

The background of the cover is a blurred photograph of the interior of a yellow bus. The perspective is from the back of the bus looking forward. The seats are blue and white, and the overhead luggage racks are visible. The lighting is warm, likely from the bus's interior lights. A blue line starts from the top left, goes down, then right, then down again, framing the title and logo.

Qualitätsbericht SPNV Nordrhein-Westfalen 2011

**BUSSE &
BAHNEN** NRW



VERZEICHNISSE

Abkürzungsverzeichnis

AP	Arbeitspakete
BNetzA	Bundesnetzagentur
BR	Baureihe
BÜ	Bahnübergang
DoSto	Doppelstockwagen
DSA	Dynamischer Schriftanzeiger
EBA	Eisenbahnbundesamt
EStw	Elektronisches Stellwerk
ET	Elektrotriebwagen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FLIRT	Flinker Leichter Innovativer RegionalTriebzug
FzV	Fahrzeitverlust
GTW	Gelenktriebwagen
INBP	Infrastrukturnutzungsbedingungen Personenbahnhöfe
ITF	Integraler Taktfahrplan
KC ITF NRW	Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW
KW	Kalenderwoche
La-Stelle	Langsamfahrstelle
LINT	Leichter Innovativer NahverkehrsTriebwagen
NE-Bahnen	Nichtbundeseigene Eisenbahn
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVR	Nahverkehr Rheinland
NWL	Nahverkehr Westfalen-Lippe
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OWL	Ostwestfalen-Lippe
RB	RegionalBahn
RE	RegionalExpress
RRX	Rhein-Ruhr-Express
RS	Regiosprinter
RSX	Rhein-Sieg-Express
S	Stadtschnellbahn
SEV	Schienenersatzverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TALENT	Talbot Leichter NahverkehrsTriebwagen
E-TALENT	Talbot Leichter NahverkehrsTriebwagen (elektrisch)
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VT	Verbrennungstriebwagen
VzG	Verzeichnis zulässiger Geschwindigkeiten
Zkm	Zugkilometer

Kartenverzeichnis

	Seite
SPNV-Unternehmen NRW 2011	9.1
RE-Konzept NRW: Linienführungen ab Dezember 2010	15
Fahrzeugeinsatz NRW 2011	19.1
Verspätungen NRW 2011	25.1
Zugausfälle NRW 2011	27.1
Niederschlag Winter und Standorte Schneeräumfahrzeuge NRW	32
Langsamfahrstellen NRW 2011	50
Stationsqualität NRW 2011	55.1

Abbildungsverzeichnis

	Seite
Zweckverbände in NRW zur Organisation des Schienenpersonennahverkehrs	8
Nahverkehrslinien NRW 2011 nach Produkten	9
Nahverkehrslinien NRW 2011 nach EVU	9
Verspätungsursachen RE 7 KW 40 2011	22
Beeinträchtigungen durch Schmierfilmbildung 2011	29
Beschwerdegründe 2011	35
Beschwerdeabschlüsse 2011	35
Struktur des Stationspreissystems 2011	38
Entwicklung Stationspreise je Kategorie 2009 – 2012 VRR	39
Entwicklung Stationspreise je Kategorie 2009 – 2012 NWL	39
Entwicklung Stationspreise je Kategorie 2009 – 2012 NVR	39
Veränderung Zuglängenfaktor 2010 nach 2011	40
Aufbaustruktur des Trassenpreissystems 2011	40
Entwicklung Regionalfaktoren 2009 – 2012 NRW	41
Entwicklung Grundpreise je Streckenkategorie 2009 – 2012	42
Anzahl Langsamfahrstellen NRW 2011 nach Ursachen	46
Länge Langsamfahrstellen NRW 2011 nach Ursachen	47
Umbau Bahnhof Düsseldorf-Gerresheim	52
Ausstattungsmerkmale je Stationskategorie	54
Entwicklung La-Stellen 2009 – 2011 aufgrund Schmierfilmbildung	62
Beschwerdeeingänge und Beschwerdegründe; Beschwerdeabschlüsse	62
Entwicklung La-Stellen 2009 – 2011 nach Ursachen (Monatsmittelwerte)	63

INHALTSVERZEICHNIS

1. Nahverkehr Nordrhein-Westfalen	6
Organisation und Nahverkehrsangebot	8
Wettbewerb	10
RE-Konzept	14
Fahrzeugeinsatz	16
2. Qualität Nahverkehr	20
Betriebsqualität	22
Verspätungen	24
Zugausfälle	26
Nachverkehr im Herbst	28
Nahverkehr im Winter	30
Schlichtungsstelle Nahverkehr	34
3. Qualität Infrastruktur	36
Infrastrukturnutzung	38
Netzzustand	44
SPNV-Beirat NRW	52
Verkehrsstationen	54
Konjunkturprogramm DB Station & Service AG	56
4. Statistik	58
Betriebsqualität	60
Nahverkehr im Herbst	62
Schlichtungsstelle Nahverkehr	62
Netzzustand	63
Konjunkturprogramm DB Station & Service AG	65
Kurzfassung	71

VORWORT

Sehr geehrte Damen und Herren,

über die Qualität des ÖPNV und hier ganz besonders des Schienenpersonennahverkehrs können wir mit Sicherheit alle eigene Erfahrungen beitragen; in der Regel positive, aber manchmal, wenn eine Reisekette im SPNV nicht wie erwartet funktioniert, auch leidgeprüfte.

Der **Qualitätsbericht SPNV NRW 2011**, in diesem Jahr erstmals unter der Regie des Kompetenzzentrums Integraler Taktfahrplan in Bielefeld erstellt, nimmt sich der zahlreichen Fakten an, die den SPNV in Nordrhein-Westfalen beeinflussen. Wer den Bericht intensiv studiert, wird schnell feststellen, dass bei der Vielzahl der Faktoren, die auf den SPNV wirken, allgemeine Kritik an den handelnden Personen, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen nicht weiter hilft. Verspätungen und Ausfälle messen, nachfragen, Informationen sammeln und verbessern sind das „tägliche Brot“ des Qualitätstesters und eine Kernarbeit. Ich begreife dies als ganzheitlichen Prozess, der dazu beitragen soll, die Qualität des SPNV und damit die Kundenzufriedenheit noch stärker in den Mittelpunkt der Betrachtung zu rücken. Der vorliegende Qualitätsbericht mit seinem Blick sowohl auf die Betriebsqualität als auch den Infrastrukturzustand ist dazu ein wichtiger Schritt. Den jetzt eingeschlagenen Weg gilt es, zusammen mit den beteiligten Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern, denen ich für Ihre Mitarbeit an diesem Bericht ausdrücklich danke, in den nächsten Jahren kontinuierlich fortzuführen.



Ihr Michael Groschek

Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen



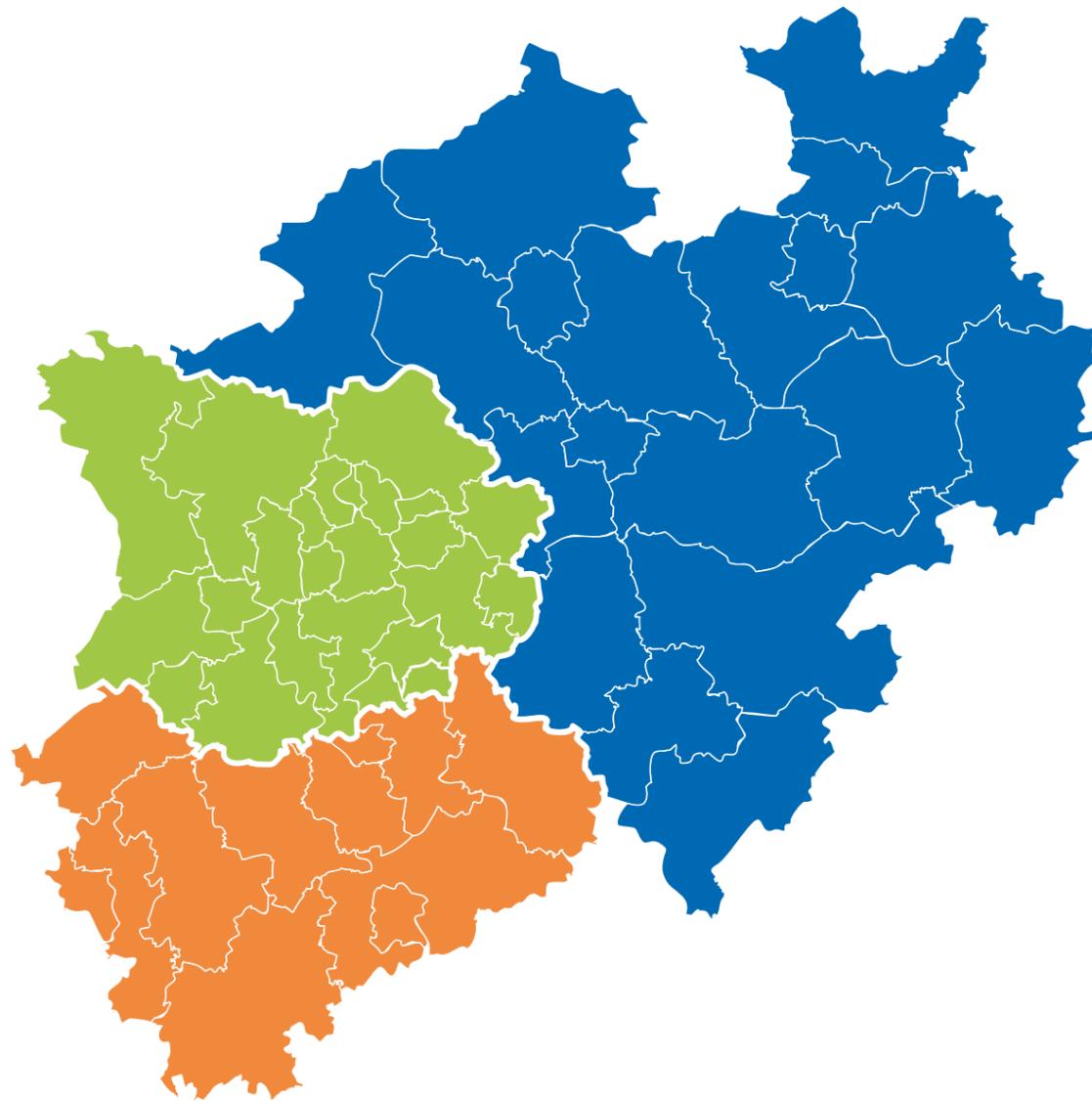


▪ Nahverkehr Nordrhein-Westfalen

1. Nahverkehr Nordrhein-Westfalen

ORGANISATION UND NAHVERKEHRSANGEBOT

Zweckverbände in NRW zur Organisation des Schienenpersonennahverkehrs



Verkehrsverbund
Rhein-Ruhr (VRR)



Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)



Nahverkehr Rheinland (NVR)

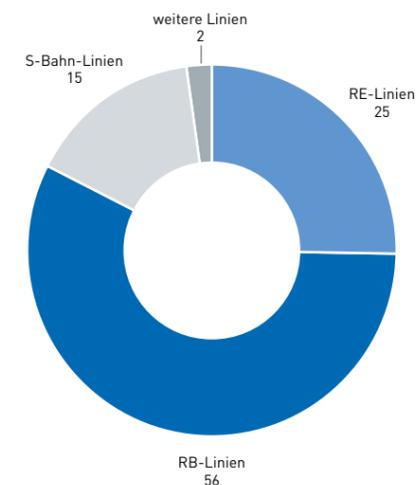


Nordrhein-Westfalen (NRW)

Daten: 2011	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)	Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)	Nahverkehr Rheinland (NVR)	Nordrhein-Westfalen (NRW)
Fläche	7,3 tkm ²	19,4 tkm ²	7,4 tkm ²	34,1 tkm ²
Einwohner	8,1 Mio.	5,7 Mio.	4,4 Mio.	18,2 Mio.
Einwohner/km ²	1.108	293	594	532
Länge Schienennetz	1.378 km	1.636 km	740 km	3.754 km
Zugkilometer (Zkm)	45,6 Mio.	32,5 Mio.	23,2 Mio.	101,3 Mio.
Zkm/Einwohner	5,64	5,72	5,25	5,57
Zkm/km ²	6.247	1.674	3.117	2.965

In Nordrhein-Westfalen können die Fahrgäste zwischen 98 Linien des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) wählen. 25 Linien verkehren als schneller und lang laufender **RegionalExpress (RE)**. **RegionalBahnen (RB)** gibt es 56. In den Ballungsräumen Rhein-Ruhr und Köln verkehren zudem 13 S-Bahn-Linien, 2 weitere sind in das S-Bahn-Netz Hannover integriert. Eine Linie verkehrt als hessische RegioTram von Warburg nach Kassel. Hinzu kommt eine Verbindung aus Osnabrück in Richtung Bremen mit Halt in NRW (Halen).

Nahverkehrslinien NRW 2011 nach Produkten

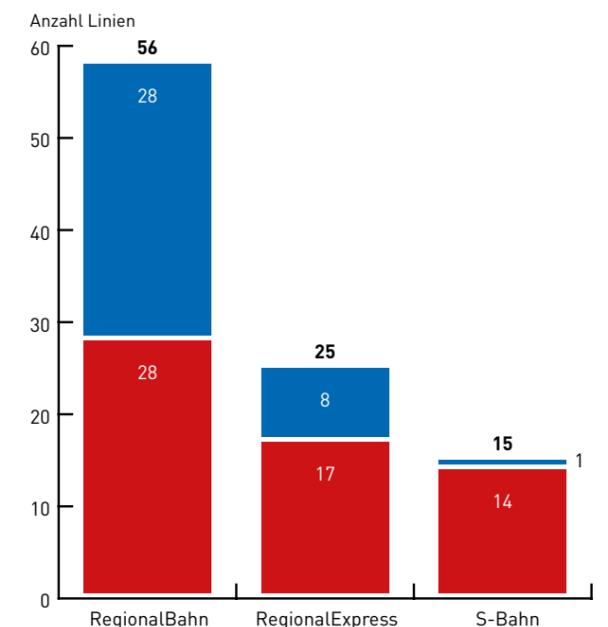


Im Jahr 2011 wurden die 98 Nahverkehrslinien von 14 verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) betrieben. Neben den Unternehmen der **DB** (DB Regio NRW, DB Regio Niedersachsen und DB Kurhessenbahn) sind 13 weitere sog. **NE-Bahnen** (nichtbundes-eigene Eisenbahnen) im nordrhein-westfälischen Nahverkehr im Einsatz. Die Karte auf Seite 9.1 zeigt die Aufteilung der nordrhein-westfälischen Nahverkehrslinien auf die einzelnen Unternehmen.

Eisenbahnverkehrsunternehmen NRW 2011

- Abellio Rail NRW (Abellio)
- DB Kurhessenbahn (DB)
- DB Regio Niedersachsen (DB)
- DB Regio NRW (DB)
- Eurobahn (eurobahn)
- HellertalBahn (HTB)
- Hessische Landesbahn (HLB)
- Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen (SNCB)
- NordWestBahn (NWB)
- Prignitzer Eisenbahn (PEG)
- REGIOBAHN (Regiobahn)
- RegioTram Betriebsgesellschaft (RT)
- RurtalBahn (RTB)
- trans regio (TR)
- vectus Verkehrsgesellschaft (vectus)
- WestfalenBahn (WFB)

Nahverkehrslinien NRW 2011 nach EVU*



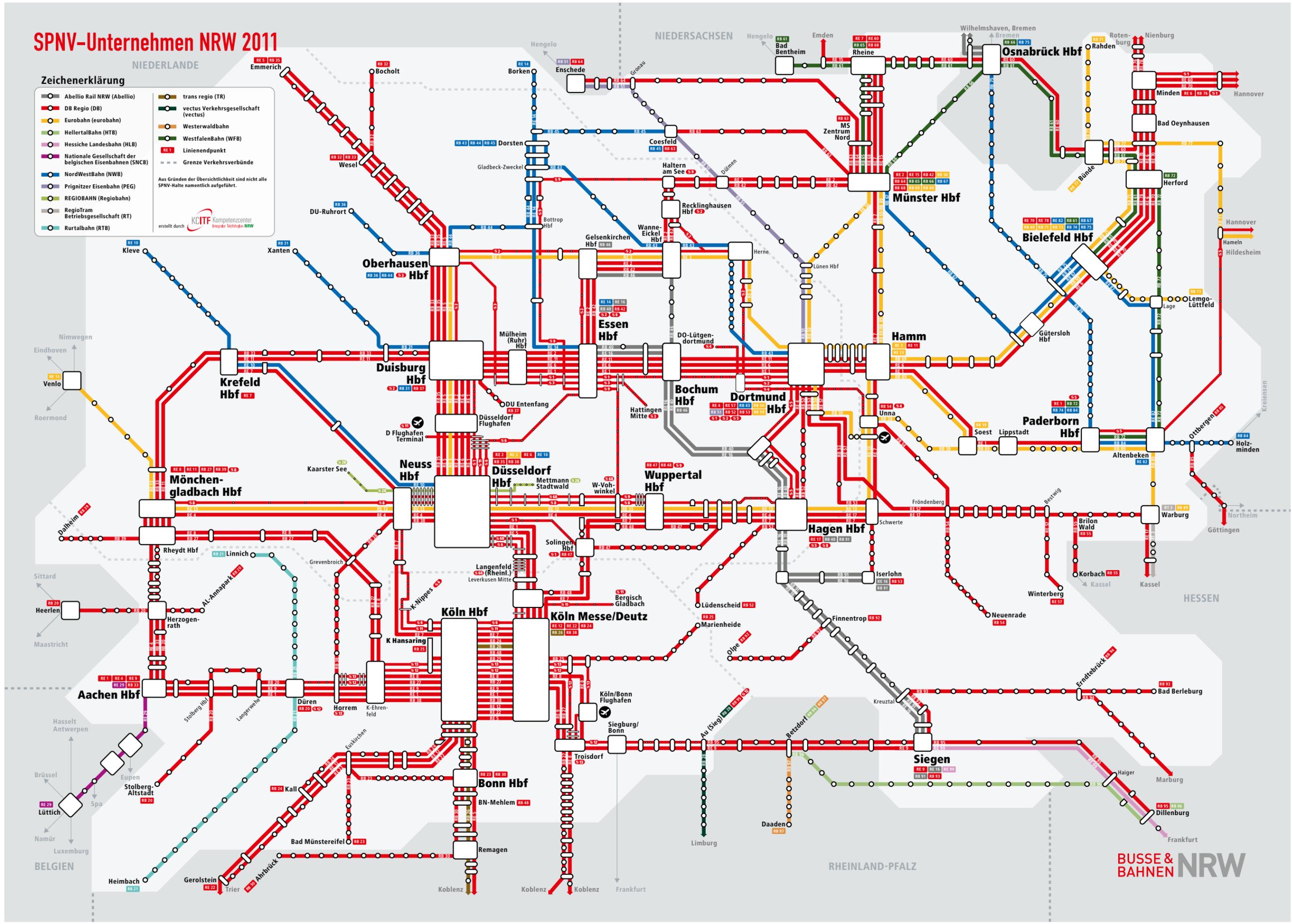
* unabhängig vom Leistungsvolumen



SPNV-Unternehmen NRW 2011

Zeichenerklärung

- Abellio Rail NRW (Abellio)
 - DB Regio (DB)
 - Eurobahn (eurobahn)
 - HellertalBahn (HTB)
 - Hessische Landesbahn (HLB)
 - Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen (SNCB)
 - NordWestBahn (NWB)
 - Prignitzer Eisenbahn (PEG)
 - REGIOBAHN (Regiobahn)
 - RegioTram Betriebsgesellschaft (RT)
 - Rurtalbahn (RTB)
 - trans regio (TR)
 - vectus Verkehrsgesellschaft (vectus)
 - Westerwaldbahn
 - WestfalenBahn (WFB)
 - Linienendpunkt
 - Grenze Verkehrsverbünde
- Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nicht alle SPNV-Halte namentlich aufgeführt.
- erstellt durch KCIITF Kompetenzzentrum
Impulse Südrhein NRW



BUSSE & BAHNEN NRW

1. Nahverkehr Nordrhein-Westfalen

WETTBEWERB: AUSGESCHRIEBENE TEILNETZE/LINIEN IN NRW, DIE BEREITS IN BETRIEB GEGANGEN SIND*

Teilnetze	Laufzeit		Linie	Linienweg	Eisenbahnverkehrsunternehmen	ZugKm [mio/a]		
	von	bis						
Kölner Dieselnetz	Jun 98	Jun 13	RE 22	Köln - Gerolstein	DB Regio NRW	3,8		
			RB 23	Bonn - Bad Münstereifel				
			RB 24	Köln - Gerolstein				
			RB 25	Köln - Marienheide				
			RB 30	Bonn - Ahrbrück				
Weser-Ems-Netz	Jun 00	Dez 15	NWB	Osnabrück - Bramsche	NordWestBahn	0,2		
Münster West	Jun 01	Dez 11	RB 63	Münster - Coesfeld	DB Regio NRW	1,5		
			RB 64	Münster - Gronau - Enschede				
Weser-Lametal-Bahn	Dez 03	Dez 11	RB 77	Bünde - Löhne - Hameln - Bodenburg	eurobahn	0,3		
Ems-Senne-Weser-Netz	Dez 03	Dez 13	RB 67	Münster - Warendorf - Bielefeld	NordWestBahn	2,8		
			RB 74	Bielefeld - Paderborn				
			RE 82	Bielefeld - Lage - Altenbeken				
			RB 84	Paderborn - Ottbergen - Holzminden				
Westmünsterlandbahn	Dez 04	Dez 11	RB 51	Dortmund - Coesfeld - Enschede	Prignitzer Eisenbahn	1,2		
Westerwald	Dez 04	Dez 14	RB 28	Au - Altenkirchen - Limburg	Vectus	0,02		
HaardAchse	Dez 04	Dez 14	RE 2	Düsseldorf - Essen - Münster	DB Regio NRW	3,2		
			RB 42	Essen - Haltern - Münster				
DreiLänderBahn	Dez 04	Aug 15	RB 92	Finnentrop - Olpe	DB Regio NRW	1,1		
			RB 93	Siegen - Bad Berleburg				
			RB 95	Au - Siegen - Dillenburg				
SauerlandNetz	Dez 04	Dez 16	RE 57	Dortmund - Winterberg	DB Regio NRW	2,8		
			RB 52	Dortmund - Hagen - Lüdenscheid				
			RB 53	Dortmund - Schwerte - Iserlohn				
			RB 54	Unna - Menden - Neuenrade				
Regiobahn	Dez 05	Dez 11	S 28	Mettmann - Neuss - Kaarst	Regiobahn	1,2		
Emscher-Ruhrthal	Dez 05	Dez 17	RB 46	Gelsenkirchen - Bochum	Abellio Rail NRW	0,4		
Haller Willem	Dez 06	Dez 13	RB 75	Bielefeld - Osnabrück	NordWestBahn	0,4		
Emscher-Münsterland-Netz	Dez 06	Dez 18	RE 14	Borken - Essen	NordWestBahn	1,6		
			Dez 06	Dez 11			RB 43	Dortmund - Dorsten
			Dez 06	Dez 18			RB 45	Dorsten - Coesfeld
HellertalBahn	Dez 07	Aug 15	RB 96	Betzdorf - Haiger - Dillenburg	HellertalBahn	0,1		

Teilnetze	Laufzeit		Linie	Linienweg	Eisenbahnverkehrsunternehmen	ZugKm [mio/a]		
	von	bis						
Teutoburger-Wald-Netz	Dez 07	Dez 17	RB 61	Bielefeld - Osnabrück - Bad Bentheim	WestfalenBahn	3,3		
			RB 65	Münster - Rheine				
			RB 66	Münster - Osnabrück				
			RB 72	Herford - Lage - Paderborn				
Ruhr-Sieg-Netz	Dez 07	Dez 19	RE 16	Essen - Hagen - Siegen/Iserlohn	Abellio Rail NRW	3,7		
			RB 40	Essen - Hagen				
			RB 91	Hagen - Siegen/Iserlohn				
Hellweg-Netz	Dez 08	Dez 18	RB 50	Dortmund - Lünen - Münster	eurobahn	5,8		
			RB 59	Dortmund - Soest				
			RB 69	Münster - Hamm - Bielefeld				
			RB 89	Münster - Hamm - Paderborn - Warburg				
MittelrheinBahn	Dez 08	Dez 23	RB 26	Köln - (Koblenz - Mainz)	trans regio	0,7		
Maas-Rhein-Lippe-Netz	Dez 09	Dez 25	RE 3	Hamm - Gelsenkirchen - Düsseldorf	eurobahn	3,2		
			RE 13	Hamm - Hagen - Düsseldorf - Venlo				
Niers-Rhein-Emscher-Netz	Dez 09	Dez 25	RE 10	Düsseldorf - Kleve	NordwestBahn	3,3		
			RB 31	Duisburg - Xanten				
			Dez 10	Dez 25			RB 36	Oberhausen - Duisburg
			Dez 10	Dez 25			RB 44	Oberhausen - Dorsten
VWOWL Dieselbinnenetz	Dez 10	Dez 13	RB 71	Bielefeld - Bünde - Rahden	eurobahn	1,0		
			RB 73	Bielefeld - Lage - Lemgo-Lüttfeld				
Main-Lahn-Sieg-Netz	Dez 10	Dez 23	RE 99	Siegen - Gießen - Frankfurt a. M.	Hessische Landesbahn	0,2		
			RMV 30	Marburg - Gießen - Frankfurt a. M.				
Rhein-Sieg-Express (RSX)	Dez 10	Dez 25	RE 9	Aachen - Köln - Siegen	DB Regio NRW	1,6		
RurtalBahn	Dez 10	Dez 25	RB 21	Linnich - Düren - Heimbach	RurtalBahn	0,9		
Betriebsaufnahme Dezember 2011								
EmschertalBahn	Dez 11	Dez 15	RB 43	Dortmund - Dorsten	NordWestBahn	0,6		
Weser-Lametal-Bahn	Dez 11	Dez 21	RB 77	Bünde - Löhne - Hameln - Bodenburg	NordWestBahn	0,3		
Regiobahn	Dez 11	Dez 21	S 28	Mettmann - Neuss - Kaarst	Regiobahn	1,2		
Netz Westliches Münsterland	Dez 11	Dez 26	RB 51	Dortmund - Coesfeld - Gronau - Enschede	DB Regio NRW	2,9		
			RB 63	Münster - Coesfeld				
			RB 64	Münster - Gronau - Enschede				

* Basis Netzzuschnitte 2011, teilweise Zweitausschreibung bzw. vormals Abweichungen bei der Zugehörigkeit einzelner Linien

1. Nahverkehr Nordrhein-Westfalen

WETTBEWERB: AUSGESCHRIEBENE TEILNETZE/LINIEN IN NRW, DEREN BETRIEBSAUFNAHME BIS 2015 BEVORSTEHT

Teilnetze	Laufzeit		Linie	Linienweg	Eisenbahnverkehrsunternehmen	ZugKm [mio/a]
	von	bis				
Betriebsaufnahme Dezember 2012						
S-Bahn Hannover	Dez 12	Dez 20	S 1	Minden - Hannover - Haste	DB Regio Nord	0,7
			S 5	Paderborn - Hannover - H Flughafen		
Betriebsaufnahme Dezember 2013						
OWL-Dieselnetz (Los Nord)	Dez 13	Dez 25	RE 82	Bielefeld - Detmold	eurobahn	2,2
			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	3,3
			RB 75	Bielefeld - Halle - Osnabrück		
			RB 84	Paderborn - Kreiensen		
			RB 85	Ottbergen - Göttingen		
			Der Müngstener	Dez 13		
Kölner Dieselnetz	Dez 13	Dez 33	RE 12	Köln - Trier	DB Regio NRW	4,9
			RE 22	Köln - Gerolstein		
			RB 23	Bonn - Bad Münstereifel		
			RB 24	Köln - Gerolstein		
			RB 25	Köln - Marienheide - Meinerzhagen		
			RB 30	Bonn - Köln - Ahrbrück		

Teilnetze	Laufzeit		Linie	Linienweg	Eisenbahnverkehrsunternehmen	ZugKm [mio/a]
	von	bis				
Betriebsaufnahme Dezember 2014						
HaardAchse	Dez 14	Dez 29	RE 2	Düsseldorf - Essen - Münster	DB Regio NRW	3,0 (ab 12/16 ca.3,8)
			RE 42	Mönchengladbach - Essen - Münster		
S-Bahn S 5/S 8	Dez 14	Dez 29	S 5	Dortmund - Hagen	DB Regio NRW	3,6
			S 8	Hagen - Mönchengladbach		
Betriebsaufnahme August 2015						
Eifel-Westerwald-Sieg-Netz (Los 2)	Aug 15	Dez 30	RB 28	Limburg - Altenkirchen - Au - Siegen	noch unbekannt	1,3
			RB 91	Finnentrop - Siegen (einzelne Fahrten)		
			RB 92	Finnentrop - Olpe		
			RB 93	Betzdorf - Siegen - Bad Berleburg		
			RB 95	Dillenburg - Siegen		
			RB 96	Betzdorf - Haiger - Dillenburg		
Betriebsaufnahme Dezember 2015						
Expresslinien Mittelland / Emsland (Teillos Emsland)	Dez 15	Dez 30	RE 15	Emdem - Meppen - Rheine - Münster	WestfalenBahn	0,6
Expresslinien Mittelland / Emsland (Teillos Mittelland)	Dez 15	Dez 30	RE 60	Braunschweig - Hannover - Rheine	noch unbekannt	0,9
			RE 70	Braunschweig - Hannover - Bielefeld		
NRW RE-Netze RE 7/RB 48	Dez 15	Dez 30	RE 7	Rheine - Hamm - Köln - Krefeld	noch unbekannt	5,1
			RB 48	Bonn - Köln - Solingen - Wuppertal		



1. Nahverkehr Nordrhein-Westfalen

RE-KONZEPT

Der Nahverkehr in NRW bietet seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2010 neue Direktverbindungen, verkürzte Reisezeiten, erhöhte Sitzplatzkapazitäten sowie einen verdichteten Takt auf den zentralen Verkehrsachsen an. Mit dem Konzept **Mehr RE für NRW** wurde ein verändertes Zugangebot insbesondere auf den RE-Linien 1, 2, 5 und 11 eingeführt. Die Fahrgäste profitieren auf den stark nachgefragten Linien neben einer optimierten Linienführung von zusätzlich eingesetzten Doppelstockwagen sowie modernisierten Fahrzeugen. Die längeren Züge ermöglichen zudem einen schnelleren Fahrgastwechsel an den Stationen, wodurch eine höhere Pünktlichkeitsquote der entsprechenden Linien erhofft wird.

Insgesamt werden durch das RE-Konzept jährlich 1,5 Mio. Zugkilometer mehr gegenüber 2010 umgesetzt. Die jüngsten Verbesserungen im zentralen RE-Netz reihen sich ein in die positive Entwicklung des SPNV-Angebots seit der Einführung des Integralen Taktfahrplans (ITF) in NRW. Gleichzeitig stellen sie jedoch nur ein Etappenziel auf dem Weg zur Umsetzung des Rhein-Ruhr-Expresses (RRX) dar, der mit den vorgesehenen sechs Linien der steigenden Nachfrage auf den zentralen Verkehrsachsen an Rhein und Ruhr gerecht werden soll.

