



QUALITÄTSBERICHT SPNV NORDRHEIN- WESTFALEN 2022





Liebe Leserinnen und Leser,

mit seinen umfangreichen Analysen und Hintergrundinformationen ist der jährliche Qualitätsbericht SPNV Nordrhein-Westfalen ein Gradmesser für die gesamte Branche. Der Bericht 2022 belegt, dass wir weiterhin intensiv an den Herausforderungen und Angeboten im Schienenpersonennahverkehr arbeiten müssen, um mehr Menschen für das Bahnfahren zu gewinnen.

Das Deutschlandticket ist hierbei ein Meilenstein. Wir denken Mobilität neu und schaffen ein attraktives Angebot, das den Umstieg auf die Bahn erleichtert. Es ist der richtige Anreiz für klimafreundliche Mobilität. In Rekordzeit haben Bund und Länder ein Reformprojekt umgesetzt, was vorher kaum jemand für möglich hielt: ein Ticket und einen Preis für ein Tarifgebiet.

Einen ähnlichen Paradigmenwechsel gab es im SPNV auch vor 25 Jahren als der Integrale Taktfahrplan eingeführt wurde. 1998 gab es erstmals flächendeckend einen landesweiten Taktfahrplan (ITF). Mit der Einführung des ITF kam es zu erheblichen Leistungsausweitungen durch mehr Linien, neue Linienführungen, neue Verknüpfungen und der Wiedereinführung des Wochenendverkehrs flächendeckend auch auf Nebenstrecken. Seit seiner Einführung ist der ITF eine Erfolgsgeschichte. Der kontinuierliche Ausbau der Netze für den Regionalexpress gehören genauso zu den Erfolgen wie der Start für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) zwischen Dortmund und Köln, eines der größten Infrastrukturprojekte in Nordrhein-Westfalen.

Die Erfahrungen der Vergangenheit und von heute belegen, dass wir ein attraktives Angebot im SPNV schaffen können. Wir dürfen aber in unseren Bemühungen nicht nachlassen und müssen Chancen nutzen. Das betrifft zum einen die Sanierung, Modernisierung und den Ausbau der Infrastruktur, zum anderen die fehlenden Mitarbeiter, die den Betrieb am Laufen halten. Ohne Personal und intakte Infrastruktur bringen auch das beste Ticket und der beste Fahrplan den SPNV nicht an das gewünschte Ziel.

Das Ministerium, die Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in Nordrhein-Westfalen arbeiten intensiv gemeinsam an den Herausforderungen. Im Landesprogramm Fokus Bahn, wo Aufgabenträger und EVU sich zusammengeschlossen haben, arbeitet die Branche gemeinsam und unternehmensübergreifend an Konzepten zur Mitarbeitergewinnung. Das landesweite Kompetenz-

center Integraler Taktfahrplan hat gemeinsam mit den Aufgabenträgern einen 5-Jahresplan für Angebotsverbesserungen erstellt. Hierzu gehört die Reaktivierung von Strecken oder auch die Inbetriebnahme neuer Stationen, die Kommunen, die bisher keinen Bahnanschluss haben, wieder an das Schienennetz anschließen. Und in der Eifel wird der Wiederaufbau nach dem verheerenden Unwetter für den Ausbau der Eifelstrecke genutzt.

Das sind alles Aktivitäten, die positiv und zuversichtlich stimmen. Sie können aber auch nicht über die unterschiedlichen Herausforderungen hinwegtäuschen. Neben Infrastruktur und Personal kämpft die Branche wie alle anderen Wirtschaftszweige mit steigenden Energiekosten. Der Unterschied zu anderen Branchen: Der SPNV ist systemrelevant und übernimmt Aufgaben der öffentlichen Daseinsvorsorge. Hier steht das Land zu seiner Verantwortung und stellt in diesem Jahr nochmal 200 Millionen Euro zur Verfügung, um die Folgen der Energiekrise abzufedern. 1,8 Milliarden haben Bund und Land bereits von 2020 bis 2022 zur Verfügung gestellt.

Jeder Euro und jede Stunde, die wir in den SPNV investieren, ist daher gut angelegt. Es gibt kein umweltfreundlicheres Verkehrsmittel, das viele Menschen über weite Distanzen so sicher befördert wie die Bahn. Deswegen arbeiten wir weiter an einem guten Angebot im SPNV für mehr Pünktlichkeit und Verlässlichkeit.

Abschließend danke ich allen an der Erstellung des Qualitätsberichts SPNV Nordrhein-Westfalen beteiligten Kolleginnen und Kollegen des Kompetenzzentrums Integraler Taktfahrplan (KCITF NRW) für ihren Einsatz und ihr Engagement. Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, wünsche ich nun eine interessante Lesereise durch den SPNV in 2022 und lassen Sie uns gemeinsam an der klimafreundlichen Mobilität der Zukunft arbeiten – es lohnt sich!

Oliver Krischer
Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Kurzfassung

Die Darstellung und Erläuterung der SPNV-Qualität in Nordrhein-Westfalen ist weiterhin das Ziel des landesweiten Qualitätsberichts. Bekannte Kennzahlen der Qualität werden stetig fortgeschrieben und verglichen. Wesentliche Kernelemente sind die Betriebsqualität wie auch die Infrastrukturqualität. Ferner werden wie in jedem Jahr auch Sonderthemen vorgestellt, welche für den SPNV in NRW von besonderer Relevanz sind.

➔ Nahverkehr Nordrhein-Westfalen (ab Seite 8)

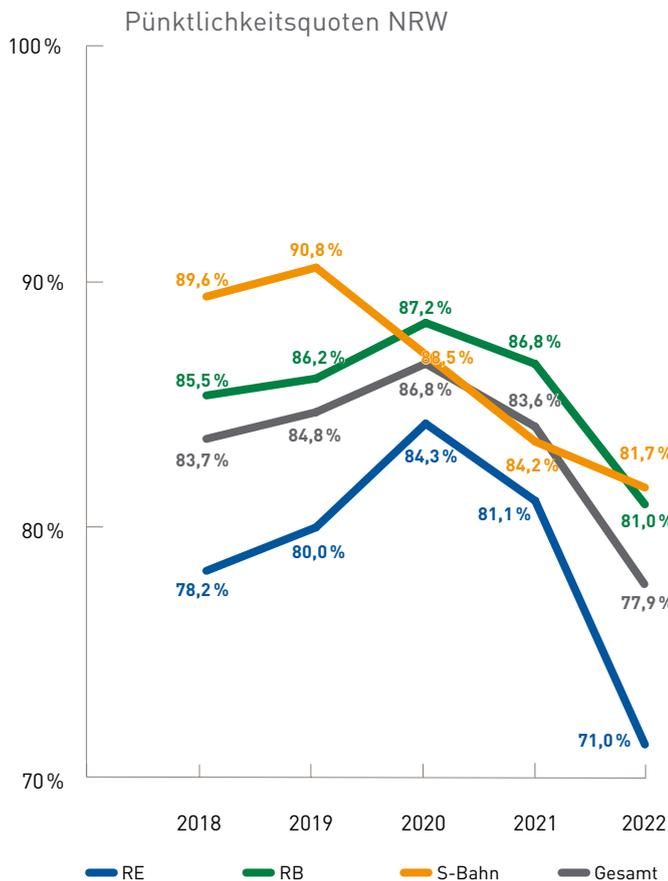
- Im Jahr 2022 wurden in NRW ca. 116,2 Mio. Zkm angeboten (+0,1 Mio. ggü. 2021).
- Auch wenn das Angebot zum neunten Mal in Folge ausgebaut wurde, fiel die Steigerung aufgrund steigender finanzieller Belastungen geringer aus als in den Vorjahren.
- Punktuelle Ausweitungen erfolgten vor allem in den Tagesrandlagen, an Wochenenden und bei der Schließung von Taktlücken.

➔ Betriebsqualität im SPNV (ab Seite 18)

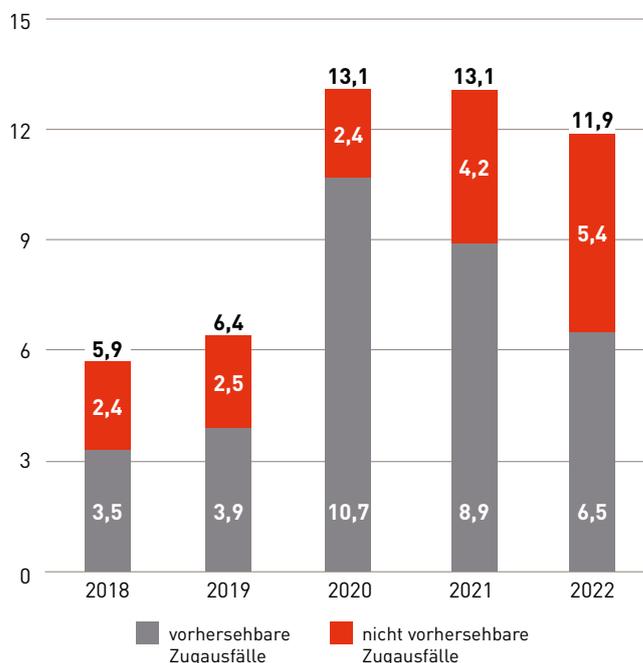
- Das durchschnittliche Pünktlichkeitsniveau (als verspätet gilt ein Zug ab 3:59 Minuten) der SPNV-Linien in NRW ging weiter zurück.
- Besonders bei den Regionalexpress-Linien kam es zu einem starken Rückgang der Pünktlichkeitsquote auf 71%.
- Die besonders hoch ausgelastete Infrastruktur sowie zahlreiche Bautätigkeiten begünstigen weiterhin die negative Pünktlichkeitsentwicklung.
- Die vorhersehbaren Ausfälle (sind dem Fahrgast rechtzeitig kommuniziert worden und werden durch Ersatzkonzepte kompensiert) konnten, unter anderem aufgrund erster Wiederinbetriebnahmen der während der Flutkatastrophe 2021 zerstörten Strecken, reduziert werden.
- Nicht vorhersehbare Ausfälle (treten kurzfristig auf und sind i. d. R. nur unzureichend durch Ersatzkonzepte zu kompensieren) erreichten 2022 ein neues Rekordhoch. Insbesondere der Fachkräftemangel (sowohl bei den Verkehrsunternehmen als auch den Infrastrukturunternehmen) verstärkt diesen Trend.
- Weitere Einflussgrößen hinsichtlich der Qualitätsdefizite im Jahr 2022 waren das 9-Euro-Ticket sowie die coronabedingten Krankenstände bei den Eisenbahnunternehmen und Stellwerken.



Weitere Informationen zur SPNV-Betriebsqualität quartalsweise auch im Internet: <https://infoportal.mobil.nrw/information-service/spnv-qualitaet-faktenblatt.html>



Ausgefallene Zugkilometer in Mio. (Angebot in NRW 2022 insgesamt: ca. 116 Mio. Zkm)

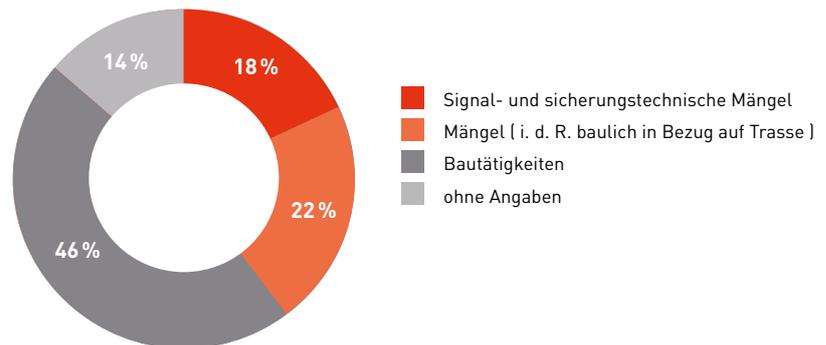




Netzzustand (ab Seite 33)

- Im Rahmen der Bewertung des Netzzustandes wird die Auswertung und Differenzierung der Langsamfahrstellen (La-Stellen) vorgenommen.
- Die Anzahl an La-Stellen hat sich 2022 gegenüber dem Vorjahr erhöht.
- Fast die Hälfte der La-Stellen sind auf Bautätigkeiten zurückzuführen.
- Um einen reibungslosen Betriebsablauf zu gewährleisten, sollten La-Stellen grundsätzlich schnellstmöglich vom Infrastrukturbetreiber beseitigt werden.

Anteil der ganzjährig bestehenden Dauer-Langsamfahrstellen NRW 2022 nach Ursachen (Anzahl der La-Stellen im Durchschnitt pro Monat: 79 = 100%)



Hochleistungskorridore (ab Seite 37)

- Die Steigerung der Verfügbarkeit und Qualität von Bahnanlagen soll in den kommenden Jahren gemäß der Planungen von Bund und DB Netz durch die Bündelung verschiedener Sanierungsmaßnahmen auf sogenannten Hochleistungskorridoren erreicht werden.
- Ziele dieser Generalsanierung sind die Erhöhung der Zuverlässigkeit (gute Infrastrukturanlagenzustände), die Erhöhung der Leistungsfähigkeit (Kapazitätserhöhung), ein positives Kundenerlebnis (Barrierefreiheit an Stationen) sowie eine bessere Planbarkeit (längerer baufreier Zeitraum nach Sanierung).



Wiederaufbau in der Eifel (ab Seite 38)

- Bei der Eifel- und Voreifelbahn wird derzeit nach den Hochwasserschäden im Juli 2021 der Wiederaufbau der Eisenbahninfrastruktur vorangetrieben; dies ermöglicht zukünftig eine Angebotserweiterung auf den jeweiligen Strecken im Bereich Köln/Euskirchen und Bonn/Kall.



Jubiläum & Ausblick (ab Seite 46)

- Den Integralen Taktfahrplan gibt es in NRW seit nun 25 Jahren; diese Erfolgsgeschichte wird in Zukunft auch durch die Zielnetzkonzeptionen 2032/2040 fortgeführt. Angebotserweiterung und Infrastrukturausbau werden dadurch als Gesamtheit betrachtet und weiterentwickelt.
- Das Sonderthema „5-Jahres-Vorschau“ gibt einen Ausblick auf anstehende Veränderungen des SPNV. Dabei wird deutlich, dass das Bahnland NRW so manche vielversprechende Verbesserung und Neuerung zu bieten hat.
- Im Rahmen des landesweiten Programms Fokus Bahn NRW werden Strategien zur Rekrutierung von Fachpersonal entwickelt; damit wird dem verstärkt auftretenden Personalmangel in der Bahnbranche entgegengewirkt.

Inhaltsverzeichnis

8	NAHVERKEHR NORDRHEIN-WESTFALEN	9 Organisation 12 Betriebsaufnahmen 14 Wettbewerbsnetze
18	BETRIEBSQUALITÄT	19 Definitionen und Berechnung 20 Pünktlichkeit 22 Zuverlässigkeit und Ausfälle 24 Betriebskennzahlen 26 Handlungsansätze 28 Kundenzufriedenheit im SPNV 30 Kundenbeschwerden und Schlichtungen im SPNV
32	INFRASTRUKTURQUALITÄT	33 Netzzustand 37 Hochleistungskorridore 38 Wiederaufbau in der Eifel 39 Großbaustellen – Rückschau 2022 40 Baustellenkommunikation und -management bleiben eine Daueraufgabe 41 Stationsqualität
46	JUBILÄUM & AUSBLICK	47 25 Jahre Integraler Taktfahrplan (ITF) in NRW 49 5-Jahres-Vorschau 52 Starke Maßnahmen gegen den Fachkräftemangel im SPNV

NAHVERKEHR NORDRHEIN- WESTFALEN

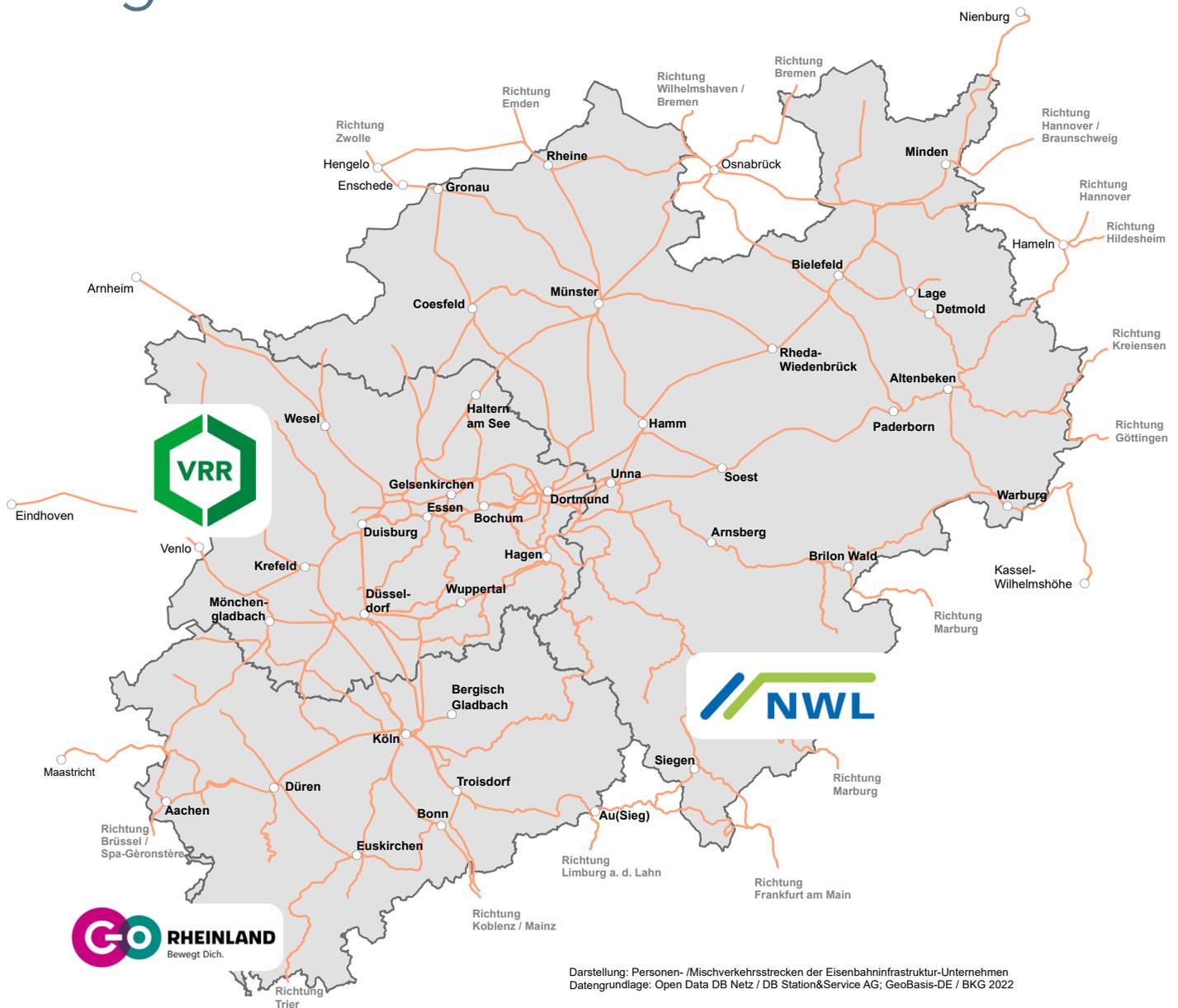
Organisation

Betriebsaufnahmen

Wettbewerbsnetze



Organisation



Aufgabenträger in Nordrhein-Westfalen zur Organisation des Schienenpersonennahverkehrs

- In NRW sind insgesamt drei SPNV-Aufgabenträger (go.Rheinland, Nahverkehr Westfalen-Lippe, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr) für die Organisation des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zuständig.
- Diese drei Aufgabenträger arbeiten in den Regionen vor Ort, in enger Kooperation untereinander, mit dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und 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 Entwicklungsmöglichkeiten 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, der Bevölkerungsdichte und dem aktuellen sowie zukünftigen Mobilitätsverhalten.



Daten 2022

Verkehrsverbund
Rhein-Ruhr (VRR)

Nahverkehr Westfalen-
Lippe (NWL)

go.Rheinland

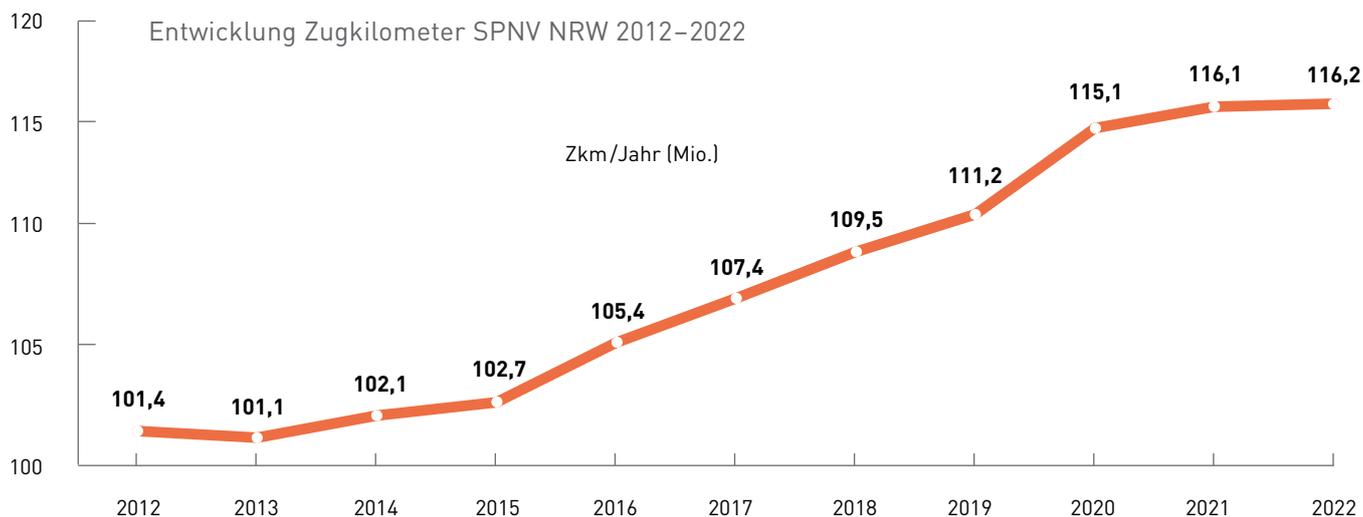
Nordrhein-Westfalen
(NRW)

	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)	Nahverkehr Westfalen- Lippe (NWL)	go.Rheinland	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 %	50,6 %	57,8 %	62,3 %
Zugkilometer (Zkm)**	51,3 Mio.	36,4 Mio.	28,5 Mio.	116,2 Mio.
Zkm-Elektrotriebzüge**	79,9 %	58,8 %	68,1 %	70,4 %
Zkm-Dieseltriebzüge**	20,1 %	41,2 %	31,9 %	29,6 %
Zkm auf ÜLS**	13,5 %	4,1 %	10,5 %	9,8 %
Zkm/Einwohner	6,6	6,5	6,3	6,5
Zkm/km ²	7.027	1.876	3.851	3.408
Personenkilometer (Pkm)	5,2 Mrd.	2,3 Mrd.	3,1 Mrd.	10,6 Mrd.

*Quelle: IT-NRW, Stand 31.12.2021

**Quelle: KC ITF NRW, Stand 31.03.2023

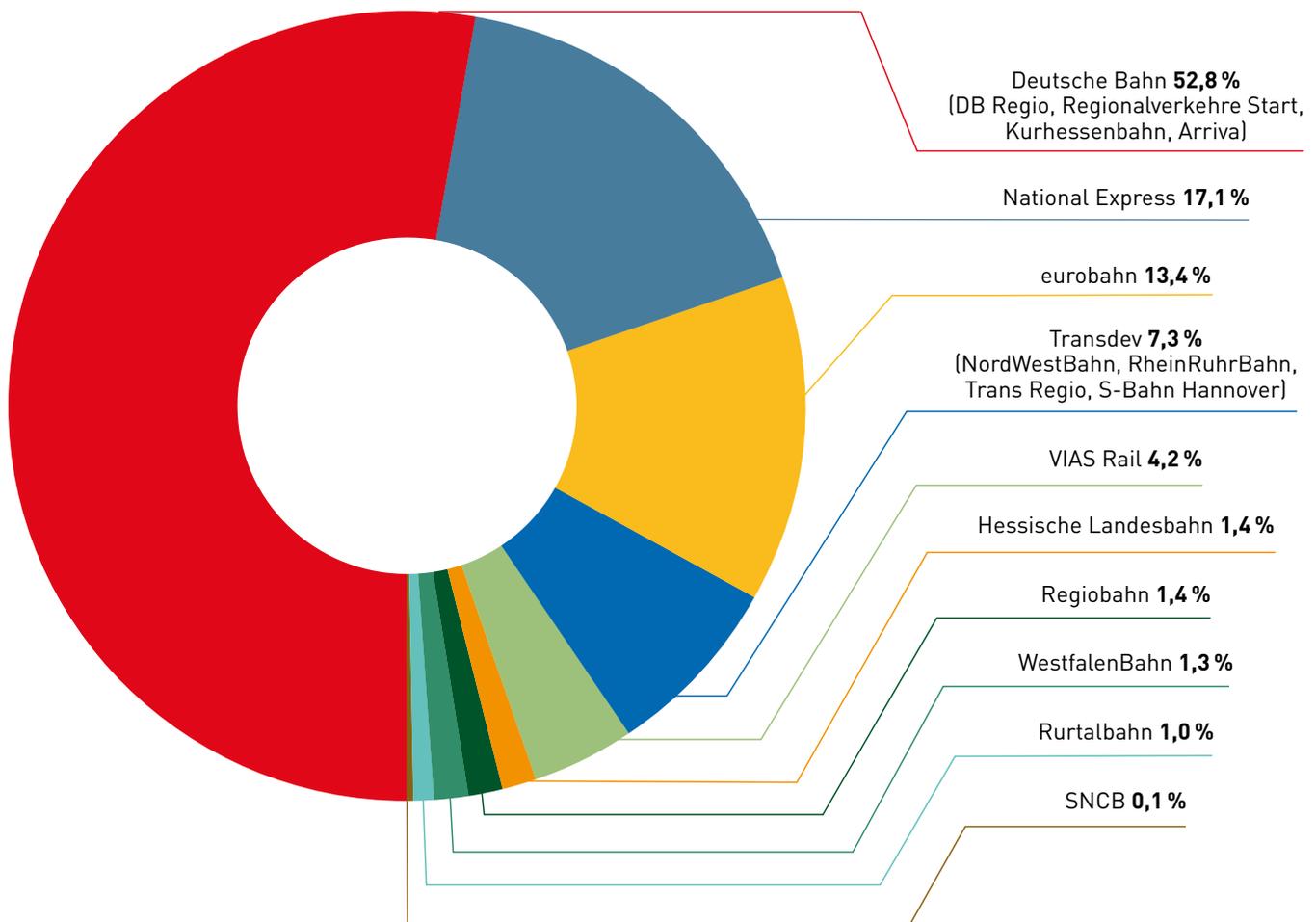
Quelle: KC ITF NRW, Jahreswert 2019 (aufgrund der Corona-Pandemie werden aktuell nicht alle Fahrgastzählungen durchgeführt; es ist derzeit von einer geringeren Fahrgastnachfrage auszugehen)



- Im Jahr 2022 wurde in NRW eine Verkehrsleistung von insgesamt etwa 116,2 Mio. Zkm durch die SPNV-Aufgabenträger bestellt.
- Das SPNV-Angebot in NRW ist weiterhin ausgebaut worden.
- Im Vergleich zum Vorjahr stagniert allerdings der Wert in 2022 mit 0,1 Mio. Zkm mehr als im Vorjahr.
- Verglichen mit den Mehrleistungen der vorangegangenen Jahre ist die Steigerung aufgrund verschiedener zusätzlicher finanzieller Belastungen der Aufgabenträger moderater ausgefallen.
- Fahrgäste profitieren im Jahr 2022 dennoch durch zielgerichtete Angebotsausweitungen in den frühen Morgen- und späten Abendstunden, verbesserte Wochenendangebote, die durchgehende Verstetigung von Takten und neue Angebotskonzepte.
 - Der RE 6 (RRX) beginnt nun auch die Frühfahrt um 4:49 Uhr in Richtung Minden bereits in Köln. Zusätzlich

konnten bisherige Taktabweichungen in den Nachtstunden in die regulären Zeitlagen gebracht werden, sodass wieder mehr Anschlüsse möglich sind.

