonflikten mit weiteren Verkehren.
- Beim RE 11 (RRX) kam es insbesondere ab Juli 2021 zu mehr Verspätungen aufgrund baustellenbedingter Umleitungen rund um den Hauptbahnhof Dortmund.
- Alle Linien im RRX-Vorlaufbetrieb verkehren in ihrem Linienlaufweg über sehr stark ausgelastete und teils überlastete Schienenwege. Einmal aufgebaute Verspätungen lassen sich so nur unzureichend abbauen; häufig folgen darauf zusätzlich noch nicht geplante Überholungen durch den Fernverkehr.



Seit Dezember 2020 auf insgesamt fünf Linien unterwegs durch NRW: die Desiro-HC-RRX-Fahrzeuge.



Von dieser Baumaßnahme werden die RRX-Linien im Vorlaufbetrieb mittelfristig profitieren: Zwischen den Stationen Köln-Mülheim und Düsseldorf-Benrath soll die gesamte Strecke auf vier Gleise ausgebaut werden. Dies schafft die benötigten Kapazitäten für den RRX. Im Stadtgebiet von Leverkusen gibt es bereits drei Gleise: zwei für den schnellen Fern- und Regionalverkehr und eins für die S-Bahn. Im Rahmen der Baumaßnahme wird zwischen Leverkusen-Chempark und Leverkusen-Küppersteg die S-Bahn-Strecke zweigleisig ausgebaut. Ferner wird die Station Leverkusen Mitte baulich angepasst. Hier wird für ein zusätzliches Gleis ein neuer Bahnsteig gebaut. Der bisherige S-Bahn-Außenbahnsteig wird zum Mittelbahnsteig angepasst. Seit 2020 befindet sich diese Maßnahme im Bau. Die wesentlichen Baumaßnahmen dazu sollen im Jahr 2024 bis zur Fußball-Europameisterschaft (in Deutschland) abgeschlossen sein.

Entwicklung der Zuverlässigkeit 2018 – 2021

Linie	2018	2019		2020		2021
		1. Halbjahr	2. Halbjahr	1. Halbjahr	2. Halbjahr	
RE 11 (RRX)	97,5%	99,1%		99,1%		97,5%
RE 5 (RRX)	97,3%	96,5%	98,0%	98,5%		97,6%
RE 6 (RRX)	97,5%	97,9%		99,1%		96,9%
RE 1 (RRX)	98,3%	98,4%		98,4%	99,6%	98,5%
RE 4	98,2%	97,3%		97,3%	97,5%	97,0%

Orange hinterlegte Werte aus RRX-Vorlaufbetrieb

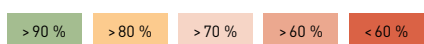
- Die hohen unvorhersehbaren Ausfälle der fünf Linien im RRX-Vorlaufbetrieb zeigen deutlich die Auswirkungen der 2021 verstärkt aufgetretenen Unwetter auf; so verlieren alle Linien gegenüber den Vorjahresbetrachtungen an Zuverlässigkeit.
- Dennoch weisen die fünf Linien eine bessere Zuverlässigkeitsquote als der Durchschnittswert aller Nahverkehrslinien in NRW (96,7%) auf.
- Da die komplette Einstellung des Bahnbetriebs in NRW aufgrund von Unwettern alle Linien in etwa gleichem Ausmaß betrifft, lassen die hohen Zuverlässigkeitswerte auf einen ansonsten stabilen Betrieb schließen.
- Eine Verbesserung der Zuverlässigkeit wird perspektivisch auch durch die Streckenmodernisierung bzw. den Streckenausbau erwartet.

Betriebskennzahlen

[alphabetisch]		Pünktlichkeitsquoten in Prozent					+	-	Zuverlässigkeit in Prozent					+	-
Aktuelles EVU	Linie	2017	2018	2019	2020	2021	2020-2021	2017	2018	2019	2020	2021	2020-2021		
Abellio Rail	RE 1 (RRX) ¹	60,0%	58,8%	70,0%	76,6%	74,9%	-1,7%	98,4%	98,3%	98,4%	99,0%	98,5%	-0,5%		
	RE 11 (RRX) ²	69,1%	68,9%	82,2%	84,5%	77,9%	-6,6%	97,8%	87,5%	99,1%	99,1%	97,5%	-1,6%		
	RE 16	87,0%	82,9%	84,9%	87,7%	84,8%	-2,9%	99,4%	98,9%	99,2%	99,3%	98,6%	-0,7%		
	RE 19	84,5%	86,4%	82,5%	87,6%	83,4%	-4,1%	98,9%	99,0%	99,4%	99,2%	98,3%	-0,9%		
	RE 19a ³	91,3%	93,9%	93,9%	95,1%	93,7%	-1,4%	98,1%	84,4%	98,1%	97,5%	95,3%	-2,2%		
	RE 49	↻ Dez. 2019			77,8%	78,7%	0,9%	↻ Dez. 2019			89,1%	96,9%	7,8%		
Arriva	RE 18 ⁴	99,1%	89,3%					99,1%	96,5%						
DB Regio	RE 12	86,4%	80,9%	77,8%	85,4%	86,0%	0,6%	97,7%	99,0%	86,5%	98,2%	98,6%	0,4%		
	RE 17	86,4%	82,7%	84,9%	92,1%	86,4%	-5,7%	99,3%	98,6%	98,5%	98,6%	97,5%	-1,2%		
	RE 2	80,5%	77,3%	80,4%	75,0%	70,7%	-4,4%	98,9%	98,1%	98,4%	97,8%	94,6%	-3,2%		
	RE 22	85,6%	74,5%	77,5%	84,1%	87,7%	3,6%	99,0%	98,9%	98,0%	98,9%	99,3%	0,4%		
	RE 42	81,3%	78,2%	79,0%	78,6%	73,3%	-5,3%	98,5%	97,9%	98,2%	98,1%	95,4%	-2,7%		
	RE 57	79,4%	79,7%	79,7%	90,6%	78,5%	-12,1%	99,0%	97,8%	97,5%	98,2%	94,4%	-3,9%		
	RE 8	87,7%	83,7%	85,8%	85,0%	77,2%	-7,7%	99,5%	97,9%	98,8%	98,1%	96,0%	-2,1%		
eurobahn	RE 13	85,9%	82,2%	81,5%	83,8%	79,5%	-4,3%	98,9%	98,0%	98,3%	97,5%	96,2%	-1,3%		
	RE 3	85,3%	87,2%	90,7%	89,0%	85,1%	-4,0%	99,1%	98,0%	98,6%	97,9%	97,1%	-0,8%		
	RE 78	86,6%	88,4%	90,2%	93,7%	93,2%	-0,5%	97,0%	93,1%	96,1%	92,5%	95,8%	3,4%		
Hessische Landesbahn	RE 82	89,3%	90,8%	81,9%	87,2%	84,9%	-2,3%	98,6%	97,8%	98,1%	98,2%	95,7%	-2,5%		
	RE 99	92,3%	90,4%	89,1%	90,4%	86,9%	-3,5%	99,6%	99,5%	99,6%	99,7%	99,4%	-0,3%		
National Express	RE 4	74,0%	66,3%	72,6%	76,2%	73,1%	-3,1%	98,2%	97,3%	97,3%	97,5%	97,0%	-0,5%		
	RE 5 (RRX) ⁵	52,8%	54,5%	63,6%	78,9%	74,0%	-4,9%	97,9%	97,3%	97,3%	98,5%	97,6%	-0,9%		
	RE 6 (RRX) ⁶	67,8%	70,1%	77,4%	83,1%	79,4%	-3,7%	97,8%	97,5%	97,9%	99,1%	96,9%	-2,2%		
	RE 7	70,8%	70,4%	73,6%	76,1%	64,9%	-11,2%	98,2%	97,5%	98,3%	97,8%	96,1%	-1,7%		
NordWestBahn	RE 10	84,1%	79,4%	79,4%	81,5%	80,5%	-1,0%	99,4%	98,2%	98,4%	97,6%	97,3%	-0,3%		
	RE 14	84,9%	79,1%	78,8%	78,8%	79,2%	0,3%	99,4%	98,8%	98,2%	97,6%	97,6%	0,0%		
	RE 44	↻ Dez. 2019			79,1%	74,0%	-5,1%	↻ Dez. 2019			97,1%	96,7%	-0,5%		
SNCB	RE 29	67,7%	53,0%	76,7%	85,8%	85,2%	-0,7%	99,4%	97,9%	98,7%	99,9%	99,8%	-0,1%		
Westfalenbahn	RE 15	84,6%	84,0%	84,0%	89,6%	84,8%	-4,8%	98,7%	98,4%	98,9%	98,9%	97,3%	-1,6%		
	RE 60	85,5%	83,4%	82,5%	86,4%	80,6%	-5,8%	99,2%	99,2%	99,6%	99,5%	98,5%	-1,0%		
	RE 70	91,8%	88,4%	90,0%	91,0%	87,1%	-3,9%	99,5%	99,5%	99,5%	99,4%	98,9%	-0,5%		
Abellio Rail	S 2	88,4%	88,6%	90,1%	90,5%	88,1%	-2,4%	99,0%	98,7%	98,4%	97,7%	97,6%	-0,1%		
	S 3	92,1%	93,0%	96,2%	94,4%	93,1%	-1,3%	99,1%	98,0%	97,2%	94,3%	98,5%	4,2%		
	S 7	93,4%	92,3%	91,8%	87,3%	88,3%	1,1%	98,6%	97,1%	98,7%	97,9%	95,4%	-2,5%		
	S 9	87,5%	86,3%	89,0%	78,6%	83,5%	4,9%	98,0%	97,0%	96,2%	92,9%	97,1%	4,2%		
DB Regio	S 1	88,0%	87,3%	93,1%	87,9%	78,7%	-9,2%	98,8%	97,4%	97,6%	98,4%	95,6%	-2,8%		
	S 1 H	69,2%	67,1%	68,2%	70,1%	60,7%	-9,4%	98,8%	97,6%	98,8%	98,3%	95,7%	-2,6%		
	S 11	88,1%	88,0%	87,5%	86,6%	80,1%	-6,5%	98,8%	97,7%	97,6%	97,9%	94,3%	-3,7%		
	S 12	90,2%	88,5%	87,6%	88,2%	82,6%	-5,6%	98,7%	96,2%	96,8%	96,9%	92,2%	-4,7%		
	S 19	87,6%	86,5%	86,6%	85,9%	79,2%	-6,7%	98,9%	97,0%	97,6%	97,5%	93,4%	-4,1%		
	S 4	98,6%	98,5%	99,7%	98,9%	98,2%	-0,6%	99,4%	98,1%	98,8%	98,9%	96,6%	-2,3%		
	S 5 H	75,8%	72,1%	74,0%	74,6%	69,5%	-5,1%	99,2%	98,0%	99,1%	99,2%	95,7%	-3,5%		
	S 5/S 8	89,8%	90,0%	90,0%	91,1%	88,0%	-3,2%	98,9%	97,8%	98,0%	98,2%	95,1%	-3,1%		
	S 6	90,0%	89,3%	89,2%	87,6%	83,4%	-4,2%	98,9%	97,8%	97,7%	98,2%	95,2%	-3,0%		
	S 68	83,9%	84,4%	87,0%	80,4%	81,0%	0,5%	94,7%	75,2%	80,8%	94,2%	85,6%	-8,7%		
Regiobahn	S 28 ¹⁰	92,3%	91,8%	93,4%	94,4%	62,7%	-31,7%	99,4%	99,1%	99,3%	99,1%	95,9%	-3,2%		

1 ab Juni 2020 als RE 1 (RRX)
 2 ab Dez. 2018 als RE 11 (RRX)
 3 bis Dez. 2019 als RB 32
 4 ab 2019 keine Daten verfügbar
 5 ab Juni 2019 als RE 5 (RRX)

6 ab Dez. 2019 als RE 6 (RRX)
 7 ab Dez. 2019 Linienverlauf Gelsenkirchen-Duisburg-Mönchengladbach
 8 bis 2017 R 42, bis 2020 RB 42
 9 bis 2017 Linienverlauf Köln Messe/Deutz-Bedburg-Düsseldorf
 10 ab Dez. 2020 Linienverlauf Wuppertal-Mettmann-Düsseldorf-Neuss-Kaarst



Pünktlichkeitsquote: Verspätet ab 3:59 Min.
 Zuverlässigkeit: Beinhaltet nicht vorhersehbare Ausfälle

