



Qualitätsbericht SPNV Nordrhein-Westfalen 2014

VERZEICHNISSE

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|-----------|--|
| ABS | Ausbaustrecke |
| BR | Baureihe |
| BÜ | Bahnübergang |
| BVWP | Bundesverkehrswegeplan |
| DB | Deutsche Bahn AG |
| EBA | Eisenbahnbundesamt |
| Estw | Elektronisches Stellwerk |
| ET | Elektrotriebwagen |
| EVS | Euregio Verkehrsschienennetz GmbH |
| EVU | Eisenbahnverkehrsunternehmen |
| GDL | Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer |
| GSM-R | Global System for Mobile Communications - Rail(way) (Mobilfunksystem) |
| HVZ | Hauptverkehrszeit |
| ICE | Intercity-Express |
| ITF | Integraler Taktfahrplan |
| KC ITF | Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW |
| KCM | Kompetenzcenter Marketing NRW |
| La-Stelle | Langsamfahrstelle |
| MBWSV | Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen |
| Mio. | Million |
| MOF | Modernisierungsoffensive |
| Mrd. | Milliarde |
| NE-Bahnen | Nichtbundeseigene Eisenbahn |
| NRW | Nordrhein-Westfalen |
| NVR | Nahverkehr Rheinland |
| NWL | Nahverkehr Westfalen-Lippe |
| ÖPNV | Öffentlicher Personennahverkehr |
| Pkm | Personenkilometer |
| RB | RegionalBahn |
| RE | RegionalExpress |
| RRX | Rhein-Ruhr-Express |
| S | Stadtschnellbahn |
| SEV | Schienenersatzverkehr |
| SPNV | Schienenpersonennahverkehr |
| UV | Ultraviolettstrahlung |
| Vmax | Höchstgeschwindigkeit |
| VRR | Verkehrsverbund Rhein-Ruhr |
| VzG | Verzeichnis zulässiger Geschwindigkeiten |
| Zkm | Zugkilometer |

Kartenverzeichnis

| | Seite |
|---|-------|
| SPNV-Unternehmen NRW 2014 | 9.1 |
| Pünktlichkeiten NRW 2014 | 19.1 |
| Zugausfälle NRW 2014 – vorhersehbar | 26.1 |
| Zugausfälle NRW 2014 – nicht vorhersehbar | 27.1 |
| Stationsqualität NRW 2014 | 43.1 |

Abbildungsverzeichnis

| | Seite |
|--|---------|
| Zweckverbände in NRW zur Organisation des Schienenpersonennahverkehrs | 8 |
| Leistungsanteile der Eisenbahnverkehrsunternehmen in NRW 2014 | 9 |
| Verspätungsursachen RE 6 | 17 |
| Entwicklung der durchschnittlichen Verspätungsquoten RE-Linien NRW | 18 |
| Durchschnittliche Pünktlichkeit 2014 je EVU | 19 |
| Entwicklung Pünktlichkeit DB-RE-Linien | 19 |
| Pünktlichkeiten je Messpunkt | 21 |
| Entwicklung der durchschnittlichen Verspätungsquoten RB-Linien NRW | 22 |
| Entwicklung der durchschnittlichen Verspätungsquoten S-Bahn-Linien NRW | 23 |
| Globalzufriedenheit der SPNV-Kunden | 28 |
| Rangreihe der Kundenzufriedenheit der SPNV-Kunden | 30 |
| Zufriedenheit der SPNV-Kunden nach Verkehrsmittel | 31 |
| Beschwerdegründe 2014 | 33 |
| Beschwerdeabschlüsse 2014 | 33 |
| Anzahl Langsamfahrstellen NRW 2014 nach Ursachen | 38 |
| Länge Langsamfahrstellen NRW 2014 nach Ursachen | 38 |
| Gesamtergebnisse Stationserhebung 2014 | 40 |
| Karte Liniennetz 2016 | 45 |
| Karte Liniennetz 2017 | 45 |
| Ansatz Linienführung Störfall 2 | 46 |
| Ansatz Linienführung Störfall 5 C | 47 |
| RRX-Planfeststellungsbereich 1 | 48 |
| Übersicht RRX-Außbaumaßnahmen | 48 – 49 |
| Finanzierungsvereinbarung RRX-Außenäste | 50 |
| Beschwerdeeingänge und -gründe; Beschwerdeabschlüsse 2010 – 2014 | 56 |
| Entwicklung La-Stellen 2009 – 2014 nach Ursachen (Monatsmittelwerte) | 56 |
| Gesamtbewertung Erscheinungsbild Stationen 2012 – 2014 | 57 |

| | |
|--|-----------|
| 1. Nahverkehr Nordrhein-Westfalen | 6 |
| Organisation und Nahverkehrsangebot | 8 |
| Wettbewerb | 10 |
| 2. Qualität Nahverkehr | 14 |
| Betriebsqualität | 16 |
| Pünktlichkeit | 18 |
| Zugausfälle | 24 |
| Betriebsaufnahmen und Betreiberwechsel | 26 |
| Handlungsempfehlungen | 27 |
| Kundenzufriedenheit im SPNV in NRW | 28 |
| Schlichtungsstelle Nahverkehr | 32 |
| 3. Qualität Infrastruktur | 34 |
| Netzzustand | 36 |
| Verkehrsstationen | 40 |
| Störfallkonzepte | 44 |
| Rhein-Ruhr-Express | 48 |
| 4. Statistik | 52 |
| Betriebsqualität | 54 |
| Schlichtungsstelle Nahverkehr | 56 |
| Netzzustand | 56 |
| Verkehrsstationen | 57 |
| Kurzfassung | 59 |

VORWORT

Liebe Leserinnen und Leser,

fast 2,5 Millionen Menschen nutzen pro Tag landesweit den Schienenpersonennahverkehr. Und die 12 Verkehrsunternehmen, die dafür die Betriebsleistungen erbringen, sind jeden Tag gefordert, dabei mit Qualität zu überzeugen. Gleiches gilt für die Infrastruktur der Schienennetze und der Bahnstationen. Denn allen Beteiligten ist bewusst, dass nur ein verlässliches und qualitativ hochwertiges Angebot dauerhaft Akzeptanz finden kann.

Der nun vorliegende **Qualitätsbericht SPNV NRW 2014**, der erneut vom Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan NRW in Bielefeld erstellt wurde, zeigt in akribischer Weise auf, wo in NRW der qualitative Anspruch gelingt und wo signifikante Mängel bestehen. Neben der Dokumentation der Qualität ist ein Vergleich zu den Vorjahren wesentlich, denn so wird messbar, welche ergriffenen Maßnahmen tatsächlich Wirkung erzielt haben. Außerdem zeigen Tendenzen auf, wo der Handlungsdruck größer wird. So verdeutlichen beispielsweise die seit Jahren vergleichsweise schlechten Pünktlichkeitswerte langlaufender RegionalExpress-Linien, wie wichtig es ist, mit spurtstarkem Zugmaterial und dem Vorhalten ausreichender Kapazitäten gegen zu steuern. Und da sind die Zweckverbände auf dem richtigen Weg: mit der erfolgten Ausschreibung der RRX-Fahrzeuge zeichnet sich eine Besserung der Qualität vieler Rückgratlinien in NRW ab – allerdings beginnend erst ab Dezember 2016. Ein weiterer Grundstein zur Zukunft des Schienenpersonennahverkehrs des Landes wurde durch die nun geschlossene Unterzeichnung der Finanzierungs- und Planungsvereinbarungen wesentlicher Ausbaumaßnahmen für den künftigen RRX gelegt.

Für den aktuellen Qualitätsbericht wurde erstmals herausgearbeitet, welchen Einfluss Betreiberwechsel in Folge von Ausschreibungen haben. Hier zeigt sich zwar ein heterogenes Bild, aber es wird klar, dass die Zeit rund um einen Betreiberwechsel besonders sensibel zu planen ist.



Das KC ITF hat in den letzten Monaten zusammen mit den drei Zweckverbänden sogenannte Störfallszenarien für Hauptkorridore in NRW erarbeitet, um bei Betriebsstörungen rasch und nach definiertem Schema im Sinne der Kunden agieren zu können. Auch dies ist ein Baustein für eine stabile Qualität im SPNV des Landes, der in dieser Ausprägung neu ist. Es ist zu hoffen, dass die DB Netz AG und die Verkehrsunternehmen nun die Szenarien aufgreifen und etablieren – letztlich bis zur stringenten Kommunikation an die Reisenden.

Es bewegt sich viel bei den Akteuren rund um den Schienenpersonennahverkehr, um die Betriebsqualität und den Infrastrukturzustand zu verbessern. Der nun vorliegende Bericht ist ein weiterer Beitrag, um fundiert diskutieren und gezielt agieren zu können. Und das Engagement lohnt sich, denn die schienengebundene Mobilität ist wesentlich im pulsierenden Land NRW. Die Reisenden werden es uns danken.

Ihr Christian Manz

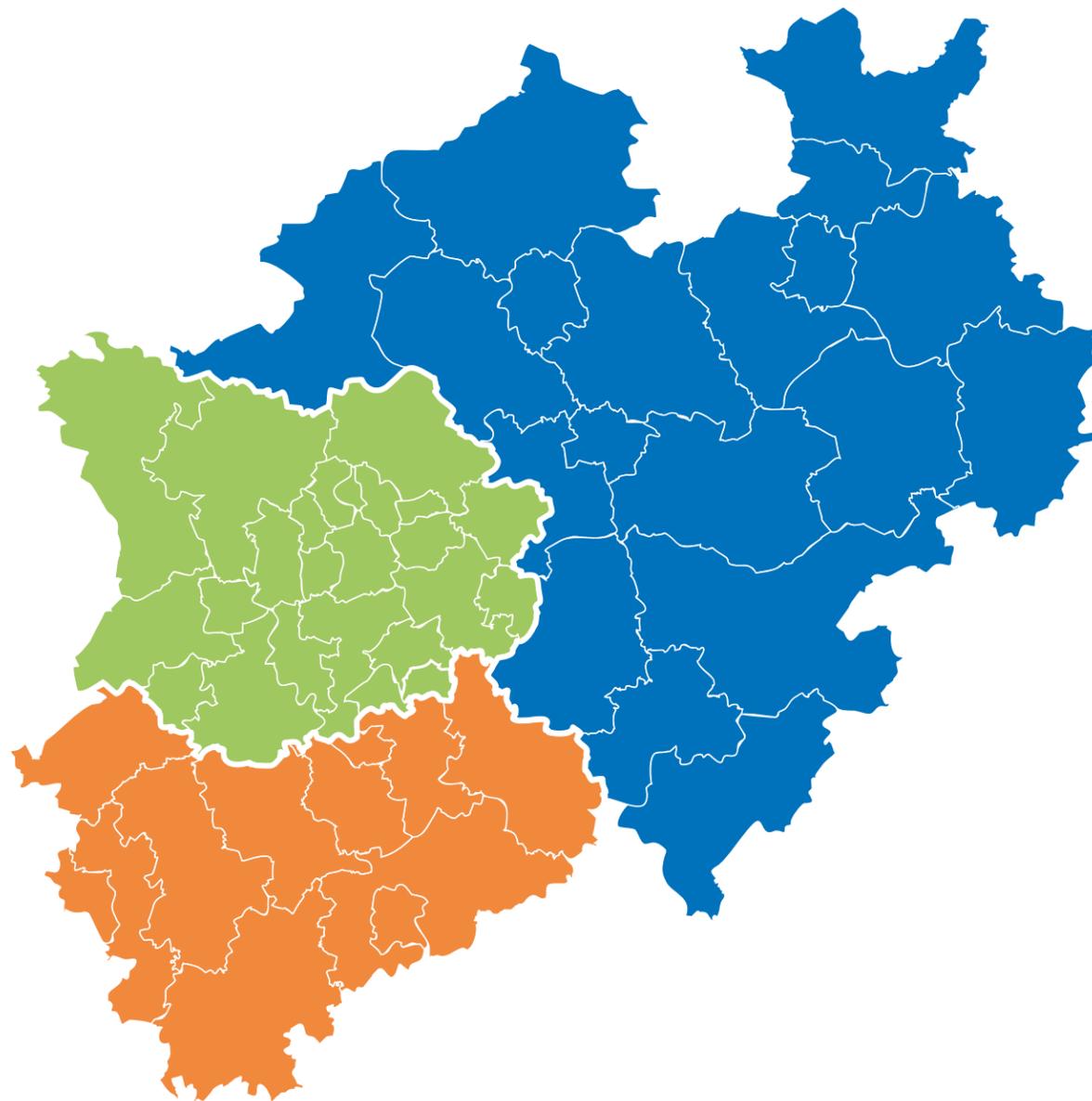
Verbandsvorsteher
Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe



1 Nahverkehr Nordrhein-Westfalen

ORGANISATION UND NAHVERKEHRSANGEBOT

Zweckverbände in Nordrhein-Westfalen zur Organisation des Schienenpersonennahverkehrs



Verkehrsverbund
Rhein-Ruhr (VRR)



Nahverkehr Westfalen-
Lippe (NWL)



Nahverkehr
Rheinland (NVR)



Nordrhein-Westfalen
(NRW)

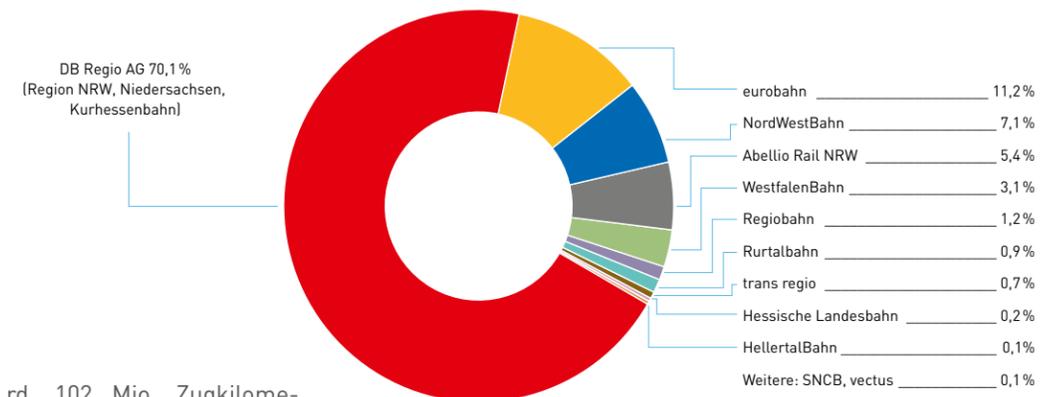
| Daten: 2014 | Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) | Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) | Nahverkehr Rheinland (NVR) | Nordrhein-Westfalen (NRW) |
|--------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------|---------------------------|
| Fläche | 7,3 tkm ² | 19,4 tkm ² | 7,4 tkm ² | 34,1 tkm ² |
| Einwohner | 7,8 Mio. | 5,3 Mio. | 4,3 Mio. | 17,4 Mio. |
| Einwohner/km ² | 1.064 | 273 | 581 | 509 |
| Länge Schienennetz | 1.378 km | 1.636 km | 740 km | 3.754 km |
| Zugkilometer (Zkm) | 45,7 Mio. | 32,8 Mio. | 23,6 Mio. | 102,1 Mio. |
| Zkm/Einwohner | 5,9 | 6,2 | 5,5 | 5,9 |
| Zkm/km ² | 6.256 | 1.689 | 3.172 | 2.988 |
| Personenkilometer (Pkm) (2012) | 5,0 Mrd. | 2,4 Mrd. | 2,8 Mrd. | 10,2 Mrd. |

In **Nordrhein-Westfalen** erbringen insgesamt 12 verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Neben den Unternehmen der DB Regio AG (Region NRW, Region Niedersachsen und Kurhessenbahn) sind 11 weitere sog. NE-Bahnen (nichtbundes-eigene Eisenbahnen) im nordrhein-westfälischen Nahverkehr im Einsatz. Nachdem die RegioTram seit 2014 nicht mehr in NRW verkehrt, wird die Zahl der Verkehrsunternehmen weiter zurückgehen, wenn die Hessische Landesbahn ab 2015 den Betrieb auf den Linien RB 90 (vectus) und RB 96 (HellertalBahn) des Eifel-Westerwald-Sieg-Netzes übernimmt.

Die Betriebsleistungen in Höhe von rd. **102 Mio.** Zugkilometer werden zum überwiegenden Teil von den

Unternehmen der DB erbracht (rd. 70 %). Die übrigen Unternehmen teilen sich das restliche Zugkilometervolumen, wobei die eurobahn (rd. 11 %) und die NordWestBahn (rd. 7 %) die größten Leistungsanteile besitzen. Im Vergleich zu 2013 haben sich z. B. durch die neuen Zuschnitte der OWL-Dieselnetze Nord und Süd sowie die Abellio-Übernahme der Linie S 7 Veränderungen bei den Leistungsanteilen ergeben. Viele Unternehmen verkehren weiterhin auf nur einer Linie (teilweise in den Grenzbereichen von NRW) und spielen damit gemessen am landesweiten Zugkilometervolumen eine untergeordnete Rolle wie z. B. Regiobahn, RurtalBahn, trans regio, Hessische Landesbahn oder HellertalBahn. Eine unternehmensscharfe Zuordnung der SPNV-Linien in NRW befindet sich im Kapitel Statistik.

Leistungsanteile der Eisenbahnverkehrsunternehmen in NRW 2014



Von den rd. 102 Mio. Zugkilometern im Nahverkehr sind insgesamt rd. 46 Prozent im Rahmen von Wettbewerbsverfahren vergeben worden. Durch die neu im Wettbewerb vergebenen Linien RE 12 und RB 30 im Rahmen des Kölner Dieselnetzes (DB Regio) sowie der S 7 (Abellio) und der RB 85 (NordWestBahn) ist die Quote gegenüber 2013 weiter gestiegen. Der Anteil der NE-Bahnen am gesamten Ausschreibungsvolumen liegt bei rd. 63 Prozent. Die Wettbewerbsquote wird in den nächsten Jahren weiter steigen, wenn z. B. die S-Bahn-Linien S5/S8, die Expresslinien des Netzes Mittelland/Emsland (EMIL) oder das Paket RE 7/RB 48 in diese Wertung einfließen.

Hauptbahnhof und Köln Messe/Deutz unterwegs. Auf der Hohenzollernbrücke verkehren insgesamt 17 Linien des Nahverkehrs sowie weitere Fernverkehrslinien. Auf den sechs Gleisen passieren mehr als **1.200 Züge** täglich den Rhein über dieses Bauwerk.

Auf der Doppelseite 10 – 11 befindet sich eine Übersicht, der derzeit ausgeschriebenen Netze bzw. Linien in NRW. Die Seiten 12 und 13 enthalten eine Auflistung der wettbewerblich vergebenen SPNV-Leistungen, wo eine Betriebsaufnahme bis zum Jahr 2018 bevorsteht.

Von den rd. 760 Bahnstationen in NRW stellen die Hauptbahnhöfe in **Düsseldorf** und **Köln** die am meisten frequentierten Stationen dar. Während in Düsseldorf ca. **173.000** Reisende täglich den Nahverkehr nutzen, sind es in Köln rd. **152.000** Reisende/Tag. Es folgen die Stationen entlang der Ruhr-Achse Dortmund Hbf, Essen Hbf und Duisburg Hbf sowie die Universitätsstadt Münster.

An einem durchschnittlichen Werktag befördern die Unternehmen landesweit etwa **2,5 Millionen** Menschen. **130.000 Fahrgäste** sind täglich auf dem am stärksten ausgelasteten Abschnitt zwischen Köln

An den rund 760 Stationen halten die Züge **26,8 Millionen** Mal im Jahr. Im Schnitt hält also ca. jede Sekunde 1 Nahverkehrszug in NRW.

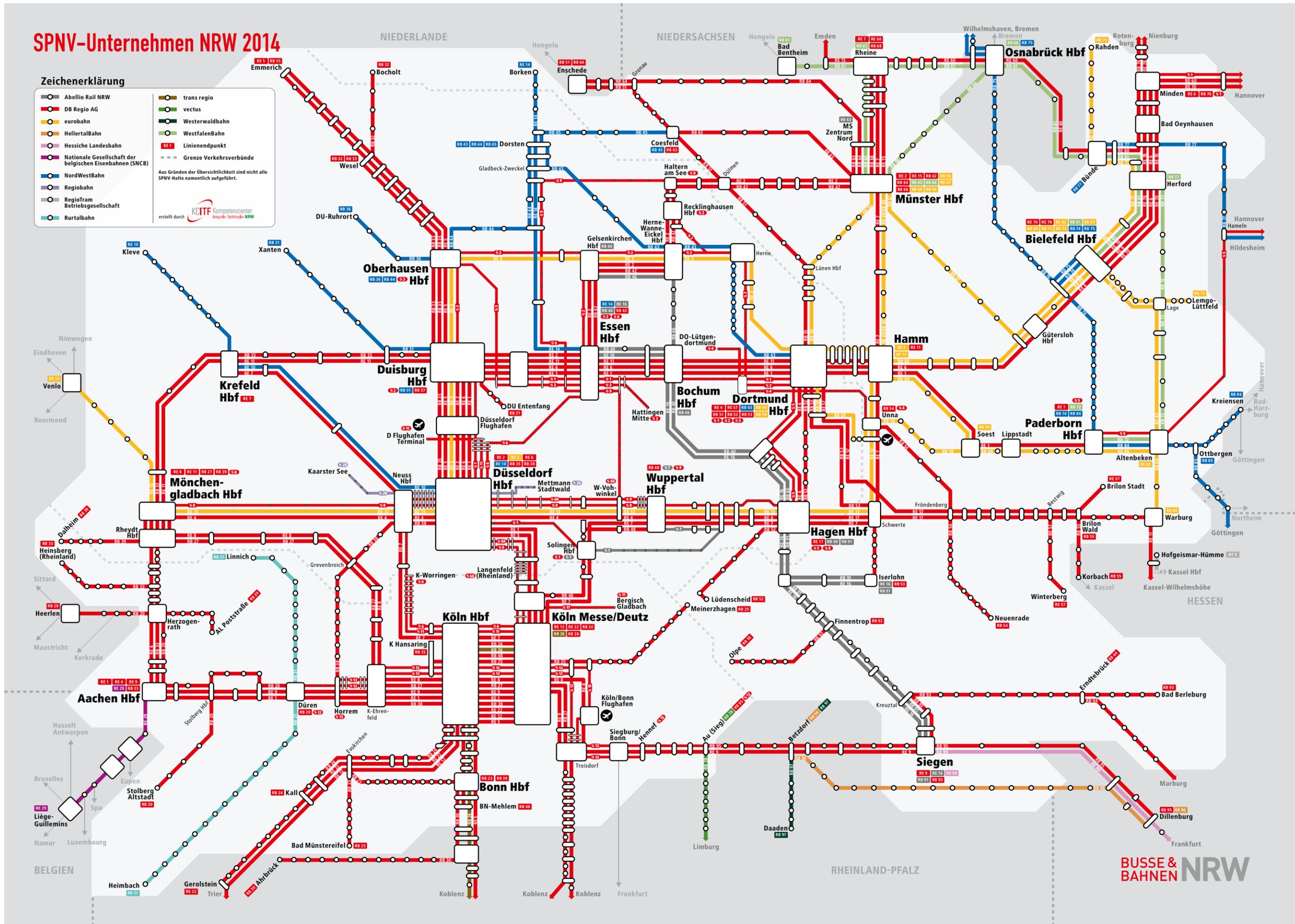
Das für den Personenverkehr genutzte Schienennetz in NRW umfasst rd. **3.700 Kilometer**. Hiervon sind 2.400 Kilometer eingleisig und 1.300 Kilometer zweigleisig.

SPNV-Unternehmen NRW 2014

Zeichenerklärung

| | |
|--|--|
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nicht alle SPNV-Halte namentlich aufgeführt.
 erstellt durch Kompetenzcenter für die Verkehrsinfrastruktur NRW



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 | | | | |
| Weser-Ems-Netz | Juni 00 | Dez 15 | NWB | Osnabrück - Bramsche | NordWestBahn | 0,2 |
| Westerwald | Dez 04 | Dez 14 | RB 28 | Au - Altenkirchen - Limburg | Vectus | 0,02 |
| HaardAchse | Dez 04 | Dez 14 | RE 2 RB 42 | Düsseldorf - Essen - Münster Essen - Haltern - Münster | DB Regio AG | 3,3 |
| DreiländerBahn | Dez 04 | Aug 15 | RB 92 RB 93 RB 95 | Finnentrop - Olpe Siegen - Bad Berleburg Au - Siegen - Dillenburg | DB Regio AG | 1,1 |
| SauerlandNetz | Dez 04 | Dez 16 | RE 57 RB 52 RB 53 RB 54 | Dortmund - Winterberg Dortmund - Hagen - Lüdenscheid Dortmund - Schwerte - Iserlohn Unna - Mendен - Neuenrade | DB Regio AG | 2,9 |
| Emscher-Ruhrtal | Dez 05 | Dez 19 | RB 46 | Gelsenkirchen - Bochum | Abellio Rail NRW | 0,3 |
| Emscher-Münsterland-Netz | Dez 06 | Dez 18 | RE 14 | Borken - Essen | NordWestBahn | 0,9 |
| | Dez 06 | Dez 18 | RB 45 | Dorsten - Coesfeld | | |
| HellertalBahn | Dez 07 | Aug 15 | RB 96 | Betzdorf - Haiger - Dillenburg | HellertalBahn | 0,1 |
| Teutoburger-Wald-Netz | Dez 07 | Dez 17 | RB 61 RB 72 RB 65 RB 66 | Bielefeld - Osnabrück - Bad Bentheim Herford - Lage - Paderborn Münster - Rheine Münster - Osnabrück | WestfalenBahn | 3,2 |
| Ruhr-Sieg-Netz | Dez 07 | Dez 19 | RE 16 RB 40 RB 91 | Essen - Hagen - Siegen/Iserlohn Essen - Hagen Hagen - Siegen/Iserlohn | Abellio Rail NRW | 3,5 |
| Hellweg-Netz | Dez 08 | Dez 18 | RB 50 RB 59 RB 69 RB 89 | Dortmund - Lünen - Münster Dortmund - Soest Münster - Hamm - Bielefeld Münster - Hamm - Paderborn - Warburg | eurobahn | 5,9 |
| MittelrheinBahn | Dez 08 | Dez 23 | RB 26 | Köln - Koblenz - Mainz | trans regio | 0,7 |
| Maas-Rhein-Lippe-Netz | Dez 09 | Dez 25 | RE 3 RE 13 | Hamm - Gelsenkirchen - Düsseldorf Hamm - Hagen - Düsseldorf - Venlo | eurobahn | 3,3 |
| Niers-Rhein-Emscher-Netz | Dez 09 | Dez 25 | RE 10 | Düsseldorf - Kleve | NordWestBahn | 3,2 |
| | Dez 10 | Dez 25 | RB 31 RB 36 RB 44 | Duisburg - Xanten Oberhausen - Duisburg Oberhausen - Dorsten | | |
| Main-Lahn-Sieg-Netz | Dez 10 | Dez 23 | RE 99 | Siegen - Gießen - Frankfurt a. M. | Hessische Landesbahn | 0,2 |
| Rhein-Sieg-Express (RSX) | Dez 10 | Dez 25 | RE 9 | Aachen - Köln - Siegen | DB Regio AG | 1,7 |
| RurtalBahn | Dez 10 | Dez 25 | RB 21 | Linnich - Düren - Heimbach | RurtalBahn | 0,9 |
| 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 |

| Teilnetze | Laufzeit | | Linie | Linienweg | Eisenbahnverkehrsunternehmen | ZugKm [mio/a] |
|---------------------------------------|----------|--------|--|--|------------------------------|-----------------------|
| | von | bis | | | | |
| Netz Westliches Münsterland | Dez 11 | Dez 26 | RB 51 RB 63 RB 64 | Dortmund - Coesfeld - Gronau - Enschede Münster - Coesfeld Münster - Gronau - Enschede | DB Regio AG | 2,9 |
| S-Bahn Hannover | Dez 12 | Dez 20 | S 1 S 5 | Minden - Hannover - Haste Paderborn - Hannover - H Flughafen | DB Regio AG | 0,7 |
| OWL-Dieselnetz (Los Nord) | Dez 13 | Dez 25 | RE 82 RB 67 RB 71 RB 73 | Bielefeld - Detmold Bielefeld - Warendorf - Münster Bielefeld - Rahden Bielefeld - Lemgo-Lüttfeld | eurobahn | 2,3 |
| OWL-Dieselnetz (Los Süd) | Dez 13 | Dez 25 | RB 74 RB 75 RB 84 RB 85 | Bielefeld - Paderborn Bielefeld - Halle - Osnabrück Paderborn - Kreiensen Ottbergen - Göttingen | NordWestBahn | 2,0 |
| Der Müngstener | Dez 13 | Dez 28 | S 7 | Wuppertal - Remscheid - Solingen | Abellio Rail NRW | 1,5 |
| Kölner Dieselnetz | Dez 13 | Dez 33 | RE 12 RE 22 RB 23 RB 24 RB 25 RB 30 | Köln - Trier Köln - Gerolstein Bonn - Bad Münstereifel Köln - Kall/Gerolstein Köln - Marienheide - Meinerzhagen Bonn - Köln - Ahrbrück | DB Regio AG | 4,9 |
| Betriebsaufnahme Dezember 2014 | | | | | | |
| HaardAchse | Dez 14 | Dez 29 | RE 2 RB 42 RE 42 | Düsseldorf - Essen - Münster Essen - Münster (bis 12/16) Mönchengladbach - Essen - Münster (ab Dez. 2016) | DB Regio AG | 3,0 (ab12/16: 3,8) |
| S-Bahn S 5/S 8 | Dez 14 | Dez 29 | S 5 S 8 | Dortmund - Hagen Hagen - Mönchengladbach | DB Regio AG | 3,6 |
| Eifel-Westerwald-Sieg-Netz (Los 2) | Dez 14 | Dez 30 | RB 90 RB 91 RB 92 RB 93 RB 95 RB 96 | Limburg - Altenkirchen - Au - Siegen Finnentrop - Siegen (einzelne Fahrten) Finnentrop - Olpe Betzdorf - Siegen - Bad Berleburg Dillenburg - Siegen Betzdorf - Haiger - Dillenburg (ab Dez. 2015) | Hessische Landesbahn | 1,3 |