Im Mittelpunkt des RE-Konzeptes stehen folgende Veränderungen:

Neue Linienwege (seit Dezember 2010)

- Linie RE 1: Aachen – Paderborn (bisher Aachen – Hamm)
- Linie RE 2: Düsseldorf Hbf – Münster (bisher Mönchengladbach – Münster)
- Linie RE 11: Mönchengladbach – Hamm (bisher Düsseldorf – Paderborn)
- Linie RB 89/Sprinter: Dortmund/Münster – Kassel-Wilhelmshöhe



Mehr Kapazitäten

- Sukzessiver Einsatz eines zusätzlichen Doppelstockwagens auf den stark frequentierten Linien RE 1, RE 2 und RE 5
- Linie RE 1: 6. Wagen (seit August 2011 komplett)
- Linie RE 2: 5. Wagen (seit Dezember 2010 komplett)
- Linie RE 5: 6. Wagen (seit November 2011 komplett)

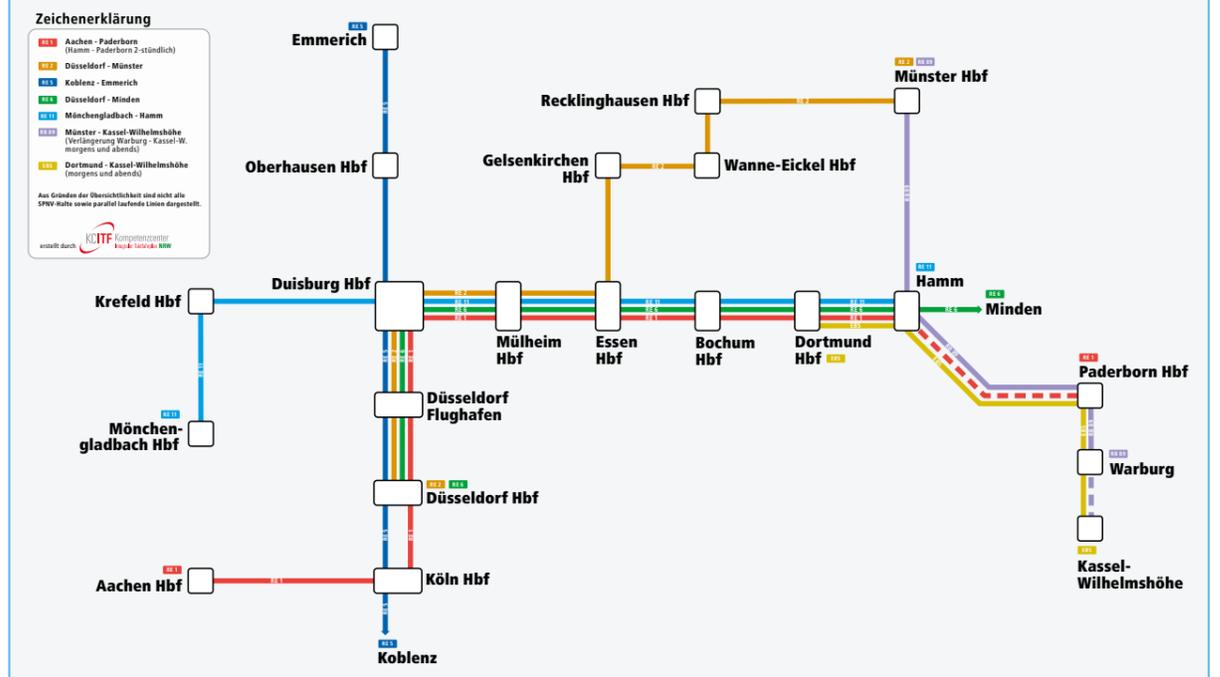
Modernisierung Züge

- Linie RE 11: Ersatz der lokbespannten Züge durch modernisierte Elektrotriebwagen der Baureihe 425 in Doppeltraktion (neue Sitze, optimierte Klimaanlage – ab Frühjahr 2011 im Einsatz)

Mehr Angebot

- annähernder 20-Minuten-Takt mit drei stündlichen Verbindungen auf den Korridoren Hamm – Duisburg und Essen – Düsseldorf
- Verlängerung Linie RE 1 täglich zweistündlich von Hamm nach Paderborn (dadurch auch am Wochenende schnellere Direktverbindungen ins Ruhrgebiet)
- Verdichtung Linie RE 11 auf Stundentakt zwischen linkem Niederrhein (Mönchengladbach) und Westfalen (Hamm)
- Linie RE 6: Abschnitt Düsseldorf – Dortmund drei zusätzliche Fahrten im Spätverkehr
- Vier zusätzliche Verstärkerzüge (zwei morgens/zwei abends) zwischen Köln und Düsseldorf
- Vier zusätzliche Züge morgens und abends nach Kassel-Wilhelmshöhe zum ICE-Knoten (Verlängerung der Linie RB 89 Warburg – Kassel-W. und Einführung Sprinter-Verbindung Dortmund – Kassel-W.)

RE-Konzept NRW: Linienführungen ab Dezember 2010



Heinrich Brüggemann
Vorsitzender der Geschäftsleitung
DB Regio AG, Region NRW

1. Das neue RE-Konzept hat einige relevante Veränderungen gebracht. Worin liegen dabei die qualitativen Vorteile für den Fahrgast?

Qualitative Vorteile für den Fahrgast finden sich in mehrerer Hinsicht. Zunächst einmal orientieren sich die veränderten Linienläufe stärker an den nachgefragten Relationen, als dies vorher der Fall war. Da Düsseldorf die einpendlerstärkste Stadt in NRW ist, war es wichtig, noch mehr Ziele als zuvor, direkt an die Landeshauptstadt anzubinden. Das ist mit dem neuen Verlauf der RE 2 entsprechend gelungen. Längere Zeit haben die Aufgabenträger und wir anschließend daran getüfelt, dadurch an anderer Stelle keine Nachteile entstehen zu lassen. Daraus resultierte auch die Verlängerung der RE 1 nach Paderborn, damit auch von dort weiter ohne Umstieg nach Düsseldorf – und sogar nach Köln – gefahren werden kann. Dass mehr Fahrgäste als vorher ohne Umstieg von A nach B kommen können, ist eines der Kernelemente des Konzepts. Auch die Angebotsausweitung auf dem Hauptkorridor durch das Ruhrgebiet, also die stündliche RE 11, ist ein enorm wichtiges Qualitätselement für die Fahrgäste. Und wenn man sich anschaut, wie voll auch diese RE 11 den ganzen Tag über ist, dann zeigt sich, wie richtig das war. Schließlich der 6. Wagen auf der RE 1 und 5 sowie der 5. Wagen auf der RE 2. Bis zu 130 Sitzplätze mehr auf den Linien. Mehr Komfort und höhere Pünktlichkeit durch schnelleren Fahrgastwechsel sind hier die Stichworte. Allerdings werden wir – alle Beteiligten – hier vom eigenen Erfolg schon

fast wieder überholt. Die Fahrgastzahlen steigen weiter, und eigentlich bräuchten wir siebte Wagen und noch mehr Verbindungen. Das Konzept ist richtig, aber u.a. die Infrastruktur stößt an ihre Grenzen. Hier kann ich nur hoffen, dass der erforderliche Ausbau möglichst bald Realität wird.

2. Apropos Ausbau. Das bedeutet auch immer Baustellen und damit schwierigere Bedingungen für den Betrieb. Wie gehen Sie damit um? Sie haben völlig Recht. Der Spagat, den wir diesbezüglich in den nächsten Jahren bewältigen müssen, wird immer schwieriger. Natürlich wissen wir alle, dass gebaut werden muss – egal, ob Ausbau oder Instandhaltung –, aber die betrieblichen Einschränkungen sind immer unangenehm. Wenn eine RE 7 über Monate umgeleitet werden muss und auch einige Halte dadurch nicht bedienen kann, dann kann das die Pünktlichkeit und die Zufriedenheit nicht steigern. Auf die Maßnahmen zu verzichten, ist aber nicht die Alternative. Da müssen wir alle zusammen durch und vor allem die Kommunikation noch optimieren. Und dabei müssen wir auch verstärkt die sehr komplexen Folgewirkungen auf Linien, die gar nicht durch den Baustellenkorridor fahren, stärker beachten als bisher. In den nächsten Jahren stehen der RRX, die Betuwe, die Umbauten der Verkehrsstationen Dortmund Hbf und Duisburg Hbf, Gleissanierung Köln Hbf und viele weitere große und kleine Projekte an. Wir alle brauchen diese Maßnahmen und sind gefordert, diese Zeit planerisch und kommunikativ optimal zu begleiten.

1. Nahverkehr Nordrhein-Westfalen

FAHRZEUGEINSATZ

Der SPNV in NRW wird durch eine Vielzahl unterschiedlicher Fahrzeugfabrikate geprägt. Auf den lang laufenden RE-Linien verkehren überwiegend sog. **Doppelstockwagen** (DoSto), welche von einer elektrisch angetriebenen Lokomotive gezogen werden. Zum Einsatz kommen Wendezuggarnituren inkl. Steuerwagen mit drei (RB 27), vier (z. B. RE 7), fünf (z. B. RE 6) oder sechs Doppelstockwagen (z. B. RE 1). Weiterhin unterscheiden sich die Lokomotiven und Doppelstockwagen in ihren jeweiligen Baureihen (BR 111, BR 112, BR 120, BR 143, BR 146.0) bzw. Wagentypen, was u. a. zu Unterschieden bei den Sitzplatzkapazitäten, 1./2.-Klasse-Bereichen, zulässigen und möglichen Höchstgeschwindigkeiten etc. führt.



Doppelstockwagen mit Lokomotiven der BR 111 und 146

Eine weitere bedeutende Fahrzeuggruppe stellen die **Elektrotriebwagen** (ET) der Baureihen 422 bis 426 dar. Während auf den S-Bahn-Linien an Rhein und Ruhr die Fahrzeuge des ET 422 und 423 in Einfach- und Doppeltraktion eingesetzt werden, sind die ET 425 sowohl auf RegionalBahn- als auch RegionalExpresslinien unterwegs (z. B. RE 8, RE 11, RB 33, RB 42). Auch die ebenfalls elektrisch angetriebenen und spurtstarken Fahrzeuge

des Typs FLIRT sind aus dem alltäglichen SPNV-Betrieb nicht mehr wegzudenken (Baureihe 426.1 bis 429). Durch die modulare Bauweise stehen verschiedene Fahrzeugkonfigurationen zur Verfügung. In NRW wird der FLIRT in seinen Varianten als zwei- bis fünfteiliges Fahrzeug in Einfach- und Doppeltraktion zurzeit ausschließlich von NE-Bahnen eingesetzt (auf den Linien vom Ruhr-Sieg-Netz, Hellweg-Netz, Maas-Rhein-Lippe-Netz, Teutoburger-Wald-Netz und Main-Lahn-Sieg-Netz).



Elektrotriebwagen für S-Bahn der Baureihe 422

Die Verkehrsleistungen auf den nicht elektrifizierten Strecken werden überwiegend durch **Dieseltriebwagen** des Typs LINT (BR 640/648) und TALENT (BR 643 bis 644) erbracht. Mit Ausnahme der RE-Linien 14 und 22 sowie der S-Bahn-Linie 28 kommen diese Fahrzeuge ausschließlich auf den RegionalBahnlinien zum Einsatz. Die Fahrzeugflotte der Verbrennungstriebwagen (VT) komplettiert die Baureihe 628, welche die Fahrgäste u. a. auf den RE-Linien 12 und 17 befördert.

Lokbespannte Züge älterer Bauart finden sich noch auf den S-Bahn-Linien 6 und 68 (mit sog. x-Wagen) sowie auf der nur am Wochenende verkehrenden Linie RB 76 (mit sog. n-Wagen) und weiteren einzelnen Verstärker-

zügen zu Hauptverkehrszeiten. Der VT 612 wird planmäßig, neben einzelnen Fahrten auf der Linie RE 12, nur auf der Linie RE 17 eingesetzt. Vervollständigt wird das Gesamtbild durch den Einsatz des Gelenktriebwagens GTW 2/6 auf der Hellertalbahn (RB 96), des RegioSprinters (RS) auf der Rurtalbahn (RB 21), des Desiro ML (Baureihe 460) auf der Mittelrheinbahn (RB 26) sowie eines belgischen Elektrotriebwagens auf der Linie RE 29.



Dieseltriebwagen der Baureihe 648

Die beschriebenen Fahrzeugtypen in NRW unterscheiden sich hinsichtlich ihres **Fahrzeugalters** und des **Fahrzeugkomforts**. Während einerseits durch die Ausschreibungen der zurückliegenden Jahre insbesondere bei den ET des Typs FLIRT vermehrt Neufahrzeuge auf den Markt gekommen sind, gibt es andererseits auch rollendes Zugmaterial, welches bereits Mitte der 1990er Jahre erbaut worden ist (z. B. die VT 628 oder die DoSto der 1. Bauserie der Linie RE 4). Die Mitte der 1990er Jahre neu gestalteten n-Wagen gehen auf die in den 1960 bis 1980er Jahren produzierten Reisezugwagen – umgangssprachlich „Silberlinge“ genannt – zurück. Die modernisierten x-Wagen haben ihren Ursprung ebenfalls in den 1980er Jahren.



FLIRT-Triebzug

Seit dem Herbst 2008 wurden die lokbespannten x-Wagen-Züge im S-Bahn-System sukzessive durch neue Triebzüge der Baureihe 422 ersetzt. Im Jahr 2011 sind nach der Umstellung der Linie S 4 insgesamt 84 neue Fahrzeuge im Einsatz. Der Fahrzeugtausch auf den Linien S 6 und S 68 ist für Dezember 2014 geplant.

Einige Fahrzeuge der Baureihe 628 werden im Dezember 2013 ersetzt. Nach Inbetriebnahme des Kölner Dieselnetzes sind auf der Linie RE 12 neue Triebwagen des Typs LINT 54/81 vorgesehen. Die Linie RB 47 wird mit Fahrzeugen der Baureihe 648 (LINT 41) betrieben werden.

1. Nahverkehr Nordrhein-Westfalen

FAHRZEUGEINSATZ

Die Karte auf der Seite 19.1 zeigt den Einsatz der verschiedenen Fahrzeugtypen im nordrhein-westfälischen Nahverkehr.

Fahrzeugzulassung

In NRW gab es in der jüngeren Vergangenheit u. a. bei der Inbetriebnahme des Maas-Rhein-Lippe-Netzes zum Dezember 2009 größere Probleme bei der Zulassung von Neufahrzeugen. Die von der Eurobahn gewonnene Ausschreibung sah zur Betriebsaufnahme den Einsatz von 14 fünfteiligen ET des Typs **FLIRT** vor. Das Eisenbahnbundesamt (EBA) als zuständige Aufsichtsbehörde verweigerte jedoch die Zulassung aufgrund geänderter technischer und rechtlicher Rahmenbedingungen und der damit verbundenen Nachweispflicht durch den Hersteller. Erst Ende Februar 2010 konnten die benötigten sicherheitsrelevanten Unterlagen zu den Radsätzen und Bremsanlagen eingereicht werden, so dass bis April 2010 ein aufwändiges Ersatzkonzept mit erheblichen Qualitäts- und Kapazitätseinbußen bei den eingesetzten Ersatzfahrzeugen gefahren wurde.

Die Ausschreibung des Rhein-Sieg-Express (RE 9) sicherte der DB Regio Rheinland die Betriebsleistungen zwischen Aachen Hbf und Siegen ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2010 für die nächsten 15 Jahre. Dafür wurden insgesamt 15 fabrikneue Elektrotriebwä-



E-TALENT 2 des Rhein-Sieg-Express

gen des Typs **TALENT 2** (BR 442/443) bestellt, davon drei dreiteilige, zehn vierteilige und zwei fünfteilige Fahrzeugeinheiten. Die Zulassung der Fahrzeuge wurde jedoch nicht rechtzeitig vom EBA ausgesprochen, so dass seit Dezember 2010 weiterhin die bislang eingesetzten Wendezuggarnituren mit Doppelstockwagen zum Einsatz kommen.

In der Folge kam es auf der Linie RE 9 in den ersten Wochen nach Betriebsaufnahme in Verbindung mit den winterlichen Witterungsverhältnissen zu massiven Verspätungen und Zugausfällen. Der ursprünglich für die E-TALENT 2-Fahrzeuge konzipierte Fahrplan musste für die DoSto-Garnituren um 2 Minuten verlängert werden. Besonders kritisch stellt sich immer noch der neu entstandene Übergang in Siegen an die RE 99 Richtung Frankfurt dar. Im Jahr 2011 lag die Pünktlichkeitsquote der in Siegen ankommenden Züge bei sehr niedrigen 63 % (Toleranzzeit 3 Minuten).

Im Oktober 2011 wurden in Deutschland insgesamt 50 vierteilige Triebzüge zugelassen, die jedoch zunächst auf der Moselstrecke und bei der S-Bahn-Nürnberg eingesetzt wurden.

Für den Rhein-Sieg-Express erteilte das EBA von Februar bis April 2012 die Zulassung der drei-, vier- und fünfteiligen Fahrzeuge. Nach dem Abschluss von notwendigen Schulungsmaßnahmen für das Fahr- und Instandhaltungspersonal werden die Fahrzeuge seit dem Juni sukzessive auf der Linie eingesetzt. Der vollständige Einsatz aller Fahrzeuge im Regelbetrieb ist allerdings erst zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 realistisch. Mit der Inbetriebnahme des E-TALENT 2 werden die Fahrgäste neben einem wesentlich stabileren Betriebsablauf von weiteren Qualitätsmerkmalen wie Klimaanlage, Videoüberwachung und Barrierefreiheit profitieren.



Markus Stirnberg,
Strategisches Qualitätsmanagement NRW

Mit der Vergabe der Betriebsleistungen des Rhein-Sieg-Express (RE 9) an die DB Regio NRW war ursprünglich der Einsatz fabrikneuer Elektrotriebwagen des

Typs „Talent 2“ zum Fahrplanwechsel 2010 vorgesehen. Wie konnte es zu einem derartigen Verzug bei der Zulassung der Fahrzeuge kommen?

Bei den Fahrzeugen des Typs E-Talent 2 der Firma Bombardier handelt es sich um eine Neuentwicklung, die bei Angebotsabgabe noch keine Zulassung für den Fahrgastbetrieb hatte. Obschon das RSX-Netz nicht das erste Netz war, für welches die neuen Fahrzeuge vorgesehen waren, konnten die Fahrzeuge vom Hersteller nicht fristgerecht beim Eisenbahnbundesamt zugelassen werden. Eine exakte Ursache hierfür ist als lediglich indirekt in den Zulassungsprozess eingebundener Verfahrensbeteiligter schwierig. In der Summe waren jedoch technische Mängel, welche sich erst im Zulassungsprozess herauskristallisierten sowie die deutliche Unterschätzung des Aufwands für die Fahrzeugzulassung von Seiten Bombardier hierfür verantwortlich. An diesem Punkt können wir als Aufgabenträger nur indirekt Einfluss über unseren Vertragspartner DB Regio NRW nehmen.

Welche Folgen hatte die Betriebsdurchführung mit dem Ersatzkonzept (lokbetriebene Wendezüge mit Doppelstockwagen) für den Fahrgast und für die DB Regio NRW?

Neben Komfortabstrichen (u. a. verfügen die „alten“ Doppelstockwagen nicht über eine Klimatisierung) sind insbesondere die betrieblichen Auswirkungen enorm. Durch das neue Betriebskonzept mit einem stündlichen Anschluss in Siegen von/nach Gießen und Frankfurt mit der RE 99 bestehen höhere Anforderungen an die Pünktlichkeit. Das eingesetzte Ersatzkonzept konnte diese Anforderungen bislang nur unzureichend erfüllen und verursacht massive Anschlussverluste in Siegen zur Weiterfahrt nach Gießen/Frankfurt. Zudem ist die Quote für unvorhersehbare Ausfälle aufgrund des Alters des eingesetzten Fahrzeugmaterials mit über 1,5% relativ hoch.

Auch für die DB Regio NRW sind die Auswirkungen enorm. Neben den finanziellen Restriktionen der Aufgabenträger (Zuschusskürzungen im 7-stelligen Bereich) wird sich die Unzufriedenheit der Fahrgäste auch auf der Einnahmeseite widerspiegeln, da die Erlösverantwortung bei der DB Regio NRW liegt (Nettovertrag). Hinzu kommt ein höherer Betriebs- und Wartungsaufwand der Ersatzfahrzeugflotte.

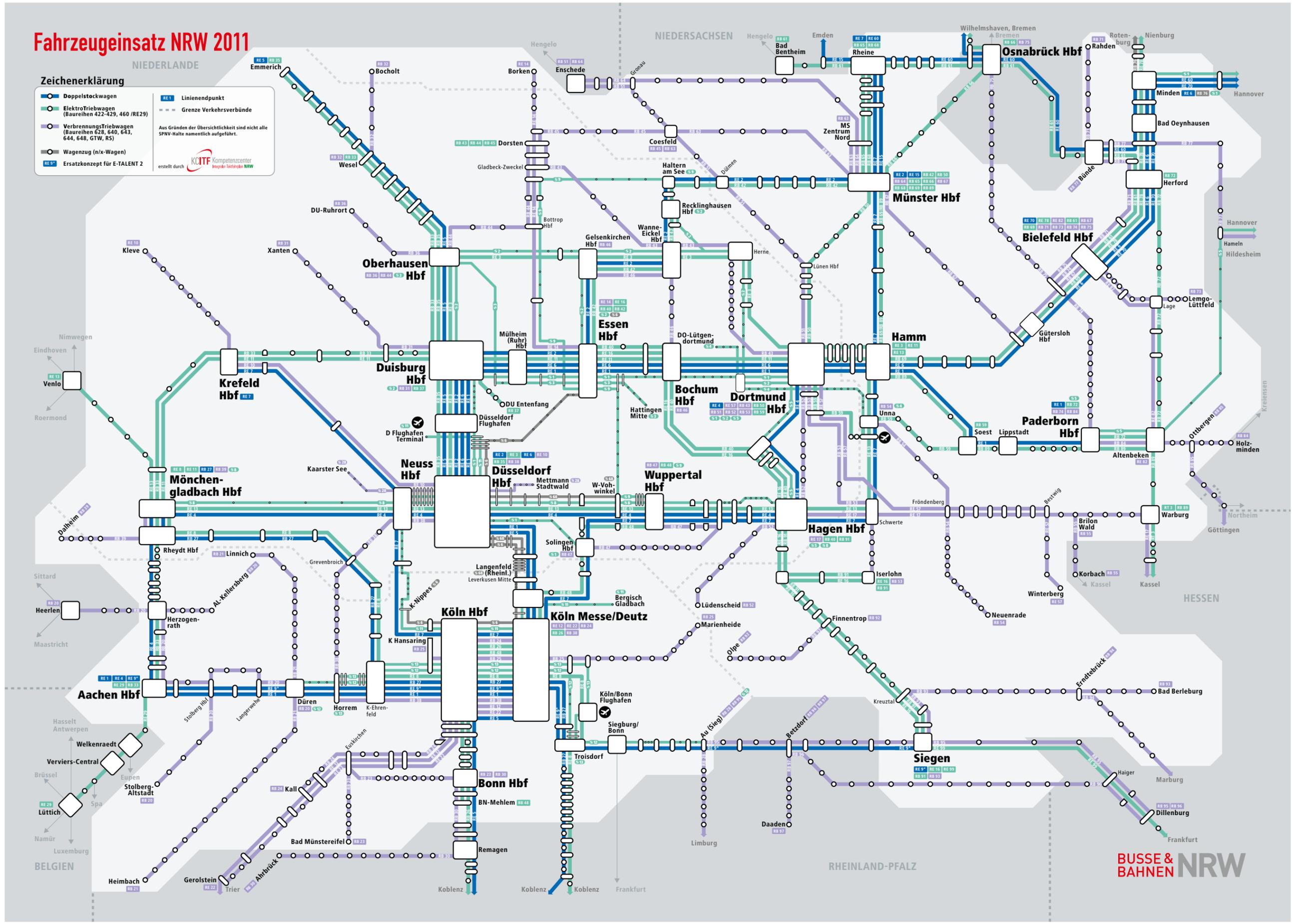
Wie können Sie derartige Zulassungsprobleme bei zukünftigen Betriebsaufnahmen mit Neufahrzeugen ausschließen?

Die Aufgabenträger haben auf die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen keinen Einfluss, da dies ein Vorgang zwischen Fahrzeughersteller, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahnbundesamt ist. Dennoch ist aus Qualitätssicht der Einsatz von Neufahrzeugen sehr wünschenswert. Würden die Aufgabenträger nur bereits früher zugelassene Bauarten bei der Wertung von Angeboten im Rahmen von Ausschreibungen berücksichtigen, so würde dies die technische Weiterentwicklung auf Seiten der Fahrzeugindustrie hemmen und sich aufgrund der Einschränkung der einsetzbaren Fahrzeuge kostensteigernd auswirken. Außerdem führen sich ändernde technische Vorgaben dazu, dass SPNV-Fahrzeuge nicht unverändert weitergebaut werden können. Der Handlungsschwerpunkt muss zukünftig also darauf liegen, insbesondere beim vorgesehenen Einsatz von noch nicht zugelassenen Fahrzeugtypen ein besonderes Augenmerk auf ein tragfähiges Ersatzkonzept für den Fall einer verzögerten Zulassung zu legen. Völlig ausschließen lassen sich Zulassungsverzögerungen nicht, jedoch können die Auswirkungen so auf ein Minimum reduziert werden.

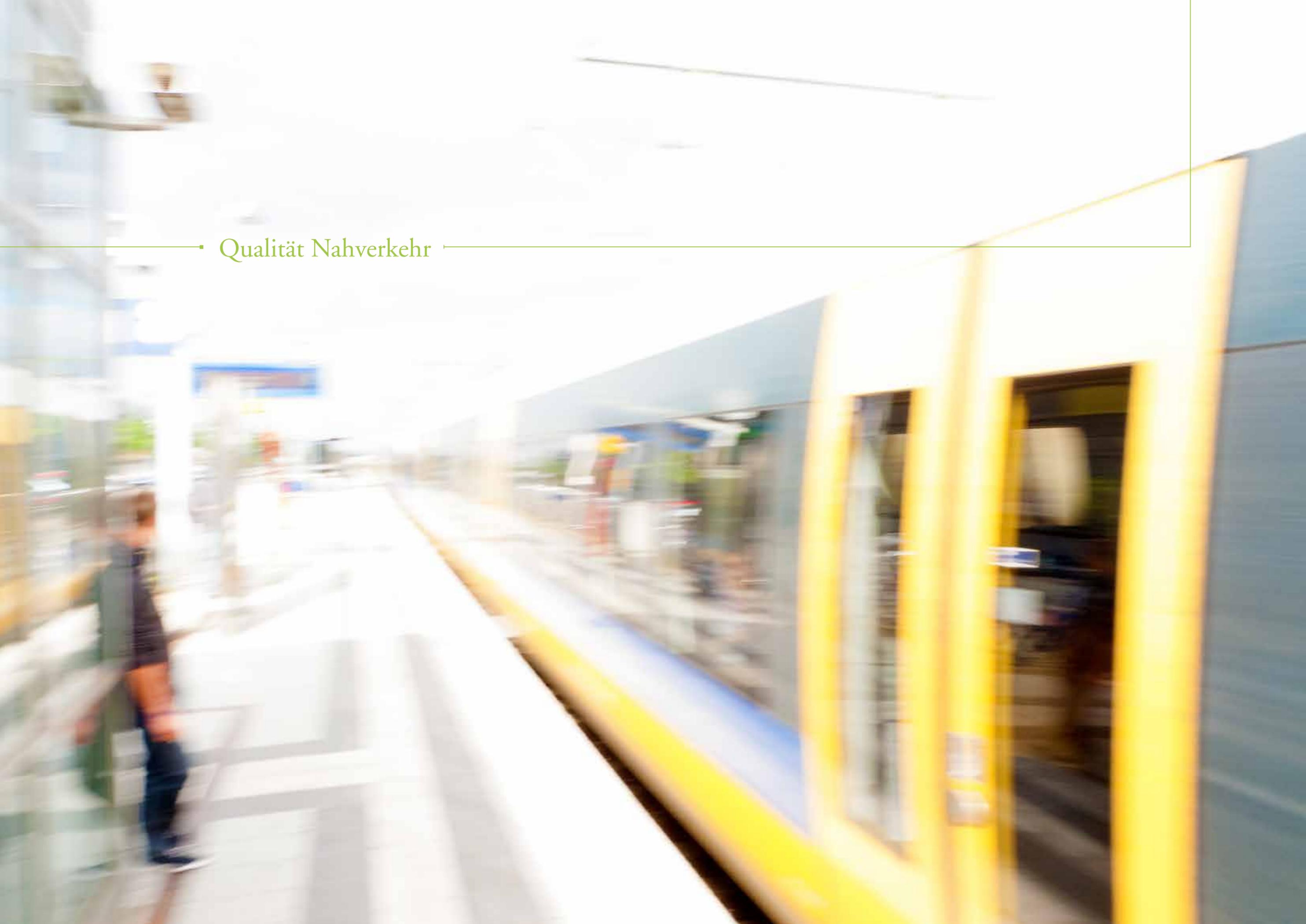
Fahrzeugeinsatz NRW 2011

Zeichenerklärung

- Doppelstockwagen
 - Elektrotriebwagen (Baureihen 422-429, 460 / RE29)
 - Verbrennungstriebwagen (Baureihen 628, 640, 643, 644, 648, GTW, RS)
 - Wagenzug (n/x-Wagen)
 - Ersatzkonzept für E-TALENT 2
 - Linienendpunkt
 - Grenze Verkehrsverbünde
- Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nicht alle SPNV-Halte namentlich aufgeführt.
- erstellt durch **KCITF** Kompetenzzentrum
Ingenieurleistungen NRW



▪ Qualität Nahverkehr



2. Qualität Nahverkehr

BETRIEBSQUALITÄT

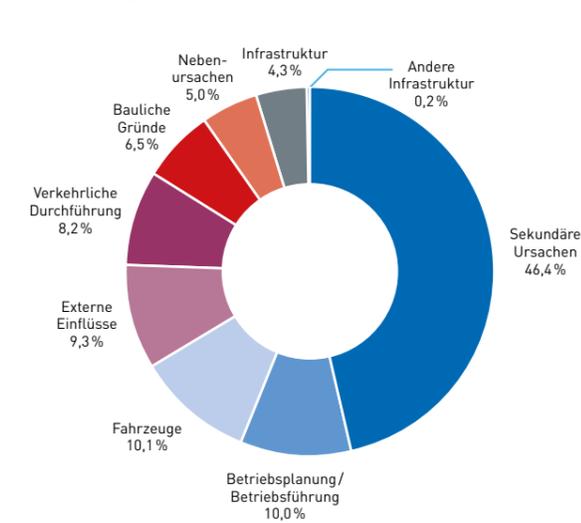
Im Qualitätsbericht SPNV NRW wird die Betriebsqualität über **Verspätungs-** und **Zugausfallquoten** der nordrhein-westfälischen Nahverkehrslinien dargestellt.

