

Kurzfassung Qualitätsbericht SPNV Nordrhein-Westfalen 2015



Der Qualitätsbericht SPNV NRW 2015 fasst die **Betriebs-** und **Infrastrukturqualität** in Nordrhein-Westfalen im zurückliegenden Berichtsjahr zusammen. Über die **Pünktlichkeits-** und **Zugausfallquoten** (vorhersehbar sowie nicht vorhersehbar) aller Nahverkehrslinien wird ein landesweiter Vergleich der betrieblichen Qualitätskriterien möglich. Im Rahmen eines Pilotprojektes wurde 2015 zudem für ausgewählte RE-Linien eine **Betriebsqualitätsanalyse** nach Vorbild der Schweizerischen Bundesbahn durchgeführt. Zur vertieften Betrachtung werden diese Ergebnisse sowie die Pünktlichkeitsquoten an passierten **Messpunkten** herangezogen. Abgerundet werden diese Analysen durch den Tätigkeitsbericht der **Schlichtungsstelle Nahverkehr**, der einen Überblick für die in 2015 eingegangenen Kundenbeschwerden und deren Bearbeitung gibt.

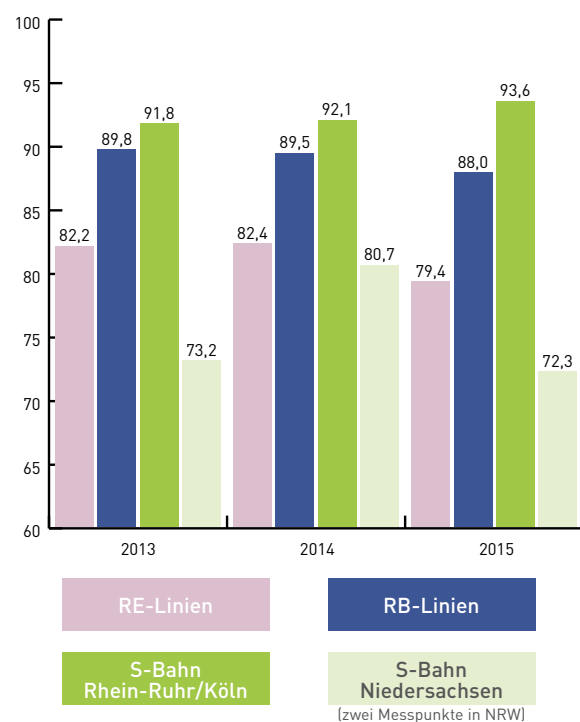
Die Infrastrukturqualität wird durch die Analyse des aktuellen Zustands der rund 760 **Verkehrsstationen** und die gezielte Identifizierung von Schwachstellen im **Schienennetz** ermittelt. Ergänzend hierzu wird am Beispiel des **Stellwerksbrands in Mülheim-Styrum** aufgezeigt, wie sich der Ausfall neuralgischer Infrastrukturelemente auf den SPNV auswirkt. Hier konnte ein entschlossenes und zielgerichtetes Vorgehen aller beteiligten Akteure die Auswirkungen für den Kunden wesentlich abschwächen. Abschließend erfolgt ein Ausblick auf die ab Fahrplanwechsel 2016 stufenweise zu erwartenden Angebotsverbesserungen, die mit Aufnahme des **RE-Interimsbetriebes** – der nächste Schritt in Richtung **RRX-Vorlaufbetrieb** – zu erwarten sind.

Auf der folgenden Doppelseite werden die wesentlichen Erkenntnisse zur Qualität im Jahr 2015 zusammengefasst.

