



Kompetenzzentrum  
Integraler Taktfahrplan NRW

# QUALITÄTSBERICHT SPNV NORDRHEIN- WESTFALEN

# 24



42





Liebe Leserinnen und Leser,  
um sich für die Zukunft gut aufzustellen, lohnt sich in der Regel auch ein Blick zurück. Der vorliegende Qualitätsbericht 2024 für den Schienenpersonennahverkehr in Nordrhein-Westfalen zeigt, dass das vergangene Jahr für den SPNV von erheblichen betrieblichen und infrastrukturellen Herausforderungen geprägt war. Zugleich zeigt der Bericht die Diversität der Gründe, aber auch das Engagement der drei Aufgabenträger – go.Rheinland, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und Nahverkehr Westfalen-Lippe – gemeinsam für Nordrhein-Westfalen Lösungen zu schaffen.

Eines der bestimmenden Themen der Branche im Jahr 2024 war die steigende Zahl der Zugausfälle. Die Ursachen hierfür sind vielfältig: eine teils marode Infrastruktur, Kapazitätsengpässe im Netz, Personalmangel sowie Störungen an Fahrzeugen. Die Kategorie der vorhersehbaren Zugausfälle – mit der Hauptursache Streckensperrungen aufgrund von Bauarbeiten – erreicht dabei einen neuen, negativen Spitzenwert. Gleichzeitig sind Baustellen jedoch unabdingbar und eine notwendige Investition in eine moderne, zukunftsfähige Infrastruktur. Höhere Taktzahlen, schnellere, modernere Züge und die Elektrifizierung der Schiene bilden die Grundpfeiler der Mobilitäts- und Antriebswende und dafür ist eine stabile und modernisierte Infrastruktur die Grundlage.

Die Zahl der nicht vorhersehbaren Zugausfälle aufgrund von kurzfristigem Personalausfall, Fahrzeug- oder Infrastrukturstörungen bzw. Streik ist im Vergleich zum Vorjahr leicht gesunken, was allerdings an der Einführung der neuen Kategorie abgestimmter personal- und fahrzeugbedingter Ausfälle im Zusammenhang mit dem Aktionsprogramm steht.

Denn auch wenn der Bereich Betrieb eine originäre Aufgabe der Verkehrsunternehmen ist, haben die drei Aufgabenträger gemeinsam die Situation erkannt und analysiert und sie verfolgen seit Mitte des Jahres 2024 mit dem Verkehrsministerium NRW und den Verkehrsunternehmen einen konsequenten Lösungsansatz: Zum Beginn des Jahres 2025 ist landesweit das „Aktionsprogramm Personal für mehr Zuverlässigkeit im Betrieb“ gestartet. Im Fokus stehen das Rekrutieren und das Ausbilden von Fachpersonal mit einer beschleunigten Ausbildung bei den Eisenbahn-

verkehrsunternehmen, sodass zusätzliches Betriebspersonal zeitnah zur Verfügung steht. Die vereinbarten Maßnahmen greifen nun sukzessive: Die personalbedingten Ausfälle liegen landesweit mittlerweile bei unter einem Prozent. Dies zeigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind – einem Weg, den wir weiterverfolgen. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen haben angekündigt, in dem Maße, wie neues Personal verfügbar ist, auch die derzeitigen Leistungskürzungen schrittweise zurückzunehmen.

Denn parallel zur Ausbildungsoffensive sind Teil des Programms gezielte Leistungskürzungen auf einzelnen Verbindungen, auf denen alternative Angebote zur Verfügung stehen. Durch diese bewusste Fokussierung auf betrieblich stabilere Linien konnte das Gesamtnetz spürbar entlastet und die Zahl nicht vorhersehbarer Zugausfälle deutlich reduziert werden.

Damit zeigt die Bahnbranche in NRW höchste Flexibilität mit dem Ziel der Stabilisierung der Fahrpläne und einem stufenweise angepassten, stringenten Weg zum möglichen Optimum zurück.

Betrachten wir das Jahr 2024 daher als Meilenstein, der zu einem gemeinsamen und entschlossenen Handeln geführt hat, mit geplanten Zugeständnissen bei den erwarteten Leistungen und mit einer Beschäftigungsoffensive, die dafür sorgen wird, den Mangel an Personal auf mittlere Sicht auszugleichen. Wir sind sehr zuversichtlich, dass sich die zu erwartenden positiven Effekte in den Folgejahren einstellen werden.

Wir als Aufgabenträger werden jeder für sich, gemeinsam und mit dem Ministerium und den Verkehrsunternehmen auch weiterhin unsere Kraft darauf verwenden, die Qualität auf der Schiene konsequent zu hinterfragen, zu analysieren und Lösungen zu entwickeln. Dabei vertrauen wir auf das hohe Engagement der Branche und bedanken uns für den großen Einsatz für eine zukunftsverträgliche Mobilität in NRW.

Wir bedanken uns beim Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan für das Erstellen dieses umfangreichen Berichts und wünsche Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, eine interessante Lektüre und viele positive Bahnerlebnisse in Nordrhein-Westfalen.

Christiane Auffermann  
Geschäftsführerin NWL

Marcel Winter  
Geschäftsführer go.Rheinland

Oliver Wittke  
Vorstandssprecher VRR

# Kurzfassung

Im landesweiten Qualitätsbericht für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Nordrhein-Westfalen werden jährlich die Qualitätskennzahlen zu Infrastruktur und Betrieb dargestellt und mit den vorherigen Jahren verglichen. Darüber hinaus werden jährlich Sonderthemen im Qualitätsbericht vorgestellt. Die folgende Zusammenfassung verschafft einen Überblick der wesentlichen Ergebnisse aus den Bereichen Betrieb und Infrastruktur.

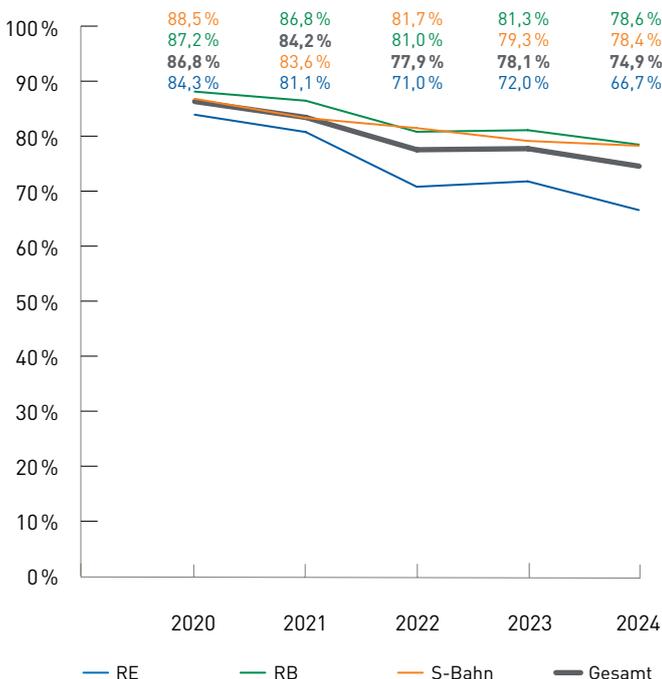
## ➔ Nahverkehr Nordrhein-Westfalen ( ab Seite 8 )

- Leichte Steigerung der bestellten Verkehrsleistung um 1,3 Mio. Zkm auf 117,7 Mio. Zkm im Jahr 2024
- Angebotsoptimierungen für die Fahrgäste u. a. durch Taktverdichtungen (inkl. Nacht- und Wochenendverkehr), Linienverlängerungen und Wiederinbetriebnahmen nach den Hochwasserschäden
- Drei neue Linien haben ihren Betrieb im Jahr 2024 aufgenommen (RE 41 Bochum – Recklinghausen – Haltern am See, RE 62 Rheine – Osnabrück – Bünde – Löhne und RB 37 Krefeld – Neuss).
- Positive Auswirkungen des Deutschland-Tickets auf die Zahl der SPNV-Fahrgäste
- Betriebsstörungen (bspw. Großbaustellen, Personal- oder Fahrzeugmangel) wirken sich negativ auf die SPNV-Nachfrage aus.
- Geänderte Rahmenbedingungen durch verändertes Mobilitätsverhalten (bspw. Homeoffice) wirken sich auf die Nachfrageentwicklung aus.

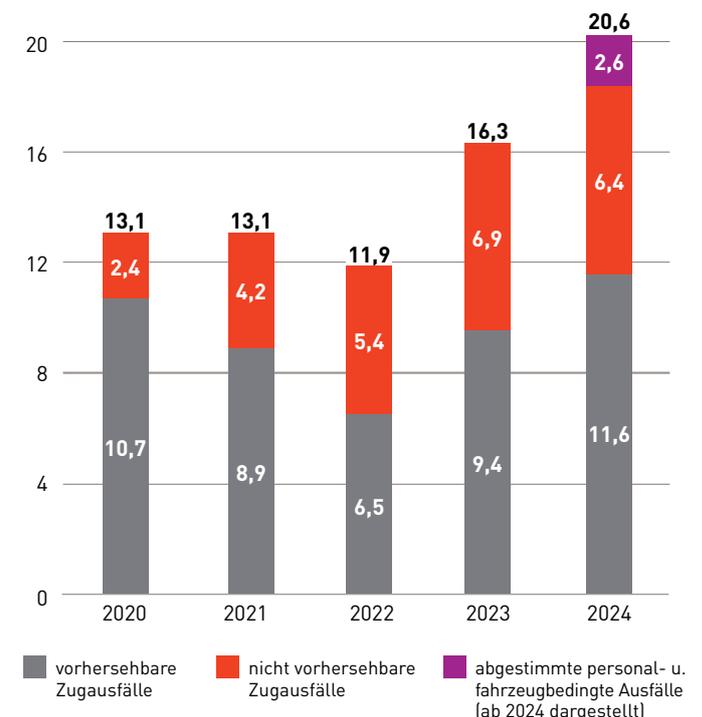
## ➔ Betriebsqualität ( ab Seite 20 )

- Durchschnittliche Pünktlichkeitsquote über alle Produkte des SPNV in NRW bei 74,9% im Jahr 2024
- Linien mit kurzen Laufwegen oder auf separater Infrastruktur mit weniger Wechselwirkungen zu anderen Verkehren erreichen gute Pünktlichkeitswerte (größer gleich 95%).
- Pünktlichkeitsrückgänge sind allgemein auf marode Infrastruktur, Fahrzeugmängel, hoch ausgelastete Strecken und Knoten sowie Bauarbeiten zurückzuführen.
- Zugbildungsquote liegt bei durchschnittlich 97,6% und damit auf einem recht hohen Niveau.
- Anzahl vorhersehbarer Zugausfälle mit 11,6 Mio. Zkm auf Höchststand; Hauptursache sind Streckensperrungen aufgrund von Bauarbeiten
- Der Wert nicht vorhersehbarer Zugausfälle (kurzfristiger Personalausfall, Fahrzeug- oder Infrastrukturstörungen, Streik) ist von 6,9 Mio. Zkm im Jahr 2023 auf 6,4 Mio. Zkm im Jahr 2024 gesunken.
- Der Kategorie „abgestimmte personal- und fahrzeugbedingte Ausfälle“ sind rund 2,6 Mio. Zkm zuzuordnen. Dies sind bewusst herausgenommene Leistungen mit kommunizierten Alternativangeboten, um die verbleibenden Fahrten verlässlicher anbieten zu können.

Pünktlichkeitsquoten NRW  
Toleranzwert: bis 3:59 Minuten Verspätung ist pünktlich



Ausgefallene Zugkilometer in Mio.  
(Angebot in NRW 2024 insgesamt: ca. 117,7 Mio. Zkm)



## → Generalsanierung (Seite 39)

- Generalsanierung von bundesweit 40 Korridoren in den nächsten Jahren
- Insgesamt zehn Korridore in NRW (teilweise nur Start/Ziel)
- Gebündelte Durchführung von umfangreichen Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen an allen relevanten Bahnanlagen während fünfmonatiger Vollsperrungen
- Mit der Generalsanierung verfolgte Ziele:
  - zuverlässigere Infrastruktur und höhere Pünktlichkeit
  - höhere Leistungsfähigkeit der Infrastruktur
  - attraktive, saubere sowie barrierefreie Bahnhöfe
  - reduzierte verkehrliche Einschränkungen
- Erste Generalsanierung in NRW mit Emmerich – Oberhausen im November 2024 gestartet

## → Großbaustellen (ab Seite 46)

- Inbetriebnahme der ESTW „Linker Rhein“ und „Köln Hbf“ im Laufe des Jahres 2025
  - mehr Stabilität im Kölner Bahnverkehr
- Seit November 2024 dreigleisiger Ausbau der Betuwe-Route zwischen Oberhausen und Emmerich
  - Schwerpunkt des Ausbaus liegt zwischen Voerde-Friedrichsfeld und Wesel
  - im Rahmen des Ausbaus u. a. grundlegende Erneuerung vieler Bahnhöfe und Haltepunkte entlang der Strecke

## → Stationsqualität (ab Seite 50)

- Bewertung der Verkehrsstationen bis zu viermal jährlich durch Profitester in den drei Aufgabenträgergebieten in NRW
- Ableitung von Maßnahmen zur Mängelbehebung anhand der Dokumentationen der Profitester
- Einführung einer neuen Bewertungsstufe bei go.Rheinland zur Beurteilung besonders guter Stationen
- Verbesserung der Stationsqualität in den Aufgabenträgergebieten von go.Rheinland und des NWL
- Verschlechterung der Stationsqualität im Aufgabenträgergebiet des VRR

## → Netzzustand (ab Seite 40)

- Anzahl der Langsamfahrstellen in NRW auch 2023 und 2024 unverändert hoch
- Hauptursache liegt wie in der Vergangenheit in Bauarbeiten an der Infrastruktur
- Zunahme mangelbedingter Langsamfahrstellen mit längerfristiger Auswirkung auf Fahrplan und Betrieb
- Rückgang von Langsamfahrstellen, die auf Mängel an Signal- und Sicherungstechnik zurückzuführen sind
- Laut DB InfraGo-Netzzustandsbericht lag NRW 2024 bei der Bewertung des Fahrwegs im Bundesländervergleich auf dem vorletzten Platz.

## → Mobile Haltestellenmasten für SEV-Verkehre (Seite 49)

- Neue mobile Haltestellenmasten für den Schienenersatzverkehr sorgen für mehr Digitalisierung und Kundenorientierung in der Fahrgastinformation.
  - Fahrgäste können an der Bushaltestelle digital und in Echtzeit Abfahrtszeiten des SEV abrufen.
- Die mobilen Haltestellenmasten sind flexibel einsetzbar und im landesweiten einheitlichen Design für die Baustellenkommunikation gestaltet.

## → Stationsaktivitäten (ab Seite 54)

- Durchführung von umfassenden Umbau- und Modernisierungsarbeiten an mehreren großen Bahnhöfen in NRW in den letzten Jahren:
  - Dortmund Hbf
  - Duisburg Hbf
  - Herne-Wanne-Eickel Hbf
- Neuerrichtung und Inbetriebnahme des Haltepunktes Hamm-Westtünen



Wer über den Jahresbericht hinaus Informationen sucht, wird online im Info-Portal von mobil.nrw fündig. Dort stehen der digitale Qualitätsmonitor sowie Faktenblätter zur SPNV-Betriebsqualität in NRW zur Verfügung:

<https://infoportal.mobil.nrw/information-service/spnv-qualitaet-faktenblatt.html>



# Abkürzungsverzeichnis

Abzw.	Abzweig	m	Meter
AFZ	Automatische Fahrgastzählung	Mio.	Million
AT	Aufgabenträger	Mio./a	Million pro Jahr
BE	Belgien	MUNV NRW	Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
Bf.	Bahnhof	NL	Niederlande
BÜ	Bahnübergang	NRW	Nordrhein-Westfalen
cm	Zentimeter	NWL	Nahverkehr Westfalen-Lippe
DB	Deutsche Bahn AG	NX	National Express
D-Ticket	Deutschlandticket	ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
EBA	Eisenbahnbundesamt	PP	Prozentpunkte
ESTW	Elektronisches Stellwerk	RB	Regionalbahn
ET	Elektrotriebwagen	RE	Regionalexpress
e. V.	Eingetragener Verein	RES	Reisenden-Erfassungs-System
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen	RRX	Rhein-Ruhr-Express
GDL	Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer	RSX	Rhein-Sieg-Express
Gbf.	Güterbahnhof	S	Stadtschnellbahn
Hbf.	Hauptbahnhof	S-Bahn	Stadtschnellbahn
HLB	Hessische Landesbahn	SEV	Schienenersatzverkehr
HVZ	Hauptverkehrszeit	SNV	Schlichtungsstelle Nahverkehr
IBN	Inbetriebnahme	SPNV	Schienenpersonennahverkehr
IC	Inter City	tkm	tausend Kilometer
ICE	Inter City Express	TRI	Train Rental GmbH
IT	Informationstechnologie	ÜLS	Überlasteter Schienenweg
ITF	Integraler Taktfahrplan	VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
k. A.	Keine Angabe	VSBG	Gesetz über die alternative Streitbeilegung in Verbrauchersache
KC ITF	Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW	VzG	Verzeichnis zulässiger Geschwindigkeiten
KCM	Kompetenzcenter Marketing	Zkm	Zugkilometer
km	Kilometer	Zkm/a	Zugkilometer pro Jahr
La	Langsamfahrstelle		
LKW	Lastkraftwagen		
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen		
Lph	Leistungsphase		

Zur besseren Lesbarkeit wird im Qualitätsbericht SPNV NRW 2024 das generische Maskulin verwendet. Die in dieser Arbeit verwendeten Personenbezeichnungen beziehen sich – sofern nicht anders kenntlich gemacht – auf alle Geschlechter.

# Inhaltsverzeichnis

<b>8</b>	<b>NAHVERKEHR</b>	9	Organisation
	<b>NORDRHEIN-WESTFALEN</b>	12	Betriebsaufnahmen
		14	Wettbewerbsnetze
		18	Nachfrageentwicklung SPNV 2024
<b>20</b>	<b>BETRIEBSQUALITÄT</b>	21	Definitionen
		22	Pünktlichkeit
		25	Zugbildung
		26	Zuverlässigkeit und Ausfälle
		30	Betriebskennzahlen
		32	Aktionsprogramm „Personal für mehr Zuverlässigkeit im Betrieb“
		34	Kundenzufriedenheit im SPNV
		36	Kundenbeschwerden und Schlichtungen
<b>38</b>	<b>INFRASTRUKTURQUALITÄT</b>	39	Generalsanierung
		40	Netzzustand
		46	Großbaustellen 2024/2025
		48	Bauen im Takt
		49	Mobile Haltestellenmasten für SEV-Verkehre
		50	Stationsqualität
		54	Stationsaktivitäten

# NAHVERKEHR NORDRHEIN- WESTFALEN

Organisation

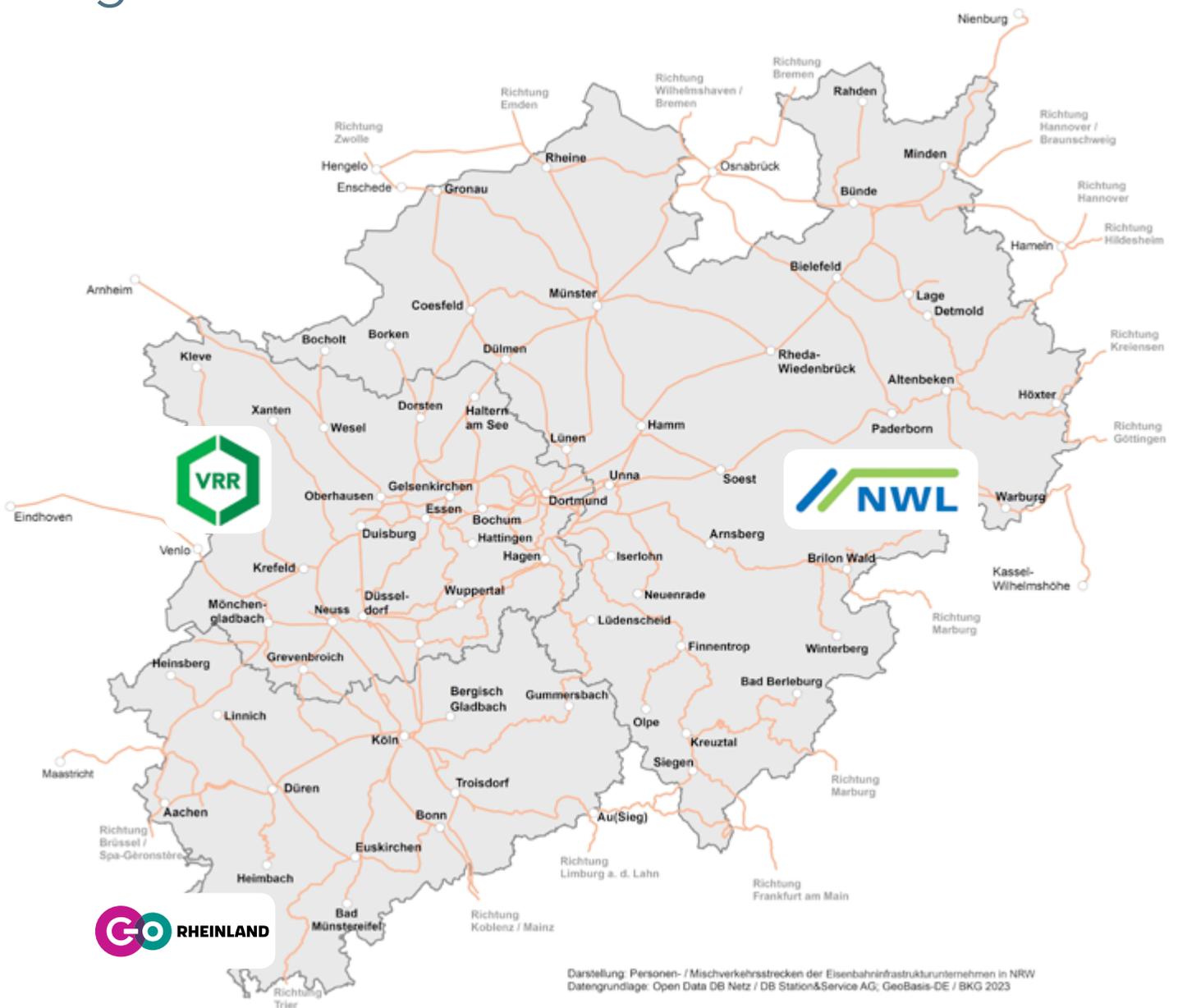
Betriebsaufnahmen

Wettbewerbsnetze

Nachfrageentwicklung SPNV 2024



# Organisation



## Aufgabenträger in Nordrhein-Westfalen zur Organisation des Schienenpersonennahverkehrs

- Für die Organisation des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in NRW sind die drei SPNV-Aufgabenträger go.Rheinland, NWL und VRR zuständig.
- Ziel der Tätigkeiten der Aufgabenträger ist es, den öffentlichen Verkehr zu stärken und den Weg zu einer nachhaltigen Verkehrswende erfolgreich zu gestalten.
- Sie sichern die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs jeweils in ihrem Zuständigkeitsbereich.
- In enger Kooperation arbeiten die drei Aufgabenträger vor Ort in den Regionen mit dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr sowie angrenzenden Regionen, Bundesländern und Staaten zusammen. Zudem kooperieren sie mit diversen Trägern öffentlicher Belange (z. B. Regionalverband Ruhr) sowie mit den 22 kreisfreien Städten und den 31 Kreisen.
- Sie entwickeln Verkehrskonzepte für Regionalexpress-, Regionalbahn- und S-Bahn-Linien, schreiben Verkehrsverträge aus und sind die Besteller der Verkehrsleistungen auf ihrem Gebiet.
- Ferner kontrollieren sie die Betriebsqualität der Verkehrsleistungen.
- Ebenfalls fokussieren sie die Entwicklungsmöglichkeiten des SPNV im Rahmen einer nachhaltigen Mobilität.
- Die Teilräume im Land NRW unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Eigenschaften aufgrund ihrer räumlichen Ausgestaltung zum Teil deutlich.
- Die Anforderungen ihrer Planungen sind dabei facettenreich und abhängig von vielen Faktoren, wie der vorhandenen Infrastruktur, der Bevölkerungsdichte und dem aktuellen sowie zukünftigen Mobilitätsverhalten.



## Daten 2024

Verkehrsverbund  
Rhein-Ruhr (VRR)

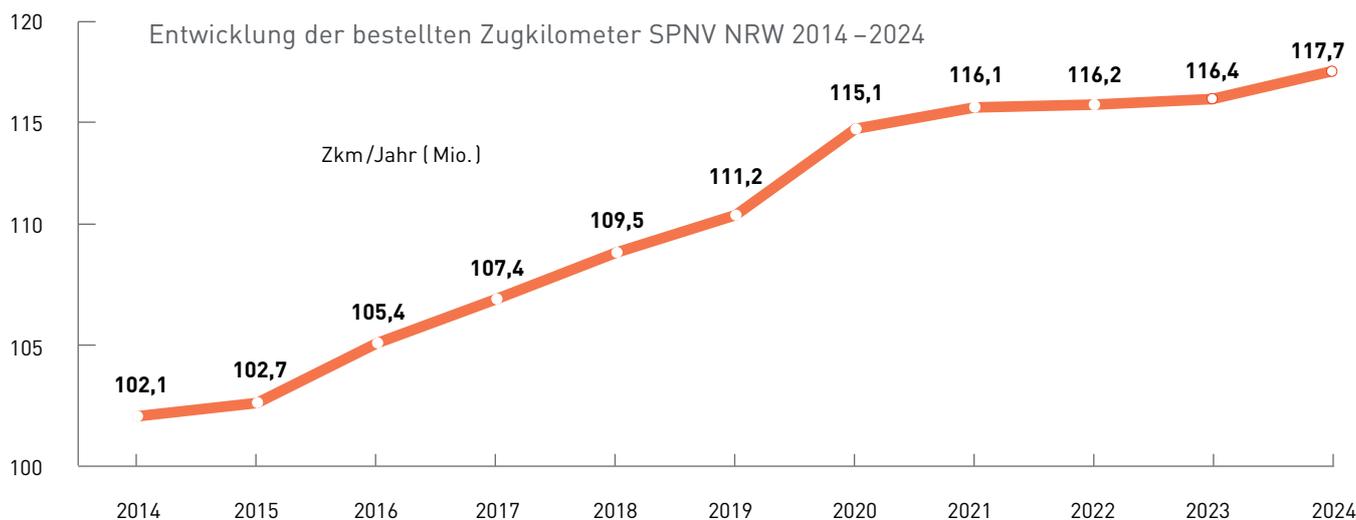
Nahverkehr Westfalen-  
Lippe (NWL)

go.Rheinland

Nordrhein-Westfalen  
(NRW)

Fläche*	7,3 tkm <sup>2</sup>	19,4 tkm <sup>2</sup>	7,4 tkm <sup>2</sup>	<b>34,1 tkm<sup>2</sup></b>
Einwohner*	7,9 Mio.	5,7 Mio.	4,5 Mio.	<b>18,1 Mio.</b>
Einwohner/km <sup>2</sup>	1.082	294	608	<b>531</b>
Anzahl Bahnstationen**	296	280	200	<b>776</b>
Länge Schienennetz**	1.385 km	1.737 km	805 km	<b>3.927 km</b>
Elektrifizierungsquote	80,9%	50,8%	57,8%	<b>62,8%</b>
Zugkilometer (Zkm)**	51,8 Mio.	37,2 Mio.	28,7 Mio.	<b>117,7 Mio.</b>
Zkm Elektrotriebzüge**	85,3%	60,0%	69,7%	<b>73,5%</b>
Zkm Dieseltriebzüge**	14,7%	40,0%	30,3%	<b>26,5%</b>
Zkm auf ÜLS**	13,7%	3,9%	10,7%	<b>9,8%</b>
Zkm/Einwohner	6,6	6,5	6,4	<b>6,5</b>
Zkm/km <sup>2</sup>	7.096	1.918	3.878	<b>3.452</b>

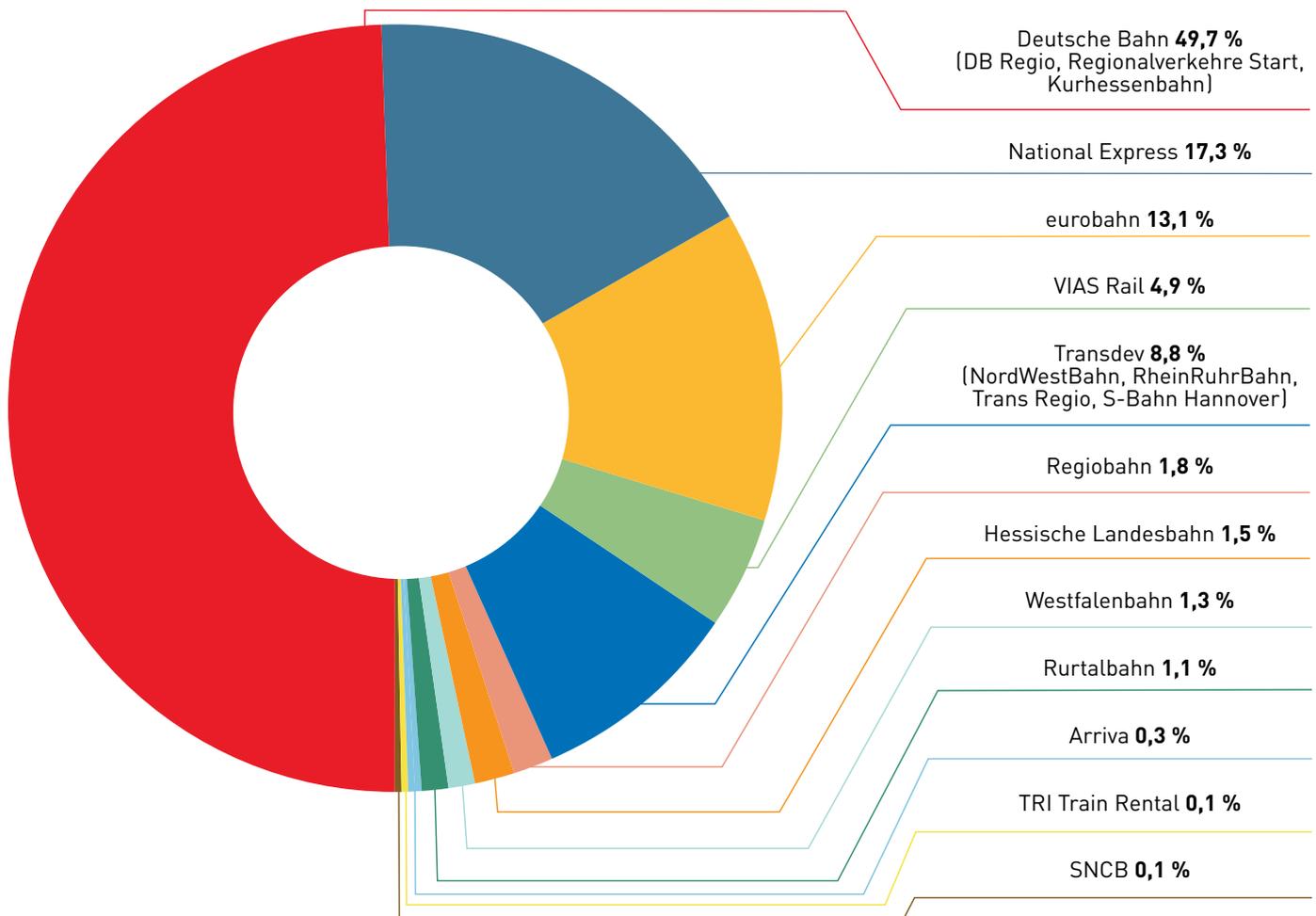
\* Quelle: IT-NRW, Stand 31.12.2023 \*\* Quelle: KC ITF NRW, Stand 31.12.2023



- Im Fahrplanjahr 2024 ist in NRW eine Verkehrsleistung von insgesamt etwa 117,7 Mio. Zkm durch die SPNV-Aufgabenträger bestellt worden.
- Das entspricht im Jahr 2024 eine Steigerung in Höhe von 1,3 Mio. Zkm gegenüber dem Jahr 2023.
- Gestiegene finanzielle Belastungen der Aufgabenträger, aber auch infrastrukturelle und betriebliche Einschränkungen ermöglichen lediglich eine im Vergleich zu den Vorjahren gemäßigte Steigerung.
- Die Fahrgäste haben im Jahr 2024 vor allem von einzelnen Taktverdichtungen, Ausweitungen des Nachtverkehrs, Linienverlängerungen, optimierten Wochenendangeboten und Wiederinbetriebnahmen nach den Hochwasserschäden sowie von der Inbetriebnahme einer neuen Station und der Betriebsaufnahme von drei neuen Linien profitiert.
- Einzelne wesentliche Angebotsoptimierungen im bestellten Fahrplan 2024 sind nachstehend aufgeführt:
  - Die Linie RE 11 (RRX) erhält eine Taktverdichtung zwischen Paderborn und Kassel-Wilhelmshöhe und kompensiert die entfallenden Fahrten der Linie RB 89.
  - Zu einer Taktverdichtung zwischen Aachen und Herzogenrath kommt es auf der Linie RB 20.
  - Auf der Linie RB 26 wird die Zahl der Spätfahrten im Nachtverkehr ausgeweitet.
  - Die Linie RE 18 wird in Belgien weitergeführt bis zum Knoten Lüttich.
  - Die RB 77 verkehrt nun täglich von Hildesheim über Löhne nach Herford. Hier besteht nun nicht nur an Wochenenden eine Einbindung in den Taktknoten Herford, sondern auch in der Woche.
  - Auf den Linien RB 25, RB 52 und S 23 kann der Betrieb nach den Hochwasserschäden aus dem Jahr 2021 wieder aufgenommen werden.