[alphabetisch]		Pünktlichkeitsquoten in Prozent					⊕ / ⊖	Zuverlässigkeit in Prozent					⊕ / ⊖	
Aktuelles EVU	Linie	2017	2018	2019	2020	2021	2020 – 2021	2017	2018	2019	2020	2021	2020 – 2021	
Abellio Rail	RB 32	↻ Dez. 2019			86,4%	79,1%	-7,2%	↻ Dez. 2019			98,2%	97,0%	-1,2%	
	RB 35 ⁷	90,1%	87,0%	88,8%	96,8%	83,9%	-12,9%	99,2%	98,9%	99,4%	98,8%	97,7%	-1,1%	
	RB 40	89,8%	89,2%	90,5%	91,8%	89,0%	-2,8%	99,1%	98,9%	99,0%	98,7%	96,7%	-1,9%	
	RB 46	94,9%	96,0%	96,1%	91,3%	86,3%	-5,0%	99,6%	99,2%	99,1%	83,4%	97,6%	14,3%	
	RB 91	93,1%	89,0%	90,6%	92,0%	87,4%	-4,6%	99,5%	99,1%	99,4%	99,4%	98,9%	-0,5%	
DB Kurhessenbahn	RB 94	75,5%	81,6%	91,1%	91,1%	94,3%	3,1%	99,8%	99,3%	99,3%	99,2%	97,5%	-1,7%	
	RB 97 ⁸	↻	89,7%	90,9%	96,1%	95,4%	-0,7%	98,7%	94,8%	97,3%	98,9%	96,3%	-2,6%	
DB Regio	RB 20	88,6%	85,6%	90,7%	91,4%	91,3%	-0,1%	99,1%	98,1%	98,6%	98,5%	97,3%	-1,1%	
	RB 23	93,9%	92,4%	91,9%	94,9%	97,0%	2,1%	99,1%	98,6%	99,0%	97,9%	97,7%	-0,2%	
	RB 24	82,8%	77,8%	79,5%	85,3%	86,4%	1,1%	98,4%	98,4%	97,4%	98,3%	98,4%	0,2%	
	RB 25	89,1%	86,9%	88,3%	88,5%	87,9%	-0,7%	98,8%	97,8%	98,0%	97,6%	93,0%	-4,6%	
	RB 27	80,8%	78,7%	81,4%	83,1%	73,5%	-9,6%	98,9%	97,5%	98,2%	98,0%	97,2%	-0,9%	
	RB 30	78,0%	71,5%	78,6%	83,7%	87,1%	3,5%	96,0%	96,1%	93,9%	98,3%	97,1%	-1,2%	
	RB 33	82,1%	71,3%	76,8%	74,5%	82,5%	8,0%	98,8%	98,6%	98,3%	98,5%	96,5%	-2,0%	
	RB 389	90,8%	91,8%	93,3%	95,6%	96,6%	1,0%	98,8%	96,9%	95,1%	98,0%	87,2%	-10,9%	
	RB 43	88,4%	85,5%	93,0%	90,1%	87,3%	-2,8%	99,0%	98,1%	97,0%	94,4%	93,5%	-0,9%	
	RB 51	90,9%	90,5%	90,8%	91,9%	90,7%	-1,2%	99,1%	98,5%	98,9%	98,8%	95,8%	-3,0%	
	RB 52	95,8%	93,5%	94,2%	93,6%	91,9%	-1,7%	98,5%	98,4%	97,5%	98,1%	98,2%	0,1%	
	RB 53	93,9%	88,7%	90,7%	93,5%	87,8%	-5,7%	98,9%	96,0%	96,6%	97,7%	94,6%	-3,1%	
	RB 54	97,7%	96,9%	96,6%	97,6%	95,7%	-1,9%	99,0%	97,8%	96,6%	95,7%	94,2%	-1,6%	
	RB 63	91,0%	86,5%	88,3%	94,4%	94,4%	0,0%	99,5%	98,7%	99,0%	99,2%	96,7%	-2,5%	
	RB 64	95,3%	92,1%	90,6%	95,2%	94,6%	-0,7%	99,3%	99,2%	99,1%	99,1%	97,1%	-2,0%	
	eurobahn	RB 50	81,8%	74,9%	93,1%	90,0%	82,4%	-7,6%	98,6%	96,9%	98,3%	98,7%	96,4%	-2,3%
		RB 59	89,5%	89,4%	89,9%	91,0%	84,1%	-6,9%	98,0%	97,1%	98,3%	96,7%	94,0%	-2,7%
RB 61		92,1%	81,1%	80,9%	88,9%	85,6%	-3,3%	99,4%	98,2%	98,5%	98,5%	97,1%	-1,4%	
RB 65		88,8%	89,7%	89,6%	93,0%	91,8%	-1,2%	99,3%	97,5%	98,9%	97,5%	97,1%	-0,5%	
RB 66		87,8%	91,2%	87,7%	96,3%	95,4%	-0,9%	99,4%	97,8%	98,3%	92,8%	97,2%	4,5%	
RB 67		84,8%	74,5%	79,3%	87,6%	91,8%	4,2%	98,3%	97,8%	97,8%	98,4%	97,2%	-1,3%	
RB 69		81,7%	73,1%	64,8%	83,3%	79,4%	-3,9%	98,7%	97,4%	99,1%	98,7%	96,9%	-1,8%	
RB 71		74,6%	60,0%	69,3%	79,5%	76,4%	-3,1%	98,4%	97,9%	97,8%	98,4%	98,0%	-0,4%	
RB 72		93,9%	89,4%	87,8%	88,7%	89,5%	0,8%	99,3%	97,0%	99,1%	98,0%	96,0%	-2,0%	
RB 73		87,6%	83,2%	78,2%	86,4%	80,9%	-5,5%	98,8%	97,9%	98,3%	98,5%	96,2%	-2,2%	
Hessische Landesbahn	RB 89	87,4%	85,6%	84,1%	87,7%	88,1%	0,4%	99,2%	97,9%	99,2%	96,1%	97,2%	1,1%	
	RB 90	95,4%	91,7%	90,5%	88,8%	89,1%	0,3%	99,6%	98,8%	98,4%	98,4%	98,7%	0,3%	
	RB 92	98,6%	97,1%	95,1%	97,0%	97,1%	0,1%	99,6%	98,6%	98,7%	98,5%	99,2%	0,7%	
	RB 93	83,4%	82,8%	86,8%	90,0%	84,3%	-5,7%	99,2%	98,7%	98,8%	98,5%	98,9%	0,4%	
	RB 95	96,3%	96,4%	96,7%	96,3%	93,7%	-2,6%	99,7%	98,9%	99,0%	99,1%	99,3%	0,2%	
National Express	RB 96	99,1%	99,3%	99,4%	99,3%	97,1%	-2,2%	99,8%	98,9%	97,3%	98,6%	99,7%	1,2%	
NordWestBahn	RB 48	80,1%	76,5%	77,0%	79,6%	75,0%	-4,6%	98,3%	97,6%	98,1%	98,3%	97,7%	-0,7%	
	NWB 394	71,8%	61,5%	49,9%	50,3%	63,2%	12,9%	100,0%	98,3%	98,0%	98,5%	96,9%	-1,6%	
	RB 31	85,4%	81,2%	77,0%	76,1%	66,4%	-9,8%	98,8%	97,1%	95,4%	97,7%	97,0%	-0,7%	
	RB 36	97,7%	96,1%	96,0%	96,8%	96,4%	-0,4%	95,0%	95,8%	40,6%	97,7%	96,5%	-1,2%	
	RB 45	95,2%	91,0%	86,2%	84,6%	88,7%	4,2%	98,5%	95,8%	75,4%	98,0%	97,7%	-0,2%	
	RB 74	89,2%	86,0%	72,6%	84,3%	82,7%	-1,6%	99,2%	98,4%	98,9%	99,1%	97,9%	-1,2%	
	RB 75	88,8%	90,1%	86,2%	88,8%	86,9%	-1,8%	99,0%	97,7%	98,7%	98,8%	97,7%	-1,1%	
	RB 77	86,7%	80,7%	79,8%	83,4%	80,9%	-2,5%	98,9%	97,7%	99,1%	98,7%	96,0%	-2,7%	
Rurtalbahn	RB 84	88,5%	84,2%	82,5%	86,3%	83,4%	-2,9%	99,3%	99,1%	99,0%	99,4%	98,0%	-1,3%	
	RB 85	93,7%	93,1%	93,0%	93,9%	93,1%	-0,8%	99,1%	98,7%	99,1%	99,2%	97,3%	-1,9%	
trans regio	RB 21	96,0%	96,5%	97,7%	95,8%	95,2%	-0,6%	99,7%	97,6%	99,5%	99,6%	99,2%	-0,4%	
VIAS Rail	RB 26	77,1%	68,5%	70,5%	74,3%	69,3%	-5,1%	99,5%	99,0%	91,3%	97,4%	95,7%	-1,8%	
	RB 34	95,5%	77,7%	77,0%	83,4%	78,1%	-5,3%	98,5%	99,0%	98,7%	98,3%	97,2%	-1,1%	
	RB 39	↻ 12/17	87,3%	87,5%	88,2%	88,7%	0,6%	↻ 12/17	99,3%	99,2%	99,3%	99,4%	0,1%	



Pünktlichkeitsquoten NRW 2021

NIEDERLANDE

Zeichenerklärung

Anteil der pünktlichen Züge (< 3:59 Minuten Verspätung)

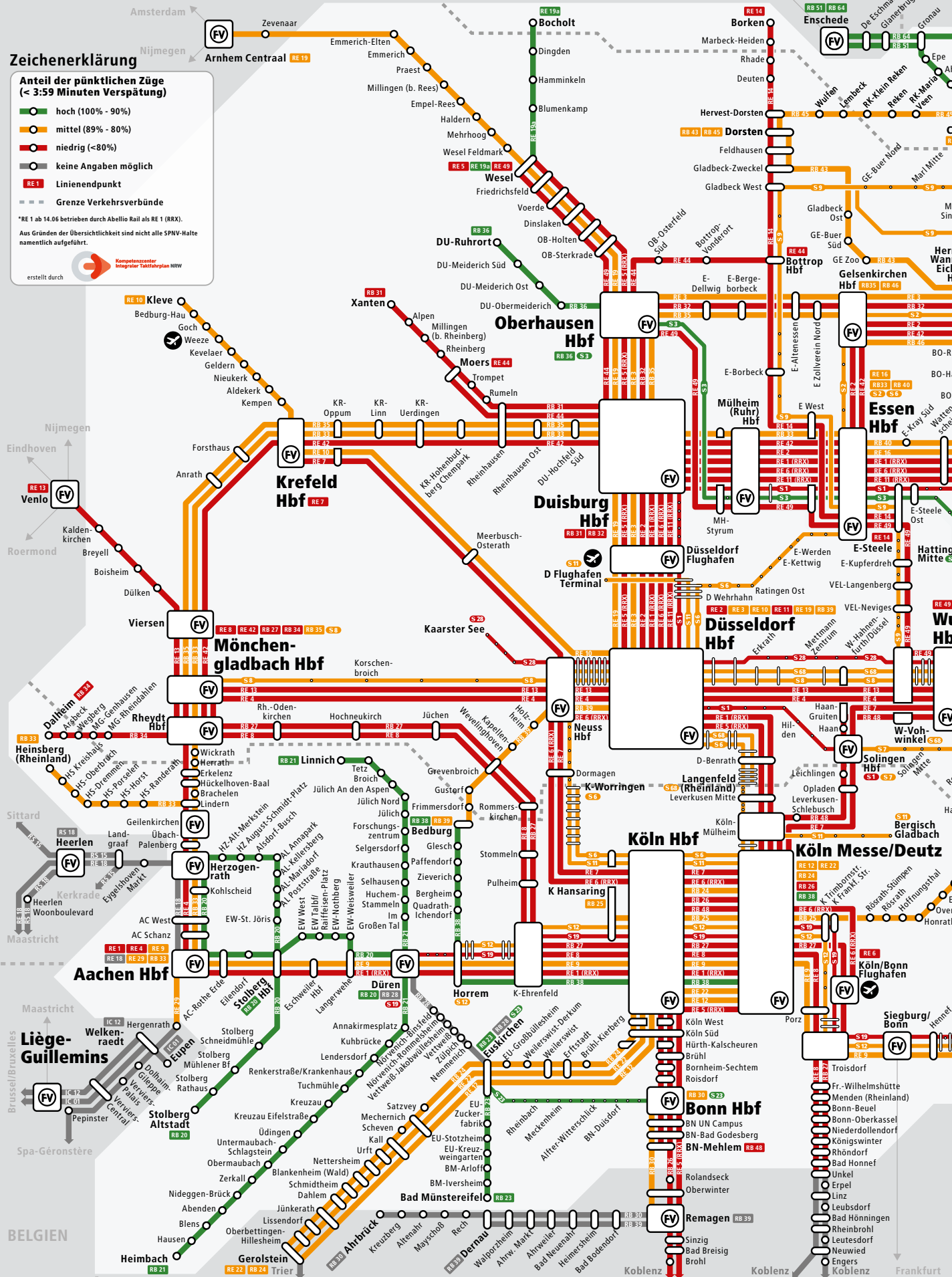
- hoch (100% - 90%)
- mittel (89% - 80%)
- niedrig (<80%)
- keine Angaben möglich
- Linienendpunkt
- Grenze Verkehrsverbünde

* RE 1 ab 14.06 betrieben durch Abellio Rail als RE 1 (RRX).

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



erstellt durch



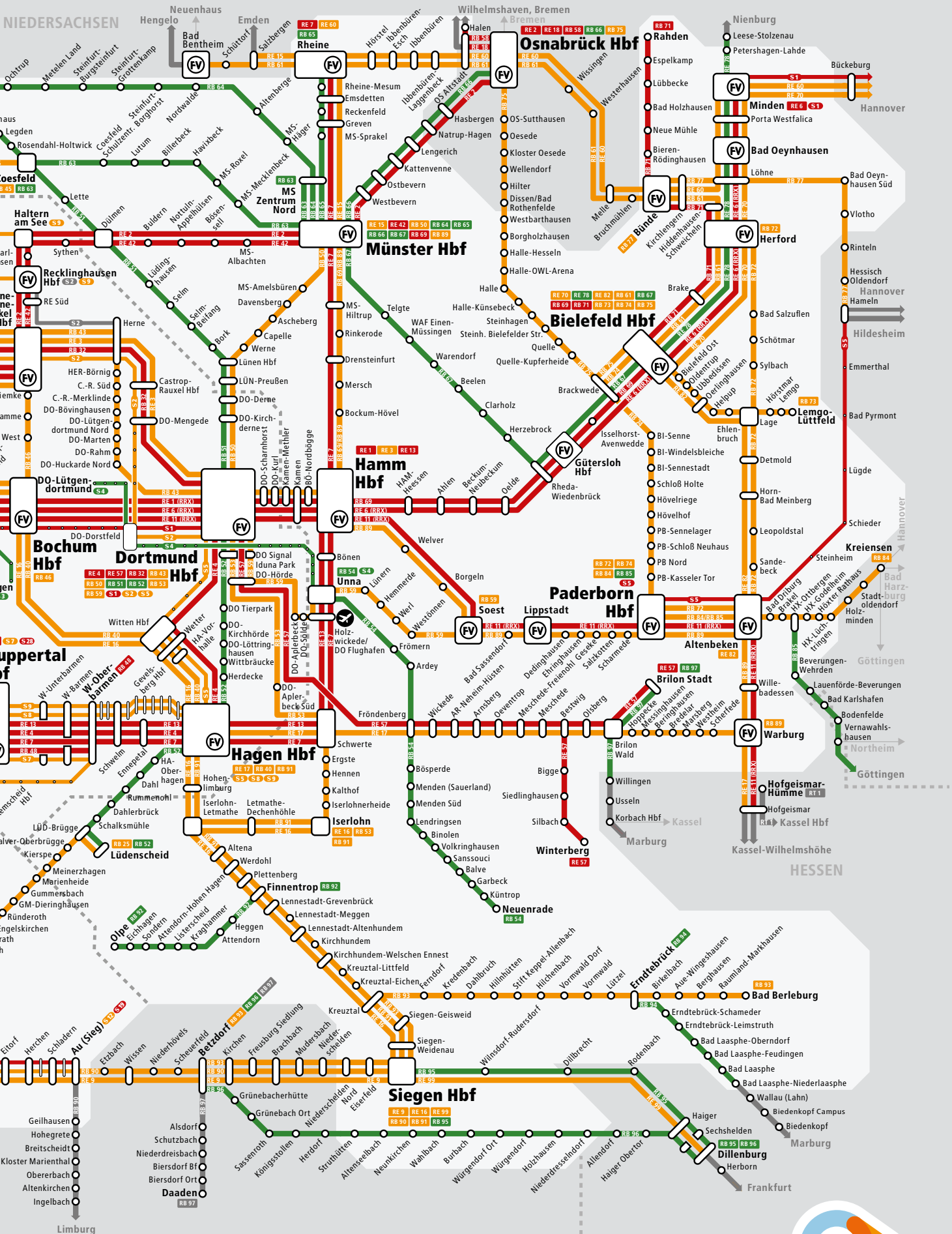
BELGIEN

Koblenz

Koblenz

Frankfurt

NIEDERSACHSEN



RHEINLAND-PFALZ



Handlungsansätze

MASSNAHMEN ZU QUALITÄTSVERBESSERUNGEN IM SPNV

DIE UNTERSUCHUNGEN DER QUALITÄTSKENNZAHLEN DER LETZTEN JAHRE ZEIGEN, DASS ES ZWAR BEREITS EINIGE ERFOLGREICHE VERBESSERUNGEN DES BETRIEBS GAB, ABER AUCH WEITERHIN NOCH VIEL ARBEIT ANSTEHT, UM DIE BETRIEBSQUALITÄT ZU ERHÖHEN.