- In ländlichen Regionen wurden unter anderem die Angebote der RB 77 und der RB 96 erheblich ausgeweitet. So weist die RB 96 nun eine in Summe vier Stunden längere Bedienzeit auf; an Sonn- und Feiertagen wurde abschnittsweise ein Stundentakt umgesetzt. Taktlücken an Werktagen wurden ebenfalls geschlossen.
- Aufgrund neuer Flügelzugkonzepte können auf den Verbindungen des RE 14 (Coesfeld–Essen) und des RE 19 (Bocholt–Düsseldorf) weitere Direktverbindungen ohne Umstieg angeboten werden.
- Ausfälle sind v.a. die Folge von Baustellen: dadurch liegt die tatsächlich gefahrene Leistung stets etwas unter der bestellten Leistung.



Leistungsanteile nach Zkm der Eisenbahnverkehrsunternehmen in NRW 2022
 (dargestellt ist der Zustand nach dem Ausscheiden von Abellio aus dem Markt in 2022)

- Das Jahr 2022 war durch den Rückzug des Eisenbahnverkehrsunternehmens Abellio Rail GmbH geprägt. Ab Februar 2022 musste der Betrieb von fünf Wettbewerbsnetzen mit insgesamt 14 Nahverkehrslinien durch andere EVU übernommen werden.
- Aufgrund dieses bisher einmaligen Vorgangs eines außerplanmäßigen Rückzugs eines EVU kam es zu größeren Verschiebungen bei den Leistungsanteilen der in NRW erbrachten Zkm im SPNV.
- Unabhängig davon traten mit der Regionalverkehre Start Deutschland GmbH und der S-Bahn Hannover GmbH erstmalig zwei neue Betreiber in den SPNV-Markt in NRW ein. Damit sind zehn Dachgesellschaften mit insgesamt 15 Marken für den Betrieb des SPNV in NRW verantwortlich.
- DB Regio übernahm ab Februar 2022 den Betrieb von neun ehemaligen Abellio-Linien. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme von über zehn Millionen Zkm im Regelfahrplan. Der Marktanteil in NRW steigt dadurch um etwa neun Prozentpunkte (PP) auf knapp 53%. Die Deutsche Bahn mit ihren vier Tochtergesellschaften bietet damit pro Jahr etwa 62 Millionen Zkm in NRW an.
- Durch die Übernahme des RE 1 (RRX) und RE 11 (RRX) erbringt National Express nun die Leistung auf allen fünf Linien im RRX-Vorlaufbetrieb. Zusammen mit dem RE 7 und der RB 48 steht National Express damit für insgesamt ca. 17% des SPNV-Angebots in NRW.
- VIAS Rail versechsfachte durch die Aufnahme des Niederrheinnetzes und des Münsteners (S7) seinen Leistungsanteil der in NRW erbrachten Zkm auf knapp fünf Millionen Zkm jährlich. Dies entspricht einem Anteil von gut 4%.
- Obwohl Teil des Abellio-Konzerns, konnte die WestfalenBahn als eigenständiges EVU erfolgreich aus dem Schutzschirmverfahren entlassen werden. Mit drei Regionalexpresslinien bietet sie derzeit gut 1% des in NRW erbrachten Leistungsvolumens an.



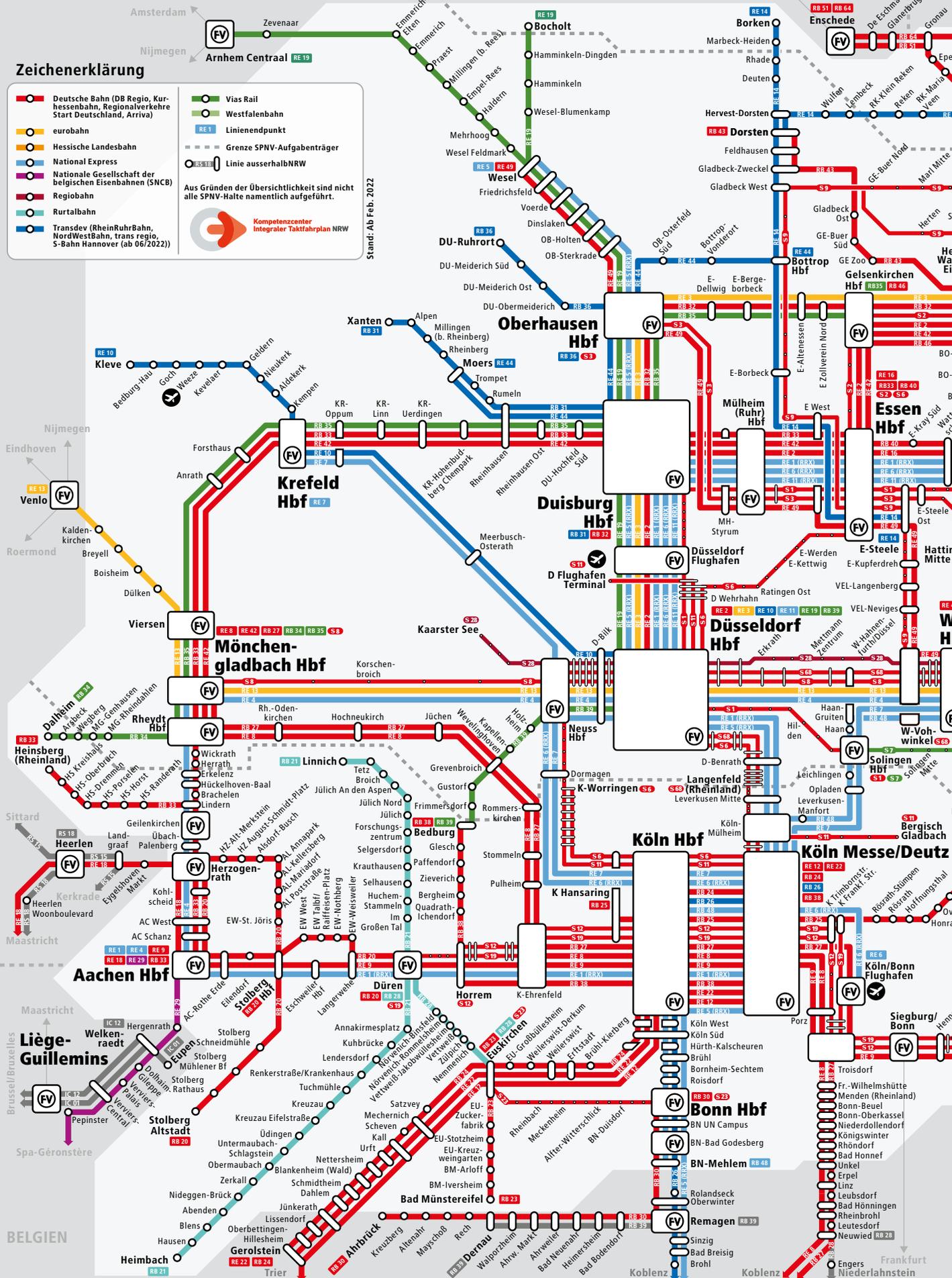
SPNV-Unternehmen NRW 2022

NIEDERLANDE

Zeichenerklärung

- Deutsche Bahn (DB Regio, Kurhessenbahn, Regionalverkehr Start Deutschland, Arriva)
 - Vias Rail
 - eurobahn
 - Hessische Landesbahn
 - National Express
 - Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen (SNBC)
 - Regiobahn
 - Rurtalbahn
 - Transdev (RheinRuhrBahn, NordWestBahn, trans regio, S-Bahn Hannover (ab 06/2022))
 - Westfalenbahn
 - Linienendpunkt
 - Grenze SPNV-Aufgabenträger
 - Linie ausserhalb NRW
- Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nicht alle SPNV-Halte namentlich aufgeführt.
- Kompetenzzentrum Integrierter Taktfahrplan NRW**

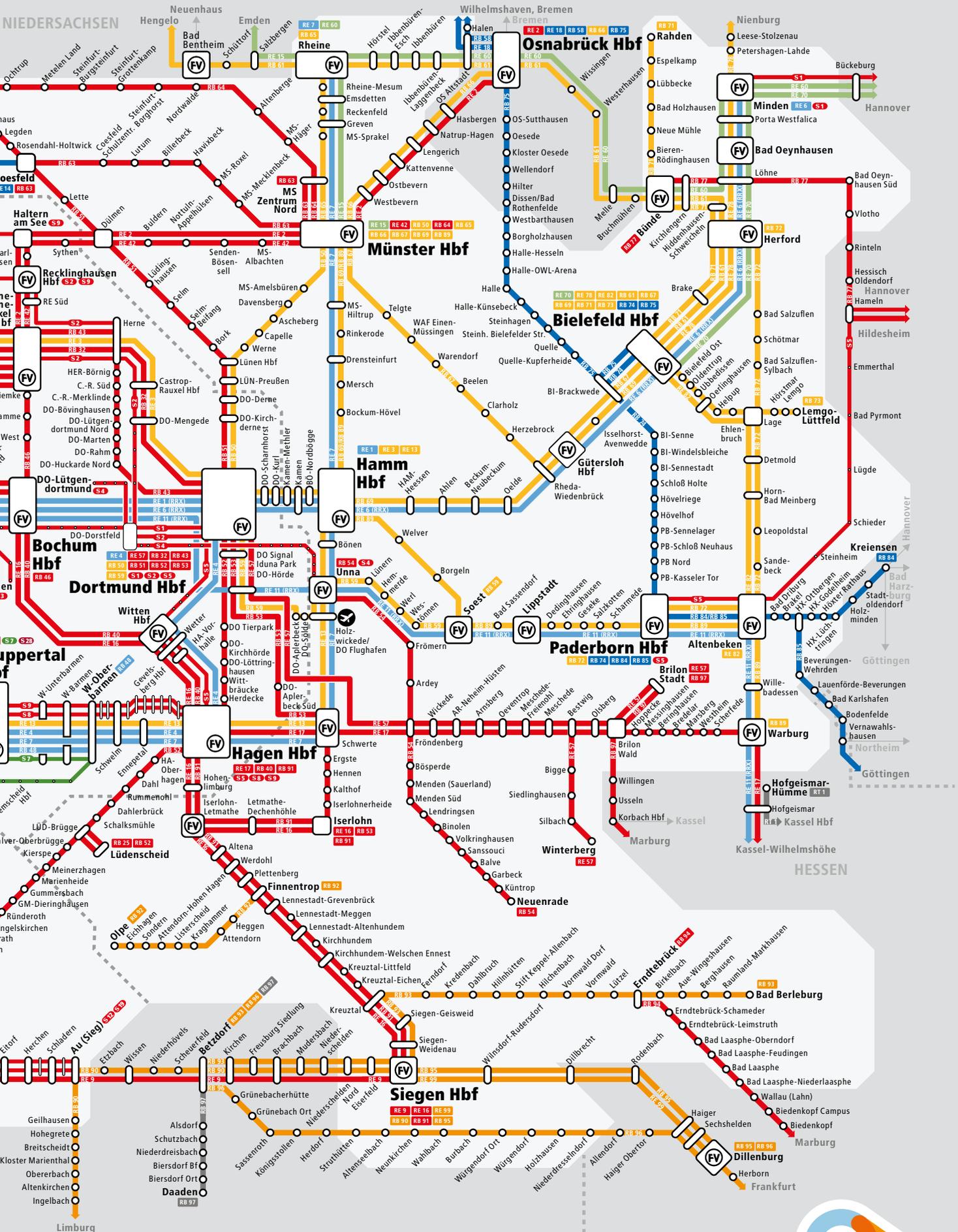
Stand: Ab Feb. 2022



BELGIEN

Frankfurt
Niederlahnstein

NIEDERSACHSEN



RHEINLAND-PFALZ



Betriebsaufnahmen

Die SPNV-Aufgabenträger vergeben die Verkehrsleistung für zusammengestellte Netze immer über mehrere Jahre an die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Nach Ablauf dieses Zeitraums bieten sich Änderungen im Linienvorlauf oder Fahrzeugmaterial besonders an. Es kommt dann zu Betriebsaufnahmen neuer Netze bzw. Linien oder zum Betreiberwechsel bei weitestgehend bekannten Netzen und Linien.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 begannen bei insgesamt sieben Wettbewerbsnetzen neue Verkehrsverträge. Zusätzlich erfolgte bei der S-Bahn Hannover planmäßig im Juni 2022 eine Betriebsübergabe. Des Weiteren gab es zu Beginn des Jahres aufgrund des Rückzugs der Abellio Rail GmbH mehrere Notvergaben bestehender Netze an andere Eisenbahnverkehrsunternehmen, um das Verkehrsangebot in NRW weiter anbieten zu können.



Emscher-Münsterland-Netz

- Vertragslaufzeit:
Dezember 2021 – Dezember 2028
- Linie: RE 14
(Essen Hbf–Dorsten)
- Borken/Coesfeld
- EVU: Transdev Rhein-Ruhr
- Jährliche Betriebsleistung in NRW:
1,5 Millionen Zugkilometer

Seit Dezember 2021 wird der RE 14 stündlich in Dorsten in Richtung Borken und Coesfeld geflügelt bzw. aus Borken und Coesfeld vereinigt; es ergeben sich somit mehr Direktverbindungen aus dem westlichen Münsterland ins Ruhrgebiet. Die ehemalige RB 45 ist zukünftig dauerhaft in den neuen Emscher-Münsterland-Express integriert. Ab dem Jahr 2029 wird der RE 14 in das neu geschaffene Niederrhein-Münsterland-Netz eingegliedert und als eine der ersten Linien in NRW mit akkubetriebenen Fahrzeugen verkehren.



Betreiber ist die ebenfalls neu gegründete Transdev Rhein-Ruhr GmbH, ein Tochterunternehmen der Transdev-Gruppe. Der Unternehmenssitz ist in Duisburg.



Notvergaben nach dem Rückzug der Abellio Rail GmbH

- Vertragslaufzeiten:
Februar 2022 – Dezember 2023
- 14 Linien, davon vier S-Bahnen, fünf Regional-express und fünf Regionalbahnen
- EVU: DB Regio (neun Linien), National Express (zwei Linien) und VIAS Rail (drei Linien)
- Jährliche Betriebsleistung in NRW:
In Summe über alle Netze waren es 21,1 Mio. Zkm.

Fünf Verkehrsnetze mit einer Ausdehnung vom Rheinland über das Ruhrgebiet bis Südwestfalen, grenzüberschreitend in die Niederlande und ins benachbarte Hessen mussten nach dem

Rückzug der Abellio Rail GmbH in einem bisher einmaligen Vorgang neu vergeben werden. Dank etwa 1.000 ehemaliger Abellio-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie einer gemeinsamen Kraftanstrengung der eingesprungenen EVU, der drei Aufgabenträger und der Unterstützung des Landesministeriums für Verkehr konnten die 120 Triebzüge ab Februar 2022 weiterhin und nahezu ohne große Störungen Pendlerinnen und Pendler an ihr Ziel bringen. Nach dem erfolgreichen Übergang in die Notmaßnahmen werden die Wettbewerbsnetze aktuell wieder regulär ausgeschrieben; die ersten, teils für das nächste Jahrzehnt gültigen Verkehrsverträge, wurden bereits unterzeichnet.



Dieselnetz Niedersachsen-Mitte

- Vertragslaufzeit:
Dezember 2021 – Dezember 2029
- Linie: RB 77
(Bünde–Löhne–Hameln–Hildesheim)
- EVU: Regionalverkehre Start Deutschland
- Jährliche Betriebsleistung in NRW:
0,4 Millionen Zugkilometer

Mit der Regionalverkehre Start Deutschland GmbH tritt erstmalig eine neue Gesellschaft der Deutschen Bahn in den nordrhein-westfälischen SPNV-Markt. Zur Betriebsaufnahme der bundeslandübergreifenden Linie gab es eine deutliche Angebotsausweitung. An allen Wochentagen werden künftig am Morgen und am Abend zusätzliche Züge zwischen Löhne und Hameln bzw. Hildesheim eingesetzt, sodass täglich ein durchgehender Stundentakt angeboten werden kann. Zum Einsatz kommen weiterhin insgesamt elf Lint-II-Fahrzeuge aus dem Aufgabenträgerpool der LNVG. Aufgrund von diversen Anpassungen der Verkehrskonzepte in der Region wird die Linie ab Dezember 2023 in Herford anstatt Bünde enden.



Frisch lackiert: Die Triebzüge der Regionalverkehre Start Deutschland GmbH aus dem Fahrzeugpool der LNVG verkehren seit Dezember 2021 auf der RB 77 auch in NRW.



S-Bahn Hannover

- Vertragslaufzeit:
Juni 2022 – Dezember 2034
- Linien:
S 1 (Minden–Wunstorf–Hannover–Haste) und
S 5 (Paderborn–Hameln–Hannover Flughafen)
- EVU: Transdev Hannover
- Jährliche Betriebsleistung in NRW:
0,8 Millionen Zugkilometer

Alle Neufahrzeuge des Typs Flirt 3 XL erhielten trotz angespannter Lieferketten rechtzeitig zum Start der nach NRW verkehrenden Linien die Zulassung. Über 170 Triebfahrzeugführer werden das S-Bahn-Netz Hannover in Bewegung halten. Da die Betriebsqualität der S-Bahn Hannover jedoch zunächst nicht den Erwartungen entsprach, wurde gegenüber der Transdev Hannover im ersten Betriebsjahr eine Abmahnung ausgesprochen.



Insgesamt 64 Neufahrzeuge des Typs FLIRT 3 XL der Stadler Rail AG verkehren im Netz der S-Bahn Hannover – unter anderem auch bis Minden und Paderborn in Nordrhein-Westfalen.

Wettbewerbsnetze

Basis: Netzzuschnitte 2022 (im Zeitverlauf kommt es zu Linienverlaufsänderungen in bestehenden Verträgen oder Änderungen bei der Zuordnung einzelner Linien)

Teilnetz	Laufzeit		Linie	Linienweg	EVU	Zkm (mio/a) in NRW
	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	3,4
			RE 13	Hamm – Hagen – Düsseldorf – Venlo (NL)		
Niers-Rhein-Emscher-Netz	Dez. 09	Dez. 25	RE 10	Düsseldorf – Kleve	Transdev Rhein-Ruhr	3,4
			RB 31	Duisburg – Xanten		
	Dez. 10	Dez. 25	RB 36	Oberhausen – Duisburg-Ruhrort		
			RB 44	Oberhausen – Dorsten (bis 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
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	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 – Osnabrück	DB Regio	5,3
			RB 42	Mönchengladbach – Essen – Münster		
S5/S8-Vertrag	Dez. 14	Dez. 29	S 5	Dortmund – Hagen	DB Regio	3,3
			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	Finntrop – Olpe		
			RB 93	Betzdorf – Siegen – Bad Berleburg		
			RB 95	Dillenburg – Siegen		
RB 96	Betzdorf – Haiger – Dillenburg (ab Dez. 15)					
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		

Teilnetz	Laufzeit		Linie	Linienweg	EVU	Zkm (mio/a) in NRW
	von	bis				
RE 7/RB 48	Dez. 15	Dez. 30	RE 7	Rheine – Münster – Hagen – Köln – Krefeld	National Express	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)	Abellio Rail	2,4
			RB 35	Gelsenkirchen – Duisburg – Mönchengladbach		
Weser-Ems-Netz	Dez. 16	Dez. 26	RE 18	Osnabrück – Oldenburg – Wilhelmshaven	NordWestBahn	0,2
			RB 58	Osnabrück – Delmenhorst – Bremen		
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	0,3
			RB 97	Brilon – Korbach – Marburg		
Südast der Erftbahn	Dez. 17	Dez. 25	RB 38	Köln Messe/Deutz – Horrem – Bedburg	DB Regio	0,6
RRX-Vortrieb (Los 1)	Dez. 18	Jan. 22	RE 11 (RRX)	Düsseldorf – Dortmund – Hamm – Paderborn – Kassel – Wilhelmshöhe	Abellio Rail	6,2
	Juni 20	Jan. 22	RE 1 (RRX)	Aachen – Köln – Düsseldorf – Dortmund – Hamm		
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		
Maastricht-Aachen-Express	Dez. 18	Dez. 31	RE 18	Aachen – Heerlen – Maastricht (NL)	Arriva	0,2
RRX-Vortrieb (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 [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	1,3
RB 27	Dez. 19	Dez. 26	RB 27	Mönchengladbach – Köln – Bonn-Beuel – Koblenz	DB Regio	1,6
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-Vortrieb (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
S 28	Dez. 20	Dez. 26	S 28	Wuppertal – Mettmann – Düsseldorf – Neuss – Kaarst	Regiobahn	1,6

Teilnetz	Laufzeit		Linie	Linienweg	EVU	Zkm (mio/a)
	von	bis				
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 – Annapark – Stolberg Hbf	DB Regio	1,5
				Stolberg Hbf – Langerwehe – Düren		
				Stolberg Hbf – Stolberg-Altstadt – Stolberg-Breinig		
				Herzogenrath – Aachen Hbf – Stolberg Hbf		
Emscher-Münsterland-Netz	Dez. 21	Dez. 28	RE 14	Essen-Steele – Dorsten – Borken / Coesfeld	Transdev Rhein-Ruhr	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	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	4,0
			RB 46	Bochum – Gelsenkirchen		
			RB 91	Hagen – Siegen / Iserlohn		
	Dez. 22	Dez. 23	RE 34	Dortmund – Witten – Finnentrop – Siegen		
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	2,4
			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		
Düssel-Wupper-Express	Dez. 22	Dez. 28	RE 47	Düsseldorf – Solingen – Remscheid – Lennep	Regiobahn	0,5



Teilnetz	Laufzeit		Linie	Linienweg	EVU	Zkm (mio/a)
	von	bis				
Betriebsaufnahmen 2023						
MittelrheinBahn	Dez. 23	Dez. 33	RB 26	Köln – Koblenz – Mainz	Trans Regio	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. 28)		
			S 19	(Aachen Hbf -) 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		
S-Bahn Rhein-Ruhr (Teilnetz B)	Dez. 23	Dez. 28	S 2	Dortmund – Herne – Recklinghausen / Essen	DB Regio	7,6
			S 3	Oberhausen – Essen – Hattingen		
			S 9	Hagen – Wuppertal – Essen – Gladbeck-West – Recklinghausen / Haltern am See		
			RE 41	Bochum – Recklinghausen – Haltern am See		
			RE 49	Wesel – Oberhausen – Essen – Wuppertal		
			RB 32	Dortmund – Gelsenkirchen – Duisburg		
			RB 40	Essen – Bochum – Hagen		
Ruhr-Sieg-Netz	Dez. 23	Dez. 34	RE 16	Essen – Hagen – Iserlohn	noch unbekannt	2,5
			RB 46	Bochum – Gelsenkirchen		
			RB 91	Hagen – Siegen / Iserlohn		
RE 34	Dez. 23	Dez. 26	RE 34	Dortmund – Siegen	noch unbekannt	1,1
RRX-Vorlaufbetrieb (Teilnetz 1)	Dez. 23	Dez. 33	RE 1 (RRX)	Aachen – Köln – Düsseldorf – Dortmund – Hamm	National Express	6,5
			RE 11 (RRX)	Düsseldorf – Dortmund – Hamm – Paderborn – Kassel-Wilhelmshöhe		
Niederrheinnetz	Dez. 23	Dez. 35	RE 19	Düsseldorf – Duisburg – Wesel – Arnhem (NL) / Bocholt	noch unbekannt	2,8
			RB 35	Gelsenkirchen – Duisburg – Mönchengladbach		
			RB 37	Krefeld – Neuss		
S7 (Der Müngstener)	Dez. 23	Dez. 28	S 7	Wuppertal – Remscheid – Solingen	Transdev Rhein-Ruhr	1,4
RE 62	Dez. 23	Dez. 30	RE 62	Rheine – Osnabrück – Löhne	DB Regio	0,3

Betriebsaufnahmen 2024

nicht vorgesehen



BETRIEBS- QUALITÄT



Definitionen und Berechnung

Pünktlichkeit

Zuverlässigkeit und Ausfälle

Betriebskennzahlen

Handlungsansätze

Kundenzufriedenheit im SPNV

Kundenbeschwerden und Schlichtungen im SPNV



Definitionen und Berechnung

Mehrere Qualitätskennzahlen zur Bewertung der Betriebsqualität der Nahverkehrslinien werden für die Qualitätsbewertung in diesem Bericht herangezogen. Diese Werte werden für das gesamte Jahr erhoben. Die Pünktlichkeitsquote sowie die Ausfallquote bilden die wichtigsten Parameter für diese Auswertung. Im Rahmen des Berichts soll durch die Auswertung eine Vergleichbarkeit der letzten fünf Jahre ersichtlich werden. Ferner soll eine Vergleichbarkeit der Produktklassen Regionalexpress, Regionalbahn und S-Bahn visualisiert werden.

Pünktlichkeit

- Die Pünktlichkeitsquote gibt den Anteil der pünktlichen sowie der innerhalb einer Toleranzzeit verspäteten Fahrten einer Linie an. Die Messung der Pünktlichkeit erfolgt an vertraglich festgelegten Messpunkten entlang des Linienverlaufs.
- Es gilt eine Fahrt ab einer Verspätung größer 3:59 Minuten als unpünktlich.
- Unberücksichtigt bleiben die ggf. zwischen Auftraggeber und EVU vertraglich vereinbarten Ausnahmen und Toleranzzeiten, welche auch zur Ermittlung von Vertragsstrafen (Pönalen) dienen.
- Ausgefallene Züge werden in dieser Statistik nicht erfasst, da sie in der Bewertung gesondert ausgewiesen werden.

Zuverlässigkeit im Rahmen vorhersehbarer und nicht vorhersehbarer Ausfälle

Wenn die Fahrt einer Linie komplett oder in Teilen ausfällt, wird dieser Zugausfall auf den Kilometer genau erfasst und ins Verhältnis zur geplanten Verkehrsleistung gesetzt. Ausfälle werden dabei in zwei übergeordneten Kategorien unterschieden.

