

Qualitätsbericht SPNV Nordrhein-Westfalen 2016



1 Nahverkehr Nordrhein-Westfalen

VERZEICHNISSE

Abkürzungsverzeichnis

ABS	Ausbaustrecke
BBM	Baubetriebsmanagement
BID	Bau- und Informationsdialog
BK	Baukapazitätsmanagement
BSWAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
BÜ	Bahnübergang
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
DB	Deutsche Bahn AG
EBA	Eisenbahnbundesamt
EBE	Erhöhtes Beförderungsentgelt
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ET	Elektrotriebwagen
EVS	Euregio Verkehrsschienenetz GmbH
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GDL	Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Rail(way) (Mobilfunksystem)
HVZ	Hauptverkehrszeit
IB	Integrierte Bündelung
IC	Intercity
ICE	Intercity-Express
ITF	Integraler Taktfahrplan
KC ITF	Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW
La-Stelle	Langsamfahrstelle
MBWSV	Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
MOF	Modernisierungsoffensive
NBS	Neubaustrecke
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-Bahn	Stadtschnellbahn
SEV	Schienenersatzverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TEN	Transeuropäisches Netz
TF	Triebfahrzeugführer
Vmax	Höchstgeschwindigkeit
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VzG	Verzeichnis zulässiger Geschwindigkeiten
ZIP	Zukunftsinvestitionsprogramm
Zkm	Zugkilometer

Kartenverzeichnis	Seite
SPNV-Unternehmen NRW 2016	9.1
Nachfrage SPNV NRW 2016 – Strecken	14.1
Nachfrage SPNV NRW 2016 – Stationen	15.1
Pünktlichkeiten NRW 2016	21.1
Zugausfälle NRW 2016 vorhersehbar	29.1
Zugausfälle NRW 2016 nicht vorhersehbar	31.1
Großbaustellen NRW 2017 – 2019	35.1
Stationsqualität NRW 2016	51.1
BVWP 2030 – Vorhaben in NRW	55.1

Abbildungsverzeichnis	Seite
Zweckverbände in Nordrhein-Westfalen zur Organisation des Schienenpersonennahverkehrs	8
Leistungsanteile der Eisenbahnverkehrsunternehmen in NRW 2016	9
Entwicklung des SPNV-Angebots und der Nachfrage in NRW 2010 – 2016	14
Anzahl der Bahnstationen NRW je Nachfragecluster 2016	14
Querschnittsbelastungen starkt frequentierter Streckenabschnitte	15
Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquoten RE-Linien NRW	20
Durchschnittliche Pünktlichkeit 2016 je EVU (nur RE-Linien)	21
Entwicklung Pünktlichkeit DB-RE-Linien	21
Pünktlichkeiten je Messpunkt RE 1, RE 5, RE 6	23
Pünktlichkeiten je Messpunkt RE 4, RE 7, RE 9	25
Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquoten RB-Linien NRW	26
Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquoten S-Bahn-Linien NRW	27
Globalzufriedenheit der SPNV-Kunden nach Hauptverkehrsmittel und Nutzungshäufigkeit	36
Rangreihe der Kundenzufriedenheit der SPNV-Kunden, ausgewählte Merkmale	37
(Subjektive) Zufriedenheit mit Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der SPNV-Kunden nach hauptsächlich genutzter SPNV-Linie	38
(Subjektive) Zufriedenheit der SPNV-Kunden mit dem Platzangebot im Fahrzeug nach hauptsächlich genutzter SPNV-Linie	39
Beschwerdegründe 2016	41
Anzahl Langsamfahrstellen NRW 2016 nach Ursachen	46
Länge Langsamfahrstellen NRW 2016 nach Ursachen	46
Gesamtergebnisse Stationserhebung 2016	48
Gesamtergebnisse der Stationserhebungen seit 2013	49
Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030: Sieben Linien für NRW	53
Beschwerdeeingänge und Beschwerdegründe	60
Beschwerdeabschlüsse	60
Entwicklung La-Stellen 2010 – 2016 nach Ursachen (Monatsmittelwerte)	60

1. Nahverkehr Nordrhein-Westfalen	6
Organisation und Nahverkehrsangebot	8
Wettbewerb	10
Fahrgastentwicklung im SPNV	14
2. Qualität Nahverkehr	16
Betriebsqualität	18
Pünktlichkeit	20
Zugausfälle	28
Betriebsaufnahmen und Betreiberwechsel	32
Handlungsempfehlungen	33
Baustellen im Steckennetz NRW	34
Kundenzufriedenheit im SPNV in NRW	36
Schlichtungsstelle Nahverkehr	40
3. Qualität Infrastruktur	42
Netzzustand	44
Verkehrsstationen	48
Bundesverkehrswegeplan 2030	52
4. Statistik	56
Betriebsqualität	58
Schlichtungsstelle Nahverkehr	60
Netzzustand	60
Kurzfassung	63

VORWORT

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

der aktuelle Qualitätsbericht für den Schienenpersonen-nahverkehr (SPNV) in NRW liegt vor! Darin analysiert das Kompetenzzentrum für den Integralen Taktfahrplan NRW (KC ITF NRW) unter anderem die Betriebsqualität für das Jahr 2016 – mit zum Teil erfreulichen Ergebnissen! Im Bereich Pünktlichkeit erreichen die Produktgruppen Regionalexpress und Regionalbahn hohe Werte. Die S-Bahn bleibt das pünktlichste Produkt im Nahverkehr – muss aber einen leichten Rückgang bei den Pünktlichkeitszuwächsen hinnehmen. Die Quote an Zugausfällen war 2016 auf unverändert hohem Niveau. Ein Grund hierfür war fehlendes Personal bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Mit verstärkten Rekrutierungsmaßnahmen versuchen diese dem Fachkräftemangel zu begegnen. Auch wenn sich erste Erfolge zeigen, dieses Thema wird die Branche voraussichtlich in der nächsten Zeit weiterhin begleiten.

Das Jahr 2016 war außerdem geprägt durch eine Reihe von Baumaßnahmen mit zum Teil beträchtlichen Auswirkungen auf das Zugangebot. Baustellenbedingte Umleitungen, Verzögerungen im Betriebsablauf und Ausfälle waren die Folge. Besonders stark betroffen waren die wichtigen Eisenbahnknoten Düsseldorf und Köln. Baustellen werden den Zugverkehr auch in den nächsten Jahren vor große Herausforderungen stellen. Der Qualitätsbericht richtet daher einen besonderen Fokus darauf mit einem Ausblick auf die kommenden „Baustellenjahre“. 2018 bis 2019 wird es besonders den ostwestfälischen Raum treffen: Allein im Bielefelder Stadtgebiet und im Raum Lippe müssen insgesamt sechs Brücken vollständig ersetzt werden. Bereits jetzt arbeiten die DB Netz AG, Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen mit den anderen Beteiligten auf Hochtouren an möglichst verträglichen Konzepten: Wo kann „unter rollendem Rad“ gebaut werden, wo und wie können Teil- oder Vollsperrungen durch Ersatzverkehre abgedeckt werden etc.? Alles mit dem Ziel, den Fahrgast frühzeitig zu informieren und ihm verlässliche Alternativen zu bieten.

Erfreulich ist auch die weiterhin steigende Fahrgastentwicklung auf den Hauptverkehrsachsen, wie z. B. auf dem zukünftigen RRX-Korridor Köln – Düsseldorf – Duisburg – Dortmund – Hamm zu. Immer mehr Menschen nutzen den Öffentlichen Nahverkehr für ihren täglichen Weg zur Arbeit, Ausbildung oder für die Freizeit.



Vor diesem Hintergrund ist das RRX-Konzept eine richtige und notwendige Antwort auf die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in NRW! Das belegt auch der Bundesverkehrswegeplan 2030, der 2016 vom Bundeskabinett verabschiedet worden ist: Die RRX-Stammstrecke ist vollständig enthalten, ebenso der Ost-West-Korridor Bielefeld – Hannover. Der Spatenstich für den 1. Bauabschnitt zwischen Köln-Mülheim und Köln-Stammheim erfolgte im März 2017. Die Bewertung weiterer dringender Projekte wie die ABS Münster – Lünen oder der Ausbau des Eisenbahnknotens Köln stehen noch aus.

Mit Betriebsaufnahme des in NRW neuen Anbieters National Express und der Übernahme des EMIL-Netzes durch die WestfalenBahn sind erstmalig mehr als 50 Prozent der jährlich rund 105 Millionen Zugkilometer in NRW im Wettbewerb vergeben worden! Im Qualitätsbericht finden Sie eine genaue Darstellung, wie sich der Anteil der im Wettbewerbsverfahren vergebenen Verkehrsleistungen verändert hat und auch noch bis 2019 verändern wird.

Angesichts der anstehenden Baumaßnahmen in NRW und der damit verbundenen Angebotseinschränkungen ist es besonders wichtig, die Fahrgäste im Blick zu behalten. Der Qualitätsbericht 2016 leistet dazu mit seinen Ergebnissen und Analysen zu sowohl betrieblichen als auch infrastrukturellen Themen einen wesentlichen Beitrag.

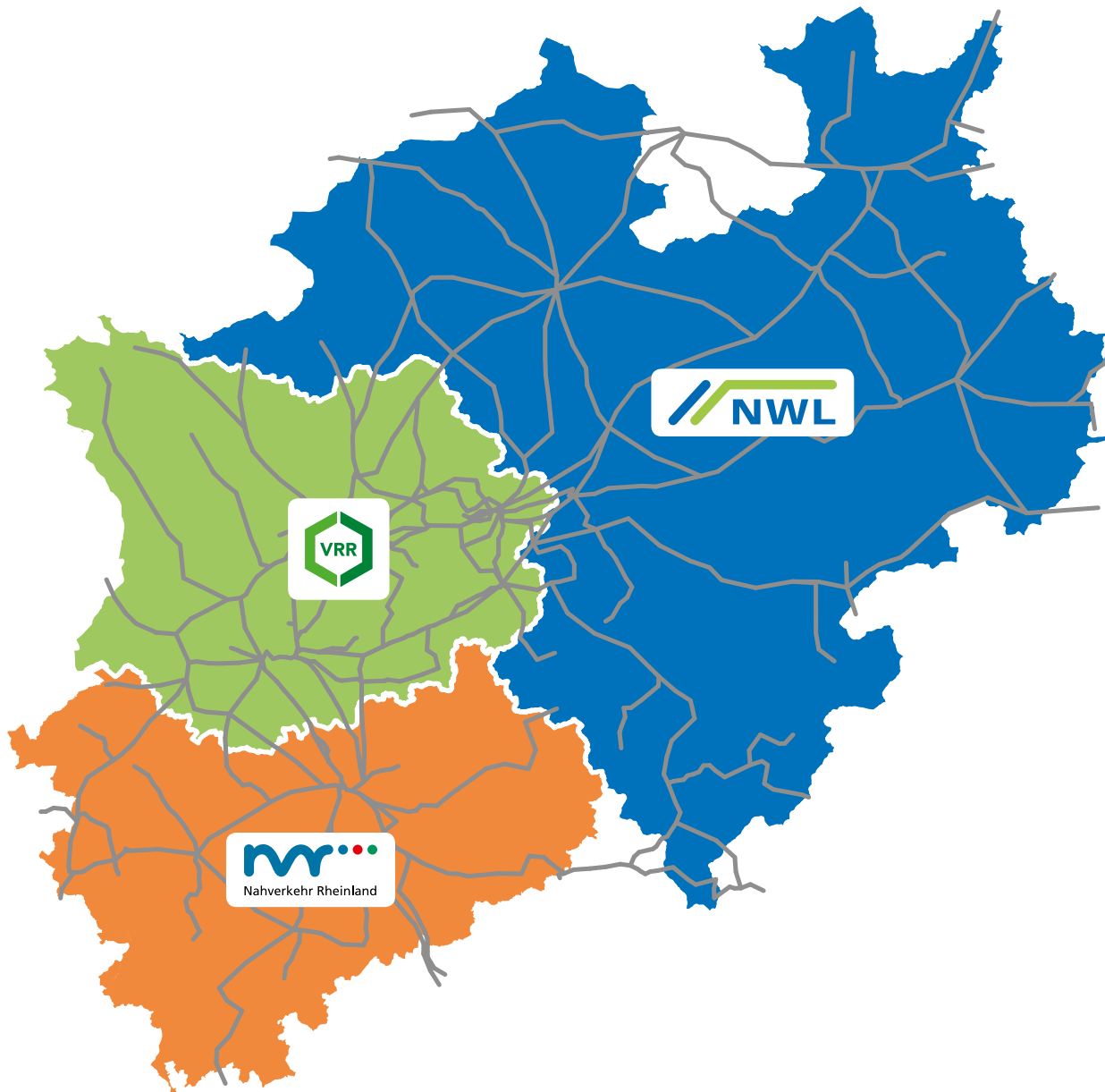
Dr. Ulrich Conradi
Verbandsvorsteher
Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe



1 Nahverkehr Nordrhein-Westfalen

ORGANISATION UND NAHVERKEHRSANGEBOT

Zweckverbände in Nordrhein-Westfalen zur Organisation des Schienenpersonennahverkehrs



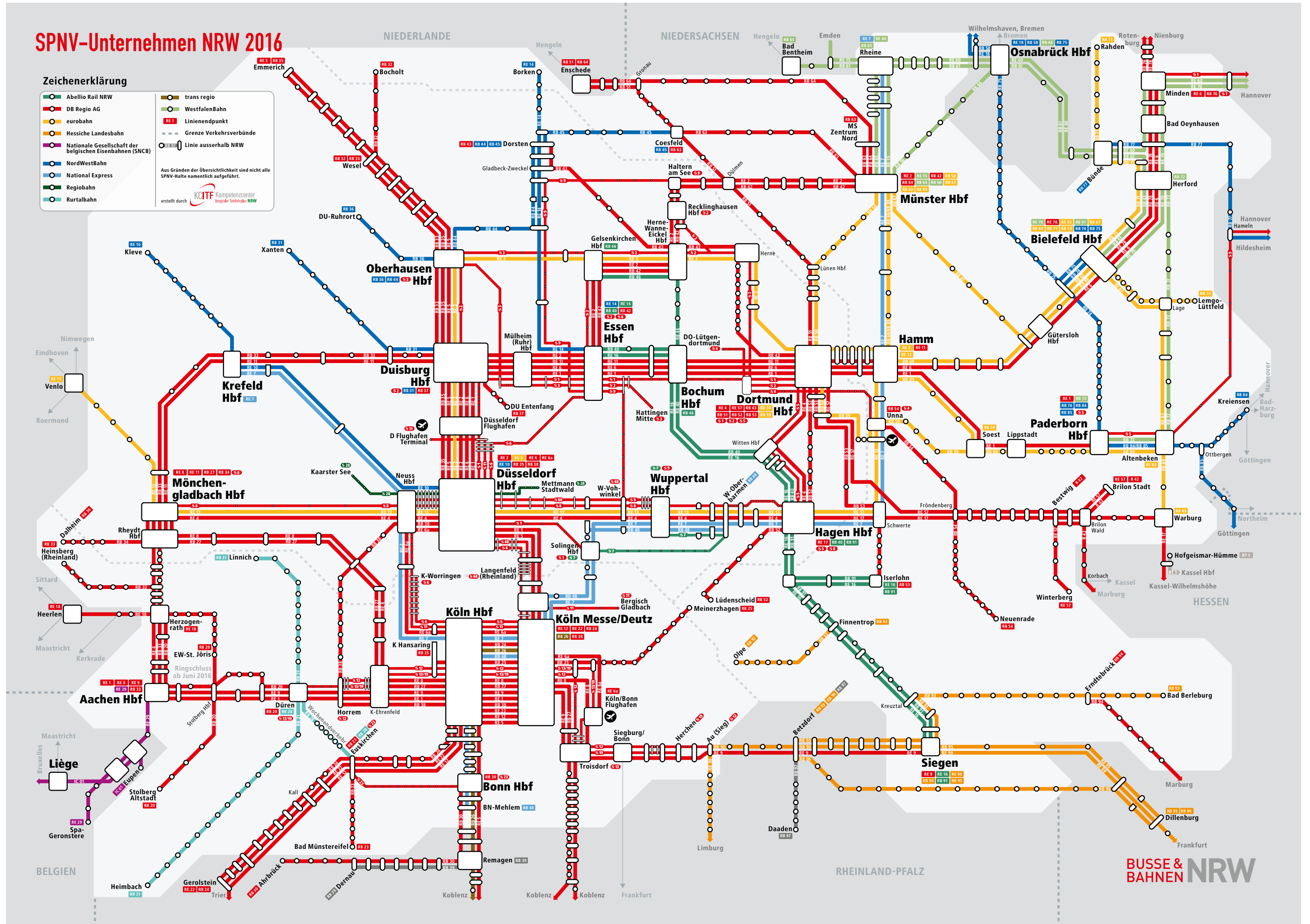
	 Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)	 Nahverkehr Westfalen- Lippe (NWL)	 Nahverkehr Rheinland (NVR)	 Nordrhein-Westfalen (NRW)
Daten: 2016				
Fläche**	7,3 tkm ²	19,4 tkm ²	7,4 tkm ²	34,1 tkm ²
Einwohner**	7,8 Mio.	5,7 Mio.	4,4 Mio.	17,9 Mio.
Einwohner / km ²	1.066	291	601	524
Länge Schienennetz*	1.378 km	1.636 km	753 km	3.767 km
Anzahl Bahnstationen*	296	275	199	770
Zugkilometer (Zkm)*	46,4 Mio.	33,9 Mio.	25,1 Mio.	105,4 Mio.
Zkm / Einwohner	6,0	6,0	5,7	5,9
Zkm / km ²	6.352	1.746	3.404	3.090
Personenkilometer* (Pkm) [2016]	5,1 Mrd.	2,3 Mrd.	3,0 Mrd.	10,4 Mrd.

*Quelle: KC ITF NRW, Stand 30.06.2017 **Quelle: IT-NRW, Stand 31.12.2015

SPNV-Unternehmen NRW 2016

Zeichenerklärung

Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nicht alle SPNV-Halte namentlich aufgeführt.
erstellt durch Kompetenzcenter
Integrierter Verkehrsplan NRW



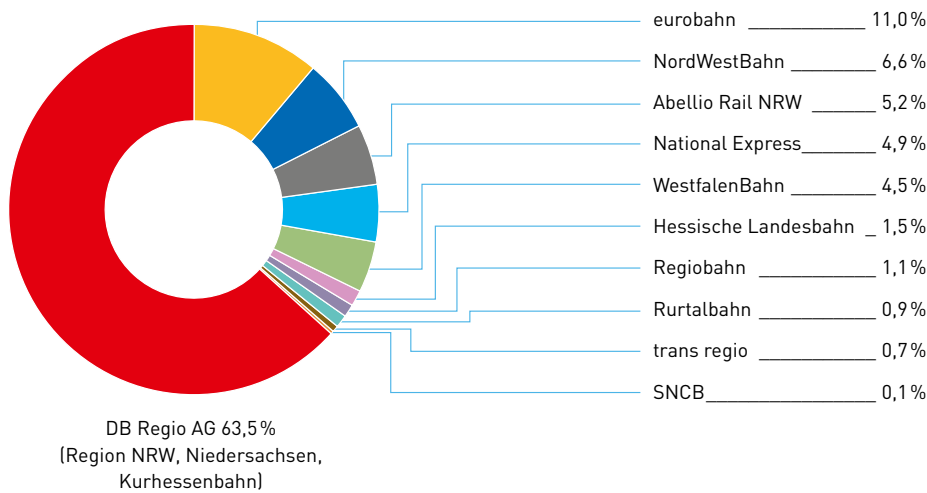
BUSSE & BAHNEN NRW

Die Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) werden in Nordrhein-Westfalen von **11** verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erbracht. Für die Deutsche Bahn sind die DB Regio (NRW, Nord, Südwest) und die Kurhessenbahn im Einsatz. Als sog. nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE-Bahnen) erbringen weitere **10** EVU einen wachsenden Anteil der Verkehrsleistungen. Während das EVU HellertalBahn mit der Betriebsübernahme auf der Linie RB 96 durch die Hessische Landesbahn keine Verkehrsleistungen mehr erbringt, bietet mit National Express eine neue NE-Bahn in NRW Nahverkehrsleistungen an.

Die Betriebsleistungen im nordrhein-westfälischen Nahverkehr belaufen sich auf rd. **105 Mio.** Zugkilometer (Zkm). Unternehmen der Deutschen Bahn erbringen mit rd. 67 Mio. Zkm (rd. 64 %) weiterhin den überwiegenden Anteil daran. Das restliche Zugkilometervolumen (rd. 38 Mio.) fahren die NE-Bahnen.

Unter der Marke eurobahn besitzt Keolis die größten Leistungsanteile mit rd. 11 % daran. Es folgen mit rd. 7 % die NordWestBahn sowie Abellio und National Express mit je rd. 5 %. Im Vergleich zu 2015 konnten die NE-Bahnen gegenüber den Unternehmen der DB ihren Anteil am Zugkilometervolumen ausbauen. Dies ist auf die neue Vergabe der Expresslinien des Netzes Mittelland/Emsland (EMIL) an die Westfalenbahn sowie Betriebsaufnahme von National Express zurückzuführen. Die Übernahme der Linien RE 15, RE 60 und RE 70 des EMIL-Netzes sowie der Linien RE 7 und RB 48 durch National Express erfolgte ausschließlich von der DB Regio AG. Einige Unternehmen verkehren jedoch weiterhin auf nur einer Linie (teilweise in den Grenzbereichen von NRW) und spielen damit gemessen am landesweiten Zugkilometervolumen eine untergeordnete Rolle (z. B. Regiobahn, Rurtalbahn oder trans regio). Eine unternehmensscharfe Zuordnung der SPNV-Linien in NRW befindet sich im Kapitel Statistik.

Leistungsanteile der Eisenbahnverkehrsunternehmen in NRW 2016



Von den rd. **105 Mio.** Zugkilometern im Nahverkehr sind seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 erstmals über 50 Prozent im Rahmen von Wettbewerbsverfahren vergeben worden. Durch die neu im Wettbewerb vergebenen Linien des EMIL-Netzes sowie der Linien RE 7 und RB 48 ist die Quote gegenüber 2015 weiter gestiegen. Auf den Doppelseiten 10 – 11 befindet sich eine Übersicht, der derzeit ausgeschrieben Netze bzw. Linien in NRW. Der Anteil der NE-Bahnen am gesamten Ausschreibungsvolumen

liegt bei rd. 63 Prozent. Die Wettbewerbsquote wird kontinuierlich weiter steigen. Dann werden unter anderem die langlaufenden RE-Linien des RRR-Vorlaufbetriebs, RE 1, RE 5, RE 6 und RE 11, sukzessiv durch Abellio bzw. National Express bedient und in diese Wertung einfließen. Die Seiten 12 und 13 enthalten eine Auflistung der wettbewerbslich vergebenen SPNV-Leistungen, wo eine Betriebsaufnahme bis zum Jahr 2019 bevorsteht.

1 Nahverkehr Nordrhein-Westfalen

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

Teilnetze	Laufzeit		Linie	Linienweg	Eisenbahnver- kehrsunternehmen	ZugKm [mio/a]
	von	bis				
SauerlandNetz	Dez 04	Dez 16	RE 57	Dortmund - Winterberg	DB Regio AG	2,9
			RB 52	Dortmund - Hagen - Lüdenscheid		
			RB 53	Dortmund - Schwerte - Iserlohn		
			RB 54	Unna - Menden - Neuenrade		
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		
Teutoburger-Wald-Netz	Dez 07	Dez 17	RB 61	Bielefeld - Osnabrück - Bad Bentheim	WestfalenBahn	3,2
			RB 72	Herford - Lage - Paderborn		
			RB 65	Münster - Rheine		
			RB 66	Münster - Osnabrück		
Ruhr-Sieg-Netz	Dez 07	Dez 19	RE 16	Essen - Hagen - Siegen/Iserlohn	Abellio Rail NRW	3,5
			RB 40	Essen - Hagen		
			RB 91	Hagen - Siegen/Iserlohn		
Hellweg-Netz	Dez 08	Dez 18	RB 50	Dortmund - Lünen - Münster	eurobahn (Keolis)	5,9
			RB 59	Dortmund - Soest		
			RB 69	Münster - Hamm - Bielefeld		
			RB 89	Münster - Hamm - Paderborn - Warburg		
MittelrheinBahn	Dez 08	Dez 23	RB 26	Köln - Koblenz - Mainz	trans regio	0,7
Maas-Rhein-Lippe-Netz	Dez 09	Dez 25	RE 3	Hamm - Gelsenkirchen - Düsseldorf	eurobahn (Keolis)	3,3
			RE 13	Hamm - Hagen - Düsseldorf - Venlo		
Niers-Rhein-Emscher-Netz	Dez 09	Dez 25	RE 10	Düsseldorf - Kleve	NordWestBahn	3,2
			RB 31	Duisburg - Xanten		
	Dez 10	Dez 25	RB 36	Oberhausen - Duisburg		
			RB 44	Oberhausen - Dorsten		
Main-Lahn-Sieg-Netz	Dez 10	Dez 23	RE 99	Siegen - Gießen - Frankfurt a. M.	Hessische Landes- bahn	0,2
Rhein-Sieg-Express (RSX)	Dez 10	Dez 25	RE 9	Aachen - Köln - Siegen	DB Regio AG	1,7
Rurtalbahn (Südast)	Dez 10	Dez 25	RB 21	Düren - Heimbach	Rurtalbahn GmbH	0,4
Weser-Lammetal-Bahn	Dez 11	Dez 21	RB 77	Bünde - Löhne - Hameln - Bodenburg	NordWestBahn	0,3
Regiobahn	Dez 11	Dez 21	S 28	Mettmann - Neuss - Kaarst	Regiobahn	1,2
Netz Westliches Münster- land	Dez 11	Dez 26	RB 51	Dortmund - Coesfeld - Gronau - Enschede	DB Regio AG	2,9
			RB 63	Münster - Coesfeld		
			RB 64	Münster - Gronau - Enschede		
S-Bahn Hannover	Dez 12	Dez 21	S 1	Minden - Hannover - Haste	DB Regio AG	0,7
			S 5	Paderborn - Hannover - H Flughafen		
OWL-Dieselnetz (Los Nord)	Dez 13	Dez 25	RE 82	Bielefeld - Detmold	eurobahn (Keolis)	2,3
			RB 67	Bielefeld - Warendorf - Münster		
			RB 71	Bielefeld - Rahden		
			RB 73	Bielefeld - Lemgo-Lüttfeld		
OWL-Dieselnetz (Los Süd)	Dez 13	Dez 25	RB 74	Bielefeld - Paderborn	NordWestBahn	2,0
			RB 75	Bielefeld - Halle - Osnabrück		
			RB 84	Paderborn - Kreiensen		
			RB 85	Ottbergen - Göttingen		
Der Müngstener	Dez 13	Dez 28	S 7	Wuppertal - Remscheid - Solingen	Abellio Rail NRW	1,5
Kölner Dieselnetz	Dez 13	Dez 33	RE 12	Köln - Trier	DB Regio AG	4,9
			RE 22	Köln - Gerolstein		
			RB 23	Bonn - Bad Münstereifel		
			RB 24	Köln - Kall/Gerolstein		
			RB 25	Köln - Marienheide - Meinerzhagen		
			RB 30	Bonn - Köln - Ahrbrück		
HaardAchse	Dez 14	Dez 29	RE 2	Düsseldorf - Essen - Münster	DB Regio AG	3,0 (ab 12/16: 3,8)
			RB 42	Essen - Münster (bis Dez. 2016)		

Teilnetze	Laufzeit von bis		Linie	Linienweg	Eisenbahnver- kehrsunternehmen	ZugKm [mio/a]
			RE 42	Mönchengladbach - Essen - Münster (ab Dez. 2016)		
S5/S8-Vertrag	Dez 14	Dez 29	S 5	Dortmund - Hagen	DB Regio AG	3,6
			S 8	Hagen - Mönchengladbach		
Eifel-Westerwald-Sieg-Netz (Los 2)	Dez 14	Dez 30	RB 90	Limburg - Altenkirchen - Au - Siegen	Hessische Landes- bahn	1,3
			RB 91	Finnentrop - Siegen (einzelne Fahrten)		
			RB 92	Finnentrop - Olpe		
			RB 93	Betzdorf - Siegen - Bad Berleburg		
			RB 95	Dillenburg - Siegen		
			RB 96	Betzdorf - Haiger - Dillenburg (ab Dez. 2015)		
Expresslinien Mittelland/ Emsland (Teillos Emsland)	Dez 15	Dez 30	RE 15	Emden - Meppen - Rheine - Münster	WestfalenBahn	0,6
Expresslinien Mittelland/ Emsland (Teillos Emsland)	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-Oberbarmen		
Interimsvergabe (Los 4)	Dez 15	Dez 16	RE 6a	Köln/Bonn Flughafen - Neuss - Düsseldorf	DB Regio AG	0,9
	Dez 16	Dez 19	RE 6	Köln/Bonn Flughafen - Neuss - Düsseldorf - Dortmund - Hamm - Bielefeld - Minden		1,5
Betriebsaufnahme Dezember 2016						
Interimsvergabe (Los 1)	Dez 16	Juni 20	RE 1	Aachen - Köln - Düsseldorf - Dortmund - Hamm	DB Regio AG	1,7
Interimsvergabe (Los 2)	Dez 16	Dez 20	RE 4	Aachen - Mönchengladbach - Düsseldorf - Hagen - Dortmund		1,7
Interimsvergabe (Los 3)	Dez 16	Juni 19	RE 5	Koblenz - Bonn - Köln - Düsseldorf - Wesel		0,9
Interimsvergabe (Los 5)	Dez 16	Dez 18	RE 11	Düsseldorf - Dortmund - Hamm - Paderborn - Kassel-Wilhelmshöhe		1,1
Interimsvergabe (Los 6)	Dez 16	Dez 22	RB 33	Aachen - Lindern - Heinsberg/Mönchen- gladbach - Duisburg		0,8
Sauerland-Netz 2 (Los 1)	Dez 16	Dez 28	RE 17	Hagen - Warburg - Kassel-Wilhelmshöhe	DB Regio AG	3,2
			RE 57	Dortmund - Bestwig - Winterberg/Brilon Stadt		
Sauerland-Netz 2 (Los 2)	Dez 15	Dez 28	RB 43	Dortmund - Wanne-Eickel - Dorsten	DB Regio AG	2,4
	Dez 16	Dez 28	RB 52	Dortmund - Hagen - Lüdenscheid		
			RB 53	Dortmund - Schwerte - Iserlohn		
			RB 54	Unna - Fröndenberg - Neuenrade		
Niederrhein-Netz	Dez 16	Dez 28	RB 32	Wesel - Bocholt	Abellio Rail NRW	2,7
			RB 35	Wesel - Duisburg - Mönchengladbach		
			RE 19	Düsseldorf - Duisburg - Wesel - Arnhem		
Weser-Ems-Netz	Dez 16	Dez 26	RE 18	Osnabrück - Oldenburg - Wilhelmshaven	NordWestBahn	0,2
			RB 58	Osnabrück - Delmenhorst - Bremen		
Rurtalbahn (Nordast)	Dez 16	Dez 20	RB 21	Linnich - Düren	Rurtalbahn GmbH	0,4
euregiobahn	Dez 16	Dez 20	RB 20	Herzogenrath - Alsdorf-Annapark - Stolberg Hbf	DB Regio AG	1,5
				Stolberg Hbf - Langerwehe - Düren		
				Stolberg Hbf - Stolberg-Altstadt		
				Herzogenrath - Aachen Hbf - Stolberg Hbf		

* Basis Netzzuschnitte 2015, teilweise Zweitausschreibung bzw. vormals Abweichungen bei der Zugehörigkeit einzelner Linien

1 Nahverkehr Nordrhein-Westfalen

WETTBEWERB: AUSGESCHRIEBENE TEILNETZE/LINIEN IN NRW,
DEREN BETRIEBSAUFNAHME BIS 2019 BEVORSTEHT

Teilnetze	Laufzeit		Linie	Linienweg	Eisenbahnver- kehrsunternehmen	ZugKm [mio/a]
	von	bis				
Betriebsaufnahme Dezember 2017						
Teutoburger-Wald-Netz	Dez 17	Dez 32	RB 61	Bielefeld - Osnabrück - Bad Bentheim - Hengelo	eurobahn (Keolis)	5,3
			RB 65	Münster - Rheine		
			RB 66	Münster - Osnabrück		
			RB 72	Herford - Lage - Paderborn		
			RE 78	Bielefeld - Herford - Nienburg		
Erft-Schwalm-Netz	Dez 17	Dez 29	RB 34	Mönchengladbach - Dalheim	VIAS Rail GmbH	0,9
			RB 38 Nord	Düsseldorf - Neuss - Bedburg		
Nordwest-Hessen-Netz	Dez 17	Dez 32	R 42	Brilon - Korbach - Marburg	Kurahessenbahn	0,3
			RB 94	Erndtebrück - Bad Laasphe - Marburg		
Erft-S-Bahn Vorlaufbetrieb	Dez 17	Dez 23	RB 38 Süd	Köln Messe/Deutz - Horrem - Bedburg	DB Regio AG	0,6
Betriebsaufnahme Dezember 2018						
RRX-Vorlaufbetrieb (Los 1)	Juni 20	Dez 33	RE 1	Aachen - Köln - Düsseldorf - Dortmund - Hamm	Abellio Rail NRW	6,2
	Dez 18	Dez 33	RE 11	Düsseldorf - Dortmund - Hamm - Paderborn - Kassel-Wilhelmshöhe		
RRX-Vorlaufbetrieb (Los 2)	Juni 19	Dez 33	RE 5	Koblenz - Bonn - Köln - Düsseldorf - Wesel	National Express	6,1
	Dez 19	Dez 33	RE 6	Köln/Bonn Flughafen - Köln - Düsseldorf - Dortmund - Hamm - Bielefeld - Minden		
RRX-Vorlaufbetrieb (Los 3)	Dez 20	Dez 33	RE 4	Aachen - Mönchengladbach - Düsseldorf - Hagen - Dortmund	National Express	2,4
Hellweg-Netz	Dez 18	Dez 30	RB 50	Dortmund - Lünen - Münster	eurobahn (Keolis)	5,9
			RB 59	Dortmund - Soest		
			RB 69	Münster - Hamm - Bielefeld		
			RB 89	Münster - Hamm - Paderborn - Warburg		
Emscher-Münster- land-Netz (Interimsver- gabe)	Dez 18	Dez 21	RE 14	Essen - Dorsten - Borken	NordWestBahn	2,5
			RB 45	Dorsten - Coesfeld		
RE 18	Dez 18	Dez 31	RE 18	Aachen - Heerlen - Maastricht (- Lüttich)	Arriva Personen- vervoer Nederland B. V.	0,2

Teilnetze	Laufzeit von bis		Linie	Linienweg	Eisenbahnver- kehrsunternehmen	ZugKm [mio/a]
Betriebsaufnahme Dezember 2019*						
S-Bahn Rhein-Ruhr (Los A)	Dez 19	Dez 31	S 1	Solingen Hbf - Düsseldorf - Duisburg - Essen - Dortmund	Keolis	4,8
			S 4	Dortmund-Lütgendortmund - Unna		
S-Bahn Rhein-Ruhr (Los B)	Dez 19	Dez 34	S 2	Dortmund - Herne - Recklinghausen - Essen	Abellio Rail NRW	7,1
			S 3	Oberhausen - Essen - Hattingen		
			S 9	Hagen – Wuppertal - Essen - Gladbeck-West - Recklinghausen - Haltern am See		
			RB 32	Dortmund - Gelsenkirchen - Duisburg		
			RB 40	Essen - Bochum - Hagen		
			RE 49	Wesel - Oberhausen - Essen - Wuppertal		
Rhein-Erft-Express	Dez 19	Dez 34	RE 8	(Kaldenkirchen-) Mönchengladbach - Köln - Bonn-Beuel - Koblenz	DB Regio AG	1,9
Rhein-Niers-Bahn	Dez 20	Dez 34	RB 33	Aachen - Lindern (Flügelung) - Heinsberg/Mönchengladbach - Duisburg - Essen	DB Regio AG	2,0
Rhein-Erft-Bahn	Dez 19	Dez 26	RB 27	Mönchengladbach - Köln - Bonn-Beuel - Koblenz	noch unbekannt	2,4
Ruhr-Sieg-Netz	Dez 19	Dez 34	RE 16	Essen - Hagen - Siegen/Iserlohn	Abellio Rail NRW	3,5
			RB 46	Bochum - Gelsenkirchen		
			RB 91	Hagen - Siegen/Iserlohn		

*Die Linien des RRX-Vorlaufbetriebs sind gebündelt unter 2018 dargestellt



Die KISS-Doppelstockwagen verbinden auf der RE 60 und RE 70 Westfalen mit Hannover und Braunschweig



Auf der RE 7 zwischen Krefeld – Köln und Münster verkehren spurtstarke Talent 2 – hier im Kölner Hbf als Doppeltraktion

FAHRGASTENTWICKLUNG IM SPNV

Entwicklung des Angebots und der Nachfrage

Mit Einführung des Integralen Taktfahrplan NRW (ITF) im Jahr 1998 wird eine landesweit abgestimmte Entwicklung des Angebots im SPNV verfolgt. Wichtige Meilensteine sind die ITF-Stufen 1 und 2 (1998 bzw. 2002), wodurch das jährliche Leistungsvolumen im nordrhein-westfälischen SPNV von rd. 85 Mio. Zugkilometern (Zkm) auf rd. 101 Mio. Zkm gestiegen ist. Eine kontinuierliche Angebotsausweitung und Optimierung, bspw. durch den NRW-Takt 2010, führte bis 2016 zu einem weiteren Zuwachs von rd. 4,5 Mio. Zkm.