Die vertraglich vereinbarten Toleranzwerte für die Pünktlichkeit liegen je nach Verkehrsvertrag zwischen 0 und 5 Minuten. Diese variierenden Pünktlichkeitsgrenzwerte sind den unterschiedlichen Rahmenbedingungen wie z. B. dem Laufweg der Linien und möglichen Störfaktoren (weitere Infrastrukturnutzer, Anschlussverknüpfungen etc.) geschuldet. Zur Vergleichbarkeit der **Verspätungsquoten** wurde für den Qualitätsbericht SPNV NRW eine einheitliche Toleranzzeit von 3:59 Minuten als Berechnungsgrundlage definiert. Die berechneten prozentualen Angaben weichen größtenteils von den tatsächlichen Verspätungen einer Linie ab, weil bei einer Toleranzzeit von 3:59 Minuten die Verspätungen innerhalb dieser Zeitspanne nicht in die Berechnung eingehen.

Außerdem werden Verspätungen und Zugausfälle über den gesamten Linienverlauf betrachtet. Die einzelnen Pünktlichkeitswerte der Verbundräume werden gemäß ihrer jeweiligen Anteile am Leistungsvolumen der Linie (Zugkilometer) gewichtet und als Mittelwert in Form der Verspätungsquote für das gesamte Jahr ausgewiesen. Die Darstellungen im Qualitätsbericht SPNV NRW sind aufgrund der einheitlichen Toleranzzeit und der gewichteten Verspätungs- bzw. Zugausfallquoten nicht mit den Angaben in den Qualitätsberichten der Aufgabenträger vergleichbar.

Als **Zugausfall** gelten Komplet- und Teilausfälle von Zügen sowie ausgefallene Leistungen bei Umleitungen und Verspätungen über Takt. Die Ausfallquote setzt sich zusammen aus **vorhersehbaren** und **nicht vorhersehbaren** Zugausfällen. Vorhersehbare Ausfälle sind dem EVU im Vorfeld bekannt. Dies sind überwiegend baustellenbedingte Beeinträchtigungen durch Arbeiten an den Gleisen, Bahnhöfen etc. In diesen Fällen wird von den EVU ein Schienenersatzverkehr (SEV) mit Bussen eingerichtet. Unvorhersehbare Ausfälle hingegen treten z. B. durch Witterungsverhältnisse, Schäden an der Strecke und/oder am Fahrzeug sowie technische oder organisatorische Probleme der EVU auf. Ausgefallene Züge, die im selben Umfang durch Ersatzzüge kompensiert werden, gehen nicht in die Quotenberechnung ein, wenngleich es zu Einbußen beim Komfort der Ersatzzüge kommen kann.

Verspätungsursachen RE 7 KW 40 2011



Sekundäre Ursachen

- Zugfolgeverspätung (betr. Zug war verspätet)
- Zugfolgeverspätung (betr. Zug war pünktlich)
- Wende (Verspätungsübertragung)
- Anschluss (Warten auf verspäteten Zug)

Fahrzeuge

- Triebfahrzeugschäden
- Fehlerhafte Zugbildung EVU
- Mangelhafte Personaldisposition EVU
- Umlaufeinsatzplanung

Betriebsplanung/Betriebsführungen

- Sonstiges Betrieb Netz (v. A. Fehldispositionen)

Externe Einflüsse

- Fremdeinwirkung, z. B. Witterung
- Behörden
- Schmierfilmbildung

Verkehrliche Durchführung

- Haltezeitüberschreitung
- Keine Meldung durch EVU
- Sonstige verkehrliche Gründe

Bauliche Gründe

- Bauarbeiten

Nebenursachen

- Fehlende Begründung

Infrastruktur

- Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik
- Bahnübergangssicherungsanlagen

Andere Infrastruktur

- Anlagen Station&Service

Bei der Analyse der Jahrespünktlichkeiten fällt auf, dass es insbesondere bei den lang laufenden RE-Linien häufig unterschiedliche Verspätungsursachen gibt. Die Abbildung auf Seite 22 zeigt beispielhaft für die Linie RE 7 Krefeld – Rheine den **Mix an Verspätungsursachen** (Wochenstichprobe KW 40 2011). Knapp die Hälfte aller Verspätungen der RE 7 sind in dieser Zeit auf die sog. Sekundären Ursachen zurückzuführen, d.h. es liegt bereits die Verspätung eines Zuges im Gesamtsystem vor, welche sich dann auf andere Züge überträgt. In einem vertakteten System wie in NRW ist dies grundsätzlich problematisch, da eine Abhängigkeit der Züge untereinander besteht. Die Nutzung von Strecken mit **Mischverkehren**, d.h. verschiedenen Marktteilnehmern wie Güterverkehr, Fernverkehr und Nahverkehr mit unterschiedlichen Fahrgeschwindigkeiten und unterschiedlicher Haltepolitik verstärkt diese wechselseitigen Beziehungen. Die Verspätungsursachen der Linie RE 7 lassen sich somit in ähnlicher Form auch auf weitere RE-Linien in NRW übertragen.

Weitere Behinderungen des Betriebsablaufes können durch **witterungsbedingte Störungen** hervorgerufen werden. Während der **Winter** des Jahres 2010 massive Auswirkungen auf die Betriebsqualität hatte, gab es in den Wintermonaten des Jahres 2011 kaum nennenswerte Beeinträchtigungen (siehe Kapitel Jahreszeiten). Die fahrzeugseitigen Probleme in den **Herbstmonaten** bestehen allerdings nach wie vor. Hiervon sind einzelne Linien mit Fahrzeugen der Baureihe 425 und 426 betroffen, die bei evtl. auftretender Schmierfilmbildung auf den Gleisen nicht über genügend Bremsvermögen verfügen (siehe Kapitel Nahverkehr im Herbst und Winter).

Anhand der stichprobenartigen Verspätungsursachen der Linie RE 7 wird ebenfalls deutlich, dass Verspätungen infolge von **Langsamfahrstellen** (La-Stellen: Geschwindigkeitsreduzierungen auf der Strecke) selten sind. Um einen direkten Einfluss auf die Jahrespünktlichkeit einer Linie zu haben, müssen vorhandene Langsamfahrstellen zunächst einen Fahrzeitverlust verursachen, der sich dann trotz vorhandener Fahrzeitzuschläge im Fahrplan negativ auf die Pünktlichkeit auswirkt. Ein bedeutender Einfluss dieser Langsamfahrstellen auf eine einzelne Linie kann temporär durchaus gegeben sein. Allerdings kann ein pauschaler Zusammenhang nicht nachgewiesen werden.



Norbert Reinkober
Geschäftsführer NVR

Wie bewerten Sie die Qualität im SPNV im NVR 2011?

Die Entwicklung der Betriebsqualität im NVR ist insgesamt positiv zu bewerten.

Im Jahr 2011 waren bei vielen Linien Ver-

besserungen im Hinblick auf Pünktlichkeit und Zugausfälle zu verzeichnen. Zu Verspätungen kam es hauptsächlich infolge umfangreicher Bau- und Sanierungsmaßnahmen im Streckennetz sowie abweichender Zugbildungen. So mussten auf dem Rhein-Sieg-Express (RE 9) und zum Teil auch auf anderen Linien ältere, antriebschwächere Fahrzeuge eingesetzt werden, da die vorgesehenen modernen Triebzüge nicht bzw. nicht in ausreichender Anzahl zur Verfügung standen. Fahrzeugprobleme im Kölner Dieselnetz konnten durch umfangreiche Ersatzmaßnahmen und verstärkte Wartungsarbeiten kompensiert werden, so dass sich der Betrieb im Laufe des Jahres deutlich stabilisiert hat.

Im Jahr 2011 wurde eine umfassende Untersuchung zum Ausbau des Knoten Köln durchgeführt. Sie enthält eine Vielzahl an infrastrukturellen Maßnahmen im Rheinland, die für die Erfüllung der verkehrlichen Anforderungen an den „Bahnknoten Köln“ notwendig sind. Was erhoffen Sie sich von dem Gesamtkonzept?

Der Bahnknoten Köln stößt als Drehkreuz des Westens mitsamt seinen Zulaufstrecken bereits heute an seine Kapazitätsgrenzen. Unpünktlichkeiten wirken sich zunehmend auf den Betriebsablauf auf den Zulaufstrecken aus. Notwendige Angebotsergänzungen können nicht vorgenommen werden. Verbesserte Betriebsabläufe im Gesamtsystem aus Nah-, Fern- und Güterverkehr, kombiniert mit einer gezielt weiterentwickelten Infrastruktur sollen zu einer wirkungsvollen Entlastung des gesamten Knotens und damit zur Qualitätssteigerung und somit zur Verbesserung des Eisenbahnbetriebs in der Region Köln und Gesamt-NRW führen. Dabei soll die Umsetzung nicht im Rahmen einer einzigen großen Baumaßnahme, sondern durch viele kleine, in sich jedoch sehr wirkungsvolle Maßnahmen erfolgen.

Zur Verbesserung der Qualität der Linie RE 7 wurde 2011 eine eigene Arbeitsgruppe einberufen. Welche Ansätze gibt es, den Betrieb dieser Linie zukünftig zu stabilisieren?

Im Rahmen der gemeinsamen Arbeitsgruppe der nordrhein-westfälischen Aufgabenträger mit DB Netz und DB Regio wurde eine umfassende Analyse der Betriebsqualität vorgenommen. Es zeigte sich, dass vielfältige Ursachen zu den Qualitätsproblemen in der Pünktlichkeit führten. Als kurzfristige Verbesserung konnte vereinbart werden, die kurze Wendezeit in Krefeld durch Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugumlaufs deutlich zu verlängern. So wird eine Unpünktlichkeit nicht mehr auf die Folgefahrt übertragen. Zudem können Zugausfälle auf Teilstrecken vermieden werden, was vorher – zum Ärger der Fahrgäste – zur Verspätungsverkürzung notwendig wurde. Zur generellen Verbesserung der Pünktlichkeit haben sich die Aufgabenträger im Zuge der anstehenden Wettbewerbsvergabe auf den Einsatz spurtstärkerer Fahrzeuge mit höheren Geschwindigkeiten verständigt.

2. Qualität Nahverkehr

VERSPÄTUNGEN

RE-Linien

Die Pünktlichkeit der RE-Linien hat sich im Vergleich zum Vorjahr insgesamt **verbessert**. Das liegt u. a. daran, dass extreme witterungsbedingte Beeinträchtigungen wie in den Wintermonaten des Jahres 2010 ausgeblieben sind. Dennoch besteht bei vielen RE-Linien nach wie vor ein Pünktlichkeitsproblem wie die Verspätungsquoten der **RE 7** (27,0%), **RE 5** (25,6%), **RE 6** (25,6%) und **RE 1** (25,5%) zeigen. Diese Linien haben einen langen Laufweg und verkehren zudem auf Streckenabschnitten mit Mischverkehren wie z. B. in den Hauptkorridoren Köln – Düsseldorf – Duisburg und Duisburg – Essen – Dortmund – Hamm. Verspätungen der geflügelten ICE-Linie 10 in Hamm führen außerdem regelmäßig zu übertragenen Zugfolgeverspätungen der RE 6 in Richtung Minden. Gleichzeitig verfügen diese Linien über das größte Fahrgastaufkommen in NRW, was zu verlängerten Fahrgastwechselzeiten führt. Dieses Problem soll durch die ab 2011 begonnene Einführung des 6. Doppelstockwagens auf den Linien RE 1 und RE 5 verringert werden.

Die Verspätungsquoten der Linien **RE 17** (11,6%) und **RE 99** (5,0%) konnten um 12 bzw. 16 Prozentpunkte verringert werden. Der Wert der Linie **RE 9** hat sich im Vergleich aller RE-Linien von 2010 nach 2011 am meisten verschlechtert (um 4,3 Prozentpunkte auf 23,4%). Dies hängt mit der ausgebliebenen Zulassung der neuen Fahrzeuge (E-TALENT 2) und des dadurch notwendig gewordenen Ersatzkonzeptes (bislang auf der Linie eingesetzte Wendezüge mit Doppelstockwagen) zusammen. Eine ausführliche Beschreibung dieser Situation befindet sich im Kapitel Fahrzeugeinsatz.

Darüber hinaus fallen die Linien **RE 11** (24,2%) und **RE 60** (21,8%) mit einer Verspätungsquote von über 20 Prozent auf, wobei sich die Linie RE 11 gegenüber 2010 um 3,1 Prozentpunkte verschlechtert und die Linie RE 60 um 4,2 Prozentpunkte verbessert hat. Die Linie RE 11 verkehrt ebenfalls auf der zentralen Ruhrgebietsachse und musste 2011 zusätzlich regelmäßig den aufgrund von Baustellen verspäteten Fernverkehr in Dortmund



Hbf vorlassen. Die Linie RE 60 muss sich die Strecke zwischen Osnabrück und dem Raum Hannover ebenfalls mit Fern- und Güterverkehr teilen. Gleiches gilt ab Minden für die niedersächsische S-Bahn-Linie **S 1**, die eine Verspätung von 28,2% aufweist. Eine größere Baumaßnahme zwischen Löhne und Hannover hatte in den Monaten April bis August 2011 erhebliche Auswirkungen auf die Betriebsqualität in diesem Korridor, da die Strecke während der Baumaßnahme weitgehend nur eingleisig befahrbar war und der Fahrplan für Nah- und Fernverkehrslinien in dieser Zeit geändert werden musste.

RB-Linien

Auch die RB-Linien weisen in Summe **geringere** Verspätungsquoten als im Vorjahr auf. Besonders unpünktlich waren jedoch wie im Jahr 2010 die Linien **RB 76** (29,0%) und **RB 24** (25,8%). Die Linie RB 76 verkehrt jedoch nur am Wochenende im Zwei-Stunden-Takt, so dass hier bereits wenige verspätete Züge Auswirkungen auf die Gesamtquote haben. Die eingleisige Strecke zwischen Minden und Nienburg wird außerdem stark durch Umleitungsverkehre bzw. als großräumige Ausweichroute in Anspruch genommen (wie auch 2011 infolge von Bauarbeiten zwischen Hannover und Hamburg). Die Linie RB 24 ist aufgrund der höhengleichen Einfädung von der Eifelstrecke in Hürth-Kalscheuren auf die stark frequentierte linke Rheinstrecke besonders verspätungsanfällig.

Betrachtet man die Entwicklung der Verspätungsquoten bei den RB-Linien im Vergleich zum Jahr 2010, fällt die **RB 94** (18,3%) auf, für die im Jahr 2011 erstmalig eine Verspätungsquote für NRW ausgewiesen werden kann. Hauptgrund für die hohe Verspätungsquote dieser Linie ist die regelmäßig in Marburg (Hessen) stattfindende Anschlusssicherung bereits verspäteter Züge.

S-Bahn-Linien

Die Verspätungsquoten der S-Bahn-Linien an Rhein und Ruhr haben sich gegenüber 2010 teilweise erheblich **verbessert**. Der fast vollständige Einsatz der antriebsstarken Fahrzeuge der Baureihen 422 und 423 im Jahr 2011 schlägt sich spürbar auf die Pünktlichkeit nieder. Hinzu kommen die betrieblichen Optimierungen im S-Bahn-Netz, wodurch sich die Linien gegenseitig weniger behindern und stark belastete Abschnitte pünktlicher befahren werden können.

Besonders auffällig ist die Linie **S 4** mit einer Verspätungsquote von äußerst geringen 0,6%. Die noch mit älteren x-Wagen betriebenen Linien **S 6** und **S 68** sind weiterhin verspätungsanfällig und haben auch im Jahr 2011 eine zweistellige Verspätungsquote von 11,8% bzw. 15,3% erreicht. Die S 68 ist eine Verstärkerlinie zur Hauptverkehrszeit und hat im Vergleich mit den anderen S-Bahn-Linien eine viel geringere Anzahl von Fahrten. Die Linie **S 11** hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 3,0 Prozentpunkte auf 12,1% verschlechtert. Dies ist auf fahrzeugseitige Probleme der Baureihe 423 zurückzuführen, weshalb die Betriebsleistungen auf einigen Umläufen vorübergehend von lokbespannten Zügen mit x-Wagen erbracht wurden.

Die Karte auf Seite 25.1 fasst die Verspätungsquoten aller Nahverkehrslinien zusammen.



Martin Husmann
Vorstandssprecher VRR

Wie zufrieden sind Sie mit der Qualität der Verkehrsleistungen 2011 in Ihrem Verbandsgebiet?

Insgesamt kann man mit der im Vergleich zum Vorjahr positiven Entwicklung in den Bereichen Pünktlichkeit Zugbildung/Sitzplatzverfügbarkeit zufrieden sein. Bei den Zugausfällen hat sich die Quote ebenfalls gegenüber 2010 verbessert, liegt aber immer noch über der Quote aus 2009. Vor allen Dingen besteht noch großer Handlungsbedarf auf einzelnen Linien, um die Ausfallquote zu senken.

Im Jahr 2011 sind mit Ausnahme der Linie S6 und S68 erstmals alle neuen S-Bahn-Fahrzeuge des Typs 422 im Einsatz. Wie wirkt sich das auf die Qualität der S-Bahn-Linien im Vergleich zu den Vorjahren aus?

Bei allen Qualitätsstandards haben sich die Werte der S-Bahn deutlich verbessert. Nur in den Monaten April und Mai kam es aufgrund von Softwareproblemen an den ET 422 zu deutlichen Verschlechterungen bei der Pünktlichkeit. Besonders erfreulich ist, dass diese Veränderungen auch von den Kunden wahrgenommen werden und sich die Kundenzufriedenheitswerte ebenfalls deutlich verbessert haben.

In welchem Bereich der Qualität sehen Sie das größte Verbesserungspotenzial?

Natürlich hat höchste Priorität, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre vertraglichen Leistungen pünktlich und zuverlässig erbringen. Darüber hinaus ist es jedoch von großer Bedeutung, die Kunden schnell und umfassend zu informieren, wenn etwas nicht planmäßig läuft. Deshalb ist die „Fahrgastinformation im Störfall“ besonders wichtig. Hierzu zählt neben der Anzeige oder Durchsage am Bahnsteig auch der Hinweis auf mögliche Alternativen für die Kunden.

Die Fahrgäste der Linie RB 47 müssen seit 2010 erhebliche Beeinträchtigungen zwischen Remscheid und Solingen aufgrund des baufälligen Zustands der Müngstener Brücke hinnehmen (Herabsenkung der Geschwindigkeit, Streckenspernung). Wie bewerten Sie die Erfolgsaussichten, dass die Brücke rechtzeitig bis zur Betriebsaufnahme der Abellio Rail NRW im Dezember 2013 saniert ist?

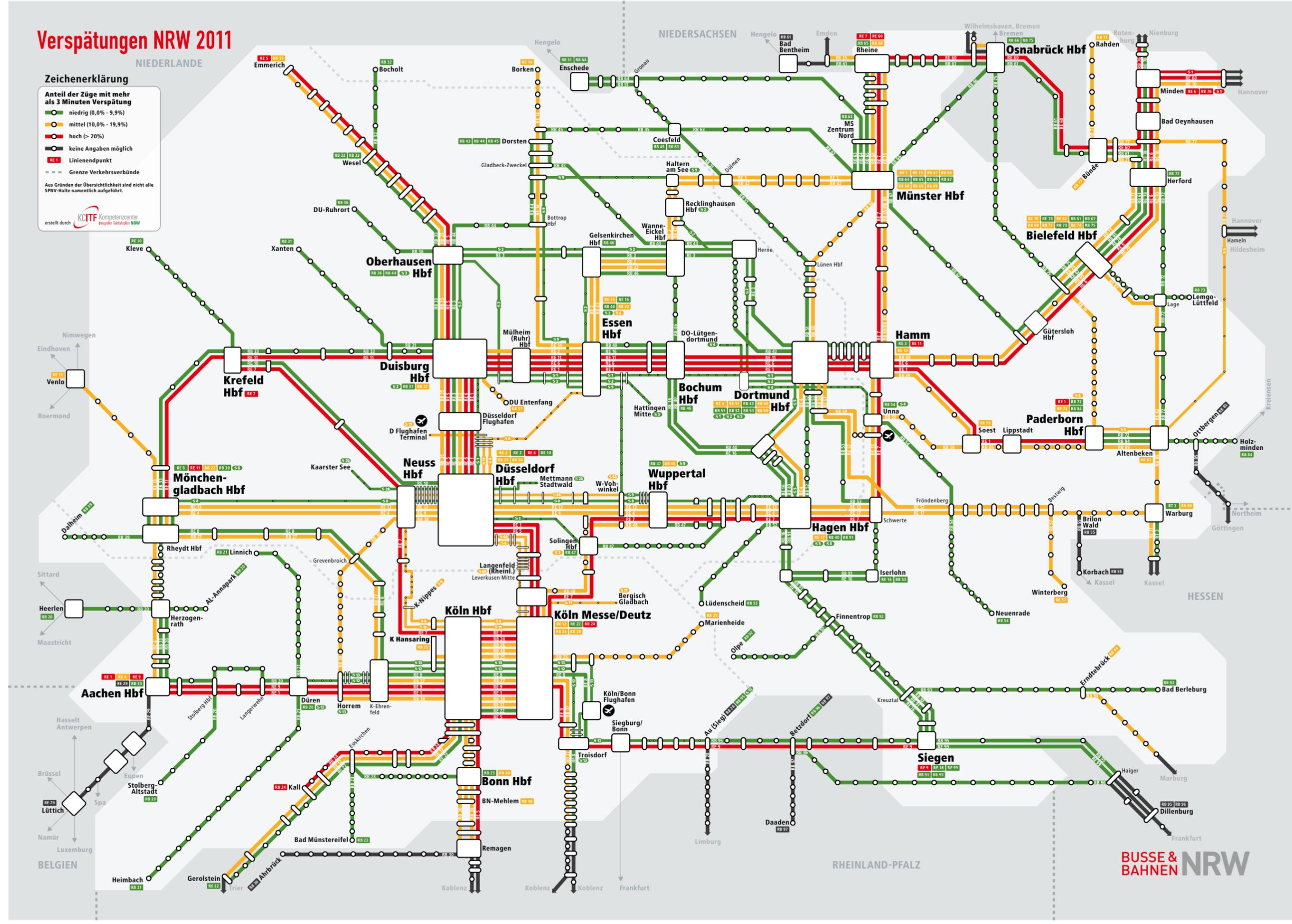
Die in 2012 und 2013 stattfindenden – jeweils mehrere Monate andauernden – Sanierungsarbeiten haben das Ziel, die Brücke so zu sanieren, dass ab Dezember 2013 die Betriebsaufnahme durch Abellio Rail NRW planmäßig stattfinden kann. Davon gehen alle Beteiligten unverändert aus. In den folgenden Jahren wird es weitere – allerdings nicht so langfristige – Streckenspernungen wie in 2012 und 2013 geben, um die Sanierungsarbeiten fertigzustellen.

Verspätungen NRW 2011

Zeichenerklärung

- Anteil der Züge mit mehr als 3 Minuten Verspätung**
- niedrig (0,0% - 9,9%)
 - mittel (10,0% - 19,9%)
 - hoch (> 20%)
 - keine Angaben möglich
 - Linienendpunkt
 - Grenze Verkehrsverbünde
- Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nicht alle SPNV-Halte namentlich aufgeführt.

erstellt durch **KCITF** Kompetenzzentrum Integrierte Verkehrsplanung NRW



BUSSE & BAHNEN NRW

2. Qualität Nahverkehr



ZUGAUSFÄLLE

RE-Linien

Die Linie **RE 99** weist mit Abstand die höchste Ausfallquote in NRW auf und hat sich im Vergleich zum Jahr 2010 um 12,9 Prozentpunkte auf 13,1% verschlechtert. Die Ursache hierfür sind fast ausschließlich Baumaßnahmen zwischen Siegen und Haiger, welche einen SEV während der hessischen Sommerferien 2011 notwendig machten. Baustellen spielen auch bei der Zugausfallquote von 6,2% der Linie **RE 7** eine entscheidende Rolle. Aufgrund von Lärmschutzarbeiten zwischen Unna und Holzwickede während der Monate Januar bis Juli 2011 mussten die Fahrgäste auf den eingerichteten SEV umsteigen. Außerdem wurde die aus Münster kommende Linie **RE 7** bei großen Verspätungen bereits vorzeitig im stark belasteten Knoten Köln oder in Neuss gewendet, um die Verspätungen nicht weiter zu übertragen. Die Auswirkungen der Großbaustelle zwischen Löhne und Hannover von April bis August 2011 wurden schon bei den Verspätungsquoten einiger Linien deutlich und schlagen sich auch auf die Zugausfälle wie z. B. bei den Linien **RE 60** (2,1%) und **RE 78** (4,4%) nieder.

Bei den Zugausfallquoten der Linien **RE 3** (2,4%) und **RE 13** (2,5%) dominieren die nicht vorhersehbaren Zugausfälle. Die eurobahn als Betreiber dieser Linien des Maas-Rhein-Lippe-Netzes hatte mit personellen Engpässen zu kämpfen. Es mangelte über weite Teile des Jahres 2011 an Triebfahrzeugführern (bzw. an Triebfahrzeugführern mit benötigter niederländischer Zulassung), so dass der Regelbetrieb häufig nicht aufrecht erhalten werden konnte.

RB-Linien

Ähnlich wie die eurobahn musste auch die Nord-WestBahn auf einigen RB-Linien nicht vorhersehbare Zugausfälle infolge fehlenden Personals eingestehen, wie die Zugausfallquoten der Linien **RB 36**, **RB 44** und **RB 45** (zwischen zwei und drei Prozent) zeigen.

Neben dem branchenweiten Mangel an Triebfahrzeugführern haben im Jahr 2011 vermehrt **Baumaßnahmen** zu vorhersehbaren Zugausfällen bei den Regional-Bahnlinien geführt. Dies betrifft die Linien **RB 20** (2,8%), **RB 25** (5,4%), **RB 35** (4,8%), **RB 37** (3,6%), **RB 47** (11,0% u. a. Sperrung Münstener Brücke zwischen Solingen und Remscheid), **RB 52** (3,5%), **RB 53** (3,9%), **RB 54** (3,7%), **RB 55** (5,8%), **RB 59** (3,5%), **RB 64** (2,6%), **RB 65** (2,7%), **RB 73** (2,8%), **RB 76** (2,3%), **RB 85** (2,3%) und **RB 95** (7,8%).



S-Bahn-Linien

Die Zugausfallquoten im S-Bahn-System haben sich analog zu den Pünktlichkeitsquoten im Vergleich zum Vorjahr überwiegend **positiv** entwickelt. Die Linie **S 68** stellt mit 6,1% jedoch nach wie vor die Linie mit der anteilig höchsten Zugausfallquote dar. Sie verstärkt während der Hauptverkehrszeit die Linien **S 6** und **S 8** auf den Abschnitten zwischen Düsseldorf und Wuppertal-Vohwinkel bzw. Langenfeld. Bei Fahrzeug- oder Personalengpässen von DB Regio wird der Verkehr der **S 68** zum Teil eingestellt, um den Regelbetrieb der **S 6** und **S 8** sicherzustellen.

Auf der Linie **S 1** an Rhein und Ruhr geht die Zugausfallquote von 3,6% auf einen hohen Anteil von vorhersehbaren Zugausfällen im Jahr 2011 zurück. Aufgrund von unterjährigen Baustellen auf dem gesamten Laufweg mussten insbesondere im Abschnitt Essen-West – Mülheim (Ruhr) Züge umgeleitet werden. Auf der Linie **S 11** ergibt sich die Zugausfallquote von 2,1% insbesondere aus Teilausfällen auf dem Abschnitt Köln-Dellbrück – Bergisch Gladbach. In Köln-Dellbrück werden verspätete Züge teilweise vorzeitig gewendet, um durch den eingleisigen Streckenabschnitt bis Bergisch Gladbach resultierende Verspätungsübertragungen auf Folgezüge zu verhindern und den Betrieb der Linie insgesamt zu stabilisieren.

Die Zugausfallquote aller Linien sind auf der Karte auf Seite 27.1 dargestellt.



Thomas Görtzen
Leiter operatives Geschäft –
Prokurist, Keolis Deutschland

Qualität 2011 in Ihrem Unternehmen: Wie zufrieden sind Sie mit dem Jahr 2011 in NRW - was lief gut, was weniger erfreulich?

Die „eurobahn“ hat auch in den letzten Monaten das Thema „Qualität“ mit hoher Priorität und viel Engagement verfolgt, dabei aktiv Verbesserungspotenziale genutzt. Der milde Winter hat uns sicherlich geholfen, dass die Fahrgäste weniger unter witterungsbedingten Störungen leiden mussten. Doch wir sind noch nicht am Ziel und arbeiten daher intensiv mit dem Fahrzeughersteller zusammen. Ebenfalls positiv ist für uns, dass das Thema „Graffiti-beseitigung“ erfolgreich organisiert werden konnte, die Pünktlichkeit der „eurobahn“ auf hohem Level stabilisiert und der Kundenservice verbessert wurde. Auf unserer To-Do-Liste stehen aber beispielsweise noch die weitere Verbesserung der Funktionstüchtigkeit von Fahrzeugkomponenten und die Reduzierung der Ausfälle im Maas-Rhein-Lippe-Netz.

Auffällig war 2011 (nicht nur bei Ihrem Unternehmen) die hohe Zahl an Zugausfällen infolge von fehlenden Triebfahrzeugführern. Wie erklären Sie diesen Umstand und was unternimmt Ihr Unternehmen, um die Zuverlässigkeit zukünftig wieder zu gewährleisten?

Keolis Deutschland bildet schon immer über den eigenen Bedarf hinaus aus, um dem strukturellen Triebfahrzeugführermangel in Deutschland durch strategisches unternehmerisches Handeln zu begegnen. Doch dies ist leider auch für uns zeitintensiv, teuer und greift erst mittelfristig. Zwei weitere Aspekte sind deshalb für uns wesentlich: Wir wollen unsere vorhandenen Mitarbeiter als ein attraktiver und verantwortungsbewusster Arbeitgeber davon überzeugen, langfristig bei uns zu bleiben und zudem neue Kolleginnen und Kollegen für uns gewinnen. Dafür haben wir herausragende Bedingungen geschaffen: leistungsgerechte Tarifabschlüsse mit den Gewerkschaften, attraktive Nebenleistungen, wohnortnahe Einsatzgebiete, Dienstplansicherheit und die vorbildliche Betreuung durch Teamleiter zum Beispiel.

Wie beurteilen Sie als Kunde der DB Netz AG die Qualität der zur Verfügung stehenden Infrastruktur für Ihren Betrieb auf Haupt- und Nebenstrecken?

