Qualitätsbericht SPNV

Nordrhein-Westfalen 2020

www.kcitf-nrw.de

Kompetenzcenter
Integraler Taktfahrplan NRW

IMPRESSUM

Herausgeber:
Kompetenzcenter ITF NRW
c/o Nahverkehr Westfalen-Lippe
Geschäftsstelle Bielefeld
Niederwall 49
33602 Bielefeld
Tel.: 0521 32 94 33 – 0
Fax: 0521 32 94 33 -16
E-Mail: info@kcitf-nrw.de
Internet: www.kcitf-nrw.de

Text und Redaktion:
Simon-Konstantin Breitkopf (KC ITF NRW)
Kai Schulte (KC ITF NRW)

Konzeption und Gestaltung:
Büro für Gestaltung
Christian Ring und Marijke Debatin

gedruckt auf 100% Recyclingpapier

klimaneutral
natureOffice.com | DE-134-KKR8Q9D
gedruckt

FSC
www.fsc.org
RECYCLED
Papier aus Recyclingmaterial
FSC® C021366

UNTER MITWIRKUNG VON

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Stadttor 1
40219 Düsseldorf
Internet: www.vm.nrw.de

mobil.nrw – mehr Mobilität in NRW
Internet: www.mobil.nrw

Nahverkehr Rheinland
Glockengasse 37–39
50667 Köln
Internet: www.nvr.de

Nahverkehr Westfalen-Lippe
Hauptgeschäftsstelle
Friedrich-Ebert-Straße 19
59425 Unna
Internet: www.nwl-info.de

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
Augustastraße 1
45879 Gelsenkirchen
Internet: www.vrr.de

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

das Jahr 2020 war für uns alle ein äußerst herausforderndes Jahr. Auf nahezu allen Ebenen unseres Lebens hat uns die Corona-Pandemie gefordert: Hohe Infektionszahlen, zum Teil persönliche Betroffenheiten sowie Kontaktbeschränkungen beeinflussten unseren Alltag genauso wie geschlossene Schulen und gesteigerte Hygieneregeln. Im Durchschnitt waren die Bürgerinnen und Bürger deutlich weniger unterwegs als vor der Pandemie. Letztlich sind auch bei der Mobilitätswahl – egal, ob beruflich oder privat – neue Faktoren hinzugekommen, um zu entscheiden, welches Verkehrsmittel das geeignete ist.

Der SPNV bewies dabei seine wichtige Rolle in der Gesellschaft und hielt sein Angebot für eine zukunftsgerichtete Mobilität weitestgehend stabil. Er wurde zum unverzichtbaren Beförderungsmittel für viele systemrelevante Berufsgruppen. Dennoch gingen die Fahrgastzahlen, unter anderem aufgrund der gestiegenen Nutzung von Homeoffice sowie ausgebliebenen Termine und Treffen, natürlich deutlich zurück. Doch gerade in der Krise zeigte sich ein guter Zusammenhalt aller Beteiligten der SPNV-Branche.

Auch deshalb bin ich für unsere zukünftigen Aufgaben, zu denen von nun an umso mehr die Überzeugung und Rückgewinnung der Kunden durch ein gutes Angebotskonzept gehört, zuversichtlich gestimmt. Einen entscheidenden Teil dieses Angebotes stellt dabei die Betriebs- und Infrastrukturqualität in NRW dar, deren Daten auch unter den widrigen Umständen des letzten Jahres vom Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW zusammengestellt wurden. Und es zeigt sich: Das vielseitige Engagement der SPNV-Akteure lohnt sich! Zahlreiche umgesetzte Maßnahmen wirken und setzen mehr als positive Akzente. Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre.

Herzliche Grüße

Joachim Künzel, Geschäftsführer NWL

Liebe Leserinnen und Leser,

transparent, umfassend und ehrlich – das sind die Maßgaben, die wir bei jedem NRW-Qualitätsbericht streng verfolgen. Das bleibt auch so. Aber: Künftig möchten wir zudem deutlich aktueller sein und die Kerndaten der SPNV-Qualität in NRW näher am Tagesgeschehen kommunizieren. Daher gibt es – neben diesem etwas gestrafften Jahresbericht – nun online quartalsweise Einblicke in die Betriebsqualität der Nahverkehrslinien. Werte zur Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Kapazität werden für jeden zugänglich aufbereitet und sind im Internet unter mobil.nrw abrufbar.

Um das für sämtliche der über 100 SPNV-Linien in NRW in gleicher Weise zu erreichen, bedurfte es einer engen Zusammenarbeit der drei Aufgabenträger NVR, VRR und NWL sowie des Verkehrsministeriums und des Kompetenzcenters ITF NRW. Profitieren können nun alle von dem Ergebnis, denn entstanden ist ein transparentes und aktuelles Qualitätsmonitoring.

Wen also nach dem Stöbern im Jahresbericht noch aktuellere Informationen aus dem Jahr 2021 interessieren, sei diese Möglichkeit empfohlen. In beiden Medien erwarten Sie interessante Erkenntnisse.

Freundliche Grüße

Kai Schulte, Leiter KC ITF NRW

Kurzfassung

DER QUALITÄTSBERICHT SPNV AUF EINEN BLICK

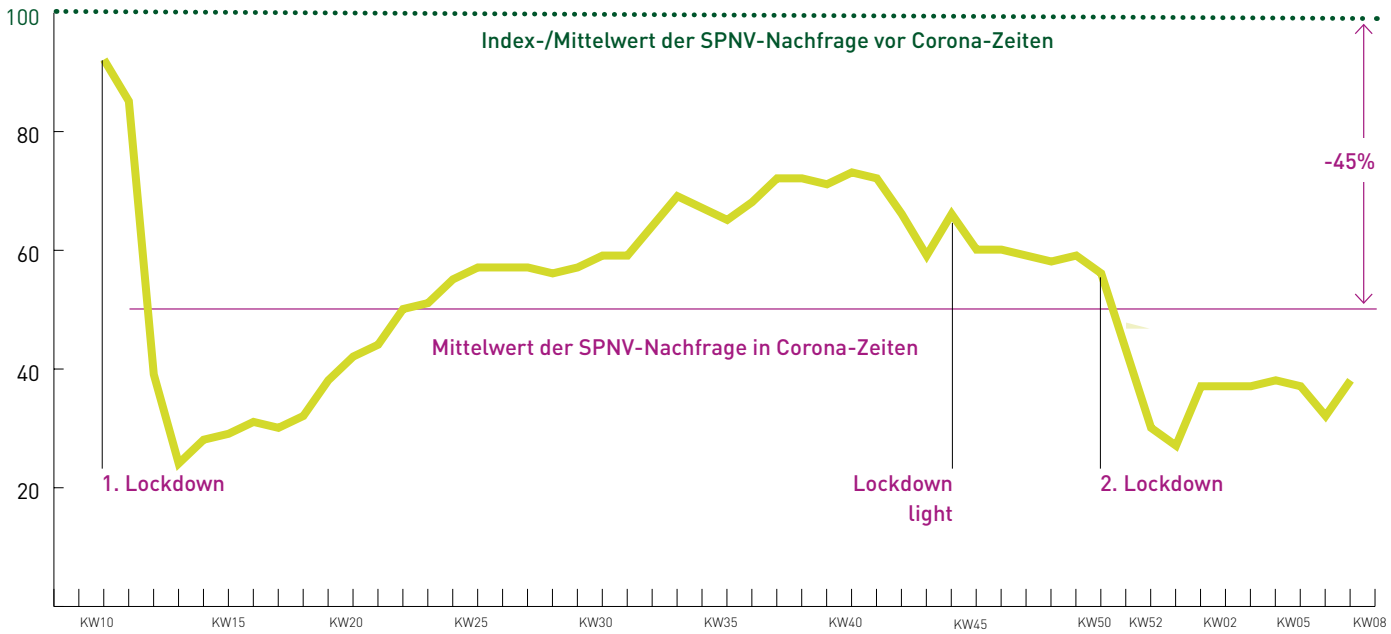
AUCH FÜR DAS JAHR 2020 BEINHALTET DER QUALITÄTSBERICHT SPNV NRW WIEDER DIE GEWOHNTEN THEMENFELDER DER BETRIEBS- UND INFRASTRUKTURQUALITÄT. DAS THEMA, AN DEM ES IM VERGANGENEN JAHR KEIN VORBEIKOMMEN GAB, WAR DIE CORONA-PANDEMIE. AUS DIESEM GRUND WURDE EIGENS EIN SONDERKAPITEL MIT DEN CORONA-AUSWIRKUNGEN AUF DEN SPNV EINGEFÜHRT. NACHFOLGEND STEHT EIN ÜBERBLICK DER RELEVANTESTEN ERKENNTNISSE UND VERÄNDERUNGEN, DIE IM BERICHT NÄHER ERLÄUTERT WERDEN.

... AB SEITE 18

Der SPNV ist vom coronabedingten Einbruch der Mobilität besonders betroffen

Corona und der Einfluss auf den SPNV

- Die Ziele des SPNV während der Corona-Pandemie:
  - Ein verlässliches Angebot sicherstellen und die Mobilität systemrelevanter Gruppen garantieren
  - Gewährleistung einer sicheren Reise für Fahrgäste und Mitarbeiter, unter anderem durch die Einführung und Kontrolle neuer Hygienemaßnahmen
- Ergebnisse wissenschaftlicher Studien geben Entwarnung: Im SPNV besteht kein erhöhtes Infektionsrisiko.
- Die SPNV-Nachfrage ist 2020 massiv eingebrochen, die Gesamtmobilität hat sich deutlich schneller erholt. Es sind Verlagerungseffekte vom SPNV auf andere Verkehrsmittel wahrscheinlich.
- Zukünftige Aufgaben der SPNV-Branche:
  - Vertrauen zurückgewinnen und an die positive Entwicklung der letzten Jahre vor der Corona-Pandemie als ökologisch sinnvoller Verkehrsträger anknüpfen



... AB SEITE 24

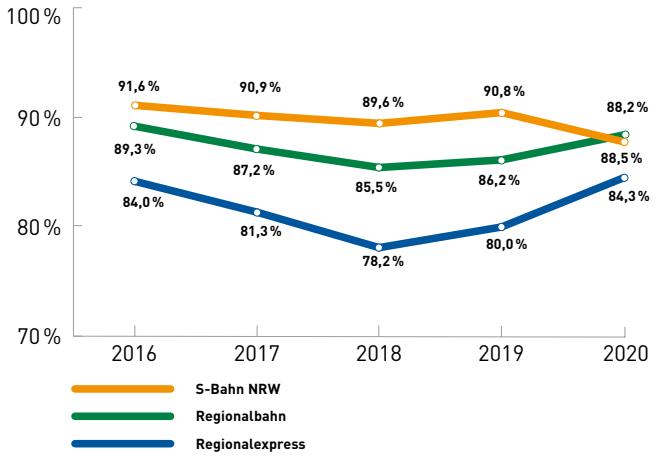
Die durchschnittliche Pünktlichkeitsquote der in NRW verkehrenden Linien ist 2020 um 2% gestiegen

Betriebsqualität im SPNV

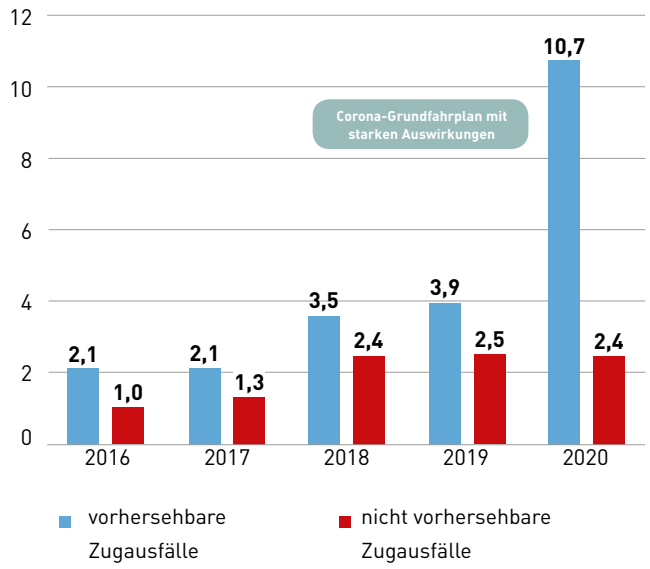
- Pünktlichkeitsquoten vieler Linien im Jahr 2020 gestiegen.
- Die durchschnittliche Pünktlichkeitsquote aller in NRW verkehrenden Linien erhöht sich 2020 auf 86,8% gegenüber 84,8% im Jahr 2019.
- Erfolgsstory RRX-Vorlaufbetrieb: Pünktlichkeit zeigt sich im RRX-Vorlaufbetrieb überdurchschnittlich verbessert.
- Vorhersehbare Ausfälle (sind dem Fahrgast rechtzeitig kommuniziert und werden durch Ersatzkonzepte kompensiert) sind 2020 aufgrund des Corona-Grundfahrplans im 1. Lockdown nur eingeschränkt mit den Vorjahren vergleichbar.
- Nicht vorhersehbare Ausfälle (treten kurzfristig auf und sind in der Regel nicht durch Ersatzkonzepte kompensiert) stagnieren in Summe auf Niveau der Vorjahre.
- Häufigste Gründe für nicht vorhersehbare Ausfälle bleiben Personalengpässe bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen, stark belastete und veraltete Infrastruktur sowie Fahrzeugstörungen; im Jahr 2020 kamen vereinzelt auch Streiks hinzu.
- Durch den Einsatz der neuen RRX-Fahrzeuge konnte auf allen Linien im RRX-Vorlaufbetrieb die Zuverlässigkeit signifikant erhöht werden.

Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote nach Produktgruppe

Berechnungsgrundlage: Verspätungen ab 3:59 Minuten



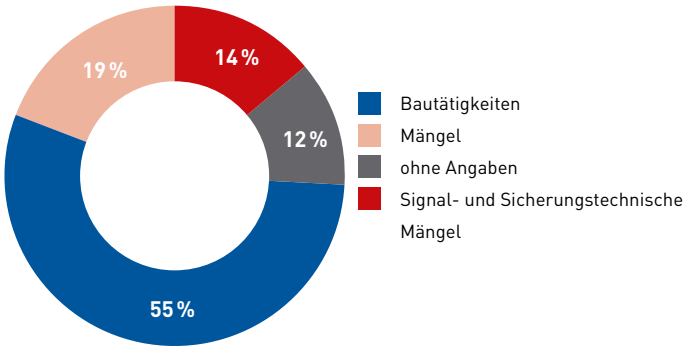
Ausgefallene Zkm in Mio. (Angebot in NRW 2020 insgesamt: ca. 115 Mio. Zkm)



... AB SEITE 40

Die Bautätigkeit im SPNV-Streckennetz bleibt hoch

Anteil Langsamfahrstellen NRW 2020 nach Ursachen



Infrastrukturqualität im SPNV

- La-Stellen bleiben eine Herausforderung für den SPNV in NRW; Anzahl an La-Stellen gegenüber 2018 und 2019 allerdings deutlich rückläufig.
- Zukünftige Baustellenkommunikation in NRW wird kundengerecht ausgerichtet: früh, verständlich und verlässlich.
- Als überlastete Schienenwege (ÜLS) ausgewiesene Strecken nehmen in NRW zu; negative Auswirkungen auf die Linienpünktlichkeit sind zu erwarten.
- Stationsqualität in NRW: Graffiti, Sauberkeit, fehlende Fahrplanaushänge und eingeschränkte Barrierefreiheit bleiben zukünftige Herausforderungen.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

ABS	Ausbaustrecke
AFZS	Automatisierte Fahrgastzählsysteme
AT	Aufgabenträger
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BS	Baustufe
DB	Deutsche Bahn AG
EBA	Eisenbahnbundesamt
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ETCS	European Train Control System
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
HVZ	Hauptverkehrszeit
IBN	Inbetriebnahme
ITF	Integraler Taktfahrplan
KC ITF	Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW
KW	Kalenderwoche
La-Stelle	Langsamfahrstelle
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVR	Nahverkehr Rheinland
NWL	Nahverkehr Westfalen-Lippe
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkm	Personenkilometer
PP	Prozentpunkte
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RRX	Rhein-Ruhr-Express
S-Bahn	Stadtschnellbahn
SEV	Schienenersatzverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
ÜLS	Überlasteter Schienenweg
VM	Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VzG	Verzeichnis zulässiger Geschwindigkeiten
Zkm	Zugkilometer

KARTENVERZEICHNIS

Eisenbahnverkehrsunternehmen NRW 2020 11.1
Pünktlichkeitsquoten NRW 2020 30.1
Zuverlässigkeit NRW 2020 31.1

BILDNACHWEIS

Anja Tiwisina 19
DB Station & Service AG 34
Deutsche Bahn AG / Axel Hartmann Umschlag
Kompetenzcenter Marketing NRW 33 (l.o./u.)
Kompetenzcenter Marketing NRW 45
Nahverkehr Rheinland 50
Nahverkehr Westfalen-Lippe 48
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr 51
VRS / Smilla Dankert 20, 33 (r.o.)

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Aufgabenträger in NRW zur Organisation des SPNV 10
Entwicklung Zugkilometer SPNV NRW 11
Leistungsanteile der Eisenbahnverkehrsunternehmen in NRW 2020 12
Homeoffice-Nutzung während der Corona-Pandemie 18
Auswirkungen von Corona auf grenzüberschreitende SPNV-Verkehre 21
Auswirkungen von Corona auf die SPNV-Nachfrage / Gesamtmobilität 22/23
Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote: RE-Linien NRW 26
Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote: RB-Linien NRW 27
Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote: S-Bahn 27
Entwicklung der durchschnittlichen Zuverlässigkeitsquote 28
Ausgefallene Zugkilometer 29
NRW-Kundenbarometer 2020: Globalzufriedenheit 37
NRW-Kundenbarometer 2020: Veränderung der SPNV-Nutzung 38
NRW-Kundenbarometer 2020: Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl 38
NRW-Kundenbarometer 2020: Bewertung einzelner Leistungsaspekte 39
NRW-Kundenbarometer 2020: Zufriedenheit nach SPNV-Verkehrsmittel 39
Langsamfahrstellen NRW 2020 (Monatswerte) 42
Entwicklung La-Stellen 2016–2020 (Monatsmittelwerte) 42
Langsamfahrstellen NRW 2020 43
Überlastete Schienenwege in NRW 47
Stationsbetreiber NRW 2020 48
Stationsqualität NWL 2020 49
Entwicklung Stationsqualität NWL 49
Stationsqualität NVR 2020 50
Entwicklung Stationsqualität NVR 50
Stationsqualität VRR 2020 51

INHALTSVERZEICHNIS

8 **NAHVERKEHR NORDRHEIN-WESTFALEN**

10 ORGANISATION
13 WETTBEWERBSNETZE SPNV NRW
16 BETRIEBSAUFNAHMEN

17 **SONDERKAPITEL CORONA**

18 AUSWIRKUNGEN AUF DEN SPNV
20 STUDIEN ZUM INFEKTIONSRISIKO IM SPNV
22 SPNV-NACHFRAGE UND GESAMTMOBILITÄT WÄHREND DER PANDEMIE

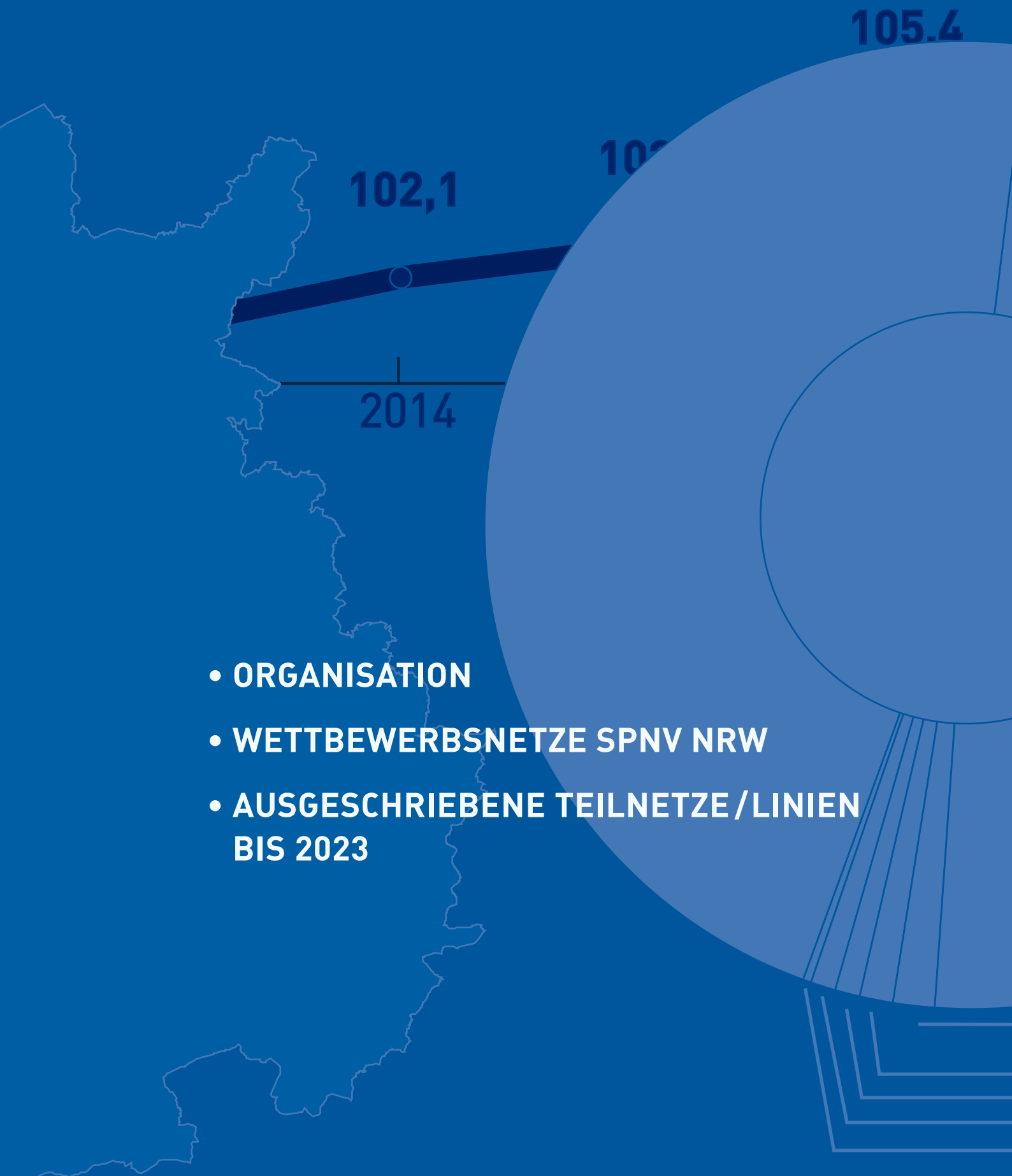
24 **BETRIEBSQUALITÄT**

26 PÜNKTLICHKEIT
28 ZUVERLÄSSIGKEIT
30 BETRIEBSKENNZAHLEN
32 RHEIN-RUHR-EXPRESS
34 NEUE ANSÄTZE 2020
37 KUNDENBAROMETER

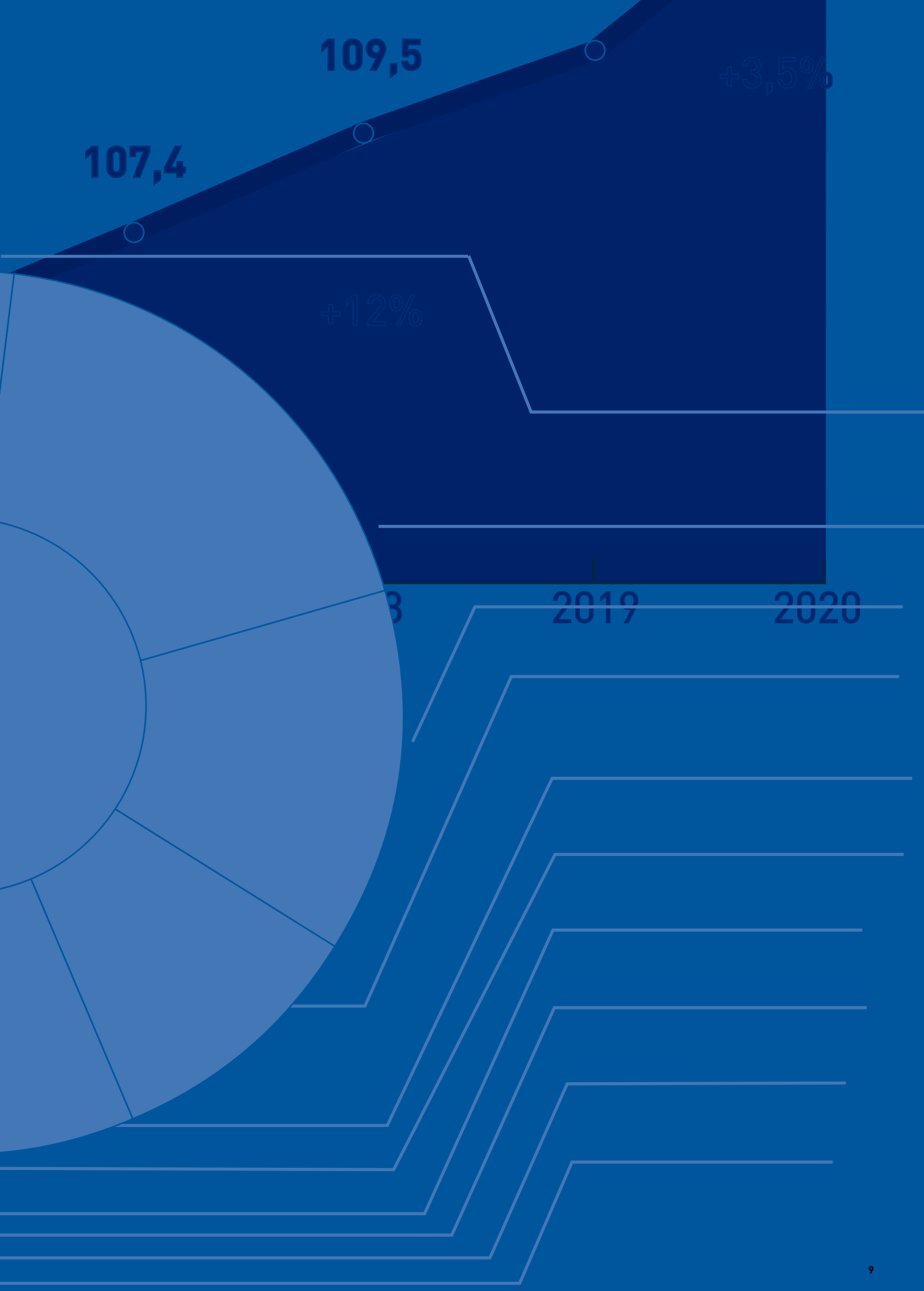
40 **INFRASTRUKTUR-QUALITÄT**

41 NETZZUSTAND
45 BAUSTELLENKOORDINATION
46 ÜBERLASTETE SCHIENENWEGE
48 STATIONSQUALITÄT

Nahverkehr Nordrhein-Westfalen



- ORGANISATION
- WETTBEWERBSNETZE SPNV NRW
- AUSGESCHRIEBENE TEILNETZE / LINIEN BIS 2023


109,5
+3,5%
107,4
+12%
2019
2020

Organisation

ANGEBOT UND ENTWICKLUNG DES SPNV NRW

Aufgabenträger in Nordrhein-Westfalen zur Organisation des Schienenpersonennahverkehrs

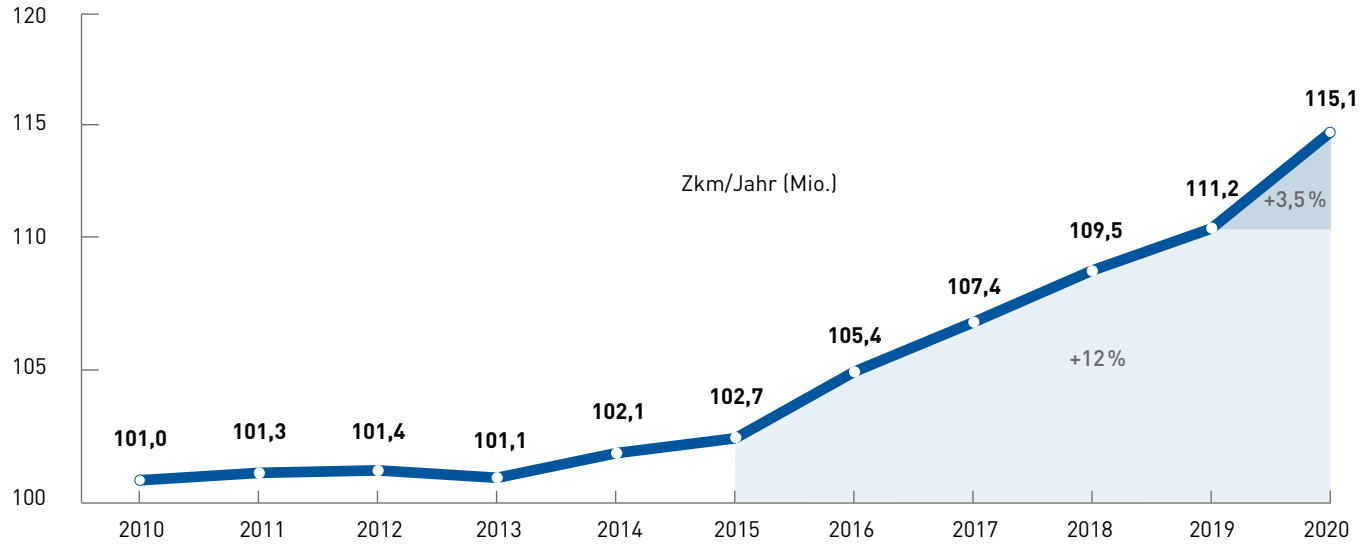
- In NRW sind insgesamt drei SPNV-Aufgabenträger für die Organisation des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zuständig.
- Diese drei Aufgabenträger arbeiten dabei sowohl in den Regionen vor Ort als auch in enger Kooperation untereinander sowie mit dem Ministerium für Verkehr, angrenzenden Regionen und Staaten zusammen.
- Aufgrund ihrer räumlichen Ausgestaltung unterscheiden sich die Teilräume hinsichtlich ihrer Eigenschaften zum Teil stark.
- Ziel ihrer Arbeit ist es, den öffentlichen Verkehr zu stärken und den Weg zu einer ökologischen Verkehrswende erfolgreich zu gestalten.
- Die Anforderungen sind dabei vielfältig und abhängig von vielen Faktoren wie der vorhandenen Infrastruktur, dem Status quo der Elektrifizierung, der Bevölkerungsdichte und dem aktuellen sowie zukünftigen Mobilitätsverhalten.