Um ein attraktives und verlässliches Angebot anzubieten, gibt es viele verschiedene Hebel und Ansatzpunkte, die im Zusammenspiel eine große Wirkung erzielen können. Bevor überhaupt Züge im SPNV unterwegs sind, müssen entsprechende Verkehrsverträge unterzeichnet werden. Hier liegt der Fokus seit einiger Zeit verstärkt auf dem Kriterium der zu erwartenden Betriebsqualität. Auch die verkehrenden Fahrzeuge beeinflussen den Betrieb entscheidend. So zeigten zwar nicht alle Neufahrzeuge von Beginn an einen positiven Einfluss auf die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit auf; generell gilt allerdings, dass Neufahrzeuge verlässlicher verkehren als ältere Triebzüge.

Insbesondere das Jahr 2020 hat deutlich aufgezeigt, dass die Infrastruktur in NRW teils zu stark belastet ist und sich dies auf die Betriebsqualität auswirkt. Auch wenn der Corona-Grundfahrplan keine erfreuliche Angebotsumstellung war, so zeigte sich doch deutlich, dass mit weniger Angebot auf der gleichen Streckenkapazität die Betriebsqualität erheblich anstieg. Da das Angebot im SPNV, auch im Sinne der Umwelt, langfristig ausgebaut werden soll, bedeutet dies im Umkehrschluss, dass die Erhöhung der Streckenkapazität ein wichtiger Eckpunkt der zukünftigen Planung sein muss.

Wenn fehleranfällige Konzepte oder Schwachstellen identifiziert worden sind, diskutieren die Aufgabenträger auch während laufender Verkehrsverträge gemeinsam mit den EVU-Änderungen im Betriebskonzept. Dabei kann es von zusätzlichen Fahrten über den Personaleinsatz bis hin zu Änderungen am Linienverlauf gehen.

Mechanische Stellwerke sollen bald durch modernere Technik abgelöst werden.

BETRIEBLICHE LINIENTRENNUNG SCHAFFT PÜNKTLICHKEIT

Die Regionalbahnen 67 und 71 wiesen in den letzten Jahren stets unterdurchschnittliche Pünktlichkeitsquoten auf. Darum suchten der NRW und die Eurobahn eine Lösung, dies zu ändern. Nachdem kleinere Anpassungen an den Fahrzeugen und Änderungen von Orten und Zeiten der Triebfahrzeugführerwechsel kleine Verbesserungen erzielen konnten, jedoch das Gesamtbild nicht entscheidend beeinflussten, kam eine Betriebsqualitätsanalyse zu der Schlussfolgerung, dass eine betriebliche Trennung der Linien am Bielefelder Hauptbahnhof – bisher waren die Linien betrieblich durchgebunden – große positive Effekte haben sollte. Dadurch sollten Verspätungen, die auf dem Laufweg der einen Linie entstanden, nicht mehr auf den anderen Linienast übertragen werden. Zusätzlich ermöglichen längere Wendezeiten den Abbau von Verspätungen. Zum Jahresfahrplan 2021 wurden insgesamt drei weitere Fahrzeuge des Typs Bombardier Talent in den bestehenden Fahrzeugpool integriert sowie das Betriebskonzept entsprechend auf zwei unabhängig voneinander verkehrende Linien umgestellt.

Die Auswertung der Jahreswerte 2021 zeigt deutlich, dass die RB 67 zwischen Münster und Bielefeld nun eine stark verbesserte Pünktlichkeit aufweist (mehr dazu auf Seite 23). Die RB 71 hingegen leidet immer noch unter einer veralteten, eingleisigen Infrastruktur nördlich von Bünde sowie der eingleisigen Schweichelner Kurve, wo sie sich die Strecke zusätzlich noch mit Güterverkehren teilt. Dennoch ist auf der RB 67 ein auch für die Fahrgäste direkt spürbarer stabilerer und verlässlicherer Betrieb ermöglicht worden.



ERRICHTUNG MODERNER STELLWERKE AUCH ABSEITS DER KNOTEN

Bundesweit wird bei der Schieneninfrastruktur derzeit das Ziel verfolgt, mit moderner Signal- und Stellwerkstechnik die Zuverlässigkeit zu erhöhen. Unter dem Mantel der Digitalisierung des Schienennetzes werden hierzu auch in Nordrhein-Westfalen alte, teils noch mechanisch betriebene Stellwerke in elektronische Stellwerke (ESTW) aufgerüstet.

2021 wurden erste Baumaßnahmen im Rahmen des sogenannten Schnellläuferprogramms der Deutschen Bahn durchgeführt. Technisch betrachtet handelt es sich um einen 1:1-Ersatz der bisherigen Stellwerks- und Bahnübergangssicherungstechnik durch moderne Elemente. Dafür wurden unter anderem zwei

Streckenabschnitte in NRW identifiziert, deren Umrüstung der Signaltechnik zügig, mit vergleichsweise geringer Komplexität und geringer Beeinflussung des laufenden Betriebs sowie anderer geplanter Bauvorhaben erfolgen kann: Dies sind der niederrheinische Streckenabschnitt Kleve – Kempen und die Ruhr-Sieg-Strecke zwischen Iserlohn-Letmathe und Kirchhundem.

Mit Einrichtung dieser modernen Technik wird auch eine Anforderung zur Einführung des europäischen Zugbeeinflussungssystems European Train Control System (ETCS) erfüllt. Mit Einführung dieses Systems kann auch eine Kapazitätssteigerung der Strecken erfolgen.



Auf der Ruhr-Sieg-Strecke hat seit Mai 2021, nach rund 18 Monaten Bauzeit, die rundum erneuerte Stellwerks- und Bahnübergangssicherungstechnik des Typs Simis-D ihren Betrieb aufgenommen. Künftig kann die gesamte rund 45 km lange Strecke aus dem erweiterten und modernisierten Stellwerk in Finnentrop gesteuert werden. Erneuert wurden 235 Signale, 73 Weichenantriebe und 15 Bahnübergänge. Profitieren werden davon nicht nur der RE 16 sowie die RB 91, sondern auch die seit Dezember 2021 verkehrende Fernverkehrslinie IC-L. 34.



Linksrheinisch werden zwischen Kleve und Kempen zehn alte Stellwerke durch Moderne des Typs ZSB 2000 ersetzt. Die Bedienung dieser Einrichtungen erfolgt dabei lediglich von sechs Orten; diese werden entsprechend technisch aufgerüstet. Insgesamt werden rund 170 Signale, 30 Weichenantriebe und 76 Bahnübergänge erneuert bzw. aufgerüstet. Nach Abschluss des Projekts im Herbst 2022 wird vor allem der RE 10 profitieren und die seit vielen Jahren negativen Tendenzen der Betriebsqualität sollen umgekehrt werden, sodass ein modernes Angebot im Zulauf auf die Landeshauptstadt Düsseldorf angeboten werden kann. Ab 2025 werden auf dieser Strecke zusätzlich Akkutriebzüge des spanischen Herstellers CAF unterwegs sein, welche dynamischere Fahreigenschaften aufweisen und ebenfalls zu einer gesteigerten Qualität beitragen.

ELEKTRONISCHE STELLWERKE WERDEN DEN BETRIEBSABLAUF IM KNOTEN KÖLN OPTIMIEREN

Ungleich komplexer ist die Errichtung des ESTW Köln Hbf und des ESTW Linker Rhein, denn die Aufrechterhaltung des Angebots und das zeitgleiche Bauen in der Metropole Köln erfordern eine gute Planung und Koordination.

Nachdem erste Bauarbeiten bereits 2020 abgeschlossen worden waren, ging es 2021 weiter. Über 40 Millionen Euro wurden dabei investiert; unter anderem konnten zwei neue Signalbrücken auf der linksrheinischen Bahnstrecke im Bereich des Mediaparks überspannt, 145 Kilometer Kabel neu verlegt und viele Gründungen für Signale durchgeführt werden.

Im November 2021 wurde das ESTW Köln Hbf für den S-Bahn-Verkehr in Betrieb genommen; dabei handelt es sich zunächst um eine sogenannte Teilbetriebnahme. Vorteile für Verkehr und Fahrgäste sind bei der neuen Stellwerkstechnik die zuverlässige und wirksame Steuerung von Weichen und Signalen auf große Entfernung hin; die Ausfallsicherheit wird erhöht und flexiblere Fahrmöglichkeiten im Störfall werden geschaffen. Perspektivisch wird der Stellbereich durch die neue Stellwerkstechnik erheblich optimiert. Zum Vergleich: Heute können maximal 18 S-Bahnen pro Stunde im Bereich Köln-Messe/Deutz und Köln Hansaring fahren, nach Fertigstellung sind dies 24 S-Bahnen. Somit wird ermöglicht, dass künftig bis zu 34 % mehr Züge auf der S-Bahn-Stammstrecke fahren können.

Die Schlichtungsstelle Nahverkehr (SNV) ist eine auf das Land Nordrhein-Westfalen begrenzte Schlichtungsstelle für den kommunalen und regionalen Verkehr.

Sie bearbeitete im Jahr 2021 zwar mehr als 2.000 Eingaben, jedoch deutlich weniger als in den Jahren vor der Corona-Pandemie. Der Rückgang der Fahrgastzahlen insgesamt hat sich somit auch unmittelbar auf die Beschwerdeeingänge in der Schlichtungsstelle Nahverkehr ausgewirkt.

Nunmehr sind 48 Verkehrsunternehmen Mitglied im Verein Schlichtungsstelle Nahverkehr e.V., der die Schlichtungsstelle betreibt.

Die Mitgliedsunternehmen werden an den Kosten der Verfahren beteiligt. Die Kosten für eingehende Anträge, die Nichtmitgliedsunternehmen betreffen, werden auf die Mitgliedsunternehmen umgelegt. So kann in Nordrhein-Westfalen eine sehr kundenfreundliche Behandlung von Eingaben rund um den Nahverkehr erfolgen, weil die Mitgliedschaft im Verein Schlichtungsstelle Nahverkehr kein Bearbeitungskriterium für die Schlichtungsstelle ist.

Das Modell wird durch eine Förderung des Landes Nordrhein-Westfalen möglich und hat sich seit 2007 bewährt. Die Schlichtungsstelle wird neben den Beiträgen der Mitgliedsunternehmen (30 %) auch durch das Land Nordrhein-Westfalen (70 %) gefördert. Dadurch ist eine für die Verkehrsunternehmen vergleichsweise günstige Bearbeitung der Schlichtungsverfahren möglich.

Die Schlichtungsstelle bedankt sich an dieser Stelle ausdrücklich für das ihr entgegengebrachte Vertrauen und die Finanzierung seitens ihrer Mitgliedsunternehmen und des Ministeriums für Verkehr in Nordrhein-Westfalen, welches die erfolgreiche Arbeit der Schlichtungsstelle bis zum Ende des Jahres 2024 sicherstellt.

In 397 (19 %) von insgesamt 2.084 eingegangenen Fällen wurde das Verfahren im Jahr 2021 mit einem Schlichtungsvorschlag abgeschlossen. 291 dieser Vorschläge, also 73 % der Schlichtungsvorschläge, wurden von den Verkehrsunternehmen angenommen. 106-mal (27 %) konnte auch im Rahmen des Schlichtungsverfahrens keine Neubewertung des Vorgangs erwirkt werden. Das Verkehrsunternehmen blieb bei seiner abschlägigen Entscheidung.

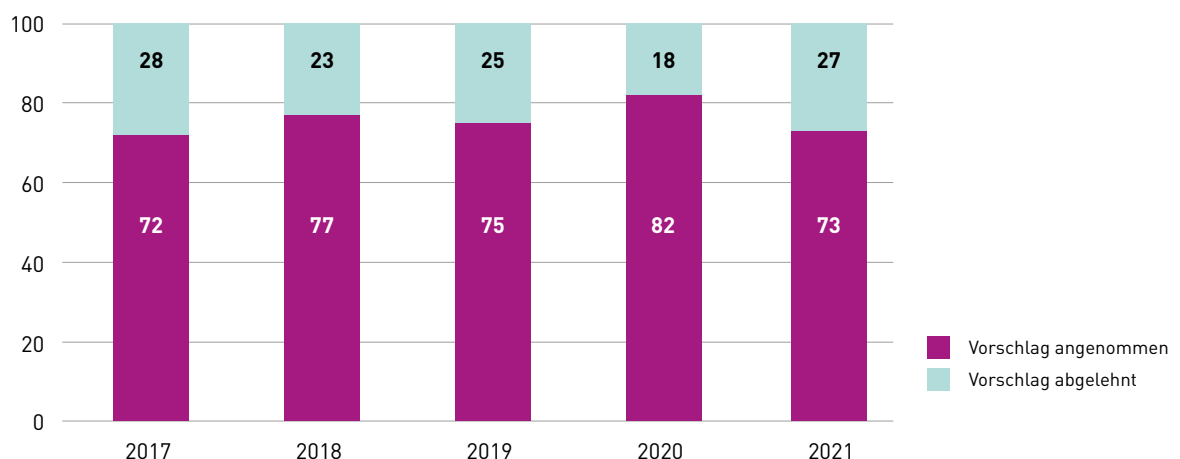
In 1.617 Fällen wurde nach der rechtlichen Prüfung der Schlichtungsstelle der zulässige Schlichtungsantrag als unbegründet abgewiesen.

In nur 7 Fällen konnte die Schlichtungsstelle wegen Unzulässigkeit der Antragstellung nicht tätig werden. 63 Mal (3 % aller Eingänge) gaben Fahrgäste der Schlichtungsstelle einen Vorgang zur Kenntnis.

Im Jahr 2021 handelte es sich bei 35 % aller 2.084 Eingaben an die Schlichtungsstelle um Forderungen aus Fahrpreiserhebungen.