* Basis Netzzuschnitte 2014, teilweise Zweitausschreibung bzw. vormals Abweichungen bei der Zugehörigkeit einzelner Linien

Nahverkehr Nordrhein-Westfalen

WETTBEWERB: AUSGESCHRIEBENE TEILNETZE/LINIEN IN NRW, DEREN BETRIEBSAUFNAHME BIS 2018 BEVORSTEHT

| Teilnetze | Laufzeit | | Linie | Linienweg | Eisenbahnverkehrsunternehmen | ZugKm [mio/a] |
|---|----------|-----------|-------|--|---------------------------------------|---------------|
| | von | bis | | | | |
| Betriebsaufnahme Dezember 2015 | | | | | | |
| Expresslinien Mittelland/Emsland (Teillos Emsland) | Dez 15 | Dez 30 | RE 15 | Emden - Meppen - Rheine - Münster | WestfalenBahn | 0,6 |
| Expresslinien Mittelland/Emsland (Teillos Mittelland) | Dez 15 | Dez 30 | RE 60 | Braunschweig - Hannover - Rheine | WestfalenBahn | 0,9 |
| | | | RE 70 | Braunschweig - Hannover - Bielefeld | | |
| NRW RE-Netze RE 7/RB 48 | Dez 15 | Dez 30 | RE 7 | Rheine - Münster - Hagen - Köln - Krefeld | National Express Rail/IntEgro Verkehr | 5,0 |
| | | | RB 48 | Bonn - Köln - Solingen - Wuppertal | | |
| Betriebsaufnahme Dezember 2016 | | | | | | |
| Interimsvergabe zukünftiger RRR-Linien | Dez 16 | Dez 18/22 | RE 1 | Aachen - Köln - Düsseldorf - Dortmund - Hamm | DB Regio AG | 15,2 |
| | | | RE 4 | Aachen - Mönchengladbach - Düsseldorf - Hagen - Dortmund | | |
| | | | RE 5 | Koblenz - Bonn - Köln - Düsseldorf - Wesel | | |
| | | | RE 6 | Köln/Bonn Flughafen - Köln - Düsseldorf - Dortmund - Hamm - Bielefeld - Minden | | |
| | | | RE 11 | Düsseldorf - Dortmund - Hamm - Paderborn - Kassel-Wilhelmshöhe | | |
| SauerlandNetz (Los 1) | Dez 16 | Dez 28 | RE 17 | Hagen - Warburg - Kassel-Wilhelmshöhe | DB Regio AG | 3,2 |
| | | | RE 57 | Dortmund - Bestwig - Winterberg/Brilon Stadt | | |
| SauerlandNetz (Los 2) | Dez 15 | Dez 28 | RB 43 | Dortmund - Wanne-Eickel - Dorsten | DB Regio AG | 2,4 |
| | Dez 16 | Dez 28 | RB 52 | Dortmund - Hagen - Lüdenscheid | | |
| | | | RB 53 | Dortmund - Schwerte - Iserlohn | | |
| | | | RB 54 | Unna - Fröndenberg - Neuenrade | | |
| Netz Niederrhein | Dez 16 | Dez 28 | RB 33 | Wesel - Duisburg - Mönchengladbach | Abellio Rail NRW | 2,4 |
| | Dez 16 | Dez 28 | RB 35 | (Arnheim -) Emmerich - Duisburg - Düsseldorf | | |
| Weser-Ems-Netz | Dez 16 | Dez 26 | RE 18 | Osnabrück - Oldenburg - Wilhelmshaven | NordWestBahn | 0,2 |
| | | | RB 58 | Osnabrück - Delmenhorst - Bremen | | |

| Teilnetze | Laufzeit | | Linie | Linienweg | Eisenbahnverkehrsunternehmen | ZugKm [mio/a] |
|---------------------------------------|-----------|--------|-------|--|------------------------------|---------------|
| | von | bis | | | | |
| Rurtalbahn | Dez 16 | Dez 20 | RB 21 | Linnich - Düren | noch unbekannt | 0,4 |
| euregiobahn | Dez 16 | Dez 20 | RB 20 | Herzogenrath - Alsdorf-Annapark - Stolberg Hbf | noch unbekannt | 1,5 |
| | | | | Stolberg Hbf - Langerwehe - Düren | | |
| | | | | Stolberg Hbf - Stolberg-Altstadt | | |
| | | | | Herzogenrath - Aachen Hbf - Stolberg Hbf | | |
| Betriebsaufnahme Dezember 2017 | | | | | | |
| Teutoburger-Wald-Netz | Dez 17 | Dez 32 | RB 61 | Bielefeld - Osnabrück - Bad Bentheim | noch unbekannt | 5,3 |
| | | | RB 65 | Münster - Rheine | | |
| | | | RB 66 | Münster - Osnabrück | | |
| | | | RB 72 | Herford - Lage - Paderborn | | |
| | | | RE 78 | Bielefeld - Herford - Nienburg | | |
| Erft-Schwelm-Netz | Dez 17 | Dez 29 | RB 34 | Mönchengladbach - Dalheim | VIAS | 0,9 |
| | | | RB 38 | Düsseldorf - Neuss - Bedburg | | |
| Nordwest-Hessen-Netz | Dez 17 | Dez 32 | RB 55 | Brilon - Korbach - Marburg | noch unbekannt | 0,3 |
| | | | RB 94 | Erndtebrück - Bad Lassphe - Marburg | | |
| Betriebsaufnahme Dezember 2018 | | | | | | |
| RRX-Betrieb (Los 1) | Dez 18/22 | Dez 33 | RE 1 | Aachen - Köln - Düsseldorf - Dortmund - Hamm | noch unbekannt | 5,8 |
| | | | RE 11 | Düsseldorf - Dortmund - Hamm - Paderborn - Kassel-Wilhelmshöhe | | |
| RRX-Betrieb (Los 2) | Dez 18/22 | Dez 33 | RE 5 | Koblenz - Bonn - Köln - Düsseldorf - Wesel | noch unbekannt | 6,0 |
| | | | RE 6 | Köln/Bonn Flughafen - Köln - Düsseldorf - Dortmund - Hamm - Bielefeld - Minden | | |
| RRX-Betrieb (Los 3) | Dez 18/22 | Dez 33 | RE 4 | Aachen - Mönchengladbach - Düsseldorf - Hagen - Dortmund | noch unbekannt | 2,4 |
| Hellweg-Netz | Dez 18 | Dez 30 | RB 50 | Dortmund - Lünen - Münster | noch unbekannt | 5,7 |
| | | | RB 59 | Dortmund - Soest | | |
| | | | RB 69 | Münster - Hamm - Bielefeld | | |
| | | | RB 89 | Münster - Hamm - Paderborn - Warburg | | |



Abfahrt Departure Bielefeld Hbf

| Abfahrt | Departure | Abfahrt | Departure |
|---------|-----------|---------|-----------|
| 10:00 | 10:00 | 10:00 | 10:00 |
| 10:05 | 10:05 | 10:05 | 10:05 |
| 10:10 | 10:10 | 10:10 | 10:10 |
| 10:15 | 10:15 | 10:15 | 10:15 |
| 10:20 | 10:20 | 10:20 | 10:20 |
| 10:25 | 10:25 | 10:25 | 10:25 |
| 10:30 | 10:30 | 10:30 | 10:30 |
| 10:35 | 10:35 | 10:35 | 10:35 |
| 10:40 | 10:40 | 10:40 | 10:40 |
| 10:45 | 10:45 | 10:45 | 10:45 |
| 10:50 | 10:50 | 10:50 | 10:50 |
| 10:55 | 10:55 | 10:55 | 10:55 |
| 11:00 | 11:00 | 11:00 | 11:00 |
| 11:05 | 11:05 | 11:05 | 11:05 |
| 11:10 | 11:10 | 11:10 | 11:10 |
| 11:15 | 11:15 | 11:15 | 11:15 |
| 11:20 | 11:20 | 11:20 | 11:20 |
| 11:25 | 11:25 | 11:25 | 11:25 |
| 11:30 | 11:30 | 11:30 | 11:30 |
| 11:35 | 11:35 | 11:35 | 11:35 |
| 11:40 | 11:40 | 11:40 | 11:40 |
| 11:45 | 11:45 | 11:45 | 11:45 |
| 11:50 | 11:50 | 11:50 | 11:50 |
| 11:55 | 11:55 | 11:55 | 11:55 |
| 12:00 | 12:00 | 12:00 | 12:00 |
| 12:05 | 12:05 | 12:05 | 12:05 |
| 12:10 | 12:10 | 12:10 | 12:10 |
| 12:15 | 12:15 | 12:15 | 12:15 |
| 12:20 | 12:20 | 12:20 | 12:20 |
| 12:25 | 12:25 | 12:25 | 12:25 |
| 12:30 | 12:30 | 12:30 | 12:30 |
| 12:35 | 12:35 | 12:35 | 12:35 |
| 12:40 | 12:40 | 12:40 | 12:40 |
| 12:45 | 12:45 | 12:45 | 12:45 |
| 12:50 | 12:50 | 12:50 | 12:50 |
| 12:55 | 12:55 | 12:55 | 12:55 |
| 13:00 | 13:00 | 13:00 | 13:00 |
| 13:05 | 13:05 | 13:05 | 13:05 |
| 13:10 | 13:10 | 13:10 | 13:10 |
| 13:15 | 13:15 | 13:15 | 13:15 |
| 13:20 | 13:20 | 13:20 | 13:20 |
| 13:25 | 13:25 | 13:25 | 13:25 |
| 13:30 | 13:30 | 13:30 | 13:30 |
| 13:35 | 13:35 | 13:35 | 13:35 |
| 13:40 | 13:40 | 13:40 | 13:40 |
| 13:45 | 13:45 | 13:45 | 13:45 |
| 13:50 | 13:50 | 13:50 | 13:50 |
| 13:55 | 13:55 | 13:55 | 13:55 |
| 14:00 | 14:00 | 14:00 | 14:00 |
| 14:05 | 14:05 | 14:05 | 14:05 |
| 14:10 | 14:10 | 14:10 | 14:10 |
| 14:15 | 14:15 | 14:15 | 14:15 |
| 14:20 | 14:20 | 14:20 | 14:20 |
| 14:25 | 14:25 | 14:25 | 14:25 |
| 14:30 | 14:30 | 14:30 | 14:30 |
| 14:35 | 14:35 | 14:35 | 14:35 |
| 14:40 | 14:40 | 14:40 | 14:40 |
| 14:45 | 14:45 | 14:45 | 14:45 |
| 14:50 | 14:50 | 14:50 | 14:50 |
| 14:55 | 14:55 | 14:55 | 14:55 |
| 15:00 | 15:00 | 15:00 | 15:00 |
| 15:05 | 15:05 | 15:05 | 15:05 |
| 15:10 | 15:10 | 15:10 | 15:10 |
| 15:15 | 15:15 | 15:15 | 15:15 |
| 15:20 | 15:20 | 15:20 | 15:20 |
| 15:25 | 15:25 | 15:25 | 15:25 |
| 15:30 | 15:30 | 15:30 | 15:30 |
| 15:35 | 15:35 | 15:35 | 15:35 |
| 15:40 | 15:40 | 15:40 | 15:40 |
| 15:45 | 15:45 | 15:45 | 15:45 |
| 15:50 | 15:50 | 15:50 | 15:50 |
| 15:55 | 15:55 | 15:55 | 15:55 |
| 16:00 | 16:00 | 16:00 | 16:00 |
| 16:05 | 16:05 | 16:05 | 16:05 |
| 16:10 | 16:10 | 16:10 | 16:10 |
| 16:15 | 16:15 | 16:15 | 16:15 |
| 16:20 | 16:20 | 16:20 | 16:20 |
| 16:25 | 16:25 | 16:25 | 16:25 |
| 16:30 | 16:30 | 16:30 | 16:30 |
| 16:35 | 16:35 | 16:35 | 16:35 |
| 16:40 | 16:40 | 16:40 | 16:40 |
| 16:45 | 16:45 | 16:45 | 16:45 |
| 16:50 | 16:50 | 16:50 | 16:50 |
| 16:55 | 16:55 | 16:55 | 16:55 |
| 17:00 | 17:00 | 17:00 | 17:00 |
| 17:05 | 17:05 | 17:05 | 17:05 |
| 17:10 | 17:10 | 17:10 | 17:10 |
| 17:15 | 17:15 | 17:15 | 17:15 |
| 17:20 | 17:20 | 17:20 | 17:20 |
| 17:25 | 17:25 | 17:25 | 17:25 |
| 17:30 | 17:30 | 17:30 | 17:30 |
| 17:35 | 17:35 | 17:35 | 17:35 |
| 17:40 | 17:40 | 17:40 | 17:40 |
| 17:45 | 17:45 | 17:45 | 17:45 |
| 17:50 | 17:50 | 17:50 | 17:50 |
| 17:55 | 17:55 | 17:55 | 17:55 |
| 18:00 | 18:00 | 18:00 | 18:00 |
| 18:05 | 18:05 | 18:05 | 18:05 |
| 18:10 | 18:10 | 18:10 | 18:10 |
| 18:15 | 18:15 | 18:15 | 18:15 |
| 18:20 | 18:20 | 18:20 | 18:20 |
| 18:25 | 18:25 | 18:25 | 18:25 |
| 18:30 | 18:30 | 18:30 | 18:30 |
| 18:35 | 18:35 | 18:35 | 18:35 |
| 18:40 | 18:40 | 18:40 | 18:40 |
| 18:45 | 18:45 | 18:45 | 18:45 |
| 18:50 | 18:50 | 18:50 | 18:50 |
| 18:55 | 18:55 | 18:55 | 18:55 |
| 19:00 | 19:00 | 19:00 | 19:00 |
| 19:05 | 19:05 | 19:05 | 19:05 |
| 19:10 | 19:10 | 19:10 | 19:10 |
| 19:15 | 19:15 | 19:15 | 19:15 |
| 19:20 | 19:20 | 19:20 | 19:20 |
| 19:25 | 19:25 | 19:25 | 19:25 |
| 19:30 | 19:30 | 19:30 | 19:30 |
| 19:35 | 19:35 | 19:35 | 19:35 |
| 19:40 | 19:40 | 19:40 | 19:40 |
| 19:45 | 19:45 | 19:45 | 19:45 |
| 19:50 | 19:50 | 19:50 | 19:50 |
| 19:55 | 19:55 | 19:55 | 19:55 |
| 20:00 | 20:00 | 20:00 | 20:00 |
| 20:05 | 20:05 | 20:05 | 20:05 |
| 20:10 | 20:10 | 20:10 | 20:10 |
| 20:15 | 20:15 | 20:15 | 20:15 |
| 20:20 | 20:20 | 20:20 | 20:20 |
| 20:25 | 20:25 | 20:25 | 20:25 |
| 20:30 | 20:30 | 20:30 | 20:30 |
| 20:35 | 20:35 | 20:35 | 20:35 |
| 20:40 | 20:40 | 20:40 | 20:40 |
| 20:45 | 20:45 | 20:45 | 20:45 |
| 20:50 | 20:50 | 20:50 | 20:50 |
| 20:55 | 20:55 | 20:55 | 20:55 |
| 21:00 | 21:00 | 21:00 | 21:00 |
| 21:05 | 21:05 | 21:05 | 21:05 |
| 21:10 | 21:10 | 21:10 | 21:10 |
| 21:15 | 21:15 | 21:15 | 21:15 |
| 21:20 | 21:20 | 21:20 | 21:20 |
| 21:25 | 21:25 | 21:25 | 21:25 |
| 21:30 | 21:30 | 21:30 | 21:30 |
| 21:35 | 21:35 | 21:35 | 21:35 |
| 21:40 | 21:40 | 21:40 | 21:40 |
| 21:45 | 21:45 | 21:45 | 21:45 |
| 21:50 | 21:50 | 21:50 | 21:50 |
| 21:55 | 21:55 | 21:55 | 21:55 |
| 22:00 | 22:00 | 22:00 | 22:00 |
| 22:05 | 22:05 | 22:05 | 22:05 |
| 22:10 | 22:10 | 22:10 | 22:10 |
| 22:15 | 22:15 | 22:15 | 22:15 |
| 22:20 | 22:20 | 22:20 | 22:20 |
| 22:25 | 22:25 | 22:25 | 22:25 |
| 22:30 | 22:30 | 22:30 | 22:30 |
| 22:35 | 22:35 | 22:35 | 22:35 |
| 22:40 | 22:40 | 22:40 | 22:40 |
| 22:45 | 22:45 | 22:45 | 22:45 |
| 22:50 | 22:50 | 22:50 | 22:50 |
| 22:55 | 22:55 | 22:55 | 22:55 |
| 23:00 | 23:00 | 23:00 | 23:00 |
| 23:05 | 23:05 | 23:05 | 23:05 |
| 23:10 | 23:10 | 23:10 | 23:10 |
| 23:15 | 23:15 | 23:15 | 23:15 |
| 23:20 | 23:20 | 23:20 | 23:20 |
| 23:25 | 23:25 | 23:25 | 23:25 |
| 23:30 | 23:30 | 23:30 | 23:30 |
| 23:35 | 23:35 | 23:35 | 23:35 |
| 23:40 | 23:40 | 23:40 | 23:40 |
| 23:45 | 23:45 | 23:45 | 23:45 |
| 23:50 | 23:50 | 23:50 | 23:50 |
| 23:55 | 23:55 | 23:55 | 23:55 |
| 00:00 | 00:00 | 00:00 | 00:00 |



BETRIEBSQUALITÄT

Im Qualitätsbericht SPNV NRW wird die Betriebsqualität anhand von **Pünktlichkeits-** und **Zugausfallquoten** der nordrhein-westfälischen Nahverkehrslinien dargestellt.

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

Außerdem werden Verspätungen und Zugausfälle in diesem Bericht über den gesamten Linienvorlauf betrachtet. Die einzelnen Pünktlichkeitswerte der Verbundräume werden gemäß ihrer jeweiligen Anteile am Leistungsvolumen der Linie (Zugkilometer) gewichtet und als Mittelwert in Form einer jährlichen Pünktlichkeitsquote ausgewiesen. Die Darstellungen im Qualitätsbericht SPNV NRW sind aufgrund der einheitlichen Toleranzzeit und der gewichteten Quoten 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 (siehe Tabelle unten). Vorhersehbare Ausfälle sind dem EVU in der Regel im Vorfeld bekannt und hängen von Baumaßnahmen der Infrastrukturbetreiber ab. In diesen Fällen wird von den EVU oftmals ein Ersatzverkehr durch Züge oder Busse (**Schienerersatzverkehr** (SEV)) eingerichtet. In Abhängigkeit der jeweiligen Baumaßnahme kann es dazu kommen, dass durch parallele SPNV-Linien, weitere ÖPNV-Angebote oder mögliche Umleitungen ein vollumfänglicher SEV nicht notwendig ist. Unvorhersehbare Ausfälle hingegen treten kurzfristig auf, z. B. aufgrund eines defekten Triebwagens. Leider ist es in diesen Fällen aufgrund der kurzen zeitlichen Reaktionsmöglichkeiten nicht immer möglich, einen Ersatzverkehr einzurichten.

Ausgefallene Züge, die im selben Umfang durch Ersatzzüge kompensiert werden, gehen nicht in die Berechnung der Ausfallquoten ein, wenngleich es zu Einbußen beim Komfort der Ersatzzüge kommen kann. Andere Maßnahmen wie SEV oder Notverkehre mit Bussen und Taxi wirken in der Darstellung nicht mindernd.

vorhersehbare Zugausfälle

- Baustellen/Arbeiten an Gleisen, Weichen, Stellwerken, Bahnhöfen etc.

- im Vorfeld bekannte Zugausfälle
- in der Regel Ersatzverkehr durch Ersatzzüge oder Busse (SEV) in Abhängigkeit der Baumaßnahme
- Ausfälle können dem Fahrgast vorab kommuniziert werden

nicht vorhersehbare Zugausfälle

- extreme Witterungsverhältnisse
- Schäden an der Strecke/am Fahrzeug
- mangelhafte Fahrzeugbereitstellung/ Personaldisposition durch das EVU
- Kabeldiebstahl
- Personenunfälle

- kurzfristige Zugausfälle
- in der Regel keine Kompensation (Ersatzzug, Bus-/Taxinotverkehr in Abhängigkeit der zeitlichen Reaktionsmöglichkeiten denkbar, Umsetzung jedoch schwierig)
- Ausfälle sind im Vorfeld nicht kommunizierbar

Ersatzzüge fließen nicht in die Quotenberechnung ein, da ein Weiterfahren mit dem Zug möglich ist. SEV oder Notverkehre mit Bussen bzw. Taxi wirken nicht mindernd.

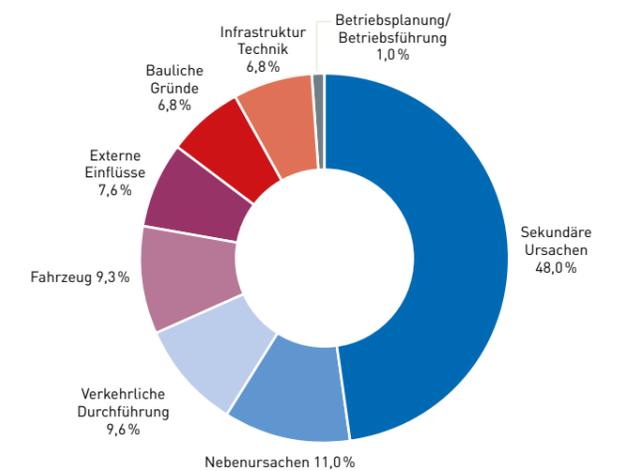
Bei der Analyse der Jahrespünktlichkeiten fällt auf, dass es insbesondere bei den lang laufenden RE-Linien häufig unterschiedliche Verspätungsursachen gibt. Die Abbildung rechts zeigt beispielhaft für die Linie **RE 6** Düsseldorf – Minden den **Mix an Verspätungsursachen**. Knapp die Hälfte aller Verspätungen der Linie RE 6 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 6 lassen sich somit in ähnlicher Form auch auf weitere, vor allem lang laufende RE-Linien übertragen, was ein Blick auf die Pünktlichkeitsquoten der letzten fünf Jahre zeigt: Mit wenigen Ausnahmen stellen die Linien **RE 1, RE 5, RE 6** und **RE 7** durchweg die unpünktlichsten Linien in NRW dar.

Anhand der stichprobenartigen Verspätungsursachen der RE 6 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.

Weitere linienscharfe Angaben zu den Verspätungs- und Zugausfallquoten befinden sich auf den nächsten Seiten.



Verspätungsursachen RE 6 (Beispielwoche)



Erläuterungen

Sekundäre Ursachen

- Zugfolgeverspätung (betr. Zug war verspätet)
- Zugfolgeverspätung (betr. Zug war pünktlich)
- Anschluss (Warten auf verspäteten Zug)
- Gefährliche Ereignisse (z. B. Aufprall, Unfall)

Nebenursachen

- Fehlende Begründung
- Haltezeitüberschreitung
- Keine Meldung durch EVU
- Antrag EVU

- (z. B. außerplanmäßiger Halt/Anschluss)
- Sonstige verkehrliche Gründe

Fahrzeug

- Störung an Triebfahrzeugen
- Störung an Reisezugwagen
- Fehlerhafte Zugbildung durch EVU
- Technisches Personal EVU
- (z. B. Bedienungsfehler)
- Umlaufeinsatzplanung

Externe Einflüsse

- Fremdeinwirkung (z. B. Personen im Gleis)
- Behörden (z. B. Polizei-/Rettungseinsatz)

Bauliche Gründe

- Bauarbeiten
- Unregelmäßigkeiten bei Bauarbeiten

Infrastruktur Technik

- Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik
- Bahnübergangssicherungsanlagen

Betriebsplanung/Betriebsführung

- Sonstiges Betrieb Netz
- (z. B. Auf-/Abladen Baumaterial)
- Betriebliches Personal Netz

PÜNKTLICHKEIT

RE-Linien

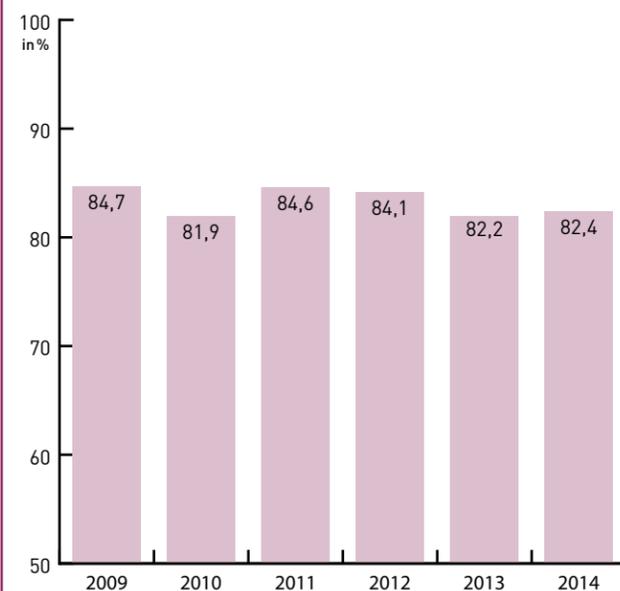
Die durchschnittliche Pünktlichkeitsquote aller RE-Linien in NRW hat sich im Vergleich zum Vorjahr nur marginal verbessert (plus 0,2 Prozentpunkte) und liegt im Jahr 2014 bei 82,4%. Die bedeutenden RE-Linien in NRW mit langem Linienverlauf und hoher Fahrgastnachfrage sind auch im Jahr 2013 besonders verspätungsanfällig. Wie schon in den letzten Jahren weisen die Linien **RE 5** (66,4%), **RE 1** (69,3%), **RE 6** (70,5%) und **RE 7** (72,9%) die niedrigsten Pünktlichkeitsquoten auf. Diese DB-Linien verkehren auf ausgelasteten Streckenabschnitten mit Mischverkehren wie z. B. in den Hauptkorridoren Köln – Düsseldorf – Duisburg und Duisburg – Essen – Dortmund – Hamm. Der Einfluss von Zügen des Fernverkehrs der Deutschen Bahn auf diesen Linien ist besonders groß, so dass sich im Verspätungsfall häufig Zugfolgeverspätungen auf den Nahverkehr übertragen. Verstärkt werden diese Probleme durch Kapazitätsengpässe in der Infrastruktur. Im Dezember 2014 hat die DB Netz AG den Korridor Köln – Duisburg – Dortmund als sog. „Überlasteten Schienenweg“ deklariert. Dies führt dazu, dass der Infrastruktureigentümer konkrete Pläne erarbeiten muss, welche die Schienenwegekonzapazität wieder erhöhen. Hier ist ein nachhaltiger Infrastrukturausbau dringend erforderlich. Gleichzeitig verfügen die oben genannten Linien über das größte Fahrgastaufkommen in NRW, was grundsätzlich zu verlängerten Fahrgastwechselzeiten führt. Die Situation verschärft sich, wenn von Seiten des Unternehmens die vorgesehenen Sitzplatzkapazitäten nicht zur Verfügung gestellt werden können. Eine detaillierte Analyse der Pünktlichkeit während des Fahrtverlaufs der Linien RE 1, RE 5, RE 6 und RE 7 befindet sich auf den Seiten 20 bis 21. Einen Platz unter den unpünktlichsten Linien 2014 nimmt auch die Linie **RE 15** ein, welche sich um fast 9 Prozentpunkte gegenüber 2013 verschlechtert hat und nur noch eine Pünktlichkeit von niedrigen 72,7% aufweist.

Die hohe Streckenbelegung auf dem Abschnitt Wunstorf – Minden (die zweigleisige Strecke wurde bereits als „überlastet“ erklärt) spiegelt sich auch in den Pünktlichkeitsquoten der betroffenen DB-Linien **S 1** (76,3%), **RE 60** (73,3%) und **RE 70** (85,9%) wider. Die grundsätzliche Verbesserung auf diesem Korridor von 2013 nach 2014 (S 1 z. B. plus 12 Prozentpunkte) hängt auch mit den Auswirkungen des Elbhochwassers im Jahr 2013 zusammen. Vor dem Hintergrund der Zunahme des Güterverkehrs auf der gesamten Ost-West-Achse Niederlande/(Belgien) – Osnabrück/

(Rhein-Ruhr) – Hannover – Berlin bleibt der viergleisige Infrastrukturausbau zwischen Minden und Wunstorf dringend erforderlich. Zu Spitzenzeiten teilen sich an Freitagen mehr als 300 Züge des Nah-, Fern- und Güterverkehrs die Strecke.

Spürbar pünktlicher als im Vorjahr verkehrte die Linie der eurobahn **RE 82** (plus 9,4 Prozentpunkte), was auf die neue Linienverknüpfung mit der Linie RB 73 im OWL-Dieselnetz zurückzuführen ist (spürbare Verbesserung auch bei der RB 73). Einen Wechsel gibt es an der Spitze der pünktlichsten RE-Linien: Die von Abellio betriebene Linie RE 16 zwischen Essen und Siegen fuhr (wie bereits 2012) mit einer Pünktlichkeit von 92,0% auf den ersten Platz.