Daten 2020	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)	Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)	Nahverkehr Rheinland (NVR)	Nordrhein-Westfalen (NRW)
Fläche*	7,3 tkm²	19,4 tkm²	7,4 tkm²	**34,1 tkm²**
Einwohner*	7,8 Mio.	5,6 Mio.	4,5 Mio.	**17,9 Mio.**
Einwoher/km²	1.068	289	608	**525**
Anzahl Bahnstationen**	294	279	201	**774**
Länge Schienennetz**	1.379 km	1.710 km	805 km	**3.894 km**
Elektrifizierungsquote	76,9%	52,6%	57,6%	**62,2%**
Zugkilometer (Zkm)**	50,9 Mio.	36,6 Mio.	27,6 Mio.	**115,1 Mio.**
Zkm–Elektrotriebzüge**	79,8%	59,3%	68,8%	**70,6%**
Zkm–Dieseltriebzüge**	20,2%	40,7%	31,2%	**29,4%**
Zkm auf ÜLS**	9,2%	0,3%	11,6%	**7,0%**
Zkm/Einwohner	6,5	6,5	6,1	**6,4**
Zkm/km²	6.973	1.887	3.730	**3.375**
Personenkilometer (Pkm)***	5,2 Mrd.	2,3 Mrd.	3,1 Mrd.	**10,6 Mrd.**

* Quelle: IT-NRW, Stand 31.12.2020

** Quelle: KC ITF NRW, Stand 30.04.2021

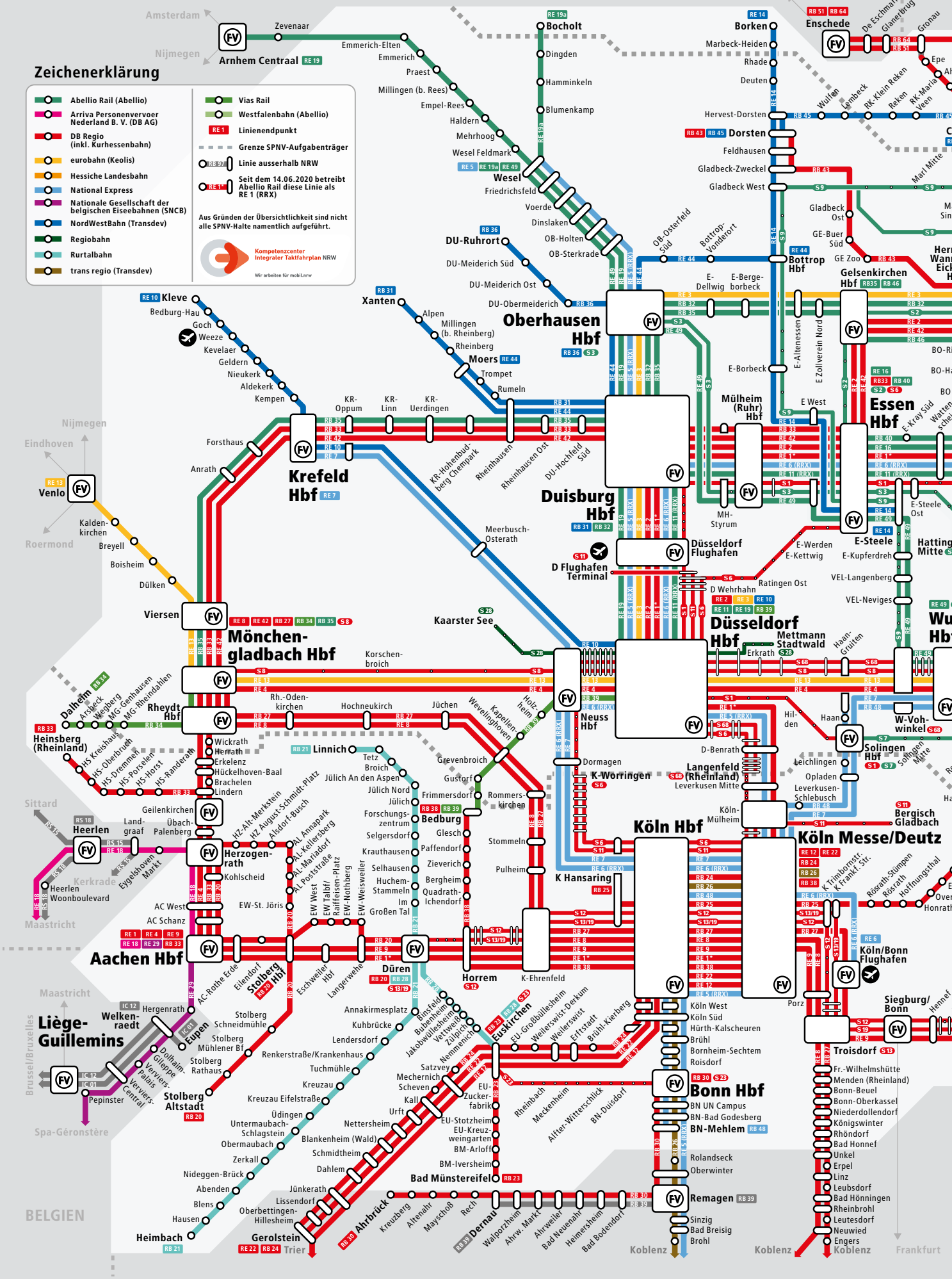
*** Quelle: KC ITF NRW, Jahreswert 2019 (aufgrund der Corona-Pandemie wurden 2020 nicht alle Fahrgastzählungen durchgeführt)

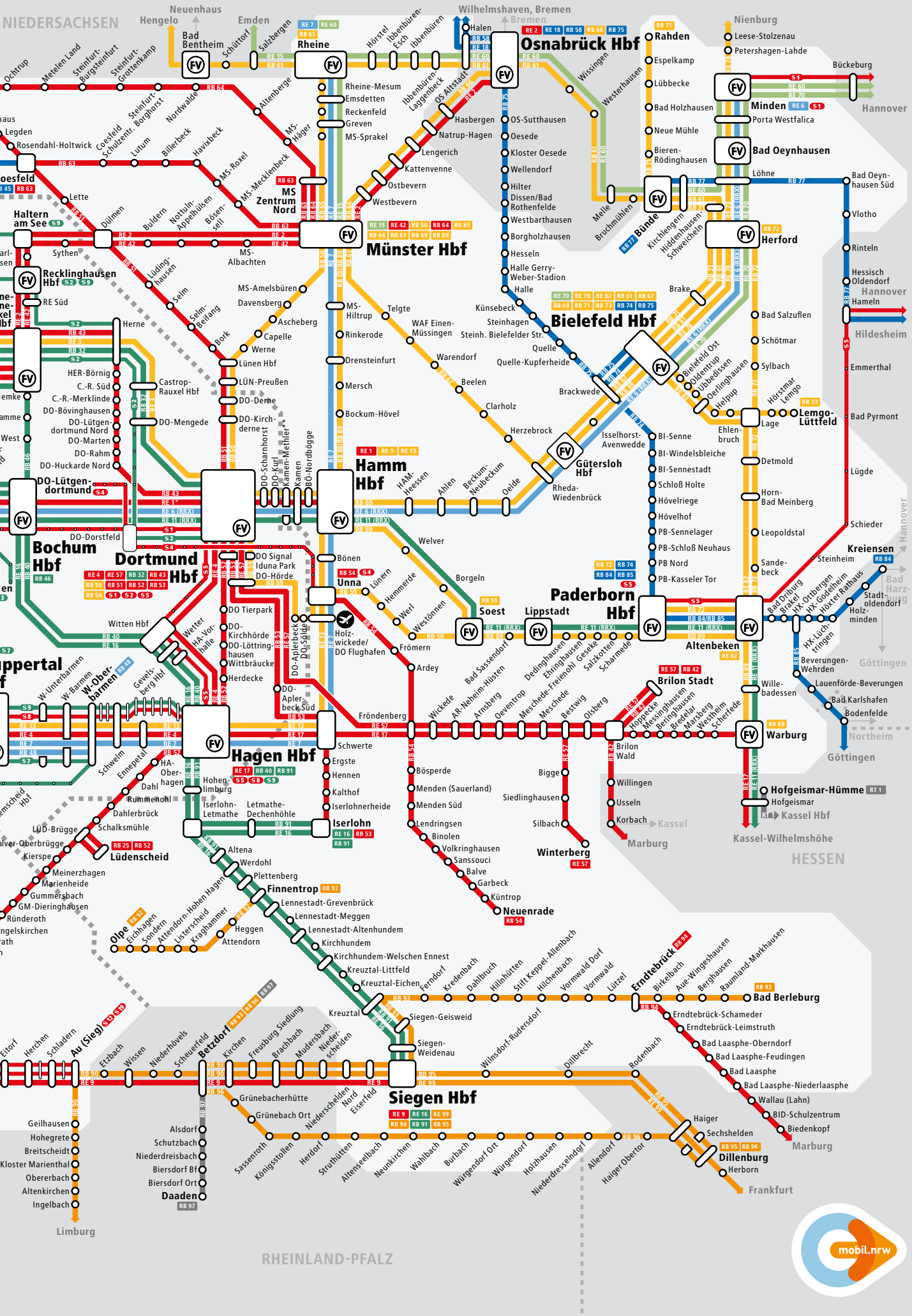


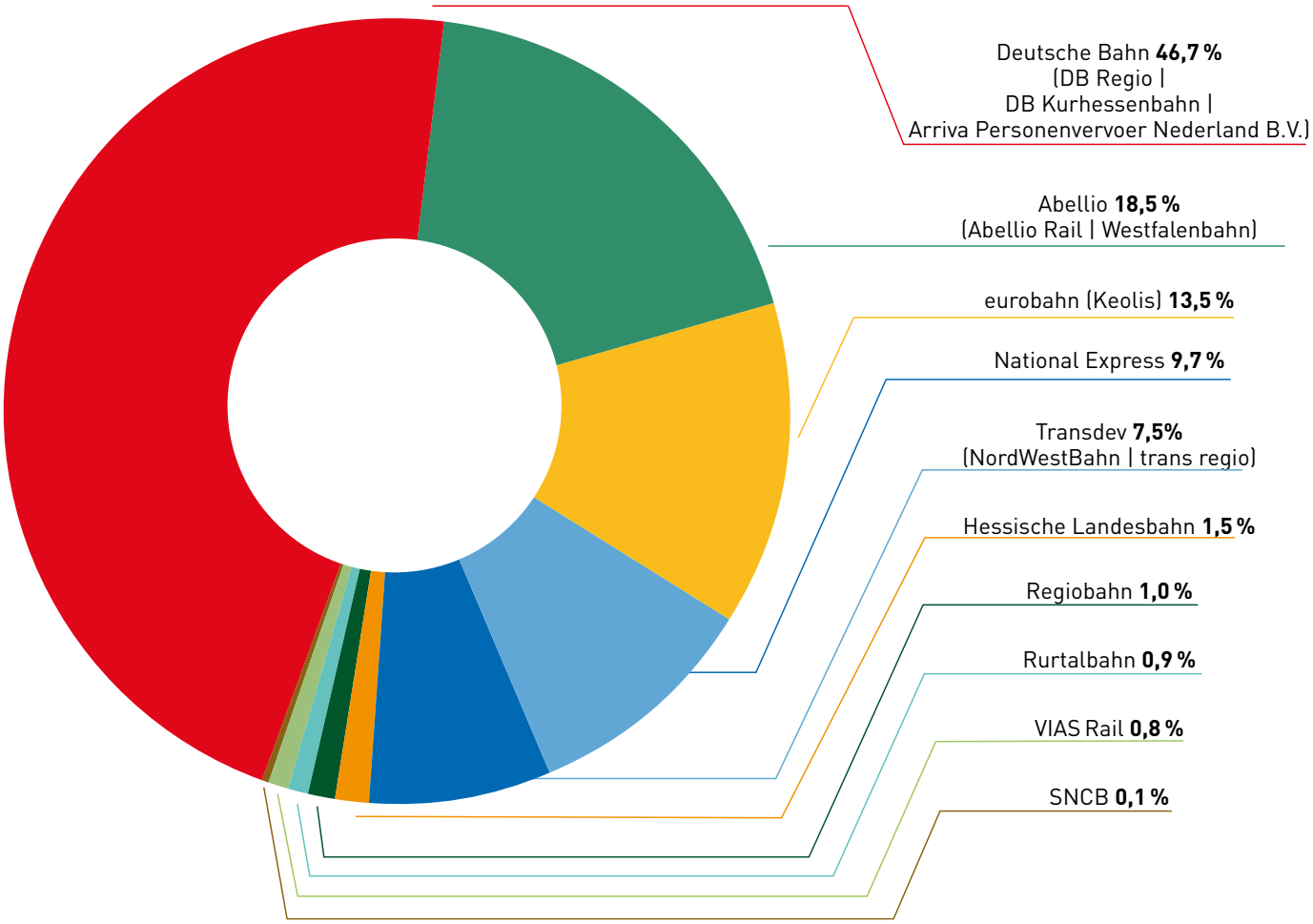
Entwicklung Zugkilometer SPNV NRW 2010–2020

- Mit 115,1 Mio. von den Aufgabenträgern bestellten Zkm für das Fahrplanjahr 2020 wurde ein neuer Höchstwert für NRW erreicht.
- Im Vergleich zum Vorjahr liegt eine Steigerung um 3,9 Mio. Zkm bzw. 3,5% vor.
- Insbesondere in den letzten fünf Jahren liegt eine besonders große Ausweitung des Angebots vor; dies resultiert für diesen Zeitraum in einem Wachstum von 12%.
- Für Fahrgäste bedeutet die Erhöhung des Angebots in der Regel dichtere Takte, längere Betriebszeiten, ein verbessertes Angebot an den Wochenenden, neue Direktverbindungen und die Wiederaufnahme (Reaktivierung) des SPNV auf zuvor stillgelegten Streckenabschnitten.

Eisenbahnverkehrsunternehmen NRW 2020




NIEDERSACHSEN
Neuenhaus
Hengelo
Emden
Bad Bentheim
Schüttorf
Salzbergen
Rheine
Wilhelmshaven, Bremen
Bremen
Osnabrück Hbf
Nienburg
Leese-Stolzenau
Petershagen-Lahde
Rahden
Espelkamp
Lübbecke
Bad Holzhausen
Neue Mühle
Bieren-Rödinghausen
Bücke burg
Minden
Porta Westfalica
Hannover
Bad Oeynhausen
Löhne
Bad Oeynhausen Süd
Vlotho
Rinteln
Hessisch Oldendorf
Hameln
Hildesheim
Emmerthal
Bad Pyrmont
Lügde
Schieder
Kreiensen
Steinheim
Stadt-oldendorf
Holz-minden
Bad Harzburg
Northeim
Göttingen
Bad Driburg
Brakel
HX-Ottbergen
HX-Godelheim
Höxter Rathaus
HX-Lüchtringen
Beverungen-Wehrden
Lauenförde-Beverungen
Bad Karlshafen
Bodenfelde
Ochtrup
Metelen Land
Steinfurt-Burgsteinfurt
Steinfurt-Grottenkamp
Steinfurt-Borghorst
Nordwalde
Altenberge
MS-Häger
Rheine-Mesum
Emsdetten
Reckenfeld
Greven
MS-Sprakel
Hörstel
Ibbenbüren-Esch
Ibbenbüren
Ibbenbüren-Laggenbeck
OS Altstadt
Hasbergen
Natrup-Hagen
Lengerich
Kattenvenne
Ostbevern
Westbevern
Wissingen
Westerhausen
Melle
Bruchmühlen
Bünde
Kirchlengern
Hiddenhausen
Schweicheln
Herford
Brake
Bielefeld Ost
Oldentrup
Ubbedissen
Oerlinghausen
Heipup
Lage
Lemgo-Lüttfeld
Hörstmar
Lemgo
Ehlen-bruch
Detmold
Horn-Bad Meinberg
Leopoldstal
Sande-beck
Wille-badessen
Altenbeken
Brilon Stadt
Hoppecke
Messinghausen
Beringhausen
Bredelar
Marsberg
Westheim
Scherfede
Warburg
Brilon Wald
Willingen
Usseln
Korbach
Kassel
Marburg
Hofgeismar-Hümme
Hofgeismar
Kassel Hbf
Kassel-Wilhelmshöhe
HESSEN
Rosendahl-Holtwick
Legden
Coesfeld
Coesfeld Schulzentr.
Borghorst
Lutum
Billerbeck
Havixbeck
MS-Roxel
MS-Mecklenbeck
Haltern am See
Lette
Dülmen
Buldern
Nottuln-Appelhülsen
Bösensell
Sythen
MS-Albachten
MS Zentrum Nord
Münster Hbf
Recklinghausen Hbf
RE Süd
Lüdinghausen
Selm
Selm-Beifang
Herne
Bork
Werne
Capelle
Ascheberg
Davensberg
MS-Amelsbüren
Lünen Hbf
LÜN-Preußen
DO-Derne
DO-Kirchderne
DO-Mengede
Castrop-Rauxel Hbf
HER-Börnig
C.-R. Süd
C.-R.-Merklinde
DO-Bövinghausen
DO-Lütgendortmund Nord
DO-Marten
DO-Rahm
DO-Huckarde Nord
DO-Lütgendortmund
DO-Dorstfeld
Bochum Hbf
Dortmund Hbf
DO-Scharnhorst
DO-Kurl
Kamen-Methler
Kamen
BÖ-Nordbögge
MS-Hiltrup
Rinkerode
Drensteinfurt
Mersch
Bockum-Hövel
Telgte
WAF Einen-Müssingen
Warendorf
Beelen
Clarholz
Herzebrock
Rheda-Wiedenbrück
Gütersloh Hbf
Bielefeld Hbf
Künsebeck
Steinhagen
Steinh. Bielefelder Str.
Quelle
Quelle-Kupferheide
Brackwede
Isselhorst-Avenwedde
Hamm Hbf
HAM-Heessen
Ahlen
Beckum-Neubeckum
Oelde
Welver
Borgeln
Bönen
Unna
Lünern
Hemmerde
Werl
Westönnen
Frömern
Ardey
Holz-wickede/DO Flughafen
DO Signal Iduna Park
DO-Hörde
DO Tierpark
DO-Kirchhörde
DO-Lötting-hausen
Wittbräucke
Herdecke
DO-Aplerbeck
DO-Aplerbeck Süd
Witten Hbf
Wetter
HA-Vorhalle
Hagen Hbf
Schwerte
Ergste
Hennen
Kalthof
Iserlohnerheide
Iserlohn
Iserlohn-Letmathe
Letmathe-Dechenhöhle
Hohen-limburg
HA-Ober-hagen
Dahl
Rummenohl
Dahlerbrück
Schalksmühle
Lüdenscheid
LÜD-Brügge
Kierspe
Meinerzhagen
Marienheide
Gummersbach
GM-Dieringhausen
Ründeroth
Schwelm
Ennepetal
Gevels-berg Hbf
W-Unterbarmen
W-Barmen
W-Ober-barmen
Soest
Lippstadt
Paderborn Hbf
Dedinghausen
Ehringhausen
Gesekе
Salzkotten
Scharmede
Bad Sassendorf
Wickede
AR-Neheim-Hüsten
Arnsberg
Oeventrop
Meschede-Freienohl
Meschede
Bestwig
Olsberg
Fröndenberg
Bösperde
Menden (Sauerland)
Menden Süd
Lendringsen
Binolen
Volkringhausen
Sanssouci
Balve
Garbeck
Küntrop
Neuenrade
Bigge
Siedlinghausen
Silbach
Winterberg
Olpe
Eichhagen
Sondern
Attendorn-Hohen Hagen
Listerscheid
Kraghammer
Heggen
Attendorn
Finnentrop
Lennestadt-Grevenbrück
Lennestadt-Meggen
Lennestadt-Altenhundem
Kirchhundem
Kirchhundem-Welschen Ennest
Kreuztal-Littfeld
Kreuztal-Eichen
Kreuztal
Siegen-Geisweid
Siegen-Weidenau
Siegen Hbf
Wilnsdorf-Rudersdorf
Dillbrecht
Rodenbach
Erndtebrück
Birkelbach
Aue-Wingeshausen
Berghausen
Raumland-Markhausen
Bad Berleburg
Erndtebrück-Schameder
Erndtebrück-Leimstruth
Bad Laasphe-Oberndorf
Bad Laasphe-Feudingen
Bad Laasphe
Bad Laasphe-Niederlaasphe
Wallau (Lahn)
BID-Schulzentrum
Biedenkopf
Marburg
Haiger
Sechshelden
Dillenburg
Herborn
Frankfurt
Ferndorf
Kredenbach
Dahlbruch
Hillnhütten
Stift Keppel-Allenbach
Hilchenbach
Vormwald Dorf
Vormwald
Lützel
Eitorf
Herchen
Schladern
Au (Sieg)
Etzbach
Wissen
Niederhövels
Scheuerfeld
Betzdorf
Kirchen
Freusburg Siedlung
Brachbach
Mudersbach
Nieder-Scheiden
Grünebacherhütte
Grünebach Ort
Niederscheiden
Nord
Eiserfeld
Sassenroth
Königsstollen
Herdorf
Struthütten
Altenseelbach
Neunkirchen
Wahlbach
Burbach
Würgendorf Ort
Würgendorf
Holzhausen
Niederdresselndorf
Allendorf
Haiger Obertor
Geilhausen
Hohegrete
Breitscheidt
Kloster Marienthal
Obererbach
Altenkirchen
Ingelbach
Limburg
Alsdorf
Schutzbach
Niederdreisbach
Biersdorf Bf
Biersdorf Ort
Daaden
RHEINLAND-PFALZ
mobil.nrw



Leistungsanteile der Eisenbahnverkehrsunternehmen in NRW 2020

- Zum Fahrplanjahr 2020 kam es zu größeren Verschiebungen bei den Leistungsanteilen der in NRW erbrachten Zkm-Leistung im SPNV.
- DB Regio betreibt weiterhin die meisten Zkm in NRW, der Leistungsanteil fällt jedoch erstmals unter 50%.
- Abellio erhält durch die Übernahme des Los B der S-Bahn Rhein-Ruhr und des RE 1 (RRX) etwa 10 Mio. Zkm im Vergleich zum Vorjahr hinzu und ist damit das EVU mit dem zweithöchsten Anteil in NRW.
- National Express kann den Anteil der SPNV-Leistung in NRW durch den bereits im Juni 2019 begonnenen Betrieb des RE 5 (RRX) sowie des RE 6 (RRX) im Vergleich zum Vorjahr ca. verdoppeln und erreicht einen Anteil von knapp 10%.
- Insgesamt bleibt die Anzahl der in NRW aktiven EVU mit 14 konstant, diese teilen sich in zehn Dachgesellschaften auf.

Wettbewerbsnetze

SPNV NRW – ÜBERBLICK IM ZEITVERLAUF*

Teilnetz	Laufzeit von	Laufzeit bis	Linie	Linienweg	Betreiber	Zugkm [mio/a]
MittelrheinBahn	Dez 08	Dez 23	RB 26	Köln – Koblenz – Mainz	trans regio (Transdev)	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 (NL)		
Niers-Rhein-Emscher-Netz	Dez 09	Dez 25	RE 10	Düsseldorf – Kleve	NordWestBahn (Transdev)	3,2
			RB 31	Duisburg – Xanten		
	Dez 10	Dez 25	RB 36	Oberhausen – Duisburg-Ruhrort		
			RB 44	Oberhausen – Dorsten (bis Dez. 2019)		
			RE 44	Bottrop – Oberhausen – Moers (ab Dez. 2019)		
Main-Lahn-Sieg-Netz	Dez 10	Dez 25	RE 99	Siegen – Gießen – Frankfurt a. M.	Hessische Landesbahn	0,2
Rhein-Sieg-Express (RSX)	Dez 10	Dez 25	RE 9	Aachen – Köln – Siegen	DB Regio	1,7
Rurtalbahn (Südast)	Dez 10	Dez 25	RB 21	Düren – Heimbach	Rurtalbahn	0,4
Weser-Lammetal-Bahn	Dez 11	Dez 21	RB 77	Bünde – Löhne – Hameln – Bodenburg	NordWestBahn (Transdev)	0,3
Regiobahn	Dez 11	Dez 20	S 28	Mettmann – Neuss – Kaarst	Regiobahn	1,2
Netz Westliches Münsterland	Dez 11	Dez 26	RB 51	Dortmund – Coesfeld – Gronau – Enschede (NL)	DB Regio	2,9
			RB 63	Münster – Coesfeld		
			RB 64	Münster – Gronau – Enschede (NL)		
S-Bahn Hannover	Dez 12	Jun 22	S 1	Minden – Hannover – Haste	DB Regio	0,7
			S 5	Paderborn – Hannover – H Flughafen		
OWL-Dieselnetz (Los Nord)	Dez 13	Dez 25	RE 82	Bielefeld – Detmold – Altenbeken	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 (Transdev)	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	1,5
Kölner Dieselnetz	Dez 13	Dez 33	S 23	Bonn – Euskirchen – Bad Münstereifel (ab Euskirchen als RB 23)	DB Regio	4,9
			RE 12	Köln – Gerolstein – Trier		
			RE 22	Köln – Gerolstein – Trier		
			RB 24	Köln – Kall (–Gerolstein)		
			RB 25	Köln – Marienheide – Lüdenscheid		
			RB 30	Bonn – Remagen – Ahrbrück		
HaardAchse	Dez 14	Dez 29	RE 2	Düsseldorf – Essen – Münster (bis Dez. 2019)	DB Regio	3,0 (bis Dez 2016)
			RE 2	Düsseldorf – Essen – Münster – Osnabrück (ab Dez. 2019)		3,8 (ab Dez. 2016)
			RB 42	Essen – Münster (bis Dez. 2016)		5,3 (ab Dez. 2019)
			RE 42	Mönchengladbach – Essen – Münster (ab Dez. 2016)		
S5/S8-Vertrag	Dez 14	Dez 29	S 5	Dortmund – Hagen	DB Regio	3,6
			S 8	Hagen – Mönchengladbach		
Eifel-Westerwald-Sieg-Netz (Los 2)	Dez 14	Dez 30	RB 90	Limburg – Altenkirchen – Au – Siegen	Hessische Landesbahn	1,3
			RB 91	Hagen – Siegen / Iserlohn		
			RB 92	Finnentrop – Olpe		
			RB 93	Betzdorf – Siegen – Bad Berleburg		
			RB 95	Dillenburg – Siegen		
			RB 96	Betzdorf – Haiger – Dillenburg (ab Dez. 2015)		

* Basis: Netzzuschnitte 2020, teilweise Zweitausschreibung bzw. vormals Abweichungen bei der Zugehörigkeit einzelner Linien

Teilnetz	Laufzeit von	Laufzeit bis	Linie	Linienweg	Betreiber	Zugkm [mio/a]
Expresslinien Mittelland/ Emsland (Teillos Emsland)	Dez 15	Dez 30	**RE 15**	Münster – Rheine – Meppen – Emden	WestfalenBahn (Abellio)	0,6
Expresslinien Mittelland/ Emsland (Teillos Mittelland)	Dez 15	Dez 30	**RE 60**	Rheine – Hannover – Braunschweig	WestfalenBahn (Abellio)	0,9
			RE 70	Bielefeld – Hannover – Braunschweig		
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 1)	Dez 16	Jun 20	**RE 1**	Aachen – Köln – Düsseldorf – Dortmund – Hamm	DB Regio	3,5
Interimsvergabe (Los 2)	Dez 16	Dez 20	**RE 4**	Aachen – Mönchengladbach – Düsseldorf – Hagen – Dortmund	DB Regio	2,5
Interimsvergabe (Los 6)	Dez 16	Dez 19	**RB 33**	Aachen – Lindern – Heinsberg/Mönchengladbach – Duisburg	DB Regio	1,8
	Dez 19	Dez 20	**RB 33**	Aachen – Lindern – Heinsberg/Mönchengladbach – Duisburg – Essen		2,0
Sauerland-Netz 2 (Los 1)	Dez 16	Dez 28	**RE 17**	Hagen – Warburg – Kassel-Wilhelmshöhe	DB Regio	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	2,4
	Dez 16	Dez 28	**RB 52**	Dortmund – Hagen – Lüdenscheid		
			RB 53	Dortmund – Schwerte – Iserlohn		
			RB 54	Unna – Fröndenberg – Neuenrade		
Niederrhein-Netz		Dez 21	**RE 19**	Düsseldorf – Duisburg – Wesel – Arnhem (NL)	Abellio Rail	2,7
	Dez 21	Dez 28	**RE 19**	Düsseldorf – Duisburg – Wesel – Arnhem (NL)–Bocholt		
	Dez 16	Dez 28	**RB 32**	Wesel – Bocholt (bis Dez. 2019)		
			RB 35	Wesel – Duisburg – Mönchengladbach (bis Dez. 19)		
	Dez 19	Dez 21	**RE 19a**	Wesel – Bocholt		
		Dez 28	**RB 35**	Gelsenkirchen – Duisburg – Mönchengladbach (ab Dez. 2019)		
Weser-Ems-Netz	Dez 16	Dez 26	**RE 18**	Osnabrück – Oldenburg – Wilhelmshaven	NordWestBahn (Transdev)	0,2
			RB 58	Osnabrück – Delmenhorst – Bremen		
Rurtalbahn (Nordast)	Dez 16	Dez 21	**RB 21**	Linnich – Düren	Rurtalbahn	0,4
die euregiobahn (RB 20)	Dez 16	Dez 21	**RB 20**	Herzogenrath – Alsdorf-Annapark – Stolberg Hbf	DB Regio	1,5
				Stolberg Hbf – Langerwehe – Düren		
				Stolberg Hbf – Stolberg-Altstadt		
				Herzogenrath – Aachen Hbf – Stolberg Hbf		
Teutoburger-Wald-Netz	Dez 17	Dez 32	**RB 61**	Bielefeld – Osnabrück – Bad Bentheim – Hengelo (NL)	eurobahn (Keolis)	5,3
			RB 65	Münster – Rheine		
			RB 66	Münster – Osnabrück		
			RB 72	Paderborn – Detmold – Herford		
			RE 78	Bielefeld – Minden – Nienburg		
Erft-Schwalm-Netz	Dez 17	Dez 29	**RB 34**	Mönchengladbach – Dalheim	VIAS Rail	0,9
			RB 39	Düsseldorf – Neuss – Bedburg		
Nordwest-Hessen-Netz	Dez 17	Dez 32	**RB 94**	Erndtebrück – Bad Laasphe – Marburg	Kurhessenbahn (DB Regio)	0,3
			RB 97	Brilon – Korbach – Marburg		
Südast der Erftbahn	Dez 17	Dez 23	**RB 38**	Köln Messe/Deutz – Horrem – Bedburg	DB Regio	0,6
RRX-Vorlaufbetrieb (Los 1)	Dez 18	Dez 33	**RE 11 (RRX)**	Düsseldorf – Dortmund – Hamm – Paderborn – Kassel-Wilhelmshöhe	Abellio Rail	2,6
Hellweg-Netz	Dez 18	Dez 30	**RB 50**	Dortmund – Lünen – Münster	eurobahn (Keolis)	5,9
			RB 59	Dortmund – Unna – Soest		
			RB 69	Münster – Hamm – Bielefeld		
			RB 89	Münster – Hamm – Paderborn – Warburg		
Emscher-Münsterland-Netz	Dez 18	Dez 21	**RE 14**	Essen – Dorsten – Borken (bis 12/2019)	NordWestBahn (Transdev)	1,1 (bis 12/2019)
			RE 14	Essen-Steele – Dorsten – Borken (ab 12/2019)		1,4 (ab 12/2019)
			RB 45	Dorsten – Coesfeld		
Eifel-Bördebahn	Dez 18	Dez 21	**RB 28**	Düren – Zülpich – Euskirchen	Rurtalbahn	0,1

Teilnetz	Laufzeit von	Laufzeit bis	Linie	Linienweg	Betreiber	Zugkm [mio/a]
RRX-Vorlaufbetrieb (Los 2)	Juni 19	Dez 33	**RE 5 (RRX)**	Koblenz – Bonn – Köln – Düsseldorf – Wesel	National Express	6,1
	Dez 19	Dez 33	**RE 6 (RRX)**	Köln/Bonn Flughafen – Köln – Düsseldorf – Dortmund – Hamm – Bielefeld – Minden		
S-Bahn Rhein-Ruhr (Notmaßnahme)	Dez 19	Dez 21	**S 1**	Solingen – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund	DB Regio	4,9
			S 4	Dortmund-Lütgendortmund – Unna		
S-Bahn Rhein-Ruhr (Los B)	Dez 19	Dez 34	**S 2**	Dortmund – Herne – Recklinghausen / Essen	Abellio Rail	7,2
			S 3	Oberhausen – Essen – Hattingen		
			S 9	Hagen – Wuppertal – Essen – Gladbeck-West – Recklinghausen / Haltern am See		
			RE 49	Wesel – Oberhausen – Essen – Wuppertal		
			RB 32	Dortmund – Gelsenkirchen – Duisburg		
			RB 40	Essen – Bochum – Hagen		
RE 8 / RB 33 (Los 1)	Dez 19	Dez 34	**RE 8**	(Kaldenkirchen-) Mönchengladbach – Köln – Bonn-Beuel – Koblenz	DB Regio	1,9
RB 27	Dez 19	Dez 26	**RB 27**	Mönchengladbach – Köln – Bonn-Beuel – Koblenz	DB Regio	2,4
Ruhr-Sieg-Netz	Dez 19	Dez 34	**RE 16**	Essen – Hagen – Siegen / Iserlohn	Abellio Rail	3,5
			RB 46	Bochum – Gelsenkirchen		
			RB 91	Hagen – Siegen / Iserlohn		

AUSGESCHRIEBENE TEILNETZE/LINIEN BIS 2023

Teilnetz	Laufzeit von	Laufzeit bis	Linie	Linienweg	Betreiber	Zugkm [mio/a]
Betriebsaufnahmen 2020						
RRX-Vorlaufbetrieb (Los 1)	Juni 20	Dez 33	**RE 1 (RRX)**	Aachen – Köln – Düsseldorf – Dortmund – Hamm	Abellio Rail	3,6
RRX-Vorlaufbetrieb (Los 3)	Dez 20	Dez 33	**RE 4**	Aachen – Mönchengladbach – Düsseldorf – Hagen – Dortmund	National Express	2,4
RE 8 / RB 33 (Los 2)	Dez 20	Dez 34	**RB 33**	Aachen – Lindern – Heinsberg / Mönchengladbach – Duisburg – Essen	DB Regio	2,0
S 28	Dez 20	Dez 26	**S 28**	Wuppertal – Mettmann – Düsseldorf – Neuss – Karst	Regiobahn	1,6
Betriebsaufnahmen 2021						
S-Bahn Rhein-Ruhr (Teilnetz A)	Dez 21	Dez 31	**S 1**	Solingen – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund	DB Regio	4,9
			S 4	Dortmund-Lütgendortmund – Unna		
S-Bahn Rhein-Ruhr S 28	Dez 21	Dez 36	**S 28**	Kaarst – Neuss – Düsseldorf – Mettmann – Wuppertal	Regiobahn	4,2
die euregiobahn (RB 20)	Dez 21	Dez 25	**RB 20**	Herzogenrath – Alsdorf-Annapark – Stolberg Hbf Stolberg Hbf – Langerwehe – Düren Stolberg-Altstadt – Stolberg-Breinig Herzogenrath – Aachen Hbf – Stolberg Hbf	DB Regio	1,5
Emscher-Münsterland-Netz	Dez 21	Dez 28	**RE 14**	Essen-Steele – Dorsten – Borken / Coesfeld	NordWestBahn (Transdev)	1,5
Rurtalbahn (Nordast)	Dez 21	Dez 25	**RB 21**	Linnich – Jülich – Düren	Rurtalbahn	0,5
Dieselnetz Niedersachsen Mitte	Dez 21	Dez 29	**RB 77**	Bünde – Löhne – Hameln – Hildesheim (bis 12 / 2023)	Regionalverkehre Start Deutschland (DB Regio)	0,4
				Herford – Löhne – Hameln – Hildesheim (ab 12 / 2023)		
Eifel-Bördebahn	Dez 21	Dez 25	**RB 28**	Düren – Zülpich – Euskirchen	Rurtalbahn	0,3
Betriebsaufnahmen 2022						
S-Bahn-Hannover	Jun 22	Dez 34	**S 1**	Minden – Wunstorf – Hannover – Haste	Transdev Hannover	0,8
			S 5	Paderborn – Hameln – Hannover – H Flughafen		
Betriebsaufnahmen 2023						
MittelrheinBahn	Dez 23	Dez 33	**RB 26**	Köln – Koblenz – Mainz	trans regio (Transdev)	0,9

Betriebsaufnahmen

BETRIEBSAUFNAHMEN / BETREIBERWECHSEL NRW 2020

erfolgreicher Start mit kleinen Einschränkungen

RRX-VORLAUFBETRIEB (LOS 2): RE 6 (RRX)

- Die zweite von National Express betriebene Linie im RRX-Vorlaufbetrieb
- Zu Beginn aufgrund einer engen Personaldecke zunächst einzelne Fahrten in verkürzter Einzeltraktion
- Ab Frühjahr 2020 Kapazitätsangebot wie gefordert

trotz Notvergabe ein sehr stabiler Betrieb

S-BAHN RHEIN-RUHR (NOTMASSNAHME): S 1, S 4

- Teil des neuen nachfragegerechten S-Bahn-Taktkonzepts 15/30-Minuten
- DB Regio betreibt nach einer Notvergabe den Verkehr
- Verkehrskonzept beider Linien wie geplant angeboten

Personalmangel trübt den Start

S-BAHN RHEIN-RUHR (LOS B): S 2, S 3, S 9, RE 49, RB 32, RB 40

- Abellio fehlen zum Betriebsbeginn ausreichend Triebfahrzeugführer, Notfahrplan wird umgesetzt
- Ersatzkonzept läuft weitestgehend stabil, schrittweise Normalisierung des Angebots
- Seit September verkehren alle Linien im Regelbetrieb, auch geforderte Betriebsreserven verfügbar

neue Fahrzeuge sorgen für noch mehr Komfort

RE 8 / RB 33 (LOS 1): RE 8

- DB Regio bleibt auch für die nächsten 15 Jahre Betreiber des RE 8
- wegen knapper Personaldecke zunächst einzelne Fahrten in verkürzter Einzeltraktion
- Übergang zwischen den Verkehrsverträgen ohne Probleme
- 16 neue Fahrzeuge des Typs Coradia Continental bringen die Fahrgäste von Mönchengladbach bis zum Deutschen Eck

bewährtes Konzept, bewährte Qualität, modernere Fahrzeuge

RUHR-SIEG-NETZ: RE 16, RB 46, RB 91

- Abellio betreibt weiterhin die drei Linien zwischen Ruhrgebiet und Siegerland
- Das Bedienkonzept wird weitestgehend unverändert fortgeführt
- Die gesamte im Einsatz befindliche Fahrzeugflotte erhielt ein umfassendes Re-Design

dank Kooperation – erfolgreicher Betriebsstart des RE 1 (RRX) im Sommer 2020

RRX-VORLAUFBETRIEB (LOS 1): RE 1 (RRX)

- Fünf der neun Umläufe bis Dezember 2020 mit älterem Rollmaterial weiter durch DB Regio übernommen
- Seit Dezember verkehren alle Fahrzeuge wie geplant betrieben durch Abellio

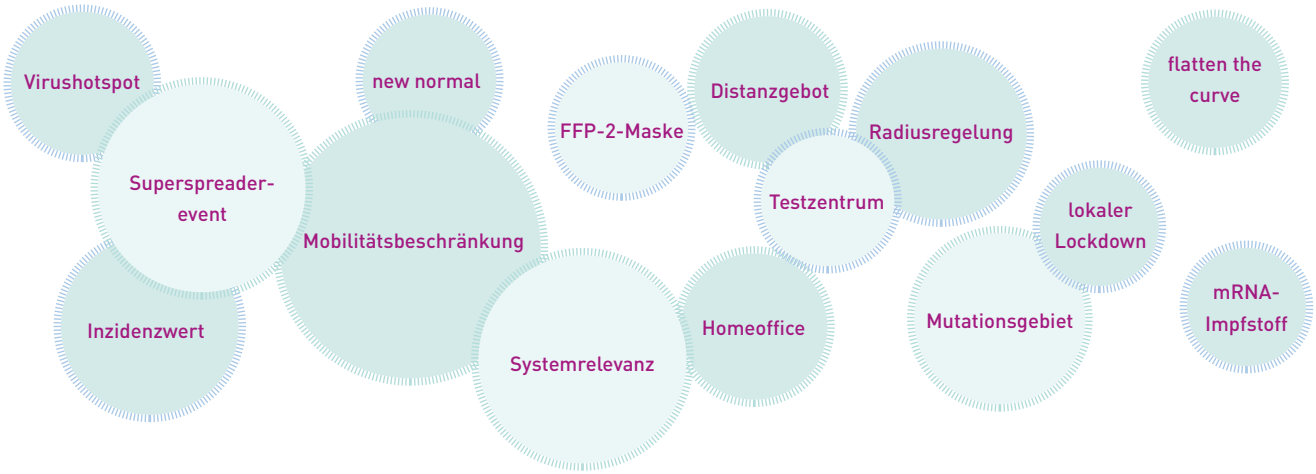
Sonderkapitel Corona

- AUSWIRKUNGEN AUF DEN SPNV
- STUDIEN ZUM INFEKTIONSRISIKO IM SPNV
- SPNV-NACHFRAGE UND GESAMTMOBILITÄT WÄHREND DER PANDEMIE

Corona

AUSWIRKUNGEN AUF DEN SPNV IN NRW

DIE CORONA-PANDEMIE HAT DIE NAHVERKEHRSBRANCHE, WIE AUCH ALLE ANDEREN WIRTSCHAFTSZWEIGE, IM JAHR 2020 HART GETROFFEN. ANLÄSSE ZUM REISEN FEHLTEN. HOMEOFFICE, KURZARBEIT UND EINGESCHRÄNKTER BIS STILLGELEGTER SCHUL- UND HOCHSCHULBETRIEB HABEN DAS MOBILITÄTSVERHALTEN DER MENSCHEN IM JAHR 2020 GRAVIEREND BEEINFLUSST – MIT ENTSPRECHENDEN FOLGEN AUCH FÜR DEN SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR. GINGEN DIE FAHRGASTZAHLEN VOR DER CORONA-PANDEMIE NOCH REGELMÄSSIG JAHR FÜR JAHR NACH OBEN, SIND SIE SEIT DER PANDEMIE ABRUPT DEUTLICH EINGEBROCHEN – WAS AUCH MIT HOHEN FINANZIELLEN EINBUSSEN BEI DEN FAHRGASTEINNAHMEN EINHERGEHT. TROTZ ERHEBLICH WENIGER FAHRGÄSTEN WURDE DAS ANGEBOT IN 2020 FAST DURCHWEG AUFRECHTERHALTEN, DAMIT GERADE MENSCHEN IN SYSTEMRELEVANTEN BERUFEN AUCH OHNE EIGENES AUTO WEITERHIN ZUR ARBEIT KOMMEN. DER SPNV HAT DAMIT SEINE VERANTWORTUNG ALS GRUNDPFEILER DER ÖFFENTLICHEN DASEINSVORSORGE AUCH IN DER PANDEMIE WAHRGENOMMEN. ER WAR UND IST AUCH WEITERHIN EIN VERLÄSSLICHER VERKEHRSTRÄGER.

