



Qualitätsbericht SPNV Nordrhein-Westfalen 2017

KURZFASSUNG

Der Qualitätsbericht SPNV NRW 2017 fasst die **Betriebs- und Infrastrukturqualität** in NRW im zurückliegenden Berichtsjahr zusammen. Ein landesweiter Vergleich der betrieblichen Qualitätskriterien aller Nahverkehrslinien erfolgt über die Darstellung der **Pünktlichkeits- und Zugausfallquoten** (vorhersehbar sowie nicht vorhersehbar). Für eine vertiefte Betrachtung ausgewählter RE-Linien werden die Pünktlichkeitsquoten an den passierten **Messpunkten** im jeweiligen Linienvverlauf herangezogen.

Baumaßnahmen im Streckennetz nehmen weiter zu und belasten die Betriebsqualität des Nahverkehrs nachhaltig. Der Ausblick auf die kommenden Jahre zeigt, dass insbesondere auf den bereits heute als **überlastet geltenden Hauptstrecken** zwischen Rhein und Ruhr leistungsfähige Ersatzkonzepte erforderlich sind, um die Auswirkungen für die Fahrgäste abzufangen. Ansätze mit Modellcharakter liefern u. a. die Erfahrungen rund um

den Bau des ESTW Wuppertal oder **Ideen zur Kundenbindung** während der zweijährigen Großbaustelle in Bielefeld. Darüber hinaus wird zu prüfen sein, in wie weit mögliche alternative Fahrwege infrastrukturell zu ertüchtigen sind, um deren Tragfähigkeit zu erhöhen.

Auf Basis der jährlichen Zustandsbewertung der **Verkehrsstationen** und der Analyse der Langsamfahrstellen im **Schienennetz** wird ein umfassender Blick auf die **Qualität der Infrastruktur** gegeben. Einen ersten landesweiten Überblick des **barrierefreien Zugangs zum Nahverkehr** zeigt, dass Verbesserungen in den kommenden Jahren zu erwarten sind. Der **Rhein-Ruhr-Express** trägt auf beiden Seiten – Fahrzeugeinsatz und Infrastrukturausbau – einen wesentlichen Anteil daran.

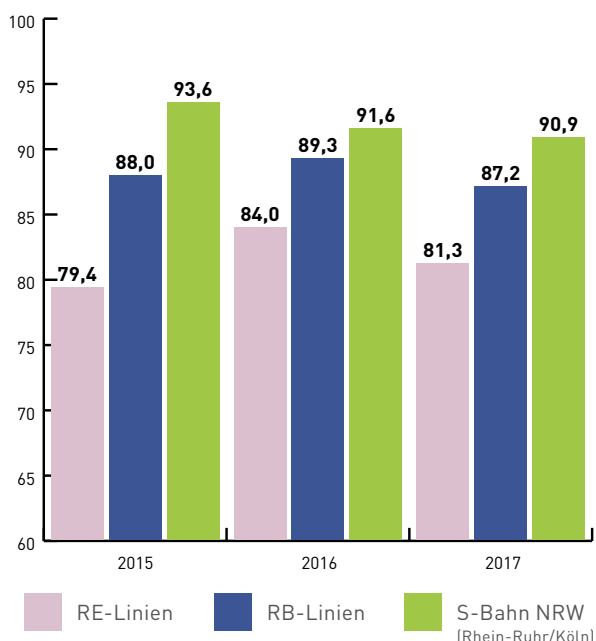
In dieser Kurzfassung des Qualitätsberichts NRW sind die wesentlichen Erkenntnisse aus dem Jahr 2017 zusammengetragen.

QUALITÄT NAHVERKEHR – PÜNKTLICHKEIT

Das Pünktlichkeitsniveau der Nahverkehrslinien in Nordrhein-Westfalen hat sich im Vergleich zum Vorjahr über alle Produktgruppen hinweg verschlechtert. Waren 2016 vor allem die Steigerung der Pünktlichkeitsquoten der Produktgruppen **RegionalExpress** und **Regionalbahn** hervorzuheben, weisen diese 2017 deutliche Rückgänge in der Pünktlichkeitsstatistik auf.