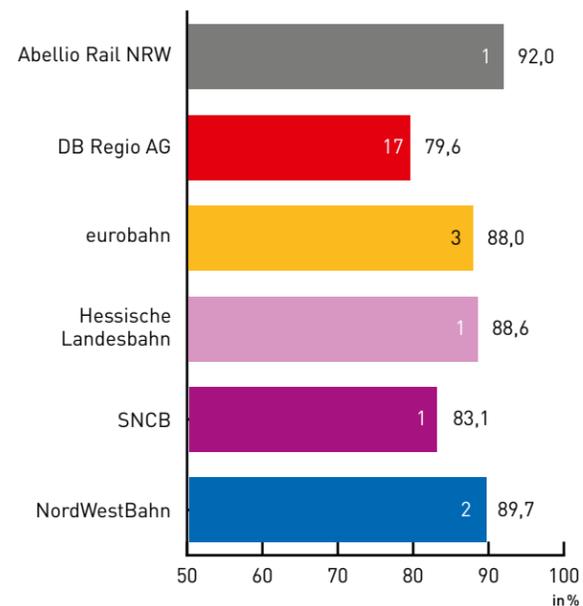
Entwicklung der durchschnittlichen Verspätungsquoten RE-Linien NRW



Die RE-Linien stellen im Vergleich zu den RB-Linien und zum S-Bahn-Verkehr die Gruppe mit den niedrigsten Pünktlichkeiten dar. Im Jahr 2014 stabilisiert sich die durchschnittliche Pünktlichkeitsquote und liegt wie schon 2013 bei rd. 82%. Unter den RE-Linien bleiben jene besonders verspätungsanfällig, welche einen langen Linienlaufweg aufweisen und auf stark belasteten Strecken verkehren. Konstanz zeigt sich auch mit Blick auf die unpünktlichsten Linien in NRW: Das Schlusslicht bilden in den letzten Jahren mit wenigen Ausnahmen durchweg die Linien **RE 1**, **RE 5**, **RE 6** und **RE 7**.

Der Blick auf die Zuordnung der RE-Linien zu den jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen zeigt, dass 17 der 25 Linien von der DB gefahren werden. Bei den Unternehmen Abellio (RE 16), Hessische Landesbahn (RE 99) und der SNCB (RE 29) setzt sich der Wert aus nur einer einzigen Linie zusammen.

Durchschnittliche Pünktlichkeit 2014 je EVU (nur RE-Linien)



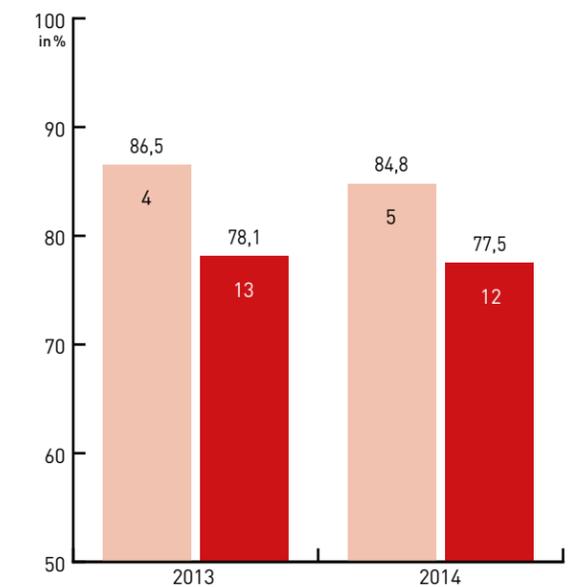
1=Anzahl Linien



Die 17 DB-Linien lassen sich weiter unterteilen: Hierbei kann zwischen den Linien des DB-Großvertrages sowie Linien in Folge erfolgreicher Wettbewerbsverfahren unterschieden werden. Die DB-Wettbewerbslinien liegen auf einem ähnlichen Pünktlichkeitsniveau wie die der anderen EVU. Allerdings verkehren die Linien des DB-Großvertrages deutlich unpünktlicher. Darunter fallen die häufig genannten hochverspäteten Linien RE 1, RE 5, RE 6, RE 7 sowie weitere verspätungsanfällige Linien wie z. B. RE 11, RE 60 oder RE 4. Ebenso gehen jedoch sehr pünktliche Linien wie die RE 78 oder RE 17 in die Wertung ein und ergeben somit insgesamt einen durchschnittlichen Pünktlichkeitswert von 77,5% im Jahr 2014.

Der überwiegende Teil der derzeitigen Linien im DB-Großvertrag ist bereits durch Wettbewerbsverfahren in den nächsten Jahren vergeben worden (z. B. durch die Ausschreibungen „Rhein-Ruhr-Express“ oder „Expresslinien Mittelland“). Perspektivisch werden alle Linien in Wettbewerbsnetze übergehen.

Entwicklung Pünktlichkeit DB-RE-Linien



DB-Wettbewerb DB-Großvertrag

4=Anzahl Linien

Pünktlichkeiten NRW 2014

Zeichenerklärung

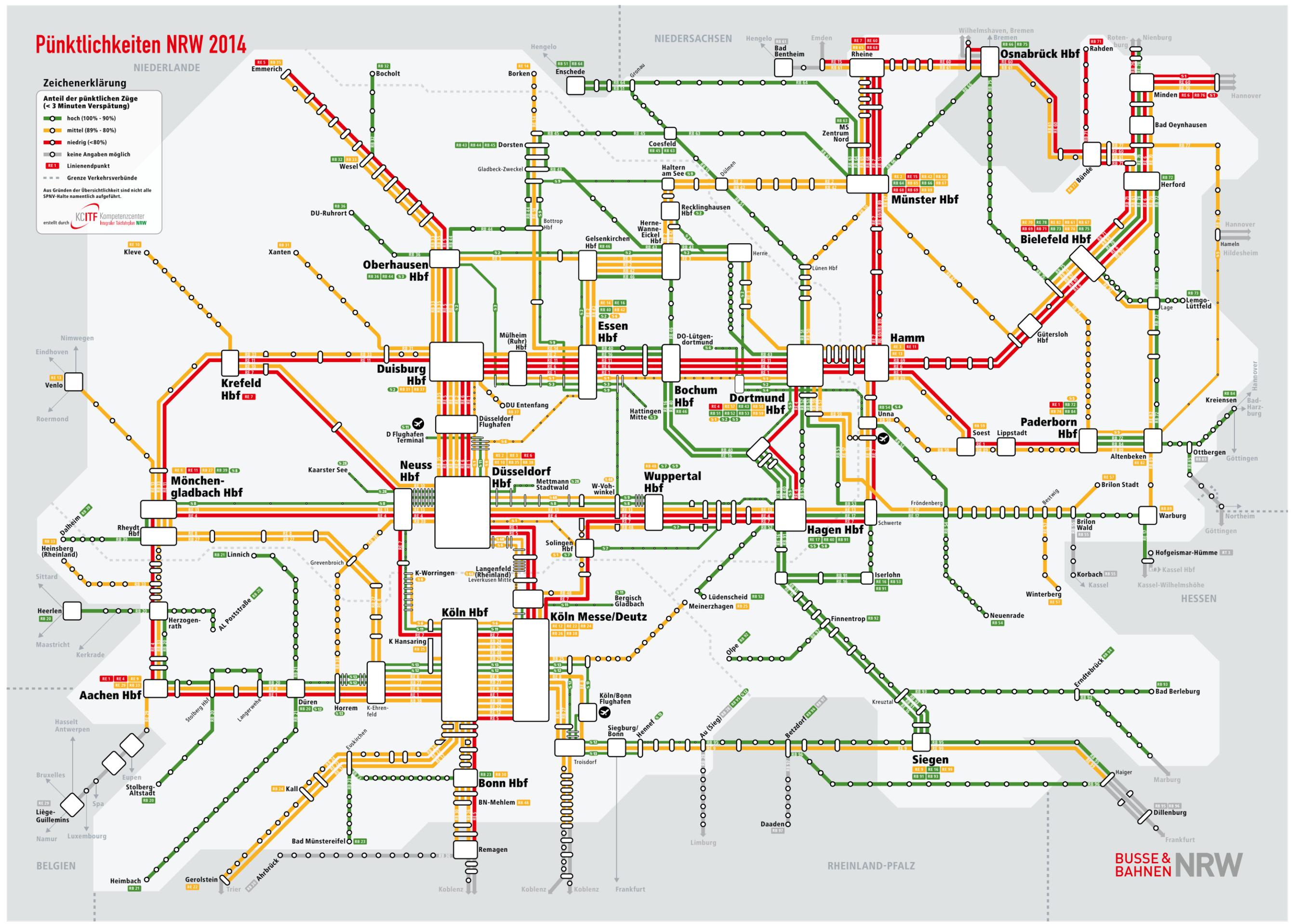
Anteil der pünktlichen Züge (< 3 Minuten Verspätung)

- hoch (100% - 90%)
- mittel (89% - 80%)
- niedrig (<80%)

- keine Angaben möglich
- Linienendpunkt
- Grenze Verkehrsverbünde

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

erstellt durch **KCITF** Kompetenzzentrum
Integriertes Tarifsystem NRW



BUSSE & BAHNEN NRW

MESSPUNKTPÜNTLICHKEIT

Die Verspätungsquoten der einzelnen Linien geben einen guten Überblick über die betriebliche Qualität insgesamt. Da die Quoten jedoch über den gesamten Linienvorlauf ohne Unterscheidung zwischen Hin- und Rückrichtung ermittelt werden, sind detaillierte Aussagen über das Zustandekommen der Quoten nur bedingt möglich. Dafür eignet sich ein richtungsbezogener Blick auf die Pünktlichkeiten der Züge an ausgewählten Bahnhöfen. Wie schon in den Vorjahren lohnt ein detaillierter Blick auf die besonders unpünktlichen und gleichzeitig stark nachgefragten Linien **RE 1**, **RE 5**, **RE 6** und **RE 7**. Die folgenden Diagramme zeigen, auf welchen Abschnitten die hohen Verspätungen eingefahren bzw. reduziert werden. Da sich die Pünktlichkeitsquoten im Vergleich zum Vorjahr kaum verändert haben, ergibt sich bei der Detailbetrachtung ein entsprechend ähnliches Bild. Dargestellt sind die Anknüpfungspünktlichkeiten an den jeweiligen Messpunkten innerhalb der Bahnhöfe.

RE 1

Bei der Linie **RE 1** nimmt der Anteil der hochverspäteten Züge (>11 Minuten) in beide Richtungen zum Ende des Laufwegs erheblich zu. In Fahrtrichtung Paderborn fällt die Pünktlichkeit auf dem hochbelasteten Hauptkorridor von Köln bis zum Halt in Essen kontinuierlich ab. In Essen sind nur noch 58% der Züge pünktlich. Ab Dortmund entspannt sich die Situation etwas, der Anteil der hochverspäteten Züge bleibt jedoch bis zur Endstation konstant hoch. In Fahrtrichtung Aachen ergibt sich ein ähnliches Bild. Bis Essen fährt die Linie sehr konstant, danach bricht die Pünktlichkeit deutlich ein und erreicht in Düsseldorf mit 58% den Tiefpunkt. Auch hier stabilisiert sich die Situation im weiteren Verlauf, allerdings können die hochverspäteten Züge ihre Verspätung nicht mehr abbauen. Im Hauptkorridor bestehen in Verspätungsfällen Trassenkonflikte mit Zügen des Fernverkehrs (z. B. Überholungen in Leverkusen-Mitte), die weitere Verspätungen nach sich ziehen.

RE 5

Die Analyse der Linie **RE 5** ergibt ein stark richtungsabhängiges Bild. Die Züge aus Koblenz erreichen bereits mit Verspätung NRW (Anknüpfungspünktlichkeit Bonn-Bad Godesberg 71%). Grund hierfür ist in erster Linie die enge Zugfolge mit dem oftmals verspäteten Fernverkehr der Linie IC 30/31 ab Koblenz. Im weiteren Verlauf bleibt die Linie RE 5 über den Korridor Köln – Duisburg bis Wesel weiter verspätungsanfällig. Der Anteil der hochverspäteten Fahrten nimmt sogar weiter zu. Auf dem Abschnitt macht sich die Abhängigkeit zur störanfälligen Überholung der ICE-Linie 78 aus Amsterdam (ICE International)

spürbar bemerkbar. Die Gegenrichtung zeigt zudem einen massiven Einbruch der Pünktlichkeit zwischen Duisburg und Düsseldorf, von dem sich die Linie im weiteren Verlauf nicht erholt. In Düsseldorf und Bonn-Bad Godesberg liegen die Anknüpfungspünktlichkeiten knapp unter 60%.

RE 6

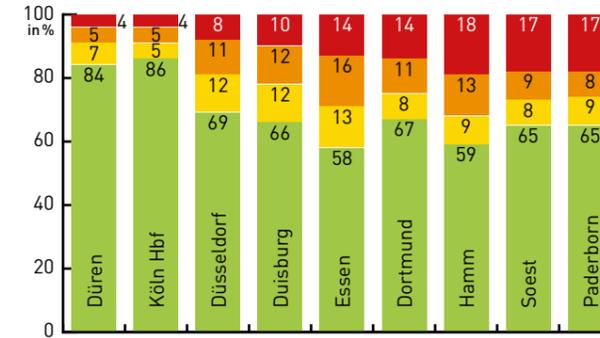
Der Einfluss des Fernverkehrs wird bei der Linie **RE 6** besonders in eine Fahrtrichtung deutlich: Während die Verspätungsminuten in Richtung Düsseldorf zwar kontinuierlich – aber moderat – ansteigen, zeigt die Gegenrichtung ein anderes Bild: Die Trassenkonflikte der RE 6 zur Fernverkehrslinie ICE 10 führen bereits zwischen Duisburg und Essen zu einem ersten Pünktlichkeitseinbruch, der bis Hamm weiter anwächst. Durch das Vereinigen der beiden Zugteile des Fernverkehrs in Hamm (ICE 10: Probleme beim Kuppeln der Triebzüge, Abhängigkeit von verspäteten Zugteilen) verzögert sich die Abfahrt der RE 6 dermaßen stark, dass in Bielefeld nur noch rd. jeder zweite Zug pünktlich ankommt. Gleichzeitig sind 17% der Züge mehr als 6 Minuten, 19% der Züge mehr als 11 Minuten verspätet. Trotz einer leichten Entspannung bis Minden kann ein Großteil der Züge den dortigen Anschluss nach Hannover (S 1) nicht mehr gewährleisten. Der Anteil hochverspäteter Züge bleibt hoch.

RE 7

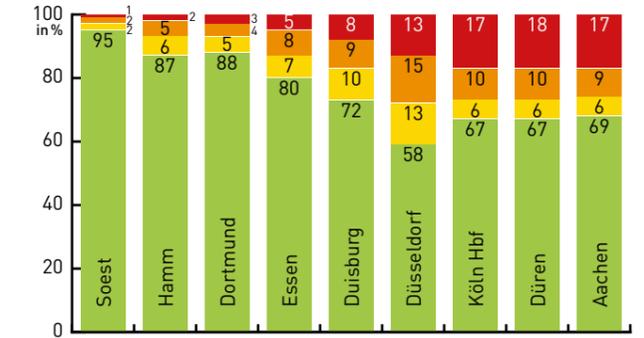
Die Züge der Linie **RE 7** werden zwischen den Bahnhöfen Hamm und Köln Hbf auf der Wupper-Achse stetig unpünktlicher, was ebenfalls mit der engen Fahrlage zum Fernverkehr zusammenhängt. In Verspätungsfällen kommt es hier zu störanfälligen außerplanmäßigen Überholungen. Bis zum Bahnhof Neuss fällt die Verspätungsquote auf 67% ab. Zwischen Neuss und der Endstation in Krefeld verbessert sich die Pünktlichkeit spürbar, was jedoch auch auf das vorzeitige Wenden von hochverspäteten Zügen in Neuss zurückzuführen ist (im Jahr 2014 wurde die überschlagene Wende in Krefeld mit einem zusätzlichen Zug nicht praktiziert, 2015 soll diese wieder umgesetzt werden). Dadurch steigt die Anknüpfungspünktlichkeit in Krefeld zwangsläufig, die Zahl der verspäteten Züge in Krefeld nimmt ab. Gleichzeitig fallen die Züge zwischen Neuss und Krefeld aus. Für die Reisenden hat sich die Situation auf dem Abschnitt im Vergleich zum Vorjahr spürbar verschlechtert. Die Gegenrichtung zeigt wie schon im Vorjahr, dass die bis Wuppertal entstandene Verspätung durch den Fahrplanpuffer bis Hagen merklich abgebaut werden kann. Dennoch bleibt das Pünktlichkeitsniveau im weiteren Verlauf nicht konstant, sondern fällt deutlich bis zur Ankunft in Rheine auf niedrige 58% ab. Mit der Vergabe der RE 7-Betriebsleistungen an National Express erwarten die Aufgabenträger ab Dezember 2015 eine deutlich verbesserte Pünktlichkeit (u.a. durch spurtstärkere Fahrzeuge sowie schnellere Fahrgastwechselzeiten durch stufenlosen Einstieg).

PÜNTLICHKEITEN JE MESSPUNKT

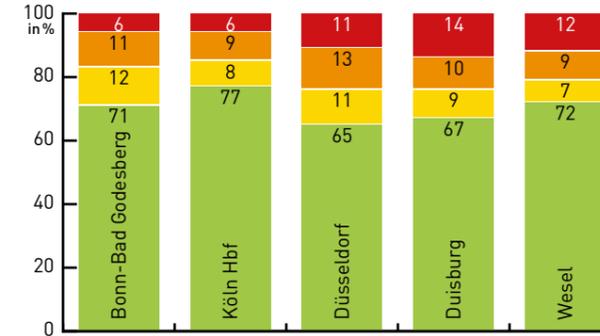
RE 1: Fahrtrichtung Aachen – Paderborn



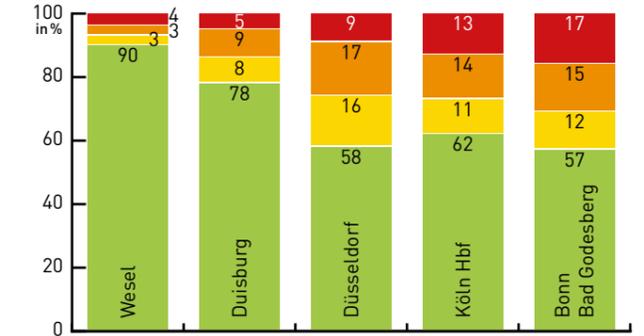
RE 1: Fahrtrichtung Paderborn – Aachen



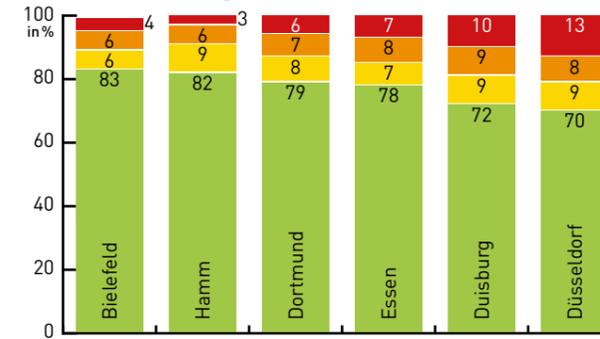
RE 5: Fahrtrichtung Koblenz – Emmerich



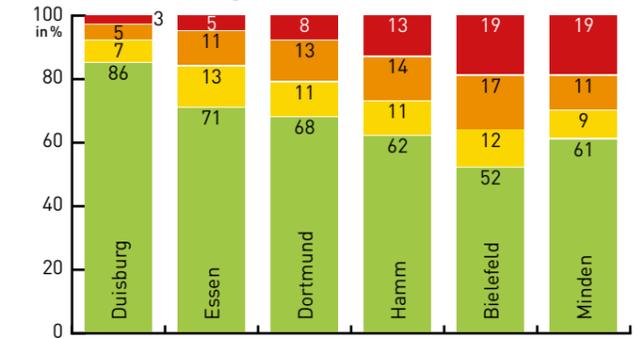
RE 5: Fahrtrichtung Emmerich – Koblenz



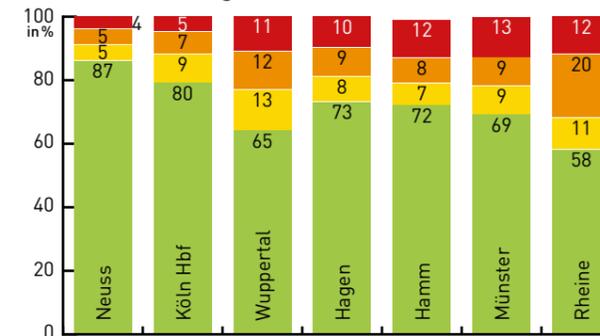
RE 6: Fahrtrichtung Minden – Düsseldorf



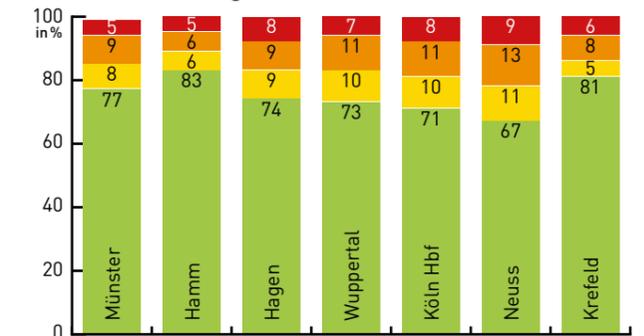
RE 6: Fahrtrichtung Düsseldorf – Minden



RE 7: Fahrtrichtung Krefeld – Rheine



RE 7: Fahrtrichtung Rheine – Krefeld



PÜNKTLICHKEIT

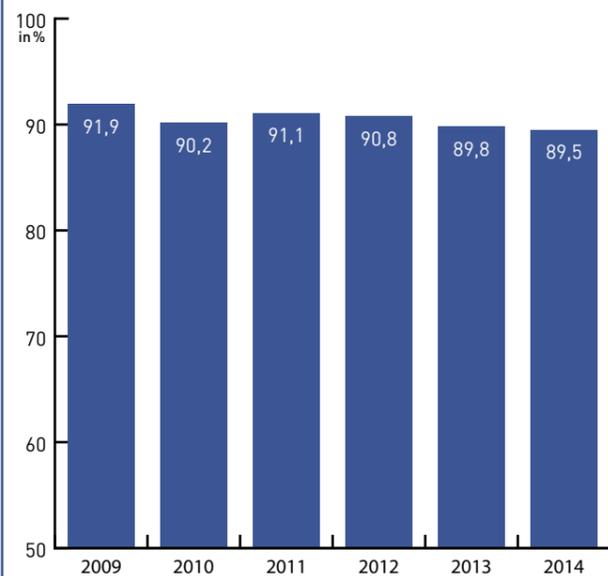
RB-Linien

Das Pünktlichkeitsniveau der RB-Linien hat im Durchschnitt geringfügig abgenommen (minus 0,3 Prozentpunkte). Besonders unpünktlich war wie in den Vorjahren die Linie **RB 76** mit einer Pünktlichkeitsquote von 77,5%. Diese Linie verkehrt nur am Wochenende im Zwei-Stunden-Takt, so dass hier bereits wenige verspätete Züge auf der eingleisigen Strecke zwischen Minden und Nienburg Auswirkungen auf die Gesamtquote haben. Die in der Vergangenheit häufig auffällige Linie **RB 24** verkehrte 2014 wesentlich stabiler und konnte ihre Pünktlichkeit um ganze 9,4% auf 88,5% steigern. Bei dem Ersatzkonzept für die RB 24 im ersten Jahr des Kölner Dieselnetzes ist das Stärken und Schwächen der Züge in Euskirchen entfallen. Dadurch hat sich die Pünktlichkeit deutlich verbessert.

Die neuen Linienverknüpfungen im OWL-Dieselnetz wirken sich positiv auf die Betriebsqualität der Linie **RB 73** von Bielefeld nach Lemgo-Lüttfeld aus. Die Pünktlichkeitsquote ist im Vergleich zum Vorjahr um knapp 11 Prozentpunkte auf nunmehr 90,3% gestiegen. Bei der Linie **RB 71** besteht jedoch weiterhin hoher Handlungsbedarf. Die Linie von Rahden bis Bielefeld (in der Durchbindung bis Münster) hat sich gegenüber 2013 um weitere 4 Prozentpunkte auf 75,5% verschlechtert und bildet gemeinsam mit den Linie **RB 68** (75,5%, minus 9 Prozentpunkte) den vorletzten Platz unter den RB-Linien. Nur unwesentlich unpünktlicher verkehrte die Linie **RB 69** mit einer niedrigen Quote von 74,8% (minus 6 Prozentpunkte).

Die Linie **RB 36** stellt auf dem sehr kurzen Laufweg zwischen Oberhausen und Duisburg-Ruhrort wie in den Vorjahren die Linie mit der höchsten Pünktlichkeitsquote dar (99,1%). Es folgen – ebenfalls wie 2013 – die sehr pünktlichen DB-Linien des Sauerland-Netzes **RB 54** (98,4%) und **RB 52** (97,7%).

Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquoten RB-Linien NRW



Die **RB-Linien** weisen im Vergleich zu den RE-Linien deutlich höhere Pünktlichkeitsquoten auf. Grundsätzlich gehen mehr als doppelt so viele Linien in die Wertung dieser Produktgruppe ein. Die vergleichsweise hohen Quoten sind auf die überwiegend kurzen Laufwege bei zum Teil gleichzeitiger Nutzung von separaten Trassen ohne externe Einflüsse zurückzuführen. Dennoch sinkt die durchschnittliche Pünktlichkeitsquote – wenn auch in sehr kleinen Schritten – seit dem Jahr 2011 kontinuierlich und erreicht 2014 einen Tiefstwert.



PÜNKTLICHKEIT

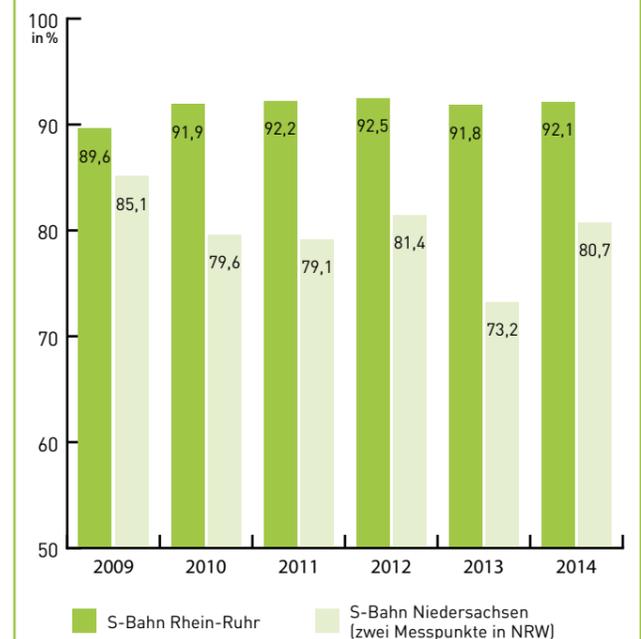
S-Bahn-Linien

Bei den Pünktlichkeitsquoten der nordrhein-westfälischen S-Bahn-Linien an Rhein-Ruhr bzw. in Köln zeigen sich gegenüber 2013 kaum signifikante Veränderungen. Nennenswert verbessert hat sich die Linie **S 1** von Dortmund nach Solingen, welche die Pünktlichkeit um 3,3 Prozentpunkte steigern konnte.

Unter den vielen pünktlichen S-Bahn-Linien bleiben die Linien **S 6** und **S 68** mit Quoten von 86,8% bzw. 81,5% besonders verspätungsanfällig. Während die Linie **S 6** besonders stark durch das Pfingstunwetter 2014 betroffen war, muss bei der **S 68** berücksichtigt werden, dass bei dieser Verstärkerlinie zur Hauptverkehrszeit nur sehr wenige Fahrten in die Wertung einfließen. Pünktlichste Linie im Jahr 2014 bleibt – trotz leichter Verschlechterung – die Linie **S 4** mit einer Quote von nur 97,7%.

Im niedersächsischen S-Bahn-System verkehrte im Jahr 2013 die **S 1** zwischen Minden und Hannover extrem unpünktlich (64,6%). Dieser Wert hat sich 2014 um fast 12 Prozentpunkte auf 76,3% deutlich verbessert.

Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquoten S-Bahn-Linien NRW



Die Entwicklung bei den Pünktlichkeitsquoten der **S-Bahn-Linien** ist weiterhin positiv. Die nordrhein-westfälischen S-Bahnen bilden seit Jahren im Vergleich zu den RE- und RB-Linien die pünktlichste Produktgruppe. Gegenüber 2013 hat sich die Quote 2014 trotz Pfingststurm und Streiktagen leicht verbessert. Positiv geht auch die neue Linie **S 7** (vormals RB 47) in die Wertung ein. Im niedersächsischen S-Bahn-System gehen nur zwei Linien (**S 1 N** und **S 5 N** mit je einem Messpunkt) in die Wertung ein. Der spürbare Anstieg von 2013 nach 2014 resultiert durch den stabileren Betrieb der Linie **S 1 N**, welche im Jahr 2013 extrem verspätet war.



ZUGAUSFÄLLE – VORHERSEHBAR

Das Jahr 2014 war aufgrund zahlreicher Baumaßnahmen von einer vergleichsweise hohen Ausfallquote geprägt. Durch die notwendigen Streckensperrungen oder die eingeschränkte Nutzungsmöglichkeit einzelner Gleise kam es daher vermehrt zu unvermeidbaren Zugausfällen. Neben den Baumaßnahmen im Zuge der Inbetriebnahme der **Elektronischen Stellwerke (EStw)** in Duisburg und Wuppertal ist vor allem die frühjährliche Sperrung der **Hohenzollernbrücke** in Köln zu nennen.