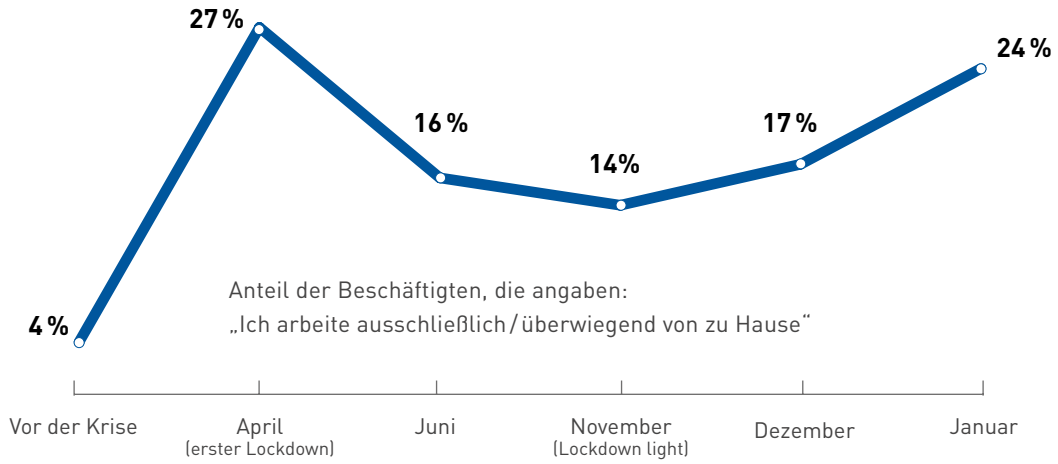


Pandemie hat die Branche schwer getroffen

Nachdem zu Beginn der Pandemie die Bahnen nahezu leer waren, sind die Kunden nach dem ersten Lockdown im Verlauf vom Sommer zum Herbst langsam wieder in den SPNV zurückgekehrt – allerdings nie zu 100 Prozent. Das Niveau liegt immer noch weit unter dem vor der Krise. Dafür gibt es sicherlich verschiedene Gründe. Zwei Erklärungen sind dabei nicht von der Hand zu weisen. Zum einen hat sich das Homeoffice bewährt. Und das nicht nur als wirksame Schutzmaßnahme gegen das Virus.

Die Pandemie hat auch an vielen Stellen offengelegt: Homeoffice funktioniert. Zum anderen haben Fahrgäste Sorge vor einer Infektion im öffentlichen Personenverkehr und meiden diesen deshalb. Umfragen und nationale wie internationale Studien belegen jedoch, dass diese Sorge weitestegehend unbegründet ist. In den nächsten Monaten und Jahren wird es deswegen darauf ankommen, das Vertrauen in den SPNV zurückzugewinnen, damit wieder mehr Menschen mit den Bahnen fahren.

Homeoffice-Nutzung während der Corona-Pandemie



Quelle: Repräsentative Erwerbspersonenbefragung der Hans-Böckler-Stiftung

Verlässlicher Fahrplan trotz sinkender Fahrgastzahlen

Die Auswirkungen auf den SPNV durch die massiven Einschnitte in das öffentliche Leben haben die Branche verkehrsunternehmensübergreifend weiter zusammenrücken lassen. Zwischen Lockdown, Kontaktbeschränkungen und Maskenpflicht haben Aufgabenträger, Kompetenzcenter NRW, Eisenbahnverkehrsunternehmen und -infrastrukturunternehmen sowie die Politik gemeinsam an ihrer Verpflichtung gearbeitet, das Angebot aufrechtzuerhalten. Die wichtigsten Stationen der Zusammenarbeit 2020 im Überblick:

- Die Fahrgastnachfrage bricht ab Mitte März 2020 stark ein.
- Wie andere Unternehmen verzeichnen auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen eine gestiegene Zahl von Krankheitsfällen bzw. Mitarbeitern in Quarantäne.
- Die Beförderung systemrelevanter Berufsgruppen kristallisiert sich als eine wichtige Aufgabe des SPNV heraus.
- Um einen geregelten Fahrplan sicherzustellen, ist ein zwischen allen Beteiligten abgestimmtes Vorgehen bei der Reduzierung des Angebots entscheidend.
- Das Verkehrsministerium beruft einen Krisenstab ein, der aufgrund der sich rapide ändernden Umstände und wissenschaftlichen Erkenntnisse alle zwei Tage unter Leitung des KC Sicherheit telefonisch tagt. Mitunter nehmen rund 80 Teilnehmer teil, die alle Bereiche der SPNV-Branche in NRW vertreten: SPNV-Aufgabenträger, Eisenbahnverkehrs-, Eisenbahninfrastruktur-, Fernverkehrsunternehmen, benachbarte Staatsbahnen und die Bundespolizei.
- Der Grundfahrplan gilt ab dem 21. März 2020: Angesichts steigender und nicht verlässlich für die Zukunft abschätzbarer Infektions- bzw. Quarantänefälle bei den EVU soll ein stabiles Angebot sichergestellt werden, welches um etwa 50% reduziert ist.
- Diese Einschränkungen betreffen nahezu alle Linien: vom Ausfall einzelner Verstärkerfahrten, verringertem Takt bis zur kompletten Einstellung einzelner Linien.
- Bereits einen Monat später, Ende April 2020, wird der Grundfahrplan überarbeitet: In den meisten Regionen fahren die Bahnen wieder nach dem Regelfahrplan.

Weiterführende Informationen zum Thema finden Sie im Sicherheitsbericht NRW 2020 unter www.kcsicherheit.de

Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit

Als eine der ersten Reaktionen bei Beginn der Pandemie erhöhten die Eisenbahnverkehrsunternehmen in Nordrhein-Westfalen die Reinigungsintervalle und führten engmaschige zusätzliche Reinigungen und Desinfektionen von Haltestangen, Griffen und Tastern ein. Sofern technisch möglich, werden alle Zugtüren bei jedem Halt zentral vom Triebfahrzeugführer geöffnet. Damit wird der Übertragung von Erregern über Kontaktflächen, zum Beispiel auf den Türknöpfen, entgegengewirkt und der stetige Luftaustausch in den Fahrzeugen verstärkt. Im öffentlichen Raum sind die Hygieneregeln eines der wirksamsten Instrumente gegen die Ausbreitung des Virus. Mund- und Nasenbedeckungen sind dabei ein zentrales Element zum Schutz der Fahrgäste. Die Coronaschutzverordnung in Nordrhein-Westfalen schreibt bereits seit dem 27. April 2020 das Tragen eines solchen Schutzes vor. Verpflichtend vorgeschrieben war zunächst das Tragen sogenannter Alltagsmasken in allen Bereichen des öffentlichen Verkehrs wie Zügen, Bussen, Bahnhöfen und auf Bahnsteigen. Seit dem 25. Januar 2021 ist das Tragen von medizinischen Masken Pflicht.

Die Einhaltung der Maskenpflicht wird seit Inkrafttreten kontinuierlich kontrolliert. So gab es nach April 2020 unter anderem Schwerpunktkontrollen, an denen das NRW-Verkehrsministerium, das KC Sicherheit, die SPNV-Aufgabenträger, die Deutsche Bahn AG und Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie kommunale Ordnungsämter und Bundespolizei beteiligt waren. Bei den gemeinsamen Aktionen wurde in Zügen auf ausgewählten Strecken und in mehreren Bahnhöfen Nordrhein-Westfalens verstärkt kontrolliert.

Die Reinigung und Desinfizierung der Fahrzeuge wurde während der Pandemie seitens der EVU stark intensiviert.

Das Tragen von Mund-Nasen-Bedeckungen an Stationen und in Fahrzeugen des ÖPNV gehört seit 2020 zur Normalität.

Rettungsschirm für den ÖPNV

Die Politik in Bund und Land hat im Schulterschluss schnell auf die Lage im SPNV reagiert und einen Rettungsschirm für den ÖPNV aufgespannt, der Liquiditätsengpässe und Insolvenzen verhindern soll. Das zusätzlich von Bund und Land bereitgestellte Geld federt die sinkenden Fahrgasteinnahmen und pandemiebedingte Zusatzkosten ab. Das Signal an die Partner: In der Pandemie stehen Bund und Land zum öffentlichen Personennahverkehr und stärken den Beteiligten den Rücken.

- Im Juni 2020 beschließt das Land Nordrhein-Westfalen, sich in erster Tranche mit 200 Millionen Euro zu beteiligen. Der Bund stellt 500 Millionen Euro bereit.
- Noch im August 2020 veröffentlicht das Land die für den Mittelabruf notwendige Richtlinie. Seitdem können Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger im öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen Anträge auf Erstattung pandemiebedingter Einbußen und Sonderausgaben stellen
- Ausgleichszahlungen werden für Minderungen bei Fahrgeldeinnahmen und für erhöhte Ausgaben für Trennscheiben an Fahrerplätzen in Bussen und Bahnen oder Trennscheiben in Verkaufsstellen bewilligt.

Studien: Kein erhöhtes Infektionsrisiko im ÖPNV/SPNV

Im Sommer 2020 meldeten die Gesundheitsämter in Nordrhein-Westfalen auf Anfrage des NRW-Verkehrsministeriums: Fahrgäste in Bus und Bahn verhalten sich zurückhaltend und rücksichtsvoll; objektive Anhaltspunkte für ein erhöhtes Ansteckungsrisiko im ÖPNV gebe es nicht. Trotzdem: Ende 2020 fühlte sich fast jeder Zweite in Bahn und Bus unsicher. Die Sorge, sich anzustecken, ist also hoch.

Mittlerweile haben verschiedene nationale und internationale Studien die Frage nach dem Infektionsrisiko in Bus und Bahn untersucht. Die Ergebnisse geben Entwarnung: Die Forscher sehen kein erhöhtes Ansteckungsrisiko im ÖPNV.

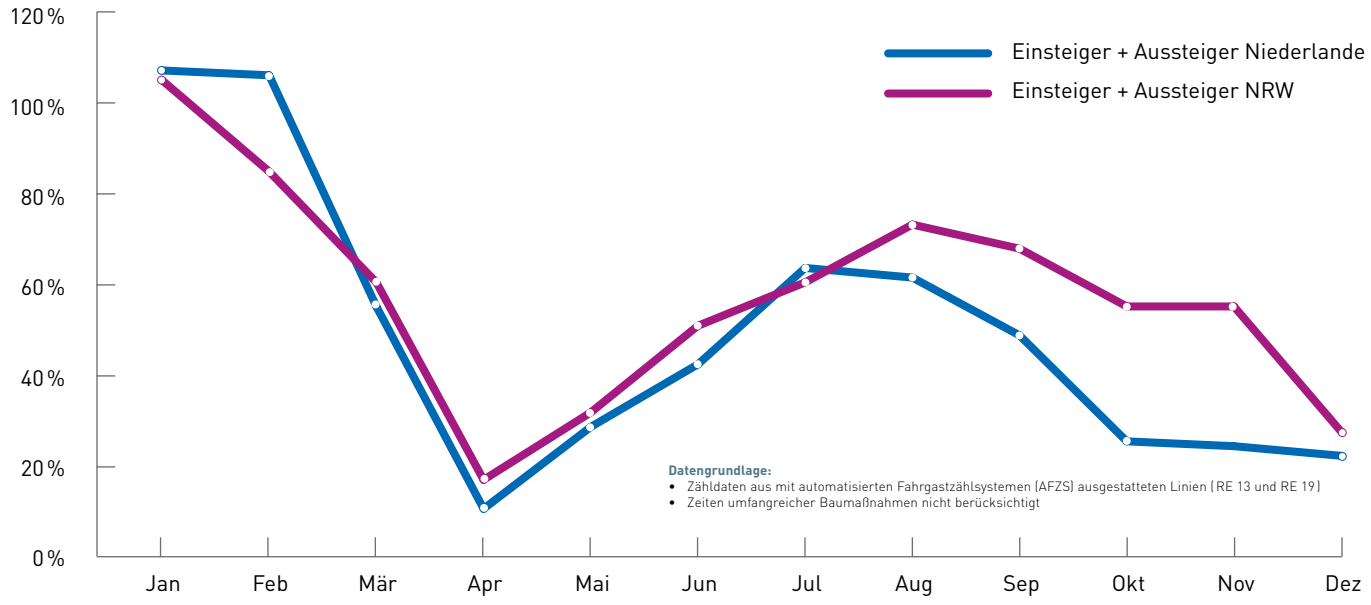
- Die Ausbreitung von Aerosolen und Tröpfchen innerhalb eines Fahrgastraums findet vor allem direkt und mit begrenzter Wegstrecke statt. Die Partikel verbreiten sich nicht in großer Konzentration über das Klimasystem und entsprechend auch nicht im ganzen Wagen. Die Verwendung einer Mund-Nase-Bedeckung führte im Versuchsfahrzeug dazu, dass die ohnehin begrenzte Ausbreitung noch weiter eingeschränkt wurde (DB Systemtechnik GmbH/Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V., Luftqualität in Schienenfahrzeugen (LUQAS), 2020).
- Ergebnisse bei der Untersuchung von Mitarbeitenden der DB Fernverkehr AG kamen zu dem Schluss, dass Zugbegleiter, mit häufigem Personenkontakt in der Bahn, keine höheren Infektionsraten aufweisen als andere Berufsgruppen (Charité Research Organisation, Longitudinaluntersuchung über Corona-Infektionen und Corona Immunitäten bei unterschiedlichen Mitarbeitergruppen der Deutschen Bahn Fernverkehr AG, 2020).
- Ergebnisse der Technischen Universität Berlin zeigen, dass die Ansteckung über Aerosolpartikel hinsichtlich des situationsbedingten R-Wertes im ÖPNV bei Beachtung der Abstandsregeln und Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes geringer ist als beispielsweise in einem Supermarkt (Kriegel M/Hartmann A, Covid-19-Ansteckung über Aerosolpartikel – Vergleichende Bewertung von Innenräumen hinsichtlich des situationsbedingten R-Wertes, 2021).
- Eine Pendler-Corona-Studie, unter anderem mitfinanziert durch das Land NRW, stellte nach einer vierwöchigen Vergleichsphase von Test-Gruppen fest, dass Personen, welche den ÖPNV nutzen, keine erhöhte Wahrscheinlichkeit aufweisen, an Corona zu erkranken, als Personen, die mit Auto oder Rad mobil sind. Zu erwähnen ist dabei unter anderem das Tragen von Masken, die Einhaltung von Mindestabständen sowie die Auslastung der Verkehrsträger im Untersuchungszeitraum Februar/März 2021. (Charité Research Organisation, Pendler*innen-Coronastudie der Charité, 2021).

Auswirkungen von Corona auf grenzüberschreitende SPNV-Verkehre

- Für grenzüberschreitende Linien in die Niederlande ist eine Extrabetrachtung durchgeführt worden.
- Grenzüberschreitende Verkehre sind von länderspezifischen Maßnahmen unterschiedlich betroffen.
- Die Einhaltung verschiedener Maßnahmen stellt für alle Beteiligten Herausforderungen dar.
- Die Betrachtung von Ein- und Aussteigern in den Niederlanden und NRW lässt folgende Aussagen zu:
  - In der ersten Jahreshälfte liegt eine ähnliche Entwicklung in NRW und NL vor.
  - Ab September gelten Verschärfungen der Anti-Corona-Regeln in den Niederlanden, die Anzahl der Ein- und Aussteiger geht dort zurück.
  - Ab Mitte Oktober teilweiser Lockdown in den Niederlanden, die Reduzierung der Ein- und Aussteiger verstärkt sich.
  - Ab Anfang November Lockdown Light in NRW, die Anzahl der Ein- und Aussteiger verringert sich unwesentlich.
  - Ab Mitte Dezember Beginn des 2. Lockdown in NRW, die Anzahl der Ein- und Aussteiger in NRW und den Niederlanden nähert sich einem ähnlichen Niveau im Vergleich zum Vorjahr an.

Auswirkungen von Corona auf grenzüberschreitende SPNV-Verkehre

Veränderung der monatlichen Fahrgastzahlen 2020 gegenüber dem Vorjahresmonat (2019)



Ausblick: Vertrauen zurückgewinnen – an die positive Entwicklung anknüpfen

Die kontinuierlich steigenden Fahrgastzahlen im SPNV vor der Pandemie haben gezeigt, dass der öffentliche Verkehr eine der zentralen Säulen bei der Mobilitätswende ist. Daran ändert auch Corona nichts. Der SPNV behält seine Rolle und Bedeutung als entscheidender Akteur für einen klimafreundlichen Verkehr – genauso wie der Klimawandel und die Klimaziele nach wie vor auf der Tagesordnung stehen. Deswegen wird es jetzt darauf ankommen, das Vertrauen in den SPNV zurückzugewinnen, die Nachfrage zu erhöhen und wieder an die positive Entwicklung vor der Krise anzuknüpfen.

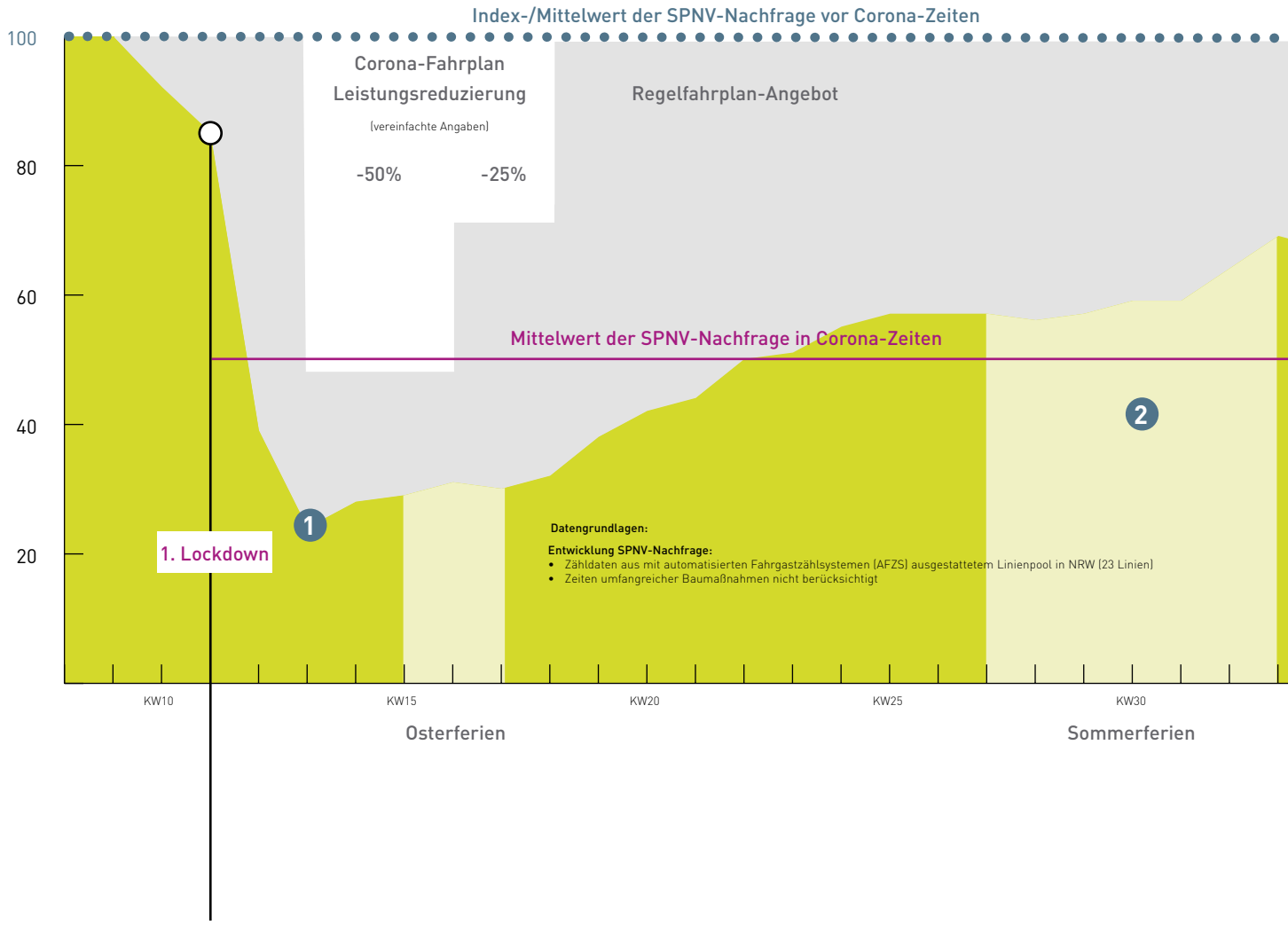
Dabei werden verschiedene Faktoren eine Rolle spielen. Platz und Sauberkeit sind nur ein Punkt, der stärker in das Sichtfeld der Kunden gerückt ist. So geben in einer repräsentativen, vom Bundesverband der Verbraucherzentrale beauftragten Studie knapp die Hälfte aller Befragten an, dass sie sich aufgrund der Corona-Pandemie in öffentlichen Verkehrsmitteln unsicher fühlen (Verbraucherzentrale Bundesverband e.V./ forsa, Öffentlicher Verkehr und Corona, 2021).

Weitere Themenfelder hin zu einem verbesserten Angebot sind:

- Vertrauensaufbau und Stärkung des Images als sicherer Verkehrsträger
- Modernisierung und Ausbau der Infrastruktur
- Digitalisierung der Informationen und des Ticketverkaufs
- neue Tarifangebote, die sich noch stärker als bisher an die Nachfrage anpassen
- Vernetzung aller Verkehrsträger des Umweltverbundes

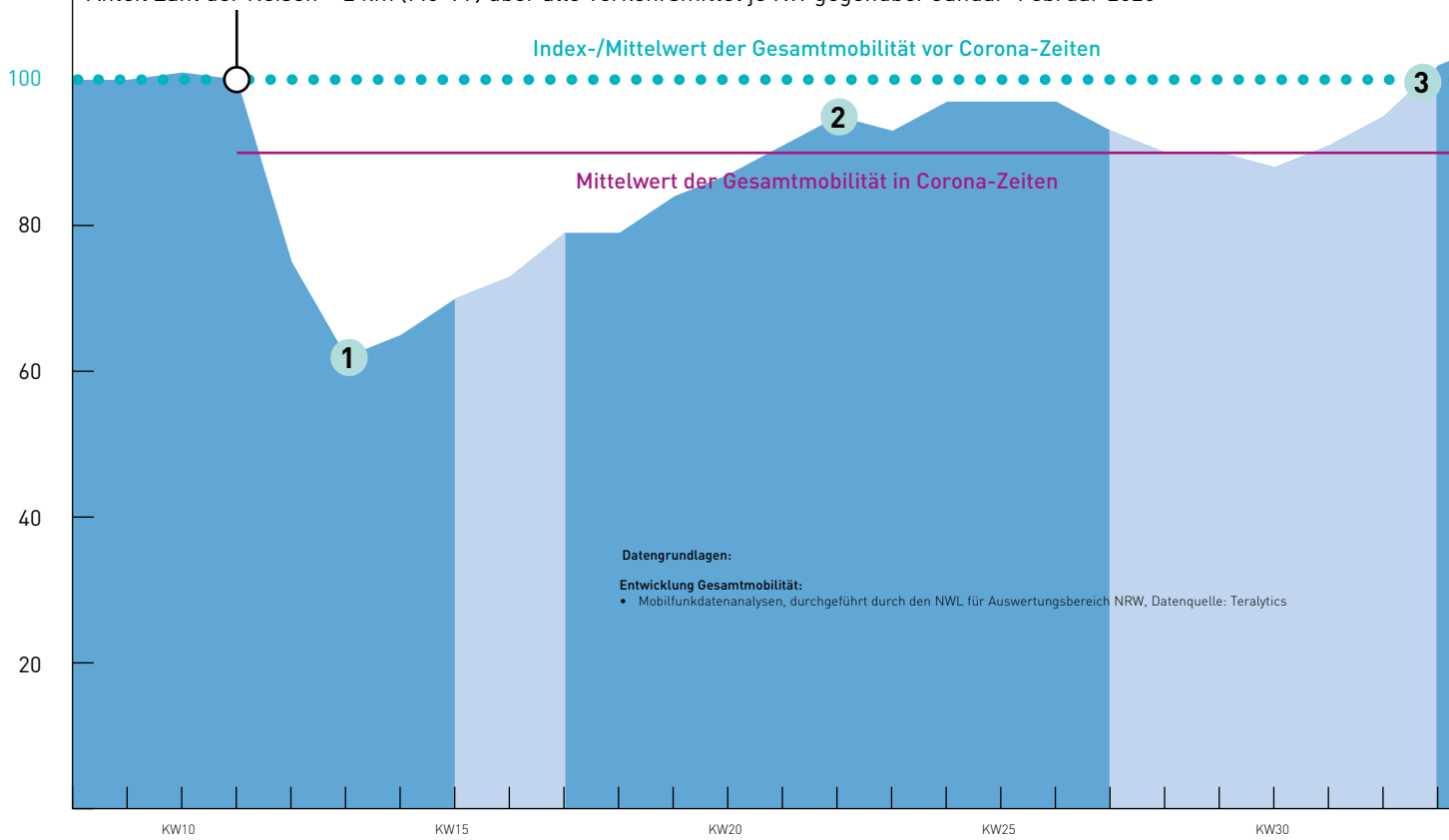
Auswirkungen auf die SPNV-Nachfrage

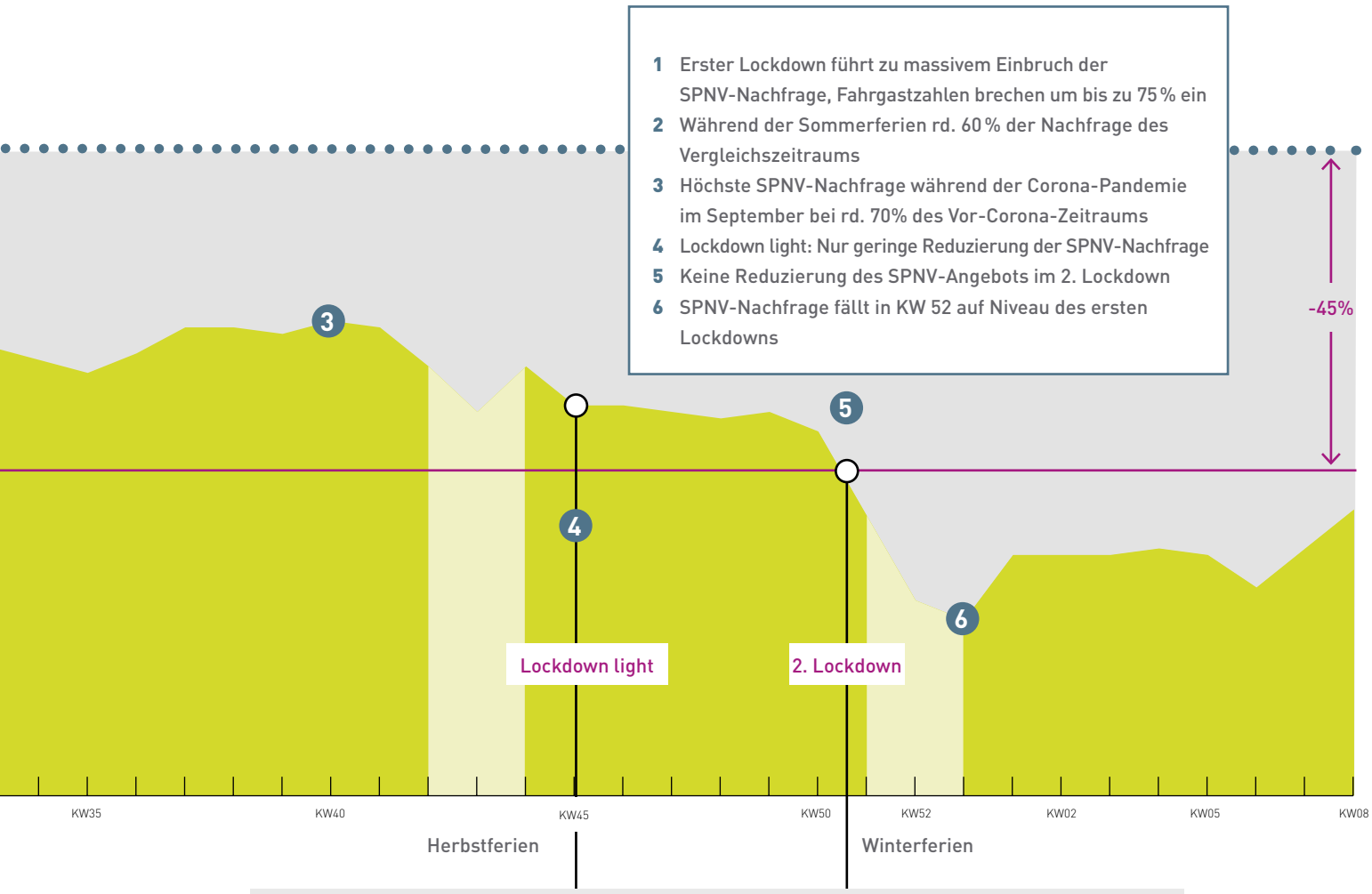
Anteil Zahl der Linienbeförderungsfälle (Mo–Fr) je KW gegenüber Januar–Februar 2020



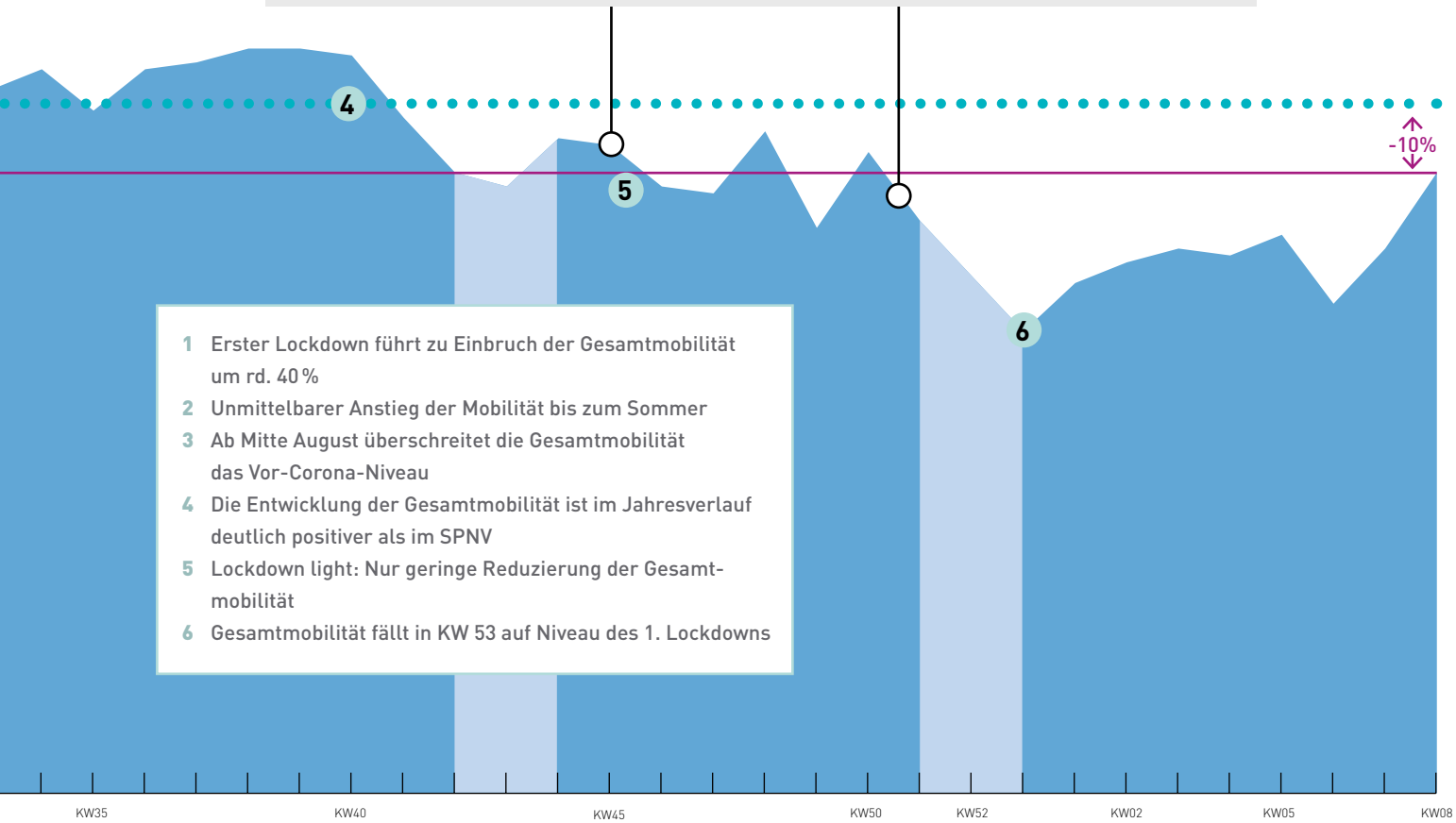
Auswirkungen auf die Gesamtmobilität

Anteil Zahl der Reisen > 2 km (Mo–Fr) über alle Verkehrsmittel je KW gegenüber Januar–Februar 2020





- SPNV ist vom coronabedingten Einbruch der Mobilität besonders betroffen.
- Gesamtmobilität hat sich deutlich schneller erholt als der SPNV und nach kurzer Zeit wieder Normalniveau erreicht.
- Rückgänge der SPNV-Nachfrage aus dem ersten Lockdown haben sich im Jahresverlauf verfestigt.
- Verlagerungseffekte von Fahrten des SPNV auf andere Verkehrsmittel wahrscheinlich.