Qualität Nahverkehr – Pünktlichkeit

Das Pünktlichkeitsniveau der Nahverkehrslinien in Nordrhein-Westfalen hat sich im Vergleich zum Vorjahr nur geringfügig verändert (Berechnungsgrundlage: Toleranzzeit ab Verspätungen von 3:59 Minuten), jedoch mit sehr unterschiedlichen Ausprägungen. Bezogen auf die einzelnen Produktgruppen **RegionalExpress**, **Regionalbahn** und **S-Bahn** wird ein sehr heterogenes Bild erkennbar. Die S-Bahn NRW – seit Beginn der Pünktlichkeitsanalysen des KC ITF NRW das Produkt mit der höchsten Pünktlichkeit – steigert sich auf einen neuen Spitzenwert von 93,6%. Die RE- und RB-Linien hingegen erzielen in 2015 mit 79,4% bzw. 88,0% die niedrigsten Pünktlichkeitsquoten seit 2010. Die spürbare Stabilisierung des Betriebs der beiden Linien des niedersächsischen S-Bahn-Systems in 2014 konnte in 2015 nicht fortgesetzt werden, so dass diese auf das Niveau von 2013 zurückfallen.

Durchschnittliche Pünktlichkeitsquoten nach Produktgruppen



RE-Linien

Pünktlichste RE-Linie im Jahr 2015 ist wie in den Vorjahren die Linie **RE 16** zwischen Essen und Siegen mit einer Pünktlichkeitsquote von 89,6%. Es folgt die **RE 17** von Hagen über Warburg nach Kassel-Wilhelmshöhe mit 89,5%.

Nach einem starken Rückgang in 2014 konnte sich die Linie **RE 15** von Münster nach Emden in 2015 stabilisieren und mit einem Zuwachs um 6,2 Prozentpunkte die Pünktlichkeitsquote auf 78,9% verbessern.

Die folgenden **RE-Linien** sind 2015 besonders verspätungsanfällig gewesen. Mit Ausnahme der **RE 29**, welche aufgrund von Bauarbeiten auf dem belgischen Streckenabschnitt mit hohen Verspätungen in Aachen eintraf, sind wie in den vergangenen Jahren insbesondere die langlaufenden Linien auf Mischverkehrskorridoren auffällig:

- **RE 29** (Spa-Géronstère – Aachen): 59,1% (-24,0% gegenüber 2014)
- **RE 5** (Emmerich – Koblenz): 59,7% (-6,7% gegenüber 2014)
- **RE 1** (Aachen – Paderborn): 64,9% (-4,4% gegenüber 2014)
- **RE 6** (Düsseldorf – Minden): 68,9% (-1,6% gegenüber 2014)
- **RE 7** (Rheine – Krefeld): 71,6% (-1,3% gegenüber 2014)

Beim Blick auf die RE-Linien der **Deutschen Bahn** zeigt sich, dass die Linien, welche im Rahmen von gewonnenen Wettbewerbsverfahren betrieben werden deutlich pünktlicher verkehren als jene des DB-Großvertrags (z. B. die hochverspäteten Linien RE 1, RE 5 und RE 6). Im Zuge anstehender Ausschreibungen (z. B. Vergabe Rhein-Ruhr-Express) werden die Linien des DB-Großvertrags perspektivisch in Wettbewerbsnetze übergehen.

RB-Linien

Unter den RB-Linien mit hohen Pünktlichkeitsquoten ragt erneut die **RB 36** (98,5%) heraus. Die Linien **RB 52**, **RB 53** und **RB 54** des Sauerlandnetzes folgen mit Quoten jenseits der 96%-Marke.

Die Linie **RB 68** zwischen Münster und Rheine – vergangenes Jahr mit einer Pünktlichkeitsquote von 75,5% – konnte sich um 11,5 Prozentpunkte verbessern. Die Linie **RB 24**, welche zwischen Kall und dem stark belasteten Knoten Köln pendelt, fiel auf 74%.

Von den **RB-Linien** sind folgende Linien besonders unpünktlich in 2015 verkehrt:

- **RB 71** (Bielefeld – Rahden): 69,6% (-5,9% gegenüber 2014)
- **RB 69** (Münster – Bielefeld): 70,1% (-4,7% gegenüber 2014)
- **RB 24** (Köln – Kall): 74,0% (-14,5% gegenüber 2014)

S-Bahn-Linien

Im **S-Bahn-Verkehr** wird zwischen den Linien in den Ballungsräumen Rhein-Ruhr und Köln sowie den beiden Linien des niedersächsischen S-Bahn-Systems mit Ausläufern nach Nordrhein-Westfalen unterschieden.