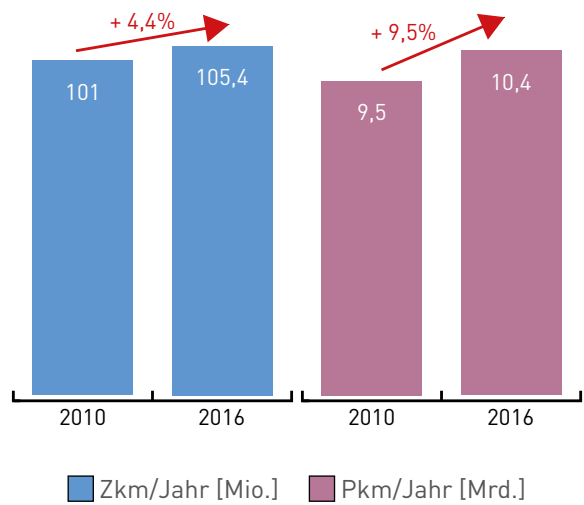
Die Akzeptanz der Fahrgäste fällt bei landesweiter Betrachtung im gleichen Zeitraum ungleich höher aus und zeigt sich in der Entwicklung der jährlichen Personenkilometer (Pkm), die zwischen 2010 und 2016 auf rd. 10,4 Mrd. gewachsen sind. Mit dem NRW-Takt 2017 steht ab Dezember 2016 der nächste Meilenstein in der Weiterentwicklung des ITF NRW an, wenn entscheidende Schritte auf dem Weg zum RRX-Zielnetz umgesetzt werden.

Stark frequentierte Stationen

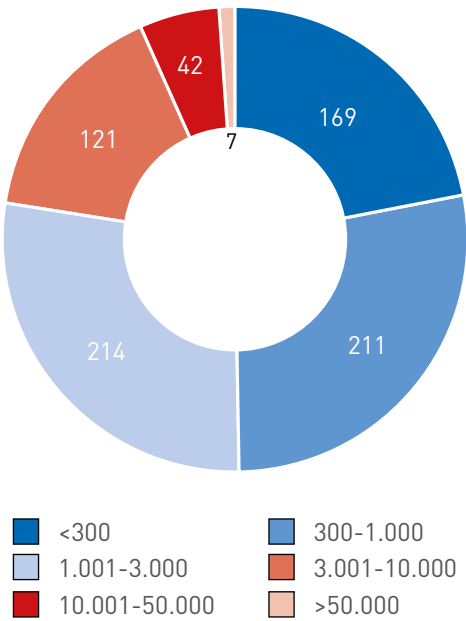
Den SPNV in NRW nutzen täglich rd. 2,7 Mio. Ein- und Aussteiger. Ihr Zugang zum System verteilt sich sehr unterschiedlich auf die 770 Bahnstationen in NRW. Rd. 28% der Fahrgäste nutzen allein eine der sieben Stationen mit täglich mehr als 50.000 Ein- und Aussteigern im SPNV, welche sich mit einer Ausnahme alle entlang der zukünftigen Stammstrecke des RRX befinden (siehe Seite 53). Von diesen haben Düsseldorf Hbf und Köln Hbf – mit täglich über 1.000 Nahverkehrsfahrten – die höchsten Fahrgastzahlen, es folgen die Hauptbahnhöfe Essen, Dortmund und Duisburg sowie der Fernverkehrsknoten Messe/Deutz in Köln. Ebenfalls mehr als 50.000 Ein- und Aussteiger/Tag weist der westfälische Knotenbahnhof Münster Hbf auf.

Der nordrhein-westfälische SPNV zeichnet sich nicht nur durch eine hohe Frequenz an den Stationen in den Verdichtungsräumen aus, er bietet zudem auch in der Fläche des Landes den Zugang zum Verkehrsträger Schiene. Stationen mit 3.000 oder weniger Ein- und Aussteigern/Tag bilden mit über drei Viertel aller Stationen das Rückgrat eines landesweiten Nahverkehrsangebots. Die Karte auf Seite 15.1 enthält eine stationscharfe Übersicht der untenstehenden Abbildung.

Entwicklung des SPNV-Angebots und der Nachfrage in NRW 2010 – 2016



Anzahl der Bahnstationen NRW je Nachfragecluster 2016



Nachfrage SPNV NRW 2016 – Strecken

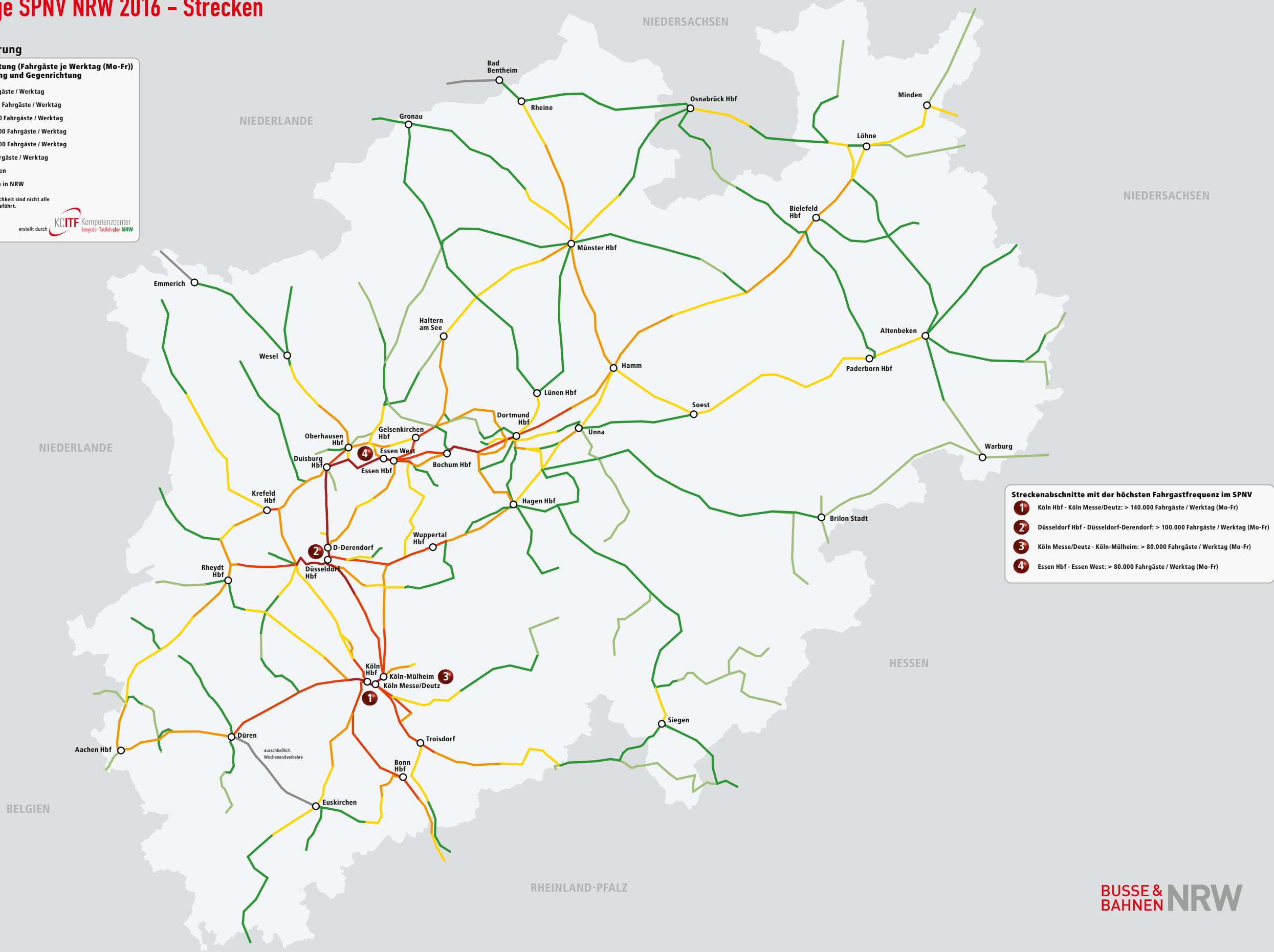
Zeichenerklärung

Querschnittsbelastung (Fahrgäste je Werktag (Mo-Fr))
Summe aus Richtung und Gegenrichtung

- < 1.000 Fahrgäste / Werktag
- 1.000 - 5.000 Fahrgäste / Werktag
- 5.001 - 10.000 Fahrgäste / Werktag
- 10.001 - 20.000 Fahrgäste / Werktag
- 20.001 - 50.000 Fahrgäste / Werktag
- > 50.000 Fahrgäste / Werktag
- Keine Angaben
- SPNV-Station in NRW

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

erstellt durch **KCITF** Kompetenzzentrum
Integrierter Taktfahrplan NRW



- Streckenabschnitte mit der höchsten Fahrgastfrequenz im SPNV**
- 1 Köln Hbf - Köln Messe/Deutz: > 140.000 Fahrgäste / Werktag (Mo-Fr)
 - 2 Düsseldorf Hbf - Düsseldorf-Derendorf: > 100.000 Fahrgäste / Werktag (Mo-Fr)
 - 3 Köln Messe/Deutz - Köln-Mülheim: > 80.000 Fahrgäste / Werktag (Mo-Fr)
 - 4 Essen Hbf - Essen West: > 80.000 Fahrgäste / Werktag (Mo-Fr)

Nachfrage SPNV NRW 2016 - Stationen

Zeichenerklärung

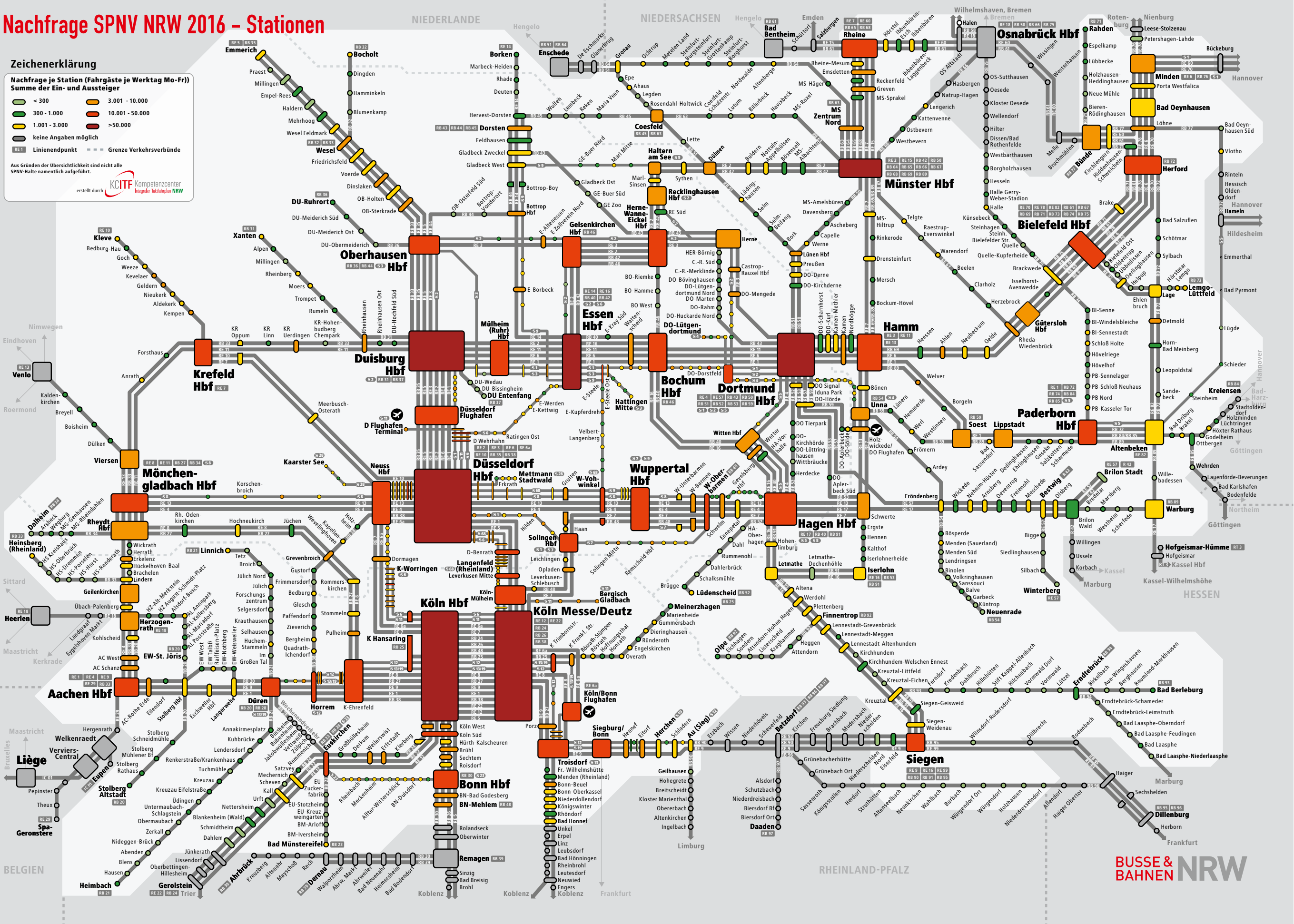
Nachfrage je Station (Fahrgäste je Werktag Mo-Fr)
Summe der Ein- und Aussteiger



Linienendpunkt — Grenze Verkehrsverbünde

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

KoITF Kompetenzcenter
Integrierter Tarifplan NRW
erstellt durch



BUSSE & BAHNEN NRW

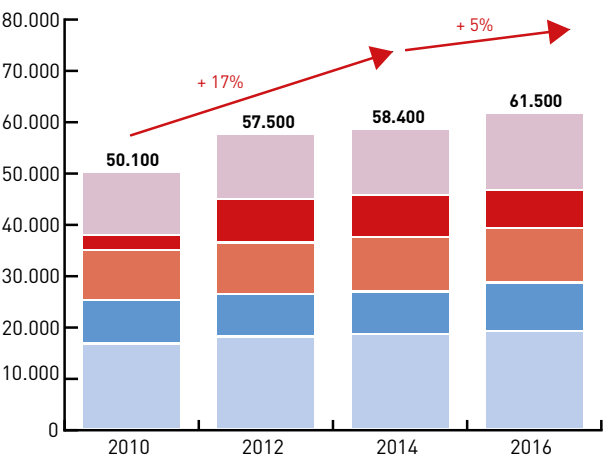
Steigende Nachfrage auf der RRX-Kernstrecke

Die Abschnitte der zukünftigen RRX-Kernstrecke gehören zu den landesweit nachfragestärksten Schienenstrecken im SPNV. In den vergangenen Jahren ist auf diesen Abschnitten die Zahl der Fahrgäste deutlich gestiegen. Im Jahr 2016 wurden erneut die Spitzenwerte früherer Jahre übertroffen. Zur Bewältigung der zukünftigen Nachfrageströme wird daher die zügige Realisierung des RRX (15-Min.-Takt, Kapazitätsausweitungen, stabiler Betrieb) dringend benötigt.

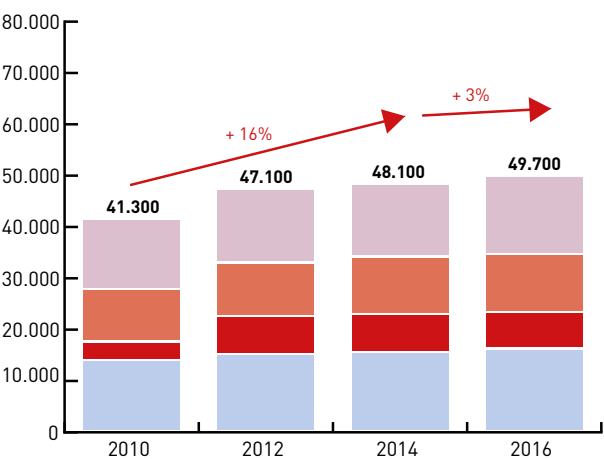
Für den Korridor zwischen Köln Hbf und Düsseldorf Hbf (rechtsrheinisch) und die durchgehenden Linien RE 1, RE 5 und S 6 zeigt sich seit Jahren ein kontinuierlicher Fahrgastzuwachs. So stieg zwischen 2010 und 2014 die Nachfrage um 14 %. Diese Entwicklung setzte sich auch zwischen 2014 und 2016 fort – mit einem deutlichen Zuwachs der Nachfrage um +9 % auf 47.200 Fahrgäste.

Zusätzlich verkehrte 2016 erstmals zwischen Düsseldorf Hbf und Köln Hbf auf linkrheinischer Seite die Linie RE 6a. Zwischen beiden Oberzentren nutzten werktags rund 3.500 Fahrgäste dieses Angebot.

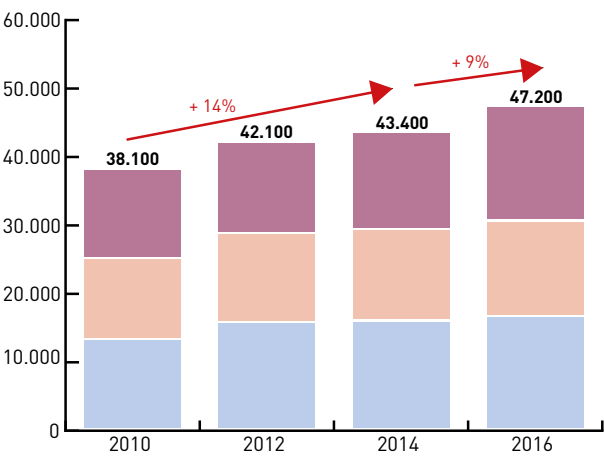
Querschnittsbelastung Duisburg – Essen (Mo-Fr)



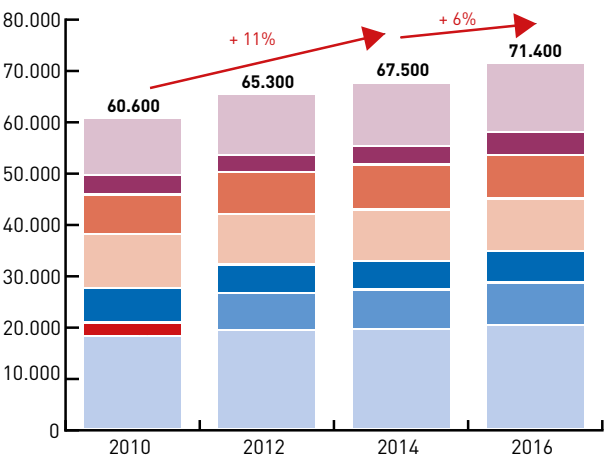
Querschnittsbelastung Essen – Dortmund (Mo-Fr)



Querschnittsbelastung Köln – Düsseldorf (Mo-Fr)



Querschnittsbelastung Düsseldorf – Duisburg (Mo-Fr)



Der Korridor zwischen Düsseldorf Hbf und Duisburg Hbf verzeichnete 2016 für die 7 Nahverkehrslinien eine Nachfrage von rd. 71.400 Fahrgästen pro Werktag – ein Zuwachs gegenüber 2014 von +6 %. Hier setzte sich der Trend vorheriger Jahre fort, der in besonderem Maße von der Einführung des RE-Konzepts 2010 beeinflusst wurde.

Auch im Bereich Duisburg Hbf – Essen Hbf stieg das Fahrgastaufkommen der Linien RE 1, RE 2, RE 6, RE 11 und S 1 – zwischen 2014 und 2016 um rd. +5 %. Bereits zwischen 2010 und 2014 erfolgte hier eine Nachfragesteigerung um rd. +17 %, insbesondere durch die Taktverdichtung der Linie RE 11 ab 12/2010.

Eine ähnliche Entwicklung fand auch im Korridor Essen – Dortmund mit den Linien RE 1, RE 6, RE 11 und S 1 statt. Zwischen 2014 und 2016 wuchs die Fahrgastzahl um +3 %, nachdem diese bereits zwischen 2010 und 2014 um +16 % zugelegt hatte.

Einen Überblick der streckenbezogenen SPNV-Belastungen in NRW bietet die Karte auf Seite 14.1.



BETRIEBSQUALITÄT

Die Bewertung der Betriebsqualität der nordrhein-westfälischen Nahverkehrslinien erfolgt im Qualitätsbericht SPNV NRW über die Darstellung der **Pünktlichkeit** und **Zugausfälle**. Diese werden über den gesamten Linienverlauf – soweit dieser NRW nicht verlässt – betrachtet. Die einzelnen **Pünktlichkeits- bzw. Ausfallwerte** der Verbundräume werden gemäß ihrer jeweiligen Anteile am Leistungsvolumen der Linie – den Zugkilometern – gewichtet und als Mittelwert in Form einer Pünktlichkeits- bzw. Ausfallquote für das gesamte Jahr ausgewiesen. Durch diese landesweite Betrachtung sind die Ergebnisse des Qualitätsberichts SPNV NRW nicht direkt mit den Angaben in den Qualitätsberichten der Aufgabenträger vergleichbar. Auch bei Linienverläufen innerhalb eines einzigen Aufgabenträgergebiets ist eine Vergleichbarkeit nicht möglich. Mögliche Abweichungen sind auf Unterschiede in der Ermittlungsmethodik zurückzuführen, die im Folgenden erläutert werden.

Zur Ermittlung der jeweiligen **Pünktlichkeitsquote** einer Nahverkehrslinie vereinbaren Aufgabenträger und EVU im Rahmen des Verkehrsvertrags Pünktlichkeitsgrenzwerte. Die Grenzwerte für die Pünktlichkeit liegen je nach Vertrag zwischen 0 und 5 Minuten. Bei einer vertraglich festgelegten Toleranzzeit von bspw. 3:59 Minuten werden Verspätungen innerhalb dieser Zeitspanne nicht als Abweichung berücksichtigt. Die Pünktlichkeitsquote gibt damit den Anteil der verspäteten Fahrten einer Linie wieder, welche über die definierte Toleranzzeit hinaus verspätet sind. Durch diese individuell definierten Toleranzzeiten werden die unterschiedlichen Rahmenbedingungen wie dem Laufweg der Linien entlang eines hochbelasteten Streckenabschnitts oder mögliche Störfaktoren wie Anschlussverknüpfungen berücksichtigt. Für den Qualitätsbericht SPNV NRW bleiben die vertraglich vereinbarten Toleranzzeiten unberücksichtigt. Zur landesweiten Vergleichbarkeit der Pünktlichkeitsquoten wird eine **einheitliche Toleranzzeit von 3:59 Minuten** als Berechnungsgrundlage definiert.

Die vertraglich vereinbarte Leistung bestätigt ein EVU gegenüber dem Aufgabenträger in Form von monatlichen **Liefernachweisen**. Über die Liefernachweise können Störungen, die zu einer Abweichung der vereinbarten Pünkt-

lichkeit führen und nicht im Verschulden des EVU liegen, für eine Korrektur der Pünktlichkeitsquote berücksichtigt werden, damit eine vertraglich vereinbarte Strafe (Pönale) nicht wirksam wird. Gründe hierfür können Kapazitätsengpässe der Strecke infolge unterjähriger Baustellen und Umleiterverkehre oder verspätete Abfahrten aufgrund des Wartens auf Anschlussverkehre sein. Für den Qualitätsbericht SPNV NRW werden **keine Korrekturen durch Liefernachweise** bei der Ermittlung der landesweiten Pünktlichkeitsquote berücksichtigt. Zudem besitzen **Zugausfälle keinen Einfluss** auf die Pünktlichkeitsstatistik, da diese als eigenes Bewertungskriterium erhoben werden.

Die **Zugausfallquote** erfasst Komplett- und Teilausfälle von Zügen sowie ausgefallene Leistungen bei Umleitungen und Verspätungen über Takt. Sie setzt sich zusammen aus **vorhersehbaren** und **nicht vorhersehbaren** Zugausfällen, die sich in ihren Ursachen wie auch der möglichen Kompensation des Ausfalls unterscheiden. Eine häufige Ursache für **vorhersehbare Ausfälle** sind Einschränkungen der Infrastrukturverfügbarkeit durch Maßnahmen der Instandhaltung oder des Aus-/Neubaus. Diese Einschränkungen werden den Aufgabenträgern und den EVU im Vorfeld durch den Infrastrukturbereiter mitgeteilt, so dass i.d.R. mit ausreichendem Vorlauf eine Kompensation der ausgefallenen Leistung geplant werden kann. Dazu werden von den EVU in Abstimmung mit den Aufgabenträgern oftmals Ersatzverkehre durch Züge oder Busse und eine Information der Fahrgäste über die Einschränkungen eingerichtet. Ein wachsendes Problem sind zudem personelle Engpässe der Lok- bzw. Triebfahrzeugführern bei den EVU, welche nicht nur zum Ausfall einzelner Fahrten (siehe unvorhersehbare Zugausfälle) sondern zu einer geplanten Angebotseinschränkung (bspw. Stundentakt anstatt Halbstundentakt) einer oder mehrerer Linien führen können.

Unvorhersehbare Ausfälle hingegen treten kurzfristig u. a. durch organisatorische Probleme der EVU oder technische Störungen der Infrastruktur auf. Die Bewertung ausgefallener Züge in Sinne des Verkehrsvertrags kann ebenso wie bei der Pünktlichkeitsquote zwischen dem EVU und dem Aufgabenträger über die monatlichen Liefernachweise individuell festgelegt werden. Die Kompensation durch

Ersatzzüge, wenngleich Einbußen beim Komfort und der Sitzplatzkapazität möglich sind, wird in der Regel nicht als Ausfall gewertet. Darüber hinaus sind in Abhängigkeit der jeweiligen Ausfallursachen individuelle Behandlungen je Verkehrsvertrag möglich. Daher wird im Qualitätsbericht SPNV NRW eine einheitliche Methodik zur Ermittlung der

Zugausfallquoten angewendet, um einen landesweiten Vergleich dieser zu ermöglichen. Im Sinne des Fahrgastes werden dabei lediglich **Ersatzzüge als Kompensation** berücksichtigt (siehe Infokasten).

	vorhersehbare Zugausfälle	nicht vorhersehbare Zugausfälle
Definition	Sind im Vorfeld bekannt, so dass eine Kompensation der Ausfälle planerisch vorbereitet werden kann	Treten sehr kurzfristig auf, so dass die Einschränkungen nur bedingt kompensiert werden können.
Ursachen	- Bauarbeiten an Gleisen, Weichen, Oberleitungen, Stellwerken, Bahnhöfen etc. - Angebotseinschränkung infolge fehlender Lok-/Triebfahrzeugführer	- Extreme Witterungsverhältnisse - Schäden an der Strecke / am Fahrzeug - Mangelhafte Fahrzeugbereitstellung / Personaldisposition durch das EVU - Kabeldiebstahl - Personenumfälle
Ersatzmaßnahmen/ Kompensation	In Abhängigkeit der Baumaßnahme werden zur Kompensation häufig Ersatzverkehre durch Ersatzzüge oder Busse (Schienenersatzverkehr (SEV)) eingesetzt.	Eine Kompensation der Ausfälle durch Ersatzzüge ist in der Regel nicht möglich. In Abhängigkeit der Reaktionsmöglichkeiten kann ein Notverkehr mit Bussen eingesetzt werden. Darüber hinaus kann der Fahrgast im Rahmen der Mobilitätsgarantie NRW ab 20 Minuten Verspätung ein Taxi zur Weiterfahrt nutzen (www.mobigarantie-nrw.de).
Information des Kunden	Die Ausfälle und mögliche Ersatzverkehre oder alternative Fahrwege können dem Fahrgast frühzeitig kommuniziert werden.	Die Ausfälle können dem Fahrgast nur kurzfristig, in der Regel nicht bevor dieser seinen Weg beginnt, kommuniziert werden. Für Streckensperrungen an wichtigen Korridoren in NRW existieren sog. Störfallkonzepte mit fest definierten Umleitungen und alternativen Fahrwegen.
Was wird gewertet?	Komplettausfall (Start- bis Zielstation) Teilausfälle (Abweichende Start- und/oder Zielstation im Linienvorlauf) Umleitung (Abweichender Linien, ggf. mit Ausfall einzelner Unterwegshalte der Linie) Verspätung über Takt (Verspätung > Abfahrtszeit des nachfolgenden Taktzugs der Linie)	
Was wird nicht gewertet?	Ersatzzüge fließen nicht in die Quotenberechnung ein, da ein Weiterfahren mit dem Zug möglich ist.	

PÜNKTLICHKEIT

RE-Linien

Mit einem Anstieg um rd. 5 Prozentpunkte konnte die Pünktlichkeit aller nordrheinwestfälischen RE-Linien signifikant gesteigert werden, womit diese 2016 mit einer Pünktlichkeitsquote von 84 % so zuverlässig wie zuletzt 2012 sind. Wie in den vergangenen Jahren sind die langlaufenden RE-Linien mit hoher Fahrgastnachfrage besonders verspätungsanfällig.

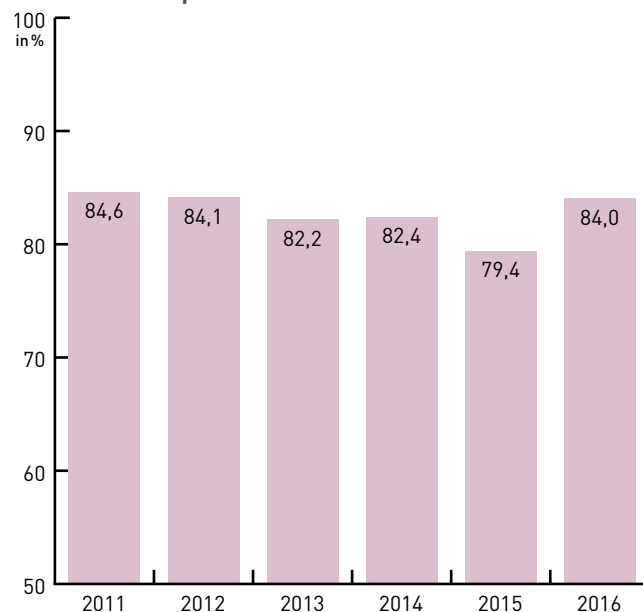
Die Linien **RE 5** (61,6 %), **RE 1** (73,1 %) verkehren auf den teilweise überlasteten Streckenabschnitten Koblenz – Köln – Düsseldorf – Duisburg und Duisburg – Essen – Dortmund – Hamm und weisen besonders niedrige Pünktlichkeitsquoten auf. Die Quoten der entlang des hoch ausgelasteten Wupper-Korridors verkehrenden **RE 7** (77,0 %) und **RE 4** (79,3 %) sind ebenfalls unterdurchschnittlich. Der Einfluss von Zügen des Fernverkehrs der Deutschen Bahn ist auf diesen Korridoren mit Mischverkehren besonders groß, so dass sich im Verspätungsfall häufig Zugfolgeverspätungen auf den Nahverkehr übertragen. Verlängerte Fahrgastwechselzeiten aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens verhindern eine Erholung der Linien im weiteren Fahrtverlauf häufig. Durch den Einsatz neuer Loks – Model BR 146.3 – und eine gezielte Schulung der Mitarbeiter hat sich die Pünktlichkeit der Linien **RE 1** (8 %) und **RE 6** (13 %) erheblich gesteigert. Beide Linien verkehren zwischen Düsseldorf und Hamm mit einem identischen Laufweg und weisen die besten Werte seit 2011 (RE 1) bzw. seit 2009 (RE 6) auf.

Eine spürbare Verbesserung der Pünktlichkeit verzeichnete auch die Linie **RE 29** (plus 19 %) von Spa-Géronstère nach Aachen. Noch im Vorjahr wurde auf der stark durch Bauarbeiten des belgischen Streckenbetreibers SNCB beeinträchtigten Linie die niedrigste Pünktlichkeitsquote landesweit mit 59,1 % erreicht. Aufgrund der Erhebungsmethode, nur die Ankunfts-pünktlichkeit in Aachen wird erhoben, ist bei zukünftigen Baumaßnahmen im Zulauf auf Aachen ein erneuter Rückgang der Quote wahrscheinlich. Einen Wechsel gibt es an der Spitze der pünktlichsten RE-Linien: Die von Abellio betriebene Linie **RE 16** zwischen Essen und Siegen fuhr 2012, 2014 und 2015 jeweils auf den ersten Platz. Trotz einer Steigerung der Pünktlichkeit auf 90 % muss sie sich gleich vier Linien geschlagen geben. Die seit Dezember 2015 zwischen Heerlen und Herzogenrath verkehrende **RE 18** erreicht 98,5 %.



Das EVU mit der höchsten Pünktlichkeitsquote 2016 unter den RE-Linien bleibt Abellio. Den Spitzenplatz unter den RE-Linien hingegen verliert die RE 16 an die RE 18 von der DB Regio.

Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquoten RE-Linien NRW



Im Jahr 2016 hat die durchschnittliche Pünktlichkeitsquote der RE-Linien mit 84 % den besten Wert seit 2012 erreicht und die deutlichste Steigerung aller Produktgruppen erreicht. Linien mit einem langen Linienlaufweg, welche häufig auf stark belasteten Strecken verkehren, bleiben besonders verspätungsanfällig. 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** und **RE 7**. Dieser Gruppe gehört in 2016 aufgrund einer Steigerung der Pünktlichkeit um rd. 13 Prozentpunkte nicht mehr die Linie **RE 6** an.