Betriebsqualität

- PÜNKTLICHKEIT
- ZUVERLÄSSIGKEIT
- BETRIEBSKENNZAHLEN
- RHEIN-RUHR-EXPRESS
- NEUE ANSÄTZE 2020
- KUNDENBAROMETER

Betriebsqualität

DEFINITIONEN

FÜR DEN QUALITÄTSBERICHT SPNV NRW WERDEN MEHRERE QUALITÄTSKENNZAHLEN ZUR BEWERTUNG DER BETRIEBSQUALITÄT DER NAHVERKEHRSLINIEN HERANGEZOGEN. DABEI WERDEN DIE WERTE STETS FÜR DAS GESAMTE JAHR ERFASST. DIE WICHTIGSTEN KENNZAHLEN STELLEN DIE PÜNKTLICHKEITSQUOTE UND DIE AUSFALLRATEN DAR. ZIEL DES QUALITÄTSBERICHTS IST EINE VERGLEICHBARKEIT DER LINIEN UNTEREINANDER WIE AUCH ÜBER DIE VERGANGENEN JAHRE HINWEG ZU GEWÄHRLEISTEN.

Pünktlichkeit:

- Die Messung der Pünktlichkeit erfolgt an vertraglich festgelegten Messpunkten entlang des Linienverlaufs.
- Bei landesweiten Betrachtungen gilt ein Zug in NRW ab einer Verspätung von größer 3:59 Minuten als unpünktlich, Fahrten innerhalb dieser Toleranz gelten als pünktlich.
- Unberücksichtigt bleiben die ggfs. zwischen Auftraggeber und EVU vertraglich vereinbarten Ausnahmen und Toleranzzeiten, welche auch zur Ermittlung von Vertragsstrafen (Pönalen) dienen.
- Ausgefallene Züge haben keinen Einfluss auf die Pünktlichkeitsstatistik, da diese als eigenes Bewertungskriterium erhoben werden.

Zuverlässigkeit & Ausfälle:

(bei Ausfällen wird zwischen nicht vorhersehbaren und vorhersehbaren Ausfällen unterschieden)

Nicht vorhersehbare Ausfälle

- Treten meist kurzfristig auf, sodass die Einschränkungen nur bedingt kompensiert werden können. Ursachen können z.B. sein: extreme Witterungsverhältnisse, Schäden an der Infrastruktur / am Fahrzeug, mangelhafte Fahrzeugbereitstellung / Personaldisposition durch das EVU oder polizeiliche Ermittlungen / Personenunfälle.
- Zur Ermittlung der Zuverlässigkeit einer Linie werden die nicht vorhersehbaren Ausfälle einer Linie auf den Kilometer genau erfasst und ins Verhältnis zur geplanten Verkehrsleistung gesetzt.

Vorhersehbare Ausfälle

- Dies sind im Vorfeld bekannte Ausfälle durch Baumaßnahmen (z. B. Arbeiten an Gleisen, Weichen, Oberleitungen, Stellwerken, Bahnhöfen).
- Sie werden separat erfasst, da sie in der Regel frühzeitig kommuniziert und durch Ersatzkonzepte (Ersatzzüge / Schienenersatzverkehre) kompensiert werden und dem Fahrgast eine Weiterfahrt möglich ist

WWW

Mehr Informationen gewünscht? Der SPNV-Qualitätsmonitor gibt Einblick in die wichtigsten Qualitätskennzahlen je Linie und wird regelmäßig aktualisiert. Das und vieles mehr ist online zu finden unter: www.mobil.nrw

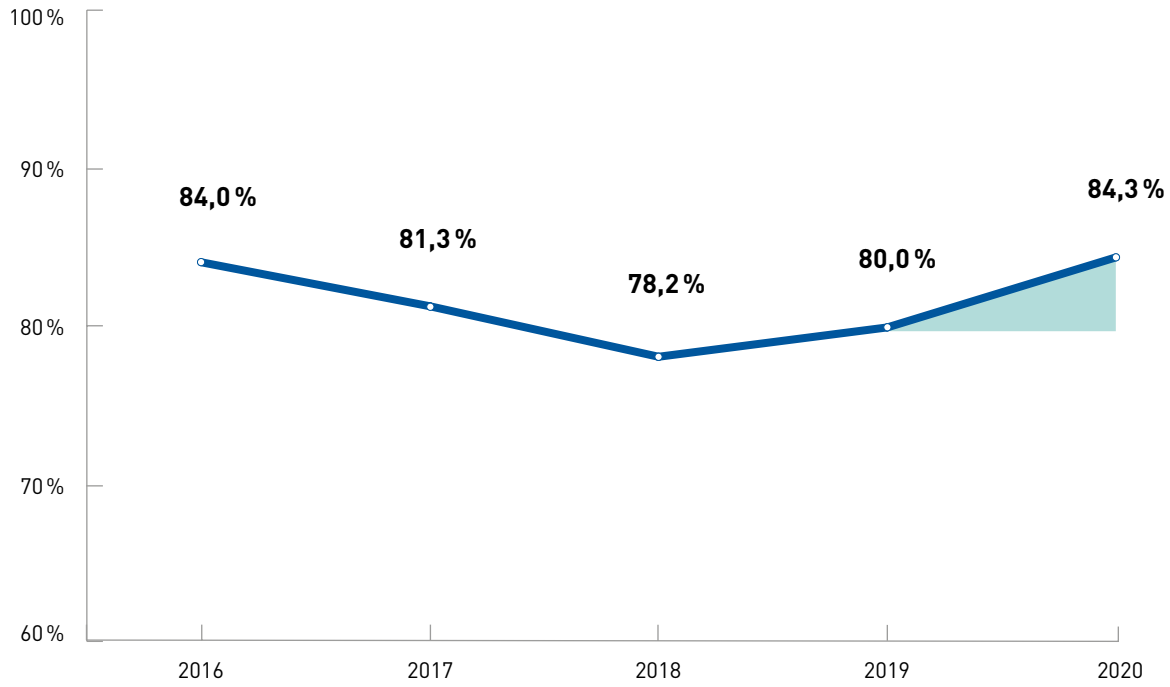
Pünktlichkeit

PÜNKTLICHKEITSQUOTEN IN NRW 2020

DIE PÜNKTLICHKEITSQUOTE GIBT DEN ANTEIL DER PÜNKTLICHEN SOWIE DER INNERHALB EINER TOLERANZZEIT VERSPÄTETEN FAHRTEN EINER LINIE AN. IM QUALITÄTSBERICHT SPNV NRW GILT EINE FAHRT AB EINER VERSPÄTUNG GRÖSSER 3:59 MINUTEN ALS UNPÜNKTLICH. JE LINIE UND PRODUKTTYP (RE, RB, S-BAHN) WIRD DIE BETRIEBSLEISTUNG UNTER STARK UNTERSCHIEDLICHEN RAHMENBEDINGUNGEN (Z.B. LINIENLÄNGE, INFRASTRUKTUR, BETRIEBSKONZEPT) ERBRACHT. UM DIE VERGLEICHBARKEIT ZU ERHÖHEN, BIETET ES SICH UNTER ANDEREM AN, LINIEN NUR MIT LINIEN DES GLEICHEN PRODUKTTYPS ZU VERGLEICHEN. AUCH DIE BILDUNG DURCHSCHNITTLICHER PÜNKTLICHKEITSQUOTEN JE PRODUKTTYP ERMÖGLICHT EINE DIFFERENZIERTERE BETRACHTUNG. EINE ÜBERSICHT ALLER LINIEN FINDET SICH AUF SEITE 30/31.

Starke Verbesserung der Pünktlichkeitsquote um 4,3 PP

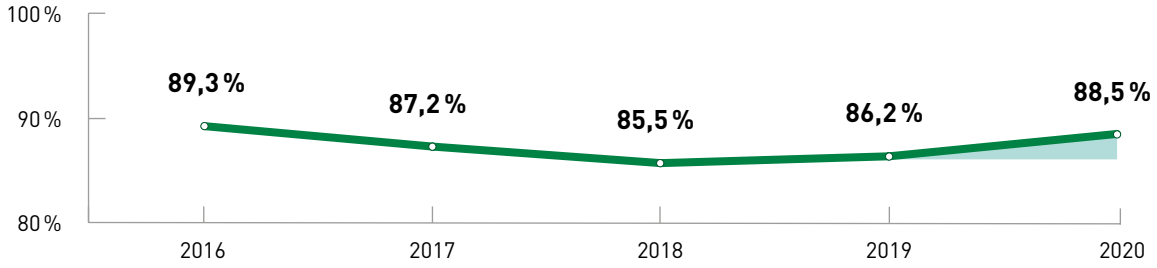
Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote: RE-Linien NRW



- Die Reduzierung des SPNV-Angebots im 1. Lockdown sowie eine teils reduzierte Trassennachfrage im Güter- und Fernverkehr zogen eine Entspannung der Streckenauslastung nach sich. Dies führte zu einem generellen Abbau von Verspätungsrisiken sowie einer Verringerung von Verspätungsübertragungen auf andere Linien.
- Durch ein geringeres Fahrgastaufkommen könnten gerade bei den nachfragestarken RE-Linien zusätzliche Fahrzeitpuffer infolge kürzerer Fahrgastwechselzeiten an den Stationen zu einem pünktlicheren Betrieb beigetragen haben.
- Besonders der Anstieg der Pünktlichkeitsquoten der RRX-Linien bewirkt einen höheren Durchschnittswert (mehr Informationen dazu ab S. 32).
- Hervorzuheben sind auch die Linien RE 17 (Pü-Quote: 92,1%, Veränderung gegenüber 2019: +7,2 PP) und RE 57 (90,6%; +10,8 PP) aus dem Sauerland-Netz 2. Die starke Verbesserung ist hier auch auf eine, nach mehreren Rollkuren, gesteigerte Qualität und Zuverlässigkeit der PESA-Link-Fahrzeuge zurückzuführen.
- Trotz ebenfalls kleinerer Pünktlichkeitszuwächse bleiben der RE 4 (76,2%; +3,6 PP) und der RE 7 (76,1%; +2,5 PP) aufgrund des anspruchsvollen Linienverlaufs mit vielen Parallelverkehren auf der Wupper-Achse oder der Durchfahrt stark ausgelasteter Verkehrsknoten verspätungsanfällig.
- Der im Zuge der S-Bahn-Taktumstellung im Dez. 2019 neu eingeführte RE 49 erreicht eine Pünktlichkeitsquote von 77,8%. Die Gründe: ein stark ausgelasteter Knoten Essen und unerfahrenere Triebfahrzeugführer auf Neufahrzeugen, die wegen der Corona-Pandemie und Triebfahrzeugführermangel bei Abellio nicht optimal eingearbeitet werden konnten.

Anstieg der Pünktlichkeitsquote um 2,4 PP

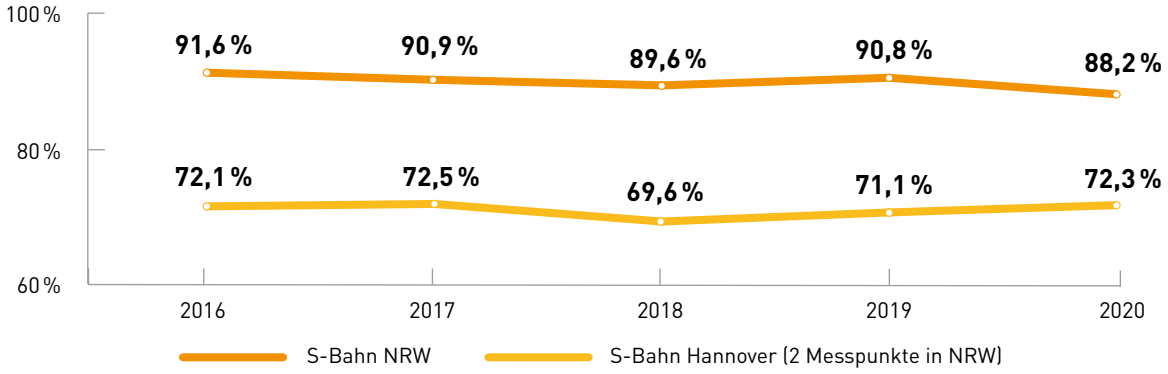
Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote: RB-Linien NRW



- Auch bei den RB-Linien haben der Corona-Grundfahrplan sowie geringere Nachfragespitzen zu einem stabileren und pünktlicheren Betrieb beigetragen
- Nach rund 18 Monaten Bauzeit auf der Hauptachse NRW–Berlin konnte die zeitgleiche Erneuerung dreier Eisenbahnbrücken in Bielefeld im Oktober 2019 abgeschlossen werden. Die wegfallenden Beeinträchtigungen der SPNV-Linien führten bei einer Vielzahl von Linien zu einer gestiegenen Pünktlichkeitsquote. Hervorzuheben sind dabei die RB 69 (+18,5 PP) sowie die RB 74 (+11,7 PP).
- Die unpünktlichste RB-Linie in NRW ist die RB 31 (Pü-Quote: 70,8%). Um dem negativen Trend der letzten Jahre entgegenzuwirken, haben das VM NRW, der VRR, die NordWestBahn und das KC ITF NRW die Durchführung einer ausführlichen Qualitätsanalyse der Linie beschlossen, welche Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebslage aufzeigen soll.
- Die RB 26 liegt mit einer Pünktlichkeitsquote von 74,3% (+3,8 PP gegenüber 2019) weit unter dem Durchschnitt aller RB-Linien. Die RB 26 ist insbesondere durch den hohen Streckenanteil überlasteter Schienenwege (mehr Informationen dazu ab S. 46) inkl. des Knoten Köln sowie häufiger Überholungen durch den Fernverkehr betroffen.

Leicht negative Entwicklung der S-Bahnen in NRW

Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote: S-Bahn



- Aufgrund einer in Abschnitten separaten Infrastruktur konnten die S-Bahnen in NRW in geringerem Umfang von einer gesunkenen Streckenauslastung profitieren.
- Bei den 14 nordrhein-westfälischen S-Bahnen wirken sich Veränderungen einzelner Linien stärker auf den Durchschnittswert aus.
- Die S 13 (83,3%; -7,2 PP) verkehrte 2020 nur noch in Einzellagen, sodass eine eingeschränkte Vergleichbarkeit zum Vorjahr besteht; seit 2021 ist der Fahrplan vollständig in die S 19 integriert.
- Mit einer Pünktlichkeitsquote von 98,9% bleibt die auf einer separaten Infrastruktur verkehrende S 4 weiterhin die pünktlichste S-Bahn in NRW.
- Die S 9 (78,6%; -10,4 PP) stellt im Jahr 2020 die unpünktlichste S-Bahn in NRW dar. Begründet ist dies unter anderem durch die komplexe Betriebsaufnahme:
  - Der Triebfahrzeugführermangel bei Abellio Rail bis Februar 2020 erforderte eine vorzeitige Kurzwende in Wuppertal-Vohwinkel; planmäßig sind 30 Minuten Wendezeit in Hagen vorgesehen.
  - Im Nordast in Bottrop bzw. Haltern werden ebenfalls Kurzwenden vollzogen; es gibt keine Möglichkeiten, aufgebaute Verspätungen im Tagesverlauf abzubauen.
  - Seit Inbetriebnahme des Astes nach Recklinghausen ist die Kurzwende in Bottrop entfallen; die Pünktlichkeit verbesserte sich weiter.

Zuverlässigkeit

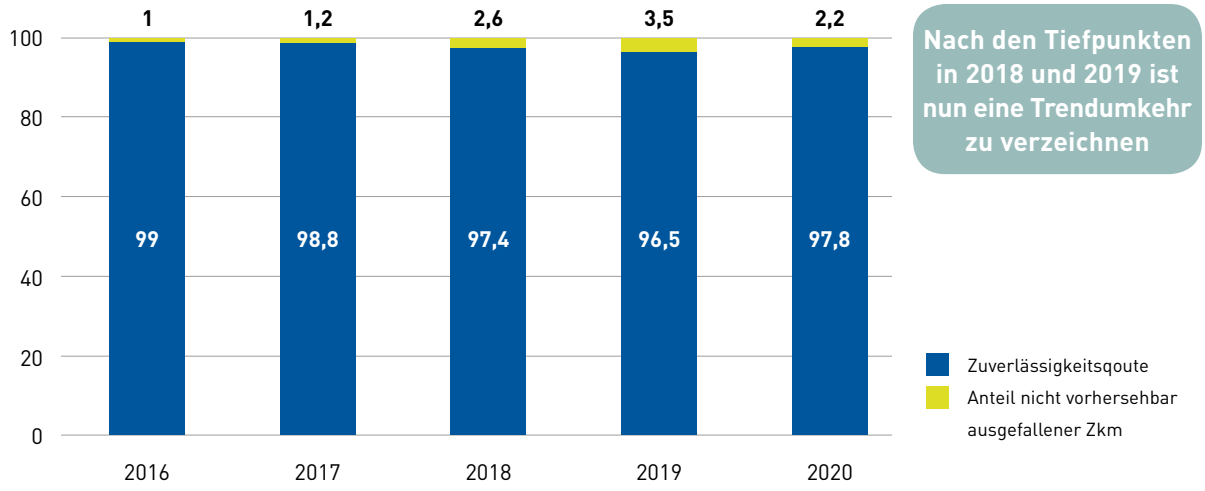
ZUVERLÄSSIGKEIT UND ZUGAUSFÄLLE IN NRW 2020

WENN DIE FAHRT EINER LINIE AUSFÄLLT, WIRD DIESER ZUGAUSFALL IN ZWEI ÜBERGEORDNETE KATEGORIEN UNTERSCHIEDEN. SOGENANNTE VORHERSEHBARE AUSFÄLLE SIND AUFGRUND DES PLANUNGSVORLAUFS FRÜHZEITIG BEKANNT. SIE WERDEN IN DER REGEL DURCH ERSATZKONZEPTE WIE SCHIENENERSATZVERKEHRE ODER UMLEITUNGSKONZEPTE KOMPENSIERT UND DEM KUNDEN RECHTZEITIG VOR FAHRTANTRITT KOMMUNIZIERT. EINE GEORDNETE UND ZUVERLÄSSIG PLANBARE REISE IST MÖGLICH. GRÜNDE FÜR VORHERSEHBARE AUSFÄLLE KÖNNEN ZUM BEISPIEL BAUSTELLEN ZUM ERHALT UND ZUM AUSBAU DER INFRASTRUKTUR ODER IM VERGANGENEN JAHR ZUGAUSFÄLLE AUFGRUND DER EINFÜHRUNG DES CORONA-GRUNDFAHRPLANS IM 1. LOCKDOWN SEIN.

Bei nicht vorhersehbaren Ausfällen erfolgt der Zugausfall unvorbereitet und den Fahrgästen ist das Fortsetzen der Reise nicht ohne Weiteres möglich bzw. nur mit Verspätungen oder zusätzlichen Umstiegen. Gründe hierfür sind häufig fehlendes Personal oder Probleme in der Fahrzeugverfügbarkeit und liegen damit im Verantwortungsbereich der EVU. Weitere Ursachen können durch Störungen der Infrastruktur oder hohe Verspätungen begründet sein.

Aus diesen Gründen berücksichtigt die Zuverlässigkeitsquote einer Linie lediglich die nicht vorhersehbaren Ausfälle. Durch die Einführung des Grundfahrplans im März/April 2020 sind die vorhersehbaren Ausfälle nur eingeschränkt mit den Vorjahren zu vergleichen.

Entwicklung der durchschnittlichen Zuverlässigkeitsquote in %
(Mittelwert aller Linien)

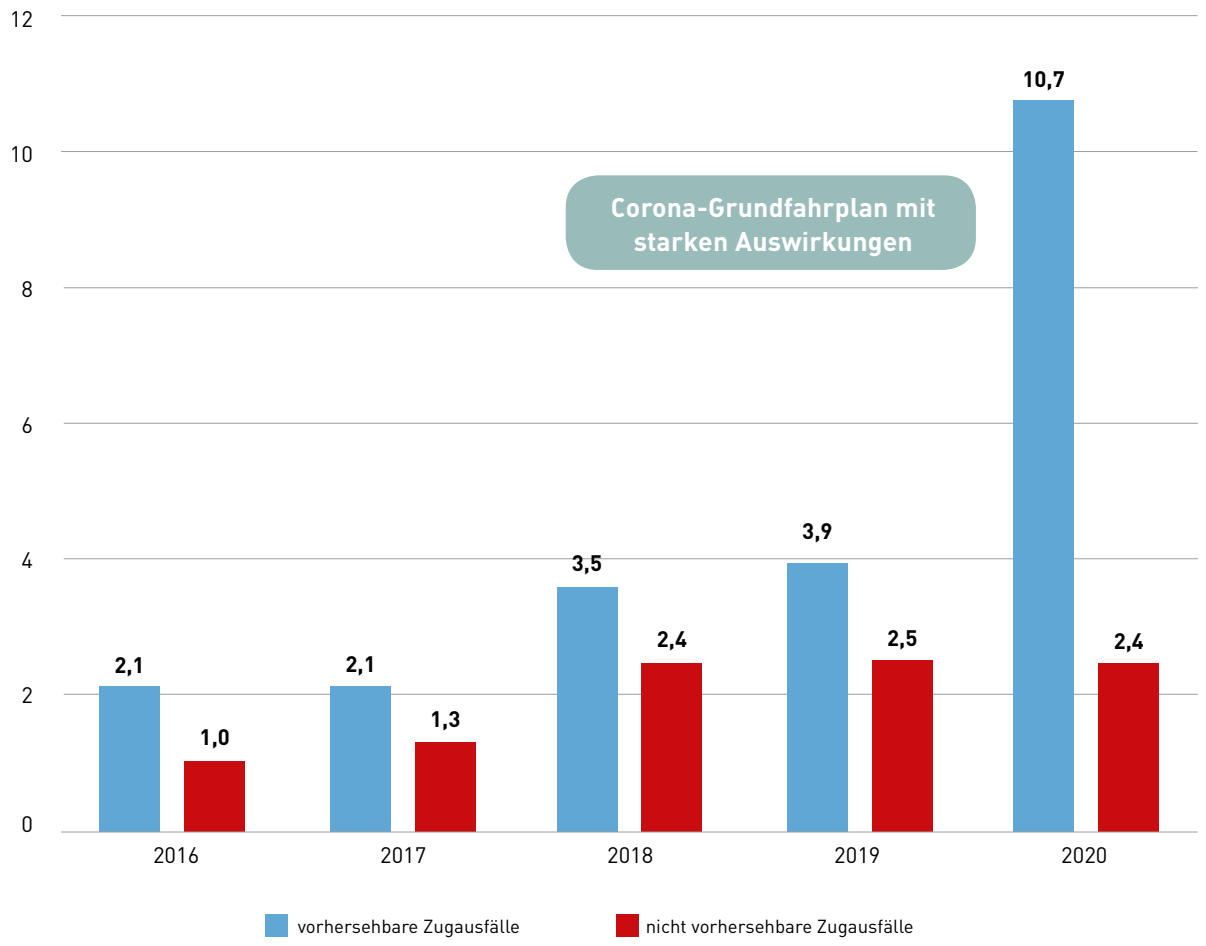


Nach den Tiefpunkten in 2018 und 2019 ist nun eine Trendumkehr zu verzeichnen

- Um die Zuverlässigkeit einer Linie zu ermitteln, werden ausschließlich die nicht vorhersehbaren Zugausfälle je Linie betrachtet, da diese den Fahrtverlauf der Fahrgäste meist stark beeinflussen.
- Der häufigste Grund für nicht vorhersehbare Zugausfälle war auch im Jahr 2020 wieder eine zu dünne Personaldecke bei den EVU. Treten Krankheitsfälle gehäuft auf oder kann ein Triebfahrzeugführer kurzfristig nicht zum Dienst erscheinen, müssen Fahrten aufgrund einer nicht auskömmlichen Personalreserve häufig entfallen.
- Bei der RB 46 kam es ab Ende Mai aufgrund eines Triebfahrzeugführer-Personalmangels bei Abellio Rail die gesamten Sommermonate über zu Zugausfällen (16,6% der Zkm entfielen). Um den Fahrgästen ein verlässliches Angebot zu gewährleisten, wurde ein Busersatzkonzept umgesetzt. Unter der Woche verkehrte die Linie nur noch im 60-Minuten-Takt anstatt alle 30 Minuten, am Wochenende wurde der Schienenverkehr komplett durch ein Busangebot ersetzt.
- Ein anderer Grund für die Beeinträchtigung der Zuverlässigkeit sind störanfällige Fahrzeuge. Im letzten Jahr war hier unter anderem die S 12 auffällig, bei der es an den sehr alten ET-420 Triebzügen vermehrt zu Problemen kam. Insgesamt entfielen bei der S 12 3,1% der bestellten Zkm unvorhergesehen.
- Hohe Verspätungen aufgrund stark belasteter Infrastruktur können ebenfalls zu Ausfällen führen. So vollzieht der RE 7 (nicht vorhersehbare Zugausfallquote 2,2%) auf dem Weg nach Krefeld bei starken Verspätungen vorzeitige Wenden in Neuss, um für die Fahrt über den Knoten Köln in Richtung Münsterland wieder pünktlich sein zu können. Der Abschnitt Neuss–Krefeld entfällt dabei.
- Anfang 2020 kam es bei der eurobahn zur Werkstattbestreikung und damit verbunden zu einem Wartungsstau der Fahrzeuge. Die fehlenden Wartungen führten bei mehreren Linien zu Zugausfällen, dazu gehörten insbesondere der RE 78 (7,5%; +3,6% gegenüber 2019), die RB 66 (7,2%; +5,5 PP) und die RB 89 (3,9%; +3,1 PP).

2020 Ausnahmejahr durch Corona-Grundfahrplan

Ausgefallene Zkm in Mio.
(Angebot in NRW 2020 insgesamt: ca. 115 Mio. Zkm)



- Auffällig ist 2020 insbesondere die starke Zunahme an vorhersehbaren Ausfällen.
- In den letzten Jahren war bereits ein Anstieg aufgrund eines wachsenden Bauvolumens festzustellen, der starke Anstieg 2020 begründet sich jedoch hauptsächlich durch den Grundfahrplan im 1. Lockdown. Wie im Sonderkapitel (Seite 17 – 23) beschrieben, wurde das SPNV-Angebot im März und April vorübergehend um etwa 50% reduziert.
- Zusätzlich verursachte der Brand eines Tanklasters auf der A40 unterhalb der Eisenbahnbrücken in Mülheim-Styrum schwere Schäden an der Eisenbahninfrastruktur. Die Brücke mit den Fern- und S-Bahn-Gleisen von Essen in Richtung Duisburg musste abgerissen werden und wurde Ende 2020 durch eine Behelfsbrücke ersetzt. Mit dem Bau weiterer Behelfsbrücken für die S-Bahn-Gleise zwischen Oberhausen und Essen sowie die Güterzuggleise zwischen Oberhausen und Mülheim-Styrum wurde im Mai 2021 begonnen. Diese massive Einschränkung der Streckeninfrastruktur führte bei mehreren Linien über einen längeren Zeitraum zu Ausfällen mit Ersatzverkehren. Dazu zählten insbesondere die RB 32 (26,7% vorhersehbar ausgefallene Zkm), RE 49 (23,8%), S 3 (15,7%) und RB 33 (7,2%).
- Durch Baustellen war insbesondere der RE 6 (RRX) betroffen, der viele Monate mit angepasstem Fahrplan verkehrte. Zunächst aufgrund der Bauarbeiten für den neuen Regionalbahnsteig in Düsseldorf-Bilk und später aufgrund von Brückenerneuerungen in Köln-Deutz wurden die Halte Neuss Hbf, Dormagen und Köln Hbf ausgelassen. Die Umleitung über Opladen mit Halt im Tiefbahnhof von Köln Messe/Deutz zum Köln/Bonn Flughafen wird auch im Jahr 2021 fortgesetzt.
- Auch die RB 50 war etwa zehn Monate durch starke Ersatzleistungen geprägt. Die im Sommer 2018 festgestellten Schäden im Bahndamm der Strecke Lünen – Münster wurden 2020 durch den Einbau von Stützwänden behoben. Dazu wurde die Strecke zwischen Lünen und Davensberg komplett gesperrt und ein Ersatzverkehr mit Bussen eingerichtet. Für die Fahrgäste wurde durch den NWL und die eurobahn eine Treueaktion Baustelle eingeführt, welche durch Erstattung von zwei Abo-Monatsbeiträgen einen Ausgleich der Mobilitätseinbußen darstellen sollte.

