



# Kurzfassung Qualitätsbericht SPNV Nordrhein-Westfalen 2012

Der Qualitätsbericht SPNV NRW 2012 fasst die **Betriebs-** und **Infrastrukturqualität** in Nordrhein-Westfalen im zurückliegenden Berichtsjahr landesweit zusammen. Die Darstellung der betrieblichen Qualitätskriterien erfolgt dabei über die **Verspätungs-** und **Zugausfallquoten** aller Nahverkehrslinien. Die Zugausfallquoten werden erstmalig für das Berichtsjahr differenziert dargestellt nach **vorhersehbaren** und **nicht vorhersehbaren** Zugausfällen. Daher ist ein Vergleich zu den Vorjahren (noch) nicht möglich.

Zur Infrastrukturqualität wird sowohl der Zustand des **Schiennetzes** als auch der **Verkehrsstationen** analysiert.

Auf der nächsten Doppelseite werden die wesentlichen Kernaussagen zusammengefasst.

## Qualität Nahverkehr – Verspätungen

Das Verspätungsniveau aller NRW-Nahverkehrslinien hat sich im Vergleich zum Vorjahr insgesamt kaum verändert (Berechnungsgrundlage: Toleranzzeit von 3:59 Minuten). Während sich die durchschnittlichen Verspätungsquoten der Produktgruppen **Regional-Express (RE)** und **RegionalBahn (RB)** leicht verschlechtert haben, hält der positive Trend bei den **S-Bahn-Linien** an.

### RE-Linien

Die pünktlichste RE-Linie ist im Jahr 2012 die Linie **RE 16** zwischen Essen und Siegen mit einer Verspätungsquote von 7,5%.

Die Verspätungsquote der Linie **RE 57** (Dortmund – Winterberg/Brilon Stadt) konnte um rd. 8 Prozentpunkte auf 9,9% verringert werden. Die Linie **RE 11** (Hamm – Mönchengladbach) bleibt trotz einer Verbesserung um fast 4 Prozentpunkte mit einer Quote von 20,4% nach wie vor sehr verspätungsanfällig.

Die folgenden **RE-Linien** bleiben wie im Vorjahr diejenigen mit den höchsten Verspätungsquoten:

- **RE 5** (Emmerich – Koblenz): 32,0% (+6,4% gegenüber 2011)
- **RE 1** (Aachen – Paderborn): 28,0% (+2,5% gegenüber 2011)
- **RE 6** (Düsseldorf – Minden): 26,6% (+1,0% gegenüber 2011)
- **RE 7** (Rheine – Krefeld): 25,9% (-1,0% gegenüber 2011)

### RB-Linien

Von den vielen sehr pünktlich verkehrenden RB-Linien ragt die Linie **RB 36** (Oberhausen – Duisburg-Ruhrort) mit einer äußerst niedrigen Verspätungsquote von 0,8% heraus.

Bei den **RB-Linien** sind wie im Vorjahr die **RB 24** von Kall nach Köln Messe/Deutz (22,9%) sowie die **RB 76** von Minden nach Rotenburg (19,7%) besonders verspätungsanfällig, wenngleich sich die Verspätungsquoten um knapp 3 Prozentpunkte (RB 24) bzw. 9 Prozentpunkte (RB 76) verbessert haben.

### S-Bahn-Linien

Im **S-Bahn-Verkehr** muss zwischen den beiden S-Bahn-Linien des niedersächsischen S-Bahn-Systems mit Ausläufern nach Nordrhein-Westfalen sowie den restlichen Linien in den Ballungsräumen Rhein-Ruhr und Köln unterschieden werden. In beiden Systemen haben sich die Verspätungsquoten gegenüber 2011 weiter verbessert.

Pünktlichste S-Bahn-Linie bleibt die auf eigenen Gleisen verkehrende Linie **S 4** zwischen Dortmund-Lütgendortmund und Unna mit einer äußerst geringen Verspätungsquote von 0,5%.