Sogenannte **vorhersehbare Ausfälle** sind frühzeitig bekannt und können entsprechend kommuniziert und ausgeglichen werden. Dabei werden Ersatzverkehre und/oder Umleitungsverkehre im Vorfeld konzipiert und umgesetzt. Gründe für vorhersehbare Ausfälle können zum Beispiel Arbeiten an Gleisen, Weichen, Oberleitungen, Stellwerken oder Stationen sein. Seit 2023 werden auch lang anhaltende und im Vorfeld kommunizierte eingeschränkte Bedienkonzepte aufgrund von Personalmangel als vorhersehbare Ausfälle erfasst.

Die sogenannten **nicht vorhersehbaren Ausfälle** treten kurzfristig auf und wirken sich besonders negativ aus, da diese vorher nicht planbar waren und die Ersatzverkehre und/oder Umleitungsverkehre kurzfristig organisiert werden müssen. Teils ist es nicht möglich, spontan einen Ersatzverkehr bereitzustellen. Anhand der nicht vorhersehbaren Ausfälle wird die Zuverlässigkeitsquote berechnet. Gründe für nicht vorhersehbare Ausfälle können extreme Witterungsverhältnisse, Schäden an der Infrastruktur oder am Fahrzeug, defizitäre Fahrzeugbereitstellung, kurzfristig fehlendes Personal oder polizeiliche Ermittlungen sowie Personenunfälle sein.

Berechnung der Werte

Die Bildung der Pünktlichkeits- und Zuverlässigkeitsquote je Produkttyp ermöglicht eine differenziertere Betrachtung, indem Linien des gleichen Produkttyps verglichen werden können.

Im Rahmen der Bewertungsmethodik werden alle Linien in der Berechnung gleich gewichtet; das dahinterstehende Leistungsvolumen wird nicht bemessen. Ersatzzüge oder Ersatzbusverkehre sind nicht in der Bewertung enthalten.

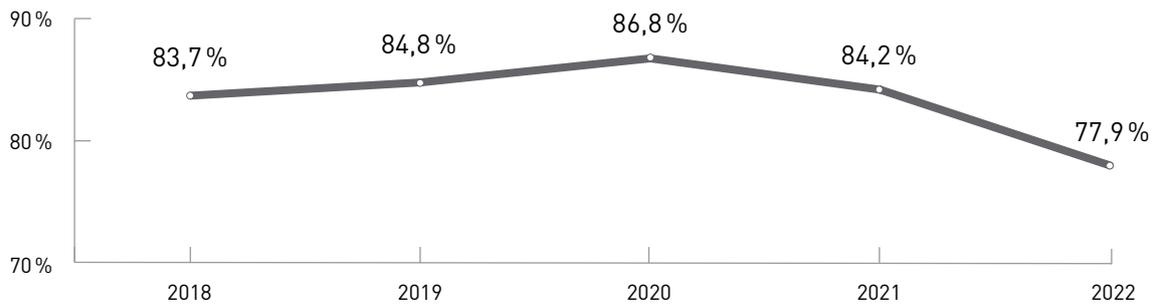


Weitere Informationen zur SPNV-Betriebsqualität quartalsweise auch im Internet:
<https://infoportal.mobil.nrw/information-service/spnv-qualitaet-faktenblatt.html>

Pünktlichkeit

Die Pünktlichkeit ist ein wichtiges Kriterium für die Bewertung der Qualität im landesweiten SPNV. Sie gibt den Anteil der pünktlichen sowie der innerhalb einer Toleranzzeit verspäteten Fahrten einer Linie an. Hierbei gilt eine Fahrt ab einer Verspätung größer 3:59 Minuten als unpünktlich. Eine Übersicht hinsichtlich der Pünktlichkeitsquote aller Linien befindet sich auf den Seiten 24 und 25.

SPNV gesamt: Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote



Die Pünktlichkeit über alle SPNV-Linien ist in ihrer Entwicklung zu letztem Jahr um ca. sechs PP zurückgegangen. Besonders einige lang laufende Regional-expresslinien weisen in den Sommermonaten niedrige Pünktlichkeitsquoten auf. Durch die hohe Nutzung des 9-Euro-Tickets konnten beispielsweise vorgesehene Haltezeiten nicht immer eingehalten werden.

Auch wenn die Übernahme der Verkehre von Abellio durch die Verkehrsunternehmen DB Regio, National Express und VIAS Rail im Allgemeinen erfolgreich verlief, gab es durch die Umstellung des Betriebes auf den Linien RE 49 und S 9 größere Pünktlichkeitseinbrüche.

Die drei höchsten Pünktlichkeitsquoten weisen die Linien RB 96, RB 54 und S 4 auf.

Regionalexpress: Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote



Die Linien RE 2 und RE 42, welche betrieblich miteinander verknüpft sind, fahren auf dem überlasteten Schienenweg zwischen Münster und Gelsenkirchen. Zusätzlich bewirken Baumaßnahmen im Knoten Essen sowie Umleitungen und Fahrzeugstörungen eine negative Veränderung von neun PP bei der Linie RE 42 und 15 PP bei der Linie RE 2. Dies entspricht einer Pünktlichkeitsquote von 56% bei der Linie RE 2 und 64% bei der Linie RE 42 auf der Haard-Achse.

Die Linie RE 5 (RRX) verkehrt ebenfalls den Großteil ihres Linienverlaufs auf überlasteten Schienenwegen; zusätz-

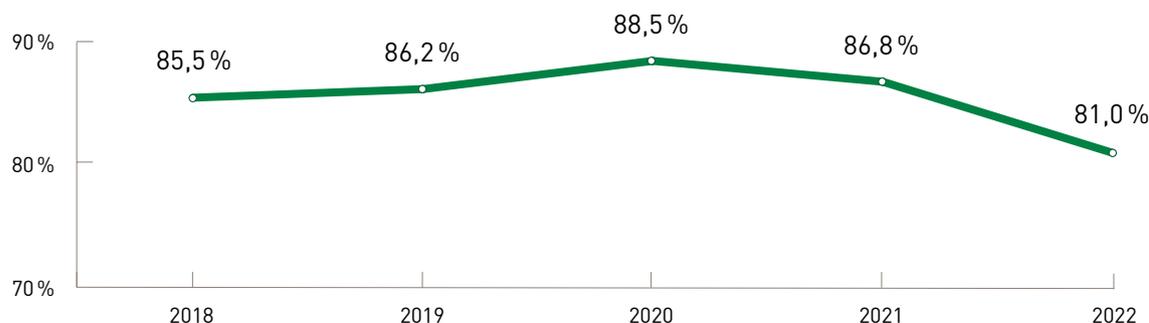
lich erschwerten 2022 eine Baustelle im Raum Langenfeld (Rheinland) wie auch der am Kapazitätsmaximum agierende Knoten Köln den Betrieb. Der RE 5 (RRX) verlor 23 PP im Vergleich zum Vorjahr; die Quote der pünktlich erreichten Messpunkte liegt bei 51%.

Die Linie RE 7 hat eine Pünktlichkeitsquote von rund 60%. Wie in den letzten Jahren ist dieses Ergebnis generell auf eine starke Auslastung der Wupper-Strecke und die Engpässe im Knoten Köln zurückzuführen. Der lange Linienlaufweg und die Kurzwenden von elf und 17 Minuten in Krefeld und Rheine verstärken dieses Ergebnis.



In 2022 führten eine marode Infrastruktur und Bauarbeiten gehäuft zu Pünktlichkeitsrückgängen

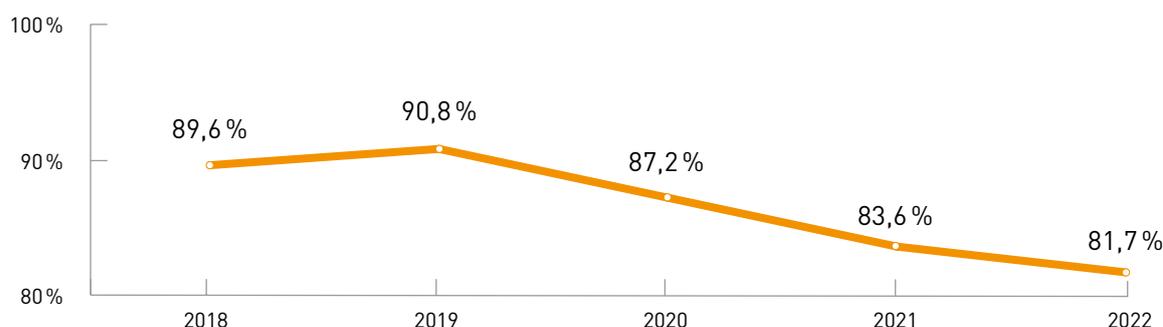
Regionalbahn: Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote



Bei den Regionalbahnen weist unter anderem die RB 34 deutliche Veränderungen zum Vorjahr auf. Die niedrige Pünktlichkeitsquote dieser Linie ergründet sich in der generell alten Stellwerkstechnik und den vermehrt auftretenden signaltechnischen Störungen. Hinzu kommen kurze Wendezeiten an beiden Linienendpunkten. Auf der Strecke kommt es zu Engpässen, wenn beispielsweise

Richtung Venlo oder wegen Bauarbeiten auf der Achse Aachen – Köln zusätzliche Umleiterverkehre zwischen Rheydt und Mönchengladbach fahren. Die RB 34 verlor 18 PP im Vergleich zum Vorjahr und weist mit 61 % eine der niedrigsten Pünktlichkeitsquoten aller Regionalbahnen auf.

S-Bahn NRW: Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote



Die S-Bahn-Linie S7 erfährt eine Verbesserung ihrer Pünktlichkeitsquote von sieben PP im Vergleich zum Vorjahr durch weniger Bauarbeiten auf der Strecke. Sie steigert ihre Quote auf knapp 96 % pünktlich durchfahrener Messpunkte.

Die S-Bahn-Linie S9 hat aufgrund des stark ausgelasteten Knotens Essen und diverser Infrastrukturstörungen, insbesondere bei Bahnübergängen, eine sehr niedrige Pünktlichkeitsquote. Sie verlor 19 PP im Vergleich zum Vorjahr. Bei rund 65% liegt nun die Quote.

Bei der Linie S28 kommt es zwar zu einer Erhöhung der Pünktlichkeit im Vergleich zum Vorjahr um drei PP;

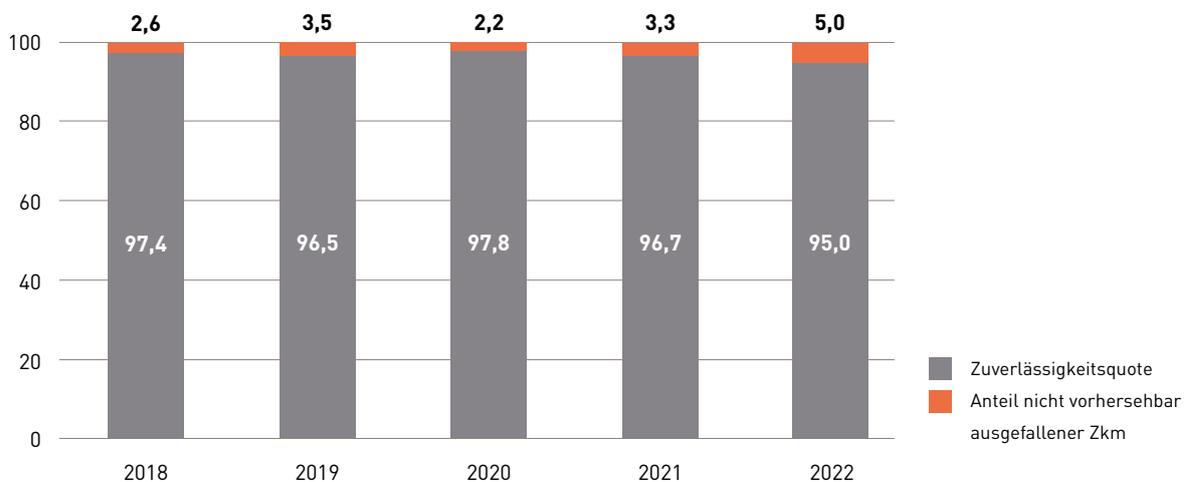
allerdings bleibt die Quote mit 66% weiterhin sehr niedrig. Gründe sind hier weiterhin Baustellen sowie eine hohe Auslastung der Stammstrecke im Zulauf auf Düsseldorf mit teils eingleisigen Streckenabschnitten. Auch die Nutzung der störanfälligen Gebrauchtfahrzeuge erzeugt verstärkt Probleme.

Die Linien der S-Bahn Hannover (S1 und S5) gewinnen in dem Jahr 2022 zwar an PP gegenüber dem Vorjahr, befinden sich allerdings nach wie vor auf einem geringen Pünktlichkeitswert. Die Zuwächse sind bei der S1 sechs PP und bei der S5 neun PP. Im Mittel liegen die Quoten bei 74%.

Zuverlässigkeit und Ausfälle

Die Zuverlässigkeit ist ein weiteres Kriterium für die Bewertung der Qualität im landesweiten SPNV. Hierbei werden vorhersehbare und nicht vorhersehbare Ausfälle unterschieden. Vorhersehbare Zugausfälle sind im Vorfeld (zum Beispiel bei Bautätigkeiten, die den Betrieb einschränken) bekannt, sodass eine Kompensation der Ausfälle planerisch vorbereitet werden kann. Nicht vorhersehbare Zugausfälle treten sehr kurzfristig (zum Beispiel durch Krankheit des Zugpersonals oder schlechter Witterung) auf, sodass die Einschränkungen nur bedingt kompensiert werden können. Eine Übersicht hinsichtlich der Zuverlässigkeitsquote aller Linien befindet sich auf den Seiten 24 und 25.

Entwicklung der durchschnittlichen Zuverlässigkeitsquote in %
(Verhältnis Soll-Zugkilometer zu spontan ausgefallenen Zugkilometern)

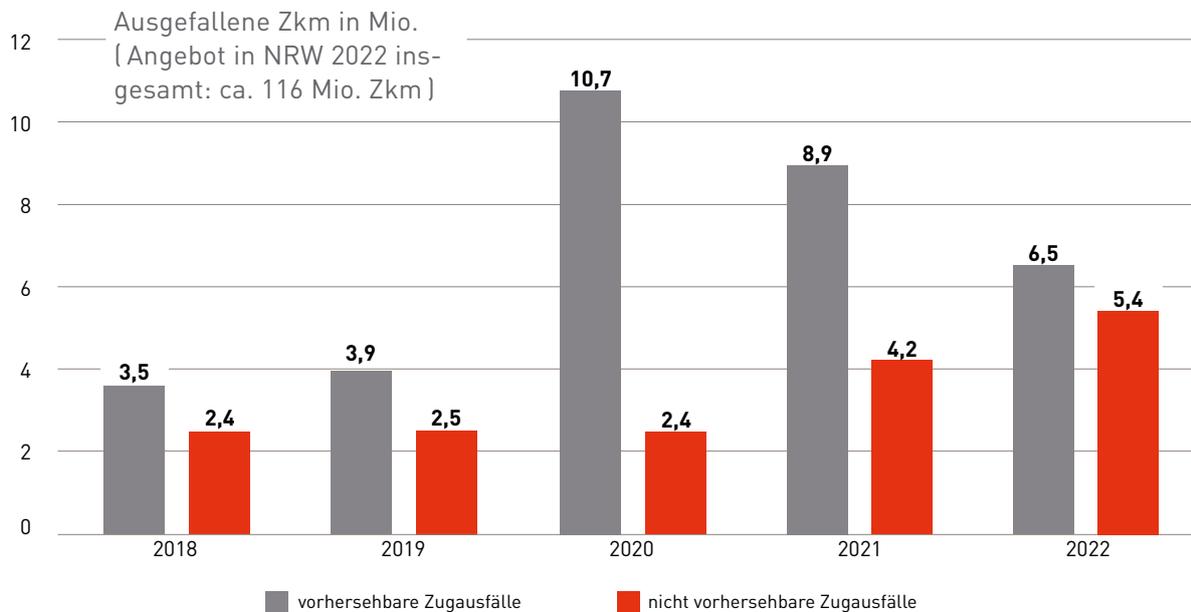


Die Zuverlässigkeit ist gegenüber den letzten Jahren auf 95 % gesunken. Demgegenüber stehen 5 % Anteil nicht vorhersehbar ausgefallener Zkm. Der absolute Wert der nicht vorhersehbaren Zugausfälle hat gegenüber dem Vorjahr um 1,2 Mio. Zkm zugenommen. Dies ergründet sich in

den hohen Krankheitsständen in Verbindung mit generell schon knappen Personaldecken und der einzuhaltenden Corona-Quarantäne.

Nicht vorhersehbare Ausfälle:

- Auf den Regionalexpress-Linien RE 2, RE 4, RE 8, RE 42, RE 49 sowie bei den Regionalbahnen RB 30, RB 32, RB 40 und RB 46 gab es über das Jahr verteilt immer wieder Ausfälle aufgrund Personalmangels.
- Gerade die Linie RE 8 hatte im August und September eine personalbedingte Zuverlässigkeitsquote von ca. 91%, die Linie RE 49 über das gesamte Jahr in Summe eine Zuverlässigkeitsquote von 66%.
- Die Ausfälle bei der Linie RE 16 sind meist durch infrastrukturelle Gründe, geringe Fahrzeugverfügbarkeit aufgrund von Engpässen bei der Ersatzteilbeschaffung und geringe Personalverfügbarkeit verursacht.
- Die Betriebssituation des RE 57 hat sich 2022 wieder normalisiert; im Vorjahr sorgten negative Beeinflussungen durch das Sturmtief Tristan für ausgefallene Leistungen. 2022 lag die Zuverlässigkeitsquote bei 96,5% (+2,1 PP ggü. 2021) und damit knapp über dem Durchschnitt aller RE-Linien.
- Die Auswirkungen der Stürme Antonia, Ylenia, Zeynep im Februar 2022 sowie die Unwetterschäden im Raum Solingen im Mai 2022 wie auch die Stellwerksstörungen in Köln im September 2022 haben die Zuverlässigkeit der Linien RE 7 und RB 48 negativ beeinflusst.
- Die Linien in Südwestfalen (RB 90, RB 92, RB 93, RB 94, RB 95, RB 96, RB 97) waren teils aufgrund von Fahrzeugstörungen und fehlenden Ersatzteilen sowie fehlendem Personal in ihrem Betrieb eingeschränkt und hatten verstärkt Ausfälle zu verzeichnen.
- Die Hauptursache für nicht vorhersehbare Ausfälle waren bei den S-Bahn-Linien S 11, S 12 und S 19 personalbedingt. Hierbei wurde der Verkehr vom 21. Juli bis 25. Juli 2022 auf diesen S-Bahn-Linien wegen Personalmangels komplett eingestellt.



2020 und 2021 waren die vorhersehbaren Ausfälle noch höher. Das lag im Jahr 2020 darin, dass ein geplanter „Grundfahrplan“ wegen Corona umgesetzt wurde. Im Jahr 2021 haben die Schäden der Hochwasserkatastrophe in NRW den Betrieb so beeinflusst, dass ein geplanter Ersatzverkehr stattfand. Im Jahr 2022 ist die Entwicklung von den vorhersehbaren und nicht vorhersehbaren Zugausfällen anders: Die vorhersehbaren Zugausfälle gehen auf 6,5 Mio. Zkm zurück, die nicht vorhersehbaren

Ausfälle erhöhen sich auf 5,4 Mio. Zkm. Hohe Werte der nicht vorhersehbaren Zugausfälle ergründen sich primär in den hohen Krankenständen bei Eisenbahnunternehmen sowie bei Stellwerken und den damit verbundenen kurzfristigen Ausfällen. Die im Verhältnis zu den Jahren 2018 und 2019 hohen Werte der vorhersehbaren Zugausfälle liegen zum einen an den vielen Baustellen und zum anderen auch an den langfristigen Angebotseinstellungen durch Personalmangel.



Auch 2022 bleiben Personalmangel und Baumaßnahmen häufige Gründe für Zugausfälle

Vorhersehbare Ausfälle:

- Durch die Arbeiten am Elektronischen Stellwerk (ESTW) „Linker Rhein“ und die Installation des European Train Control Systems (ETCS) gab es in 2022 Einschränkungen aufgrund von eingleisiger Betriebsführung sowie Streckensperrungen auf unterschiedlichen Abschnitten. Je nach Bauphase resultierten Teilausfälle auf unterschiedlichen Abschnitten zwischen Hürth-Kalscheuren und Bonn sowie Haltausfälle in Köln West und Köln Süd. Betroffen sind die Linien RE 5 (RRX), RB 26 und RB 48 gewesen, wobei die RB 48 nahezu durchgehend zwischen Köln Hbf und Bonn-Mehlem ausgefallen ist. Die Linien RE 12, RE 22 und RB 24 hatten vor allem nächtliche, vereinzelt auch tagsüber notwendige Haltausfälle zwischen Köln West und Hürth-Kalscheuren. Hier sind teils Ersatzverkehre mit Bussen im Januar und Februar gefahren.
- Beim RE 49 kam es bezüglich der in 2022 noch vorhandenen Hochwasserschäden aus dem Jahre 2021 zwischen Essen und Wuppertal zu weiteren Ausfällen auf der Strecke. Eine stabilere Betriebsqualität gab es aus demselben Grund auch bei den Linien RB 20, RB 23 und S 23, bei denen es nach der Beseitigung der Hochwasserschäden wieder zu einer annähernden Normalität des Betriebes kam.
- Aufgrund von Brückenarbeiten im Bereich Schwerte ist die Linie RB 53 zwischen Schwerte und Iserlohn von

Mitte Dezember 2021 bis Ende Februar 2022 ausgefallen. Vom 10. September bis 27. Oktober 2022 ist der Bahnhof Aplerbeck Süd modernisiert worden und aufgrund dessen sind die Fahrten zwischen Dortmund Hbf und Schwerte in diesem Zeitraum ausgefallen.

- Im Bereich Altenbeken wurde die Netzinfrastruktur der Bahn ertüchtigt. Diese Großinvestition ins Streckennetz führte zu Baumaßnahmen im Zeitraum vom 10. Juni bis 05. August 2022, wobei unter anderem die Linien RB 84/ RB 85 durch Ausfälle betroffen waren. Zudem konnten die Züge vom 28. November bis 10. Dezember 2022 wegen Gleis- und Weichenerneuerungen im Bereich Langeland und Holzminden nicht verkehren.
- Nach Betriebsübergang von Abellio auf DB Regio sind alle Fahrten der Linie RB 46 im Zeitraum vom 01. Februar bis 13. März 2022 wegen noch fehlendem Personal ausgefallen. Zudem sind die Züge von Ende Juli bis Mitte September wochentags teilweise und am Wochenende komplett wegen Personalmangel ausgefallen.
- Die S-Bahnlinien S 12 und S 19 waren von September bis Dezember 2022 von Gleiserneuerungen und Brückenarbeiten auf wechselnden Streckenabschnitten zwischen Köln und Siegen betroffen und teils ausgefallen.

Betriebskennzahlen

[alphabetisch]		Pünktlichkeitsquoten in Prozent					⊕ / ⊖	Zuverlässigkeitsquote in Prozent					⊕ / ⊖
Aktuelles EVU	Linie	2018	2019	2020	2021	2022	2021-2022	2018	2019	2020	2021	2022*	2021-2022
Arriva	RE 18 ¹	89,3%						96,5%					
	RE 12	80,9%	77,8%	85,4%	86,0%	70,8%	-15,2%	99,0%	86,5%	98,2%	98,6%	97,4%	-1,2%
	RE 17	82,7%	84,9%	92,1%	86,4%	81,9%	-4,5%	98,6%	98,5%	98,6%	97,5%	98,3%	0,8%
	RE 2	77,3%	80,4%	75,0%	70,7%	56,1%	-14,6%	98,1%	98,4%	97,8%	94,6%	95,0%	0,5%
	RE 22	74,5%	77,5%	84,1%	87,7%	78,9%	-8,7%	98,9%	98,0%	98,9%	99,3%	97,7%	-1,6%
	RE 42	78,2%	79,0%	78,6%	73,3%	64,0%	-9,2%	97,9%	98,2%	98,1%	95,4%	88,8%	-6,6%
	RE 57	79,7%	79,7%	90,6%	78,5%	69,0%	-9,5%	97,8%	97,5%	98,2%	94,4%	96,5%	2,1%
	RE 8	83,7%	85,8%	85,0%	77,2%	71,2%	-6,0%	97,9%	98,8%	98,1%	96,0%	91,5%	-4,5%
	RE 9	78,9%	81,0%	85,7%	86,7%	74,8%	-11,9%	96,2%	97,8%	97,8%	94,2%	96,0%	1,8%
	RE 16*	82,9%	84,9%	87,7%	84,8%	69,9%	-14,9%	98,9%	99,2%	99,3%	98,6%	95,4%	-3,2%
DB Regio	RE 49*	↻ Dez. 2019		77,8%	78,7%	51,8%	-27,0%	↻ Dez. 2019		89,1%	96,9%	66,4%	-30,5%
	RE 13	82,2%	81,5%	83,8%	79,5%	74,8%	-4,7%	98,0%	98,3%	97,5%	96,2%	93,9%	-2,3%
	RE 3	87,2%	90,7%	89,0%	85,1%	77,3%	-7,7%	98,0%	98,6%	97,9%	97,1%	93,8%	-3,3%
	RE 78	88,4%	90,2%	93,7%	93,2%	90,4%	-2,8%	93,1%	96,1%	92,5%	95,8%	94,5%	-1,4%
eurobahn (Keolis)	RE 82	90,8%	81,9%	87,2%	84,9%	81,9%	-3,1%	97,8%	98,1%	98,2%	95,7%	96,7%	0,9%
	RE 99	90,4%	89,1%	90,4%	86,9%	68,5%	-18,4%	99,5%	99,6%	99,7%	99,4%	98,9%	-0,6%
Hessische Landesbahn	RE 4	66,3%	72,6%	76,2%	73,1%	64,5%	-8,6%	97,3%	97,3%	97,5%	97,0%	96,4%	-0,5%
	RE 5 (RRX) ²	54,5%	63,6%	78,9%	74,0%	51,1%	-22,9%	97,3%	97,3%	98,5%	97,6%	94,9%	-2,7%
	RE 6 (RRX) ³	70,1%	77,4%	83,1%	79,4%	68,5%	-10,9%	97,5%	97,9%	99,1%	96,9%	97,2%	0,3%
	RE 7	70,4%	73,6%	76,1%	64,9%	59,2%	-5,7%	97,5%	98,3%	97,8%	96,1%	96,0%	-0,1%
	RE 1 (RRX) ^{4*}	58,8%	70,0%	76,6%	74,9%	59,9%	-15,1%	98,3%	98,4%	99,0%	98,5%	95,1%	-3,4%
National Express	RE 11 (RRX) ^{5*}	68,9%	82,2%	84,5%	77,9%	63,9%	-14,0%	87,5%	99,1%	99,1%	97,5%	96,2%	-1,3%
	RE 10	79,4%	79,4%	81,5%	80,5%	73,8%	-6,7%	98,2%	98,4%	97,6%	97,3%	97,5%	0,2%
	RE 14	79,1%	78,8%	78,8%	79,2%	77,0%	-2,2%	98,8%	98,2%	97,6%	97,6%	97,9%	0,3%
NordWestBahn	RE 44	↻ Dez. 2019		79,1%	74,0%	64,5%	-9,5%	↻ Dez. 2019		97,1%	96,7%	96,7%	0,0%
SNCB	RE 29	53,0%	76,7%	85,8%	85,2%	81,1%	-4,1%	97,9%	98,7%	99,9%	99,8%	98,3%	-1,5%
VIAS Rail	RE 19 **	86,4%	82,5%	87,6%	83,4%	70,0%	-13,4%	99,0%	99,4%	99,2%	98,3%	95,3%	-3,0%
WestfalenBahn	RE 15	84,0%	84,0%	89,6%	84,8%	83,7%	-1,1%	98,4%	98,9%	98,9%	97,3%	98,0%	0,7%
	RE 60	83,4%	82,5%	86,4%	80,6%	77,6%	-3,0%	99,2%	99,6%	99,5%	98,5%	98,4%	-0,1%
	RE 70	88,4%	90,0%	91,0%	87,1%	82,9%	-4,1%	99,5%	99,5%	99,4%	98,9%	98,3%	-0,5%
DB Regio	S 1	87,3%	93,1%	87,9%	78,7%	77,3%	-1,4%	97,4%	97,6%	98,4%	95,6%	95,2%	-0,3%
	S 1 H***	67,1%	68,2%	70,1%	60,7%	66,9%	6,2%	97,6%	98,8%	98,3%	95,7%	91,9%	-3,8%
	S 11	88,0%	87,5%	86,6%	80,1%	80,1%	0,0%	97,7%	97,6%	97,9%	94,3%	94,4%	0,1%
	S 12	88,5%	87,6%	88,2%	82,6%	80,3%	-2,3%	96,2%	96,8%	96,9%	92,2%	92,4%	0,2%
	S 19	86,5%	86,6%	85,9%	79,2%	78,1%	-1,2%	97,0%	97,6%	97,5%	93,4%	93,9%	0,5%
	S 4	98,5%	99,7%	98,9%	98,2%	97,8%	-0,5%	98,1%	98,8%	98,9%	96,6%	97,0%	0,4%
	S 5 H***	72,1%	74,0%	74,6%	69,5%	78,6%	9,1%	98,0%	99,1%	99,2%	95,7%	95,7%	0,0%
	S 5/S 8	90,0%	90,0%	91,1%	88,0%	85,9%	-2,0%	97,8%	98,0%	98,2%	95,1%	96,0%	0,8%
	S 6	89,3%	89,2%	87,6%	83,4%	83,5%	0,1%	97,8%	97,7%	98,2%	95,2%	96,0%	0,7%
	S 68	84,4%	87,0%	80,4%	81,0%	77,6%	-3,3%	75,2%	80,8%	94,2%	85,6%	48,5%	-37,0%
	S 2*	88,6%	90,1%	90,5%	88,1%	85,0%	-3,1%	98,7%	98,4%	97,7%	97,6%	95,7%	-1,9%
	S 3*	93,0%	96,2%	94,4%	93,1%	90,5%	-2,6%	98,0%	97,2%	94,3%	98,5%	92,7%	-5,8%
S 9*	86,3%	89,0%	78,6%	83,5%	65,0%	-18,5%	97,0%	96,2%	92,9%	97,1%	93,6%	-3,5%	
Regiobahn	S 28 ⁶	91,8%	93,4%	94,4%	62,7%	65,8%	3,1%	99,1%	99,3%	99,1%	95,9%	95,6%	-0,4%
VIAS Rail	S 7 **	92,3%	91,8%	87,3%	88,3%	95,5%	7,1%	97,1%	98,7%	97,9%	95,4%	92,8%	-2,6%

* neuer Betreiber seit Feb. 2022
 ** Datenzulieferung ab Aug. 2022
 *** neuer Betreiber seit Juni 2022

1 seit Dez. 2018 keine Daten verfügbar
 2 seit Juni 2019 als RE 5 (RRX)
 3 seit Dez. 2019 als RE 6 (RRX)
 4 seit Juni 2020 als RE 1 (RRX)

5 seit Dez. 2018 als RE 11 (RRX)
 6 seit Dez. 2020 Linienverlauf Wuppertal - Mettmann - Düsseldorf - Neuss - Kaarst

7 bis 2020 RB 42
 8 seit Dez. 2019 Linienverlauf Gelsenkirchen - Duisburg - Mönchengladbach
 • Daten zur Zuverlässigkeitsquote der S-Bahn-Linien für das Jahr 2022 sind in der digitalen Version ggü. der Druckversion aktualisiert.