- Der Halt Hamm-Westtünnen ist im Oktober 2024 in Betrieb gegangen und wird stündlich von der Linie RB89 bedient.
- Die Betriebsaufnahmen der Linien RE41, RE62 und RB37 führen zu einem weiteren Angebotsausbau im SPNV-Netz von NRW und Niedersachsen.
- Die tatsächlich gefahrene Leistung liegt stets unter der bestellten Leistung, da nicht vorhersehbare Ausfälle, Baustellen oder Streckenschäden den Verkehr beeinträchtigen können. Im Jahr 2024 war diese Differenz besonders signifikant.

Anteil der Zugkilometer je Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2024 in NRW



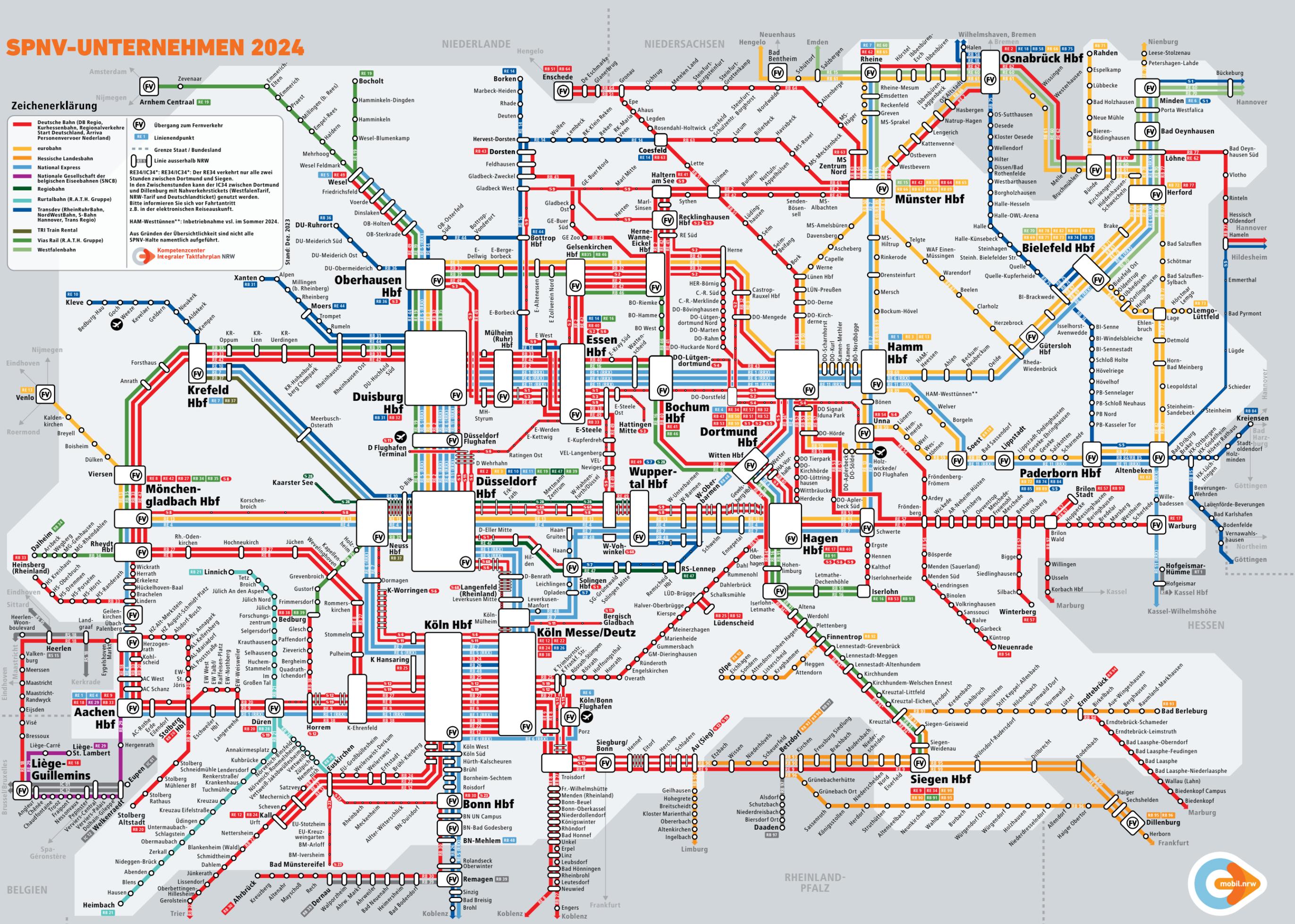
- Im Vergleich zum Vorjahr 2023 weist das Jahr 2024 bei den Leistungsanteilen nach Zugkilometer der Eisenbahnverkehrsunternehmen in NRW annähernd die gleichen Werte auf.
- Bei den Linien RE 78 und RE 82 sind ab der zweiten Jahreshälfte 2024 aufgrund von Personalmangel zum Teil Drittanbieter unterwegs, welche den Fahrplan dieser Linien stabilisieren. Hierzu gehören die Centralbahn bei der Linie RE 78 und die DB Regio bei der Linie RE 82. In der o. g. Statistik treten diese Unternehmen namentlich einzeln nicht auf.
- Den stärksten Zuwachs mit 1,2 PP erzielt Transdev u. a. durch die Übernahme der Linie S7. Dies entspricht einem gesamten Zuwachs von 1,5 Mio. Zkm/a.
- Mit Übernahme des Ruhr-Sieg-Netzes wächst der Leistungsanteil von VIAS um 0,8 PP.
- Weitere Leistungsanteile bringt das Eisenbahnverkehrsunternehmen TRI Train Rental mit 0,1 % durch die neue Linie RB 37 zwischen Krefeld und Neuss in die Statistik ein.
- Trotz der absoluten Mehrungen durch die neuen Linien RE 41 und RE 62 nimmt der Leistungsanteil von DB Regio für ganz NRW etwas ab. Dies ergründet sich u. a. auch darin, dass Arriva im Oktober 2023 an ein externes Unternehmen verkauft wurde und nun solitär in der Statistik mit 0,3% auftritt.
- Bei den restlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen blieben die prozentualen Anteile gegenüber dem letzten Jahr in etwa gleich.



# SPNV-UNTERNEHMEN 2024

## Zeichenerklärung

- Deutsche Bahn (DB Regio, Kurhessenbahn, Regionalverkehr Start Deutschland, Arriva Personenvervoer Nederland)
  - eurobahn
  - Hessische Landesbahn
  - National Express
  - Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen (SNCB)
  - Regiobahn
  - Rurtalbahn (R.A.T.H. Gruppe)
  - Transdev (RheinRuhrBahn, NordWestBahn, S-Bahn Hannover, Trans Regio)
  - TRI Train Rental
  - Vias Rail (R.A.T.H. Gruppe)
  - Westfalenbahn
- FV** Übergang zum Fernverkehr
- Linienendpunkt
- Grenze Staat / Bundesland
- Linie ausserhalb NRW
- RE34/IC34\*: RE34/IC34\*: Der RE34 verkehrt nur alle zwei Stunden zwischen Dortmund und Siegen. In den Zwischenstunden kann der IC34 zwischen Dortmund und Dillenburg mit Nahverkehrstickets (WestfalenTarif, NRW-Tarif und Deutschlandticket) genutzt werden. Bitte informieren Sie sich vor Fahrtantritt z.B. in der elektronischen Reiseauskunft.
- HAM-Westtunnel\*: Inbetriebnahme vsl. im Sommer 2024.
- Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nicht alle SPNV-Halte namentlich aufgeführt.
- Kompetenzcenter Integrativer Taktfahrplan NRW



# Betriebsaufnahmen

Die SPNV-Aufgabenträger vergeben die Verkehrsleistung für zusammengestellte Netze nach einem europaweiten Ausschreibungsverfahren über mehrere Jahre an die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Nach Ablauf dieses Zeitraums bieten sich Änderungen im Linienverlauf oder Fahrzeugmaterial besonders an. Es kommt dann zu Betriebsaufnahmen neuer Netze bzw. Linien oder zum Betreiberwechsel bei weitestgehend bekannten Netzen und Linien. Die einzelnen Verkehrsverträge können in der nachfolgenden Tabelle zu den Wettbewerbsnetzen auf den Seiten 14 bis 17 näher eingesehen werden.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 sind insgesamt zehn Wettbewerbsnetze neu gestartet, teils mit neuen und teils mit bestehenden Betreibern.

- National Express bleibt weiterhin für zehn Jahre der Betreiber der RRR-Linien RE1 und RE11.
- Das Ruhr-Sieg-Netz mit den Linien RE 16, RB 46 und RB 91 geht bis Dezember 2034 an VIAS Rail und löst DB Regio ab.
- Das Niederrheinnetz mit den Linien RE 19 und RB 35 wird von VIAS Rail für weitere drei Jahre betrieben.
- Die Mittelrheinbahn RB 26 wird weiter für zehn Jahre von Trans Regio gefahren.

- Die Linie RE 34 zwischen Dortmund und Siegen wird von der DB Regio für die nächsten drei Jahre weiter gefahren und aus dem Ruhr-Sieg-Netz vertraglich herausgenommen.
- Der Müngstener S 7 wird bis Dezember 2028 von der Transdev Rhein-Ruhr betrieben und löst somit VIAS Rail ab.
- Das Netz der S-Bahn Köln der Stufe 1 mit den derzeitigen Linien S 6, S 11, S 12, S 13, S 19 und S 68 wird mit einer Laufzeit von neun Jahren von der DB Regio betrieben.

Eine Linie im Teilnetz B der S-Bahn Rhein-Ruhr sowie zwei einzeln ausgeschriebene Linien sind im Dezember 2023 in Betrieb gegangen. Sie werden nachfolgend näher beschrieben.

## Vest-Ruhr-Express im Teilnetz B der S-Bahn Rhein-Ruhr



Im Überblick:

- Vertragslaufzeit: Dezember 2023 – Dezember 2028
- Linie: RE 41 (Bochum – Recklinghausen – Haltern am See)
- Takt: 60 Minuten
- Aufgabenträgergebiet: VRR
- EVU: DB Regio
- Jährliche Betriebsleistung in NRW: 0,4 Mio. Zkm

Linie RE 41 im Betrieb

Der neue RE 41 verkehrt im Teilnetz B der S-Bahn Rhein-Ruhr seit Dezember 2023 und ist als schnelle Ergänzung der S-Bahn-Verkehre im 60-Minuten-Takt im Netz unterwegs. Mit dieser Linie wird erstmals seit Jahrzehnten wieder eine Direktverbindung von Bochum über Reckling-

hausen nach Haltern am See angeboten. Rund 30 Minuten benötigen die Fahrgäste für eine direkte Fahrt von Haltern am See nach Bochum. DB Regio setzt im Betrieb moderne Fahrzeuge vom Typ Flirt 3XL ein, die mit einer Kapazität von 180 Sitzplätzen ausgestattet sind.

## Ems-Werre-Express



### Im Überblick:

- Vertragslaufzeit:  
Dezember 2023 – Dezember 2030
- Linie: RE 62 (Rheine – Osnabrück –  
Bünde – Löhne)
- Takt: 120 Minuten
- Aufgabenträgergebiet:  
NWL, LNVG (Niedersachsen)
- EVU: DB Regio
- Jährliche Betriebsleistung in NRW:  
0,3 Mio. Zkm

Linie RE 62 im Betrieb

Seit Dezember 2023 steht den Fahrgästen eine neue Verbindung zwischen Rheine über Osnabrück und Bünde nach Löhne zur Verfügung. Alle zwei Stunden verkehrt die neue Linie RE 62 zwischen dem Münsterland und Ostwestfalen. Gemeinsam mit der Linie RE 60 ergibt sich eine stündliche Verbindung auf der Achse Rheine – Löhne. In Rheine ist ein Umstieg auf die Linie RE 15 in Richtung Emden oder auf

die Linie RB 61 in Richtung Hengelo möglich, in Osnabrück besteht eine Umsteigemöglichkeit auf die Linie RE 18 in Richtung Wilhelmshaven sowie in Löhne eine Umsteigemöglichkeit auf die Linie RE 70 in Richtung Bielefeld bzw. Braunschweig. DB Regio setzt auf der Linie RE 62 Elektrotriebzüge der Baureihe 440 ein, die über knapp 240 Sitzplätze verfügen.

## Niers-Erft-Bahn



### Im Überblick:

- Vertragslaufzeit:  
Dezember 2023 – Dezember 2024
- Linie: RB 37  
(Linienlaufweg: Krefeld – Neuss)
- Takt: 60 Minuten
- Aufgabenträgergebiet: VRR
- EVU: TRI Train Rental
- Jährliche Betriebsleistung in NRW:  
0,1 Mio. Zkm

Linie RB 37 im Betrieb

Seit Dezember 2023 wird die neue Linie RB 37 stündlich auf der Achse Krefeld – Neuss angeboten. Somit ergibt sich, im Zusammenspiel mit der Linie RE 7, ein neuer Halbstundentakt zwischen den beiden Großstädten. Zur Linie RE 6 (RRX) besteht für die Fahrgäste Anschluss im Neusser Hauptbahnhof in Richtung Köln, sodass die Fahrgäste

von und nach Köln bzw. von und nach Krefeld umsteigen können. Zum Einsatz kommen ältere Reisezugwagen von TRI Train Rental. Der Betrieb der Linie wird voraussichtlich auch nach dem Fahrplan 2024 noch mindestens ein weiteres Fahrplanjahr fortgesetzt.

# Wettbewerbsnetze

Basis: Netzzuschnitte 2024 (im Zeitverlauf kommt es zu Linienverlaufsänderungen in bestehenden Verträgen oder Änderungen bei der Zuordnung einzelner Linien), Tabelle ist sortiert nach Vertragsbeginn.

Teilnetz	Laufzeit		Linie	Linienweg	EVU	Zkm (Mio./a) in NRW
	von	bis				
Maas-Rhein-Lippe-Netz	Dez 09	Dez 26	RE 3	Hamm-Gelsenkirchen-Düsseldorf	eurobahn	3,4
			RE 13	Hamm-Hagen-Düsseldorf-Venlo (NL)		
Niers-Rhein-Emscher-Netz	Dez 09	Dez 28	RE 10	Kleve-Düsseldorf	Transdev Rhein-Ruhr	3,4
			RB 31	Duisburg-Xanten		
	Dez 10	Dez 27	RE 44	Moers-Duisburg-Bottrop		
			RB 36	Oberhausen-Duisburg-Ruhrort		
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
Netz Westliches Münsterland	Dez 11	Dez 26	RB 51	Dortmund-Lünen-Coesfeld-Gronau-Enschede (NL)	DB Regio	2,9
			RB 63	Münster-Coesfeld		
			RB 64	Münster-Gronau-Enschede (NL)		
Kölner Dieselnetz	Dez 13	Dez 33	RE 12	Köln-Gerolstein-Trier	DB Regio	4,0
			RE 22	Köln-Gerolstein-Trier		
			RB 24	Köln-Kall-Gerolstein		
			RB 25	Köln-Marienheide-Lüdenscheid		
			RB 30	Bonn-Remagen-Ahrbrück		
			S 23	Bonn-Euskirchen-Bad Münstereifel		
OWL-Dieselnetz (Los Nord)	Dez 13	Dez 25	RE 82	Bielefeld-Detmold-Altenbeken	eurobahn	2,3
			RB 67	Bielefeld-Warendorf-Münster		
			RB 71	Bielefeld-Rahden		
			RB 73	Bielefeld-Lemgo-Lüttfeld		
OWL-Dieselnetz (Los Süd)	Dez 13	Dez 25	RB 74	Bielefeld-Paderborn	NordWestBahn	2,0
			RB 75	Bielefeld-Halle-Osnabrück		
			RB 84	Paderborn-Kreiensen		
			RB 85	Ottbergen-Göttingen		
Eifel-Westerwald-Sieg-Netz (Los 2)	Dez 14	Dez 30	RB 90	Limburg-Altenkirchen-Au-Siegen	Hessische Landesbahn	1,3
			RB 91*	Hagen-Siegen/Isertlohn		
			RB 92	Finntrop-Olpe		
			RB 93	Betzdorf-Siegen-Bad Berleburg		
			RB 95	Dillenburg-Siegen		
			RB 96	Betzdorf-Haiger-Dillenburg		
Haard-Achse	Dez 14	Dez 29	RE 2	Düsseldorf-Essen-Münster-Osnabrück	DB Regio	5,3
			RE 42	Mönchengladbach-Essen-Münster		
S 5/S 8	Dez 14	Dez 29	S 5	Dortmund-Hagen	DB Regio	3,3
			S 8	Hagen-Mönchengladbach		
Expresslinien Mittelland/ Emsland (Teillos Emsland)	Dez 15	Dez 30	RE 15	Münster-Rheine-Meppen-Emden	WestfalenBahn	0,6
Expresslinien Mittelland/ Emsland (Teillos Mittelland)	Dez 15	Dez. 30	RE 60	Rheine-Hannover-Braunschweig	WestfalenBahn	0,8
			RE 70	Bielefeld-Hannover-Braunschweig		
RE 7/RB 48	Dez 15	Dez 30	RE 7	Rheine-Münster-Hagen-Köln-Krefeld	National Express	5,0
			RB 48	Bonn-Köln-Solingen-Wuppertal-Oberbarmen		

\* Linie RB 91: Die HLB fährt vereinzelte Fahrten.

Teilnetz	Laufzeit		Linie	Linienweg	EVU	Zkm (Mio./a) in NRW
	von	bis				
Sauerland-Netz 2 (Los 2)	Dez 15	Dez 28	RB 43	Dortmund – Wanne-Eickel – Dorsten	DB Regio	2,4
	Dez 16		RB 52	Dortmund – Hagen – Lüdenscheid		
			RB 53	Dortmund – Schwerte – Iserlohn		
			RB 54	Unna – Fröndenberg – Neuenrade		
Sauerland-Netz 2 (Los 1)	Dez 16	Dez 28	RE 17	Hagen – Warburg	DB Regio	3,2
			RE 57	Dortmund – Bestwig – Winterberg/Brilon Stadt		
Weser-Ems-Netz	Dez 16	Dez 26	RE 18	Osnabrück – Oldenburg – Wilhelmshaven	NordWestBahn	0,2
			RB 58	Osnabrück – Delmenhorst – Bremen		
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	Kurahessenbahn	0,3
			RB 97	Brilon – Korbach – Marburg		
Erftbahn (Südast)	Dez 17	Dez 25	RB 38	Köln Messe/Deutz – Horrem – Bedburg	DB Regio	0,6
Teutoburger-Wald-Netz	Dez 17	Dez 32	RE 78	Bielefeld – Minden – Nienburg	eurobahn	5,3
			RB 61	Bielefeld – Osnabrück – Bad Bentheim – Hengelo (NL)		
			RB 65	Münster – Rheine		
			RB 66	Münster – Osnabrück		
			RB 72	Paderborn – Detmold – Herford		
Hellweg-Netz	Dez 18	Dez 30	RB 50	Dortmund – Lünen – Münster	eurobahn	5,9
			RB 59	Dortmund – Unna – Soest		
			RB 69	Münster – Hamm – Bielefeld		
			RB 89	Münster – Hamm – Paderborn		
Maastricht-Aachen-Express	Dez 18	Dez 31	RE 18	Aachen – Heerlen – Maastricht (NL) – Liège-Guillemins (BE)	Arriva	0,2
RB 27	Dez 19	Dez 28	RB 27	Mönchengladbach – Köln – Bonn-Beuel – Koblenz	DB Regio	1,6
RE 8/RB 33 (Los 1)	Dez 19	Dez 34	RE 8	Mönchengladbach – Köln – Bonn-Beuel – Koblenz	DB Regio	1,3
RRX-Vorlaufbetrieb (Los 2)	Juni 19	Dez 33	RE 5 (RRX)	Koblenz – Bonn – Köln – Düsseldorf – Wesel	National Express	5,8
	Dez 19		RE 6 (RRX)	Köln/Bonn Flughafen – Köln – Düsseldorf – Dortmund – Hamm – Bielefeld – Minden		
RE 8/RB 33 (Los 2)	Dez 20	Dez 34	RB 33	Aachen – Lindern – Heinsberg/Mönchengladbach – Duisburg – Essen	DB Regio	2,0
RRX-Vorlaufbetrieb (Los 3)	Dez 20	Dez 33	RE 4	Aachen – Mönchengladbach – Düsseldorf – Hagen – Dortmund	National Express	2,5
S 28	Dez 20	Dez 26	S 28	Wuppertal – Mettmann – Düsseldorf – Neuss – Kaarst	Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft	1,6
die euregiobahn	Dez 21	Dez 26	RB 20	Herzogenrath – Alsdorf-Annapark – Stolberg Hbf Stolberg Hbf – Langerwehe – Düren Stolberg Hbf – Stolberg-Altstadt (– Stolberg-Breinig) Herzogenrath – Aachen Hbf – Stolberg Hbf	DB Regio	1,5
Dieselnetz Niedersachsen Mitte	Dez 21	Dez 29	RB 77	Herford – Löhne – Hameln – Hildesheim	Regionalverkehre Start Deutschland	0,4
Eifel-Bördebahn	Dez 21	Dez 25	RB 28	Düren – Zülpich – Euskirchen	Rurtalbahn	0,3
Emscher-Münsterland-Netz	Dez 21	Dez 28	RE 14	Essen-Steele – Dorsten – Borken/Coesfeld	Transdev Rhein-Ruhr	1,4
Rurtalbahn (Nordast)	Dez 21	Dez 25	RB 21	Linnich – Jülich – Düren	Rurtalbahn	0,5

Teilnetz	Laufzeit		Linie	Linienweg	EVU	Zkm (Mio./a)
	von	bis				
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 Hannover	Juni 22	Dez 34	S 1	Minden – Wunstorf – Hannover – Haste	Transdev Hannover	0,8
			S 5	Paderborn – Hameln – Hannover – H Flughafen		
Düssel-Wupper-Express	Dez 22	Dez 26	RE 47	Düsseldorf – Solingen – Remscheid – Lennep	Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft	0,5
Der Müngstener	Dez 23	Dez 28	S 7	Wuppertal – Remscheid – Solingen	Transdev Rhein-Ruhr	1,4
MittelrheinBahn	Dez 23	Dez 33	RB 26	Köln – Koblenz – Mainz	Trans Regio	0,9
Niederrheinnetz	Dez 23	Dez 25	RE 19	Düsseldorf – Duisburg – Wesel – Arnhem (NL) / Bocholt	VIAS Rail	2,4
		Juni 26	RB 35	Gelsenkirchen – Duisburg – Mönchengladbach		
Niers-Erft-Bahn	Dez 23	Dez 24	RB 37	Krefeld – Neuss	TRI Train Rental	0,1
RE 34	Dez 23	Dez 26	RE 34	Dortmund – Siegen	DB Regio	1,1
RE 62	Dez 23	Dez 30	RE 62	Rheine – Osnabrück – Löhne	DB Regio	0,3
RRX-Vorlaufbetrieb (Teilnetz 1)	Dez 23	Dez 33	RE 1 (RRX)	Aachen – Köln – Düsseldorf – Dortmund – Hamm	National Express	6,5
			RE 11 (RRX)	Düsseldorf – Dortmund – Hamm – Paderborn – Kassel – Wilhelmshöhe		
Ruhr-Sieg-Netz	Dez 23	Dez 34	RE 16	Essen – Hagen – Iserlohn	VIAS Rail	2,5
			RB 46	Bochum – Gelsenkirchen		
			RB 91*	Hagen – Siegen / Iserlohn		
S-Bahn Köln Stufe 1	Dez 23	Dez 32	S 6	Essen – Düsseldorf – Langenfeld – Köln – Köln – Worringen	DB Regio	12,3
			S 10**	Köln – Nippes – Köln – Köln – Dellbrück		
			S 11	Düsseldorf Flughafen Terminal – Düsseldorf – Neuss – Köln – Bergisch Gladbach		
			S 12	Horrem / Sindorf – Köln – Siegburg / Bonn – Hennef – Au (Sieg)		
			S 13	Troisdorf – Bonn Oberkassel (vsl. ab 12/2028)		
			S 19	(Aachen Hbf – ) Düren – Köln – Flughafen Köln / Bonn – Siegburg / Bonn – Au (Sieg)		
			S 38	Bedburg – Horrem – Köln Messe / Deutz (vsl. ab 12/2029)		
S 68	Langenfeld – Düsseldorf – Wuppertal – Vohwinkel					
S-Bahn Rhein-Ruhr (Teilnetz B)	Dez 23	Dez 28	RE 41	Bochum – Recklinghausen – Haltern am See	DB Regio	7,6
			RE 49	Wesel – Oberhausen – Essen – Wuppertal		
			RB 32	Dortmund – Gelsenkirchen – Duisburg		
			RB 40	Essen – Bochum – Hagen		
			S 2	Dortmund – Herne – Recklinghausen / Essen		
			S 3	Oberhausen – Essen – Hattingen		
S 9	Hagen – Wuppertal – Essen – Gladbeck – West – Recklinghausen / Haltern am See					

\* Linie RB 91: Die HLB fährt vereinzelte Fahrten.

\*\* Linie S 10: 2024 noch nicht in Betrieb

Teilnetz	Laufzeit		Linie	Linienweg	EVU	Zkm (Mio./a)
	von	bis				
<b>Betriebsaufnahmen 2024</b>						
Niers-Erft-Bahn	Dez 24	Dez 27	RB 37	Krefeld-Neuss	TRI Train Rental	0,1
<b>Betriebsaufnahmen 2025</b>						
Main-Lahn-Sieg-Netz	Dez 25	Dez 38	RE 99	Siegen-Gießen-Frankfurt a. M.	Hessische Landesbahn	0,2
Netz Düren	Dez 25	Dez 28	RB 21	Heimbach-Düren	noch unbekannt	1,5
			RB 21	Linnich-Jülich-Düren		
			RB 28	Düren-Zülpich-Euskirchen		
Niederrheinnetz	Dez 25	Dez 36	RE 19	Düsseldorf-Duisburg-Wesel-Arnheim (NL)/Bocholt	VIAS Rail	2,8
	Juni 26		RB 35	Mönchengladbach-Duisburg-Oberhausen-Gelsenkirchen		
OWL-Dieselnetz (Los Nord)	Dez 25	Dez 27	RE 82	Bielefeld-Detmold-Altenbeken	eurobahn	2,3
			RB 67	Bielefeld-Warendorf-Münster		
			RB 71	Bielefeld-Rahden		
			RB 73	Bielefeld-Lemgo-Lüttfeld		
OWL-Dieselnetz (Los Süd)	Dez 25	Dez 29	RB 74	Bielefeld-Paderborn	NordWestBahn	2,0
			RB 75	Bielefeld-Halle-Osnabrück		
			RB 84	Paderborn-Kreiensen		
			RB 85	Ottbergen-Göttingen		
Rhein-Sieg-Express (RSX)	Dez 25	Dez 30	RE 9	Aachen-Köln-Siegen	noch unbekannt	1,7
Südast der Erftbahn	Dez 25	Dez 30	RB 38	Köln Messe/Deutz-Horrem-Bedburg	noch unbekannt	0,6
<b>Betriebsaufnahmen 2026</b>						
die euregiobahn	Dez 26	noch unbekannt	RB 20	Herzogenrath - Alsdorf-Annapark - Stolberg Hbf Stolberg Hbf - Langerwehe - Düren Stolberg Hbf - Stolberg-Altstadt (- Stolberg-Breinig) Herzogenrath - Aachen Hbf - Stolberg Hbf	noch unbekannt	1,7
Düssel-Wupper-Express	Dez 26	noch unbekannt	RE 47	Düsseldorf-Solingen-Remscheid-Lennep	Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft	noch unbekannt
Elektro-S 28	Dez 26	Dez 31	S 28	Wuppertal-Mettmann-Düsseldorf-Neuss-Kaarst	Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft	1,7
Expressnetz Emscher	Dez 26	Dez 30	RE 3	Düsseldorf-Gelsenkirchen-Hamm	VIAS Rail	2,0
			RE 41	Bochum-Recklinghausen-Haltern am See		
Maas-Wupper-Express	Dez 26	Dez 40	RE 13	Hamm-Hagen-Düsseldorf-Vento (NL)	Regionalverkehre Start	2,6
Netz Westliches Münsterland	Dez 26	Dez 32	RB 51	Dortmund-Lünen-Coesfeld-Gronau-Enschede (NL)	noch unbekannt	2,9
		Dez 30	RB 63	Münster-Coesfeld		
		Dez 32	RB 64	Münster-Gronau-Enschede (NL)		
RE 34	Dez 26	Dez 40	RE 34	Dortmund-Siegen	noch unbekannt	1,1
Weser-Ems-Netz	Dez 26	Dez 35	RE 18	Osnabrück-Oldenburg-Wilhelmshaven	noch unbekannt	0,2
			RB 58	Osnabrück-Delmenhorst-Bremen		

# Nachfrageentwicklung SPNV 2024

Das KC ITF wertet kontinuierlich die landesweiten Daten zur Fahrgastnachfrage im SPNV aus. Grundsätzlich werden dazu unterschiedliche Datenquellen herangezogen, die von den Aufgabenträgern bereitgestellt werden.