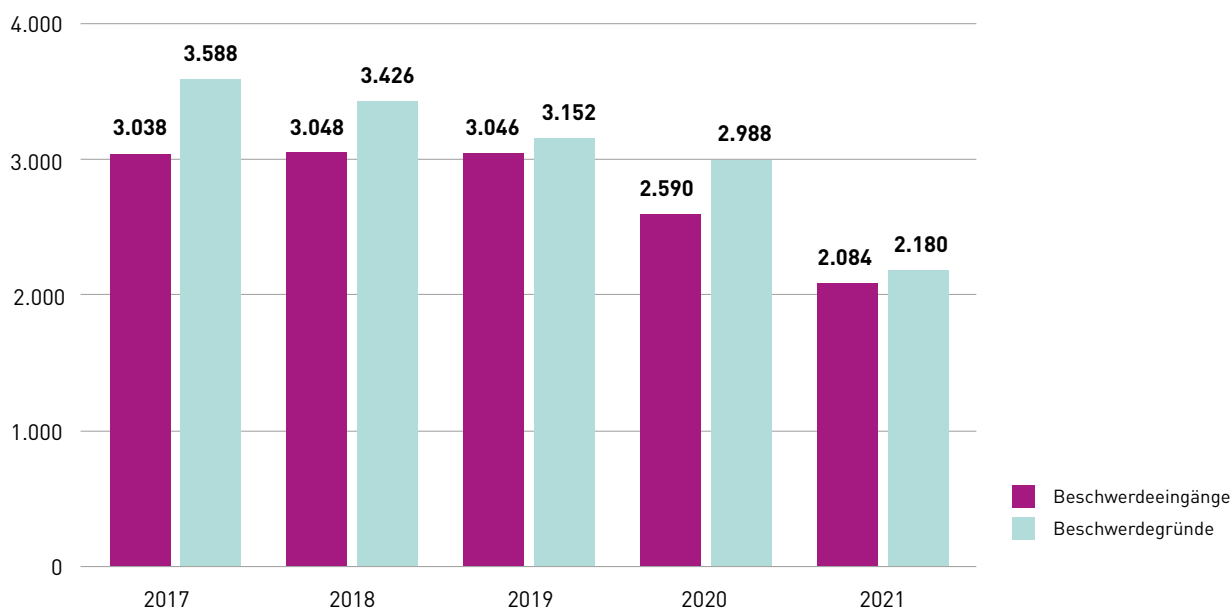
Neben der Corona-Pandemie und der Flutkatastrophe im Sommer 2021 war das Jahr abermals geprägt von Problemen mit der Aufrechterhaltung der Fahrleistung. Vor dem Hintergrund zahlreicher Baustellen in NRW betrafen mit 26 % der Schlichtungsanträge mehr als ein Viertel der Schlichtungsverfahren die Möglichkeiten und Grenzen der Kompensation für Verspätung und Ausfall.

Schlichtungsvorschläge in %



Beschwerdeeingänge und Beschwerdegründe

[Mehrfachnennungen je Beschwerdeeingang möglich]



Beschwerdegründe 2021*	Anzahl	Prozent
Summe	2.180	100 %
Erhöhtes Beförderungsentgelt	773	35,46 %
Pünktlichkeit/Ausfall	577	26,47 %
Verhalten Mitarbeiter	345	15,83 %
Information	165	7,57 %
Tarifangebot	195	8,94 %
Zustand Fahrzeug	25	1,15 %
ÖPNV-Angebot	61	2,80 %
Fahrausweisautomat/Entwerter	14	0,64 %
Zustand Haltestelle	19	0,87 %
Belange Mobilitätseingeschränkter	6	0,28 %

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

Das Schlichtungsverfahren bei der Schlichtungsstelle Nahverkehr ist enorm effektiv. Offensichtlich unbegründete Anträge werden direkt abgewiesen, bei begründeten Anträgen werden die Antragsgegner um Stellungnahme gebeten. Das führt in der Regel zu einer umfassenden Sachverhaltsaufklärung.

Der ermittelte Sachverhalt wird in dem Schlichtungsvorschlag detailliert beschrieben, sodass die Parteien umfassend informiert werden. Dadurch werden sie in die Lage versetzt, ihre vorherigen Entscheidungen zu überprüfen. Eingaben, die unzulässig oder offensichtlich unbegründet sind, werden direkt bearbeitet. Neben der Mitteilung der

abschlägigen Entscheidung werden den Antragstellenden die zugrunde liegenden Fakten detailliert erläutert. Schlichtungsanträge werden in der Regel mit einer Frist von maximal 60 Tagen ab Eingang des vollständigen Sachverhalts abgeschlossen.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Schlichtungsstelle erhalten viele positive Rückmeldungen in Fällen, in denen sie erklärend weiterhelfen konnten. Die Fahrgäste verstehen die rechtlichen Erläuterungen und geben an, sie hätten sich besser verstanden und wahrgenommen gefühlt sowie gelernt, Fehler zu vermeiden und auch die Situation der Verkehrsunternehmen eher nachvollziehen zu können.

INFRASTRUKTUR- QUALITÄT



- **NETZZUSTAND**
- **ROBUSTES NETZ I UND II**
- **HOCHWASSERSITUATION IN NRW 2021**
- **EIN DESIGN FÜR ALLE BAUSTELLEN**
- **STATIONSQUALITÄT**



Netzzustand

LANGSAMFAHRSTELLEN NRW 2021

GRUNDLAGE FÜR DIE ERSTELLUNG DES JAHRESFAHRPLANS IST DAS VERZEICHNIS DER ÖRTLICH ZULÄSSIGEN GESCHWINDIGKEITEN (VzG) VON DER DB. EIN RISIKO FÜR DIE FAHRPLANSTABILITÄT STELLEN SOGENANNT E LANGSAMFAHRSTELLEN (LA-STELLEN) DAR, DA SIE ZU EINER REDUZIERUNG DER ZULÄSSIGEN GESCHWINDIGKEIT FÜHREN. HÄUFEN SICH LA-STELLEN ODER SIND DIESE IN LÄNGE ODER GESCHWINDIGKEITSREDUKTION BESONDERS GRAVIEREND, SO REICHEN BEI DER ERSTELLUNG DES JAHRESFAHRPLANS ALS RESERVE VORGEHALTENE FAHRZEITPUFFER OFT NICHT AUS.

Die Auswertung von La-Stellen im nordrhein-westfälischen Streckennetz der DB dient als Basis für die jährliche Analyse der Netzinfrastrukturqualität. Dazu werden die Strecken der DB, 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. Die 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.

Grund der La-Stelle	Erläuterung
Bautätigkeiten	Zustand nach Bauarbeiten, Bauarbeiten im Nachbargleis, Hilfsbrücke
Mängel	Oberbaumangel, Untergrundmangel, Tunnelmangel, Brückenmangel, Böschungsmangel
Signal- und sicherungstechnische Mängel	Bahnübergänge (fehlende Räumbereiche, Schleppkurven im Straßenbereich), verkürzte Einschaltstrecken, kurze Durchrutschwege
Keine Angaben	Sonstige La-Stellen ohne Zuordnung



VzG:

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.



Dauer-La-Stelle:

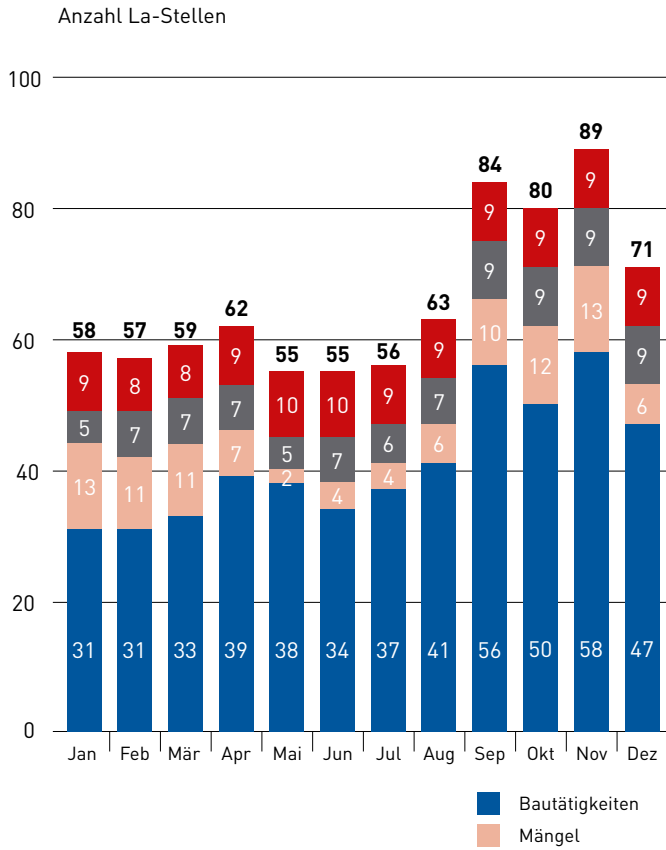
Dauer-Langsamfahrstellen (Dauer-La) bestehen ganzjährig, sind jedoch nicht im VzG des betreffenden Fahrplanjahres berücksichtigt. Dadurch können sie ein gesamtes Fahrplanjahr über den Betrieb aufgrund der Geschwindigkeitsreduzierung beeinträchtigen. Aktuell ist die Tendenz festzustellen, dass sich die Behebung von Dauer-La-Stellen oft signifikant verzögert. Dies wirkt sich entsprechend negativ auf die Qualität des Schienennetzes aus.



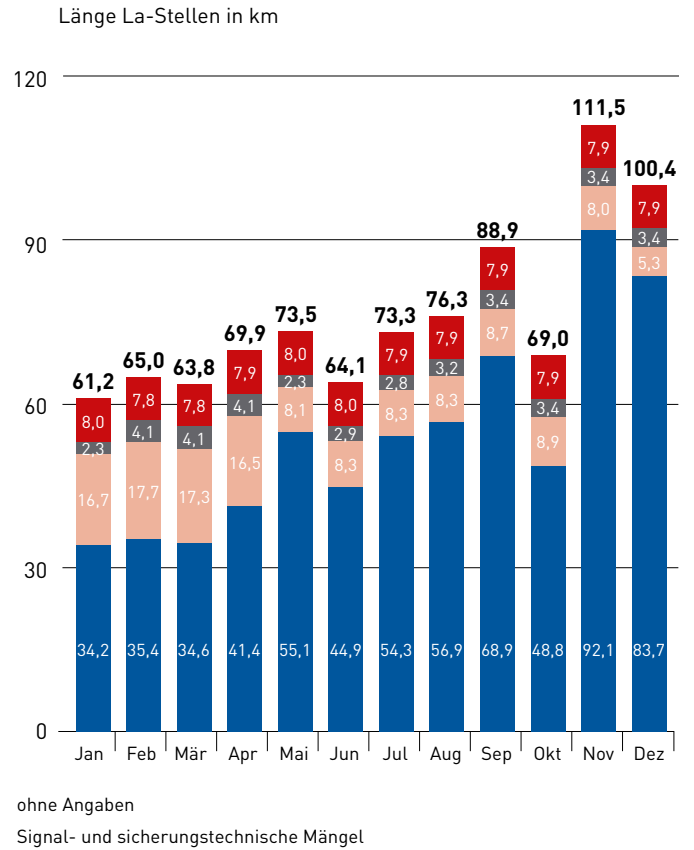
VzG-La-Stelle:

Eine La-Stelle kann in das VzG aufgenommen werden; so wird erreicht, dass die zusätzlich benötigte Fahrzeit bereits bei der Fahrplan-konstruktion berücksichtigt wird. 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 Eisenbahn-bundesamt einzuholen.

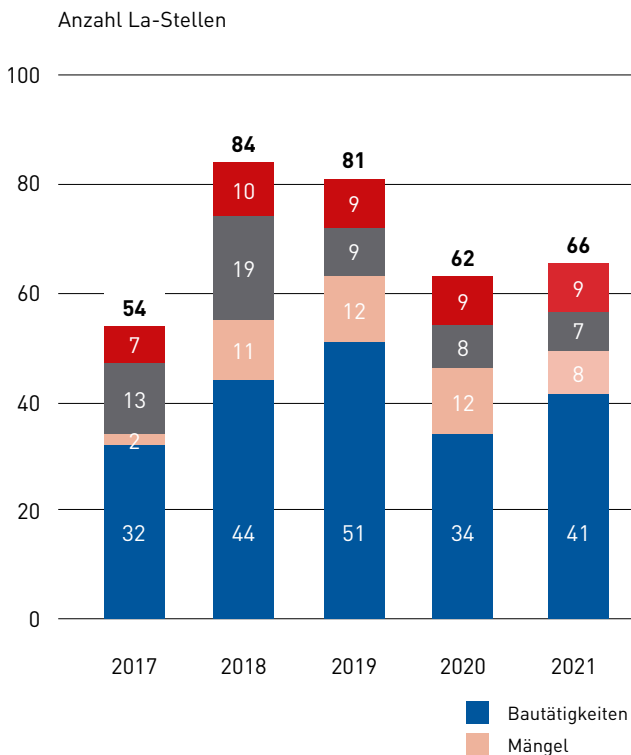
Anzahl der Langsamfahrstellen NRW 2021 nach Ursachen (Monatswerte)



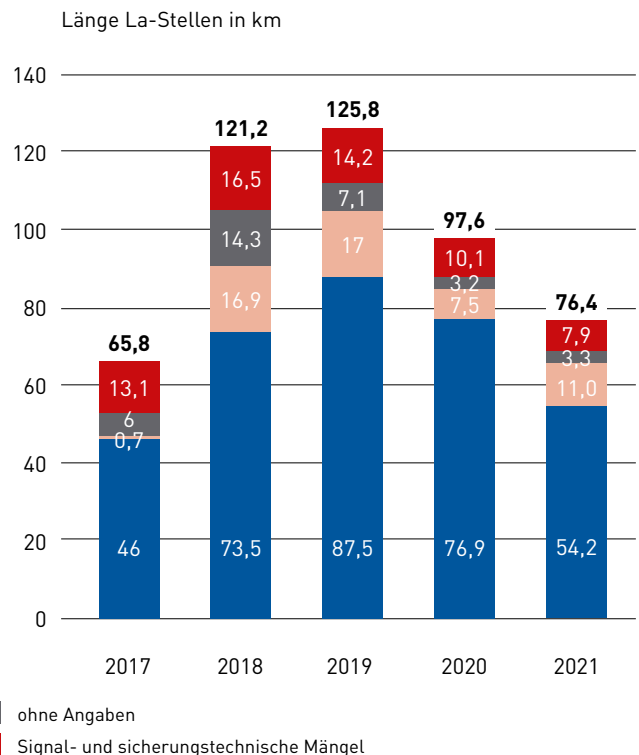
Länge der Langsamfahrstellen NRW 2021 nach Ursachen (Monatswerte)



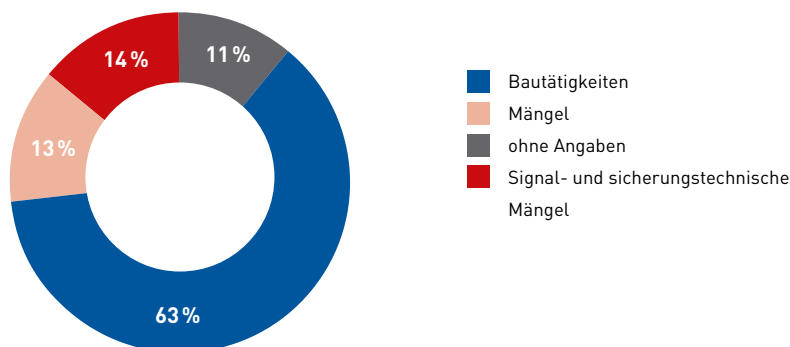
Entwicklung der **Anzahl** der La-Stellen 2017–2021 nach Ursachen (Monatsmittelwerte)



Entwicklung der **Länge** der La-Stellen 2017–2021 nach Ursachen (Monatsmittelwerte)



Anteil der Langsamfahrstellen NRW 2021 nach Ursachen [Anzahl der La-Stellen gesamt: 66 = 100%]



Ergebnisse 2021

- Die Anzahl an La-Stellen ist gegenüber 2020 konstant.
- Geschwindigkeitseinbrüche durch Mängel an der Infrastruktur, insbesondere Brücken- und Untergrundmängel, haben zugenommen.
- Es gibt weniger und kürzere La-Stellen durch Baumaßnahmen, da häufiger bei Streckensperrungen gebaut wird.