[alphabetisch]		Pünktlichkeitsquoten in Prozent					⊕ / ⊖	Zuverlässigkeitsquote in Prozent					⊕ / ⊖
Aktuelles EVU	Linie	2018	2019	2020	2021	2022	2021 – 2022	2018	2019	2020	2021	2022	2021 – 2022
DB Kurhessenbahn	RB 94	81,6%	91,1%	91,1%	94,3%	81,3%	-13,0%	99,3%	99,3%	99,2%	97,5%	97,7%	0,2%
	RB 97*	89,7%	90,9%	96,1%	95,4%	90,9%	-4,5%	94,8%	97,3%	98,9%	96,3%	95,2%	-1,1%
DB Regio	RB 20	85,6%	90,7%	91,4%	91,3%	89,6%	-1,7%	98,1%	98,6%	98,5%	97,3%	91,7%	-5,7%
	RB 23	92,4%	91,9%	94,9%	97,0%	96,1%	-0,8%	98,6%	99,0%	97,9%	97,7%	97,9%	0,2%
	RB 24	77,8%	79,5%	85,3%	86,4%	71,2%	-15,2%	98,4%	97,4%	98,3%	98,4%	97,9%	-0,5%
	RB 25	86,9%	88,3%	88,5%	87,9%	82,0%	-5,9%	97,8%	98,0%	97,6%	93,0%	95,1%	2,2%
	RB 27	78,7%	81,4%	83,1%	73,5%	65,3%	-8,2%	97,5%	98,2%	98,0%	97,2%	96,8%	-0,3%
	RB 30	71,5%	78,6%	83,7%	87,1%	69,9%	-17,3%	96,1%	93,9%	98,3%	97,1%	96,6%	-0,5%
	RB 33	71,3%	76,8%	74,5%	82,5%	81,6%	-0,9%	98,6%	98,3%	98,5%	96,5%	96,7%	0,2%
	RB 38	91,8%	93,3%	95,6%	96,6%	86,0%	-10,6%	96,9%	95,1%	98,0%	87,2%	96,3%	9,2%
	RB 43	85,5%	93,0%	90,1%	87,3%	86,6%	-0,7%	98,1%	97,0%	94,4%	93,5%	96,2%	2,7%
	RB 51	90,5%	90,8%	91,9%	90,7%	83,9%	-6,8%	98,5%	98,9%	98,8%	95,8%	96,4%	0,6%
	RB 52	93,5%	94,2%	93,6%	91,9%	85,9%	-6,0%	98,4%	97,5%	98,1%	98,2%	97,0%	-1,2%
	RB 53	88,7%	90,7%	93,5%	87,8%	82,5%	-5,3%	96,0%	96,6%	97,7%	94,6%	95,8%	1,2%
	RB 54	96,9%	96,6%	97,6%	95,7%	96,7%	0,9%	97,8%	96,6%	95,7%	94,2%	97,8%	3,7%
	RB 63	86,5%	88,3%	94,4%	94,4%	88,8%	-5,6%	98,7%	99,0%	99,2%	96,7%	97,1%	0,3%
	RB 64	92,1%	90,6%	95,2%	94,6%	85,8%	-8,8%	99,2%	99,1%	99,1%	97,1%	97,6%	0,5%
	RB 32*	↻ Dez. 2019	86,4%	79,1%	78,0%	-1,1%	↻ Dez. 2019	98,2%	97,0%	74,4%	-22,6%		
	RB 40*	89,2%	90,5%	91,8%	89,0%	86,6%	-2,4%	98,9%	99,0%	98,7%	96,7%	87,5%	-9,2%
	RB 46*	96,0%	96,1%	91,3%	86,3%	71,0%	-15,3%	99,2%	99,1%	83,4%	97,6%	92,0%	-5,7%
	RB 91*	89,0%	90,6%	92,0%	87,4%	86,7%	-0,7%	99,1%	99,4%	99,4%	98,9%	96,4%	-2,5%
	RB 50	74,9%	93,1%	90,0%	82,4%	80,2%	-2,2%	96,9%	98,3%	98,7%	96,4%	95,2%	-1,2%
RB 59	89,4%	89,9%	91,0%	84,1%	80,0%	-4,1%	97,1%	98,3%	96,7%	94,0%	92,4%	-1,7%	
RB 61	81,1%	80,9%	88,9%	85,6%	85,6%	0,0%	98,2%	98,5%	98,5%	97,1%	95,7%	-1,3%	
RB 65	89,7%	89,6%	93,0%	91,8%	91,8%	-0,1%	97,5%	98,9%	97,5%	97,1%	96,8%	-0,2%	
RB 66	91,2%	87,7%	96,3%	95,4%	91,6%	-3,9%	97,8%	98,3%	92,8%	97,2%	97,0%	-0,2%	
RB 67	74,5%	79,3%	87,6%	91,8%	88,3%	-3,5%	97,8%	97,8%	98,4%	97,2%	97,2%	0,1%	
RB 69	73,1%	64,8%	83,3%	79,4%	69,8%	-9,6%	97,4%	99,1%	98,7%	96,9%	96,4%	-0,5%	
RB 71	60,0%	69,3%	79,5%	76,4%	72,7%	-3,7%	97,9%	97,8%	98,4%	98,0%	96,0%	-2,0%	
RB 72	89,4%	87,8%	88,7%	89,5%	86,6%	-2,9%	97,0%	99,1%	98,0%	96,0%	94,5%	-1,6%	
RB 73	83,2%	78,2%	86,4%	80,9%	77,6%	-3,3%	97,9%	98,3%	98,5%	96,2%	96,9%	0,6%	
RB 89	85,6%	84,1%	87,7%	88,1%	83,5%	-4,6%	97,9%	99,2%	96,1%	97,2%	96,8%	-0,4%	
RB 90	91,7%	90,5%	88,8%	89,1%	82,8%	-6,3%	98,8%	98,4%	98,4%	98,7%	97,6%	-1,1%	
RB 92	97,1%	95,1%	97,0%	97,1%	95,9%	-1,2%	98,6%	98,7%	98,5%	99,2%	98,3%	-0,9%	
RB 93	82,8%	86,8%	90,0%	84,3%	74,7%	-9,6%	98,7%	98,8%	98,5%	98,9%	97,9%	-1,0%	
RB 95	96,4%	96,7%	96,3%	93,7%	83,9%	-9,8%	98,9%	99,0%	99,1%	99,3%	98,2%	-1,1%	
RB 96	99,3%	99,4%	99,3%	97,1%	96,6%	-0,5%	98,9%	97,3%	98,6%	99,7%	97,5%	-2,2%	
National Express	RB 48	76,5%	77,0%	79,6%	75,0%	67,9%	-7,2%	97,6%	98,1%	98,3%	97,7%	96,6%	-1,1%
NordWestBahn	NWB 394	61,5%	49,9%	50,3%	63,2%	51,4%	-11,7%	98,3%	98,0%	98,5%	96,9%	98,7%	1,8%
	RB 31	81,2%	77,0%	76,1%	66,4%	63,9%	-2,4%	97,1%	95,4%	97,7%	97,0%	96,2%	-0,8%
	RB 36	96,1%	96,0%	96,8%	96,4%	96,2%	-0,2%	95,8%	40,6%	97,7%	96,5%	94,2%	-2,3%
	RB 74	86,0%	72,6%	84,3%	82,7%	72,9%	-9,8%	98,4%	98,9%	99,1%	97,9%	98,4%	0,5%
	RB 75	90,1%	86,2%	88,8%	86,9%	79,5%	-7,5%	97,7%	98,7%	98,8%	97,7%	98,3%	0,6%
	RB 77	80,7%	79,8%	83,4%	80,9%	72,2%	-8,7%	97,7%	99,1%	98,7%	96,0%	91,2%	-4,8%
	RB 84	84,2%	82,5%	86,3%	83,4%	81,4%	-2,1%	99,1%	99,0%	99,4%	98,0%	99,1%	1,1%
RB 85	93,1%	93,0%	93,9%	93,1%	91,3%	-1,8%	98,7%	99,1%	99,2%	97,3%	99,0%	1,6%	
Rurtalbahn	RB 21	96,5%	97,7%	95,8%	95,2%	93,1%	-2,0%	97,6%	99,5%	99,6%	99,2%	99,6%	0,4%
trans regio	RB 26	68,5%	70,5%	74,3%	69,3%	55,5%	-13,8%	99,0%	91,3%	97,4%	95,7%	95,1%	-0,6%
VIAS Rail	RB 34	77,7%	77,0%	83,4%	78,1%	60,5%	-17,5%	99,0%	98,7%	98,3%	97,2%	97,1%	-0,1%
	RB 39	87,3%	87,5%	88,2%	88,7%	77,8%	-10,9%	99,3%	99,2%	99,3%	99,4%	99,1%	-0,2%
	RB 35* **	87,0%	88,8%	96,8%	83,9%	80,6%	-3,3%	98,9%	99,4%	98,8%	97,7%	98,6%	0,9%

> 90 % > 80 % > 70 % > 60 % < 60 %

↻ Betriebsaufnahme

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

Handlungsansätze

Ein Blick auf die Betriebsqualität im SPNV in Nordrhein-Westfalen der vergangenen Jahre zeigt einen zunehmenden Bedarf an Maßnahmen, um gezielt, spürbar und anhaltend dem negativen Trend gegenzusteuern.



Zentrale eines elektronischen Stellwerks

Wenngleich unterschiedliche Stellhebel in den letzten Jahren für die Stabilisierung einzelner Linien gefunden und auch getätigt wurden, so lässt sich derzeit insgesamt eine unbefriedigende Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des SPNV in NRW feststellen.

Viele Anstrengungen aller Beteiligten, um die SPNV-Verlässlichkeit in NRW zu steigern, sind vereinbart und angestoßen worden, erfordern jedoch bis zur Realisierung Geduld. So beeinträchtigen Baumaßnahmen an Bahnhöfen oder im Bereich der Gleise den Regelverkehr, sorgen aber für eine Instandsetzung und oftmals auch für eine **Verbesserung der Infrastruktur**. Oder das Beispiel Fahrzeuge: Die SPNV-Aufgabenträger haben die Vorbereitungen zum Einsatz von zahlreichen **neuen Fahrzeugen** mit alternativen Antrieben getroffen; die damit beschlossene Ablösung veralteter Dieseltriebzüge wird nach und nach in den nächsten Jahren erfolgen (bspw. ab Dez. 2025: Niederrhein-Münsterland-Netz; ab Dez. 2025: HEMU-Netz Düren; ab Dez. 2028: Netz Nördliches Westfalen). Beim Thema **„Fachkräftegewinnung“** agiert die Bahnbranche in NRW gemeinsam, um neues qualifiziertes Personal anzuwerben. Dabei sind bereits signifikante Erfolge zu verzeichnen. Weitere Informationen zu diesem Thema sind im Kapitel zum entsprechenden Projekt des Landesprogramms Fokus Bahn NRW auf den Seiten 52 und 53 zu finden.

Ein Blick auf die Qualitätsdaten der vergangenen Jahre zeigt, dass es bei der Infrastruktur an vielen Stellen

an der notwendigen Flexibilität mangelt, um bei Störungen den Verkehr stabil weiterführen zu können. Das Land Nordrhein-Westfalen und die SPNV-Aufgabenträger haben daher bereits 2019 gemeinsam mit der DB das Programm **„Robustes Netz NRW“** initiiert (s. auch Qualitätsbericht 2021, S. 39 ff.). Ziel dieses Programms ist es, an besonders neuralgischen Punkten im Streckennetz in NRW die Flexibilität zu steigern, an manchen Stellen auch wiederherzustellen, um bei Störungen und baustellenbedingten Infrastruktureinschränkungen einen stabileren Betrieb zu gewährleisten. Jedoch zeigt sich bei diesem Programm, dass für die Planung, zur Erlangung des Baurechts und der erforderlichen Sperrpausen sowie zum darauffolgenden Bau mehrere Jahre für die Realisierung erforderlich sind. Alle Beteiligten sind dringend dazu aufgefordert, vereinbarte Zeitpläne bis zur Inbetriebnahme einzuhalten!

Eine Maßnahme im Robusten Netz NRW I, die 2022 erfolgreich umgesetzt werden konnte, war der **Einbau einer Weichenverbindung in Köln Messe/Deutz**. Sie schafft im stark frequentierten Kölner Eisenbahnknoten zusätzliche Einfahrmöglichkeiten in den Bahnhof Köln Messe/Deutz für Züge des Nah- und Fernverkehrs. Aus Richtung Troisdorf waren für diese Züge zuvor nur Einfahrten nach Gleis 5 möglich; nun werden auch die Gleise 6 (Durchfahrgleis ohne Bahnsteig) und 7 (Bahnsteiggleis) erreicht. Dadurch erhöht sich die betriebliche Flexibilität und Qualität, von der sowohl Züge auf der Siegstrecke, der Schnellfahr-

Maßnahmen zum Thema „Sicherheit im SPNV“

Neben verschiedenen anderen Qualitätskriterien wie Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit ist die Sicherheit von Fahrgästen und Zugbegleitpersonal zu nennen bzw. elementar wichtig und Voraussetzung für eine erfolgreiche Verkehrswende. Die Aufgabenträger und das Kompetenzzentrum Sicherheit (KCS) führen umfangreiche Maßnahmen in diesem Themenfeld durch. In 2022 hat das KCS ein Gesamtprojekt „Fokus Sicherheit“ innerhalb des Programms Fokus Bahn NRW übernommen. Unter anderem werden hierbei ein landesweites Graffitipräventionskonzept entwickelt, die Zusammenarbeit und der Austausch der Sicherheitspartner und Maßnahmen zur Fußball-Europameisterschaft 2024 koordiniert – im Oktober 2022 fand hierzu eine große Auftaktveranstaltung in der Schalke Arena statt (Colloquium Sicherheit im ÖPNV Euro 2024) – und unternehmensübergreifend Sicherheitspersonal eingesetzt. Diese sogenannten **Sicherheitsteams NRW** sind seit Dezember 2022 im Einsatz und werden flexibel und lageorientiert eingesetzt. Sie unterstützen die Zugbegleiter und setzen das Hausrecht im Fahrzeug um.



Ein Gastbeitrag des KCS



Eine weitere Herausforderung war das Corona-Krisenmanagement im SPNV. Unter der Federführung des KCS wurden in 2022 wöchentlich Krisensitzungen Runder Tisch Corona (RTC/digitale Sitzungen) mit Beteiligung der Aufgabenträger, des MUNV NRW, der Bundespolizei, EVU, EIU und weiteren Sicherheitspartnerinnen und Sicherheitspartnern durchgeführt. Bei den Sitzungen wurden folgende Themenblöcke besprochen:

- SPNV-Betriebslage: etwaige coronabedingte Einschränkungen der Personalkapazitäten oder der Ersatzteilversorgung
- Kommunikation an Fahrgäste
- Reisendenaufkommen
- Einführung und Durchsetzung der Maskenpflicht sowie der 3G-Kontrollen
- Sonderthemen wie Detailfragen zur Umsetzung der Corona-Schutzverordnung NRW und weiterer gesetzlicher Neuregelungen
- Statistiken zur Nichteinhaltung der Maskenpflicht
- Besondere Vorfälle bei der Kontrolle der Maskenpflicht oder sonstiger Vorfälle
- Zusätzliches Kontrollpersonal zwecks Kontrolle der Maskenpflicht
- Einsatz von Reisenden-Lenkerinnen und -Lenker während der bundesweiten 9 Euro-Ticket-Aktion
- Verfügbarkeit von Fördermitteln
- Akute Sicherheitsthemen im ÖPNV

Neben der Organisation sowie der Moderation des RTC konnte das KCS im Rahmen der Sitzungen auch diverse gemeinsame Maßnahmen auf den Weg bringen bzw. ihre Umsetzung nachhaltig unterstützen. Als Beispiele sind hier der Einsatz des zusätzlichen Sicherheitspersonals sowie die Durchführung von Schwerpunktkontrollen zur Masken- und 3G-Regel zu nennen.

strecke Köln-Rhein/Main als auch der rechten Rhein-strecke profitieren. Diese gewonnene Flexibilität ist auch deshalb dringend erforderlich, weil die Deutsche Bahn noch bis Ende des Jahrzehnts fünf Brückenbauwerke über die Deutz-Mülheimer Straße in Köln erneuert.

Ein weiteres Beispiel einer infrastrukturellen Verbesserung aus dem vergangenen Jahr befindet sich auf dem Korridor zwischen Soest und Paderborn. Zur Verbesserung der Qualität des RE 11 (RRX) und der RB 89 wird ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 die **Beseitigung einer Langsamfahrstelle zwischen Geseke und Salzkotten** beitragen. Seit 2005 musste auf diesem zwei Kilometer langen Abschnitt die Geschwindigkeit von 160 km/h auf 100 km/h reduziert werden. Die Anhebung der Geschwindigkeit

in diesem Bereich wird zukünftig für einen höheren Puffer im Fahrplan genutzt werden können.

Neben den vorgenannten Themen lassen sich auch Verbesserungen der Qualität durch kleine Änderungen im Betriebskonzept vornehmen. Ein Beispiel dafür sind Änderungen auf der RB 92. Um ganztägig die Anschlüsse von/zur IC-Linie 34 von/nach Dortmund in Finnentrop herstellen zu können, mussten die Fahrzeiten auf der RB 92 angepasst werden. Zur Verbesserung der Pünktlichkeit halten die Züge am äußerst wenig frequentierten Bedarfshalt Attendorn-Hohen Hagen nur noch ab ca. 8 Uhr, um in diesem Zeitraum den Anschluss nach Dortmund sicherstellen zu können.



Weitere Informationen zu „Fokus Bahn NRW – Sicherheit“ können online unter <https://www.fokus-bahn.nrw/projekte/fokus-sicherheit.html> entnommen werden.

Kundenzufriedenheit im SPNV

Die Corona-Pandemie spielte immer weniger eine Rolle, die Sprit- und Energiekosten erreichten nie gekannte Höhen, das 9-Euro-Ticket kam und große Bauprojekte im Schienennetz begannen – im Jahr 2022 gab es zahlreiche äußere Einflussfaktoren auf die Qualität von ÖPNV und SPNV.

Das Kompetenzzentrum Marketing NRW (KCM) hat das gemäß dem üblichen 2-Jahres-Rhythmus vorgesehene NRW-Kundenbarometer 2022 genutzt, um die aktuelle Zufriedenheit der Nahverkehrskunden in NRW abzubilden. Für die aktuelle Untersuchung wurden in der Zeit von September 2022 bis Anfang Dezember 2022 rund 17.400 ÖPNV-Kundinnen und -Kunden befragt, darunter 6.604 Kundinnen und Kunden, die als Hauptverkehrsmittel den SPNV nutzen. Die Beurteilung der Merkmale erfolgte anhand der bewährten verbalen Skala von vollkommen zufrieden (=1) bis unzufrieden (=5).

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

Im Juni, Juli und August 2022 gab es das 9-Euro-Ticket: ein deutschlandweit im Nahverkehr gültiges Monatsticket für 9 Euro pro Monat, erhältlich für jedermann. Um die Zufriedenheitsergebnisse unter Berücksichtigung dieses besonderen Zeitraums einordnen zu können, wurde beim NRW-Kundenbarometer 2022 der Zeitpunkt erfasst, wann die Befragten zuletzt mit dem ÖPNV unterwegs waren: vor Juni 2022, im Juni/Juli/August 2022 oder nach dem 9-Euro-Ticket-Zeitraum, also seit September 2022. Von den SPNV-Kundinnen und -Kunden aus NRW waren 10% zuletzt vor Juni 2022 unterwegs, 37% während des 9 Euro-Ticket-Zeitraums im Sommer und etwas mehr als die Hälfte (53%) haben den SPNV zuletzt seit September genutzt. Die Zufriedenheitsergebnisse sind nachfolgend sowohl als Gesamtwert wie auch separat nach dem Zeitpunkt der letzten SPNV-Nutzung dargestellt.

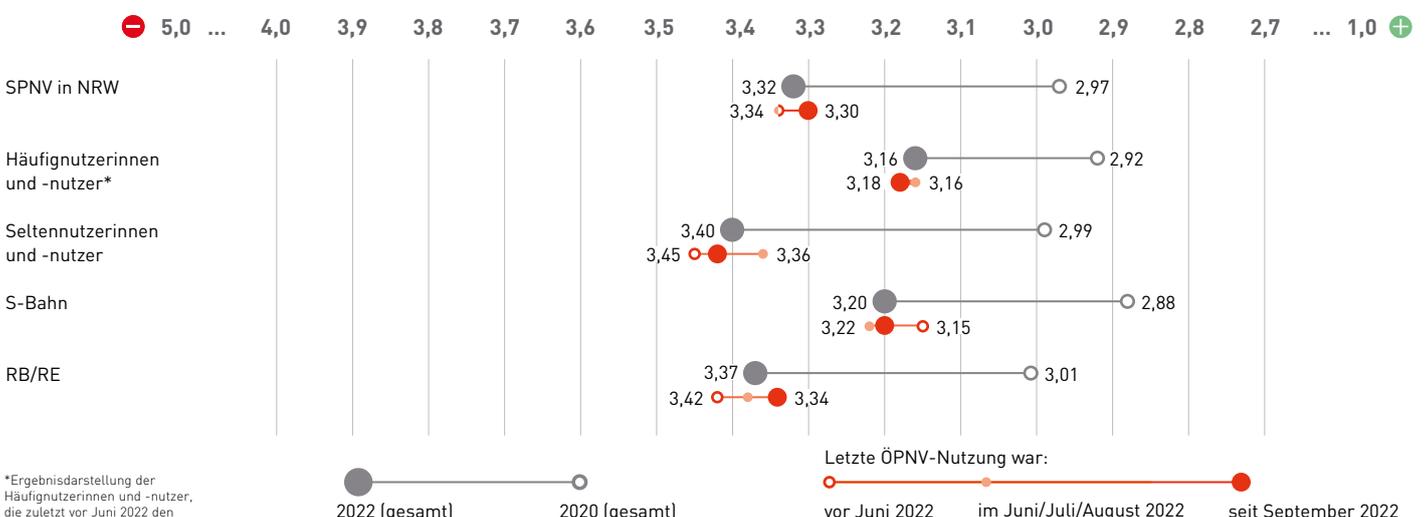
SPNV-Kundinnen und Kunden in NRW 2022 im Allgemeinen deutlich weniger zufrieden

Die unten stehende Abbildung zur Globalzufriedenheit im SPNV NRW zeigt neben dem Ergebnisvergleich 2022 zu 2020 (graue Reihen) die Zufriedenheit derjenigen, die zuletzt vor Juni 2022, während des 9-Euro-Ticket-Zeitraums oder seit September 2022 im SPNV unterwegs waren (orange-rote Reihen).

Die allgemeine Zufriedenheit der SPNV-Kundinnen und -Kunden in NRW ist signifikant gegenüber der Vorgängerstudie aus 2020 gesunken. Die einzelnen Untergruppen zeigen hier zwar Unterschiede, das Zufriedenheitsniveau ist

jedoch überall ähnlich und liegt deutlich unter den Werten aus 2020. Die Häufignutzerinnen und -nutzer, die den SPNV in NRW mindestens mehrmals pro Woche nutzen, sind dabei zufriedener als die Seltennutzerinnen und -nutzer, die wenige Male pro Monat oder seltener unterwegs sind. Auch beim Blick auf das hauptsächlich genutzte SPNV-Verkehrsmittel zeigen sich Unterschiede: Kundinnen und Kunden, die hauptsächlich die S-Bahn nutzen, sind zufriedener als diejenigen, die hauptsächlich mit der Regionalbahn (RB) oder dem RegionalExpress (RE) fahren.