Die Entwicklung der landesweiten SPNV-Nachfrage des Jahres 2024 wird im Rahmen einer Trendbeobachtung untersucht. Unter Berücksichtigung der Zäsur durch die Coronapandemie werden dafür zwei Beobachtungszeiträume gewählt: Zur Abbildung möglicher Effekte durch die Einführung des D-Tickets (bei ansonsten ähnlichen Rahmenbedingungen) wird die Nachfrage-Veränderung zum Vorjahr 2023 ermittelt. Für die gesamthafte Einordnung der Nachfrage wird ergänzend die Veränderung zum Vor-Corona-Zeitraum (verfügbarer Datenstand 2018) ausgewertet. Dabei handelt es sich um eine Trendbeobachtung für ganz NRW, Entwicklungen in Teilräumen können dabei unterschiedlich ausfallen.

## Zentrale Rahmenbedingungen 2024

Die Rahmenbedingungen im SPNV zeigen sich im Jahr 2024 herausfordernd und sind durch folgende Umstände geprägt:

- Die Attraktivität des SPNV wird durch die Einführung des D-Tickets im Mai 2023 deutlich gesteigert. Im Jahr 2024 ist nun erstmals ganzjährig das Deutschland-Ticket verfügbar, mit deutlich positiven Effekten auf die Zahl der SPNV-Fahrgäste.
- Massive fortlaufende Störungen im Betrieb wirken sich dagegen belastend auf die SPNV-Nachfrage im Jahr 2024 aus:
  - hohe Baustellendichte im gesamten Streckennetz sowie fortdauernde Großbaustellen mit landesweiten Ausstrahleffekten auf den Betrieb und die Fahrgastströme.
  - Durch Personal- und Fahrzeugmangel bedingte wiederkehrende Einkürzungen und Fahrplanausdünnungen. Vereinzelt muss der Betrieb einzelner Linien ganzjährig oder über Teile des Jahres eingestellt werden.
  - als Folge angespannte Betriebssituation mit hohen Ausfall- und Verspätungsquoten.
  - Auswirkungen durch Sonderereignisse, wie etwa durch den Hangrutsch auf der S6 im Januar 2024 sowie weiterhin durch die Folgen der Hochwasserkatastrophe im Sommer 2021
- Mit Ausnahme des im Jahr 2024 erstmals ganzjährig verfügbaren D-Tickets zeigen sich die Rahmenbedingungen der Jahre 2023 und 2024 relativ ähnlich. Dagegen haben sich im Vergleich zum Jahr 2018 die Rahmenbedingungen

deutlich geändert: Das infolge der Coronapandemie veränderte Mobilitätsverhalten (etwa durch den gestiegenen Einfluss des Faktors Homeoffice), sowie die gegenüber 2018 massiv gesunkene Betriebsqualität wirken sich vermutlich negativ auf die Fahrgastnachfrage aus.

## Nachfrageveränderung gegenüber 2023

- Gegenüber dem Vorjahr 2023 kann für die Zahl der Ein- und Aussteiger im SPNV über alle Tagesgruppen ein deutlicher Zuwachs festgestellt werden. Dieser fällt für Samstag und Sonntag besonders deutlich aus. Mit rd. 2,2 Mio. Ein- und Aussteigern an einem durchschnittlichen Samstag sowie rd. 1,55 Mio. Ein- und Aussteigern an einem durchschnittlichen Sonntag im Jahr 2024 werden Höchstwerte in der Statistik erzielt.
- Die Jahres-Gesamtentwicklung zum Vorjahr 2023 (Basis-Normjahr) beträgt + 6% und zeigt sich vergleichbar zur Entwicklung auf Bundesebene.

## Nachfrageveränderung gegenüber „Vor-Corona“

- Gegenüber dem Jahr 2018 (Vor-Corona) zeigen sich die Entwicklungen vielschichtiger: So bewegen sich landesweit die Zahlen der Ein- und Aussteiger für Montag bis Freitag weiterhin unterhalb des Vor-Corona-Niveaus. Dies kann zum einen mit der ungünstigen Gesamtsituation des SPNV begründet werden. Zum anderen lassen sich aber auch Hinweise auf Veränderungen der Nachfragestruktur finden, etwa auf eine Abschwächung der morgendlichen HVZ (Mo-Fr), möglicherweise durch den Faktor Homeoffice angestoßen.
- Der Entwicklungstrend der Reisendenzahlen an Samstagen und Sonntagen fällt dagegen im Vergleich zu 2018 positiv aus: Es ist zu vermuten, dass Fahrten an den Wochenenden besonders stark freizeitorientiert erfolgen und besondere Zuwächse von der Einführung des D-Tickets herrühren. Auf vielen Linien führt diese Entwicklung dazu, dass an Samstagen im Jahr 2024 eine vergleichbare oder sogar höhere Reisendenzahl beobachtet werden kann als an einem Tag unterhalb der Woche (Mo-Fr).
- In Summe bewegen sich die Jahreswerte (Basis-Normjahr) der SPNV-Fahrgastzahlen für NRW 2024 in einem Korridorbereich unterhalb des Vor-Corona-Niveaus und unterhalb des Bundestrends, der für 2024 einen zu 2018 vergleichbaren Wert abbildet.



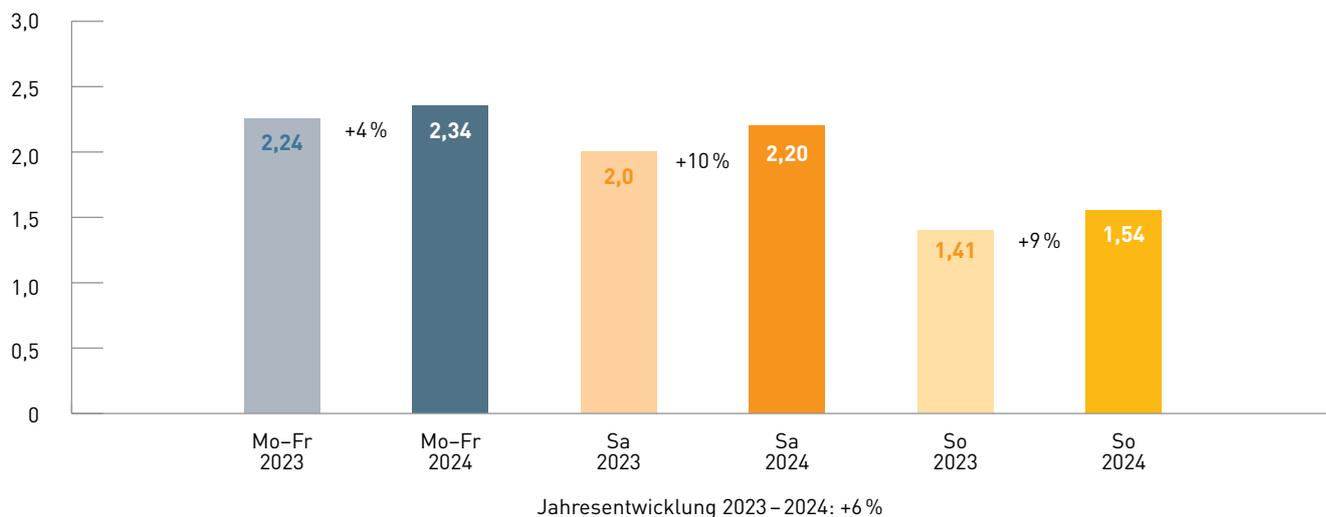
**Mit Einführung des D-Tickets kommt es zu Zuwächsen – trotz ungünstiger Rahmenbedingungen. An Wochenenden sind sogar Höchstwerte der Reisendenzahlen zu beobachten.**



**Auf vielen Linien sind die Reisendenzahlen an Samstagen mittlerweile höher als unterhalb der Woche.**

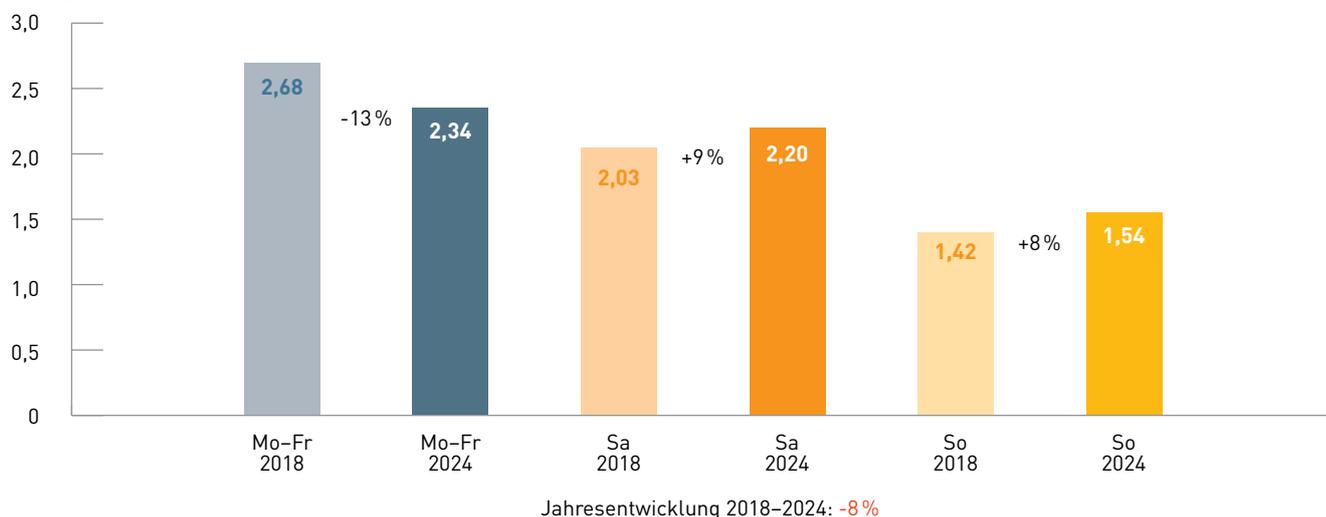
### Entwicklung der Zahl der Ein- und Aussteiger SPNV NRW 2023 – 2024

(Ø-Tageswert, in Mio.)



### Entwicklung der Zahl der Ein- und Aussteiger SPNV NRW 2018 – 2024

(Ø-Tageswert, in Mio.)



#### Zählgrundlagen:

- 2018: DB RES 2018, Daten VE AT 2017/2018, AFZ-Daten 2018
- 2023: AFZ-Daten 2023, AFZ-Daten NX 2023, DB RES 2023, Daten VE AT 2023, Altdaten 2018 [für RB 21Nord+Süd, RB 67, RB 71, RB 73, RE14, RE18, RE29, RE82, RE99, S7, S28], ohne RB 23 (da kein Betrieb)
- 2024: AFZ-Daten 2024, AFZ-Daten NX 2024, DB RES 2024, Daten VE AT 2024, Altdaten 2018 [für RB 21Süd], RB 67 (eingekürzt berücksichtigt für MS - Rheda), RB 71, RB 73, RE14, RE18, RE29, RE99, S7, S28), ohne RB 23, RB 37, RE47 (da kein Betrieb)

#### Hinweise:

- Es handelt sich um Ø-Tageswerte je Tagesgruppe in Bezug auf eine Jahresbetrachtung (Gewichtung anhand Verkehrstage). Die absoluten Werte sind auf 10.000-Beträge gerundet.
- Es sind ausschließlich SPNV-Daten zugrunde gelegt.
- Fahrgäste aus SEV-Angeboten (durch Einschränkungen im SPNV) sind nicht berücksichtigt.
- Aufgrund der Vielzahl an Baumaßnahmen sind die Werte für 2023 und 2024 nicht um Baustellenzeiträume und weitere Abweichungen vom Regelfahrplan bereinigt. Dadurch können sich Unschärfen ergeben.

# BETRIEBS- QUALITÄT

Definitionen

Pünktlichkeit

Zugbildung

Zuverlässigkeit und Ausfälle

Betriebskennzahlen

Aktionsprogramm „Personal für mehr

Zuverlässigkeit im Betrieb“

Kundenzufriedenheit im SPNV

Kundenbeschwerden und Schlichtungen



# Definitionen

Um die Betriebsqualität landesweit ermitteln und visualisieren zu können, werden Daten zu Pünktlichkeit, Zugbildung, Zuverlässigkeit und Ausfällen herangezogen und ausgewertet.

## Pünktlichkeit

- Die Pünktlichkeitsquote gibt den Anteil der pünktlichen sowie der innerhalb einer Toleranzzeit verspäteten Fahrten einer Linie an. Die Messung der Pünktlichkeit erfolgt an vertraglich festgelegten Messpunkten entlang des Linienverlaufs.
- Im Qualitätsbericht SPNV NRW gilt eine Fahrt ab einer Verspätung größer 3:59 Minuten als unpünktlich (Veröffentlichungen der DB berücksichtigen einen großzügigeren Toleranzwert von 5:59 Minuten).
- Bei der Bemessung der Pünktlichkeit wird die Ankunftszeit am jeweiligen Messpunkt zugrunde gelegt.
- Unberücksichtigt bleiben die ggf. 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.

## Ausfälle

- Ausfälle werden in drei übergeordnete Kategorien eingeteilt.
- Es wird zwischen vorhersehbaren, nicht vorhersehbaren und abgestimmten personal- und fahrzeugbedingten Ausfällen unterschieden.

## 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.

## Nicht vorhersehbare Ausfälle

- Diese 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.

## Abgestimmte personal- und fahrzeugbedingte Ausfälle

- Dies sind abgestimmte, temporär eingekürzte SPNV-Leistungen mit kommunizierten Alternativangeboten, um die verbleibenden Fahrten verlässlicher anbieten zu können.

## Zuverlässigkeit

- Die Zuverlässigkeitsquote wird gebildet aus dem absoluten Anteil der zu erbringenden Fahrten im Verhältnis zu dem absoluten Anteil der nicht vorhersehbaren Ausfälle von Fahrten.
- 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.

## Zugbildung

- Die Zugbildung gibt den Anteil der Sitzplatzanzahl der durchgeführten Fahrten gegenüber der vertraglich vereinbarten Leistung an.
- Technische Defekte an den Fahrzeugen können zu fehlenden Waggons oder Zugteilen bei einer Fahrt führen. Auch durch Ersatzzüge kann es zu einem verringerten Platzangebot kommen.

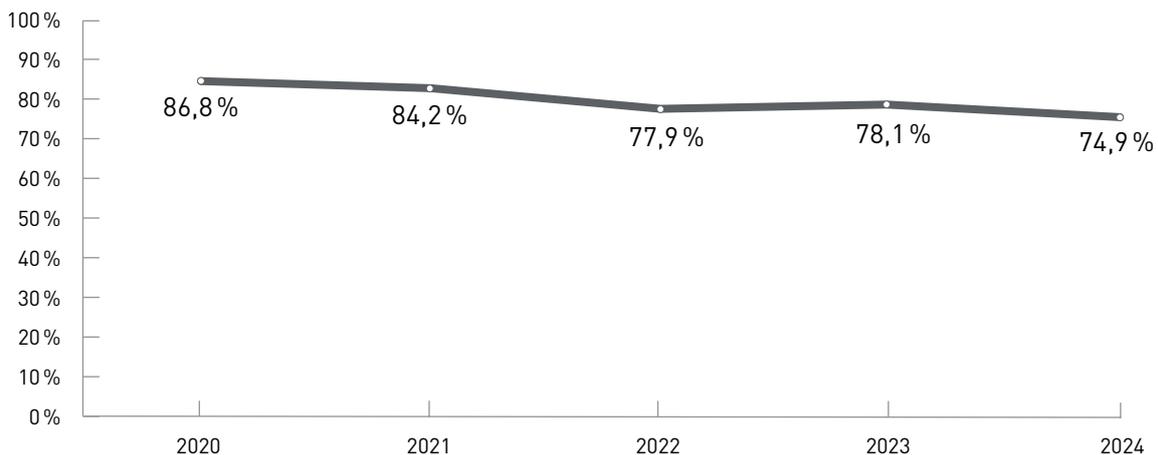


Fahrgäste nutzen den RRX

# Pünktlichkeit

Ein wichtiges Kriterium für die Bewertung der Qualität im landesweiten SPNV ist die Pünktlichkeit. Sie gibt den Anteil der pünktlichen sowie der innerhalb einer Toleranzzeit verspäteten Fahrten einer Linie an. Hierbei gilt eine Fahrt ab einer Verspätung größer 3:59 Minuten als unpünktlich. Eine Übersicht aller Linien befindet sich auf den Seiten 30 und 31.

SPNV gesamt: Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote



Die Pünktlichkeit über alle Linien bzw. Produktklassen in NRW ist gegenüber dem Vorjahr gesunken. Die erhoffte Trendwende des Jahres 2023 konnte nicht bestätigt werden. In 2024 sind noch 74,9% aller Fahrten pünktlich. Die Regionalexpresslinien befinden sich weiterhin unterhalb des Durchschnittswertes aller Linien in NRW im Jahr 2024. Dies ergründet sich sowohl in den meist langen Linienwegen als auch in den Knotenpunkten, welche sie in den Ballungsräumen durchfahren und ebenfalls stör anfälliger sind.

Die S-Bahnen und die Regionalbahnen befinden sich über dem landesweiten Durchschnittswert. Die besten Pünktlichkeitswerte landesweit haben die Linien S4 mit 98,4%, RB 54 mit 97,5% und RB 96 mit 95,0%. Meist verkehren diese Linien auf kurzen Strecken und/oder auf separater Infrastruktur und stehen dadurch seltener in Wechselwirkung mit anderen Linien.

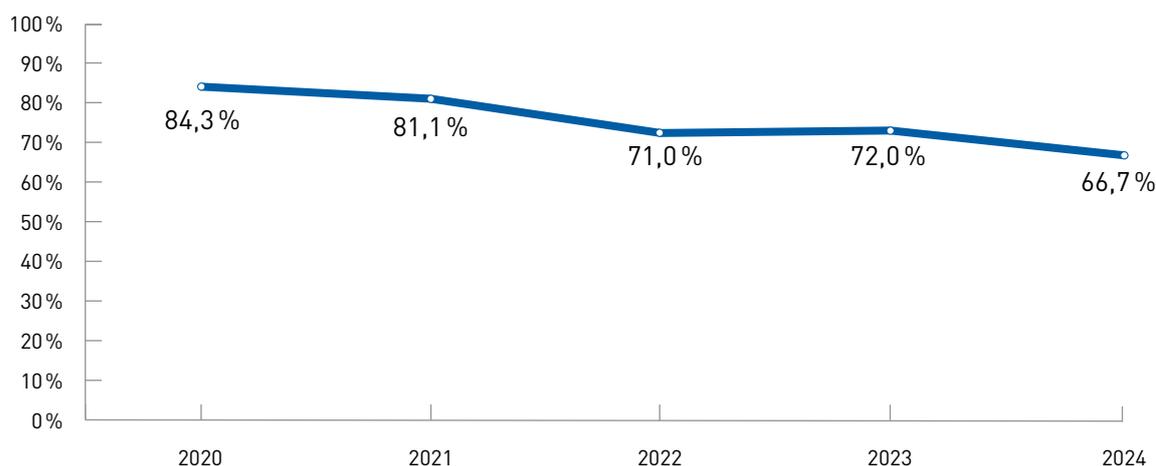
Bahnhof Köln  
Messe/Deutz





## Marode Infrastruktur, Fahrzeugmängel, viele Züge auf hoch ausgelasteten Strecken und Knoten sowie Bauarbeiten führten analog zu den letzten Jahren auch 2024 zu Pünktlichkeitsrückgängen.

Regionalexpress: Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote



Bei den Regionalexpresslinien fallen die Pünktlichkeitswerte von 72,0% im Jahr 2023 um 5,3 PP auf 66,7% im Jahr 2024, der Abschwung der letzten Jahre setzt sich damit fort.

Zu den unpünktlichsten RE-Linien in NRW zählen die RE 5 (RRX), RE 7, RE 1 (RRX) und RE 2/RE 42 (Reihenfolge aufsteigend nach dem Pünktlichkeitswert; in Klammern die Pünktlichkeitsquote).

Eine Verspätungsursache bei der Linie RE 5 (RRX) (48,9%) ist ein langer Laufweg über zum Teil hoch ausgelastete und überlastete Abschnitte. Insbesondere der sogenannte linke Rhein und der anschließende Knoten Köln sind Flaschenhälse im bundesweiten Schienennetz, in denen sich Verspätungen oft vom Fernverkehr auf den Nahverkehr übertragen. Hinzu kommen Störungen an der Infrastruktur und Bauarbeiten.

Auch die Linie RE 7 (49,4%) hat mit dem Linienverlauf von Krefeld über Köln, Wuppertal, Hamm, Münster bis Rheine einen sehr langen Laufweg, der durch mehrere überlastete Knoten und Korridore führt. Zusätzlich verschleppen sich die Verspätungen aus vorheriger Fahrt vor allem in Krefeld wegen der Kurzwende. Baumaßnahmen im Raum Krefeld haben weiter zu einer Erhöhung der Verspätungen geführt. Ebenso führen Umleitungen des Fernverkehrs zu Beeinträchtigungen der Pünktlichkeit auf der Strecke der Linie RE 7. Personalbedingte Ausfälle verschärfen die Verspätungen, da z. B. Fahrzeuge aus der Abstellung geholt werden müssen. Hinzu kommen infrastrukturelle Störungen. Zum Beispiel führten der Stellwerksausfall Schwelm sowie Gleislageprobleme in den Abschnitten zwischen Wuppertal-Oberbarmen und Wuppertal-Vohwinkel zu einer Verschlechterung der Pünktlichkeit.

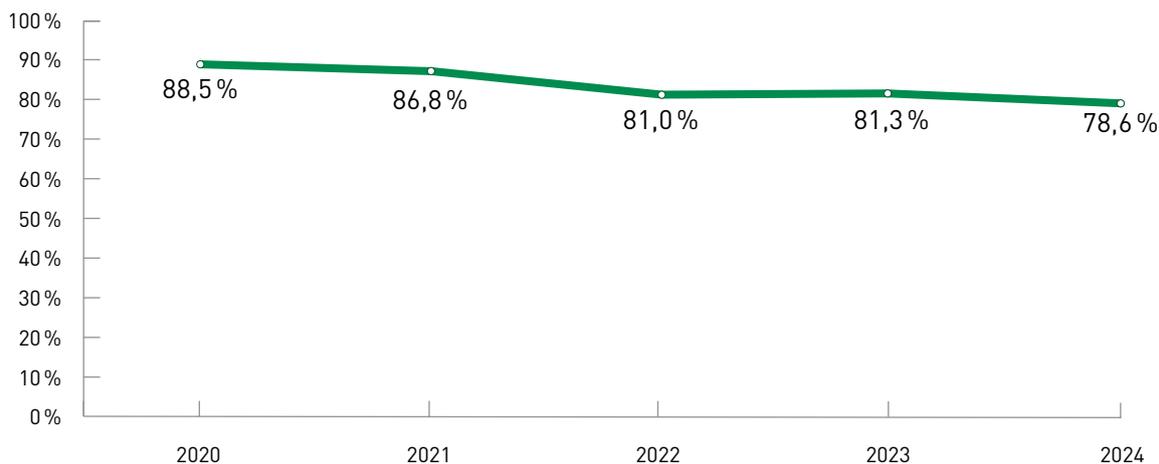
Bei der Linie RE 1 (RRX) (55,0%) führen die dichten Zugfolgen des Fernverkehrs zu hohen Verspätungen. Der verspätete Fernverkehr fährt dem RE 1 (RRX) ab Dortmund bis Düsseldorf voraus. Ab Essen fahren teilweise auch zwei Fernverkehre, die alle relevanten Gleise des RE 1 (RRX) in Essen belegen. Ferner ist der Umbau in Duisburg Hbf eine Ursache der hohen Verspätungen der Linien RE 1 (RRX) und RE 5 (RRX). Hier gibt es eine verminderte Kapazität der zur Verfügung stehenden Bahnsteigkanten.

Der RE 2 (56,5%) und der RE 42 (59,6%) verkehren in betrieblicher Verbindung nach wie vor auf sehr hoch ausgelasteten Streckenabschnitten. Fahrzeugstörungen sind ebenfalls Ursachen der Verspätungen. Meist gibt es im Knoten Essen eine Behinderung durch den entgegenkommenden RE 42 bei Ausfahrt aus Essen. Bei der Einfahrt in Essen sind oft Gleise durch den verspäteten RE 49 oder die S 1 belegt.

Die höchsten Pünktlichkeitswerte in der Produktklasse erhalten die Linien RE 22 mit 83,9%, RE 3 mit 83,5%, RE 22 mit 83,9% und RE 17 mit 79,7%.

Da die Linien RE 78 und RE 82 seit dem zweiten Quartal 2024 durch Notkonzepte wegen Personalmangel nur bedingt fahren und daher wenig aussagekräftige Werte vorliegen, sind diese Linien in der Statistik für 2024 nicht weiter aufgeführt.

### Regionalbahn: Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote



Bei den Regionalbahnlinien sinken die Pünktlichkeitswerte von 81,3% im Jahre 2023 um 2,7 PP auf 78,6% im Jahr 2024. Somit ist auch hier wieder ein Abschwung im Vergleich zum Jahr 2023 zu verzeichnen.

Die Linien RB 69, RB 31, RB 34 und RB 93 weisen chronologisch nach Höhe ihrer Pünktlichkeitswerte die niedrigste Quote in ihrer Produktkategorie auf.

Bei der Linie RB 69 (50,8%) ist das Kuppeln und Flügeln i. V. m. der Linie RB 89 in Hamm Hbf eine primäre Ursache der Unpünktlichkeit. Die Aufenthaltszeit in Hamm ist mit fünf Minuten bei der Hälfte aller Fahrten am Tag für den o. g. Vorgang sehr kurz. Neben dem Flügelkonzept in Hamm leidet die Pünktlichkeit der RB 69 durch Interaktionen mit dem Fernverkehr. Auf dem durch Fernverkehr stark frequentierten Korridor NRW–Berlin wird die RB 69 häufig zur Seite genommen, um durch den Fernverkehr überholt zu werden.

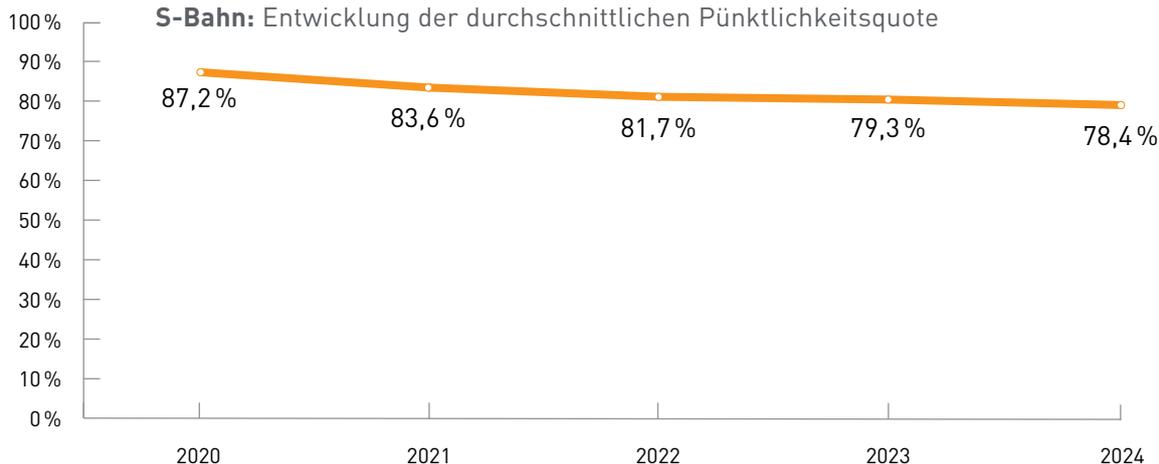
Durch den Umbau in Duisburg Hbf ist auch die Linie RB 31 (53,3%) betroffen. Wenig Kapazitäten im Duisburger Hbf führen zu Fahrstraßenausschlüssen bei Einfahrt in die Station und verursachen somit die Verspätung.

Bei der Linie RB 34 (53,5%) gab es vor allem im November und Dezember 2024 eine hohe Anzahl von externen prioritären Umleitungsverkehren durch die Totalsperrungen auf den Achsen Oberhausen–Emmerich und Köln–Aachen auf der Strecke zwischen Mönchengladbach Hbf und Rheydt Hbf.

Eingleisige Abschnitte und Verspätungen durch andere Linien im Knotenbahnhof Siegen sowie ein Brückenschaden in Kirchen (Sieg) führten bei der Linie RB 93 (61,4%) zu erheblichen Pünktlichkeitsverlusten.

Die besten Pünktlichkeitswerte in der Produktklasse erhalten die Linien RB 54 mit 97,5%, RB 96 mit 95,0% und RB 23/S23 mit 94,9%.

### S-Bahn: Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote



Ebenfalls ist im Vergleich zu den Vorjahren bei den S-Bahnen eine Verschlechterung der Pünktlichkeitswerte von 79,3% im Jahr 2023 um 0,9 PP auf 78,4% im Jahr 2024 zu verzeichnen.

Die Linien S9 und S28 erhalten die schlechtesten Werte innerhalb ihrer Produktkategorie. Auf der Linie S9 (72,4%) führen mehrere eingleisige Abschnitte zu Behinderungen mit dem abzuwartenden Gegenverkehr. Ferner gibt es Fahrstraßenausschlüsse durch die anderen Linien RE 14

und RE 49 sowie diverse S-Bahn-Linien im Knoten Essen. Oft ist es auch zu Störungen der Infrastruktur gekommen, welche die Verspätungsanfälligkeit noch vergrößerten.