Pünktlichkeiten NRW 2016

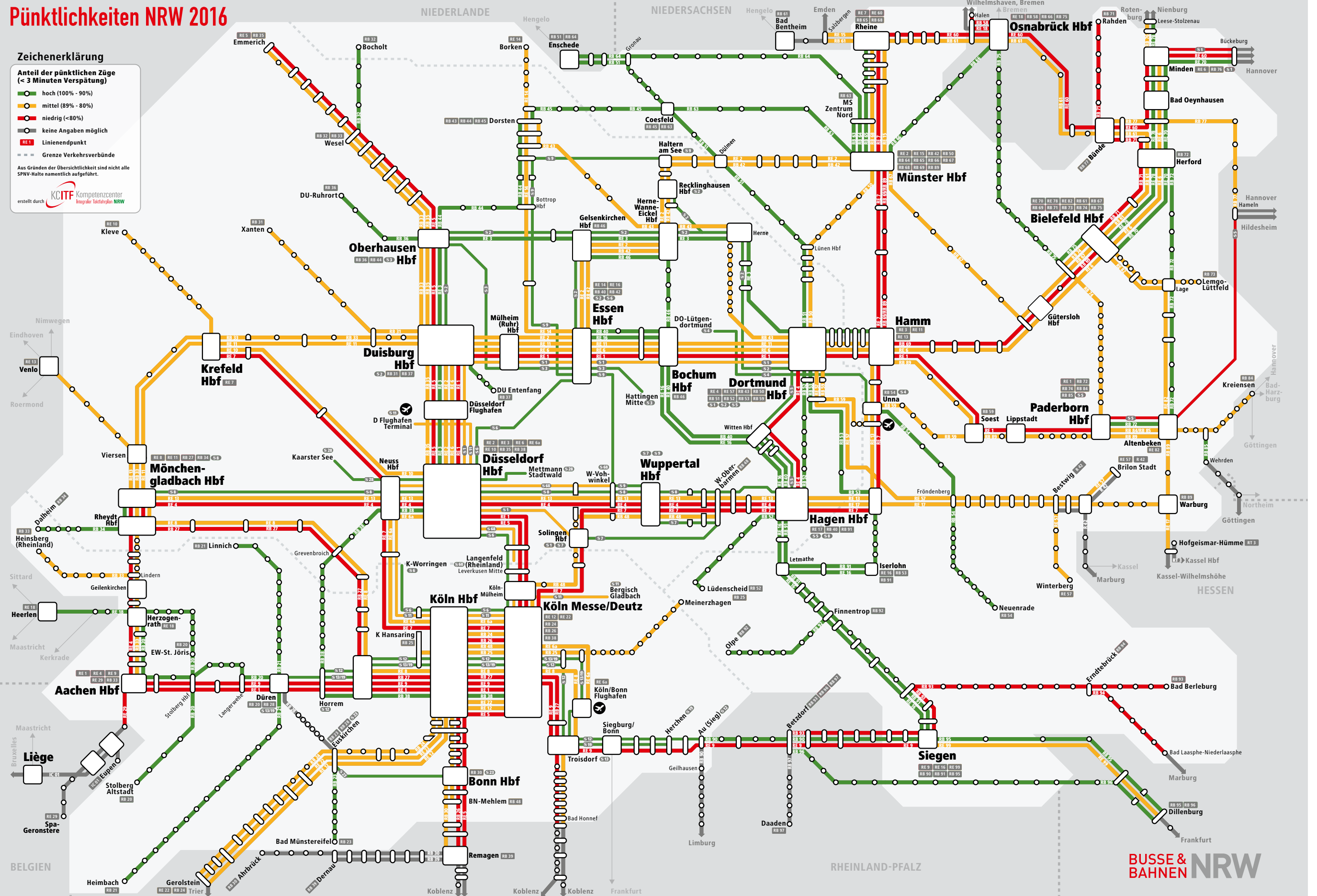
Zeichenerklärung

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
Integrierte Verkehrsplanung NRW

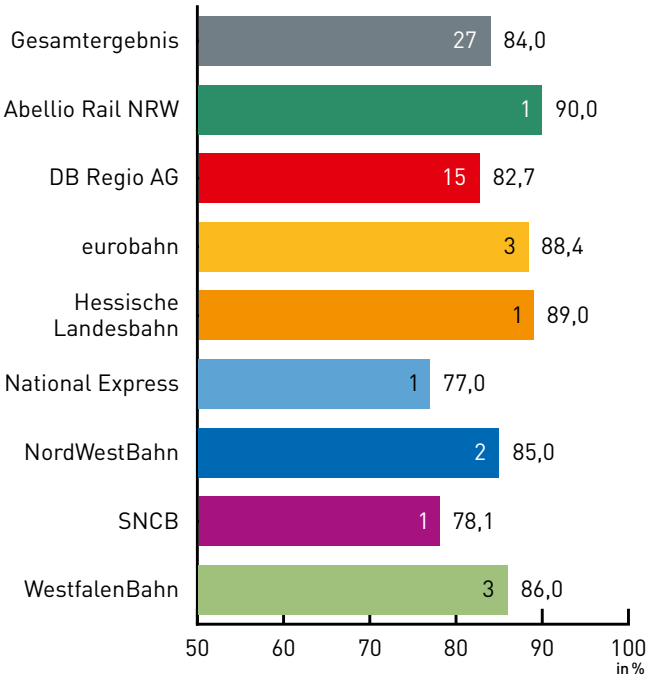


BUSSE & BAHNEN NRW

Der Blick auf die 27 RE-Linien in NRW zeigt, dass weiterhin 15 Linien von der DB gefahren werden, während 12 Linien durch NE-Bahnen im Wettbewerb vergeben sind. Gegenüber 2015 sind zwei neue Linien hinzugekommen, welche zunächst an die DB vergeben sind. Die **RE 18** und die **RE6a**, eine zusätzliche RE-Verbindung zwischen Düsseldorf und Köln, die im Dezember 2016 in dem verlängerten Linienvorlauf der RE6 aufgegangen ist. Mit der Übernahme der drei RE-Linien 15, 60 und 70 durch die **Westfalenbahn** werden von zwei EVU – zuvor war dies nur die **Eurobahn** – jeweils drei RE-Linien betrieben. Während die **NordWest-Bahn** bei zwei Linien verbleibt, setzt sich der Wert der Unternehmen **Abellio** (RE 16), **Hessische Landesbahn** (RE 99), **SNCB** (RE 29) und **National Express** (RE 7) aus je nur einer einzigen Linie zusammen.

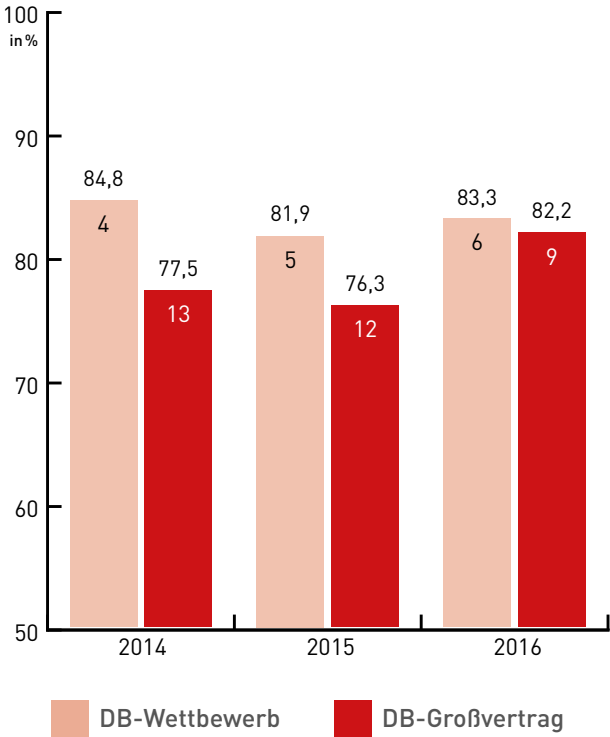
Die 15 RE-Linien, welche die DB im Jahr 2016 betrieben hat, lassen sich in die 9 Linien des DB-Großvertrages sowie die 6 Linien in Folge erfolgreicher Wettbewerbsverfahren unterteilen. Die DB-Wettbewerbslinien haben bereits in den Vorjahren ein ähnliches Pünktlichkeitsniveau wie die der anderen EVU erreicht, in 2016 mit 84,1% sogar leicht überdurchschnittlich. Die Linien des DB-Großvertrages, hierzu zählen auch die zuvor genannten langlaufenden Linien RE 1, RE 5 und RE 6, waren deutlich unpünktlicher. In 2016 wurde neben den bereits zuvor erwähnten Pünktlichkeitszuwächsen der **RE 1** und **RE 6** auch die Pünktlichkeit der **RE 4**, **RE 11** und **RE 78** gesteigert, so dass insgesamt ein durchschnittlicher Pünktlichkeitswert von 82,2% im Jahr 2016 erreicht wurde. Bemerkenswert daran ist, dass die Linienvorläufe der Großvertragslinien im Durchschnitt über 170 km, die Linienvorläufe der Wettbewerbslinien unter 100 km betragen. Die derzeitigen RE-Linien im DB-Großvertrag sind mittlerweile vollständig durch Wettbewerbsverfahren in den nächsten Jahren vergeben worden. Perspektivisch werden bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 alle RE-Linien in Wettbewerbsnetze übergehen.

Durchschnittliche Pünktlichkeit 2016 je EVU (nur RE-Linien)



1=Anzahl Linien

Entwicklung Pünktlichkeit DB-RE-Linien



1=Anzahl Linien

MESSPUNKTPÜNKTLICHKEIT

Anhand der zuvor dargestellten Verspätungsquoten der einzelnen RE-Linien ist eine gute Einschätzung der betrieblichen Qualität über den gesamten Linienverlauf möglich. Bei der aggregierten Darstellung ohne Unterscheidung zwischen Hin- und Rückrichtung sind detaillierte Aussagen über das Zustandekommen der Quoten jedoch nur bedingt möglich. Insbesondere bei langlaufenden Linien sind einzelne Streckenabschnitte durch Verspätungs- wie auch Erholungsphasen geprägt, welche unter anderem durch die Fahrplankonstruktion wie auch die betriebliche Disposition beeinflusst werden. Für diese Betrachtung eignet sich eine richtungsbezogene Analyse der Pünktlichkeit der Züge an ausgewählten Messpunkten. Die folgenden Diagramme zeigen für die bedeutenden und stark nachgefragten Linien **RE 1, RE 4, RE 5, RE 6, RE 7** und **RE 9**, auf welchen Abschnitten Verspätungen eingefahren und aufgebaut und wo Erholungsphasen genutzt werden. Dargestellt sind die Ankunfts-pünktlichkeiten an den jeweiligen verkehrsvertraglich vereinbarten Messpunkten. Betrachtet wurde der gesamte Zeitraum 2016.

RE 1

Die Verbesserung der Qualität auf der Linie **RE 1** gegenüber 2015 ist über den gesamten Linienverlauf zu beobachten, wobei die bereits in der Vergangenheit festgestellte Wellenbewegung weiterhin deutlich zu erkennen ist. In Richtung Osten (Paderborn) nimmt die Pünktlichkeit auf dem hochbelasteten Abschnitt zwischen Köln und Essen stetig ab, so dass am Messpunkt Essen beinahe jeder zweite Zug unpünktlich ist (55%). Verantwortlich hierfür sind insbesondere Verspätungsübertragungen von den Fernverkehrslinien IC 32 und IC 35 im Ablauf aus Köln sowie außerplanmäßige Überholungen verschiedener Fernverkehrslinien zwischen Köln und Essen. Im weiteren Verlauf in Richtung Dortmund erholt sich die Linie deutlich auf 68%, um dieses Niveau konstant bis zum Zielbahnhof Paderborn beizubehalten. Stark verspätete Fahrten mit mehr als 11 Minuten Ankunftsverspätung hingegen, scheinen dieses Erholungspotential nicht nutzen zu können.

In der Gegenrichtung nach Westen (Aachen) ergibt sich ein ähnliches Bild mit wellenförmiger Entwicklung. Bis Essen fährt die Linie relativ konstant, ab Duisburg jedoch bricht die Pünktlichkeit signifikant ein. Dieser Einbruch setzt sich über die Knotenbahnhöfe Düsseldorf und Köln hinweg fort, um in Düren mit 57% den niedrigsten Wert zu erreichen. Gegenüber 2015 zeigt sich, dass das Erholungspotential auf der hochbelasteten Strecke zwi-

schen Düsseldorf und Köln mit hohen Fahrgastwechseln und regelmäßigen Überholungen des Fernverkehrs nicht ausreicht. Im weiteren Verlauf kann sich die Linie im Zulauf auf Aachen stabilisieren und leicht erholen. Weiterhin ist auch in Richtung Aachen die hohe Anzahl an stark verspäteten Fahrten auffällig, die im Fahrverlauf deutlich zunehmen, jedoch nicht wieder abgebaut werden können.

RE 5

Die Pünktlichkeit der **RE 5** hat sich gegenüber dem Vorjahr marginal verbessert und unterscheidet sich stark in den Fahrtrichtungen und einzelnen Streckenabschnitten. Mit einer Ankunfts-pünktlichkeit von lediglich 63% tragen die Fahrten aus Koblenz in Richtung Norden (Emmerich) bereits ein massives Pünktlichkeitsdefizit entlang der linksrheinischen Strecken nach NRW hinein. Gründe hierfür liegen in der engen Zugfolge mit dem oftmals verspäteten Fernverkehr der Linie **IC 30/31** ab Koblenz und einer Streckenauslastung jenseits der vorhandenen Streckenkapazität, weshalb im Dezember 2016 die DB Netz den Abschnitt Hürth-Kalscheuren – Remagen für überlastet erklärte. Die Pünktlichkeit sinkt im weiteren Verlauf bis Düsseldorf auf 57% und erholt sich bis Wesel nur unwesentlich. Ab dem Knoten Köln nimmt der Anteil stark verspäteter Fahrten signifikant zu und kann sich erst ab Duisburg mit dem Verlassen der überlasteten Strecke zwischen Köln und Essen erholen. In Richtung Süden (Koblenz) zeigt sich ein konstanter Einbruch der Pünktlichkeit mit zunehmender Fahrt-dauer. Dabei sticht vor allem der Einbruch der Pünktlichkeit am Messpunkt Düsseldorf heraus. Während in Duisburg noch 75% der Fahrten pünktlich ankommen, tragen regelmäßige Überholungen des ICE 78 aus Amsterdam und lange Fahrgastwechsel – bedingt durch hohe Fahrgastzahlen und häufige Türstörungen – dazu bei, dass in Düsseldorf nur noch gut die Hälfte der Fahrten (59%) pünktlich eintreffen. Diese Verspätungen bauen sich über den stark belasteten Knoten Köln hinaus bis Bonn- Bad Godesberg (42%) weiter auf, wobei die stark verspäteten Fahrten am stärksten zunehmen.

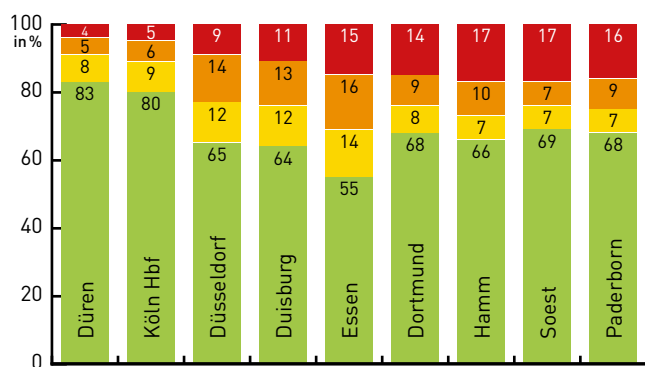
RE 6

Die Pünktlichkeit der Linie **RE 6** hat sich im Vergleich zu 2015 unter den bedeutenden RE-Linien des Landes am deutlichsten verbessert (+ 13%). Die Gründe hierfür liegen insbesondere in dem Einsatz neuer Fahrzeuge (Lok BR 146.3) und der Sensibilisierung der Mitarbeiter der DB für die angespannte Pünktlichkeit der Linie. Die je Fahrtrichtung sehr unterschiedliche Entwicklung der Verspä-

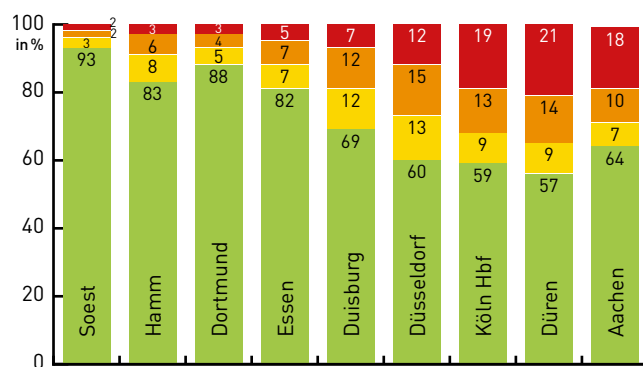
tungen, welche deutlich durch den Fernverkehr beeinflusst werden, bleibt weiterhin klar erkennbar. In Fahrtrichtung Westen (Düsseldorf) wird bis Essen ein konstantes Pünktlichkeitsniveau erreicht. Ab Duisburg erfolgt ein deutlicher Pünktlichkeitseinbruch auf 77%, analog dem Fahrtverlauf der RE 1 in Streckenabschnitt Dortmund – Düsseldorf, wobei stark verspätete Fahrten bei der RE 6 kaum zunehmen. In Fahrtrichtung Osten (Minden) führt die Zugfolge der RE 6 zur Fernverkehrslinie **ICE 10** zwischen Duisburg und Essen zu einem konstanten Pünktlichkeitsverlust, der sich bis Hamm leicht stabilisiert. Ab Hamm ist ein signifikanter Einbruch der Qualität festzu-

stellen, der insbesondere auf Probleme beim Kuppeln der Triebzüge der Linie ICE 10 zurückzuführen ist. Das Vereinnigen der beiden Zugteile aus Düsseldorf bzw. Köln verzögert sich regelmäßig, so dass die RE 6 Bielefeld nur noch bei 60% der Fahrten pünktlich erreicht. Da trotz einer leichten Entspannung bis Minden insbesondere stark verspätete Fahrten kaum abgebaut werden können, kann ein Großteil der Fahrten den dortigen Anschluss nach Hannover (S 1) nicht mehr gewährleisten.

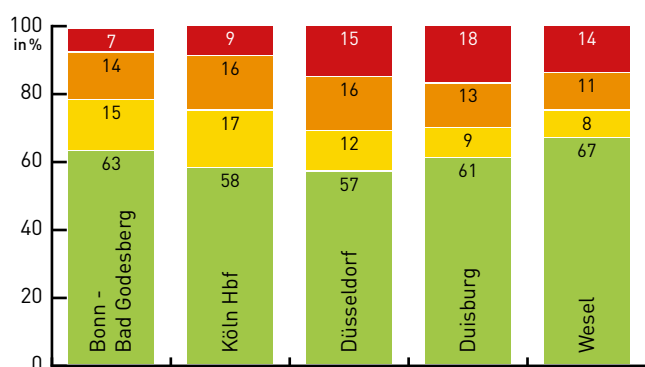
RE 1: Fahrtrichtung Aachen – Paderborn



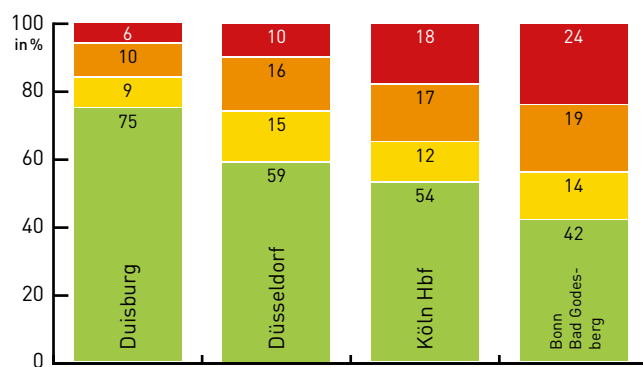
RE 1: Fahrtrichtung Paderborn – Aachen



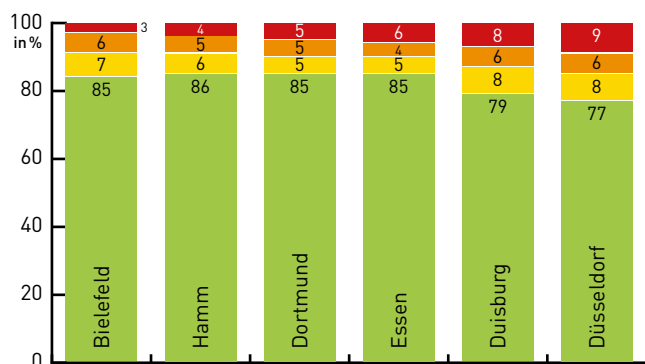
RE 5: Fahrtrichtung Koblenz – Emmerich



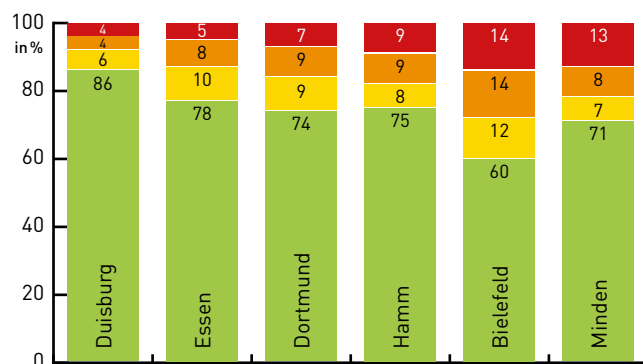
RE 5: Fahrtrichtung Emmerich – Koblenz



RE 6: Fahrtrichtung Minden – Düsseldorf



RE 6: Fahrtrichtung Düsseldorf – Minden



0:00 – 3:59 Min.

4:00 – 5:59 Min.

6:00 – 10:59 Min.

> 11:00 Min.

MESSPUNKTPÜNKTLICHKEIT

RE 4

Insgesamt zeigt die Linie **RE 4** eine wellenförmige Entwicklung mit einem Tal im Knoten Wuppertal sowie einer Zunahme der Verspätungen zum Linienende hin. Entlang des Wupperkorridors gerät der RE 4 regelmäßig mit verspäteten Linien des Fernverkehrs in Konflikt. Aufgrund einer hohen Auslastung der Bahnsteige im Knoten Aachen – sechs Nahverkehrslinien wenden hier planmäßig – ist regelmäßig eine verspätete Bereitstellung der Züge in Richtung Dortmund zu beobachten. Bis Rheydt sinkt der Anteil pünktlicher Fahrten auf 78 %, welcher nach einer kurzen Erholung bis Neuss im Zulauf auf Düsseldorf erneut abnimmt. Entlang der eingleisigen Strecke von Düsseldorf bis Gruiten bricht die Pünktlichkeit der Linie aufgrund von Kreuzungen im Bereiche Gerresheim signifikant ein. Durch Fahrzeitpuffer ist bis Hagen – 82 % der Züge erreichen diesen Bahnhof mit einer Verspätung unter 4 Minuten – eine sichtbare Entspannung des Betriebs zu erkennen. Sehr hohe Verspätungen nehmen allerdings tendenziell zu. Während die Linie RE 4 bis Witten stabil bleibt, ist im Zulauf auf Dortmund ein zweiter Einbruch mit nur 72 % pünktlichen Ankünften messbar. Aufgrund der ungünstigen Einfädelung in den Dortmunder Hauptbahnhof muss der RE 4 regelmäßig bei einer Verspätung des RE 1 aus Richtung Osten warten. Die Fahrten in Richtung Aachen weisen insgesamt leicht höhere Verspätungsquoten auf. Durch die verspätete ICE-Linie 10 wird der RE 4 regelmäßig außerplanmäßig überholt, so dass in Hagen bereits weniger als 80 % und in Wuppertal weniger als 70 % der Züge pünktlich eintreffen. Bis Düsseldorf kann sich die Linie, auch aufgrund der bereits erwähnten eingleisigen Streckenabschnitte, nur leicht erholen. Während bis Rheydt die pünktlichen Ankünfte auf 79 % ansteigen, zeigt sich auf dem Abschnitt bis Aachen – ein Streckenabschnitt mit einer hohen Haltepunktdichte und hohen Güterverkehrsströmen – ein weiterer signifikanter Anstieg der Verspätungen.

RE 7

Im Dezember 2015 übernahm das EVU National Express den Betrieb der Linie **RE 7**. Während in den vergangenen Jahren die Züge der RE 7 auf dem Wupper-Korridor zwischen Hamm und Köln stetig unpünktlicher verkehrten, hat sich 2016 die Pünktlichkeit insbesondere auf diesem Abschnitt gebessert. Im Streckenverlauf aus Richtung Westfalen kommend ist zu beobachten, dass sich die relativ hohen Einbruchsverspätungen nach Hamm verschoben haben. Während Hamm nur 74 % der Fahrten pünktlich erreichen, steigt die Pünktlichkeit kontinuierlich über Hagen bis Wuppertal auf über 80 % an (plus 17 %-Punkte gegenüber 2015). Über Solingen und Opladen nehmen Verspätungen

– wenn auch in einem geringeren Maß als in der Vorjahre – erneut zu. Neben baustellenbedingten Einschränkungen an der Strecke (Dauer-La-Stelle Opladen) sind in diesem Abschnitt auch die Abhängigkeiten zum Fernverkehr zu beobachten. Bis Krefeld besteht leichtes Erholungspotenzial, allerdings erreichen weiterhin keine 80 % der Fahrten den Bahnhof pünktlich. Die Gegenrichtung zeigt – mit der Ausnahme des Messpunktes Neuss (minus 1 %-Punkt) – über den gesamten Linienverlauf eine Verbesserung der Pünktlichkeitsquoten gegenüber 2015. Auf dem Abschnitt Neuss – Köln, der ebenfalls durch den Güterverkehr (u. a. von und ab Dormagen Chempark) genutzt wird, erfolgt weiterhin ein Pünktlichkeitseinbruch. Wesentlich mehr Züge als in der Vergangenheit erreichen jedoch Köln Hbf (79 %) mit einer Verspätung unter 4 Minuten. Bis Wuppertal (68 %) bauen sich dagegen weitere Verspätungen auf. Bis Hagen und Hamm besteht leichtes Erholungspotenzial, welches bis Münster eine stabile Pünktlichkeit um 80 % ermöglicht, jedoch nicht über den Knoten Münster hinaus bis Rheine (75 %) gehalten werden kann.

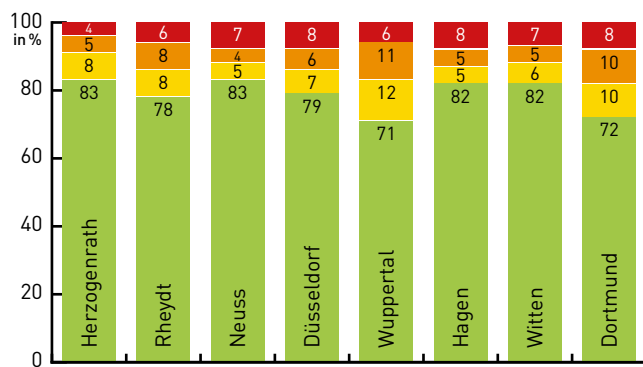
RE 9

Die Betriebsqualität des **RE 9** hat sich im Jahr 2016 entgegen der allgemeinen Entwicklung der RE-Linien nicht verbessert. Ein Blick auf den Verlauf der Pünktlichkeit zeigt, dass richtungsunabhängig ein Verspätungsaufbau in dem Abschnitt Köln – Siegen erfolgt. Zwischen Aachen und Köln verkehrt der RE 9 überaus stabil und zuverlässig. Lange Wendezeiten in Aachen, Fahrzeitpuffer und eine überholungsfreie Fahrlage ohne parallelen Fernverkehr tragen maßgeblich dazu bei, dass in Köln Hbf eine hohe Ankunfts-pünktlichkeit (88 %) erreicht wird. Die lange Standzeit in Köln (11 Minuten) bietet zudem ein optimales Erholungspotential für die Weiterfahrt in Richtung Siegtal. Ab Köln ist ein Pünktlichkeitseinbruch in Au (Sieg) auf 76 % zu beobachten, der bis Betzdorf auf 68 % weiter zunimmt. Gründe hierfür liegen primär in der Ausweitung des S-Bahn-Verkehrs in Richtung Siegen durch die Verlängerung der S 19 ergänzend zum bereits existierenden Stundentakt der Linie S 12. Diese Taktverdichtung führt in den eingleisigen Abschnitten Blankenberg – Merten und Schladern – Rosbach zu Trassenkonflikten zwischen der RE 9 und S 19. Ab Betzdorf wiederum läuft der RE 9 regelmäßig auf die RB 93 auf. Daher haben die DB (RE 9) und die Hessische Landesbahn (RB 93) eine Dispositionsvereinbarung zum gegenseitigen Vorfahren bei Verspätungen getroffen. Erreicht die RE 9 Betzdorf aus Richtung Köln mit einer Verspätung größer/gleich fünf Minuten, erhält die RB 93 Vorfahrt in Richtung Siegen. Da der RE 9 ihr ohne Überholung bis Siegen

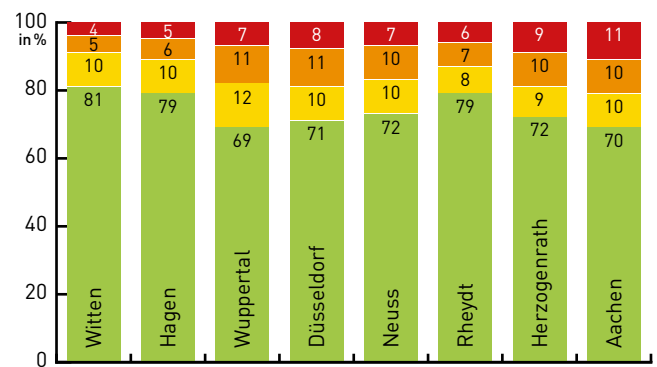
folgt, nehmen trotz einer insgesamt messbaren Entspannung des Betriebs sehr hohe Verspätungen zu. Zur Vermeidung von Verspätungsübertragungen der RB 93 auf den RE 9 in der Gegenrichtung besteht eine ähnliche Vereinbarung. Bei einer Verspätung der RB 93 aus Richtung Bad Berleburg größer/gleich fünf Minuten in Siegen, erhält der RE 9 Vorfahrt in Richtung Au (Sieg), womit ein vergleichsweise stabiler Betrieb – 83 % pünktliche Ankünfte in Au (Sieg) – auf diesem Abschnitt sichergestellt ist. Aufgrund fehlender Wendeanlagen in Herchen und Blankenberg sowie Kapazitätsengpässen bei der Wendeanlage in Hennef, geraten die S 19 und der RE 9 in Richtung Köln in Konflikt, da die S 19 an allen drei genannten Bahnhöfen im Hauptdurchgangsgleis wenden muss. Zudem ist für die verdichtete Zugfolge ein zusätzliches Blocksinal erforderlich, dieses konnte

jedoch erst im Sommer 2016 durch die DB Netz installiert werden. Lediglich 67 % aller Fahrten erreichen den Kölner Hauptbahnhof mit einer Verspätung unter 4 Minuten. Eine Übertragung der Verspätungen auf die Weiterfahrt in Richtung Aachen wiederum ist durch die zwölfminütige Wende in Köln Hbf nur selten zu beobachten. Diese trägt wesentlich dazu bei, dass die Pünktlichkeit im Zulauf auf Düren und Aachen kontinuierlich zunimmt. Erste Schritte zur Verbesserung der Betriebsqualität sind bereits durch den NVR eingeleitet, mit der weiteren Verlängerung der S 19 bis Au (Sieg) ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016. Zur Identifizierung weiterer Optimierungspotentiale in der Betriebsführung und Infrastruktur ist zudem eine Betriebsqualitätsanalyse für den Abschnitt Köln – Siegen durch den NWL und das KC ITF NRW in Auftrag gegeben worden.

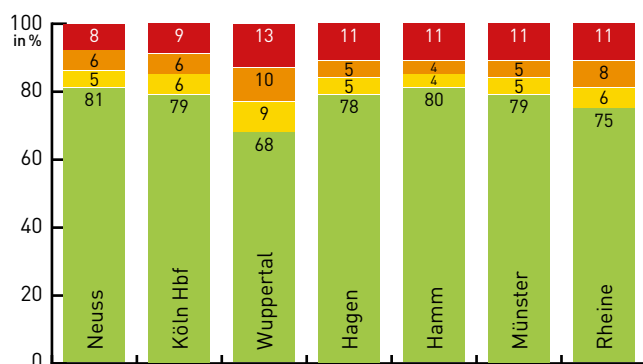
RE 4: Fahrtrichtung Aachen – Dortmund



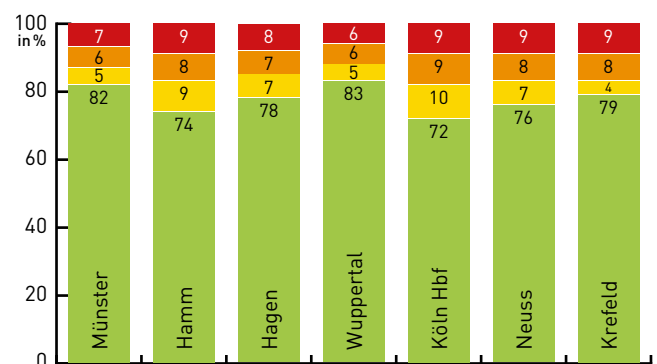
RE 4: Fahrtrichtung Dortmund – Aachen



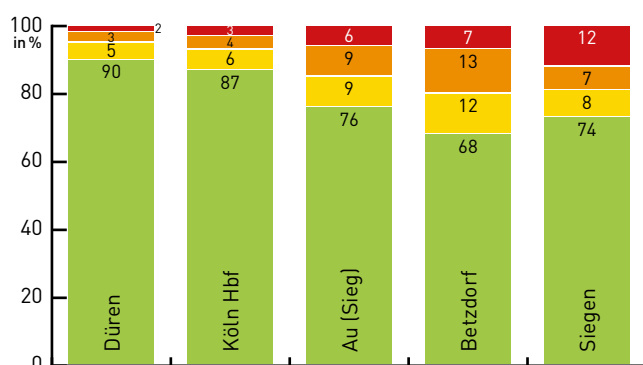
RE 7: Fahrtrichtung Krefeld – Rheine



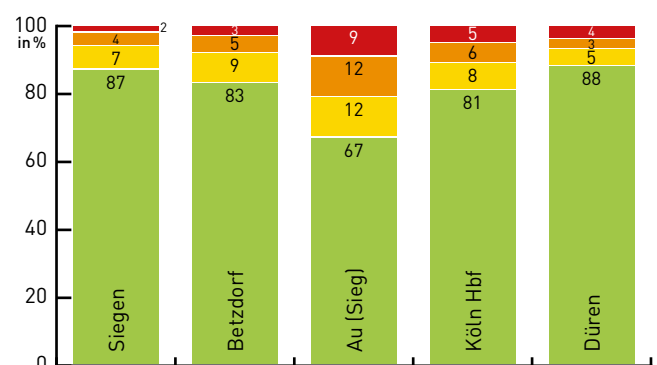
RE 7: Fahrtrichtung Rheine – Krefeld



RE 9: Fahrtrichtung Aachen – Siegen



RE 9: Fahrtrichtung Siegen – Aachen



0:00 – 3:59 Min.

4:00 – 5:59 Min.

6:00 – 10:59 Min.

> 11:00 Min.