Im Großen und Ganzen funktioniert die Zusammenarbeit positiv und zuverlässig. Die Abwicklung von Baustellen ist überwiegend in Ordnung, teilweise werden jedoch die verkehrlichen Auswirkungen zu positiv berechnet, was während der Abwicklung zu Qualitätseinschränkungen führt. Dass bei der lokalen Disposition von Zügen der Nahverkehr weiterhin benachteiligt wird, ist ein offenes Geheimnis und kann uns natürlich nicht befriedigen. Ein ganz besonderes Ärgernis – auch für unsere Fahrgäste – ist allerdings die mangelhafte Information an kleineren Stationen im Störfall. Hier muss sich dringend etwas verbessern.

Zugausfälle NRW 2011

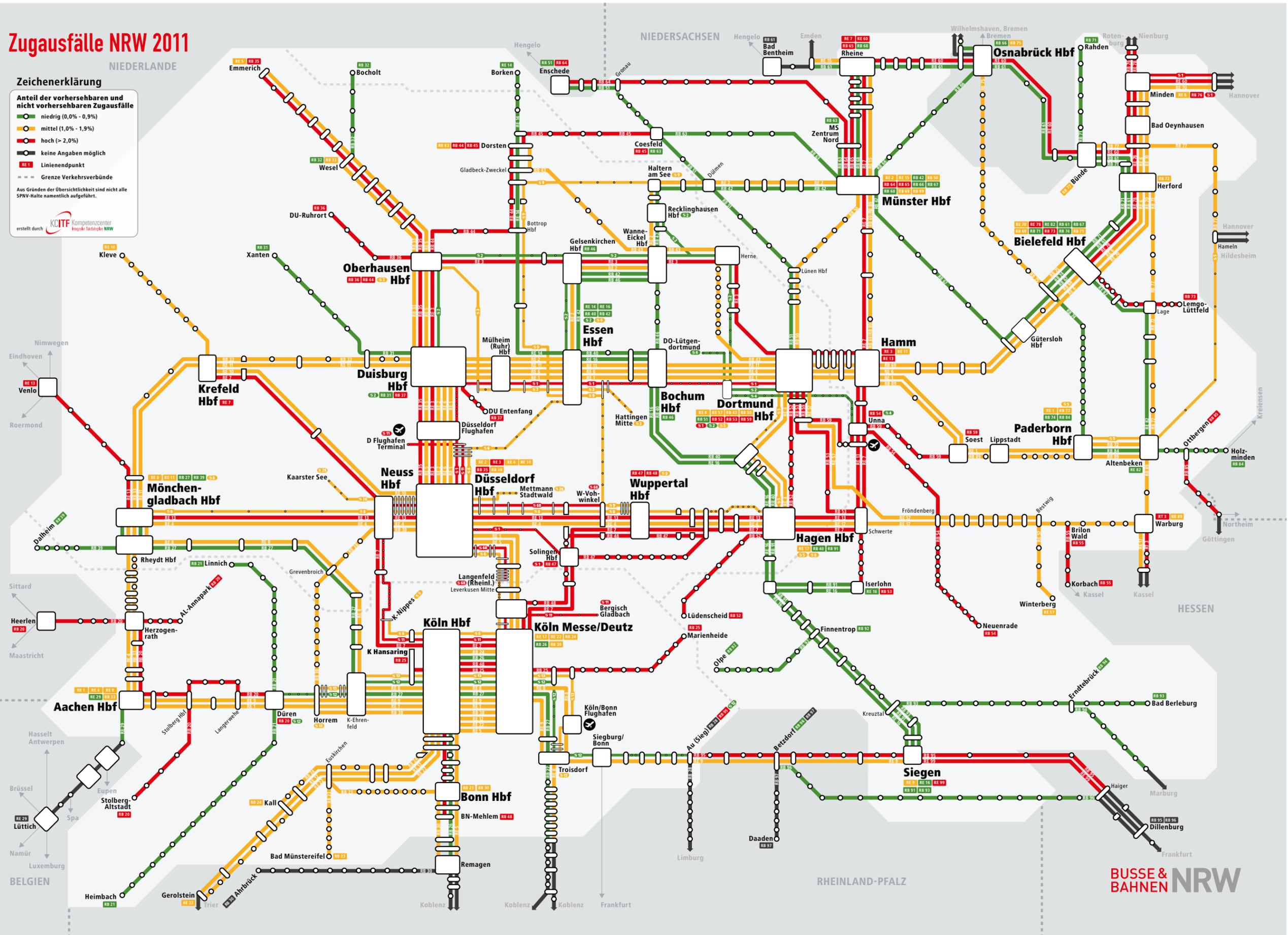
Zeichenerklärung

Anteil der vorhersehbaren und nicht vorhersehbaren Zugausfälle

- niedrig (0,0% - 0,9%)
- mittel (1,0% - 1,9%)
- hoch (> 2,0%)
- keine Angaben möglich
- Linienendpunkt
- Grenze Verkehrsverbünde

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

erstellt durch **KCITF** Kompetenzzentrum
Innovative Tarifsysteme NRW



BUSSE & BAHNEN NRW

2. Qualität Nahverkehr

NAHVERKEHR IM HERBST

Schmierfilmbildung im Herbst

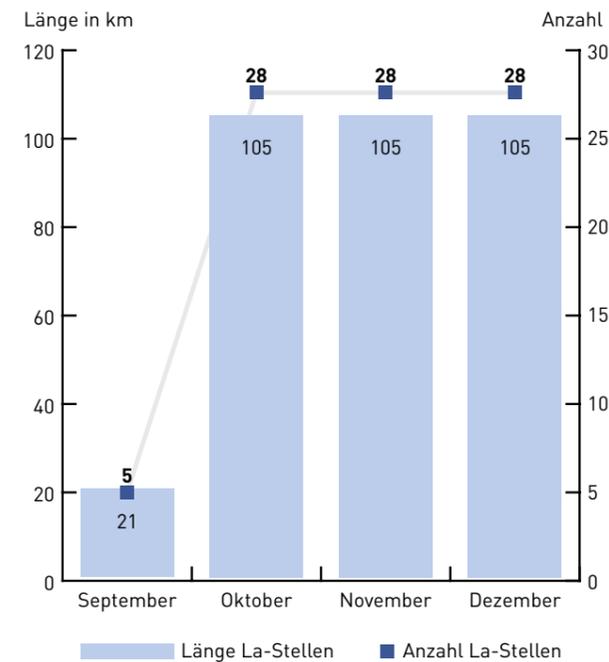
In den Herbstmonaten kommt es seit Jahren zu Beeinträchtigungen im Fahrbetrieb, die allerdings nicht auf eine mangelhafte Infrastruktur zurückzuführen sind. Die Elektrotriebwagen der Baureihen 425 und 426 verfügen bei auftretender Schmierfilmbildung auf den Gleisen durch Laub und Nässe nicht über genügend Bremsvermögen. Das Eisenbahnbundesamt als zulässige Aufsichtsbehörde verlangt deshalb für die betroffenen Baureihen eine Herabsetzung der sog. Bremsleistung (Messgröße für die Bremsleistung eines Zuges), was zu einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 120 km/h führt. Im Jahr 2011 wurde das Tempolimit für die Zeit vom 15. September bis zum 8. Dezember gefordert, obwohl der Herbst 2011 über weite Strecken vergleichsweise trocken und sonnig war.

Langsamfahrstellen im Herbst

Neben den Herbstrestriktionen sind auf besonders gefährdeten Streckenabschnitten für die betroffenen Fahrzeuge maximal 100 km/h erlaubt. Die Grundlage für die Ausweisung dieser La-Stellen bildet das sog. Schmierfilmkataster der DB Netz AG, in dem auf Basis von Rückmeldungen der Triebfahrzeugführer die problematischen Streckenabschnitte erfasst werden. Die DB Netz AG nutzt das Schmierfilmkataster darüber hinaus, um im Interesse einer stabilen Betriebslage die Schienenpflegezüge zum Reinigen der schmierfilmgefährdeten Abschnitte zu disponieren.

Im Herbst 2011 galten diese zusätzlichen Tempolimits an 28 La-Stellen auf einer Gesamtlänge von rd. 105 km.

Beeinträchtigungen durch Schmierfilmbildung 2011



Seit Herbst 2011 sind die Baureihen 423 und 424 nicht mehr von den Geschwindigkeitsreduzierungen betroffen, da die Fahrzeuge nachgerüstet wurden. Triebwagen der Baureihe 424 kommen in Nordrhein-Westfalen ohnehin nur auf der Linie S 1 der S-Bahn Hannover zum Einsatz. Die Baureihe 423 ist in NRW deutlich weiter verbreitet und wird planmäßig auf den Linien der S-Bahn Köln eingesetzt. Durch den Einbau von zusätzlichen Besandungsanlagen an den Fahrzeugen hat das EBA die nötige Zulassung für den uneingeschränkten Herbstbetrieb mittlerweile erteilt.

Ausblick

Die Baureihen 425/426 kommen in NRW überwiegend auf RB-Linien und einigen RE-Linien (z.B. RE 8 und RE 11) zum Einsatz. Der Einbau von neuen Besandungsanlagen wird derzeit auch für den Fahrzeugtyp 425 getestet. Nach dem erfolgreichen Abschluss der benötigten Testreihen, die ein ausreichendes Bremsverhalten bestätigen müssen, wird die DB einen weiteren Antrag zur Zulassung der Umrüstung beim EBA stellen. Sobald das EBA die Funktionalität der Bremsanlagen auch bei auftretender Schmierfilmbildung bestätigt, können die weiteren Fahrzeuge der Baureihe umgerüstet werden. Es bleibt abzuwarten, ob die benötigte Zulassung rechtzeitig genug ausgesprochen wird, um die Fahrzeugflotte bereits im Herbst 2012 mit unverminderter Geschwindigkeit einsetzen zu können.

Diese Rahmenbedingungen haben u.a. dazu geführt, dass beim unterjährigen Verlauf der Pünktlichkeitsquoten in den Herbstmonaten ein Anstieg an Verspätungen festzustellen ist. Betroffen waren im vergangenen Jahr insbesondere die Linien RE 8, RB 33, RB 42 und RB 48.

Historie

Probleme mit den witterungsbedingten Verhältnissen im Herbst sind bei den Baureihen 425 und 426 seit rund 10 Jahren bekannt. Erstmalig wurde ab September 2003 die Höchstgeschwindigkeit dieser Baureihen auf 120 km/h begrenzt. Die aktuellen Geschwindigkeitsreduzierungen werden vom EBA seit September 2007 gefordert. Das EBA verfügte ursprünglich eine Herabsetzung der Bremsleistung für die Baureihen 423 bis 426. Die Dokumentation der streckenbezogenen La-Stellen in NRW ist seit der Einführung des La-Monitors 2009 möglich. Es zeigt sich, dass sowohl der Umfang als auch Zeitpunkt der La-Stellen von Jahr zu Jahr variieren kann (siehe Kapitel Statistik).



2. Qualität Nahverkehr



NAHVERKEHR IM WINTER

Rückblick 2010

Im Jahr 2010 kam es bei intensiven winterlichen Witterungsverhältnissen überwiegend im Dezember 2010 zu erheblichen Einschränkungen im SPNV. Starke Schneefälle und lange Perioden sehr tiefer Temperaturen führten zu massiven Zugausfällen und Verspätungen. Die Wetterlage stellte sowohl die Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen vor erhebliche Probleme. Im Qualitätsbericht des letzten Jahres sind die Winterprobleme 2010 detailliert dargestellt.

Rückblick Winterprobleme 2010

Infrastruktur

- Weichenstörungen (eingefrorene Weichen, nicht funktionsfähige Weichenheizungen)
- Oberleitungsschäden oder Streckensperrung durch Schneebruch
- (Teil-)Ausfall von Stellwerkstechnik
- Bahnübergangsstörungen
- Vereiste und nicht geräumte Bahnsteige
- Verzögerte Schneeräumung verschneiter Streckenabschnitte (insbesondere im Ballungsraum NRW)

Fahrzeugverfügbarkeit

- Eingeschränkte Erreichbarkeit von Werkstattbereichen und Abstellanlagen zur Durchführung von Instandhaltungs- und Wartungsarbeiten
- Eingeschränkte Reinigung der Fahrzeuge bei Minustemperaturen
- Eingefrorene oder durch Split blockierte Trittstufen/Schiebetritte
- Türstörungen oder tlw. Sperrung ganzer Wagen
- Vereinzelter Ausfall von Ver- und Entsorgungseinrichtungen (Heizungen, WC-Anlagen)

Fernverkehr

- Pünktlichkeitsverlust durch Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 160/200 km/h (Gefahr von Flugschnee und Eisplatten)
- Folgeverspätungen für den Nahverkehr durch tlw. Abhängigkeit zum Fernverkehr aufgrund erforderlicher Überholungen

Fahrgastinformation

- Informationsfluss im Störfall unzureichend (insbesondere an vielen kleineren Stationen)

In den ersten Wintermonaten des Jahres 2011 stabilisierte sich die Betriebsqualität im Nahverkehr aufgrund etwas milderer Temperaturen wieder. Extreme witterungsbedingte Einbrüche bei den Pünktlichkeits- und Zugausfallquoten lassen sich im Gegensatz zu den letzten Tagen des Jahres 2010 nicht feststellen. Die milde Winterzeit bis zum Jahreswechsel 2012 verursachte ebenfalls keine überdurchschnittlichen Qualitätseinbußen im SPNV.

Die Ereignisse in der gesamten Winterperiode 2010/2011 haben jedoch eindrucksvoll bewiesen, dass ein vergleichsweise kräftiger Wintereinbruch ausreicht, um den Eisenbahnbetrieb in Teilen zum Erliegen zu bringen. Im Fernverkehr brach nach Angaben der DB die Pünktlichkeitsquote in den letzten Wochen des Jahres 2010 sogar auf 30 % ein. Die Aufgabenträger im Nahverkehr konstatierten einen großen Handlungsbedarf bei der Vorbereitung auf die nächste Winterperiode, damit sich die massiven Beeinträchtigungen im Betrieb nicht wiederholen. Das vom Land im Januar 2011 initiierte **Forum Wintermobilität NRW** forderte im Ergebnis neben einer höheren Mittelausstattung für die Deutsche Bahn AG und die SPNV-Aufgabenträger u. a. das Nachrüsten und eine bessere Wartung von Weichen und Zügen sowie einen besseren Informationsfluss im Störfall.

Auch die **Bundesnetzagentur** hat sich aufgrund einer Beschwerde der Bayerischen Eisenbahngesellschaft über den eingeschränkten Netzzugang infolge der Wintereinbrüche mit dem Thema beschäftigt. Eine besondere mediale Aufmerksamkeit erlangte der sog. **Bahn-Gipfel** im

September 2011, bei dem der Bundesverkehrsminister und die Deutschen Bahn AG mit Vertretern der Fahrzeugindustrie und des Eisenbahnbundesamtes jedoch ausschließlich über die Fahrzeugverfügbarkeit im DB-Fernverkehr diskutierten.

Wintervorbereitungen 2011/2012

Für die Winterperiode 2011/2012 wurden nach eigenen Aussagen sowohl der Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch der Eisenbahnverkehrsunternehmen vielfältige Maßnahmen ergriffen, um die Verfügbarkeit und Funktionsfähigkeit sowohl der Infrastruktur als auch der Fahrzeuge zu verbessern.



So hat die **DB Netz AG** an unterschiedlichen Stellen in NRW Weichen aufgerüstet, d. h. mit einer stärkeren Trafostation versehen und **Weichenheizungen** installiert, wo bislang keine Heizungen verfügbar waren (Schwerpunkte: Raum Dortmund und Paderborn). Dabei erfolgte die Priorisierung dieser Maßnahmen anhand der Erfahrungen aus dem letzten Winter mit dem Ziel, die Stör-schwerpunkte zu beseitigen. Leider sind Dritten weder die Anzahl der um- bzw. nachgerüsteten Weichen noch die Standorte der Weichen (betroffene Strecken) in NRW bekannt. DB Netz hat außerdem angekündigt, im Jahr 2012 weitere Weichen mit Verschlussfachabdeckungen auszurüsten, um die Funktionsfähigkeit der Weichen bei Eis und Schnee zu verbessern.

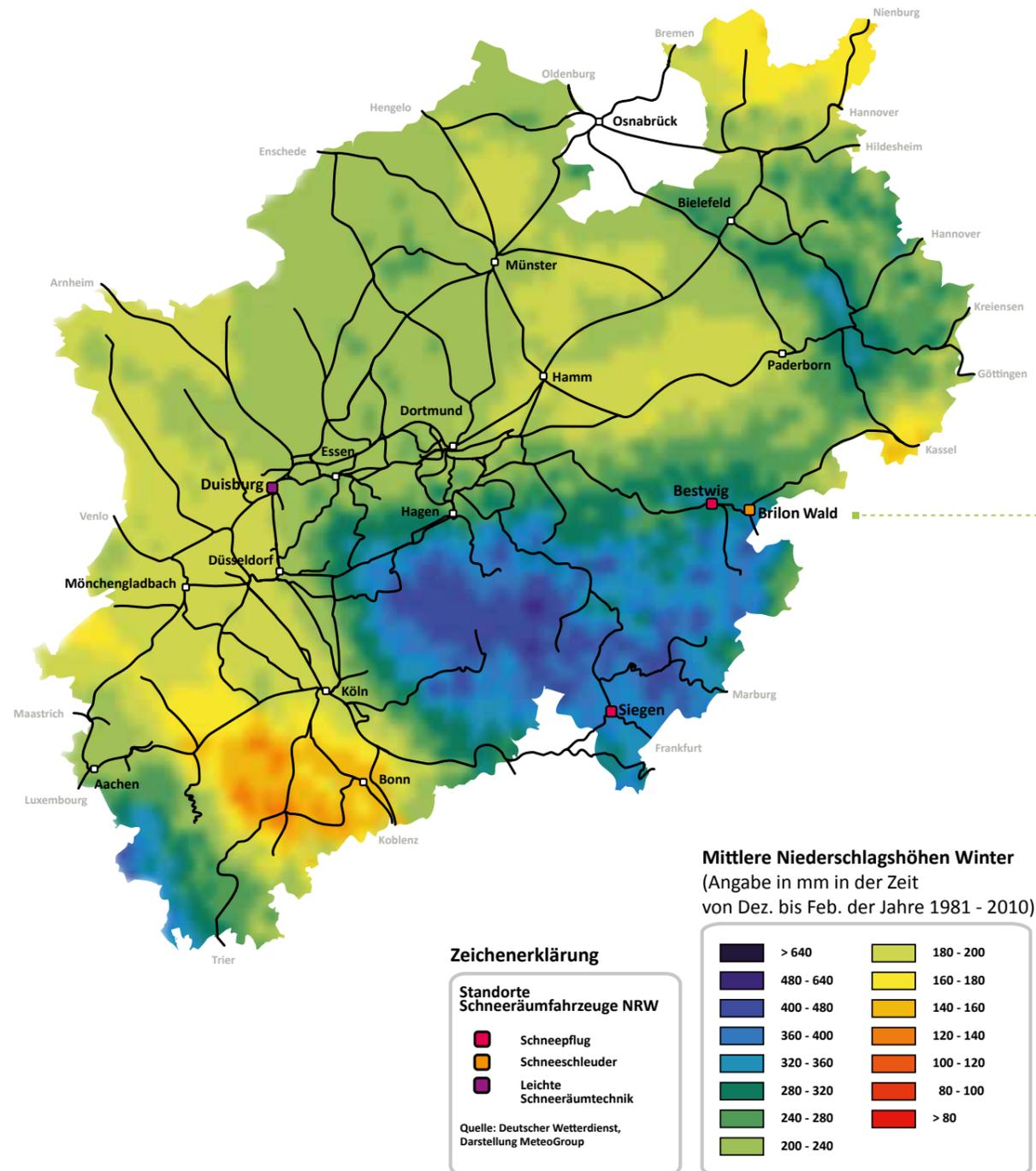
Zudem wurden bundesweit Fahrzeuge für Instandhaltungsarbeiten mit zusätzlicher Schneeräumtechnik ausgerüstet, von denen eines in Duisburg stationiert ist. Die Karte auf der folgenden Seite zeigt die Standorte der **Schneeräumfahrzeuge** in NRW insgesamt. Weitere Standorte befinden sich in Bestwig und Siegen-Eintracht (Schneepflug) sowie in Brilon Wald (Schneesleuder). In Göttingen befindet sich der nächste Schneepflug außerhalb NRW. Diese Spezialfahrzeuge können ausschließlich im Winterdienst eingesetzt werden. Die Karte zeigt außerdem die mittleren Niederschlagshöhen in den Wintermonaten Dezember bis Februar der letzten rd. 30 Jahre. Es wird deutlich, dass sich die Stationierung der Schneeräumfahrzeuge in dieser allgemeinen Betrachtung an den zu erwartenden größten Schneemengen orientiert. Dennoch ist es fraglich, inwieweit die Anzahl der vorgehaltenen Schneeräumfahrzeuge insgesamt ausreicht, um den Anforderungen eines starken Winters gerecht zu werden. Im Jahr 2010 fehlten insbesondere im Ballungsgebiet von NRW Schneeräumfahrzeuge, um verschneite Streckenabschnitte frei zu räumen. Auch durch die erfolgte Stationierung des zusätzlichen Räumfahrzeugs in Duisburg scheint eine zeitnahe Mängelbeseitigung zukünftig nicht garantiert.



2. Qualität Nahverkehr

NAHVERKEHR IM WINTER

Niederschlag Winter und Standorte Schneeräumfahrzeuge NRW



DB Regio NRW hat u. a. zusätzliche Enteisungsanlagen an den Standorten Düsseldorf und Essen eingerichtet und den Bestand an Heizgeräten und Enteisungsmaterialien in den Werkstätten insgesamt erweitert. Außerdem wurden die Personalressourcen für die Fahrzeuginstandhaltung durch zusätzliche Bereitschaften und Schichtverlängerungen ausgedehnt sowie mobile Instandhaltungspersonale für kleinere Reparaturen während der Abstellung an Wendebahnhöfen eingerichtet. Um die Wintertauglichkeit der Fahrzeugflotte des Typs FLIRT zu erhöhen, wurden u. a. bei **Abellio** und der **eu-robahn** Wartungsarbeiten an den ausfahrbaren und im Winter sehr störungsanfälligen Schiebetritten durchgeführt.



Schneescheleuder am Standort Brilon Wald

Ein zentraler Punkt stellt die **Fahrgastinformation** im Störfall dar. Die Informationsqualität reichte in der Vergangenheit an vielen Stationen nicht aus, um den Kunden mit zuverlässigen und aktuellen Informationen zu versorgen. Die DB hat angekündigt, die personellen Ressourcen zur Sicherung des Informationsflusses zu verstärken. Außerdem soll die Automatisierung der Weitergabe von Abweichungsinformationen an die Fahr-

gastinformationsanlagen einen schnelleren Informationsfluss ermöglichen. Die nicht angezeigten Ist-Zeiten der Privatbahnen bei der DB-eigenen Fahrplanauskunft sind ein grundsätzliches Problem, was in den angespannten Wintermonaten besonders zutage tritt. Die drei SPNV-Aufgabenträger und die DB AG stehen aber in einem aussichtsreichen Dialog, künftig alle IST-Daten einschließlich der NE-Bahnen auszutauschen und in den Auskunftssystemen anzuzeigen. Der Fahrgast kann sich derzeit über andere Kanäle wie z. B. die Elektronische Fahrplanauskunft auf den Homepages der Aufgabenträger bzw. der Privatbahnen oder mittels des teilweise angebotenen SMS-Services über die aktuelle Betriebssituation informieren.

Neben den konkreten Maßnahmen fehlt es derzeit weiterhin an einem konzeptionellen Rückfallfahrplan für die Szenarien, in denen der **Fernverkehr** die Höchstgeschwindigkeit aus Sicherheitsgründen reduzieren muss. Die verspäteten Züge werden derzeit ad hoc durch das Netz geleitet und ziehen damit unweigerlich Verspätungen im Nahverkehr nach sich. Ein abgestimmtes Gesamtkonzept mit bspw. im Vorfeld durchgeplanten Überholstellen bei reduzierten Geschwindigkeiten im Fernverkehr würde helfen, die Fahrpläne auf einzelnen Strecken oder Korridoren zu stabilisieren.

Inwieweit die durchgeführten Maßnahmen einen stabilen Eisenbahnbetrieb bei lang anhaltenden Wintereinbrüchen gewährleisten können, wird vermutlich erst die nächste Belastungsprobe zeigen. Der Winter im Kalenderjahr 2011 kann an diesem Punkt nicht als Referenzzeitraum angesehen werden, da die extremen Ausschläge ausgeblieben sind.

2. Qualität Nahverkehr

SCHLICHTUNGSSTELLE NAHVERKEHR



Arbeit der Schlichtungsstelle

Fahrgäste oder Verkehrsunternehmen können sich an die Schlichtungsstelle Nahverkehr wenden, wenn sie sich in einer Streitigkeit im Bereich des ÖPNV in NRW befinden (Bus, U-Bahn, Straßenbahn, Eisenbahn). Die Schlichtungsstelle prüft die eingegangenen Beschwerden und vermittelt zwischen den Konfliktparteien im Sinne einer einvernehmlichen Lösung. Die Schlichtungsstelle wird allerdings erst dann tätig, wenn eine Klärung des Sachverhalts zwischen Verkehrsunternehmen und Fahrgast bereits erfolglos geblieben ist oder der Beschwerdeführer mit dem Ergebnis unzufrieden ist.

Die Schlichtungsstelle informiert im weiteren Verlauf über rechtliche Vorgaben, erarbeitet Schlichtungsvorschläge oder schafft es, der Beschwerde ohne Schlichtungsvorschlag abzuwehren.

Beschwerdeeingänge & Beschwerdegründe 2011

In 2011 erreichten die Schlichtungsstelle mit 1.928 Kundeneingaben 161 Beschwerden weniger als im Vorjahr. Dies erklärt sich im Wesentlichen durch das Fehlen witterungsbedingter Extreme: Anders als im Vorjahr war der Sommer nicht besonders heiß, der Herbst nicht nass und stürmisch und der Winterbeginn mild und ohne Schnee. Entsprechend kam es – jedenfalls aus diesen Gründen – nicht zu einem erhöhten Beschwerdeaufkommen. Bei den 1.928 Beschwerden haben die Fahrgäste durchschnittlich 1,7 Beanstandungen genannt, was in Summe zu 3.362 Beschwerdegründen führt (minus 664 gegenüber 2010). Es kommen in der Regel mehrere Faktoren zusammen, die den Fahrgast veranlassen, sich an die Schlichtungsstelle zu wenden.

Ein Schwerpunkt der Kundenbeschwerden lag 2011 in den **Tarifregelungen** und dem **Tarifangebot**, wobei hier insbesondere die Beschwerden über ein erhöhtes Beförderungsentgelt zu nennen sind. Gegenüber dem Vorjahr ist der diesbezügliche Beschwerdeanteil erneut um 3 Prozentpunkte von

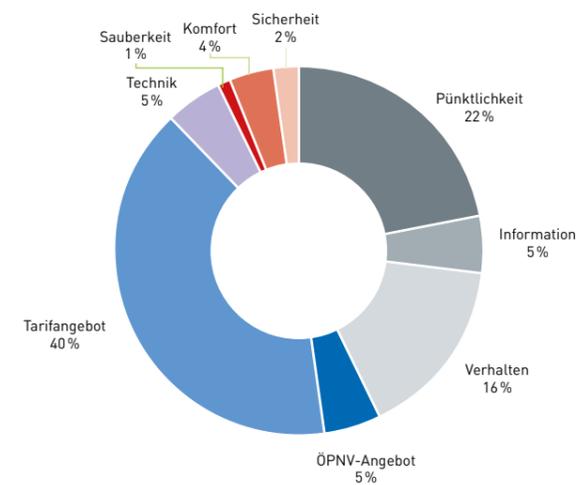
37% auf nunmehr 40% gestiegen. Ein weiterer Schwerpunkt ist im Zusammenhang mit dem **Verhalten** der **Mitarbeiter** von Verkehrsunternehmen festzustellen. Diese Beschwerden betreffen sowohl das Verhalten von Fahrausweisprüfern, als auch das Verhalten von Fahrern, Kundenbetreuern und Mitarbeitern der internen Verwaltung. Insgesamt sind die Beschwerden über das Verhalten von Mitarbeitern der Verkehrsunternehmen aber gegenüber dem Vorjahr merklich um 5% gesunken. Den dritten großen Anteil bei den Beschwerdegründen stellt, wie auch in den Jahren zuvor, der Bereich **Pünktlichkeit** (Verspätungen, Zugausfall, Anschlussverlust). Hier hat sich der Beschwerdeanteil um 2% leicht erhöht.

Beschwerdeabschlüsse 2011

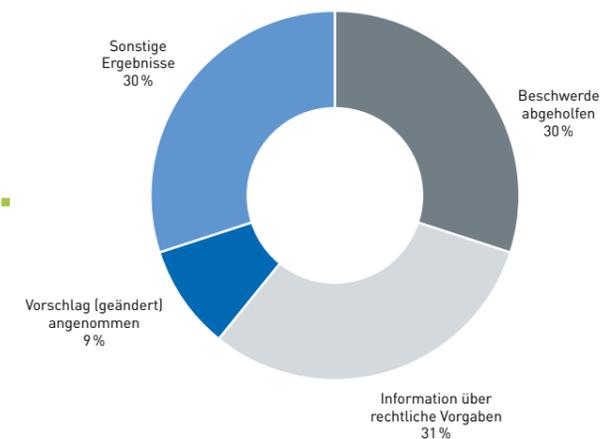
In 598 Fällen der insgesamt 1.928 eingegangenen Beschwerden hat die Schlichtungsstelle Informationen über rechtliche Vorgaben gemacht (31%). 580 Beschwerden konnten unter Vermittlung der Schlichtungsstelle direkt vom Beschwerdegegner abgeholfen werden (30%). Insgesamt gehen 311 Fälle als Schlichtungsverfahren in die Statistik ein. Von den erarbeiteten Schlichtungsvorschlägen wurden 172 – tlw. geändert – angenommen, was in Bezug auf die Beschwerdeeingänge einer Quote von 9% entspricht. In der Kategorie „Sonstige Ergebnisse“ sind sowohl die abgelehnten Vorschläge aus den Schlichtungsverfahren als auch diverse weitere Gründe enthalten, die einen erfolgreichen Beschwerdeabschluss nicht zugelassen haben (wie z. B. keine Erfolgsaussicht, keine Teilnahmebereitschaft, Beschwerde zur Kenntnis etc.). Insgesamt war im Jahr 2011 somit für 70% der Beschwerdeführer die Einschaltung der Schlichtungsstelle nutzbringend.

Detaillierte Informationen zur Tätigkeit der Schlichtungsstelle Nahverkehr enthält der Jahresbericht 2011, der bei der Schlichtungsstelle angefordert werden kann.

Beschwerdegründe 2011



Beschwerdeabschlüsse 2011



Melanie Schliebener

Leitung Schlichtungsstelle Nahverkehr

In welchen Fällen kann sich ein Fahrgast des ÖPNV an die Schlichtungsstelle Nahverkehr wenden?