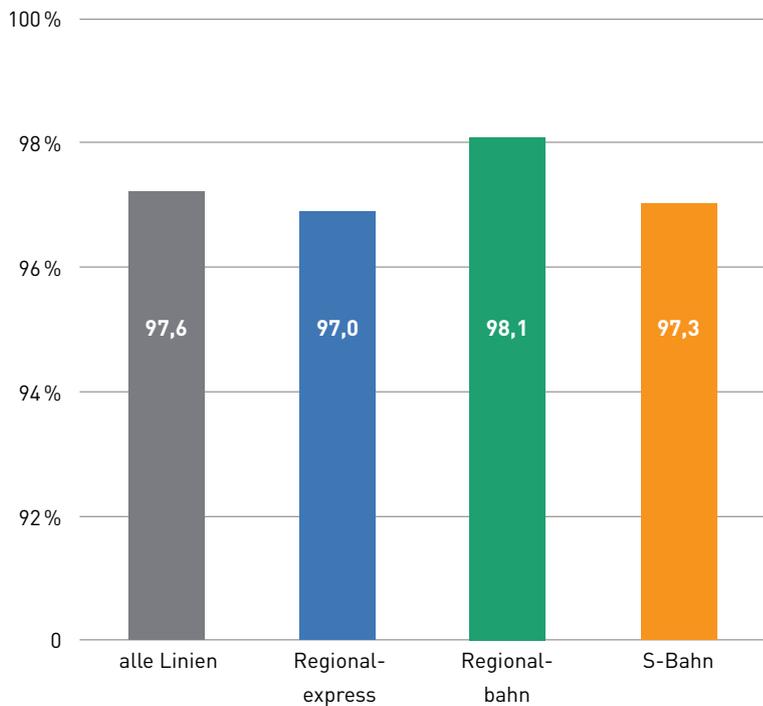
Im Bereich der Netzeinbindung auf die verkehrlich hochfrequentierte Wupper-Achse hat die S28 (71,6%) weiterhin meist Qualitätseinbußen hinsichtlich ihrer Pünktlichkeit.

Die Linien mit den besten Pünktlichkeitsquoten sind S4 mit 98,4% und S3 mit 87,1%. Diese Linien weisen meist einen störungsfreien Fahrtverlauf vor.

# Zugbildung

Ein zusätzliches Kriterium für die Bewertung der Betriebsqualität im landesweiten SPNV ist die Zugbildung. Bei der Zugbildung wird die Sitzplatzzahl der durchgeführten Fahrten (Ist) erfasst und der vertraglich vereinbarten Leistung (Soll) gegenübergestellt. Eine Übersicht aller Linien für das Jahr 2024 befindet sich auf den Seiten 30 und 31.

Zugbildung je Produktklasse im Jahr 2024



Erstmalig wird im landesweiten Qualitätsbericht SPNV NRW die Zugbildung aller auswertbaren Linien dargestellt und analysiert. Die Zugbildung befindet sich auf einem recht hohen Niveau, im Durchschnitt bei 97,6%. Zwar gibt es noch keine jährlichen Vergleichszahlen, eine generelle Übersicht für das Jahr 2024 je Produktklasse ist aber möglich und wird in den nächsten Jahren weiter fortgeschrieben.

Die Produktklasse der Regionalbahn hat die höchste Zugbildungsquote mit 98,1%. Die Produktklasse S-Bahn hat eine Zugbildungsquote von 97,3%. Die geringste Zugbildungsquote weist die Produktklasse des Regional-expresses mit 97,0% auf.

Das Produkt Rhein-Ruhr-Express (RRX) mit seinen Linien RE 1, RE 5, RE 6 und RE 11 weist im Durchschnitt eine Zugbildungsquote von 99,1% auf und liegt somit über dem landesweiten Durchschnitt aller Produktklassen.

Linien, welche auffällig geringe Zugbildungsquoten aufweisen, sind nachfolgend aufgeführt (in Klammern die Pünktlichkeitsquote).

Die Linien RE 14 (86,8%), RE 44 (92,8%) und RB 31 (90,9%) haben grundsätzlich mit der gleichen Fahrzeugflotte diverse Fahrzeugmängel, sodass abweichende und geringere Kapazitäten zum Einsatz kommen.

Bei der Linie RE 16 (85,0%) gibt es Probleme bei der Fahrzeugverfügbarkeit aufgrund einer Übernahme von einem anderen Unternehmen.

Die Linie RE 99 (89,4%) ist mit ihren Fahrzeugen länger in der Hauptuntersuchung gewesen. Daher waren mehrere Fahrzeuge nicht zeitig einsatzbereit.

Gleiches gilt für die Linie RB 91 (94,8%).

Durch Reparaturen am Fahrzeug und lange Lieferzeiten der Ersatzteile sowie eingeschränkte Werkstattkapazitäten sind die Zugbildungsquoten bei den Linien RB 94 (85,4%) und RB 96 (95,0%) geringer als der Durchschnitt.

Die Linie S 6 (94,6%) fährt zwischen Essen-Kettwig und Essen Hbf wegen des Hangrutsches und der damit verbundenen Streckensperrung im Raum Hösel sowie der Fahrzeugverfügbarkeit in Einfachtraktion.

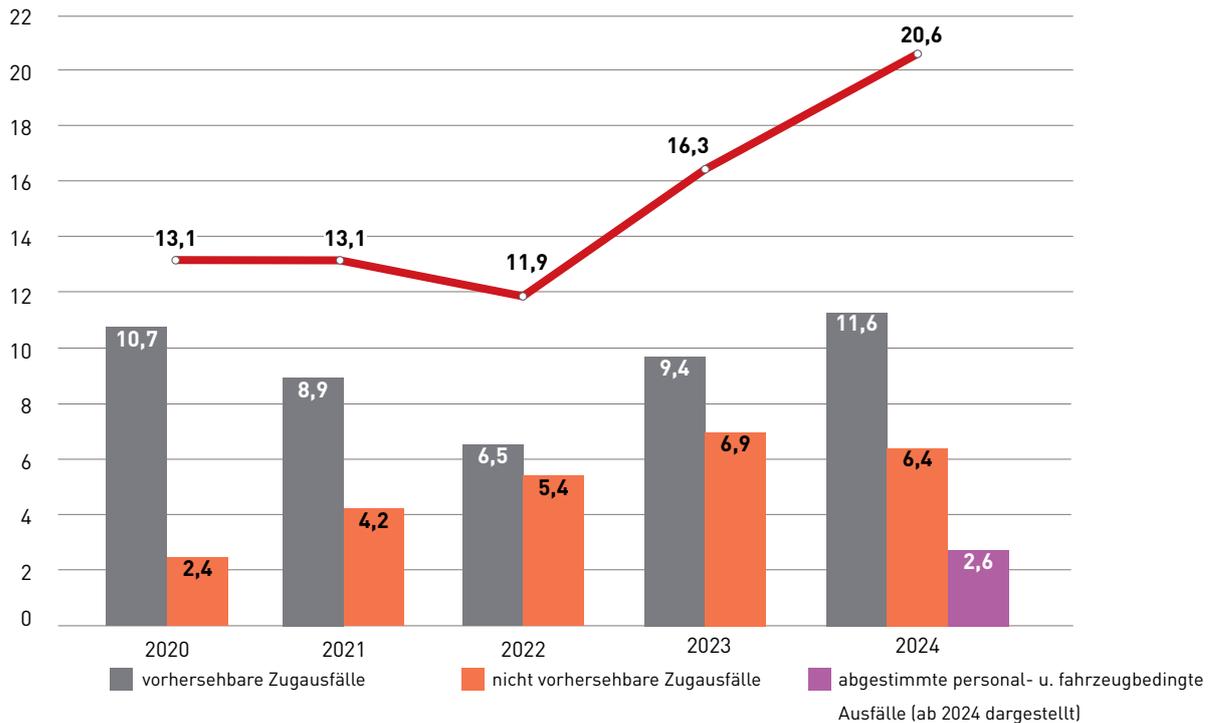
Ferner gibt es bei den Linien S 6 und S 12 (93,8%) eine eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit durch Redesign der Fahrzeugbaureihe.

Die Linie S 1 H (84,1%) hat eine häufig geschwächte Zugbildung aufgrund von Beschädigungen an den Fahrzeugen.

# Zuverlässigkeit und Ausfälle

Für die Bewertung der Qualität im landesweiten SPNV ist ein weiteres Kriterium die Zuverlässigkeit. Bei dem Kriterium Zuverlässigkeit wird der Anteil der nicht vorhersehbaren Ausfälle ins Verhältnis zu den Soll-Fahrten gesetzt. Unterschieden wird in der Statistik zwischen vorhersehbaren, nicht vorhersehbaren und abgestimmten personal- und fahrzeugbedingten Ausfällen. Eine Übersicht aller Linien befindet sich auf den Seiten 30 und 31.

Ausgefallene Zkm in Mio. ( Soll-Angebot in NRW 2024 insgesamt: ca. 117,7 Mio. Zkm )



**Die weiterhin hohe Menge an Baustellen und diverse Streckensperrungen führen 2024 zu einer gestiegenen Anzahl an vorhersehbaren Zugausfällen.**

Die ausgefallenen Zugkilometer sind im Jahr 2024 gegenüber den Vorjahren in Summe weiter auf 20,6 Mio. Zkm gestiegen. Die vorhersehbaren Ausfälle haben sich von 9,4 Mio. Zkm wegen der hohen Bautätigkeiten auf 11,6 Mio. Zkm erhöht. Die nicht vorhersehbaren Ausfälle liegen bei 6,4 Mio. Zkm. Hervorzuheben ist, dass im Jahr 2024 aufgrund von personal- und fahrzeugbedingten Mängeln Leistungen zwischen Besteller und EVU abgestimmt reduziert worden sind. Zu diesen Ausfällen wurde auf Alternativangebote hingewiesen. Ziel ist es, dass durch diese Maßnahme der Betrieb für den Kunden verlässlicher und planbarer läuft. Der Wert dieser Ausfälle liegt bei 2,6 Mio. Zkm.

## Vorhersehbare Ausfälle

Nachfolgend werden die bedeutendsten Entwicklungstrends einzelner Linien dargelegt, welche Aufschluss hinsichtlich der Ausfallursachen geben. Die Linien mit den meisten Ausfällen sind nachfolgend chronologisch nach ihrer Ausfallquote aufgeführt: RB 46, RB 35, RB 92, RE 44, RB 54, RB 30, RE 41, S 6 und S 4 (nachfolgend in Klammern die Ausfälle in %).

Wegen der Streckensperrung am Autobahnkreuz Herne konnte die Linie RB 46 (42,7%) in dem Teilbereich der Strecke nicht verkehren.

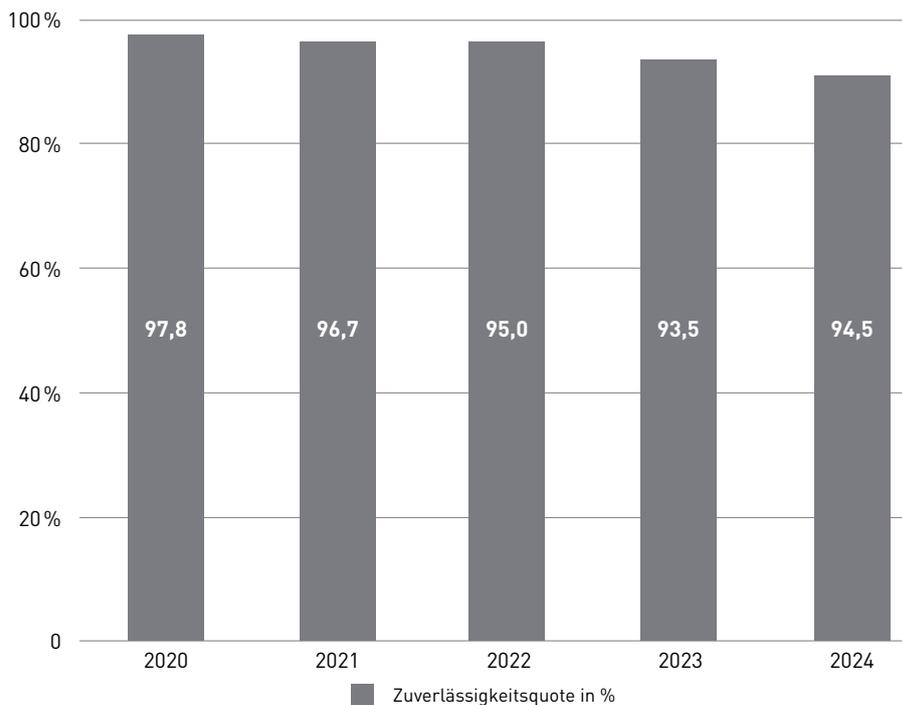
Die Linie RB 35 (35,7%) war negativ durch die Umbauten am Duisburger Hbf betroffen sowie durch die baustellenbedingten Sperrungen in den Sommermonaten 2024 zwischen Duisburg und Krefeld.



## Der hohe Personalausfall (Personalmangel und Krankheit), Fahrzeugmangel sowie schlechte Infrastrukturbeschaffenheit führen 2024 zu einer geringeren Zuverlässigkeitsquote.

### Entwicklung der durchschnittlichen Zuverlässigkeitsquote

Es wird über alle Zuverlässigkeitsquoten der in NRW verkehrenden Linien ein Mittelwert gebildet. Es erfolgt keine Gewichtung auf Basis von Zugkilometern.



Durch Bauarbeiten erfuhr die Linie RB 92 (35,0%) einen Ausfall von August 2024 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024.

Die Linie RE 44 (33,0%) war ebenfalls wie die Linie RB 35 von den Umbauten im Duisburger Hbf betroffen.

Aufgrund von Dachsbauten unterhalb der Gleise zwischen den Stationen Unna und Fröndenberg ist es auf der Linie RB 54 zu einem über Jahre andauernden Komplettausfall gekommen. Lediglich auf der Strecke zwischen Fröndenberg und Neuenrade konnte die Linie RB 54 (29,9%) verkehren.

Die Linie RB 30 (29,6%) ist von Baustellen entlang der Ahrstrecke betroffen gewesen. Zusätzlich ist das Stellwerk Bad Godesberg erneuert worden. Daher hat es auf dem Abschnitt Bonn – Remagen zwischen Januar und März 2024 Ausfälle gegeben.

Wegen des Autobahnausbaus der A42 und A43 kam es im Bereich des Herner Autobahnkreuzes zu Sperrungen, welche die Linie RE 41 (28,1%) negativ beeinflussten.

Der Hangrutsch im Ratinger Stadtteil Hösel führte im Januar 2024 zur Streckensperrung und baustellenbedingten Ausfällen in den Bereichen Essen-Kettwig und Ratingen-Ost. Dadurch wurde die Linie S 6 (26,8%) negativ im Betrieb beeinflusst.

Bei der Linie S 4 (26,6%) führten Brückenbauarbeiten und damit einhergehende Sperrungen an der Hafenbahn in Dortmund zu Ausfällen. Die Sperrung verlief ab Sommer bis Ende 2024.

### Zuverlässigkeit

Die Zuverlässigkeitsquote aller erhobenen Linien liegt im Jahr 2024 im Durchschnitt bei 94,5%.

### Nicht vorhersehbare Ausfälle

Im Jahr 2024 sind viele Linien von betrieblichen Störungen und kurzfristigen personellen Engpässen betroffen gewesen. Die Linien mit den meisten nicht vorhersehbaren Ausfällen sind nachfolgend chronologisch nach ihrer Ausfallquote aufgeführt: RE 4, RE 49, S 12, RB 48, S 7, S 19, S 11 und RE 7 (nachfolgend in Klammern die Ausfälle in %). Durch personalbedingte und infrastrukturelle Ausfälle ist bei der Linie RE 4 (13,5%) eine hohe Ausfallquote zu verzeichnen.

Bei den Linie RE 7 (9,4%) und RE 49 (12,8%) hat es im Betriebsablauf unter anderem häufiger vorzeitige Wenden gegeben, um in der Gegenrichtung die Linie wieder pünktlich einzusetzen.

Die Ausfälle auf den Linien S 7 (10,8%), S 11 (9,8%), S 12 (11,2%) und S 19 (9,9%) sind hauptsächlich personalbedingt. Die GDL-Streiks im Januar und März 2024 machen davon etwas mehr als die Hälfte aus.

Eine hohe Anzahl von infrastrukturbedingten Störungen wie Stellwerksausfälle und Weichenstörungen haben zu Ausfällen bei der Linie RB 48 (11,0%) geführt.

### Abgestimmte personal- und fahrzeugbedingte Ausfälle

Nachfolgend werden die Linien dargelegt, welche durch vorab abgestimmte personal- und fahrzeugbedingte Ausfälle im Jahr 2024 am meisten beeinflusst wurden.

Diese Linien sind nachfolgend chronologisch nach ihrer Ausfallquote aufgeführt: RE 11, RB 66, RB 67, S 28, RE 78 und RB 65 (nachfolgend in Klammern die Ausfälle in %).

Durch Personalmangel im betreffenden Netz sind auf der Linie RE 11 (RRX) (37,5%) planmäßig Ausfälle primär auf der Relation Düsseldorf – Hamm vereinbart worden. Für die Grundversorgung des SPNV-Angebots zwischen Hamm und Kassel-Wilhelmshöhe wird die Linie betrieblich i. d. R. zumindest auf diesem Abschnitt gefahren.

Auf der RB 66 (37,1%) wird seit April 2024 an allen Tagen aufgrund von Personalmangel ein Umlauf gestrichen. Daher fallen seit April fast 50% des Angebots aus.

Die Linie RB 67 (27,5%) fährt nicht mehr auf der Teilstrecke zwischen Bielefeld und Rheda-Wiedenbrück; ebenfalls aufgrund von Personalengpässen.

Auf der Linie S 28 (23,2%) ist es aufgrund von Fahrzeugmängeln zu einem häufigen Ausfall auf der Strecke zwischen Wuppertal und Mettmann gekommen.

Die Linie RE 78 (19,5%) war in 2024 ab April bis Ende September von Leistungsminderungen zwischen Minden und Nienburg wegen Personalmangel betroffen.

Auf der Linie RB 65 (17,9%) wird seit April 2024 an Werktagen ein Umlauf wegen Personalmangel gestrichen.

### Ursachen kurzfristiger Ausfälle

Im vorigen Kapitel ist berichtet worden, dass bei den nicht vorhersehbaren, also kurzfristig auftretenden Ausfällen eine sinkende Tendenz (von 6,9 Mio. Zkm auf 6,4 Mio. Zkm) in Bezug zum Vorjahr zu erkennen ist. Auch aufgrund dieser Senkung ist die Betrachtung der Ursachen für diese Ausfälle von hohem Interesse.

Nachdem im letzten Jahr erstmalig für NRW ein nahezu vollumfänglicher Überblick über das Gesamtjahr 2023 für alle Linien mit ihren nicht vorhersehbaren Ausfallursachen erstellt worden ist, wird die Analyse für das Jahr 2024 fortgesetzt.

Die relevanten Störungskategorien sind in dem nebenstehenden Themencluster auf Seite 29 aufgelistet.

Im Folgenden werden die Jahre 2023 und 2024 miteinander verglichen. Die Auswertung basiert auf ca. 100 berücksichtigten Linien.

### Vergleich 2023 – 2024

Grundsätzlich ist im Jahr 2024 eine neue übergeordnete Störkategorie eingefügt worden. Diese beinhaltet die Erfassung der abgestimmten personal- und fahrzeugbedingten Ausfälle. Sie sind eingeführt worden, um auf den anhaltenden Mangel an Triebfahrzeugführern zu reagieren. Bei besonders betroffenen Linien oder Netzen ist das Fahrplanangebot vorübergehend so reduziert worden, dass die verbleibenden Fahrten stabil und zuverlässig gefahren werden können.

Damit soll das Zufahren für den Fahrgast wieder planbarer werden, da spontan auftretende Ausfälle aufgrund von Personalmangel minimiert werden. Diese Ausfälle (2,6 Mio. Zkm im Jahr 2024) werden nun separat dargestellt.

Durch diese Aufteilung erklärt sich der – im Vergleich zum Vorjahr – stark gesunkene Anteil des Clusters „Personal-mangel“ an den nicht vorhersehbaren Ausfällen. Damit ist der Anteil an spontan auftretenden Ausfällen wegen Personal-mangel um rund die Hälfte zurückgegangen.

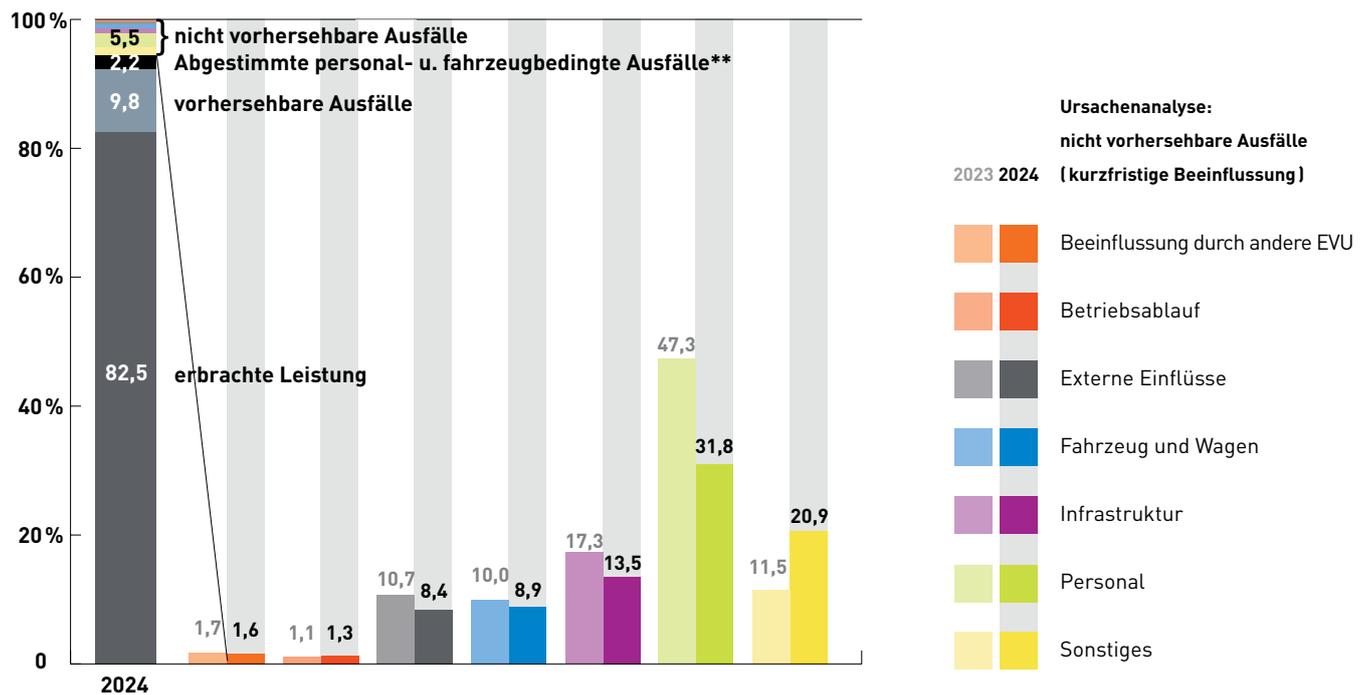
Ebenfalls sind die Ausfallgründe bei „Fahrzeug und Wagen“ etwas zurückgegangen. Diese Werte finden sich in den „abgestimmten personal- und fahrzeugbedingten Ausfällen“ wieder.

Der Wert der Rubrik „Sonstiges“ ist im Jahr 2024 gegenüber dem Jahr 2023 gestiegen. Dies ergründet sich an den vier Streiktagen am Anfang des Jahres 2024, welche unter „Sonstiges“ abgegolten werden.

Ausgefallene Zugkilometer aufgrund von Störungen der „Infrastruktur“ und vermehrt auch aufgrund von nicht besetzten Stellwerken durch Personal-mangel sind anteilig im Jahr 2024 etwas gegenüber 2023 gesunken.

## Untersuchung der nicht vorhersehbaren Ausfälle nach Störungsgrund\*

Erbrachte Leistung vs. Ausfälle in %



\* 2023: Auswertung von 98 Linien/2024: Auswertung von 100 Linien

\*\* ab 2024 dargestellt

### Themencluster der Ausfallursachen (nicht vorhersehbar, kurzfristig)

#### Beeinflussung durch andere EVU

- Behinderungen durch liegen gebliebene oder verspätete Regionalverkehre
- Behinderungen durch Züge des Fernverkehrs (z. B. ICE, IC oder Flixtrain)
- Behinderungen durch Züge des Güterverkehrs

#### Betriebsablauf

- Verspätungen aus vorherigen Fahrten
- vorzeitige Wendungen
- Störungen beim Flügeln/Kuppeln

#### Externe Einflüsse

- witterungsbedingte Störungen/Unwetter
- Tiere oder Gegenstände im Gleis
- polizeiliche Ermittlungen
- Vandalismus

#### Fahrzeug und Wagen

- fahrzeugbedingte Störungen

#### Infrastruktur

- infrastrukturbedingte Störungen (z. B. an Stellwerken oder Bahnübergängen)
- unbesetzte Stellwerke

#### Personal

- genereller Personalmangel
- verspätetes Personal, kurzfristiger Personalausfall

#### Sonstiges

- sonstige Gründe
- Streik



Weitere Informationen zur SPNV-Betriebsqualität quartalsweise auch im Internet: <https://infoportal.mobil.nrw/information-service/spnv-qualitaet-faktenblatt.html>  
Die dortigen Daten weichen z.T. von denen dieses Jahresberichts ab, da die Quartalsdaten vertragliche Verabredungen berücksichtigen. Im Jahresbericht wird die Qualität ausschließlich analog Kundenerlebnis dargestellt.



# Betriebskennzahlen

alphabetisch nach EVU sowie nach Produktgruppe RE, RB, S-Bahn		Pünktlichkeitsquoten in Prozent						⊕ / ⊖	Zuverlässigkeit in Prozent					⊕ / ⊖	Zugbildung
Aktuelles EVU	Linie	2020	2021	2022	2023	2024	2023-2024	2020	2021	2022	2023	2024	2023-2024	2024	
DB Regio	RE 2	75,0%	70,7%	56,1%	57,0%	56,5%	-0,5%	97,8%	94,6%	95,0%	94,5%	94,8%	0,3%	99,5%	
	RE 8	85,0%	77,2%	71,2%	76,5%	70,4%	-6,1%	98,1%	96,0%	91,5%	96,5%	93,3%	-3,2%	95,6%	
	RE 9	85,7%	86,7%	74,8%	77,4%	65,3%	-12,1%	97,8%	94,2%	96,0%	94,7%	92,7%	-2,0%	97,5%	
	RE 12	85,4%	86,0%	70,8%	81,9%	79,2%	-2,7%	98,2%	98,6%	97,4%	95,2%	94,9%	-0,3%	100,0%	
	RE 17	92,1%	86,4%	81,9%	87,8%	79,7%	-8,1%	98,6%	97,5%	98,3%	98,8%	98,8%	0,0%	97,8%	
	RE 22	84,1%	87,7%	78,9%	87,2%	83,9%	-3,3%	98,9%	99,3%	97,7%	97,3%	96,0%	-1,3%	98,5%	
	RE 41	⌚ Dez 23				76,0%	k. A.	⌚ Dez 23				94,5%	k. A.	100 %	
	RE 42	78,6%	73,3%	64,0%	62,0%	59,6%	-2,4%	98,1%	95,4%	88,8%	90,4%	94,1%	3,7%	98,5%	
	RE 49	77,8%	78,7%	51,8%	53,9%	68,5%	14,6%	89,1%	96,9%	66,4%	80,7%	87,2%	6,5%	99,7%	
	RE 57	90,6%	78,5%	69,0%	76,4%	74,3%	-2,1%	98,2%	94,4%	96,5%	97,1%	95,5%	-1,6%	98,0%	
RE 62	⌚ Dez 23				56,9%	k. A.	⌚ Dez 23				93,0%**	k. A.	100,0%		
DB Regio/Hessische Landesbahn	RE 34	⌚ Dez 22			75,1%	74,7%	-0,4%	⌚ Dez 22			97,6%	96,7%	-0,9%	100,0%	
eurobahn	RE 3	89,0%	85,1%	77,3%	73,3%	83,5%	10,2%	97,9%	97,1%	93,8%	95,0%	94,0%	-1,0%	94,1%	
	RE 13	83,8%	79,5%	74,8%	71,7%	72,0%	0,3%	97,5%	96,2%	93,9%	93,1%	93,7%	0,6%	94,3%	
	RE 78 <sup>1</sup>	93,7%	93,2%	90,4%	90,2%	k. A.*	k. A.	92,5%	95,8%	94,5%	91,3%	k. A.*	k. A.*	k. A.*	
	RE 82 <sup>1</sup>	87,2%	84,9%	81,9%	82,7%	k. A.*	k. A.	98,2%	95,7%	96,7%	88,6%	k. A.*	k. A.*	k. A.*	
Hessische Landesbahn	RE 99	90,4%	86,9%	68,5%	72,7%	68,2%	-4,5%	99,7%	99,4%	98,9%	97,8%	96,7%	-1,1%	89,4%	
National Express	RE 1 (RRX)	76,6%	74,9%	59,9%	69,1%	55,0%	-14,1%	99,0%	98,5%	95,1%	95,5%	95,9%	0,4%	99,2%	
	RE 4	76,2%	73,1%	64,5%	62,3%	58,1%	-4,2%	97,5%	97,0%	96,4%	93,7%	92,0%**	-1,7%	97,9%	
	RE 5 (RRX)	78,9%	74,0%	51,1%	49,3%	48,9%	-0,4%	98,5%	97,6%	94,9%	95,3%	93,9%	-1,4%	98,7%	
	RE 6 (RRX)	83,1%	79,4%	68,5%	63,2%	60,5%	-2,7%	99,1%	96,9%	97,2%	95,3%	95,4%	0,1%	98,6%	
	RE 7	76,1%	64,9%	59,2%	55,3%	49,4%	-5,9%	97,8%	96,1%	96,0%	92,6%	90,6%	-2,0%	95,4%	
RE 11 (RRX)	84,5%	77,9%	63,9%	71,0%	59,8%	-11,2%	99,1%	97,5%	96,2%	95,7%	96,6%**	0,9%	99,7%		
Regiobahn	RE 47 <sup>1</sup>	⌚ Dez 22			82,3%	k. A.*	k. A.	⌚ Dez 22			97,7%	k. A.*	k. A.	k. A.*	
SNCB	RE 29	85,8%	85,2%	81,1%	74,4%	57,7%	-16,7%	99,9%	99,8%	98,3%	97,6%	99,6%	2,0%	99,5%	
Transdev Rhein-Ruhr	RE 10	81,5%	80,5%	73,8%	63,6%	67,5%	3,9%	97,6%	97,3%	97,5%	93,6%	94,4%	0,8%	96,5%	
	RE 14	78,8%	79,2%	77,0%	74,4%	60,7%	-13,7%	97,6%	97,6%	97,9%	95,8%	95,1%	-0,7%	86,8%	
RE 44	79,1%	74,0%	64,5%	61,0%	61,5%	0,5%	97,1%	96,7%	96,7%	92,9%	94,9%	2,0%	92,8%		
VIAS Rail	RE 16	87,7%	84,8%	69,9%	76,6%	78,3%	1,7%	99,3%	98,6%	95,4%	94,5%	98,7%	4,2%	85,0%	
	RE 19	87,6%	83,4%	70,0%	70,9%	69,2%	-1,7%	99,2%	98,3%	95,3%	96,9%	96,7%**	-0,2%	98,6%	
Westfalenbahn	RE 15	89,6%	84,8%	83,7%	80,8%	70,6%	-10,2%	98,9%	97,3%	98,0%	98,2%	97,8%	-0,4%	98,1%	
	RE 60	86,4%	80,6%	77,6%	72,5%	67,7%	-4,7%	99,5%	98,5%	98,4%	99,0%	98,7%	-0,3%	99,9%	
	RE 70	91,0%	87,1%	82,9%	79,4%	68,2%	-11,2%	99,4%	98,9%	98,3%	98,7%	98,7%	0,0%	99,9%	
DB Kurhessenbahn	RB 94	91,1%	94,3%	81,3%	79,6%	75,1%	-4,5%	99,2%	97,5%	97,7%	93,9%	94,4%**	0,5%	85,4%	
	RB 97 <sup>1</sup>	96,1%	95,4%	90,9%	93,3%	91,5%	-1,8%	98,9%	96,3%	95,2%	89,8%	93,3%**	3,5%	99,9%	
DB Regio	RB 20	91,4%	91,3%	89,6%	89,3%	82,1%	-7,2%	98,5%	97,3%	91,7%	89,5%	93,3%	3,8%	97,7%	
	RB 23/S23	94,9%	97,0%	96,1%	95,9%	94,9%	-1,0%	97,9%	97,7%	97,9%	96,0%	96,6%	0,6%	99,9%	
	RB 24	85,3%	86,4%	71,2%	81,0%	74,1%	-6,9%	98,3%	98,4%	97,9%	97,5%	97,3%	-0,2%	99,2%	
	RB 25	88,5%	87,9%	82,0%	89,3%	82,3%	-7,0%	97,6%	93,0%	95,1%	97,1%	95,2%	-1,9%	99,1%	
	RB 27	83,1%	73,5%	65,3%	67,7%	82,6%	14,9%	98,0%	97,2%	96,8%	97,0%	95,1%	-1,9%	95,1%	
	RB 30	83,7%	87,1%	69,9%	86,5%	83,5%	-3,0%	98,3%	97,1%	96,6%	95,8%	96,5%	0,7%	100,0%	
	RB 32	86,4%	79,1%	78,0%	72,7%	72,3%	-0,4%	98,2%	97,0%	74,4%	93,0%	94,2%	1,2%	99,6%	
	RB 33	74,5%	82,5%	81,6%	78,8%	74,5%	-4,3%	98,5%	96,5%	96,7%	96,0%	94,5%	-1,5%	95,7%	
	RB 38	95,6%	96,6%	86,0%	89,2%	80,5%	-8,7%	98,0%	87,2%	96,3%	95,7%	93,4%	-2,3%	99,8%	
	RB 40	91,8%	89,0%	86,6%	87,9%	85,9%	-2,0%	98,7%	96,7%	87,5%	86,5%	95,8%	9,3%	99,9%	
RB 43	90,1%	87,3%	86,6%	83,3%	73,7%	-9,6%	94,4%	93,5%	96,2%	95,2%	94,0%	-1,2%	100,0%		

<sup>1</sup> bis 2020 RB 42

<sup>2</sup> seit Dez. 2020 Linienverlauf Wuppertal – Mettmann – Düsseldorf – Neuss – Kaarst

keine repräsentativen Daten

\*\* Es sind die Fahrten berücksichtigt, welche abzüglich der nicht vorhersehbaren und der abgestimmten personal- und fahrzeugbedingten Ausfälle gefahren sind.

k. A. keine Angabe möglich

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

Pünktlichkeitsquote: Verspätet ab 3:59 Min.