Betriebskennzahlen

(alphabetisch)		Pünktlichkeitsquoten in Prozent					⊕/⊖	Zuverlässigkeit in Prozent					⊕/⊖
Aktuelles EVU	Linie	2016	2017	2018	2019	2020	2019 – 2020	2016	2017	2018	2019	2020	2019 – 2020
Abellio Rail	RE 1 (RRX)[1]		Juni 2020			75,0%			Juni 2020			99,6%	
	RE 11 (RRX)[2]	82,0%	69,1%	68,9%	82,2%	84,5%	2,3%	99,0%	97,8%	87,5%	99,1%	99,1%	0,0%
	RE 16	90,0%	87,0%	82,9%	84,9%	87,7%	2,8%	99,7%	99,4%	98,9%	99,2%	99,3%	0,0%
	RE 19		84,5%	86,4%	82,5%	87,6%	5,0%		98,9%	99,0%	99,4%	99,2%	-0,2%
	RE 19a[3]	97,3%	91,3%	93,9%	93,9%	95,1%	1,2%	98,5%	98,1%	84,4%	98,1%	97,5%	-0,6%
	RE 49		Dez. 2019			77,8%			Dez. 2019			89,1%	
Arriva	RE 18[4]	98,5%	99,1%	89,3%				98,7%	99,1%	96,5%			
DB Regio	RE 1[5]	73,1%	60,0%	58,8%	70,0%	78,2%	8,2%	99,2%	98,4%	98,3%	98,4%	98,4%	0,0%
	RE 12	83,3%	86,4%	80,9%	77,8%	85,4%	7,5%	98,9%	97,7%	99,0%	86,5%	98,2%	11,7%
	RE 17	87,6%	86,4%	82,7%	84,9%	92,1%	7,2%	99,7%	99,3%	98,6%	98,5%	98,6%	0,2%
	RE 2	82,6%	80,5%	77,3%	80,4%	75,0%	-5,4%	98,6%	98,9%	98,1%	98,4%	97,8%	-0,6%
	RE 22	84,5%	85,6%	74,5%	77,5%	84,1%	6,6%	99,5%	99,0%	98,9%	98,0%	98,9%	0,8%
	RE 4	79,3%	74,0%	66,3%	72,6%	76,2%	3,6%	98,5%	98,2%	97,3%	97,3%	97,5%	0,1%
	RE 42	2016	81,3%	78,2%	79,0%	78,6%	-0,4%	2016	98,5%	97,9%	98,2%	98,1%	-0,1%
	RE 57	87,4%	79,4%	79,7%	79,7%	90,6%	10,8%	99,6%	99,0%	97,8%	97,5%	98,2%	0,8%
	RE 8	84,3%	87,7%	83,7%	85,8%	85,0%	-0,8%	99,5%	99,5%	97,9%	98,8%	98,1%	-0,8%
	RE 9	79,9%	85,4%	78,9%	81,0%	85,7%	4,7%	99,5%	98,9%	96,2%	97,8%	97,8%	0,0%
eurobahn (Keolis)	RE 13	86,9%	85,9%	82,2%	81,5%	83,8%	2,3%	98,5%	98,9%	98,0%	98,3%	97,5%	-0,8%
	RE 3	90,1%	85,3%	87,2%	90,7%	89,0%	-1,7%	98,8%	99,1%	98,0%	98,6%	97,9%	-0,6%
	RE 78	91,6%	86,6%	88,4%	90,2%	93,7%	3,5%	99,3%	97,0%	93,1%	96,1%	92,5%	-3,6%
	RE 82	88,2%	89,3%	90,8%	81,9%	87,2%	5,3%	98,0%	98,6%	97,8%	98,1%	98,2%	0,1%
Hessische Landesbahn	RE 99	89,0%	92,3%	90,4%	89,1%	90,4%	1,4%	99,9%	99,6%	99,5%	99,6%	99,7%	0,1%
National Express	RE 5 (RRX)[6]	61,6%	52,8%	54,5%	63,6%	78,9%	15,3%	98,9%	97,9%	97,3%	97,3%	98,5%	1,2%
	RE 6 (RRX)[7]	81,5%	67,8%	70,1%	77,4%	83,1%	5,7%	98,9%	97,8%	97,5%	97,9%	99,1%	1,2%
	RE 7	77,0%	70,8%	70,4%	73,6%	76,1%	2,5%	98,5%	98,2%	97,5%	98,3%	97,8%	-0,5%
NordWestBahn	RE 10	83,5%	84,1%	79,4%	79,4%	81,5%	2,2%	99,1%	99,4%	98,2%	98,4%	97,6%	-0,8%
	RE 14	86,6%	84,9%	79,1%	78,8%	78,8%	0,0%	99,4%	99,4%	98,8%	98,2%	97,6%	-0,6%
	RE 44		Dez. 2019			79,1%			Dez. 2019			97,1%	
SNCB	RE 29	78,1%	67,7%	53,0%	76,7%	85,8%	9,1%	96,7%	99,4%	97,9%	98,7%	99,9%	1,2%
Westfalenbahn	RE 15	85,6%	84,6%	84,0%	84,0%	89,6%	5,6%	98,9%	98,7%	98,4%	98,9%	98,9%	0,0%
	RE 60	78,5%	85,5%	83,4%	82,5%	86,4%	3,9%	99,1%	99,2%	99,2%	99,6%	99,5%	-0,1%
	RE 70	91,0%	91,8%	88,4%	90,0%	91,0%	1,0%	99,8%	99,5%	99,5%	99,5%	99,4%	-0,1%
Abellio Rail	S 2	92,7%	88,4%	88,6%	90,1%	90,5%	0,4%	99,5%	99,0%	98,7%	98,4%	97,7%	-0,7%
	S 3	92,8%	92,1%	93,0%	96,2%	94,4%	-1,8%	99,5%	99,1%	98,0%	97,2%	94,3%	-2,9%
	S 7	95,3%	93,4%	92,3%	91,8%	87,3%	-4,5%	99,1%	98,6%	97,1%	98,7%	97,9%	-0,8%
	S 9	91,3%	87,5%	86,3%	89,0%	78,6%	-10,4%	98,7%	98,0%	97,0%	96,2%	92,9%	-3,4%
DB Regio	S 1	88,7%	88,0%	87,3%	93,1%	87,9%	-5,2%	98,9%	98,8%	97,4%	97,6%	98,4%	0,7%
	S 1 H	71,4%	69,2%	67,1%	68,2%	70,1%	1,9%	98,8%	98,8%	97,6%	98,8%	98,3%	-0,4%
	S 11	88,8%	88,1%	88,0%	87,5%	86,6%	-0,8%	98,9%	98,8%	97,7%	97,6%	97,9%	0,3%
	S 12	91,8%	90,2%	88,5%	87,6%	88,2%	0,7%	98,9%	98,7%	96,2%	96,8%	96,9%	0,1%
	S 13	93,4%	90,8%	89,2%	90,5%	83,3%	-7,2%	99,5%	99,4%	97,6%	98,2%	97,7%	-0,5%
	S 19	91,6%	87,6%	86,5%	86,6%	85,9%	-0,7%	99,1%	98,9%	97,0%	97,6%	97,5%	-0,1%
	S 4	96,8%	98,6%	98,5%	99,7%	98,9%	-0,8%	99,4%	99,4%	98,1%	98,8%	98,9%	0,1%
	S 5 H	72,7%	75,8%	72,1%	74,0%	74,6%	0,6%	99,6%	99,2%	98,0%	99,1%	99,2%	0,1%
	S 5/S 8	91,6%	89,8%	90,0%	90,0%	91,1%	1,1%	99,1%	98,9%	97,8%	98,0%	98,2%	0,2%
	S 6	90,6%	90,0%	89,3%	89,2%	87,6%	-1,6%	99,1%	98,9%	97,8%	97,7%	98,2%	0,5%
	S 68	83,4%	83,9%	84,4%	87,0%	80,4%	-6,6%	94,9%	94,7%	75,2%	80,8%	94,2%	13,5%
Regiobahn	S 28	94,0%	92,3%	91,8%	93,4%	94,4%	1,0%	99,3%	99,4%	99,1%	99,3%	99,1%	-0,2%

1 ab Juni 2020 als RE 1 (RRX)
2 ab Dez. 2018 als RE 11 (RRX)
3 bis Dez. 2019 als RB 32
4 ab 2019 keine Daten verfügbar
5 bis Juni 2020
6 bis 2016 Linienverlauf bis Emmerich, ab Juni 2019 als RE 5 (RRX)
7 bis 2016 Abschnitt Düsseldorf – Köln / Bonn Flughafen RE 6a, ab Dez. 2019 als RE 6 (RRX)
8 ab Dez. 2019 Linienverlauf Gelsenkirchen – Duisburg – Mönchengladbach
9 bis 2017 R 42, bis 2019 RB 42
10 bis 2017 Linienverlauf Köln Messe/Deutz – Bedburg – Düsseldorf

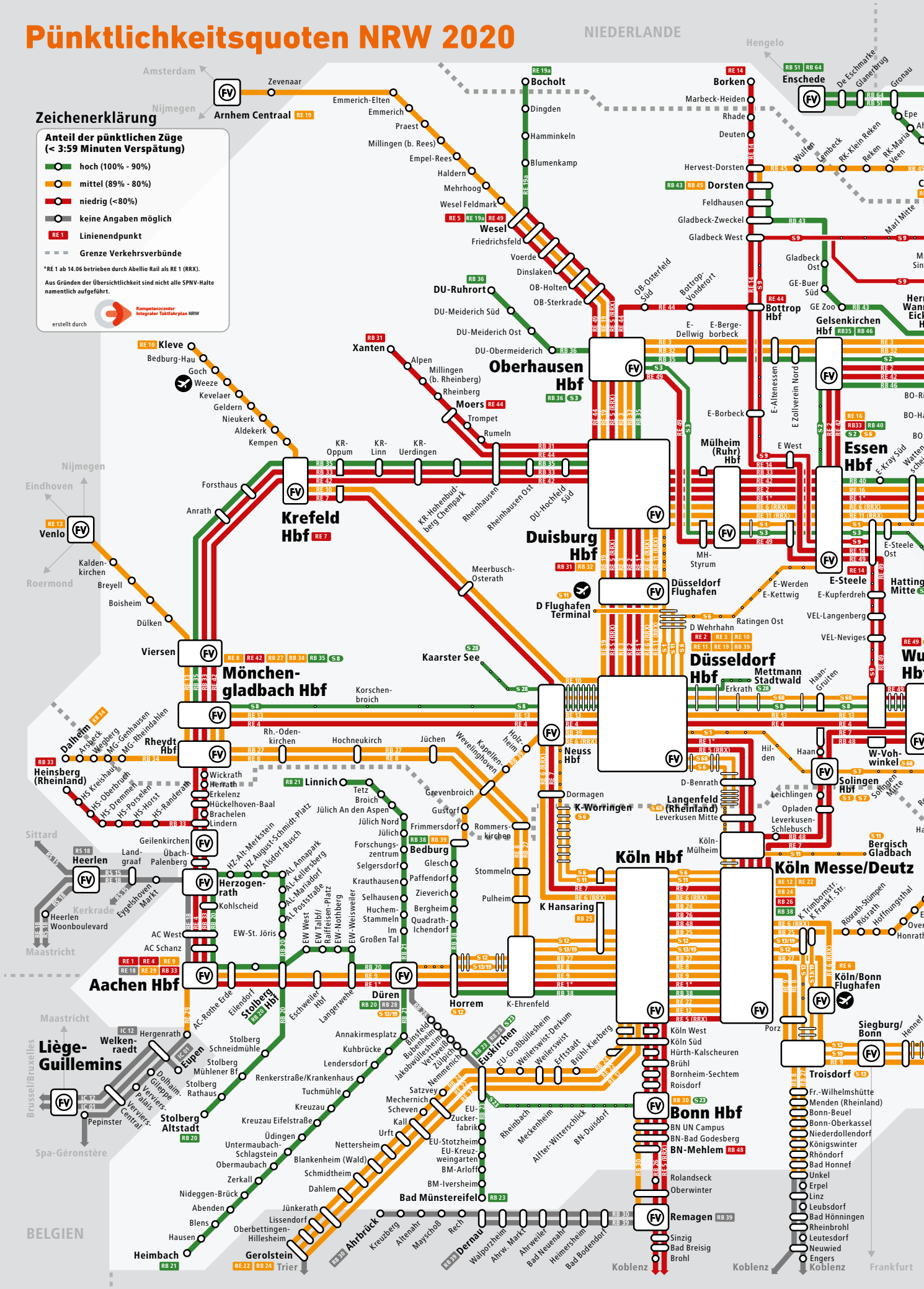
> 90 % | > 80 % | > 70 % | > 60 % | < 60 %

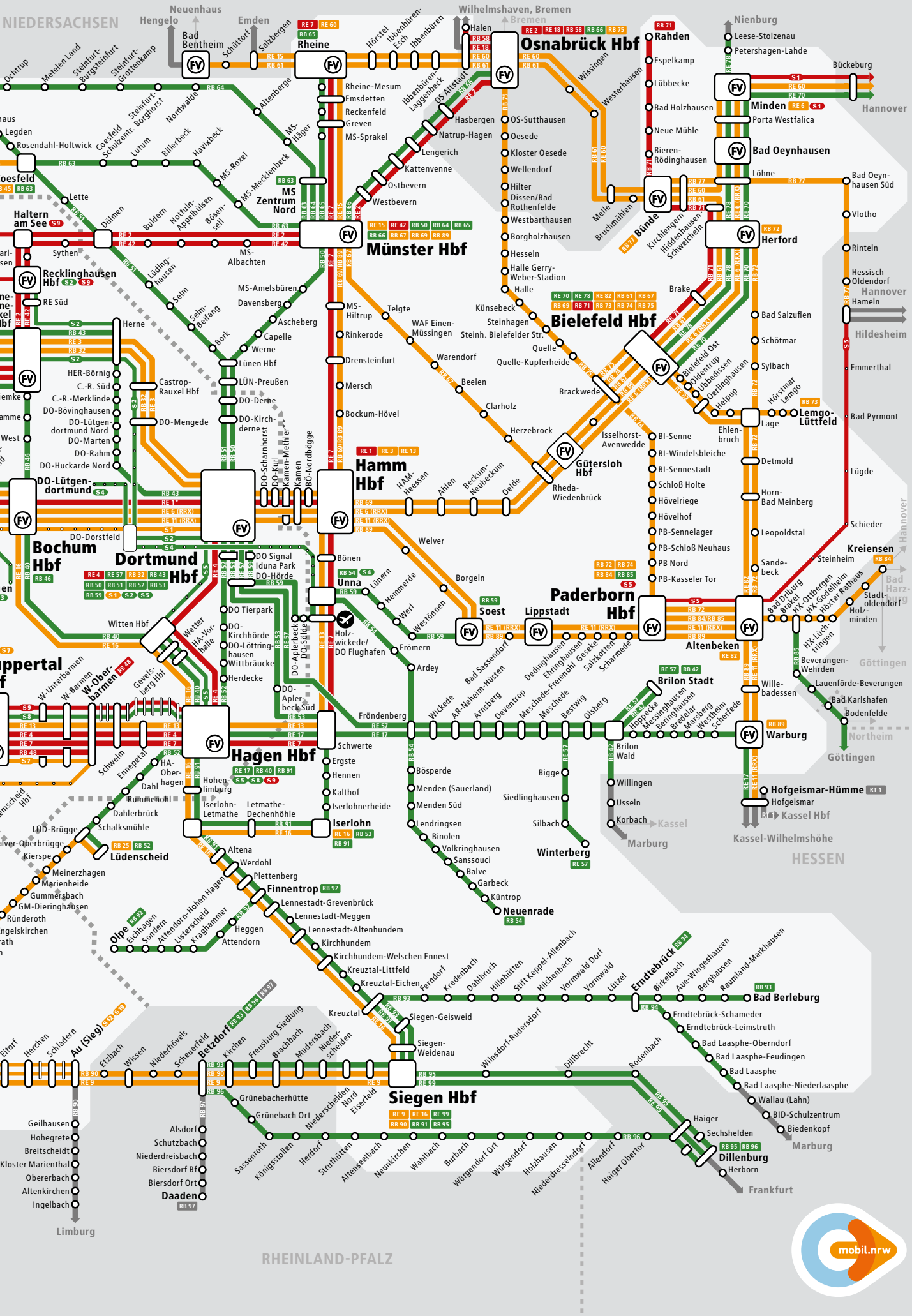
Pünktlichkeitsquote: Verspätet ab 3:59 Min.
Zuverlässigkeit: Beinhaltet nicht vorhersehbare Ausfälle

(alphabetisch)		Pünktlichkeitsquoten in Prozent					⊕ / ⊖	Zuverlässigkeit in Prozent					⊕ / ⊖
Aktuelles EVU	Linie	2016	2017	2018	2019	2020	2019 – 2020	2016	2017	2018	2019	2020	2019 – 2020
Abellio Rail	RB 32	Dez. 2019				86,4%		Dez. 2019				98,2%	
	RB 35[8]		90,1%	87,0%	88,8%	96,8%	7,9%		99,2%	98,9%	99,4%	98,8%	-0,6%
	RB 40	91,4%	89,8%	89,2%	90,5%	91,8%	1,3%	99,6%	99,1%	98,9%	99,0%	98,7%	-0,3%
	RB 46	96,9%	94,9%	96,0%	96,1%	91,3%	-4,8%	99,3%	99,6%	99,2%	99,1%	83,4%	-15,8%
	RB 91	93,9%	93,1%	89,0%	90,6%	92,0%	1,4%	99,6%	99,5%	99,1%	99,4%	99,4%	0,0%
DB Kurhessenbahn	RB 42[9]	∅		89,7%	90,9%	96,1%	5,2%	99,8%	98,7%	94,8%	97,3%	98,9%	1,6%
	RB 94	79,3%	75,5%	81,6%	91,1%	91,1%	0,1%	99,9%	99,8%	99,3%	99,3%	99,2%	-0,1%
DB Regio	RB 20	91,9%	88,6%	85,6%	90,7%	91,4%	0,7%	99,2%	99,1%	98,1%	98,6%	98,5%	-0,1%
	RB 23	95,5%	93,9%	92,4%	91,9%	94,9%	3,1%	99,3%	99,1%	98,6%	99,0%	97,9%	-1,1%
	RB 24	81,6%	82,8%	77,8%	79,5%	85,3%	5,8%	99,2%	98,4%	98,4%	97,4%	98,3%	0,9%
	RB 25	85,7%	89,1%	86,9%	88,3%	88,5%	0,2%	98,8%	98,8%	97,8%	98,0%	97,6%	-0,4%
	RB 27	79,3%	80,8%	78,7%	81,4%	83,1%	1,7%	99,2%	98,9%	97,5%	98,2%	98,0%	-0,2%
	RB 30	89,5%	78,0%	71,5%	78,6%	83,7%	5,0%	98,8%	96,0%	96,1%	93,9%	98,3%	4,4%
	RB 33	88,3%	82,1%	71,3%	76,8%	74,5%	-2,3%	98,9%	98,8%	98,6%	98,3%	98,5%	0,2%
	RB 38[10]	91,3%	90,8%	91,8%	93,3%	95,6%	2,3%	99,2%	98,8%	96,9%	95,1%	98,0%	2,9%
	RB 43	88,2%	88,4%	85,5%	93,0%	90,1%	-2,9%	99,0%	99,0%	98,1%	97,0%	94,4%	-2,7%
	RB 51	93,0%	90,9%	90,5%	90,8%	91,9%	1,1%	99,3%	99,1%	98,5%	98,9%	98,8%	-0,1%
	RB 52	95,2%	95,8%	93,5%	94,2%	93,6%	-0,6%	99,2%	98,5%	98,4%	97,5%	98,1%	0,6%
	RB 53	95,5%	93,9%	88,7%	90,7%	93,5%	2,8%	99,3%	98,9%	96,0%	96,6%	97,7%	1,1%
	RB 54	97,0%	97,7%	96,9%	96,6%	97,6%	1,0%	99,6%	99,0%	97,8%	96,6%	95,7%	-0,8%
	RB 63	92,8%	91,0%	86,5%	88,3%	94,4%	6,1%	99,6%	99,5%	98,7%	99,0%	99,2%	0,1%
	RB 64	95,8%	95,3%	92,1%	90,6%	95,2%	4,7%	99,7%	99,3%	99,2%	99,1%	99,1%	0,0%
eurobahn (Keolis)	RB 50	82,4%	81,8%	74,9%	93,1%	90,0%	-3,1%	98,7%	98,6%	96,9%	98,3%	98,7%	0,3%
	RB 59	87,9%	89,5%	89,4%	89,9%	91,0%	1,1%	98,0%	98,0%	97,1%	98,3%	96,7%	-1,6%
	RB 61	89,5%	92,1%	81,1%	80,9%	88,9%	8,1%	99,7%	99,4%	98,2%	98,5%	98,5%	0,0%
	RB 65	90,5%	88,8%	89,7%	89,6%	93,0%	3,4%	99,2%	99,3%	97,5%	98,9%	97,5%	-1,4%
	RB 66	91,1%	87,8%	91,2%	87,7%	96,3%	8,7%	99,5%	99,4%	97,8%	98,3%	92,8%	-5,5%
	RB 67	87,8%	84,8%	74,5%	79,3%	87,6%	8,2%	98,3%	98,3%	97,8%	97,8%	98,4%	0,6%
	RB 69	78,2%	81,7%	73,1%	64,8%	83,3%	18,5%	98,6%	98,7%	97,4%	99,1%	98,7%	-0,4%
	RB 71	74,3%	74,6%	60,0%	69,3%	79,5%	10,2%	98,8%	98,4%	97,9%	97,8%	98,4%	0,5%
	RB 72	93,8%	93,9%	89,4%	87,8%	88,7%	0,8%	99,6%	99,3%	97,0%	99,1%	98,0%	-1,1%
	RB 73	86,1%	87,6%	83,2%	78,2%	86,4%	8,2%	98,3%	98,8%	97,9%	98,3%	98,5%	0,2%
	RB 89	88,6%	87,4%	85,6%	84,1%	87,7%	3,6%	99,3%	99,2%	97,9%	99,2%	96,1%	-3,1%
Hessische Landesbahn	RB 90	94,3%	95,4%	91,7%	90,5%	88,8%	-1,6%	99,8%	99,6%	98,8%	98,4%	98,4%	0,0%
	RB 92	97,2%	98,6%	97,1%	95,1%	97,0%	1,8%	98,8%	99,6%	98,6%	98,7%	98,5%	-0,1%
	RB 93	77,3%	83,4%	82,8%	86,8%	90,0%	3,1%	99,4%	99,2%	98,7%	98,8%	98,5%	-0,3%
	RB 95	94,9%	96,3%	96,4%	96,7%	96,3%	-0,5%	99,8%	99,7%	98,9%	99,0%	99,1%	0,0%
	RB 96	98,5%	99,1%	99,3%	99,4%	99,3%	-0,2%	99,7%	99,8%	98,9%	97,3%	98,6%	1,2%
National Express	RB 48	81,6%	80,1%	76,5%	77,0%	79,6%	2,6%	98,4%	98,3%	97,6%	98,1%	98,3%	0,2%
NordWestBahn	NWB 394	73,1%	71,8%	61,5%	49,9%	50,3%	0,4%	100,0%	100,0%	98,3%	98,0%	98,5%	0,5%
	RB 31	88,8%	85,4%	81,2%	77,0%	70,8%	-6,2%	98,3%	98,8%	97,1%	95,4%	97,7%	2,3%
	RB 36	98,4%	97,7%	96,1%	96,0%	96,8%	0,8%	92,8%	95,0%	95,8%	40,6%	97,7%	57,1%
	RB 45	93,0%	95,2%	91,0%	86,2%	84,6%	-1,7%	98,4%	98,5%	95,8%	75,4%	98,0%	22,5%
	RB 74	89,1%	89,2%	86,0%	72,6%	84,3%	11,7%	99,5%	99,2%	98,4%	98,9%	99,1%	0,2%
	RB 75	90,8%	88,8%	90,1%	86,2%	88,8%	2,6%	98,9%	99,0%	97,7%	98,7%	98,8%	0,1%
	RB 77	87,4%	86,7%	80,7%	79,8%	83,4%	3,6%	98,9%	98,9%	97,7%	99,1%	98,7%	-0,4%
	RB 84	87,9%	88,5%	84,2%	82,5%	86,3%	3,8%	99,5%	99,3%	99,1%	99,0%	99,4%	0,3%
	RB 85	93,5%	93,7%	93,1%	93,0%	93,9%	0,9%	99,7%	99,1%	98,7%	99,1%	99,2%	0,1%
Rurtalbahn	RB 21	95,8%	96,0%	96,5%	97,7%	95,8%	-2,0%	99,9%	99,7%	97,6%	99,5%	99,6%	0,1%
trans regio	RB 26	79,5%	77,1%	68,5%	70,5%	74,3%	3,8%	99,5%	99,5%	99,0%	91,3%	97,4%	6,1%
VIAS Rail	RB 34	93,9%	95,5%	77,7%	77,0%	83,4%	6,5%	97,6%	98,5%	99,0%	98,7%	98,3%	-0,4%
	RB 39	Dez. 17		87,3%	87,5%	88,2%	0,7%	Dez. 17		99,3%	99,2%	99,3%	0,1%

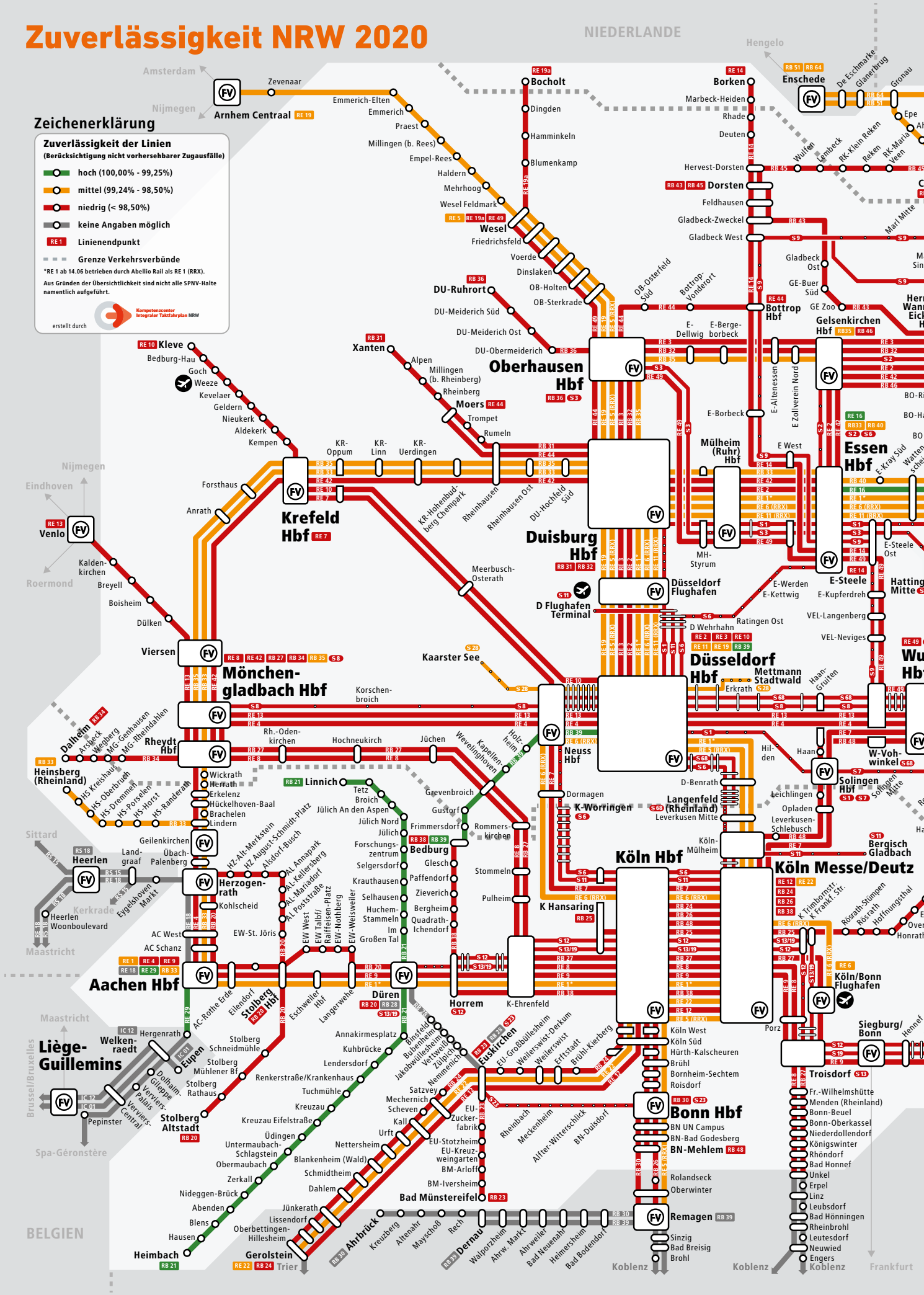
Betriebsaufnahme kein Messpunkt in NRW

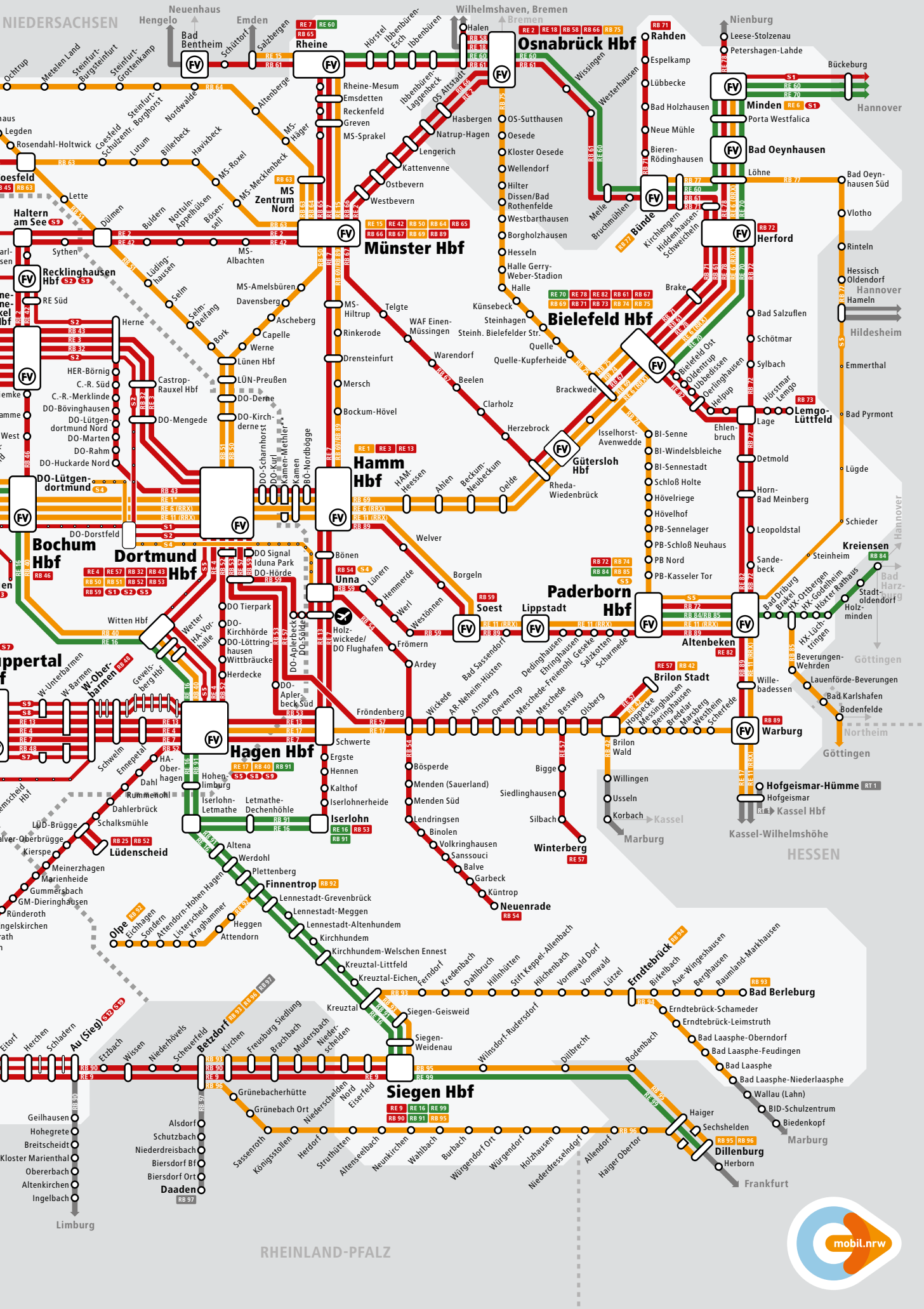
Pünktlichkeitsquoten NRW 2020




NIEDERSACHSEN
Neuenhaus
Hengelo
Emden
Bad Bentheim
Schüttorf
Salzbergen
Rheine
Wilhelmshaven, Bremen
Bremen
Osnabrück Hbf
Nienburg
Leese-Stolzenau
Petershagen-Lahde
Bückeburg
Hannover
Minden
Porta Westfalica
Bad Oeynhausen
Löhne
Bad Oeynhausen Süd
Vlotho
Rinteln
Hessisch Oldendorf
Hameln
Hildesheim
Emmerthal
Bad Pyrmont
Lügde
Schieder
Kreiensen
Steinheim
Stadt-oldendorf
Holzminden
Bad Harzburg
Northeim
Göttingen
Rahden
Espelkamp
Lübbecke
Bad Holzhausen
Neue Mühle
Bieren-Rödinghausen
Bünde
Kirchlengern
Hiddenhausen
Schweicheln
Herford
Brake
Bielefeld Hbf
Bielefeld Ost
Oldentrup
Ubbedissen
Oerlinghausen
Heipup
Lage
Lemgo-Lüttfeld
Bad Salzuflen
Schötmar
Sylbach
Hörstmar
Lemgo
Detmold
Horn-Bad Meinberg
Leopoldstal
Sande-beck
Ehlen-bruch
Isselhorst-Avenwedde
Brackwede
Quelle
Quelle-Kupferheide
Steinhagen
Steinh. Bielefelder Str.
Künsebeck
Halle
Halle Gerry-Weber-Stadion
Hesseln
Borgholzhausen
Westbarthausen
Dissen/Bad Rothenfelde
Hilter
Wellendorf
Kloster Oesede
Oesede
OS-Sutthausen
Melle
Bruchmühlen
Wissingen
Westerhausen
Halen
Hasbergen
Natrup-Hagen
Lengerich
Kattenvenne
Ostbevern
Westbevern
Münster Hbf
Rheine-Mesum
Emsdetten
Reckenfeld
Greven
MS-Sprakel
Hörstel
Ibbenbüren-Esch
Ibbenbüren
Ibbenbüren-Laggenbeck
OS Altstadt
Altenberge
MS-Häger
MS Zentrum Nord
MS-Roxel
MS-Mecklenbeck
MS-Albachten
MS-Amelsbüren
Davensberg
Ascheberg
Capelle
Werne
Lünen Hbf
LÜN-Preußen
DO-Derne
DO-Kirch-derne
DO-Scharnhorst
DO-Kurl
Kamen-Methler
Kamen
BÖ-Nordbögge
Bork
Selm-Beifang
Selm
Lüdinghausen
Nottuln-Appelhülsen
Bösensell
Buldern
Dülmen
Lette
Haltern am See
Sythen
Havixbeck
Billerbeck
Lutum
Nordwalde
Steinfurt-Grottenkamp
Steinfurt-Burgsteinfurt
Steinfurt-Borghorst
Coesfeld Schulzentr.
Coesfeld
Legden
Rosendahl-Holtwick
Metelen Land
Ochtrup
Recklinghausen Hbf
RE Süd
Herne
HER-Börnig
C.-R. Süd
C.-R.-Merklinde
DO-Bövinghausen
DO-Lütgen-dortmund Nord
DO-Marten
DO-Rahm
DO-Huckarde Nord
DO-Lütgen-dortmund
DO-Dorstfeld
Castrop-Rauxel Hbf
DO-Mengede
Bochum Hbf
Dortmund Hbf
DO Signal Iduna Park
DO-Hörde
DO Tierpark
DO-Kirchhörde
DO-Lötting-hausen
Wittbräucke
Herdecke
DO-Aplerbeck
DO-Aplerbeck Süd
Witten Hbf
Wetter
HA-Vorhalle
Hagen Hbf
HA-Ober-hagen
Hohen-limburg
Iserlohn-Letmathe
Letmathe-Dechenhöhle
Iserlohn
Schwerte
Ergste
Hennen
Kalthof
Iserlohnerheide
Hamm Hbf
Bönen
Unna
Lünern
Hemmerde
Werl
Westönnen
Frömern
Ardey
Holz-wickede/DO Flughafen
Hamm-Heessen
Ahlen
Beckum-Neubeckum
Oelde
Rheda-Wiedenbrück
Gütersloh Hbf
Clarholz
Herzebrock
Beelen
Warendorf
WAF Einen-Müssingen
Telgte
MS-Hiltrup
Rinkerode
Drensteinfurt
Mersch
Bockum-Hövel
Welver
Borgeln
Soest
Lippstadt
Paderborn Hbf
Altenbeken
Bad Driburg
Brakel
HX-Ottbergen
HX-Godelheim
Höxter Rathaus
HX-Lüchtringen
Beverungen-Wehrden
Lauenförde-Beverungen
Bad Karlshafen
Bodenfelde
Holzminden
Brilon Stadt
Brilon Wald
Hoppecke
Messinghausen
Beringhausen
Bredelar
Marsberg
Westheim
Scherfede
Warburg
Willingen
Usseln
Korbach
Kassel
Marburg
Hofgeismar-Hümme
Hofgeismar
Kassel Hbf
Kassel-Wilhelmshöhe
HESSEN
Wille-badessen
Bad Lippspringe
Salzkotten
Scharmede
Geseke
Ehringhausen
Dedinghausen
Meschede-Freienohl
Meschede
Bestwig
Olsberg
Wickede
AR-Neheim-Hüsten
Arnsberg
Oeventrop
Bad Sassendorf
Fröndenberg
Schwelm
Ennepetal
Dahl
Rummenohl
Dahlerbrück
Schalksmühle
LÜD-Brügge
Lüdenscheid
Kierspe
Meinerzhagen
Marienheide
Gummersbach
GM-Dieringhausen
Olpe
Eichhagen
Sondern
Attendorn-Hohen Hagen
Lüstcrscheid
Kraghammer
Heggen
Attendorn
Finnentrop
Lennestadt-Grevenbrück
Lennestadt-Meggen
Lennestadt-Altenhundem
Kirchhundem
Kirchhundem-Welschen Ennest
Kreuztal-Littfeld
Kreuztal-Eichen
Kreuztal
Siegen-Geisweid
Siegen-Weidenau
Siegen Hbf
Wilnsdorf-Rudersdorf
Dillbrecht
Rodenbach
Erndtebrück
Birkelbach
Aue-Wingeshausen
Berghausen
Raumland-Markhausen
Bad Berleburg
Erndtebrück-Schameder
Erndtebrück-Leimstruth
Bad Laasphe-Oberndorf
Bad Laasphe-Feudingen
Bad Laasphe
Bad Laasphe-Niederlaasphe
Wallau (Lahn)
BID-Schulzentrum
Biedenkopf
Marburg
Haiger
Sechshelden
Dillenburg
Herborn
Frankfurt
Bigge
Siedlinghausen
Silbach
Winterberg
Neuenrade
Küntrop
Garbeck
Balve
Sanssouci
Volkringhausen
Binolen
Lendringsen
Menden Süd
Menden (Sauerland)
Bösperde
Au (Sieg)
Etzbach
Wissen
Niederhövels
Scheuerfeld
Betzdorf
Kirchen
Freusburg Siedlung
Brachbach
Mudersbach
Niederscheden
Grünebacherhütte
Grünebach Ort
Niederschelden
Nord
Eiserfeld
Sassenroth
Königsstollen
Herdorf
Struthütten
Altenseelbach
Neunkirchen
Wahlbach
Burbach
Würgendorf Ort
Würgendorf
Holzhausen
Niederdresselndorf
Allendorf
Haiger Obertor
Geilhausen
Hohegrete
Breitscheidt
Kloster Marienthal
Obererbach
Altenkirchen
Ingelbach
Limburg
Alsdorf
Schutzbach
Niederdreisbach
Biersdorf Bf
Biersdorf Ort
Daaden
RHEINLAND-PFALZ
mobil.nrw