Ein Fahrgast kann sich an die Schlichtungsstelle Nahverkehr wenden, wenn in einer Streitigkeit zwischen ihm und

einem Verkehrsunternehmen, die den Nahverkehr in NRW betrifft, keine Einigung erzielt werden konnte. In Fällen, in denen der Beschwerdeführer sich noch nicht an das Verkehrsunternehmen gewandt hat, leitet die Schlichtungsstelle Nahverkehr das Kundenanliegen ggf. zunächst mit der Bitte um Stellungnahme weiter. Bei Fragen zu rechtlichen Vorgaben im NRW-Nahverkehr kann der Fahrgast sich ebenfalls an die Schlichtungsstelle Nahverkehr wenden.

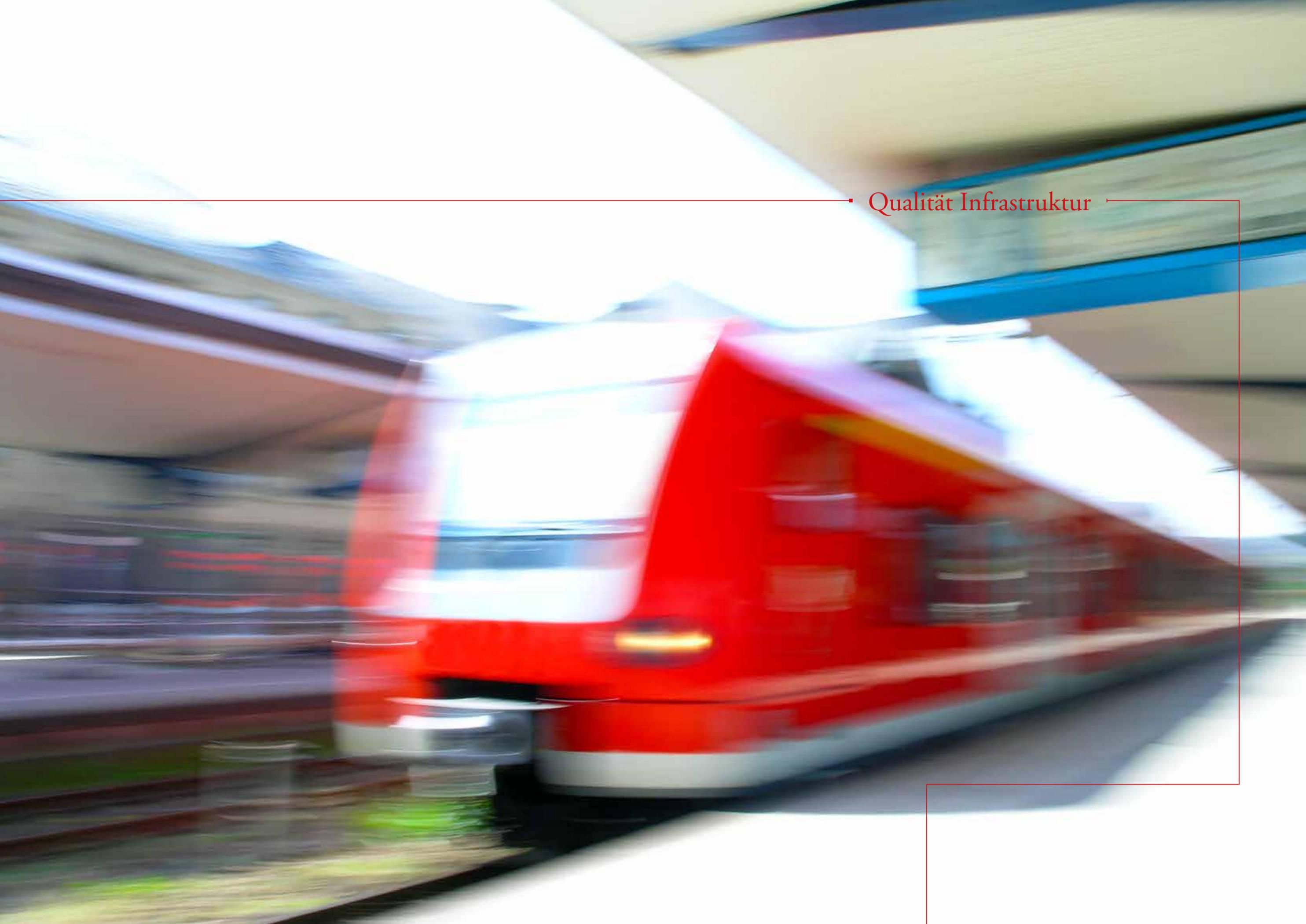
Wann wird ein Schlichtungsverfahren eingeleitet und wie läuft dieses ab?

Voraussetzung für ein Schlichtungsverfahren ist, dass der Beschwerdeführer sich bereits ohne Erfolg mit dem Beschwerdegegner auseinandergesetzt hat. Der Beschwerdeführer schildert der Schlichtungsstelle gegenüber detailliert den Vorgang und reicht die vorhandenen Unterlagen ein. Die Schlichtungsstelle prüft, ob das Verfahren zulässig ist, unzulässig ist es z. B. wenn das Verfahren bereits gerichtlich anhängig ist, und bestätigt den Eingang der Beschwerde mit Hinweisen auf die Verfahrensordnung und den Ablauf des Verfahrens. Die Schlichtungsstelle fordert den Beschwerdegegner auf, Stellung zu nehmen und leitet diese bei Eingang der Gegenseite zur weiteren Stellungnahme zu. Bleibt eine Stellungnahme trotz wiederholter Erinnerung aus, wird der vorgetragene Sachverhalt dem Schlichtungsvorschlag zu Grunde gelegt. Hilft der Beschwerdegegner im Laufe des Verfahrens der Beschwerde nicht ab, entscheidet die Schlichtungsstelle, ob ein Schlichtungsvorschlag erfolgt. Dieser enthält eine kurze Begründung und wird beiden Parteien zeitgleich zugesandt. Die Parteien können den Vorschlag innerhalb von 4 Wochen gegenüber der Schlichtungsstelle annehmen. Der Schlichtungsvorschlag entfaltet keine bindende Wirkung, es besteht keine Verpflichtung diesen anzunehmen. Wird der Vorschlag von beiden Beteiligten angenommen, so entsteht eine vertragliche Bindung. Der Schlichtungsvorschlag ist kein vollstreckbarer Titel.

Wie beurteilen Sie die Beschwerdeeingänge 2011 im Vergleich zu den Vorjahren?

Im Jahr 2011 konnte die Schlichtungsstelle Nahverkehr ihre erfolgreiche Arbeit fortsetzen; das Niveau des Vorjahres konnte mit einer Zahl von 1.928 Verfahren gehalten werden (2.089 in 2010, 1.710 in 2009). Anders als in den Vorjahren haben sich für die Schlichtungsstelle Nahverkehr in 2011 keine witterungsbedingten Arbeitsspitzen durch zum Beispiel extreme Sommerhitze, starke Herbststürme und frühe sowie unerwartete Wintereinbrüche ergeben. Das Verkehrsnetz des ÖPNV blieb in 2011 weitestgehend von extremen Wetterlagen verschont.

▪ Qualität Infrastruktur



3. Qualität Infrastruktur

INFRASTRUKTURNUTZUNG

Zwischen den EVU und der DB Netz AG bzw. der DB Station & Service AG bestehen vertragliche Beziehungen zur Nutzung der Schienenwege und Stationen. In den jeweiligen Nutzungsbedingungen für Schiene und Station werden u. a. die Rechte und Pflichten der Vertragspartner sowie die Entgeltgrundsätze für die Infrastrukturnutzung geregelt. Zentrale Bausteine der Entgeltgrundsätze sind das **Trassenpreissystem** und das **Stationspreissystem**. Die entstehenden Kosten für die EVU werden in der Regel über die bestehenden Verkehrsverträge an die Aufgabenträger als Besteller des SPNV-Angebotes weiter geleitet. Der Anteil der Infrastrukturkosten an den Kosten zur Finanzierung des SPNV-Leistungsangebotes insgesamt beträgt in NRW rund 55%. Aus diesem Grund haben die Preissysteme einen wesentlichen Einfluss auf die finanziellen Handlungsspielräume der Aufgabenträger. In den letzten Jahren sind die Kosten für die Infrastrukturnutzung insgesamt deutlich stärker angestiegen als die Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel. Umso bedeutender sind für die Aufgabenträger die aktuellen und zurückliegenden Regulierungstätigkeiten der **Bundesnetzagentur** (BNetzA). Per Bescheid hat die BNetzA im Dezember 2009 die Höhe der Stationsentgelte und im März 2010 die Regionalfaktoren als Bestandteil des Trassenpreissystems für ungültig erklärt. Beide Entscheidungen haben für die Aufgabenträger über Jahre weitreichende Konsequenzen, da sie entscheidende Änderungen in den Infrastrukturnutzungsbedingungen nach sich ziehen.

Struktur des Stationspreissystems 2011*



Stationspreissystem

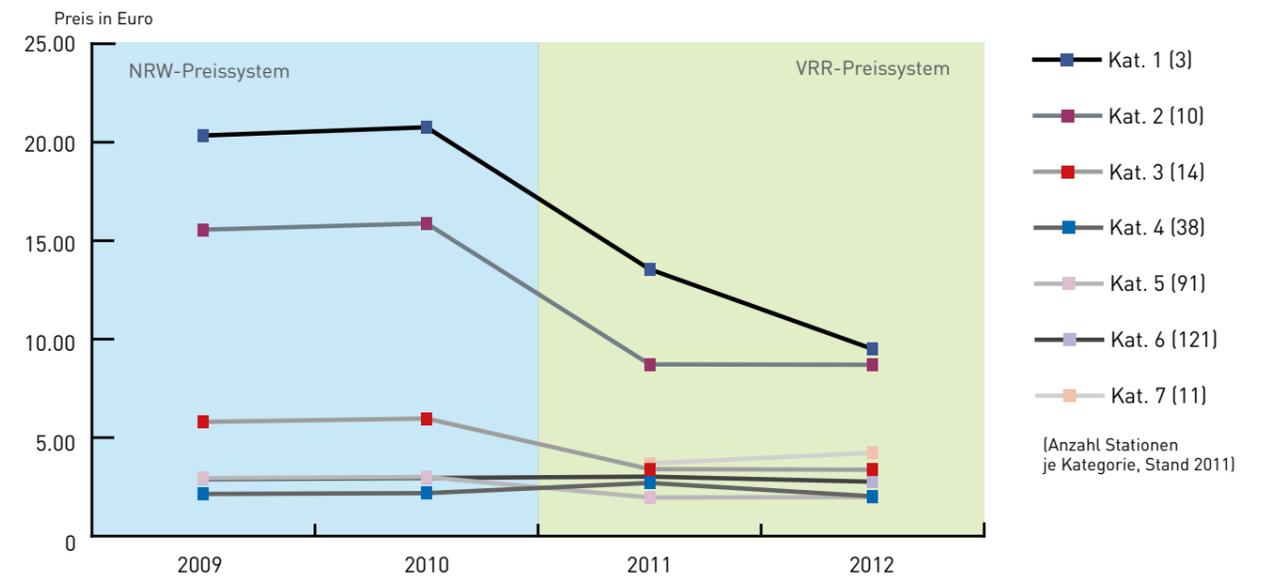
Die Stationsentgelte setzen sich zusammen aus dem Stationspreis je Stationskategorie und einem zusätzlichen Multiplikator in Abhängigkeit der Zuglängen, dem sog. **Zuglängenfaktor** (siehe Kasten).

Die Stationen wurden bis zum Jahr 2010 über ein landesweites Kategorienmodell in 6 Kategorien eingeteilt. In Folge des BNetzA-Bescheides wurde das bisherige System durch ein regional bezogenes Preissystem ersetzt, welches sich an den Gebieten der SPNV-Aufgabenträger in NRW orientiert. Diese aufgabenträgerscharfe Preissystematik führt dazu, dass ab 2011 drei Preissysteme für die Aufgabenträger VRR, NVR und NRW zur Anwendung kommen. Das ehemalige 6-stufige Kategorienmodell wurde außerdem um eine 7. Kategorie erweitert. Insgesamt haben sich die **Ausstattungsstandards** jedoch nicht verändert (siehe dazu auch Kapitel Stationen). So haben beispielsweise die Stationen der Kategorie 5 bis 7 weiterhin keinen Anspruch auf Wetterchutz. In NRW fallen rd. 80 % der Stationen von DB Station&Service AG in diese Kategorien.

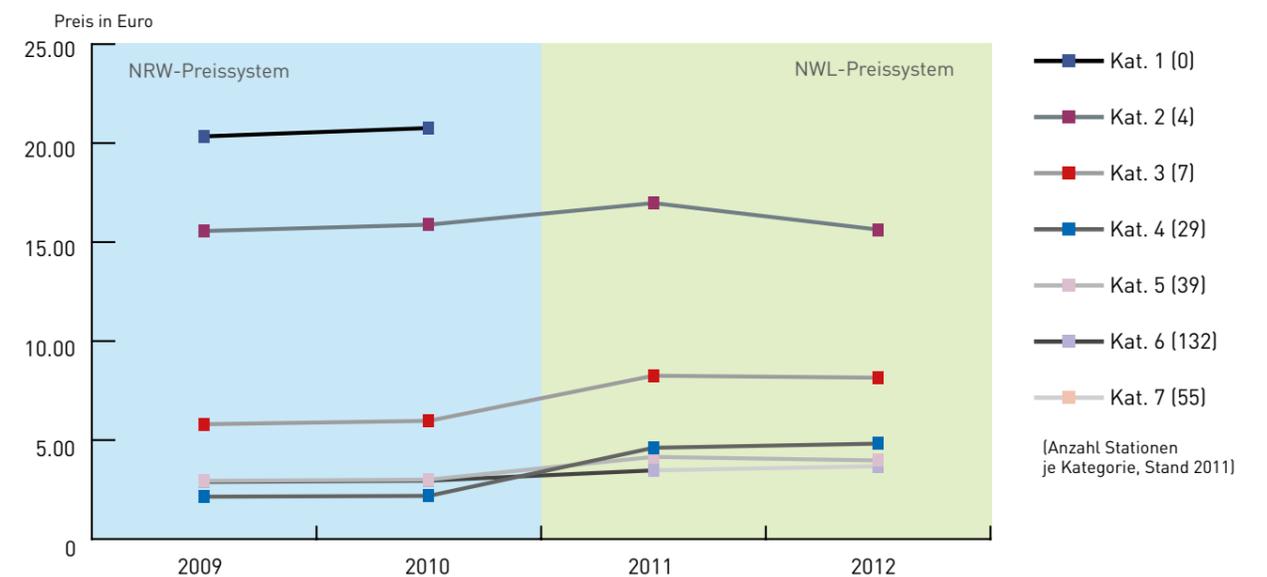
In NRW führte das neue Stationspreissystem zu einer Kostensteigerung um rd. 2,0 %, was landesweit einer „normalen“ jährlichen Preisdynamisierung entspricht. Die NRW-Aufgabenträger waren jedoch von den Veränderungen unterschiedlich stark betroffen und wurden außerdem extrem kurzfristig mit den teils erheblichen finanziellen Be- und Entlastungen konfrontiert. Hier liegt ein weiteres Grundproblem: Die Aufgabenträger werden über die Stationspreise des kommenden Jahres erst im November informiert – also nachdem die Anmeldung der Betriebsleistungen zum nächsten Fahrplanwechsel längst erfolgt ist. Reaktionsmöglichkeiten auf finanzielle Verwerfungen sind dadurch nicht gegeben zumal jegliche Abbestellmöglichkeiten über die Geschäftsbedingungen ausgeschlossen werden.

Die folgenden Schaubilder zeigen die Entwicklung der Stationspreise je Halt seit 2009 bei den drei Aufgabenträgern in NRW. Während bis einschließlich 2010 durch die landesweite Preisbildung einheitliche Stationspreise je Kategorie galten, haben sich die Kategorienpreise mit der Systemumstellung im Jahr 2011 unterschiedlich entwickelt.

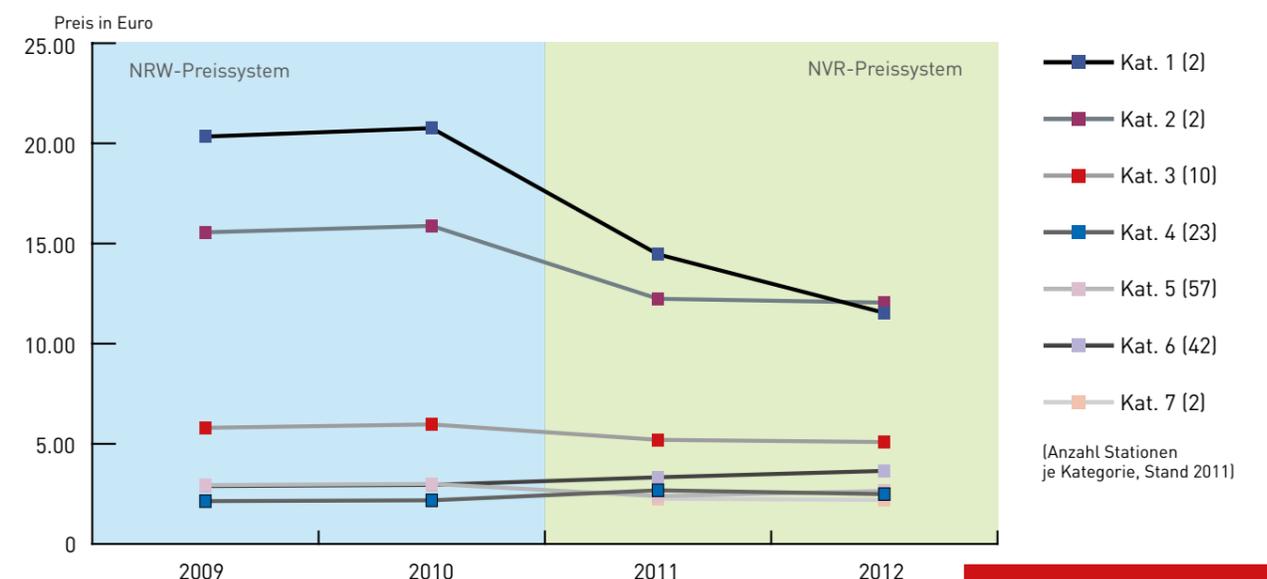
Entwicklung Stationspreise je Kategorie 2009 – 2012 VRR



Entwicklung Stationspreise je Kategorie 2009 – 2012 NRW



Entwicklung Stationspreise je Kategorie 2009 – 2012 NVR



3. Qualität Infrastruktur

INFRASTRUKTURNUTZUNG

Neben den dargestellten Grundpreisen für das einmalige Halten ist die Anzahl der Halte in den jeweiligen Stationen der sieben Kategorien für die Höhe der Infrastrukturkosten von entscheidender Bedeutung.

Die Abbildungen verdeutlichen ebenfalls, dass Stationen der Kategorie 1 ausschließlich im VRR und NVR existieren (z. B. Köln Hbf, Düsseldorf Hbf) und im NWL rd. 70 % der Stationen zu den Kategorien 6 und 7 gehören.

Der **Zuglängenfaktor** hat sich ebenfalls verändert. Durch die Einteilung werden Züge ab einer Länge von 170 m mit einem Faktor von 3,0 belegt. Dies trifft z. B. auf die Linien mit sechs Doppelstockwagen inkl. Lokomotive zu, die im Rahmen des RE-Konzeptes seit 2011 sukzessive im Einsatz sind. Gleichwohl sorgt der Zuglängenfaktor auch dafür, dass nahezu alle Züge des Fernverkehrs für die in Anspruch genommene Leistung (z. B. längere Bahnsteige) diesen Aufschlag in Kauf nehmen müssen.

Veränderung Zuglängenfaktor 2010 nach 2011

	2010		2011		
	Bis 180 m	> 180 m	Bis 90 m	90 – 170 m	> 170 m
Faktor	1,0	2,0	1,0	1,2	3,0

Mit dem Abschluss des offiziellen Prüfverfahrens zum Stationspreissystem 2011 hat die BNetzA im November 2010 die Grundstruktur des Preissystems nicht beanstandet. Allerdings wurden von der Aufsichtsbehörde einige Klarstellungen eingefordert, welche u. a. die Schwellenwerte bei der Eingruppierung der Stationen sowie die Kriterien und Funktion des Zuglängenfaktors betreffen. Die beiden Punkte wurden von den Aufgabenträgern immer wieder kritisiert, da bei der Frage des Kostenbezugs eine notwendige Transparenz derzeit nicht gegeben ist. Die DB Station & Service AG ist nicht verpflichtet, den Aufgabenträgern als Zugangsberechtigten die Preisbildung nachzuweisen.

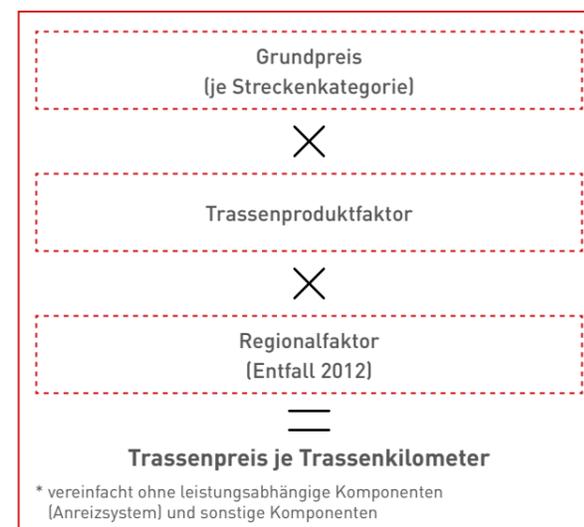
Die BNetzA und DB Station & Service AG haben sich nach intensiven Beratungen darauf verständigt, das Preissystem 2011 auch im Jahr 2012 beizubehalten und die aus Sicht der BNetzA kritischen Punkte mit Blick auf das Jahr 2013 zu überarbeiten.

Die im September 2012 veröffentlichten Veränderungen zeigen, dass ab dem Jahr 2013 ein einheitlicher **Verkehrsleistungsfaktor** zur Anwendung kommen wird, der den bisher geltenden Zuglängenfaktor ersetzt. Der Verkehrsleistungsfaktor unterscheidet nicht mehr nach Zuglängen sondern nur noch zwischen Personenverkehrsleistungen im Nah- und Fernverkehr. Während für Nahverkehrszüge zukünftig nur noch der Grundpreis gilt, besteht für Fernverkehrszüge ein zusätzlicher, längenunabhängiger Aufschlag in Höhe des Faktors 2,4.

Trassenpreissystem

Im Trassenpreissystem der DB Netz AG werden die Strecken in Abhängigkeit ihrer Merkmale und verkehrlichen Bedeutung in insgesamt 12 Streckenkategorien eingeteilt (von der Hochgeschwindigkeitsstrecke bis hin zur S-Bahn-Strecke). Der Grundpreis je Trassenkilometer wird mit einem zusätzlichen Faktor, dem sog. Trassen-

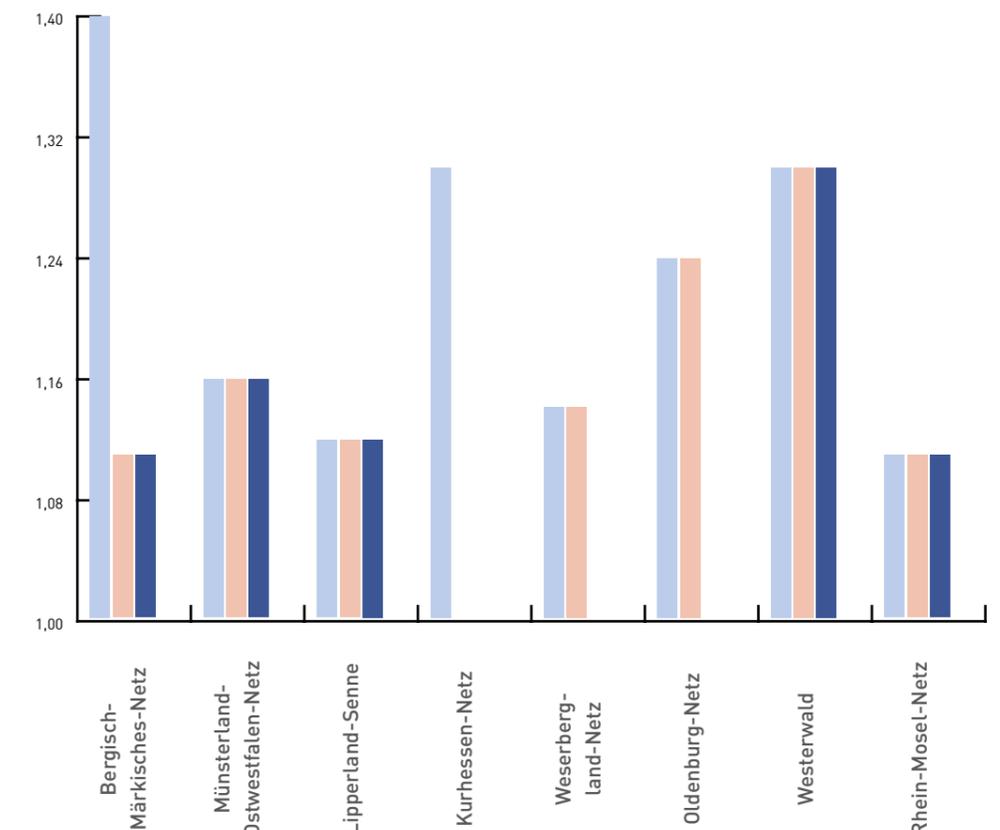
Struktur des Trassenpreissystems 2011*



produktfaktor multipliziert. Für die SPNV-Takt-Trasse liegt dieser derzeit bei 1,65. Auf Strecken von Regionalnetzen mit einem hohen Anteil an Nebenstrecken wurde zudem bis 2011 ein sog. **Regionalfaktor** erhoben. Der Regionalfaktor wurde 2003 in das Trassenpreissystem integriert und sollte nach Aussage der DB dazu dienen, wirtschaftlich nicht tragfähige Strecken weiter betreiben zu können. Seither war der Regionalfaktor bundesweit immer wieder Gegenstand auch juristischer Auseinandersetzungen, da die Notwendigkeit dieser Faktoren sowie das Zustandekommen der unterschiedlichen Höhen des Faktors (bundesweit bis zum 1,9-fachen des üblichen Preises) nicht ersichtlich war.

Die BNetzA hat per Bescheid im März 2010 die Anwendung der Regionalfaktoren zum Fahrplanwechsel 2010/2011 untersagt. Im August 2010 verpflichtete sich die DB Netz AG auf Basis eines öffentlich-rechtlichen Vertrages mit der BNetzA, die Regionalfaktoren ab dem Fahrplanwechsel 2011/2012 nicht mehr zu erheben. Gleichzeitig wurde dieser für das „Übergangsjahr 2011“ bei 1,7 gekappt, was jedoch für die Regionalnetze in NRW mit Ausnahme des Netzes Weserbergland keine Bedeutung hatte (siehe Abbildung). Bei der Frage der Ausgestaltung des Trassenpreissystems 2012 stellte sich schnell heraus, dass es zu den vermeintlichen finanziellen Entlastungen nicht kommen würde.