Zuverlässigkeit: Beinhaltet nicht vorhersehbare Ausfälle

🕒 Betriebsaufnahme 🚫 kein Messpunkt

alphabetisch nach EVU sowie nach Produktgruppe RE, RB, S-Bahn		Pünktlichkeitsquoten in Prozent						⊕ / ⊖	Zuverlässigkeit in Prozent					⊕ / ⊖	Zugbildung
Aktuelles EVU	Linie	2020	2021	2022	2023	2024	2023 – 2024	2020	2021	2022	2023	2024	2023 – 2024	2024	
DB Regio	RB51	91,9%	90,7%	83,9%	80,4%	75,5%	-4,9%	98,8%	95,8%	96,4%	96,4%	94,5%	-1,9%	97,6%	
	RB52	93,6%	91,9%	85,9%	86,9%	79,6%	-7,3%	98,1%	98,2%	97,0%	95,4%	96,1%	0,7%	98,6%	
	RB53	93,5%	87,8%	82,5%	91,1%	87,7%	-3,4%	97,7%	94,6%	95,8%	96,2%	98,6%	2,4%	99,2%	
	RB54	97,6%	95,7%	96,7%	98,0%	97,5%	-0,5%	95,7%	94,2%	97,8%	99,0%	96,7%	-2,3%	99,8%	
	RB63	94,4%	94,4%	88,8%	87,0%	88,2%	1,2%	99,2%	96,7%	97,1%	96,6%	96,8%	0,2%	97,9%	
	RB64	95,2%	94,6%	85,8%	91,1%	88,2%	-2,9%	99,1%	97,1%	97,6%	97,5%	98,0%	0,5%	97,4%	
eurobahn	RB50	90,0%	82,4%	80,2%	69,2%	66,4%	-2,8%	98,7%	96,4%	95,2%	94,6%	95,1%	0,5%	96,5%	
	RB59	91,0%	84,1%	80,0%	87,2%	89,3%	2,1%	96,7%	94,0%	92,4%	93,8%	92,8%	-1,0%	100,0%	
	RB61	88,9%	85,6%	85,6%	79,0%	74,0%	-5,0%	98,5%	97,1%	95,7%	94,6%	95,9%	1,3%	98,9%	
	RB65	93,0%	91,8%	91,8%	88,3%	84,5%	-3,8%	97,5%	97,1%	96,8%	93,6%	97,0%**	3,4%	98,4%	
	RB66	96,3%	95,4%	91,6%	92,5%	91,1%	-1,4%	92,8%	97,2%	97,0%	93,5%	97,8%**	4,3%	97,9%	
	RB67	87,6%	91,8%	88,3%	90,3%	89,6%	-0,7%	98,4%	97,2%	97,2%	92,4%	96,4%**	4,0%	97,8%	
	RB69	83,3%	79,4%	69,8%	62,6%	50,8%	-11,6%	98,7%	96,9%	96,4%	94,6%	94,7%	0,1%	98,2%	
	RB71	79,5%	76,4%	72,7%	76,3%	70,9%	-5,4%	98,4%	98,0%	96,0%	92,2%	96,2%	4,0%	96,3%	
	RB72	88,7%	89,5%	86,6%	85,8%	78,3%	-7,5%	98,0%	96,0%	94,5%	91,2%	94,7%	3,5%	99,0%	
	RB73	86,4%	80,9%	77,6%	83,4%	84,6%	1,2%	98,5%	96,2%	96,9%	92,5%	96,0%	3,5%	97,4%	
	RB89	87,7%	88,1%	83,5%	81,4%	75,3%	-6,1%	96,1%	97,2%	96,8%	92,3%	94,2%	1,9%	98,8%	
	Hessische Landesbahn	RB90	88,8%	89,1%	82,8%	83,2%	79,1%	-4,1%	98,4%	98,7%	97,6%	95,9%	96,5%	0,6%	95,1%
		RB92	97,0%	97,1%	95,9%	93,8%	94,7%	0,9%	98,5%	99,2%	98,3%	93,4%	94,2%	0,8%	99,6%
RB93		90,0%	84,3%	74,7%	73,0%	61,4%	-11,6%	98,5%	98,9%	97,9%	95,4%	92,6%	-2,8%	99,0%	
RB95		96,3%	93,7%	83,9%	80,9%	76,3%	-4,6%	99,1%	99,3%	98,2%	94,3%	93,4%	-0,9%	97,4%	
RB96		99,3%	97,1%	96,6%	96,3%	95,0%	-1,3%	98,6%	99,7%	97,5%	96,7%	95,7%	-1,0%	95,0%	
National Express	RB48	79,6%	75,0%	67,9%	64,0%	65,3%	1,3%	98,3%	97,7%	96,6%	94,1%	94,2%**	0,1%	97,7%	
NordWestBahn	NWB 394	50,3%	63,2%	51,4%	49,8%	39,1%	-10,7%	98,5%	96,9%	98,7%	97,9%	98,1%	0,3%	98,8%	
	RB74	84,3%	82,7%	72,9%	74,5%	72,2%	-2,3%	99,1%	97,9%	98,4%	97,6%	96,3%	-1,3%	99,6%	
	RB75	88,8%	86,9%	79,5%	81,2%	78,6%	-2,6%	98,8%	97,7%	98,3%	96,9%	95,6%	-1,3%	99,3%	
	RB84	86,3%	83,4%	81,4%	76,7%	69,7%	-7,0%	99,4%	98,0%	99,1%	98,0%	97,9%	-0,1%	99,5%	
	RB85	93,9%	93,1%	91,3%	85,9%	82,4%	-3,5%	99,2%	97,3%	99,0%	98,1%	97,1%	-1,0%	100,0%	
Regionalverkehre Start	RB77	83,4%	80,9%	72,2%	76,7%	75,7%	-1,0%	98,7%	96,0%	91,2%	92,0%	91,6%	-0,4%	100,0%	
Rurtalbahn	RB21	95,8%	95,2%	93,1%	89,6%	85,2%	-4,4%	99,6%	99,2%	99,6%	99,3%	97,9%	-1,4%	99,0%	
	RB28	k. A.	k. A.	k. A.	95,6%	91,5%	-4,1%	k. A.	k. A.	k. A.	99,1%	99,5%	0,4%	100,0%	
Transdev Rhein-Ruhr	RB31	76,1%	66,4%	63,9%	62,4%	53,3%	-9,1%	97,7%	97,0%	96,2%	94,3%	94,1%	-0,2%	90,9%	
	RB36	96,8%	96,4%	96,2%	94,8%	90,3%	-4,5%	97,7%	96,5%	94,2%	85,5%	87,5%	2,0%	100,0%	
Trans Regio	RB26	74,3%	69,3%	55,5%	55,1%	k. A.	k. A.	97,4%	95,7%	95,1%	92,9%	k. A.	k. A.	k. A.	
TRI	RB37	↻ Dez. 23				k. A.	k. A.	↻ Dez. 23				k. A.	k. A.	k. A.	
VIAS Rail	RB34	83,4%	78,1%	60,5%	57,8%	53,5%	-4,3%	98,3%	97,2%	97,1%	93,0%	91,5%	-1,5%	100,0%	
	RB35	96,8%	83,9%	80,6%	71,4%	73,1%	1,7%	98,8%	97,7%	98,6%	97,5%	97,2%	-0,3%	100,0%	
	RB39	88,2%	88,7%	77,8%	75,6%	79,8%	4,2%	99,3%	99,4%	99,1%	96,2%	96,0%**	-0,2%	96,6%	
	RB46	91,3%	86,3%	71,0%	74,8%	78,5%	3,7%	83,4%	97,6%	92,0%	90,1%	98,2%	8,1%	100,0%	
	RB91	92,0%	87,4%	86,7%	91,0%	88,7%	-2,3%	99,4%	98,9%	96,4%	95,6%	97,3%	1,7%	94,8%	
DB Regio	S1	87,9%	78,7%	77,3%	74,6%	82,3%	7,7%	98,4%	95,6%	95,2%	93,5%	94,8%	1,3%	98,8%	
	S2	90,5%	88,1%	85,0%	81,2%	80,3%	-0,9%	97,7%	97,6%	95,7%	96,1%	94,6%	-1,5%	100,0%	
	S3	94,4%	93,1%	90,5%	84,0%	87,1%	3,1%	94,3%	98,5%	92,7%	77,5%	91,9%	14,4%	99,9%	
	S4	98,9%	98,2%	97,8%	97,7%	98,4%	0,7%	98,9%	96,6%	97,0%	96,5%	94,9%	-1,6%	100,0%	
	S5/S8	91,1%	88,0%	85,9%	82,7%	81,8%	-0,9%	98,2%	95,1%	96,0%	92,7%	92,3%	-0,4%	97,3%	
	S6	87,6%	83,4%	83,5%	80,1%	80,8%	0,7%	98,2%	95,2%	96,0%	95,9%	93,8%	-2,1%	94,6%	
	S9	78,6%	83,5%	65,0%	67,6%	72,4%	4,8%	92,9%	97,1%	93,6%	90,9%	92,5%	1,6%	100,0%	
	S11	86,6%	80,1%	80,1%	79,9%	76,3%	-3,6%	97,9%	94,3%	94,4%	91,1%	90,2%	-0,9%	96,0%	
	S12	88,2%	82,6%	80,3%	82,8%	78,3%	-4,5%	96,9%	92,2%	92,4%	90,4%	88,8%	-1,6%	93,8%	
	S19	85,9%	79,2%	78,1%	80,9%	75,2%	-5,7%	97,5%	93,4%	93,9%	94,3%	90,1%	-4,2%	96,7%	
	S68*	80,4%	81,0%	77,6%	k. A.*	k. A.*	k. A.	94,2%	85,6%	48,5%	k. A.*	k. A.*	k. A.	99,3%	
Regiobahn	S28²	94,4%	62,7%	65,8%	60,1%	71,6%	11,5%	99,1%	95,9%	95,6%	95,2%	97,5%**	2,3%	99,9%	
Transdev Hannover	S1H	70,1%	60,7%	66,9%	71,3%	70,5%	-0,8%	98,3%	95,7%	91,9%	88,7%	91,2%	2,5%	84,1%	
	S5H	74,6%	69,5%	78,6%	73,9%	57,3%	-16,6%	99,2%	95,7%	95,7%	95,8%	95,3%	-0,5%	99,4%	
Transdev Rhein-Ruhr	S7	87,3%	88,3%	95,5%	93,6%	75,9%	-17,7%	97,9%	95,4%	92,8%	95,3%	89,2%	-6,1%	100,0%	

# Aktionsprogramm „Personal für mehr Zuverlässigkeit im Betrieb“

Mit dem Aktionsprogramm „Personal für mehr Zuverlässigkeit im Betrieb“ begegnen die drei SPNV-Aufgabenträger und die Eisenbahnverkehrsunternehmen in Nordrhein-Westfalen dem branchenweiten Personalmangel und realisieren zugleich ein Handlungskonzept, damit das Angebot auf der Schiene für die Fahrgäste wieder planbarer wird.



Gemeinsam gegen den Fachkräftemangel: Im Beisein von NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer (rechts) unterzeichneten Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen die Branchenvereinbarung zum Aktionsprogramm „Personal für mehr Zuverlässigkeit im Betrieb“.

Die Bahnbranche in Nordrhein-Westfalen arbeitet gemeinsam und mit Hochdruck an einer Stabilisierung der Betriebssituation, nachdem die Zuverlässigkeit von Regionalzügen und S-Bahnen im Jahr 2023 einen Tiefpunkt erreicht hatte. Inzwischen sind insbesondere die ungeplanten Zugausfälle durch Personalmangel wieder rückläufig. Diese Trendumkehr wollen die SPNV-Aufgabenträger und die Eisenbahnverkehrsunternehmen in NRW weiter forcieren und haben dafür am 18. Februar 2025 in Düsseldorf

die Branchenvereinbarung zum Aktionsprogramm „Personal für mehr Zuverlässigkeit im Betrieb“ geschlossen. Das Aktionsprogramm beinhaltet aufeinander abgestimmte Maßnahmen, um die Qualität des Schienenpersonennahverkehrs mittel- und langfristig zu verbessern. Die Qualifizierung von mehr Personal und gezielte temporäre Reduzierungen im Fahrplan bilden die zentralen Hebel in einem koordinierten Handlungskonzept.

## 700 Kursplätze zur Qualifizierung von Lokführern

Der erste Schwerpunkt im Aktionsprogramm ist eine erneute Fachkräfteoffensive für den SPNV in NRW. 700 Kursplätze wollen die Eisenbahnverkehrsunternehmen allein zur zusätzlichen Qualifizierung von Lokführern einrichten. Damit steigern sie noch einmal die Zahlen aus einer Beschäftigungsoffensive, die das Land Nordrhein-Westfalen und Verkehrsminister Oliver Krischer über die Brancheninitiative Fokus Bahn NRW im September 2023 initiiert hatten. Rund 500 Lokführer konnten so bis Ende 2024 zusätzlich ausgebildet werden. Das Aktionsprogramm überführt die erfolgreichen Maßnahmen der Beschäftigungsoffensive in brancheneigene Strukturen und erhöht noch einmal die Qualifizierungsmarge, um den Personalbedarf langfristig zu decken und dabei auch zukünftige Entwicklungen wie weitere Verren-

So hoch ist der Personalbedarf im SPNV NRW  
Rund 3.300 Lokführer sind aktuell bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen der Bahnen in NRW im Einsatz. Bis 2027 werden sich etwa 480 in den Ruhestand verabschieden. Zusätzliche Mitarbeitende werden gebraucht, um die hohe Belastung infolge von Baustellen und Infrastrukturmängeln auszugleichen. Denn Störungen in der Infrastruktur verlängern auch Arbeitszeiten und -schichten des Fahrpersonals. Die Deutsche Bahn erwartet zudem Mehrbedarfe in einer Höhe von rund 30%, bedingt durch das Inkrafttreten neuer Tarifmodelle – Stichwort: „Mehr Freizeit statt mehr Gehalt“.



KarriereSchiene 2024: Bei der ersten bahnspezifischen Jobmesse im Colosseum Theater Essen wurden mehr als 500 Teilnehmende begrüßt. Unter Beteiligung des NRW-Verkehrsministers Oliver Krischer (links) hat sich die Branche zu gemeinsamen Recruitingsaktivitäten ausgetauscht, um die Herausforderungen im Fachkräftemangel des SPNV in NRW anzugehen.

tungen oder neue Tarifmodelle zu antizipieren. Zur Unterstützung der Ausbildungsaktivitäten wollen die SPNV-Aufgabenträger den Eisenbahnverkehrsunternehmen bis zu zehn Mio. Euro zur Verfügung stellen. Die Auszahlung soll in Form eines Anreizsystems, gestuft nach Kursstartern und Kursabsolventen, erfolgen. Ziel ist ein ausreichend starker Personalbestand bis Ende 2026.

Trendumkehr bei personalbedingten Zugausfällen  
Wegen kurzfristig erkrankter Lokführer mussten im Jahr 2023 landesweit rund 3,5 Mio. Zkm bzw. 3% von 116,4 Mio. Zkm Gesamtangebot ausfallen. Nach dem Einsatz des seit 2023 neu ausgebildeten Fahrpersonals und der Umsetzung von Ersatzkonzepten auf besonders betroffenen Linien waren es 2024 im Landesdurchschnitt nur noch 2,1 Mio. Zkm bzw. 1,8% des Gesamtangebots, wobei die Zahlen je nach Region variieren.



Mit „Die Bahnen in NRW“ hat die Brancheninitiative Fokus Bahn NRW eine zugkräftige Arbeitgebermarke etabliert. Hier werden die Aktivitäten zur Personalgewinnung gebündelt und Qualifizierungsangebote vermarktet: [www.bahnen.nrw/jobkarte](http://www.bahnen.nrw/jobkarte)



### Gezielte Leistungskürzungen für ein verlässlicheres SPNV-Angebot

Um den derzeit bestehenden Personalengpässen bei verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen entgegenzuwirken, greift das Aktionsprogramm einen Handlungsansatz auf, der 2024 im SPNV in NRW bereits erfolgreich praktiziert wurde: gezielte temporäre Anpassungen im Fahrplan. Im Rahmen des Aktionsprogramms vorgesehen sind Leistungsreduzierungen in einem Umfang von landesweit insgesamt 4,5 Mio. Zkm. Neu ist, dass die Fahrplananpassungen zukünftig in einem landesweiten, unternehmensübergreifenden Ansatz – insbesondere mit Blick auf absehbare zeitliche Personalengpässe, z. B. in den Ferien – geprüft und gezielt zur Entlastung bzw. zur Stabilisierung des Gesamtsystems umgesetzt werden. Dafür haben sich alle Eisenbahnverkehrsunternehmen zu einem transparenten und kurzfristigen Austausch über die Betriebs- und Personalsituation gegenüber den Leistung bestellenden Aufgabenträgern verpflichtet. Flankierende Maßnahmen wie bspw. die Übernahme einzelner Fahrten durch andere EVU und Schienenersatzverkehre sowie eine vorausschauende, proaktive Kommunikation sollen das Angebot für die Fahrgäste insgesamt besser planbar machen. Die Fahrplananpassungen sollen eine Übergangslösung sein, damit das verbleibende Angebot mit dem tatsächlich vorhandenen Personal zuverlässig erbracht werden kann und Zeit zur Rekrutierung zusätzlichen Personals gewonnen wird. Kurzfristige personalbedingte Zugausfälle sollen so zur Ausnahme werden – damit Fahrten für die Fahrgäste wieder planbar werden.

# Kundenzufriedenheit im SPNV

Im Jahr 2024 gab es erneut zahlreiche gewichtige äußere Einflussfaktoren für den ÖPNV und SPNV, die sich auf die Zufriedenheit der SPNV-Kunden in NRW auswirken: So gab es bspw. das Deutschland-Ticket schon im zweiten Jahr, die Sprit- und Energiekosten hatten sich nach 2022 wieder etwas normalisiert und große SPNV-Bauprojekte wurden fortgeführt sowie weitere begonnen.

Das Kompetenzzentrum Marketing NRW (KCM) hat das gemäß dem üblichen Zwei-Jahres-Rhythmus vorgesehene NRW-Kundenbarometer 2024 genutzt, um erneut die aktuelle Zufriedenheit der Fahrgäste des SPNV in NRW abzubilden.

Für die aktuelle Untersuchung wurden in der Zeit von September 2024 bis Anfang Dezember 2024 rund 18.700 ÖPNV-Kunden befragt, darunter 7.353 Kunden, die als Hauptverkehrsmittel den SPNV nutzen. Die Beurteilung der Merkmale erfolgte anhand der bewährten verbalen Skala von vollkommen zufrieden (= 1) bis unzufrieden (= 5).

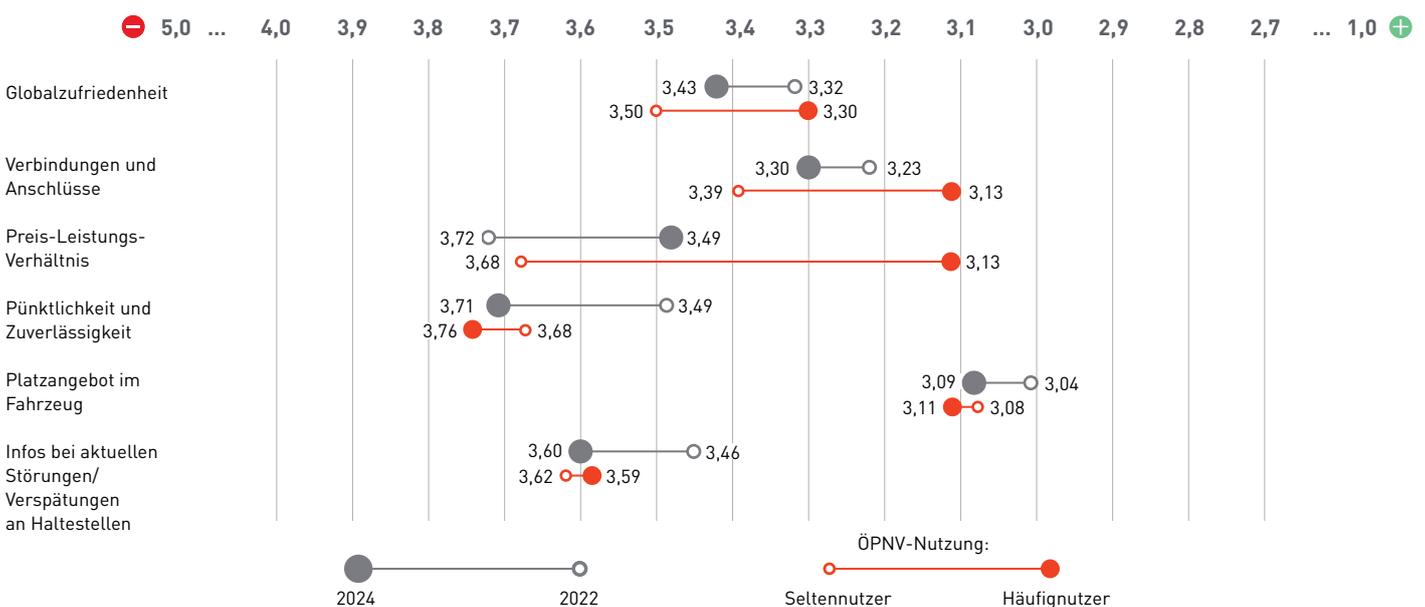
Das KCM agiert im Auftrag des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW bei allen Fragen, die den landesweiten Nahverkehr betreffen. Es ist angesiedelt bei der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH in Köln (weitere Informationen unter [www.kcm-nrw.de](http://www.kcm-nrw.de)).

Die unten einzusehende Abbildung zeigt verschiedene Zufriedenheitsergebnisse der SPNV-Nutzer aus NRW. Neben dem Ergebnisvergleich 2024 zur Vorgängerstudie von 2022 (graue Reihen) ist auch die Zufriedenheit der Häufig- und der Seltennutzer dargestellt (orange Reihen).

Die allgemeine Zufriedenheit („Globalzufriedenheit“) der SPNV-Kunden in NRW ist – wie die meisten der übrigen Leistungsmerkmale – signifikant gegenüber 2022 gesunken. Lediglich mit dem Preis-Leistungs-Verhältnis sind die SPNV-Nutzer 2024 deutlich zufriedener, eine Auswirkung des Deutschland-Tickets, womit (zum Befragungszeitpunkt im Herbst 2024) für 49 Euro pro Monat der Nahverkehr in ganz Deutschland genutzt konnte, mit weiteren, rabattierten Ticketvarianten (z. B. für Schüler, Studierende oder als JobTicket) sogar noch günstiger.

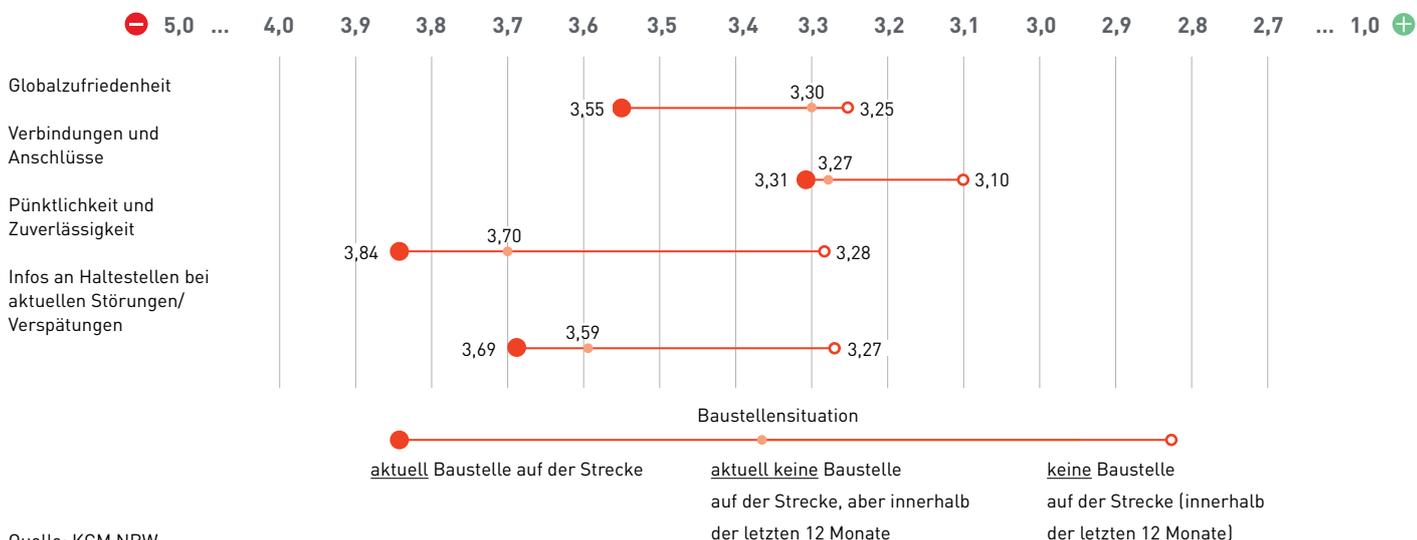
Die SPNV-Nutzer bewerten die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit signifikant schlechter als 2022, die Häufignutzer geben diesem Aspekt die schlechteste Note aller Aspekte. Hier zeigen sich die Auswirkungen der vielen großen Baustellen, welche die Qualität im SPNV stark einschränken. Zudem sind die Häufignutzer unter den SPNV-Kunden sowohl insgesamt als auch mit einigen ausgewählten Aspekten deutlich zufriedener als die Seltennutzer, bspw. mit den Verbindungen und Anschlüssen oder dem Preis-Leistungs-Verhältnis.

Ausgewählte Zufriedenheitsergebnisse der SPNV-Kunden in NRW



Quelle: KCM NRW

Zufriedenheit nach Baustellen-Betroffenheit



Quelle: KCM NRW

Neben den Zufriedenheitsaspekten wurde im NRW-Kundenbarometer 2024 erhoben, ob die befragten SPNV-Nutzer zum Befragungszeitpunkt im Herbst 2024 oder in den zwölf Monaten davor von einer Baustelle auf ihrer üblichen Strecke betroffen waren: Bei 41 % gab es im Herbst 2024 eine Baustelle, bei weiteren 36 % war dies innerhalb der zwölf Monate zuvor der Fall. Somit waren lediglich 23 % der SPNV-Nutzer nicht von einer Baustelle betroffen.

