



QUALITÄTSBERICHT SPNV NORDRHEIN-WESTFALEN 2019 | KURZFASSUNG

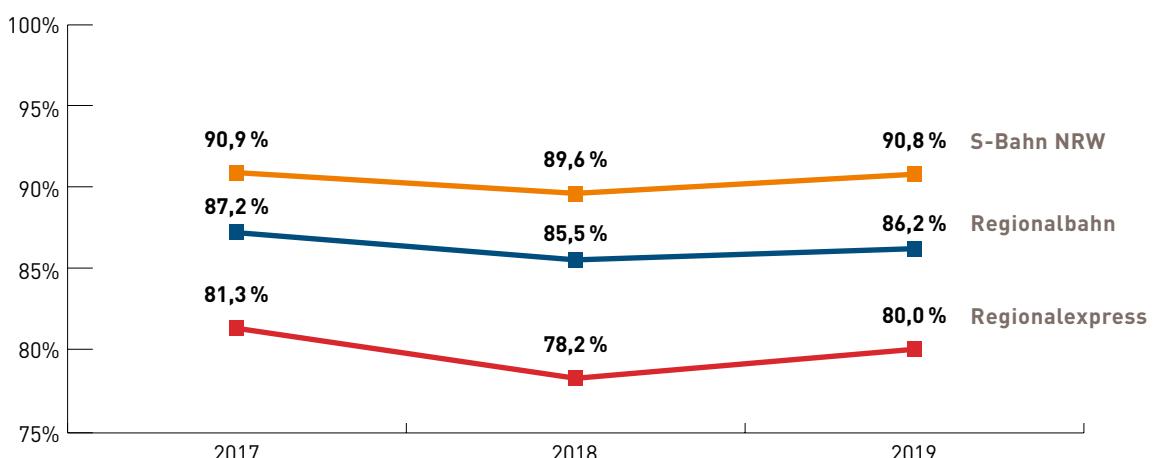
Das KC ITF NRW hat auch für das Jahr 2019 den Qualitätsbericht SPNV Nordrhein-Westfalen erstellt. Diese Kurzfassung beinhaltet dabei eine übersichtliche Darstellung ausgewählter Ergebnisse im Hinblick auf Pünktlichkeits- und Zugausfallquoten aller Produktgruppen (RE, RB und S-Bahn). Seitens der Infrastrukturbetrachtung wird zusätzlich eine Kurzanalyse des Netz-zustands sowie der Stationsqualität abgebildet. Im Fokus steht dabei stets eine landesweite und gesamtheitliche Übersicht an Informationen über Aufgabenträgergrenzen hinweg.

Auch der Qualitätsbericht 2019 bietet als Besonderheit wieder zusätzliche Informationen über die klassischen Qualitätskennzahlen hinaus.

So werden neben erzielten Qualitätsverbesserungen im RRX-Vorlaufbetrieb auch Projekte des Infrastrukturprogramms Robustes Netz NRW vorgestellt. Das Landesprogramm Fokus Bahn informiert über Initiativen zur Stärkung des SPNV in NRW, es werden die Abläufe in der Entwicklung und Abstimmung der Baustellenplanung der DB Netz AG aufgezeigt und die Schlichtungsstelle Nahverkehr erläutert Fallbeispiele bei Beschwerdeeingängen über die Leistung im SPNV. Darüber hinaus werden erste Untersuchungen von ursachengerechten Ausfallanalysen beleuchtet und Handlungsempfehlungen für einen leistungsfähigen und zukunfts-gerechten Verkehrsträger Schiene entwickelt.

Durchschnittliche Pünktlichkeitsquote nach Produktgruppe

Berechnungsgrundlage: Verspätungen ab 3:59 Minuten



PÜNTLICHKEIT

Im landesweiten Qualitätsbericht gelten Fahrten ab einer einheitlichen Toleranzgrenze von 3:59 Minuten als verspätet. Die Analysen des Jahres 2019 zeigten dabei die Umkehr des zuletzt negativen Trends auf. Nachdem in den drei Jahren zuvor die Pünktlichkeitsquoten stetig sanken, gibt es 2019 eine leichte Erholung in allen Produktgruppen.