In vielen Fällen wurde der Verkehr jedoch durch ein im Vorfeld abgestimmtes Ersatzkonzept in Form von Bussen aufrecht erhalten (Schienenersatzverkehr). Einzelne Unternehmen und Zweckverbände bemängeln jedoch, dass zunehmend Bauvorhaben zu kurzfristig (unter der zeitlichen Mindestvorlaufzeit) oder nicht ausreichend aufeinander abgestimmt (ohne Bündelung) durchgeführt werden. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die wesentlichen Baumaßnahmen im Jahr 2014.

| Linie | Baumaßnahme |
|-------------|--|
| RE 3 | Inbetriebnahme EStw Duisburg |
| RE 4 | Teilausfälle zwischen Lindern und Erkelenz bzw. Rheydt (September – Oktober) |
| RE 7 | Baumaßnahme EStw Wuppertal, Bauarbeiten Hohenzollernbrücke (März – April, Zugausfälle zwischen Köln-Ehrenfeld und Opladen) |
| RE 10 | Diverse Baumaßnahmen entlang der Strecke |
| RE 11 | Inbetriebnahme EStw Duisburg |
| RE 12 | Bauarbeiten Hohenzollernbrücke (März – April) |
| RE 15 | Weichen- und Gleiserneuerungen zwischen Münster und Emsdetten (März – April) |
| RE 82 | Gleiserneuerungen zwischen Oerlinghausen und Lage (August) |
| RB 33 | Inbetriebnahme EStw Duisburg, Teilausfälle zwischen Lindern und Erkelenz bzw. Rheydt (September – Oktober) |
| RB 38 | Bauarbeiten Hohenzollernbrücke (März – April), Zugausfälle zwischen Horrem und Köln Messe/Deutz) |
| RB 46 | Baumaßnahmen zum Schallschutz zwischen Wanne-Eickel und Gelsenkirchen |
| RB 48 | Baumaßnahme EStw Wuppertal, Weichenerneuerungen zwischen Leverkusen-Schlebusch und Gruitzen (Mai) |
| RB 68 | Weichen- und Gleiserneuerungen zwischen Münster und Emsdetten (März – April) |
| RB 73 | Gleiserneuerungen zwischen Oerlinghausen und Lage (August) |
| RB 74 | Baumaßnahmen im Vorfeld der Inbetriebnahme der beschleunigten Sennebahn |
| RB 92 | Brückenarbeiten zwischen Olpe und Finnentrop (Oktober) |
| RB 94 | Gleiserneuerung zwischen Erndtebrück und Biedenkopf (Oktober) |
| RB 95 | Streckensperrung wegen Straßenbauprojekt „Hüttentalstraße“ (Juli – August) |
| NWB 392/394 | Gleiserneuerungen zwischen Osnabrück und Bramsche (September) |
| S 1 | Inbetriebnahme EStw Duisburg |
| S 5/8 | Baumaßnahme EStw Wuppertal |
| S 7 | Baumaßnahmen entlang der Strecke (v.a. Remscheid) |
| S 9 | Baumaßnahme EStw Wuppertal |
| S 13 | Bauarbeiten Düren (Abbruch Schöllerbrücke, April), Gleiserneuerungen zwischen Köln und Troisdorf (September – Oktober) |

Bei der Linie S 7 wird die Tragweite der Beeinträchtigungen infolge der Bauarbeiten an der **Müngstener Brücke** – wie schon im Vorjahr – nicht in der Zugausfallquote abgebildet. Hier wurden für den Zeitraum der Streckensperrung gesonderte Baustellenfahrpläne abgestimmt, in denen kein Zugverkehr auf dem gesperrten Abschnitt vorgesehen war und somit keine ausgefallenen Zugkilometer berechnet werden. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 konnten die mehrjährigen Arbeiten an der Brücke abgeschlossen werden. Die dennoch hohe Ausfallquote der Linie S 7 liegt an Baumaßnahmen in den Sommerferien, wodurch die Stadt Remscheid über vier Wochen komplett vom SPNV abgekoppelt war.

Die Karte auf Seite 26.1 zeigt die vorhersehbaren Zugausfälle aller Nahverkehrslinien.

ZUGAUSFÄLLE – NICHT VORHERSEHBAR

In allen Produktgruppen haben sich die Quoten der unvermeidbaren Zugausfälle im Vergleich zum Vorjahr nahezu verdoppelt. Betrachtet man die Ausfallquoten im Jahresverlauf, fällt ein deutlicher Anstieg im Monat Juni auf: Pflingsten 2014 führte der **Sturm Ela** zu erheblichen Schäden an der Infrastruktur, was zu massiven Beeinträchtigungen und Zugausfällen im SPNV führte. Der Sturm hatte Oberleitungen auf einer Länge von rd. 2.200 km Länge beschädigt, es mussten mehr als 1.000 Bäume von den Gleisen entfernt werden. Allein in den ersten Tagen unmittelbar nach dem Sturm konnten etwa 2.000 Züge nicht planmäßig verkehren. Die Räumungsarbeiten dauerten über eine Woche an. Im Bereich des VRR fiel bspw. jede fünfte Verbindung im S-Bahn-Verkehr aus. Betroffen waren vor allem folgende Linien (teilweise auf Teilabschnitten): RE 1, RE 2, RE 4, RE 5, RE 6, RE 7, RE 9, RE 11, RE 15, RE 60, RE 70; RB 20, RB 23, RB 25, RB 27, RB 30, RB 35, RB 36, RB 37, RB 38, RB 42, RB 43, RB 45, RB 46, RB 48, RB 54, RB 68; S 1, S 2, S 3, S 4, S 5/S 8, S 6, S 9.

Darüber hinaus sind die Streikphasen der **Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL)** im Herbst zu nennen, welche im Oktober und November überwiegend bei den Zügen der Deutsche Bahn zu Zugausfällen führten. Betroffen sind mehrere Linien in allen Produktgruppen wie bspw. RE 1, RE 2, RE 4, RE 7, RE 9, RE 11, RE 15, RE 60, RE 70; RB 20, RB 23, RB 25, RB 27, RB 30, RB 35, RB 36, RB 37, RB 38, RB 42, RB 43, RB 45, RB 46, RB 48, RB 54, RB 68, RB 76; S 1, S 2, S 3, S 4, S 5/S 8, S 6, S 11, S 12, S 13, S 1/S 5 Hannover.



Bei der Betrachtung der Ausfallquoten im Jahr 2014 spielen trotz der externen Störeinflüsse durch Unwetter und Streik weitere Umstände für Zugausfälle eine Rolle. So stellt die Linie S 68 weiterhin mit einer nicht vorhersehbaren Zugausfallquote von 11,5% das Schlusslicht dar. Die S-Bahn-Linie verkehrt nur während der Hauptverkehrszeit und verstärkt die Linien S 6 und S 8 auf den Abschnitten Düsseldorf – Langenfeld bzw. Wuppertal-Vohwinkel. Bei Fahrzeug- oder Personalengpässen seitens DB Regio ist es gängige Praxis, den Verkehr der S 68 zu Gunsten der übrigen Linien – zum Teil – einzustellen. Bei der Linie RB 25 hat sich die Quote der unvorhersehbaren Zugausfälle um fast 5% verschlechtert, was auch mit der (verspäteten) Inbetriebnahme der störanfälligen Neufahrzeuge im Kölner Dieselnetz zusammenhängt. Häufig mussten Züge vorzeitig gewendet werden, um die Fahrplanstabilität wieder herzustellen, was zu Teilausfällen an beiden Linienenden zwischen Köln-Hansaring und Köln Hbf sowie Gummersbach und Meinerzhagen geführt hat. Diese Vorgehensweise zeigt sich bspw. auch in Verspätungsfällen bei den stark nachgefragten Linien RE 5 (vorzeitige Wende in Wesel) und RE 7 (vorzeitige Wende in Neuss).

Die Karte auf Seite 27.1 fasst die unvorhersehbaren Zugausfälle aller Nahverkehrslinien zusammen.

BETRIEBSAUFNAHMEN UND BETREIBERWECHSEL

Zum Dezember 2013 wurde bei vier ausgeschriebenen Netzen der Betrieb aufgenommen, wobei es teilweise zu einem Betreiberwechsel gekommen ist. So wurden die Linien im ehemaligen ostwestfälischen Ems-Senne-Weser-Netz gemeinsam mit weiteren Linien in zwei Losen neu ausgeschrieben. Im **OWL-Dieselnetz Nord** verkehrt seit dem Fahrplanwechsel die eurobahn auf den Linien RB 67, RB 71, RB 73 und RE 82. Die NordWestBahn betreibt die Linien RB 74, RB 75, RB 84, RB 85 des **OWL-Dieselnetz Süd**. Da die beiden Unternehmen in der Region bereits Verkehrsleistungen erbracht haben, bleibt der bisherige Betreiber bei fünf der acht Linien erhalten. Neu ist die Bedienung der RB 67 und RE 82 durch die eurobahn sowie die Übernahme der ehemaligen DB-Leistungen auf der Linie RB 85 durch die NordWestBahn. Gleichzeitig wurden die betrieblichen Durchbindungen der Linien RB 71 und RB 73, welche ein störanfälliges Kreuzen im Bielefelder Hauptbahnhof vorsahen, optimiert. Insgesamt verlief der Fahrplanwechsel auch aufgrund der betrieblichen Erfahrungen beider Unternehmen in Teilen der Netze zufriedenstellend. Dennoch gab es Ver-



Die NordWestBahn verkehrt im OWL-Dieselnetz Süd u. a. im grenzüberschreitenden Verkehr nach Niedersachsen (im Bild RB 84 auf dem Weg nach Kreiensen).



Die eurobahn bedient im OWL-Dieselnetz Nord weiterhin die Linien RB 71 und RB 73 (im Bild RB 71 zwischen Bünde und Rahden).

zögerungen bei der vorgesehenen technischen Umrüstung einiger eurobahn-Dieseltriebwagen (Einbau von Fahrkartenautomaten), wodurch die Fahrzeuge bei ohnehin knappen Reserve-Kapazitäten immer wieder aus dem laufenden Betrieb abgezogen werden mussten. Darüber hinaus gab es überwiegend bei der eurobahn Probleme, rechtzeitig ausreichend Triebfahrzeugführer/innen mit der erforderlichen Streckenkenntnis zu rekrutieren. Planungsfehler im Vorfeld führten dazu, dass wochenlang bei der Linie RB 67 in Münster nicht die vorgesehenen Bahnsteige angefahren werden konnten.

Zum Fahrplanwechsel 2013 ging darüber hinaus das **Kölner Dieselnetz** an den Start. Die Zweitausschreibung der Linien RB 23, RB 24, RB 25 und RE 22 wurde um die Linien RE 12 und RB 30 erweitert. Die Ausschreibung des Vertrages mit einer Laufzeit bis zum Dezember 2033 gewann die DB Regio AG, welche die Linien bereits vorher betrieben hat. Der vorgesehene Einsatz der 56 Neufahrzeuge vom Typ Lint 54 und 81 des Herstellers Alstom Transport konnte aufgrund von Verzögerungen beim Zulassungs- und Auslieferungsprozess nicht planmäßig zum Fahrplanwechsel Ende 2013 vollzogen werden. Vielmehr wurden die Fahrzeuge sukzessive im Laufe des Jahres 2014 in den Betrieb eingegliedert. Allerdings erwiesen sich die neuen Fahrzeuge als nicht zuverlässig, da eine Vielzahl von technischen Problemen wie z. B. geplatzte Schläuche oder undichte und defekte Getriebe auftraten. Weiterhin sorgten die sehr langen Türöffnungszeiten für einen zunehmend angespannten Fahrplan. Teilweise war der Einsatz von Altfahrzeugen des Typs Talent (BR 644) erforderlich, um den Betrieb aufrecht zu erhalten.



Die ersten Neufahrzeuge der vareo-Flotte (im Bild ein Lint 81 im Kölner Hauptbahnhof) wurden im Mai 2014 auf den Linien RB 23/S 23 zwischen Bad Münstereifel und Bonn Hbf eingesetzt.

Zum Ende des Jahres 2014 erreichten die Zugausfälle, Kapazitätsengpässe und Verspätungen einen negativen Höhepunkt. Seitdem wurden auf Initiative des Zweckverbands Nahverkehr Rheinland einige Maßnahmen ergriffen, die zu einer Stabilisierung der Situation beitragen sollen: Es wurden technische Lösungen gefunden und inzwischen umgesetzt, die Türschließzeiten zu minimieren. Gemeinsam mit der DB hat der Zweckverband zudem weitere Fahrplanoptimierungen beschlossen. Außerdem werden bis 2017 neun zusätzliche Mittelteile in die zweiteiligen Lint-Triebwagen eingebaut, was ein zusätzliches Kontingent von 120 Sitzplätzen bedeutet.

Die ehemalige DB-Linie RB 47 von Wuppertal nach Solingen wird seit Dezember 2013 von Abellio als Linie **S 7** betrieben. Die alten Fahrzeuge der Baureihe 628 wurden durch neue Lint 41-Dieseltriebwagen ersetzt. Die Betriebsaufnahme stand maßgeblich unter dem Einfluss der nicht rechtzeitig beendeten Sanierungsarbeiten an der Müngstener Brücke. Zu-



Die Fahrzeuge vom Typ Lint 41 haben die DB-Baureihe 628 auf „dem Müngstener“ abgelöst (im Bild S 7 im Wuppertaler Hauptbahnhof).

sätzlich erschwerten weitere Baumaßnahmen entlang der Strecke den Regelbetrieb. Dennoch hat sich der Betreiberwechsel positiv ausgewirkt: Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr bilanziert eine deutlich gestiegene Kundenzufriedenheit im Vergleich zum Vorjahr und zeigt sich mit den Erfahrungen im ersten Jahr sehr zufrieden.

HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Infrastruktur

- Ausbau der Infrastruktur zur
 - Verbesserung der Betriebsqualität insgesamt
 - Erhöhung der Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten von Bahnhöfen
 - Trennung von Verkehren
- kurz-/ mittel-/ langfristiger Ausbau: vielfältige Maßnahmen zur infrastrukturellen Engpassbeseitigung (siehe Maßnahmenlisten des SPNV-Beirats NRW unter www.kcitr-nrw.de)
- Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung von überlasteten Schienenwegen in NRW
- langfristiger Ausbau: Infrastrukturmaßnahmen zur Realisierung des RRX inkl. zweigleisiger Ausbau der Strecke Münster – Lünen, Maßnahmen zur Entlastung des hoch belasteten Bahnknotens Köln sowie weitere Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans (z. B. Ausbau der Strecke Minden – Wunstorf/Seelze)

Infrastruktureigentümer

- Prüfung der Betriebsführung im Einzelfall
- Prüfung und Optimierung der Disposition an neuralgischen Knoten mit klar definierten Regularien (allgemein im Verspätungsfall Nahverkehr vs. Fernverkehr)
- Etablieren der ausgearbeiteten Störfallkonzepte
- Reisendeninformation & Lenkung an Bahnstationen
- Optimierung der Fahrgastwechselzeiten

Eisenbahnverkehrsunternehmen

- Sicherstellen der bestellten Sitzplatzkapazitäten
- Nachhaltige Personalgewinnung/-rekrutierung
- Prüfung von Fahrplantulanzien mit dem Infrastruktureigentümer
- Betriebs- und Wartungsstandorte an Strecken
- Sensibilisierung und Schulung der Zugbegleiter

Rollendes Zugmaterial

- Konsequenter Einsatz von spurt- und leistungsstarken Lokomotiven/Triebzügen (z. B. über Neuausschreibungen wie bei RE 7/RB 48 oder der RRX-Vergabe)
- Verlässliche Zulassungsverfahren
- Verlässlicher Betriebseinsatz ohne Ausfälle wegen technischer Schwierigkeiten
- Verbesserung der Pünktlichkeit im Fernverkehr (u. a. durch den Einsatz neuer Fahrzeuge)

Aufgabenträger/Zweckverbände

- Prüfung von Optimierungspotenzialen bei den Übergängen von Verkehrsverträgen bzw. bei Betriebsaufnahmen
- Entwicklung von robusten („ehrlichen“) Fahrplänen unter Berücksichtigung der Bestellerwünsche sowie fahrplantechnischer und fahrzeugseitiger Abhängigkeiten
- Prüfung der Haltepolitik (das Auflassen eines Haltes bedeutet einen Zeitgewinn von ca. 2,5 Minuten).

Zugausfälle NRW 2014 - vorhersehbar

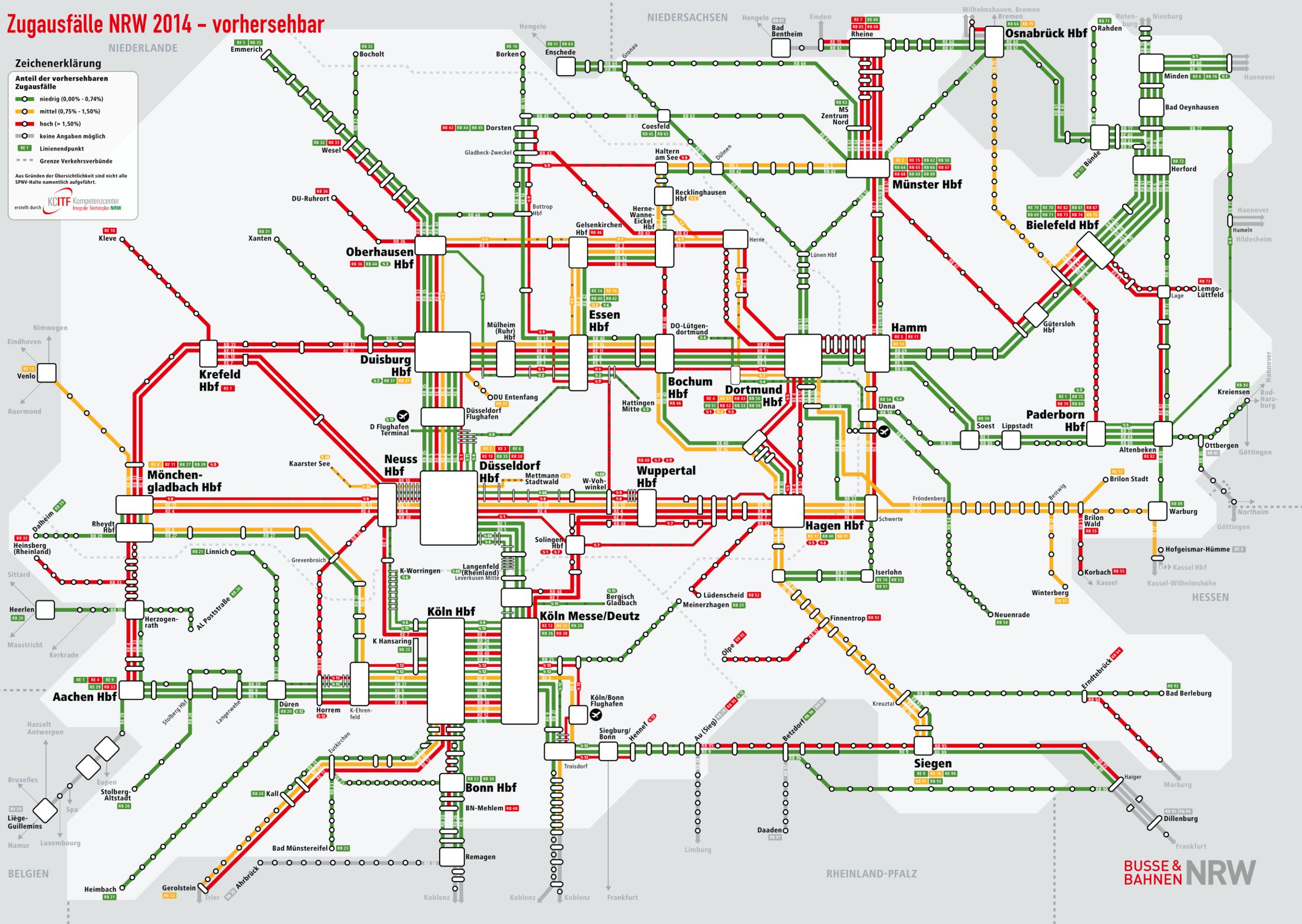
Zeichenerklärung

Anteil der vorhersehbaren Zugausfälle

- niedrig (0,00% - 0,74%)
- mittel (0,75% - 1,50%)
- hoch (> 1,50%)
- keine Angaben möglich
- RE 1
- Linienendpunkt
- Grenze Verkehrsverbünde

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

erstellt durch **KCITF** Kompetenzzentrum
Innovative Tarifsysteme NRW



Zugausfälle NRW 2014 - nicht vorhersehbar

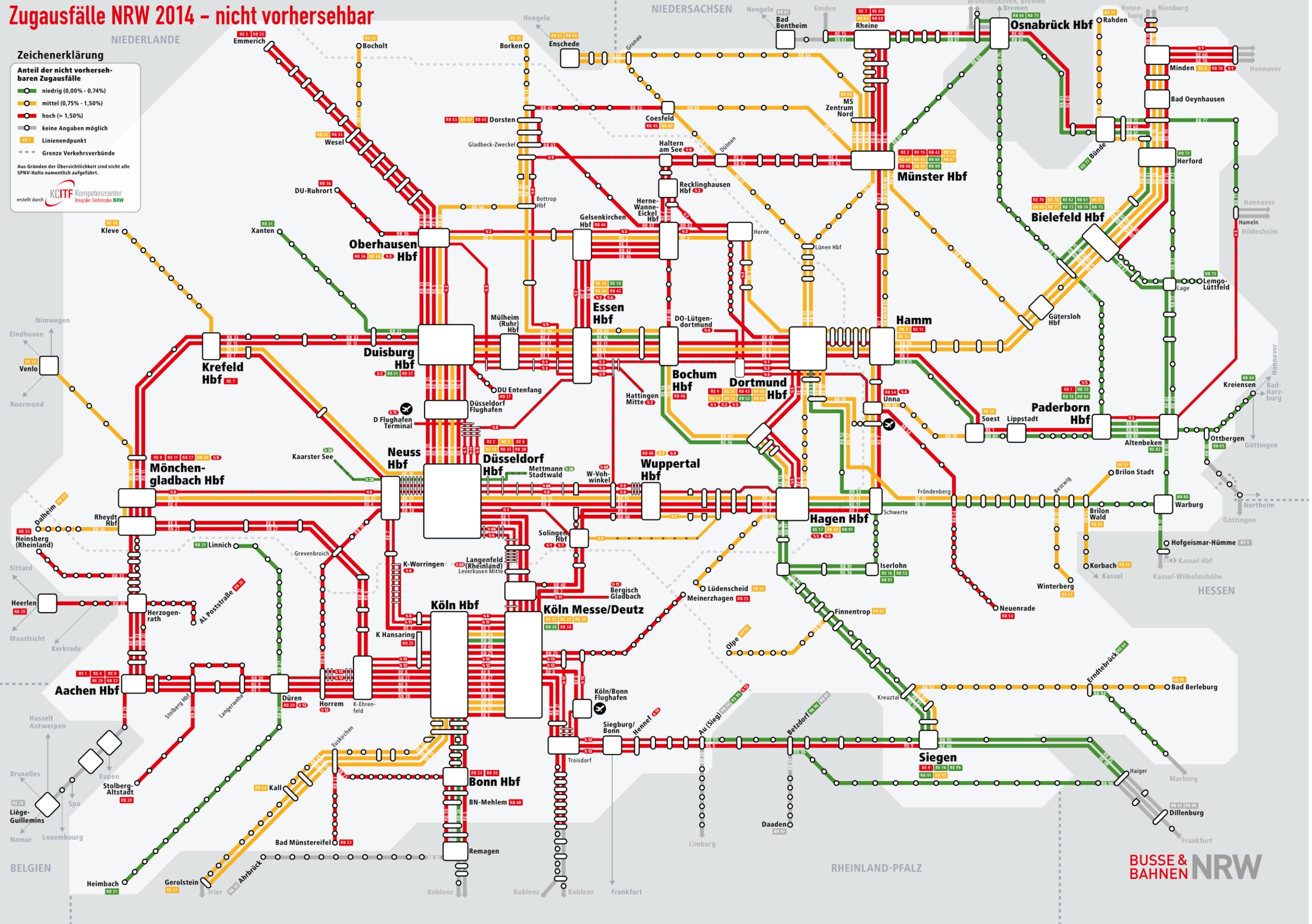
Zeichenerklärung

Anteil der nicht vorhersehbaren Zugausfälle

- niedrig (0,00% - 0,74%)
- mittel (0,75% - 1,50%)
- hoch (> 1,50%)
- keine Angaben möglich
- RE 1 Linienendpunkt
- Grenze Verkehrsverbünde

Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nicht alle SPW-Kalte namentlich aufgeführt.

erstellt durch **KCITF** Kompetenzzentrum Integrierter Taktfahrplan NRW



KUNDENZUFRIEDENHEIT IM SPNV IN NRW

Sonderauswertung des NRW-Kundenbarometers 2014

Über einen Zeitraum von 12 Jahren lässt das Kompetenzzentrum Marketing NRW (KCM) regelmäßig die Zufriedenheit der Kunden mit dem ÖPNV in NRW untersuchen. Mit dem **NRW-Kundenbarometer 2014** liegen nun die Ergebnisse der siebten Studie vor. In der Zeit von September bis November 2014 wurden NRW-weit rund 13.300 ÖPNV-Kunden durch das Markt- und Meinungsforschungsinstitut TNS Infratest telefonisch um ihre Meinung gebeten, darunter 4.375 Kunden mit Hauptverkehrsmittel SPNV. Auf dem Prüfstand standen 31 Leistungsmerkmale aus den Bereichen Angebot, Tarif und Vertrieb, Haltestellen und Stationen, Verkehrsmittel und Sicherheit. Die Beurteilung der Merkmale erfolgte wie in den Vorjahren anhand einer verbalen Skala von vollkommen zufrieden (=1) bis unzufrieden (=5). Das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW (MBWSV) förderte auch dieses Kundenbarometer mit 5.500 Interviews verteilt auf NRW.

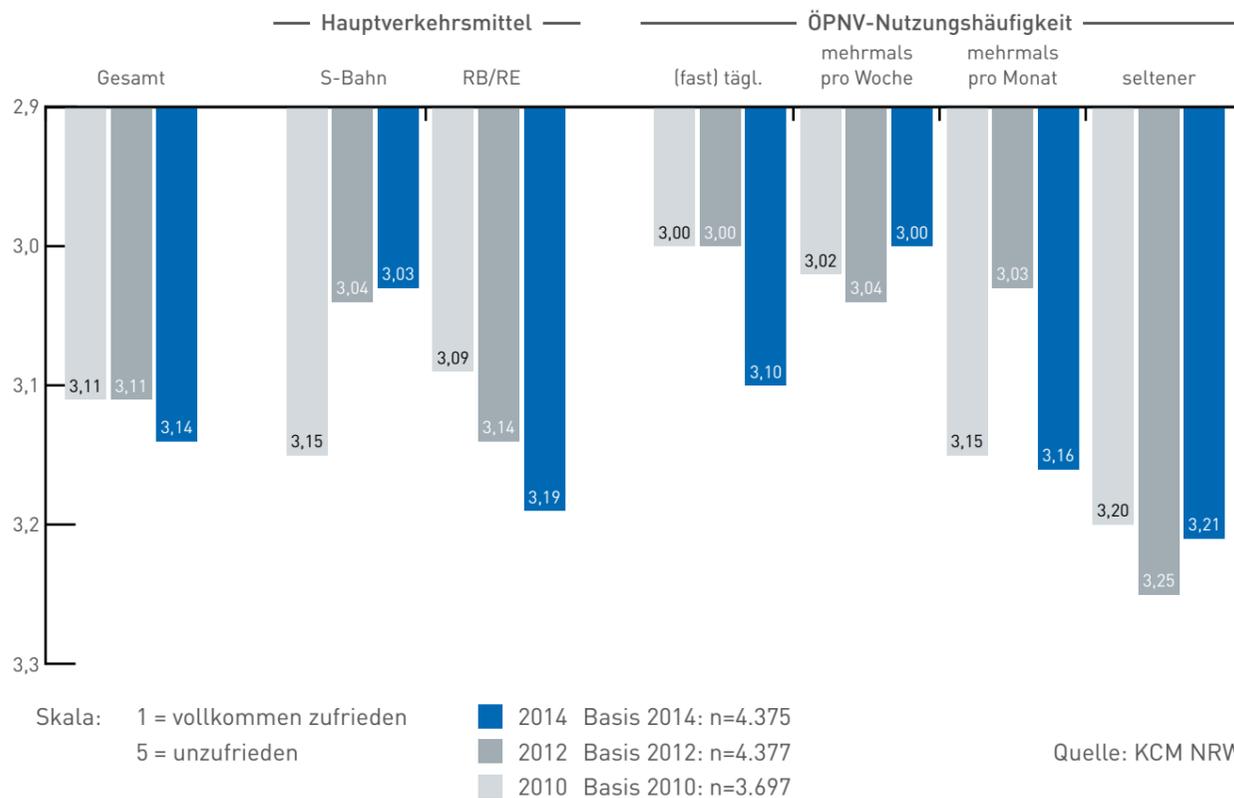
Das KCM agiert im Auftrag des MBWSV bei allen Fragen, die den landesweiten Nahverkehr betreffen. Es ist angesiedelt bei der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH in Köln (weitere Information unter www.kcm-nrw.de).



SPNV-Kunden in NRW insgesamt tendenziell etwas unzufriedener

Die Nahverkehrskunden in Nordrhein-Westfalen mit Hauptverkehrsmittel SPNV beurteilen die Leistungen des Öffentlichen Personennahverkehrs insgesamt etwas kritischer als in der letzten Studie: Ihre allgemeine Zufriedenheit mit dem Nahverkehr liegt 2014 bei 3,14 – in den Vorgängerstudien 2010 und 2012 betrug sie 3,11.

Globalzufriedenheit der SPNV-Kunden nach Hauptverkehrsmittel und Nutzungshäufigkeit



Die Kunden, die hauptsächlich die S-Bahn nutzen, schätzen im Zeitvergleich seit 2010 die Situation im Nahverkehr besser ein, während die Zufriedenheit bei den Nutzern von Regionalbahn und -express (RB/RE) kontinuierlich abnimmt.

Fahrgäste mit Hauptverkehrsmittel SPNV, die mehrmals pro Woche im ÖPNV unterwegs sind, sind bezogen auf die Globalzufriedenheit mit einem Wert von 3,00 die zufriedensten Fahrgäste, Seltennutzer mit einer Bewertung von 3,21 dagegen die unzufriedensten Kunden.



(Tendenziell) bessere Bewertung bei 1/3 der Leistungsmerkmale

10 der abgefragten 31 Leistungsmerkmale werden von den SPNV-Kunden (tendenziell) besser, 15 (tendenziell) schlechter eingestuft als noch 2012. Einen Überblick über ausgewählte Leistungsmerkmale zeigt die Abbildung auf Seite 30.

Hohe Zufriedenheitswerte erzielen die Sicherheitsaspekte tagsüber, die Schnelligkeit der Fahrverbindungen oder auch das Fahrpersonal.

Im Vergleich zu 2012 **signifikant besser** bewerten die SPNV-Kunden bspw. die Fahrkartenautomaten (3,48 in 2012 zu 3,42 in 2014) und die Taktfrequenz (3,24 in 2012 zu 3,19 in 2014).