Die allgemeine Zufriedenheit derjenigen, die zum Befragungszeitpunkt von einer Baustelle betroffen waren, liegt mit 3,55 deutlich unter der der übrigen SPNV-Nutzer. Deren Bewertungen liegen mit 3,30 (Baustelle in den letzten zwölf Monaten) bzw. 3,25 (keine Baustelle) relativ nah beieinander.

Sehr deutlich zeigen sich dagegen die Unterschiede bei den Bewertungen von Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit und den Informationen an Haltestellen bei aktuellen Störungen und Verspätungen. Die nicht von einer Baustelle Betroffenen bewerten die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit mit 3,28 deutlich besser als die übrigen SPNV-Nutzer. Befragte, die aktuell eine Baustelle auf der Strecke erleben, stufen diesen Aspekt sogar mit 3,84 ein; diejenigen, die nicht aktuell, aber in den letzten zwölf Monaten eine Baustelle auf ihrer üblichen Strecke hatten, nur wenig besser mit

durchschnittlich 3,70. Diese beiden Bewertungen gehen sehr in Richtung „unzufrieden“; bei der verbalen Zufriedenheitsskala im NRW-Kundenbarometer wird der Wert 4 mit „weniger zufrieden“ benannt.

Die Informationen an Haltestellen bei aktuellen Störungen und Verspätungen werden mit einer Durchschnittsnote von 3,60 von allen SPNV-Kunden signifikant schlechter als 2022 bewertet (3,46). Besonders unzufrieden sind die von Baustellen Betroffenen, was sich in den Bewertungen 3,69 bzw. 3,59 sehr deutlich widerspiegelt, gerade im Vergleich zur Gruppe der nicht von einer Baustelle Betroffenen, die diesem Aspekt mit 3,27 eine deutlich bessere Bewertung geben.

Die Ergebnisse des NRW-Kundenbarometers zeigen die Bedürfnisse der Fahrgäste. Die teilweise überfälligen Baumaßnahmen sind notwendig und ihre Einschränkungen auf die Leistung und die Qualität im SPNV meist nicht zu vermeiden. Dennoch kann zumindest an der Kommunikation der Einschränkungen durch geeignete Echtzeit-Informationskanäle gearbeitet und auf diese Weise die betroffenen Fahrgäste unterstützt werden.

Ob dies gelingt und wie sich die Situation im SPNV weiter auf die Zufriedenheit auswirkt, wird das nächste, für das Jahr 2026 geplante NRW-Kundenbarometer zeigen.

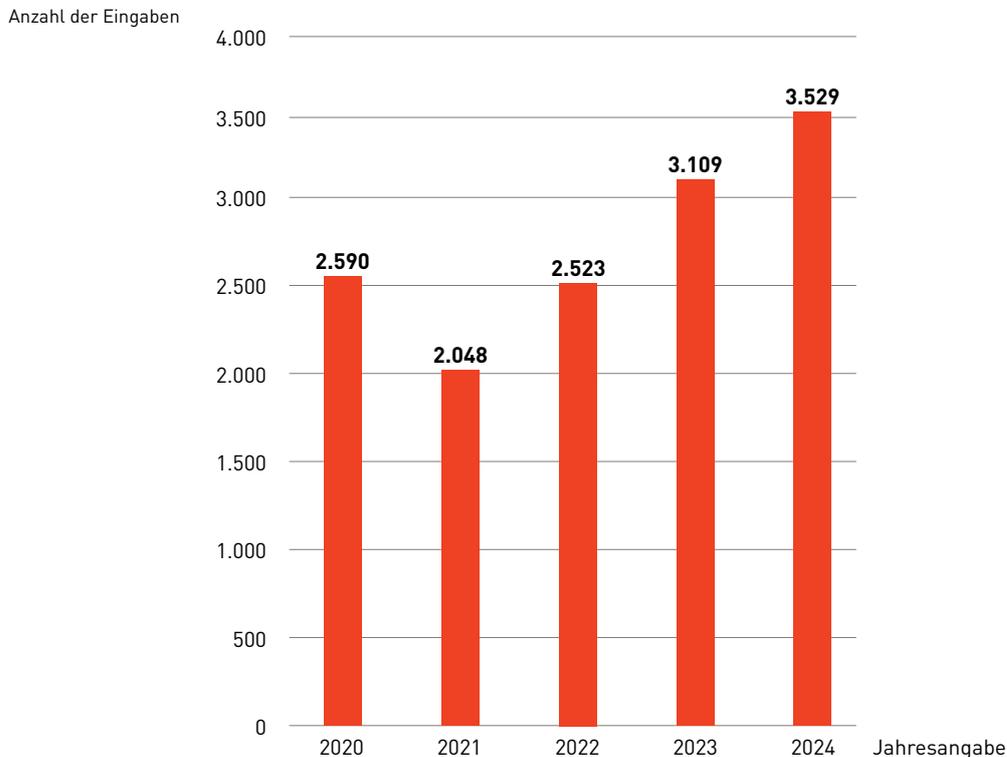


Detaillierte Ergebnisse sämtlicher NRW-Kundenbarometer stehen zum Download unter <https://www.kcm-nrw.de/service/downloads.html> bereit.



# Kundenbeschwerden und Schlichtungen

Die Schlichtungsstelle Nahverkehr (SNV) ist eine auf das Land Nordrhein-Westfalen begrenzte Schlichtungsstelle für den kommunalen und regionalen Verkehr.



Im Jahr 2024 ist mit 3.529 Eingaben wieder ein deutlicher Fallanstieg zu erkennen.

49 Verkehrsunternehmen zählt der Verein Schlichtungsstelle Nahverkehr e.V. als Mitgliedsunternehmen.

Die Schlichtungsstelle bedankt sich an dieser Stelle ausdrücklich für das ihr entgegengebrachte Vertrauen und die Finanzierung seitens ihrer Mitgliedsunternehmen und des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr in Nordrhein-Westfalen, welches die erfolgreiche Arbeit der Schlichtungsstelle bis zum Ende des Jahres 2030 sicherstellt.

## Schlichtungsverfahren in 2024

In 2024 erreichten die Schlichtungsstelle 3.529 Kundeneingaben. Von den 3.529 Beschwerden wurden 3.492 Fälle (99%) als Schlichtungsverfahren bearbeitet.

Von den 3.492 bearbeiteten Beschwerden wurden 60 Anträge abgelehnt, weil sie nicht in die Zuständigkeit der Schlichtungsstelle Nahverkehr fielen.

Bei insgesamt 905 Anträgen konnte durch ein Schlichtungsverfahren eine Einigung zwischen den Parteien erzielt werden. Davon wurde in 99 Verfahren ein Schlichtungsvorschlag angenommen, in 806 Fällen fand eine sonstige Einigung der Parteien vor Ergehen eines Schlichtungsvorschlags statt.

2.242 Mal erwies sich nach eingehender rechtlicher Prüfung der Eingaben bzw. Stellungnahmen und Schriftwechsel beider Parteien die Rechtsauffassung der antragstellenden Partei als rechtlich nicht durchsetzbar. Hier ist zu beachten, dass die Rechte der Reisenden im öffentlichen Personennahverkehr vielen Kunden unbekannt sind und insgesamt einen engen Kompensationsrahmen bei Vertragsstörungen bieten. Hier liegen die Erwartungen der Fahrgäste aufgrund der Erfahrungen aus anderen Rechtsgebieten häufig deutlich über dem vorgesehenen Rechtsrahmen. Auch für Kulanz ist oftmals kein Raum zu erkennen. In diesen Fällen beendete die Schlichtungsstelle das Verfahren für beide Parteien und erläuterte den Beteiligten eingehend ihre Rechtsauffassung. In nahezu allen dieser Fälle halfen diese Erklärungen den Antragstellenden, die Entscheidungen der Antragsgegnerinnen besser zu verstehen und zu akzeptieren.

Insgesamt 285 Verfahren der im Berichtsjahr abschließend bearbeiteten Anträge blieben erfolglos. Darunter fallen 66 nicht angenommene Schlichtungsvorschläge. In 212 Fällen wurde der Antrag von dem Antragsteller zurückgenommen. In sieben Vorgängen erklärte der Antragsgegner nicht an dem Verfahren teilzunehmen.

Beschwerdegründe 2024*	Anzahl	Prozent
Anzahl eingegangene Anträge	3.529	100 %
Erhöhtes Beförderungsentgelt	619	17,54 %
Pünktlichkeit/Ausfall	781	22,13 %
Verhalten Mitarbeitende	113	3,20 %
Information	73	2,07 %
Deutschland-Ticket/Tarifangebot	791	22,41 %
Zustand Fahrzeug	8	0,23 %
ÖPNV-Angebot	15	0,43 %
Fahrausweisautomat/Entwerter	124	3,51 %
Zustand Haltestelle	0	0,00 %
Belange Mobilitätseingeschränkter	11	0,31 %
Diskriminierung	3	0,09 %
Behebung von Missständen	512	14,51 %
Sonstige	479	13,57 %
<b>Bis zum 17.02.25 abgeschlossene Anträge</b>	<b>3.489</b>	<b>98,87 %</b>

\* Hier gibt es ab 2024 keine Mehrfachnennungen.

Der Zeitraum zwischen dem Eingang der vollständigen Beschwerdeakte (§ 20 Abs. 1 S. 1 VSBG) und der Übermittlung des Schlichtungsvorschlags, des Inhalts der Einigung oder des Hinweises auf die Nichteinigung (§ 20 Abs. 2 VSBG) beträgt bei der Schlichtungsstelle Nahverkehr im Durchschnitt 42 Tage.

Der Zeitraum zwischen Antragseingang und endgültigem Abschluss des Verfahrens (Mitteilung nach § 21 Abs. 1 S. 2 VSBG) dauerte im Durchschnitt 13 Tage.

### Beschwerdegründe 2024

Etwa 22,4 % aller Eingaben an die Schlichtungsstelle betrafen im Jahr 2024 das Tarifangebot und das Deutschland-Ticket. Die Fahrgäste hatten weiterhin Probleme bei der Buchung des Deutschland-Tickets und auch bei den Kündigungen des Abonnements, die monatlichen Beträge wurden weiter abgebucht. Bei ca. 17,5 % der Fälle handelte es sich um erhöhte Beförderungsentgelte. Etwa 22 % der Schlichtungsanträge betrafen Pünktlichkeit und Ausfall der Verkehrsmittel. Dabei handelte es sich überwiegend um Fälle, bei denen die Mobilitätsgarantie nicht anwendbar war oder eine Erstattung danach abgelehnt wurde.

Eine Vielzahl der Eingaben, 14,5 %, betrifft die Behebung von Missständen. Dahinter verbergen sich Beschwerden, die nur schwer zu kategorisieren sind. Oft geht es den Antragstellenden dabei darum, ihren Ärger über den öffentlichen Nahverkehr, Verkehrsunternehmen, Verbände und Politik im Allgemeinen loszuwerden. Dabei geht es um Beeinträchtigungen durch Baustellen, Schienenersatzverkehre, Durchsagen und Informationen in Bahnhöfen, aber auch um Mitreisende, Kapazitätsengpässe in den Fahrzeugen, Netzabdeckung im ÖPNV oder Störungen während der Europameisterschaft.

Das Schlichtungsverfahren bei der Schlichtungsstelle Nahverkehr ist sehr effektiv. Offensichtlich unbegründete Anträge werden direkt abgewiesen, bei begründeten Anträgen werden die Antragsgegner um Stellungnahme gebeten. Das führt in der Regel zu einer umfassenden Sachverhaltsaufklärung.

Der ermittelte Sachverhalt wird in dem Schlichtungsvorschlag detailliert beschrieben, sodass die Parteien umfassend informiert werden. Dadurch werden sie in die Lage versetzt, ihre vorherigen Entscheidungen zu überprüfen.

# INFRASTRUKTUR- QUALITÄT

Generalsanierung

Netzzustand

Großbaustellen 2024/2025

Bauen im Takt

Mobile Haltestellenmasten für SEV-Verkehre

Stationsqualität

Stationsaktivitäten



# Generalsanierung

Die Deutsche Bahn AG sowie die deutsche Bundesregierung haben im Sommer 2022 gemeinsam die Sanierung des hoch ausgelasteten und störungsanfälligen Schienennetzes beschlossen. Mit dieser neuen Strategie, der sogenannten Generalsanierung, sollen 40 Korridore in den kommenden Jahren saniert und modernisiert werden, um den Eisenbahnverkehr in ganz Deutschland wieder pünktlicher und zuverlässiger zu machen. Zehn Korridore betreffen auch NRW.

Die Generalsanierung sieht vor, während mindestens fünfmonatiger Vollsperrungen in den einzelnen Korridoren Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen an allen relevanten Bahnanlagen gebündelt durchzuführen, was im Ergebnis in einer Verringerung der Störanfälligkeit sowie einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit resultieren soll. Darüber hinaus wird mit der Generalsanierung angestrebt, auf den betroffenen Korridoren für mehrere Jahre keine weiteren Sanierungsmaßnahmen durchführen zu müssen und somit baubedingte Einschränkungen zu vermeiden. Mit der Generalsanierung werden die folgenden Zielstellungen verfolgt:

- zuverlässigere Infrastruktur und höhere Pünktlichkeit
- höhere Leistungsfähigkeit der Infrastruktur
- attraktive, saubere sowie barrierefreie Bahnhöfe
- reduzierte verkehrliche Einschränkungen

Während der Generalsanierung der einzelnen Korridore werden die Züge des Fern- und Güterverkehrs über geeignete Strecken umgeleitet. Der SPNV hingegen wird mittels Schienenersatzverkehr (SEV) erbracht. Um die Einschränkungen für die Kunden des SPNV dabei so gering wie möglich zu halten, sind diese Ersatzverkehre entsprechend umfangreich zu dimensionieren.

In der zweiten Jahreshälfte 2024 wurde mit der Riedbahn zwischen Frankfurt am Main und Mannheim der erste Korridor saniert, wodurch insbesondere in den pünktlichkeitsrelevanten Gewerken der Infrastruktur eine deutliche Verbesserung der Zustandsnoten erreicht wurde. In den Jahren 2025 bis 2030 sollen die weiteren 39 Korridore folgen, wobei im Jahr 2025 mit dem Korridor Emmerich – Oberhausen der erste Korridor in NRW vorgesehen ist. Im

## Infrastrukturzustand – Fahrweg

Seit 2023 veröffentlicht die DB InfraGO AG jährlich den InfraGO-Zustandsbericht. Der Zustand der einzelnen Bahnanlagen wird dabei mit Schulnoten bewertet und zu einer Gesamtnote je Anlagenklasse zusammengefasst sowie über alle Anlagenklassen je Bundesland dargestellt. Für 2024 wurde bundesweit eine Verbesserung des Zustands der Fahrweginfrastruktur von der Note 3,03 auf die Note 3,0 und damit die Trendwende in der kontinuierlichen Verschlechterung der vergangenen Jahre festgestellt. Für NRW trifft dies jedoch nicht zu, da die Zustandsnote von 3,26 in 2023 auf 3,27 in 2024 fiel. Damit liegt NRW im Vergleich mit den anderen Bundesländern weiterhin auf dem vorletzten Rang. Der Zustand der Infrastruktur in den bestbewerteten Bundesländern ist dabei um 20 % besser als in NRW. (Anmerkung: 3,27 in NRW, 2,61 in Thüringen: Delta 0,66 entspricht rd. 20 % von 3,27.)

Jahr 2026 sollen mit Hagen – Wuppertal – Köln und Troisdorf – Unkel (– Koblenz) zwei weitere Korridore in NRW saniert werden. Der Korridor Emmerich – Oberhausen stellt insofern eine Besonderheit dar, als dass die vorgesehene Sperrung mit einer Dauer von zehn Monaten die eigentlich vorgesehenen fünf Monate deutlich übersteigt. Dieses liegt darin begründet, dass sich die Generalsanierung und der dreigleisige Ausbau überlagern. Mit Blick auf den unterdurchschnittlichen Zustand der Infrastruktur in NRW besteht die Erwartungshaltung, dass insbesondere mit den Generalsanierungen ab 2028 eine messbare Verbesserung des Zustands und der Zuverlässigkeit auf den zentralen Strecken des Landes erreicht wird.

Die nachfolgende Abbildung zeigt den derzeit geplanten Zeitplan der Generalsanierung mit Bezug auf NRW.



# Netzzustand

Die Infrastrukturqualität gibt Aufschluss über den Netzzustand der vom SPNV genutzten Eisenbahnstrecken in NRW. Der vorliegende Qualitätsbericht gibt die Analyseergebnisse des Jahres 2024 sowie nachrichtlich des Jahres 2023 wieder.

## Analyse der La – Methodik

Die Analyse der Infrastrukturqualität erfolgt mittels Überprüfung der Strecken der DB InfraGO AG in NRW auf bestehende Langsamfahrstellen (La). In diese Analyse fließen diejenigen Strecken ein, auf denen die Produkte des SPNV (Regionalexpress, Regionalbahn oder S-Bahn) verkehren. Strecken, die ausschließlich dem Schienenpersonenfernverkehr oder dem Schienengüterverkehr vorbehalten sind, wurden im Rahmen der hier durchgeführten Analyse nicht berücksichtigt.

Die DB InfraGO AG veröffentlicht wöchentlich (bis einschließlich 2024, ab 2025 ausschließlich täglich) so-

genannte La-Hefte („Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten“), die für die Analyse herangezogen werden. Dabei werden jeweils für die erste Woche eines jeden Monats die La mit ihren Ursachen und Auswirkungen ermittelt. Dieses Vorgehen ermöglicht eine Differenzierung der Geschwindigkeitseinbrüche nach Anzahl und Länge sowie eine Zuordnung zu den unterschiedlichen Gründen für die Beeinträchtigung.

Da nicht alle La-Hefte eines Monats untersucht werden, handelt es sich um eine stichprobenartige La-Analyse.

Grund der La	Erläuterung
Bautätigkeiten	Zustand nach Bauarbeiten, Bauarbeiten im Nachbargleis, Hilfsbrücke
Mängel	Ober- und Unterbaumangel, Tunnelmangel, Brückenmangel, Böschungsmangel
Signal- und sicherungstechnische Mängel	Bahnübergänge ( fehlende Räumbereiche, Schleppkurven im Straßenbereich ), verkürzte Einschaltstrecken, kurze Durchrutschwege
ohne Angaben	sonstige La, die aufgrund unbekannter Ursachen keine Zuordnung erlauben

Je nach Ausmaß können La erhebliche Fahrzeitverlängerungen verursachen. Bei der Konstruktion des Jahresfahrplans werden – zum Ausgleich von variierenden äußeren Einflüssen auf die Fahrzeit – Fahrzeitzuschläge zur reinen Fahrzeit in Form von Regel- und Bauzuschlägen berücksichtigt. Die Höhe des Regelzuschlags beträgt gemäß Richtlinie 402 zwischen 3 und 5 %, die Höhe des Bauzuschlags wird von der Baubetriebsplanung ermittelt.



### VzG:

Im Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) sind abschnittsscharf die zulässigen Streckengeschwindigkeiten (= Ist-Geschwindigkeiten), getrennt nach Fahrtrichtung, festgelegt. Diese Ist-Geschwindigkeiten sind von den jeweiligen infrastrukturellen Gegebenheiten abhängig, wozu u. a. die Gradienten, der Bogenradius sowie die Überhöhung zählen. Aber auch die Signal- und Sicherungstechnik einer Strecke sowie ihr baulicher Zustand wirken sich auf die Ist-Geschwindigkeit aus. Das VzG stellt die Grundlage der Fahrplankonstruktion dar.



### La:

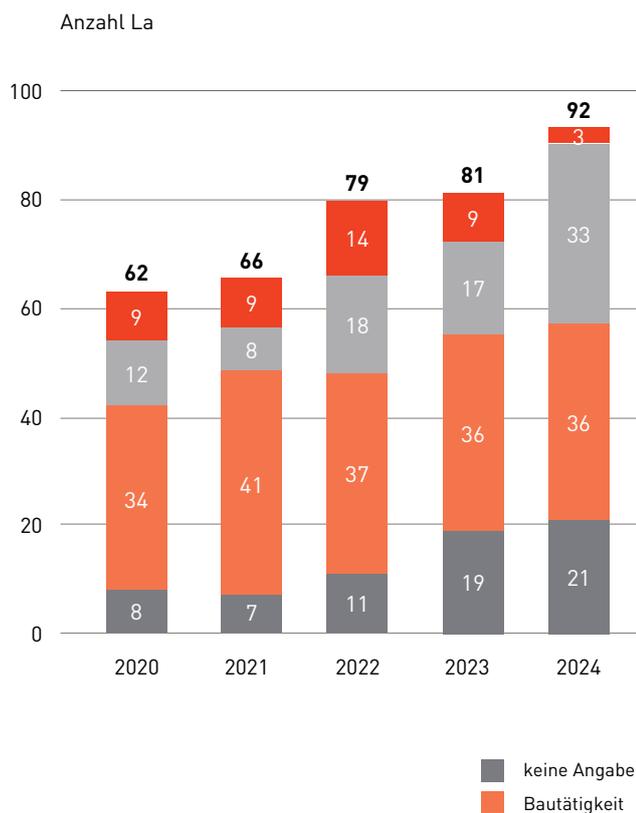
Eine Langsamfahrstelle (La) kennzeichnet einen Gleisabschnitt, auf dem temporär eine Geschwindigkeit gefahren werden muss, die von der im VzG angegebenen Ist-Geschwindigkeit abweicht. Diese abweichende Geschwindigkeit wird in den La-Heften veröffentlicht. Da La unterjährig auftreten, sind die aus den reduzierten Geschwindigkeiten resultierenden Fahrzeitverluste nicht im Jahresfahrplan berücksichtigt. Sofern der Fahrzeitverlust nicht durch die Regel- bzw. Bauzuschläge ausgeglichen werden kann, kommt es zu einer Verlängerung der Fahrzeit.



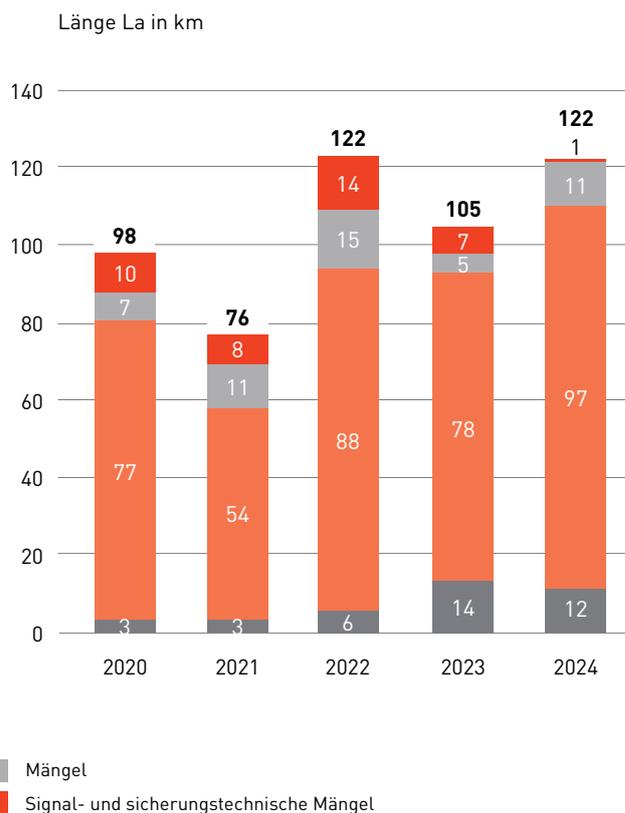
### Dauer-La:

Langsamfahrstellen, die mindestens ganzjährig bestehen, werden als Dauer-La bezeichnet. Diese finden sich entweder in den La-Heften oder aber sie werden als permanente La ins VzG aufgenommen. Eine Dauer-La, die als Eintrag im La-Heft enthalten ist, hat die gleichen Auswirkungen auf das Fahrplan- und Betriebsgeschehen wie eine „temporäre“ La. Wird eine Dauer-La hingegen ins VzG aufgenommen, sind ihre Auswirkungen auf den Fahrplan bereits im Jahresfahrplan berücksichtigt. Im letzteren Fall ist ein Anheben der zulässigen Geschwindigkeit nach Behebung der La nur durch eine Plangenehmigung oder eine Planfeststellung beim Eisenbahnbundesamt möglich.

Entwicklung der **Anzahl** der La 2020–2024 nach Ursachen (Monatsmittelwerte)



Entwicklung der **Länge** der La 2020–2024 nach Ursachen (Monatsmittelwerte)



### Ergebnisse der La-Analyse 2023 und 2024

Die La-Analyse der Jahre 2023 und 2024 zeigt, dass sich die Anzahl der Langsamfahrstellen im nordrhein-westfälischen Streckennetz weiterhin auf hohem Niveau bewegt. Während die Anzahl der La im Monatsmittel im Jahr 2023 im direkten Vergleich zum Vorjahr nahezu gleich geblieben ist, ist die Anzahl der La im Monatsmittel im Jahr 2024 weiter gestiegen. Hierbei fällt auf, dass vor allem die Anzahl mangelbedingter La im Monatsmittel im Jahr 2024 deutlich gestiegen ist. Die durchschnittliche Länge der La ist im Jahr 2023 leicht zurückgegangen, entspricht im Jahr 2024 aber wieder der durchschnittlichen Länge des Jahres 2022.

Der direkte Vergleich der Werte der Jahre 2022 und 2024 zeigt, dass durch die deutlich höhere durchschnittliche Anzahl der La im Jahr 2024 bei gleichbleibender durchschnittlicher Länge die La tendenziell kürzer geworden sind.

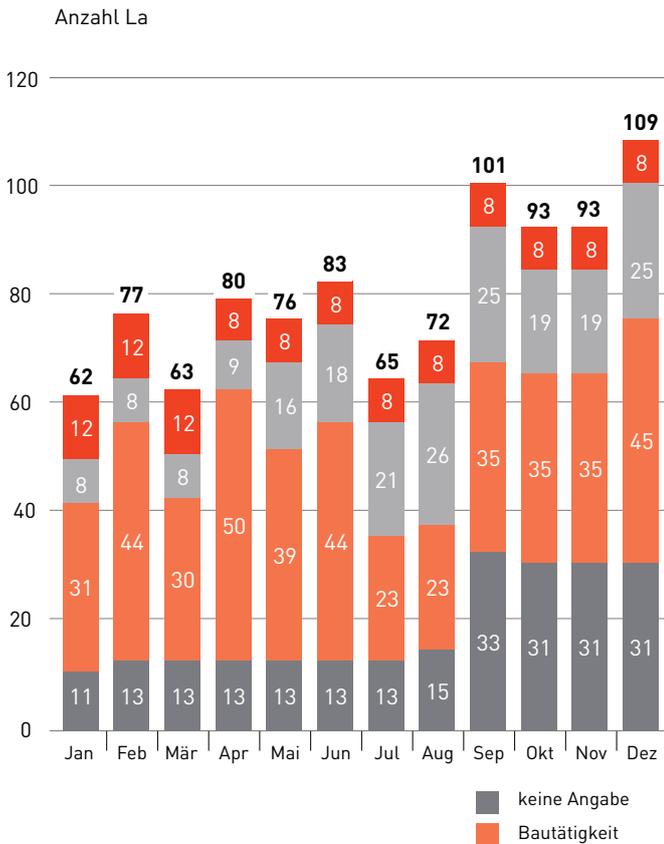
### Bautätigkeiten

Wie in den vorangegangenen Jahren liegt die Hauptursache für Langsamfahrstellen in Bautätigkeiten an der Infrastruktur. Nicht nur die mengenmäßig größte Anzahl der La geht auf Baumaßnahmen zurück, sondern insbesondere auch die Länge der betroffenen Streckenabschnitte mit Anteilen von 75 % (im Jahr 2023) bzw. 80 % (im Jahr 2024). Diese Entwicklung liegt darin begründet, dass Baumaßnahmen entlang größerer Streckenabschnitte gebündelt werden. Daraus resultieren mengenmäßig weniger baustellenbedingte Langsamfahrstellen, die aber wiederum in Länge und Dauer zunehmen.

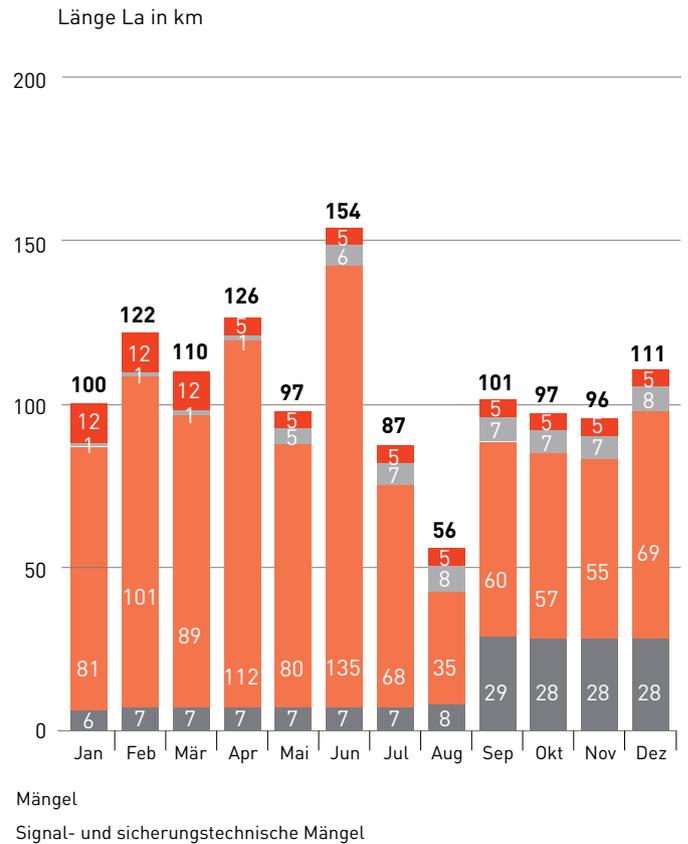
Die Einschränkungen zwischen Köln und Langefeld infolge des RRX-Ausbaus haben noch bis 2024 andauert, Restarbeiten sind innerhalb des Jahres 2025 geplant. Auch zwischen Oberhausen und Emmerich gab es sowohl 2023 als auch 2024 baubedingte Einschränkungen, die zu Geschwindigkeitsreduktionen geführt haben.

Die seit 2019 bestehende Dauer-La zwischen Aachen-Rothe Erde und Eilendorf wurde inzwischen behoben.

**Anzahl** der La NRW 2023  
nach Ursachen (Monatswerte)



**Länge** der La NRW 2023  
nach Ursachen (Monatswerte)



**Infrastruktur­mängel**

Anders als baubedingte Geschwindigkeitsreduktionen wirken sich Mängel der Infrastruktur häufig längerfristig auf Fahrplan und Betrieb aus. Im Jahr 2024 ist im Vergleich zu den Vorjahren ein deutlicher Anstieg mangelbedingter Langsamfahrstellen in NRW festzustellen.