Bautätigkeiten

Seit einigen Jahren geht die DB Netz AG dazu über, während Vollsperrungen eine Vielzahl gebündelter Infrastrukturmaßnahmen in kurzer Zeit baubetrieblich umzusetzen. Dennoch sind Infrastrukturmaßnahmen, die unter rollendem Rad umgesetzt werden (ohne eine Vollsperrung der betreffenden Strecke) weiterhin der häufigste Auslöser für Geschwindigkeitseinbrüche im nordrhein-westfälischen Streckennetz.

RRX-Ausbau zwischen Leverkusen und Langenfeld

- Arbeiten an Gleisen, Oberleitung und Signalen in Langenfeld und Leverkusen insbesondere bei Totalsperrungen in den Ferienzeiträumen.
- Bau erster Schallschutzwände in Langenfeld.
- S-Bahn-Strecke zwischen Langenfeld und Düsseldorf-Reisholz nur mit reduzierter Geschwindigkeit über das Jahr befahrbar.

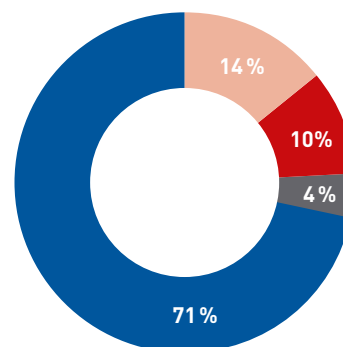
Neubau der Eisenbahnbrücke in Kirchhundem

- Bis 2023 Neubau einer Eisenbahnbrücke an der Bundesstraße 517 auf der Rhein-Sieg-Strecke bei Kirchhundem
- Durch Einbau von Behelfsbrücken Verzicht auf eine längere Totalsperrung
- Über das Jahr verteilt örtliche Geschwindigkeitsreduzierungen erforderlich

Neubau der Eisenbahnbrücken in Köln-Deutz

- Bis Ende der 2020er-Jahre Neubau von insgesamt sechs Brücken im Zulauf zum Bahnhof Köln Messe/Deutz
- Im Brückenvorfeld wird eine neue Weichenverbindung aus den Mitteln des Landesprogramm „Robustes Netz NRW“ installiert.
- Durch Verzicht auf längere Totalsperrung ist über das ganze Jahr 2021 eine örtliche Geschwindigkeitsreduzierung erforderlich.
- Geschwindigkeitsreduzierungen schränken in den folgenden Jahren den Betrieb ein.

Längenteile Langsamfahrstellen NRW 2021 nach Ursachen [Summe der Länge der La-Stellen: 76,4 km = 100%]



- Auswirkungen der Flutschäden zeigen sich kaum bei La-Stellen, da häufig ganze Streckenabschnitte oder Strecken gesperrt werden mussten.
- Eine Übersicht der Ergebnisse im Vergleich mit den vergangenen Jahren ist auf Seite 37 dargestellt.

Infrastrukturmängel

In den vergangenen Jahren ist eine Zunahme an Oberbaumängeln festzustellen. Aber auch Mängel an Eisenbahnbrücken oder dem Untergrund verursachen regelmäßig Einschränkungen der Regelgeschwindigkeit.

Eisenbahnbrücke Westhofen

- Brücke bei Westhofen liegt an der ICE-Strecke Schwerte-Hagen und wird seit Dezember 2021 neu gebaut.
- Seit Februar 2021 konnte die Brücke bis Beginn der Bauarbeiten nur mit verringerter Geschwindigkeit befahren werden.

A40-Brücke in Mülheim

- Infolge eines Unfalls auf der A40 bei Mülheim im September 2020 war ein LKW in Brand geraten und hatte mehrere Autobahn- und Eisenbahnbrücken beschädigt.
- Bis zum Einbau der Hilfsbrücken im Juli 2021 konnte die S-Bahn-Strecke zwischen Essen und Duisburg nur mit reduzierter Geschwindigkeit befahren werden.

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. Ihre Beseitigung erfordert aufgrund komplexer Planungen, Kreuzungsvereinbarungen gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz, Baurechtserlangung und Finanzierungsabsprachen häufig einen sehr langen Zeitraum. Viele La-Stellen gelten daher als Dauer-La-Stellen, da sie über mehrere Jahre Bestand haben (vgl. hierzu Tabelle auf Seite 38).

Start	Ziel	Status	von km	bis km	Geschwindigkeit/Ist	Geschwindigkeit/Soll	in Kraft ab	Ursache	Planungsstände
-------	------	--------	--------	--------	---------------------	----------------------	-------------	---------	----------------

Dauer-La-Stellen 2021 (12 Monate)

Altenbeken		★	110,8	111,7	80	120	19.09.05	Signal-/sicherungstechnischer Mangel	Die 2021 erfolgte signaltechnische Anpassung lässt weiterhin nur eine Signalisierung mit 80 km/h zu.
Geseke	Salzkotten	★	140,5 142,6	142,4 140,7	100 100	160 160	12.12.05	Signal-/sicherungstechnischer Mangel	Verkürzte Einschaltstrecke Erneuerung Ende 2022 geplant
Geseke	Salzkotten	★	147,6 149,4	149,2 148,1	100 100	160 160	12.12.05 01.10.17	Signal-/sicherungstechnischer Mangel	Verkürzte Einschaltstrecke Erneuerung Ende 2022 geplant
Wanne-Eickel Wst	Wanne-Eickel Wst	★	1,2	0,7	30	60	28.09.12	Signal-/sicherungstechnischer Mangel	Zu kurze Durchrutschwege, Behebung im Rahmen des ESTW Wanne-Eickel bis vsl. 2025
Wanne-Eickel Wof	Wanne-Eickel Wof	★	96,5	95,4	40	40	15.11.13		
Bielefeld-Senne	Brackwede	★	35,9 36,5	36,3 36,3	60 40	100 100	14.06.15	Signal-/sicherungstechnischer Mangel	Umbau Bahnübergangssicherung erst nach Planfeststellung möglich Umsetzung geplant bis 2025
Brühl	Hürth-Kalscheuren	★	11,2	10,3	150	160	29.02.16	Zustand während Bauausführung	Signaltechnische Anpassung der Bestandsanlage in 03/2020. Die vorhandene Langsamfahrstelle verbleibt bis zur IBN des ESTW Linker Rhein 1. BS in 2024.
Bonn Hbf		★	31,1 33,0	32,1 31,7	60 60	100 100	12.06.17	Zustand während Bauausführung	La-Stelle nach Bauarbeiten in 2021 beseitigt
Lennestadt-Altenhundem	Kirchhundem-Welschen Ennest	★	79,7	80	50	80	29.11.18	Zustand nach Bauarbeiten	La-Stelle nach Bauarbeiten in 2021 beseitigt
Münster-Mecklenbeck		★	104,2	104,22	5	60	09.12.18	Signal-/sicherungstechnischer Mangel	La-Stelle nach Bauarbeiten in 2021 beseitigt
Aachen-Rothe Erde	Eilendorf	★	65,6 68,1	67,8 65,6	120 120	160 160	07.10.19	Schutz-La (zum Schutz der Bauarbeiten)	Bauarbeiten der ABS 4 Aachen – Köln
Recklinghausen Süd	Herne	★	2,0 2,2	2,2 2,0	40 40	70 70	06.01.20	Zustand während Bauausführung	Erneuerung Eisenbahnüberführungen am Autobahnkreuz Herne bis vsl. Ende 2026
Kamen		★	134,3 134,1	134,1 134,4	120 120	200 200	01.12.20	Zustand während Bauausführung	La-Stelle nach Bauarbeiten in 2021 beseitigt
Haltern am See		★	25,7 26,1	26,1 25,7	120 120	150 150	01.01.21	Zustand während Bauausführung	La-Stelle nach Bauarbeiten in 2021 beseitigt
Meerbusch-Osterath		★	43,0 43,7	43,7 43,0	120 120	140 140	11.01.21	Zustand während Bauausführung	Beseitigung nach Abschluss der Bauarbeiten vsl. in 2022
Langenfeld (Rheinl)	Düsseldorf-Reisholz	★	20,9	34,6	120	160	05.01.21	Zustand während Bauausführung	La-Stelle nach Bauarbeiten in 2021 beseitigt
Siegen	Niederschelden	★	110,7 110,6	110,6 110,7	70 70	110 110	05.01.21	Zustand während Bauausführung	La-Stelle nach Bauarbeiten in 2021 beseitigt
Köln Gummersbacher Straße	Köln Messe/Deutz	★	0,2 0,4	0,4 0,3	40 40	100 120	12.01.21	Zustand während Bauausführung	La-Stelle nach Bauarbeiten in 2021 beseitigt

La-Stellen im VzG 2021 (VzG-La)

Altenbeken	Paderborn	★	120,6	121,8	70	120		Hanglage mit Erdrutsch-Risiko	Beseitigung hängt von langfristigen Planungen in Bezug auf die ABS Paderborn – Halle ab; Situation der Hanglage erlaubt derzeit keine Soll-Geschwindigkeit.
Boisheim	Breyell	★	12,5	12,8	90	120		EBA-Anweisung: Verkürzter Abstand zwischen Vorsignal und Hauptsignal	Keine kurzfristige Beseitigungsmöglich, da vorhandene ESTW-Technik nicht geeignet
Hürth-Kalscheuren	Kierberg	★	0,6	3,5	90	100		Keine Informationen des Infrastrukturbetreibers	Im VzG 2018 ist die Einschränkung bis zum km 3,5 verlängert
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 PZB90). Beseitigung erst mit dem Einsatz von ETCS Level 2 und daher nur langfristig möglich.
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. Über das Auflassen des Bahnübergangs durch den Infrastrukturbetreiber konnte kein Benehmen mit der zuständigen Gemeinde hergestellt werden.
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.
Hugo Abzw	Gelsenkirchen-Buer Süd	★	5,0 4,9	4,7 5,0	60	100	06.10.15	Keine Informationen des Infrastrukturbetreibers	Im VzG 2017 gilt die Einschränkung bereits ab km 4,7.
Erndtebrück		★	25,9	26,1	20	30	09.12.18	EBA-Anweisung: Eingeschränkte Sicht am Bahnübergang	Keine kurzfristige Beseitigung möglich, da Neuplanung des Bahnübergangs mit Planfeststellung erforderlich.
Coesfeld (Westf)	Maria Veen	★	48,4 48,3	48,3 48,4	20 20	90 90	14.07.15	Signal-/sicherungstechnischer Mangel	In das VzG 2021 übernommen; Umbau Bahnübergangssicherung i. V. m. Umstellung auf elektronisches Stellwerk noch in Planung

★ in Kürze beendet

★ Baumaßnahme geplant/in Umsetzung

★ Umfangreiche technische/infrastrukturelle Maßnahmen notwendig

Robustes Netz I + II

EINFLUSS AUF DIE BETRIEBSQUALITÄT

35 MASSNAHMEN FINANZIERT DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN IM RAHMEN DES „MASSNAHMENPAKETS „ROBUSTES NETZ I & II“, WELCHE DIE AUSWIRKUNGEN VON STÖRUNGEN IM EISENBHANNETZ FÜR DIE FAHRGÄSTE VERRINGERT. ES WIRD DAMIT MEHR FLEXIBILITÄT AUF DER SCHIENE GESCHAFFEN.

In den letzten Jahren ist die Fahrgastnachfrage im Schienenpersonennahverkehr deutlich gestiegen. Auch deshalb ist das Fahrplanangebot angepasst worden und somit auch die Bereitschaft, mehr Kapazitäten auf die Strecke zu bestellen.

Da sich an vielen Stellen der Nahverkehr die Strecken mit dem Fern- und Güterverkehr teilt und es immer mehr zu einer Zunahme von Streckensperrungen durch Großbaustellen kommt, gibt es diverse Kapazitätsengpässe. Daher wird die Notwendigkeit gesehen, den Ausbau der Infrastruktur voranzutreiben und somit eine Lösung zur Engpassbeseitigung herzuleiten.

Zu den Ertüchtigungen der Infrastruktur gehören der Bau von modernen Stellwerken, die Sanierung von Eisenbahnbrücken, die Optimierungen der Leit- und Sicherungstechnik sowie der Ausbau von Gleisen und Stationen. Als Beispiel sind hier die Bauarbeiten für den Ausbau der Strecke vom Rhein-Ruhr-Express (RRX) zu nennen.

INFRASTRUKTUR FÜR EINEN REIBUNGSLOSEN BETRIEBSABLAUF

Die vorher genannten Ausbaumaßnahmen stören den Normalbetrieb teils erheblich. Für zuverlässige und pünktliche Bahnverbindungen, auch während Baumaßnahmen oder bei Störfällen, sind die Maßnahmen des sogenannten Robusten Netzes I und II in die Wege geleitet worden.

Im Sommer 2019 ist der Vertrag Robustes Netz I von den Vertragspartnern Deutsche Bahn, den Aufgabenträgern und dem Land Nordrhein-Westfalen unterzeichnet worden. Darin sind 16 Maßnahmen festgelegt worden, welche derzeit geplant wird und bei denen durch die Beseitigung von Engpässen im Netz Verspätungen und Zugausfällen vorgebeugt werden. Unter anderem werden Umleitungsstrecken ertüchtigt und Überleitweichen eingebaut. Neue Signale und Gleiswechselbetriebe werden zudem realisiert, um den Normalbetrieb bei Baustellen zu garantieren.

Neben dem Robusten Netz I ist im Oktober 2021 das Robuste Netz II als weiteres Maßnahmenpaket angesetzt worden. Darin sind vorerst elf Maßnahmen identifiziert worden.

Neben diesen sind acht zusätzliche Maßnahmen als Nachrücker im Frühjahr 2022 hinzugekommen, welche ergänzend finanziert und umgesetzt werden.

Das Programm Robustes Netz I + II enthält somit insgesamt 35 Maßnahmen zur Steigerung der Robustheit des Streckennetzes, die während Baumaßnahmen oder Störungen Umleitungen und Ausfälle im Nahverkehr reduzieren und einer Verbesserung der Betriebsqualität auch im Regelbetrieb dienen sollen. Für die Investitionspakete Robustes Netz I + II sind insgesamt rund 311 Millionen Euro bereitgestellt worden.

Für die Auswahl einer Maßnahme im Robusten Netz ist wichtigstes Kriterium gewesen, dass die Strecke viel befahren ist und der Betrieb dort flexibler laufen muss. Der Personennahverkehr wie auch der Fern- und Güterverkehr auf der Schiene profitieren von den neuen Maßnahmen aus dem Gesamtpaket Robustes Netz.

Im Folgenden werden einzelne Maßnahmen exemplarisch dargelegt, um die betrieblichen Hintergründe zu veranschaulichen.

18 STATION KÖLN/BONN-FLUGHAFEN

Südlich der Station Köln/Bonn-Flughafen soll ein Wendegleis im Bereich Porz-Wahn inklusive Zugdeckungssignale gebaut werden.

Dies führt zur Verbesserung des Regelbetriebs des RRX 6 und zu einer Erhöhung der Qualität.