Noch immer zeigen insbesondere die langlaufenden RE-Linien, die durch stark belastete Knotenbahnhöfe und überlastete Schienenwege verkehren, hohe Pünktlichkeitsdefizite auf. Trotz der verbesserten Pünktlichkeitsquote gibt es hier noch weiteres Verbesserungspotenzial. RB-Linien und S-Bahnen hingegen können teilweise von separierten Gleisinfrastrukturen profitieren und weisen höhere Pünktlichkeitswerte auf. Bei den nordrhein-westfälischen S-Bahnen erreichen über 90 % das Fahrtziel pünktlich.

PÜNTLICHKEIT | RE

RE-Linien mit hohen Pünktlichkeitsquoten sind in allen Regionen NRWs aufzufinden. Dabei verkehren sie nicht mehr ausschließlich abseits der großen Bahnknoten, sondern fahren auch Düsseldorf oder Köln an.

Die fünf pünktlichsten Linien sind:

- RE 3: Düsseldorf–Hamm: **90,7%**
(betrieben durch die eurobahn)
- RE 78: Bielefeld–Nienburg: **90,2%**
(betrieben durch die eurobahn)
- RE 70: Bielefeld–Braunschweig: **90,0%**
(betrieben durch die WestfalenBahn)
- RE 99: Siegen–Frankfurt: **89,1%**
(betrieben durch die HLB)
- RE 8: Mönchengladbach–Koblenz: **85,8%**
(betrieben durch DB Regio)

RE-Linien mit niedrigen Pünktlichkeitsquoten haben gemeinsam, dass sie auf Streckenabschnitten mit sehr hoher Fahrgastnachfrage verkehren. Die dadurch hervorgerufene Taktdichte und Infrastrukturauslastung bedingt den Verspätungsaufbau und die -übertragung.

Die fünf unpünktlichsten Linien sind:

- RE 5: Wesel–Koblenz: **60,4%**
(bis 9. Juni, betrieben durch DB Regio)
- RE 5 (RRX): Wesel–Koblenz: **66,5%**
(ab 9. Juni, betrieben durch National Express)
- RE 1: Aachen–Hamm: **70,0%**
(betrieben durch DB Regio)

- RE 4: Aachen–Dortmund: **72,6%**
(betrieben durch DB Regio)
- RE 7: Krefeld–Rheine: **73,6%**
(betrieben durch National Express)

18 der insgesamt 27 untersuchten RE-Linien konnten eine im Vergleich zum Vorjahr gestiegene Pünktlichkeit aufweisen. Während der höchste Pünktlichkeitsverlust bei dem RE 82 mit 8,9 Prozentpunkten vorliegt, erreichte der RE 11 – auch bedingt durch die neuen RRX-Fahrzeuge – eine Steigerungsrate von fast 20 %.

PÜNTLICHKEIT | RB

Das dritte Jahr in Folge weist die RB 96 die höchste Pünktlichkeitsquote aller RB-Linien auf. Die pünktlichsten RB-Linien verkehren abseits der überlasteten Schienenwege, teils als sogenannter Inselbetrieb ohne Beeinflussung anderer Fern- und Nahverkehrslinien.

Die drei pünktlichsten Linien sind:

- RB 96: Betzdorf–Dillenburg: **99,4%**
(betrieben durch die HLB)
- RB 21: Heimbach–Linnich: **99,1%**
(betrieben durch die Rurtalbahn)
- RB 95: Siegen–Dillenburg: **96,7%**
(betrieben durch die HLB)

Veraltete Infrastruktur in Kombination mit langen eingleisigen Streckenabschnitten, Baustellen und mangelnder Trassenkapazität beeinflussen die Betriebsqualität vieler RB-Linien negativ. Besonders häufig verspätet sind die folgenden drei Linien:

- RB 69: Münster–Bielefeld: **64,8%**
(betrieben durch die eurobahn)
- RB 71: Bielefeld–Rahden: **69,3%**
(betrieben durch die eurobahn)
- RB 26: Köln–Mainz: **70,5%**
(betrieben durch trans regio)

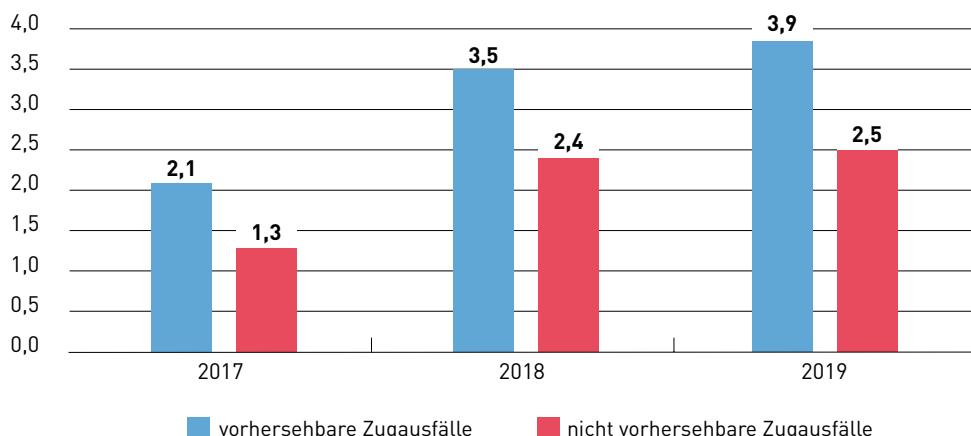
PÜNTLICHKEIT | S-BAHN

Die S-Bahnen in Köln und Rhein-Ruhr weisen beständig eine höhere Pünktlichkeitsquote als RE- und RB-Linien auf. Bedingt durch eine in weiten Teilen eigenständige Infrastruktur sind sie von Störungen im Gesamtsystem seltener betroffen.

Die pünktlichsten Linien sind:

- S 4: Do-Lütgendortmund–Unna: **99,7%**
(betrieben durch DB Regio)
- S 3: Oberhausen–Hattingen: **96,2%**
(betrieben durch DB Regio)
- S 28: Kaarst–Mettmann: **93,4%**
(betrieben durch die Regiobahn)

Ausgefallene Zkm in Mio. (Angebot in NRW 2019 insgesamt: ca. 111 Mio. Zkm)



Die unpünktlichsten nordrhein-westfälischen S-Bahnen sind:

- S 19: Au (Sieg)-Düren: **86,6 %**
(betrieben durch DB Regio)
- S 68: Langenfeld-W-Vohwinkel: **87,0 %**
(betrieben durch DB Regio)
- S 11: Bergisch Gladbach-D-Flughafen: **87,5 %**
(betrieben durch DB Regio)

Sperrzustände inkl. 3-tägiger Komplettsperrung des Bielefelder Hauptbahnhofs und Erneuerung einer Eisenbahnüberführung in Lage führte dies besonders bei dem RE 82 (61,3 %), RE 78 (19,3 %) und bei der RB 73 (52,9 %) zu Ausfällen. Vorhersehbare Ausfälle werden durch abgestimmte Schienenersatzkonzepte kompensiert und den Fahrgästen rechtzeitig kommuniziert – eine Sicherstellung des Mobilitätsangebots ist dadurch gewährleistet.

ZUGAUSFÄLLE

Etwa 6,4 Mio. Zkm sind im Jahr 2019 in NRW ausgefallen. Bei einem gesamten Zkm-Volumen von rund 111 Mio. entspricht dies knapp 5,8 %. Besonders vorhersehbare Ausfälle steigen weiter an und erreichen im Jahr 2019 einen neuen Höchstwert, doch die hohen Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen werden mittelfristig einen verbesserten Infrastrukturzustand erzeugen. Die unvorhersehbaren Ausfälle verharren ähnlich wie im Vorjahr bei 2,5 Mio. Zkm.