Entwicklung Regionalfaktoren 2009 – 2012 NRW



	Bergisch-Märkisches-Netz	Münsterland-Ostwestfalen-Netz	Lipperland-Senne	Kurhessen-Netz	Weserbergland-Netz	Oldenburg-Netz	Westerwald	Rhein-Mosel-Netz
Regionalfaktor 2009	1,40	1,16	1,12	1,30	1,14	1,24	1,30	1,11
Regionalfaktor 2010	1,11	1,16	1,12	1,00	1,14	1,24	1,30	1,11
Regionalfaktor 2011	1,11	1,16	1,12	1,00	1,00	1,00	1,30	1,11
Regionalfaktor 2012	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00

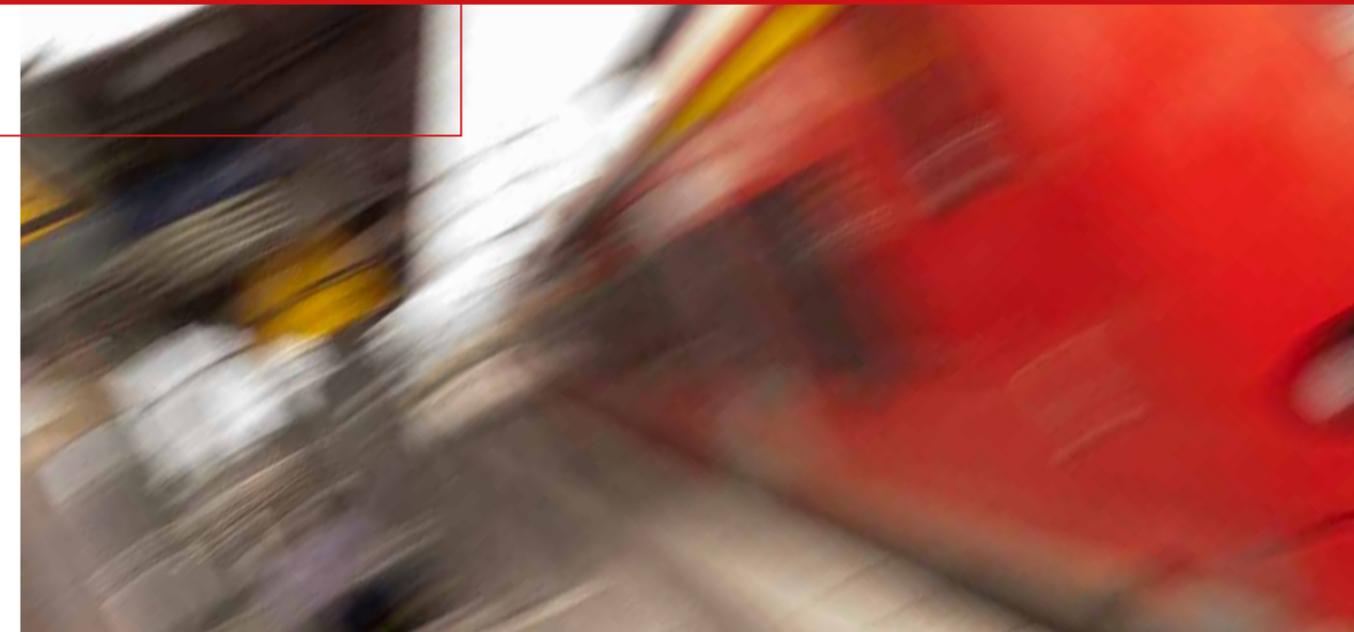
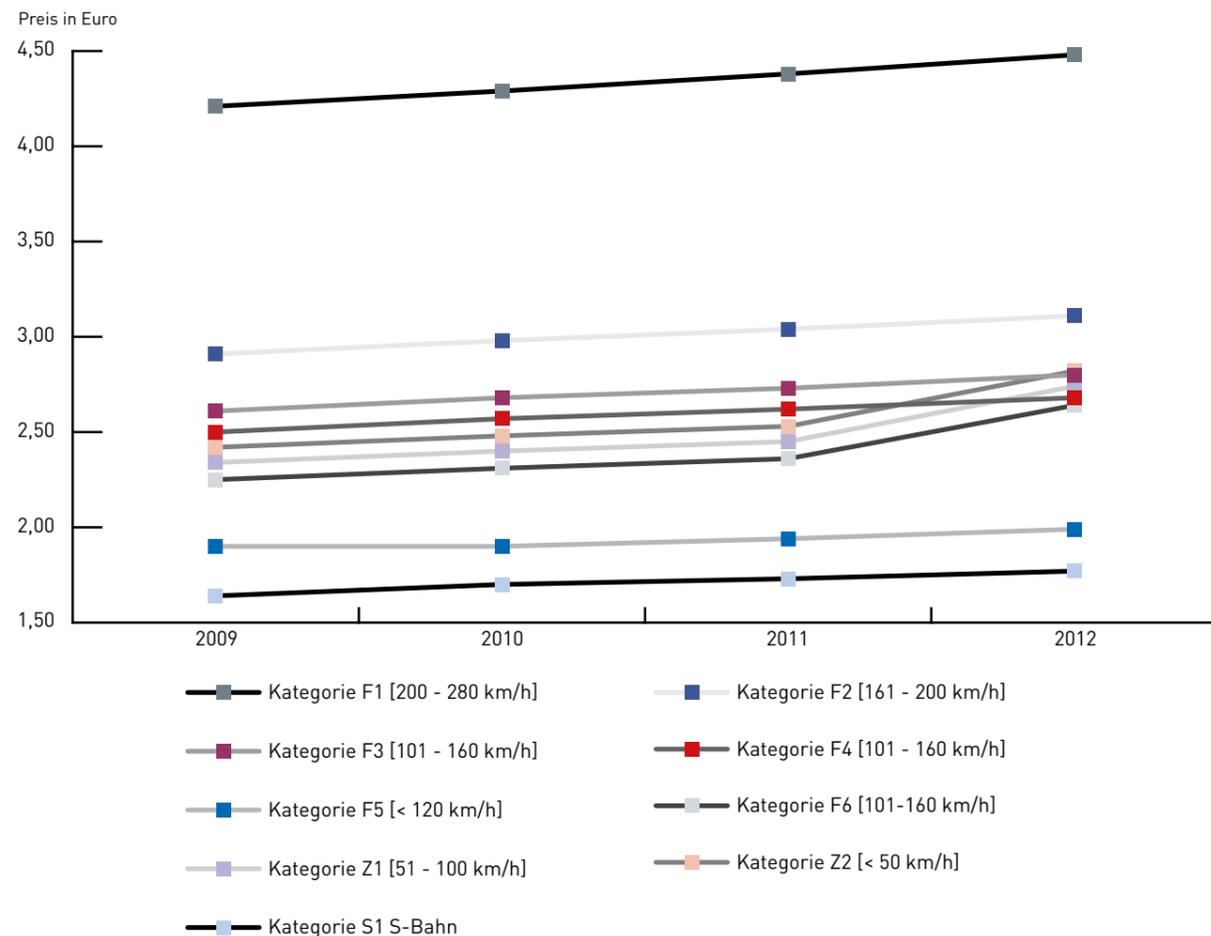
3. Qualität Infrastruktur

INFRASTRUKTURNUTZUNG

Lange Zeit wurde über die Frage diskutiert, wie die entfallenden Regionalfaktorere Erlöse der DB Netz AG kompensiert werden können. Schlussendlich wurde das gesamte Regionalfaktorvolumen 2012 von bundesweit rd. 96 Mio. Euro in das Trassenpreissystem 2012 in der Form eingepreist, dass auf den Strecken der Kategorien Z1/Z2/F6 (überwiegend jene Strecken der Regionalnetze) eine überdurchschnittliche Preissteigerung von fast 12% eingetreten ist. Durch die Kompensation der Regi-

onalfaktorere Erlöse müssen die Aufgabenträger in NRW weiterhin das ehemalige Regionalfaktorvolumen von rd. 7 Mio. Euro jährlich aufwenden. Die unten dargestellten Trassenpreise stellen zudem nur die Spitze einer bereits seit dem Jahr 2000 eingetretenen kontinuierlichen Preissteigerung dar.

Entwicklung Grundpreise je Streckenkategorie 2009 – 2012



Iris Henseler-Unger

Vizepräsidentin der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen

Die Bescheide der Bundesnetzagentur zum Stationspreissystem und zum Regionalfaktor hatten erheblichen Einfluss auf die Entgeltgrundsätze der Infrastrukturnutzung. Wie beurteilen Sie die Möglichkeiten der Regulierungsbehörde, zukünftig auch die Preisbildung der Infrastrukturentgelte überprüfen zu können?

Nicht nur mit den Maßnahmen zum Stationspreissystem und zum Regionalfaktor, sondern auch mit unserem Vorgehen zur Gewährung der Minderung und zur Abschaffung des Auslastungsfaktors hat die Bundesnetzagentur kritische Punkte adressiert. Es ist mir wichtig, dass Preissysteme so ausgestaltet sind, dass sich auf dem nachgelagerten Markt Wettbewerb entwickeln kann. Natürlich ist darauf zu achten, dass die regulierten Unternehmen über ausreichende Einkünfte verfügen, um einen dauerhaften und sicheren Eisenbahnverkehr gewährleisten zu können. Effektive Regulierung und Entgeltkontrolle erhöhen die Transparenz. Damit wird das Vertrauen im Markt in die Entgeltfindung gestärkt, weil eine Prüfung durch eine unabhängige Regulierungsinstanz stattfindet und die bisherigen Auseinandersetzungen über die Entgelte versachlicht.

Wie bewerten Sie die seit dem Jahr 2012 geltende Kompensation der von der Bundesnetzagentur für ungültig erklärten Regionalfaktoren in Form der direkten Einpreisung in die Trassengrundpreise?

Ich bin froh, dass wir gemeinsam mit der DB Netz AG mit einem öffentlich-rechtlichen Vertrag den umstrittenen Regionalfaktor aus dem Trassenpreissystem entfernen konnten. Bei der Bewertung der von der DB Netz AG vorgeschlagenen Kompensationsmethoden lag der Fokus der Bundesnetzagentur auf der Beurteilung, ob die Unzulänglichkeiten des Regionalfaktors nicht etwa durch eine neue Diskriminierung abgelöst werden. Das war aus unserer Sicht bei einer Einpreisung in die Trassengrundpreise nicht der Fall. Gleichzeitig entspricht diese Einpreisung auch der Forderung der Verkehrsministerkonferenz nach einer Beibehaltung des Solidarprinzips des Eisenbahnnetzes. Die Bundesnetzagentur hat zudem inzwischen die grundsätzliche Überprüfung des Trassenpreissystems auf der Basis des aktuellen Gesetzes eingeleitet.

Wo sehen Sie in der Zukunft weiteren / vordringlichen Regulierungsbedarf (z. B. beim Thema Bahnstromversorgung)?

Unsere praktischen Erfahrungen haben gezeigt, dass an verschiedenen Stellen eine Anpassung des Regulierungsrahmens sinnvoll ist. Dabei geht es vor allem um eine Verbesserung der bestehenden Regelungen, was nicht automatisch eine Ausweitung der Regulierungsbefugnisse zur Folge hat. Wichtig sind aus meiner Sicht z. B. eine Schärfung der Entgeltregulierung sowie klare Vorgaben zu den Themen Bahnstromversorgung und Vertrieb. Ziel sollte eine Angleichung an die Befugnisse in den anderen regulierten Sektoren Telekommunikation und Energie sein.

3. Qualität Infrastruktur

NETZZUSTAND: ANALYSE

Im Rahmen des Langsamfahrstellen-Monitorings NRW wird seit dem Jahr 2009 die Infrastrukturqualität des nordrhein-westfälischen Streckennetzes analysiert. Hierzu werden alle Strecken, auf denen SPNV mit den Produkten RegionalExpress, RegionalBahn und S-Bahn betrieben wird, auf bestehende La-Stellen im zurückliegenden Jahr überprüft. Die Analyse basiert auf der monatlichen Auswertung der La-Stellen und wird jeweils für die erste Woche eines jeden Monats durchgeführt. Deshalb bleibt das La-Monitoring eine stichprobenartige Analyse, auch wenn im weiteren Verlauf des Berichtes die jeweiligen Monatsangaben verwendet werden.



Die La-Analyse ermöglicht eine Differenzierung der Geschwindigkeitseinbrüche nach Anzahl und Länge sowie eine Zuordnung zu den folgenden vier Kategorien:

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



Die La-Analyse gibt Aufschluss über den Umfang der unterjährig auftretenden Schwachstellen im bestehenden Netz. Die erfassten La-Stellen werden bei der Erstellung des Jahresfahrplans nicht berücksichtigt und können je nach Ausmaß das Fahrplangefüge aufgrund verlängerter Reisezeiten erheblich gefährden. Der Jahresfahrplan ist abhängig von den sog. Verzeichnissen der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG), welche streckenspezifische Geschwindigkeitsprofile beinhalten, die für die Dauer des gesamten Fahrplanjahres gelten. Vor diesem Hintergrund sind jene La-Stellen besonders auffällig, welche während des gesamten Untersuchungszeitraums vorhanden sind und somit den Betriebsablauf dauerhaft beeinträchtigen. Für diese Dauer-La-Stellen wird zusätzlich der Fahrzeitverlust am Tag berechnet, den die La-Stellen in Abhängigkeit ihres Ausmaßes (Höhe des Geschwindigkeitseinbruchs) und der verkehrlichen Bedeutung (Anzahl der Züge) verursachen.



Ludger Siemer
Leitung KC ITF NRW

Das KC ITF NRW betreibt seit drei Jahren das Monitoring der Langsamfahrstellen in NRW. Wie kam es zu dieser Aufgabe, die eigentlich dem Infrastrukturbetreiber obliegt?

Der Netzzustands- und -Entwicklungsbericht der DB Netz AG fasst die Qualität des Schienennetzes lediglich in bundesweiten Kennziffern zusammen. Den Ländern und Aufgabenträgern als Bestellern der SPNV-Leistungen fehlen aber regionale oder streckenbezogene Angaben über die Infrastrukturqualität. Außerdem sind die verwendeten Qualitätskennzahlen der DB in ihrer Herleitung diskutabel. Vor diesem Hintergrund beschäftigt sich das KC ITF NRW seit 2009 mit dem Monitoring in NRW – auch mit dem Ziel, sich schrittweise der komplexen Materie der Schieneninfrastrukturbewertung anzunähern und eine Gesprächsbasis zwischen den beteiligten Akteuren herzustellen.

Welche Erkenntnisse konnten gewonnen werden?

Wir stellen fest, dass pauschale Aussagen über die Infrastrukturqualität in Nordrhein-Westfalen kaum zu treffen sind. Das hat z. B. unsere Untersuchung über die Entwicklung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 1996 bis 2009 gezeigt. Ähnlich verhält es sich bei den unterjährigen Langsamfahrstellen: Wir verzeichnen zwar 2011 im Vergleich zum Vorjahr einen Anstieg, jedoch liegen die durchschnittlichen Anteile dieser Geschwindigkeitseinbrüche am Gesamtnetz seit 2009 auf niedrigem Niveau – bei rd. 1%. Dennoch gibt es seit Jahren punktuelle Schwachstellen, die erheblichen Einfluss auf die Fahrplanstabilität haben und Fahrzeitverluste verursachen. Ein allgemeingültiger Zusammenhang zwischen dem Umfang der Langsamfahrstellen einerseits und der Betriebsqualität (Pünktlichkeitsquoten) andererseits besteht jedoch nicht, da die Verspätungsursachen wesentlich vielschichtiger sind.

Wo besteht aus Ihrer Sicht der größte Handlungsbedarf?

Grundsätzlich sollten die dauerhaften mangelbedingten Langsamfahrstellen, welche teilweise aufgrund der langwierigen Planungsprozesse im Jahresfahrplan integriert sind, beseitigt werden. Die Tunnelmängel am Rehbergtunnel bei Altenbeken verursachen z. B. tägliche Fahrzeitverluste von knapp zwei Stunden und werden nach der Sanierung im Sommer 2013 endlich behoben sein. Darüber hinaus sehen wir erheblichen Handlungsbedarf bei Langsamfahrstellen an Bahnübergängen, die größtenteils ebenfalls über Jahre bestehen bzw. bei denen das Vorhandensein von Bahnübergängen eine höhere Geschwindigkeit verhindert. Außerdem gilt es, die Ein- und Ausfahrtsituationen in die größeren Knotenbahnhöfe durch zusätzliche Weichenverbindungen und signaltechnische Optimierungen zu beschleunigen.

3. Qualität Infrastruktur

NETZZUSTAND: ERGEBNISSE

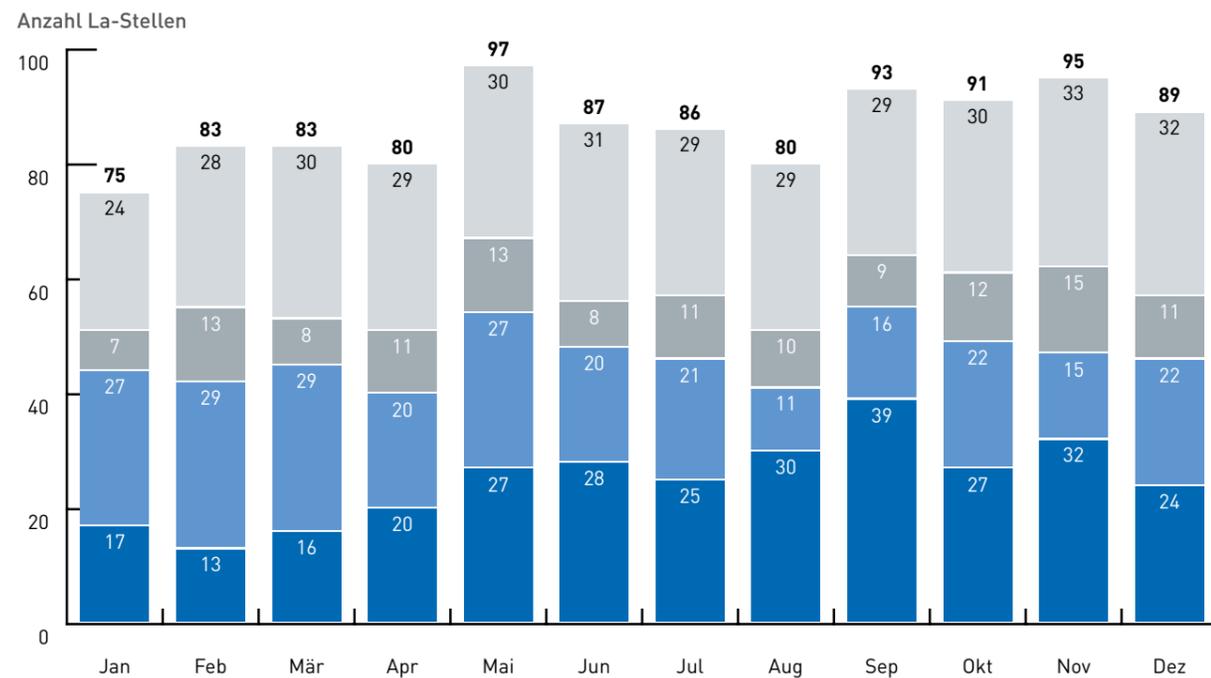
Im Jahr 2011 wurden im Durchschnitt 87 La-Stellen festgestellt, die Geschwindigkeitseinbrüche auf einer Länge von rd. 57 km hervorrufen. Die monatlichen Ergebnisse im Jahresverlauf 2011 können den beiden Diagrammen entnommen werden. Es zeigt sich, dass durchschnittlich rd. ein Viertel der festgestellten Geschwindigkeitseinbrüche auf Mängel (z. B. Oberbau, Tunnel, Brücken) zurückzuführen ist. Die La-Stellen in Folge von laufenden Bautätigkeiten werden in der Regel über längere Abschnitte eingerichtet werden. Die tatsächlichen Bauaktivitäten sind jedoch höher als ein Blick auf die La-Auswertung vermuten lässt, da bei größeren Bau-

maßnahmen ganze Streckenabschnitte für den Bahnverkehr gesperrt werden. Für die damit einhergehenden vorhersehbaren Zugausfälle wird dann in der Bauphase ein SEV eingerichtet, wodurch La-Stellen häufiger werden. Die Signal- und Sicherungstechnischen Mängel beinhalten auch Geschwindigkeitseinbrüche an Bahnübergängen (BÜ). Der durchschnittliche Anteil dieser Mängel am Gesamtdurchschnitt liegt bei rd. 35%. Bei der Länge der La-Stellen nimmt dieser Anteil jedoch deutlich ab, da die Langsamfahrt an Bahnübergängen oftmals nur für 100 Meter gilt.

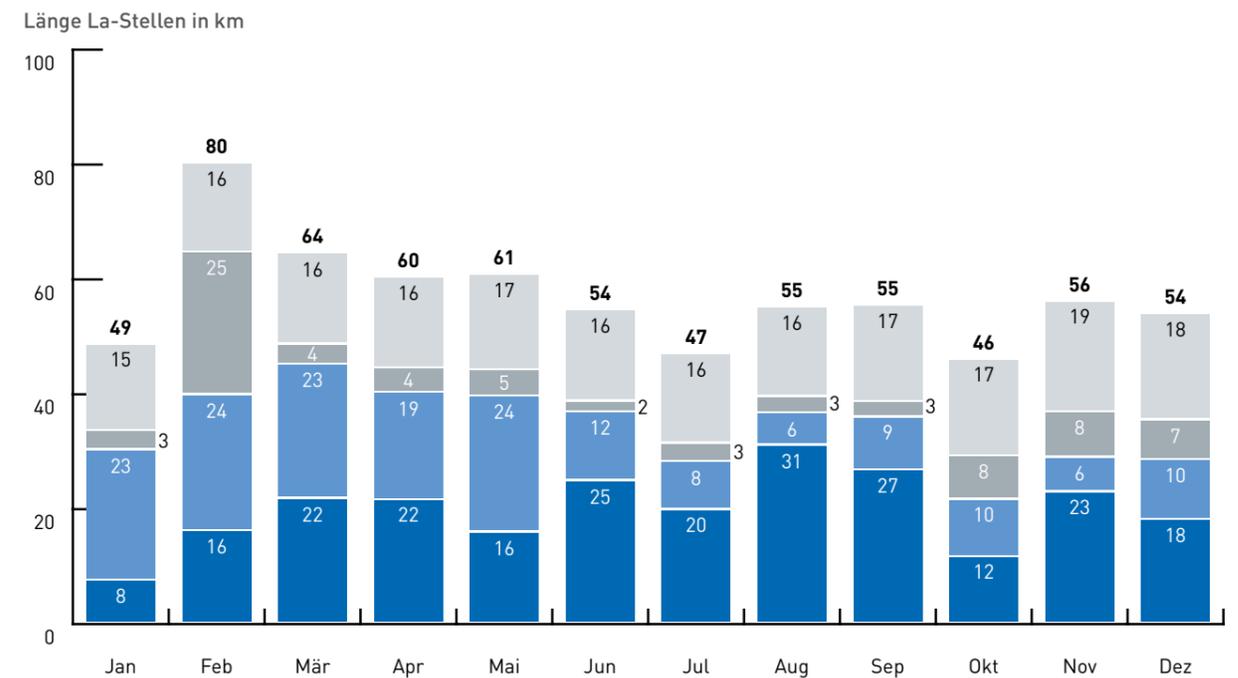
Die Ergebnisse des zurückliegenden Jahres zeigen im Vergleich zu 2010 einen leichten Anstieg an La-Stellen, nachdem der Umfang an Geschwindigkeitseinbrüchen von 2009 nach 2010 abgenommen hatte. Die unterjährigen La-Stellen verursachen im monatlichen Durchschnitt Beeinträchtigungen auf einer Länge von rd. 1% des untersuchten Streckennetzes.

[FzV/Tag] bildet sowohl die verkehrliche Bedeutung der Strecke als auch die Dimension des Geschwindigkeitseinbruchs sowie die Lage der La-Stelle (freie Strecke oder Bahnhofsbereich) ab. Hierzu wird der Fahrzeitverlust einer La-Stelle als Fahrzeitdifferenz zwischen Soll- und Ist-Geschwindigkeit unter Annahme eines auf der Strecke gängigen Fahrzeugtyps ermittelt. Unter Berücksichtigung der Brems- und Beschleunigungsvorgänge der Fahrzeuge ergeben sich Fahrzeitverluste, die multipliziert mit der Anzahl der verkehrenden Züge pro Tag einen Fahrzeitverlust/Tag ergeben.

Anzahl Langsamfahrstellen NRW 2011 nach Ursachen



Länge Langsamfahrstellen NRW 2011 nach Ursachen



Bautätigkeiten

Ohne Angaben

Mängel

Signal- und Sicherungstechnische Mängel

3. Qualität Infrastruktur

Ganzjährige La-Stellen und Planungsstände

Start	Ziel	Richtung	von	bis	km/h Ist	km/h Soll	Differenz	FzV/Tag	in Kraft ab	Ursache	Planungsstände	Position auf Karte	Status	Zielerreichung urspr. Planung
Dauer-La-Stellen 2011 (12 Monate)														
OB-Osterfeld Süd	Bottrop-Vonderort	a+b	0,3	0,4	60	100	40	00 Min.	06.04.09	Bautätigkeiten (Unterführung)	seit April 2012 behoben	A		
Abzw. Nuttlar	Bigge	a	2,2	2,3	50	60	10	01 Min.	12.01.06	Anschlussweiche nicht signalabhängig	Beseitigung im Rahmen der Umstellung auf Elektronisches Stellwerk vsl. 2014	B		
Warendorf	Beelen	a	26,6	26,7	60	100	40	04 Min.	05.10.07	Bahnübergang	keine konkrete Beseitigung geplant, BÜ-Grundsatzfrage auf der Strecke	C		
Dalheim	Arsbeck	a	20,1	19,5	30	70	40	08 Min.	12.12.04	Brückenmangel	seit März 2012 behoben	D		
Silbach	Winterberg	a+b	22,1	24,9	20	60	40	11 Min.	12.12.10	Bahnübergänge (4)	seit Fahrplanwechsel Dezember 2011 behoben	E		
Stotzheim	Kreuzweingarten	a+b	5,6	5,7	20	60	40	18 Min.	10.08.06	Bahnübergang	keine konkrete Beseitigung geplant	F		
Attendorn		a+b	8,7	8,8	20	60	40	19 Min.	21.08.08	Bahnübergang	Beseitigung i. V. m. Erneuerung der Straßenkreuzung vsl. 2013	G		
Aachen	Aachen Süd Grenze	a+b	72,9	77,0	100	160	60	20 Min.	31.10.08	Sicherungstechnik (Zugsicherungssystem)	Belgische Zugsicherung nicht konform mit Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung	H		
Altenbeken		b	112,3	110,4	80	120	40	26 Min.	19.09.05	Signal-/Sicherungstechnischer Mangel	Beseitigung im Rahmen der Umstellung auf Elektronisches Stellwerk vsl. Ende 2015	I		
Lutum	Havixbeck	a+b	80,3	90,8	60	80	20	27 Min.	12.12.10	Bahnübergänge (11)	seit Februar 2012 behoben	J		
Bielefeld	Brackwede	a	110,4	110,5	30	100	70	29 Min.	05.03.07	Brückenmangel	Einschub neue Brücke im August 2012	K		
Niederhövels	Scheuerfeld	a	77,8	77,9	30	100	70	37 Min.	12.12.10	Böschungsrutsch	Beseitigung vsl. Ende 2012	L		
Niederschelden		a+b	112,3	112,2	20	80	60	53 Min.	13.12.09	Bahnübergang	Beseitigung vsl. Dezember 2012	M		
Velbert-Nierenhof		a+b	20,8	20,9	20	80	60	56 Min.	07.09.07	Bahnübergang	keine konkrete Beseitigung geplant	N		
Langeland	Altenbeken	a+b	107,8	109,6	50	80	30	117 Min.	04.07.08	Tunnelmangel	Sanierung im Sommer 2013 (Sperrung und SEV vom 2.4. – 28.09.2013)	O		
La-Stellen im VzG 2011 (VzG-La)														
Boisheim	Breyell	a+b	10,8/12,7	11,0/12,8	90	120	30	06 Min.		Brückenmangel (2)	Baubeginn vsl. 2014 (Abstimmung mit Straßenbaulastträgern läuft)	PI/II		
Essen-Altenessen	Oberhausen	a	78,7	78,6	90	160	70	16 Min.		Untergrundmangel (Abwasserkanal)	Beseitigung vsl. 2013	Q		
Altenbeken	Paderborn	a	120,6	121,8	70	120	50	20 Min.		Hanglage	Beseitigung hängt von langfristigen Planungen ab	R		
Dortmund-Kruckel	Dortmund-Barop	a+b	24	24,3	50	140	90	43 Min.		Untergrundmangel (Bergsenkung)	Klärung der Zuständigkeiten dauert an	S		

3. Qualität Infrastruktur

Ganzjährige Langsamfahrstellen NRW 2011



A

Bautätigkeiten
FzV/Tag: 00 Min.

B

Weichenabhängigkeit
FzV/Tag: 01 Min.

C

Bahnübergang
FzV/Tag: 04 Min.

D

Brückenmangel
FzV/Tag: 08 Min.

E

Bahnübergänge (4)
FzV/Tag: 11 Min.

F

Bahnübergang
FzV/Tag: 18 Min.

G

Bahnübergang
FzV/Tag: 19 Min.

H

Sicherungstechnik
FzV/Tag: 20 Min.

I

Altenbeken
[kein Foto vorhanden]

Sign.-/Sich.-Mangel
FzV/Tag: 26 Min.

J

Bahnübergänge (11)
FzV/Tag: 27 Min.

K

Brückenmangel
FzV/Tag: 29 Min.

L

Böschungsrutsch
FzV/Tag: 37 Min.

M

Bahnübergang
FzV/Tag: 53 Min.

N

Bahnübergang
FzV/Tag: 56 Min.

O

Tunnelmangel
FzV/Tag: 117 Min.

P.I

Brückenmangel (2)
FzV/Tag: 06 Min.

P.II

Brückenmangel (2)
FzV/Tag: 06 Min.

Q

Untergrundmangel
FzV/Tag: 16 Min.

R

Hanglage
FzV/Tag: 20 Min.

S

Untergrundmangel
FzV/Tag: 43 Min.

3. Qualität Infrastruktur

SPNV-BEIRAT NRW

Die Landesregierung hat im Jahr 2010 die Einrichtung eines SPNV-Beirates veranlasst.

Die Aufgabe des SPNV-Beirates besteht darin, einen konkreten Maßnahmenkatalog zur Beseitigung **infrastruktureller Engpässe** zu erarbeiten, welcher in einem Zeitraum von fünf Jahren zu einer spürbaren Verbesserung der betrieblichen Situation und somit zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes beitragen.

Im Herbst 2010 fand die erste Sitzung des Beirates unter der Leitung des Verkehrsministeriums mit Vertretern der SPNV-Aufgabenträger, der Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Fahrgastverbände und der Schlichtungsstelle Nahverkehr statt.

Zusätzlich waren beratend das KC ITF NRW sowie die Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG beteiligt.

In den insgesamt sieben Sitzungen wurde eine Vielzahl an Maßnahmen mit Blick auf den verkehrlichen Nutzen und die gegebene Umsetzungschance in den nächsten fünf Jahren diskutiert. Es bildeten sich dabei folgende Schwerpunkte:

- Erhöhung der Leistungsfähigkeit in Knotenbahnhöfen sowie der Zulaufstrecken
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit an Hauptstrecken
- (Wieder-)Herstellung der Leistungsfähigkeit von Nebenstrecken

Folgende drei Beispiele aus dem Maßnahmenkatalog stehen exemplarisch für die notwendigen Engpassbeseitigungen:

Bahnhof Düsseldorf-Gerresheim

Umbau des Ostkopfes durch Neubau von acht neuen Weichen
 » Optimierung der Ein- und Ausfädelung der Linie S 28
 [Schaffung von höhengleichen, parallelen Ein- und Ausfahrzugstraßen]



Bahnhof Horrem

Einrichtung Kurvenbahnsteig
 » ermöglicht Halt aller Züge der Linie RB 38
 » Verbesserung der Anschlusssituation Richtung Düren

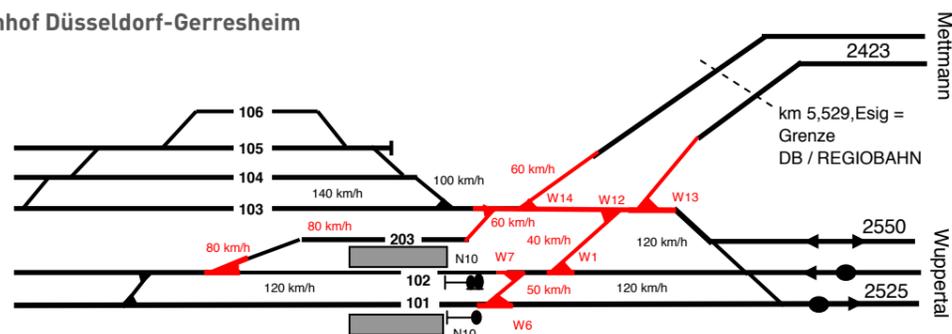


Bahnhof Rheine

Wiedereinrichtung Gleis 8 / Blockverdichtung Richtung Münster
 » Kapazitätserhöhung und Flexibilisierung im Betriebsablauf
 » Linie RE 7 kann stündlich von/ bis Rheine verkehren
 » Linie RB 68 kann Regeltakt in Rheine beginnen/ enden lassen



Umbau Bahnhof Düsseldorf-Gerresheim



Im Sommer 2011 wurde ein Maßnahmenkatalog präsentiert, der insgesamt 63 landesweite Infrastrukturvorhaben umfasst. Diese lassen sich unter den folgenden Maßnahmen zusammenfassen:

- Einbau zusätzlicher Weichenverbindungen
- Blockverdichtungen und signaltechnische Optimierungen
- Bahnübergangsoptimierungen und Beseitigung von Langsamfahrstellen
- Beseitigung von höhengleichen Bahnsteigzuwegungen (sofern betrieblich sinnvoll)
- Punktuelle Geschwindigkeitserhöhungen
- Betriebliche Optimierung an Bahnsteigen

Der **Schlussbericht** inkl. der Maßnahmenliste des SPNV-Beirates steht im Internet auf der Seite des KC ITF NRW unter www.kcitr-nrw.de zur Verfügung.

Die Gesamtkosten aller Maßnahmen belaufen sich nach einer Grobkostenschätzung auf 320 Mio. Euro. 32 Maßnahmen befinden sich bereits in verschiedenen Finanzierungsprogrammen mit einem Finanzvolumen von rd. 170 Mio. Euro. Für die übrigen Maßnahmen wird die Möglichkeit der Förderung über

- das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG)
 - die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)
 - das ÖPNV-Gesetz Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)
 - das Eisenbahnkreuzungsgesetz
- geprüft.