Köln Hbf mit S-Bahn Baureihe ET 423

22 KNOTEN OBERHAUSEN

In Oberhausen Hbf sollen Bahnsteiggleise reaktiviert und Weichenverbindungen eingerichtet werden.

Mit Umsetzung dieser Maßnahme kommt es zu einer Stabilisierung des Regelbetriebs im Knoten Oberhausen und einer Stärkung der wichtigen Umleitungsstrecke bei Sperrungen auf der Hauptstrecke Dortmund-Essen-Duisburg.

23 KNOTEN HAGEN

In Hagen Hbf soll ein Gleiswechselbetrieb bis Hagen-Vorhalle, Hagen-Kabel und Schwerte-Westhofen eingerichtet werden.

Durch die Gleiswechselbetriebsnachrüstung kann die Umleitungskapazität im Raum Hagen u.a. bei Baustellen erhöht werden.





Alle 35 Maßnahmen auf einen Blick aus dem Paket „Robustes Netz I“ Nr. 1 – Nr. 16 und „Robustes Netz II“ Nr. 17 – Nr. 35

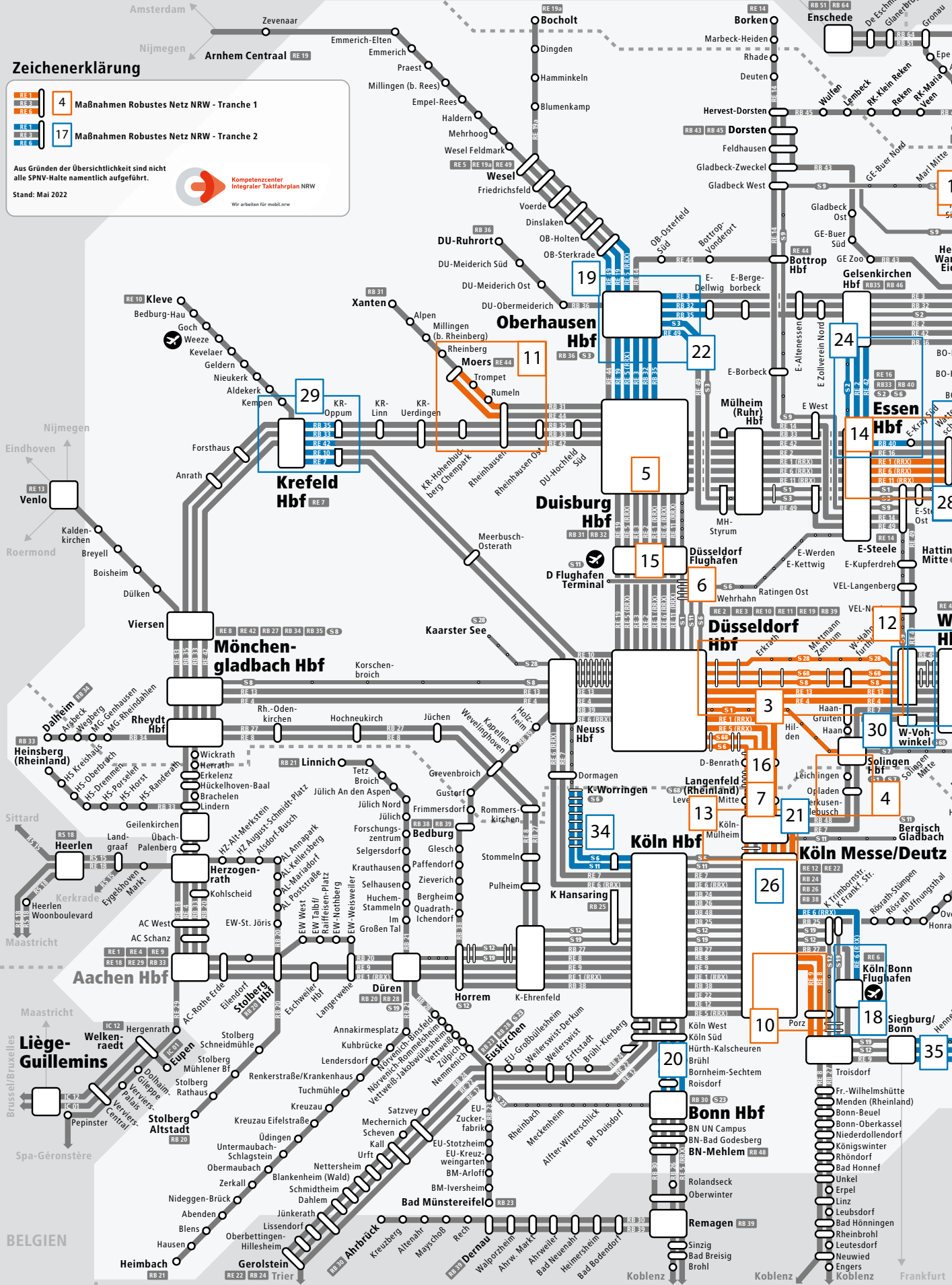
1. Nachrüstung Ausfahrtsignal im Gleis 2 im **Bahnhof Sythen**
2. Einrichtung Gleiswechselbetrieb zwischen **Dortmund Signal Idunapark und Unna**
3. Überleitweichen im **Bahnhof Düsseldorf-Eller Mitte**/Überleitung Abzweig Sturm
4. Ergänzung der vorhandenen Weichenstraße für die Überleitung **zwischen den Strecken 2730 und 2324**
5. Streckenverbindung für parallele Ein- und Ausfahrten in den **Bahnhof Duisburg Hbf** von den Strecken 2650, 2670 sowie 2326
6. Herstellung einer Überleitung **zwischen den Strecken 2324 und 2400**
7. Einrichtung Gleiswechselbetrieb im Bereich der **Betriebsstelle Langenfeld** der Strecke 2670
8. Herstellung einer Überleitung **zwischen den Strecken 2910 und 2650** und Entlastung einer Doppelkreuzungsweiche
9. Ergänzung der Überleitung zwischen den Strecken 1700 und 2990 und Herstellung von Bahnsteigen an der Strecke 2990 im **Bahnhof Gütersloh** und am **Haltepunkt Isselhorst-Avenwedde**
10. Anbindung der Gleise 6 und 7 im **Bahnhof Köln Messe/Deutz** an die Strecke 2651
11. Einrichtung Gleiswechselbetrieb **zwischen Rheinhausen und Trompet, Trompet und Moers** sowie **Abzw. Mühlenberg und Trompet**
12. Einrichtung Gleiswechselbetrieb **zwischen Düsseldorf Hbf und Düsseldorf-Gerresheim**
13. Einrichtung Gleiswechselbetrieb auf den Strecken 2650 und 2652 **zwischen Köln-Mülheim und Köln Messe/Deutz**
14. Herstellung einer Überleitung zwischen den **Strecken 2291 und 2160**
15. Herstellung einer Überleitung **innerhalb der Strecke 2650**
16. Herstellung einer Überleitung **zwischen den Strecken 2650 und 2670**
17. Zugdeckungssignale/Zwischensignale **Wuppertal Hbf**, Ortsgleise 2525, in den Gleisen 3, 4 und 5
18. Wendegleis südlich **Köln/Bonn Flughafen** im Bereich Porz-Wahn inkl. Zugdeckungssignale
19. 4 neue Überleitweichen (Trapez) im **Abzw. Kolkmannshof**
20. 4 neue Überleitweichen (Trapez) im **Südkopf Brühl Pbf**, neue Zwischen- bzw. Ausfahrtsignale in **Brühl Pbf und Gbf**
21. Zusätzliche Streckenverbindung S-Bahn-Strecke [2670]/Güterstrecke [2324] in **Köln-Mülheim**
22. Reaktivierung des Bahnsteiggleises 5 in **Oberhausen Hbf** inkl. des anliegenden Bahnsteigs 2, neue Weichenverbindung von **Essen-Altenessen** [2650] nach Gleis 9 und 10, Anbindung Gleis 14 an die **Hollandstrecke**
23. Einrichtung GWB **zwischen Hagen Hbf und Hagen-Vorhalle** [2400], **Westhofen** [2550] und **Hagen-Kabel** [2800], neue Ausfahrtsignale in Westhofen und Hagen-Kabel
24. Einrichtung GWB zwischen **Essen Hbf** (alle Streckengleise), **Bf Essen-Kray Süd** und **Bft Gelsenkirchen-Rotthausen**, neue Ausfahrtsignale in **Gelsenkirchen Hbf**
25. Einrichtung GWB zwischen **Dortmund-Derne und Lünen-Preußen** auf der 2100
26. Änderung der Weichenbauform an einer Weiche in **Köln Messe/Deutz**, Vmax-Erhöhung im Ferngleis 2650 **Düsseldorf-Köln**
27. Ausbau **Haltepunkt Ennepetal** [2550] zu einem Bahnhof mit weiterhin 2 Bahnsteiggleisen, 4 Weichen
28. Strecken 2158/2160, Neubau Überleitverbindungen und Erhöhung diverser Weichengeschwindigkeiten in **Wattenscheid** und in **Bochum-Langendeer**
29. Neue Weichenverbindung in **Krefeld Hbf** sowie Neubau zweier Signale zwischen **Krefeld Hbf und KR-Oppum**
30. Bau eines separaten Wendegleises **Wuppertal-Vohwinkel**
31. Volle GWB-Ausrüstung zwischen **Münster Hbf** und **Münster-Zentrum Nord** und weiter bis **Reckenfeld**, Strecke 2931
32. Neubau Weichenverbindung zur flexibleren Bahnsteignutzung des Gleis 2 in **Bünde**
33. Neubau Ausfahrtsignal in **Attendorn**
34. Nachrüstung der fehlenden Ausfahrtsignale, Neubau Weichenverbindung Südkopf Strecke 2610 in **Köln-Longerich**
35. Nachrüstung des fehlenden Ausfahrtsignals in Gleis 201 in **Hennef**

Robustes Netz NRW - Maßnahmenübersicht

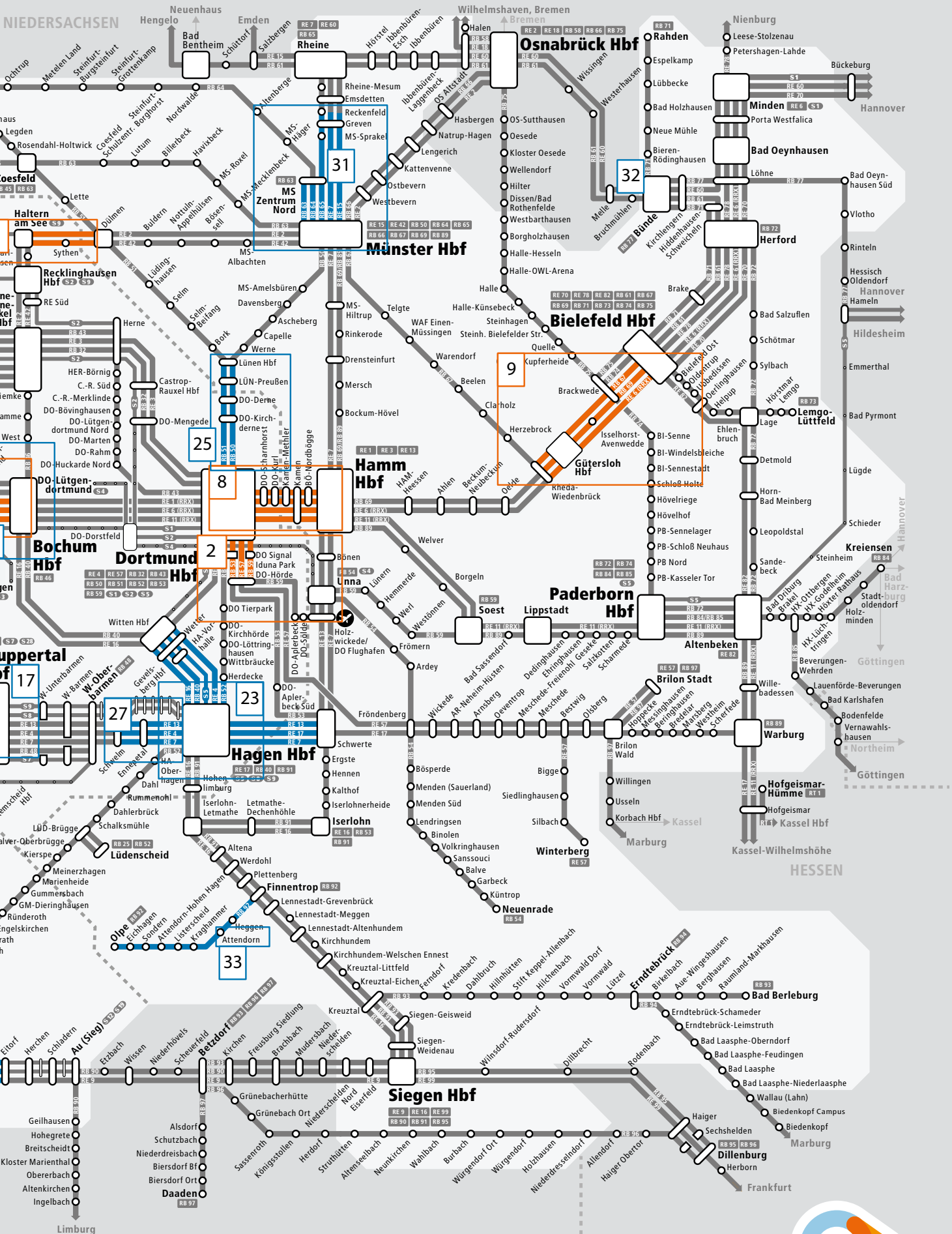
Zeichenerklärung

- 4 Maßnahmen Robustes Netz NRW - Tranche 1
- 17 Maßnahmen Robustes Netz NRW - Tranche 2

Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nicht alle SPNV-Halte namentlich aufgeführt.
Stand: Mai 2022



NIEDERSACHSEN



RHEINLAND-PFALZ



Hochwassersituation in NRW 2021

EINFLUSS AUF DIE BETRIEBSQUALITÄT

VERHEERENDE SCHÄDEN HAT DIE UNWETTERKATASTROPHE VOM 14. UND 15. JULI 2021 IN TEILEN VON NORDRHEIN-WESTFALEN UND RHEINLAND-PFALZ HINTERLASSEN. DABEI WURDE AUCH DIE SCHIENENINFRASTRUKTUR IN DEN GEBIETEN DER AUFGABEN-TRÄGER NAHVERKEHR RHEINLAND, NAHVERKEHR WESTFALEN-LIPPE UND VERKEHRSVERBUND RHEIN RUHR ZUM TEIL ERHEBLICH BESCHÄDIGT.



Unwetterfolgen in NRW: Eifelbahn bei Urft (Steinfeld) oben l.u.r. und Velbert (u.r.)



180 Bahnübergänge, knapp 40 Stellwerke, mehr als 1.000 Oberleitungs- und Signalmasten, Energieanlagen sowie Aufzüge und Beleuchtungsanlagen in zahlreichen Bahnhöfen waren in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz betroffen.