Bei detaillierter Betrachtung der mangelbedingten Langsamfahrstellen zeigt sich, dass im Jahr 2024 gegenüber 2023 ein deutlicher Anstieg an Brückenmängeln zu verzeichnen ist, die in der Folge zu Geschwindigkeitsreduktionen führen.

Bereits seit 2023 mussten auf der Brücke über den Dortmund-Ems-Kanal zwischen Rheine und Ibbenbüren die Geschwindigkeit und das maximal zulässige Gewicht der Züge reduziert werden, da die Brücke dringend sanierungsbedürftig ist. Den Sanierungsarbeiten in 2024 folgten Anfang 2025 weitere Instandhaltungsarbeiten, eine vollständige Wiederherstellung der Streckenklasse für schwere Güterzüge konnte damit jedoch noch nicht erreicht werden.

**Signal- und sicherungstechnische Mängel**

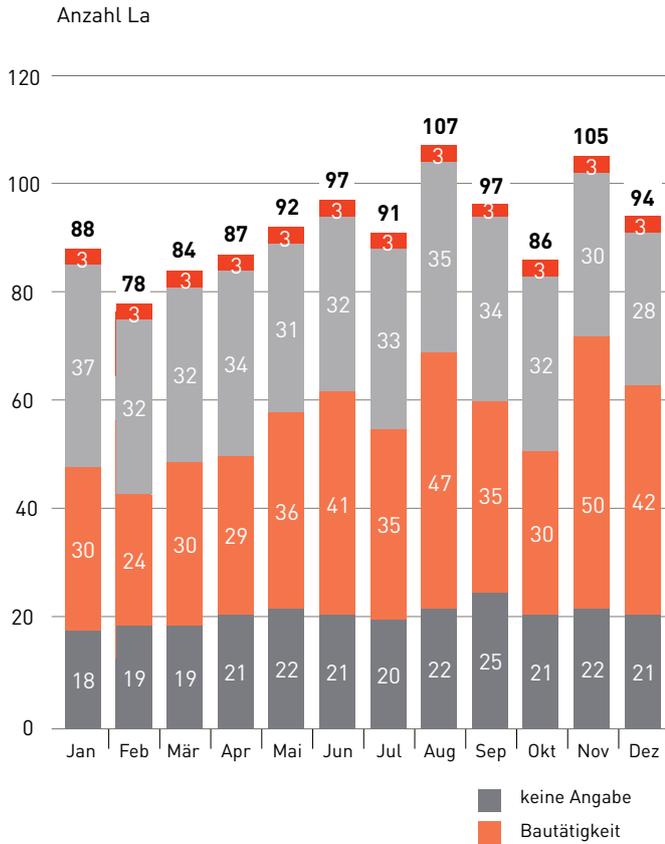
Langsamfahrstellen, die aus signal- oder sicherungstechnischen Mängeln resultieren, treten häufig an Bahnübergängen auf. Aufgrund mangelhafter oder fehlender technischer Sicherungen muss die streckenseitige Geschwindigkeit in den betreffenden Bereichen herabgesetzt werden, um einen sicheren Eisenbahnbetrieb gewährleisten zu können.

Die Anzahl der Langsamfahrstellen, die auf Mängel der Signal- und Sicherungstechnik zurückzuführen sind, ist im Vergleich mit den Vorjahren bereits 2023 zurückgegangen, ein weiterer deutlicher Rückgang konnte im Jahr 2024 verzeichnet werden.

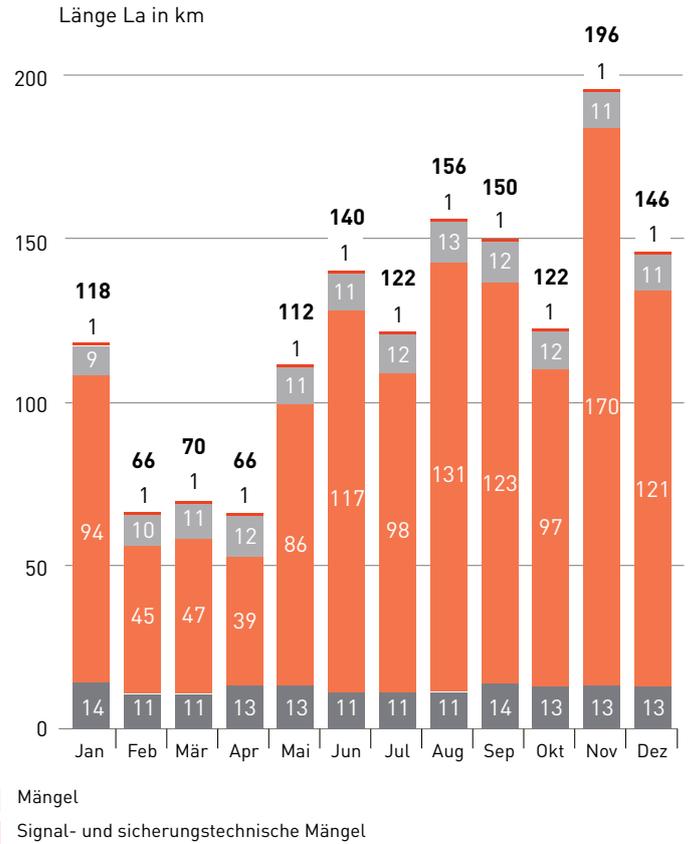
Zu den behobenen Langsamfahrstellen zählt u. a. die seit 2005 bestehende Dauer-La in Altenbeken, die mit einem Softwarewechsel im ESTW Hamm Ende 2023 aufgehoben werden konnte. Ebenso konnte im Bereich Aachen Süd die Soll-Geschwindigkeit wiederhergestellt werden, wodurch die ebenfalls auf Sicherungstechnik beruhende Einschränkung im VzG nicht mehr besteht.

Kritisch zu werten ist, wenn Dauer-La keine konkreten Planungsperspektiven aufweisen oder gar bereits Baurecht besteht, eine Beseitigung dennoch bis auf Weiteres ausbleibt.

Anzahl der La NRW 2024  
nach Ursachen (Monatswerte)

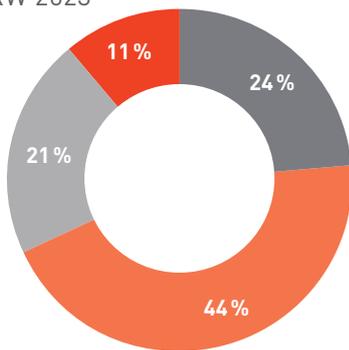


Länge der La NRW 2024  
nach Ursachen (Monatswerte)



Anteil der La nach Ursachen

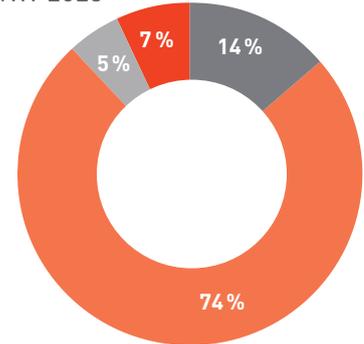
NRW 2023



Anzahl der La im Durchschnitt pro Monat: 81 = 100%

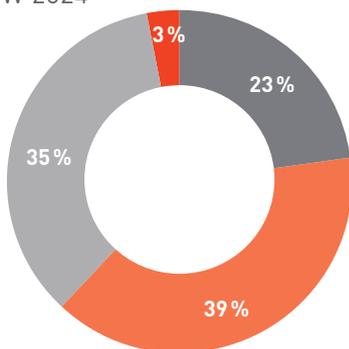
Längenanteile der La nach Ursachen

NRW 2023



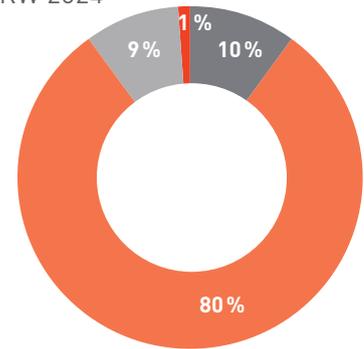
Summe der Länge der La im Durchschnitt pro Monat: 105 km = 100%

NRW 2024



Anzahl der La im Durchschnitt pro Monat: 92 = 100%

NRW 2024



Summe der Länge der La im Durchschnitt pro Monat: 122 km = 100%

- keine Angabe
- Mängel
- Bautätigkeit
- Signal- und sicherungstechnische Mängel

Start	Ziel	von km	bis km	Geschwindigkeit/Ist (in km/h)	Geschwindigkeit/Soll (in km/h)	in Kraft seit	Ursache	Status	Planungsstände
<b>Dauer-La-Stellen 2024 (12 Monate) (geordnet nach Inkrafttreten)</b>									
Wanne-Eickel Wst	Wanne-Eickel Wst	1,2	0,7	30	60	28.09.12	sonstiger Grund	🚫	Die Umsetzung des ESTW-Projekts ist auf unbestimmte Zeit verschoben.
Wanne-Eickel Wof	Wanne-Eickel Wof	96,5	95,4	40	60	15.11.13	sonstiger Grund	🚫	Die Umsetzung des ESTW-Projekts ist auf unbestimmte Zeit verschoben.
Bielefeld-Senne	Brackwede	35,9 36,5	36,3 36,3	60 40	100 100	14.06.15	fehlende technische Sicherung an Bahnübergang	🚫	Die Lph4 ist bis auf den Grunderwerb abgeschlossen. Eine Kreuzungsvereinbarung muss noch abgeschlossen werden. Desweiteren gibt es keine gesicherte Baukostenfinanzierung.
Brühl	Hürth-Kalscheuren	11,2	10,3	150	160	29.02.16	Zustand nach Bauarbeiten	🟢	vsL. mit IBN ESTW Linke Rheinseite beseitigt
Hürth-Kalscheuren	Hürth-Kalscheuren	0,0	-0,1	40	60	11.03.16	Signal-/sicherungstechnischer Mangel	🟢	vsL. mit IBN ESTW Linke Rheinseite beseitigt
Hürth-Kalscheuren	Hürth-Kalscheuren	8,8	8,7	40	60	19.08.16	Signal-/sicherungstechnischer Mangel	🟢	vsL. mit IBN ESTW Linke Rheinseite beseitigt
Aachen-Rothe Erde	Eilendorf	65,1 68,1 67,1	67,8 65,1 65,3	120 120 120	160 160 160	07.10.19	Zustand während Bauausführung	🟡	Bauzwischenzustand: aktuell größtenteils Vmax=140 km/h; Endzustand ABS 4 mit Generalsanierung Köln – Aachen
Recklinghausen Süd	Herne	2,0 2,2	2,2 2,0	40 40	70 70	06.01.20	Zustand nach Bauarbeiten	🟡	Die La wird zum Ende der Baumaßnahme im Jahr 2026 aufgehoben.
Baal Gbf	Herrath	47,1	47,5	70	160	28.08.21	Nach Umbau Bahnsteigdach Hp Erkelenz ist ein Vorsignalwiederholer erforderlich.	🟢	Neue Frist ist auf den 13.12.25 gesetzt worden.
Hagen-Vorhalle		74	73,2	30	90	23.05.22	Signal-/sicherungstechnischer Mangel	🟢	Bis Oktober 2025; aufgrund von nicht genehmigten Sperrpausen kann der Mangel nur Stück für Stück in natürlichen Sperrpausen beseitigt werden.
Hilden	Immigrath	35,5	36,4	80	120	21.10.22	Zustand nach Bauarbeiten	🟢	La wird bis Dezember 2025 beseitigt sein. Da muss ein Kabel neu verlegt werden.
<b>Neuzugänge 2024</b>									
Mülheim (Ruhr)-Styrum	Mülheim (Ruhr)-Styrum	0,3 0,1	0,6 0,7	120 120	160 140	24.02.23	sonstiger Grund	🟡	Die eingebaute Hilfsbrücke wird bis Ende 2029 durch eine neue Brücke ersetzt.
Wennemen Meschede	Meschede Wenneman	215,2 215,3	215,3 215,2	70 70	140 110	13.06.23	Brückenmangel	🟢	Schäden an den Widerlager; Aufhebung La 70 bei positivem Monitoring am 30.09.2025
Brilon Wald	Brilon Wald	241,7	241,5	50	140	23.08.23	Schutz-La	🟡	Verlängerung der Tunnelsanierung (Ellerlinghaustunnel) von März 2026 auf März 2029
Niederschelden	Siegen	110,7	110,5	70	80	27.09.23	sonstiger Grund	🟢	Beseitigung zum 13.12.2025; HG nach VzG; keine Lf6 und Lf7 wegen fehlender Signalpläne
Leverkusen-Küppersteg	Langenfeld (Rhein)	19,3	19,6	100	200	27.09.23	sonstiger Grund	🟡	Ursache: Eingeschränkte Signalsicht auf Signal 04 P1, La wird kurzfristig auf 140 hoch gesetzt. Neue Frist ist auf den 30.09.26 gesetzt worden. La betrifft nur signalgeführte Züge im durchgehenden Hauptgleis der Gegenrichtung (zul. Vmax 160).
Hagen-Haspe	Hagen-Haspe	138,1 138,0	138,1 138,1	10 10	130 130	13.11.23	Brückenmangel	🚫	fehlerhafte Verfüllung einer Personenunterführung; Beseitigungstermin noch nicht bekannt

🟢 in Kürze beendet

🟡 Baumaßnahme geplant / in Umsetzung

🟠 umfangreiche technische/infrastrukturelle Maßnahmen notwendig

🚫 Es liegen keine weiteren Informationen zur Beseitigung vor.

Start	Ziel	von km	bis km	Geschwindigkeit/Ist (in km/h)	Geschwindigkeit/Soll (in km/h)	in Kraft seit	Ursache	Status	Planungsstände
La im VzG 2024									
Boisheim	Breyell	12,5	12,8	90	120	Datum liegt nicht vor.	EBA-Anweisung: verkürzter Abstand zwischen Vorsignal und Hauptsignal.	○	Keine Modernisierung der Stellwerkstechnik geplant, verkürzter Vorsignalabstand resultiert aus der Lage des BÜ Biether Straße mitten im Bf Breyell.
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.
Coesfeld (Westf)	Maria Veen	48,4 48,3	48,3 48,4	20 20	90 90	14.07.15	Signal-/sicherungstechnischer Mangel	●	Die Fertigstellung ist noch nicht erfolgt und soll dieses oder nächstes Jahr erfolgen.
Hugo Abzw	Gelsenkirchen-Buer Süd	5,0 4,9	4,7 5,0	60	100	06.10.15	sonstiger Grund	○	Im VzG 2017 gilt die Einschränkung bereits ab km 4,7 im Zulauf auf den Bahnübergang. Beseitigung hängt von langfristigen Planungen ab. (Stand: Mai 2024)
Hürth-Kalscheuren	Kierberg	0,6	3,5	90	100	01.01.17	Keine Informationen vorhanden.	●	vsl. mit IBN ESTW Linke Rheinseite beseitigt
Erndtebrück		25,9	26,1	20	30	09.12.18	EBA-Anweisung: eingeschränkte Sicht am Bahnübergang	●	Stand 14.05.2025 wird IBN 12/2025 realisiert
Hamm (Westf)	Rhynern	133,6	132,8	80	100	02.11.21	Signal-/sicherungstechnischer Mangel	●	nicht geplant, durch Vorstandsbestätigung abgeschlossen; keine betrieblichen Auswirkungen, kein theoretischer Fahrzeitverlust, keine planmäßigen Fahrten im Gegengleis.

● in Kürze beendet

○ Baumaßnahme geplant / in Umsetzung

○ umfangreiche technische/infrastrukturelle Maßnahmen notwendig

○ Es liegen keine weiteren Informationen zur Beseitigung vor.



# Bahnknoten Köln: Der Ausbau kommt einen wichtigen Schritt weiter

Das elektronische Stellwerk (ESTW) „Linker Rhein“ ist im Mai in Betrieb gegangen. Das ESTW im Kölner Hauptbahnhof soll bis Ende des Jahres ans Netz gehen. Beide Stellwerke werden für mehr Stabilität im Kölner Bahnverkehr sorgen.



Elektronisches Stellwerk

1.300 Zugfahrten – täglich – laufen durch den Kölner Hauptbahnhof. Strecken aus allen Richtungen laufen im Knoten Köln zusammen. Wenn es hier nicht rundläuft, wirkt sich das auf die Pünktlichkeit im bundesweiten Schienenverkehr aus. Der Grund ist simpel: Regionalzüge, Fern- und Güterverkehr teilen sich die vorhandenen Gleise. Für die erheblich gestiegenen Anforderungen an den Bahnverkehr reichen die Kapazitäten aber nicht aus.

Einige der rund 20 Einzelprojekte für den Ausbau und die Modernisierung des Streckennetzes in und um Köln sind bereits erledigt, so auch die erste Baustufe des elektronischen Stellwerks im Kölner Hauptbahnhof. Die langsameren S-Bahnen sind in Teilabschnitten auf „eigenen“ Gleisen unterwegs und behindern schnellere Züge im Nah- und Fernverkehr nicht mehr. Und: Sie fahren in einem dichteren Takt.

Der nächste Meilenstein in 2025 ist die Inbetriebnahme des elektronischen Stellwerks „Linker Rhein“. Anfang Mai wurden letzte Montagetätigkeiten erledigt und die neue Technik umfassend geprüft, bevor das Stellwerk seine Arbeit aufgenommen hat. In den letzten fünf Jahren hat die Deutsche Bahn dafür rund 200 neue Signale installiert und 400 Kilometer Kabel verlegt.

Von Mitte bis Ende November 2025 startet dann die letzte Etappe für die Inbetriebnahme des Stellwerks im Kölner Hauptbahnhof. Der Vorteil von elektronischen Stellwerken: Sie ermöglichen eine flexiblere Steuerung der Züge. Das erhöht die Stabilität und sorgt für mehr Verlässlichkeit im Betrieb.

## Und es wird weiter gebaut

Ausbau der S13 zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel, Juni bis Dezember 2025:

- Gleisbau zwischen Menden (Rheinland) und Bonn-Beuel
- Neubau des Haltepunktes in Bonn-Vilich
- Brückenarbeiten
- Inbetriebnahme des elektronischen Stellwerks in Bonn-Beuel

Brückenarbeiten „Innere Kanalstraße“, August 2025:

- Erneuerung der Eisenbahnüberführung an der Inneren Kanalstraße, die mehrfach durch Lkw beschädigt wurde

Generalsanierungen:

- Korridor Hagen-Wuppertal-Köln, 1. Halbjahr 2026
- Korridor Troisdorf-Koblenz, 2. Halbjahr 2026

Der Nahverkehr wird vollständig durch Busverkehre ersetzt.

# Oberhausen – Emmerich: Großbaustelle für den Güterverkehr mit SPNV-Benefit

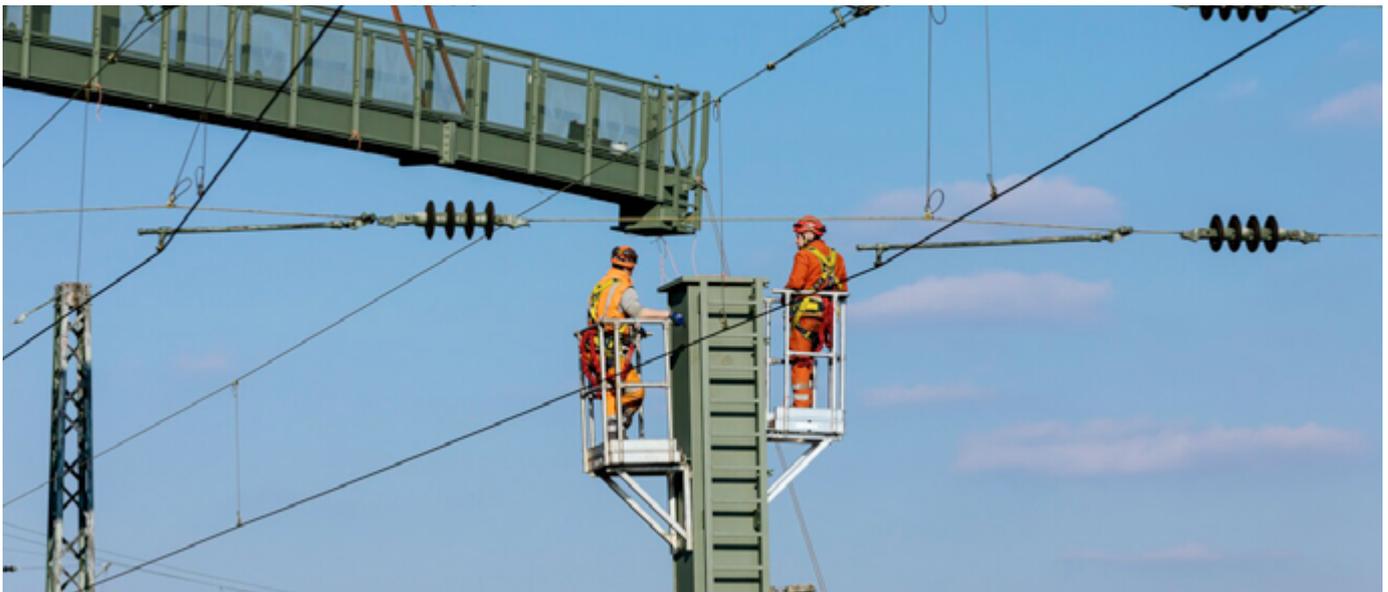
Die Strecke zwischen Oberhausen und Emmerich hat vor allem für den innereuropäischen Güterverkehr eine herausragende Bedeutung. Vom Ausbau profitiert auch der Personenverkehr.

Die sogenannte Betuwe-Route verbindet die Metropolregion Ruhr mit den Niederlanden, insbesondere mit dem Nordseehafen Rotterdam. Für mehr Güterverkehr auf der Schiene muss die Strecke dringend leistungsfähiger werden. Dafür baut die Deutsche Bahn.

Das Kernstück ist der Ausbau der Strecke auf durchgängig mindestens drei Gleise. Hierfür wird bereits seit November 2024 und noch bis zum Mai 2026 zwischen Oberhausen und Emmerich (weiter-)gebaut. Die Folge: Über 80 Wochen hinweg wird es immer wieder Einschränkungen geben, weil Abschnitte teil- oder vollgesperrt werden. Doch die Geduld wird sich für Reisende auf dem Korridor auszahlen,

denn viele Bahnstationen werden grundlegend erneuert und der Personenverkehr auf der Strecke kann losgelöst von Güterzügen und damit pünktlicher verkehren.

Der Schwerpunkt der Arbeiten wird zwischen Voerde-Friedrichsfeld und Wesel liegen. Die erste Sperrung im Jahr 2025 von Ende Februar bis Anfang März haben die Bautrupps bereits hinter sich gelassen: An zehn Standorten gleichzeitig konnten verschiedene Bauarbeiten planmäßig abgeschlossen werden – von Brückenerneuerungen und Gleisneubauten über Arbeiten an Oberleitungen und für den Schallschutz bis hin zu Kampfmittelsondierungen und Kabelarbeiten.



Arbeiten an der Leit- und Sicherungstechnik

## Die Betuwe: eine internationale Verbindung ...

Die Betuwe besteht aus zwei Streckenabschnitten: In Deutschland bildet der Abschnitt zwischen Oberhausen und Emmerich den direkten Anschluss zur 160 Kilometer langen niederländischen Betuwe-Linie. In den Niederlanden verläuft sie von der deutsch-niederländischen Grenze bis zum Rotterdamer Nordseehafen Europoort. Sie ist ein Teilstück des 1.300 Kilometer langen europäischen Güterverkehrskorridors Rotterdam – Genua bis nach Norditalien.

## ... und ein ambitioniertes Bauprojekt

Mehr Kapazitäten auf der Strecke, eine bessere Streckenqualität und die Entmischung von Güter- und Personenverkehr: Dafür

baut die Deutsche Bahn auf einer Länge von ca. 22 Kilometern drei Gleise komplett neu, auf 46 Kilometern ein zusätzliches drittes Gleis sowie ein drittes und viertes Gleis auf 3 Kilometern in Oberhausen. Insgesamt 85 Brücken werden „angepackt“: Um 55 Bahnübergänge zu schließen, werden 38 Brücken neu gebaut, weitere 47 Brücken werden an die Anforderungen der zukünftigen Infrastruktur angepasst. Außerdem wird die Leit- und Sicherungstechnik modernisiert, 12 der 15 Haltepunkte komplett erneuert und die Anwohner profitieren von einem deutlich besseren Schallschutz.

Die Deutsche Bahn krepelt ihre Baustellenplanung um

# Bauen im Takt

Bei der Neuausrichtung ihrer Baustellenplanung hat sich die DB an industrialisierten Prozessen in anderen Branchen orientiert. Sie spricht bildlich von „Instandhaltungs-Containern“. Der Start war noch holperig.



Baufahrzeuge im Einsatz

Baufahrzeuge auf der Strecke

Die große tägliche Herausforderung für die Deutsche Bahn ist das enorm gewachsene Bauvolumen. „Die betriebliche Lage kann nicht bleiben, wie sie ist. Damit wir Fahren und Bauen wieder unter einen Hut bringen, steuern wir unsere Baustellen ab sofort nach einer fundamental neuen Logik“, formulierte es Dr. Philipp Nagl, Vorstandsvorsitzender der DB InfraGO, im Juli 2024. Dafür hat die DB InfraGO ihre Bautätigkeiten in ein „vertaktetes System“ überführt und bündelt die Bauarbeiten in sogenannten Containern. So finden Bauarbeiten für die Instandhaltung nur noch in fest definierten und vorgegebenen Zeitfenstern statt, die alle vier Wochen wiederkehren. Die standardisierte Planung und kontinuierliche Instandhaltung durch die zeitlich wiederkehrenden Zeitfenster sollen die Störanfälligkeit reduzieren und den Betrieb wieder stabilisieren.



Gestartet ist die DB mit den Instandhaltungs-Containern Mitte 2024. Noch läuft es nicht rund. Vor allem die fehlende Berücksichtigung von Wechselwirkungen mit bereits geplanten Baustellen und die Masse an Containern sind ein erheblicher Druckpunkt für die Planer bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Wenn Instandhaltungs-Container auf Umleiterstrecken landen, ist das für die Planer eine Herausforderung, für die Fahrgäste bedeutet es: Ersatzverkehr mit Bussen.

# Mobile Haltestellenmasten für SEV-Verkehre

Die Zahl der Baustellen bleibt auf einem hohen Niveau – die Tendenz ist weiter steigend. Damit steigt auch der Bedarf an Ersatzverkehren mit Bussen (SEV). Neben einer zielführenden Wegeleitung sind auch die Bushaltestellen für diese SEV-Verkehre ein Aushängeschild.

Die neuen mobilen Haltestellenmasten für den Ersatzverkehr mit Bussen (SEV) schaffen ein aufgeräumtes und geordnetes Erscheinungsbild an den Bushaltestellen. Sie sind aber vor allem ein wichtiger Schritt für die Digitalisierung und damit auch für mehr Kundenorientierung in der Reisendeninformation: Mit den mobilen Haltestellenmasten können Fahrgäste Abfahrten zu SEV-Verkehren an der Bushaltestelle digital und in Echtzeit abrufen. In Teilen ist dies schon heute möglich. Wo es noch Defizite gibt, arbeiten die Beteiligten an Lösungen.

Im April 2024 wurde der Auftrag für die Produktion von 150 mobilen Haltestellenmasten für den Ersatzverkehr

mit Bussen (SEV) vergeben. Die Vorbereitungen zur Umsetzung sind somit gestartet. Der schwedische Hersteller ist in die Räume zu go.Rheinland nach Köln gekommen, um die Details und das weitere Vorgehen zu besprechen. Wie vorgesehen sind alle 150 mobile Haltestellenmasten produziert worden. Parallel zur Produktion ist die Ausschreibung für die Logistik eingeleitet worden. Im Herbst stehen die Auftragnehmer fest. Seit Anfang Dezember 2024 stehen die Haltestellenmasten in Velbert und Meschede für den Einsatz bereit. Im ersten Quartal 2025 wurden sie zum ersten Mal erfolgreich eingesetzt.

## Haltestelle mit Umfeld

Neben den Bahnhöfen sind auch die Bushaltestellen für den SEV ein Eingangstor für den Nahverkehr. Die mobilen Haltestellenmasten sind flexibel einsetzbar: an Bestandshaltestellen sowie an Haltestellen im Umfeld der Bahnhöfe z. B. in Nebenstraßen, wenn der Bus nicht direkt am Bahnhof abfahren kann. Gute Sichtbarkeit gerade im Umfeld der Bahnhöfe gibt mehr Orientierung auf dem Weg zur Haltestelle. Die mobilen Haltestellenmasten sind in dem landesweit einheitlichen Design für die Baustellenkommunikation gestaltet. Die einheitliche Gestaltung schafft einen Wiedererkennungswert und sorgt für bessere Sichtbarkeit und Auffindbarkeit der SEV-Haltestelle.



## Fahrplankasten

Der elektronische Fahrplankasten ist das Herzstück der neuen mobilen Haltestellenmasten. Informationen für Reisende stehen digital zur Verfügung; kurzfristige Änderungen können schnell aufgespielt werden. Hinter den vier Knöpfen sind z. B. Echtzeitdaten, der Sollfahrplan oder auch Informationen zu Baustellen abrufbar. Der vierte Knopf gibt die Informationen als Audio wieder: Text to Speech.



## Lkw des Logistikers

Für Lagerung, Auf- und Abbau sowie Wartung der mobilen Haltestellenmasten sind die Aufgabenträger einen neuen Weg gegangen: Mit der Logistik wurde ein zentraler Dienstleister pro Verbundraum beauftragt. Der neue Weg erforderte auch einen neuen Regelprozess, der gemeinsam mit allen Beteiligten entwickelt wurde.