PÜNKTLICHKEIT

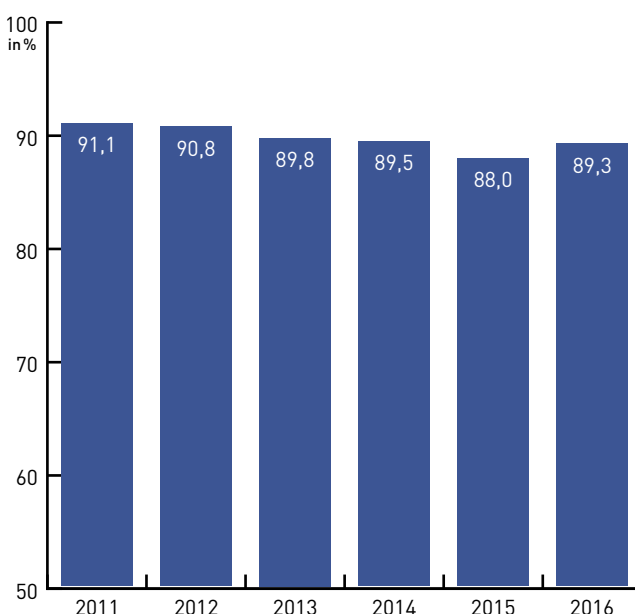
RB-Linien

Das Pünktlichkeitsniveau der RB-Linien hat sich im Durchschnitt um 1,3 Prozentpunkte in 2016 gesteigert, womit eine Pünktlichkeitsquote von 89,3% erreicht wird. Im Wesentlichen tragen hierzu die Linien **RB 95** (12,5%), **RB 69** (8,1%), **RB 37** (7,8%), **RB 24** (7,6%) **RB 26** (7,6%) und **RB 50** (7,5%) bei, die ihre massiven Pünktlichkeitseinbrüche in 2015 kompensiert und sich teilweise über das Niveau der Vorjahre gesteigert haben. Das Stärken und Schwächen der **RB 24** in Euskirchen, welches die Pünktlichkeitsquote in den vergangenen Jahren auf einem niedrigen Niveau gehalten hat, bereitet 2016 – auch durch eine erhöhte Fahrzeugverfügbarkeit – weniger Verzögerungen im Betriebsablauf.

Die **RB 95** profitiert von dem zwischen Au (Sieg) und Siegen eingekürzten Linienvorlauf, der mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 von der aus Limburg kommenden RB 90 übernommen wird. Der Abschnitt Au (Sieg) – Siegen zeigt sich als besonders verspätungsanfällig, wie sich anhand der Pünktlichkeitsquoten der parallel verkehrenden Linien RE 9 und **RB 93** – ab Dezember 2015 von Siegen aus durchgebunden – zeigt. Die Pünktlichkeitsquote der **RB 93** (77,3%) – in 2015 u. a. aufgrund infrastruktureller Mängel der Strecke Bad Berleburg und Kreuztal bedingt – reduziert sich damit im zweiten Jahr in Folge signifikant. Damit zählt sie 2016 zu den unpünktlichsten RB-Linien des Landes. Zu diesen gehören trotz einer deutlichen Steigerung der Pünktlichkeit gegenüber 2015 weiterhin die **RB 71** (74,3%) und **RB 69** (78,2%). Erkenntnisse über die Verspätungsursachen der RB 71 hat der NWL 2016 im Rahmen eines Gutachtens bereits ermittelt. Betriebliche Maßnahmen auf Seiten der Eurobahn – bspw. eine Optimierung des Personalwechsels sowie der Auf- und Abrüstung der Fahrzeuge – sind im Jahresverlauf geprüft und teilweise umgesetzt worden. Kleinere infrastrukturelle Mängel entlang der Strecke von Bünde nach Rahden – die Gleislage und Entwässerung betreffend – sollen im Rahmen des Oberbauprogrammes der DB Netz in den Jahren 2017 und 2018 behoben werden. Eine signifikante Vermeidung von Verspätungen ist jedoch erst mit der Umsetzung umfassender infrastruktureller Maßnahmen – Ausbau neuer Weichenverbindungen und Kreuzungsbahnhöfe – und einer Optimierung des Fahrplans zu erwarten.

Die in den Vorjahren pünktlichste RB-Linie landesweit, die **RB 36** (98,4%), muss sich 2016 der **RB 96** (98,5%) geschlagen geben. Beide Linien verkehren, die RB 36 zwischen Oberhausen und Duisburg-Ruhrort die RB 96 zwischen Betzdorf und Haiger, auf sehr kurzen Laufwegen. Dies trifft ebenfalls auf die weiteren sehr pünktlichen Linien **RB 32** (97,3%) – zwischen Wesel und Bocholt – **RB 92** (97,2%) – zwischen Olpe und Finnentrop – sowie **RB 54** (97%) – zwischen Unna und Neuenrade – zu.

Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquoten RB-Linien NRW



Die **RB-Linien** weisen im Vergleich zu den RE-Linien deutlich höhere Pünktlichkeitsquoten auf. In den vergangenen Jahren hat sich die Pünktlichkeit dieser beiden Produkte stetig weiter auseinanderentwickelt. Die vergleichsweise hohen Quoten der RB-Linien gegenüber den RE-Linien sind auf die überwiegend kurzen Laufwege bei zum Teil gleichzeitiger Nutzung von separaten Trassen ohne externe Einflüsse zurückzuführen. Dennoch ist seit dem Jahr 2011 ein kontinuierlicher Rückgang der Pünktlichkeitsquote zu beobachten, der 2016 einem moderaten Zuwachs gewichen ist. Damit haben RB- und RE-Linien an Pünktlichkeit gewonnen und sich zudem auf einem vergleichsweise hohen Niveau einander angenähert.

PÜNKTLICHKEIT

S-Bahn-Linien

Die S-Bahn-Linien sind mit einer Pünktlichkeitsquote von 91,6% weiterhin die pünktlichste Produktgruppe im nordrhein-westfälischen SPNV, wenngleich im Vergleich zum Vorjahr ein Rückgang um 2 Prozentpunkte zu verzeichnen ist. Der Zuverlässigkeit der S-Bahnen haben im vergangenen Jahr etliche Bauarbeiten u.a. in den **Knoten Düsseldorf** und **Köln** zugesetzt. In Folge der Umleitungen, Teilausfälle – mit anschließenden SEV und erhöhten Fahrgastwechselzeiten aufgrund des geringen Fahrangebot – waren Fahrzeitverlängerungen nicht zu vermeiden. Aufgrund der eingangs erläuterten Messmethodik des Qualitätsberichts SPNV NRW sind die so aufgelaufenen Verspätungen in den Pünktlichkeitsquoten des Berichts nicht herausgerechnet, womit sich Abweichungen zu den Angaben der Aufgabenträgerberichte ergeben. Die Zugausfälle, welche ebenfalls im Rahmen der o.g. Maßnahmen eintraten sind wiederum in der Statistik vorhersehbarer Zugausfälle (siehe Seite 28) berücksichtigt.

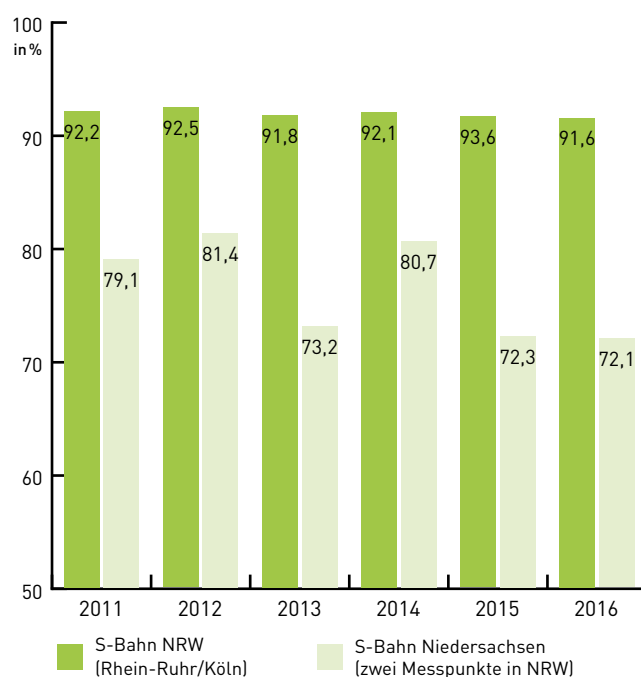
Mit Ausnahme der **S 13** (plus 2,3%-Punkte) verkehren 2016 alle S-Bahn-Linien an Rhein-Ruhr und Köln un-pünktlicher. Die zwischen Düren und Troisdorf parallel zur **S 13** verkehrende **S 19** (minus 4,3%-Punkte) verzeichnet hingegen einen deutlichen Rückgang der Pünktlichkeit, der sich im weiteren Streckenverlauf das Siegtal entlang entwickelt. Seit der Verlängerung der Line von Hennef bis nach Herchen im Dezember 2015 gerät die S 19 regelmäßig in Konflikt mit der RE 9, insbesondere im eingleisigen Abschnitt der Strecke zwischen Blankenberg und Merten (siehe Messpunktpünktlichkeit der RE 9 auf Seite 25). Einen stärkeren Rückgang der Pünktlichkeit hat lediglich die **S 1** (minus 5,2%-Punkte) zu verzeichnen. Mit der **S 6** (minus 4,0%-Punkte) und **S 11** (minus 3%-Punkte) haben zudem die zwei S-Bahn-Linien, welche die Knoten Düsseldorf und Köln miteinander verbinden, ebenfalls einen starken Einbruch der Pünktlichkeit erfahren.

Die nur in der Hauptverkehrszeit von Langenfeld bzw. Wuppertal nach Düsseldorf verkehrende Linie **S 68** (83,4%) bleibt die unpünktlichste S-Bahn-Linie in NRW. Es folgt die **S 1** (88,7%), deren Pünktlichkeitsquote erstmals seit 2014 unter 90% liegt. Während der Bauarbeiten im **S-Bahn-Knoten Düsseldorf** – im März, Mai und zwischen Juli und August – ist die S 1 zeitweise zwischen Düsseldorf und Solingen ausgefallen und durch einen SEV kompensiert worden. Hierdurch haben sich zeitweise verspätete Abfahrten aufgrund des Wartens auf den SEV aus Solingen ergeben. Im November sind technische Probleme an den Fahrzeugen des **Typs ET 422**, die u.a. auf den

Linien S 1 und S 4 eingesetzt werden, aufgetreten. Bis auf weiteres dürfen diese Fahrzeugtypen keine Tunnelstrecken mehr befahren, weshalb die S 1 auf dem Abschnitt Dortmund – Bochum ersatzweise mit X-Wagen verkehrt, was zusätzliche Fahrgastwechsel in Bochum bedingt.

Trotz eines erneuten Rückgangs ihrer Pünktlichkeitsquote bleibt die Linie **S 4** (96,8%) die landesweit pünktlichste S-Bahn-Linie. Wie in den Jahren zuvor folgen ihr die beiden einzigen S-Bahn-Linien in NRW, welche nicht von der DB betrieben werden, die **S 7** von Abellio (95,3%) und die **S 28** von der **Regiobahn** (94,0%). Diesen drei Linien folgt die einzige Linie mit einer Steigerung der Pünktlichkeit in 2016, die S 13 (93,4%).

Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitssquoten S-Bahn-Linien NRW



Erstmal seit 2013 ist die Pünktlichkeit der **S-Bahn-Linien** rückläufig, womit diese sich 2016 entgegen dem Trend der RE- und RB-Linien entwickeln. Eine Vielzahl baustellenbedingter Beeinträchtigungen und technischer Probleme der Fahrzeugtypen ET 422 haben 2016 einen erheblichen Einfluss auf das S-Bahn-System gehabt. Die nordrhein-westfälischen S-Bahnen bilden jedoch weiterhin die pünktlichste Produktgruppe des SPNV und verbleiben mit 91,6% auf einem hohen Niveau. Die Linien der S-Bahn-Hannover mit je einem Messpunkt in NRW, die S 1H und S 5H, nähern sich weiterhin nicht dem hohen Pünktlichkeitsniveau der S-Bahnen Rhein-Ruhr und Köln an.

ZUGAUSFÄLLE – VORHERSEHBAR

In 2016 haben zahlreiche Baumaßnahmen dazu beigetragen, dass aufgrund der damit verbundenen Kapazitätseinschränkungen, Umleitungen und Streckensperrungen **vorhersehbare Zugausfälle** zugenommen haben und sich die bereits vergleichsweise hohe Ausfallquote des vergangenen Jahres auf 2,4% **mehr als verdoppelt** hat. Eine Zunahme der Bautätigkeit im nordrhein-westfälischen Streckennetz ist seit einigen Jahren festzustellen und weiterhin zu erwarten (siehe Kapitel 2 – Baustellen im Streckennetz NRW). Die Zugausfälle konnten überwiegend durch abgestimmte Ersatzkonzepte in Form von Bussen (Schienenersatzverkehr) kompensiert werden. Der erforderliche zeitliche Vorlauf für die Abstimmung zwischen Infrastrukturbetreiber, EVU und Aufgabenträger ist bei längerfristig bekannten Maßnahmen i.d.R. gegeben und erfolgt bei umfangreichen Auswirkungen bereits **bei der Jahresfahrplanerstellung**. EVU und Aufgabenträger bemängeln jedoch zunehmend, dass Mindestvorlaufzeiten und Fristen bei unterjährigen Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen wie auch der Jahresfahrplanabstimmung nicht eingehalten und unzureichend Bündelungen einzelner Maßnahmen vorgenommen werden.

Gemessen an der Gesamtleistung des SPNV im vergangenen Jahr – rd. 105,4 Mio. Zugkilometer – sind 2016 rd. 2,5 Mio. Zugkilometer in NRW vorhersehbar bzw. planmäßig ausgefallen. Während RE- und RB-Linien im Mittel ähnlich stark beeinträchtigt sind – die Ausfallquote beträgt 1,9% bzw. 2,0% – fallen die S-Bahnen (4,0%) deutlich häufiger aus. Fahrgäste der S-Bahnen Rhein-Ruhr und Köln waren 2016 insbesondere durch zwei große Baumaßnahmen betroffen. Im März und April führten **Gleisarbeiten am Kölner S-Bahn-Ring** zu Ausfällen der S-Bahn-Linien **S 12**, **S 13** und **S 19**. Das gesamte Jahr über haben **Instandhaltungsarbeiten im Großraum Düsseldorf** die Kapazität des Bahnhofs und der Zulaufstrecken eingeschränkt. Zwischen Frühjahr und Sommer wurden schrittweise über 70 Weichen und rd. 7 Kilometer Gleise erneuert. Besonders stark waren die Einschränkungen der S-Bahn-Linien **S 5/S 8** und **S 11** – es wurde ein 30 Minuten-Takt anstatt des regulären 20 Minuten-Takts gefahren – sowie die **S 28** und **S 68**. Die betrieblichen Folgen haben vor allem die Ausfallquoten der **S 68** (21,5%) – Totalausfall – der **S 28** (6,5%) – Teilausfall zwischen Neuss und Düsseldorf – und der **S 19** (4,0%) – Teilausfall zwischen Mülheim und Worringen – signifikant ansteigen lassen, womit diese Linien gemeinsam mit der **S 3** (13,3%) am stärksten betroffene Ausfälle sind. Dabei konnte die S 3 mit der **Wiederinbetriebnahme des Stellwerks**

Mülheim-Styrum Ende März 2016 – seit Ende Oktober 2015 fiel die S 3 planmäßig zwischen Essen Hbf – Oberhausen Hbf aus – die Ausfälle um 1,3 Prozentpunkte reduzieren.

Die Beeinträchtigung des Regionalverkehrs konzentriert sich bei den RE-Linien auf die **RE 6a** (8,9%) und die **RE 18** (7,60%), welche die höchsten Ausfallquoten aufweisen. Während die Linie **RE 6a** aufgrund der oben beschriebenen Baumaßnahmen in Köln und Düsseldorf erheblich eingeschränkt wurde, ist der **RE 18** infolge der **Oberleitungsarbeiten auf der Strecke Aachen – Geilenkirchen** häufig im gesamten Linienverlauf ausgefallen. Zwischen Januar und Juli waren von dieser Maßnahme auch die Fahrgäste der ebenfalls auf diesem Abschnitt verkehrenden Linien **RB 20** (5,5%), **RB 33** (3,4%) und **RE 4** (2,4%) betroffen. Weitere RE-Linien mit hohen Ausfallquoten sind der **RE 5** (4,6%) – Bauarbeiten an der Strecke Emmerich – Oberhausen; **RE 12** (4,6%) – Arbeiten am ESTW Euskirchen und **RE 14** (4,2%) – Gleisarbeiten zwischen Borken und Dorsten.



Notkonzept aufgrund Personalmangels

Hohe Ausfallquoten der RB-Linien sind ebenfalls wesentlich durch Bauarbeiten an der Infrastruktur getrieben. Die baustellenbedingte Sperrung der Strecke Minden – Nienburg (Weser) im Mai und November hat maßgeblich zu dem Ausfall von 12,14% aller Fahrten der Linie **RB 76** vergangenes Jahr beigetragen. Einzig bei der Linie **RB 92** ist 2016 mit 12,88% eine höhere Quote gemessen worden. Der **Mangel an Triebfahrzeugführern** bei der Hessischen Landesbahn war zu Beginn des Jahres so prekär, dass in Abstimmung mit dem NWL ab Mitte Januar der Verkehr zwischen Olpe und Finnentrop vollständig durch Busse ersetzt wurde. Dieser Notfahrplan war erforderlich, um den Betrieb auf den weiteren Linien des Eifel-Westwald-Sieg-Netzes – **RB 90**, **RB 93**, **RB 95**, **RB 96**, aufrechterhalten zu können. Der bis Anfang März sukzessiv wiederaufgenommene Zugverkehr der **RB 92** konnte sich im weiteren Jahresverlauf aufgrund von Oberbau- und Vegetationsarbeiten der DB



Fehlendes Personal bei der HLB hat dazu geführt, dass vom 18. Januar bis zum 12. Februar 2016 die Züge der RB 92 vollständig durch Busse ersetzt werden mussten. Eine Entspannung des Personalengpasses durch Neueinstellungen ist im weiteren Verlauf des Jahres eingetreten.

Netz nicht dauerhaft stabilisieren. Während die Linien **RB 90** (0,77%) und **RB 95** (0,00%) auch aufgrund des Notkonzepts das gesamte Jahr über sehr zuverlässig verkehrten, war der Betrieb der Linien **RB 93** (5,8%) und **RB 96** (4,3%) infolge von Bauarbeiten nur eingeschränkt möglich. Gleis- und Brückenarbeiten an der Strecke Betzdorf – Haiger führten im Oktober 2016 zu einer Sperrung der Hellertalbahn und dem Ersatz der RB 96 mit Bussen. Die Fahrgäste der Linie RB 93 waren im Mai und Juni während der Brückenarbeiten in Niederschelden Nord sowie im Juni und August im Rahmen der Modernisierung des Bahnhofs Erndtebrück abschnittsweise auf Schienenersatzverkehre angewiesen. Auch die in Erndtebrück beginnenden bzw. endenden Züge der Linie RB 94 fielen während der Bahnstationsmodernisierung aus, womit der Anstieg der Ausfallquote auf 6,3% zu erklären ist.

Entspannung nach Abschluss der Bauarbeiten

Mit Abschluss der **Bauarbeiten an der Müngstener-Brücke** hat sich die Zugausfallquote auf der Linie **S 7** in 2016 signifikant gebessert und weist die stärkste Abnahme gegenüber 2015 auf (minus 7,3 Prozentpunkte). Es folgen die Linien **RE 57** (minus 2,36 Prozentpunkte) und **RB 53** (minus 1,93 Prozentpunkte), die 2015 während der Gleis- und Weichenerneuerungen zwischen Dortmund-Hörde und Holzwickede im Juli und August ausfielen. Während die Arbeiten zur Inbetriebnahme des **Elektronischen Stellwerkes Wuppertal** 2014 und 2015 über längere Zeiträume Zugausfälle am Eisenbahnknoten Wuppertal verursacht haben, fiel die Beeinträchtigung des Nahverkehrs in 2016 moderat aus. Die Linie **RE 13**, 2015 ebenfalls durch Gleis- und Brückenarbeiten auf der Strecke Viersen – Venlo mit hohen Ausfällen behaftet, hat eine spürbare Abnahme an vorhersehbaren Zugausfällen (minus 1,63 Prozentpunkte) erfahren.

Die Karte auf Seite 29.1 zeigt die vorhersehbaren Zugausfälle aller Nahverkehrslinien.

ZUGAUSFÄLLE – NICHT VORHERSEHBAR

Die Ausfallquoten für **nicht vorhersehbare Zugausfälle** haben sich 2016 im Mittel auf rd. 1 % halbiert. Haben in den Jahren 2014 und 2015 insbesondere externe Störungen des SPNV in NRW einen Anstieg kurzfristiger Ausfälle über alle Produktgruppen bewirkt, sind großräumige Störungen des Nahverkehrs durch Unwetterschäden – wie das Sturmtief Niklas 2015 – oder die flächendeckenden Streiks der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) in 2014 und 2015 im vergangenen Jahr ausgeblieben. Entsprechend haben sich insbesondere die Quoten der **DB-Linien** am stärksten erholt (minus 3,3%-Punkte), womit in 2016 noch rd. 1 % aller Fahrten kurzfristig bzw. nicht vorhersehbar ausfielen. Während sich ein Teil der EVU im nordrhein-westfälischen SPNV überwiegend auf dem Vorjahresniveau bewegt, fielen bei **SNCB** (plus 2,0%-Punkte), **NordWestBahn** (plus 0,97%-Punkte) und **eurobahn** (plus 0,77%-Punkte) deutlich mehr Fahrten aus. Die Ausfälle der SNCB konzentrieren sich einzig auf die **RE 29** (3,3%) und sind mit den Streiks der belgischen Lokführer im Mai und Juni zu erklären.

Personalbedingte Ausfälle nehmen drastisch zu

Das drängendste Problem 2016 ist die wiederkehrende unzureichende Verfügbarkeit von Lok- bzw. Trieb-

fahrzeugführern. Hohe Krankenstände des vorhandenen Personals, Personalengpässe während der Ferienzeit und eine unzureichende Kapazitätsreserve haben bei der NordWestbahn, der Eurobahn und Zeitweise auch bei National Express und der Rurtalbahn dazu geführt, dass Fahrten ungeplant teilweise über einen längeren Zeitraum ausgefallen sind. Verstärkend wirken in dieser Gemengelage die vielen Baustellen im nordrhein-westfälischen Streckennetz, die häufig mit einem zusätzlichen Personalaufwand verbunden sind.

Die 2016 von nicht vorhersehbaren Zugausfällen am stärksten betroffenen Nahverkehrslinien des Landes werden folgerichtig überwiegend durch die zuvor genannten EVU betrieben. Die Linie **RB 36** – im Sommer und Herbst je über mehrere Tage aufgrund fehlender Personale mit Ausfällen – erreicht mit 7,2% die höchste Quote im vergangenen Jahr. Auch die weiteren Linien des Niers-Rhein-Emscher-Netzes – die **RB 44** und **RB 31** – weisen mit je 1,7% zwar deutlich geringere, jedoch ebenfalls überdurchschnittlich hohe Ausfallquoten auf. Die bereits in der Vergangenheit regelmäßig von Personal- oder Fahrzeugengpässen betroffene Linie ist die **S 68** (5,1%), die als reine Verstärkerlinie der S 6 und



Zwischen Duisburg-Ruhrort und Oberhausen fiel die RB 36 im Sommer und Herbst mehrere Tage aufgrund fehlender Triebfahrzeugführer aus. In den Vorjahren mit der höchsten Pünktlichkeit und ohne wesentliche Ausfälle, weist diese Linie 2016 die höchste Quote unvorhersehbarer Ausfälle auf.

Zugauffälle NRW 2016 - nicht vorhersehbar

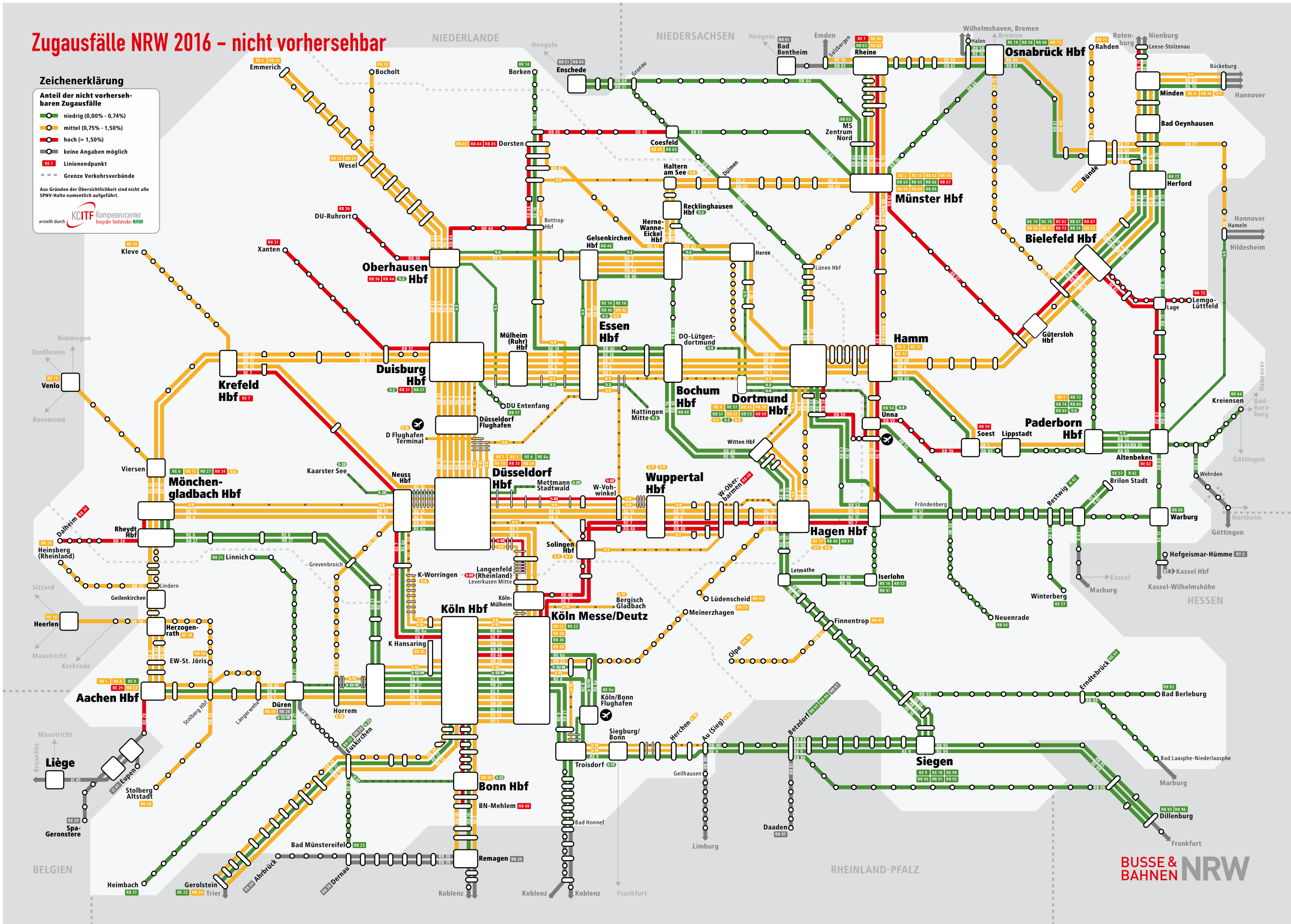
Zeichenerklärung

Anteil der nicht vorhersehbaren Zugauffälle

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

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

erstellt durch **KCITF** Kompetenzzentrum
Integrierter Taktfahrplan NRW



S 8 in der Hauptverkehrszeit verkehrt und seitens der DB bei auftretenden Engpässen zu Gunsten der übrigen DB-Linien – zum Teil – eingestellt wird. Auch die Ausfallquoten der DB-Linien **RB 76** (3,8%) und **RB 34** (2,4%) liegen 2016 weit über dem Durchschnitt. Als Grund für die Ausfälle der RB 34 sind erneut personelle Engpässe – in diesem Fall bei der als Subunternehmer eingesetzten Rurtalbahn – zu nennen. Die RB 76 hingegen ist aufgrund verschiedener infrastruktureller Einschränkungen – eine Güterzugentgleisung in Minden im April oder ein Bahnübergangsunfall in Landesbergen im Dezember – teilweise über mehrere Tage hinweg ausgefallen.

Einen seit Jahresmitte 2016 konstanten Anstieg nicht vorhersehbarer Zugausfälle zeigen die Züge der Eurobahn, der u.a. zu einer **Halbierung des Stundentaktes der RE 13** im Dezember führte. Die Auswirkungen fehlender Personale sind in allen durch die Eurobahn betriebenen Netzen erkennbar und konzentrieren sich bei Linien des nördlichen OWL-Dieselnetzes auf die **RE 82** (2,0%), **RB 73** und **RB 67** (je 1,7%), des Hellweg-Netzes auf die **RB 59** (2,0%) und **RB 69** (1,5%) und Maas-Rhein-Lippe-Netzes **RE 13** (1,5%). Mit Ausnahme der **RB 89** (0,7%) erreicht keine Linie der Eurobahn eine unterdurchschnittliche Ausfallquote in 2016. Wurde das Angebot auf der **RE 13** so wenigstens geplant angepasst, haben sich betriebliche Einschränkungen in Westfalen teilweise dadurch verstärkt, dass gleich mehrere Linien eines Netzes unvorhergesehen und ohne frühzeitige Bekanntgabe ausfielen. Alternative Zugverbindungen – bspw. der **RE 82** anstatt der RB 73 zwischen Bielefeld und Lage – standen dem Fahrgast somit nicht bzw. nur eingeschränkt zur Verfügung.



Fahrgäste zwischen Bielefeld und Lage sind durch personalbedingte Zugausfälle 2016 besonders betroffen. Neben der RB 73 ist auch die RE 82 regelmäßig ausgefallen. Mit Einschränkungen ist bis einschließlich Mai 2017 zu rechnen, wenn der Personalbestand im OWL-Dieselnetz Nord durch neue Triebfahrzeugführer verstärkt ist.

Die Linien von National Express sind im Vergleich zum Vorjahr – die Betriebsübernahme von der DB erfolgte im Dezember 2015 – seltener ausgefallen. Jedoch haben Kapazitätsengpässe bei den Fahrzeugen und frühzeitige Wenden bei hohen Verspätungen in der Startphase dazu beigetragen, dass Fahrgäste der RE 7 und RB 48 regelmäßig mit Komplett- und Teilausfällen der Linien konfrontiert wurden. Während diese Probleme im Laufe des Jahres in enger Abstimmung mit den Aufgabenträgern abgebaut wurden, fehlte in den Sommermonaten hingegen Personal, um das Ersatzkonzept für die baustellenbedingte Sperrung der Strecke Solingen – Opladen vollumfänglich umsetzen zu können.

Die Karte auf Seite 31.1 fasst die unvorhersehbaren Zugausfälle aller Nahverkehrslinien zusammen.

BETRIEBSAUFNAHMEN UND BETREIBERWECHSEL

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 sind zwei neue Netze an den Start gegangen, bei denen es jeweils zu einem Betreiberwechsel gekommen ist. So wurden die ehemaligen RE-Linien des DB-Großvertrags RE 15 – Teillos Emsland – sowie RE 60 und RE 70 – Teillos Mittelland – als Expresslinien-Netz neu ausgeschrieben. Den Zuschlag für den Betrieb der jährlich 5,4 Mio. Zugkilometer der **Expresslinien Mittelland/Emsland (EMIL)** hat die **WestfalenBahn** erhalten. Während die Linie **RE 15** Westfalen von Münster über Rheine nach Emden mit der Nordsee verbindet, bilden der **RE 60** – ab Rheine über Osnabrück – und **RE 70** – ab Bielefeld über Herford – eine Verbindung Westfalens an die Regionen Hannover und Braunschweig. Beide Linien überlagern sich dabei alternierend im Zwei-Stunden-Takt ab Löhne in Richtung Osten zu einem Stundentakt. Zum Einsatz im Teilnetz Emsland kommen die bekannten **Elektrotriebzügen des Typs FLIRT3** von Stadler. Mit den sechsteiligen **doppelstöckigen Elektrotriebzügen des Typs KISS** – ebenfalls von Stadler – werden den Fahrgästen auf den Linien des Mittelland-Netzes über 600 Sitzplätze pro Fahrt angeboten. Der insgesamt gute Betriebsstart wird dadurch ein wenig getrübt, dass aufgrund fahrzeugseitiger Störungen die neuen Züge temporär automatisch abbremsten und einen Neustart der Bordelektronik erfordern. Die hierdurch bedingten Fahrzeitverzögerungen treten insbesondere auf der Strecke Minden – Hannover auf und sind inzwischen vom Hersteller behoben worden. Die Entwicklung der Pünktlichkeitsquoten aller drei Linien – RE 15 (+6,7%-Punkte), RE 60 (+4,2%-Punkte), RE 70 (+6,5%-Punkte) zeigt eine deutliche Verbesserung gegenüber den Vorjahren auf.

Mit der Betriebsübernahme der beiden Linien RE 7 und RB 48 bietet das britische Unternehmen **National Express** erstmals Nahverkehrsleistungen in Deutschland an. Zum Einsatz kommen dabei neue **Elektrotriebfahrzeuge vom Typ Talent 2** des Herstellers Bombardier. In der fünfteiligen Variante verkehren diese als Doppeltraktion auf dem RE 7 von Krefeld über Köln und Hamm nach Rheine. In Kombination aus einem fünfteiligen und einem dreiteiligen Fahrzeug wird die RB 48 von Bonn über Köln bis nach Wuppertal gefahren. Ein wesentlicher Vorteil der Fahrzeuge sind ihre fahrdynamischen Eigenschaften, die sich durch Spurtstärke und einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h auszeichnen. Insbesondere auf den hochbelasteten Strecken am linken Rhein und der Wupper zwischen den Eisenbahnknoten Köln, Hamm und Münster haben sich die Aufgabenträger eine Entspannung des Be-

triebs erhofft. Zum Betriebsstart hingegen haben fehlende Fahrzeuge eine überdurchschnittlich hohe Anzahl von Zugaussfällen und verminderter Fahrzeugkapazitäten verursacht. In den Sommermonaten hat die Pünktlichkeit infolge fehlender Personale merkbar abgenommen. In der zweiten Jahreshälfte zeigten die in Abstimmung mit den Aufgabenträgern ergriffenen Verbesserungen Wirkung und führten zu einem insgesamt stabilen Betrieb, welcher sich in der Entwicklung der Pünktlichkeitsquote des **RE 7** (+5,4%-Punkte) zeigt.

Neben diesen zwei neuen Netzen sind ebenfalls zwei einzelne Linien – jeweils betrieben durch die **DB Regio NRW** – im Dezember 2016 neu gestartet. Bei der Linie **RE 6a** handelt es sich um die vorgezogene Verlängerung des RE 6 über Düsseldorf hinaus nach Köln zum Deutzer Bahnhof und zum Flughafen. Grund für den einjährigen Interimsbetrieb ist die fehlende Notbremsüberbrückung der auf der Linie RE 6 eingesetzten Doppelstockwagen, die daher nicht die Flughafenschleife in Köln befahren dürfen. Da zusätzliche Verkehre auf der Hauptstrecke zwischen der Landeshauptstadt und dem Knoten Köln ohne einen Ausbau der RRR-Infrastruktur nicht möglich sind, verkehren der RE 6a bzw. der verlängerte RE 6 über Neuss und Dormagen ohne einen Halt am Kölner Hauptbahnhof. Zum Einsatz kommen dabei elektrische Triebzüge der Baureihe 425 in Doppeltraktion, die mit der Verlängerung der Linie RE 6 im Dezember 2016 durch nachgerüstete Doppelstockzüge ersetzt werden.