Insgesamt wurden bis zu 600 Kilometer Schiene in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz in Mitleidenschaft gezogen. Ferner gab es Mängel an Stützmauern, Oberbau, Erdbauwerken, Brücken, Stellwerken und Fundamenten. Aufgrund der Vorkommnisse muss die Bahn die betroffenen Strecken entweder umfangreich sanieren oder neu bauen.

Durch intensive Anstrengungen der Bahn waren schon nach etwa drei Wochen erste Strecken wieder befahrbar. Weitere Strecken konnten bis Ende 2021 wieder in Betrieb gehen; diverse andere sind aufgrund der enormen Beeinträchtigungen bis heute nicht befahrbar und die Reparaturarbeiten dauern an.

Die entfallenden Fahrten im Bahnverkehr wurden bzw. werden mit Schienenersatzverkehr so weit wie möglich ersetzt. Bund, Land und Bahn konnten vereinbaren, dass der Status quo nicht ersetzt wird, sondern das Ganze als Chance zu nutzen und den neuen Standard und den Infrastrukturausbau beim Wiederaufbau umzusetzen.

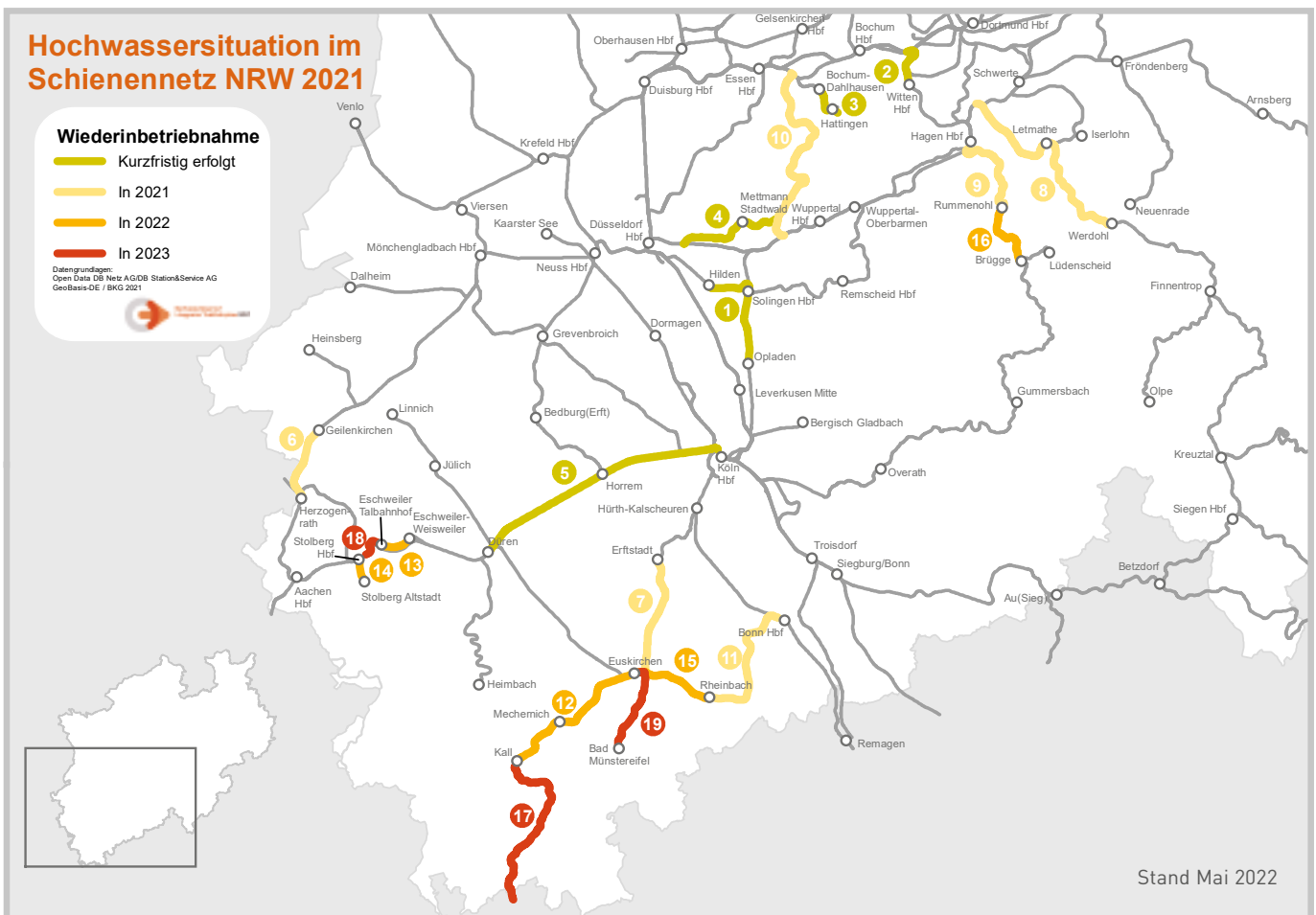
Bund und Länder einigten sich am 10.08.2021 auf die Einrichtung eines nationalen Fonds „Aufbauhilfe 2021“ als Sondervermögen des Bundes mit insgesamt 30 Mrd. Euro, wovon der Bund 2 Mrd. Euro für seine eigene Infrastruktur (Autobahnen und DB-Infrastruktur) zur Verfügung stellt. Für nicht bundeseigene Eisenbahnen sollen weitere Finanzhilfen zur Verfügung gestellt werden. In der nachstehenden Karte sind die Strecken verortet, welche vom Hochwasser betroffen waren bzw. noch sind. Ferner gibt die dazugehörige Tabelle Auskunft darüber, welche SPNV-Linien betroffen waren und weiterhin sind.

Hochwassersituation im Schienennetz NRW 2021

Wiederinbetriebnahme

- Kurzfristig erfolgt
- In 2021
- In 2022
- In 2023

Datengrundlagen:
Open Data DB Netz AG/DB Station&Service AG
GeoBasis-DE / BKG 2021



Stand Mai 2022

Nr.	Strecke	Betroffene Linien	Wiederinbetriebnahme
1	Großraum Opladen, Solingen, Hilden	RE 7, RB 48, S 7	kurzfristig möglich gewesen
2	Bochum Hbf – Witten Hbf	RE 16, RB 40	kurzfristig möglich gewesen
3	Bochum-Dahlhausen – Hattingen	S 3	kurzfristig möglich gewesen
4	Düsseldorf Hbf – Mettmann	S 28	kurzfristig möglich gewesen
5	Köln-Hansaring – Düren	S 12, S 19	kurzfristig möglich gewesen
6	Herzogenrath – Geilenkirchen	RE 4, RB 33	in 2021
7	Erfstadt – Euskirchen	RE 12, RE 22, RB 24	in 2021
8	Hagen Hbf – Iserlohn-Letmathe – Werdoht	RE 16, RB 91	in 2021
9	Hagen Hbf – Rummenohl	RB 52	in 2021
10	Essen Hbf – Wuppertal Hbf	S 9	in 2021
11	Bonn Hbf – Rheinbach	S 23	in 2021
12	Euskirchen – Kall	RE 12, RE 22, RB 24	in 2022
13	Eschw.-Weisweiler – Eschw. Talbf.	RB 20	in 2022
14	Stolberg Altstadt – Stolberg Hbf	RB 20	in 2022
15	Rheinbach – Euskirchen	S 23	in 2022
16	Rummenohl – Brügge	RB 52	in 2022
17	Kall – Gerolstein (– Ehrang)	RE 12, RE 22, RB 24	in 2023
18	Eschweiler Talbahnhof – Stolberg Hbf	RB 20	in 2023
19	Euskirchen – Bad Münstereifel	RB 23	in 2023

Ein Design für alle Baustellen

BAUSTELLENKOMMUNIKATION WIRD LANDESWEIT VEREINHEITLICHT

EINE BAUSTELLE – ABER DIE INFORMATIONEN ZU DEN AUSWIRKUNGEN UND ERSATZVERKEHREN MÜSSEN SICH FAHRGÄSTE OFT AUS EINER VIELZAHL VON AUSHÄNGEN ZUSAMMENSUCHEN, DIE AUCH NOCH VÖLLIG UNTERSCHIEDLICH GESTALTET SIND. FÜR KUNDINNEN UND KUNDEN VON REGIONALEXPRESS, REGIONAL- UND S-BAHN IST DAS MÜHSELIG UND IN VIELEN FÄLLEN AUCH UNVERSTÄNDLICH. DAS IST NICHT GERADE KUNDENFREUNDLICH – UND WIRD SICH NUN ÄNDERN.

Baustellenbedingte Einschränkung:
RB 38
Köln Messe/Deutz ↔ Bedburg (Erft)

von Di, 14.09.2021 21:00 Uhr bis Do, 26.09.2021 05:00 Uhr

Streckensperrung zwischen:
Horrem und Berghelm (Erft)

Haltausfälle zwischen:
Köln Messe/Deutz und Bedburg

Bedburg Glesch Paffendorf Zieverich Berghelm Quadrath-Ichenbort Horrem K-Ehrenfeld Köln Hbf Köln Messe/Deutz

RB 38
SEV
RB 39
RE 9
RE 1 (RRX)

Ausfall auf der Linie
 Ersatzverkehr mit Bussen (SEV)
 Alternative Zugverbindungen

Finden Sie Ihren Ersatzverkehr und Ihre Reisealternativen:

ZUGINFO.NRW 0800 223 5546 (kostenfrei) www.zuginfo.nrw

Verkehrsverbund NRW DB

zuginfo.nrw ist ein Serviceangebot für Kunden im Regionalverkehr in Nordrhein-Westfalen.

Beispiel eines Aushangfahrplans im neuen Design

Ab dem Sommer 2022 werden alle Informationen über Baustellen und ihre Auswirkungen landesweit einheitlich gestaltet. Aushänge in Vitrinen oder auch Plakate werden in derselben Gestaltung und in demselben inhaltlichen Aufbau veröffentlicht. Mit dem neuen Design wird die Baustellenkommunikation landesweit vereinheitlicht und schafft damit einen Wiedererkennungswert im Rheinland, im Ruhrgebiet und in Westfalen.

Gut eineinhalb Jahre haben die drei Aufgabenträger, die in Nordrhein-Westfalen aktiven Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) gemeinsam an einer Gestaltung gearbeitet, welche die Informationen übersichtlich und verständlich abbildet. Darin bestand auch die besondere Herausforderung bei der Entwicklung des neuen Designs: Die neue Systematik muss die für die Kundinnen und Kunden relevanten Informationen übersichtlich und verständlich sowie gleichzeitig richtig und konsistent abbilden. Zudem soll die Gestaltung optisch gut erfassbar und barrierefrei sein. Und: Die neue Systematik muss auch bei komplexen Baustellen mit vielen betroffenen Linien funktionieren.

Im neuen Design sorgt die festgelegte Informationsstruktur für einen Rahmen, der für mehr Übersichtlichkeit sorgt und aufgeräumt wirkt. Die Informationssystematik konzentriert sich dabei auf die relevanten Informationen wie Linien, Zeitraum, Strecke etc. Die Reisealternativen und Ersatzverkehre mit Bussen werden in

Zukunft grafisch abgebildet. Die stringente Struktur und übersichtliche Farbpalette in Kombination mit der rot-weißen Banderole sorgt zudem für die nötige Aufmerksamkeit und den geforderten Wiedererkennungswert.

Im Fokus stand bei allen Überlegungen immer die Kundensicht. Deswegen wurde im Januar 2021 und Januar 2022 ein Marktcheck durchgeführt. Über 2.000 Kundinnen und Kunden bewerteten in den beiden Befragungen vor allem Verständlichkeit und Übersichtlichkeit der neu gestalteten Aushänge. Sie fanden die neue Gestaltung gut und gaben Anregungen. Nach den positiven Rückmeldungen wird das neue landesweit einheitliche Design nun vor allem in den Bahnhöfen sichtbar.



NÄHER DRAN

BAU INFORMATIONSZENTRUM LEVERKUSEN – DIE DB GEHT NEUE WEGE IN DER BAUKOMMUNIKATION

In Leverkusen-Mitte hat die DB direkt am Bahnhof ein Bauinformationszentrum eröffnet, das Anlaufstelle vor allem für alle Anwohnerinnen und Anwohner und ihre Fragen und Anregungen ist. Hintergrund ist die Großbaustelle in Leverkusen, wo die Infrastruktur für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) ausgebaut wird, damit der RRX in Zukunft im 15-Minuten-Takt zwischen Köln und Dortmund fahren kann.

Im neuen Infocenter hat die DB eine Ausstellung eingerichtet, die das Großprojekt RRX anhand verschiedener Medien vorstellt. Tafeln und Audios informieren über alle zentralen Themen: von Planung und Baulogistik bis zu Schallschutz und Bahnhofsmodernisierung. In der Virtual Reality können Besucherinnen und Besucher den Bahnhof besichtigen, wie er zukünftig nach Fertigstellung aussehen wird. Ganz real ist dagegen der Blick auf die Baustelle von der Dachterrasse in der ersten Etage. Hier gibt es einen sehr guten Überblick über die Bauarbeiten, wo das neue Gleis am Bahnhof entsteht. Darüber hinaus werden Führungen für alle Altersgruppen angeboten. Es gibt auch spezielle Führungen für Kinder und Jugendliche.



Anfragen für Gruppenführungen an: Infozentrum-rrx@deutschebahn.com
 Mehr Infos zum RRX unter: www.rheinruhrexpress.de

Stationsqualität

BEWERTUNG DER VERKEHRSTATIONEN IN NRW

DIE STATIONEN ALS AUSHÄNGESCHILD FÜR DEN SCHIENENVERKEHR: DIE AUFGABENTRÄGER IN NRW FÜHREN EIGENE SYSTEMATISCHE ERHEBUNGEN ÜBER DIE QUALITÄT DER STATIONSINFRASTRUKTUR DURCH.

Die Qualität der Verkehrsstationen ist ein wesentliches Kriterium für die Attraktivität des Nahverkehrs. Das liegt daran, dass die Verkehrsstation als Zugangs- und Aufenthaltsort den ersten Eindruck auf die Reisenden entscheidend prägt. Für den Zugang zum Verkehrsmittel Bahn sind die Funktionsfähigkeit der



Stationsinfrastruktur und die Information über relevante Betriebsänderungen durch Fahrplanauskunftssysteme unerlässlich. Auch das Sicherheitsempfinden an den Stationen und in deren Umfeld spielt eine entscheidende Rolle. Entlang des Streckennetzes in Nordrhein-Westfalen bieten aktuell 775 Stationen einen Zugang zum Schienenverkehr.

Neue Station geht in Betrieb

Für die Verlängerung der S 28 über Mettmann hinaus bis Wuppertal wurde im Jahr 2021 eine neue Station eröffnet:

- Wuppertal-Hahnenfurth/Düssel

Die Station liegt im Eigentum der Regiobahn GmbH und ist im Dezember 2021 fertiggestellt worden. Von dieser Station lassen sich mit der S 28 direkt Kaarst, Neuss, Düsseldorf und Wuppertal erreichen.