# Bewertung der Verkehrsstationen

## Stationsqualität

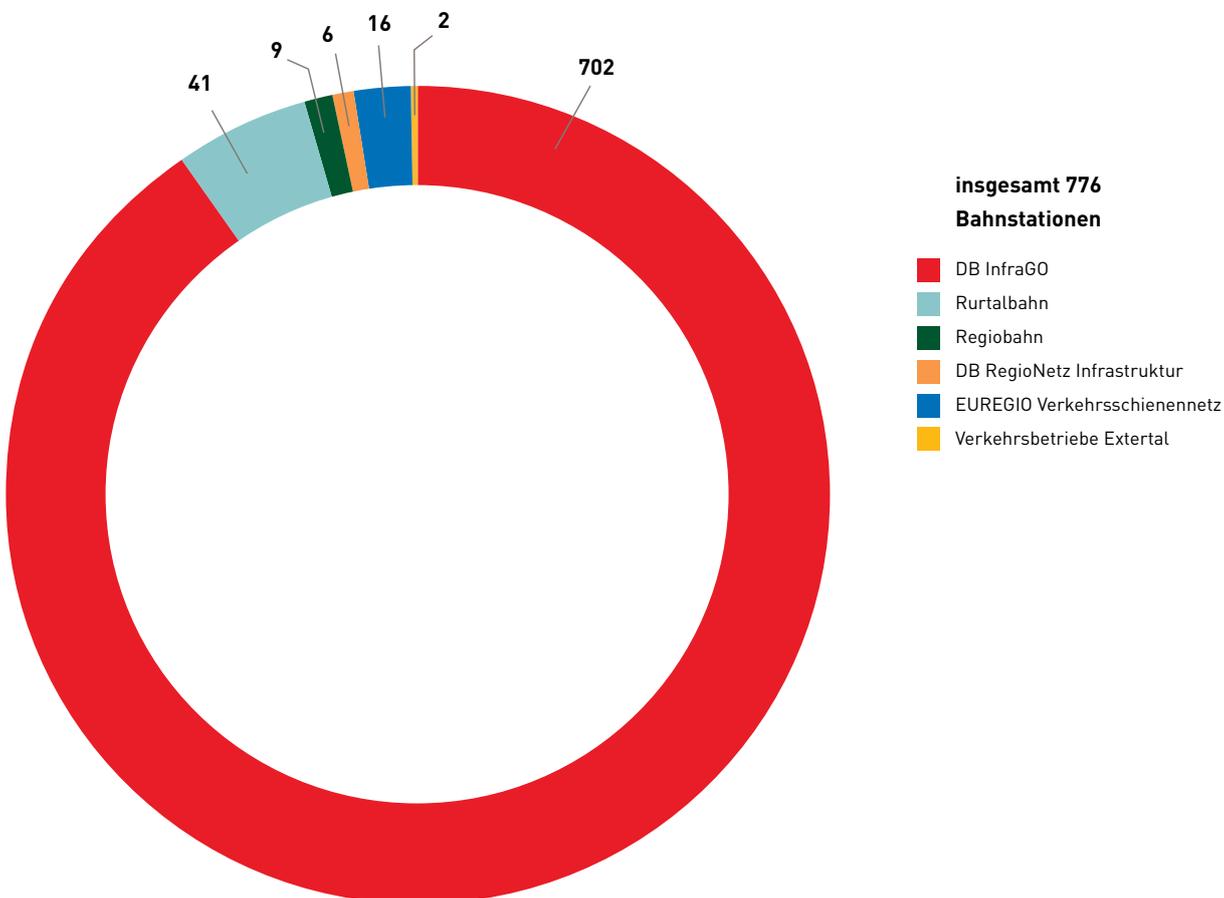
Ein wesentliches Kriterium für die Attraktivität des SPNV ist die Qualität der Verkehrsstationen, die sowohl als Zu- und Abbringer als auch als Aufenthaltsort den ersten Eindruck auf die Reisenden entscheidend prägen. Die drei Aufgabenträger in NRW wählen seit 2020 unterschiedliche Schwerpunkte für die Bewertung der Stationsqualität.

Um die Stationsqualität zu erheben und zu dokumentieren, führen die Aufgabenträger in NRW eigene systematische Erhebungen über die Qualität der Stationsinfrastruktur durch. Bis zu vier Mal jährlich bewerten die eigens hierfür geschulten Profitester die Zugangs- und Bahnsteigbereiche der Stationen. Eine wichtige Aufgabe der Profitester bei ihren Stationsbewertungen ist die fotografische Dokumentation der identifizierten Mängel an der Verkehrsstation und dem Stationsumfeld. Diese Dokumentation dient den Aufgabenträgern als Grundlage für eine gezielte Kommunikation mit dem Infrastrukturbetreiber, um die identifizierten Mängel zügig durch diesen beseitigen zu lassen. Die Wirksamkeit der eingeleiteten Maßnahmen lassen sich die Aufgabenträger zunehmend ebenfalls fotografisch, etwa bei der Entfernung von Graffiti, belegen.

In NRW gab es 2024 insgesamt 776 Stationen. Ein Großteil der Stationen befindet sich in Verantwortung der DB InfraGO AG. Dem nachfolgenden Diagramm sind die einzelnen Stationsbetreiber in NRW zu entnehmen.

Im Aufgabenträgergebiet des NRW wird in den Kategorien „Graffiti“, „Sauberkeit“ sowie „Funktionalität“ beurteilt und in einer Gesamtbewertung zusammengeführt. Bei go.Rheinland kommt in der Gesamtbewertung noch zusätzlich die Kategorie „Erscheinungsbild“ hinzu. Beim VRR werden die Kategorien „Aufenthaltsqualität“, „Fahrgastinformation“ und „Barrierefreiheit“ in den Fokus gestellt. Aufgrund der unterschiedlichen Bewertungskriterien bei den drei Aufgabenträgern können die ermittelten Stationsqualitäten nicht direkt miteinander verglichen werden, dennoch ist eine Tendenz der Entwicklungen ableitbar.

Stationsbetreiber NRW 2024

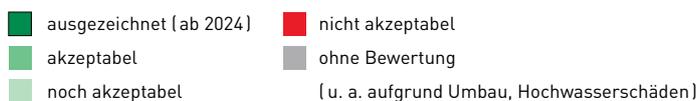
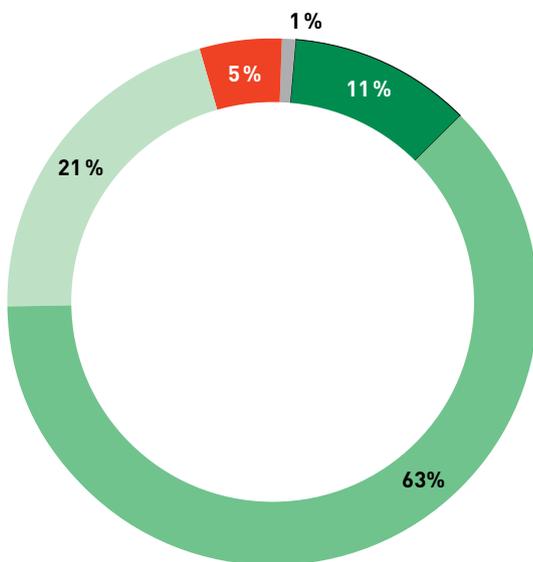


## Stationsqualität bei go.Rheinland

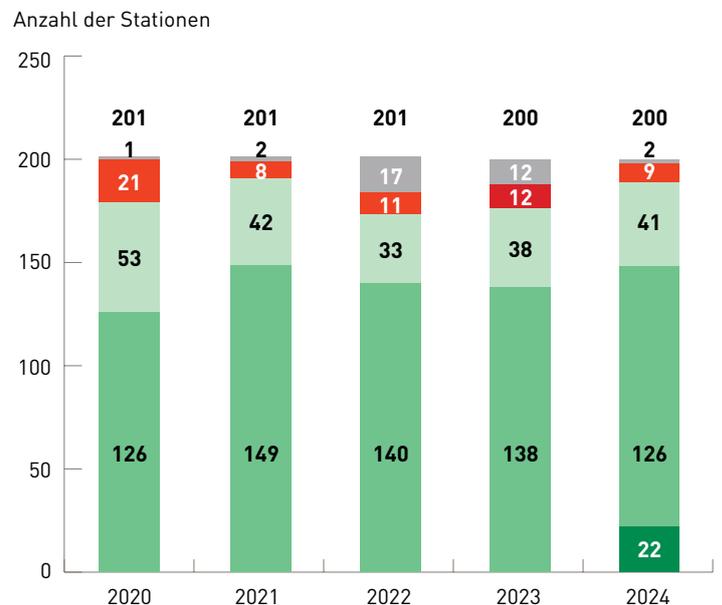
Bei go.Rheinland wurde bis zum Jahr 2023 die Stationsqualität in den drei Bewertungsstufen „akzeptabel“, „noch akzeptabel“ und „nicht akzeptabel“ bewertet. Seit dem Jahr 2024 gibt es eine weitere Bewertungsstufe „ausgezeichnet“, mit der besonders gute Stationen beurteilt werden, was auf 22 Stationen zutrifft. Bis zum Jahr 2023 wären diese mit der Bewertungsstufe „akzeptabel“ beurteilt worden. Die Summe aus „ausgezeichnet“ und „akzeptabel“ bewerteten Stationen liegt bei absoluter Betrachtung mit insgesamt 148 Stationen um zehn Stationen höher als noch 2023, was insgesamt in einer Steigerung der Stationsqualität resultiert. Die Summe aus „noch akzeptabel“ und „nicht akzeptabel“ bewerteten Stationen liegt wie im Vorjahr bei 50 Stationen.

Von den insgesamt 200 Stationen im go.Rheinland-Gebiet wurden 198 Stationen für die Beurteilung der Stationsqualität erfasst und bewertet. Aufgrund des Hochwassers im Jahr 2021 und den damit verbundenen Schäden können die beiden Stationen Stolberg Altstadt und Urft unverändert nicht angefahren werden und somit nicht in die Beurteilung der Stationsqualität einfließen. In den beiden Grafiken sind diese beiden Stationen in der Kategorie „ohne Bewertung“ berücksichtigt. Im Jahr 2023 waren insgesamt zwölf Stationen wegen Hochwasserschäden oder auch Umbaumaßnahmen nicht in der Statistik enthalten.

Stationsqualität go.Rheinland 2024  
(Anteil nach Bewertungsstufen)



Entwicklung Stationsqualität go.Rheinland 2020–2024



Gründe, die zur Verbesserung/Verschlechterung an den Stationen führten:



- Sauberkeit der Fahrtreppen
- Erscheinungsbild der Aufzüge
- Funktionalität der Beleuchtung
- Verwendbarkeit des Wetterschutzes



- Erscheinungsbild der Beschilderungen
- Funktionalität der Uhren
- Verschmutzung durch Graffiti
- Vandalismusschäden



Weitere Informationen zu den Ergebnissen der Stationserhebungen 2024 können dem Stationsbericht [www dem Qualitätsbericht von go.rheinland \(online unter www.gorheinland.com/\)](http://www.gorheinland.com/) entnommen werden.

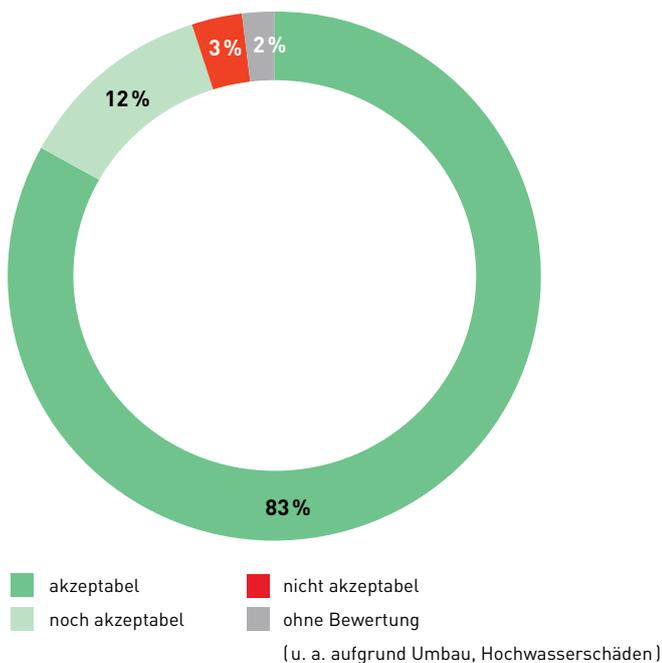
## Stationsqualität im NWL

Beim NWL wird die Stationsqualität anhand der Bewertungsstufen „akzeptabel“, „noch akzeptabel“ und „nicht akzeptabel“ beurteilt. Im Jahr 2024 kann nicht nur im direkten Vergleich zum Vorjahr, sondern ganz generell eine deutliche Verbesserung der Stationsqualität verzeichnet werden. Mit 233 als „akzeptabel“ bewerteten Stationen wurden so viele Stationen wie noch nie seit Beginn der Aufzeichnungen mit der höchsten Bewertungsstufe beurteilt. Gegenüber 2023 bedeutet dieses eine Steigerung um 43 Stationen. Aus diesem starken Anstieg an Stationen in

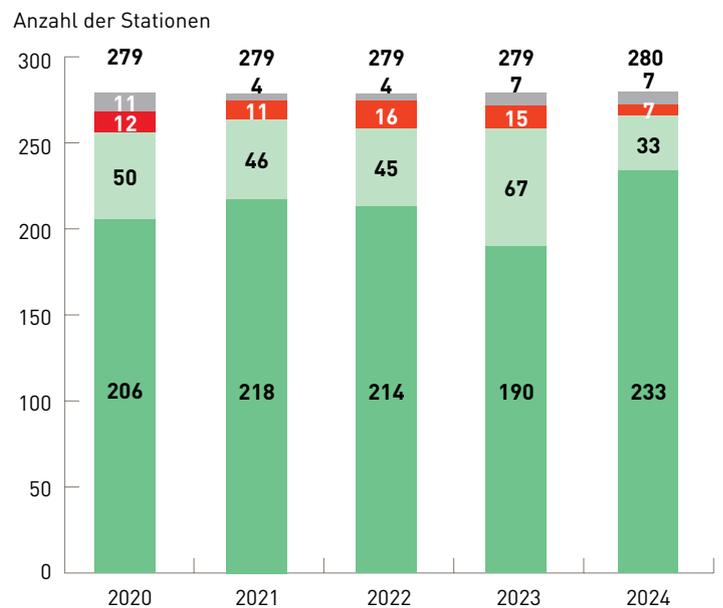
der höchsten Bewertungsstufe resultiert gleichzeitig eine deutliche Abnahme in den beiden Qualitätsstufen „noch akzeptabel“ und „nicht akzeptabel“.

Im Oktober 2024 wurde die neu errichtete Station Hamm-Westtünnen in Betrieb genommen, womit die Anzahl der Stationen im NWL-Gebiet auf 280 Stationen ansteigt. In der Statistik zur Stationsqualität ist diese Station in der Auswertung 2024 als einzige Station „ohne Bewertung“ enthalten.

Stationsqualität NWL 2024  
(Anteil nach Bewertungsstufen)



Entwicklung Stationsqualität NWL 2020–2024



Gründe, die zur Verbesserung/Verschlechterung an den Stationen führten:



- Funktionalität der Fahrstühle
- Sauberkeit der Fahrstühle
- Graffitifreiheit am Bahnsteig
- Sauberkeit der Grünanlagen am Bahnsteig
- Sauberkeit des Wetterschutzes am Bahnsteig



- Funktionalität der Beleuchtung im Zugangsbereich
- Funktionalität der Uhren am Bahnsteig
- Graffiti im Zugangsbereich sowie am Bahnsteig



Weitere Informationen zu den Ergebnissen der Stationserhebungen 2024  
www können dem Qualitätsbericht des NWL (online unter [www.nwl-info.de](http://www.nwl-info.de)) entnommen werden.

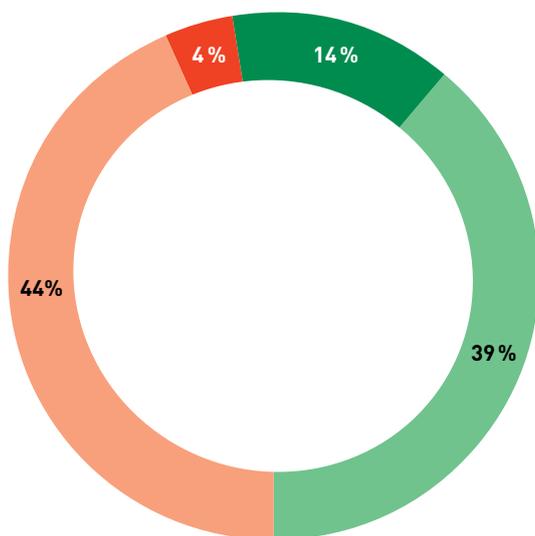
## Stationsqualität im VRR

Seit der Änderung der Bewertungsmethodik beim VRR im Jahr 2020 kann für den vorliegenden Qualitätsbericht erstmals wieder die Stationsqualität der zurückliegenden fünf Jahre gegenübergestellt werden. Anders als bei den beiden anderen Aufgabenträgern in NRW erfolgt die Beurteilung der Stationsqualität in den vier Bewertungsstufen „ausgezeichnet“, „ordentlich“, „entwicklungsbedürftig“ und „nicht tolerierbar“.

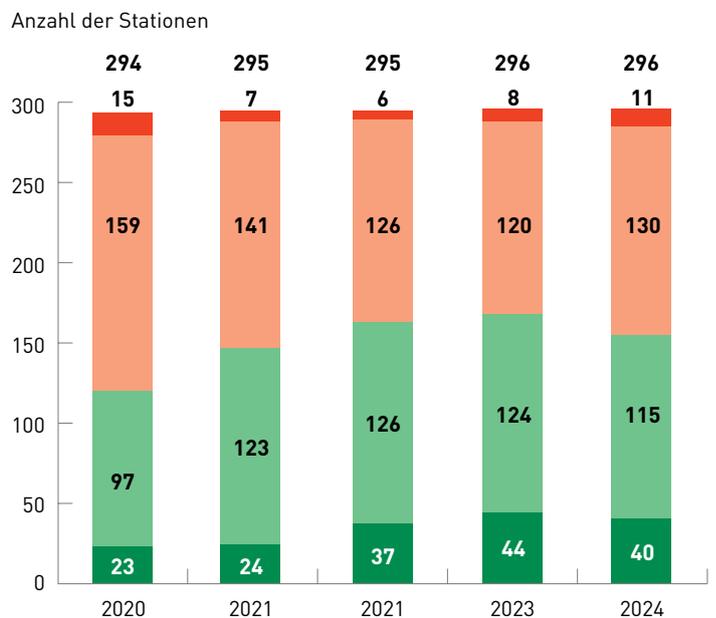
Wie im Vorjahr wurde an 296 Stationen die Stationsqualität ermittelt. Das hier dargestellte Gesamtergebnis ergibt sich aus einer Gewichtung aus „Aufenthaltsqualität“ (60%), „Fahrgastinformation“ (30%) sowie „Barrierefreiheit“ (10%).

Im direkten Vergleich zum Vorjahr hat sich die Stationsqualität im VRR-Gebiet verschlechtert. Die Anzahl der Stationen, die mit den beiden Qualitätsnoten „ausgezeichnet“ und „ordentlich“ bewertet wurden, sank von 168 Stationen im Jahr 2023 auf nur noch 155 Stationen im Jahr 2024, was nur noch gut der Hälfte aller bewerteten Stationen entspricht. Analog dazu ist die Anzahl der Stationen, die als „entwicklungsbedürftig“ bzw. „nicht tolerierbar“ eingestuft wurden, von 128 Stationen in 2023 auf 141 Stationen in 2024 gestiegen.

Stationsqualität VRR 2024  
(Anteil nach Bewertungsstufen)



Entwicklung Stationsqualität VRR 2020–2024



■ ausgezeichnet  
■ ordentlich  
■ entwicklungsbedürftig  
■ nicht tolerierbar

Gründe, die zur Verbesserung/Verschlechterung an den Stationen führten:



- Zustand und Funktionalität der Ausstattungsmerkmale
- Ausstattung und Funktionalität der Fahrgastinformationsmedien
- Zunahme der Barrierefreiheit durch Modernisierungsmaßnahmen



- Aufenthaltsqualität (Müll, Graffiti, Verschmutzungen, Geruchsbelästigungen)
- Wartehäuschen aus Beton
- defekte Beleuchtung



Weitere Informationen zu den Ergebnissen der Stationserhebungen 2024

www können dem Stationsbericht des VRR (online unter [www.vrr.de](http://www.vrr.de)) entnommen werden.

# Stationsaktivitäten

In den letzten Jahren wurden an mehreren großen Bahnhöfen in NRW umfassende Umbau- und Modernisierungsarbeiten durchgeführt, über die im Folgenden exemplarisch berichtet wird. Darüber hinaus wurde mit dem Neubau des Haltepunktes Hamm-Westtünnen eine neue Bahnstation im Jahr 2024 in Betrieb genommen, womit die Anzahl der Verkehrsstationen in NRW auf 776 ansteigt.



## Dortmund Hbf

Der Bahnhof Dortmund Hbf wird seit 2017 umgebaut und modernisiert.

Zu den durchgeführten Maßnahmen zählen die Aufweitung der Personenunterführung von ehemals 9,5 m auf 13,2 m, der Rückbau und anschließende Neubau von Bahnsteigdächern und Wetterschutzhäusern, der Neubau von Bahnsteigen sowie die Erneuerung der technischen Anlagen. Letztere umfasst u. a. die Beleuchtung und Beschallung der Verkehrsstation. Im gesamten Bahnhof wurde die barrierefreie Erschließung durch Aufzüge und Fahrtreppen verbessert, bspw. zur Stadtbahnverteilerebene im südlichen Teil des Bahnhofs. Ferner wurde eine taktile und kontrastreiche Wegeleitung umgesetzt und die meisten Bahnsteige auf eine Höhe von 76 cm angehoben, um einen stufenfreien Einstieg in die Züge zu ermöglichen.

Der Großteil des Umbaus des Bahnhofs konnte passend zum Beginn der Fußball-Europameisterschaft im Juni 2024 abgeschlossen werden. Einzig der Umbau des Bahnsteigs 1 mit den Gleisen 2 und 3 wurde erst nach der Fußball-Europameisterschaft begonnen und in 2025 abgeschlossen.

## Infrastrukturzustand – Bahnhöfe

Seit 2023 veröffentlicht die DB InfraGO AG jährlich den InfraGO-Zustandsbericht. Der Zustand der einzelnen Bahnanlagen wird dabei mit Schulnoten bewertet und zu einer Gesamtnote je Anlagenklasse zusammengefasst sowie über alle Anlagenklasse je Bundesland dargestellt. Für 2024 wurde bundesweit eine Verbesserung des Zustands der Bahnhofsinfrastruktur von der Note 3,09 auf die Note 3,03 festgestellt. Auch in NRW ist eine Verbesserung der Zustandsnote von 3,10 in 2023 auf 3,02 in 2024 festzustellen. Damit liegt NRW im Vergleich mit den anderen Bundesländern weiterhin im Mittelfeld.

## Herne-Wanne-Eickel Hbf

Die Modernisierung des Bahnhofs Wanne-Eickel Hbf startete im Sommer 2024 und wird voraussichtlich im Sommer 2025 abgeschlossen.

Der Umbau des Bahnhofs umfasst den Neubau aller Mittelbahnsteige, die Modernisierung der Personenunterführung, den Rück- und anschließenden Neubau des Bahnsteigdachs an den Gleisen 1 und 2 sowie die Modernisierung aller Treppenanlagen. Mit Abschluss der Bahnsteigarbeiten erhalten die Bahnsteige mit den Gleisen 1 und 2 sowie den Gleisen 7b und 8b eine Länge von 215 m, die beiden mittigen Bahnsteige (Gleise 3 und 4 sowie Gleise 5 und 6) jeweils eine Länge von 395 m, womit diese auch weiterhin für Halte des Schienenpersonenfernverkehrs genutzt werden können.

Ferner werden sowohl in der Personenunterführung als auch im Empfangsgebäude ein taktiles Leitsystem nachgerüstet, zwei neue Wetterschutzhäuser errichtet, die Wände der Treppenaufgänge saniert sowie die Beschallung und Beleuchtung angepasst bzw. erneuert.

Mit dem Abschluss der Modernisierung wird der Bahnhof in Herne-Wanne-Eickel Hbf (vormals Wanne-Eickel Hbf) umbenannt.

Um Bahnstationen leichter ihrer dazugehörigen Kommune zuordnen zu können, werden sie im Rahmen ganzheitlicher Modernisierungsmaßnahmen nach einer einheitlichen Systematik umbenannt: zuerst der Name der jeweiligen Kommune, dann folgt die Spezifikation.



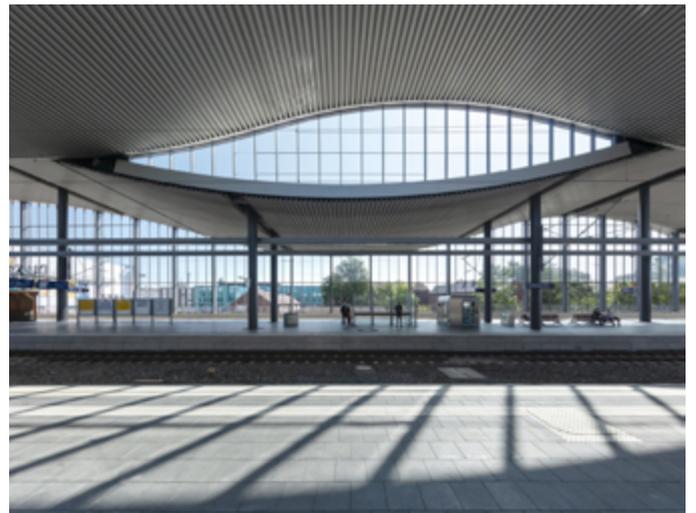
### Duisburg Hbf

Seit 2022 wird der Bahnhof Duisburg Hbf umfangreich modernisiert und umgebaut.

Zu den geplanten und zum Teil bereits umgesetzten Maßnahmen zählen der Rückbau der bestehenden Gleishalle mit anschließendem Neubau, die Modernisierung sämtlicher außerhalb der Gleishalle liegenden Bahnsteigdächer sowie der Rück- und Neubau der Bahnsteigbeläge inkl. eines taktilen Blindenleitsystems. Im Zusammenhang mit den Dacharbeiten der Gleishalle steht eine Neuelektrifizierung der Oberleitungsanlage in der Gleishalle.

Das neue Dach ist eine Konstruktion aus gewellten Stahlträgern, die durch großflächige Öffnungen eine Tageslichtbeleuchtung in der Gleishalle ermöglicht. Anders als in der historischen Gleishalle ist so tagsüber keine künstliche Beleuchtung mehr notwendig. Auch die Konstruktion des neuen Daches unterscheidet sich von der bisherigen, denn die Stützen, die die Last des Daches tragen, stehen nicht mehr im Gleisbereich, sondern auf den Bahnsteigen. Wie das bisherige Dach wird das neue alle 13 Bahnhofsgleise überspannen.

Die gesamten Bauarbeiten dauern voraussichtlich noch bis 2028 an.



### Hamm-Westtunnel

Im Oktober 2024 wurde der neue Haltepunkt Hamm-Westtunnel in Betrieb genommen, wodurch der Hammer Stadtbezirk Rhynern erstmals seit 1981 wieder über einen Bahnanschluss verfügt. Im Halbstundentakt wird der Haltepunkt nun von der Regionalbahnlinie 89 (Münster – Hamm – Paderborn) bedient. Im Zusammenhang mit dem Bau des Haltepunktes stehen die Beseitigung eines Bahnübergangs sowie die Errichtung einer neuen Straßenunterführung. Die Bahnsteige wurden neu gebaut und verfügen über Wetterschutz, digitale Fahrgastinformationssysteme sowie ein Blindenleitsystem. Über Rampen sind die beiden Bahnsteige barrierefrei erreichbar, die Bahnsteighöhe von 76 cm ermöglicht einen stufenfreien Einstieg in die Züge.

# 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@kcityf-nrw.de  
www.kcityf-nrw.de

Text und Redaktion:  
Christian Westedt ( KC ITF NRW )  
Dr. Kerstin Korsch ( KC ITF NRW )  
Kai Schulte ( Leitung KC ITF NRW )

Konzeption und Gestaltung:  
Büro für Gestaltung  
Christian Ring

gedruckt auf 100 % Recyclingpapier  
Stand: Juni 2025

Unter Mitwirkung von

Ministerium für Umwelt,  
Naturschutz und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen



Ministerium für Umwelt, Natur-  
schutz und Verkehr des Landes  
Nordrhein-Westfalen  
Emilie-Preyer-Platz 1  
40479 Düsseldorf  
www.umwelt.nrw.de



go.Rheinland GmbH  
Deutzer Allee 4  
50679 Köln  
www.wir.gorheinland.com



Zweckverband Nahverkehr  
Westfalen-Lippe  
Bahnhofstr. 48  
59423 Unna  
www.nwl-info.de



Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR  
Augustastr. 1  
45879 Gelsenkirchen  
www.vrr.de



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

## Abbildungsverzeichnis

Aufgabenträger in NRW zur Organisation des SPNV	9
Entwicklung bestellte Zugkilometer SPNV NRW 2014 – 2024	10
Anteil der Zugkilometer je Eisenbahnverkehrsunternehmen 2024 in NRW	11
Eisenbahnverkehrsunternehmen NRW 2024	11.1
Entwicklung der Zahl der Ein- und Aussteiger SPNV NRW 2023 – 2024	19
Entwicklung der Zahl der Ein- und Aussteiger SPNV NRW 2018 – 2024	19
SPNV gesamt: Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote	22
Regionalexpress: Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote	23
Regionalbahn: Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote	24
S-Bahn: Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote	24
Zugbildung je Produktklasse im Jahr 2024	25
Ausgefallene Zkm in Mio.	26
Entwicklung der durchschnittlichen Zuverlässigkeitsquote	27
Untersuchung der nicht vorhersehbaren Ausfälle nach Störungsgrund	29
Ausgewählte Zufriedenheitsergebnisse der SPNV-Kunden in NRW	34
Zufriedenheit nach Baustellen-Betroffenheit	35
Anzahl der Eingaben	36
Beschwerdegründe 2024	37
Entwicklung der Anzahl der La 2020 – 2024 nach Ursachen (Monatsmittelwerte)	41
Entwicklung der Länge der La 2020 – 2024 nach Ursachen (Monatsmittelwerte)	41
Anzahl der La NRW 2023 nach Ursachen (Monatswerte)	42
Länge der La NRW 2023 nach Ursachen (Monatswerte)	42
Anzahl der La NRW 2024 nach Ursachen (Monatswerte)	43
Länge der La NRW 2024 nach Ursachen (Monatswerte)	43
Anteil der La nach Ursachen	43
Längenanteile der La nach Ursachen	43
Stationsbetreiber NRW 2024	50
Stationsqualität go.Rheinland 2024	51
Entwicklung Stationsqualität go.Rheinland 2020 – 2024	51
Stationsqualität NWL 2024	52
Entwicklung Stationsqualität NWL 2020 – 2024	52
Stationsqualität VRR 2024	53
Entwicklung Stationsqualität VRR 2020 – 2024	53

## Bildnachweis

Busverkehr Rheinland GmbH	49
Deutsche Bahn / Emerleben, Volker	46
Deutsche Bahn / Hartmann, Axel	54, 55
Deutsche Bahn / Lang, Oliver	48
Deutsche Bahn / Miethe, Uwe	13, 45
Deutsche Bahn / Neuhaus, Michael	54
Fokus Bahn NRW	32, 33
go.Rheinland / Dankert, Smilla	21, 22, 47, 58
NWL	1 (Titel), 8, 20, 49
Stadt Hamm / Hübner	55
TRI	13
VRR	12, 49
VRR AöR/Paul Schneider	3