Pünktlichste S-Bahn-Linie bleibt wie in den Vorjahren die Linie **S 4** zwischen Dortmund-Lütgendortmund und Unna mit einer Quote von 97,2%.

Die folgende **S-Bahn-Linien** weisen 2015 die niedrigsten Pünktlichkeitsquoten auf:

- **S 1H** (Minden – Hannover): 69,5% (-6,8% gegenüber 2013)
- **S 5H** (Paderborn – Hannover): 75,1% (-10,1% gegenüber 2013)
- **S 68** (Verstärkerlinie Langenfeld – Wuppertal-Vohwinkel): 84,2% (+2,7% gegenüber 2013)

Qualität Nahverkehr – Zugausfälle

vorhersehbar

Auch im Jahr 2015 führten unterjährige Bautätigkeiten auf einigen Strecken zu Zugausfällen. Arbeiten im Zuge der Inbetriebnahme des **Elektronischen Stellwerkes Wuppertal** sowie an der Müngstener Brücke hatten – wie bereits in 2014 – spürbaren Einfluss auf den Regelbetrieb. Der **Stellwerksbrand** bei **Mülheim-Styrum** hatte hingegen im SPNV keinen gravierenden Einfluss – ausgenommen von der Linie S 3 mit Haltausfall zwischen Essen und Oberhausen.

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

Auf folgende Linien waren 2015 besonders hohe Ausfallquoten zu verzeichnen:

- **S 3** (Oberhausen – Hattingen): 14,6% (+14,3% gegenüber 2014)
- **RB 92** (Olpe – Finnentrop): 13,0% (+13,0% gegenüber 2014)
- **RB 31** (Duisburg – Xanten): 7,8% (+7,8% gegenüber 2014)
- **S 7** (Solingen – Wuppertal): 7,4% (+7,4% gegenüber 2014)

nicht vorhersehbar

Die Quoten der nicht vorhersehbaren Zugausfälle haben sich auch in 2015 über alle Produktgruppen weiter erhöht. Im Mai erreichen die Ausfallquoten einen Höchststand. Grund waren die **Streiks** der **Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer**, wodurch viele Linien der Deutschen Bahn von Zugausfällen betroffen waren.

Die Quoten der **nicht vorhersehbaren** Zugausfälle haben sich bei zahlreichen Linien verschlechtert. Folgende Linien stellen übergreifend die Spitze mit den höchsten Ausfallquoten dar:

- **S 68** (Langenfeld – Wuppertal-Vohwinkel): 9,5% (-2,0% gegenüber 2014)
- **RE 15** (Münster – Emden): 8,1% (+2,2% gegenüber 2014)
- **RB 54** (Unna – Neuenrade): 6,6% (+5,0% gegenüber 2014)

Die Linie **S 68** weist seit vielen Jahren die höchste Quote unvorhersehbarer Zugausfälle auf (9,5%). Bei Personal- oder Fahrzeugengpässen auf anderen Linien werden diese seitens DB Regio bevorzugt bedient.

Qualität Infrastruktur

Die monatliche Auswertung der **Langsamfahrstellen** im nordrhein-westfälischen Schienennetz hat für das Jahr 2015 keine wesentlichen Veränderungen ergeben. Anzahl und Länge der betroffenen Streckenabschnitte haben sich nach kontinuierlichen Rückgängen seit 2009 auf dem Vorjahresniveau eingependelt.

Jedoch zeigt sich, dass **Geschwindigkeitseinbrüche** zunehmend aufgrund der Bautätigkeit der Eisenbahninfrastrukturunternehmen auftreten und nicht auf Mängel an der Infrastruktur zurückzuführen sind. Ausgenommen hiervon bleiben die dauerhaften Langfahrstellen, welche teilweise seit mehreren Jahren existieren und deren Beseitigung häufig eine langfristige Finanzierung, Projektvorbereitung und entsprechendes Engagement erfordert.