Die neue Station Wuppertal-Hahnenfurth/Düssel liegt im VRR-Gebiet

Umbenennung bestehender Stationen

Um Bahnstationen leichter ihrer dazugehörigen Kommune zuzuordnen zu können, werden sie bei Bedarf im Rahmen ganzheitlicher Modernisierungsmaßnahmen nach einer einheitlichen Systematik umbenannt: So wird zunächst der Name der jeweiligen Kommune genannt, danach folgt die Spezifikation (z.B. Stadtteil, prägende Einrichtung vor Ort).

Umbenennungen in 2021

Stationsname alt

Sylbach →
Neubeckum →
Brackwede →
Sennestadt →
Windelsbleiche →
Hesseln →
Künsebeck →
Halle (Westf.) Gerry-Weber-Stadion →
Sennelager →
Bösensell →

Stationsname neu

Bad Salzuflen-Sylbach
Beckum-Neubeckum
Bielefeld-Brackwede
Bielefeld-Sennestadt
Bielefeld-Windelsbleiche
Halle (Westf.)-Hesseln
Halle (Westf.)-Künsebeck
Halle (Westf.) OWL-Arena
Paderborn-Sennelager
Senden-Bösensell



Eine Übersicht der Stationen mit den Modernisierungsprogrammen finden Sie auf der Webseite des KC ITF NRW www.kcitf-nrw.de

Die Bewertungssysteme der Aufgabenträger

Seit zwei Jahren führt der VRR ein abweichendes Bewertungssystem gegenüber dem NVR und NWL durch. Beim VRR werden die Bewertungskriterien „Aufenthaltsqualität“, „Fahrgastinformation“ und „Barrierefreiheit“ in den Fokus gerückt, während beim NVR und NWL vor allem Graffiti, Sauberkeit und Funktionalität im Blickpunkt stehen. Weiterer entscheidender Unterschied ist, dass beim

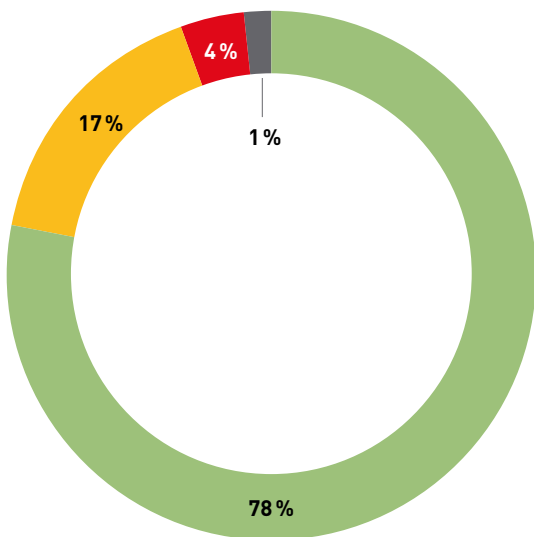
VRR jede Station mit einer Idealstation verglichen wird. Sind gewünschte Ausstattungsmerkmale nicht vorhanden, werden Punkte in der Bewertung abgezogen. Beim NVR und NWL hingegen wird der Zustand der vorhandenen Ausstattung bewertet.

In Summe der Bewertungen kommen folgende Ergebnisse aus den Auswertung der drei Aufgabenträger zusammen.

Stationsqualität im NWL

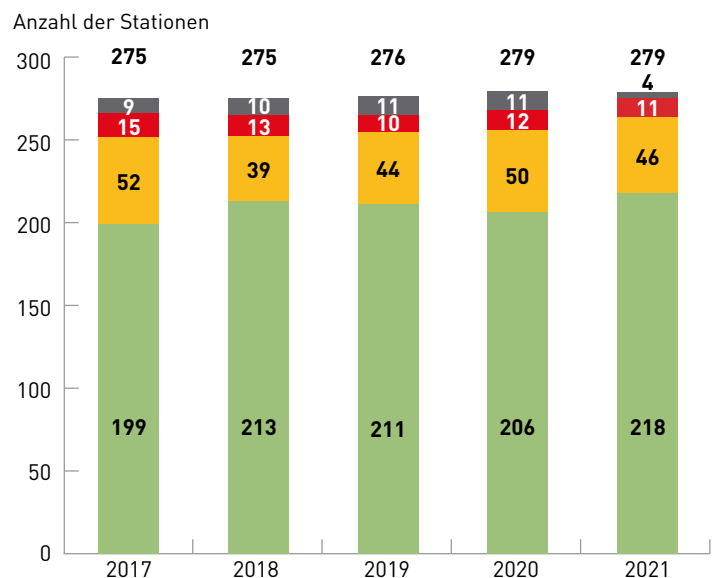
Im NWL-Gebiet wird jede Station in den Kategorien „Graffiti“, „Sauberkeit“ und „Funktionalität“ beurteilt und in einer Gesamtbewertung zusammengeführt. Die Stationsqualität ist unterteilt in drei Bewertungsstufen: „akzeptabel“, „noch akzeptabel“ und „nicht akzeptabel“. Ohne Bewertung sind Stationen, welche durch Umbau oder Hochwasserschäden zum Erhebungszeitpunkt nicht bewertbar waren.

Stationsqualität NWL 2021
[Anteil nach Bewertungsstufen]



■ akzeptabel
■ noch akzeptabel
■ nicht akzeptabel
■ ohne Bewertung
 (u. a. Umbau, Hochwasserschäden)

Entwicklung Stationsqualität NWL 2017–2021



Modernisierung der Station Senden-Bösensell; seit 2021 können sich Fahrgäste über einen Ausbau der Barrierefreiheit freuen.



- Weiterhin ein hohes Qualitätsniveau, u.a. auch durch Modernisierungen
- Neuer Bestwert an akzeptablen Stationen
- Graffitifreiheit (insbesondere im Zugangsbereich)
- Vorhandensein und Aktualität der Fahr- und Netzpläne



- Mangelnde Funktionalität und Sauberkeit der Fahrstühle
- Mangelnde Sauberkeit im Gleisbett
- Schmutz in Grünanlagen
- Beschädigter Wetterschutz

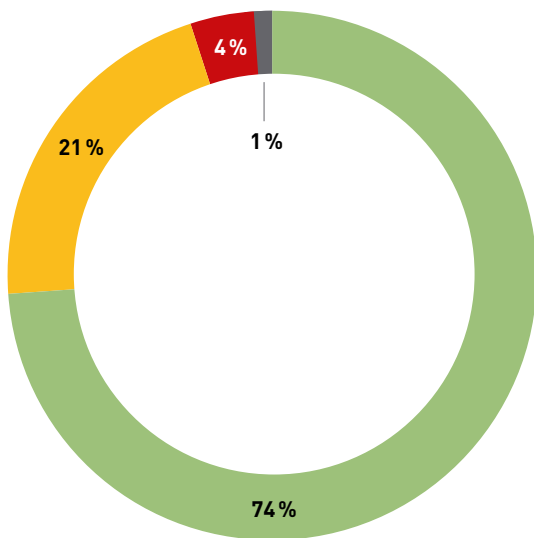


Weitere Informationen auf der Webseite des NWL unter: www.nwl-info.de

Stationsqualität im NVR

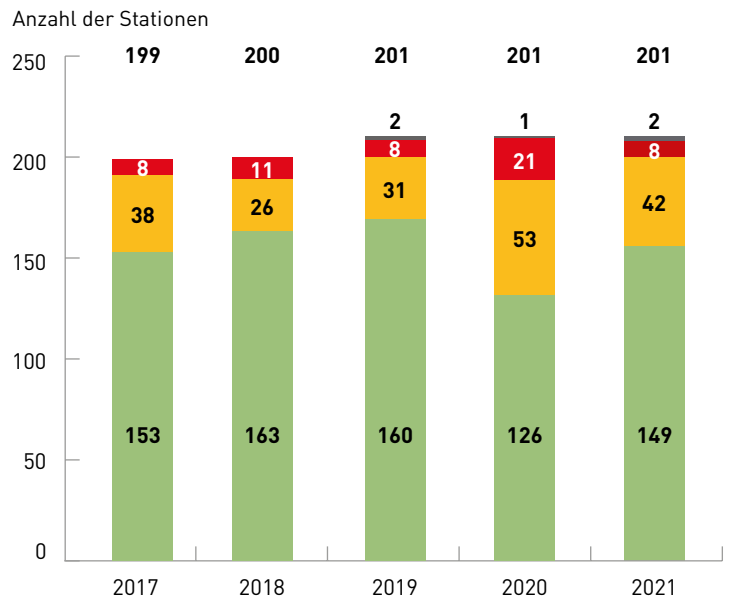
Die Gesamtbewertung beim NVR ist wie beim NWL strukturiert und hat dieselben Bewertungskategorien und identische Bewertungsstufen. Die Bewertungssystematik hat sich grundsätzlich gegenüber den Vorjahren nicht verändert. Neu ist lediglich, dass seit 2021 zwei Mal im Jahr eine Bewertung aller NVR-Stationen durchgeführt wird – die Gesamtbewertung wird nun aus zwei Erhebungen pro Jahr gebildet. Durch das Hochwasser im Sommer 2021 konnten bzw. können einige Stationen im NVR nicht mehr angefahren werden. Dementsprechend konnten insbesondere in der 2. Erhebungswelle nicht an allen Stationen Bewertungen stattfinden. In einzelnen Fällen hat dieser Umstand dazu geführt, dass keine Bewertung für 2021 vorliegt. Dies ist bei den Stationen Odendorf und Euskirchen-Kuchenheim der Fall.

Stationsqualität NVR 2021
[Anteil nach Bewertungsstufen]



■ akzeptabel ■ nicht akzeptabel
■ noch akzeptabel ■ ohne Bewertung (u. a. Umbau, Hochwasserschäden)

Entwicklung Stationsqualität NVR 2017–2021



- Ergebnisse haben sich im Vergleich zu 2020 verbessert
- Deutlich weniger Stationen im roten Bereich
- Deutliche Verbesserung beim Erscheinungsbild der Aufzüge und Fahrtreppen
- Verbesserungen auch beim Erscheinungsbild des Wetterschutzes (weiterhin Durchschnittswert auf einem niedrigen Niveau)
- Funktionalität der Dynamischen Schriftanzeiger (DSA) bei nahezu 100 %



- Graffiti, insbesondere im Zugangsbereich sowie auf vielen Ausstattungselementen; führt häufig zu Abwertungen
- Schlechteres Erscheinungsbild der Automaten
- Mangelnde Sauberkeit des Gleisbetts



Station Nörvenich-Binsfeld; ein zusätzliches Fahrtenpaar am Vormittag ermöglicht einen durchgehenden 2-Stunden-Takt an den Stationen der Linie RB 28.

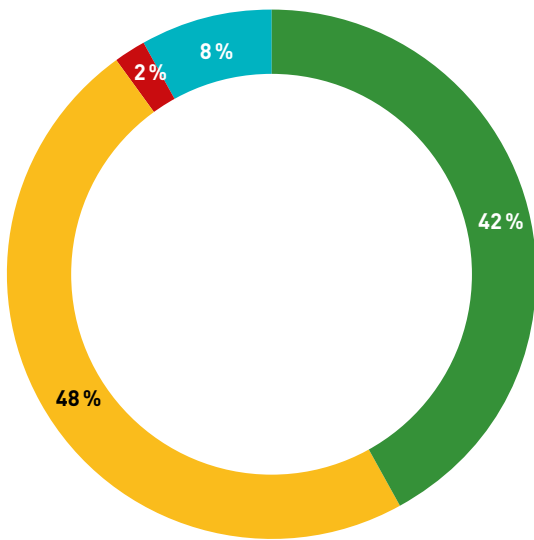


Weitere Informationen auf der Webseite des NVR unter: www.nvr.de

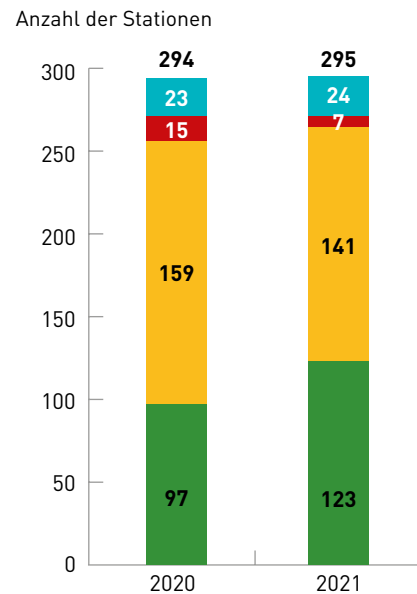
Stationsqualität im VRR

Die Stationsqualität wird beim VRR in den Kategorien „Aufenthaltsqualität“, „Fahrgastinformation“ und „Barrierefreiheit“ in einer Gesamtbewertung beurteilt. Die Stationsqualität ist unterteilt in vier Bewertungsstufen „ausgezeichnet“, „ordentlich“, „entwicklungsbedürftig“ und „nicht tolerierbar“. Das Bewertungssystem ist innerhalb des VRR nur mit dem letzten Jahr vergleichbar, da die neue Bewertungssystematik seit 2020 angewendet wird.

Stationsqualität VRR 2021
[Anteil nach Bewertungsstufen]



Entwicklung Stationsqualität VRR 2021



■ ausgezeichnet ■ entwicklungsbedürftig
■ ordentlich ■ nicht tolerierbar



- Anforderung des VRR an die Mindestausstattung an fast allen Stationen weiterhin erfüllt
- Insgesamt hat sich die Situation hinsichtlich der Barrierefreiheit leicht verbessert
- Mehr als die Hälfte der Stationen haben eine gute Barrierefreiheit
- Bei der Aufenthaltsqualität kann ein positiver Trend beobachtet werden



- Schlechte Aufenthaltsqualität bei über der Hälfte der Stationen
- Weiterhin Steigerungspotenzial bei der Barrierefreiheit: Erhöhung der Bahnsteige und Herstellung der Stufenfreiheit bleibt ein Ziel



Modernisierung der Station Haltern am See.



Weitere Informationen im Stationsbericht des VRR unter: www.vrr.de

IMPRESSUM

Herausgeber:

Kompetenzcenter ITF NRW
c/o Nahverkehr Westfalen-Lippe
Geschäftsstelle Bielefeld
Niederwall 49
33602 Bielefeld
Tel.: 0521 32 94 33 – 0
Fax: 0521 32 94 33 -16
E-Mail: info@kcitf-nrw.de
Internet: www.kcitf-nrw.de

Text und Redaktion:

Simon-Konstantin Breitkopf (KC ITF NRW)
Christian Westedt (KC ITF NRW)
Kai Schulte (KC ITF NRW)

Konzeption und Gestaltung:

Büro für Gestaltung
Christian Ring und Marijke Debatin

gedruckt auf 100% Recyclingpapier



UNTER MITWIRKUNG VON

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



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



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



Nahverkehr Rheinland
Glockengasse 37–39
50667 Köln
Internet: www.nvr.de



Nahverkehr Westfalen-Lippe
Hauptgeschäftsstelle
Friedrich-Ebert-Straße 19
59425 Unna
Internet: www.nwl-info.de



Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
Augustastr. 1
45879 Gelsenkirchen
Internet: www.vrr.de

