

Kurzfassung Qualitätsbericht SPNV Nordrhein-Westfalen 2016



Der Qualitätsbericht SPNV NRW 2016 fasst die **Betriebs-** und **Infrastrukturqualität** in Nordrhein-Westfalen im zurückliegenden Jahr zusammen. Ein landesweiter Vergleich der betrieblichen Qualitätskriterien aller Nahverkehrslinien erfolgt über die Darstellung der **Pünktlichkeits-** und **Zugausfallquoten** (vorhersehbar sowie nicht vorhersehbar). Für eine vertiefte Betrachtung der Pünktlichkeit ausgewählter RE-Linien – u.a. der Rückgratlinien RE 1 und RE 6 – werden die Pünktlichkeitsquoten an den passierten **Messpunkten** im jeweiligen Linienverlauf herangezogen.

Auf Basis der jährlichen Zustandsbewertung der rund 770 **Verkehrsstationen** durch die Aufgabenträger und der Analyse der Langsamfahrstellen im **Schiennetz** wird ein umfassender Blick auf die Qualität der Infrastruktur gegeben. Deren langfristige Entwicklung wird maßgeblich von den bedeutenden Projekten des **Bundesverkehrswegeplans 2030** gestaltet. Der **Rhein-Ruhr-Express** ist davon das größte Vorhaben in NRW.

Die zunehmende Beeinträchtigung der Betriebsqualität durch **Baumaßnahmen im Streckennetz** ist Anlass dafür, einen Ausblick auf die bis 2019 zu erwartenden Baustellen im nordrhein-westfälischen Streckennetz zu geben. Insbesondere die **Fahrgäste** auf den Hauptverkehrsachsen werden diese auf ihrem täglichen Weg zur Arbeit oder Ausbildung zu spüren bekommen. Die Auswertungen des Qualitätsberichts zur **Entwicklung der Fahrgastnachfrage** zeigen insbesondere auf diesen Korridoren Zuwächse.

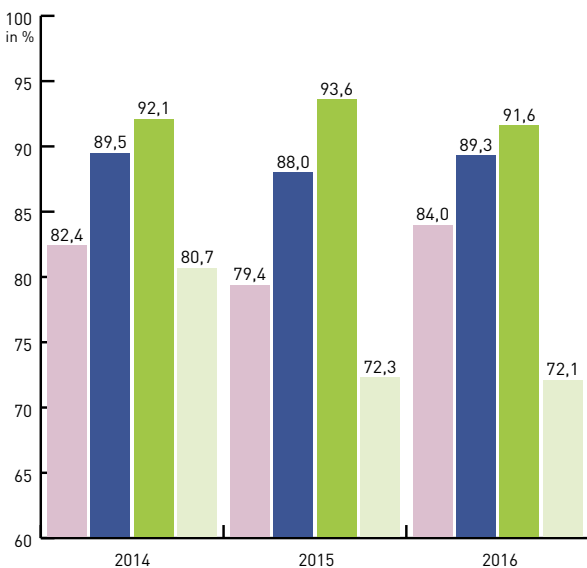
Die Ergebnisse des **NRW-Kundenbarometers 2016** geben die Sicht der Fahrgäste auf die Qualität und Zuverlässigkeit des nordrhein-westfälischen SPNV wieder. Abgerundet wird diese Perspektive durch den Tätigkeitsbericht der **Schlichtungsstelle Nahverkehr**, der die 2016 eingegangenen Kundenbeschwerden und deren Bearbeitung auswertet.

Die wesentlichen Erkenntnisse zur Qualität im Jahr 2016 sind auf den folgenden Seiten zusammengefasst.

Qualität Nahverkehr – Pünktlichkeit

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich das Pünktlichkeitsniveau der Nahverkehrslinien in Nordrhein-Westfalen erfreulicherweise gesteigert. Die Entwicklung der Produktgruppe **RegionalExpress** ist hervorzuheben, da mit einer Pünktlichkeitsquote von 84% der beste Wert seit 2012 erreicht wird. Auch die **Regionalbahnen** verzeichnen gegenüber 2015 einen Pünktlichkeitszuwachs. Die **S-Bahn NRW** bleibt im SPNV das Produkt mit der höchsten Pünktlichkeit seit Beginn der Analysen des KC ITF NRW. Nachdem 2015 ein neuer Spitzenwert erreicht wurde, ist 2016 das Pünktlichkeitsniveau mit 91,6% leicht rückläufig. Die Pünktlichkeit der beiden Linien des **niedersächsischen S-Bahn-Systems** verbleibt auf einem niedrigen Niveau mit einer Pünktlichkeitsquote von 72,1%

Durchschnittliche Pünktlichkeitsquoten nach Produktgruppen



RE-Linien
S-Bahn
Rhein-Ruhr/Köln

RB-Linien
S-Bahn
Niedersachsen
(zwei Messpunkte in NRW)

Berechnungsgrundlage: Verspätungen ab 3:59 Minuten

RE-Linien

Pünktlichste RE-Linie im Jahr 2016 mit einer Pünktlichkeitsquote von 98,5% ist der von der **DB Regio AG** betriebene **RE 18**. Die drei pünktlichsten RE-Linien 2016 sind:

- **RE 18** (Herzogenrath – Heerlen): 98,5%
(Betriebsaufnahme im Dezember 2015)
- **RE 78** (Bielefeld – Nienburg): 91,6%
(+ 4,0%-Punkte gegenüber 2015)
- **RE 70** (Bielefeld – Braunschweig): 91,0%
(+ 6,5%-Punkte gegenüber 2015)

Nach einem deutlichen Rückgang 2015 – u.a. bedingt durch Streckenarbeiten – kann sich die Linie **RE 29** von Aachen nach Spa-Géronstère 2016 stabilisieren und mit einem Zuwachs von 19,1%-Punkten ihre Pünktlichkeitsquote auf 78,1% verbessern.