Neun Jahre nach Betriebsübernahme durch die NordWestBahn konnte die DB Regio NRW die Leistung der **RB 43** erneut übernehmen, womit ein frühzeitiger **Start des Sauerland-Netzes 2** eingeleitet wurde. Aufgrund einer fehlenden Zulassung durch das Eisenbahnbundesamt können die im Verkehrsvertrag für den Einsatz vereinbarten Dieseltriebwagen vom **Typ LINK** des polnischen Herstellers PESA nicht fristgerecht gefertigt und ausgeliefert werden. Da in 2016 kein verbindlicher Termin für die Auslieferung der Fahrzeuge existiert, ist für das gesamte Sauerland-Netz 2 ein Ersatzkonzept zwischen der DB und den Aufgabenträgern NWL, VRR und NVV abgestimmt worden. Auf der Linie RB 43 werden daher im Sommer 2016 modernisierte Fahrzeuge des **Typs LINT 27** eingesetzt. Aufgrund dieses verspäteten Einsatzes der Ersatzfahrzeuge hat die Betriebsqualität der RB 43 im Vergleich zu den Vorjahren deutlich abgenommen.

HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Die Analyse der Betriebsqualität 2016 für NRW zeigt, dass Instandhaltung und Ausbau der Infrastruktur den Nahverkehr in seiner Zuverlässigkeit beeinträchtigen. Zudem ist zu beobachten, dass entlang der Hauptstrecken und der großen Eisenbahnknoten die vorhandenen Kapazitäten nicht ausreichen, um Verspätungsübertragungen im System zu vermeiden. Auch die betrieblichen Einschränkungen durch Langsamfahrstellen sind im Sinne eines stabilen Betriebsgeschehens durch vorrausschauende Instandhaltung zu vermeiden. Angesichts der positiven Entwicklung der Fahrgastzahlen im SPNV ist es wichtig, dass für die Realisierung der notwendigen Baumaßnahmen der Be-

trieb des Systems nicht gänzlich eingestellt werden kann. Alle Beteiligten, die Infrastrukturbetreiber, die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Aufgabenträger, sind daher dazu angehalten, die Einschränkungen so gering wie möglich zu halten. Hierzu zählen neben einer maßvollen Reduzierung der Streckenkapazitäten auch die gemeinsame Entwicklung von Ersatzkonzepten und die zielgerichtete und frühzeitige Kommunikation an die Fahrgäste. Nur eine konstruktive und zielgerichtete Zusammenarbeit aller Akteure wird einen pünktlichen und zuverlässigen Betrieb für die Zukunft sicherstellen. Im Folgenden sind Handlungserfordernisse an diese Akteure adressiert:

Infrastrukturbetreiber

- Prüfung der Betriebsführung im Einzelfall
- Etablieren der ausgearbeiteten Störfallkonzepte
- Gemeinsame Prüfung und Optimierung der Disposition mit den EVU an neuralgischen Knoten/Streckenabschnitten mit klar definierten Regularien für die Vorfahrt im Verspätungsfall
- Sicherstellung einer das aktuelle Betriebsgeschehen wiedergebenden Reisendeninformation
- Optimierung der Reisendenlenkung an Bahnstationen, um Fahrgastwechselzeiten im Regelbetrieb wie auch bei Ersatz- und Umleitungskonzepten zu optimieren
- Kontinuierlicher Austausch der Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen während des Betriebsablaufs

Eisenbahnverkehrsunternehmen

- Sicherstellen der bestellten Sitzplatzkapazitäten
- Nachhaltige Personalgewinnung/-rekrutierung
- Prüfung von Fahrplantulanzierungen mit Infrastrukturbetreiber
- Vereinbarung von Dispositionsregeln (siehe Infrastrukturbetreiber), um u.a. auslaufenden verspäteten Fernverkehrslinien keinen Vorrang gegenüber dem Nahverkehr einräumen
- Optimierte Betriebs- und Wartungsstandorte an Strecken (z.B. für eine pünktliche Bereitstellung)
- Personelle Disposition (z.B. Standzeiten für TF-Wechsel)
- Sensibilisierung und Schulung des Personals

Aufgabenträger/Zweckverband

- Prüfung von Optimierungspotentialen bei den Übergängen von Verkehrsverträgen bzw. bei Betriebsaufnahmen
- Entwicklung von robusten („ehrlichen“) Fahrplänen mit ausreichenden Haltezeiten für den Fahrgastwechsel und Fahrplanpuffern zum Abbau von Verspätungen
- Prüfung der Haltepolitik (das Auflassen eines Haltes kann einen Fahrzeitgewinn von ca. 2,5 Minuten bedeuten)
- Langfristige Planung hinsichtlich des Fahrzeugbedarfs (Anzahl und Kapazitäten)
- Initiieren und Koordinieren von Handlungskonzepten zur Erhöhung der Pünktlichkeit auf Basis qualifizierter Betriebsdaten
- Vermeidung extrem langer Linienverläufe/kurzer Wendezeiten
- Vermeidung des Stärkens- und Schwächens bzw. Flügelns von Nahverkehrslinien, um erhöhte Halte- und Wartezeiten auf Strecken mit einer hohen Zugfolge zu vermeiden.

Infrastrukturentwicklung

- Ausbau der Infrastruktur zur Verbesserung der Betriebsqualität im Gesamtsystem Schiene z.B. durch:
 - Erhöhung der Ein-/Ausfahrgeschwindigkeiten an Bahnhöfen
 - Trennung von Verkehren mit hohen Geschwindigkeitsdifferenzen
 - Einrichtung fehlender Überholgleise
- kurz-/mittel-/langfristiger Ausbau der Infrastruktur zur Beseitigung von Engpässen im Streckennetz/an Bahnhöfen und langfristigen Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems. Maßnahmen finden sich u.a. in:
 - der Maßnahmenliste des SPNV-Beirats NRW
 - den Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger
 - dem ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW (wird derzeit fortgeschrieben und enthält entscheidende Maßnahmen zur Erreichung der o.g. Ziele)
 - dem Bundesverkehrswegeplan (siehe Seiten 53 bis 55)
 - Optimierung der Reisendenlenkung und -information

Rollendes Zugmaterial

- Konsequenter Einsatz von spurt- und leistungsstarken Fahrzeugen, um Fahrzeitüberschüsse/Fahrplanpuffer zur Entspannung im Verspätungsfall nutzen zu können
- Großzügige Ein- und Ausstiegsbereiche mit einer entsprechenden Kennzeichnung für einen zügigen Fahrgastwechsel (sowohl fahrzeugseitig als auch am Bahnsteig erforderlich)
- Verlässliche Zulassungsverfahren, um Engpässe in der Bereitstellung erforderlicher Fahrzeugkapazitäten, insbesondere bei Betriebsübernahmen, sicherzustellen
- Verlässliche Wartung der Fahrzeuge, um Ausfälle aufgrund technischer Mängel zu vermeiden
- Vorhalten einer auskömmlichen Betriebsreserve, um Fahrzeugausfälle zu kompensieren
- Verbesserung der Pünktlichkeit im Fernverkehr, um Verspätungsübertragungen auf den Nahverkehr zu vermeiden

BAUSTELLEN IM STRECKENNETZ NRW: EIN AUSBLICK AUF DIE JAHRE 2017 – 2019

Grundlage für einen pünktlichen und verlässlichen Verkehr auf der Schiene ist eine leistungsfähige und störungsfreie Infrastruktur. Hierfür sind eine vorrausschauende Instandhaltung und ein bedarfsorientierter Ausbau der Infrastruktur unerlässlich. Um die betrieblichen Einschränkungen zu minimieren ist es erforderlich, Baumaßnahmen räumlich und zeitlich zu koordinieren sowie eine frühzeitige Abstimmung mit den **Zugangsberechtigten** – primär sind dies EVU und Aufgabenträger – über die betrieblichen Folgen herbeizuführen. Bei **baubedingten Einschränkungen** der Infrastrukturverfügbarkeit mit einer signifikanten Auswirkung auf den Fahrplan, werden Bauzuschläge für die betroffenen Relationen und die verfügbaren Trassenkapazitäten abgeleitet, so dass eine Berücksichtigung der Baumaßnahmen bei der Erstellung des **Jahresfahrplans** möglich ist und mögliche Ersatzkonzepte frühzeitig entwickelt werden können. Grundsätzlich ohne Berücksichtigung im Jahresfahrplan bleiben Maßnahmen mit einer Bauzeit unter 6 Wochen, wobei die Bauzeit nicht zwangsläufig mit der Dauer der Einschränkung des Verkehrs identisch ist. Eine Baumaßnahme kann bspw. temporär eine Vollsperrung der Strecke erfordern, während der weitere Bauablauf in Sperrpausen oder Nachtarbeit abgewickelt werden kann. Die Prozesse für diese Abstimmung sind in der DB-Richtlinie 402.0305 – Baubedingte Fahrplanregelung abstimmen und kommunizieren – festgehalten. Die wesentlichen Schritte der Abstimmung zwischen den Beteiligten mit einem zunehmenden Detaillierungsgrad sind im Folgenden dargestellt.

Der zeitliche Vorlauf für die Abstimmung gebündelter Baumaßnahmen sowie fahrplanrelevanter Einzelmaßnahmen mit den Zugangsberechtigten beginnt 26 Monate vor dem Fahrplanwechsel des betreffenden Jahres mit der Anmeldung geplanter Maßnahmen zur **Integrierten Bündelung** (IB). Im Rahmen des ersten regionalen **Bau- und Informationsdialogs** (BID) werden die Zugangsberechtigten von der DB Netz über den aktuellen Arbeitsstand der IB informiert. Mit Versand der vorläufigen Planungsparameter – 17 Monate vor Inkrafttreten des betreffenden Jahresfahrplans – erhalten die Zugangsberechtigten Auskunft über die voraussichtlichen infrastrukturellen Einschränkungen und Bauzuschläge, welche sie bei der Trassenanmeldung zum Jahresfahrplan zu berücksichtigen haben. Die dreiwöchige Frist zur Stellungnahme kritisieren EVU wie auch Aufgabenträger als zu kurz, um in angemessener Detailtiefe auf die vorgestellten fahrplantechnischen Auswirkungen reagieren zu können. Weiterhin besteht kein Automatismus, dass Vorschläge der Zugangsberechtigten bei der weiteren Planung zu berücksichtigen sind. Gemäß der gültigen DB-Richtlinie 402.0305 werden insbesondere die folgenden Kriterien (Aufzählung ist nicht priorisierend) bei der Bewertung der baustellenbedingten Auswirkungen berücksichtigt:

x-26 Monate	IB Integrierte Bündelung	• Zeitliche Sortierung von geplanten Baumaßnahmen • Zweckmäßige Bündelung einzelner Maßnahmen • Entscheidung, ob Maßnahmen im Netzfahrplan berücksichtigt werden
-------------	---	--

Ableitung von Planungsparametern für erste Fahrplankonzepte

x-17 Monate	BK Baukapazitätsmanagement	• Integration weiterer Einzelmaßnahmen in die abgestimmten Maßnahmenbündel der IB • Entwicklung weiterer Bündel von Maßnahmen
-------------	---	--

Detaillierung der Fahrplankonzepte

x<12 Monate	BBM Baubetriebsmanagement	• Bestätigung der Neumeldungen des BK • Einsteuerung weiterer baubetrieblich verträglicher Maßnahmen
-------------	--	---

Entwicklung zugscharfer Fahrplankonzepte

x	Fahrplanwechsel im Dezember	• Inkrafttreten des Jahresfahrplans
---	------------------------------------	---

Baustellen im Streckennetz NRW 2017 – 2019

Zeichenerklärung

Baumaßnahmen mit Berücksichtigung im Jahresfahrplan

Quelle: Kundeninformation DB Netz (Zeitpunkt x - 21)

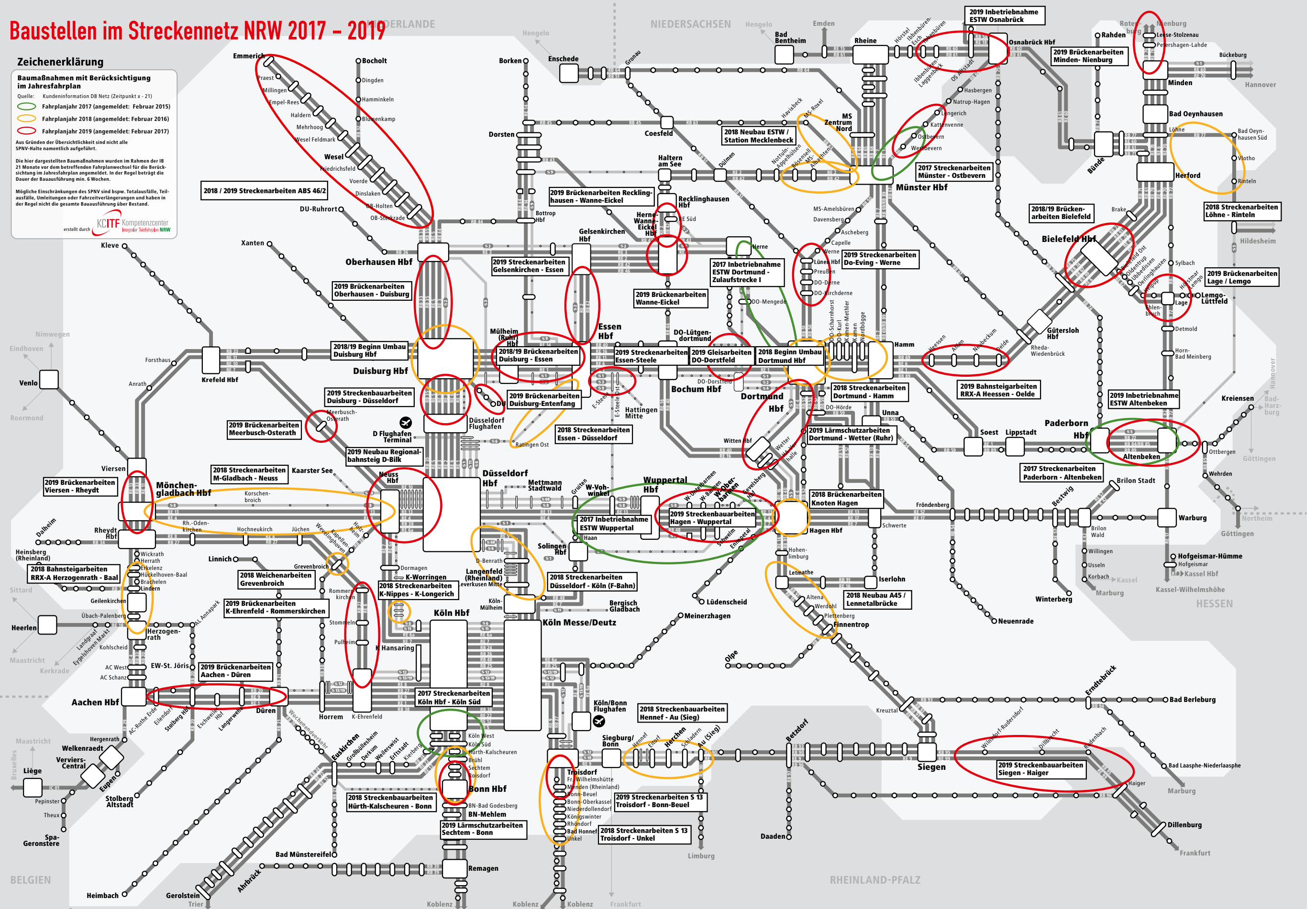
-  Fahrplanjahr 2017 (angemeldet: Februar 2015)
-  Fahrplanjahr 2018 (angemeldet: Februar 2016)
-  Fahrplanjahr 2019 (angemeldet: Februar 2017)

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

Die hier dargestellten Baumaßnahmen wurden im Rahmen der IB 21 Monate vor dem betreffenden Fahrplanwechsel für die Berücksichtigung im Jahresfahrplan angemeldet. In der Regel beträgt die Dauer der Bauausführung min. 6 Wochen.

Mögliche Einschränkungen des SPNV sind bspw. Totalausfälle, Teilausfälle, Umleitungen oder Fahrzeitverlängerungen und haben in der Regel nicht die gesamte Bauausführung über Bestand.

erstellt durch  **KCITF** Kompetenzcenter
Integraler Taktfahrplan **NRW**



In einem zweiten regionalen BID stellt DB Netz die aktualisierte Planung der IB sowie die hieraus resultierenden Planungsparameter vor, welche unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der Zugangsberechtigten erfolgt und weitere Maßnahmen aus dem Prozess des **Baukapazitätsmanagements** (BK) enthalten kann. Mit der Veröffentlichung der endgültigen Planungsparameter für den Jahresfahrplan er-

halten EVU und Aufgabenträger 10 Monate vor dem Fahrplanwechsel die Basis für die anschließende Trassenanmeldung. Parallel hierzu beginnt der Prozess **Baubetriebsmanagement** (BBM), der zugscharfe Fahrplankonzepte sowohl für Maßnahmen im Jahresfahrplan als auch für die weitere unterjährige Bautätigkeit als Ergebnis enthält.

Vernetzung	Sinnhafte Umleitung oder Ausdünnung vertakteter Linien
Folgeverspätung	Verspätungsauf- bzw. -abbau im weiteren Linienverlauf, die Einfluss auf Anschlussbeziehungen haben.
Betriebserschwerwis	Betriebserschwerwiskosten, die Zugangsberechtigte der DB Netz mitteilen

Für die Karte aus Seite 35.1 wurden exemplarisch die jeweils zum Zeitpunkt x-20/21 kommunizierten Sachstände der IB für die Fahrplanjahre 2017 – 2019 ausgewertet. Wie zuvor bereits beschrieben handelt es sich bei der Koordinierung von Baumaßnahmen im Rahmen des Jahresfahrplans um einen dynamischen Prozess. Daher kann die Karte auf Seite 35.1 nicht den aktuellen Arbeitsstand der Baumaßnahmen bis 2019 wiedergeben. Unabhängig von mög-

lichen zeitlichen und räumlichen Anpassungen ist klar zu erkennen, dass die Bautätigkeit innerhalb des Streckennetzes bis 2019 stetig zunehmen wird und dass insbesondere die Hauptstrecken hiervon betroffen sein werden. Beispielhaft hierfür stehen die Maßnahmen zwischen Düsseldorf – Duisburg – Essen, die zweijährige Brückensanierung im Großraum Bielefeld oder die Maßnahmen an der Strecke Aachen – Mönchengladbach.

x-20/21	x-17	x-16	x-10	x-8/9	x
1. reg. BID	zentraler BID	2. reg. BID	3. reg. BID		Fahrplanwechsel
Vorstellung IB	Versand vorl. Planungsparameter	Aktualisierung IB/Planungsparameter	Finalisierung IB/Planungsparameter	Trassenanmeldung zum Jahresfahrplan	Inkrafttreten Jahresfahrplan



KUNDENZUFRIEDENHEIT IM SPNV IN NRW

Sonderauswertung des NRW-Kundenbarometers 2016

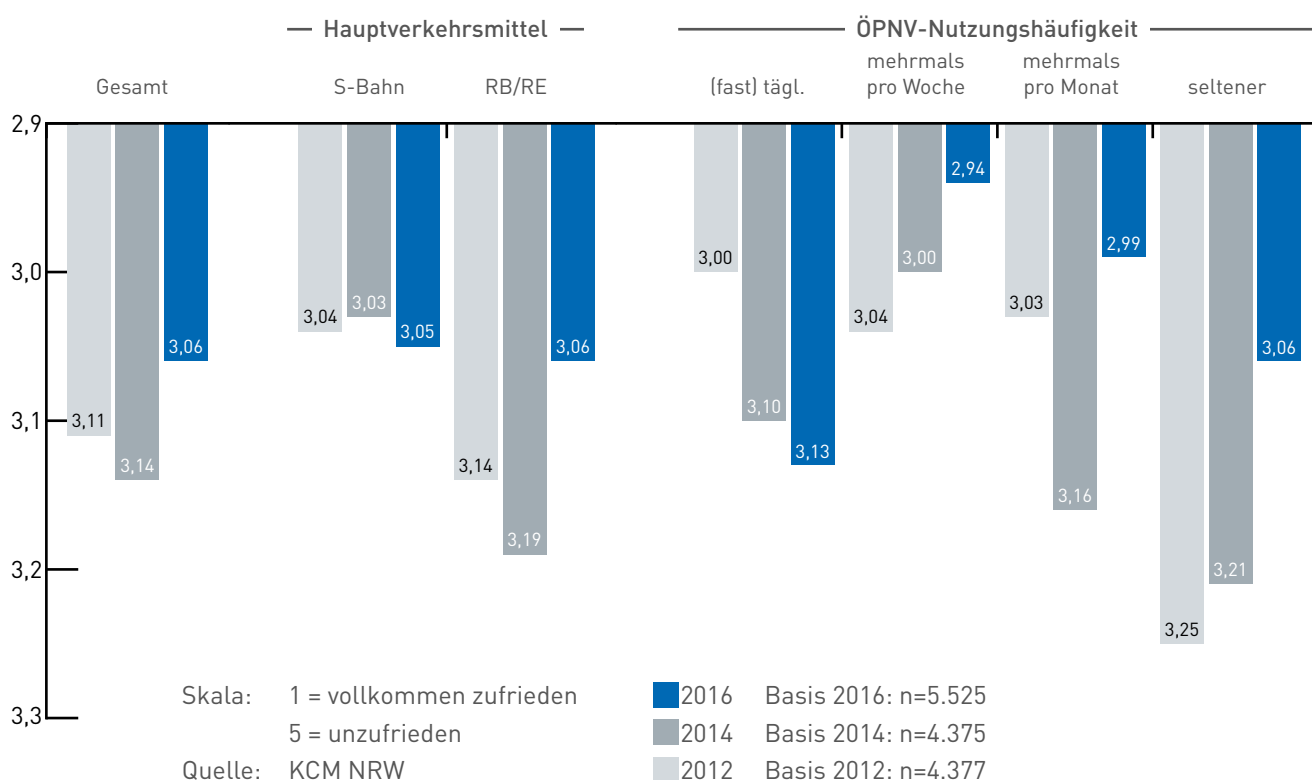
Seit 2001/2002 lässt das Kompetenzcenter Marketing NRW (KCM) im Zwei-Jahres-Rhythmus die Zufriedenheit der Kunden mit dem ÖPNV in NRW untersuchen. Nun liegen die Ergebnisse des mittlerweile achten **NRW-Kundenbarometers 2016** vor. In der Zeit von September bis Anfang Dezember 2016 wurden NRW-weit rund 14.800 ÖPNV-Kunden durch das Marktforschungsinstitut INFO GmbH aus Berlin telefonisch um ihre Meinung gebeten, darunter 5.525 Kunden, die als Hauptverkehrsmittel den SPNV nutzen. Analog zu den Vorgängerstudien sollten 30 Leistungsmerkmale aus den fünf Bereichen Angebot, Tarif und Vertrieb, Haltestellen und Stationen, Verkehrsmittel und Sicherheit bewertet werden. Die Beurteilung der Merkmale erfolgte anhand der bewährten, 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 und trug die Kosten für 5.500 Interviews, verteilt auf ganz NRW.

Das KCM agiert im Auftrag des MBWSV. Es ist angesiedelt bei der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH in Köln (weitere Information unter www.kcm-nrw.de).

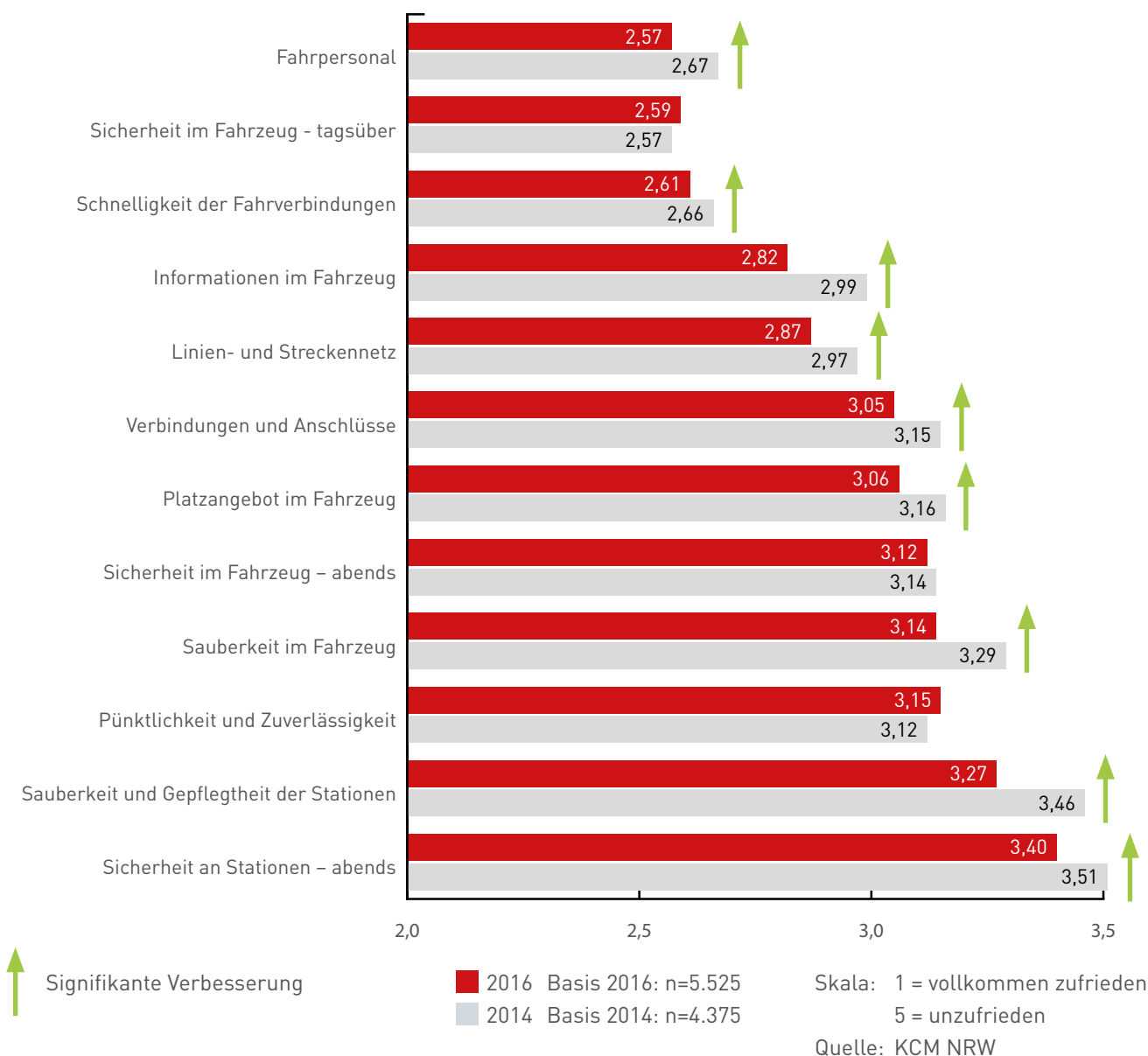
Allgemeine Zufriedenheit der SPNV-Kunden in NRW insgesamt deutlich gestiegen

Die Nahverkehrskunden in NRW, die hauptsächlich den SPNV nutzen, sind mit den Leistungen des ÖPNV insgesamt signifikant zufriedener als noch vor zwei Jahren: Ihre globale Zufriedenheit mit dem Nahverkehr liegt 2016 bei 3,06 – in der Vorgängerstudie 2014 betrug sie 3,14. Am zufriedensten sind dabei die SPNV-Kunden, die mehrmals pro Woche unterwegs sind. Ihre allgemeine Zufriedenheit liegt 2016 bei 2,94. Fahrgäste, die den ÖPNV nur mehrmals pro Monat nutzen, bewerten ihn auf einem ähnlich hohen Niveau (2016: 2,99). Ihre Zufriedenheit ist – ebenso wie bei den Seltennutzern (allgemeine Zufriedenheit 2016: 3,06) – gegenüber der Vorstudie ebenfalls signifikant gestiegen. 2014 lagen die Bewertungen dieser Gruppen noch bei 3,16 (ÖPNV-Nutzung mehrmals pro Woche) bzw. 3,21 (seltener ÖPNV-Nutzung). Relativ gesehen am wenigsten zufrieden sind mit einem Wert von 3,13 die täglichen SPNV-Nutzer. Im Gegensatz zu den übrigen Gruppen hat sich ihre globale Zufriedenheit mit dem ÖPNV etwas verschlechtert, 2014 lag sie noch bei 3,10. Im Vergleich mit dem letzten NRW-Kundenbarometer 2014 schätzen die Kunden, die hauptsächlich die S-Bahn nutzen, die Situation im Nahverkehr geringfügig schlechter ein. Die allgemeine **Zufriedenheit bei den Nutzern von RegionalExpress und -Bahn (RE/RB)-Linien** ist hingegen von 3,19 auf aktuell 3,06 deutlich gestiegen.

Globalzufriedenheit der SPNV-Kunden nach Hauptverkehrsmittel und Nutzungshäufigkeit



Rangreihe der Kundenzufriedenheit der SPNV-Kunden, ausgewählte Merkmale



Bessere Bewertung bei fast allen Leistungsmerkmalen

Die SPNV-Kunden beurteilen 2016 lediglich zwei der aus den fünf Bereichen abgefragten 30 Leistungsmerkmale (tendenziell) schlechter: die (persönliche) Sicherheit tagsüber im Fahrzeug sowie die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit. Alle übrigen Leistungsmerkmale werden besser eingestuft als noch 2014. Einen Überblick über ausgewählte Leistungsmerkmale zeigt die folgende Abbildung.

Am zufriedensten sind die Kunden mit dem Fahrpersonal, der (persönlichen) Sicherheit tagsüber im Fahrzeug und auch der Schnelligkeit der Fahrverbindungen.

Im Zeitvergleich zeigen sich die **größten Verbesserungen** bei der Sauberkeit und Gepflegtheit der Stationen (3,46 in 2014 zu 3,27 in 2016), den Informationen im Fahrzeug (2,99 in 2014 zu 2,82 in 2016) und der Sauberkeit im Fahrzeug (3,29 in 2014 zu 3,14 in 2016).

Besonders erfreulich ist, dass – wie auch schon im letzten Kundenbarometer – die (persönliche) Sicherheit abends

an den Stationen erneut **signifikant besser** beurteilt wird. 2014 lag der Wert hier noch bei 3,51, aktuell bei 3,40. Hier hat sich zudem der Anteil der unzufriedenen Kunden von 43 % (2014) auf 36 % (2016) reduziert. Auch mit dem Merkmal (persönliche) Sicherheit abends im Fahrzeug sind die SPNV-Kunden tendenziell zufriedener, die Bewertung stieg von 3,14 (2014) auf 3,12 (2016).

Tendenziell schlechter bewerten die SPNV-Kunden NRWs die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit mit aktuell 3,15 (2014:3,12). Eine genauere Betrachtung anhand der ÖPNV-Nutzungshäufigkeit der Kunden zeigt, dass sich die Bewertung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit in erster Linie bei den täglichen Nutzern massiv gegenüber der Vorstudie verschlechtert hat. 2014 lag der Wert noch bei 3,32, 2016 ist er mit 3,52 gravierend schlechter bewertet. Je seltener Kunden mit dem SPNV unterwegs sind, umso besser bewerten sie die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit – die Seltennutzer sogar mit 2,98 (2014: 2,96).

KUNDENZUFRIEDENHEIT IM SPNV IN NRW

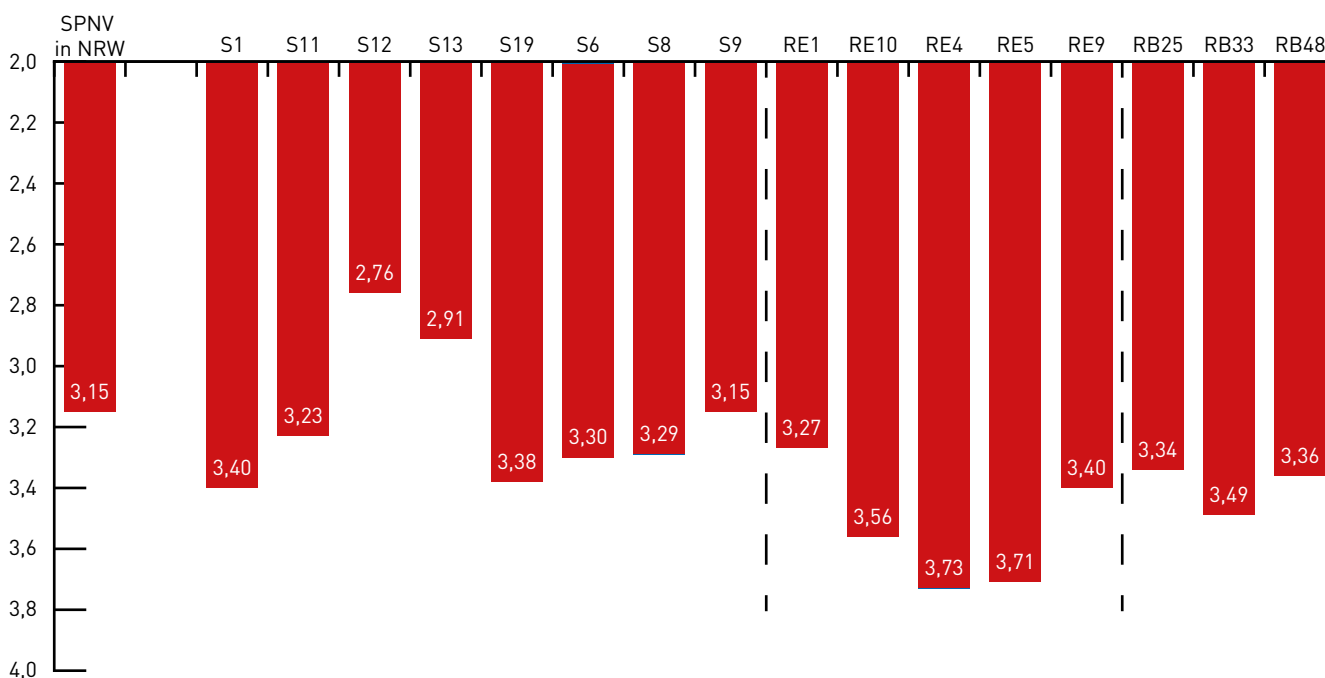
Erstmals genutzte SPNV-Linien der Kunden erhoben

Im NRW-Kundenbarometer 2016 wurden die SPNV-Kunden **erstmalig** nach ihrer üblicherweise bzw. am häufigsten genutzten SPNV-Linie gefragt. Daher können die Zufriedenheitsergebnisse nun auch differenziert nach SPNV-Linien dargestellt werden. Bei der Interpretation der linienbezogenen Ergebnisse und insbesondere beim Vergleich mit anderen Kapiteln dieses SPNV-Qualitätsberichts ist zu beachten, dass im NRW-Kundenbarometer stets die subjektive Zufriedenheit aus Sicht der Kunden erhoben wird. Diese Ergebnisse können nicht mit objektiven Qualitätsmessungen verglichen werden, da die persönliche Wahrnehmung durch den Kunden eine große Rolle bei der subjektiven Bewertung spielt. Folgendes Beispiel soll dies verdeutlichen: Hat ein Zug mit einem 20-Minuten-Takt gerade 20 Minuten Verspätung, wird ihn dennoch ein Kunde, der eigentlich den nachfolgenden Zug nehmen wollte, trotz der recht hohen Verspätung als pünktlich wahrnehmen. In der objektiven Qualitätsmessung wird natürlich dagegen die eigentliche Verspätung festgehalten.

Die Abbildung auf dieser Seite zeigt die (subjektive) Zufriedenheit mit dem zentralen Leistungsmerkmal Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, dargestellt nach der hauptsächlich genutzten Linie der SPNV-Kunden. Die Spannweite der Bewertungen zwischen den einzelnen Linien ist ziemlich groß: am besten stufen die SPNV-Kunden, die hauptsächlich mit der S 12 und der S 13 unterwegs sind, die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit (2,76 bzw. 2,91) sein. Die schlechtesten Zufriedenheitsbewertungen mit 3,73 bzw. 3,71 geben die RE 4- und RE 5-Nutzer ab.