Globalzufriedenheit im SPNV in NRW

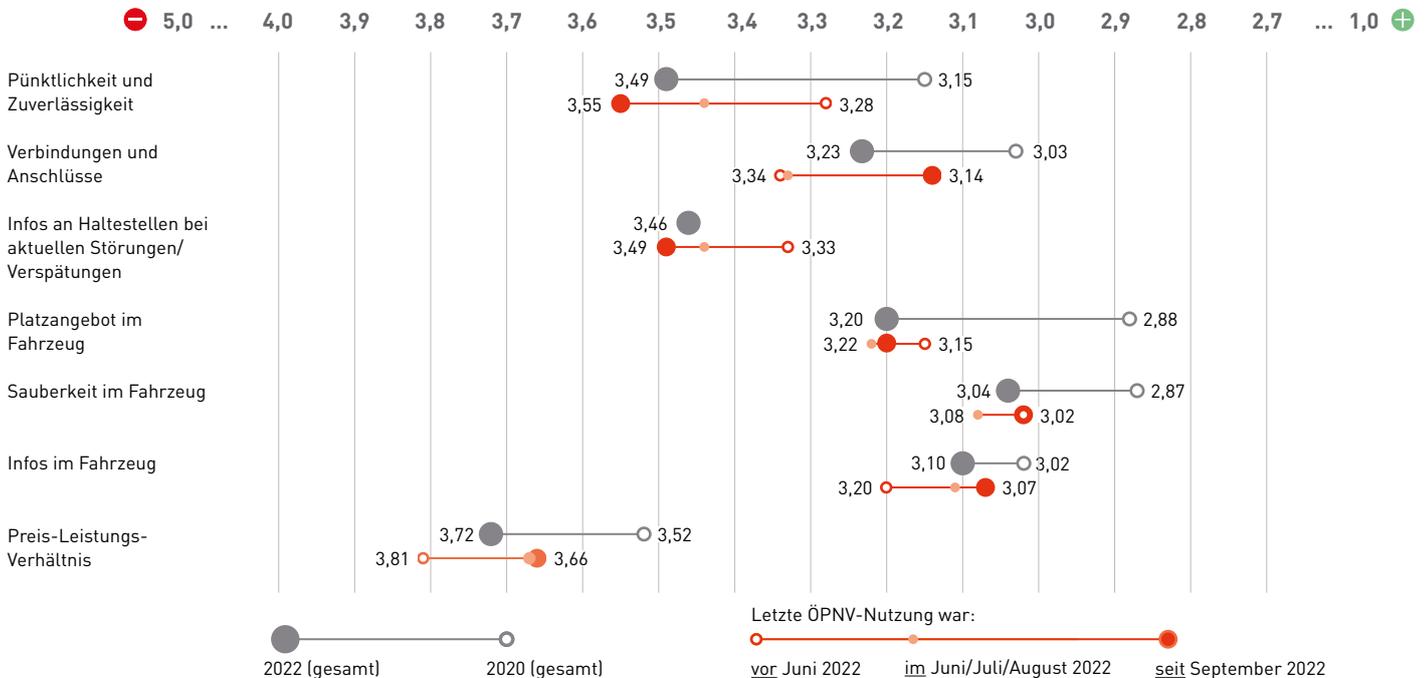


Zufriedenheit mit Leistungsdetails ebenfalls gesunken

Die Zufriedenheit mit den einzelnen Leistungsdetails ist 2022 bei sämtlichen Aspekten gesunken, teilweise sehr deutlich. So ist beispielweise die Bewertung der Pünkt-

lichkeit und Zuverlässigkeit des SPNV von 3,15 auf 3,49 gefallen (siehe unten stehende Abbildung zur Zufriedenheit der SPNV-Kundinnen und -kunden mit ausgewählten Leistungsmerkmalen).

Zufriedenheit der SPNV-Kundinnen und -kunden mit ausgewählten Leistungsmerkmalen



Beim Vergleich der Zufriedenheit nach dem Zeitpunkt der letzten ÖPNV-Nutzung zeigen sich zudem weitere Unterschiede: Kundinnen und Kunden, die zuletzt vor Juni 2022 den SPNV genutzt haben, bewerten die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit mit 3,28, während diejenigen, die zuletzt während des 9-Euro-Ticket-Zeitraums unterwegs waren, mit 3,44 nochmals deutlich weniger zufrieden sind. Am unzufriedensten sind mit einem Wert von 3,55 die Kundinnen und Kunden, die den SPNV auch nach dem 9-Euro-Ticket genutzt haben. Ein Hauptgrund hierfür sind sicherlich große Baustellenprojekte im SPNV in NRW mit teils sehr umfangreichen Einschränkungen, Streckensperrungen und Schienenersatzverkehren, die im Herbst 2022 in die Hauptphase eintraten.

Das 2022 neu aufgenommene Leistungsmerkmal „Informationen an Haltestellen bei aktuellen Störungen und Verspätungen“ hat mit einer Note von 3,46 direkt eine vergleichsweise schlechte Einstiegsbewertung erhalten und wird von den Kundinnen und Kunden, die zuletzt im Herbst 2022 unterwegs waren, mit 3,49 am schlechtesten bewertet.

Bei der Zufriedenheit mit dem Preis-Leistungs-Verhältnis ist die Gruppe, die zuletzt während des 9-Euro-Tickets den SPNV genutzt hat, am unzufriedensten. Da sich diese Bewertung auf die normalen Preise bezieht, zeigt sich hier deutlich der Einfluss des sehr günstigen 9-Euro-Tickets.

Die Ergebnisse des NRW-Kundenbarometers zeigen die Bedürfnisse der Fahrgäste und skizzieren Handlungsnotwendigkeiten in Bezug auf das System SPNV. Die Maßnahmen, die die Branche zur Verbesserung ergreift, bewirkten bis zum letzten NRW-Kundenbarometer in 2020 stetig leicht verbesserte Werte. Bedingt durch die auslaufende Corona-Pandemie, das 9-Euro-Ticket im Sommer 2022 und die umfangreichen Baumaßnahmen im SPNV in NRW seit dem Herbst 2022 wurde dieser Trend unterbrochen. Ob die Zufriedenheit im SPNV wieder das Niveau von 2020 erreichen oder sogar weiter gesteigert werden kann, wird das nächste, für das Jahr 2024 geplante NRW Kundenbarometer zeigen.

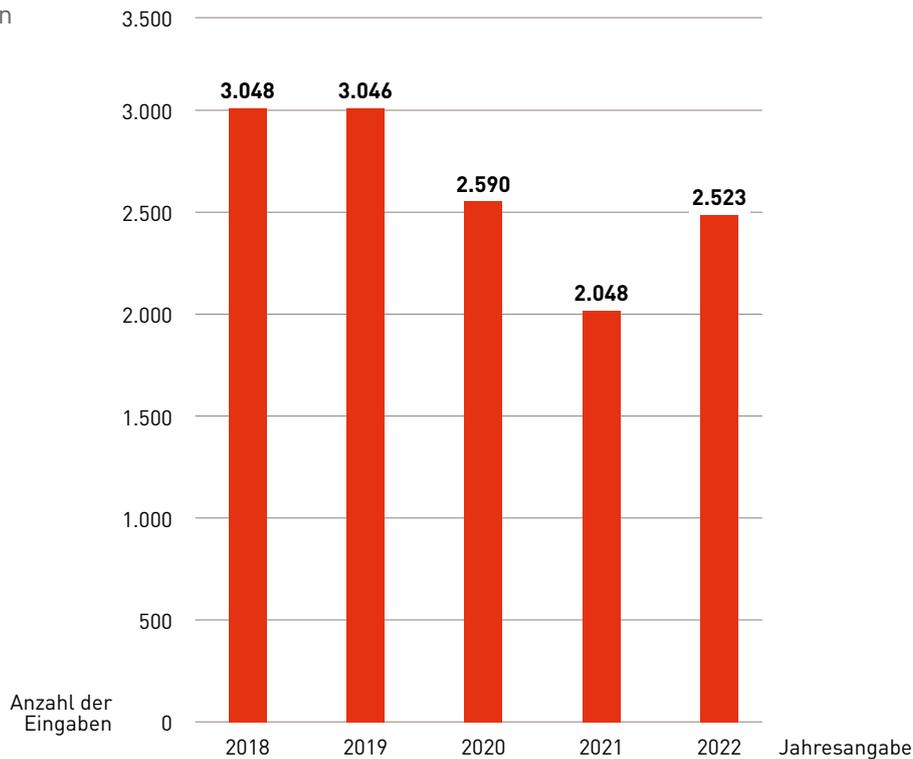


Detaillierte Ergebnisse sämtlicher NRW-Kundenbarometer stehen zum Download unter <https://www.kcm-nrw.de/service/downloads.html> bereit.

Kundenbeschwerden und Schlichtungen im SPNV

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

Anzahl der Eingaben nach Jahr



Die Schlichtungsstelle Nahverkehr (SNV) bearbeitete im Jahr 2022 zwar mehr als 2.500 Eingaben, jedoch immer noch 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 Schlichtungsstelle bedankt sich an dieser Stelle ausdrücklich für das ihr entgegengebrachte Vertrauen und die Finanzierung seitens ihrer Mitgliedsunternehmen und des MUNV NRW, welches die erfolgreiche Arbeit der Schlichtungsstelle bis zum Ende des Jahres 2024 sicherstellt.

In 2022 erreichten die Schlichtungsstelle 2.523 Kundeneingaben. Von den 2.523 Beschwerden wurden 2.295 Fälle (91 %) als Schlichtungsverfahren bearbeitet.

Bei 1.953 (85%) der 2.295 Schlichtungsanträge musste der Antrag nach rechtlicher Prüfung als unbegründet abgewiesen werden. In einigen Fällen ergab sich diese Einschätzung schon aufgrund des Sachvortrages des Fahrgastes im Schlichtungsantrag, bei anderen war eine Be-

wertung erst aufgrund der Stellungnahmen der Parteien möglich. Hier war die Rechtslage entweder so eindeutig und in der Korrespondenz seitens des Unternehmens auch so bewertet oder die Beweislage gab es nicht her, das Anliegen plausibel zu machen, sodass eine Fortsetzung des Schlichtungsverfahrens nicht in Betracht kam. Diese Entscheidung teilte die Schlichtungsstelle dem Fahrgast mit und begründete sie auch ausführlich. Der ganz überwiegende Anteil der betroffenen Kundinnen und Kunden konnte die Erläuterungen nachvollziehen und hat die rechtlichen oder tariflichen Bestimmungen im Nahverkehr dadurch besser verstanden.

Nach den rechtlichen Vorgaben des § 14 Abs. 2 Verbraucherstreitbeilegungsgesetz wurde kein Schlichtungsantrag abgelehnt.

In 342 Fällen (15%) wurde das Verfahren im Jahr 2022 mit einem Schlichtungsvorschlag abgeschlossen. 248 dieser Vorschläge wurden von den Verkehrsunternehmen angenommen. 94 Mal konnte auch im Rahmen des Schlichtungsverfahrens keine Neubewertung des Vorgangs erwirkt werden. Das Verkehrsunternehmen blieb bei seiner abschlägigen Entscheidung.

Beschwerdegründe 2022*	Anzahl	Prozent
Summe	2.764	100%
Erhöhtes Beförderungsentgelt	803	29,05%
Pünktlichkeit /Ausfall	927	33,54%
Verhalten Mitarbeiter	402	14,54%
Information	234	8,47%
Tarifangebot	259	9,37%
Zustand Fahrzeug	41	1,48%
ÖPNV-Angebot	57	2,06%
Fahrausweisautomat / Entwerter	17	0,62%
Zustand Haltestelle	19	0,69%
Belange Mobilitätseingeschränkter	5	0,18%
*Hier gibt es Mehrfachnennungen; es kommen i.d.R. mehrere Faktoren zusammen, die den Fahrgast veranlassen, sich an die Schlichtungsstelle Nahverkehr zu wenden.		

Die verbleibenden sechs Fälle (0,2%) verteilen sich auf unzulässige und an andere Stellen weitergeleitete Verfahren. 212 Mal (8 % aller Eingänge) gaben Fahrgäste der Schlichtungsstelle einen Vorgang zur Kenntnis.

Im Jahr 2022 handelte es sich bei 29,5 % aller aufgeführten Beschwerdegründe (insgesamt 2.764) an die Schlichtungsstelle um Forderungen aus Fahrpreisnacherhebungen.

Das Jahr 2022 war abermals geprägt von Problemen mit der Aufrechterhaltung der Fahrleistung. Vor allem in den Sommermonaten von Juni bis August stiegen die Fahrgastzahlen völlig unerwartet wegen des bundesweit gültigen 9-Euro-Tickets enorm an, was den öffentlichen Nahverkehr deutlich an seine Belastungsgrenze brachte und in Einzelfällen auch darüber hinaus. Die erhöhten Fahrgastzahlen von Juni, Juli und August 2022, kombiniert mit den bereits bestehenden Baustellen in NRW zur Aufrechterhaltung und Ausbau der Infrastruktur, betrafen mit 33,5 % der Schlichtungsanträge mehr als ein Drittel der Schlichtungsverfahren die Möglichkeiten und Grenzen der Kompensation für Verspätung und Ausfall.

Das Schlichtungsverfahren bei der Schlichtungsstelle Nahverkehr ist enorm effektiv. Offensichtlich unbegrün-

dete 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

Hochleistungskorridore

Wiederaufbau in der Eifel

Großbaustellen-Rückschau 2022

Baustellenkommunikation und -management bleiben eine Daueraufgabe

Stationsqualität



Netzzustand

Das Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) ist die Grundlage zur Erstellung des Jahresfahrplans. Es ist ein wichtiger Parameter für die Berechnung der Fahrzeiten mit ihren Pufferzeiten und muss in der Fahrplanerstellung beachtet werden. Treten im Jahresfahrplan dann temporäre Geschwindigkeitsreduzierungen ein, sogenannte Langsamfahrstellen (La-Stellen), bedeutet dies ein Risiko für die Fahrplanstabilität und in der Folge für die Pünktlichkeit des Betriebs.

La-Stellen-Analyse

Im Rahmen der Analyse der Netzinfrastrukturqualität werden alle Strecken der DB in NRW auf bestehende La-Stellen überprüft, auf denen die Produkte RE, RB und S-Bahn verkehren. Als La-Stelle wird ein Streckenabschnitt bezeichnet, auf dem aus unterschiedlichen Gründen die zulässige Höchstgeschwindigkeit vorübergehend herabgesenkt werden muss (vgl. u.s. Definitionen).

Die La-Stellen-Analyse basiert auf der monatlichen Auswertung der veröffentlichten Langsamfahrstellen der DB Netz AG. Dabei werden jeweils für die erste Woche eines jeden Monats die Ursachen und ihre Auswirkungen auf den Fahrplan untersucht. Dieses Vorgehen ermöglicht eine Differenzierung der Geschwindigkeitseinbrüche nach Anzahl und Länge sowie eine Zuordnung zu den unterschiedlichen Gründen für die Beeinträchtigung.

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
Ohne Angaben	sonstige La-Stellen, ohne Zuordnung einer konkreten Ursache

La-Stellen können je nach Ausmaß erhebliche Fahrzeitverlängerungen verursachen. Bei der Erstellung des Jahresfahrplans werden, um kleinere Verspätungen an der Strecke oder im Betriebsablauf auszugleichen, Fahrzeitpuffer berücksichtigt, soweit diese möglich sind. Dabei sollen die vor- oder nachfolgenden Verkehre nicht beeinträchtigt werden. Ohne das Angebot an verfügbaren Trassen zu reduzieren, können auf stark frequentierten Korridoren mit

einer dichten Zugfolge diese Puffer nicht immer über den gesamten Verlauf einer Linie gewährt werden.

Die primäre Grundlage für die Erstellung des Jahresfahrplans ist das sogenannte VzG mit den innerhalb eines Fahrplanjahres geltenden Geschwindigkeitsprofilen für jede Strecke. Ein besonderes Risiko für die Fahrplanstabilität haben Dauer-La-Stellen, welche das ganze Fahrplanjahr über existieren.



VzG:

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



Dauer-La-Stelle:

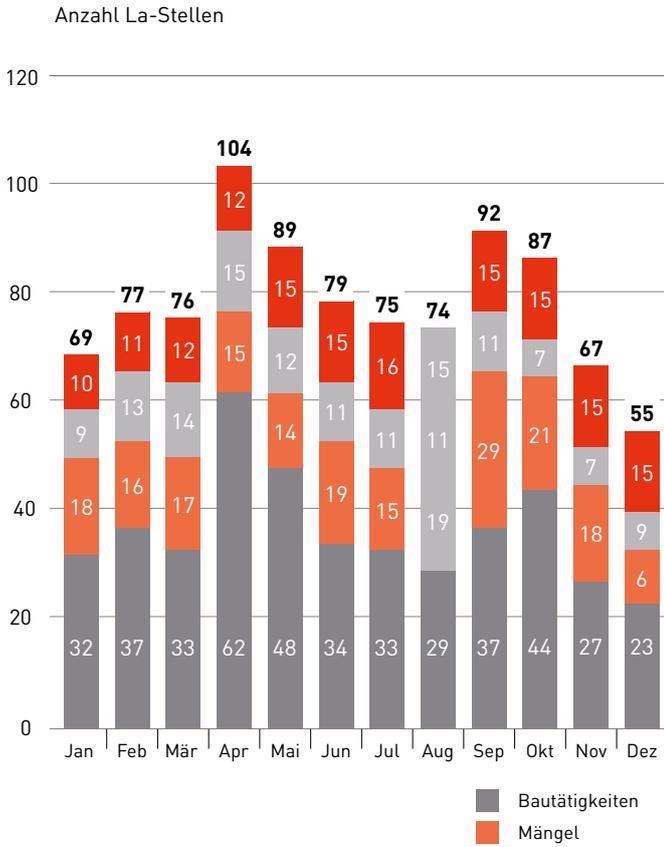
Ganzjährig bestehende Langsamfahrstellen (Dauer-La) sind nicht im VzG des betreffenden Fahrplanjahres berücksichtigt. Sie können ein gesamtes Fahrplanjahr den Betrieb aufgrund der Geschwindigkeitsreduzierung beeinträchtigen.



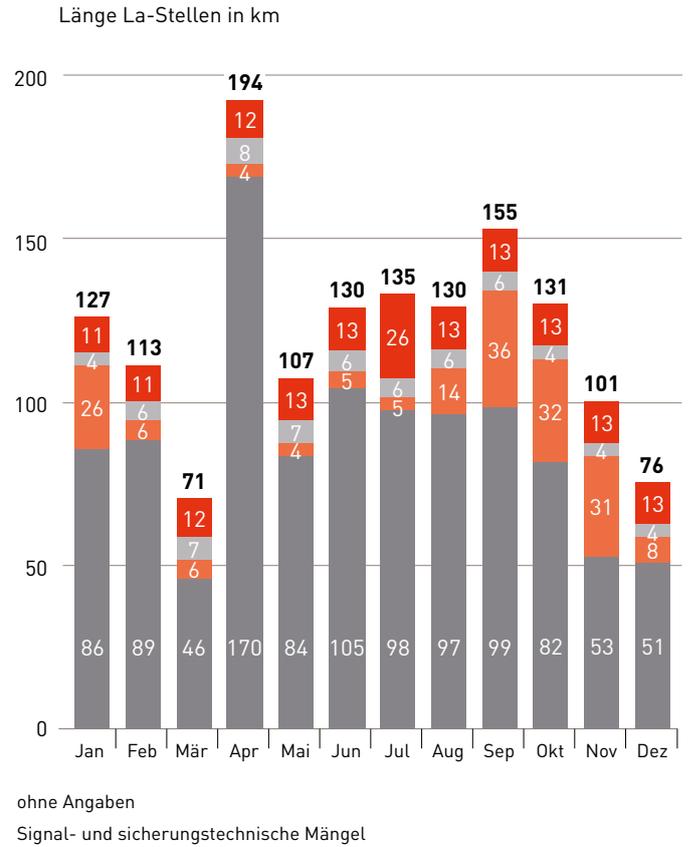
VzG-La-Stelle:

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

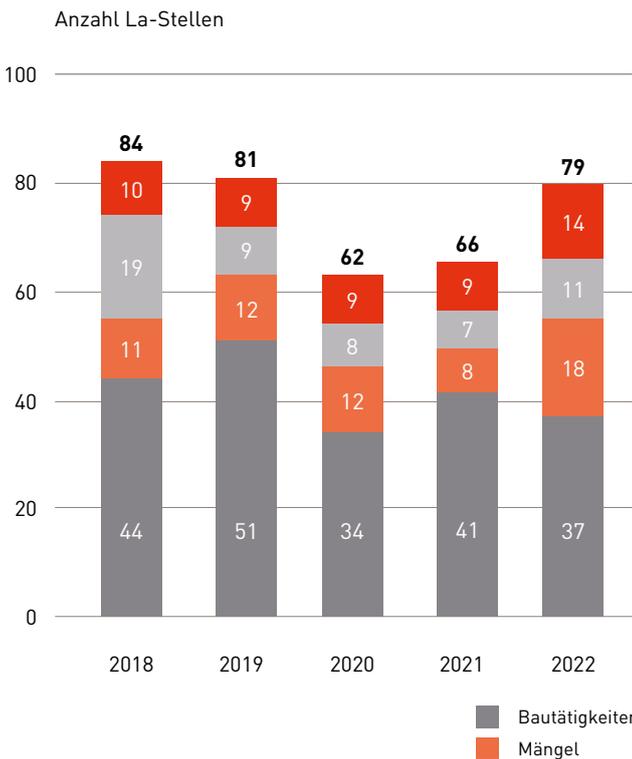
Anzahl der Langsamfahrstellen NRW 2022 nach Ursachen (Monatswerte)



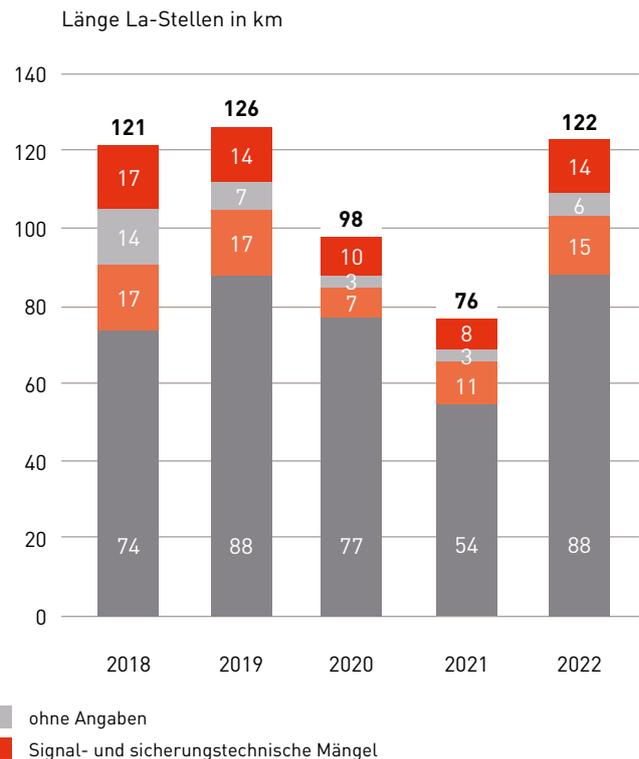
Länge der Langsamfahrstellen NRW 2022 nach Ursachen (Monatswerte)



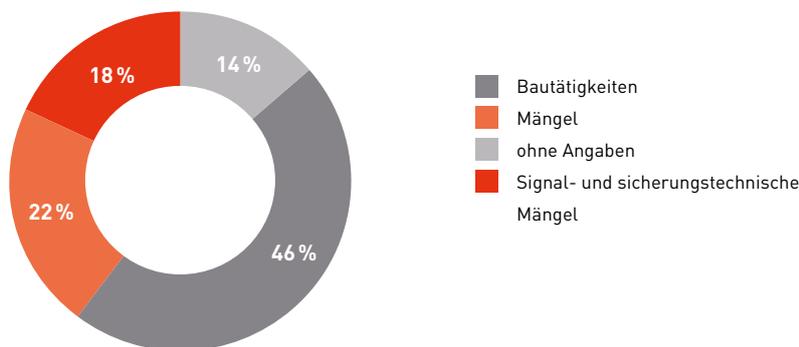
Entwicklung der **Anzahl** der La-Stellen 2018–2022 nach Ursachen (Monatsmittelwerte)



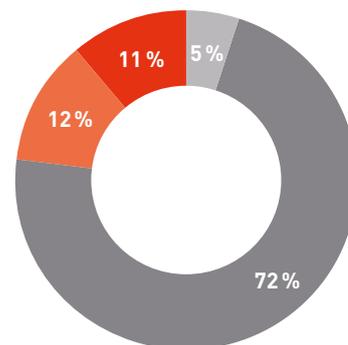
Entwicklung der **Länge** der La-Stellen 2018–2022 nach Ursachen (Monatsmittelwerte)



Anteil der Langsamfahrstellen NRW 2022 nach Ursachen (Anzahl der La-Stellen im Durchschnitt pro Monat: 79 = 100 %)



Längenanteile der Langsamfahrstellen NRW 2022 nach Ursachen (Summe der Länge der La-Stellen im Durchschnitt pro Monat: 122 km = 100%)



La-Stellen-Ergebnisse 2022

Im Vergleich zu den Vorjahren ist 2022 eine deutliche Zunahme an La-Stellen im nordrhein-westfälischen Streckennetz festzustellen. Die Anzahl an La-Stellen hat sich im Monatsmittel um rund 5 erhöht, die Länge der betroffenen Streckenabschnitte fällt durchschnittlich um rd. 46 km höher aus als 2021. Im Durchschnitt verursachten pro Monat 79 La-Stellen auf einer Länge von 122 km Reduzierungen der örtlich zulässigen Geschwindigkeit im Jahr 2022.

Bautätigkeiten

Die Hauptursache für La-Stellen bleibt die Bautätigkeit am Streckennetz der DB. Während die reine Anzahl baustellenbedingter Einschränkungen rückläufig ist, sind zunehmend längere Streckenabschnitte von Geschwindigkeitsrestriktionen betroffen. Ein wesentlicher Grund dafür liegt in der weiter zunehmenden Bündelung von Baumaßnahmen entlang immer größerer Streckenabschnitte.

Die Werte im April stechen dabei mit fast 200 km Länge deutlich hervor, welche insbesondere die Bautätigkeiten an den Strecken zwischen Essen Hbf und Mülheim (Ruhr) Hbf im Ruhrgebiet, Empel-Rees und Mehrhoog sowie Dinslaken und Voerde am Niederrhein erklären.

Weitere Einschränkungen sind zwischen Köln und Langenfeld im Zusammenhang mit dem Ausbau für den RRX in Leverkusen aufgetreten. Bereits durch vorbereitende Maßnahmen traten zwischen April und Juni Geschwindigkeitsreduzierungen für sämtliche Verkehre auf der Fern- und S-Bahn-Strecke auf. Mit Beginn der Hauptarbeiten im Sommer 2022 musste dann die S6 vollständig zwischen Leverkusen-Chempark und Langenfeld durch Ersatzverkehre ersetzt werden. Im August 2023 sollen die Bauarbeiten nach rund einem Jahr dann abgeschlossen werden.