Besonders erfreulich ist, dass auch wie im letzten Kundenbarometer das persönliche Sicherheitsempfinden abends (sowohl im Fahrzeug als auch an den Stationen) erneut **signifikant besser** beurteilt wird. 2012 lag der Wert für die Kategorie „persönliches Sicherheitsempfinden im Fahrzeug – abends“ noch bei 3,18, 2014 beträgt er 3,14. Die Sicherheit abends an den Stationen verbesserte sich von 3,55 auf 3,51. Auch der Anteil der unzufriedenen Kunden

ging bei beiden Merkmalen um jeweils knapp 3% zurück. Bei den Unzufriedenheitsgründen wird vor allem bei der Sicherheit abends im Fahrzeug seltener als in der Vorgängerstudie kritisiert, dass unangenehm auftretende Personen im Fahrzeug sind oder das Sicherheitspersonal fehle. Bei allen Sicherheitsaspekten beurteilen Männer positiver als Frauen und jüngere Personen positiver als ältere. Dies verdeutlicht, dass das Sicherheitsempfinden stark mit demografischen Faktoren zusammenhängt.

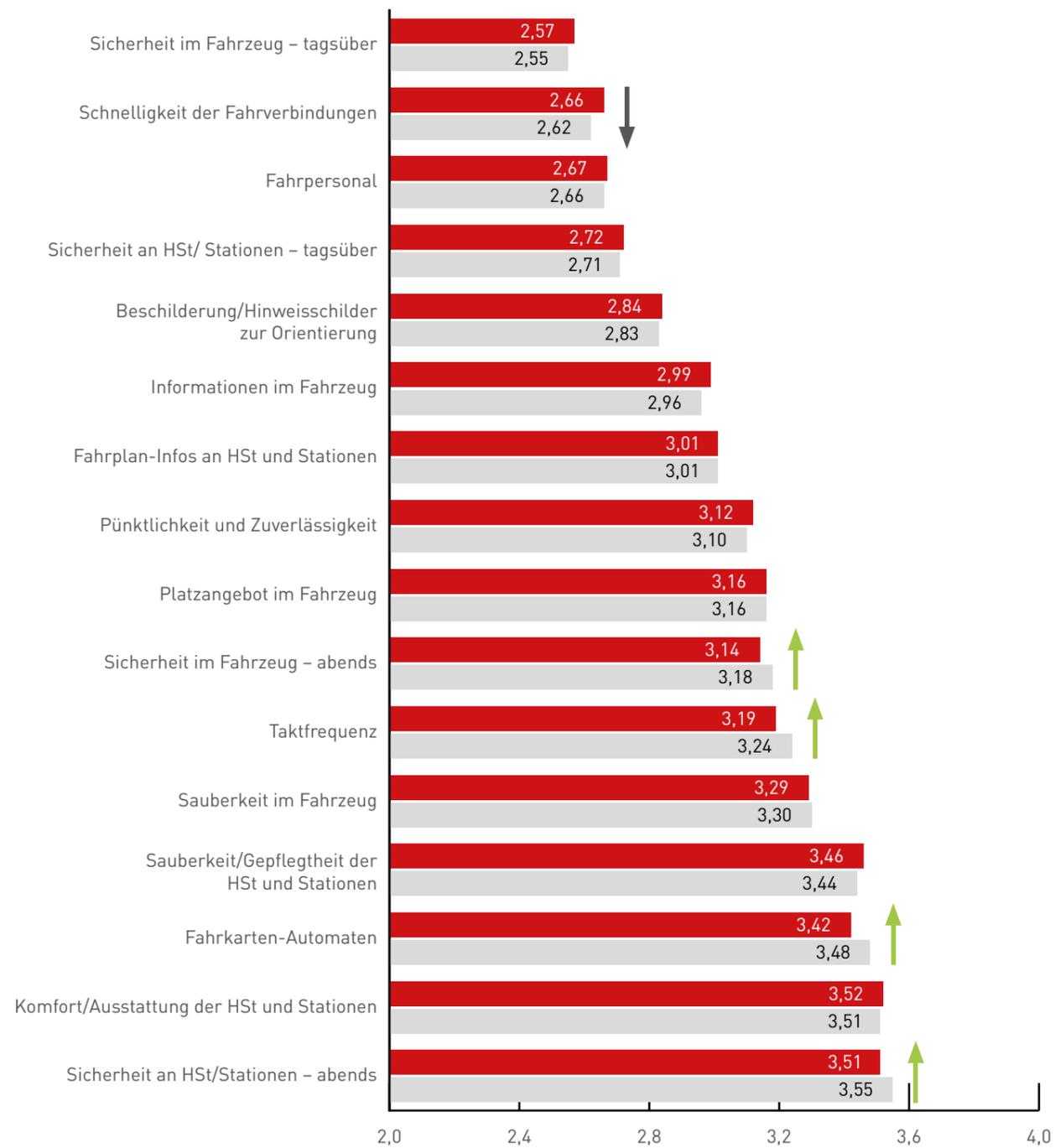
Mit am Negativsten entwickelte sich aus Sicht der SPNV-Kunden das allerdings immer noch gut bewertete Leistungsmerkmal Schnelligkeit der Fahrverbindungen. Hier **fällt** die durchschnittliche Zufriedenheit von 2,62 im Jahr 2012 **signifikant** auf 2,66 im Jahr 2014. Aber auch die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit (2012: 3,10; 2014: 3,12), die Informationen im Fahrzeug (2012: 2,96; 2014: 2,99) oder die Sauberkeit der Haltestellen (2012: 3,44; 2014: 3,46) wird im aktuellen NRW-Kundenbarometer von den SPNV-Kunden tendenziell kritischer bewertet. Bei den Informationen im Fahrzeug werden vor allem fehlende/falsche Durchsagen bzw. nicht verständliche Durchsagen kritisiert. Bei der Sauberkeit an der Haltestellen ist hauptsächlich neben Unrat an den Haltestellen und schmutzigen Böden bzw. Wegen auch volle Papierkörbe, Vandalismus oder eine unangenehme Geruchsbelästigung ein Kritikpunkt der SPNV-Kunden.

Ein Vergleich von Fahrgästen mit Hauptverkehrsmittel S-Bahn und RB/RE zeigt, dass bei der überwiegenden Anzahl an Leistungsmerkmalen die Zufriedenheit der S-Bahn-Kunden höher liegt als die der RB/RE-Kunden. Vor allem die Kriterien Linien- und Streckennetz, Nahverkehrs-Angebot am Wohnort, Verbindungen und Anschlüsse und das Platzangebot im Fahrzeug erhalten deutlich positivere Bewertungen von den S-Bahn-Kunden. Dagegen wird die Sicherheit abends im Fahrzeug von den Kunden mit Hauptverkehrsmittel RE/RB besser eingestuft. (siehe Abbildung auf Seite 31).

Die Ergebnisse des NRW-Kundenbarometers liefern Aufschluss über die Stärken und Schwächen des Nahverkehrs aus Sicht seiner Kunden. Sie können somit genutzt werden um den Nahverkehr in NRW kontinuierlich weiter zu entwickeln und zu verbessern. Außerdem liefern sie wertvolle Informationen nicht zuletzt für die Kontrolle laufender Projekte.

Weitere Ergebnisse des NRW-Kundenbarometers stehen zum Download bereit unter www.kcm-nrw.de.

Rangreihe der Kundenzufriedenheit der SPNV-Kunden, ausgewählte Merkmale



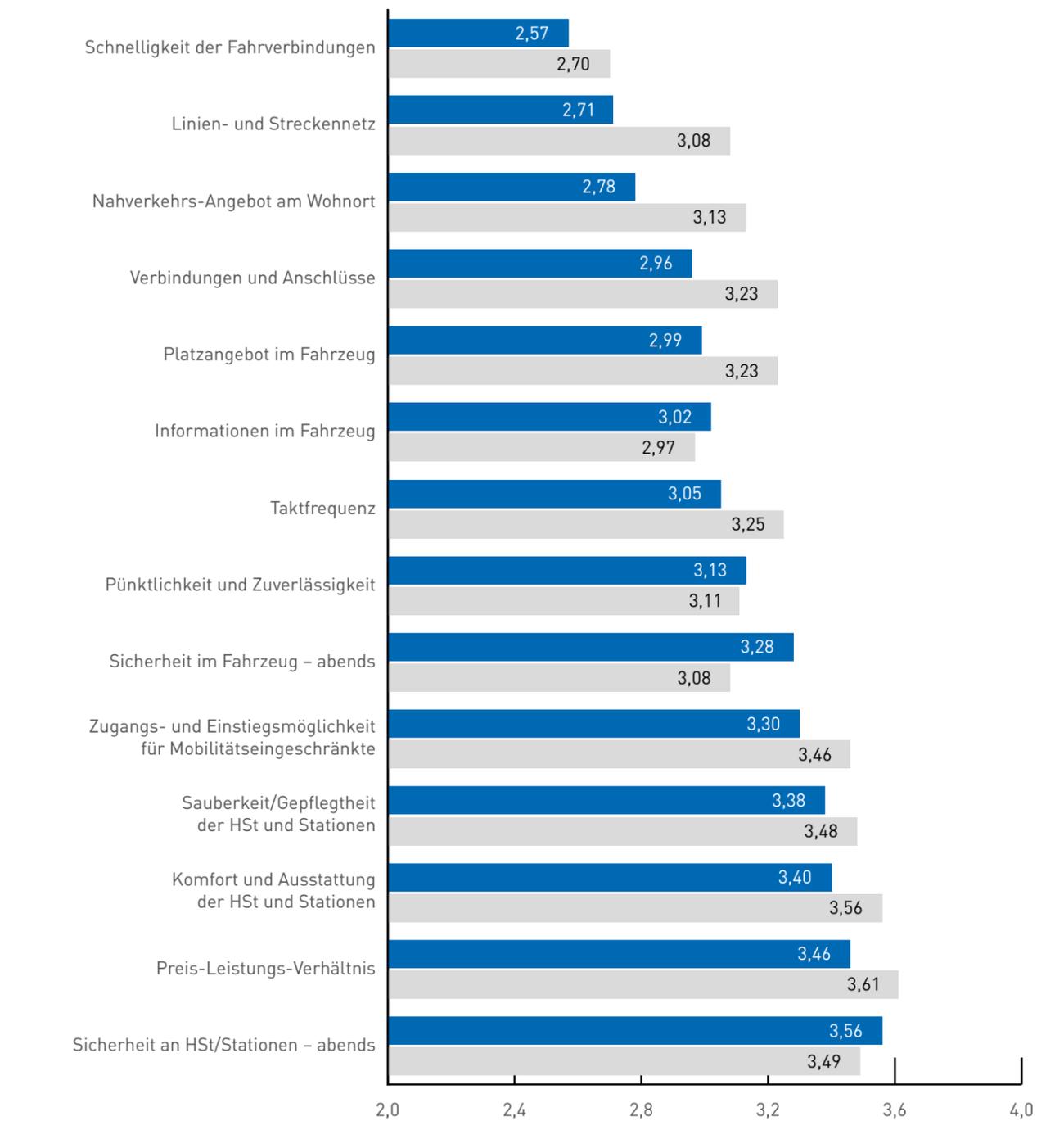
Skala: 1 = vollkommen zufrieden
5 = unzufrieden

■ 2014 Basis 2014: n=4.375
■ 2012 Basis 2012: n=4.377

↑ Signifikante Verbesserung/
↓ Verschlechterung 2014 ggü. 2012

Quelle: KCM NRW

Zufriedenheit der SPNV-Kunden nach Verkehrsmittel, ausgewählte Merkmale



Skala: 1 = vollkommen zufrieden
5 = unzufrieden

■ S-Bahn
■ Nahverkehrszug

Basis 2014: n=4.375

Quelle: KCM NRW

SCHLICHTUNGSSTELLE NAHVERKEHR

Projektarbeit im Jahr 2014

Die Schlichtungsstelle Nahverkehr konnte im Jahr 2014 ihre erfolgreiche Arbeit fortsetzen.

Wieder nahm die Schlichtungsstelle Nahverkehr an unterschiedlichen Fachgremien und Veranstaltungen teil und konnte zahlreiche Kontakte zu Fachleuten aus der Verkehrswirtschaft wie Vertreter von Verkehrsunternehmen, Verbänden, Politik, Fahrgast- und Verbraucherverbänden pflegen. Die Schlichtungsstelle Nahverkehr suchte aber auch den Kontakt zu Fahrgästen, indem sie an dem Verkehrssicherheitstag in Rheine teilnahm und in den Beratungsstellen der Verbraucherzentrale NRW für Fahrgäste vor Ort ansprechbar war. Sie konnte aus den Terminen erneut wertvolle Erkenntnisse für die Beschwerdebearbeitung gewinnen.

Zur Umsetzung der Richtlinie 2013/11/EU über die alternative Streitbeilegung in Verbraucherangelegenheiten nahm die Schlichtungsstelle an Konferenzen des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz (BMJV) und der Friedrich-Ebert-Stiftung teil.

Am Pfingstmontag fegte der Sturm Ela über Nordrhein-Westfalen hinweg und hinterließ erhebliche Schäden, die in der Folge zu erheblichen Verspätungen sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr und vereinzelt zu wochenlangen Beeinträchtigungen führten. Dies führte im Jahr 2014 zu einem Schwerpunkt bei den Beschwerden von Fahrgästen. Die Schlichtungsstelle Nahverkehr suchte aber nicht nur Lösungen im Einzelfall, sondern beteiligte sich auch auf Einladung des Verkehrsministeriums NRW an der Analyse und Folgenbewertung der Sturmschäden.

Im November und Dezember stand die Arbeit der Schlichtungsstelle Nahverkehr ganz im Zeichen des Streiks durch die Gewerkschaft Deutscher Lokführer (GDL) und die damit verbundene Aufklärung der Fahrgäste über die Fahrgastrechte. Die EU-weit geltenden Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr haben seit einem Urteil des EuGH im Herbst 2013 erheblich an Bedeutung gewonnen: Alle bisher angeführten Ausschlussgründe wurden für unwirksam erklärt, so dass die Fahrgastrechte nun insbesondere auch bei Streik als Grundlage für Erstattungsleistungen dienen.

Die Ankündigung der Verkehrsministerkonferenz, das erhöhte Beförderungsentgelt bzw. die Fahrpreisanhebung im Jahr 2015 von 40 Euro auf 60 Euro zu erhöhen, nahm die Schlichtungsstelle Nahverkehr zum Anlass, die eingegangenen Beschwerden zu diesem Thema genauer zu analysieren. Unter dem Titel „Schwarzfahren – Nein Danke“ entstand eine umfassende Untersuchung aller Fälle aus einem Zeitraum von 18 Monaten. Ergebnis der Untersuchung war, dass die Verkehrsunternehmen zu wenig zwischen vorsätzlichen „Schwarzfahrern“ und Fahrgästen, die sich erfolglos bemühen ein gültiges Ticket zu erwerben, differenzieren. Der Bericht wurde sowohl den Verkehrsunternehmen des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr als auch, auf Initiative des Verkehrsministeriums, dem vom Kompetenzzentrum Marketing initiierten „Arbeitskreis Nahverkehr“ vorgestellt.

Darüber hinaus führte die Schlichtungsstelle Nahverkehr über ihre Webseite online eine Fahrgastumfrage zur Zufriedenheit mit Preis und Komfort des Angebots im öffentlichen Nahverkehr in NRW durch. Auch im Internet wurde auf der Seite www.schlichtungsstelle-nahverkehr.de über aktuelle Themen wie Sturm, Streik und anderen aktuellen Themen informiert. Weiterhin haben Fahrgäste die Möglichkeit, Verspätungen und Verfrühungen über den so genannten „Unpünktlichkeitsmelder“ auf der Internetseite zu melden. Als direkte Antwort erhält der Kunde einen Hinweis auf die Mobilitätsgarantie NRW oder die Fahrgastrechte.

Ausblick

Die Schlichtungsstelle Nahverkehr freut sich darauf, weiterhin den Fahrgästen in NRW mit Rat und Tat zur Seite zu stehen. Mit Spannung, aber auch mit Zuversicht, sieht sie nunmehr der Umsetzung der Richtlinie 2013/11/EU über die alternative Streitbeilegung in Verbraucherangelegenheiten entgegen.

Die Schlichtungsstelle Nahverkehr sieht ein wachsendes Interesse an ihrer Schlichtungstätigkeit. Weitere Informationen zur Tätigkeit der Schlichtungsstelle Nahverkehr sind der Internetseite www.schlichtungsstelle-nahverkehr.de zu entnehmen oder aber dem Jahresbericht 2014, der bei der Schlichtungsstelle angefordert werden kann.

Zusammenfassung der Arbeitsergebnisse

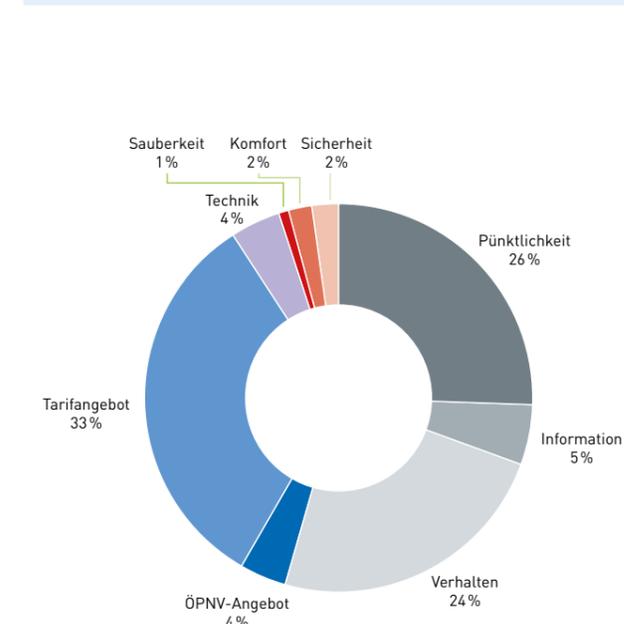
In 2014 erreichten die Schlichtungsstelle mit 1.832 Kundeneingaben 37 Beschwerden mehr als im Vorjahr.

Wie auch in den Jahren zuvor lag ein Schwerpunkt der Kundenbeschwerden in den Tarifregelungen und dem Tarifangebot, wobei hier – ebenfalls wie in den Jahren zuvor – insbesondere die Beschwerden über ein **erhöhtes Beförderungsentgelt** – insgesamt 33 % – zu nennen sind.

Ein weiterer Schwerpunkt mit 24% 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. Über das Verhalten der Verwaltungsmitarbeiter beschwerten sich die Kunden am häufigsten, gefolgt von den Beschwerden über das Verhalten der Fahrausweisprüfer und Fahrer.

Den dritten großen Anteil bei den Beschwerdegründen stellt, wie auch in den Jahren zuvor, der Bereich Pünktlichkeit. Hier liegt der Beschwerdeanteil bei 26%.

| Beschwerdegründe 2014* | | | [2013] |
|------------------------|--------------|--------------|--------|
| Pünktlichkeit | 719 | 26 % | (32 %) |
| Information | 147 | 5 % | (7 %) |
| Verhalten | 685 | 24 % | (16 %) |
| ÖPNV-Angebot | 105 | 4 % | (4 %) |
| Tarifangebot** | 899 | 33 % | (31 %) |
| Technik | 103 | 4 % | (4 %) |
| Sauberkeit | 12 | 0 % | (1 %) |
| Komfort | 69 | 2 % | (4 %) |
| Sicherheit | 64 | 2 % | (2 %) |
| Summe | 2.803 | 100 % | |



Insgesamt gehen 200 Fälle als Schlichtungsverfahren in die Statistik ein, was einer Quote von etwa 11% bezogen auf alle eingegangenen Beschwerden entspricht.

Gesamtnutzen

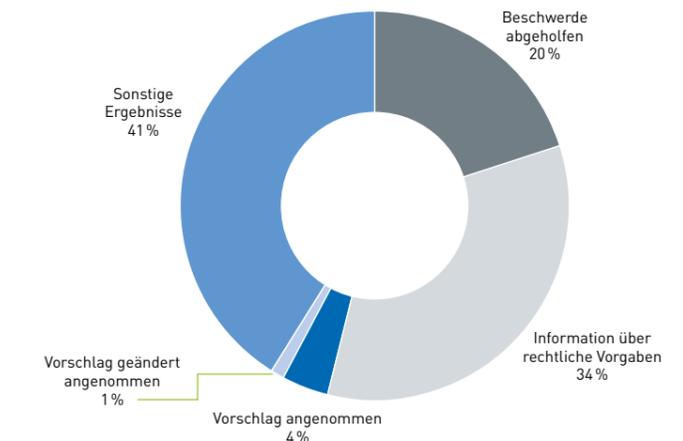
Eine weitere graphische Darstellung gibt einen Überblick über den Gesamtnutzen der Schlichtungsstelle für die Fahrgäste. Dazu gehören neben den angenommenen und geändert angenommenen Schlichtungsvorschlägen auch Informationen über rechtliche Vorgaben sowie Fälle, in denen der Beschwerde ohne Schlichtungsvorschlag abgeholfen wurde.

In 620 Fällen erteilte die Schlichtungsstelle Informationen über rechtliche Vorgaben, was 34% aller Fälle entspricht. In 373 Fällen wurde der Beschwerde durch das Verkehrsunternehmen nach Intervention der Schlichtungsstelle abgeholfen, was 20% der Gesamtzahl der Fälle entspricht.

Für insgesamt 59% der Beschwerdeführer war damit die Einschaltung der Schlichtungsstelle Nahverkehr nutzbringend, auch wenn es in Fällen nicht zu einem Schlichtungsverfahren kam.

Abschluss zur Kundenzufriedenheit 2014

| | | |
|--------------------------------------|--------------|--------------|
| Beschwerde abgeholfen | 373 | 20 % |
| Information über rechtliche Vorgaben | 620 | 34 % |
| Vorschlag angenommen | 72 | 4 % |
| Vorschlag geändert angenommen | 18 | 1 % |
| Sonstige Ergebnisse | 749 | 41 % |
| Summe | 1.832 | 100 % |



* Hier gibt es Mehrfachnennungen: Bei 1.832 Beschwerden haben die Fahrgäste durchschnittlich 1,5 Beanstandungen genannt. Es kommen in der Regel mehrere Faktoren zusammen, die den Fahrgast veranlassen, sich an die Schlichtungsstelle Nahverkehr zu wenden.
** Hier sind insbesondere Beschwerden über erhöhte Beförderungsentgelte erfasst.



NETZZUSTAND: ANALYSE

Im Rahmen der jährlichen Analyse zur Infrastrukturqualität werden die sog. **Langsamfahrstellen** (La-Stellen) im nordrhein-westfälischen Streckennetz ausgewertet. Hierzu werden alle Strecken, auf denen SPNV mit den Produkten RegionalExpress, RegionalBahn und S-Bahn betrieben wird, auf bestehende La-Stellen überprüft. Als La-Stelle wird ein Streckenabschnitt bezeichnet, auf dem aus unterschiedlichen Gründen die eigentlich zulässige Höchstgeschwindigkeit herabgesenkt werden muss. La-Stellen können je nach Ausmaß das Fahrplangefüge erheblich gefährden, da durch die niedrigere Geschwindigkeit eine Fahrzeitverlängerung entsteht. Diese unterjährig und in der Regel nur temporär auftretenden La-Stellen werden bei der Erstellung des Jahresfahrplans nicht berücksichtigt. Gleichzeitig werden bereits Fahrzeitpuffer eingerechnet, um kleinere Beeinträchtigungen an der Strecke oder im Betriebsablauf auszugleichen. Der Jahresfahrplan ist abhängig von den sog. Verzeichnissen der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG), welche streckenscharfe Geschwindigkeitsprofile beinhalten, die für die Dauer des gesamten Fahrplanjahres gelten. Vor diesem Hintergrund sind jene La-Stellen besonders auffällig, welche das ganze Jahr über vorhanden sind und somit den Betriebsablauf dauerhaft beeinträchtigen.

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 Folgen der La-Stellen für den Betrieb sind aufgrund der unterschiedlichen Frequentierung der einzelnen Strecken sehr unterschiedlich. Durch die Berechnung eines Fahrzeitverlustes je La-Stelle können die Auswirkungen näher quantifiziert werden. Dabei werden sowohl die verkehrliche Bedeutung der Strecke als auch die Höhe des Geschwindigkeitseinbruchs und die Lage der La-Stelle (freie Strecke oder Bahnhofsbereich) berücksichtigt. 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.

Ergebnisse

Im Jahr 2014 wurden im Durchschnitt 48 La-Stellen festgestellt, die Geschwindigkeitseinbrüche auf einer Länge von insgesamt rd. 44 km verursachen. Die monatlichen Ergebnisse im Jahresverlauf 2014 können den beiden Diagrammen entnommen werden. Wie in den Vorjahren wird der hohe Anteil an La-Stellen infolge von **Bautätigkeiten** (durchschnittlich rd. 45%) deutlich. Allerdings variieren die Baustellenabschnitte in der Länge sehr stark, so dass sich hier ein weniger homogenes Bild ergibt. Im Monat Oktober fällt der hohe baustellenbedingte Anteil besonders auf. Eine Langsamfahrt auf einer Länge von insgesamt 18,5 km zwischen Ibbenbüren und Osnabrück (Vmax = 90km/h, beide Richtungen) sorgt für einen erkennbaren Anstieg. Ebenso fallen mehrere kleinere Baumaßnahmen landesweit in den Monaten April, August und Dezember ins Gewicht.

Mängel an der Infrastruktur (z. B. Oberbau, Tunnel, Brücken) traten nur bei durchschnittlich rd. 15% der identifizierten La-Stellen auf. Damit ist der Anteil der Mängel-La-Stellen in Vergleich der letzten Jahre erfreulicherweise weiter zurückgegangen. Die Monate August und September fallen in dieser Hinsicht jedoch besonders auf: Grund sind vier – in beide Richtungen geltende – Oberbaumängel auf dem Streckenabschnitt zwischen Bestwig (Abzw. Nuttlar) und Winterberg. Dieser von der Linie RE 57 befahrene Streckenast galt 2014 als jener mit den meisten Oberbaumängeln. Die in den Vorjahren häufig stark von Oberbaumängeln betroffene Ruhr-Sieg-Strecke von Hagen nach Siegen war im Jahr 2014 nicht überdurchschnittlich auffällig.

Zu den Mängeln zählen auch Brückenschäden. Wie im Qualitätsbericht NRW 2013 ausführlich dargestellt, besteht dringender Investitionsbedarf bei vielen Brückenbauwerken in NRW. Derzeit schlägt sich dieser Instandhaltungsstau noch nicht in La-Stellen oder Last Einschränkungen nieder. Gleichzeitig laufen die Planungen des Infrastruktureigentümers, die besonders beschädigten Brücken in den nächsten Jahren zu erneuern oder präventiv durch Instandhaltungsmaßnahmen die Restnutzungszeit der Bauwerke zu verlängern. Zukünftig ist jedoch nicht auszuschließen, dass die Kategorie „Mängel“ verstärkt von Brückenschäden betroffen sein wird.

Die **Signal- und Sicherungstechnischen Mängel** beinhalten u. a. Geschwindigkeitseinbrüche an Bahnübergängen. Der durchschnittliche Anteil dieser Mängel am Gesamtdurchschnitt liegt bei rd. 25%. Bei der Länge der La-Stellen nimmt dieser Anteil in der Regel häufig ab, da die Langsamfahrt an Bahnübergängen oftmals nur für 100 Meter gilt. Der beachtliche Anteil dieser Mängel am Ge-

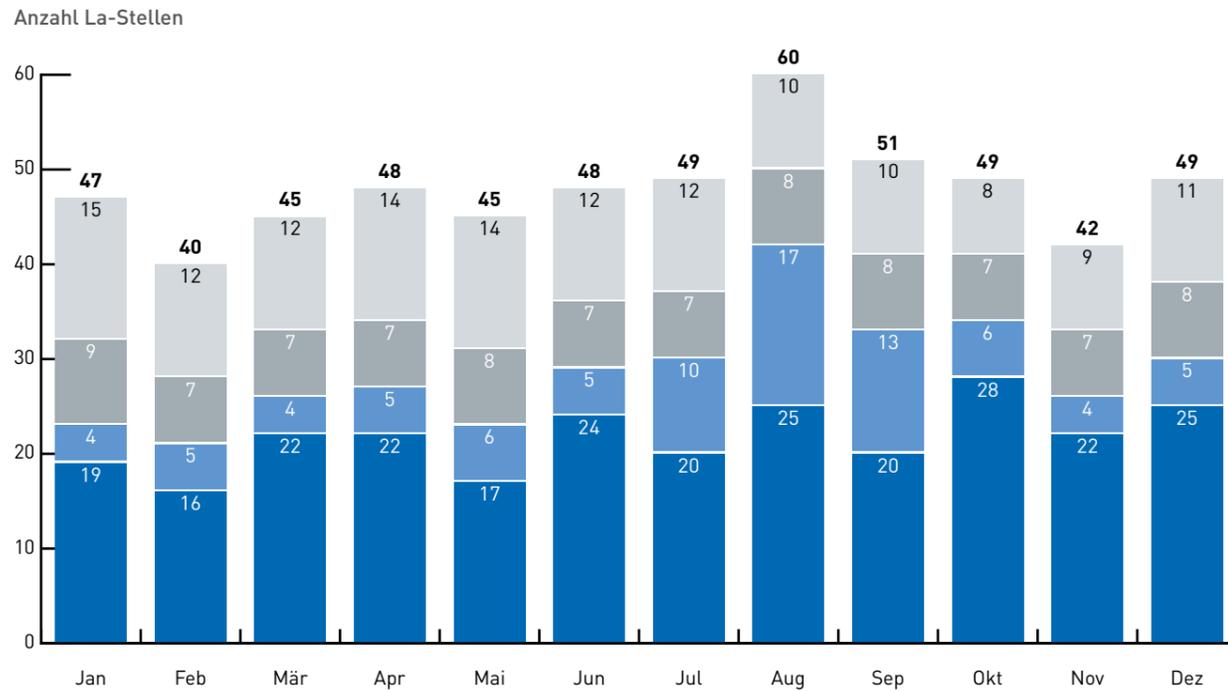
samtumfang geht bis zum Monat Juni auf eine La-Stelle zwischen Herzogenrath und Geilenkirchen zurück. Auf einer Länge von insgesamt 17,4 km musste aus signal- und sicherungstechnischen Gründen die Geschwindigkeit auf 130 km/h gedrosselt werden (Anpassung Einschaltstrecke an Bahnübergänge). Die Arbeiten sind dort noch nicht vollständig abgeschlossen, die Länge der La-Stelle hat sich allerdings seit der Jahreshälfte mehr als halbiert.