Abgesehen von den positiven „Ausreißern“ S12 und S13, liegen die Zufriedenheitsnoten für die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit von Kunden, die hauptsächlich die S-Bahn nutzen, zwischen 3,15 (S9-Nutzer) und 3,40 (S1-Nutzer). Bezogen auf die RegionalExpress-Linien geben die Nutzer der Linie RE 1 mit 3,27 die besten Bewertungen ab. Bei den RegionalBahn-Nutzern bewegen sie sich in einer Spanne zwischen 3,34 (RB 25-Nutzer) und 3,49 (RB 33-Nutzer).

(Subjektive) Zufriedenheit mit Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der SPNV-Kunden nach hauptsächlich genutzter SPNV-Linie



Skala: 1 = vollkommen zufrieden
5 = unzufrieden

Dargestellt sind nur die SPNV-Linien, für die ausreichend Fälle vorhanden sind. Quelle: KCM NRW

In der untenstehenden Abbildung ist die (subjektive) Zufriedenheit der SPNV-Kunden mit dem Platzangebot im Fahrzeug dargestellt. Dabei ist nicht nur die Sitzplatzkapazität der einzelnen Züge ausschlaggebend, vielmehr spielen das jeweilige Fahrgastaufkommen und somit die Auslastung der Züge sowie die Taktfrequenz eine wichtige Rolle bei der (subjektiven) Zufriedenheitseinschätzung.

Dieses Merkmal wird am besten von Nutzern der Linie S 12 bzw. S 19 und der S 9 bewertet. Am wenigsten zufrieden mit dem Platzangebot im Fahrzeug sind die Nutzer der Linien RE 1 (3,43), RE 10 (3,70) und RB 48 (3,38).

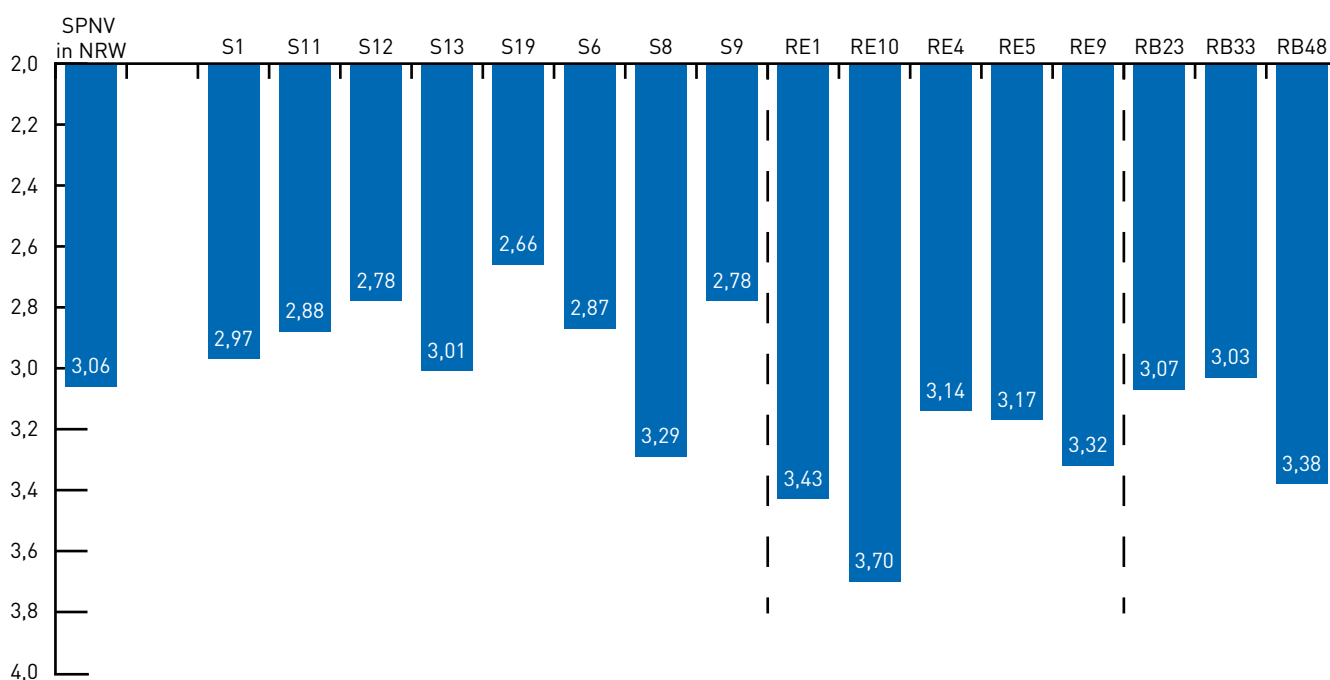
Die S-Bahn-Nutzer beurteilen das Platzangebot im Fahrzeug tendenziell besser als die Nutzer der Nahverkehrszüge. Bei den RE- und RB-Kunden kommen die besten Bewertungen mit 3,03 bzw. 3,07 von Nutzern der Linien RB 33 und RB 25 sowie mit 3,14 bzw. 3,17 von den RE 4- und RE 5- Nutzern.

Ergebnisse dienen künftigen Nahverkehrsmaßnahmen sowie der Kontrolle laufender Projekte

Über das NRW-Kundenbarometer sind die Verantwortlichen für den ÖPNV stets über die Dienstleistungsqualität aus Kundensicht auf dem Laufenden – eine wichtige Voraussetzung für Verbesserungen. Die Ergebnisse zeigen nicht nur, in welchen Bereichen noch Verbesserungen erforderlich sind, sondern auch, dass sich in den letzten Jahren Einiges im Bereich ÖPNV zur Zufriedenheit der Kunden verbesserte hat.

Detailliertere Ergebnisse sämtlicher NRW-Kundenbarometer stehen zum Download unter www.kcm-nrw.de bereit.

(Subjektive) Zufriedenheit der SPNV-Kunden mit dem Platzangebot im Fahrzeug nach hauptsächlich genutzter SPNV-Linie



Skala: 1 = vollkommen zufrieden
5 = unzufrieden

Dargestellt sind nur die SPNV-Linien, für die ausreichend Fälle vorhanden sind. Quelle: KCM NRW

SCHLICHTUNGSSTELLE NAHVERKEHR

Projektarbeit im Jahr 2016

Die Aufgaben der Schlichtungsstelle Nahverkehr konnten in 2016 erfolgreich im Sinne der Fahrgäste im öffentlichen Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen fortgeführt werden. Der öffentliche Nahverkehr war in diesem Jahr vor allem durch die Einrichtung von einer Vielzahl teils langwieriger Baustellen im nordrhein-westfälischen Streckennetz geprägt. Die damit verbundenen Einschränkungen im Schienenverkehr sind jedoch nur eine Erklärung für die Zunahme der Beschwerdeeingänge gegenüber 2015 um rd. 20 % auf insgesamt über 2000.

Auf verschiedenen Veranstaltungen und Tagungen, beispielsweise den westfälischen Nahverkehrstagen des NWL, der Frühjahrstagung der Landesgruppe NRW des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen oder dem Jahresempfang des VRR, stand die Schlichtungsstelle Verkehrsunternehmen und Verbänden als Ansprechpartnerin zur Verfügung. Im Rahmen von Fachgesprächen und Gesprächsrunden konnte über die Umsetzung des neuen Verbraucherstreitbeilegungsgesetz (VSBG) informiert werden. Ebenso boten sich verschiedene Gelegenheiten, unterschiedliche Aspekte aus abgeschlossenen Schlichtungsverfahren zu erklären.

Rechtspolitik

Auf Einladung des Verkehrsministers in NRW war die Schlichtungsstelle Nahverkehr auf Veranstaltungen zur kommenden Einführung des RRX präsent.

Die Schlichtungsstelle Nahverkehr besuchte die Klausurtagung der Wissenschaftlichen Gesellschaft zum Verbraucherstreitbeilegungsgesetz in Kassel und nutzte das Forum, sich mit den Anforderungen des neuen Gesetzes an Schlichtungsstellen und an das Schlichtungsverfahren auseinander zu setzen. Auf Einladung des Bundesministeriums für Justiz und Verbraucherschutz nahm die Schlichtungsstelle Nahverkehr an der Konferenzreihe zur Verbraucherschlichtung teil. Bei der Herbsttagung stand die „Verbraucherschlichtung aus Unternehmensicht“ im Mittelpunkt.

Medienpräsenz

Die Schlichtungsstelle hat im Jahr 2016 zahlreiche Medienanfragen in Print-, Hörfunk- und im Fernsehen be-

antwortet. Sowohl zur aktuellen Verkehrspolitik als auch zu alltäglichen Themen wie „Schwarzfahren“, „Handyticket“ oder „Flexpreis“ wurde die Schlichtungsstelle Nahverkehr um Stellungnahmen gebeten.

Ausblick

Die Schlichtungsstelle Nahverkehr freut sich darauf, den Fahrgästen und Verkehrsunternehmen in NRW auch zukünftig professionell zur Verfügung zu stehen. Weitere Informationen zur Tätigkeit der Schlichtungsstelle Nahverkehr sind der Internetseite www.schlichtungsstelle-nahverkehr.de zu entnehmen.

Die Zahl der Mitgliedsunternehmen in dem Verein Schlichtungsstelle Nahverkehr konnte in NRW auf 38 Unternehmen erhöht werden. Mitglieder sind neben der Verbraucherzentrale Nordrhein-Westfalen, der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen sowie Verkehrsunternehmen aus Nordrhein-Westfalen.

Zusammenfassung der Arbeitsergebnisse

In 2016 hat die Schlichtungsstelle insgesamt 2011 Kundeneingaben bearbeitet. Das ist ein Anstieg von 325 Fällen gegenüber dem Vorjahr. Von den 2011 Eingängen konnten 1721 als Schlichtungsanträge bearbeitet werden. In den übrigen 290 Fällen wurde vom Verbraucher ein Fall zur Kenntnis gegeben und kein Schlichtungsverfahren eingeleitet.

Bei den 1721 Schlichtungsanträgen waren in 279 Fällen die Vorgaben für ein Verfahren nicht erfüllt, weil der Verbraucher sich nicht zuvor an das Unternehmen gewandt hat oder weil das Verfahren wegen eines Strafantrages oder einer bereits erfolgten Titulierung unzulässig war. 1435 Mal wurde ein Schlichtungsverfahren eingeleitet. Davon endeten 250 Fälle mit einem positiven Ergebnis für die Beschwerdeführer, in 217 Fällen hingegen wurde der Vorschlag der Schlichtungsstelle abgelehnt. Bei 968 Schlichtungsanträgen konnte die Beschwerde mit der Klärung der Rechtslage beigelegt werden.

Damit sind in rd. 70 % der angenommenen Schlichtungsanträge (1721) eine Klärung der Beschwerde durch die Schlichtungsstelle Nahverkehr erfolgt.

Kundeneingaben 2016

1. Schlichtungsanträge insgesamt	1721
1.1. davon Schlichtungsverfahren	1442
Vorschlag angenommen	250
Vorschlag abgelehnt	217
Schlichtungsantrag nach rechtlicher Prüfung abgewiesen	968
nicht abgeschlossene Eingaben	7
1.2. davon Verfahrensvoraussetzungen nicht erfüllt	279
2. Beschwerde zur Kenntnis kein Schlichtungsverfahren	290
Beschwerdeeingänge insgesamt	2011

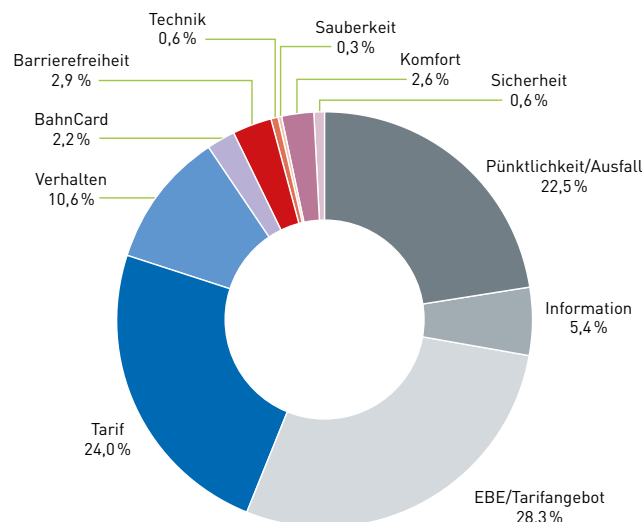
Ein Schwerpunkt der Kundenbeschwerden lag wie bereits in den vorangegangenen Jahren in der **Tarifregelung** und dem **Tarifangebot**. Beschwerden über ein **erhöhtes Beförderungsentgelt** wurden in der Vergangenheit ebenfalls hierunter zusammengefasst. Hervorzuheben ist dabei der signifikante Anstieg der Kundenbeschwerden in dieser Kategorie, so dass über 50% aller Beschwerden den Tarif oder erhöhte Beförderungsentgelte betreffen. Einen dringenden Handlungsbedarf hinsichtlich einer Tarifharmonisierung haben die SPNV-Aufgabenträger bereits erkannt. Die Verantwortlichen in Westfalen werden mit der Einführung des **Westfalentarifs** ab dem 1. August 2017 die heutigen fünf westfälischen Nahverkehrstarife zu einem großen Flächentarif zusammenfassen. Eine Erleichterung des tariflichen Übergangs zwischen dem VRR und

NVR schafft, zum Beispiel auch seit Januar 2017 das **EinfachWeiterTicket**.

Ein weiterer Schwerpunkt betrifft die **Pünktlichkeit** und die **Ausfälle** des Nahverkehrs mit einem Anteil von rd. 22%. Beschwerden hierzu sind im Vergleich zu 2015 ebenso rückläufig wie Beschwerden über das **Verhalten von Mitarbeitern**. Die Beschwerden betreffen sowohl das Verhalten von Begleit- und Fahrpersonal als auch jenes von Kundenbetreuern und internen Verwaltungsmitarbeitern. Erfreulicherweise ist hierbei festzustellen, dass sich die Anzahl der Beschwerden fast halbiert hat und deutlich hinter den zuvor beschriebenen Schwerpunkten zurückgefallen ist.

Beschwerdegründe 2016*			(2015**)
Pünktlichkeit/Ausfall	657	22,5 %	(29,8 %)
Information	159	5,4 %	(6,7 %)
EBE / Tarifangebot	827	28,3 %	(31,8 %)
Tarif	702	24,0 %	
Verhalten	309	10,6 %	(20,9 %)
BahnCard	63	2,2 %	(3,4 %)
Barrierefreiheit	84	2,9 %	(---)
Technik	17	0,6 %	(3,5 %)
Sauberkeit	9	0,3 %	(0,4 %)
Komfort	77	2,6 %	(1,9 %)
Sicherheit	17	0,6 %	(1,6 %)
Summe		100 %	

* Hier gibt es Mehrfachnennungen: Bei insgesamt 2011 Beschwerden im Jahr 2016 haben die Fahrgäste durchschnittlich 1,5 Beanstandungen (2921 im Jahr 2016). Es kommen in der Regel mehrere Faktoren zusammen, die den Fahrgast veranlassen, sich an die Schlichtungsstelle Nahverkehr zu wenden.



** Für 2016 ist die Statistik für Fahrgastbeschwerden erweitert worden: Beschwerden über ein erhöhtes Beförderungsentgelt werden separat von Eingaben zu der Tarifgestaltung erhoben. Zudem werden Beschwerden hinsichtlich der Nutzung durch Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität in einer eigenen Kategorie erfasst.



NETZZUSTAND: ANALYSE

Die jährliche Analyse der Netzinfrastrukturqualität erfolgt auf Basis der Auswertung sog. **Langsamfahrstellen** (La-Stellen) im nordrhein-westfälischen Streckennetz. Dazu werden alle Strecken, auf denen die Produkte RE, RB und S-Bahn verkehren, auf bestehende La-Stellen überprüft. Als La-Stelle wird ein Streckenabschnitt bezeichnet, auf dem aus unterschiedlichen Gründen (siehe Textkasten) die zulässige Höchstgeschwindigkeit herabgesenkt werden muss. Je nach Ausmaß können La-Stellen erhebliche Fahrzeitverlängerungen verursachen. Da sie in der Regel unterjährig und nur temporär auftreten, werden sie bei der Erstellung des Jahresfahrplans nicht berücksichtigt. Um kleinere Beeinträchtigungen an der Strecke oder im Betriebsablauf auszugleichen, werden bei der Erstellung des Jahresfahrplans Fahrzeitpuffer berücksichtigt, soweit diese im Rahmen der Trassenkonstruktion ohne Konflikte mit vor- oder nachlaufenden Verkehren möglich sind. Auf stark frequentierten Korridoren mit einer dichten Zugfolge können diese Puffer nicht immer über den gesamten Verlauf einer Linie gewährt werden, ohne das Angebot an verfügbaren Trassen zu reduzieren. Die wesentliche Grundlage für die Erstellung des Jahresfahrplans ist das sog. Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG), welches für die Dauer eines Fahrplanjahres abschnittsscharfe Geschwindigkeitsprofile für jede Strecke beinhaltet. Daher stellen jene La-Stellen ein besonderes Risiko für die Fahrplanstabilität dar, welche das ganze Jahr über existieren, die auf Streckenabschnitten mit einer hohen Zugfolge auftreten oder die aufgrund einer starken Geschwindigkeitsreduzierung hohe Fahrzeitverluste bewirken.

Ergebnisse

Weiterhin bleiben La-Stellen infolge von **Bautätigkeiten** in 2016 die Hauptursache für Geschwindigkeitseinbrüche im nordrhein-westfälischen Streckennetz. Entgegen dem seit Beginn der jährlichen Analyse des Netzzustands in 2009 insgesamt zu beobachtenden Rückgang an La-Stel-

len – 2016 ist diese Entwicklung nicht mehr festzustellen – beeinflussen Geschwindigkeitseinschränkungen infolge des „Bauens unter rollendem Rad“ zunehmend das Betriebsgeschehen. In ihrem Einfluss unterscheiden sich die Baustellenabschnitte im Wesentlichen in ihrer Länge und Dauer sowie der Höhe der Geschwindigkeitsreduzierung. Pauschale Aussagen hinsichtlich der Auswirkungen auf die Stabilität des Nahverkehrs lassen sich daher nicht treffen. Die La-Stelle im Bahnhof Neubeckum – u.a. Neubau der Bahnsteige – erstreckt sich lediglich auf einer Länge von rd. 600 m. Hierbei ist jedoch die Streckengeschwindigkeit beider Gleise der Hauptstrecke Hamm – Bielefeld von 200 km/h auf 120 km/h reduziert. Der durchfahrende Fernverkehr verliert durch das Abbremsen und erneute Beschleunigen Zeit, der Nahverkehr ist aufgrund des Halts am Bahnsteig nicht beeinträchtigt. Während der Umbau der Verkehrsstation Opladen – Gleisanlagen, Bahnsteige und die Zuwege sind betroffen – im Sommer 2016 eine Totalsperrung der Strecke Solingen – Köln erfordert, sind das gesamte Jahr über insgesamt 14 La-Stellen erforderlich, um den Betrieb außerhalb der Totalsperrung aufrechterhalten zu können. Die Länge der betroffenen Streckenabschnitte reicht von rd. 8 km bis lediglich 100 m, die Geschwindigkeitseinbrüche von 20 km/h bis zu 70 km/h.

Mängel an der Infrastruktur treten 2016 weiterhin bei durchschnittlich rd. 11% der identifizierten La-Stellen auf. Ausgehend von einem hohen Ausgangsniveau zu Jahresbeginn ist bis Jahresmitte ein kontinuierlicher Rückgang zu beobachten, ehe ab September ein erneuter Anstieg erfolgt. Auf der Strecke Krefeld – Kleve werden von Januar bis März 2016 Oberbaumängel zwischen Nieukerk und Geldern sowie Kempen und Aldekerk auf einer Länge von rd. 2,6 km bzw. 1,5 km behoben. Während die Bauarbeiten überwiegend in nächtlichen Sperrpausen stattfinden, kann der RE 10 die Strecke tagsüber mit nur 20 km/h – die Höchstgeschwindigkeit gemäß VzG beträgt 120 km/h – befahren.

Die La-Analyse basiert auf der monatlichen Auswertung der La-Stellen und wird jeweils für die erste Woche eines jeden Monats durchgeführt. Diese Stichprobe 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

Im Oktober sind Oberbaumängel an der Strecke Hamm – Münster für eine erneute Zunahme an Mängel-La-Stellen verantwortlich. Auf dem rd. 6,3 km langen Abschnitt zwischen Mersch und Rinkerode gilt bis zur Behebung der Mängel eine reduzierte Geschwindigkeit von 70 km/h in beide Richtungen. Im Nahverkehr sind die Linien RE 7 und RB 69/RB 89 von der Reduzierung um 90 km/h betroffen.

Häufig treten **Signal- und Sicherungstechnische** Mängel an Bahnübergängen auf, wenn aufgrund mangelhafter technischer Sicherung die Durchfahrtsgeschwindigkeit aus Sicherheitsgründen reduziert werden muss. Betriebliche Einschränkungen dieser Art sind regelmäßig zu beobachten, führen jedoch nicht in jedem Fall zur Einrichtung einer Langsamfahrstelle, da technische Probleme oft kurzfristig behoben werden können. Sind Bahnübergänge hingegen grundsätzlich neu zu gestalten bzw. technisch zu sichern, sind ein langer Vorlauf für die Planung und die Kreuzungsvereinbarung (gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz) erforderlich. Eine Aufhebung von Signal- und Sicherungstechnischen La-Stellen – 2016 mit einem Anteil an allen La-Stellen von rd. 13 % – erfordert daher häufig einen langen Zeitraum. Die seit 2013 auf der Strecke Aachen – Mönchengladbach erforderliche Geschwindigkeitsreduzierung auf 130 km/h konnte bis Ende 2015 bereits von insgesamt 17,4 km auf 7,2 km reduziert werden. Die aktuellen Planungsvarianten der DB Netz zur Behebung der verbliebenen Geschwindigkeitseinbrüche zwischen Übach-Palenberg und Geilenkirchen werden vsl. nicht ohne eine Planfeststellung realisiert werden können und damit noch einige Jahre weiter bestehen.

Die Ergebnisse der Auswertung für 2016 zeigen im Durchschnitt pro Monat 56 La-Stellen, durch welche Geschwindigkeitseinbrüche auf einer Länge von insgesamt rd. 68 km und eine durchschnittliche Reduzierung der örtlich zulässigen Geschwindigkeit um 14 km/h verursachen. Die monatlichen Ergebnisse im Jahresverlauf 2016 können den beiden Diagrammen auf Seite 46 entnommen werden. Im Vergleich zu 2015 zeigt sich keine wesentliche Veränderung der Quantität (siehe Kapitel 4), jedoch eine signifikante Zunahme der durchschnittlichen Länge der betroffenen Streckenabschnitte. NRW-Weit können 2016 im Mittel rd. 68 km des Streckennetzes nur mit einer geringeren Geschwindigkeit genutzt werden. Lediglich zu Beginn der jährlichen Analyse des Netzzustands im Jahr 2009 ist ein höherer Wert mit rd. 71 km ermittelt worden. Das Groß an La-Stellen ist dabei weiterhin auf Baumaßnahmen zurückzuführen und stellt die wesentliche Ursache der Zunahme gegenüber 2015 dar. Diese Ent-

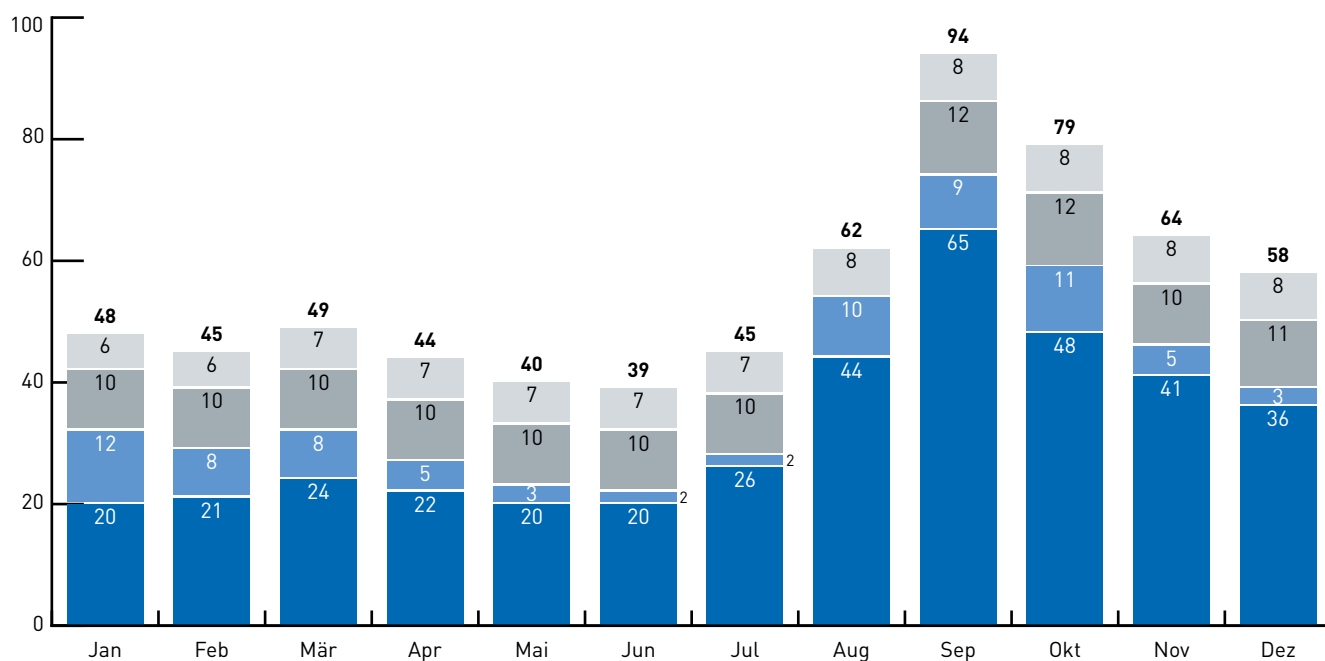


wicklung wird anhand der für 2016 aufgezeigten Betriebsqualität des Nahverkehrs nachvollziehbar, wobei eine weitere Steigerung der Bautätigkeit zusätzlich zu den bekannten Maßnahmen unumgänglich ist (siehe Kapitel 2). Bereits 2015 hat DB Netz das Programm „Zukunft Bahn“ angekündigt, in dessen Rahmen in den kommenden Jahren verstärkt in die Steigerung der Kapazitäten und Pünktlichkeit zu investieren. Da konkrete Maßnahmen den Aufgabenträgern bislang nicht bekannt sind, ist eine Bewertung des Programms hinsichtlich seines Beitrags zu einer Entspannung des Betriebs, aber auch hinsichtlich der baubetrieblichen Umsetzung und deren Einschränkungen für den Nahverkehr momentan nicht möglich.

Neben unterjährigen La-Stellen sind 2016 weiterhin **Dauer-La-Stellen** aufgefallen, die ganzjährig bestehen und nicht im VzG des jeweiligen Fahrplanjahres berücksichtigt sind. Durch die ganzjährige Abweichung von der Regelgeschwindigkeit beeinträchtigen sie das gesamte Fahrplanjahr über den Betrieb. Einige Dauer-La-Stellen existieren bereits seit mehreren Jahren und werden aufgrund komplexer Randbedingungen oder langer Planungsvorläufe auch weitere Jahre bestehen. Hierzu zählt der seit 2005 bestehende Signaltechnische Mangel bei der Ausfahrt vom Bf Altenbeken in Richtung Hamm. Dessen Beseitigung wird im Rahmen der ESTW-Aufschaltung erfolgen, welche sich jedoch von 2015 auf vsl. 2019 verschiebt. Zur Begrenzung der Auswirkungen von Dauer-La-Stellen auf den Jahresfahrplan werden diese in das VzG aufgenommen. Um eine dauerhafte Minderung der Leistungsfähigkeit des Streckennetzes aufgrund der reduzierten Geschwindigkeit zu vermeiden, ist eine Mängelbeseitigung weiterhin von hoher Priorität. 2016 ist u.a. die Geschwindigkeitsreduzierung am Bahnübergang in Ferndorf – die La-Stelle besteht seit 2014 aufgrund eingeschränkter Sicht – Eingang in das VzG erhalten.

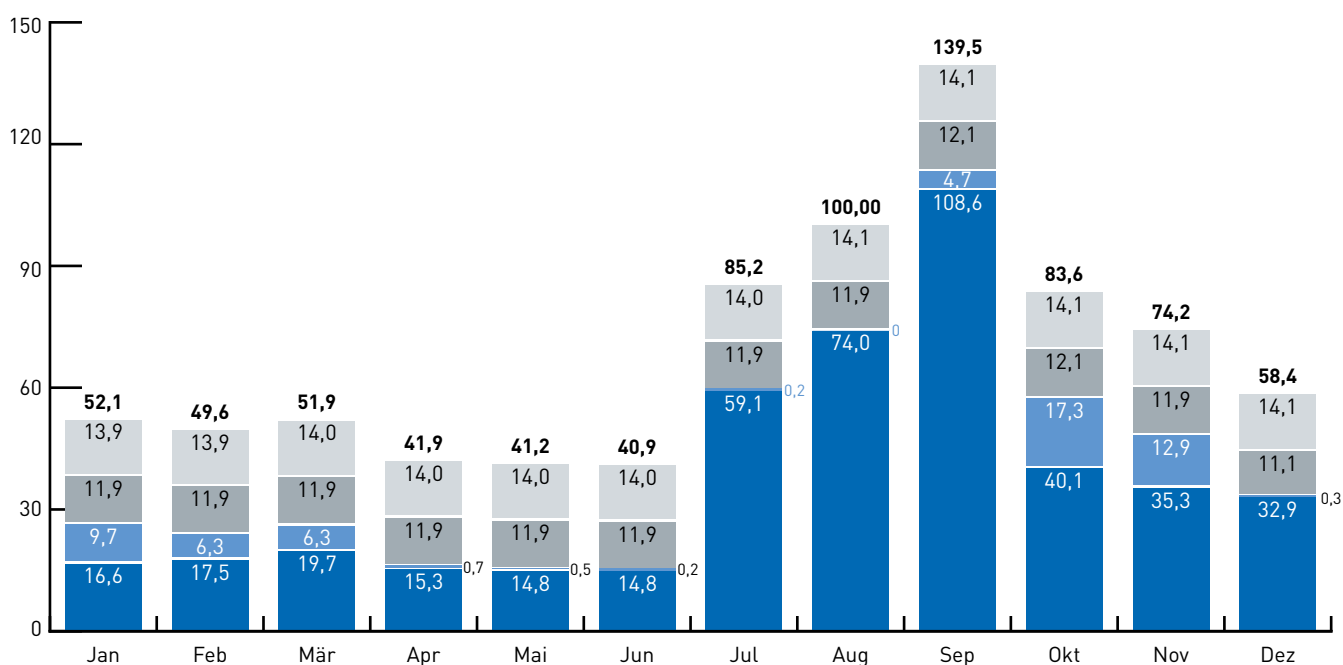
Anzahl Langsamfahrstellen NRW 2016 nach Ursachen

Anzahl La-Stellen



Länge Langsamfahrstellen NRW 2016 nach Ursachen

Länge La-Stellen in km



Bautätigkeiten

Mängel

Ohne Angaben

Signal- und Sicherungstechnische Mängel

Definition der Ursachen siehe Seite 44

Ganzjährige Langsamfahrstellen NRW 2016

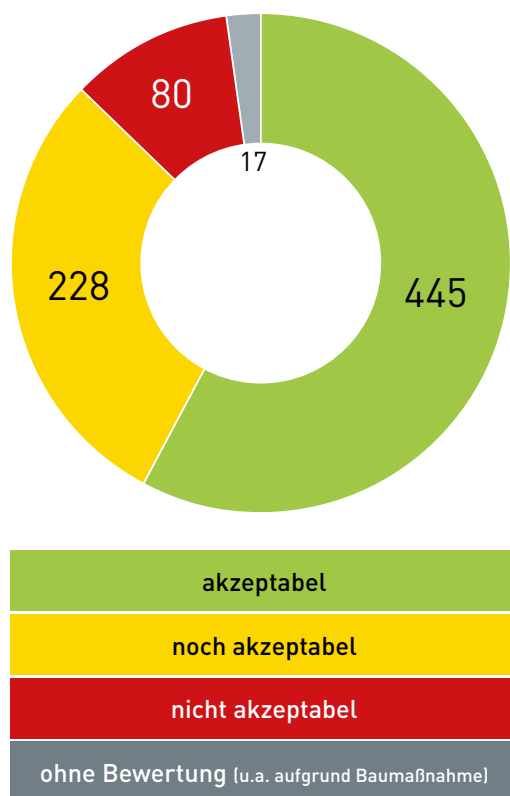
Start	Ziel	von km	bis km	Geschwindigkeit/Ist	Geschwindigkeit/Soll	in Kraft ab	Ursache	Planungsstände	Status
Dauer-La-Stellen 2016 (12 Monate)									
Altenbeken		112,3	110,4	80	12	19.09.05	Signal-/sicherungs-technischer Mangel	Beseitigung i. V. m. Umstellung auf Elektronisches Stellwerk vsl. 2019	
Bielefeld-Senne	Brackwede	35,9 36,5	36,3 36,3	60 40	100	14.06.15	Fehlende technische Sicherung an Bahnübergang	Planung ist abgeschlossen, der Baubeginn steht aus.	
Holzwickede	Unna	188,1	188,7	120	130	09.05.11	Bautätigkeiten (Lärmschutz)	Signalsicht durch Lärmschutzwand eingeschränkt. Seit April 2016 behoben.	
Meerbusch-Osterath	Krefeld Lohbruch	44,1	48,8	100	140	30.09.15	Sonstiger Mangel	Beseitigung im Dezember 2016 erfolgt.	
Opladen Mitte	Opladen Mitte	16,9	18,3	120	160	23.03.15	Bautätigkeiten (Schutz-La)	Beseitigung im Dezember 2016 erfolgt. Weitere La-Stellen im Bereich Opladen sind weiterhin gegeben.	
Siedlinghausen	Silbach	19,8	19,9	20	60	05.06.13	Böschung	Beseitigung hängt von langfristigen Planungen ab.	
Übach-Palenberg	Geilenkirchen	23,3	26,9	130	160	25.07.14	Signal-/sicherungs-technischer Mangel	Beseitigung hängt von langfristigen Planungen ab.	
La-Stellen im VzG 2016 (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). Beseitigung erst mit dem Einsatz von ETCS Level 2 und daher langfristig möglich.	
Altenbeken	Paderborn	120,6	121,8	70	120		Hanglage	Beseitigung hängt von langfristigen Planungen in Bezug auf die ABS Paderborn – Halle ab.	
Boisheim	Breyell	12,5	12,8	90	120		EBA-Anweisung: Verkürzter Abstand zwischen Vorsignal und Hauptsignal.	Keine kurzfristige Beseitigungsmöglich, da vorhandene ESTW-Technik nicht geeignet.	
Essen-Altenessen	Oberhausen	78,7	78,6	90	160		Untergrundproblem (Abwasserkanal)	Baubeginn ist erfolgt. Beseitigung bis vsl. Ende 2016 und Korrektur im VzG 2017.	
Ferndorf	Dahlbruch	2,7	2,9	40	60	10.11.14	EBA-Anweisung: Eingeschränkte Sicht am Bahnübergang	In das VzG 2016 übernommen. Keine kurzfristige Beseitigung möglich, da Neuplanung des Bahnübergangs erforderlich.	
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)	
Trompet		5,8	6,3	90	100	14.11.14	EBA-Anweisung: Geschwindigkeitsbegrenzung für Weichen nach Regelwerksanpassung	In das VzG 2016 übernommen. Beseitigung hängt von langfristigen Planungen ab.	