Positiv zu erwähnen ist, dass die Dauer-La im Raum Meerbusch-Osterath nach Abschluss der dortigen Bauarbeiten im Juni 2022 beseitigt worden ist. Ferner wurde im Bereich zwischen Köln-Messe/Deutz und Gummersbacher Straße die Dauer-La im Dezember 2022 nach Fertigstellung der Bauarbeiten aufgehoben.

Allumfassend sind im Jahre 2022 drei Dauer-La-Stellen beseitigt worden, welche zu einer Verbesserung des Betriebsablaufs führen werden.

Infrastrukturmängel

Im Vergleich zu baustellenbedingten La-Stellen, welche aufgrund ihrer Planbarkeit wie auch der befristeten Auswirkung bei der Aufstellung des Jahresfahrplans eingetaktet werden können, stellen Geschwindigkeitsreduzierungen durch Mängel an der Infrastruktur ein deutlich höheres Risiko für den Fahrplan und die Betriebsqualität dar. Mängel am Streckennetz in Nordrhein-Westfalen sind 2022 häufiger aufgetreten und auch die Länge der betroffenen Streckenabschnitte hat sich erhöht.

Der Verkehr zwischen Aachen und Mönchengladbach war das gesamte Jahr über durch Oberbaumängel zwischen Herzogenrath und Übach-Pahlenberg, als Folge der Flutschäden aus 2021 beeinträchtigt. Die Regelgeschwindigkeit von 160 km/h musste auf 70 km/h begrenzt werden und konnte erst Ende des Jahres mit Abschluss der Sanierungsarbeiten bei Herzogenrath aufgehoben werden. Weiterhin besteht für Fahrten im Gegengleis eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h, da die Nachrüstung eines Vorsignalwiederholers am Bahnhof Erkelenz erst Ende 2023 umgesetzt werden kann. Dieses zusätzliche Signal ist durch den Neubau eines Bahnsteigdachs am Bahnhof Erkelenz erforderlich geworden, wodurch im Gegengleis die uneingeschränkte Sicht auf das Signal verdeckt wird.

Signal- und sicherungstechnische Mängel

Signal- und sicherungstechnische Maßnahmen treten häufig an Bahnübergängen auf, wenn aufgrund mangelhafter technischer Sicherung die Durchfahrtgeschwindigkeit aus Sicherheitsgründen herabgesetzt wird.

Im Rahmen der Bauarbeiten rund um den Bahnknoten Altenbeken im Juni 2022 konnte die Optimierung der Leit- und Sicherungstechnik im Abschnitt Geseke – Salzkotten umgesetzt werden. So sind zum Beginn des Jahres 2023 zwei seit 2005 bestehende La-Stellen im betreffenden Abschnitt beseitigt worden und es konnte die vorgesehene Regelgeschwindigkeit von 160 km/h wiederhergestellt werden.

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

Dauer-La-Stellen 2022 (12 Monate)

Altenbeken		110,8	111,7	80	120	19.09.05	Signal-/sicherungs-technischer Mangel	🟡	La-Stelle soll mit Softwarewechsel im ESTW Hamm 1. BS (IBN Ende 2023), vorbehaltlich der Genehmigung der erforderlichen Sperrpausen, behoben werden.
Geseke	Salzkotten	140,5 142,6	142,4 140,7	100 100	160 160	12.12.05	Signal-/sicherungs-technischer Mangel	🟢	Beseitigung Anfang 2023 erfolgt
Geseke	Salzkotten	147,6 149,4	149,2 148,1	100 100	160 160	12.12.2005 01.10.2017	Signal-/sicherungs-technischer Mangel	🟢	Beseitigung Anfang 2023 erfolgt
Wanne-Eickel Wst	Wanne-Eickel Wst	1,2	0,7	30	60	28.09.12	Sonstiger Grund	🟡	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	Fehlende technische Sicherung an Bahnübergang	🟡	Umbau Bahnübergangssicherung ist aktuell für Anfang 2026 geplant
Hürth-Kalscheuren		8,8	8,7	40	160	19.08.16	Signal-/sicherungs-technischer Mangel	🔴	Keine Informationen des Infrastrukturbetreibers
Hürth-Kalscheuren		0,0	-0,1	40	100	11.03.16	Signal-/sicherungs-technischer Mangel	🔴	Keine Informationen des Infrastrukturbetreibers
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.
Aachen-Rothe Erde	Eilendorf	65,1 68,1 67,1	67,8 65,1 65,3	120 120 120	160 160 160	07.10.19	Zustand während Bauausführung	🟡	Abschluss der Bauarbeiten bislang nicht erfolgt
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
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 im Juni 2022
Köln Gummersbacher Straße	Köln Messe/Deutz	0,2 0,4	0,4 0,3	40 40	100 120	12.01.22	Zustand während Bauausführung	🟢	Beseitigung nach Abschluss der Bauarbeiten im Dezember 2022
Herzogenrath	Übach-Palenberg	19,8	19,1	70	160	09.11.21	Oberbaumangel	🟢	Beseitigung nach Abschluss der Bauarbeiten im Dezember 2022
Hamm (Westf)	Rhynern	133,6	132,8	80	100	02.11.21	Signal-/sicherungs-technischer Mangel	🔴	Keine Informationen des Infrastrukturbetreibers
Herrath	Baal Gbf	47,5	47,1	70	160	28.08.21	Signal-/sicherungstechnischer Mangel	🟡	Vorsignaltwiederholer wird beim nächsten Softwarewechsel (vs. Dezember 2023) in Betrieb genommen. La betrifft ausschließlich das Gegengleis.
Dortmund Hbf	Dortmund-Nette	115,8	116	40	140	23.11.21	Brückenmangel	🔴	Keine Informationen des Infrastrukturbetreibers

La-Stellen im VzG 2022 (VzG-La)

Boisheim	Breyell	12,5	12,8	90	120		EBA-Anweisung: Verkürzter Abstand zwischen Vorsignal und Hauptsignal.	🔴	Keine kurzfristige Beseitigung möglich, da vorhandene ESTW-Technik nicht geeignet
Hürth-Kalscheuren	Kierberg	0,6	3,5	90	100		Keine Informationen des Infrastrukturbetreibers.	🔴	Seit 2018 ist im VzG die Einschränkung bis zur Kilometrierung 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.
Coesfeld (Westf)	Maria Veen	48,4 48,3	48,3 48,4	20 20	90 90	14.07.15	Signal-/sicherungs-technischer Mangel	🟡	Umbau BÜ Maria Veen Letter Bruch soll Ende 2024 erfolgen.
Hugo Abzw	Gelsenkirchen-Buer Süd	5,0 4,9	4,7 5,0	60	100	06.10.15	Signal-/sicherungs-technischer Mangel	🔴	Im VzG 2017 gilt die Einschränkung bereits ab der Kilometrierung 4,7 im Zulauf auf den Bahnübergang. Beseitigung hängt von langfristigen Planungen ab.
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

● beendet
🟡 Baumaßnahme geplant/in Umsetzung
🔴 Umfangreiche technische/infrastrukturelle Maßnahmen notwendig
🔴 Es liegen keine weiteren Informationen zur Beseitigung vor

Hochleistungskorridore

Die DB Netz AG plant bundesweit einen grundlegenden Wandel bei der Sanierung ihres hoch belasteten Streckennetzes. Mit dem Ziel einer Generalsanierung der hoch belasteten Strecken bis Ende 2030 soll ein Hochleistungsnetz entstehen, das sich durch eine höhere Leistungsfähigkeit und geringere Störanfälligkeit positiv auf den Bahnverkehr in ganz Deutschland auswirken soll.

Durch die Bündelung verschiedener Sanierungsmaßnahmen über alle technischen Gewerke sollen die Qualität und die Zuverlässigkeit aller Bahnanlagen auf diesen Strecken signifikant erhöht werden. Dazu werden jeweils einzelne Korridore für einen Zeitraum von in der Regel fünf Monaten gesperrt, um die Bahninfrastruktur auf diesen Abschnitten entsprechend sanieren und optimieren zu können. Im Anschluss sollen für einen mehrjährigen Zeitraum keine weiteren Baumaßnahmen zur Sanierung der Strecken erforderlich sein. So wird das Hochleistungsnetz sukzessiv verbessert und baubedingte Störungen werden im Sinne der Kundinnen und Kunden in Summe reduziert.

Ziele der Generalsanierung

- Erhöhung der Zuverlässigkeit (gute Infrastrukturanlagenzustände)
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit (Kapazitätserhöhung)
- Positives Kundenerlebnis (Barrierefreiheit an Stationen)
- Mehr Planbarkeit (längerer baufreier Zeitraum nach Sanierung)

Die Auswahl der Korridore für die Generalsanierung erfolgte anhand der besonders hohen Auslastung und besonders störanfälliger und damit sanierungsbedürftiger Bahnanlagen. Für die zeitliche Abfolge der Sanierung der Korridore wurden seitens der DB Netz AG verschiedene Szenarien entwickelt und Vertretern der Bahnbranche vorgestellt. Letztlich hat die DB Netz AG die folgenden Korridore in Nordrhein-Westfalen definiert und mit einem Zeitplan hinterlegt:

Korridore

- Emmerich–Oberhausen (2025)
- Köln–Hagen (1. Halbjahr 2026)
- Troisdorf–Koblenz (2. Halbjahr 2026)
- Köln–Dortmund– Hamm (2. Halbjahr 2027)
- Hürth-Kalscheuren–Koblenz (1. Halbjahr 2028)
- Hagen–Hamm (1. Halbjahr 2028)
- Köln–Aachen / Aachen-Süd–Grenze (2. Halbjahr 2029)
- Osnabrück–Münster (1. Halbjahr 2030)
- Münster–Recklinghausen-Süd (2. Halbjahr 2030)
- Minden–Wunstorf (2. Halbjahr 2030)

Bonn Hauptbahnhof:
Bestandteil des Hochleistungskorridores
Hürth-Kalscheuren –
Koblenz



Das Vorhaben der DB Netz AG bietet große Chancen, die Qualität und die Kapazität der Infrastruktur dauerhaft deutlich zu erhöhen. Die Auswirkungen der nächsten Jahre auf die Fahrgäste in NRW, insbesondere im SPNV, können zum aktuellen Zeitpunkt leider noch nicht umrissen werden. Dafür fehlen den Verantwortlichen in NRW Informationen über die geplanten Baumaßnahmen, Aussagen zu möglichen Sperrabschnitten, aber auch zu erforderlichen Umleitungskapazitäten im Fern- und Güterverkehr, welche ebenfalls die Trassenkapazitäten für den SPNV auf benachbarten Strecken einschränken können. Neben den Auswirkungen auf den

Eisenbahnbetrieb können auch bereits anderweitig geplante Ausbaumaßnahmen an der Infrastruktur durch die Generalsanierung beeinträchtigt werden, nämlich dann, wenn auf erforderlichen Umleitungsstrecken geplante Sperrpausen für den Ausbau, beispielsweise den barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen, nicht genutzt werden können. Daher hoffen alle Akteurinnen und Akteure in NRW auf bald beginnende Gespräche mit der DB Netz AG über konkrete Inhalte und die sich daraus abzuleitenden Handlungsfelder, die in den kommenden Jahren von allen Beteiligten mit hohem Einsatz im Sinne der Fahrgäste zu bearbeiten sein werden.

Wiederaufbau in der Eifel

Die Flutkatastrophe im Juli 2021 hat verheerende Schäden in Teilen von Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz verursacht. Dabei wurde auch die Schieneninfrastruktur erheblich beschädigt und teilweise wie in der Eifel und dem Ahrtal vollständig zerstört. Der Wiederaufbau verläuft erfreulich und bietet neue Chancen.

Viele Strecken, beispielsweise zwischen Essen und Wuppertal, konnten bereits in 2021 wieder befahren werden. Weitere wie die Voreifelbahn zwischen Euskirchen und Rheinbach folgten im Laufe des Jahres 2022. Auf der Eifelstrecke und der Erfttalbahn hingegen benötigt der Wiederaufbau der Infrastruktur mehr Zeit, sodass erst mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 nach aktueller Planung der SPNV im gewohnten Takt verkehren kann. Auf der Erfttalbahn zwischen Bad Münstereifel und Euskirchen verkehren aktuell weiterhin Schienenersatzbusse, auf der Eifelstrecke ist durch den noch wiederaufzubauenden Abschnitt Nettersheim – Kall kein durchgehender Zugverkehr zwischen Köln und Trier möglich.

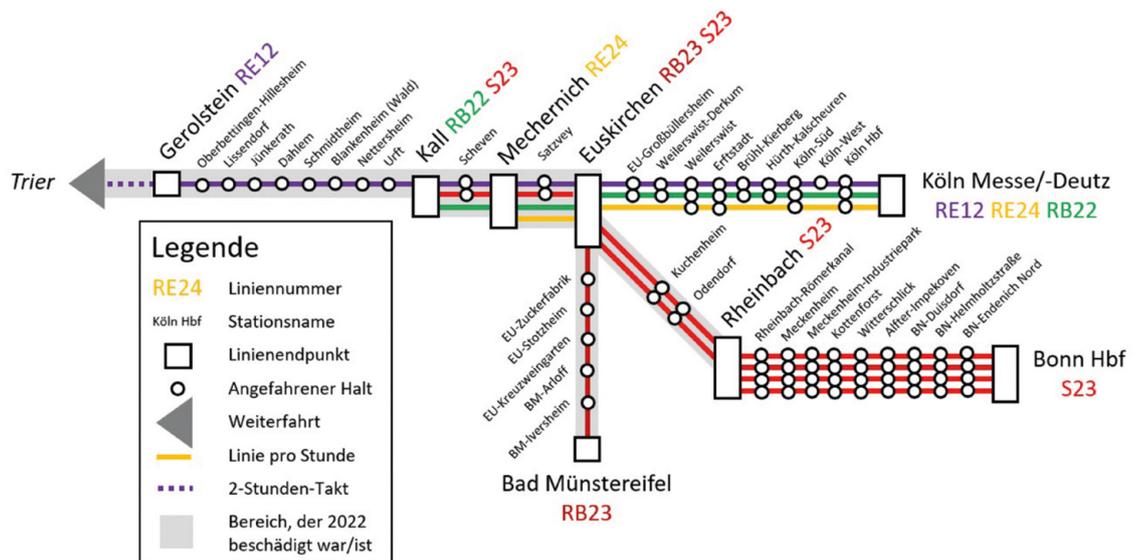
Parallel zu dem Wiederaufbau der Eifelstrecke, Voreifelbahn und Erfttalbahn wird die Elektrifizierung dieser Strecken geplant und soll beschleunigt bis Dezember 2026 umgesetzt werden. Darauf haben sich der Bund, das Land Nordrhein-Westfalen, die Deutsche Bahn und go.Rheinland

2022 verständigt und die erforderliche Finanzierung der Elektrifizierung über das GVFG-Bundesprogramm vereinbart. Die langfristig geplante Elektrifizierung dieser Strecken kann damit deutlich beschleunigt und im Fall der Eifelstrecke sogar bis Ehrang in Rheinland-Pfalz verlängert werden. Somit können zukünftig auch die Züge zwischen Köln und Trier durchgehend unter Fahrdracht verkehren.

Blick in die Zukunft

Aus der Krise infolge des Unwetters erwächst somit eine Chance. Mit dem Wiederaufbau erfolgt auch eine Modernisierung der Stellwerkstechnik der Eifelstrecke. Die Elektrifizierung und weitere Infrastrukturerüchtigungen ermöglichen neue Betriebskonzepte deutlich früher, als es die bisherigen Planungen erwarten ließen. Nicht erst 2033, sondern bereits ab dem Fahrplanjahr 2027 können viele Verbesserungen im SPNV mit einem Zwischenkonzept umgesetzt werden.

Liniennetzplan Eifel-, Voreifel-, Erfttalbahn im Zwischenkonzept (eigene Darstellung)



Zwischenkonzept (2027 bis 2033):

- Betrieblich soll die Linie RE 12 stündlich zwischen Köln und Gerolstein verkehren; alle zwei Stunden fährt diese weiter bis nach Trier. Sie bedient zwischen Köln und Kall jede Station.
- Halbstündlich versetzt wird die Linie RB 22 fahren, welche zwischen Köln und Trier stündlich eingesetzt wird. Von Euskirchen bis Kall verkehrt diese Linie beschleunigt und hält nur noch in Mechernich.
- Darüber hinaus wird es noch ein schnelleres Produkt mit der Linie RE 24 geben, welche zwischen Köln und Mecher-

nich die Zwischenhalte Euskirchen, Weilerswist, Erftstadt und Köln Süd bedient.

- Bei der Voreifelbahn wird es weiterhin den Status quo geben. Dies entspricht einem Viertelstundentakt zwischen Bonn und Rheinbach und einem Halbstundentakt weiter bis Euskirchen. Neu wird es möglich sein, die zweite Fahrlage der S23 von Euskirchen bis nach Kall auf die Eifelstrecke durchzubinden. Damit hätten die Stationen Kall, Scheven, Mechernich und Satzvey eine neue direkte Verbindung nach Bonn.

Großbaustellen-Rückschau 2022

Der Zustand der Schieneninfrastruktur in NRW kann nicht überall den zukünftigen Anforderungen an einen leistungsfähigen SPNV gerecht werden. Deshalb erfolgen zeitgleich an vielen Stellen im Streckennetz Baumaßnahmen zur Instandhaltung und Verbesserung der Infrastruktur.



Bauarbeiten an den Gleisen und der Leit- und Sicherungstechnik

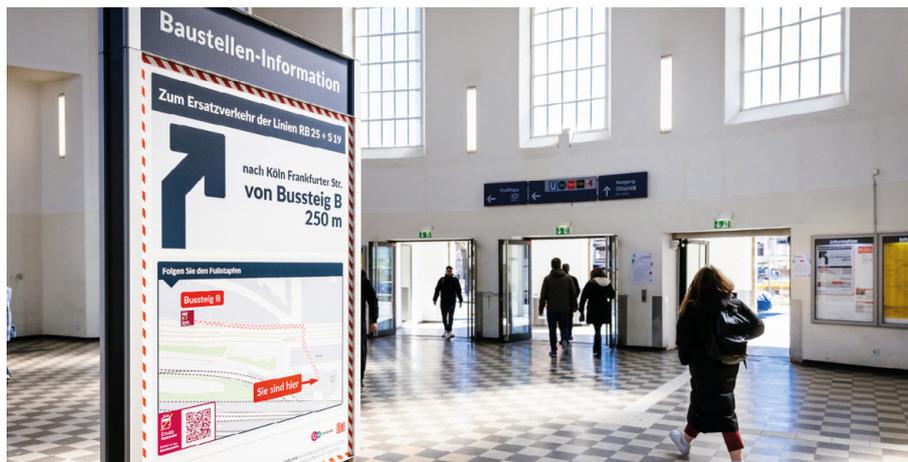
Diese Situationen beschäftigten die SPNV-Branche im Jahr 2022 dabei sehr:

- Lokal sind noch immer gravierende Auswirkungen der Flutkatastrophe aus dem Juli 2021 in NRW zu verzeichnen. Aufgrund teils vollkommen zerstörter Infrastruktur konnte in einigen Regionen noch kein SPNV-Betrieb aufgenommen werden. Besonders für die Eifelstrecken gibt es mittlerweile aber sehr erfreuliche Zukunftsplanungen, wie der Schienenverkehr perspektivisch ausgestaltet werden soll. Mehr Informationen sind auch auf der vorigen Seite zu finden.
- Im Rahmen der landesweiten Bemühungen zur Dekarbonisierung des Schienenverkehrs wurde 2021 eine weitere Erfolgsmeldung bekannt gegeben: Die Strecke Wesel-Bocholt wurde im 1. Quartal 2022 nach langen Planungen elektrifiziert. Dies führte übergangsweise allerdings zu einer mehrmonatigen Komplettsperrung und umfangreichen Ersatzverkehren mit Bussen.
- Die Vorbereitung der Infrastruktur für das größte nordrhein-westfälische SPNV-Projekt, den Rhein-Ruhr-Express, machte sich auch 2022 an mehreren Stellen bemerkbar. Für den Bau eines vierten Gleises in Langenfeld und Leverkusen waren umfangreiche Gleisbauarbeiten notwendig. Seit Mitte Juni 2022 kam es insbesondere bei der S6 und S68 zu längerfristigen Beeinträchtigungen. Die Bauarbeiten werden bis in den Sommer 2023 andauern. Wegen Bauarbeiten für den RRX im Oktober 2022 sind Züge der Linie S6 in beiden Richtungen zwischen Langenfeld (Rheinland) und Leverkusen-Chempark ausgefallen. Bei der RRX-Bauphase IV von Oktober bis Dezember 2022 sind die Züge der Linie S6 in beiden Richtungen zwischen Langenfeld (Rheinland) und Köln-Mülheim ausgefallen. Es wurde jeweils ein umfangreicher Schienenersatzverkehr mit Halten an allen Zwischenstationen eingerichtet.
- Im Bahnknoten Altenbeken wurden seit Juni 2022 über vier Monate insgesamt mehr als 20 km Gleis und rund 30 Weichen erneuert. Dadurch kam es zu Sperrungen in wechselnden Streckenabschnitten; insgesamt waren acht verschiedene Regionalverkehrslinien betroffen.
- In den Sommerferien 2022 wurden zwischen Köln und Düsseldorf die Gleise der S- und Fernbahn parallel durchgehend für sechs Wochen komplett gesperrt. Danach hat die 14-monatige Bauphase begonnen, in der die S-Bahn nur zwischen Leverkusen-Chempark und Köln-Worringen verkehren kann. Grund für diese Baumaßnahme ist der Ausbau der Infrastruktur für den RRX.
- Im Zuge von weiteren Bauarbeiten an der Eisenbahninfrastruktur von Oktober bis Dezember 2022 ist es unter anderem auf den Linien RB53, RB59, RE11 und RE57 zu Ausfällen an Stationen im Raum Dortmund / Schwerte / Unna gekommen. Im Einzelnen wurden die Züge umgeleitet und/oder Schienenersatzverkehr eingerichtet, um alle Stationen zu erreichen.
- Die Baumaßnahmen für den RRX in Dortmund Hbf laufen bereits. Im August 2022 sind die Bauarbeiten auch in Duisburg Hbf gestartet. Bahnsteige werden grunderneuert und der Bahnhof bekommt ein neues Dach.

An Kundenerwartungen orientieren

Baustellenkommunikation und -management bleiben eine Daueraufgabe

Das Land NRW, die Aufgabenträger und die Eisenbahnverkehrsunternehmen arbeiten kontinuierlich an der besseren Fahrgastinformation über Baustellen und dem Baustellenmanagement. Ziel ist es, die Erwartungen der Kundinnen und Kunden von der Reiseplanung bis zum Zielort so gut es geht zu bedienen.



Kundenorientierte Wegeleitung: Bisher war der Weg vom Gleis zur SEV-Haltestelle oftmals eher ein Suchverkehr für die Fahrgäste. Aufgabenträger, Eisenbahnverkehrsunternehmen und DB Station&Service arbeiten gemeinsam an Instrumenten, die den Weg vom Gleis zur SEV-Haltestelle besser sichtbar machen. Infostelen sind eine Möglichkeit.

Baustellen werden in den nächsten Jahrzehnten zum Alltag gehören. Für die Fahrgäste sind die Auswirkungen – gerade wenn mehrere Linien über längere Zeiträume auf einer Strecke betroffen sind – eine Herausforderung. Umso wichtiger ist es, dass Kundinnen und Kunden frühzeitig und verständlich informiert werden, damit sie sich auf Einschränkungen einstellen können. Gleichzeitig muss das Angebot an alternativen Reisemöglichkeiten gewährleisten, dass Kundinnen und Kunden auch während der Bauphasen gut von A nach B kommen und den öffentlichen Nahverkehr weiter nutzen. Sowohl bei der Baustellenkommunikation als auch am Ersatzangebot mit Bussen haben die beteiligten Akteurinnen und Akteure in 2022 intensiv gearbeitet.

Baustellenkommunikation wurde landesweit vereinheitlicht und standardisiert

Seit dem Sommer letzten Jahres werden alle Informationen über Baustellen und ihre Auswirkungen grafisch landesweit einheitlich gestaltet. Aushänge und Plakate haben in allen Landesteilen dasselbe Design in Aufbau und Gestaltung. Parallel zur Entwicklung des neuen, einheitlichen Designs für die Baustellenkommunikation haben alle beteiligten Akteurinnen und Akteure ein gemeinsames Verständnis über den kommunikativen Umgang mit auswirkungstarken Baustellen entwickelt und vereinbart. Aufgabenträger, Eisenbahnverkehrsunternehmen,

DB Netz und DB Station&Service haben eine „Vereinbarung zur Kommunikation bei Baustellen“ unterzeichnet, die Baustellen kategorisiert und Kommunikationsmaßnahmen in den einzelnen Aufwandskategorien festlegt. So werden zum Beispiel Baustellen mit besonders starken Auswirkungen mehrere Wochen vor Baubeginn angekündigt. In den ersten Tagen bei Baubeginn wird zudem zusätzliches Personal eingesetzt: Sogenannte Reisendenlenkerinnen und -lenker unterstützen die Fahrgäste zum Beispiel beim Weg vom Gleis zur SEV-Haltestelle.

Besseres Angebot beim Ersatzverkehr mit Bussen

Fällt die Fahrt mit dem Zug auf der Schiene aus, bleibt als Alternative der Bus. Damit das Angebot bei den Ersatzverkehren mit Bussen besser wird, arbeiten Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger bei der Planung und Organisation der Busse zusammen. Die unternehmensübergreifende Zusammenarbeit schafft Kapazitäten: Zusätzliche Schnell- und Expressbusse oder zusätzliche Busse mit nur ausgewählten Halten erhöhen die Taktung und ermöglichen, dass Reisezeiten nicht länger dauern als notwendig. Geregelt wurden auch die Kosten für diese zusätzlichen Fahrten. Sie werden von den Aufgabenträgern bezahlt. Möglich gemacht hat dies das Land Nordrhein-Westfalen, das pro Jahr 30 Millionen Euro für Baustellenmanagement und -kommunikation zur Verfügung stellt.

Stationsqualität

Die Station ist für den Fahrgast und auch potentielle Neukundinnen und Neukunden der Erstkontakt zur Bahn. Daher sollte diese Infrastruktur als Tor zur Eisenbahn bestmöglich in Erscheinung treten. Als Zugangs- und Aufenthaltsort prägen die Stationen den ersten Eindruck der Reisenden und sollten positiv in Erscheinung treten.