ZUGAUSFÄLLE | VORHERSEHBAR

Besonders die großen Modernisierungsmaßnahmen mit teils wochenlangen Totalsperrungen verursachen weiterhin steigende Zugausfallquoten bei vorhersehbaren Ausfällen. Im Jahr 2019 ist dabei insbesondere die Streckensanierung im Bereich Essen-Duisburg-D-Flughafen zu nennen, welche die gesamten Sommerferien 2019 (insgesamt sechs Wochen) zu einer Sperrung der Gleise führte. Davon waren insbesondere die langlaufenden RE-Linien RE 1 (Ausfallquote von 3,6 %), RE 2 (7,1 %), RE 6 (5,0 %) und RE 42 (5,6 %) betroffen. Aber auch die S-Bahn-Linien S 1 (5,5 %) und S 3 (7,5 %) konnten nicht mehr wie gewohnt verkehren. Die zweite prägende Baumaßnahme ist die Erneuerung von drei Brücken an der Hauptstrecke NRW-Berlin in Bielefeld. Durch mehrmonatige

ZUGAUSFÄLLE | NICHT VORHERSEHBAR

Nicht vorhersehbare Zugausfälle werden nur in seltensten Fällen direkt kompensiert; für Fahrgäste entstehen häufig Unannehmlichkeiten wie verzögerte Weiterfahrten und überfüllte Züge. Häufige Gründe sind der Personalmangel an Lokführern und -fahrerinnen; dadurch kam es zum Beispiel bei der RB 36 (Ausfallquote von 59,4 %) und RB 44 (30,2 %) vermehrt zu Ausfällen. Störungen an den Fahrzeugen führen besonders im Sauerland-Netz zu unvorhersehbaren Ausfällen; bei der RB 54 fielen 3,4 % der bestellten Verkehrsleistung aus, bei der RB 43 3,0 %.

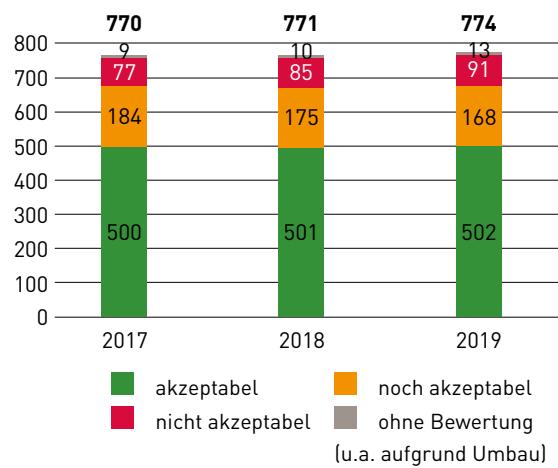
QUALITÄT INFRASTRUKTUR | NETZZUSTAND

Die Analyse des Netzzustandes anhand von Langsamfahrstellen zeigt eindeutig auf, dass sowohl Bautätigkeiten als auch Mängel an der Infrastruktur den Nahverkehr einschränken. 2019 wurde das hohe Niveau an La-Stellen aus dem Vorjahr fortgeführt. Im Durchschnitt verursachen pro Monat rd. 81 La-Stellen auf einer Länge von ca. 125 km eine durchschnittliche Reduzierung der örtlich zulässigen Geschwindigkeit um etwa 45 km/h. 2019 ist eine starke Beeinträchtigung aufgrund infrastruktureller Mängel festzustellen; auch die Zunahme baustellenbedingter Einschränkungen hält an.

QUALITÄT INFRASTRUKTUR | VERKEHRSSTATIONEN

Das hohe Niveau der Stationsqualität aus den Vorjahren konnte nicht vollumfänglich bestätigt werden und ist leicht rückläufig. Dabei ist die Anzahl der Stationen in der höchsten Bewertungskategorie mit etwa zwei Dritteln konstant, wohingegen erneut mehr Stationen ein nicht akzeptables Erscheinungsbild durch die Aufgabenträger attestiert wurde. Die drei Bewertungskriterien Graffiti, Sauberkeit und Funktionalität fallen regional unterschiedlich aus, der Umgang mit nicht mehr genutzten Anlagen ist weiterhin ungeklärt.