Die Ergebnisse des Jahres 2014 zeigen im Vergleich zu 2013 eine positive Entwicklung. Die La-Stellen im nordrhein-westfälischen Streckennetz sind weiter rückläufig und erreichen sogar einen neuen **Tiefstand** seit Beginn der Dokumentation im Jahr 2009. Dies betrifft sowohl die Anzahl als auch die Länge der La-Stellen. Im Jahr 2014 ist erstmals im Durchschnitt weniger als 1 % des gesamten NRW-Streckennetzes von La-Stellen betroffen.

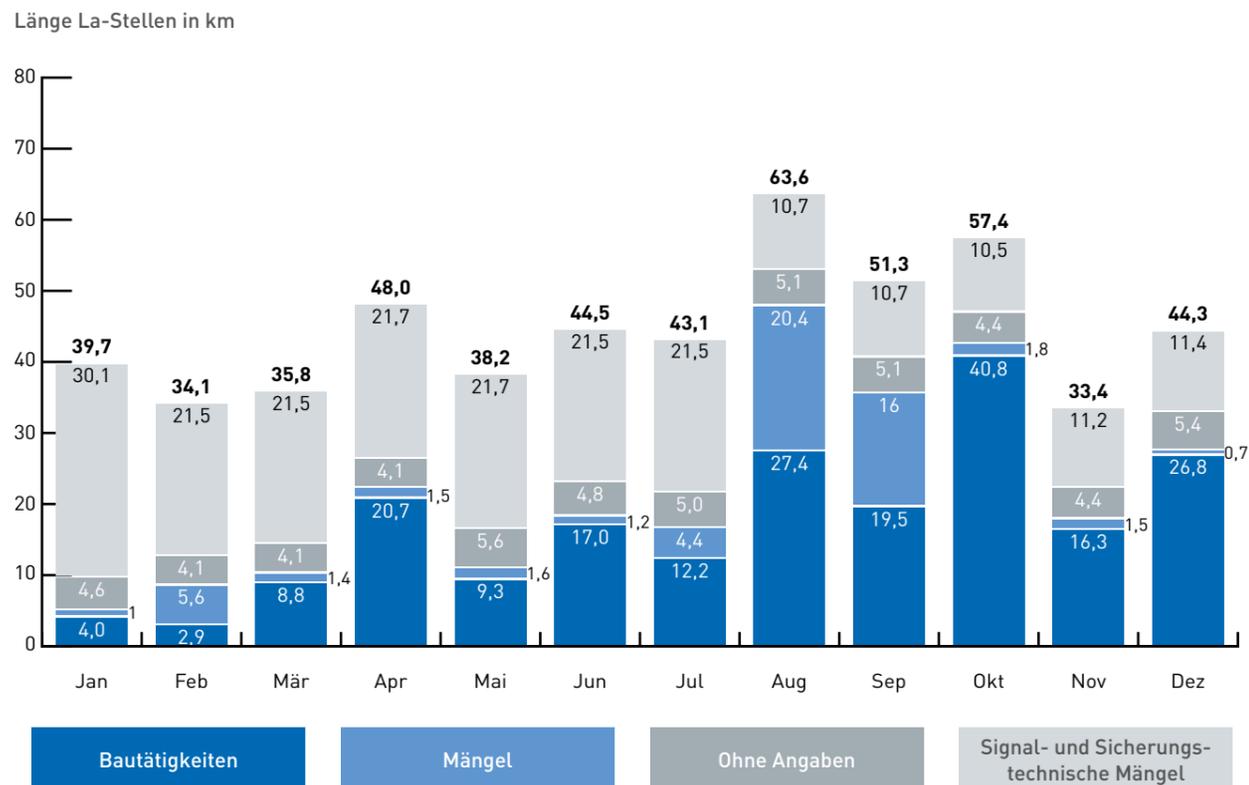
Neben den temporären La-Stellen mit einer sehr geringen Bestandszeit sind 2014 jedoch weiterhin La-Stellen aufgefallen, die **ganzjährig** aufgetreten sind. Diese La-Stellen beeinträchtigen das gesamte Fahrplanjahr den Betrieb, da sie bei der Erstellung des Jahresfahrplans nicht berücksichtigt worden sind. Einige dieser La-Stellen existieren seit mehreren Jahren und werden aufgrund der Rahmenbedingungen auch zukünftig weiter bestehen bleiben wie z. B. La-Stellen an Bahnübergängen, oder am sog. Benhauser Bogen (Hanglage). Neuerdings fällt eine weitere dauerhafte La-Stelle auf der Strecke der RB 67 zwischen Clarholz und Herzebrock auf: Ein Funkloch verhindert die vollständige Funktionsfähigkeit des Zugfunks GSM-R, so dass das Eisenbahnbundesamt hier eine Langsamfahrt von 20 km/h angeordnet hat. Geplante Beseitigung: frühestens 2019.



Anzahl Langsamfahrstellen NRW 2014 nach Ursachen



Länge Langsamfahrstellen NRW 2014 nach Ursachen



Definition der Ursachen siehe Seite 36

Ganzjährige Langsamfahrstellen NRW 2014

| Start | Ziel | von km | bis km | Geschwindigkeit/Ist | Geschwindigkeit/Soll | in Kraft ab | Ursache | Planungsstände | Status |
|--|-------------------|--------------|--------------|---------------------|----------------------|-------------|---|--|--------|
| Dauer-La-Stellen 2014 (12 Monate) | | | | | | | | | |
| Holzwickede | Unna | 188,7 | 188,1 | 120 | 130 | 09.05.11 | Bautätigkeiten (Lärmschutz) | Signalsicht durch Lärmschutzwand eingeschränkt, neuer Signalmast bis Mitte 2015 | ● |
| Attendorn | | 8,7 | 8,8 | 20 | 60 | 21.08.08 | Bahnübergang | Planfeststellungsverfahren eingeleitet, Umbau vsl. 2016 | ● |
| Altenbeken | | 112,3 | 110,4 | 80 | 120 | 19.09.05 | Signal-/sicherungstechnischer Mangel | Beseitigung i. V. m. Umstellung auf Elektronisches Stellwerk vsl. Ende 2015 | ● |
| Siedlinghausen | | 16,2 | 16,4 | 40 | 50 | 25.11.13 | Regelwerksanpassung im Rahmen Übernahme Bahnhof in ESTw-Technik | Langfristige Sicherung der höhen-gleichen Reisendenquerung | ● |
| Siedlinghausen | Silbach | 19,8 | 19,9 | 20 | 60 | 05.06.13 | Böschung | keine Angaben vorliegend | ● |
| Winterberg | | 25,5 | 25,9 | 40 | 50 | 25.11.13 | Regelwerksanpassung im Rahmen Übernahme Bahnhof in ESTw-Technik | Langfristige Sicherung der höhen-gleichen Reisendenquerung | ● |
| La-Stellen im VzG 2014 (VzG-La) | | | | | | | | | |
| Aachen Süd | Aachen Süd Grenze | 72,9 | 77,0 | 100 | 160 | 31.10.08 | Sicherungstechnik (Zugsicherungssystem) | Belgische Zugsicherung nicht konform mit Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (gilt nur für Züge ohne PZB90) | ● |
| Herzebrock | Clarholz | 44,5 45,1 | 44,4 | 20 | 60 | 19.08.11 | EBA-Anweisung: Fehlende GSM-R-Verfügbarkeit (Funkloch) | keine kurzfristige Beseitigung möglich, frühestens 2019 (Abhängigkeiten Betreiber Mobilfunknetz) | ● |
| Boisheim | Breyell | 10,8 12,7 | 11,0 12,8 | 90 | 120 | | Brückenmangel | Baubeginn Januar 2014 erfolgt | ● |
| Essen-Altenessen | Oberhausen | 78,7 | 78,6 | 90 | 160 | | Untergrundproblem (Abwasserkanal) | Beseitigung bis Ende 2016 | ● |
| Altenbeken | Paderborn | 120,6 | 121,8 | 70 | 120 | | Hanglage | Beseitigung hängt von langfristigen Planungen ab | ● |
| Dortmund-Kruckel | Dortmund-Barop | 24,0 | 24,3 | 50 | 140 | | Untergrundmangel (Bergsenkung) | Klärung der Zuständigkeiten dauert an | ● |



VERKEHRSSATIONEN

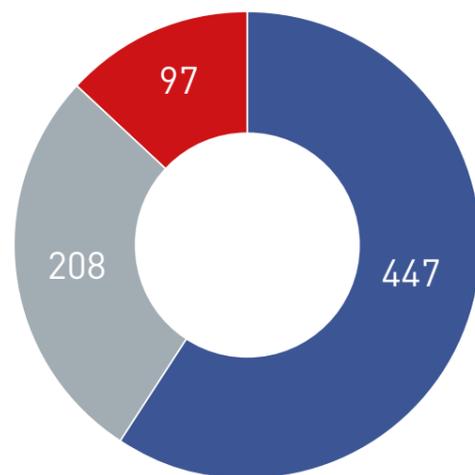
Zwischen den nordrhein-westfälischen Aufgabenträgern im SPNV und den Eigentümern der Verkehrsstationen besteht kein direktes Vertragsverhältnis. Neben der DB Station & Service AG sind dies in NRW z. B. die Regiobahn, die EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH oder die Dürener Kreisbahn GmbH. Vertragspartner sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), welche mit dem jeweiligen Infrastruktureigentümer auf Basis der Infrastrukturnutzungsbedingungen sog. Stationsnutzungsverträge abschließen. Die Einflussmöglichkeiten der Aufgabenträger auf die Qualität der Verkehrsstationen sind somit nur eingeschränkt vorhanden. Gleichzeitig werden in der Regel die Stationspreise zur Nutzung der Stationen von den EVU über bestehende Verkehrsverträge an die Aufgabenträger als Besteller des SPNV-Angebotes durchgeleitet. Über das bestehende sog. Anreizsystem hat das EVU als Vertragspartner die Möglichkeit, bei festgestellten Mängeln Nachlässe auf die Stationspreise geltend zu machen. Aus Sicht der Aufgabenträger ist das Anreizsystem der DB jedoch an vielen Stellen verbesserungswürdig, da nicht alle Elemente einer Station dem Anreizsystem unterliegen. Vor dem Hintergrund der vertraglichen Konstellationen besteht für ein EVU außerdem nur wenig Motivation, die Mängel einer Station mit vergleichsweise hohem Aufwand zu dokumentieren, wenn gleichzeitig die finanziellen Nachlässe für die Aufgabenträger nur sehr gering ausfallen.

Aus diesem Grund führen die Aufgabenträger in NRW eigene systematische Erhebungen über die Qualität der Stationsinfrastruktur durch. Die Profitester (eigens für diese Zwecke geschultes Personal) bewerten den Zugangs- und Bahnsteigbereich der Stationen auf Basis eines vorgegebenen Schemas nach den Kriterien **Sauberkeit**, **Funktion** und **Graffiti**. Aus den Einzelbewertungen dieser Kriterien

wird nach einem festgelegten Rechenschema ein Jahresdurchschnittswert für jede Station ermittelt.

Die Karte auf Seite 43.1 zeigt die Gesamtergebnisse der Stationserhebung 2014. Im Ergebnis für 2014 haben von den landesweit insgesamt 752 untersuchten Stationen 447 ein akzeptables Erscheinungsbild (59%), 208 ein Erscheinungsbild, welches noch akzeptabel ist (28%) und 97 ein Erscheinungsbild, das nicht mehr akzeptabel ist (13%). Mit Blick auf das Vorjahr haben sich die Gesamtergebnisse verbessert. So ist landesweit die Anzahl der Stationen mit einem nicht mehr akzeptablen Erscheinungsbild um 42 Stationen zurückgegangen, was einer Verbesserung von 6 Prozentpunkten entspricht. Gleichzeitig wächst der Anteil der Stationen im akzeptablen (plus 2 Prozentpunkte) bzw. noch akzeptablen Zustand (plus 3 Prozentpunkte).

Gesamtergebnisse Stationserhebung 2014



Die Verschmutzung der Stationen – und auch deren Umfeld – mit Graffiti hat weiterhin einen maßgeblichen Anteil an der Beurteilung des Gesamterscheinungsbildes. Bewertet wird Graffiti im Bahnsteigs- und Zugangsbereich (auch an Schallschutzwänden) unabhängig der Eigentumsverhältnisse. Oftmals fallen Anlagenteile nicht in die Unterhaltungspflicht der Stationsbetreiber, da sie im Zuständigkeitsbereich von Kommunen, Privaten oder der DB Netz AG liegen. Der VRR zeigt in seiner Analyse, dass sich die Ergebnisse merklich verbessern, wenn man die schlechten Graffiti-Bewertungen in Bereichen mit Zuständigkeit Dritter herausrechnet. Diese Differenzierung bildet die Grundlage für einen fundierten Austausch mit den betroffenen Kommunen.

Neben dem direkten Dialog mit den Stationsbetreibern und Kommunen leistet auch das Anti-Graffiti-Programm vom Land NRW und DB Station & Service einen wichtigen Beitrag. Im Rahmen der landesweiten Grundreinigung von 100 Stationen wurden zusätzlich Prophylaxeschichten aufgebracht, welche ein einfaches Entfernen von Graffiti ermöglichen.

Trotz aller Bemühungen ist es bei der stichprobenartigen Stationserhebung durch die Profitester nicht immer möglich, die unmittelbare Reinigung der betroffenen Flächen nachzuvollziehen. Aus diesem Grund haben die Aufgabenträger mit der DB Station & Service einen nennenswerten Ansatz vereinbart: Während die Verbände die signifikanten Verschmutzungen per Fotodokumentation beim Infrastrukturbetreiber melden, dokumentiert die DB die Reinigung ebenfalls per Foto und stellt die Aufnahmen umgekehrt als Beleg zur Verfügung.



Beim Thema **Sauberkeit** von Zugangsbereichen und Bahnsteigen bleibt insgesamt der positive Trend der letzten Jahre bestehen. Um die Sauberkeit an den Stationen zu erhöhen, wurden an stark verschmutzten Stationen im Gebiet des Nahverkehr Rheinland die Reinigungsintervalle erhöht.

Bei der Bewertung der **Funktion** von Ausstattungselementen ist hingegen erkennbar, dass in den letzten Jahren landesweit sowohl in Zugangsbereichen als auch auf den Bahnsteigen keine nennenswerten Verbesserungen erzielt werden konnten (die Erfahrungen sind hier bei den Aufgabenträgern unterschiedlich). Die festgestellten Defizite reichen hier verbandsübergreifend von Mängeln an Bauwerksteilen (z. B. beim Putz oder Fliesen), über defekte Fahrtreppen und Aufzüge bis hin zu Mängeln bei den Bahnsteigmöblierungen wie Sitzen, Uhren, Vitrinen und unleserlichen Beschilderungen. Die Mängel sind jedoch stark einzelfallabhängig, hier ist kein allgemeingültiger (negativer oder positiver) Trend erkennbar.

Die Profitester fotografieren Funktionsmängel der Ausstattung wie beispielsweise nicht lesbare, zerstörte oder fehlende Beschilderung und Fahrpläne, Bauwerksschäden, aber auch nicht mehr benötigte und demzufolge auch nicht mehr instand gesetzte Ausstattungselemente. Auch Mängel im Umfeld der Station werden erfasst. Die dokumentierten Mängel dienen als Grundlage für den weiteren Dialog mit den Stationsbetreibern, um eine gezielte Verbesserung der Stationen herbeizuführen. Die Aufgabenträger erwarten von den Infrastruktureigentümern eine zügige Beseitigung der festgestellten Mängel und lassen sich die Wirksamkeit fotografisch bescheinigen.

3 Qualität Infrastruktur

Brachliegende und nicht mehr genutzte Bestandteile (z. B. Masten, ehemalige Gepäckaufzüge, Gebäudeteile etc.) führen bei der Erhebung zwar nicht per se zu einer schlechten Bewertung; sie stören jedoch zunehmend das Erscheinungsbild der Bahnstationen. Hier bedarf es weiterhin eines grundsätzlichen Handlungskonzeptes, wie zukünftig mit diesen Anlagenteilen umgegangen werden soll.

Vandalismusschäden zeigen sich häufig in der Form, dass Glasscheiben z. B. von Vitrinen, Aufzügen oder Wetterschutzeinrichtungen beschädigt oder zerstört werden. Oftmals sind die großflächigen Seitenscheiben bei Wetterschutzhäusern betroffen; der Austausch ist mitunter recht zeitaufwändig. Deshalb kommen immer öfter Wetterschutzhäuser zum Einsatz, bei denen die Seiten- und Rückwände in mehrere kleinere Elemente unterteilt sind. Im Falle einer Zerstörung muss nicht mehr die komplette Glasscheibe ausgewechselt werden, sondern es reicht der Tausch des betroffenen Segments. Hinzu kommt, dass die kleineren Elemente schneller beschafft und erneuert werden können.

Um den Vandalismus einzudämmen können gezielt Ausstattungsmerkmale eingesetzt werden, die besonders vandalismusresistent sind. Hierzu gehört unter anderem der „Resisto“-Fahrplan. Dieser Plan ist schwer ent-

flammbar sowie witterungs- und UV-beständiger als ein normaler Aushangsfahrplan.

Durch die absehbare Modernisierung von Stationen wird sich die Qualität landesweit weiter erhöhen. In erster Linie ist hier das Programm **Modernisierungsoffensive 2** von Bund, Land und der Deutschen Bahn zu nennen, in dessen Rahmen insgesamt 111 Stationen bis 2017 umfangreich erneuert und barrierefrei gestaltet werden. Im März 2014 haben sich die Beteiligten aufgrund von Einsparungen bei den bisherigen Projekten auf eine Ausweitung des Programms um weitere sechs Stationen geeinigt (Modernisierung ab 2018). Darüber hinaus gibt es Ausbauprogramme bzw. Fördermöglichkeiten, über die perspektivisch Stationserneuerungen vorgesehen sind (z. B. § 12 ÖPNVG, NRW-Städtebauförderung, kommunale Programme/Förderung etc.). Die Karte auf Seite 43.1 gewährt neben den Gesamtergebnissen der Erhebung 2014 einen Überblick, an welchen Stationen Modernisierungen bereits im Bau bzw. in konkreter Planung sind.

Weitergehende Informationen zu den Ergebnissen der Stationserhebungen 2014 können dem Stationsbericht des VRR (online unter www.vrr.de), dem Qualitätsbericht des NWL (online unter www.nwl-info.de) sowie dem Stationsbericht des NVR (online unter www.nvr.de) entnommen werden.



Fehlende Scheibe beim Wetterschutz in Isselhorst-Avenwedde.



Wetterschutz mit unterteilten Seitenwänden in Sennestadt.



Swisttal-Odendorf: Sauberer Bahnsteig



Hückelhoven-Baal: Zerstörte Vitrine



Düsseldorf-Volksgarten: Graffiti im Zugangsbereich (Unterführung)



Gelsenkirchen Hbf: Funktionsfähiger Aufzug mit sauberem Bahnsteigsbereich



Defekter Dynamischer Schriftanzeiger in Bad Oeynhausen



Sauberer Zugangsbereich am Bahnhof Kamen

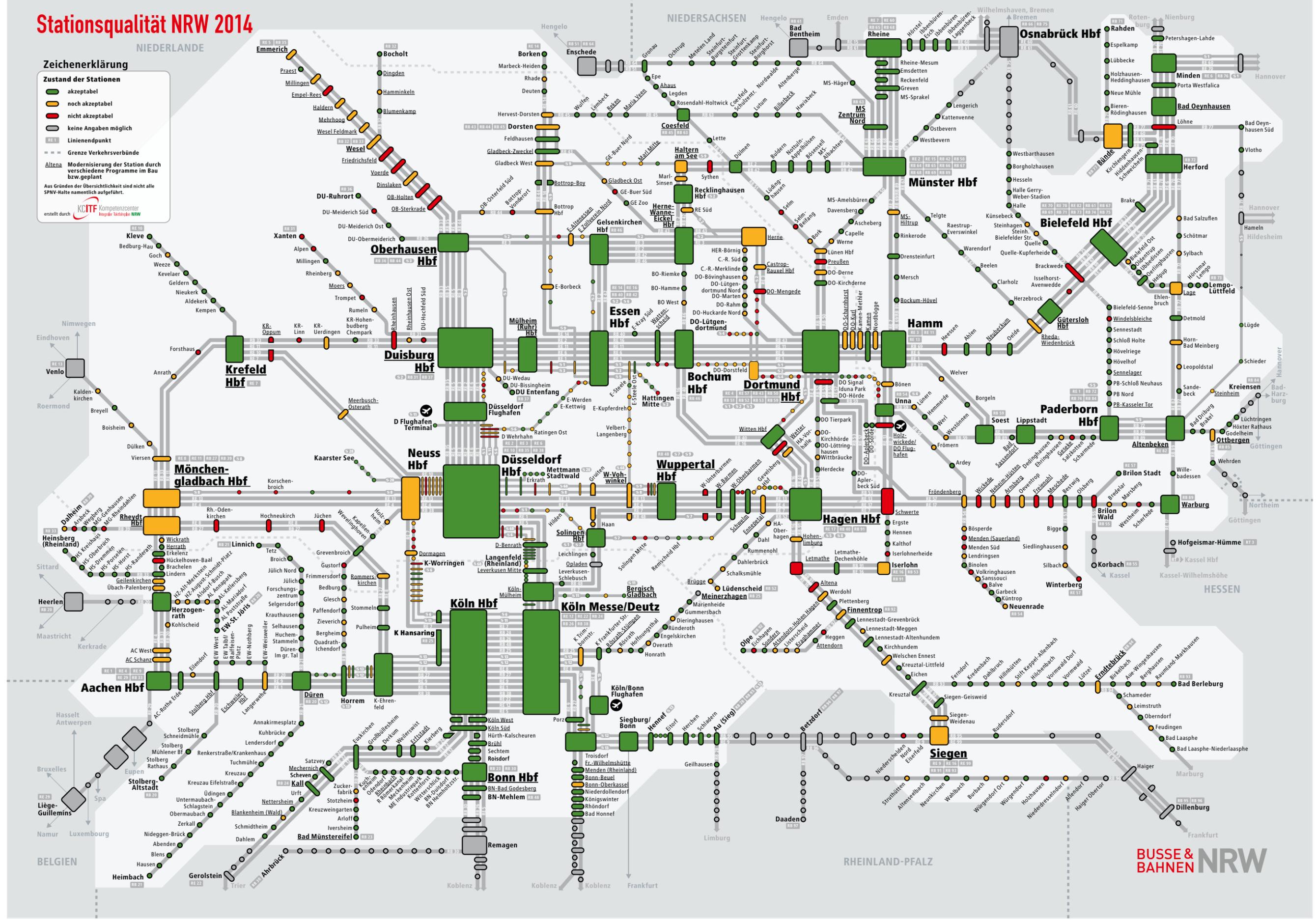
Stationsqualität NRW 2014

Zeichenerklärung

Zustand der Stationen

- akzeptabel
 - noch akzeptabel
 - nicht akzeptabel
 - keine Angaben möglich
 - Linienendpunkt
 - Grenze Verkehrsverbünde
 - **Altena** Modernisierung der Station durch verschiedene Programme im Bau bzw. geplant
- Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nicht alle SPNV-Halte namentlich aufgeführt.

erstellt durch **KITIF** Kompetenzzentrum für Infrastruktur NRW



BUSSE & BAHNEN NRW

STÖRFALLKONZEPTE

Verspätungen und Zugausfälle entstehen insbesondere dann, wenn externe Störfaktoren den alltäglichen Zugverkehr durcheinander bringen. Auslösende Ereignisse sind nicht selten Personenunfälle, Suizide oder Polizei-/ bzw. Notarzteeinsätze sowie Störungen oder Ausfälle von Infrastrukturelementen wie Weichen oder Signalanlagen. Auch technische Probleme an Fahrzeugen können die weitere Nutzung von Streckenabschnitten einschränken.

In der Regel treten die oben genannten Ereignisse punktuell auf. Je nach Ausmaß und Dauer können jedoch weitreichende Auswirkungen für den SPNV auftreten, wenn die Züge großräumig umgeleitet werden müssen. Fahrzeitverlängerungen und das Bedienen von Ersatzhalten sind die Folge. Die planmäßigen Reiseketten sind dann für die Reisenden nicht mehr möglich.

Daher ist es wichtig, dass sich bei häufig wiederkehrenden Störfällen ein routinemäßiges Handeln sowohl bei den verantwortlichen Mitarbeitern der Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch der Infrastrukturbetreiber (Dispositionsregelungen bei DB Netz und Reisendeninformation bei DB Station&Service) einstellt. In diesen Fällen müssen gemeinsam abgestimmte Konzepte über alle Verkehrsunternehmen greifen, um den Betrieb so schnell wie möglich auf die neue Situation anzupassen. Auch für die Reisenden können bekannte Störfallszenarien eine Erleichterung darstellen, wenn diese in ihren Grundzügen systematisch angewandt werden.

Beim Infrastrukturbetreiber DB Netz bestehen derartige Regelungen. Es hat sich jedoch als sinnvoll erwiesen, weitergehende Überlegungen anzustellen mit dem Ziel, NRW-weite **Störfallkonzepte** für den Nahverkehr zu entwickeln. Zu berücksichtigen ist dabei die gängige Umleitungspraxis von Zügen des Fernverkehrs. Zu diesem Zweck wurden mit Unterstützung des Gutachters sma und Partner AG Ansätze für Störfallkonzepte zunächst auf dem Hauptkorridor zwischen Dortmund – Duisburg – Düsseldorf – Köln ausgearbeitet, wo täglich bis zu 65.000 Reisende allein im Nahverkehr unterwegs sind. Die Annahmen wurden auf Basis des Leistungsangebots im Fahrplanjahr 2016 getroffen. In einem zweiten Schritt wurden die Konzepte auf die neue Situation ab dem Jahr 2017 angepasst. Dort ergeben sich im RE-Netz einige Änderungen gegenüber dem Status Quo wie z. B. die Bedienung nach Paderborn/Kassel mit der Linie RE 11 (RE 1 nur noch bis Hamm) bei gleichzeitigem Tausch des Astes Duisburg – Mönchengladbach von der Linie RE 11 (welche neu in Düsseldorf endet) auf die Linie RE 42. Gleichzeitig wird die Linie RB 35 grenzüberschreitend nach Arnheim verlängert, während die Linie RE 5 nur noch bis Wesel verkehren wird.

Folgende **Prioritäten** wurden bei der Festlegung von Störfallszenarien angenommen:

- Die Umleitungsstrecken stehen in Störungsfällen uneingeschränkt zur Verfügung (was durch Baustellen oder andere Einschränkungen nicht zwingend gegeben sein muss).
- Es sollen möglichst viele Regelhalte bedient werden, die Umleitungen sind auf das Minimum zu beschränken.
- Das Einkürzen von langlaufenden Linien mit großer verkehrlicher Wirkung soll vermieden werden.
- Die Kapazität der Umleitungsstrecken soll nicht überschritten werden (Konzepte müssen fahrbar sein).
- Die Auswirkungen auf die übrigen Linien sollen möglichst gering sein.
- Die S-Bahn-Linien verkehren weiter ohne Umleitungen in ihrem eigenen System. Je nach Szenario (Sperrung von S-Bahn-Infrastruktur) werden die Linien vorzeitig gewendet.

Folgende **Ersatzhalte** wurden für bestimmte Störfälle definiert:

- Herne für Bochum Hbf (Verbindung nach Bochum mit der U35)
- Gelsenkirchen Hbf (Fernverkehrsanschluss bei Umleitungen über die Emscher-Strecke)
- Essen-Altenessen für Essen Hbf (Verbindung nach Essen Hbf mit der U17)
- Leverkusen-Schlebusch für Leverkusen Mitte (Verbindung nach Leverkusen mit Bussen im 7-Minuten-Takt)
- Berücksichtigung der gängigen Ersatzhalte im Fernverkehr

Nach der Ausarbeitung der Konzepte ergeben sich folgende **Schlussfolgerungen**:

- Durch das engmaschige Streckennetz in NRW sind für jedes Störfallkonzept Umleitungsstrecken vorhanden.
- Die langen Wendezeiten der langlaufenden Linien ermöglichen in meisten Fällen Umleitung ohne Fahrzeugmehrbedarf bzw. Verspätungsübertragung auf den Gegenzug.
- Vorzeitige Wende vor allem bei Sperrungen zwischen Düsseldorf und Duisburg wurden zur Vermeidung von Verspätungen auf die Gegenleistung berücksichtigt.
- Ein systematisches Brechen von Linien ist nicht erforderlich.
- Durch Behebung von punktuellen Infrastrukturengpässen können negative Auswirkungen auf den Betrieb reduziert werden (z. B. zusätzliche Weichen in Bochum Hbf zum Erreichen von Gleis 2).