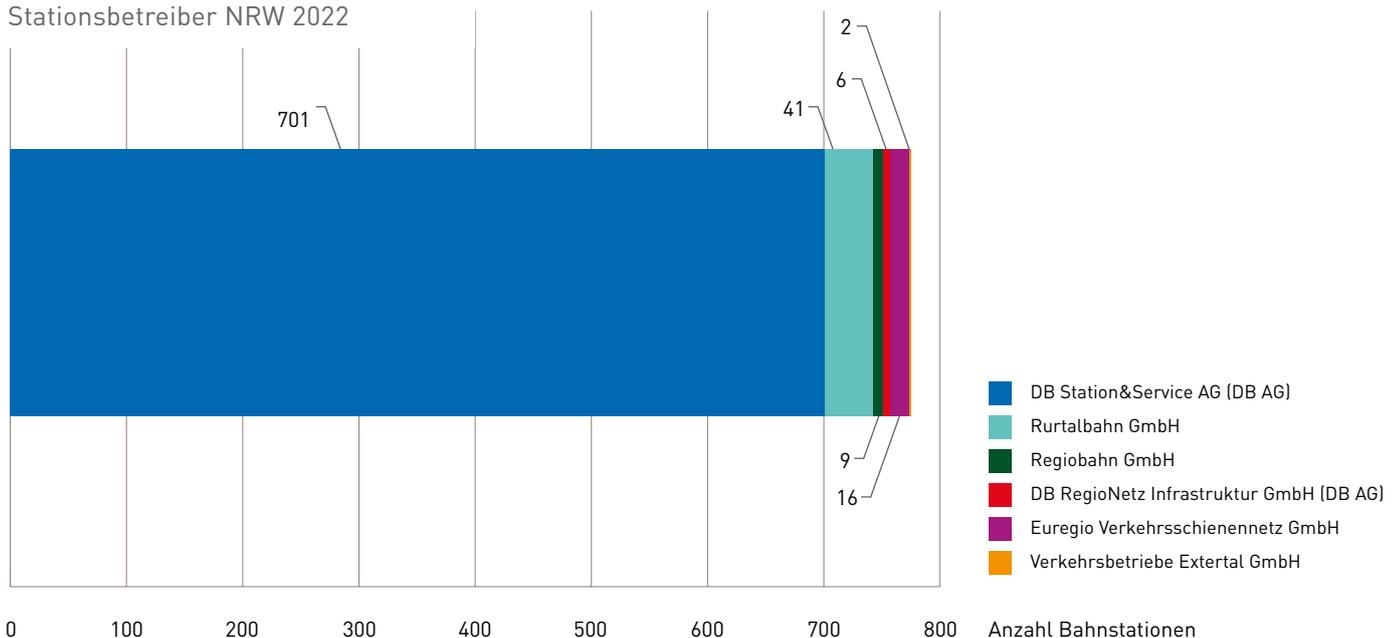
Die Stationsqualität ist somit ein wichtiges Merkmal für die Attraktivität des SPNV. Durch Kategorien wie Graffiti, Sauberkeit und Funktionalität sowie Aufenthaltsqualität, Fahrgastinformation und Barrierefreiheit wird die Stationsqualität in NRW für jede Station ermittelt. Die drei Aufgabenträger wählen dabei unterschiedliche Schwerpunkte für die Bewertung der Stationsqualität.

Um die Stationsqualität zu dokumentieren, führen die Aufgabenträger in NRW seit Jahren eigene, systematische Erhebungen über die Qualität der Stationsinfrastruktur durch. Mehrmals im Jahr bewerten die eigens hierfür geschulten Profitesterinnen und Profitester die Zugangs- und Bahn-

steigebereiche der Stationen. Die fotografische Dokumentation der identifizierten Mängel an der Verkehrsstation und im Stationsumfeld ist eine zentrale Aufgabe der Profitesterinnen und Profitester bei ihren Stationsbewertungen. Sie dient den Aufgabenträgern als Grundlage für eine gezielte Kommunikation mit dem Infrastrukturbetreiber über die vorhandenen Einschränkungen.

In NRW gibt es aktuell insgesamt 775 Bahnstationen. Ein Großteil davon befindet sich in der Verantwortung der DB Station & Service AG. Weitere Betreiber sind in dem nachfolgenden Diagramm dargestellt.

Stationsbetreiber NRW 2022



Durch die Vielzahl an Modernisierungsvorhaben in den kommenden Jahren ist eine weitere Steigerung der landesweiten Stationsqualität zu erwarten.

Ein Stationsumbau kann dazu führen, dass einzelne Stationen aufgrund temporärer Einschränkungen nicht vollumfänglich bewertet werden können. Auch die Hochwasserschäden an einigen Stationen machen eine Bewertung teils nicht möglich.

Die Stationsqualitäten werden bei den Aufgabenträgern go.Rheinland und NWL anhand der Parameter Graffiti, Sauberkeit und Funktionalität bewertet. Beim VRR werden die Parameter Aufenthaltsqualität, Fahrgastinformation und Barrierefreiheit in den Fokus gerückt.

Zwar ist aufgrund der verschiedenen Kriterien keine direkte Vergleichbarkeit zwischen den Daten von NWL, go.Rheinland und VRR gegeben, eine Tendenz der Entwicklung ist aber ableitbar.

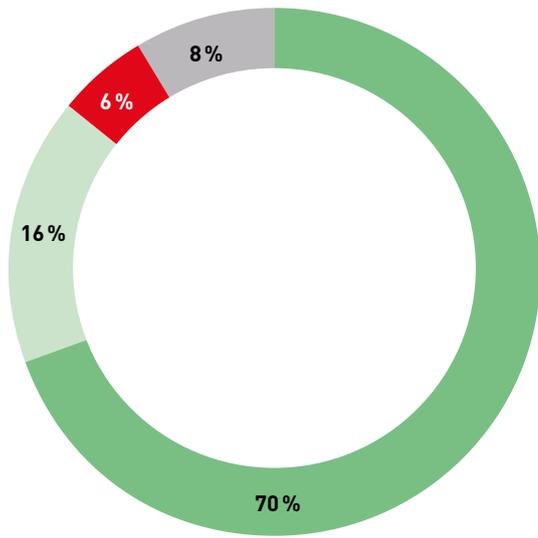


Eine Übersicht der Stationen mit den Modernisierungsprogrammen finden Sie auf der Webseite des KC ITF NRW unter: www.kcitf-nrw.de

Stationsqualität bei go.Rheinland

Im go.Rheinland-Gebiet wird jede Station anhand der Kategorien Graffiti, Sauberkeit, Funktionalität sowie Erscheinungsbild 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.

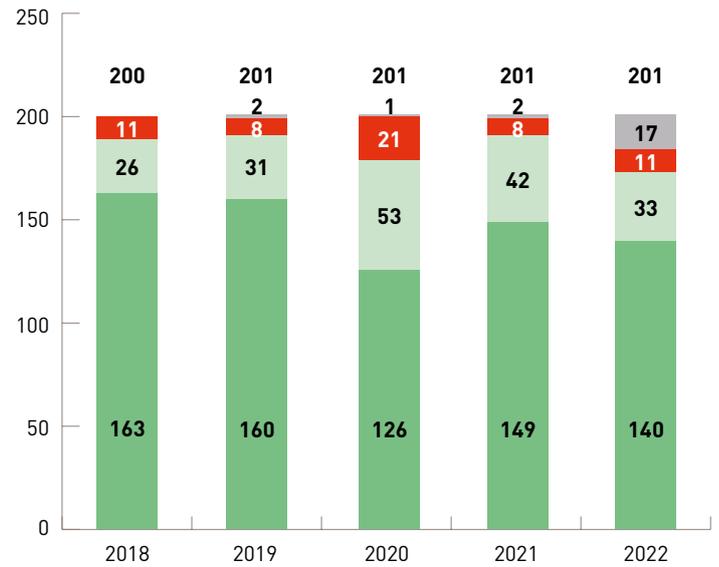
Stationsqualität go.Rheinland 2022
(Anteil nach Bewertungsstufen)



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

Entwicklung Stationsqualität go.Rheinland 2018–2022

Anzahl der Stationen



Zu erkennen ist, dass die Anzahl der Stationen im akzeptablen und noch akzeptablen Bereich im Vergleich zum Vorjahr gesunken ist. Zu beachten ist allerdings auch, dass in 2022 weniger Stationen untersucht werden konnten als noch im Vorjahr. Relativ gesehen ist die Stationsqualität zum Vorjahr bei den noch akzeptablen leicht gestiegen. Bei go.Rheinland wurden 17 Stationen in 2022 aufgrund der Flutauswirkungen nicht erfasst:

- Arloff
- Bad Münstereifel
- Blankenheim (Wald)
- Dahlem (Eifel)
- Eschweiler West
- Euskirchen
- Euskirchen-Kreuzweingarten
- Euskirchen-Stotzheim
- Euskirchen Zuckerfabrik
- Iversheim
- Nettersheim
- Schmidtheim
- Stolberg Altstadt
- Stolberg Mühlener Bahnhof
- Stolberg Rathaus
- Stolberg-Schneidmühle
- Urft



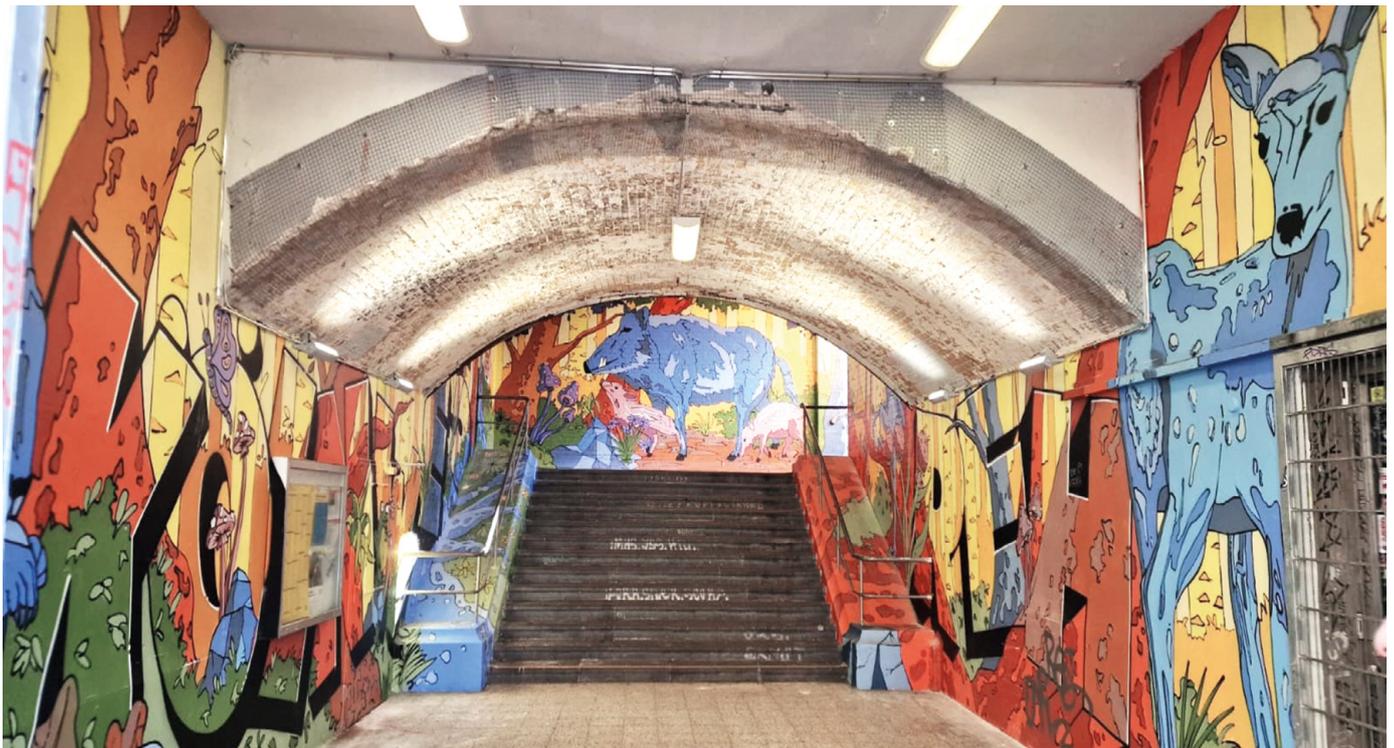
Die Station Satzvey auf der Eifelstrecke, welche durch die Flut zerstört wurde

Größere Umbaumaßnahmen im Jahr 2022 gab es an den Stationen Dalheim, Mechernich, Wegberg und Vettweiß. In Wegberg wurde im Rahmen des Bahnhofsentwicklungsprogramms unter anderem das Umfeld aufgewertet. In Mechernich erfolgte parallel zur Beseitigung von Flutschäden der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs. Die Stationen Mechernich und Wegberg haben mit „akzeptabel“ die bestmögliche Bewertung in 2022 erhalten.

2022 wurden im Gebiet von go.Rheinland an mehreren Stationen die Zugangsbereiche aufwendig neu gestaltet. Ungewollte Graffitis und Beschädigungen wurden beseitigt. Mit der Umsetzung von Kunst-Graffiti wurde zudem ein alternativer Lösungsansatz gewählt, um langfristig Verunreinigungen durch Graffiti zu vermeiden.

Vitrinen und Beleuchtungen wurden überprüft und teilweise ausgetauscht. Dadurch wird die Aufenthaltsqualität spürbar erhöht.

Station Köln West: Personenunterführung mit neuem Kunst-Graffiti



Quintessenz zur Verbesserung / Verschlechterung an den Stationen



- Sauberkeit des Bodens, der Sitzgelegenheiten und der Beschilderung am Bahnsteig
- Gleisbett weniger verschmutzt
- Fahrgastinformation durch verbesserte Funktion der Vitrinen
- Uhren und dynamische Schriftanzeiger wurden verbessert
- Verbesserung der Erscheinung hinsichtlich Wetterschutz



- Erscheinungsbild der Aufzüge und Fahrtreppen
- Wenig Sauberkeit an Grünanlagen
- Graffitizunahme vor allem in Unterführungen

Stationsqualität im NWL

Die Bewertung der Stationsqualität im NWL-Gebiet erfolgt anhand der Kriterien Graffiti, Sauberkeit und Funktionalität und ist somit überwiegend mit der Bewertungssystematik von go.Rheinland vergleichbar.

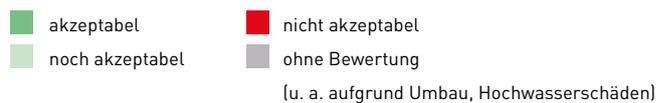
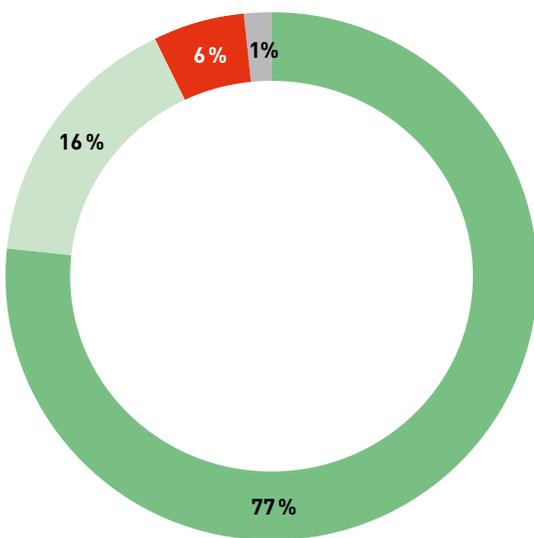
Im Vergleich zu den Vorjahren ist die Stationsqualität im NWL auf einem konstanten Niveau geblieben. 259 Stationen entsprechen den Kategorien akzeptabel bzw. noch akzeptabel.

In der Statistik 2022 sind aufgrund von umfangreichen Umbaumaßnahmen vier Stationen nicht enthalten:

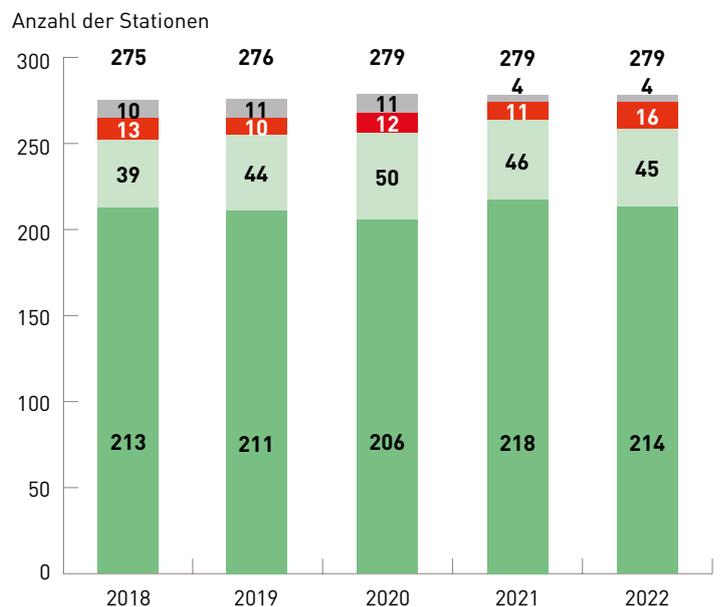
- Bad Sassendorf
- Frömern
- Lengerich (Westf.)
- Siegen-Weidenau

An mehreren Stationen wurden größere Modernisierungsarbeiten begonnen. In Bielefeld Hbf und Rheda-Wiedenbrück wurden Bahnsteigdächer ersetzt. Hinsichtlich Barrierefreiheit wurde in Davensberg eine Rampe neu gebaut und in Siegen-Weidenau ein Aufzug ersetzt.

Stationsqualität NWL 2022
(Anteil nach Bewertungsstufen)



Entwicklung Stationsqualität NWL 2018–2022



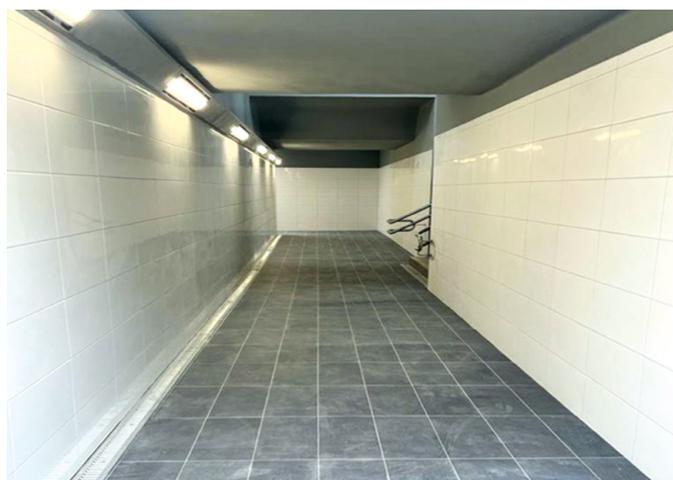
Quintessenz zur Verbesserung / Verschlechterung an den Stationen



- Hohes Qualitätsniveau durch Modernisierungen
- Sauberkeit im Zugangsbereich (außer Aufzüge)



- Fahrplanaushang im Zugangsbereich
- Graffiti am Bahnsteig
- Wenig Sauberkeit an Grünanlagen



Station Schalksmühle: modernisierte Personenunterführung

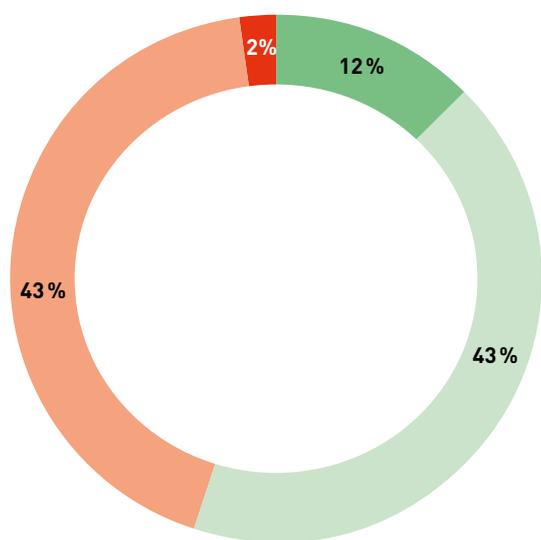
Stationsqualität im VRR

Beim VRR ist die Stationsqualität in die vier Bewertungsstufen ausgezeichnet, ordentlich, entwicklungsbedürftig und nicht tolerierbar unterteilt. Die Bewertungsmethodik erhielt im Jahr 2020 mehrere Änderungen, deshalb sind die Ergebnisse aus 2022 nur mit den Erhebungen der vergangenen zwei Jahre vergleichbar. Zu erkennen ist, dass die Anzahl der Stationen im ausgezeichneten und ordentlichen Bereich im Vergleich zu den Vorjahren gestiegen ist.

Durch verschiedene Ausbaumaßnahmen hat sich die Qualität an mehreren Stationen verbessert. Während in Deuten der Außenbahnsteig grunderneuert wurde, sind in Duisburg-Schlenk und Schwelm neue Aufzugsanlagen in Betrieb genommen worden. Die Stationen Dortmund-Martens und Marl-Sinsen wurden 2022 barrierefrei ausgebaut. In Hösel wurde das denkmalgeschützte Bahnsteigdach modernisiert.

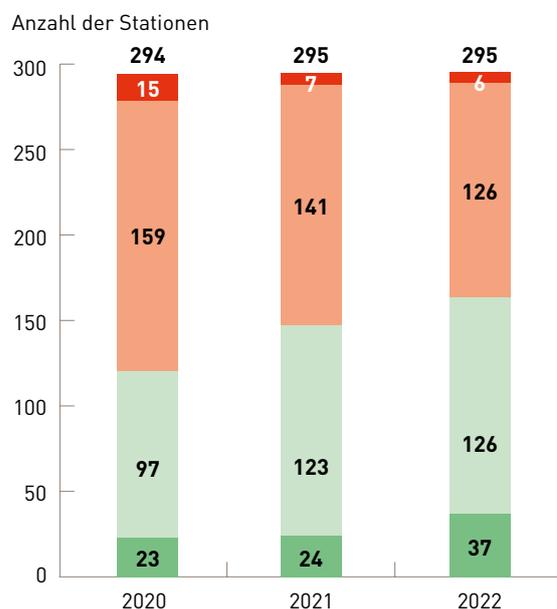
Ein weiteres Beispiel für die gelungene Umgestaltung einer Verkehrsstation stellt der Bahnhof in Krefeld-Oppum dar. Hier wurde unter anderem ein von Vandalismus und Witterung gezeichneter Wartebereich neu gestaltet.

Stationsqualität VRR 2022
(Anteil nach Bewertungsstufen)



ausgezeichnet
ordentlich
entwicklungsbedürftig
nicht tolerierbar

Entwicklung Stationsqualität VRR 2020–2022



Quintessenz zur Verbesserung / Verschlechterung an den Stationen



- Optimierung Aufenthaltsqualität durch Grafikelemente
- Fortschritte bei den Fahrgastinformationen
- Zunahme Barrierefreiheit



- Fahrplanaushang im Zugangsbereich



Station Krefeld-Oppum: neu gestalteter Wartebereich



Weitere Informationen zu den Ergebnissen der Stationserhebungen 2022 können dem Stationsbericht des VRR (online unter www.vrr.de), dem Qualitätsbericht des NWL (online unter www.nwl-info.de) sowie dem Qualitätsbericht von go.Rheinland (online unter wir.go-rheinland.com) entnommen werden.

JUBILÄUM & AUSBLICK



25 Jahre Integraler Taktfahrplan (ITF) in NRW

5-Jahres-Vorschau

Starke Maßnahmen gegen den Fachkräftemangel im SPNV



Eine Erfolgsgeschichte im SPNV – eine kurze Bilanz aus 25 Jahren ITF

25 Jahre Integraler Taktfahrplan (ITF) in NRW

Seit seinem Start im Jahr 1998 ist der NRW-Taktfahrplan im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) eine Erfolgsgeschichte – und das bis heute, 25 Jahre nach der Einführung.



Die euregiobahn in der Natur

Zur Historie

Mit dem landesweiten Integralen Taktfahrplan (ITF) der ersten Stufe (ITF 1) begann im Jahr 1998 ein neues Zeitalter für den SPNV. Erstmals gab es flächendeckend einen landesweiten ITF. Der Rückzug der Bahn gerade auf den Nebenstrecken in den ländlichen Bereichen konnte gestoppt werden. Mit Einführung des ITF der ersten Stufe kam es zu erheblichen Leistungsausweitungen durch mehr Linien, neue Linienführungen, neue Verknüpfungen, ausgeweiteten Bedienzeiten mit landesweiten Standards und die Wiedereinführung des Wochenendverkehrs auch auf Nebenstrecken.

Durch die Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Berlin–Hannover kam es zu weitreichenden Anpassungen im Fernverkehr der Deutschen Bahn auch in NRW. Die Integration der geänderten Fahrlagen im Fernverkehr war eine weitere Herausforderung bei der Konzeption des ersten ITF NRW. Neben diesen angebotsorientierten Themen wurde mit der Einführung des ersten ITF eine weitere Neuheit eingeführt. RE- und RB-Linien erhielten Namen mit regionalem Bezug: z. B. Der Warendorfer (RB 67) oder Eifel-Express (RB 22). Kurz nach Einführung des ITF der ersten Stufe machten Änderungen im Fernverkehr der Deutschen Bahn Anpassungen notwendig.

Der ITF 1 Plus wurde im Jahr 1999 eingeführt. Grund dafür war insbesondere der Wegfall der Inter-Regio-Verkehre im Fernverkehr der Deutschen Bahn. Diese gestrichenen Fernverkehrsverbindungen wurden durch Angebote im Nahverkehr ersetzt. Das Zeitalter lang laufender Regionalexpress-Verbindungen wurde daher auf die Schiene gebracht. Daneben wurden weitere Modifikationen vorgenommen wie beispielsweise weitere Angebotsausweitungen am Wochenende, indem Zweistundentakte zu Stundentakten verdichtet oder Optimierungen bei der Verknüpfung zwischen Nah- und Fernverkehr in den Knoten Duisburg, Düsseldorf und Mönchengladbach realisiert wurden.



Plakat zur Einführung des ITF 2

Was ist ein ITF?

Ein Integraler Taktfahrplan baut auf dem Taktfahrplan auf, in dem die Ankunftszeiten und Abfahrtszeiten einer Linie so systematisiert sind, dass diese in jeder Stunde zur gleichen Minute stattfinden. Wenn nun die Taktfahrpläne einzelner Linien so aufeinander abgestimmt werden, dass in den Verknüpfungsbahnhöfen, sogenannten Knoten, optimale Umstiege entstehen, spricht man von einem Integralen Taktfahrplan (ITF). Im Netz eines ITF gibt es viele Umsteigepunkte, auch über den Bahnverkehr hinaus zum Busverkehr oder anderen Systemen.

Anschlussuhr am Beispiel Münster (Westf.) Hbf: Darstellung der Zug-Ankünfte und -Abfahrten in jeder Stunde im NRW-Takt 2022



Der Bahnverkehr ist in Taktlagen organisiert (Taktfahrplan)

Pfeile spiegeln die Ankunfts- und Abfahrtszeiten wieder

Es können Verknüpfungen mit einer Mindestumsteigezeit von 7 Minuten im Nahverkehr eingehalten werden

Die An- und Abfahrten sind auf den Anschlussknoten zur vollen- und halben Stunde ausgerichtet

Auch die Einführung des ITF in der zweiten Stufe (**ITF 2**) im Jahr 2002 basierte auf Änderungen, die sich im Fernverkehr der Deutschen Bahn ergeben hatten. Die Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Köln – Frankfurt führte zu einer Neuordnung des Fernverkehrs in NRW. Ein Teil des RE-Netzes musste hierdurch angepasst werden. Auch der Knoten Köln musste teilweise neu geplant werden. Des Weiteren wurde mit dem ITF 2 nachfragegerecht, wirtschaftlich und qualitativ nachjustiert. Wesentliche Verbesserungen in der zweiten Stufe des ITF waren die Beschleunigung von RE-Linien durch den Einsatz neuer, leistungstärkerer Lokomotiven und Triebfahrzeuge, die weitere Erschließung des ländlichen Raumes durch ein verstärktes RB-Angebot und die teilweise Teilung lang laufender RE-Linien zur Reduzierung der Verspätungsanfälligkeit. Auch nach Einführung der zweiten Stufe des ITF wurde kontinuierlich an der Optimierung und Ausweitung des Angebotes gearbeitet. Ein High-

light war dabei die Einführung des RE-Konzeptes zum Fahrplanwechsel im **Dezember 2010**. Unter dem Motto „Mehr RE für NRW“ konnten deutliche Verbesserungen im zentralen RE-Netz umgesetzt werden.