Entwicklung Stationsqualität NRW



Im vergangenen Jahr konnten mit den Stationen An den Aspen im Norden Jülichs, Münster-Mecklenbeck und Emmerich-Elten drei neue Stationen in Betrieb genommen werden.

RRX-VORLAUFBETRIEB

Durch den Start des RRX-Vorlaufbetriebs auf den Linien RE 11 (RRX) und RE 5 (RRX) konnte die Betriebsqualität sowohl hinsichtlich der Pünktlichkeit als auch der nicht vorhersehbaren Ausfälle deutlich gesteigert werden. So stieg die Pünktlichkeit beim RE 11 (RRX) im Vergleich zum Vorjahr um fast 20 %, beim RE 5 (RRX) um 10 %. Die unvorhersehbaren Ausfälle reduzierten sich beim RE 11 (RRX) um annähernd zwei Drittel, beim RE 5 (RRX)

um fast die Hälfte. Gründe hierfür sind die neuen Fahrzeuge inkl. vorgehaltener Betriebsreserven und des neuen Instandhaltungskonzepts sowie die unternehmensübergreifende Zusammenarbeit in der Betriebszentrale der DB Netz. Durch den gestaffelten Beginn weiterer RRX-Vorlauflinien wird eine weitere Verbesserung der Betriebsqualität erwartet.

ZUKÜNTIGE ENTWICKLUNGEN

Die 2019 zum ersten Mal seit drei Jahren wieder gestiegenen landesweiten Qualitätskennzahlen stellen eine erfreuliche Momentaufnahme dar. Dennoch ist die Betriebsqualität in vielen Belangen noch weiter ausbaufähig, weshalb die intensivierte Zusammenarbeit aller Akteure (Verkehrsministerium, Aufgabenträger, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber) zu begrüßen ist. Die Landesinitiative Fokus Bahn eignet sich dabei als ein sehr gutes Beispiel: So werden unter Anstrengung aller Beteiligten Menschen dafür begeistert, eine berufliche Perspektive im SPNV zu beginnen. Durch die gewonnenen Fachkräfte profitieren letztendlich auch die Fahrgäste in Form stabiler Fahrpläne. Als weiteres Beispiel eignet sich die Entwicklung des Robusten Netz NRW. Hier werden gezielt Infrastrukturprojekte geplant, die auch bei zukünftigen Baumaßnahmen die Flexibilität im Betrieb erhöhen und ein robustes Angebot im Nahverkehr ermöglichen. Im Qualitätsmonitoring wird derweil ein Konzept erarbeitet, welches die standardisierte Auswertung der Betriebsqualität vereinfacht und der Öffentlichkeit rasch landesweite aktuelle Daten bereitstellen kann. Darüber hinaus soll bei der Betrachtung der nicht vorhersehbaren Ausfälle zukünftig ermöglicht werden, zielgenau nach Störungsursachen zu unterscheiden.

Mit all diesen Initiativen und Entwicklungen soll ein stabiler und zukunftsfähiger Nahverkehr in NRW gewährleistet werden. Durch Fortführung des positiven Trends kann dem Verkehrsträger Schiene auch weiterhin eine entscheidende Rolle bei der Verkehrswende im bevölkerungsreichsten Bundesland Deutschlands zuteilwerden.

Stand: Juni 2020

Herausgeber:
Kompetenzzentrum ITF NRW
c/o Nahverkehr Westfalen Lippe
Geschäftsstelle Bielefeld

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

Verantwortlich für den Inhalt
Kompetenzzentrum ITF NRW
Simon-Konstantin Breitkopf,
Kai Schulte

Gestaltungskonzept
und Satztechnik
Büro für Gestaltung
Christian Ring, Marijke Debatin