Folgende Linien weisen wie schon 2011 zweistellige Verspätungsquoten auf:

- **S 1** (Minden – Hannover): 24,3%
- **S 68** (Verstärkerlinie Langenfeld – Wuppertal-Vohwinkel): 17,1%
- **S 5** (Paderborn – Hannover): 12,8%
- **S 6** (Köln – Essen): 12,1%

## Erläuterungen

- Die Verspätungsanfälligkeit der RE-Linien liegt hauptsächlich an den überwiegend langen Linienverläufen bei gleichzeitiger Nutzung von stark frequentierten Trassen mit oftmals verspäteten **Fernverkehrszügen**.
- Extreme **Witterungsverhältnisse** wie heiße Sommermonate oder sehr kalte, schneereiche Wintermonate blieben 2012 weitestgehend aus.
- Zur Verbesserung der betrieblichen Situation sind grundsätzlich eine Vielzahl an Maßnahmen nötig (siehe Handlungsempfehlungen auf Seite 20). Dringend erforderlich ist der **Infrastrukturausbau**. Neben langfristigen Großprojekten können eine Vielzahl von kleineren Maßnahmen infrastrukturelle Engpässe beseitigen. Außerdem sind klare **Dispositionsregelungen** an Knotenbahnhöfen insbesondere in Verspätungsfällen zwischen Nah- und Fernverkehr notwendig.

## Qualität Nahverkehr – Zugausfälle vorhersehbar

- Auch im Jahr 2012 führten unterjährige Bautätigkeiten des Infrastruktureigentümers auf einigen Strecken zu Zugausfällen. Neben den beiden Großbaustellen entlang der Linie **S 6** (Modernisierung von Stationen) und **RB 47** (Sanierung Müngstener Brücke) gab es zahlreiche weitere Baumaßnahmen.

- In der Regel werden die ausgefallenen Zugkilometer durch **Schienerersatzverkehr** kompensiert. Auf vielen Linien war somit im gesamten Zeitraum der Baumaßnahme eine alternative Fahrtmöglichkeit mit Bussen möglich.

## nicht vorhersehbar

- Bei den **nicht vorhersehbaren** Zugausfällen führten sowohl der Mangel an Triebfahrzeugführern als auch nicht einsatzfähige Fahrzeuge zu erhöhten Ausfallquoten. Betroffen waren wie schon im Vorjahr überwiegend einige von der eurobahn und NordWestBahn betriebenen Linien:
  - **RE 13** (Venlo – Hamm): 1,8%
  - **RE 3** (Düsseldorf – Dortmund): 1,7%
  - **RB 44** (Oberhausen – Dorsten): 1,7%
  - **RB 36** (Oberhausen – Duisburg-Ruhrort): 1,6%
  - **RB 59** (Dortmund – Soest): 1,6%

- Die Linie **S 68** (Verstärkerlinie mit vergleichsweise wenig Fahrten zur Hauptverkehrszeit zwischen Langenfeld – Wuppertal-Vohwinkel) stellt mit Abstand die Linie mit der höchsten nicht vorhersehbaren Zugausfallquote dar (5,7%). Der Verkehr dieser Linie wird bei Personal- und/oder Fahrzeugmangel seitens DB Regio zu Gunsten der übrigen Linien zum Teil eingestellt.



## Qualität Infrastruktur

### Netzzustand

- Die monatliche Auswertung der **Langsamfahrstellen** im nordrhein-westfälischen Schienennetz hat für das Jahr 2012 ergeben, dass die Anzahl der Langsamfahrstellen im Vergleich zum Vorjahr abgenommen hat – bei gleichzeitiger Zunahme der betroffenen Streckenkilometer.
- Der Umfang an Langsamfahrstellen pendelt sich insgesamt zwar auf **niedrigem Niveau** ein. Dennoch sind weiterhin dauerhaft bestehende **Geschwindigkeitseinbrüche** zu verzeichnen.
- 16 Prozent der untersuchten Stationen weisen ein Erscheinungsbild auf, welches **nicht akzeptabel** ist (2011: 20%).
- Programme wie die **Modernisierungsoffensive 2** (MOF 2) tragen zur steigenden Stationsqualität bei und müssen fortgesetzt werden.
- Die Aufgabenträger erwarten von DB Station & Service eine **Beseitigung** der festgestellten Mängel.

### Verkehrsstationen

- Die Erhebungen über die Qualität der Verkehrsstationen bescheinigt rd. zwei Drittel der 349 untersuchten Stationen im Bereich des VRR und NWL ein **akzeptables Erscheinungsbild**. Der Anteil hat sich im Vergleich zum Vorjahr um rd. 20 Prozentpunkte verbessert (bei einer geringeren Grundgesamtheit gegenüber 2011). Erhoben werden die drei Kriterien **Funktion, Sauberkeit** und **Graffiti**.
- Für den Umgang mit **nicht mehr genutzten Bestandteilen**, welche das Erscheinungsbild zunehmend stören, muss ein Handlungskonzept erarbeitet werden.