Die **S-Bahn NRW** bleibt im SPNV das Produkt mit der höchsten Pünktlichkeit, wenngleich diese weiterhin rückläufig ist und mit 90,9 % den niedrigsten Wert seit Beginn der Pünktlichkeitsanalysen durch das KC ITF NRW im Jahr 2011 aufweist. Die Pünktlichkeit der beiden Linien des **niedersächsischen S-Bahn-Systems** verbleibt bei allerdings nur zwei Messpunkten in NRW hingegen auf einem niedrigen Niveau mit einer Pünktlichkeitsquote von 72,5 %.

Durchschnittliche Pünktlichkeitsquoten* nach Produktgruppen



RE-Linien

Pünktlichste RE-Linie 2017 mit einer Quote von 99,1 % ist der von der **DB Regio AG** betriebene **RE 18**. Die drei pünktlichsten RE-Linien 2017 sind:

- **RE 18** (Herzogenrath – Heerlen): 99,1 %
(+ 0,6 Prozentpunkte gegenüber 2016)
- **RE 99** (Siegen – Frankfurt): 92,3 %
(+ 3,3 Prozentpunkte gegenüber 2016)
- **RE 70** (Bielefeld – Braunschweig): 91,8 %
(+ 0,8 Prozentpunkte gegenüber 2016)

Die langlaufenden und stark nachgefragten RE-Linien auf den Hauptstrecken zwischen Köln und Dortmund bleiben weiterhin besonders verspätungsanfällig und haben 2017 massiv an Pünktlichkeit eingebüßt:

- **RE 5** (Koblenz – Wesel): 52,8 %
(- 8,8 Prozentpunkte gegenüber 2016)
- **RE 1** (Aachen – Hamm): 60,0 %
(- 13,1 Prozentpunkte gegenüber 2016)
- **RE 6** (Minden – Köln/Bonn Flughafen): 67,8 %
(- 13,8 Prozentpunkte gegenüber 2016)
- **RE 11** (Düsseldorf – Paderborn/Kassel): 69,1 %
(- 12,9 Prozentpunkte gegenüber 2016)
- **RE 7** (Krefeld – Rheine): 70,8 %
(- 6,2 Prozentpunkte gegenüber 2016)
- **RE 4** (Aachen – Dortmund): 74,0 %
(- 5,3 Prozentpunkte gegenüber 2016)

Diese Linien zählen zu den unpünktlichsten Nahverkehrslinien landesweit. Sie verkehren auf hochfrequentierten Mischverkehrskorridoren, die überwiegend bereits heute von der DB Netz als **überlastete Schienenwege** ausgewiesen sind. Ihre Betriebsqualität ist aufgrund ihrer herausragenden Bedeutung als Rückgratlinien des Nahverkehrs nicht akzeptabel.

Im Vergleich zum Vorjahr haben sich die Pünktlichkeitsquoten des **RE 60** (Rheine – Braunschweig) um 7,0 Prozentpunkte und des **RE 9** (Aachen – Siegen) um 5,5 Prozentpunkte verbessert. Lediglich bei acht weiteren RE-Linien ist eine Steigerung der Pünktlichkeit gegenüber 2016 zu beobachten.

RB-Linien

Pünktlichste RB-Linie 2017 ist erneut die **RB 96** der **Hessischen Landesbahn**. Die drei höchsten Werte erreichen:

- **RB 96** (Betzdorf – Dillenburg): 99,1 %
(+ 0,5 Prozentpunkte gegenüber 2016)
- **RB 92** (Finnentrop – Olpe): 98,6 %
(+ 1,4 Prozentpunkte gegenüber 2016)
- **RB 36** (Duisburg-Ruhrort – Oberhausen): 97,7 %
(- 0,8 Prozentpunkte gegenüber 2016)

Eine geringe Pünktlichkeit zeigen 2017 vor allem die RB-Linien auf der linken Rheinstrecke, **RB 26** (77,1 %), **RB 30** (78,0 %) und **RB 48** (80,1 %). Eine Vielzahl an Baumaßnahmen – u. a. die Errichtung der neuen Station Bonn UN Campus und die Sanierung des Hallendachs in Bonn Hbf – haben den Betrieb auf diesem **überlasteten Schienenweg** zusätzlich stark belastet.