VERKEHRSSSTATIONEN

Entlang des nordrheinwestfälischen Streckennetzes bieten aktuell 770 Verkehrsstationen einen Zugang zum Schienenverkehr. In ihrer Zugangs- und Aufenthaltsfunktion ist die Qualität der Stationen ein wesentliches Kriterium der Attraktivität des SPNV für die Reisenden. Die überwiegende Anzahl der Stationen in NRW wird durch die DB betrieben (694 Stationen durch DB Station & Service, 6 Stationen durch DB Regionetz Kurhessenbahn). Weitere Infrastrukturbetreiber sind die Rurtalbahn GmbH (40 Stationen), die Euregio Verkehrsschienennetz GmbH (16 Stationen), die RegioBahn (8 Stationen) und die Verkehrsbetriebe Extertal GmbH (2 Stationen).

Gesamtergebnisse Stationserhebung 2016

(Kriterien: Funktion, Sauberkeit, Graffiti)



Der Halt an einer Station wird durch die EVU mit den jeweiligen Stationsbetreibern auf Basis von Infrastrukturnutzungsbedingungen vertraglich vereinbart. Die dabei anfallenden Stationspreise hingegen werden in der Regel über bestehende Verkehrsverträge von den EVU an die Aufgabenträger als Besteller des SPNV-Angebotes durchgeleitet. Die Einflussmöglichkeiten der Aufgabenträger auf die Qualität der Verkehrsstationen sind so nur eingeschränkt vorhanden, da kein direktes Vertragsverhältnis mit dem Betreiber besteht. Über das bestehende sog. Anreizsystem hat das EVU als Vertragspartner zwar

die Möglichkeit, bei festgestellten Mängeln Nachlässe auf die Stationspreise geltend zu machen. Allerdings ist das System aus Sicht der Aufgabenträger an vielen Stellen verbesserungswürdig, da z.B. 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 seit Jahren eigene systematische Erhebungen über die Qualität der Stationsinfrastruktur durch. Bis zu vier Mal jährlich bewerten die eigens hierfür geschulten Profitester die Zugangs- und Bahnsteigbereiche der Stationen. Eine wichtige Aufgabe der Profitester bei ihren Stationsbewertungen ist die fotografische Dokumentation der identifizierten Mängel an der Verkehrsstation und dem Stationsumfeld. Diese Dokumentation dient den Aufgabenträgern als Grundlage für eine gezielte Kommunikation mit dem Infrastrukturbetreiber, um die vorhandenen Einschränkungen zügig abzustellen. Die Wirksamkeit der eingeleiteten Maßnahmen lassen sich die Aufgabenträger zunehmend ebenfalls fotografisch, etwa bei der Entfernung von Graffiti belegen.

Bei der Bewertung der Qualität haben sich die Aufgabenträger auf die drei wesentlichen Kriterien Graffiti, Sauberkeit und Funktionalität verständigt. Die Bewertung dieser Kriterien erstreckt sich auf die Bahnsteige und das Gleisbett sowie die Zugangs- und Aufenthaltsbereiche im unmittelbaren Umfeld der Station. Die Gewichtung und Ausgestaltung der Bewertungskriterien steht jedem Aufgabenträger frei, um damit eigene Schwerpunkte berücksichtigen zu können. Der VRR bewertet Graffiti an Schallschutzwänden nicht, da diese sich in der Regel im Zuständigkeitsbereich der DB Netz und nicht des Stationsbetreibers befinden. Zudem wird seit 2015 das Kriterium Funktionalität stärker gewichtet, was zu einem leicht geringeren Gewicht der Verunreinigung durch Graffiti führt. Der NVR wiederum hat 2015 ein zusätzliches Bewertungskriterium eingeführt, um den Bauzustand der Zugangs- und Bahnsteigbereiche für die Qualitätsmessung der Stationen berücksichtigen zu können. Im NWL werden die Sauberkeit und die Verschmutzung durch Graffiti zu einer Bewertung zusammengefasst.

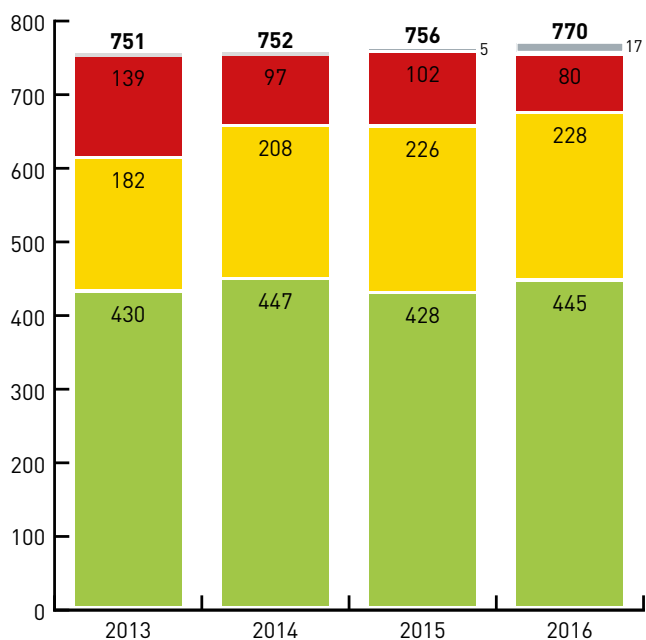
Mit der Entwicklung weiterer eigener Schwerpunkte geht eine Abnahme der landesweiten Vergleichbarkeit der Stationsqualität einher. Um dem entgegen zu wirken, ist

eine zunehmende Harmonisierung der einzelnen Methoden weiterhin dringend erforderlich.

Die Karte auf Seite 51.1 zeigt die Gesamtergebnisse der Stationserhebung 2016 durch die Aufgabenträger für NRW. Im Ergebnis haben von den landesweit insgesamt 770 bewerteten Stationen 445 ein akzeptables Erscheinungsbild (58 %), 228 ein Erscheinungsbild, welches noch akzeptabel ist (30 %) und 80 ein Erscheinungsbild, das nicht mehr akzeptabel ist (10 %). Weitere 17 Stationen (2 %) wie die Bahnhöfe in Wesel, Opladen oder Bünde, wurden aufgrund umfangreicher und langandauernder Modernisierungsarbeiten in 2016 nicht bewertet.

Das Gesamtbild hat sich gegenüber den Vorjahren verbessert und das Niveau aus 2014, dem bislang besten Jahr, in einigen Aspekten übertroffen. So hat sich landesweit die Anzahl der Stationen mit einem nicht mehr akzeptablen Erscheinungsbild um 22 verringert (minus 3 Prozentpunkte), wobei 80 Stationen weiterhin diese Bewertung erhalten haben. Gewachsen ist damit der Anteil Stationen, denen die Aufgabenträger ein akzeptables (plus 2 Prozentpunkte) oder noch akzeptables Erscheinungsbild (plus 0,5 Prozentpunkte) bescheinigen.

Gesamtergebnisse der Stationserhebungen seit 2013



Die Verschmutzung einer Station mit Graffiti hat weiterhin einen wesentlichen Einfluss auf die Bewertung des Erscheinungsbildes. Bei der Bewertung der Bahnsteigs- und Zugangsbereiche einer Station fallen verschmutzte Anlagen nicht immer in den Zuständigkeitsbereich des jeweiligen Stationsbetreibers. So sind für eine gezielte

Beseitigung Abstimmungen mit weiteren Akteuren erforderlich, wenn die Anlagen in der Verantwortung von Kommunen und Dritten – bei Empfangsgebäuden oder Fahrradabstellanlagen – sowie der DB Netz AG – bzgl. Gleisbett und Schallschutzwände – befinden. Folgerichtig wurde das Anti-Graffiti-Programm vom Land NRW und DB Station & Service auch 2016 weitergeführt, in dessen Rahmen landesweit eine Grundreinigung an 100 Stationen durchgeführt und zusätzliche Prophylaxeschichten aufgebracht wurden.



Mit Graffiti verschmutzter Wetterschutz in Hagen-Westerbauer

Die Sauberkeit der Zugangsbereiche und Bahnsteige wird anhand von leicht zu entfernenden Verschmutzungen bewertet, beispielsweise durch herumliegenden Müll. Neben den Verkehrsflächen, auf welchen sich die Reisenden bewegen wird auch die Sauberkeit des Gleisbettes geprüft. Insgesamt bleibt festzuhalten, dass es sich bei der Prüfung der Sauberkeit um eine Momentaufnahme des Zustandes der Station durch den Prüfer handelt, wobei die Zugangsbereiche tendenziell etwas schlechter abschneiden als die Bahnsteige. Die Ergebnisse für 2016 zeigen ein je nach Aufgabenträgergebiet unterschiedliches Bild. Im Bereich des NVR konnte die Sauberkeit der Zugangsbereiche signifikant gesteigert werden, so dass sich die Anzahl der Stationen mit einem nicht akzeptablen Zustand halbiert hat. Der VRR hingegen hat auch in 2016 insbesondere bei den Zugangsbereichen einen Handlungsschwerpunkt bei der Sauberkeit identifiziert, wobei das allgemein hohe Niveau der vergangenen Jahre konstant geblieben ist. Die Sauberkeit der Stationen im NWL hingegen ist im Vergleich zu 2015 in fast allen gemessenen Kategorien schlechter bewertet worden. Neben Verunreinigungen durch Graffiti, welche der Sauberkeit zugerechnet werden, sind insbesondere die Zugangsbereiche und das Gleisbett der Stationen durch starke Verschmutzungen aufgefallen.

VERKEHRSSSTATIONEN



Verschmutztes Gleisbett in Geilenkirchen

Auch bei der landesweiten Bewertung der Funktion der Ausstattungselemente im Zugangs- und Bahnsteigbereich ist festzustellen, dass die Erfahrungen der Aufgabenträger sich hierbei unterscheiden. Die festgestellten Mängel umfassen das gesamte Portfolio der Stationsausstattung. Im Zugangsbereich sind häufig defekte Putz- und Fliesenbeläge im Personentunnel und Treppenaufgang sowie eine unzureichende Beleuchtung negativ bewertet. Die Erreichbarkeit der Bahnsteige wird insbesondere durch defekte Personenaufzüge und Fahrtreppen erschwert. Einschränkungen insbesondere auf dem Bahnsteig treten häufig durch defekte Sitzmöbel, Fahrplanvitriten, Uhren oder Wetterschutzhäuser sowie durch eine schlecht lesbare Beschilderung und Wegeleitung auf. Die aufgezählten Mängel sind jedoch einzelfallabhängig und lassen daher keine allgemeingültige (negative oder positive) Tendenz erkennen. In 2016 hat der VRR insgesamt eine positive Tendenz hinsichtlich der Funktion der Ausstattungselemente ermittelt. Mitverantwortlich hierfür ist ein umfassender Austausch der alten Beschilderung durch die DB Station & Service. Auch die Verfügbarkeit der Personenaufzüge konnte sie durch einen Austausch alter Anlagen und eine verbesserte Entstörung steigern. Eine ähnliche Offensive zum großräumigen Austausch von Ausstattungselementen wird der NVR in 2017 beginnen. Es ist geplant, an rd. 140 Verkehrsstationen die Bahnsteigausstattung hinsichtlich der Herstellung einer durchgängigen Barrierefreiheit auszutauschen. Im NWL sind gegenüber 2015 Verbesserungen bei der Funktionalität der Uhren und dem Aushang aktueller Netzpläne eingetreten. Aufgabenträgerübergreifend sind Einschrän-

kungen der Funktion durch Mängel am Wetterschutz und den Sitzmöbeln weiterhin Schwerpunkte bei der Bewertung der Funktion.

Auffallend in der Betrachtung der Gesamtergebnisse für 2016 ist die hohe Anzahl an nicht bewerteten Stationen aufgrund langfristiger Baumaßnahmen. Hierunter fallen beispielsweise die Stationen Wesel, Bonn-Bad Godesberg und Siegen, welche im Rahmen der Modernisierungsoffensive 2 umgebaut werden. In dem bereits 2008 von Bund, Land und der DB Station & Service initiierten Programm werden landesweit 117 Stationen bis vsl. 2019 modernisiert und barrierefrei ausgebaut. Für eine Fortführung ab 2020 haben die Aufgabenträger bereits Anschlussvereinbarungen für eine Modernisierungsoffensive 3 mit der DB geschlossen, um weitere 50 Stationen auszubauen und zu modernisieren. Die Realisierung dieser Maßnahmen steht jedoch hinter dem aktuell in Planung befindlichen Ausbau auf den Zulaufstrecken der zukünftigen RRX-Stammstrecke zwischen Köln und Dortmund, den sog. Außenästen des RRX, zurück. Entlang der Strecken Minden – Hamm – Dortmund oder Aachen – Köln werden einheitliche Standards für den Halt der RRX-Fahrzeuge und den barrierefreien Zugang zu diesen an insgesamt 71 Stationen realisiert. Parallel hierzu werden 12 kleinere Stationen durch das Zukunftsinvestitionsprogramm "Barrierefreiheit" des Bundes barrierefrei ausgebaut. Durch die Vielzahl an Modernisierungsvorhaben in den kommenden Jahren ist mittelfristig eine weitere Steigerung der landesweiten Stationsqualität zu erwarten. Beispielhaft hierfür ist der Bahnhof Steinheim (Westf) zu erwähnen, mit dem erst-



Defekte Fahrplanvitrine in Löhne

Stationsqualität NRW 2016

Zeichenerklärung

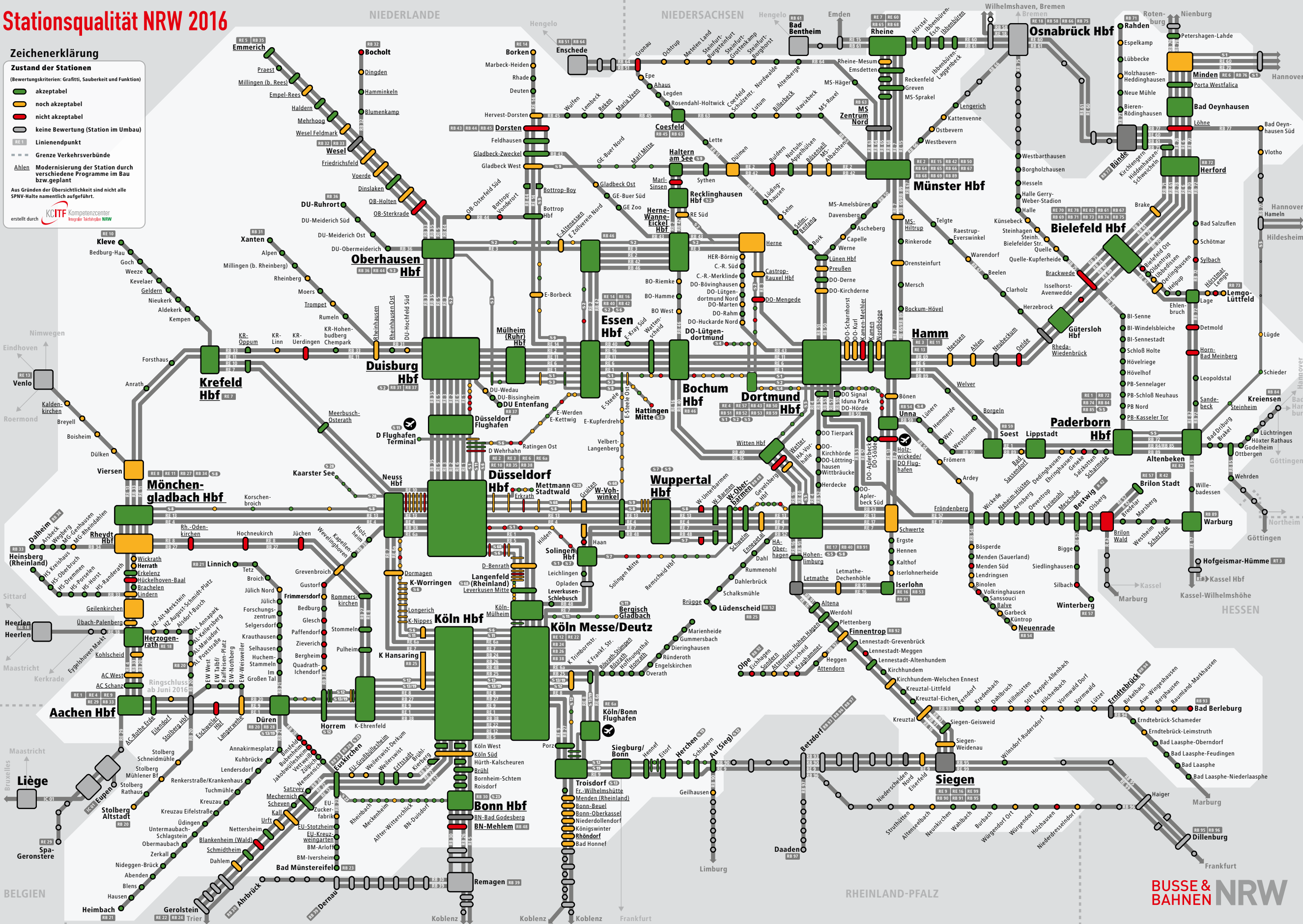
Zustand der Stationen

(Bewertungskriterien: Graffiti, Sauberkeit und Funktion)

- akzeptabel
- noch akzeptabel
- nicht akzeptabel
- keine Bewertung (Station im Umbau)
- Linienendpunkt
- Grenze Verkehrsverbünde
- Ahnen
- Modernisierung der Station durch verschiedene Programme im Bau bzw. geplant

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

erstellt durch **KITF** Kompetenzzentrum für Infrastruktur





Mit dem Bahnhof Steinheim erhält erstmals eine Station in NRW die Auszeichnung als "Bahnhof des Jahres", die seit 2004 jährlich von der Allianz pro Schiene vergeben wird. Die Jury lobt Steinheim als ein "Bekenntnis zur Ankommenskultur", dessen Konzept dafür Sorge, dass immer Menschen den Bahnhof beleben.

mals ein Bahnhof aus NRW vom Verband „Allianz pro Schiene“ zum Bahnhof des Jahres ernannt wurde. Unter allen Bewerbern der Kategorie S-Bahnhöfe haben die barrierefreie und kundenfreundliche Gestaltung der Verkehrsstation sowie die angebotenen Gastronomie- und Serviceangebote für Radfahrer, Wanderer und Reisende die Jury überzeugen können. Die Karte auf Seite 51.1 gewährt neben den Gesamtergebnissen der Erhebung 2016 einen Überblick, welche Stationen bereits im Bau bzw. in konkreter Planung für eine Modernisierung sind.

Zwei weitere Aspekte, welche die Bewertung der Stationsqualität beeinflussen können, sind Vandalismusschäden und der Umgang mit alten und nicht mehr genutzten Anlagen. An Stationen mit vermehrten Schäden durch Vandalismus werden ebenfalls regelmäßig Verunreinigungen mit Graffiti ermittelt. Betroffene Anlagen sind häufig mit Glaselementen ausgestattet, welche zerkratzt oder vollständig zerstört werden. Oftmals sind die großflächigen Seitenscheiben bei Wetterschutzhäusern betroffen, deren Austausch kosten- und mitunter auch zeitaufwändig ist. Deshalb kommen immer öfter Wetterschutzhäuser zum Einsatz, bei denen die Seiten- und Rückwände in mehrere kleinere Elemente unterteilt sind. Auch für Fahrplanvitriten und Fahrpläne selbst werden inzwischen robuste und widerstandsfähigere Varianten eingesetzt. Im Bereich des NVR konzent-

rieren sich betroffene Stationen beispielsweise entlang der RB-Linie 38. Im VRR treten diese Probleme insbesondere an S-Bahn-Stationen auf. Schwach frequentierte Stationen in Ortsrandlage hingegen bilden beim NWL den Schwerpunkt für Vandalismusschäden. Hervorzuheben sind zudem Stationen mit inaktiven Anlagen wie ehemaligen Gepäckaufzügen, alten Bahnhofsuhrn oder Bahnsteigen und Bahnsteigbereichen, die verkehrlich nicht mehr genutzt werden. Zwar werden diese Anlagen nicht grundsätzlich als Beeinträchtigung gewertet, jedoch beeinflussen sie das Erscheinungsbild und die Aufenthaltsqualität an der Station nachhaltig. **Hier bedarf es weiterhin eines grundsätzlichen Handlungskonzeptes, wie zukünftig mit diesen nicht mehr genutzten Anlagenteilen umgegangen werden soll.**

Weitere Informationen zu den Ergebnissen der Stationserhebungen 2016 können dem Stationsbericht des VRR (online unter www.vrr.de), dem Qualitätsbericht des NWL (online unter www.nwl-info.de) sowie dem Qualitätsbericht des NVR (online unter www.nvr.de) entnommen werden.

BUNDESVORKEHRSWEGEPLAN 2030 – SACHSTAND ANMELDUNGEN DES LANDES NRW

Im August 2016 hat das Bundeskabinett den **Bundesverkehrswegeplan 2030** beschlossen, der seinen Vorgänger aus dem Jahr 2003 ersetzt. Als das wichtigste Instrument der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes stellt der Bundesverkehrswegeplan – kurz BVWP – die verkehrspolitischen Weichen für den Planungshorizont 2030. Es werden sowohl die **Bestandsnetze** als auch **Aus- und Neubauprojekte** der Straße, Schiene und Wasserstraße betrachtet. Bei Aus- und Neubaumaßnahmen konzentriert sich der BVWP 2030 auf Vorhaben, die **großräumig wirksam** sind sowie eine **wesentlich kapazitätssteigernde** bzw. **qualitätsverbessernde Wirkung** entfalten. Nach dem Kabinettsbeschluss zum BVWP 2030 sind die dort beschlossenen Vorhaben für den Verkehrsträger Schiene im Dezember 2016 durch den Bundestag und Bundesrat als Bestandteil des **Bundesschienenwegeausbaugesetzes** (BSWAG) verabschiedet worden. Der dem Gesetz angehängte **Bedarfsplan für die Bundesschienenwege** wird alle fünf Jahre auf Aktualität hin überprüft, wobei eine Neubewertung einzelner Vorhaben bspw. aufgrund gestiegener Projektkosten möglich ist.

Grundsätzlich ist zwischen **laufenden bzw. fest disponierten Vorhaben** aus den vorangegangenen Bedarfsplänen des Bundes und erstmals gemeldeten Vorhaben zu unterscheiden. Die erstgenannten Projekte wurden, soweit keine Neubewertung erforderlich war, in den BVWP 2030 übernommen. Die übrigen Vorhaben wurden bzw. werden noch zum Nachweis der Wirtschaftlichkeit einer **Nutzen-Kosten-Analyse** unterzogen sowie in ihren

umwelt- und naturschutzfachlichen, raumordnerischen und städtebaulichen Auswirkungen beurteilt. Für die Bewertung werden dabei ein Bezugsfall – Infrastrukturauslastung im Jahr 2030 – und der Planfall – Infrastrukturauslastung im Jahr 2030 mit dem zu bewertenden Projekt – miteinander verglichen. Anhand der Ergebnisse erfolgt die Eingruppierung in die verschiedenen Dringlichkeitskategorien **Vordringlicher Bedarf** bzw. **Vordringlicher Bedarf-Engpassbeseitigung** (siehe Tabelle). Bei diesen Maßnahmen kann unmittelbar mit der Planung und nach Vorliegen von Baurecht mit der Realisierung begonnen werden. Aufgrund der Vielzahl an Projektanmeldungen sind mit Verabschiedung des BVWP 2030 noch nicht alle Vorhaben entsprechend der o.g. Kriterien bewertet. Ihre Bewertung erfolgt in einer nachgelagerten Phase, wobei sie in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen können. Die Projekte verbleiben bis zum Nachweis der Wirtschaftlichkeit im **Potenziellen Bedarf**, für den ein eigenes Budget als Platzhalter im BVWP 2030 festgehalten ist. Es ist vorgesehen, diese Maßnahmen bis zum Jahr 2030 umzusetzen bzw. mit der Umsetzung zu beginnen.

Alle Maßnahmenvorschläge des BVWP 2030 stehen zudem unter besonderer Prüfung hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den noch aufzustellenden Deutschland-Takt – einen integrierten Taktfahrplan für den Personennah- und -fernverkehr auf dem deutschen Schienennetz, der schnelle Verbindungen und optimierte Anschlussbeziehungen deutschlandweit sicherstellen soll.

Laufende / fest disponierte Vorhaben	- Vorhaben vorangegangener Bedarfspläne des Bundes, deren Umsetzung so schnell wie möglich abgeschlossen werden soll
VB – Vordringlicher Bedarf	- hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis oder - hohe raumordnerische und/oder städtebauliche Bedeutung - Synergien zwischen Erhaltungs-/Ersatzinvestition und Ausbauplanung
VB-E – Vordringlicher Bedarf Engpassbeseitigung	- besonders hohe verkehrliche Bedeutung - hoher Beitrag zur Minderung bzw. Beseitigung von Engpässen - keine hohe Umweltbetroffenheit
PB – Potenzieller Bedarf	- gutachterliche Bewertung der Maßnahme noch nicht abgeschlossen - Aufstieg in den VB/VB-E bei Nachweis der Wirtschaftlichkeit

Die Vorhaben in NRW

Von den Meldungen des Landes Nordrhein-Westfalen für den Verkehrsträger Schiene ist in der ersten Bewertungsphase u.a. der Aus- bzw. Neubau der Strecke Mönchengladbach – Grenze D/NL, besser bekannt als Eiserner Rhein, ausgeschieden. Eine Übersicht der Maßnahmen, die der Bedarfsplan für die Schienenwege des

Bundes für NRW vorsieht, kann der Karte auf Seite 55.1 entnommen werden. Im Folgenden werden ausgewählte Maßnahmen vorgestellt. Über das Projektinformationssystem (PRINS) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) kann online der aktuelle Sachstand der Ausbaugesetzte eingesehen werden (www.bvwp-projekte.de).

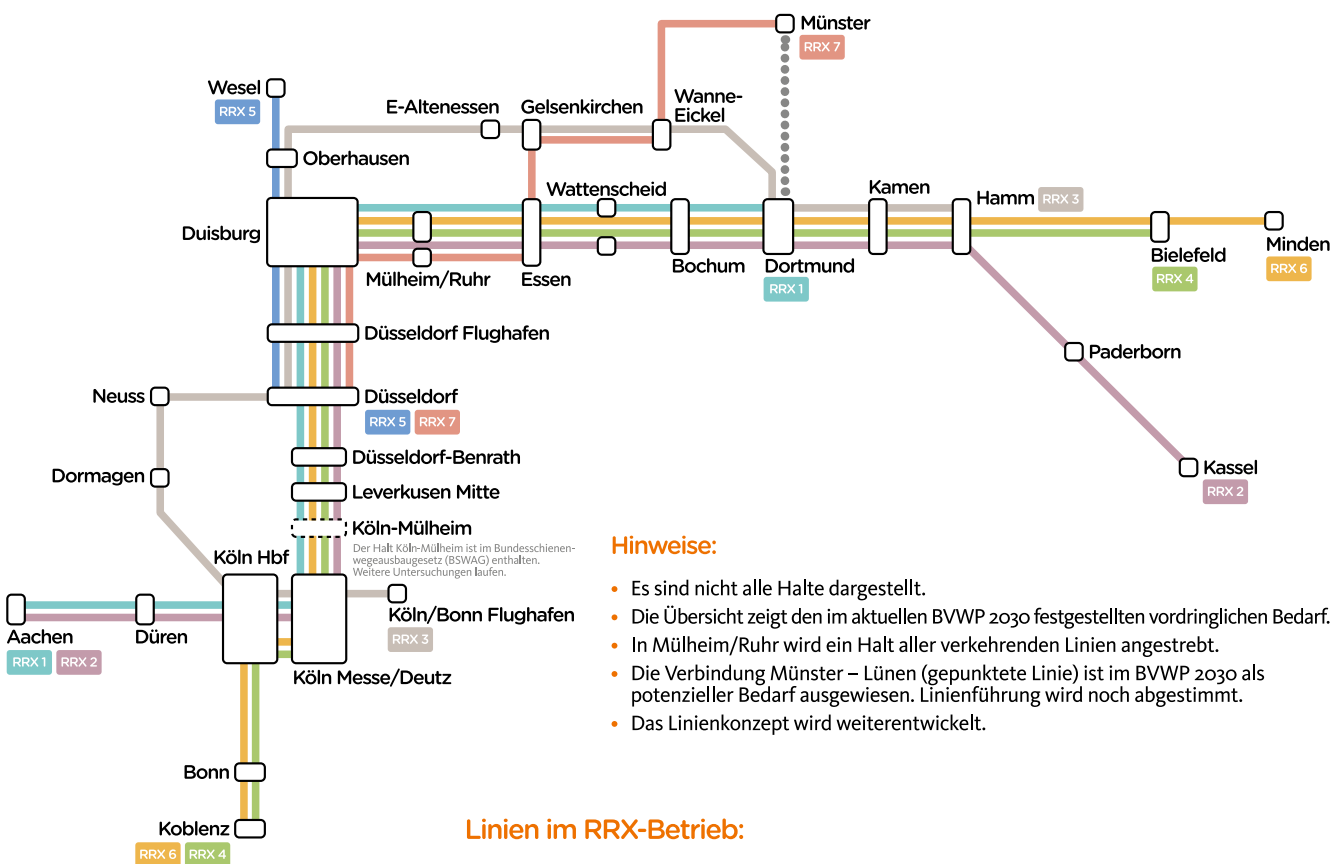
Rhein-Ruhr-Express (RRX) VB/VB-E

Das größte Schienenprojekt Nordrhein-Westfalens im BVWP 2030 ist der Ausbau der Infrastruktur zwischen Köln und Dortmund für den Rhein-Ruhr-Express (RRX). Mit insgesamt drei Maßnahmen befindet sich die gesamte RRX-Stammstrecke im Vordringlichen Bedarf, wobei der viergleisige Ausbau der Strecke Köln – Dortmund als Vordringlicher Bedarf-Engpassbeseitigung in die höchste Kategorie eingestuft ist. Das 5. und 6. Gleis zwischen Duisburg und Düsseldorf wurde in den Vordringlichen Be-

darf eingeordnet. Mit Düsseldorf-Benrath und Köln-Mülheim sind weitere Systemhalte des RRX untersucht worden. Der Halt Düsseldorf-Benrath ist mit dem erforderlichen Infrastrukturausbau im Vordringlichen Bedarf enthalten, Köln-Mülheim wird gemäß Ausbaugesetz als Systemhalt ohne Infrastrukturausbau ebenfalls berücksichtigt. Das nach dem derzeitigen Ausbaugesetz gültige Konzept ist in der unten stehenden Abbildung dargestellt.

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030: Sieben Linien für NRW

Nach Fertigstellung der Infrastruktur sollen auf der Kernstrecke zwischen Dortmund und Köln die Züge im 15-Minuten-Takt verkehren.



Hinweise:

- Es sind nicht alle Halte dargestellt.
- Die Übersicht zeigt den im aktuellen BVWP 2030 festgestellten vordringlichen Bedarf.
- In Mülheim/Ruhr wird ein Halt aller verkehrenden Linien angestrebt.
- Die Verbindung Münster – Lünen (gepunktete Linie) ist im BVWP 2030 als potenzieller Bedarf ausgewiesen. Linienführung wird noch abgestimmt.
- Das Linienkonzept wird weiterentwickelt.

Linien im RRX-Betrieb:

- RRX 1** Aachen – Köln – Düsseldorf – Essen – Dortmund
- RRX 2** Aachen – Köln – Düsseldorf – Essen – Dortmund – Hamm – Paderborn – Kassel
- RRX 3** Köln/Bonn Flughafen – Neuss – Düsseldorf – Gelsenkirchen – Dortmund – Hamm
- RRX 4** Koblenz – Köln – Düsseldorf – Essen – Dortmund – Hamm – Bielefeld
- RRX 5** Düsseldorf – Duisburg – Oberhausen – Wesel
- RRX 6** Koblenz – Köln – Düsseldorf – Essen – Dortmund – Hamm – Bielefeld – Minden
- RRX 7** Düsseldorf – Duisburg – Essen – Gelsenkirchen – Münster

..... Einstufung im BVWP 2030 als potenzieller Bedarf

Stand: Februar 2017

Quelle: MBWSV

Knoten Köln VB-E/PB

Der stark frequentierte Eisenbahnknoten Köln ist einer der größten Engpässe im nationalen und internationalen Streckennetz. Als zentraler Verknüpfungspunkt im Personen- und Güterverkehr sind die betrieblichen Folgen fehlender Kapazitäten weit über das Rheinland hinaus spürbar. Teile des notwendigen Knotenausbaus in Köln sind als Vordringlicher Bedarf-Engpassbeseitigung im BVWP 2030 aufgeführt. Der Großteil der erforderlichen Maßnahmen wiederum muss als Potenzieller Bedarf erst noch einer volkswirtschaftlichen Bewertung unterzogen werden, bevor sie in den Vordringlichen Bedarf aufrücken können. Ein Kernelement zur Auflösung des Engpasses ist der Ausbau der Kapazitäten auf der S-Bahn-Infrastruktur. Durch eine Entmischung der Fern-, Güter- und S-Bahn-verkehre werden diese weniger anfällig für Störungen und Verspätungsübertragungen. Zugleich schafft die Verlagerung der S-Bahn-Verkehre auf eine eigene Infrastruktur zusätzliche Trassen für den Fern- und Güterverkehr. Ergänzend werden die Optimierung der links- bzw. rechtsrheinischen Fernverkehrsknoten Köln Hbf und Köln-Messe/Deutz und Lösungen zu einer besseren Anbindung der überlasteten Strecke entlang des linken Rheins über Remagen und Bonn geprüft. Insgesamt ist eine Kombination vieler einzelner Maßnahmen erforderlich, um die Kapazitäten und die Betriebsqualität im Knoten Köln langfristig steigern zu können. Hierzu hat der NVR bereits 2012 in Zusammenarbeit mit dem Land NRW und der DB Netz ein Gutachten erstellen lassen, das insgesamt 15 Infrastrukturmaßnahmen enthält. Im Frühjahr 2017 wurde mit den Arbeiten an der Bewertung des Maßnahmenpakets begonnen.

ABS Köln – Aachen PB

Die Strecke Köln – Aachen ist Bestandteil des TEN-Korridors Paris – Brüssel – Köln – Amsterdam/London und besitzt durch die Verbindung der beiden Knoten Aachen und Köln sowohl im europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr wie auch im nordrhein-westfälischen Nahverkehr eine hohe Relevanz. Zudem stellt sie die wesentliche Route für Güterverkehre aus Belgien in Richtung Süden als Bestandteil des Europäischen Güterverkehrskorridors Rhein – Alpen dar. Um dieser Bedeutung gerecht zu werden und eine Ausweitung an den internationalen Fern- und Güterverkehren zu ermöglichen, ist ein abschnittsweiser Ausbau der Strecke geplant. Die Abschnitte I (Köln – Düren) und III (Aachen – Bundesgrenze D/B) sind bereits realisiert, für den Abschnitt II (Düren – Aachen) steht im BVWP 2030 eine Neubewertung an. Grundlage der bisherigen Planung ist eine punktuelle und stufenweise Erweiterung der bestehenden Streckeninfrastruktur, um die Überholung langer Güterzüge durch schnellere Fern- und Nahverkehrszüge zu ermöglichen. Für eine weitere Verkürzung der Fahrzeit soll weiterhin die Streckengeschwindigkeit zwischen Aachen und Langerwehe auf 160 km/h, zwischen Langerwehe und Düren auf 200 km/h angehoben werden.