Zuverlässigkeit NRW 2020




NIEDERSACHSEN
Neuenhaus
Hengelo
Emden
Bad Bentheim
Schüttorf
Salzbergen
Rheine
Wilhelmshaven, Bremen
Bremen
Osnabrück Hbf
Nienburg
Leese-Stolzenau
Petershagen-Lahde
Bückeburg
Hannover
Minden
Porta Westfalica
Bad Oeynhausen
Löhne
Bad Oeynhausen Süd
Vlotho
Rinteln
Hessisch Oldendorf
Hameln
Hildesheim
Emmerthal
Bad Pyrmont
Lügde
Schieder
Kreiensen
Steinheim
Holzminden
Stadtoldendorf
Bad Harzburg
Northeim
Göttingen
Beverungen-Wehrden
Lauenförde-Beverungen
Bad Karlshafen
Bodenfelde
Rahden
Espelkamp
Lübbecke
Bad Holzhausen
Neue Mühle
Bieren-Rödinghausen
Bünde
Kirchlengern
Hiddenhausen
Schweicheln
Herford
Bad Salzuflen
Schötmar
Sylbach
Hörstmar
Lemgo
Lemgo-Lüttfeld
Lage
Detmold
Horn-Bad Meinberg
Leopoldstal
Sande-beck
Wille-badessen
Brilon Stadt
Brilon Wald
Warburg
Hofgeismar-Hümme
Hofgeismar
Kassel Hbf
Kassel-Wilhelmshöhe
Kassel
Marburg
HESSEN
Wissingen
Westerhausen
Melle
Bruchmühlen
Rheine-Mesum
Emsdetten
Reckenfeld
Greven
MS-Sprakel
Altenberge
MS-Häger
MS Zentrum Nord
MS-Roxel
MS-Mecklenbeck
MS-Albachten
MS-Amelsbüren
Davensberg
Ascheberg
Capelle
Werne
Lünen Hbf
LÜN-Preußen
DO-Derne
DO-Kirch-derne
Münster Hbf
Hörstel
Ibbenbüren-Esch
Ibbenbüren
Ibbenbüren-Laggenbeck
OS Altstadt
Hasbergen
Natrup-Hagen
Lengerich
Kattenvenne
Ostbevern
Westbevern
OS-Sutthausen
Oesede
Kloster Oesede
Wellendorf
Hilter
Dissen/Bad Rothenfelde
Westbarthausen
Borgholzhausen
Hesseln
Halle Gerry-Weber-Stadion
Halle
Künsebeck
Steinhagen
Steinh. Bielefelder Str.
Quelle
Quelle-Kupferheide
Bielefeld Hbf
Brake
Brackwede
Bielefeld Ost
Oldentrup
Ubbedissen
Oerlinghausen
Heipup
Ehlen-bruch
Telgte
WAF Einen-Müssingen
Warendorf
Beelen
Clarholz
Herzebrock
Rheda-Wiedenbrück
Gütersloh Hbf
Isselhorst-Avenwedde
BI-Senne
BI-Windelsbleiche
BI-Sennestadt
Schloß Holte
Hövelriege
Hövelhof
PB-Sennelager
PB-Schloß Neuhaus
PB Nord
PB-Kasseler Tor
Paderborn Hbf
Altenbeken
Lippstadt
Soest
Bad Sassendorf
Dedinghausen
Ehringhausen
Gesekе
Salzkotten
Scharmede
Bad Driburg
Brakel
HX-Ottbergen
HX-Godelheim
Höxter Rathaus
HX-Lüchtringen
Rheda-Wiedenbrück
Rhedaer Str.
Hamm Hbf
HAM-Heessen
Ahlen
Beckum-Neubeckum
Oelde
Welver
Borgeln
Werl
Westönnen
Frömern
Ardey
Unna
Lünern
Hemmerde
Bönen
Holz-wickede/DO Flughafen
Dortmund Hbf
DO Signal Iduna Park
DO-Hörde
DO-Aplerbeck
DO-Aplerbeck Süd
DO Tierpark
DO-Kirchhörde
DO-Lötting-hausen
Wittbräucke
Herdecke
DO-Scharnhorst
DO-Kurl
Kamen-Methler
Kamen
BÖ-Nordbögge
Bochum Hbf
DO-Dorstfeld
DO-Lütgen-dortmund
DO-Lütgen-dortmund Nord
DO-Marten
DO-Rahm
DO-Huckarde Nord
DO-Bövinghausen
C.-R.-Merklinde
C.-R. Süd
HER-Börnig
Castrop-Rauxel Hbf
DO-Mengede
Herne
Witten Hbf
Wetter
HA-Vorhalle
Hagen Hbf
Hohen-limburg
Iserlohn-Letmathe
Letmathe-Dechenhöhle
Iserlohn
Schwerte
Ergste
Hennen
Kalthof
Iserlohnerheide
Fröndenberg
Wickede
AR-Neheim-Hüsten
Arnsberg
Oeventrop
Meschede-Freienohl
Meschede
Bestwig
Olsberg
Bigge
Siedlinghausen
Silbach
Winterberg
Bösperde
Menden (Sauerland)
Menden Süd
Lendringsen
Binolen
Volkringhausen
Sanssouci
Balve
Garbeck
Küntrop
Neuenrade
Wuppertal
W-Unterbarmen
W-Barmen
W-Oberbarmen
Gevelsberg Hbf
Schwelm
Ennepetal
HA-Oberhagen
Dahl
Rummenohl
Dahlerbrück
Schalksmühle
LÜD-Brügge
Lüdenscheid
Kierspe
Meinerzhagen
Marienheide
Gummersbach
GM-Dieringhausen
Ründeroth
Olpe
Eichhagen
Sondern
Attendorn-Hohen Hagen
Listerscheid
Kraghammer
Heggen
Attendorn
Finnentrop
Plettenberg
Werdohl
Altena
Lennestadt-Grevenbrück
Lennestadt-Meggen
Lennestadt-Altenhundem
Kirchhundem
Kirchhundem-Welschen Ennest
Kreuztal-Littfeld
Kreuztal-Eichen
Kreuztal
Siegen-Geisweid
Siegen-Weidenau
Siegen Hbf
Erndtebrück
Bad Berleburg
Erndtebrück-Schameder
Erndtebrück-Leimstruth
Bad Laasphe-Oberndorf
Bad Laasphe-Feudingen
Bad Laasphe
Bad Laasphe-Niederlaasphe
Wallau (Lahn)
BID-Schulzentrum
Biedenkopf
Dillenburg
Herborn
Haiger
Sechshelden
Frankfurt
Au (Sieg)
Betzdorf
Geilhausen
Hohegrete
Breitscheidt
Kloster Marienthal
Obererbach
Altenkirchen
Ingelbach
Limburg
Alsdorf
Schutzbach
Niederdreisbach
Biersdorf Bf
Biersdorf Ort
Daaden
Grünebacherhütte
Grünebach Ort
Sassenroth
Königsstollen
Herdorf
Struthütten
Altenseelbach
Neunkirchen
Wahlbach
Burbach
Würgendorf Ort
Würgendorf
Holzhausen
Niederdresselndorf
Allendorf
Haiger Obertor
RHEINLAND-PFALZ
mobil.nrw

Rhein-Ruhr-Express

ERFOLGSSTORY RRX-VORLAUFBETRIEB

DER RHEIN-RUHR-EXPRESS IST DAS DERZEIT GRÖSSTE PROJEKT ZUR VERBESSERUNG DES LANDESWEITEN SPNV IN NRW. IM RRX-ZIELKONZEPT SOLLEN INSGESAMT SIEBEN RRX-LINIEN DIE MOBILITÄT IM RUHRGEBIET, RHEINLAND UND WESTFALEN VERBESSERN SOWIE DIE METROPOLEN DES LANDES VERBINDEN. DAS VOLLSTÄNDIGE ANGEBOTSKONZEPT WIRD ERST MIT DEM AUSBAU DER RRX-STAMMSTRECKE AUFGENOMMEN WERDEN KÖNNEN. DANN WERDEN DIE LINIEN UNTER ANDEREM IM 15-MINUTEN-TAKT ZWISCHEN DORTMUND UND KÖLN VERKEHREN. BIS ES IN EINIGEN JAHREN SOWEIT IST, KÖNNEN DIE FAHRGÄSTE BEREITS HEUTE IM SOGENANNTEN RRX-VORLAUFBETRIEB VON DEN VORTEILEN DER NEUEN DESIRO-HC-RRX-FAHRZEUGE PROFITIEREN. SEIT DEM JAHR 2019 WECHSELTE ALLE SECHS MONATE EINE LINIE IN NRW IN DEN RRX-VORLAUFBETRIEB. VERBUNDEN MIT DEM RRX-VORLAUFBETRIEB SETZEN ABELLIO BEIM RE 1 (RRX), RE 11 (RRX) SOWIE NATIONAL EXPRESS BEIM RE 4, RE 5 (RRX), RE 6 (RRX) IN DEN ENTSPRECHENDEN WETTBEWERBSNETZEN DIE NEUEN DESIRO-HC-RRX-FAHRZEUGE EIN. SEIT DEZEMBER 2020 VERKEHREN DIE NEUEN RRX-FAHRZEUGE AUCH AUF DER LINIE RE 4.

Unternehmensübergreifende Zusammenarbeit
Damit auch bei Verspätungen und Störungen im Streckennetz zuverlässige und abgestimmte Entscheidungen getroffen werden können, sind beide RRX-Betreiber sowohl in der Betriebszentrale der DB Netz in Duisburg als auch im Instandhaltungswerk in Dortmund jeweils mit eigenen Mitarbeitern fest vertreten. Bei wichtigen dispositiven Entscheidungen, denen aufgrund der Vielzahl an Akteuren und Schnittstellen komplexe Entscheidungsprozesse voranstehen, wird das unternehmensübergreifende Zusammenspiel damit vereinfacht.

Pünktlichkeitsquoten im RRX-Vorlaufbetrieb deutlich verbessert

Entwicklung der Pünktlichkeitsquoten

Jahr	2018	2019		2020	
		1. Halbjahr	2. Halbjahr	1. Halbjahr	2. Halbjahr
Linie					
RE 1 (RRX)	58,8%	70,0%		78,2%	75,0%
RE 6 (RRX)	70,1%	77,4%		83,1%	
RE 5 (RRX)	54,5%	60,4%	66,5%	78,9%	
RE 11 (RRX)	68,9%	82,2%		84,5%	

Orange hinterlegte Werte aus RRX-Vorlaufbetrieb

- Mit Inbetriebnahme des RRX-Vorlaufbetriebs stiegen die Pünktlichkeitsquoten in der Regel deutlich an.
- Beim RE 11 (RRX) und beim RE 5 (RRX) konnten im Jahr 2020 im Vergleich zum letzten Betriebsjahr vor Umstellung auf den RRX-Vorlaufbetrieb die Pünktlichkeitsquoten um rund 20PP erhöht werden
- Beim RE 6 (RRX) erhöhte sich die Pünktlichkeitsquote um knapp 6 PP.
- Besonders im ersten Halbjahr 2020 konnte eine hohe Pünktlichkeit erreicht werden. Gründe dafür könnten die Angebotsreduzierung während des 1.Lockdowns und die damit verbundene Entspannung des Kapazitätsbedarfs auf der Schiene oder auch die geringere Fahrgastnachfrage sein, durch die vorgesehene Mindesthaltezeiten leichter einzuhalten waren.
- Beim RE 1 (RRX) betrieb die DB Regio auf einigen Umläufen zwischen Juni und Dezember 2020 weiterhin das gewohnte Rollmaterial, da seitens Abellio noch nicht ausreichend Personal zur Verfügung stand.

Einer von vielen Vorteilen der Desiro-HC-RRX-Fahrzeuge: der stufenfreie Einstieg

Attraktivitätssteigerung durch zeitgemäßes Fahrzeugdesign

Anfahren–Bremsen–Stoppen: Neueste Technik der RRX-Fahrzeuge integriert sich bestens in Taktfahrpläne und steigert die Zuverlässigkeit sowie die Pünktlichkeit

Zuverlässigkeit im RRX-Vorlaufbetrieb auf allen Linien verbessert

Entwicklung der Zuverlässigkeit

Jahr	2018	2019		2020	
		1. Halbjahr	2. Halbjahr	1. Halbjahr	2. Halbjahr
Linie					
RE 1 (RRX)	98,3%	98,4%		98,4%	99,6%
RE 6 (RRX)	97,5%	97,9%		99,1%	
RE 5 (RRX)	97,3%	96,5%	98,0%	98,5%	
RE 11 (RRX)	97,5%	99,1%		99,1%	

Orange hinterlegte Werte aus RRX-Vorlaufbetrieb

- Mit dem Einsatz der neuen RRX-Fahrzeuge konnten nicht vorhersehbare Ausfälle deutlich reduziert werden, die Zuverlässigkeit steigt auf allen Linien an.
- Alle vier Linien weisen eine höhere Zuverlässigkeit auf als der Durchschnitt aller RE-Linien (98,0%); drei der vier ausgewerteten Linien weisen eine Zuverlässigkeit von über 99% auf.
- Im Jahr 2020 stellten alle vier Linien im RRX-Vorlaufbetrieb einen neuen 3-Jahres-Bestwert auf.
- Die Linien RE 11 (RRX) und RE 5 (RRX) konnten die guten Zuverlässigkeitswerte auch im zweiten Betriebsjahr stabil halten bzw. sogar weiter erhöhen.

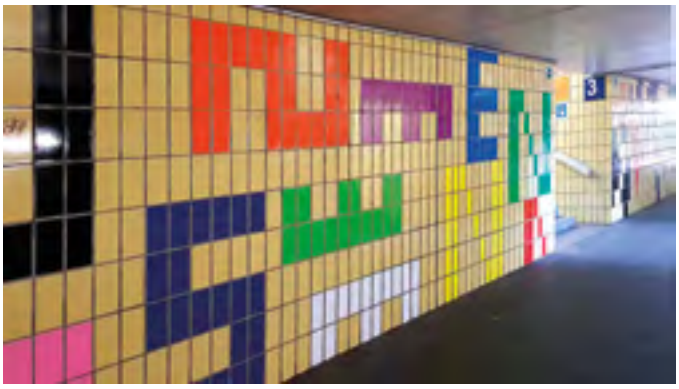
Neue Ansätze 2020

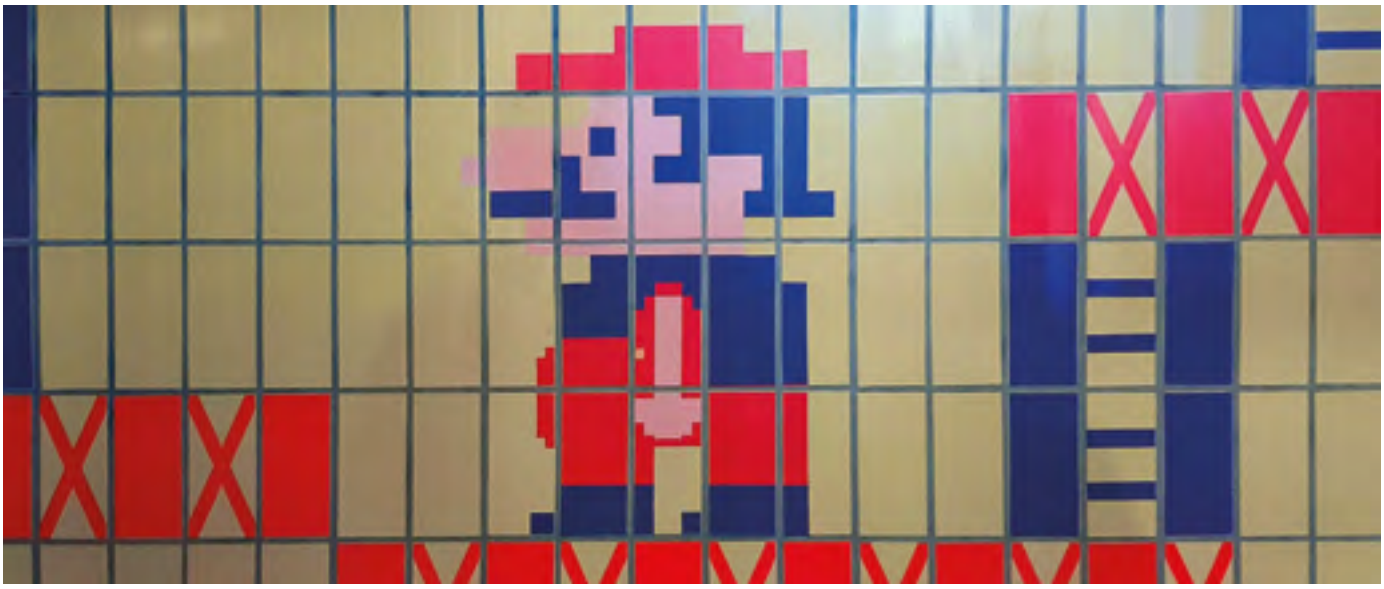
MASSNAHMEN ZU QUALITÄTSVERBESSERUNGEN IM SPNV

ALLE BETEILIGTEN IM SPNV SETZEN SICH STETIG FÜR EINE HOHE BETRIEBS- UND AUFENTHALTSQUALITÄT EIN. HINTER DEN VERÄNDERUNGEN DER PÜNKTLICHKEITSQUOTE ODER AUSFALLRATE STEHEN OFT UMGESETZTE MASSNAHMEN, VON DENEN SICH DIE AKTEURE EINE VERBESSERUNG DER QUALITÄT ERWARTEN.

Dabei gibt es nicht nur Ansatzpunkte, welche durch die objektiven Kennzahlen erfasst werden, sondern auch Veränderungen, welche zum Beispiel die Aufenthaltsqualität in Bahnhöfen oder Zügen verbessern sollen. Die Verkehrsstationen, unabhängig davon ob großer Hauptbahnhof oder kleiner Haltepunkt, gelten als Tor zum SPNV und sind damit ebenso im Fokus wie die Fahrt in den Zügen an sich.
Allein im NVR wurden 2020 elf Stationen derart umgebaut, dass sie nun stufenfrei nutzbar sind. Bis 2023 sollen in NRW insgesamt 80% aller Stationen komplett barrierefrei ausgebaut sein. Neben der Barrierefreiheit gibt es seit 2020 ebenfalls sogenannte Kunst-Graffitis in den Bahnhöfen von Köln, Bonn, Leverkusen und Hochdahl. Um mehr Farbe und Lebendigkeit in die Bahnhöfe zu bringen, wurden Bahnsteiggebäude, Zugänge und Treppeneinfassungen mit künstlerischen Motiven versehen.

Im NWL wurden aufgrund einer Kundenqualitätsoffensive zusammen mit DB Station&Service ebenfalls die Barrierefreiheit gefördert und Personenunterführungen ertüchtigt. Es ist nun zudem möglich, als Fahrgast Verschmutzungen am Bahnhof per Whatsapp zu melden. Eine Funktion, die regen Anklang findet und aufgrund rascher Mängelbeseitigung direkt zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität an Bahnhöfen beiträgt.
Unter anderen im VRR können sich Fahrgäste nach einer Ausweitung des WLAN-Angebotes 2020 in vielen Fahrzeugen über einen stabileren Zugang in das Internet freuen. Zum Beispiel in den 84 RRX-Fahrzeugen, den knapp 80 Fahrzeugen der S-Bahn Rhein-Ruhr, aber auch Richtung Siegerland in allen Fahrzeugen des Ruhr-Sieg-Netzes.
Eine Auswahl weiterer Maßnahmen zur Qualitätssteigerung im SPNV ist nachfolgend in Projektsteckbriefen zusammengefasst.





Die Personenunterführung in Leverkusen-Mitte schmücken nun Videospiel-Klassiker der 90er Jahre.

Neue Verkehrsverträge verstärken Fokus auf die Betriebsqualität

Handlungsgrund

Die Aufgabenträger in NRW sind ständig bemüht, neue Ansätze zur Qualitätssteigerung im SPNV zu ermitteln. Aus diesem Grund wurden im April 2020 im Verkehrsvertrag zum Betrieb der Linien S 1 und S 4 neue Regelungen zur Leistungsgerechtigkeit zwsichen den Aufgabenträgern und dem EVU vereinbart.

Bei Erfolg der eingeleiteten Maßnahmen besteht die Möglichkeit, diese neuen Ansätze zukünftig zu einem festen Bestandteil der ausgeschriebenen Verkehrsverträge zu machen. Dadurch kann die Betriebsqualität weiter gesteigert werden.
Die drei Aufgabenträger entwickeln derzeit in enger Abstimmung weitere qualitätssteigernde Maßnahmen, die sich mit dem europäischen Ausschreibungsverfahren kombinieren lassen und Anwendung finden können.

Handlungsansatz

Zu den neu getroffenen Regelungen zählt die Ernennung eines Netzmanagers Qualität bereits vor dem eigentlichen Betriebsstart ebenso wie die Verpflichtung, während der Vertragslaufzeit insgesamt 50 Triebfahrzeugführer/innen auszubilden. Darüber hinaus wurde das pönale System angepasst: Eigenverschuldete Qualitätseinbußen werden nun stärker pönalisiert als fremdverschuldete. Erstmalig wurde auch ein Mitarbeiter-Anreizsystem geschaffen. Dafür stellen die Aufgabenträger je nach Erfüllungsgrad ausgewählter Kriterien dem EVU Geld zur Verfügung, welches direkt an die für die Linien zuständigen Mitarbeiter (bspw. Zugbegleiter, Triebfahrzeugführer, Reinigungskräfte oder Disponenten) ausgeschüttet werden muss.

Neues Betriebskonzept und neue Fahrzeuge für die S-Bahn Rhein-Ruhr

Handlungsgrund

Der bedarfsgerechte Ausbau des SPNV als zukunftsweisender Verkehrsträger bildet ein Hauptbestreben der Aufgabenträger in NRW ab. Im Dezember 2019 stellte die S-Bahn Rhein-Ruhr das Betriebskonzept auf einen bedarfsgerechten 15/30-Minuten-Takt um.

Im Einklang damit wurden 41 neue S-Bahnen den knapp 50 bewährten, aber modernisierten Fahrzeugen der S-Bahn hinzugefügt.

Wenn die Nachfrage des SPNV sich wieder normalisiert hat, ist eine deutliche Verbesserung bei den Fahrgastwechselzeiten, insbesondere auch in der Hauptverkehrszeit, zu erwarten.
So kann die S-Bahn weiterhin das Rückgrat des SPNV im Bereich Rhein-Ruhr bilden und wichtiger Teil einer erfolgreichen Verkehrswende sein.

Handlungsansatz

Die Umstellung des Betriebskonzeptes führte zu einer Erhöhung der Sitzplatzkapazitäten auf vielen Abschnitten. Beispielhaft zu nennen sind:

- Essen – Wuppertal: von 3 Fahrten à 192 Sitzplätze je Stunde auf 3 Fahrten à 296 Sitzplätze je Stunde
- Dortmund Hbf – Dortmund-Mengede: von 3 Fahrten à 192 Sitzplätze je Stunde auf 4 Fahrten à 180 Sitzplätze je Stunde (in der HVZ)
- Essen – Bottrop: 3 Fahrten à 192 + 1 Fahrt à 300 Sitzplätze je Stunde auf 2 Fahrten à 296 + 2 Fahrten à 300 Sitzplätze je Stunde

Besonders aufkommensstarke Relationen (z.B. Essen – Wuppertal oder Essen – Dorsten) konnten beschleunigt werden.
Neue Direktverbindungen (z.B. Essen – Wesel und Essen – Aachen (RB 33) konnten eingerichtet werden.

Auf insgesamt sieben Linien verkehren nun Triebzüge des Typ Flirt3XL. Neben der Kapazitätserweiterung und der Optimierung für einen höhengleichen Einstieg in 76 cm Höhe weisen diese Fahrzeuge breitere Eingangsbereiche und hinter den Türen einen ausreichend großen Drängelbereich für einen raschen Ein- und Ausstieg auf. Fahrtzeitverluste durch zu lange Fahrgastwechselzeiten an den Haltestellen sollen dadurch minimiert werden.

Seit Dez. 2020: Trennung RB67/RB71

Handlungsgrund

Die Betriebsqualität der Regionalbahnlinien RB 67 und RB 71 lag mehrere Jahre in einem nicht zufriedenstellenden Bereich. Bei der RB 71 hatten im Durchschnitt der letzten fünf Jahre über 30% aller Fahrten eine Verspätung größer als 3:59 Minuten.

Erste Erkenntnisse aus dem Jahr 2021 zeigen eine positive Entwicklung der Pünktlichkeits- und Ausfallwerte beider Linien auf. Eine über viele Jahre nicht zufriedenstellende Betriebsqualität konnte dadurch deutlich erhöht werden.
Die Infrastruktur im Bereich Bünde–Rahden sowie Rheda-Wiedenbrück–Münster muss mittelfrisitig dennoch modernisiert und entsprechend den Ansprüchen eines zukunftssicheren Verkehrskonzeptes angepasst werden.

Handlungsansatz

Die Linien beinhalteten eine betriebliche Durchbindung im Hauptbahnhof Bielefeld. Beide Linien verkehren auf langen, eingleisigen Streckenabschnitten mit veralteter Infrastruktur. Zudem besteht auf dem Abschnitt auf der Hauptstrecke Konfliktpotenzial mit dem Fernverkehr. Angesammelte Verspätungen übertrugen sich somit häufig auf die Weiterfahrt. Durch die Anschaffung weiterer Fahrzeuge des Typs Bombardier Talent und Integration dieser in den bestehenden Fahrzeugpool sowie ein angepasstes Betriebskonzept gelang es dem NWL und Keolis, die Linien im Hauptbahnhof Bielefeld betrieblich zu trennen.

Seit Dez. 2020: Aufstockung der Fahrzeugflotte bei der MittelrheinBahn

Handlungsgrund

Die Pünktlichkeit der RB 26 entspricht nicht den Anforderungen; in den letzten fünf Jahren schwankte sie in einem Bereich um 75%. Die Interaktion zwischen Fern-, Güter- und Nahverkehr auf dem bereits seit 2017 als überlasteter Schienenweg gekennzeichneten Abschnitt Köln-Remagen zusammen mit dem Halt im stark ausgelasteten Kölner Hauptbahnhof verursacht häufig Verspätungen.

Langfristig kann die Situation nur durch einen Infrastrukturausbau der als überlasteter Schienenweg ausgewiesenen Strecke zwischen Köln und Remagen weiter verbessert werden.

Handlungsansatz

Als kurzfristige Lösung werden seit Dezember 2020 längere Züge eingesetzt. Dies wird möglich, da sich die zuständigen Aufgabenträger, das Leasingunternehmen Alpha Trains und TransRegio, darauf verständigt haben, sechs Neufahrzeuge vom Typ Siemens Mireo zu den vorhandenen 17 Triebzügen hinzuzunehmen. Dadurch kann die Kapazität um 50% erhöht werden. Insbesondere auf den besonders nachfragestarken Streckenabschnitten wird hier ebenfalls eine besser einzuhaltende Fahrgastwechselzeit erwartet.

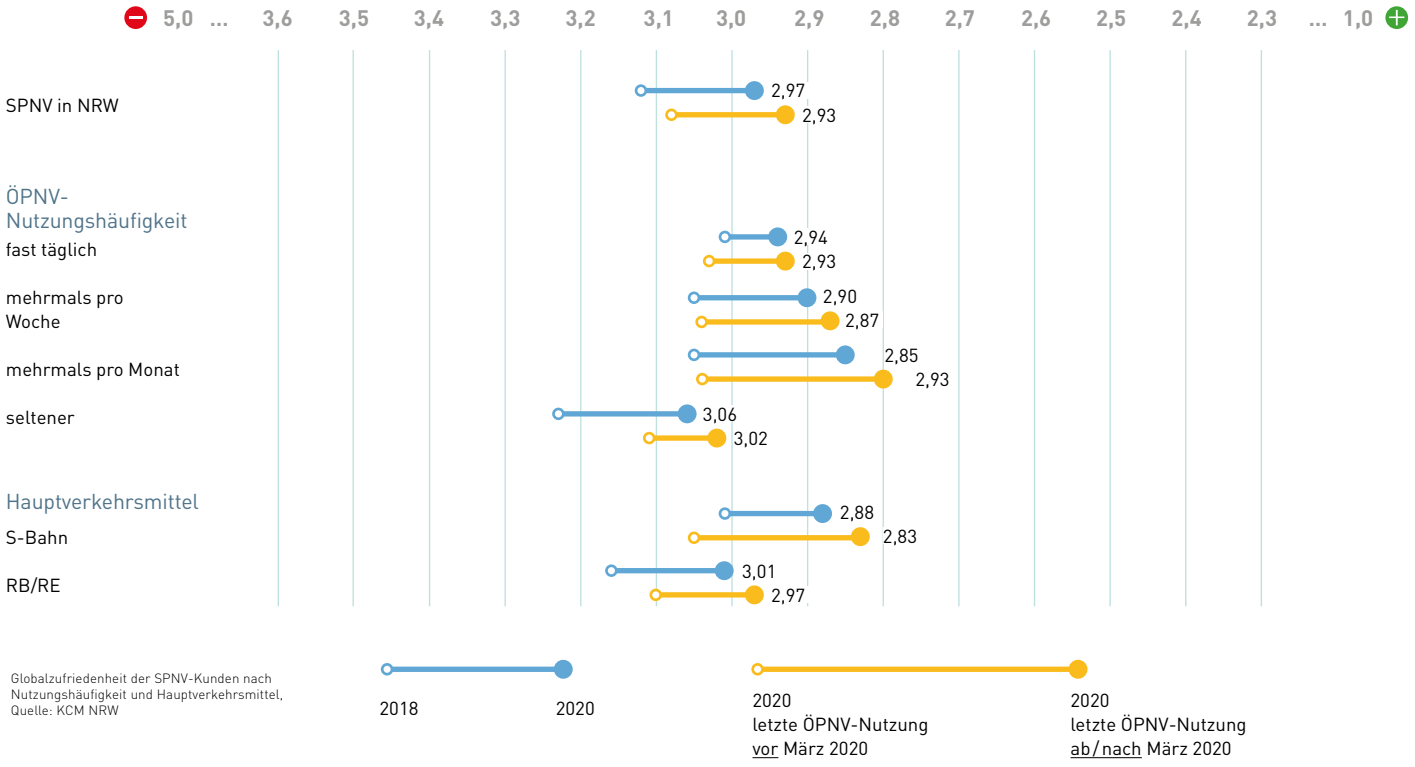
Kundenbarometer

KUNDENZUFRIEDENHEIT MIT DEM SPNV IN NRW

DIE CORONA-PANDEMIE HAT TIEF IN DEN ALLTAG ALLER EINGEGRIFFEN. AUCH IM NAHVERKEHR SIND GROSSE AUSWIRKUNGEN SPÜR- UND SICHTBAR. DAS KOMPETENZCENTER MARKETING NRW (KCM) HAT IM AUFTRAG DES VERKEHRSMINISTERIUMS NRW (VM) DAS GEMÄSS DEM ÜBLICHEN 2-JAHRES-RHYTHMUS VORGESEHENE NRW-KUNDENBAROMETER 2020 GENUTZT, UM DIESE VERÄNDERTEN GEGEBENHEITEN AUS SICHT DER ÖPNV-KUNDEN EINZUFANGEN UND DIE AUSWIRKUNGEN AUF DIE NUTZUNG DES NAHVERKEHRS UND DIE ZUFRIEDENHEIT AUFZUZEIGEN.