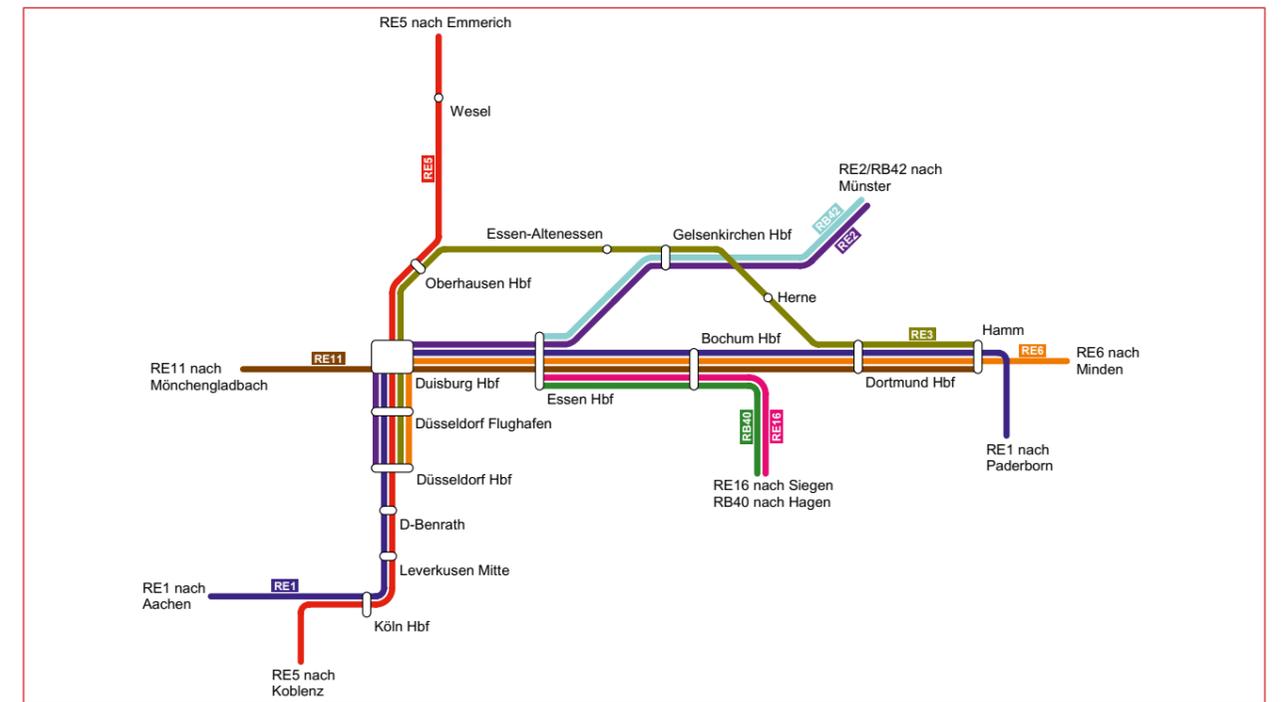
Nun sind die beteiligten Akteure gefordert (DB Netz AG, Zweckverbände, Eisenbahnverkehrsunternehmen), die erarbeiteten Konzepte zu etablieren und im Bedarfsfall stringent umzusetzen.

Im Ergebnis hat sich die Linie **RE 1** als sog. „**Master-Linie**“ mit dem höchsten Fahrgastaufkommen der RE-Linien herausgebildet, welche bei Störfällen weiterhin so weit wie möglich auf dem Regellaufweg verkehren soll. In diesen Fällen wird dann z. B. die überwiegend parallel laufende Infrastruktur der S-Bahn oder des Güterverkehrs genutzt. Weiterhin sehen die Konzepte bspw. vor, dass die Linie RE 6 großräumig über die Emscher-Strecke via Gelsenkirchen und Oberhausen umführt wird. Auf den folgenden Seiten

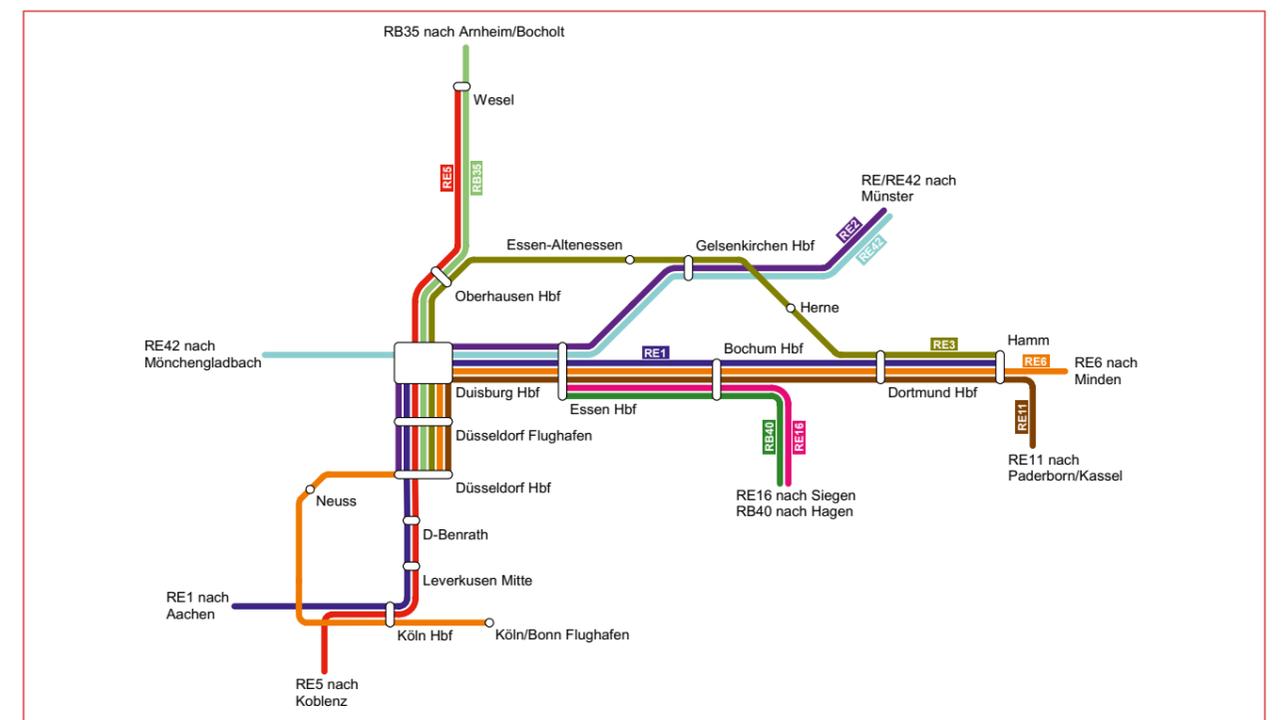
werden die untersuchten Störfälle für das Jahr 2016 genauer beschrieben. Die Konzepte existieren ebenfalls auf Basis des Fahrplans 2017 mit den oben beschriebenen Veränderungen (z. B. RE 1/RE 11/RE 42, RE 5/RB 35).

Die folgenden Karten zeigen schematisch die Linienführungen der RE- und RB-Linien im erweiterten Einzugsbereich des Untersuchungsraumes für die **Jahre 2016** und **2017**.

Karte Liniennetz 2016



Karte Liniennetz 2017



3 Qualität Infrastruktur

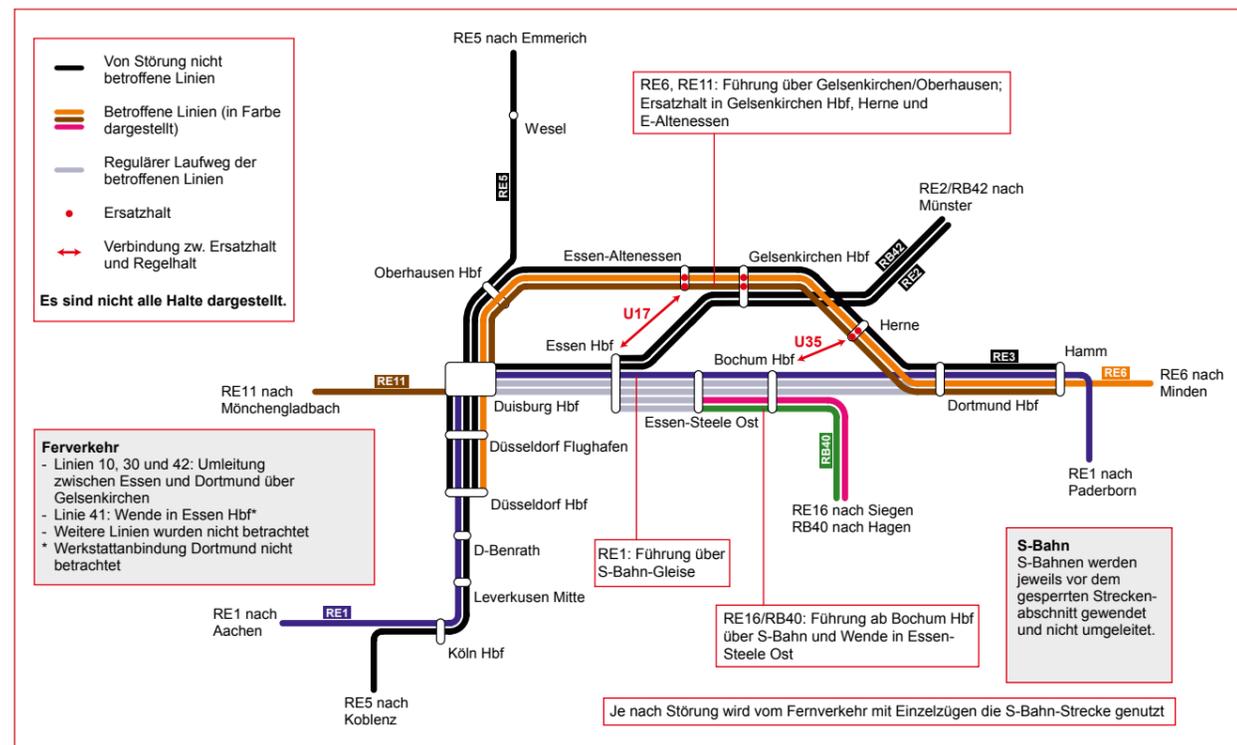
Für den Abschnitt Dortmund – Duisburg – Düsseldorf – Köln wurden insgesamt **sechs** denkbare Störfälle (teilweise mit Untervarianten, siehe Tabelle unten) definiert. Beispielhaft werden die Störfälle Nr. 2 (Streckensperrung zwischen Bochum und Essen) und Nr. 5 C (Vollsperrung zwischen Duisburg und Düsseldorf) dargestellt.



Übersicht Störfallszenarien

| Störfall | Betroffener Abschnitt | Infrastrukturelle Einschränkung |
|----------|-----------------------|---|
| 1 | Dortmund – Bochum | Sperrung der Fernbahn (Güterbahn offen) |
| 2 | Bochum – Essen | Sperrung der Fernbahn (S-Bahn offen) |
| 3 | Dortmund – Essen | Vollsperrung Fernbahn und S-Bahn |
| 4 A | Essen – Duisburg | Sperrung der Fernbahn (S-Bahn offen) |
| 4 B | Essen – Duisburg | Vollsperrung der Fernbahn und S-Bahn (parallele Lage) |
| 5 A | Duisburg – Düsseldorf | Sperrung nur der Fernbahn |
| 5 B | Duisburg – Düsseldorf | Sperrung nur der Ortsgleise |
| 5 C | Duisburg – Düsseldorf | Vollsperrung der Fernbahn und der Ortsgleise |
| 6 | Düsseldorf – Köln | Sperrung der Fernbahn und S-Bahn (parallele Lage) |

Ansatz Linienführung Störfall 2 Sperrung Fernbahn Bochum – Essen

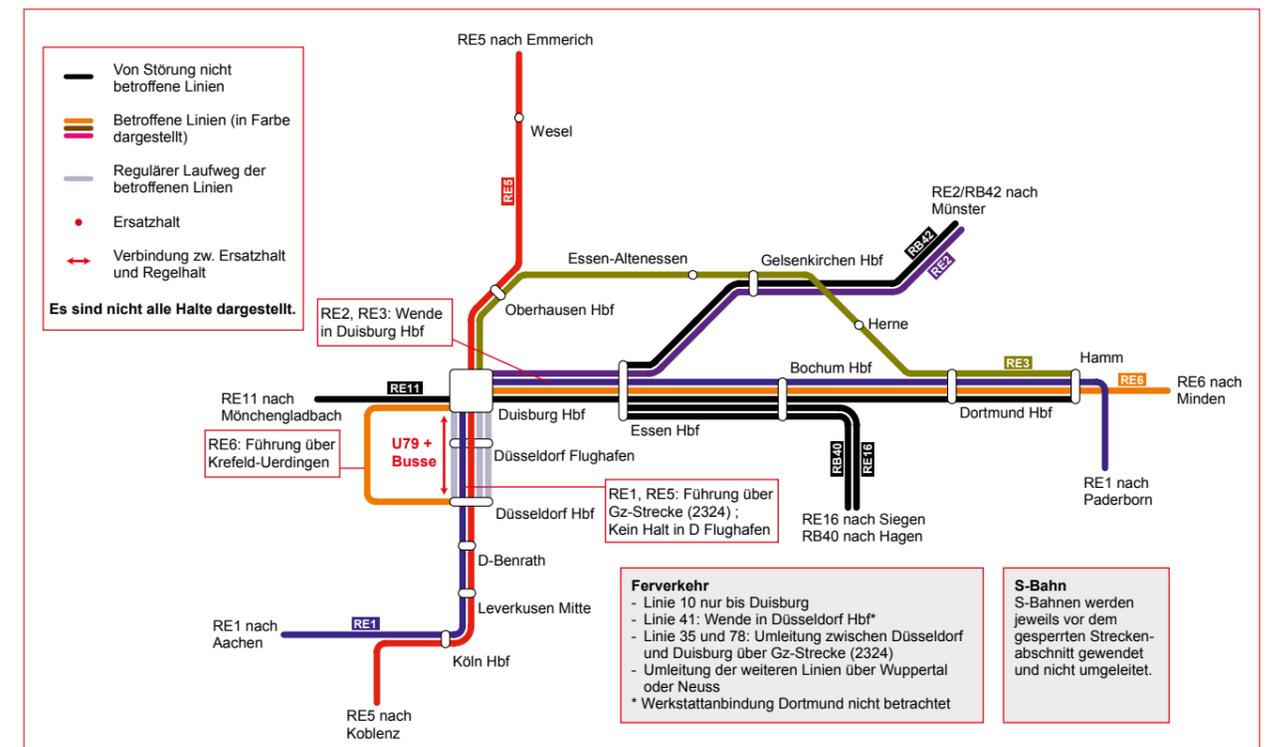


Beim **Störfall 2** ist die Fernbahn mit den Linien RE 1, RE 6, RE 11, RE 16 und RB 40 gesperrt. Zur Sicherstellung eines Grundangebots mit der Bedienung aller Regelhalte – mit Ausnahme von Wattenscheid – wird die „Master-Linie“ RE 1 über die vorhandene S-Bahn-Infrastruktur geführt. Hierbei ist mit geringen zusätzlichen Verspätungsminuten zu rechnen. Die Linien RE 6 wird ebenso wie die Linie RE 11 über die „Emscher-Strecke“ umgeleitet, was unweigerlich zum Wegfall der Regelhalte Bochum Hbf, Wattenscheid, Essen Hbf und Mülheim Hbf führt. Die Ersatzhalte mit alternativen Fahrmöglichkeiten der kommunalen U-Bahn-Systeme sind Herne (mit der U 35 nach Bochum Hbf), Gelsenkirchen und Essen-Altenessen (mit der U 17 nach Essen Hbf). Dieses grundsätzliche Vorgehen findet sich z. B. bei Sperrungen zwischen Dortmund und Bochum oder Essen und Duisburg auch in weiteren Störfällen wieder. Die Züge der Linien RE 16 und RB 40 aus/in

Richtung Hagen werden ab Bochum ebenfalls ohne Halt in Wattenscheid über die S-Bahn-Strecke bis Essen-Steele Ost geleitet, von wo aus die planmäßige Endstation Essen Hbf mit dem kommunalen ÖPNV erreicht werden kann. Ab 2017 würde die Linie RE 11 bei dem vergleichbaren Szenario aufgrund des neuen Laufwegs bis Düsseldorf nur bis Duisburg Hbf geführt (planmäßige Wende in Düsseldorf durch zusätzliche Verspätungen nicht möglich).

Der Störfall 3 unterscheidet sich vom Störfall 2 dahingehend, dass neben der Fernbahn auch die S-Bahn-Strecke gesperrt ist (Vollsperrung). Das führt zu einem dazu, dass die Linie RE 1 ebenfalls über Gelsenkirchen verkehrt, um danach über Essen wieder auf den Regellaufweg zurück zu kehren. Die Linien RE 16/RB 40 wenden dann vorzeitig in Bochum (und ggf. bei Sperrung des Bochumer Hauptbahnhofs bereits in Witten).

Ansatz Linienführung Störfall 5 C: Vollsperrung Duisburg – Düsseldorf



Störfall 5 C beschreibt die komplette Sperrung sowohl der Ortsgleise als auch Fernbahn zwischen Duisburg und Düsseldorf. Betroffen sind die Linien RE 1, RE 2, RE 3, RE 5, RE 6, RE 11. Es besteht grundsätzlich die Möglichkeit zwischen Duisburg und Düsseldorf auf die Linie U79 sowie weitere Busverbindungen umzusteigen. Die Streckensperrung führt außerdem dazu, dass der Halt in Düsseldorf Flughafen nicht angefahren werden kann.

der Umleitung mit zusätzlichen Verspätungen bis zu 20 Minuten zu rechnen. Die Linien RE 2 und RE 3 werden in Duisburg vorzeitig gewendet, so dass die Fahrt zwischen Duisburg und Düsseldorf ausfällt. Die Linie RE 6 kann über Rheinhausen geführt werden, wobei Düsseldorf Hbf ebenfalls verspätet erreicht wird. Bei der späteren Durchbindung der Linie RE 6 über Neuss und Dormagen zum Flughafen Köln/Bonn ab 2017 würde diese Linie ebenfalls über Rheinhausen ohne die Halte Düsseldorf Flughafen und Düsseldorf Hbf umgeleitet. Gleichzeitig würden die Linien RE 3 und RE 11 (2017 neu bis Düsseldorf) in Duisburg enden.

Die Linien RE 1 und RE 5 werden ohne Ersatzhalt über die Güterzugstrecke via Duisburg-Wedau und Ratingen West nach Düsseldorf Hbf umgeleitet. Allerdings ist bei

RHEIN-RUHR-EXPRESS

Der **Rhein-Ruhr-Express** (RRX) soll zukünftig mit insgesamt sechs RRX-Linien im 15-Minuten-Takt auf der zentralen Hauptachse von Köln über Düsseldorf, Duisburg und Essen bis nach Dortmund verkehren. Dabei werden die Regionen Münster, Bielefeld/Minden, Paderborn/Kassel, Aachen, Bonn/Koblenz und Emmerich/Wesel mit diesen Linien umsteigefrei an die Metropolregion Rhein-Ruhr angebunden.

Für das Ziel eines attraktiven Angebotes mit hoher Taktichte und Fahrplanstabilität ist ein umfassender Ausbau der Schieneninfrastruktur in Teilbereichen der Kernstrecke zwingend erforderlich. Kernelemente dieses Ausbaus sind:

- Vervollständigung der Viergleisigkeit Köln-Mülheim bis Düsseldorf-Reisholz,
- sechsgleisiger Ausbau von Düsseldorf-Reisholz bis Duisburg-Großenbaum,
- punktuelle Maßnahmen in Essen-Steele, Essen-Steele Ost und Bochum-Langendreer
- Umgestaltung des Spurplanes im Großknoten Dortmund,
- Umbaumaßnahmen an den Verkehrsstationen Leverkusen Mitte, Düsseldorf-Reisholz, Düsseldorf Hbf, Düsseldorf Flughafen, Düsseldorf-Angermund, Duisburg-Rahm, Essen-Steele, Dortmund Hbf

Im Rahmen von insgesamt sechs **Planfeststellungsbe- reichen** sollen die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt werden. Die infrastrukturellen Um- bzw. Ausbaumaßnahmen werden durch finanzielle Mittel des Bundes, des Landes Nordrhein-Westfalen und der DB-Infrastrukturunternehmen finanziert. Bauherren des Projektes sind die DB Netz AG, die DB Station&Service AG und die DB Energie GmbH. Die Planung und Realisierung der notwendigen Baumaßnahmen erfolgt durch die DB ProjektBau GmbH.

Übersicht RRX-Ausbaumaßnahmen

Knoten Köln bis Duisburg:
Vier- bzw. sechsgleisiger Ausbau

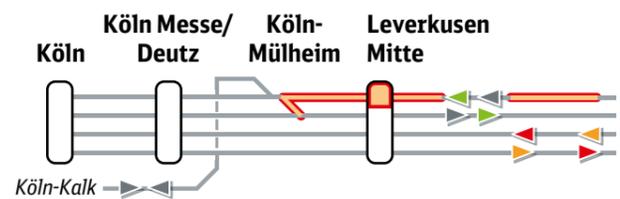


Quelle: DB ProjektBau GmbH

RRX-Planfeststellungsbereich 1

Die jeweiligen Vertragspartner haben erste Finanzierungsvereinbarungen für den viergleisigen Ausbau nördlich von Köln sowie für den Ausbau der Verkehrsstation Dortmund Hauptbahnhof im Herbst 2014 unterzeichnet. Der erste Planfeststellungsbereich umfasst die Strecke zwischen Köln-Mülheim und Langenfeld-Berghausen (siehe nebenstehende Karte) und beinhaltet im Wesentlichen den viergleisigen Ausbau zwischen Köln-Mülheim und Düsseldorf-Reisholz. Damit die bestehende S-Bahn-Strecke zur Entlastung der Fernbahn weitere Kapazitäten aufnehmen kann, werden zwei eingleisige Abschnitte zwischen Leverkusen Chempark und Leverkusen-Küppersteg (inkl. neuem S-Bahnstieg in Leverkusen Mitte) sowie zwischen Leverkusen-Rheindorf und Langenfeld-Berghausen durchgängig zweigleisig ausgebaut. Hinzu kommen zusätzliche Weichenverbindungen mit Überleitmöglichkeiten zwischen Fern- und S-Bahnstrecke sowie notwendige Schallschutzmaßnahmen. Die Investitionen für diesen Abschnitt belaufen sich auf insgesamt rund 200 Millionen Euro. Der Baubeginn ist für das Jahr 2017 geplant.

RRX-Planfeststellungsbereich 1



Hauptbahnhof Dortmund

Der Dortmunder Hauptbahnhof wird insgesamt modernisiert und barrierefrei ausgestaltet, Bahnsteigdächer werden neu gebaut und der nördliche Ausgang wird zur barrierefreien Verbindung zur Stadtbahn umgestaltet. Der Baubeginn wird hier voraussichtlich im ersten Quartal 2017 sein. Von den Kosten in Höhe von insgesamt 107 Mio. Euro trägt der Bund 46,5 Mio. Euro, das Land NRW 45,2 Mio. Euro und die DB Station&Service AG 15,7 Mio. Euro.

Ausbau Außenäste

Die auf der Kernstrecke des RRX zukünftig verkehrenden einzelnen Linien des RRX sollen auf Zulaufstrecken, den sogenannten **Außenästen**, durchgebunden werden. Für den notwendigen Ausbau der Stationen auf den Außenästen haben das Land Nordrhein-Westfalen mit den Zweckverbänden und der DB Station&Service AG die **Planungsvereinbarung** für die Leistungsphasen 1 und 2 unterzeichnet. Hiermit kann nun die Vorplanung für die Bahnsteiginfrastruktur, einschließlich der Barrierefreiheit, begonnen werden. Die Planungskosten betragen hierfür rund 5,5 Millionen Euro und werden vom Land NRW getragen.

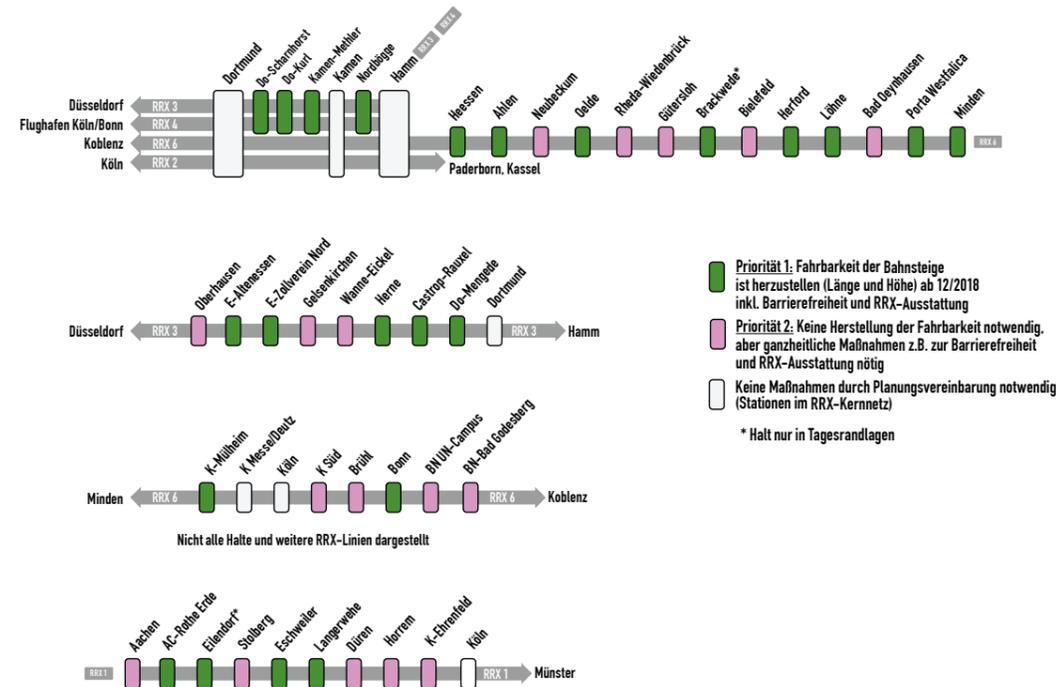
Für den RRX sind spezielle Fahrzeuge (siehe Fahrzeuge) in Kombination aus ein- und doppelstöckigen Wagen vorgesehen. Diese Fahrzeuge kommen sukzessive ab 12/2018 nicht nur im RRX-Kernkorridor, sondern auch auf allen Außenästen zum Einsatz. Die später vom RRX genutzten Bahnsteige der betroffenen Stationen müssen daher mit Blick auf die Nutzlänge und Höhe angepasst werden. In Abhängigkeit der verkehrlichen Bedeutung und des Zustands im Status Quo ergibt sich hier unterschiedlich starker Umbaubedarf. Die Stationen entlang des Linienverlaufs der RE 4 sind ebenfalls Bestandteil der Planungsvereinbarung. Die neuen RRX-Fahrzeuge werden auf dieser Linie nur „zwischengeparkt“, bis der Fahrzeugmehrbedarf im endgültigen RRX nach abgeschlossenem Infrastrukturausbau entsteht. Für die Halte entlang der Strecke „ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen“ (Ausbau erfolgt im Rahmen des bestehenden Vertrages), Wattenscheid (RRX-Systemhalt) und Köln-Mülheim wird in der Planungsvereinbarung der ggf. erforderliche Ausbau in Form von Bauzwischenzuständen berücksichtigt. Die Stationen des Hellweg-Korridors sind nicht Bestandteil der Planungsvereinbarung, da durch die vorgesehene RRX-Einfachtraktion keine Infrastrukturmaßnahmen erforderlich sind.

In der Planungsvereinbarung werden die Stationen in zwei Prioritäten eingeteilt: Die Stationen der **Priorität 1** sind jene Stationen der RRX-Außenäste (plus Wattenscheid und Köln-Mülheim), die aufgrund der Inbetriebnahme der neuen RRX-Fahrzeuge ab 12/2018 noch nicht die erforderlichen Höhen bzw. Längen besitzen und deshalb für den Betrieb zwingend herzurichten sind. Außerdem ist die Herstellung der Barrierefreiheit zu beplanen. Stationen der **Priorität 2** müssen für die neuen Fahrzeuge nicht ausgebaut werden und werden im Rahmen der Leistungsphasen 1 und 2 auf die Barrierefreiheit beplant. Darüber hinaus gilt es für sämtliche RRX-Stationen, die vorgesehene einheitliche Ausstattung der Bahnsteige zu berücksichtigen. Die Linienbänder auf der nächsten Seite zeigen die Stationen im Geltungsbereich der Planungsvereinbarungen zu den RRX-Außenästen.

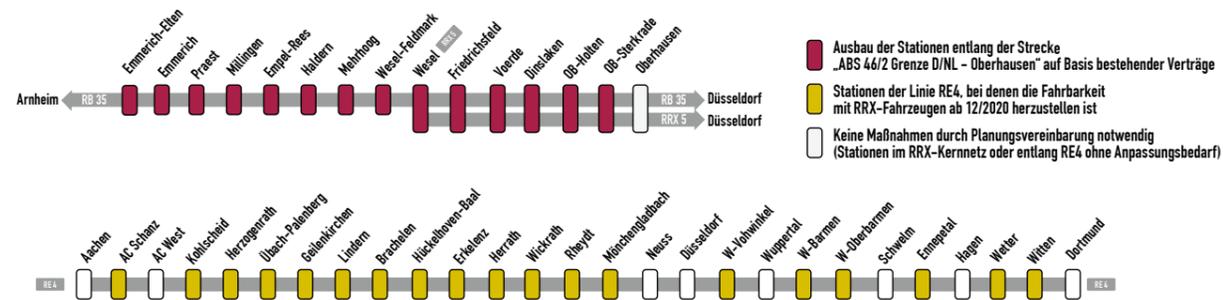


3 Qualität Infrastruktur

Finanzierungsvereinbarung zur Erstellung der Planungen für die Infrastrukturmaßnahmen zum „Ausbau der Stationen an den RRX-Außenästen“: Stationen der Priorität 1 und Priorität 2



Finanzierungsvereinbarung zur Erstellung der Planungen für die Infrastrukturmaßnahmen zum „Ausbau der Stationen an den RRX-Außenästen“: Stationen entlang der Betuwe und des Streckenverlaufs der Linie RE 4



RRX-Endwagen auf Basis des Siemens-Desiro



Blick ins Innere des neuen RRX-Fahrzeugs

Fahrzeuge

Zu Beginn des Jahres 2015 konnte ein weiterer wichtiger Baustein des RRX-Projekt erfolgreich abgeschlossen werden: Die beteiligten Zweckverbände in NRW haben den Fahrzeughersteller Siemens mit der Lieferung von 82 neuen Elektrotriebwagen für den RRX-Betrieb beauftragt. Gleichzeitig wird Siemens für die Wartung und Instandhaltung der Fahrzeugflotte über einen Zeitraum von mehr als 30 Jahren verantwortlich sein.