S-Bahn-Linien

Im S-Bahn-Verkehr wird zwischen den Linien in den Ballungsräumen Rhein-Ruhr und Köln sowie den beiden S-Bahn-Linien des niedersächsischen S-Bahn-Systems mit Ausläufern nach Nordrhein-Westfalen unterschieden.

Die pünktlichsten S-Bahn-Linien in NRW im Jahr 2017 sind:

- **S 4** (Dortmund-Lütgendortmund – Unna): 98,6 %
(+ 1,8 Prozentpunkte gegenüber 2016)
- **S 7** (Solingen – Wuppertal): 93,4 %
(- 2,0 Prozentpunkte gegenüber 2016)
- **S 28** (Kaarst – Mettmann): 92,3 %
(- 1,6 Prozentpunkte gegenüber 2016)

Durch den erneuten Rückgang der Pünktlichkeit der **S-Bahn NRW** weist 2017 die Hälfte der Linien eine Pünktlichkeitsquote unter 90 % auf. Starke Rückgänge zeigen insbesondere die **S 2** (- 4,3 Prozentpunkte), die **S 19** (- 4,0 Prozentpunkte), und die **S 9** (- 3,9 Prozentpunkte).

Vorhersehbar

Die anhaltend hohe **Bautätigkeit** hat auch 2017 zu umfangreichen Zugausfällen geführt. Stark betroffen sind weiterhin Verkehre in den **Knoten Köln** und **Düsseldorf** sowie auf der **linken Rheinstrecke** zwischen Köln und Bonn. **Vollsperrungen** über mehrere Wochen wie in Wuppertal oder zwischen Ottbergen und Göttingen erfordern dabei leistungsfähige und zwischen allen Beteiligten abgestimmte Ersatzkonzepte.

Auf folgende Linien sind 2016 besonders hohe vorhersehbare Ausfallquoten zu verzeichnen:

- **RB 85** (Ottbergen – Göttingen): 12,7 %
(+ 12,7 Prozentpunkte gegenüber 2016)
- **RB 76** (Minden – Rotenburg): 8,2 %
(- 4,0 Prozentpunkte gegenüber 2016)
- **RB 48** (Wuppertal – Bonn): 7,2 %
(+4,2 Prozentpunkte gegenüber 2016)

Nicht vorhersehbar

Die Quoten der nicht vorhersehbaren Zugausfälle haben sich 2017 moderat erhöht. Eine wesentliche Ursache ist weiterhin ein **kurzfristiger Mangel an Betriebspersonal**, welcher im Jahresverlauf mehrere Verkehrsunternehmen betraf.

Besonders betroffen von nicht vorhersehbaren Zugausfällen sind die folgende Linien:

- **RB 76** (Minden – Rotenburg): 6,8 %
(+ 3,0 Prozentpunkte gegenüber 2016)
- **S 68** (Wuppertal-Vohwinkel – Langenfeld): 5,3 %
(+ 0,2 Prozentpunkte gegenüber 2016)
- **RB 36** (Duisburg-Ruhrort – Oberhausen): 5,0 %
(- 2,2 Prozentpunkte gegenüber 2016)

Die Auswertungen der **Langsamfahrstellen** im Streckennetz zeigen, dass Bauarbeiten ganzjährig die Betriebsstabilität beeinträchtigen. Durch die Bündelung von Maßnahmen sind die betroffenen Abschnitte zunehmend länger, auch eine Konzentration an einzelnen Korridoren wie der linken Rheinstraße ist zu beobachten. Ein Großteil der **Geschwindigkeitseinschränkungen** konnte nach Abschluss der Baumaßnahmen aufgehoben werden. Vor allem an Bahnübergängen ohne ausreichende technische Sicherung sind jedoch zunehmend dauerhafte Langsamfahrstellen festzustellen, deren Beseitigung häufig viele Jahre in Anspruch nimmt.