Für die aktuelle Untersuchung wurden in der Zeit von September 2020 bis Januar 2021 rund 15.500 ÖPNV-Kunden durch das Marktforschungsinstitut INFO GmbH aus Berlin befragt, darunter 5.439 Kunden, die als Hauptverkehrsmittel den SPNV nutzen. Die Befragten wurden um ihre Meinung zu 24 Leistungsmerkmalen aus den fünf Bereichen Angebot, Tarif-Vertrieb-Information, Haltestellen und Stationen, Verkehrsmittel sowie Sicherheit gebeten. Die Beurteilung der Merkmale erfolgte anhand der bewährten verbalen Skala von vollkommen zufrieden (=1) bis unzufrieden (=5). Im Vergleich zu den Vorgängerstudien hat das KCM bei der aktuellen Untersuchung den Fragebogen angepasst, um die Einflüsse der Pandemie besser abbilden zu können.
Das KCM agiert im Auftrag des VM bei allen Fragen, die den landesweiten Nahverkehr betreffen. Es ist angesiedelt bei der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH in Köln (weitere Informationen unter www.kcm-nrw.de).

SPNV-Kunden in NRW 2020 im Allgemeinen signifikant zufriedener



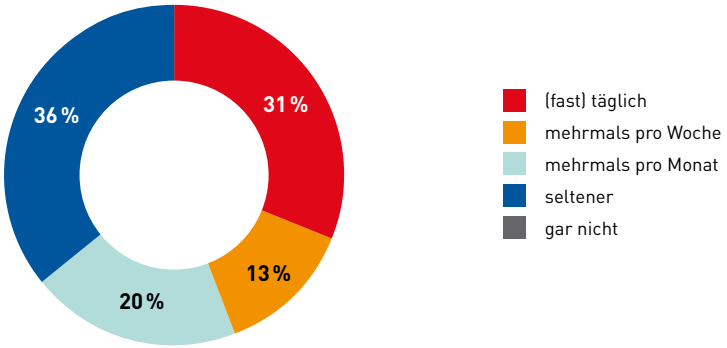
Globalzufriedenheit der SPNV-Kunden nach Nutzungshäufigkeit und Hauptverkehrsmittel, Quelle: KCM NRW

- Der Ergebnisvergleich 2020 zu 2018 zeigt die Zufriedenheit derjenigen, die zuletzt vor der Pandemie den Nahverkehr genutzt haben, im Vergleich zu den Kunden, die auch seit Beginn der Pandemie im SPNV unterwegs waren.
- Die durchschnittliche Globalzufriedenheit ist 2020 gegenüber 2018 deutlich gestiegen, auch in allen dargestellten Untergruppen.
- Kunden, die nach dem Pandemiebeginn den SPNV weiterhin nutzen, sind deutlich zufriedener als Kunden, die seit Corona abgewandert sind.

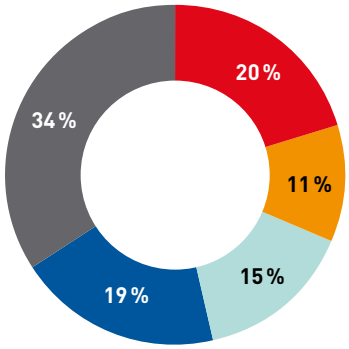
Rund ein Drittel SPNV-Kunden weniger

Veränderung der SPNV-Nutzung 2020
nur SPNV-Kunden, die auch vor März 2020 unterwegs waren
(rückblickende Fragestellung: Befragte sollten die Nutzungshäufigkeit für jeden der Zeiträume angeben)

SPNV-Nutzung vor der Corona-Pandemie



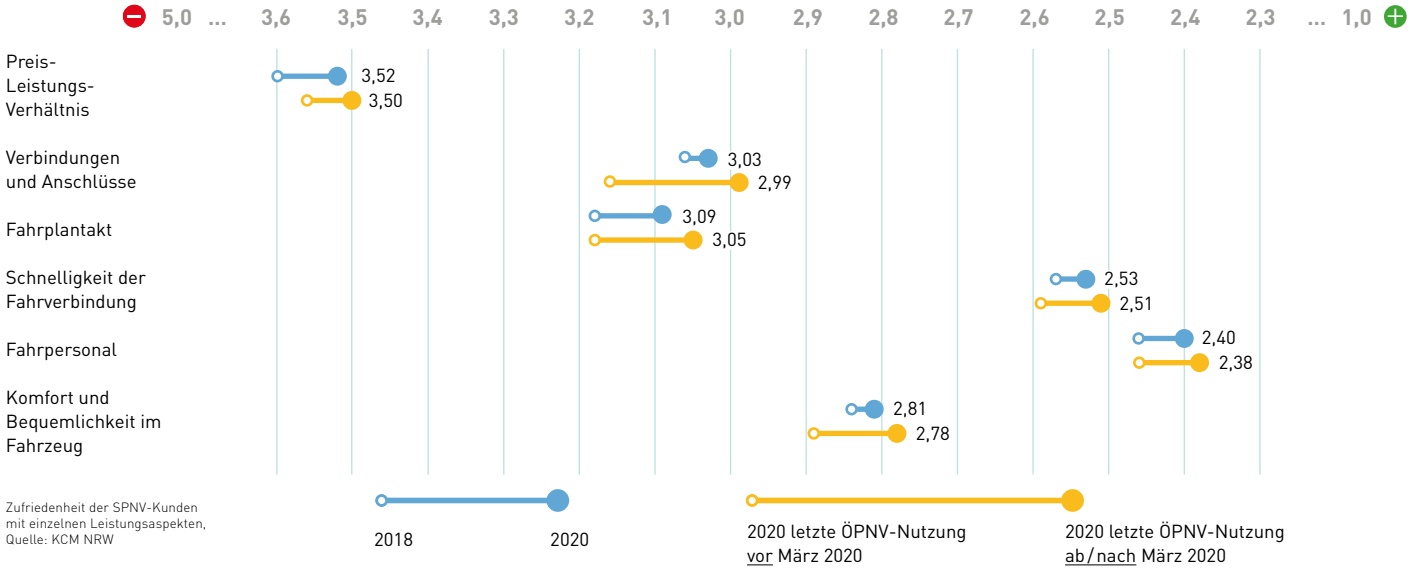
SPNV-Nutzung nach der ersten Corona-Hochphase (ab Juni 2020)



Veränderung der SPNV-Nutzung 2020 vor und nach der ersten Corona-Hochphase, Quelle: KCM NRW

- Die SPNV-Nutzung 2020 ist stark verändert: Rund ein Drittel der SPNV-Kunden fahren nach der ersten Corona-Phase gar nicht mehr.
- Nur noch jeder fünfte SPNV-Kunde fährt nach dem ersten Lockdown (fast) täglich; früher war es fast ein Drittel.
- Die Gruppe der Seltennutzer hat sich fast halbiert (19% im Vergleich zu 36% vor Corona).

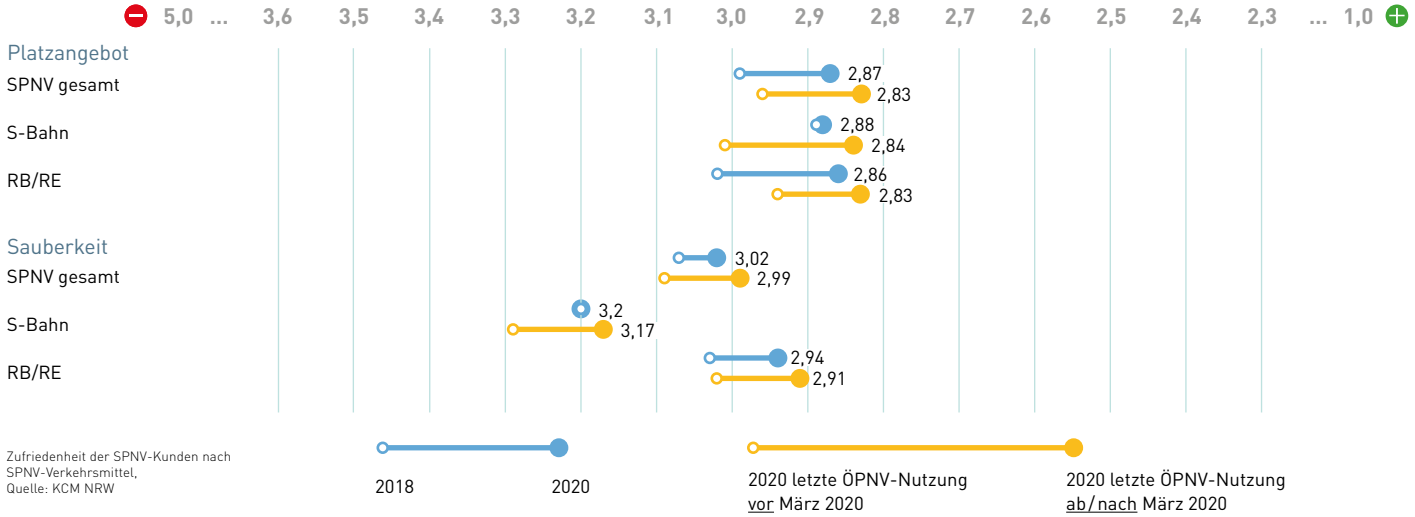
Fast alle Leistungsaspekte besser bewertet, insbesondere im Vergleich zur Zeit vor der Pandemie



Zufriedenheit der SPNV-Kunden mit einzelnen Leistungsaspekten, Quelle: KCM NRW

- Viele Leistungsaspekte haben sich 2020 vor und nach der ersten Corona-Hochphase objektiv aus Anbietersicht nicht verändert. Es wurden weder Preise erhöht, noch Verbindungen oder der Fahrplantakt grundlegend verändert.
- Dennoch werden annähernd alle Leistungsaspekte besser bewertet, insbesondere von den Kunden, die auch während bzw. nach der ersten Hochphase der Pandemie den SPNV nutzen.
- Seit Pandemiebeginn sind deutlich weniger Fahrgäste unterwegs, weswegen viele Leistungsaspekte von den Kunden, die auch weiterhin den SPNV nutzen, positiver als früher erlebt werden; zum Beispiel lässt sich ein Anschluss besser erreichen, wenn weniger Gedränge vorhanden ist. Dies spiegelt sich in der Zufriedenheit wider.

Platzangebot und Sauberkeit im Fahrzeug verbessert



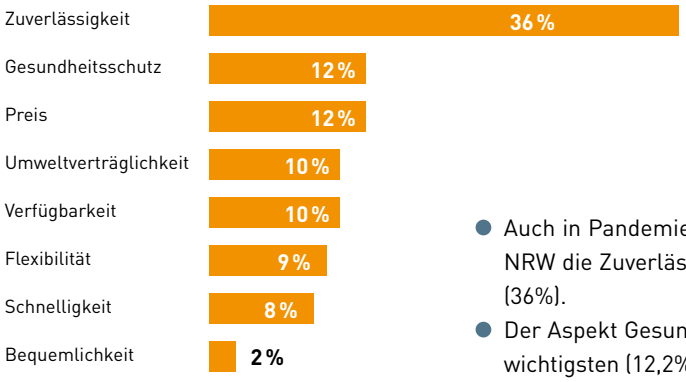
Zufriedenheit der SPNV-Kunden nach SPNV-Verkehrsmittel, Quelle: KCM NRW

- Das Platzangebot und die Sauberkeit im Fahrzeug werden von den SPNV-Kunden als besser bewertet – insbesondere seit Pandemiebeginn. Dies gilt auch für die unterschiedlichen SPNV-Verkehrsmittel im Einzelnen.
- Kunden, welche die Regionalbahn oder den Regionalexpress (RB/RE) letztmalig vor Corona als Hauptverkehrsmittel nutzten, bewerten das Platzangebot und die Sauberkeit im Fahrzeug deutlich schlechter als die Kunden, die auch weiterhin mit RB oder RE unterwegs sind.
- Noch deutlicher sind die Bewertungsunterschiede bei den SPNV-Kunden, die hauptsächlich mit der S-Bahn fahren bzw. gefahren sind.
- Das Platzangebot hat sich sicherlich auch objektiv gesehen verbessert, da aktuell immer noch nicht so viele Kunden den SPNV nutzen wie vor der Pandemie. Bei der Sauberkeit kommt ebenfalls die geringere Auslastung zum Tragen; allerdings haben die Anbieter zudem mit Pandemiebeginn die Reinigungsintervalle deutlich verkürzt, was die Kunden wahrnehmen und mit der besseren Bewertung honorieren.

Zuverlässigkeit weiterhin am wichtigsten bei der Wahl eines Verkehrsmittels

Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl

Wichtigster Aspekt der SPNV-Kunden



Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl, Quelle: KCM NRW

- Auch in Pandemiezeiten ist für die meisten SPNV-Kunden aus NRW die Zuverlässigkeit eines Verkehrsmittels am wichtigsten (36%).
- Der Aspekt Gesundheitsschutz ist der zweitgrößten Gruppe am wichtigsten (12,2%); ebenso verhält es sich beim Preis (12,1%).

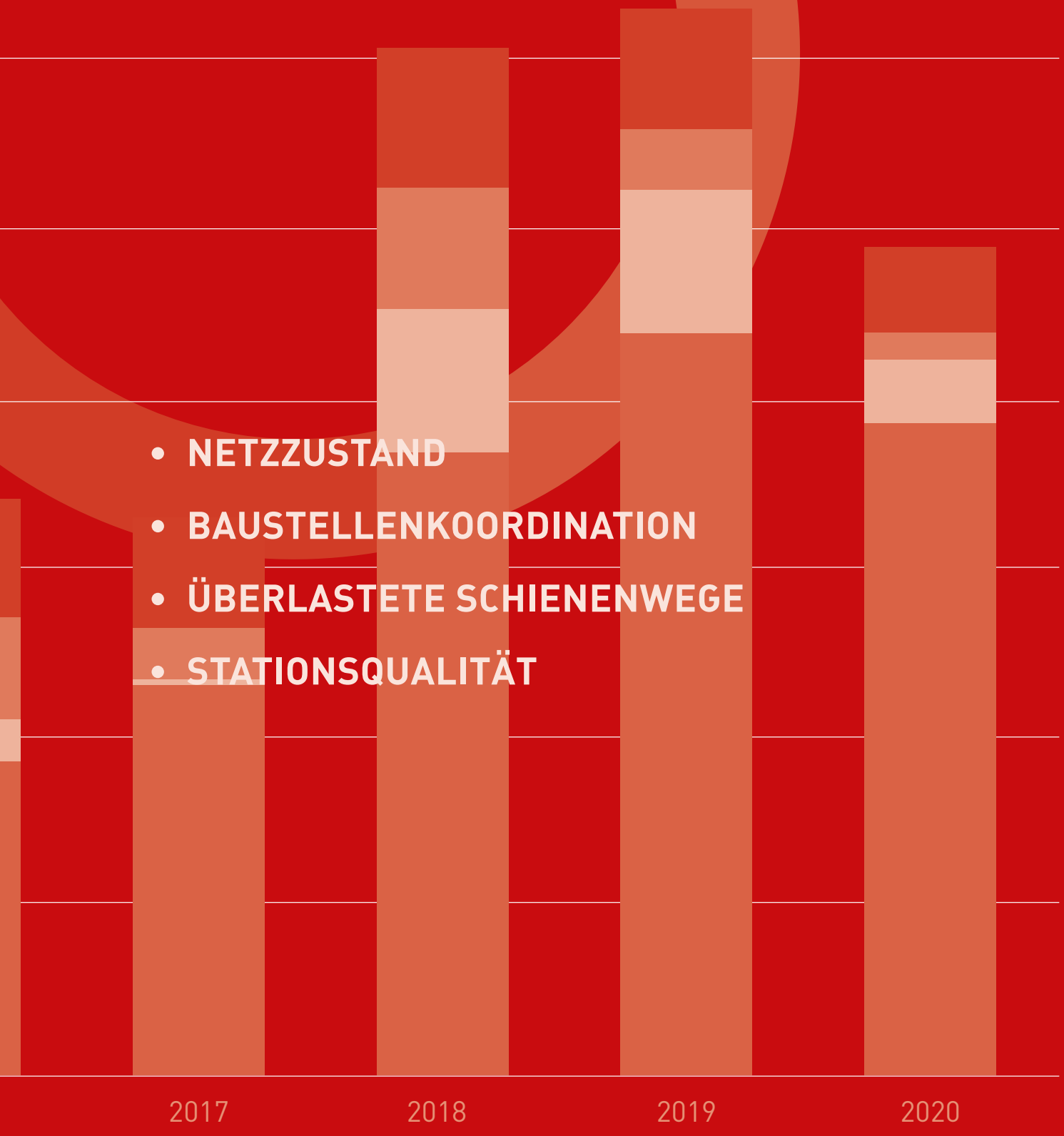
Bei 22 der 24 abgefragten Leistungsmerkmale sind die SPNV-Kunden 2020 zufriedener als noch 2018; 14 davon wurden sogar signifikant besser bewertet. Lediglich zwei Aspekte erhielten eine leicht schlechtere Bewertung. Insgesamt sind die verbesserten Zufriedenheitsergebnisse sicherlich auf eine aller Widrigkeiten zum Trotz gute Leistung der SPNV-Anbieter zurückzuführen. Dennoch zeigen sich ergänzend in vielen Bereichen Nebeneffekte, die sich auch auf die Pandemie zurückführen lassen.

WWW

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

Infrastrukturqualität

- NETZZUSTAND
- BAUSTELLENKOORDINATION
- ÜBERLASTETE SCHIENENWEGE
- STATIONSQUALITÄT



Netzzustand

LANGSAMFAHRSTELLEN NRW 2020

GRUNDLAGE FÜR DIE ERSTELLUNG DES JAHRESFAHRPLANS IST DAS VERZEICHNIS DER ÖRTLICH ZULÄSSIGEN GESCHWINDIGKEITEN (VZG). EIN RISIKO FÜR DIE FAHRPLANSTABILITÄT STELLEN SOGENANNTE LANGSAMFAHRSTELLEN (LA-STELLEN) DAR, DA SIE ZU EINER REDUZIERUNG DER ZULÄSSIGEN GESCHWINDIGKEIT FÜHREN. HÄUFEN SICH LA-STELLEN ODER SIND DIESE IN LÄNGE ODER GESCHWINDIGKEITSREDUKTION BESONDERS GRAVIEREND, SO REICHEN BEI DER ERSTELLUNG DES JAHRESFAHRPLANS ALS RESERVE VORGEHALTENE FAHRZEITPUFFER OFT NICHT AUS.

Die Auswertung von La-Stellen im nordrhein-westfälischen Streckennetz dient als Basis für die jährliche Analyse der Netzinfrastrukturqualität. 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 die zulässige Höchstgeschwindigkeit vorübergehend herabgesenkt werden muss. Die 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.

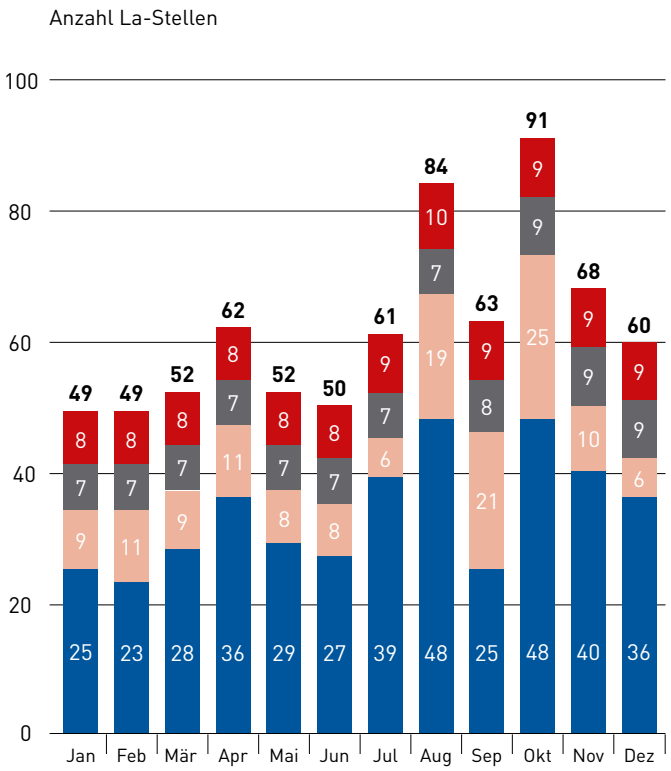
Kategorie	Erläuterung
Bautätigkeiten	Zustand nach Bauarbeiten, Bauarbeiten im Nachbargleis, Hilfsbrücke
Mängel	Oberbaumangel, Untergrundmangel, Tunnelmangel, Brückenmangel, Böschungsmangel
Signal- und Sicherungstechnische Mängel	Bahnübergänge (fehlende Räumbereiche, Schleppkurven im Straßenbereich), verkürzte Einschaltstrecken, kurze Durchrutschwege
Keine Angaben	sonstige La-Stellen ohne Zuordnung

VzG:
Das Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) regelt für alle Strecken der DB die abschnittsscharf festgelegte Höchstgeschwindigkeit unter Berücksichtigung technischer und gesetzlicher Vorgaben. Es gilt für das jeweils laufende Fahrplanjahr (von Dezember bis Dezember) und stellt damit die Grundlage der Konstruktion des Jahresfahrplans dar.

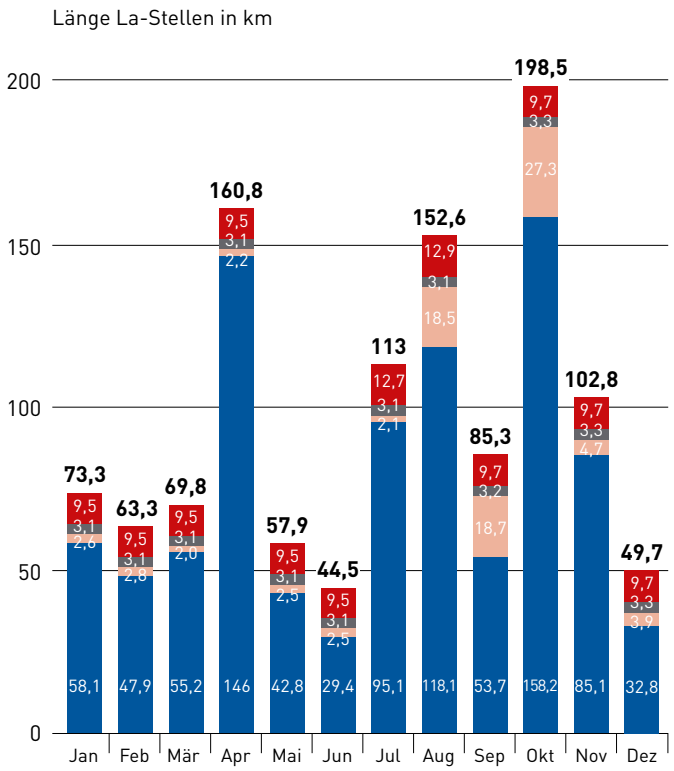
Dauer-La-Stelle:
Dauer-Langsamfahrstellen (Dauer-La) bestehen ganzjährig, sind jedoch nicht im VzG des betreffenden Fahrplanjahres berücksichtigt. Dadurch können sie ein gesamtes Fahrplanjahr über den Betrieb aufgrund der Geschwindigkeitsreduzierung beeinträchtigen.

VzG-La-Stelle:
Eine La-Stelle kann zur Begrenzung ihrer Auswirkungen auf den Jahresfahrplan in das VzG aufgenommen werden. Damit verbunden ist jedoch die dauerhafte Reduzierung der Streckengeschwindigkeit auf dem betreffenden Abschnitt. Soll die Geschwindigkeit wieder angehoben werden, ist hierzu in der Regel zunächst eine Plangenehmigung oder eine Planfeststellung beim Eisenbahnbundesamt einzuholen.

Anzahl Langsamfahrstellen NRW 2020 nach Ursachen (Monatswerte)

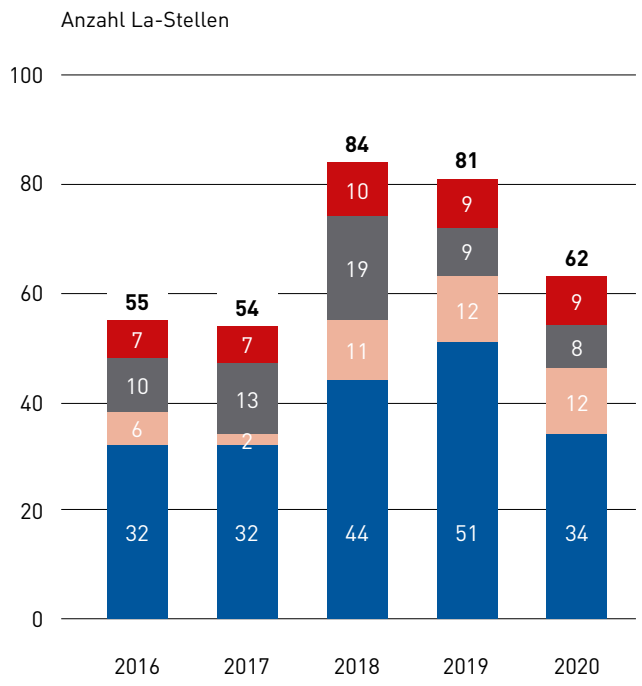


Länge Langsamfahrstellen NRW 2020 nach Ursachen (Monatswerte)

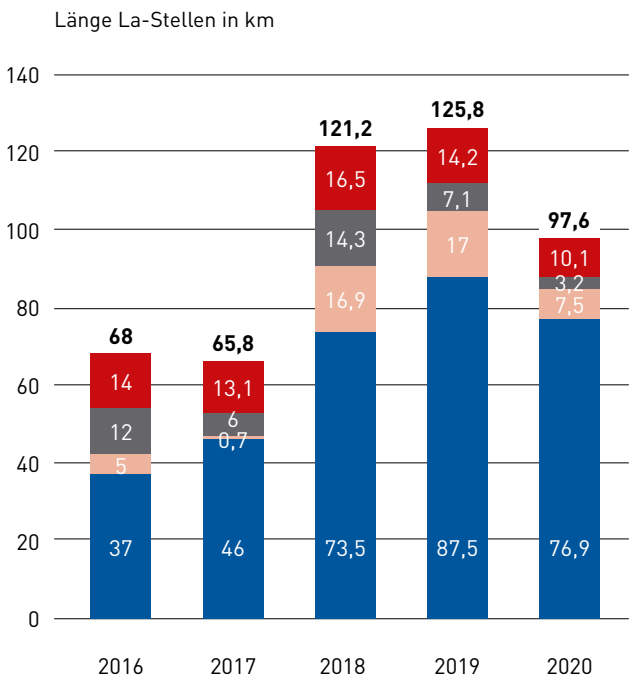


Bautätigkeiten
Mängel
ohne Angaben
Signal- und Sicherungstechnische Mängel

Entwicklung La-Stellen 2016–2020 nach Ursachen (Monatsmittelwerte)

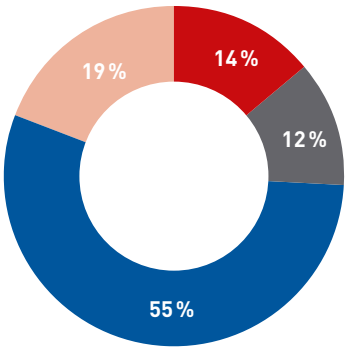


Entwicklung La-Stellen 2016–2020 nach Ursachen (Monatsmittelwerte)



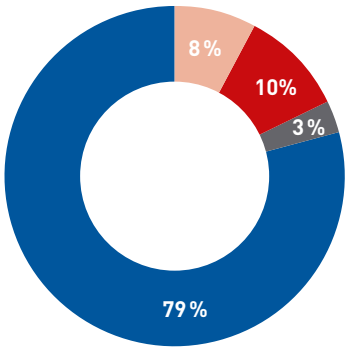
Bautätigkeiten
Mängel
ohne Angaben
Signal- und Sicherungstechnische Mängel

Anzahl Langsamfahrstellen NRW 2020 nach Ursachen



Bautätigkeiten
Mängel
ohne Angaben
Signal- und Sicherungstechnische Mängel

Länge Langsamfahrstellen NRW 2020 nach Ursachen



- Anzahl der La-Stellen gegenüber 2018 und 2019 deutlich rückläufig
- Insbesondere im 1. Halbjahr starker Rückgang der baustellenbedingten Einschränkungen festzustellen
- Geschwindigkeitseinbrüche durch Mängel an der Infrastruktur leicht rückläufig
- Größere Bündel an Baumaßnahmen führen zu längeren Abschnitten mit Einschränkungen
- Eine Übersicht der Ergebnisse je Monat sowie im Vergleich der vergangenen Jahre ist auf Seite 42 zu finden

Bautätigkeiten

Seit einigen Jahren geht die DB Netz AG dazu über, während Vollsperrungen eine Vielzahl gebündelter Infrastrukturmaßnahmen in kurzer Zeit baubetrieblich umzusetzen. Dennoch sind Infrastrukturmaßnahmen, die unter rollendem Rad umgesetzt werden (ohne eine Vollsperrung der betreffenden Strecke), weiterhin der häufigste Auslöser für Geschwindigkeitseinbrüche im nordrhein-westfälischen Streckennetz.

RRX-Ausbau zwischen Leverkusen und Langenfeld

- Vorbereitende Arbeiten und umfangreiche Kampfmittelsondierungen wurden durchgeführt
- Über das Jahr verteilt waren mehrere Baufenster in verschiedenen Abschnitten erforderlich
- Während der Vollsperrung der S-Bahn in den Herbstferien musste auch auf der parallelen Fernbahn die Geschwindigkeit reduziert werden
- Fortsetzung der Totalsperrungen im Jahr 2021 in den Ferienzeiträumen

Stationsausbauten RRX-Außenäste Dortmund – Hamm – Minden

- Modernisierung und barrierefreier Ausbau an insgesamt zehn Stationen wurden 2020 fortgesetzt
- Durch den Verzicht auf längere Totalsperrung waren über das Jahr verteilt örtliche Geschwindigkeitsreduzierungen erforderlich

Modernisierung linke Rheinstrecke

- Totalsperrung zwischen Sechtem und Bonn während der Sommerferien sowie zwischen Köln Hbf und Hürth-Kalscheuren in den Herbstferien
- Vor- und nachlaufende Arbeiten führten zu Geschwindigkeitseinschränkungen zwischen Hürth-Kalscheuren und Sechtem sowie Hürth-Kalscheuren und Euskirchen

Infrastrukturmängel

In den vergangenen Jahren ist eine Zunahme an Oberbaumängeln festzustellen. Aber auch Mängel an Eisenbahnbrücken oder dem Untergrund verursachen regelmäßig Einschränkungen der Regelgeschwindigkeit.

Bahndamm Münster und Lünen

- Dammsanierung wurde im Oktober 2020 erfolgreich abgeschlossen
- Regelbetrieb und Regelgeschwindigkeit sind wieder ohne Einschränkungen möglich

Oberbaumängel an der Oberen Ruhrtalbahn

- Wiederholt Mängel auf dem Abschnitt zwischen Schwerte und Warburg
- Zwischen Juni 2019 und Oktober 2020 Reduzierung um 40 km/h bei Langschede
- Zwischen April und November 2020 Reduzierung um 50 km/h bei Marsberg
- Seit 2017 insgesamt 18 La-Stellen infolge von Mängeln am Oberbau

Signal- und Sicherungstechnische Mängel

Signal- und Sicherungstechnische Mängel treten häufig an Bahnübergängen auf, wenn aufgrund mangelhafter technischer Sicherung die Durchfahrtsgeschwindigkeit reduziert werden muss. Ihre Beseitigung erfordert aufgrund komplexer Planungen, Kreuzungsvereinbarungen gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz, Baurechtserlangung und Finanzierungsabsprachen häufig einen sehr langen Zeitraum. Viele La-Stellen gelten daher als Dauer-La-Stellen, da sie über mehrere Jahre Bestand haben (vgl. hierzu Tabelle auf Seite 44).