Die neuen RRX-Fahrzeuge basieren auf der Desiro-Fahrzeugfamilie von Siemens und werden als Einfachtraktion 400 Sitzplätze bereitstellen, welche sich über zwei einstöckige Endwagen und zwei Doppelstockwagen in der Mitte verteilen. Da im späteren RRX-Betrieb jeweils zwei Zügeinheiten miteinander verbunden verkehren, stehen somit auf dem Hauptkorridor zukünftig 800 Sitzplätze je Zug zur Verfügung. Alle Einstiegsbereiche sind für einen niveaugleichen Zustieg an 76 cm hohen Bahnsteigen konzipiert. Darüber hinaus sind die barrierefreien Niederflerbereiche der Endwagen an die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen angepasst.

Durch das hohe Beschleunigungsvermögen sowie durch die Begehrbarkeit im Innenbereich (rampen- und stufenlose Endwagen, breite Türen), die für einen raschen Fahrgastwechsel sorgen, versprechen sich die Zweckverbände eine spürbar höhere Pünktlichkeit der Züge.

Die RRX-Züge werden überwiegend im Siemens-Werk in Krefeld-Uerdingen gefertigt. In Dortmund-Eving entsteht ein neues Instandhaltungswerk.

RRX-Betrieb

Der Betrieb der RRX-Linien wurde in drei Losen mit einem Leistungsvolumen von insgesamt 14,6 Mio. Zugkilometern ausgeschrieben. Dabei konnten sich die Eisenbahnverkehrsunternehmen auf die Regionalexpress-Linien RE 1 und RE 11 (Los 1), RE 5 und RE 6 (Los 2) sowie RE 4 (Los 3) bewerben. Die Entscheidung über die Vergabe soll im Sommer 2015 fallen.





Bstg. A West

NEUMANN

Fdl

Fdl Helfer

Zugmelder

BETRIEBSQUALITÄT: PÜNKTLICHKEITEN UND ZUGAUSFÄLLE

| (nach Alphabet sortiert) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|----------|---------------------------------|------|------|------|------|------|-------|------|-----------------------------|------|------|------|------|-------|------|------|
| EVU | RE-Linie | Pünktlichkeitsquoten in Prozent | | | | | | ±% | | Zugausfallquoten in Prozent | | | | | | ±% | |
| | | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2013 | 2014 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2013 | 2014 |
| Abellio Rail NRW | RE 16 | 93,0 | 89,1 | 93,6 | 92,5 | 91,4 | 92,0 | +0,6% | 0,7 | 1,0 | 0,7 | 2,5 | 0,7 | 1,4 | +0,7% | | |
| DB Regio AG | RE 1 | 79,9 | 68,8 | 74,5 | 72,0 | 67,9 | 69,3 | +1,4% | 1,3 | 1,2 | 1,0 | 1,1 | 1,5 | 2,6 | +1,1% | | |
| DB Regio AG | RE 2 | 85,0 | 83,2 | 84,9 | 84,2 | 80,0 | 82,7 | +2,7% | 0,8 | 1,5 | 1,2 | 1,0 | 2,7 | 3,6 | +0,9% | | |
| DB Regio AG | RE 4 | 83,8 | 78,9 | 81,4 | 80,3 | 76,2 | 77,4 | +1,2% | 0,7 | 2,8 | 1,2 | 1,1 | 1,3 | 5,5 | +4,1% | | |
| DB Regio AG | RE 5 | 84,8 | 75,1 | 74,4 | 68,0 | 65,6 | 66,4 | +0,8% | 0,9 | 1,6 | 1,0 | 1,5 | 1,0 | 1,9 | +0,9% | | |
| DB Regio AG | RE 6 | 80,7 | 73,3 | 74,4 | 73,4 | 71,8 | 70,5 | -1,3% | 1,3 | 1,5 | 1,5 | 0,9 | 1,1 | 1,8 | +0,7% | | |
| DB Regio AG | RE 7 | 82,2 | 74,6 | 73,0 | 74,1 | 72,7 | 72,9 | +0,1% | 2,1 | 2,0 | 6,2 | 2,1 | 2,2 | 5,3 | +3,1% | | |
| DB Regio AG | RE 8 | 91,8 | 90,9 | 92,0 | 91,9 | 86,0 | 85,0 | -1,1% | 0,7 | 0,6 | 1,4 | 0,6 | 0,8 | 2,4 | +1,7% | | |
| DB Regio AG | RE 9 | 82,0 | 80,9 | 76,6 | 80,0 | 83,4 | 87,0 | +3,6% | 1,8 | 1,5 | 1,8 | 1,5 | 1,6 | 2,8 | +1,3% | | |
| DB Regio AG | RE 11 | 80,2 | 78,9 | 75,8 | 79,6 | 79,1 | 73,7 | -5,4% | 1,8 | 1,4 | 1,5 | 1,1 | 1,0 | 8,2 | +7,2% | | |
| DB Regio AG | RE 12 | 75,8 | 87,4 | 87,2 | 86,5 | 80,4 | 80,6 | +0,2% | 1,9 | 0,7 | 1,0 | 0,5 | 2,3 | 6,7 | +4,4% | | |
| DB Regio AG | RE 15 | 88,6 | 86,1 | 87,9 | 87,4 | 81,3 | 72,7 | -8,6% | 5,9 | 1,4 | 1,8 | 1,6 | 4,1 | 10,1 | +5,9% | | |
| DB Regio AG | RE 17 | 83,0 | 76,4 | 88,4 | 86,6 | 90,6 | 90,9 | +0,3% | 2,1 | 1,6 | 1,1 | 1,2 | 0,4 | 1,5 | +1,1% | | |
| DB Regio AG | RE 22 | 90,1 | 91,2 | 90,9 | 92,0 | 90,4 | 85,7 | -4,7% | 0,6 | 0,5 | 1,0 | 0,7 | 2,5 | 2,1 | -0,4% | | |
| DB Regio AG | RE 57 | 90,8 | 80,9 | 82,5 | 90,1 | 92,4 | 87,9 | -4,5% | 4,1 | 2,2 | 1,3 | 0,5 | 2,6 | 2,8 | +0,2% | | |
| DB Regio AG | RE 60 | 76,5 | 74,0 | 78,2 | 76,3 | 72,7 | 73,3 | +0,6% | 3,3 | 0,9 | 2,1 | 0,7 | 1,4 | 3,5 | +2,0% | | |
| DB Regio AG | RE 70 | 87,4 | 83,5 | 85,4 | 87,4 | 82,2 | 85,9 | +3,7% | 0,9 | 0,8 | 1,6 | 0,5 | 0,5 | 1,9 | +1,4% | | |
| DB Regio AG | RE 78 | 91,5 | 88,2 | 91,1 | 91,4 | 88,9 | 91,8 | +2,9% | 0,7 | 2,6 | 4,4 | 0,6 | 0,6 | 1,3 | +0,7% | | |
| eurobahn | RE 3 | 89,6 | 85,5 | 90,1 | 87,9 | 85,3 | 87,0 | +1,7% | 1,6 | 1,8 | 2,4 | 6,3 | 1,4 | 2,9 | +1,5% | | |
| eurobahn | RE 13 | 86,2 | 82,4 | 86,3 | 83,9 | 87,0 | 87,3 | +0,3% | 1,5 | 2,8 | 2,5 | 2,2 | 1,0 | 2,1 | +1,1% | | |
| eurobahn | RE 82 | 90,3 | 86,0 | 88,1 | 82,8 | 80,3 | 89,7 | +9,4% | 0,4 | 0,4 | 0,6 | 0,8 | 8,3 | 2,7 | -5,7% | | |
| Hessische Landesbahn | RE 99 | 75,1 | 78,3 | 95,0 | 92,4 | 90,2 | 88,6 | -1,6% | 0,2 | 0,2 | 13,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0% | | |
| NordWestBahn | RE 10 | 92,3 | 87,8 | 91,1 | 88,3 | 88,6 | 89,6 | +1,0% | 1,8 | 4,5 | 1,2 | 1,0 | 1,4 | 3,7 | +2,3% | | |
| NordWestBahn | RE 14 | 87,3 | 84,7 | 88,2 | 88,7 | 87,5 | 89,8 | +2,3% | 0,3 | 0,8 | 0,5 | 0,7 | 1,7 | 1,3 | -0,4% | | |
| SNCB | RE 29 | 83,8 | 79,3 | 56,3 | 79,8 | 77,5 | 83,1 | +5,6% | 0,1 | 0,0 | 0,8 | 1,1 | 0,8 | 1,6 | +0,8% | | |

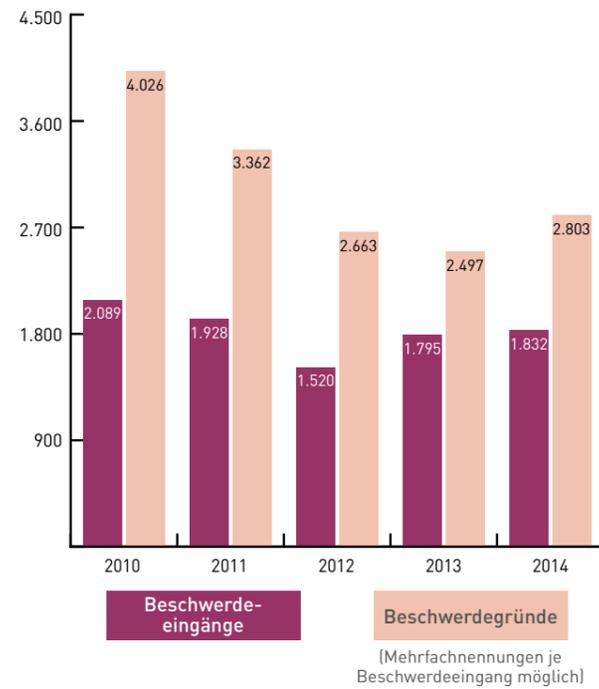
| (nach Alphabet sortiert) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|----------|---------------------------------|------|------|------|------|------|-------|------|-----------------------------|------|------|------|------|-------|-------|------|
| EVU | RB-Linie | Pünktlichkeitsquoten in Prozent | | | | | | ±% | | Zugausfallquoten in Prozent | | | | | | ±% | |
| | | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2013 | 2014 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2013 | 2014 |
| Abellio Rail NRW | RB 40 | 95,6 | 94,8 | 95,5 | 96,4 | 93,9 | 94,0 | +0,1% | 1,5 | 1,1 | 0,2 | 0,2 | 0,4 | 1,1 | +0,7% | | |
| Abellio Rail NRW | RB 46 | 95,7 | 97,0 | 96,6 | 97,2 | 96,3 | 96,8 | +0,4% | 3,5 | 0,5 | 0,4 | 0,3 | 0,7 | 3,9 | +3,2% | | |
| Abellio Rail NRW | RB 91 | 96,0 | 94,2 | 95,9 | 96,0 | 95,2 | 96,0 | +0,8% | 0,3 | 0,7 | 0,8 | 4,0 | 0,8 | 1,2 | +0,4% | | |
| DB Regio AG | RB 20 | 95,2 | 94,2 | 95,8 | 92,1 | 93,2 | 93,8 | +0,5% | 0,9 | 0,6 | 2,8 | 6,6 | 3,0 | 2,8 | -0,1% | | |
| DB Regio AG | RB 23 | 95,5 | 94,0 | 92,9 | 96,5 | 95,1 | 93,5 | -1,6% | 0,3 | 0,7 | 1,2 | 0,9 | 7,6 | 1,8 | -5,8% | | |
| DB Regio AG | RB 24 | 80,7 | 74,6 | 74,2 | 77,1 | 79,1 | 88,5 | +9,4% | 0,3 | 0,4 | 1,1 | 0,3 | 2,0 | 1,7 | -0,3% | | |
| DB Regio AG | RB 25 | 88,7 | 89,8 | 90,0 | 91,2 | 93,4 | 86,5 | -6,9% | 0,5 | 1,2 | 5,4 | 0,6 | 2,5 | 6,3 | +3,8% | | |
| DB Regio AG | RB 27 | 87,1 | 84,8 | 85,7 | 84,5 | 82,2 | 80,6 | -1,6% | 0,5 | 0,8 | 0,9 | 1,1 | 1,2 | 2,9 | +1,6% | | |
| DB Regio AG | RB 30 | 88,5 | 90,9 | 86,1 | 85,3 | 84,1 | 83,0 | -1,1% | 1,7 | 0,7 | 1,1 | 0,8 | 10,1 | 2,2 | -7,9% | | |
| DB Regio AG | RB 32 | 98,2 | 97,7 | 97,9 | 96,9 | 95,1 | 96,0 | +0,9% | 0,6 | 0,9 | 0,6 | 4,0 | 0,5 | 1,1 | +0,6% | | |
| DB Regio AG | RB 33 | 93,4 | 91,8 | 92,3 | 91,3 | 89,0 | 86,4 | -2,6% | 0,7 | 1,7 | 1,9 | 4,1 | 2,0 | 4,8 | +2,7% | | |
| DB Regio AG | RB 35 | 87,2 | 84,1 | 82,3 | 82,4 | 79,7 | 82,9 | +3,2% | 1,0 | 2,6 | 4,8 | 2,6 | 8,3 | 3,6 | -4,7% | | |
| DB Regio AG | RB 37 | 86,3 | 83,6 | 87,8 | 87,9 | 87,2 | 87,4 | +0,2% | 1,0 | 1,8 | 3,6 | 6,2 | 1,1 | 3,3 | +2,1% | | |
| DB Regio AG | RB 38 | 93,9 | 87,7 | 88,6 | 87,8 | 80,3 | 84,3 | +4,0% | 0,7 | 1,4 | 1,1 | 1,0 | 0,9 | 5,5 | +4,6% | | |
| DB Regio AG | RB 39 | 97,5 | 95,3 | 97,4 | 97,8 | 96,6 | 94,3 | -2,3% | 0,5 | 4,0 | 0,9 | 1,0 | 1,7 | 1,7 | +0,1% | | |
| DB Regio AG | RB 42 | 83,5 | 80,8 | 85,6 | 86,0 | 84,4 | 84,7 | +0,3% | 0,8 | 1,3 | 0,4 | 1,6 | 0,6 | 2,9 | +2,4% | | |
| DB Regio AG | RB 48 | 90,9 | 85,7 | 85,6 | 82,4 | 82,6 | 85,1 | +2,5% | 0,8 | 0,4 | 2,1 | 3,3 | 3,9 | 5,2 | +1,3% | | |
| DB Regio AG | RB 51 | 82,1 | 83,8 | 94,3 | 93,9 | 91,8 | 91,9 | +0,1% | 0,7 | 4,7 | 0,6 | 0,7 | 0,7 | 1,4 | +0,7% | | |
| DB Regio AG | RB 52 | 95,9 | 96,2 | 96,5 | 98,1 | 98,5 | 97,7 | -0,7% | 1,3 | 5,0 | 3,5 | 1,9 | 0,4 | 3,5 | +3,0% | | |
| DB Regio AG | RB 53 | 95,7 | 92,4 | 96,3 | 96,1 | 97,6 | 96,9 | -0,8% | 0,3 | 0,6 | 3,9 | 0,4 | 0,2 | 0,6 | +0,4% | | |
| DB Regio AG | RB 54 | 97,6 | 98,1 | 97,8 | 96,9 | 98,2 | 98,4 | +0,2% | 2,3 | 0,3 | 3,7 | 2,2 | 0,4 | 1,7 | +1,3% | | |
| DB Regio AG | RB 55 | kein Messpunkt in NRW | | | | | | | | 0,4 | 1,1 | 5,8 | 1,0 | 2,0 | 5,1 | +3,1% | |
| DB Regio AG | RB 63 | 97,1 | 95,5 | 95,3 | 93,4 | 94,4 | 91,1 | -3,2% | 5,6 | 0,1 | 0,9 | 1,2 | 0,4 | 1,5 | +1,0% | | |

| (nach Alphabet sortiert) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|----------|---------------------------------|------|------|------|------|------|--------|------|------------------------------|------|------|------|------|--------|-------|------|
| EVU | RB-Linie | Pünktlichkeitsquoten in Prozent | | | | | | ±% | | Zugausfallquoten in Prozent | | | | | | ±% | |
| | | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2013 | 2014 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2013 | 2014 |
| DB Regio AG | RB 64 | 96,5 | 95,3 | 96,5 | 97,2 | 97,7 | 96,4 | -1,2% | 5,6 | 0,1 | 2,6 | 1,2 | 0,3 | 1,1 | +0,8% | | |
| DB Regio AG | RB 68 | 93,2 | 90,9 | 89,6 | 86,9 | 84,9 | 75,5 | -9,3% | 7,9 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 1,0 | 6,9 | +5,8% | | |
| DB Regio AG | RB 76 | 58,6 | 54,1 | 71,0 | 80,3 | 74,6 | 77,5 | +2,9% | 2,8 | 5,2 | 2,3 | 0,6 | 2,4 | 5,2 | +2,8% | | |
| DB Regio AG | RB 92 | 96,3 | 90,4 | 98,0 | 95,4 | 97,8 | 97,0 | -0,8% | 2,7 | 1,9 | 0,4 | 1,2 | 11,1 | 5,5 | -5,6% | | |
| DB Regio AG | RB 93 | 90,2 | 88,7 | 92,5 | 94,4 | 91,3 | 90,9 | -0,5% | 0,4 | 1,2 | 0,6 | 1,6 | 1,4 | 1,4 | 0,0% | | |
| DB Regio AG | RB 94 | | | 81,7 | 85,0 | 86,3 | 91,1 | +4,8% | 7,2 | 0,5 | 0,7 | 0,2 | 16,4 | 4,8 | -11,5% | | |
| DB Regio AG | RB 95 | 86,2 | 85,5 | 92,6 | 92,3 | 93,3 | 95,5 | +2,2% | 0,3 | 0,5 | 7,8 | 0,7 | 0,4 | 3,4 | +2,9% | | |
| eurobahn | RB 50 | 85,7 | 80,1 | 89,1 | 87,1 | 80,1 | 80,2 | +0,1% | 1,0 | 1,5 | 1,3 | 1,0 | 1,1 | 1,0 | -0,1% | | |
| eurobahn | RB 59 | 91,7 | 90,3 | 85,5 | 90,6 | 90,4 | 86,7 | -3,7% | 1,2 | 1,0 | 3,5 | 6,0 | 1,5 | 1,7 | +0,2% | | |
| eurobahn | RB 67 | 92,4 | 89,5 | 91,4 | 88,1 | 88,0 | 87,4 | -0,6% | 0,3 | 0,5 | 0,5 | 0,8 | 0,7 | 3,4 | +2,7% | | |
| eurobahn | RB 69 | 84,9 | 82,2 | 82,8 | 81,9 | 80,5 | 74,8 | -5,7% | 1,0 | 1,0 | 1,3 | 1,7 | 0,8 | 1,0 | +0,1% | | |
| eurobahn | RB 71 | 84,2 | 78,0 | 86,0 | 83,8 | 79,8 | 75,5 | -4,3% | 0,6 | 0,7 | 0,8 | 0,6 | 0,5 | 1,2 | +0,7% | | |
| eurobahn | RB 73 | 83,2 | 77,7 | 90,7 | 87,8 | 79,6 | 90,3 | +10,7% | 0,6 | 0,7 | 2,8 | 2,9 | 3,0 | 3,4 | +0,4% | | |
| eurobahn | RB 89 | 91,3 | 90,0 | 89,2 | 87,5 | 86,8 | 86,0 | -0,8% | 0,3 | 0,8 | 1,0 | 1,1 | 0,5 | 0,7 | +0,2% | | |
| HellertalBahn | RB 96 | 90,6 | 98,5 | 95,3 | 95,5 | 95,7 | 96,4 | +0,7% | 1,6 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 2,5 | 0,1 | -2,4% | | |
| NordWestBahn | RB 31 | 95,1 | 90,0 | 92,5 | 91,8 | 88,9 | 84,1 | -4,8% | 0,6 | 0,5 | 0,8 | 0,7 | 0,7 | 1,0 | +0,3% | | |
| NordWestBahn | RB 36 | 98,8 | 99,0 | 99,1 | 99,2 | 98,9 | 99,1 | +0,2% | 0,2 | 2,1 | 2,2 | 1,6 | 2,4 | 5,2 | +2,8% | | |
| NordWestBahn | RB 43 | 96,9 | 94,5 | 96,5 | 96,1 | 94,2 | 95,7 | +1,5% | 0,7 | 0,7 | 1,4 | 3,3 | 2,4 | 3,5 | +1,1% | | |
| NordWestBahn | RB 44 | 97,7 | 97,9 | 95,9 | 97,8 | 95,9 | 96,5 | +0,6% | 0,4 | 0,5 | 2,3 | 2,3 | 4,5 | 1,8 | -2,7% | | |
| NordWestBahn | RB 45 | 92,9 | 93,4 | 95,9 | 94,8 | 93,9 | 95,8 | +2,0% | 7,0 | 0,6 | 2,9 | 0,9 | 2,7 | 1,5 | -1,2% | | |
| NordWestBahn | RB 74 | 91,0 | 92,2 | 87,3 | 86,0 | 82,9 | 81,6 | -1,3% | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,5 | 2,6 | +2,0% | | |
| NordWestBahn | RB 75 | 93,6 | 93,5 | 92,5 | 92,9 | 93,0 | 95,2 | +2,2% | 0,5 | 0,4 | 1,2 | 0,9 | 1,0 | 1,3 | +0,3% | | |
| NordWestBahn | RB 77 | 90,6 | 82,2 | 84,7 | 90,7 | 90,2 | 86,2 | -4,0% | 0,2 | 0,5 | 1,7 | 1,3 | 0,9 | 0,7 | -0,2% | | |
| NordWestBahn | RB 84 | 93,1 | 92,4 | 92,9 | 92,7 | 94,6 | 92,5 | -2,1% | 0,2 | 0,1 | 0,3 | 0,2 | 3,4 | 0,5 | -2,8% | | |
| NordWestBahn | RB 85 | kein Messpunkt in NRW | | | | | | 96,5 | | 0,2 | 0,3 | 2,3 | 0,5 | 0,2 | 0,4 | +0,2% | |
| NordWestBahn | NWB 394 | 88,7 | 82,5 | 82,4 | 82,0 | 73,9 | 74,5 | +0,6% | 0,2 | 0,5 | 0,3 | 0,5 | 0,8 | 6,1 | +5,2% | | |
| RurtalBahn | RB 21 | 99,7 | 98,7 | 97,2 | 96,9 | 98,1 | 96,4 | -1,6% | 0,0 | 0,4 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,3 | +0,1% | | |
| trans regio | RB 26 | | 81,3 | 85,6 | 82,0 | 81,9 | 82,7 | +0,8% | 0,5 | 0,5 | 0,3 | 0,8 | 0,0 | 0,2 | +0,2% | | |
| vectus | RB 28 | kein Messpunkt in NRW | | | | | | | | Federführung Rheinland-Pfalz | | | | | | | |
| WestfalenBahn | RB 61 | 92,9 | 90,3 | 94,4 | 90,3 | 89,3 | 89,3 | 0,0% | 0,1 | 0,2 | 0,3 | 0,2 | 0,3 | 0,4 | +0,2% | | |
| WestfalenBahn | RB 65 | 97,3 | 97,4 | 93,3 | 89,4 | 88,7 | 87,9 | -0,8% | 2,6 | 0,3 | 2,7 | 0,3 | 0,6 | 2,9 | +2,3% | | |
| WestfalenBahn | RB 66 | 97,1 | 97,9 | 95,2 | 90,6 | 91,8 | 94,0 | +2,2% | 0,2 | 0,3 | 0,8 | 0,3 | 0,5 | 0,4 | 0,0% | | |
| WestfalenBahn | RB 72 | 96,3 | 95,6 | 93,8 | 90,2 | 94,8 | 94,6 | -0,2% | 0,4 | 0,3 | 1,0 | 0,7 | 13,4 | 0,3 | -13,1% | | |

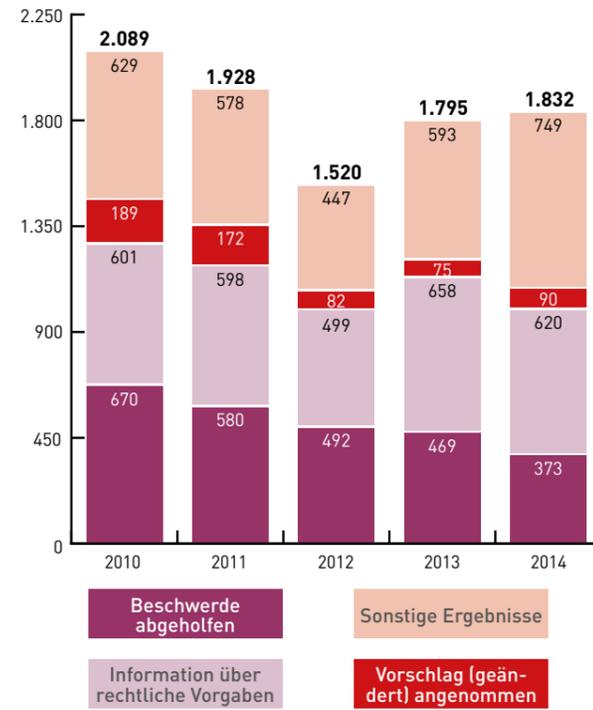
| (nach Alphabet sortiert) | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|---------|---------------------------------|--|--|--|--|--|----|--|------------------|--|--|--|--|--|
| EVU | S-Linie | Pünktlichkeitsquoten in Prozent | | | | | | ±% | | Zugausfallquoten | | | | | |

SCHLICHTUNGSSTELLE NAHVERKEHR

Beschwerdeeingänge und Beschwerdegründe

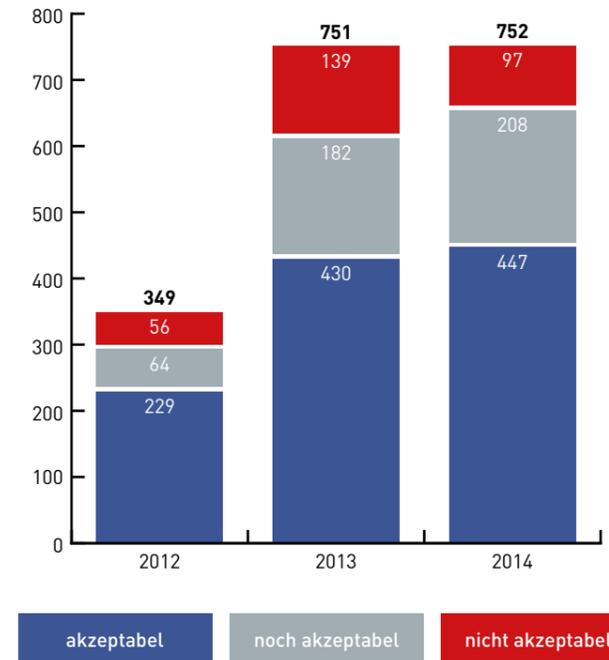


Beschwerdeabschlüsse



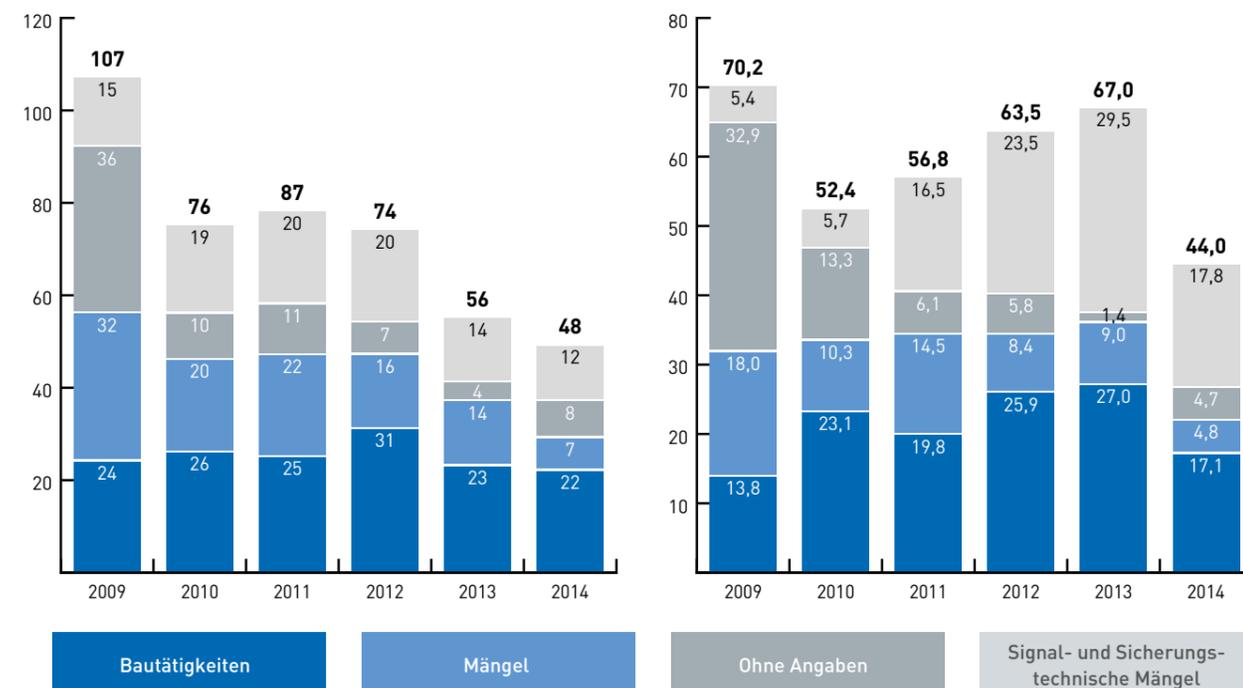
VERKEHRSTATIONEN

Gesamtbewertung Erscheinungsbild



NETZZUSTAND

Entwicklung La-Stellen 2009 – 2014 nach Ursachen (Monatsmittelwerte)



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: 1, 6, 11, 12, 14, 17, 19, 22, 23, 25, 28, 37, 39, 40, 41, 46, 49
ardventure, Ruben Vorwald: 29, 34, 41, 52
Deutsche Bahn, Smilla Dankert: 26
Holger Jacoby: 26
NVR: 43
NWL: 27, 42, 43
Siemens AG – www.siemens.com/presse: 51
VRR: 27, 43

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.de

Stand: Juni 2015