Der Kölner Hauptbahnhof ist einer der stärksten frequentierten Bahnhöfe Deutschlands. Die Zufahrtsstrecken aus Richtung Norden schließen an die als überlastet bewertete linke Rheinstrecke nach Koblenz an.

BVWP 2030 – Vorhaben in Nordrhein-Westfalen

Zeichenerklärung

Bewertungskategorie für Vorhaben im Bundesverkehrswegeplan 2030

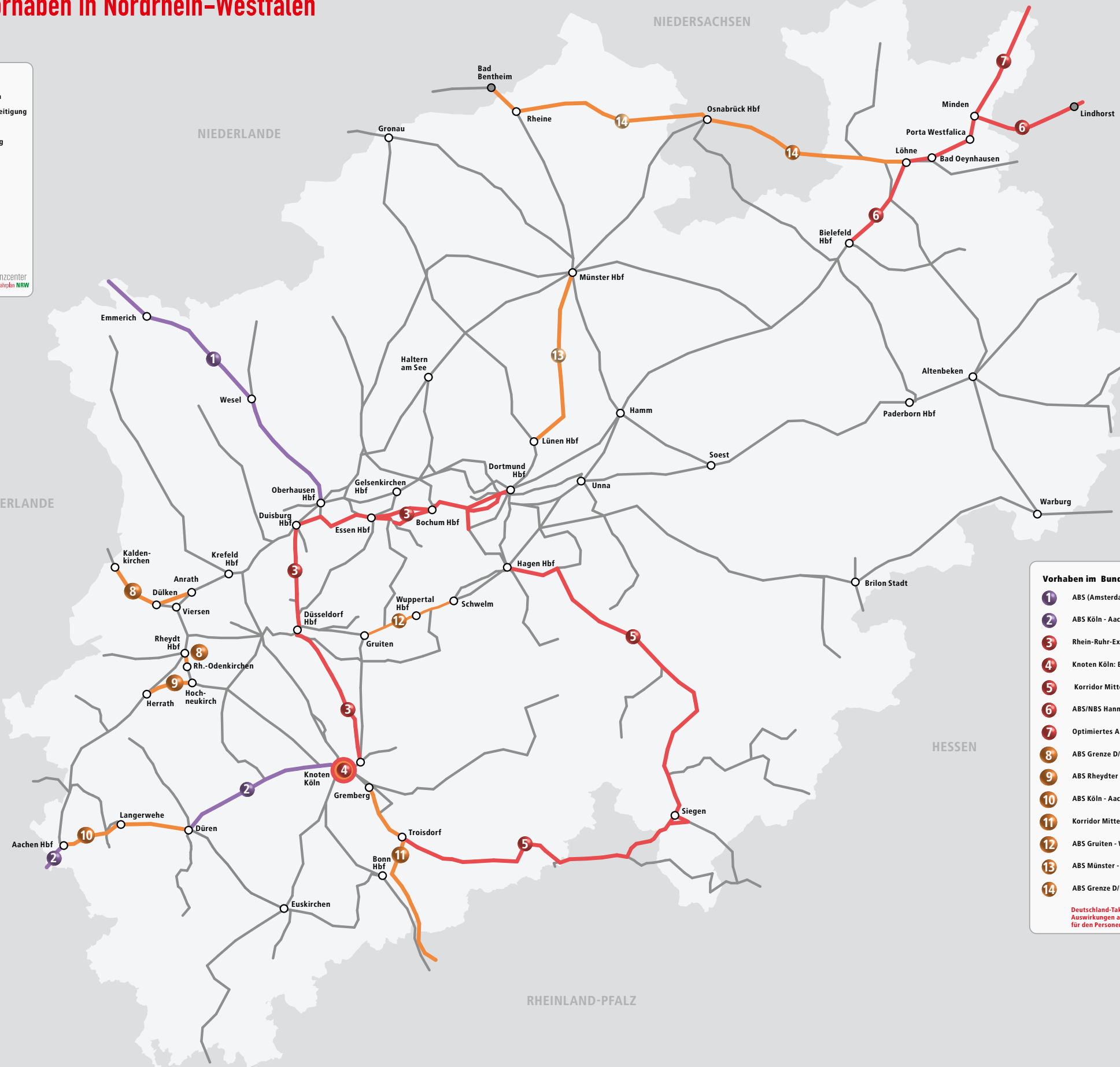
- Laufende / fest disponierte Vorhaben
- Vordringlicher Bedarf / - Engpassbeseitigung
- Potenzieller Bedarf
- Strecken ohne Vorhaben / Bewertung
- SPNV-Station in NRW
- SPNV-Station außerhalb NRW
- Projekt des BVWP 2030

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

Stand: BSWAG i.d.F. vom 23.12.2016

Quelle: Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030

erstellt durch **KCITF** Kompetenzzentrum Integrierter Taktplan NRW



Vorhaben im Bundesverkehrswegeplan 2030 in NRW

- 1 ABS (Amsterdam -) Grenze D/NL - Emmerich - Oberhausen (1. u. 2. Baustufe)
- 2 ABS Köln - Aachen: Abschnitt I (Köln – Düren) und III (Aachen – Bundesgrenze D/B)
- 3 Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln - Düsseldorf - Dortmund / Münster
- 4 Knoten Köln: Bewertung einzelner Maßnahmen steht aus, daher VB-E als auch PB
- 5 Korridor Mittelrhein: Zielnetz I: Ausbau Hagen / Köln - Siegen
- 6 ABS/NBS Hannover - Bielefeld
- 7 Optimierte Alpha-E mit Bremen: Ausbau Nienburg - Minden
- 8 ABS Grenze D/NL - Kaldenkirchen - Viersen - Rheydt-Odenkirchen
- 9 ABS Rheydter Kurve
- 10 ABS Köln - Aachen: Abschnitt III (Aachen - Langerwehe - Düren)
- 11 Korridor Mittelrhein: Zielnetz II: Ausbau Gremberg - Troisdorf und NBS Troisdorf - Mainz
- 12 ABS Gruitzen - Wuppertal - Schwelm
- 13 ABS Münster - Lünen
- 14 ABS Grenze D/NL - Bad Bentheim - Löhne

Deutschland-Takt: Vorhaben des BVWP 2030 stehen unter besonderer Prüfung hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den noch aufzustellenden Deutschland-Takt – einen integrierten Taktfahrplan für den Personennah- und -fernverkehr auf dem deutschen Schienennetz.

ABS/NBS Hannover – Bielefeld VB

Der Korridor Hamm – Hannover, eine Hauptachse des Personen- und Güterverkehrs in west-östlicher Relation, ist eine der am stärksten befahrenen Korridore Deutschlands. Während in den Abschnitten Hamm – Minden und Wunstorf – Hannover mindestens vier Gleise nutzbar sind, besteht zwischen Minden und Wunstorf ein zweigleisiger Abschnitt, den sich Personenfern-, Personennah- und der Güterverkehr teilen. Dieser ist bereits 2012 von der DB Netz zum überlasteten Schienenweg erklärt worden und stellt einen zentralen Engpass für den Personenfernverkehr zwischen dem Rhein- und Ruhrgebiet und dem Raum Hannover – Hamburg – Berlin dar. Zur Auflösung dieses Engpasses sollen zusätzliche Kapazitäten für eine durchgehende (mindestens) Viergleisigkeit zwischen Porta Westfalica/Bad Oeynhausen und dem Knoten Hannover realisiert werden. Für den Deutschland-Takt wird zudem eine Reduzierung der Fahrzeit zwischen Bielefeld und Hannover um voraussichtlich 8 Minuten verfolgt, um befriedigende Kantenfahrzeiten zwischen den Taktknoten Hannover, Bielefeld, Dortmund und Osnabrück zu erreichen. Das Konzept gemäß des aktuellen Ausbaugesetzes sieht für die Umsetzung zwei Varianten vor, in beiden Fällen bleibt Minden weiterhin an das Fernverkehrsnetz angebunden:

- Zweigleisige Neubaustrecke (Tunnel Jakobsberg) zwischen Porta Westfalica/Bad Oeynhausen und dem neuen Abzweig Echartorf (zwischen Bückeburg und Stadthagen) mit einem anschließenden viergleisigen Ausbau der Bestandsstrecke bis zum Bahnhof Lindhorst und eine weitere zweigleisige Neubaustrecke Lindhorst – Abzweig Letter (Querung Seelze-Süd)
- In einer Fußnote zum BSWAG hat der Deutsche Bundestag beschlossen, dass bei der weiteren Planung der Trassenführung eine Querung von Seelze-Süd und ein Tunnel durch den Jakobsberg zu vermeiden ist, sofern die für einen Deutschland-Takt erforderliche Fahrzeitverkürzung trotzdem erreicht wird.

Aus dem Knoten Münster ausfahrende Verkehre laufen sowohl in nördlicher Richtung – über Osnabrück nach Hamburg – als auch in südlicher Richtung via Dortmund Hbf – über den Ruhr- oder Wupperkorridor – auf stark ausgelastete Mischverkehrsstrecken zu.

ABS Münster – Lünen PB

Eine hohe Priorität besitzt für Westfalen die Anbindung des Knotens Münster an die Stammstrecke des RRX über die Verbindung nach Dortmund, die ohne Ausbau des eingleisigen Streckenabschnitts zwischen Münster und Lünen nicht möglich ist. Die Strecke schließt sowohl in nördlicher Richtung im Knoten Münster über Osnabrück nach Hamburg, als auch im Hauptbahnhof Dortmund an stark ausgelastete Mischverkehrsstrecken an. Ab Dortmund werden der überlastete Ruhrkorridor in Richtung Düsseldorf und Köln sowie der Wupperkorridor nach Köln bedient. Verspätungen entlang dieser Strecken übertragen sich häufig auf weitere Verkehre. Insbesondere in den Knotenbahnhöfen Dortmund und Köln werden hierdurch wichtige Anschlüsse verpasst und die Abfahrten des Nahverkehrs gestört. Auch eine Ausweitung von Verkehren ist weder im Fern- noch im Nahverkehr auf der Achse Münster – Lünen – Dortmund realisierbar. Für die Auflösung des Engpasses werden für den BVWP 2030 verschiedene Varianten, u.a. auch die Verlängerung vorhandener Überholgleise zu längeren Begegnungsabschnitten, geprüft. In Verbindung mit einer Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit auf 200 km/h würden so „fliegende“ Kreuzungen auf dem eingleisigen Abschnitt und eine Verkürzung der Fahrzeit zwischen Dortmund und Münster möglich. Die Maßnahme wird derzeit im potenziellen Bedarf einer erneuten Prüfung unterzogen, bevor sie in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen kann.





BETRIEBSQUALITÄT: PÜNKTLICHKEITEN UND ZUGAUSFÄLLE

(nach Alphabet sortiert)		Pünktlichkeitsquoten in Prozent							±%	Zugausfallquoten in Prozent							±%
Aktuelles EVU	RE-Linie	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2015 2016		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2015 2016	
Abellio Rail NRW	RE 16	93,6	92,5	91,4	92,0	89,6	90,0	0,4		0,7	2,5	0,7	1,4	1,3	1,9	0,6	
DB Regio AG	RE 1	74,5	72,0	67,9	69,3	64,9	73,1	8,2		1,0	1,1	1,5	2,6	2,2	0,9	-1,3	
DB Regio AG	RE 2	84,9	84,2	80,0	82,7	81,4	82,6	1,2		1,2	1,0	2,7	3,6	4,4	2,2	-2,2	
DB Regio AG	RE 4	81,4	80,3	76,2	77,4	75,8	79,3	3,5		1,2	1,1	1,3	5,5	5,7	3,8	-1,9	
DB Regio AG	RE 5	74,4	68,0	65,6	66,4	59,7	61,6	1,9		1,0	1,5	1,0	1,9	3,2	5,7	2,5	
DB Regio AG	RE 6	74,4	73,4	71,8	70,5	68,9	81,5	12,7		1,5	0,9	1,1	1,8	3,2	2,6	-0,6	
DB Regio AG	RE 8	92,0	91,9	86,0	85,0	84,5	84,3	-0,3		1,4	0,6	0,8	2,4	2,7	0,6	-2,1	
DB Regio AG	RE 9	76,6	80,0	83,4	87,0	82,4	79,9	-2,5		1,8	1,5	1,6	2,8	4,5	1,1	-3,4	
DB Regio AG	RE 11	75,8	79,6	79,1	73,7	75,7	82,0	6,3		1,5	1,1	1,0	8,2	4,0	2,9	-1,1	
DB Regio AG	RE 12	87,2	86,5	80,4	80,6	79,0	83,3	4,3		1,0	0,5	2,3	6,7	4,8	5,7	0,9	
DB Regio AG	RE 17	88,4	86,6	90,6	90,9	89,5	87,6	-1,9		1,1	1,2	0,4	1,5	1,0	1,3	0,3	
DB Regio AG	RE 18	Betriebsaufnahme Dez 2015					98,5								8,9		
DB Regio AG	RE 22	90,9	92,0	90,4	85,7	77,0	84,5	7,5		1,0	0,7	2,5	2,1	3,6	1,3	-2,3	
DB Regio AG	RE 57	82,5	90,1	92,4	87,9	89,5	87,4	-2,1		1,3	0,5	2,6	2,8	5,7	1,9	-3,8	
DB Regio AG	RE 78	91,1	91,4	88,9	91,8	87,6	91,6	4,0		4,4	0,6	0,6	1,3	4,1	4,9	0,8	
DB Regio AG	RE 6a	Betriebsaufnahme Dez 2015					87,0								9,6		
eurobahn	RE 13	86,3	83,9	87,0	87,3	85,4	86,9	1,5		2,5	2,2	1,0	2,1	3,4	2,5	-0,9	
eurobahn	RE 3	90,1	87,9	85,3	87,0	85,4	90,1	4,7		2,4	6,3	1,4	2,9	1,6	2,5	0,9	
eurobahn	RE 82	88,1	82,8	80,3	89,7	88,1	88,2	0,1		0,6	0,8	8,3	2,7	1,5	3,8	2,3	
Hessische Landesbahn	RE 99	95,0	92,4	90,2	88,6	86,2	89,0	2,8		13,1	0,1	0,0	0,0	0,2	0,1	-0,1	
National Express	RE 7	73,0	74,1	72,7	72,9	71,6	77,0	5,4		6,2	6,2	6,2	6,2	6,2	2,7	-3,5	
NordWestBahn	RE 10	91,1	88,3	88,6	89,6	82,3	83,5	1,2		1,2	1,0	1,4	3,7	3,2	1,7	-1,5	
NordWestBahn	RE 14	88,2	88,7	87,5	89,8	84,3	86,6	2,3		0,5	0,7	1,7	1,3	0,7	4,8	4,1	
SNCB	RE 29	56,3	79,8	77,5	83,1	59,1	78,1	19,1		0,8	1,1	0,8	1,6	1,3	3,3	2,0	
Westfalenbahn	RE 15	87,9	87,4	81,3	72,7	78,9	85,6	6,7		1,8	1,6	4,1	10,1	8,1	1,3	-6,8	
Westfalenbahn	RE 60	78,2	76,3	72,7	73,3	74,3	78,5	4,2		2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	1,1	-1,0	
Westfalenbahn	RE 70	85,4	87,4	82,2	85,9	84,5	91,0	6,5		1,6	0,5	0,5	1,9	3,6	0,2	-3,4	

(nach Alphabet sortiert)		Pünktlichkeitsquoten in Prozent							±%	Zugausfallquoten in Prozent							±%
Aktuelles EVU	RB-Linie	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2015 2016		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2015 2016	
Abellio Rail NRW	RB 40	95,5	96,4	93,9	94,0	89,6	91,4	1,8		0,2	0,2	0,4	1,1	0,3	0,6	0,3	
Abellio Rail NRW	RB 46	96,6	97,2	96,3	96,8	95,1	96,9	1,8		0,4	0,3	0,7	3,9	1,0	0,9	0,0	
Abellio Rail NRW	RB 91	95,9	96,0	95,2	96,0	95,0	93,9	-1,1		0,8	4,0	0,8	1,2	1,1	2,2	1,1	
DB Regio AG	RB 20	95,8	92,1	93,2	93,8	93,0	91,9	-1,1		2,8	6,6	3,0	2,8	6,6	6,3	-0,3	
DB Regio AG	RB 23	92,9	96,5	95,1	93,5	93,6	95,5	1,9		1,2	0,9	7,6	1,8	4,6	0,9	-3,7	
DB Regio AG	RB 24	74,2	77,1	79,1	88,5	74,0	81,6	7,6		1,1	0,3	2,0	1,7	2,8	1,9	-1,0	
DB Regio AG	RB 25	90,0	91,2	93,4	86,5	85,6	85,7	0,1		5,4	0,6	2,5	6,3	5,6	8,1	2,6	
DB Regio AG	RB 27	85,7	84,5	82,2	80,6	79,2	79,3	0,1		0,9	1,1	1,2	2,9	4,8	1,0	-3,8	
DB Regio AG	RB 30	86,1	85,3	84,1	83,0	85,9	89,5	3,6		1,1	0,8	10,1	2,2	4,1	1,7	-2,4	
DB Regio AG	RB 32	97,9	96,9	95,1	96,0	95,1	97,3	2,2		0,6	4,0	0,5	1,1	1,1	3,1	2,0	
DB Regio AG	RB 33	92,3	91,3	89,0	86,4	86,4	88,3	1,9		1,9	4,1	2,0	4,8	2,2	4,5	2,3	
DB Regio AG	RB 34*	97,4	97,8	96,6	94,3	95,6	93,9	-1,7		0,9	1,0	1,7	1,7	1,0	2,7	1,7	
DB Regio AG	RB 35	82,3	82,4	79,7	82,9	81,6	84,4	2,8		4,8	2,6	8,3	3,6	5,0	5,2	0,3	
DB Regio AG	RB 37	87,8	87,9	87,2	87,4	82,7	90,5	7,8		3,6	6,2	1,1	3,3	6,5	1,0	-5,5	
DB Regio AG	RB 38	88,6	87,8	80,3	84,3	92,3	91,3	-1,0		1,1	1,0	0,9	5,5	4,1	4,4	0,3	
DB Regio AG	RB 42	85,6	86,0	84,4	84,7	81,7	87,1	5,4		0,4	1,6	0,6	2,9	4,0	1,6	-2,4	
DB Regio AG	RB 43	96,5	96,1	94,2	95,7	96,2	88,2	-8,0		1,4	3,3	2,4	3,5	1,6	5,3	3,7	
DB Regio AG	RB 51	94,3	93,9	91,8	91,9	88,0	93,0	5,0		0,6	0,7	0,7	1,4	2,7	1,2	-1,5	
DB Regio AG	RB 52	96,5	98,1	98,5	97,7	97,6	95,2	-2,4		3,5	1,9	0,4	3,5	1,3	5,2	4,0	
DB Regio AG	RB 53	96,3	96,1	97,6	96,9	96,6	95,5	-1,1		3,9	0,4	0,2	0,6	4,5	1,1	-3,4	
DB Regio AG	RB 54	97,8	96,9	98,2	98,4	97,4	97,0	-0,4		3,7	2,2	0,4	1,7	6,7	3,5	-3,1	

(nach Alphabet sortiert)		Pünktlichkeitsquoten in Prozent						±	Zugausfallquoten in Prozent						±
Aktuelles EVU	RB-Linie	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2015 2016	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2015 2016
DB Regio AG	RB 63	95,3	93,4	94,4	91,1	91,1	92,8	1,7	0,9	1,2	0,4	1,5	1,6	0,4	-1,2
DB Regio AG	RB 64	96,5	97,2	97,7	96,4	96,4	95,8	-0,6	2,6	1,2	0,3	1,1	2,4	0,7	-1,6
DB Regio AG	RB 68	89,6	86,9	84,9	75,5	87,0	86,9	-0,1	0,5	0,5	1,0	6,9	4,3	1,0	-3,3
DB Regio AG	RB 76	71,0	80,3	74,6	77,5	84,6	85,7	1,1	2,3	0,6	2,4	5,2	7,8	16,0	8,2
DB Regio AG	RB 94	81,7	85,0	86,3	91,1	82,2	79,3	-2,9	0,7	0,2	16,4	4,8	4,5	6,4	2,0
DB Regio AG	R 42**	kein Messpunkt in NRW							5,8	1,0	2,0	5,1	2,2	0,3	-1,9
eurobahn	RB 50	89,1	87,1	80,1	80,2	74,9	82,4	7,5	1,3	1,0	1,1	1,0	0,9	1,9	1,0
eurobahn	RB 59	85,5	90,6	90,4	86,7	91,4	87,9	-3,5	3,5	6,0	1,5	1,7	2,9	5,0	2,2
eurobahn	RB 67	91,4	88,1	88,0	87,4	85,1	87,8	2,7	0,5	0,8	0,7	3,4	1,1	4,2	3,1
eurobahn	RB 69	82,8	81,9	80,5	74,8	70,1	78,2	8,1	1,3	1,7	0,8	1,0	0,7	1,6	0,8
eurobahn	RB 71	86,0	83,8	79,8	75,5	69,6	74,3	4,7	0,8	0,6	0,5	1,2	1,5	2,0	0,5
eurobahn	RB 73	90,7	87,8	79,6	90,3	87,1	86,1	-1,0	2,8	2,9	3,0	3,4	1,2	2,1	0,9
eurobahn	RB 89	89,2	87,5	86,8	86,0	85,2	88,6	3,4	1,0	1,1	0,5	0,7	1,1	1,6	0,6
Hessische Landesbahn	RB 90***	kein Messpunkt in NRW												0,9	0,9
Hessische Landesbahn	RB 92	98,0	95,4	97,8	97,0	93,6	97,2	3,6	0,4	1,2	11,1	5,5	13,7	14,1	0,4
Hessische Landesbahn	RB 93	92,5	94,4	91,3	90,9	81,4	77,3	-4,1	0,6	1,6	1,4	1,4	2,3	6,4	4,1
Hessische Landesbahn	RB 95	92,6	92,3	93,3	95,5	82,4	94,9	12,5	7,8	0,7	0,4	3,4	1,3	0,2	-1,0
Hessische Landesbahn	RB 96	95,3	95,5	95,7	96,4	95,2	98,5	3,3	0,1	0,0	2,5	0,1	0,1	4,6	4,5
National Express	RB 48	85,6	82,4	82,6	85,1	83,5	81,6	-1,9	2,1	3,3	3,9	5,2	6,4	4,6	-1,8
NordWestBahn	NWB 394	82,4	82,0	73,9	74,5	67,3	73,1	5,8	0,3	0,5	0,8	6,1	1,1	0,3	-0,8
NordWestBahn	RB 31	92,5	91,8	88,9	84,1	90,7	88,8	-1,9	0,8	0,7	0,7	1,0	8,4	6,0	-2,4
NordWestBahn	RB 36	99,1	99,2	98,9	99,1	98,5	98,4	-0,1	2,2	1,6	2,4	5,2	2,3	7,3	5,0
NordWestBahn	RB 44	95,9	97,8	95,9	96,5	96,7	91,5	-5,2	2,3	2,3	4,5	1,8	1,2	4,4	3,2
NordWestBahn	RB 45	95,9	94,8	93,9	95,8	93,8	93,0	-0,8	2,9	0,9	2,7	1,5	0,7	2,7	2,0
NordWestBahn	RB 74	87,3	86,0	82,9	81,6	88,3	89,1	0,8	0,2	0,3	0,5	2,6	1,0	1,0	0,0
NordWestBahn	RB 75	92,5	92,9	93,0	95,2	91,6	90,8	-0,8	1,2	0,9	1,0	1,3	1,1	3,1	2,0
NordWestBahn	RB 77	84,7	90,7	90,2	86,2	86,4	87,4	1,0	1,7	1,3	0,9	0,7	4,9	5,0	0,1
NordWestBahn	RB 84	92,9	92,7	94,6	92,5	93,6	87,9	-5,7	0,3	0,2	3,4	0,5	0,1	0,5	0,4
NordWestBahn	RB 85	kein Messpunkt in NRW				96,5	95,8	93,5	2,3	0,5	0,2	0,4	0,4	0,3	-0,1
Rurtalbahn	RB 21	97,2	97,2	97,2	97,2	97,2	95,8	-1,4	0,1	0,1	0,2	0,3	0,2	0,2	0,0
trans regio	RB 26	85,6	82,0	81,9	82,7	78,1	79,5	1,4	0,3	0,8	0,0	0,2	0,6	1,1	0,6
WestfalenBahn	RB 61	94,4	90,3	89,3	89,3	87,6	89,5	1,9	0,3	0,2	0,3	0,4	0,6	0,8	0,2
WestfalenBahn	RB 65	93,3	89,4	88,7	87,9	91,3	90,5	-0,8	2,7	0,3	0,6	2,9	0,5	1,1	0,6
WestfalenBahn	RB 66	95,2	90,6	91,8	94,0	90,0	91,1	1,1	0,8	0,3	0,5	0,4	1,4	1,8	0,5
WestfalenBahn	RB 72	95,6	93,8	90,2	94,8	91,9	93,8	1,9	1,0	0,7	13,4	0,3	2,9	1,0	-1,9

(nach Alphabet sortiert)		Pünktlichkeitsquoten in Prozent						±	Zugausfallquoten in Prozent						±
Aktuelles EVU	S-Linie	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2015 2016	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2015 2016
Abellio Rail NRW	S 7 ****	94,6	94,2	97,0	97,3	95,9	95,3	-0,6	11,0	1,3	2,6	7,5	8,2	1,0	-7,2
DB Regio AG	S 1 H	71,8	75,7	64,6	76,3	69,5	71,4	1,9	6,6	1,0	0,3	1,6	2,5	1,3	-1,2
DB Regio AG	S 5 H	86,4	87,2	81,8	85,2	75,1	72,7	-2,4	0,8	0,5	33,2	1,6	2,5	3,5	1,0
DB Regio AG	S 1	90,9	92,2	88,2	90,0	93,9	88,7	-5,2	3,6	2,1	1,8	5,2	4,3	3,5	-0,8
DB Regio AG	S 2	94,3	95,1	93,5	93,2	95,6	92,7	-2,9	0,9	2,0	0,7	4,7	3,8	2,2	-1,6
DB Regio AG	S 3	96,2	97,1	96,4	95,8	94,5	92,8	-1,7	1,1	0,7	5,1	4,6	18,2	13,8	-4,4
DB Regio AG	S 4	99,4	99,5	98,9	97,7	97,2	96,8	-0,5	0,5	2,1	0,8	2,7	3,3	1,3	-2,1
DB Regio AG	S 5/S 8	92,5	93,4	91,7	90,7	93,2	91,6	-1,6	1,7	1,4	1,7	4,3	5,3	3,4	-2,0
DB Regio AG	S 6	88,2	87,9	86,1	86,8	94,6	90,6	-4,0	1,7	2,6	2,8	5,7	3,3	3,4	0,2
DB Regio AG	S 9	93,1	94,9	92,4	93,0	94,0	91,3	-2,7	1,6	2,7	2,7	5,8	3,9	3,2	-0,7
DB Regio AG	S 11	87,9	90,4	91,9	91,4	91,8	88,8	-3,0	2,1	1,3	2,7	3,5	3,2	4,4	1,2
DB Regio AG	S 12	93,5	92,5	93,1	92,7	92,4	91,8	-0,6	0,9	1,0	0,8	1,6	2,5	2,3	-0,2
DB Regio AG	S 13	93,1	91,7	91,7	91,2	91,1	93,4	2,3	1,3	1,3	1,7	4,2	3,0	0,6	-2,4
DB Regio AG	S 19	Betriebsaufnahme Dez 14				95,8	91,6	-4,3					3,6	5,1	1,5
DB Regio AG	S 68	84,7	82,9	81,6	81,5	84,2	83,4	-0,9	6,1	7,9	10,3	12,0	10,6	26,6	16,0
Regiobahn	S 28	96,6	92*	96,6	95,5	96,1	94,0	-2,1	1,2	1,6	1,1	2,0	1,9	7,2	5,3

* Werte bis 2014 RB 39

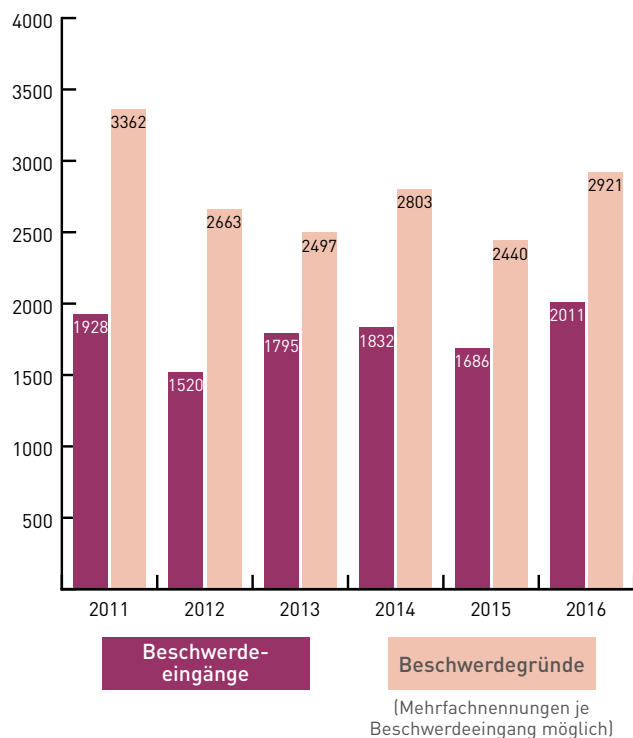
** Werte bis 2015 RB 55

*** Werte bis 2014 RB 28

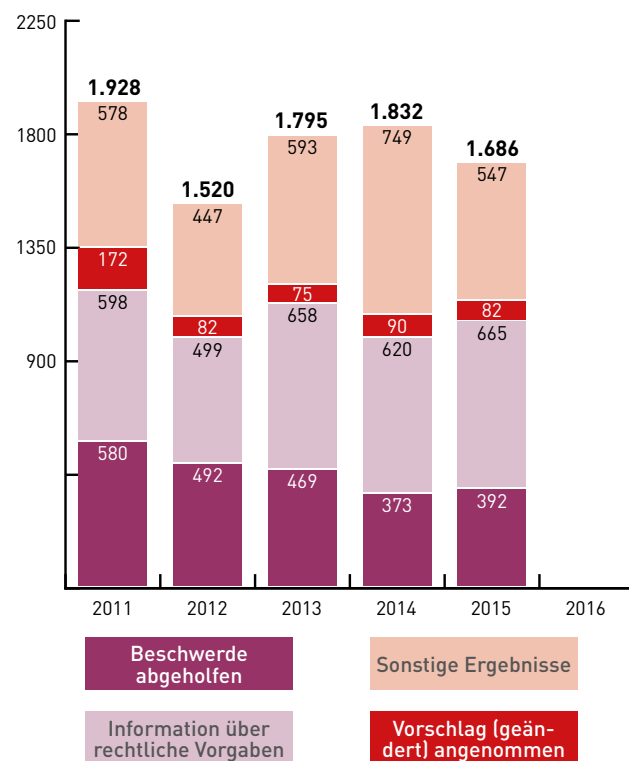
**** Werte bis 2013 RB 47

SCHLICHTUNGSSTELLE NAHVERKEHR

Beschwerdeeingänge und Beschwerdegründe



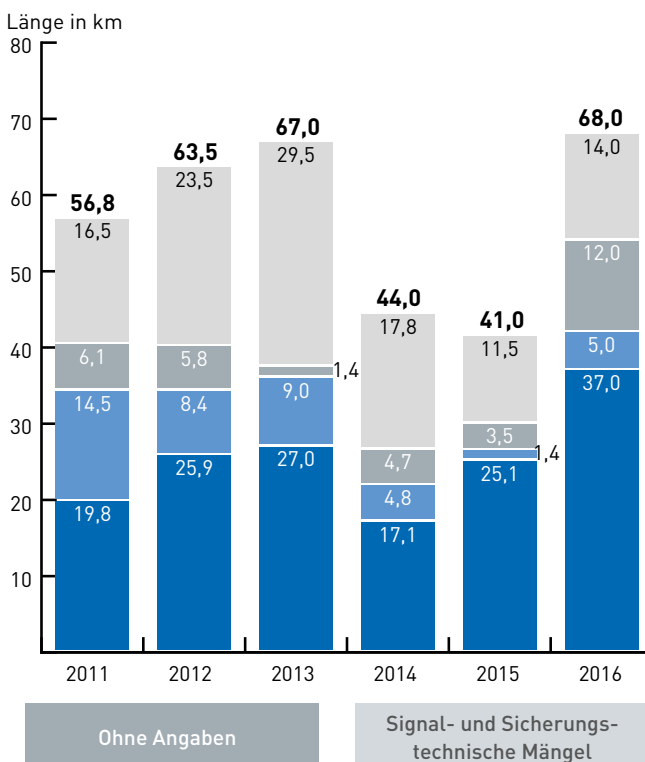
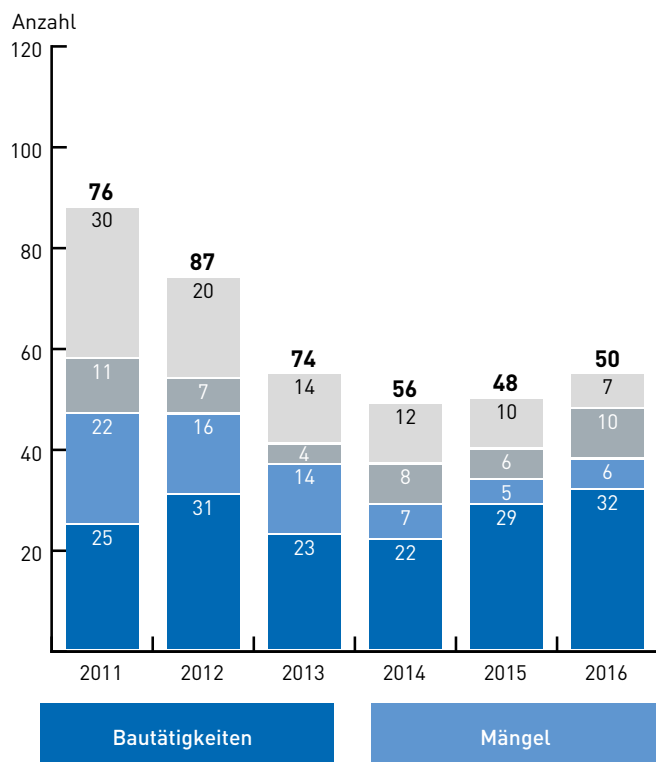
Beschwerdeabschlüsse*



* Aufgrund der Umsetzung der Anforderungen des neuen Verbraucherstreitbeilegungsgesetz (VSBG) wurde die Statistik 2016 unterjährig angepasst und die bislang erhobenen Kategorien können nicht länger ausgewertet werden.

NETZZUSTAND

Entwicklung La-Stellen 2010 – 2016 nach Ursachen (Monatsmittelwerte)



IMPRESSUM

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

National Express: 1, 13
WestfalenBahn: 13
Wolfgang Klee: 6, 62
Deutsche Bahn AG/Axel Hartmann: 16, 55, Einleger
Abellio Rail: 20
Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben: 28
3Länderbahn: 29
Holger Jacoby: 30, 31

Deutsche Bahn AG/Claus Weber: 35
Deutsche Bahn AG/Uwe Miethe: 42, 54
Deutsche Bahn AG/Kai Michael Neuhold: 45
VRR: 49
NVR: 50
NWL: 50
Deutsche Bahn AG/Allianz pro Schiene/A. Taubert: 51
Smilla Dankert: 56





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
Tobias Schultz, Kai Schulte

Layout und Gestaltung

ardventure.de

Stand: Juni 2017