Mit dem **RE-Konzept 2017** wurden die RE-Verkehre im Ruhrgebiet wiederum neu sortiert, um das Angebotskonzept weiter in Richtung RRR-Zielnetz zu entwickeln. Auch wenn das RRR-Zielnetz aufgrund fehlender Infrastruktur noch nicht vollständig umgesetzt werden konnte, war dieser Schritt entscheidend, um den Zulauf der RRR-Fahrzeuge vorzubereiten. Mit dem Einsatz der Desiro HC RRR Fahrzeuge auf der Linie RE 1 (RRX) ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 wurde eine neue Ära im Regionalexpress-Verkehr in NRW eingeläutet. Weitere Linien wurden sukzessive mit den neuen Fahrzeugen ausgestattet, bis mit der Betriebsaufnahme der Linie RE 4 im Dezember 2020 alle Fahrzeuge im Einsatz waren.

Entwicklung der Zugkilometer in Mio.

Quelle: mobil.nrw



Ausblick

Derzeitige Herausforderungen sind die planerische Vorbereitung und die Realisierung der Zielnetze 2032 und 2040. Diese Zielnetze sind angebotsorientiert. Damit es gelingt, mehr Menschen auf die Bahn zu bringen, muss das Angebot trotz knapper Kassen im öffentlichen Bereich und teurer Energiepreise weiterhin optimiert werden. Primäre Erfolgskriterien sind hier mehr Verbindungen, bessere Anschlüsse und kürzere Reisezeiten. Mit dem Zielnetz 2032 wird ein mittelfristiger Blick in die Zukunft des ITF NRW geworfen.

Aufbauend darauf wurde das Zielnetz 2040 entwickelt, das auf den Planungen zum Deutschlandtakt aufbaut und mit diesen bundesweiten Planungen kompatibel ist.

Der ITF NRW wird auch weiterhin von allen beteiligten Akteurinnen und Akteuren, dem MUNV NRW (unter Beteiligung des KC ITF NRW) und den drei für den SPNV zuständigen Aufgabenträgern, weiterentwickelt. Daher haben alle das Ziel, die Erfolgsgeschichte der letzten 25 Jahre fortschreiben zu können.

5-Jahres-Vorschau

Nordrhein-Westfalen hat mit den SPNV-Zielnetzkonzeptionen für die Jahre 2032 und 2040 die Weichen für einen zukunftsfähigen und erfolgreichen SPNV gestellt. Um erste Schritte dorthin in einem deutlich kürzeren Zeithorizont zusammenzufassen, wurde eine Vorschau der Fahrplanjahre bis einschließlich 2027 durchgeführt.

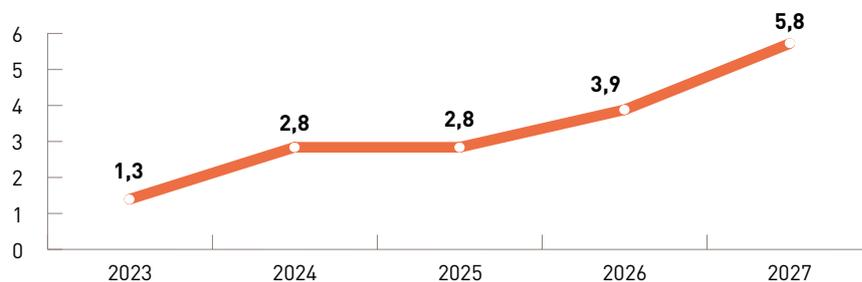
Mobilität und Verkehr sind Themen, welche die Bevölkerung, die Medien und die Politik gleichermaßen bewegen. Auf dem Weg zu einer ökologisch und ökonomisch sinnvollen Verkehrswende müssen bereits heute die entscheidenden Projekte angegangen werden. Die sogenannte 5-Jahres-Vorschau beinhaltet dabei die besonders relevanten Veränderungen, die sich kurzfristig positiv auf die Entwicklung des SPNV auswirken und bedeutende Verbesserungen für Fahrgäste bringen. Um festzustellen, welche Projekte die nächsten fünf Jahre realistisch umgesetzt werden, hat das KC ITF NRW gemeinsam mit den drei SPNV-Aufgabenträgern in NRW, der DB Netz AG und DB Station&Service AG Maßnahmen chronologisch in die entsprechenden Fahrplanjahre eingeordnet und in Themengebiete zusammengeführt. Kleinere Maßnahmen der Angebotsplanung wie beispielsweise zusätzliche einzelne Nachtfahrten werden nicht berücksichtigt. Gleiches gilt für reine Instandsetzungsmaßnahmen der Infrastruktur.

Angebotsausweitung:

NRW setzt seinen Weg kontinuierlich fort: Neue Verbindungen einführen und Takte verdichten

- Das Leistungsvolumen lag 2022 im SPNV in NRW bei ca. 116,6 Mio. Zkm, 2017 noch bei 107,4 Mio. Zkm
- Nordrhein-Westfalen wird diesen Weg weitergehen und baut das Angebot schrittweise auch in den nächsten fünf Jahren weiter aus. Mit dem Fahrplan 2027 sollen gegenüber 2022 insgesamt etwa 5,8 Mio. Zkm mehr angeboten werden.
- Hierzu zählen neue Linien, Taktverdichtungen und verlängerte Bedienzeiten auf bestehenden Linien sowie Reaktivierungen stillgelegter Strecken und Änderungen am Linienlaufweg für bessere Umstiegsmöglichkeiten oder neue Direktverbindungen.

Geplante Angebotsausweitung ggü. 2022 (kumuliert, Zkm in Mio.)



Reaktivierungen:

Der Weg zur Station wird für Fahrgäste kürzer

- Mit den Maßnahmen zur Reaktivierung von Strecken wird die Anbindung an den SPNV wieder ein Stück besser. Laut aktuellem Planungsstand sollen bis 2027 fünf Streckenabschnitte mit einer Länge von insgesamt ca. 65 km reaktiviert werden:
 - Stolberg-Breinig – Stolberg-Altstadt
 - Verl – Gütersloh – Harsewinkel
 - Münster – Sendenhorst
 - Kamp-Lintfort – Moers
 - Alsdorf – Aldenhoven-Siersdorf
- Es entstehen 23 neue Stationen.
- Fünf Kommunen, die bisher keinen Bahnanschluss hatten, werden direkt an das Schienennetz angeschlossen: Aldenhoven, Harsewinkel, Kamp-Lintfort, Sendenhorst und Verl.
- Das auf den Reaktivierungstrecken erbrachte Verkehrsvolumen beträgt in Summe etwa 1.275.000 Zkm
- Auf den reaktivierten Strecken werden bis spätestens 2027 ausschließlich lokal emissionsfreie Elektro- oder Akkutriebzüge verkehren.

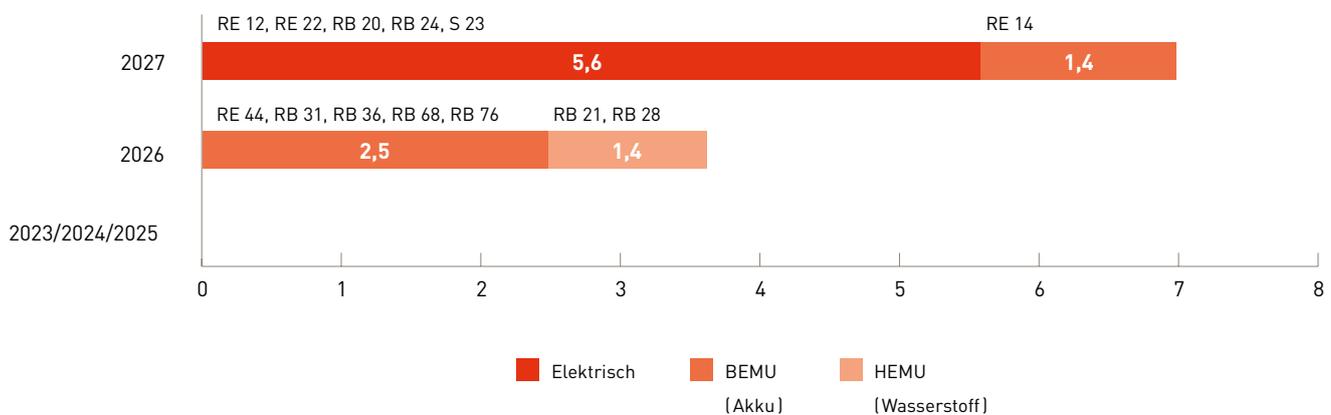
Dekarbonisierung:

Umweltvorteil der Bahn ausbauen: NRW stellt schrittweise auf alternative Antriebe um

- Ziel ist ein mindestens lokal emissionsfreier Betrieb von 94 % des geleisteten Verkehrsvolumens bis 2032. Mit den Planungen in den Zielnetzkonzeptionen treibt NRW die Dekarbonisierung voran und stellt die dieselbetriebenen Fahrzeuge auf umweltfreundlichere Elektro-, Batterie- und Wasserstoffantriebe um.

- 2022 fuhren elektrisch betriebene Züge im SPNV in NRW etwa 82 Mio. Zkm – damit wurden bereits ca. 70 % aller Fahrten durch E-Triebzüge betrieben.
- Bis 2027 soll der Anteil der lokal emissionsfreien Antriebe am geleisteten Verkehrsvolumen (Basis 2022) auf ca. 78% erhöht werden.
- Ab 2026 werden stetig Dieseltriebzüge durch moderne Fahrzeuge ersetzt; bei Reaktivierungen kommen i.d.R. ebenfalls umweltfreundlichere Antriebe zum Einsatz. Die Anschaffung und Bestellung der Fahrzeuge ist bereits in Vorbereitung.

Umstellung auf lokal emissionsfreie Antriebe (Zkm in Mio.)



„Robustes Netz NRW“:

Stabilerer Betrieb und mehr Verlässlichkeit trotz Bauarbeiten

- Damit der Betrieb während Baustellen und bei kurzfristigen Störungen stabiler läuft, haben das Land Nordrhein-Westfalen, die Deutsche Bahn und die SPNV-Aufgabenträger im Sommer 2019 das Programm „Robustes Netz NRW“ vereinbart, welches im Herbst 2021 um ein zweites Maßnahmenpaket (Robustes Netz NRW II) erweitert wurde.
- Der Einbau einer Weichenverbindung in Köln Messe/Deutz ist eine bereits realisierte Maßnahme und schafft im stark frequentierten Kölner Eisenbahnknoten zusätzliche Einfahrmöglichkeiten in den Bahnhof Köln Messe/Deutz für Züge des Nah- und Fernverkehrs.

- Von den insgesamt 35 vereinbarten Maßnahmen werden sechs Maßnahmen bis 2027 umgesetzt, die das Schienennetz robuster machen und Störungen reduzieren. Die weiteren Maßnahmen sind in planerischer Vorbereitung.
- Für Maßnahmen in beiden Investitionspaketen stehen insgesamt 311 Mio. Euro zur Verfügung.
- Beim Land NRW genießt das Programm hohe Priorität, um möglichst ohne Verzug Maßnahmenrealisierungen zu erreichen.

Maßnahmen des „Robusten Netzes NRW“ bis 2027



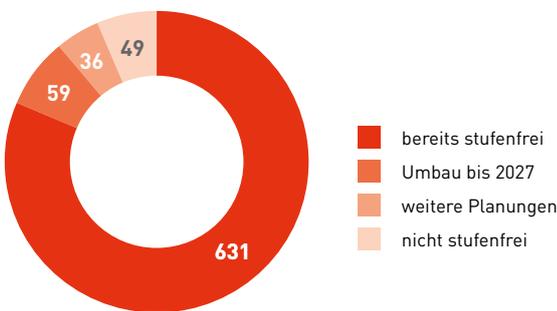
Stufenfreie Bahnstationen:

Weiterer Schritt für mehr Barrierefreiheit: Mehr Stationen bekommen einen stufenfreien Zugang zum Bahnsteig

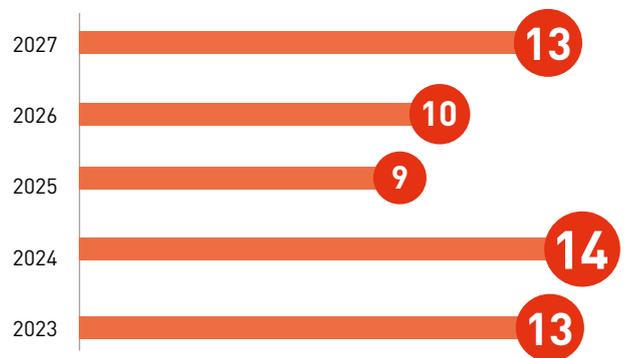
- In NRW gibt es 2022 insgesamt 775 SPNV-Verkehrsstationen.
- Davon sind 631 Stationen komplett stufenfrei erreichbar; Fahrgäste gelangen also ohne Stufen und Treppen auf den Bahnsteig. Das entspricht einem Anteil von ca. 82 %.

- 144 Stationen müssen noch stufenfrei umgebaut werden.
- Davon sollen nach aktuellen Planungen 59 Stationen bis 2027 stufenfrei ausgebaut sein. Für weitere 36 Stationen gibt es bereits erste Planungen für einen Ausbau nach 2027.
- 29 neue Stationen, die bei Reaktivierungen (23) und an Bestandsstrecken (6) bis 2027 entstehen sollen, werden ebenfalls stufenfrei errichtet.

Übersicht 2022 – Stufenfreiheit der Stationen



Anzahl der Maßnahmen für stufenfreien Stationsausbau (Planungsstand, ohne Neubau)



Hinweise: Der höhengleiche Einstieg vom Bahnsteig in den Zug ist nicht berücksichtigt; bereits stufenfreie Stationen, die komplett barrierefrei ausgebaut werden, sind nicht zusätzlich aufgeführt.

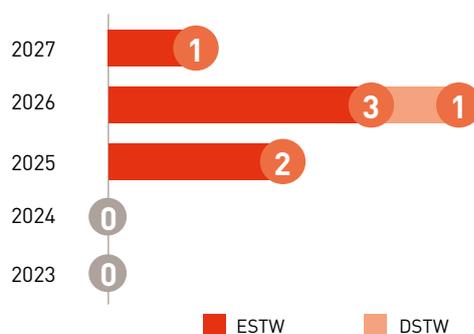
Stellwerksmodernisierung:

Weniger Störungen durch bessere Steuerung und Überwachung der Signaltechnik

- Die schrittweise Modernisierung der teils mechanischen Stellwerke aus der ersten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts zu elektronischen (ESTW) oder digitalen (DSTW) Stellwerken durch die DB Netz AG geht weiter.

- Moderne Stellwerke sorgen für eine bessere Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit der Signaltechnik – damit können große regionale Bereiche besser und flexibler gesteuert bzw. überwacht werden. Das schafft mehr Zuverlässigkeit im Betrieb und erhöht die Betriebsqualität.
- Bis 2027 sollen in NRW insgesamt sieben elektronische/digitale Stellwerke ihren Betrieb aufnehmen.

Neue Stellwerke in NRW



- 2027: ESTW Rheinkamp
- 2026: ESTW Lage 1. Baustufe; ESTW Bonn-Bad Godesberg; ESTW Euskirchen 3. Baustufe; DSTW Aachen
- 2025: ESTW Köln Hbf; ESTW Linke Rheinseite





Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW

Wir arbeiten für mobil.nrw



Hinweis zur Legende:
Die Farben beziehen sich stets auf ein betrachtetes Fahrplanjahr. Angebotsausweitungen, Infrastrukturausbauten und Maßnahmen zur Dekarbonisierung werden durch die Einföhrung des entsprechenden Streckenabschnitts oder des Punktes dargestellt.

Legende

Änderungen zum Fahrplanjahr 2023		Hinweis zum Fahrplanjahr:
Änderungen zum Fahrplanjahr 2024		Ein Fahrplanjahr beginnt am zweiten Sonntag im Dezember des jeweiligen Vorjahres.
Änderungen zum Fahrplanjahr 2025		
Änderungen zum Fahrplanjahr 2026		Hinweis zur Stufenfreiheit:
Änderungen zum Fahrplanjahr 2027		Bei der Betrachtung der Stufenfreiheit gelten Stationen nur als stufenfrei erreichbar, wenn alle Bahnsteige ohne Stufen und Treppen erreichbar sind. Der barrierefreie Ausbau bereits stufenfreier Stationen ist nicht dargestellt.
Reaktivierungen		
Infrastrukturmaßnahmen (Robustes Netz NRW)		
Einrichtung eines DSTW / ESTW		
Ausbau zu stufenfreien Stationen		
Neue Stationen an Reaktivierungsstrecken (Endpunkte)		Abkürzungsverzeichnis:
Neue Stationen an Bestandsstrecken		DSTW = Digitales Stellwerk
Stationen im Bestand (Auswahl)		ESTW = Elektronisches Stellwerk
SPNV-Streckennetz NRW		GWB = Gleiswechselbetrieb
Nordrhein-Westfalen		ITF = Integraler Taktfahrplan
		SPNV = Schienenpersonennahverkehr

Stand: Mai 2023

Darstellung: Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nicht alle Maßnahmen dargestellt.
Datengrundlage: Open Data DB Netz AG / DB Station & Service AG, GeoBasis-DE / BKG 2021

Starke Maßnahmen gegen den Fachkräftemangel im SPNV

Der Fachkräftemangel ist auch für den Schienenpersonennahverkehr in Nordrhein-Westfalen eine enorme Herausforderung. Die jüngsten Qualitätskennzahlen sprechen für sich: Im dritten Quartal 2022 gingen rund 55 Prozent aller nicht vorhersehbaren Zugausfälle auf akute Ausfälle von Mitarbeitenden zurück, im vierten Quartal immerhin noch 37,3 Prozent – trotz Reduzierung von Leistungen und vorübergehender Einstellung von Linien.



So wie in den vergangenen Wochen und Monaten haben die Fahrgäste den Personalmangel im SPNV NRW noch nie erlebt. Diese Entwicklung war in dieser Form nicht vorhersehbar. Hohe Corona-Zahlen zum Jahresanfang, ein extrem heißer Sommer bei gleichzeitig enormer Arbeitsbelastung infolge des 9-Euro-Tickets, gefolgt von einer ausgeprägten Grippe- und Erkältungswelle – ein solcher Ausnahmezustand darf nicht in einen Dauerzustand münden.

Moderne Recruiting- und Qualifizierungsformate führen dem SPNV neue Fachkräfte zu

Zur Stabilisierung des SPNV bringt das Landesprogramm Fokus Bahn NRW seit 2019 erfolgreiche Maßnahmen gegen den Fachkräftemangel auf den Weg. Die gemeinsame Arbeitgeberkampagne „Die Bahnen in NRW“ steht heute für eine gelebte Kooperation der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Wettbewerberinnen und Wettbewerber, die in Ausschreibungen gegeneinander antreten, agieren im Sinne gemeinsamer Herausforderungen und gemeinsamer Lösungen als Partnerinnen und Partner. Fokus Bahn NRW stärkt die Personalarbeit – auch durch die Vernetzung mit Arbeitsagenturen, Jobcentern und Bildungsträgern. So entstehen unternehmensübergreifende Recruitingkampagnen und moderne Bildungsformate, mit denen der SPNV in Nordrhein-Westfalen qualifizierte Fachkräfte gewinnt. In den vergangenen Jahren wurden und werden insbesondere Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer drin-

Krankenstand im ÖPNV 2022

Die Nahverkehrsbahnen in NRW verzeichneten im Jahr 2022 einen ungewöhnlich hohen Krankenstand ihrer Mitarbeitenden – allein bei den Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführern eine zwischenzeitliche Verdopplung von sechs auf zwölf Prozent. Nach Zahlen der AOK Rheinland/Hamburg bewegte sich der Krankenstand bei den Verkehrsbetrieben dauerhaft zwischen 9,9 und 13 Prozent – im Durchschnitt ein Anstieg um rund 21 Prozentpunkte gegenüber 2021.

gend gebraucht, um den Verkehr auf der Schiene sicherstellen zu können. Der Fokus der Initiative lag folglich darauf, Interessentinnen und Interessenten für dieses Berufsfeld zu gewinnen. Hier zahlte sich die gemeinsame Kommunikation der Bahnen in NRW aus: Die konsistente Kommunikation hat Nachfrage erzeugt, die über das aktuelle Angebot hinausgeht. Immer mehr unternehmensübergreifende Kurse werden ins Leben gerufen, die eine gemeinsame Qualifizierung von weiteren Fachkräften ermöglichen.

Den Kern der Rekrutierungsarbeit bildet die Kampagnen-Website www.bahnen.nrw mit Berufsportraits und allgemeinen Informationen über die SPNV-Branche als Arbeitgeber. Über die unternehmensübergreifende Jobkarte können sich Interessierte über ein Formular direkt bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen vorstellen und ihren (Quer-)Einstieg als Triebfahrzeugführerin und Trieb-

Der Fachkräftemangel in Zahlen

Rund 40 Prozent aller Mitarbeitenden gehen bei den Bahnen in NRW in den kommenden Jahren in Rente. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) rechnet bis 2030 im gesamten ÖPNV in NRW mit rund 45.000 fehlenden Fachkräften – davon 20.000 Stellen altersbedingt. 25.000 Stellen sind zusätzlich für die Mobilitätswende nötig.

fahrzeugführer starten. Für zugewanderte Fachkräfte wurde zudem ein besonderes Mentorenprogramm aufgelegt, um beim Einstieg in den Beruf zu unterstützen. Zugleich stärken die Bahnen in NRW auch den direkten Austausch in persönlichen Gesprächen – in Pandemiezeiten durch regelmäßige Online-Dialoge und nun wieder vor Ort auf Jobmessen. Mit der regionalen Kursvermarktung über die sozialen Medien konnten in der Vergangenheit bereits erfolgreich offene Plätze in den Qualifizierungskursen kurzfristig mit passenden Bewerberinnen und Bewerber besetzt werden. Seit 2020 steigerten die Bahnen in NRW ihre Kapazitäten für die Qualifizierung von Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer um 33 Prozent; mehr als 8.000 Formulare wurden seit Start der Maßnahmen auf der Jobkarte unter www.bahnen.nrw von Interessierten ausgefüllt. So können inzwischen 400 angebotene Kursplätze pro Jahr mit geeigneten Bewerberinnen und Bewerber besetzt werden. Das gemeinsame Engagement der Bahnen in NRW setzt weniger auf kurzfristige Maßnahmen, sondern vielmehr auf Weitsicht. Das gilt beispielsweise auch für den zu Beginn der Corona-Pandemie entwickelten Fernlehrgang. Der Online-Kurs, der den theoretischen Part der Lokführerinnen- und Lokführer-Weiterbildung abdeckt, wird seit 2022 unternehmens- und ortsübergreifend angeboten. Damit können die Nahverkehrsbahnen dem demografischen Wandel auf breiter Fläche begegnen und frei werdende Stellen auch an kleineren Standorten über das ganze Land verteilt besetzen.



Die Website www.bahnen.nrw stellt sechs Berufsbilder in der Bahnfamilie Nordrhein-Westfalens näher vor: Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer, Kundenbetreuerin und Kundenbetreuer, Disponentin und Disponent, Betriebsplanerin und Betriebsplaner, Werkstattmitarbeiterin und Werkstattmitarbeiter und IT-Spezialistin und IT-Spezialist.

Die Personalverfügbarkeit bleibt ein wichtiges Handlungsfeld

Der demografische Wandel gewinnt an Tempo und verlangt eine kontinuierliche Nachführung von Personal. Nicht zuletzt erhöhen der Infrastrukturausbau und gesellschaftlicher Druck in Richtung Verkehrswende den Bedarf an qualifiziertem Personal auch in anderen Bereichen.

Für die Fachkräftegewinnung hat sich die Brancheninitiative klare Ziele gesetzt und diese mit konkreten Maßnahmen hinterlegt. Hierzu gehören vom VRR gemeinsam mit Fokus Bahn initiierte zusätzliche Kurse für rund 30 Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer, die künftig bei verschiedenen Bahnunternehmen zum Einsatz kommen. Sie werden helfen, personalbedingte Ausfälle zu vermeiden und auch im Zuge der anstehenden Neuvergaben im Dezember 2023 einen stabilen Betrieb sicherzustellen.

Insgesamt möchten die Bahnen in NRW 2023 den Personalbestand bei den Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer sowie bei den Kundenbetreuerinnen und Kundenbetreuer um drei Prozent steigern. Zusätzlich werden sie Weiterbildungen für die Disponentinnen und Disponenten in den Leitstellen schaffen. Davon erwartet die Initiative bereits eine spürbare Stabilisierung des SPNV-Angebots.

Die neue Kampagne, in der sich die Bahnfamilie erneut als attraktiver Arbeitgeber positioniert, wird auf die Vielfalt der qualifizierten Bahnberufe aufmerksam machen. Nachdem die Bahnen in NRW in der Vergangenheit bereits massiv für den Quereinstieg als Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer und Zugbegleiterin und Zugbegleiter geworben haben, rücken nun weitere Berufsfelder in den Fokus: Disponentinnen und Disponenten, Betriebsplanerinnen und Betriebsplaner und IT-Spezialistinnen und IT-Spezialisten und die Fachkräfte in den Werkstätten der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Außerdem möchte die Brancheninitiative die klassische duale Berufsausbildung als Eisenbahnerinnen und Eisenbahner im Betriebsdienst wieder stärken und so junge Menschen aktiv für die Mobilitätswende gewinnen.



FOKUS BAHN NRW

Brancheninitiative und Landesprogramm

Seit 2019 arbeiten mehr als 100 Kolleginnen und Kollegen aus elf Nahverkehrsbahnen, den drei Aufgabenträgerorganisationen und dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW hierarchie-, unternehmens- und organisationsübergreifend im Landesprogramm Fokus Bahn NRW zusammen. Sie übernehmen die gemeinschaftliche Verantwortung zur Qualitätsoptimierung im SPNV Nordrhein-Westfalens.



Programminformationen: www.fokus-bahn.nrw
Kontakt: programmhuero@fokus-bahn.nrw

Impressum



**Kompetenzcenter
Integraler Taktfahrplan NRW**

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@kctif-nrw.de
www.kctif-nrw.de

Text und Redaktion:

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

Konzeption und Gestaltung:

Büro für Gestaltung
Christian Ring und Marijke Debatin

gedruckt auf 100% Recyclingpapier



Unter Mitwirkung von

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Ministerium für Umwelt, Natur-
schutz und Verkehr des Landes
Nordrhein-Westfalen
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf
www.umwelt.nrw.de



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



go.Rheinland GmbH
Deutzer Allee 4
50679 Köln
www.wir.gorheinland.com



Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
Bahnhofstr. 48
59423 Unna
www.nwl-info.de



Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
Augustastraße 1
45879 Gelsenkirchen
www.vrr.de