Die jährlich durch die Aufgabenträger erhobene Qualität der Verkehrsstationen in NRW zeigt 2017 eine deutliche Verbesserung. Von den 771 geprüften Stationen (Kriterien: Funktion, Sauberkeit, Graffiti) konnte rd. 500 Stationen ein **akzeptables** Erscheinungsbild bescheinigt werden. Stationen mit einem **noch akzeptablen** Erscheinungsbild (rd. 180) und einem **nicht akzeptablen** Erscheinungsbild (rd. 77) sind entsprechend rückläufig. Für diese Stationen bleiben die Prüfungen der Aufgabenträger von besonderer Bedeutung, um die Infrastrukturbetreiber zu einer schnellen und konsequenten Behebung dokumentierter Mängel zu verpflichten. Keine Bewertung liegt für rd. 2 % der Stationen vor, da diese sich im umfangreichen Umbau befinden.

Verbesserungen der Qualität und der Barrierefreiheit werden vor allem die **landesweiten Bauprogramme** und die in den kommenden Jahren sukzessiv eingesetzten neuen Fahrzeuge mit sich bringen. Ein erster landesweiter Überblick zum Zusammenspiel der Stationsinfrastruktur und Nahverkehrszüge für einen niveaugleichen Einstieg liegt nun vor (s. S. 54/55 im Qualitätsbericht). Der RRX wird bis vsl. 2025 einen wesentlichen Betrag der **Barrierefreiheit** leisten, indem Stationsausbauten und eingesetzte Fahrzeuge auf wichtigen RE-Linien konsequent aufeinander abgestimmt zum Einsatz kommen werden.

Die Analyse der Jahrespünktlichkeiten und Zugausfallstatistik zeigt für das Jahr 2017 sehr deutlich auf, dass das Streckennetz vor allem an den **Hauptstrecken und großen Eisenbahnknoten in NRW überlastet** ist und Verspätungsübertragungen im System nicht verhindert werden können.

Auch die zunehmende Anzahl an **Baustellen** im Streckennetz beeinträchtigt den Nahverkehr erheblich in seiner Zuverlässigkeit. Angesichts der weiterhin überwiegend **steigenden Nachfrage** im Nahverkehr sind die Infrastrukturbetreiber, die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Aufgabenträger dazu angehalten, die Einschränkungen für die Fahrgäste so gering wie möglich zu halten. Hierzu zählen neben einer **maßvollen Reduzierung der Streckenkapazitäten** auch die gemeinsame Entwicklung von Ersatzkonzepten und die zielgerichtete und frühzeitige Kommunikation der Einschränkungen an die Kunden.

Zur Steigerung der Betriebsqualität im täglichen Betrieb wie auch bei Großbaustellen muss daher die **Ertüchtigung der Bestandsinfrastruktur** erfolgen. Vor allem auf den hochausgelasteten Korridoren sind **leistungsfähige alternative Fahrwege** erforderlich, um eine flexible Betriebsführung sicherstellen zu können.

Weiterhin sind neben dem Ausbau der vorhandenen Infrastruktur auch **betriebliche Maßnahmen** erforderlich. Um Anfangsverspätungen zu vermeiden ist zum Beispiel eine **verlässliche Bereitstellung** der Fahrzeuge durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen zwingend erforderlich. Verspätungsübertragungen, insbesondere an stark frequentierten Strecken, sind durch klare **Dispositionsvereinbarungen** zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen vermeidbar, werden in NRW in der Praxis jedoch bislang noch nicht konsequent umgesetzt. Neben den betroffenen Unternehmen ist auch der Fahrwegbetreiber dazu aufgerufen, entsprechende **Regelungen für Verspätungsszenarien** unter ausdrücklicher Beteiligung des Fernverkehrs zu vereinbaren.

Herausgeber

Kompetenzcenter ITF NRW
c/o Nahverkehr Westfalen-Lippe
Geschäftsstelle Bielefeld
Jahnplatz 5, 33602 Bielefeld

Telefon: 0521 32 94 33-0
Fax: 0521 32 94 33-16
E-Mail: info@kcityf-nrw.de
Internet: www.kcityf-nrw.de

Verantwortlich für den Inhalt

Kompetenzcenter ITF NRW
Tobias Schultz, Kai Schulte