Start	Ziel	Status	von km	bis km	Geschwindigkeit/Ist	Geschwindigkeit/Soll	in Kraft ab	Ursache	Planungsstände
Dauer-La-Stellen 2020 (12 Monate)									
Altenbeken		☆	110,8	111,7	80	120	19.09.05	Signal-/sicherungstechnischer Mangel	Im Zusammenhang mit den Restarbeiten zum ESTW Hamm 1. BS erfolgt in 2021 eine signaltechnische Anpassung auf Signalisierung mit 80 km/h.
Geseke	**Salzkotten**	☆	140,5 142,6	142,4 140,7	100 100	160 160	12.12.05	Signal-/sicherungstechnischer Mangel	Verkürzte Einschaltstrecke Erneuerung Ende 2020 geplant.
Geseke	**Salzkotten**	☆	147,6 149,4	149,2 148,1	100 100	160 160	12.12.2005 01.10.2017	Signal-/sicherungstechnischer Mangel	Verkürzte Einschaltstrecke Erneuerung Ende 2020 geplant.
Wanne-Eickel Wst	**Wanne-Eickel Wst**	☆	1,2	0,7	30	60	28.09.12	Keine Angaben	Zu kurze Durchrutschwege, Behebung im Rahmen des ESTW Wanne-Eickel bis vsl. 2025
Wanne-Eickel Wof	**Wanne-Eickel Wof**	☆	96,5	95,4	40	40	15.11.13		
Bielefeld-Senne	**Brackwede**	☆	35,9 36,5	36,3 36,3	60 40	100 100	14.06.15	Signal-/sicherungstechnischer Mangel	Umbau Bahnübergangssicherung erst nach Planfeststellung möglich; Umsetzung geplant bis 2023.
Coesfeld (Westf)	**Maria Veen**	☆	48,4 48,3	48,3 48,4	20 20	90 90	14.07.15	Signal-/sicherungstechnischer Mangel	Umbau Bahnübergangssicherung i. V. m. Umstellung auf elektronisches Stellwerk noch in Planung
Brühl	**Hürth-Kalscheuren**	☆	11,2	10,3	150	160	29.02.16	Zustand während Bauausführung	Signaltechnische Anpassung der Bestandsanlage in 03/2020. Die vorhandene Langsamfahrstelle verbleibt bis zur IBN des ESTW Linker Rhein 1. BS in 2024.
Bonn Hbf		☆	31,1 33,0	32,1 31,7	60 60	100 100	12.06.17	Zustand während Bauausführung	Abschluss Sanierung Hallendach Bonn Hbf vsl. bis Ende 2020.
Düsseldorf-Gerresheim		★	93,0 93,2	93,2 90,0	90 90	140 140	13.10.18	Zustand nach Bauarbeiten	Neubau Brückenbauwerk Düsselbach mit Hilfsbrücke. Abschluss Bauarbeiten im August 2020.
Mönchengladbach Hbf		★	64,1	65,5	70	100	05.11.18	Zustand nach Bauarbeiten	Neubau Brücke Krefelder Straße. Abschluss der Bauarbeiten im April 2020.
Lennestadt-Altenhundem	**Kirchhundem-Welschen Ennest**	☆	79,7	80	50	80	29.11.18	Zustand nach Bauarbeiten	Brückenerneuerung bis vsl. Ende 2021.
Aachen-Rothe Erde	**Eilendorf**	☆	65,6 68,1	67,8 65,6	120 120	160 160	07.10.19	Schutz-La	Bauarbeiten der ABS 4 Aachen – Köln.
Essen-Steele Ost	**Essen-Eiberg**	★	136,7	137,4	60	100	07.10.19	Keine Angaben	Behebung im Dezember 2020
Recklinghausen Süd	**Herne**	☆	2,0 2,2	2,2 2,0	40 40	70 70	06.01.20	Zustand während Bauausführung	Erneuerung Eisenbahnüberführungen am Autobahnkreuz Herne.
La-Stellen im VzG 2020 (VzG-La)									
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.
Hürth-Kalscheuren	**Kierberg**	☆	0,6	3,5	90	100		Keine Informationen des Infrastrukturbetreibers.	Im VzG 2018 ist die Einschränkung bis zum km 3,5 verlängert
Aachen Süd	**Aachen Süd Grenze**	☆	72,7	77,0	100	160	31.10.08	Sicherungstechnik (Zugsicherungssytem)	Belgische Zugsicherung nicht konform mit Eisenbahn-Bau-und Betriebsordnung (gilt nur für Züge ohne PZB 90). Beseitigung erst mit dem Einsatz von ETCS Level 2 und daher nur langfristig möglich.
Ferndorf	**Dahlbruch**	☆	2,7	2,9	40	60	10.11.14	EBA-Anweisung: Eingeschränkte Sicht am Bahnübergang	Keine kurzfristige Beseitigung möglich, da Neuplanung des Bahnübergangs erforderlich. Über das Auflassen des Bahnübergangs durch den Infrastrukturbetreiber konnte kein Benehmen mit der zuständigen Gemeinde hergestellt werden.
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.
Hugo Abzw	**Gelsenkirchen-Buer Süd**	☆	5,0 4,9	4,7 5,0	60	100	06.10.15	Keine Informationen des Infrastrukturbetreibers	Im VzG 2017 gilt die Einschränkung bereits ab km 4,7.
Erndtebrück		☆	25,9	26,1	20	30	09.12.18	EBA-Anweisung: Eingeschränkte Sicht am Bahnübergang	Keine kurzfristige Beseitigung möglich, da Neuplanung des Bahnübergangs mit Planfeststellung erforderlich.
Werne (a d Lippe)	**Lünen Hbf**	★	12	8,8	70	160	17.09.18	Oberbaumangel	Abschluss der Sanierung in 2020. Wiederherstellung Vmax 160 km/h im VzG 2021 erfolgt.
Davensberg	**Ascheberg (Westf)**	★	29,6	26,8	70	160	26.07.18	Oberbaumangel	Abschluss der Sanierung in 2020. Wiederherstellung Vmax 160 km/h im VzG 2021 erfolgt.

★ in Kürze beendet ☆ Baumaßnahme geplant/in Umsetzung ☆ Umfangreiche technische/infrastrukturelle Maßnahmen notwendig

Baustellenkoordination

KUNDENGERECHTE BAUSTELLENKOMMUNIKATION

ZIEL IST ES, DIE ERWARTUNGEN DER KUNDEN VON DER REISEPLANUNG BIS ZUM ZIELORT, SO GUT ES GEHT, ZU BEDIENEN, DAMIT SIE AUCH WÄHREND DER BAUPHASEN DEN ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHR NUTZEN. DAS NUTZT AUCH DER BRANCHE.

Früh, verständlich und verlässlich

Fahrgäste im SPNV in Nordrhein-Westfalen haben eine klare Erwartungshaltung an die Kommunikation von Baustellen: Sie wollen frühzeitig, verständlich und verlässlich über Behinderungen und Einschränkungen informiert werden. Die Kunden erwarten vor und während der Bauphase Orientierung, wie sie trotz Bauarbeiten von A nach B kommen. Eine ähnliche Erwartungshaltung haben die EVU: Sie benötigen eine frühzeitige, einheitliche und transparente Information über die vertrieblichen Folgen der Baumaßnahme, damit sie bedarfsgerecht ihre Leistungen einplanen können.

Mehr Baustellen mit mehr Beteiligten

Die Anzahl von Baustellen wird in den nächsten Jahren drastisch steigen. Und auch die Zahl der beteiligten Akteure an Baustellen wird zunehmen. Das ist zum einen Folge der komplexeren Baumaßnahmen mit zunehmend größeren Betroffenheiten und Auswirkungen auf Kunden, zum anderen bedingt durch die Heterogenität der Zahl der Betreiber. Der SPNV-Markt in Nordrhein-Westfalen ist heute wirtschaftlich ein stark wettbewerbsgeprägter Markt. Aktuell betreiben bereits 14 Eisenbahnverkehrsunternehmen die S-Bahn-, Regionalbahn- und Regionalexpress-Linien in Nordrhein-Westfalen.
Beide Entwicklungen stellen die Baustellenkommunikation insgesamt vor neue Herausforderungen. Das Land Nordrhein-Westfalen hat sich deshalb entschieden, die drei Aufgabenträger und die EVU bei der Baustellenkommunikation zu unterstützen.

Koordination Baustellenkommunikation NRW im Juni 2020 gestartet

In einem ersten Schritt hat das nordrhein-westfälische Verkehrsministerium im Juni 2020 eine Stelle „Koordination Baustellenkommunikation NRW" beim Kompetenzcenter ITF eingerichtet. Aufgabe der Koordination ist es, bereits bestehende gute Ansätze der verschiedenen Akteure in einem Gesamtpaket zusammenzuführen und damit zu einer Baustellenkommunikation aus einem Guss zu kommen: weg vom Stückwerk hin zu einem Gesamtbild. Ein zentrales Handlungsfeld ist hierfür die landesweite Standardisierung und Vereinheitlichung der Baustellenkommunikation.

Baustellen kategorisieren, Kommunikationsmaßnahmen standardisieren

Startpunkt auf dem Weg zu einer gemeinschaftlichen und kundenorientierten Baustellenkommunikation ist dabei eine Grundsatzvereinbarung zwischen AT, EVU und EIU, die in diesem Jahr von allen Beteiligten unterzeichnet wird. Die Vereinbarung kategorisiert Baustellen und definiert Kommunikationsmaßnahmen in den einzelnen Aufwandskategorien. Sie legt Standards für die Kommunikation von Baustellen fest und schafft ein gemeinsames und verbindliches Verständnis aller Beteiligten über notwendige Kommunikationsmaßnahmen.

Mehr Orientierung durch landesweit einheitliches Design

Informationen zu Baustellen und ihren Auswirkungen müssen für Kunden verständlich und auch optisch schnell erfassbar sein. Dazu wird die Baustellenkommunikation grafisch landesweit vereinheitlicht – verkehrsunternehmensübergreifend. Plakate, Aushänge, Flyer und andere Medien bekommen ein einheitliches Layout sowohl im inhaltlichen Aufbau als auch im Aussehen. Das schafft einen Wiedererkennungswert und sorgt für mehr Orientierung bei den Kunden. Die neue landesweit einheitliche Gestaltung wird noch in diesem Jahr eingeführt.

Baustellenkommunikation in Regelprozess überführen

Vereinheitlichung und Standardisierung sorgen für eine harmonisierte, verständliche und für den Kunden optisch schnell erfassbare Baustellenkommunikation, die unabhängig von einzelnen Verkehrsunternehmen erfolgt. Gerade wenn mehrere EVU und AT an Baustellen beteiligt sind, wird die Baustellenkommunikation in Zukunft verkehrsunternehmensübergreifend koordiniert. Das erfordert eine neue Form der Zusammenarbeit in einer noch festzulegenden Organisationsstruktur. Damit wird die Baustellenkommunikation auch NRW-weit in einen Regelprozess überführt, der Prozesssicherheit gibt.

Positive Effekte für die Akteure im SPNV

Eine zentrale Koordination sowie ein standardisiertes Vorgehen wirken sich auch bei den Beteiligten der Baumaßnahmen positiv aus. Mit der landesweit einheitlichen Kommunikationslinie gelingt es, den steigenden Aufwand zu bündeln und zu straffen. Die damit erzielten Synergieeffekte führen zu geringerem Koordinationsaufwand der einzelnen Partner und wirken im Prozess effizienzsteigernd. Die drei Aufgabenträger werden sich dabei als wesentliche Partner kontinuierlich im Sinne der Fahrgäste einbringen. Die EVU werden zudem finanziell entlastet.

10 Millionen Euro vom Land für die Baustellenkoordination

Um die Baustellenkoordination und -kommunikation dauerhaft organisatorisch und operativ belastbar aufzustellen, stellt das nordrhein-westfälische Verkehrsministerium jährlich landesweit zehn Millionen Euro zur Verfügung. Dafür werden die Mittel nach § 11 ÖPNVG NRW zweckgebunden um die Summe erhöht.

Überlastete Schienenwege

EINFLUSS AUF DIE BETRIEBSQUALITÄT

DIE DB NETZ AG BETREIBT DEN MIT ABSTAND GRÖSSTEN TEIL DES SCHIENENNETZES IN DEUTSCHLAND UND IST UNTER ANDEREM ZUSTÄNDIG FÜR DIE INSTANDHALTUNG SOWIE DEN AUSBAU DER STRECKENINFRASTRUKTUR IM EIGENTUM DES BUNDES. ZUM ENDE DES JAHRES 2020 HATTE DIE DB NETZ AG IN DEUTSCHLAND 21 SCHIENENWEGE ALS ÜBERLASTET ERKLÄRT. ABGELEHNTE TRASSENANMELDUNGEN DES NAHVERKEHRS IM RAHMEN DER NETZFAHRPLANERSTELLUNG FÜR DAS FAHRPLANJAHR 2021 FÜHRTEN DAZU, DASS AUCH AUF DER STRECKE GELSENKIRCHEN HBF – WANNE-EICKEL HBF – MÜNSTER HBF EINE ÜBERLASTUNG DER STRECKENINFRASTRUKTUR FESTGESTELLT WURDE. DAMIT LIEGEN INSGESAMT SIEBEN DER BUNDESWEIT 21 ÜBERLASTETEN SCHIENENWEGE IN NORDRHEIN-WESTFALEN.

Überlastete Schienenwege (ÜLS)

Überlastete Schienenwege liegen gemäß § 55 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) dann vor, wenn bei der Erstellung des Netzfahrplans beantragten Zugtrassen eines EVU nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann. Auch Schienenwege, bei denen abzusehen ist, dass ihre Kapazität in naher Zukunft nicht ausreichen wird, sind unverzüglich durch den Infrastrukturbetreiber gegenüber der Regulierungsbehörde und der zuständigen Aufsichtsbehörde als überlastet zu erklären und zu veröffentlichen.

Pünktlichkeitsquoten ausgewählter Linien

Leistungsvolumen im gesamten Linienverlauf von über 30% auf ÜLS

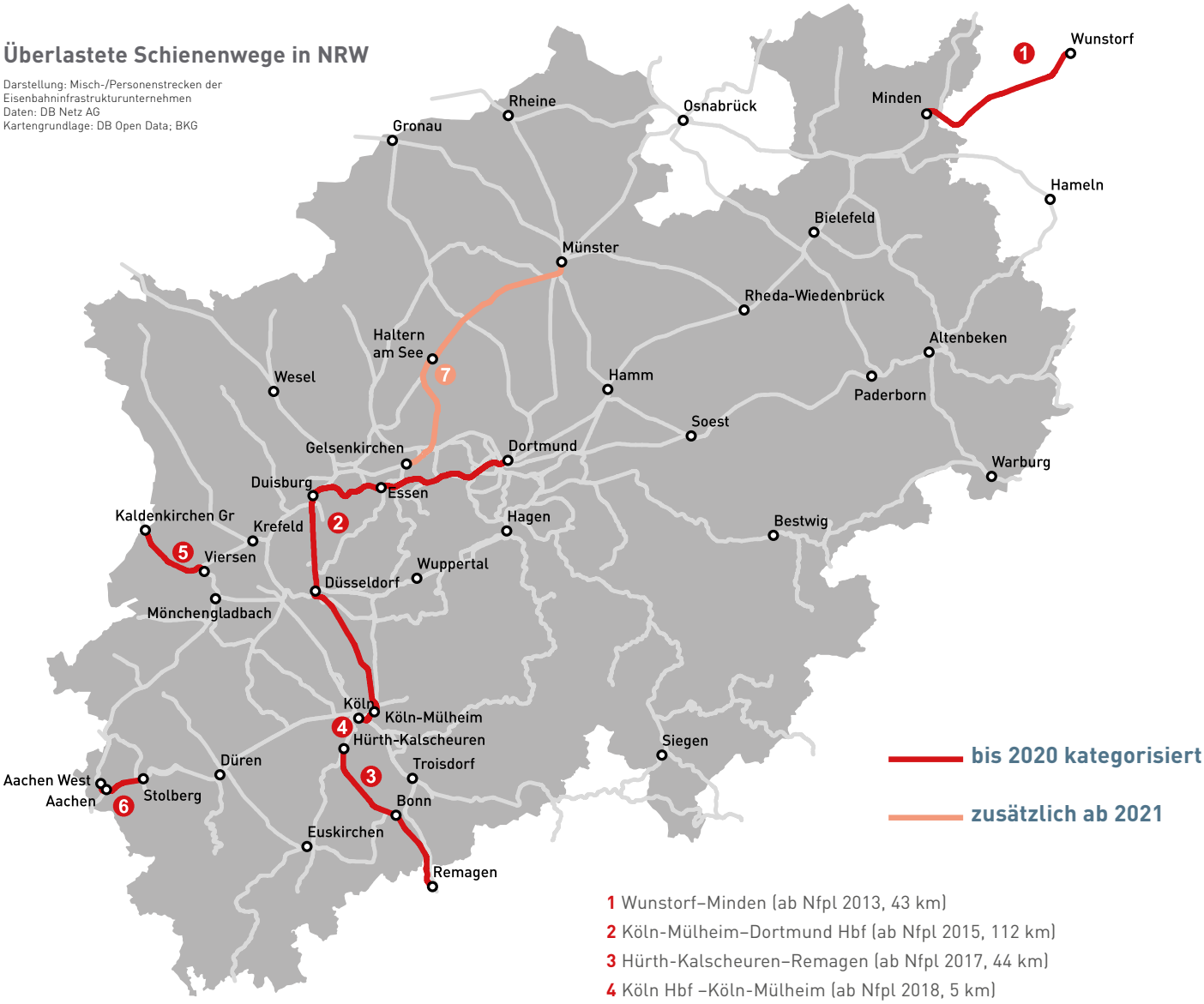
Linie	Pünktlichkeitsquote 2020	Anteil Zkm auf ÜLS 2020
Ø RB-Linien	88,5%	/
Ø RE-Linien	84,3%	/
RB 30	83,7%	41,9%
RB 48	79,6%	30,8%
RE 5 (RRX)	78,9%	54,2%
RE 42	78,6%	63,3% (ab 2021)
RE 1 (RRX)	75,0%	57,3%
RE 2	75,0%	55,0% (ab 2021)
RB 26	74,3%	48,6%

Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK)

Wird ein Schienenweg als überlastet erklärt, muss der zuständige Betreiber der Infrastruktur gemäß § 59 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde und der Regulierungsbehörde einen Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität vorlegen. Darin sind die Gründe für die Überlastung, die zu erwartende künftige Verkehrsentwicklung, die den Schienenwegausbau betreffenden Beschränkungen sowie die möglichen Optionen und Kosten für die Erhöhung der Schienenwegkapazität einschließlich der zu erwartenden Änderungen der Wegeentgelte darzulegen. Zusätzlich ist auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse der ermittelten möglichen Maßnahmen zu entscheiden, welche Maßnahmen zur Erhöhung der Schienenwegkapazität ergriffen werden; hierzu gehört auch ein Zeitplan für die Durchführung der Maßnahmen.

Überlastete Schienenwege in NRW

Darstellung: Misch-/Personenstrecken der Eisenbahninfrastrukturunternehmen
Daten: DB Netz AG
Kartengrundlage: DB Open Data; BKG



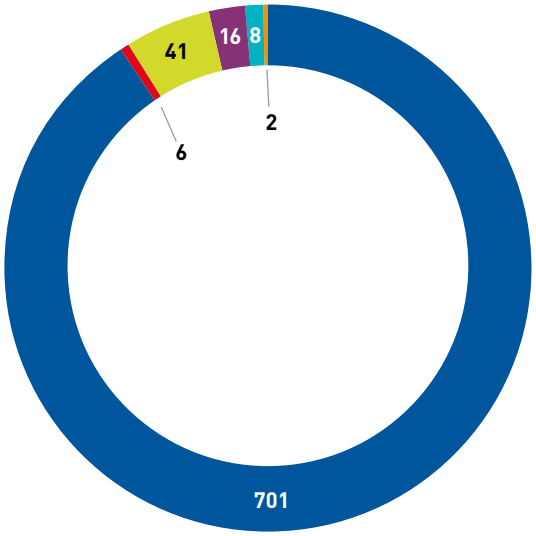
1 Wunstorf–Minden (ab Nfpl 2013, 43 km)
2 Köln-Mülheim–Dortmund Hbf (ab Nfpl 2015, 112 km)
3 Hürth-Kalscheuren–Remagen (ab Nfpl 2017, 44 km)
4 Köln Hbf –Köln-Mülheim (ab Nfpl 2018, 5 km)
5 Viersen–Kaldenkirchen Gr (ab Nfpl 2019, 20 km)
6 Stolberg Hbf–Aachen West (ab Nfpl 2020, 13 km)
7 Gelsenkirchen Hbf–Münster Hbf (ab Nfpl 2021, 73 km)

- 1/3 aller in Deutschland vorhandenen ÜLS betreffen NRW
- Rund 5% der 3.894 km des vom SPNV genutzten Streckennetzes in NRW sind als ÜLS ausgewiesen.
- Rund 7% des 2020 bestellten Leistungsvolumens (in Zkm) werden auf ÜLS erbracht, die Auswirkungen der auf ÜLS aufgebauten Verspätungen wirken jedoch weit in das System hinein
- Vor allem die Hauptstrecken in den Ballungsräumen sind als überlastet ausgewiesen.
- In NRW sind insgesamt 29 Nahverkehrslinien direkt von ÜLS betroffen.
- Einige Linien in NRW sind dabei in besonders hohem Ausmaß betroffen und erbringen große Teile des Leistungsvolumens auf ÜLS.
- Einige Linien erbringen über 50% des bestellten Zkm-Volumens auf offiziell als überlastet erklärten Schienenwegen. Aufgebaute Verspätungen lassen sich in diesen Bereichen nahezu unmöglich abbauen.
- Verspätete Linien wirken sich insbesondere in den stark ausgelasteten Abschnitten direkt negativ auf andere zeitnah verkehrende Linien aus. Sie tragen Verspätungen und Konflikte durch ihre teils sehr langen Laufwege jedoch auch in andere Gebiete.
- RE-Linien mit hohem Fahrtanteil auf ÜLS weisen Pünktlichkeitsquoten deutlich unter dem Durchschnitt aller RE-Linien auf.
- Auch Regionalbahnen mit hohem Fahrtanteil auf ÜLS liegen deutlich unter der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote des vergleichbaren Produkttyps.
- Durch den im Dezember 2020 offiziell als ÜLS ausgewiesenen Abschnitt Gelsenkirchen – Münster erbringen RE 2 und RE 42 aktuell ebenfalls einen Großteil ihres Leistungsvolumens auf ÜLS (RE 2: 55,0%; RE 42: 63,3). Beide Linien weisen 2020 unterdurchschnittliche Pünktlichkeitsquoten auf.

Stationsqualität

STATIONSQUALITÄT IN NRW 2020

EIN WESENTLICHES KRITERIUM FÜR DIE ATTRAKTIVITÄT DES NAHVERKEHRS IST DIE QUALITÄT DER VERKEHRSSTATIONEN, DIE ALS ZUGANGS- UND AUFENTHALTSORT DEN ERSTEN EINDRUCK AUF DIE REISENDEN ENTSCHEIDEND PRÄGEN. DARÜBER HINAUS IST DIE FUNKTIONSFÄHIGKEIT DER STATIONSINFRASTRUKTUR FÜR DEN ZUGANG ZUM SYSTEM BAHN WIE AUCH DIE INFORMATION ÜBER RELEVANTE BETRIEBSÄNDERUNGEN UNERLÄSSLICH.



Stationsbetreiber NRW 2020

- DB Station & Sevice AG (DB AG)
- DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (DB AG)
- Rurtalbahn GmbH
- Euregio Verkehrsschienennetz GmbH
- Regiobahn GmbH
- Verkehrsbetriebe Extertal GmbH

Die Qualität einer Station kann in mehreren Zuständigkeitsbereichen liegen und einen hohen Abstimungsbedarf erfordern:

- Stationsbetreiber: Verkehrsstation, Zugangsbereiche, Empfangsgebäude
- Kommune: Zugangsbereich, Empfangsgebäude, P+R, B+R, weitere Anlagen im direkten Stationsumfeld
- Streckenbetreiber: Gleisbett, Schallschutzwände
- Vertriebsdienstleister: Ticketautomaten und Verkaufsstellen für Fahrkarten
- Dritte/Private: Empfangsgebäude, weitere Anlagen im direkten Stationsumfeld

Es besteht kein direktes Vertragsverhältnis der Aufgabenträger mit dem Stationsbetreiber:

- Kosten der Stationsnutzung werden von den EVU an die Aufgabenträger – als Besteller des SPNV-Angebotes – durchgeleitet
- Geringer Anreiz für das EVU, Nachlässe auf Basis festgestellter Mängel gegenüber dem Stationsbetreiber geltend zu machen
- Aufgabenträgern fehlt die Möglichkeit einer direkten Sanktionsmöglichkeit

Eröffnung neuer Stationen 2020

- Halver-Oberbrügge auf der RB 25
- Kierspe auf der RB 25
- Reken-Klein Reken auf der RB 45

Landesweite Stationsmodernisierungen

- Modernisierungsoffensive 2: rd. 117 Stationen
- RRX-Außenäste: rd. 53 Stationen
- Modernisierungsoffensive 3: rd. 50 Stationen
- Zukunftsinvestitionsprogramm „Barrierefreiheit“: rd. 12 Stationen
- Modernisierung Knotenbahnhöfe: u.a. Dortmund, Duisburg, Hagen
- Offensive für attraktivere Bahnhöfe des BMVI: min. 40 Stationen

An dem neuen Kreuzungsbahnhof Kierspe auf der Oberbergischen Bahn halten seit Dezember 2019 die Züge der RB 25 zwischen Köln und Lüdenscheid.

WWW **Eine Übersicht der Stationen und Modernisierungsprogramme finden Sie auf der Webseite des KC ITF NRW www.kcitf-nrw.de**

Unterschiedliche Bewertungssysteme

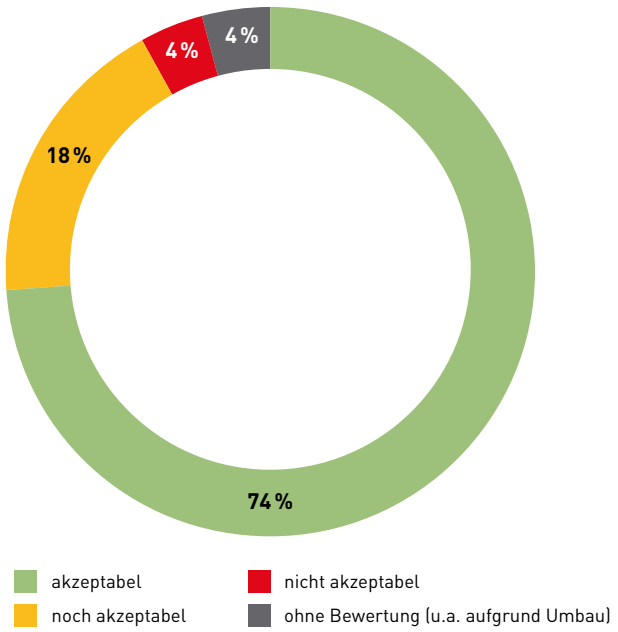
Für die Bewertung der Stationsqualität haben sich die Aufgabenträger auf die drei wesentlichen Kriterien Graffiti, Sauberkeit und Funktionalität verständigt. Die Bewertung dieser Kriterien erstreckt sich auf die Bahnsteige und das Gleisbett sowie die Zugangs- und Aufenthaltsbereiche im unmittelbaren Umfeld der Station. Die Gewichtung und Ausgestaltung der Bewertungskriterien steht jedem Aufgabenträger frei, um damit eigene Schwerpunkte berücksichtigen zu können. So ist bislang stets auch ein landesweiter Überblick über die Stationsqualität möglich gewesen. Durch ein 2020 im VRR neu eingeführtes Bewertungssystem ist dies nicht mehr möglich. Daher wird die Stationsqualität im Folgenden einzeln nach den Ergebnissen der Aufgabenträger dargestellt. Für den NWL und NVR kann dabei auch weiterhin die Entwicklung der Stationsqualität im Verlauf der vergangenen Jahre dargestellt werden. Nach Einführung des neuen Bewertungssystems im VRR ist ein Vergleich mit den Vorjahren aufgrund geänderter Betrachtungsschwerpunkte nicht mehr sinnvoll.

Bis zu vier Mal jährlich bewerten die Aufgabenträger die Qualität der Stationen. Für eine gezielte Kommunikation mit den jeweils zuständigen Akteuren werden festgestellte Mängel an der Station und im Stationsumfeld auch fotografisch dokumentiert.

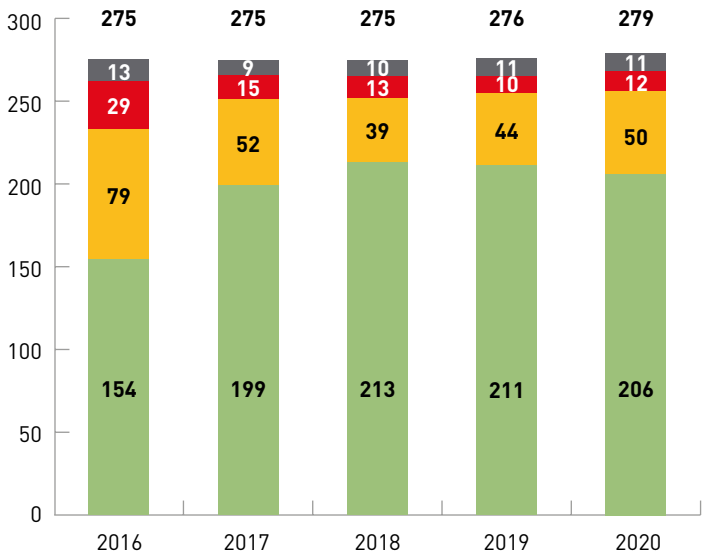
WWW

Weitere Informationen auf der Webseite des NWL unter: www.nwl-info.de

Stationsqualität NWL 2020



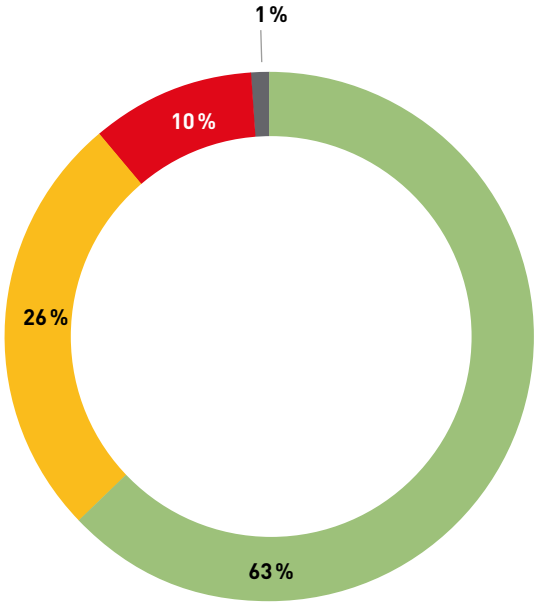
Entwicklung Stationsqualität NWL 2016–2020



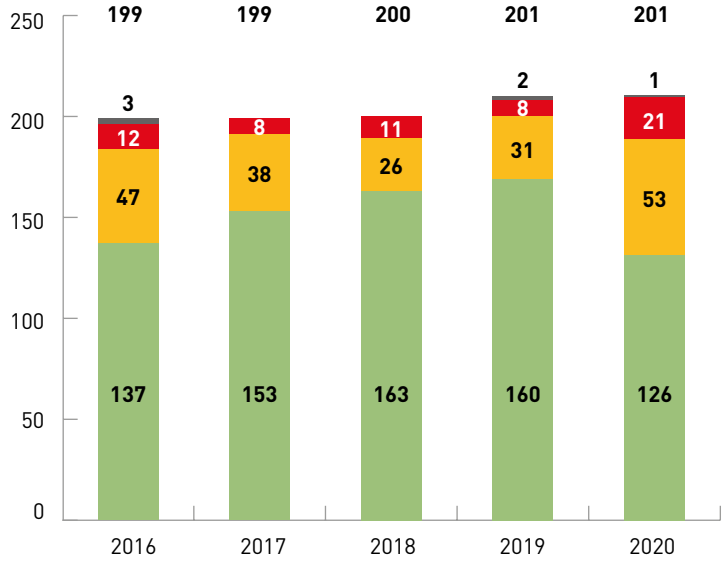
- Weiterhin hohes Qualitätsniveau
- Hohe Verfügbarkeit und Sauberkeit der Personenaufzüge mit Steigerung gegenüber dem Vorjahr
- Auch die Sauberkeit und der Zustand der Vitrinen hat sich verbessert

- Fehlende oder schlecht lesbare Fahrplanaushänge im Zugangsbereich
- Zunahme an Graffiti im Zugangs- und Bahnsteigbereich
- Sauberkeit der Grünanlagen im direkten Umfeld der Station

Stationsqualität NVR 2020



Entwicklung Stationsqualität NVR 2016–2020



akzeptabel
noch akzeptabel
nicht akzeptabel
ohne Bewertung (u.a. aufgrund Umbau)

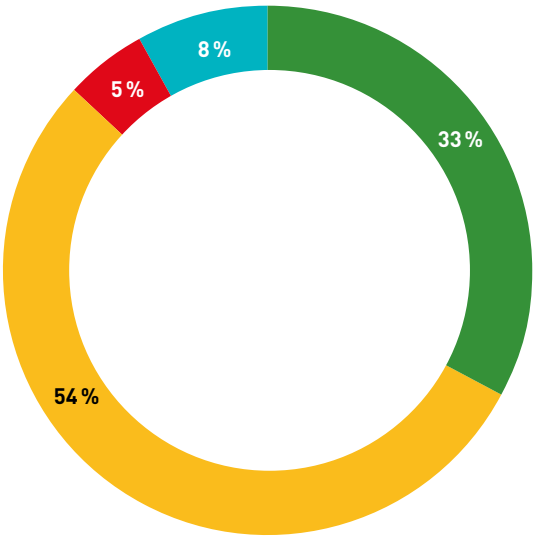
- Hohe Verfügbarkeit der Fahrtreppen (u.a. nach Modernisierung im Kölner Hbf)
- Steigerung bei der Verfügbarkeit der Personenaufzüge
- Funktionalität Fahrausweisautomaten weiterhin bei annähernd 100%
- Auch die Systeme der Fahrgastinformation mit hoher Verfügbarkeit

- Auffällig viele Stationen der DB S&S haben sich verschlechtert
- Verschmutzungen durch Müll und Graffiti insbesondere in den Zugangsbereichen stark zugenommen
- Auch bei den Fahrkartenautomaten eine Zunahme von Verschmutzungen durch Graffiti festzustellen

Die Stationen der EVS, hier Stolberg-Schneidmühle, erzielen häufig gute Bewertungen beim baulichen Zustand, der Sauberkeit und der Funktionalität.

Weitere Informationen auf der Webseite des NVR unter: www.nvr.de

Stationsqualität VRR 2020



ausgezeichnet
ordentlich
entwicklungsbedürftig
nicht tolerierbar

Neue Bewertungssystematik im VRR

- Bewertungskriterien: Aufenthaltsqualität, Fahrgastinformation, Barrierefreiheit
- Keine Unterscheidung zwischen Zugangsbereichen und der Verkehrsstation
- Definition von Mindestausstattungsmerkmalen unabhängig von Standards oder Vorgaben der Stationsbetreiber
- Qualitative Bewertung der Mindestausstattungsmerkmale hinsichtlich Schadensfreiheit und Sauberkeit
- Vierstufige Ergebnisdarstellung anstelle der Ampelsystematik

- Anforderung des VRR an die Mindestausstattung an fast allen Stationen erfüllt
- Ausstattung und Qualität der Fahrgastinformationssysteme mit sehr guter Benotung

- Müll und Graffiti häufigste Mängel bei der Aufenthaltsqualität
- Steigerungspotenzial bei der Barrierefreiheit: Erhöhung der Bahnsteige und Herstellung der Stufenfreiheit

Graffiti als Gestaltungselement kann die Aufenthaltsqualität wie hier an der Station Düsseldorf-Benrath erheblich steigern.

Weitere Informationen im Stationsbericht des VRR unter: www.vrr.de