Die jährlich durch die Aufgabenträger erhobene Qualität der Verkehrsstationen in NRW ist in 2015 gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen (-3%). Von den 755 geprüften Stationen (Kriterien: Funktion, Sauberkeit, Graffiti) konnte nur rd. 57% ein **akzeptables Erscheinungsbild** bescheinigt werden.

Wie im Vorjahr weisen 13 Prozent der untersuchten Stationen ein Erscheinungsbild auf, welches **nicht akzeptabel** ist. Es besteht weiterhin Verbesserungsbedarf. Beispiele für eine schnelle Behebung aufgezeigter Mängel durch die DB Station & Service zeigen, dass die Prüfungen der Aufgabenträger einen zielgerichteten Dialog mit dem Infrastrukturbetreiber ermöglichen und zu einer Steigerung der Qualität beitragen.

Verbesserungen der Bausubstanz und Funktionalität sind durch die landesweiten Bauprogramme zu erwarten. Die erfolgreiche **Modernisierungsoffensive 2** wird von den Aufgabenträgern und der DB weitergeführt. Zudem werden Investitionen an 71 Verkehrsstationen an den **Zulaufstrecken des RRR** getätigt, um diese auf einen einheitlichen Standard und barrierefrei auszubauen.

Handlungserfordernisse

Die Analyse der betrieblichen Qualitätsdaten des Nahverkehrs in NRW zeigt, dass sowohl externe Störungen des Systems Schiene als auch systemimmanente Faktoren Einfluss auf die Leistungsfähigkeit des nordrhein-westfälischen Nahverkehrs haben. Wesentliche Faktoren beeinflussen bereits seit vielen Jahren das Betriebsgeschehen und erfordern ein gemeinsames und zielgerichtetes Handeln der Akteure. Hierzu sind die Infrastrukturbetreiber ebenso zu zählen wie die Aufgabenträger des SPNV als auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Zur Verbesserung der betrieblichen Situation ist es an allen beteiligten Akteuren, sich für die Instandhaltung und den **Ausbau der Infrastruktur** einzusetzen, um Engpässe im Bestandsnetz zu beheben, die Trennung von Mischverkehren zu ermöglichen und zusätzliche Kapazitäten für die Zukunft zu ermöglichen.

Weiterhin sind durch eine **verlässliche Bereitstellung** der Fahrzeuge Anfangsverspätungen, die sich im Fahrtverlauf aufaddieren können, vermeidbar. Der konsequente **Einsatz spurtstarker Fahrzeuge** mit ausreichenden Kapazitäten wiederum kann Abhilfe schaffen, Verspätungen im Fahrtverlauf zu reduzieren.

Die Betriebsqualitätsanalyse hat gezeigt, dass **„ehrliche“ Fahrpläne** in der Praxis nicht nur abschnittsweise Erholungspotentiale erfordern sondern zusätzlich auch erhöhte Fahrgastwechselzeiten auf stark frequentierten Streckenabschnitten berücksichtigen müssen. Diese gilt es in den nächsten Jahren zu entwickeln und zu etablieren.

Insbesondere auf Korridoren mit einem hohen Anteil von Mischverkehren werden Verspätungen aus dem Fernverkehr auf die in der Regel nachrangig disponierten Nahverkehrslinien übertragen. Wie die Betriebsqualitätsanalyse am Beispiel des RE 1 aufgezeigt hat, sind durch klare **Dispositionsvereinbarungen** diese Effekte begrenzt (z.B. kein Vorrang mehr beim Aufruf verspäteter Fernverkehrszüge). Die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen sind daher dazu aufgerufen, untereinander diese klaren Regeln für Verspätungsszenarien - insbesondere unter Beteiligung des Fernverkehrs - zu vereinbaren.

Das Beispiel Mülheim-Styrum hat gezeigt, dass unter Beteiligung aller Akteure ein verlässliches Aufrechterhalten des Betriebs bei infrastrukturellen Ausfällen möglich ist. Große Bedeutung hatte hierbei die Information der Reisenden über die bestehenden Einschränkungen. Dieses Miteinander ist daher auch bei der Weiterentwicklung und dem Einsatz von **Störfallkonzepten** konsequent weiterzuführen.