Die Umsetzung der im Schlussbericht definierten „Kurzfristmaßnahmen“ wird einen wichtigen Beitrag zur dringend benötigten Beseitigung von infrastrukturellen Engpässen im Schienennetz leisten. Die vielfältigen Optimierungen und Verbesserungen werden sich in Form von flexibleren Betriebsabläufen und stabileren Fahrplänen spürbar positiv auswirken.

Nach erklärtem Willen der Landesregierung soll die Arbeit des Beirates fortgesetzt werden. Erste Sitzungen haben bereits stattgefunden. Aufgabe des SPNV-Beirates II wird es sein, infrastrukturelevante Engpassmaßnahmen mit einem Umsetzungskorridor bis zum Jahre 2030 zu identifizieren und zu bewerten.



Lothar Ebbers
PRO BAHN NRW e.V.

Welche Ziele verfolgt der SPNV-Beirat NRW?

Der SPNV-Beirat hat das Ziel, die Schieneninfrastruktur in NRW zu optimieren. Dabei soll es weniger um die großen Ausbaumaßnahmen – wie die Infrastruktur für den RRR – gehen, sondern eher um kleine Investitionen wie neue Gleiswechsel, Verbesserung der Signalisierung o. ä., die die Betriebssituation auf der Schiene optimieren. Besonders bei Störungen und Bauarbeiten an Strecken fehlt oft ausreichende Infrastruktur, um die Auswirkungen möglichst gering zu halten. Bei der konkreten Arbeit hat sich herausgestellt, dass manches dringende Projekt erst nach Aufrüstung der Stellwerkstechnik auf elektronische Stellwerke (EStw) realisierbar ist.

Eine erste Beiratsliste mit 63 Maßnahmen zur Beseitigung von infrastrukturellen Engpässen wurde bereits veröffentlicht. Wo sehen Sie den größten Handlungsbedarf?

Am wichtigsten sind aus Fahrgastsicht Maßnahmen, die verbesserte Betriebsprogramme erlauben und den Betrieb auf der Schiene wirtschaftlicher gestalten. Beispiele hierfür sind der Kurvenbahnsteig in Horrem, der den Halt der RB 38 in Horrem mit Anschluss Richtung Düren ermöglicht, die Beifahranlage in Dorsten, durch die die RB 45 (Coesfeld - Dorsten) direkt nach Essen geführt werden kann, und der Kreuzungsbahnhof in Bigge, der einen Stundentakt nach Winterberg mit gut vertakteter Fahrplanlage des RE 57 auf der Oberen Ruhrthalbahn ermöglicht.

Wie beurteilen Sie die Chancen, dass diese Maßnahmen innerhalb der nächsten 5 Jahre umgesetzt werden?

Leider sind noch nicht alle Maßnahmen in den verschiedenen Finanzierungsprogrammen abgesichert. Andererseits können auch vielerorts Ausbauten nur in Abhängigkeit von anderen Projekten wie EStw-Ausbau oder Bahnstationsmodernisierung umgesetzt werden. Daher sollte unbedingt darauf geachtet werden, dass insbesondere die Projekte, die neue Betriebsprogramme im Rahmen von Ausschreibungen ermöglichen, rechtzeitig zur Betriebsaufnahme fertig gestellt werden. Dazu gehören auch die geplanten Elektrifizierungen von Strecken, die einen wirtschaftlicheren Betrieb ermöglichen.

3. Qualität Infrastruktur

VERKEHRSSATIONEN

Im Kapitel Infrastrukturnutzung wird das Zusammenwirken von Aufgabenträgern, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturunternehmen im Hinblick auf die Nutzung der Infrastruktur (Schienenwege und Stationen) dargestellt.

Zur Stationsnutzung schließen die EVU mit der DB Station&Service AG sog. Stationsnutzungsverträge ab, die u. a. die Entgelthöhen für die Nutzung als auch weitere Rechte und Pflichten der Vertragspartner regeln. Grundlage dieser Verträge sind die „Infrastrukturnutzungsbedingungen Personenbahnhöfe“ (INBP – Stand 12.04.2011). Die Gesamtsumme der zu leistenden Stationspreise lag in NRW im Jahr 2011 bei rd. 109 Mio. Euro.

Über das Stationspreissystem als Bestandteil der INBP werden jeder Station in Abhängigkeit ihrer jeweiligen Stationskategorie verschiedene Ausstattungsmerkmale zugesichert (siehe Abbildung).

Darüber hinaus enthalten die INBP auch ein **Anreizsystem** „zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit“. Grundgedanke dieses Anreizsystems ist die Möglichkeit des EVU, Nachlässe auf die Stationspreise bei Mängeln geltend zu machen. Aufgrund der fehlenden vertraglichen Beziehungen haben die Aufgabenträger jedoch keinen direkten Zugriff auf die DB Station & Service AG.

Ausstattungsmerkmale je Stationskategorie

Merkmal	Kategoriespez. Basisleistungen an allen Stationen									Kategoriespez. Basisleistungen an Stationen der Kategorie 1 bis 5						
	Bahnsteig	Bahnhofsnamensschild	Fahrplanaushang	Flächen für Fahrkartenautomaten und Entwerter	Wegeleitsystem	regelmäßige Reinigung	Abfallbehälter	Koordination durch 3-S-Zentrale	Infoflächen für Eisenbahnverkehrsunternehmen	Bahnhoftuhr	Sitzgelegeneheit	Wetterschutz	FIA (Zuganzeiger oder Lautsprecher)	Bahnsteigabschnittsmarkierung	Service-Mitarbeiter (auch zeitweise)	Service Point
Kategorie 1	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Kategorie 2	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Kategorie 3	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Kategorie 4	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Kategorie 5	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Kategorie 6	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Kategorie 7	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	

Aus Sicht der Aufgabenträger ist das Anreizsystem an vielen Punkten verbesserungswürdig: So werden derzeit nur einige ausgewählte Ausstattungsmerkmale über das Anreizsystem erfasst. Bahnhoftuhren und Wetterschutzhäuser sind beispielsweise nicht berücksichtigt. Auf diese Weise besteht nur sehr eingeschränkt die Möglichkeit, Einfluss auf den Zustand aller Ausstattungselemente und somit auf die gesamte Stationsqualität zu nehmen. Weiterhin wird ausschließlich das Vorhandensein, nicht aber die Qualität einer Ausstattung in die Bewertung einbezogen. Davon abgesehen fallen die finanziellen Nachlässe relativ gering aus, so dass für die Aufgabenträger und die EVU nur wenig Motivation besteht, bei hohem Aufwand und geringem Nutzen aufgetretene Mängel über das Anreizsystem nachzuweisen.

Vor diesem Hintergrund haben die Aufgabenträger in NRW damit begonnen, eigene systematische Erhebungen über die Qualität der Verkehrsstationen durchzuführen. Durch den Einsatz von Profitestern (eigens für diese Zwecke geschultes Personal) werden das **Erscheinungsbild** und die **Funktionalität** der Stationen in den Bereichen des Zugangs und des Bahnsteigs untersucht. Definierte Merkmale einer Station werden dabei nach einer festgelegten Methodik in ihrem aktuellen Zustand überprüft und bewertet. Unter Berücksichtigung einer entsprechenden Gewichtung werden stationspezifische Gesamtergebnisse über alle Merkmale gebildet.

Auf der eingeklappten Karte sind die vorliegenden Ergebnisse der Stationserhebung 2011 dargestellt. Die Ergebnisse zeigen, dass bei rd. 20 % der landesweit 424 untersuchten Stationen ein nicht akzeptabler Zustand festgestellt wurde. Die Gründe für eine ungenügende Bewertung sind unterschiedlich. Während im Bereich des NWL eher fehlende oder gestörte **Funktionalitäten** einzelner Ausstattungsmerkmale das Gesamtergebnis beeinflussen, so macht im VRR die Verschmutzung durch **Graffiti** einen erheblichen Anteil aus. Dabei sollte erwähnt werden, dass der VRR diesbezüglich seit 2009 eine kontinuierliche Verbesserung verzeichnet. Dies ist u. a. auf das erfolgreiche Anti-Graffiti-Programm zurückzuführen, welches 2010 zwischen dem Land NRW und Station und Service – auch auf Basis der Ergebnisse der Stationserhebung – initiiert wurde.

Bei der Bewertung der dargestellten Ergebnisse muss berücksichtigt werden, dass es zwischen den Aufgabenträgern leichte Abweichungen beim Erhebungsumfang bzw. der Erhebungsmethodik gibt. Der NWL arbeitet derzeit an der Einführung eines flächendeckenden Monitorings aller NWL-Stationen, so dass verbandsweite Ergebnisse vsl. im Jahr 2013 vorliegen werden.

Im Rahmen des Monitoring der Verkehrsstationen nehmen die Aufgabenträger kurzfristig Kontakt mit dem zuständigen Bahnhofsmanagement auf, um bspw. auf sicherheitsrelevante Mängel oder defekte Ticketautomaten hinzuweisen. Festgestellte Misstände werden anhand von Fotoaufnahmen dokumentiert. Um die Stationsqualität sicherzustellen und nachhaltig zu steigern, werden die Ergebnisse gemeinsam mit der DB Station & Service AG analysiert. Die Erfahrungen zeigen, dass im Zuge dieses Zusammenspiels mit geringen Mitteln deutliche Verbesserungen erzielt werden können.

Weitere Informationen können dem Stationsbericht des VRR (online unter www.vrr.de) sowie dem Qualitätsbericht des NWL (online unter www.nwl-info.de) entnommen werden.

Verschmutzung an Unterführung



Fehlende Seitenscheiben Wetterschutzhaus



Martin Sigmund
 Leiter Regionalbereich West für NRW, DB Station & Service AG
Qualität an den Verkehrsstationen ist eine Grundvoraussetzung für attraktiven SPNV. Welchen Qualitätsanspruch haben Sie?

Beispielhafte Schwerpunkte sind u. a. die Bereiche Information, Barrierefreiheit und Ökologie. Aktuelle Verkehrsinfos sollen möglichst an allen Stationen den Reisenden zur Verfügung stehen. Dazu statten wir schrittweise alle kleinen und mittleren Stationen mit dynamischen Schriftanzeigern im Zweifelsystem (Akustik und Optik) aus. Zum Stichtag 01.07.2012 sind bereits 454 Stationen in NRW mit Fahrgastinformationsanlagen oder dynamischen Schriftanzeigern ausgestattet. Bis Ende 2015 sollen dann die noch fehlenden Stationen folgen. Die Umsetzung von Stufenfreiheit ist ein anspruchsvolles Ziel. Zum heutigen Zeitpunkt sind 475 Stationen (68,8 %) stufenfrei. Dieser Prozentsatz wird in den Folgejahren systematisch gesteigert unter anderem durch unser Bauprogramm der MOF 2. Ganz wichtig für die DB als ökologischer Verkehrsträger sind Themen des Umweltschutzes. Hier ist insbesondere hervorzuheben, dass in NRW der erste CO2-freie Bahnhof Deutschlands (Horrem) entstehen wird.

Die Maßnahmen des Konjunkturprogramms I und II sind mittlerweile abgeschlossen. Wie möchte die DB Station&Service AG die Qualität insbesondere an den kleinen Stationen weiter verbessern?

Die kleinen und mittleren Stationen sind Gegenstand der laufenden Modernisierungsoffensive in NRW (MOF 2), welche mit 108 Bauprojekten insgesamt ein Siebtel aller Stationen in NRW modernisieren wird. Daneben laufen weitere Bauprojekte in Abstimmung mit Bund oder Land. Besonders hervorzuheben sind 4 ausgewählte Stationen, die im Rahmen einer besonderen Anstrengung der DB in 2012 renoviert wurden.

Die Aufgabenträger beklagen ein ineffektives Anreizsystem zur Beseitigung von Mängeln und Störungen an den Stationen. Wie können Sie den Aufgabenträgern als Besteller der Verkehrsleistungen ein höchstmögliches Maß an Qualität garantieren?

Eine Vielzahl der beklagten Schäden sind auf Vandalismus und Graffiti zurückzuführen. Wir verwenden pro Jahr über 1 Mio. Euro allein für Graffitibeseitigung sowie einen 2-stelligen Mio. Betrag für Reinigung und Instandsetzung. Auch die Ausgaben für die Bestreifung der Stationen durch Sicherheitspersonal sind nochmals gesteigert worden. Der Kampf gegen zunehmenden Vandalismus benötigt die gemeinsame Anstrengung von DB, Aufgabenträgern, Kommunen und dem Land.

Stationsqualität NRW 2011

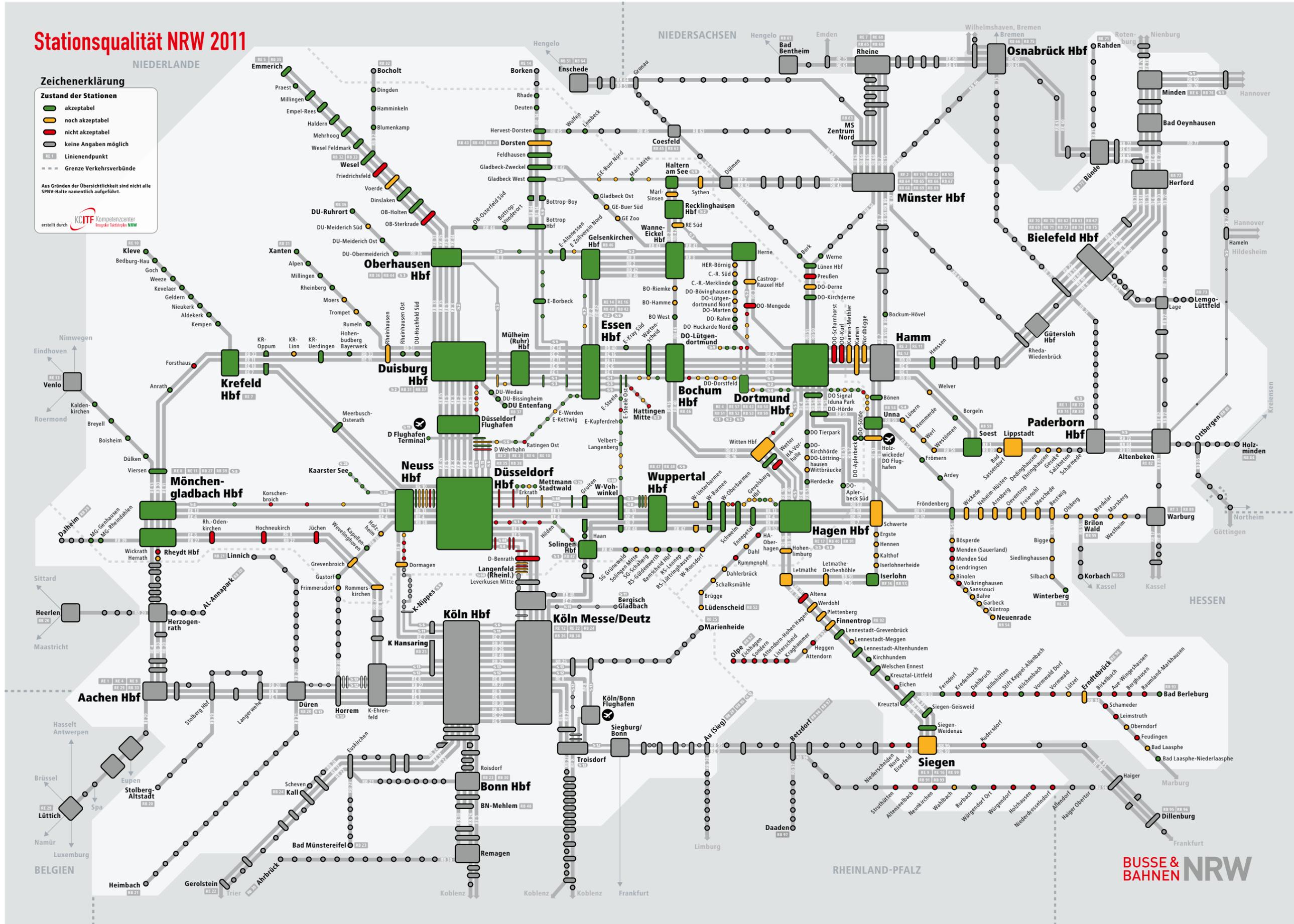
Zeichenerklärung

Zustand der Stationen

- akzeptabel
- noch akzeptabel
- nicht akzeptabel
- keine Angaben möglich
- Linienendpunkt
- - - Grenze Verkehrsverbünde

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

erstellt durch **KCITF** Kompetenzzentrum
Innovative Tarifsysteme NRW



BUSSE & BAHNEN NRW

3. Qualität Infrastruktur

KONJUNKTURPROGRAMM DB STATION & SERVICE AG

Über das Konjunkturprogramm (KP) I und II, welches auf die Wirtschaftskrise von 2008/2009 zurück geht, erhielt die DB rd. 1,4 Mrd. Euro zusätzlich für die Modernisierung ihrer Infrastruktur in der Bundesrepublik. Im Bereich der Netzinfrastruktur wurden unter anderem Neu- und Ausbauprojekte beschleunigt, Güterumschlagsanlagen erweitert sowie Maßnahmen zur Lärm- und Erschütterungsminderung verstärkt bzw. erprobt. Bei den Personenbahnhöfen lag der Schwerpunkt auf Modernisierungsmaßnahmen an vorrangig kleineren und mittleren Stationen, um insbesondere die Informationsqualität zu verbessern und somit die Kundenzufriedenheit zu steigern. Im Vordergrund standen dabei die Ausrüstung der Stationen mit dynamischen Schriftanzeigern (DSA) zur optischen und akustischen Information über den aktuellen Betriebsablauf sowie Verbesserung der Bahnsteigsbeleuchtung inkl. der Zugangsbereiche.

In den drei Jahren des KP zwischen 2009 und 2011 wurden an 372 Stationen in NRW insgesamt 547 Maßnahmen durchgeführt. Von den insgesamt für die Personenbahnhöfe zur Verfügung stehenden Mittel von 325 Mio. Euro sind rd. 41 Mio. Euro nach NRW geflossen. Die nebenstehende Tabelle zeigt die verschiedenen Arbeitspakete (AP) sowie die dazugehörigen Maßnahmen in NRW. Eine stationspezifische Übersicht befindet sich im Kapitel Statistik.

Die Intention der Maßnahmen ist zu begrüßen. Gerade im Bereich der Fahrgastinformation gab es erheblichen Nachholbedarf, gelten doch Fahrgastinformationsanlagen (Zuganzeiger oder Lautsprecher) nur bei den großen Stationen der Kategorien 1 bis 3 als Basisausstattung. Die umgesetzten Maßnahmen des KP tragen vie-

lerorts dazu bei, den dringend notwendigen Informationsfluss im Störfall in Form von Anzeigen und Durchsagen deutlich zu verbessern. Dennoch bemängeln die Aufgabenträger, bei der Auswahl der berücksichtigten Stationen nicht beteiligt worden zu sein. Die Maßnahmen wurden ausschließlich nach Absprache zwischen dem Bund und der Deutsche Bahn festgelegt. Weiterhin ist zu kritisieren, dass die Aufstellung von DSA-Anlagen mit Akustikmodulen an verschiedenen Standorten den Rückbau der vorhandenen Beschallungsanlagen nach sich zieht. Die Möglichkeiten der verständlichen Beschallung über den gesamten Bahnsteig sind durch die DSA-Anzeigen merklich begrenzt.

Im Februar 2012 wurde das sog. Infrastrukturbeschleunigungsprogramm beschlossen. Es sieht in den Jahren 2012 bis 2013 für den Verkehrsträger Schiene bundesweit weitere 100 Mio. Euro vor (von insgesamt 1,0 Mrd. Euro). Die offizielle Bezeichnung „Bundesschienenwege“ ist jedoch irritierend, da es in diesem Programm in erster Linie um die weitere Modernisierung und Instandhaltung der Personenbahnhöfe geht. In NRW profitieren insgesamt 18 Stationen von der Erneuerung von Bahnsteigbelägen, Aufzügen und Beleuchtung. Allerdings konnten auch hier die Aufgabenträger keinen Einfluss auf die beabsichtigten Maßnahmen nehmen.

Außerdem wird im Rahmen der Kunden- und Qualitäts-offensive der DB Station&Service AG der Ausbau von Wetterschutzhäusern und Videoüberwachungsanlagen (bis 2014) sowie weiteren dynamischen Schriftanzeigern (bis 2015) vorangetrieben. Für NRW bedeutet dies insgesamt zusätzliche 354 Maßnahmen an 282 überwiegend kleineren Verkehrsstationen.

Arbeitspakete	Inhalte	Anzahl Maßnahmen NRW
AP 1 Energetische Sanierung	Empfangsgebäude	2
AP 2 Aktuelle Informationen	Fahrgastinformation, Dynamische Schriftanzeiger	295
AP 3 verbessertes Erscheinungsbild	Bahnsteigausstattung, Wegeleitsystem	67
AP 4 Stufenfreier Zugang	Aufzüge, Fahrtreppen, Rampen	7
AP 5 Besserer Wetterschutz	Erneuerung Bahnsteigdächer, Neubau Wetterschutzhäuser, Sanierung Bahnsteighallen	19
AP 6 Mehr Sicherheit	Beleuchtung, Schraffuren	157



DSA-Anlage



Bahnsteigschraffur

Statistik



4. Statistik

BETRIEBSQUALITÄT: VERSPÄTUNGEN UND ZUGAUSFÄLLE

(nach Alphabet sortiert)

Eisenbahnverkehrsunternehmen	RE-Linie	Verspätungsquoten			Zugausfallquoten		
		2009	2010	2011	2009	2010	2011
Abellio Rail NRW	RE 16	7,0%	10,9%	6,5%	0,7%	1,0%	0,7%
DB Regio Niedersachsen	RE 60	23,5%	26,0%	21,8%	3,3%	0,9%	2,1%
DB Regio Niedersachsen	RE 70	12,6%	16,5%	14,6%	0,9%	0,8%	1,6%
DB Regio NRW	RE 1	20,1%	31,2%	25,5%	1,3%	1,2%	1,0%
DB Regio NRW	RE 2	15,0%	16,9%	15,1%	0,8%	1,5%	1,2%
DB Regio NRW	RE 4	16,2%	21,1%	18,7%	0,7%	2,8%	1,2%
DB Regio NRW	RE 5	15,2%	24,9%	25,6%	0,9%	1,6%	1,0%
DB Regio NRW	RE 6	19,3%	26,7%	25,6%	1,3%	1,5%	1,5%
DB Regio NRW	RE 7	17,8%	25,4%	27,0%	2,1%	2,0%	6,2%
DB Regio NRW	RE 8	8,2%	9,1%	8,0%	0,7%	0,6%	1,4%
DB Regio NRW	RE 9	18,0%	19,1%	23,4%	1,8%	1,5%	1,8%
DB Regio NRW	RE 11	19,8%	21,1%	24,2%	1,8%	1,4%	1,5%
DB Regio NRW	RE 12	24,2%	12,6%	12,8%	1,9%	0,7%	1,0%
DB Regio NRW	RE 15	11,4%	13,9%	12,1%	5,9%	1,4%	1,8%
DB Regio NRW	RE 17	17,0%	23,6%	11,6%	2,1%	1,6%	1,1%
DB Regio NRW	RE 22	9,9%	8,8%	9,1%	0,6%	0,5%	1,0%
DB Regio NRW	RE 57	9,3%	19,1%	17,6%	4,1%	2,2%	1,3%
DB Regio NRW	RE 78	8,5%	11,8%	8,9%	0,7%	2,6%	4,4%
eurobahn	RE 3	10,4%	14,5%	9,9%	1,6%	1,8%	2,4%
eurobahn	RE 13	13,8%	17,6%	13,7%	1,5%	2,8%	2,5%
Hessische Landesbahn	RE 99	24,9%	21,7%	5,0%	0,2%	0,2%	13,1%
NMBS/SNCB	RE 29	kein Messpunkt in NRW			0,1%	0,0%	0,8%
NordWestBahn	RE 10	7,7%	12,2%	8,9%	1,8%	4,5%	1,2%
NordWestBahn	RE 14	12,7%	15,3%	11,8%	0,3%	0,8%	0,5%
NordWestBahn	RE 82	9,7%	14,0%	11,9%	0,4%	0,4%	0,6%

(nach Alphabet sortiert)

Eisenbahnverkehrsunternehmen	RB-Linie	Verspätungsquoten			Zugausfallquoten		
		2009	2010	2011	2009	2010	2011
Abellio Rail NRW	RB 40	4,4%	5,3%	4,5%	1,5%	1,1%	0,2%
Abellio Rail NRW	RB 46	4,3%	3,0%	3,4%	3,5%	0,5%	0,4%
Abellio Rail NRW	RB 91	4,0%	5,8%	4,1%	0,3%	0,7%	0,8%
DB Kurhessenbahn	RB 55	kein Messpunkt in NRW			0,4%	1,1%	5,8%
DB Kurhessenbahn	RB 94			18,3%	7,2%	0,5%	0,7%
DB Regio Niedersachsen	RB 76	41,4%	45,9%	29,0%	2,8%	5,2%	2,3%
DB Regio Niedersachsen	RB 85	kein Messpunkt in NRW			0,2%	0,3%	2,3%
DB Regio NRW	RB 20	4,8%	5,8%	4,2%	0,9%	0,6%	2,8%
DB Regio NRW	RB 23	4,5%	6,0%	7,1%	0,3%	0,7%	1,2%
DB Regio NRW	RB 24	19,3%	25,4%	25,8%	0,3%	0,4%	1,1%
DB Regio NRW	RB 25	11,3%	10,2%	10,0%	0,5%	1,2%	5,4%
DB Regio NRW	RB 27	12,9%	15,2%	14,3%	0,5%	0,8%	0,9%
DB Regio NRW	RB 30	11,5%	9,1%	13,9%	1,7%	0,7%	1,1%
DB Regio NRW	RB 32	1,8%	2,3%	2,1%	0,6%	0,9%	0,6%
DB Regio NRW	RB 33	6,6%	8,2%	7,7%	0,7%	1,7%	1,9%
DB Regio NRW	RB 35	12,8%	15,9%	17,7%	1,0%	2,6%	4,8%
DB Regio NRW	RB 37	13,7%	16,4%	12,2%	1,0%	1,8%	3,6%
DB Regio NRW	RB 38	6,1%	12,3%	11,4%	0,7%	1,4%	1,1%
DB Regio NRW	RB 39	2,5%	4,8%	2,6%	0,5%	4,0%	0,9%
DB Regio NRW	RB 42	16,5%	19,2%	14,4%	0,8%	1,3%	0,4%
DB Regio NRW	RB 47	12,2%	8,3%	5,4%	2,9%	6,8%	11,0%
DB Regio NRW	RB 48	9,1%	14,3%	14,5%	0,8%	0,4%	2,1%

(nach Alphabet sortiert)

Eisenbahnverkehrsunternehmen	RB-Linie	Verspätungsquoten			Zugausfallquoten		
		2009	2010	2011	2009	2010	2011
DB Regio NRW	RB 52	4,1%	3,8%	3,5%	1,3%	5,0%	3,5%
DB Regio NRW	RB 53	4,3%	7,6%	3,7%	0,3%	0,6%	3,9%
DB Regio NRW	RB 54	2,4%	1,9%	2,2%	2,3%	0,3%	3,7%
DB Regio NRW	RB 63	2,9%	4,5%	4,7%	5,6%	0,1%	0,9%
DB Regio NRW	RB 64	3,5%	4,7%	3,5%	5,6%	0,1%	2,6%
DB Regio NRW	RB 68	6,8%	9,1%	10,4%	7,9%	0,5%	0,5%
DB Regio NRW	RB 92	3,7%	9,6%	2,0%	2,7%	1,9%	0,4%
DB Regio NRW	RB 93	9,8%	11,3%	7,5%	0,4%	1,2%	0,6%
DB Regio NRW	RB 95	13,8%	14,5%	7,4%	0,3%	0,5%	7,8%
eurobahn	RB 50	14,3%	19,9%	10,9%	1,0%	1,5%	1,3%
eurobahn	RB 59	8,3%	9,7%	14,5%	1,2%	1,0%	3,5%
eurobahn	RB 69	15,1%	17,8%	17,2%	1,0%	1,0%	1,3%
eurobahn	RB 71	15,8%	22,0%	14,0%	0,6%	0,7%	0,8%
eurobahn	RB 73	16,8%	22,3%	9,3%	0,6%	0,7%	2,8%
eurobahn	RB 77	9,4%	17,8%	15,3%	0,2%	0,5%	1,7%
eurobahn	RB 89	8,7%	10,1%	10,8%	0,3%	0,8%	1,0%
HellertalBahn	RB 96	9,4%	1,5%	4,7%	1,6%	0,1%	0,1%
NordWestBahn	RB 31	4,9%	10,0%	7,5%	0,6%	0,5%	0,8%
NordWestBahn	RB 36	1,2%	1,0%	0,9%	0,2%	2,1%	2,2%
NordWestBahn	RB 43	3,1%	5,5%	3,5%	0,7%	0,7%	1,4%
NordWestBahn	RB 44	2,3%	2,2%	4,1%	0,4%	0,5%	2,3%
NordWestBahn	RB 45	7,1%	6,6%	4,1%	7,0%	0,6%	2,9%
NordWestBahn	RB 67	7,6%	10,5%	8,6%	0,3%	0,5%	0,5%
NordWestBahn	RB 74	9,0%	7,8%	12,7%	0,2%	0,2%	0,2%
NordWestBahn	RB 75	6,5%	6,5%	7,5%	0,5%	0,4%	1,2%
NordWestBahn	RB 84	6,9%	7,6%	7,1%	0,2%	0,1%	0,3%
NordWestBahn	NWB 394	11,3%	17,5%	17,6%	0,2%	0,5%	0,3%
Prignitzer Eisenbahn	RB 51	17,9%	16,2%	5,7%	0,7%	4,7%	0,6%
RegioTram Betriebsgesellschaft	RT 3		4,1%	4,1%		0,4%	2,7%
RurtalBahn	RB 21	0,3%	1,4%	2,8%	0,0%	0,4%	0,1%
trans regio	RB 26		18,7%	14,4%	0,5%	0,5%	0,3%
vectus	RB 28	kein Messpunkt in NRW			Federführung Rheinland-Pfalz		
WestfalenBahn	RB 61	7,2%	9,7%	5,6%	0,1%	0,2%	0,3%
WestfalenBahn	RB 65	2,7%	2,6%	6,7%	2,6%	0,3%	2,7%
WestfalenBahn	RB 66	2,9%	2,1%	4,8%	0,2%	0,3%	0,8%
WestfalenBahn	RB 72	3,7%	4,4%	6,2%	0,4%	0,3%	1,0%

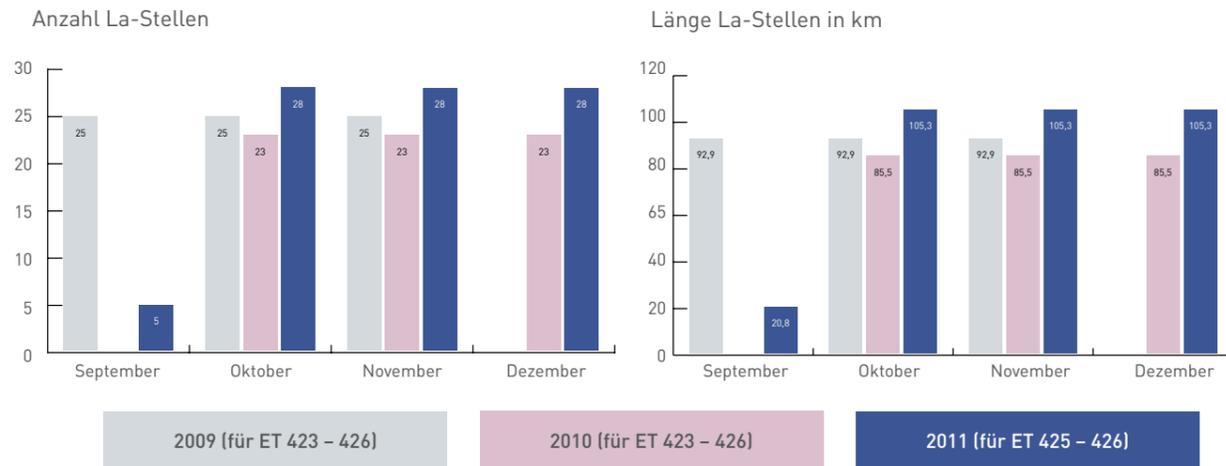
(nach Alphabet sortiert)

Eisenbahnverkehrsunternehmen	S-Linie	Verspätungsquoten			Zugausfallquoten		
		2009	2010	2011	2009	2010	2011
DB Regio Niedersachsen	S 1 N	16,5%	24,9%	28,2%	1,7%	1,2%	6,6%
DB Regio Niedersachsen	S 5 N	13,4%	15,9%	13,6%	0,4%	2,8%	0,8%
DB Regio NRW	S 1	11,4%	8,9%	9,1%	3,1%	2,1%	3,6%
DB Regio NRW	S 2	9,0%	9,2%	5,7%	1,9%	1,6%	0,9%
DB Regio NRW	S 3	13,8%	5,9%	3,8%	2,3%	1,5%	1,1%
DB Regio NRW	S 4	2,5%	4,3%	0,6%	2,0%	0,9%	0,5%
DB Regio NRW	S 5/S 8	15,4%	3,3%	7,5%	2,4%	2,1%	1,7%
DB Regio NRW	S 6	8,7%	12,5%	11,8%	2,3%	0,5%	1,7%
DB Regio NRW	S 7	9,1%	seit 2010	seit 2010	1,8%	seit 2010	seit 2010
			S 1	S 1		S 1	S 1
DB Regio NRW	S 68	18,4%	15,0%	15,3%	13,4%	9,8%	6,1%
DB Regio NRW	S 9	12,6%	9,5%	6,9%	2,6%	2,4%	1,6%
DB Regio NRW	S 11	8,2%	9,1%	12,1%	1,1%	1,5%	2,1%
DB Regio NRW	S 12	8,9%	8,5%	6,5%	0,3%	0,3%	0,9%
DB Regio NRW	S 13	10,8%	8,8%	6,9%	0,5%	0,3%	1,3%
Regiobahn	S 28	5,6%	2,8%	3,4%	1,3%	1,6%	1,2%

4. Statistik

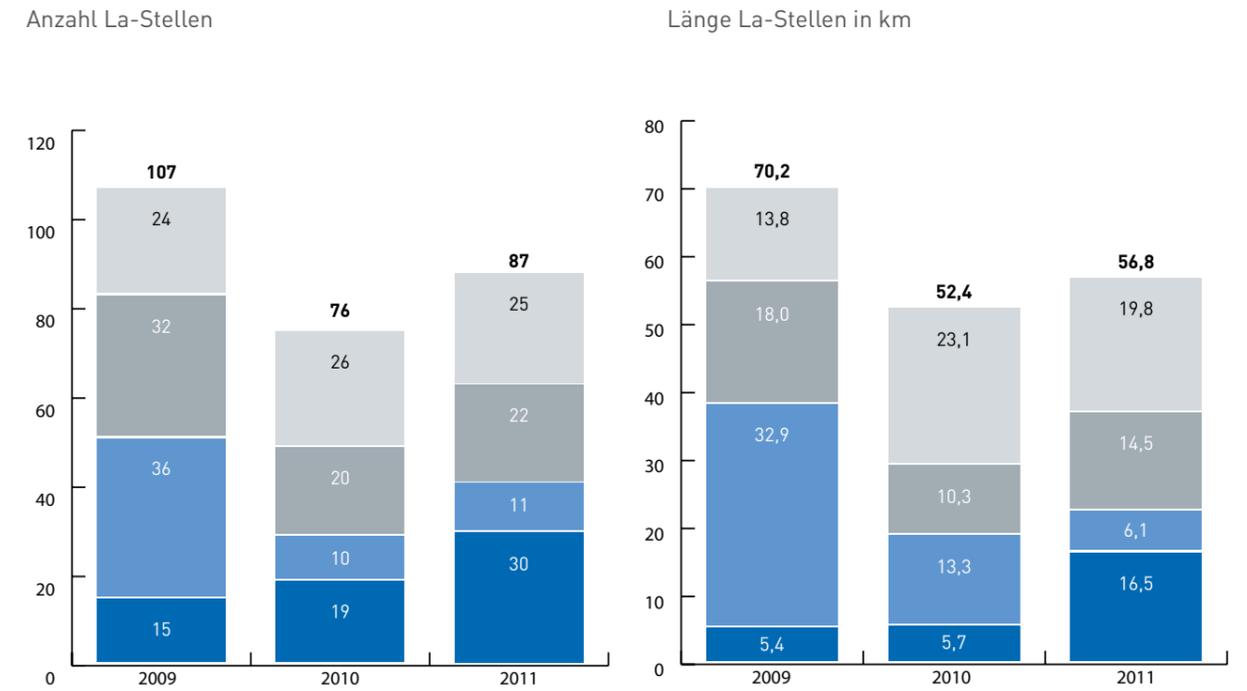
NAHVERKEHR IM HERBST

Entwicklung La-Stellen 2009 – 2011 aufgrund Schmierfilmbildung



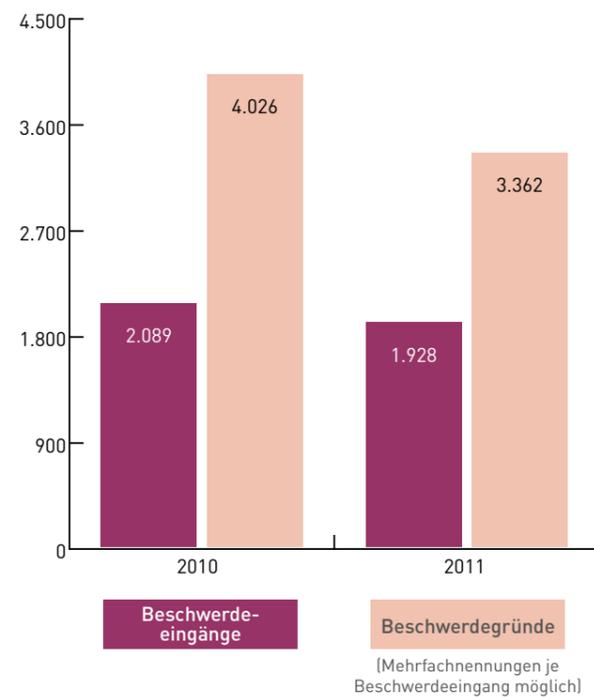
NETZZUSTAND

Entwicklung La-Stellen 2009 – 2011 nach Ursachen (Monatsmittelwerte)

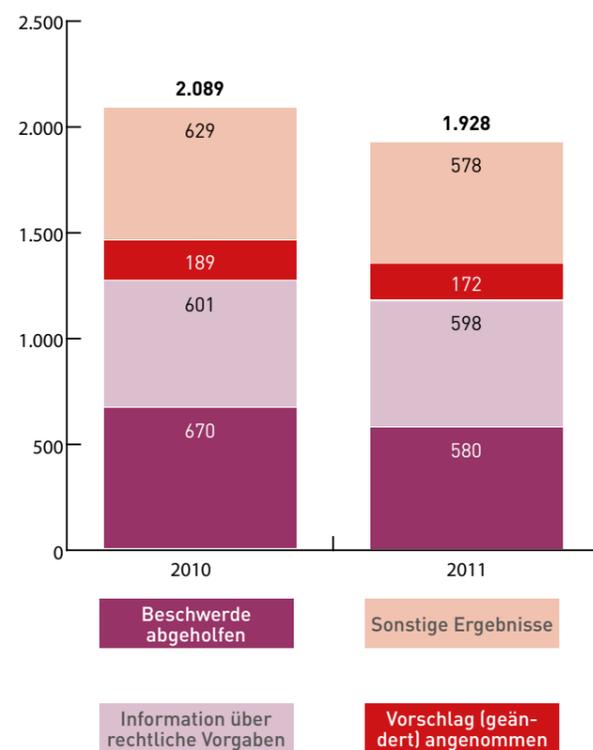


SCHLICHTUNGSSTELLE NAHVERKEHR

Beschwerdeeingänge und Beschwerdegründe



Beschwerdeabschlüsse



4. Statistik

KONJUNKTURPROGRAMM DB STATION & SERVICE AG

Maßnahmen Konjunkturprogramm I/II (Mehrfachnennungen je Arbeitspaket aufgrund verschiedener Unterarbeitspakete möglich)						
Verkehrsstation	AP 1 Energetische Sanierung Empfangsge- bäude	AP 2 Aktuelle Infor- mationen Fahr- gastinformati- on, Dynamische Schriftanzeiger	AP 3 Verbessertes Er- scheinungsbild Bahnsteigaus- stattung, Wege- leitsystem	AP 4 Stufenfreier Zugang Aufzüge, Fahrtreppen, Rampen	AP 5 Besserer Wetter- schutz Erneuerung Bahnsteigdächer, Neubau Wetter- schutzhäuser, Sanierung Bahn- steighallen	AP 6 Mehr Sicherheit, Beleuchtung, Schraffuren
Ahlen (Westf)						X
Aldekerk		X				
Alpen		X				
Altena (Westf)		X				
Angermund						X
Artloff		X	X			X
Arnsberg (Westf)		X				
Arsbeck						X
Ascheberg						X
Attendorf		X				
Au (Sieg)		X				
Bad Berleburg		X				
Bad Driburg (Westf)		X				
Bad Honnef (Rhein)		X	X			
Bad Münstereifel		X	X			X
Bad Salzuflen		X				X
Bad Sassendorf		X				X
Balve		X				
Bayerwerk		X				X
Bedburg (Erfst)		X				X
Bedburg-Hau		X				
Bergheim (Erfst)		X				
Bergisch Gladbach		X	X			
Bestwig		X				
Blankenheim (Wald)						X
Bochum West		X				
Bochum-Ehrenfeld		X				X
Bochum-Hamme		X				
Bochum-Langendreer		X				
Bochum-Lngendreer West		X				
Bochum-Riemke		X				
Bockum-Hövel		X				
Bönen						X
Bonn Bad Godesberg		X			X	
Bonn-Beuel		X				X
Bonn-Duisdorf		X				
Bonn-Mehlem		X			X	
Bonn-Oberkassel		X				X
Borgeln		X				
Bösperde		X	X			
Bottrop-Boy		X	X			
Bottrop-Vonderort		X				
Brachelen		X				
Brackwede		X				X
Brake (bei Bielefeld)		X				X
Brakel (Kreis Höxter)		X				
Breyell		X				
Brilon Wald						X
Brügge (Westfalen)		X				
Brühl		X				
Buir		X	X			
Buldern			X			X
Büttgen		X	X			X
Capelle (Westf)						X
Castrop-Rauxel Hbf		X			X	X
Castrop-Rauxel Süd		X				
Davensberg			X			X
Dieringhausen		X	X		X	X
Dinslaken		X				
Dormagen			X			X
Dorsten		X				
Dortmund Knappschafts-Krankenhaus		X	X			
Dortmund Stadthaus		X			X	
Dortmund West		X	X			
Dortmund-Aplerbeck		X				
Dortmund-Aplerbeck Süd			X			X
Dortmund-Asseln Mitte		X				
Dortmund-Barop		X				
Dortmund-Brackel		X	X	X		X
Dortmund-Derne		X				
Dortmund-Dorstfeld Süd		X				
Dortmund-Huckarde		X				
Dortmund-Kirchderne		X				
Dortmund-Kley		X				
Dortmund-Körne		X	X			
Dortmund-Körne West		X	X			

Maßnahmen Konjunkturprogramm I/II (Mehrfachnennungen je Arbeitspaket aufgrund verschiedener Unterarbeitspakete möglich)						
Verkehrsstation	AP 1 Energetische Sanierung Empfangsge- bäude	AP 2 Aktuelle Infor- mationen Fahr- gastinformati- on, Dynamische Schriftanzeiger	AP 3 Verbessertes Er- scheinungsbild Bahnsteigaus- stattung, Wege- leitsystem	AP 4 Stufenfreier Zugang Aufzüge, Fahrtreppen, Rampen	AP 5 Besserer Wetter- schutz Erneuerung Bahnsteigdächer, Neubau Wetter- schutzhäuser, Sanierung Bahn- steighallen	AP 6 Mehr Sicherheit, Beleuchtung, Schraffuren
Dortmund-Kruckel		X				
Dortmund-Kurl		X				
Dortmund-Löttringhausen			X			X
Dortmund-Marten Süd		X	X			
Dortmund-Möllerbrücke		X				
Dortmund-Nette/Östlich		X				
Dortmund-Oespel		X				
Dortmund-Scharnhorst		X				X
Dortmund-Sölde			X			X
Dortmund-Somborn		X				
Dortmund-Universität		X				
Dortmund-Westerfild		X				
Dortmund-Wickede		X				
Dortmund-Wickede West		X				
Dortmund-Wischlingen		X				
Duckterath						X
Duisburg-Bissingheim		X				
Duisburg-Buchholz		X				X
Duisburg-Großenbaum		X				
Duisburg-Hochfeld Süd		X	X			X
Duisburg-Meiderich Ost		X				
Duisburg-Meiderich Süd		X				
Duisburg-Obermeiderich		X				
Duisburg-Rahm		X				X
Duisburg-Ruhrort		X				
Duisburg-Schlenk		X				X
Duisburg-Wedau		X				
Dülken		X				
Dülmen						X
Düsseldorf HBF					X	
Düsseldorf Zoo				X		
Düsseldorf-Benrath				X	X	
Düsseldorf-Eller		X				
Düsseldorf-Eller Mitte		X				X
Düsseldorf-Eller Süd		X				
Düsseldorf-Flingern						
Düsseldorf-Friedrichstadt						X
Düsseldorf-Hellerhof		X				
Düsseldorf-Reisholz		X				
Düsseldorf-Völklinger Straße						X
Düsseldorf-Volksgarten						X
Eilendorf		X				
Eiserfeld (Sieg)		X	X			X
Eitorf		X	X			
Emmerich		X				
Empel-Rees		X				X
Engelskirchen		X				X
Ennepetal		X				X
Epe			X			
Erfststadt		X				
Erkrath			X	X		X
Erndtebrück		X	X			
Eschweiler HBF		X				
Espelkamp		X				
Essen Süd		X				
Essen West		X	X			X
Essen Zollverein Nord		X				X
Essen-Altenessen		X				X
Essen-Bergeborbeck		X				X
Essen-Borbeck Süd		X				X
Essen-Dellwig		X				X
Essen-Dellwig Ost		X				
Essen-Eiberg		X				
Essen-Frohnhausen		X	X			X
Essen-Gerschede		X				
Essen-Holthausen		X				
Essen-Horst		X				
Essen-Kray Nord		X				X
Essen-Kray Süd						X
Essen-Kupferdreh		X				
Essen-Überruhr		X				
Essen-Werden		X				
Feldhausen		X				
Finnentrop		X				
Forsthaus		X				
Freienohl		X				

4. Statistik

KONJUNKTURPROGRAMM DB STATION & SERVICE AG

Maßnahmen Konjunkturprogramm I/II (Mehrfachnennungen je Arbeitspaket aufgrund verschiedener Unterarbeitspakete möglich)						
Verkehrsstation	AP 1 Energetische Sanierung Empfangsge- bäude	AP 2 Aktuelle Infor- mationen Fahr- gastinformati- on, Dynamische Schriftanzeiger	AP 3 Verbessertes Er- scheinungsbild Bahnsteigaus- stattung, Wege- leitsystem	AP 4 Stufenfreier Zugang Aufzüge, Fahrtreppen, Rampen	AP 5 Besserer Wetter- schutz Erneuerung Bahnsteigdächer, Neubau Wetter- schutzhäuser, Sanierung Bahn- steighallen	AP 6 Mehr Sicherheit, Beleuchtung, Schraffuren
Friedrichsfeld (Niederrhein)		X				
Friedrich Wilhelmshütte						X
Garbeck		X				
Gladbeck West						X
Geilenkirchen					X	
Geldern		X				X
Gelsenkirchen-Buer Nord		X				
Gelsenkirchen-Rothhausen						X
Gelsenkirchen Zoo						X
Geseke		X				X
Gevelsberg Hbf						X
Gevelsberg West						X
Gevelsberg-Knapp			X			
Gladbeck West		X				
Glesch		X				
Goch		X				
Grevenbrück (Westf)		X				
Großbüllesheim		X				
Gruiten			X			X
Gummersbach		X				
Gustorf		X				
Haan		X				X
Hagen-Heubing		X				
Hagen-Vorhalle		X				X
Hagen-Wehringhausen		X				
Hagen-Westerbauer		X				
Haldern (Rheinl)		X				
Haltern am See						X
Hattingen (Ruhr)		X				
Heessen						X
Hennef (Sieg)		X				
Herdecke		X	X		X	X
Hervest Dorsten		X				X
Hiddenhausen-Schweicheln		X				
Hilden		X				X
Hochdahl-Millrath						X
Hochneukirch		X				X
Hoffnungsthal		X				X
Hohenbudberg Bayerwerk		X				X
Hohenlimburg		X				X
Holzheim (bei Neuss)		X				
Honrath		X				X
Horn-Bad Meinberg		X				
Hösel		X	X			
Höxter Rathaus		X				X
Hückelhoven-Baat						X
Hürth-Kalscheuren		X	X		X	X
Hüttental-Geisweid		X				X
Ibbenbüren			X			X
Isselhorst-Avenwedde		X	X		X	X
Iversheim		X	X			
Jüchen			X			X
Kaldenkirchen		X	X			X
Kall		X				
Kamen-Methler		X				X
Kapellen-Wevelinghoven		X				
Kattenvenne						X
Kempen (Niederrhein)		X				
Kettwig Stausee		X				X
Kevelaer		X				
Kierberg		X				
Kirchlengern		X				
Kleinenbroich		X				X
Kleve		X				
Köln Geldernstraße / Parkgürtel		X	X	X		X
Köln Hansaring						X
Köln Messe / Deutz			X		X	X
Köln Trimbornstraße					X	X
Köln Volkhovener Weg		X	X			X
Köln-Blumenberg		X				
Köln-Buchforst						X
Köln-Chorweiler		X				
Köln-Chorweiler Nord		X				
Köln-Dellbrück		X	X			X
Köln-Holweide		X				X
Köln-Longerich		X				X

Maßnahmen Konjunkturprogramm I/II (Mehrfachnennungen je Arbeitspaket aufgrund verschiedener Unterarbeitspakete möglich)						
Verkehrsstation	AP 1 Energetische Sanierung Empfangsge- bäude	AP 2 Aktuelle Infor- mationen Fahr- gastinformati- on, Dynamische Schriftanzeiger	AP 3 Verbessertes Er- scheinungsbild Bahnsteigaus- stattung, Wege- leitsystem	AP 4 Stufenfreier Zugang Aufzüge, Fahrtreppen, Rampen	AP 5 Besserer Wetter- schutz Erneuerung Bahnsteigdächer, Neubau Wetter- schutzhäuser, Sanierung Bahn- steighallen	AP 6 Mehr Sicherheit, Beleuchtung, Schraffuren
Köln-Mülheim						X
Köln-Nippes						X
Köln-Stammheim		X				X
Köln-Worringen		X	X	X		X
Königswinter		X	X			X
Korschenbroich		X				
Krefeld-Uerdingen		X				
Kreuzweingarten		X				X
Kuchenheim		X				
Lage (Lippe)		X				
Langenfeld						X
Langenfeld-Berghausen						X
Langerwehe		X				
Leichlingen		X				X
Lengerich (Westf)						X
Lennestadt-Altenhundem		X				
Leverkusen Mitte			X			
Leverkusen-Küppersteg		X	X			X
Leverkusen-Rheindorf		X	X			X
Leverkusen-Schlebusch		X				X
Lindern						X
Löhne (Westf)						X
Lübbecke (Westf)		X				
Lüchtringen		X				
Lüdenscheid		X				
Marienheide		X				
Marl Mitte		X	X			
Marl-Sinsen		X	X	X		X
Marsberg		X				
Massen		X	X			
Mechernich		X				
Meckenheim (Bz Köln)		X				
Meckenheim Industriepark		X				
Meerbusch-Osterrath		X				
Mehrhoog		X				
Menden (Rheinl)		X				
Menden (Sauerland)		X				
Merzenich		X				
Meschede		X				
Millingen		X	X			X
Millingen (Kr. Rees)		X				
Moers		X				
Mönchengladbach Hbf						X
Mönchengladbach-Lürrip		X				
Mülheim (Ruhr) West		X				X
Mülheim (Ruhr)-Styrum		X				
Münster-Albachten						X
Münster-Amelsbüren						X
Neheim-Hüsten		X				
Neuenrade		X				
Neuss Am Kaiser						X
Neuss Rheinpark-Center						X
Neuss Süd		X				
Neuss-Allerheiligen		X				
Niederdollendorf		X	X			
Nieukerk		X				
Nievenheim		X				
Nordbögge						X
Norf		X				
Oberhausen-Holten		X				
Oberhausen-Sterkrade		X				
Odendorf		X				
Oelde						X
Oerlinghausen		X				
Oeventrop		X				
Olpe		X				
Olsberg		X				
Ostbevern						X
Ottbergen		X				
Overath		X				X
Paderborn Kasseler Tor		X				
Paderborn Nord		X				
Paffendorf		X				
Plettenberg		X				
Porta Westfalica		X				X
Praest		X				

4. Statistik

KONJUNKTURPROGRAMM DB STATION & SERVICE AG

Maßnahmen Konjunkturprogramm I/II (Mehrfachnennungen je Arbeitspaket aufgrund verschiedener Unterarbeitspakete möglich)						
Verkehrsstation	AP 1 Energetische Sanierung Empfangsge- bäude	AP 2 Aktuelle Infor- mationen Fahr- gastinformati- on, Dynamische Schriftanzeiger	AP 3 Verbessertes Er- scheinungsbild Bahnsteigaus- stattung, Wege- leitsystem	AP 4 Stufenfreier Zugang Aufzüge, Fahrtreppen, Rampen	AP 5 Besserer Wetter- schutz Erneuerung Bahnsteigdächer, Neubau Wetter- schutzhäuser, Sanierung Bahn- steighallen	AP 6 Mehr Sicherheit, Beleuchtung, Schraffuren
Preußen		X				
Pulheim		X	X			
Quadrath-Ichendorf		X				
Ratingen Ost		X				
Recklinghausen Süd		X				X
Remscheid Hbf		X				
Remscheid-Güldenwerth		X				
Remscheid-Lennep		X				
Remscheid-Lüttringhausen		X				
Rhade		X				
Rheinbach		X				
Rheinberg (Rheinl)		X				
Rheine	X				X	X
Rheinhausen		X				
Rheinhausen Ost		X	X			X
Rheydt Hbf						X
Rheydt-Odenkirchen		X	X			X
Rhöndorf		X				X
Rinkerode						X
Roisdorf		X				X
Rommerskirchen		X	X		X	X
Rösrath		X				X
Rösrath-Stümpen		X				X
Rumeln		X				X
Rummenohl			X			X
Ründeroth		X	X			X
Salzkotten						X
Schalksmühle		X				
Scharmede		X				
Schwelm			X		X	X
Schwelm West		X				X
Siegen-Weidenau		X				
Sindorf		X				
Solingen Hbf	X					
Solingen Vogelpark		X				X
Solingen-Grünwald		X				
Solingen-Mitte		X				
Solingen-Schaberg			X			
Steinheim (Westf)		X				
Stommeln		X	X			X
Stotzheim		X				
Sythen						X
Trompet		X				X
Unna-Königsborn		X				
Unna-West		X				
Velbert-Nevigas		X				
Velbert-Rosenhügel		X				
Voerde (Niederrhein)		X				
Wanne-Eickel Hbf			X		X	X
Warburg (Westfalen)					X	X
Wattenscheid						X
Wattenscheid-Höntrop		X				
Weeze		X				
Welver		X				X
Werdohl		X				X
Werne (a. d. Lippe)		X				X
Westbevern						X
Wesel-Feldmark		X				
Wetter (Ruhr)						X
Wickede (Ruhr)		X				
Wickrath		X				
Witten-Annen Nord		X				
Witterschlick		X				
Wuppertal Zoologischer Garten						X
Wuppertal-Barmen						X
Wuppertal-Langerfeld						X
Wuppertal-Oberbarmen			X		X	X
Wuppertal-Ronsdorf		X				
Wuppertal-Sonnborn						X
Wuppertal-Steinbeck						X
Wuppertal-Unterbarmen						X
Wuppertal-Vohwinkel			X		X	X
Xanten		X				
Zieverich		X				

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr des Landes
Nordrhein-Westfalen (MBWSV)
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf
Internet: www.mbwsv.nrw.de

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Busse & Bahnen NRW – Mobilitätsportal NRW
Internet: www.busse-und-bahnen.nrw.de

BUSSE & BAHNEN NRW

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



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



Nahverkehr Rheinland GmbH
Glockengasse 37-39
50667 Köln
Telefon: 0221 2 08 08 - 0
Internet: www.nahverkehr-rheinland.de

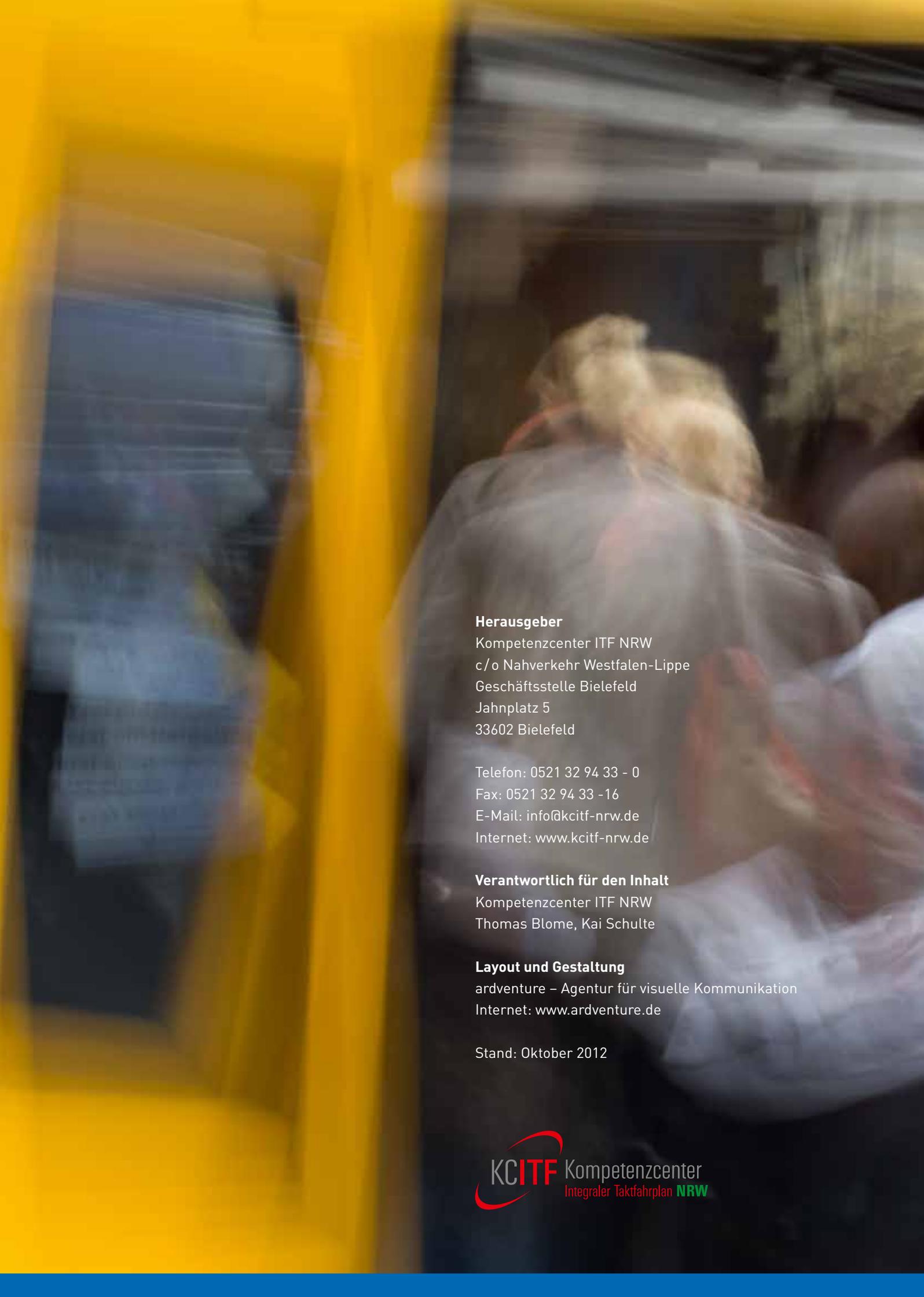


Bildnachweise

ardventure, Mike Rehm: 2, 12, 20, 28, 29, 30, 34, 36, 43, 44, 46, 48, 56, 58, 70
ardventure, Ruben Vorwald: 1, 4, 6, 14, 16, 18, 25, 32, 50
DB Regio AG: 18
Deutsche Bahn AG, Axel Hartmann: 24
Deutsche Bahn AG, Bartłomiej Banaszak: 16
Deutsche Bahn AG, Siegfried Fock: 31
Deutsche Bahn AG, Wolfgang Klee: 16, 31
Jan van Dyk: 33
KC ITF: 45, 51, 57
neun a, Sinan Muslu: 26
NordWestBahn: 17
Olaf Rayermann: 25
Ralph Sondermann: 5
VRR: 17, 55
VVOWL, Jörg Dieckmann: 12, 57
ZRL: 55







Herausgeber

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

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

Verantwortlich für den Inhalt

Kompetenzcenter ITF NRW
Thomas Blome, Kai Schulte

Layout und Gestaltung

ardventure – Agentur für visuelle Kommunikation
Internet: www.ardventure.de

Stand: Oktober 2012