Auch die langlaufenden und stark nachgefragten Linien **RE 6** (+ 12,7%-Punkte) und **RE 1** (+ 8,2%-Punkte) verkehren 2016 deutlich pünktlicher und erreichen die jeweils höchste Pünktlichkeitsquote seit 2009 bzw. 2011.

Die langlaufenden **RE-Linien** bleiben jedoch auch 2016 weiterhin besonders verspätungsanfällig. Trotz teilweise starker Pünktlichkeitszuwächse bilden sie seit mehreren Jahren die Gruppe der RE-Linien mit den niedrigsten Pünktlichkeitsquoten. Die Linien **RE 5** (61,6%), **RE 1** (73,1%) und **RE 7** (77,0%) verkehren auf hochfrequentierten Mischverkehrskorridoren, die abschnittsweise bereits heute von der DB Netz als überlastet ausgewiesen sind.

RB-Linien

Unter den RB-Linien hat sich 2016 erstmals die **RB 96** mit einer Pünktlichkeitsquote von 98,5% an die Spitze der Pünktlichkeitsstatistik gesetzt. Insgesamt weist die Hälfte aller Regionalbahnen eine Quote über 90% auf. Die drei höchsten Werte erreichen:

- **RB 96** (Betzdorf – Dillenburg): 98,5%
(+ 3,3%-Punkte gegenüber 2015)
- **RB 36** (Duisburg-Ruhrort – Oberhausen): 98,4%
(- 0,1%-Punkte gegenüber 2015)
- **RB 32** (Wesel – Bocholt): 97,3%
(+ 2,2%-Punkte gegenüber 2015)

Die Linie **RB 95** – seit Dezember 2015 mit einem verkürzten Laufweg zwischen Siegen und Dillenburg – kann die Pünktlichkeitsquote 2016 um 12,5%-Punkte steigern. Einen maßgeblichen Einfluss hat dabei, dass der konfliktbehaftete Abschnitt Siegen – Betzdorf nicht mehr befahren wird. Ein Einbruch der Pünktlichkeit um 8,0%-Punkte hingegen verzeichnet die Linie **RB 43** – seit Dezember 2015 Bestandteil des Sauerland-Netzes 2.

S-Bahn-Linien

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

Die pünktlichsten S-Bahn-Linien 2016 sind:

- **S 4** (DO-Lütgendortmund – Unna): 96,8%
(- 0,5%-Punkte gegenüber 2015)
- **S 7** (Solingen – Wuppertal): 95,3%
(- 0,6%-Punkte gegenüber 2015)
- **S 28** (Kaarst – Mettmann): 94,0%
(- 2,1%-Punkte gegenüber 2015)

Trotz des Rückgangs der Pünktlichkeit bei den S-Bahnen 2016 verbleiben diese auf einem hohen Niveau. Lediglich drei Linien der **S-Bahn NRW** weisen 2016 eine Pünktlichkeitsquote unter 90% auf. Starke Rückgänge zeigen insbesondere die **S 1** (- 5,2%-Punkte), die S 19 (- 4,4%-Punkte), und die S 6 (- 4,0%-Punkte).

Die niedersächsischen Linien **S 1** (71,4%) von Minden nach Hannover und **S 5** (72,7%) von Paderborn nach Hannover Flughafen verbleiben bei allerdings nur zwei Messpunkten in NRW hingegen auf einem deutlich geringeren Pünktlichkeitsniveau.

Qualität Nahverkehr – Zugausfälle

vorhersehbar

Die **zunehmende Bautätigkeit** im nordrhein-westfälischen Streckennetz hat 2016 zu einem Anstieg der vorhersehbaren Zugausfälle beigetragen. Stark betroffen sind hierdurch die Verkehre in den **Knoten**

Köln und **Düsseldorf**, weil umfangreiche Streckenarbeiten insbesondere bei den S-Bahn-Linien zu einer Taktverringern und Haltausfällen führen. Die Beeinträchtigungen für die Fahrgäste können durch Ersatzkonzepte – **Ersatzverkehre und Umleitungen** – häufig abgemildert werden. Weitere Gründe für planmäßige Zugausfälle sind insbesondere der Ausfall der **S 3** zwischen Oberhausen und Essen bis zu der Wiederinbetriebnahme des **Stellwerks Mülheim-Styrum** und der Schienenersatzverkehr auf der Linie **RB 92** infolge **personalbedingter Engpässe**.

Auf folgende Linien sind 2016 besonders hohe vorhersehbare Ausfallquoten zu verzeichnen:

- **S 68** (W-Vohwinkel – Langenfeld): 21,5%
(+ 20,4%-Punkte gegenüber 2015)
- **S 3** (Oberhausen – Hattingen): 13,3%
(- 1,3%Punkte gegenüber 2015)
- **RB 92** (Finnentrop – Olpe): 12,9%
(- 0,2%-Punkte gegenüber 2015)

nicht vorhersehbar

Die Quoten der nicht vorhersehbaren Zugausfälle haben sich 2016 über alle Produktgruppen halbiert. 2015 erreichten die Ausfallquoten einen Höchststand, als während der Streikphasen der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer insbesondere die RE-Linien der Deutschen Bahn von Zugausfällen betroffen waren.

2016 ist ein wesentlicher Grund für landesweit auftretende **nicht vorhersehbare** Zugausfälle ein **kurzfristiger Mangel an Betriebspersonal**, welcher im Jahresverlauf mehrere Verkehrsunternehmen betrifft. Verstärkend wirken zudem die vielen Baustellen im nordrhein-westfälischen Streckennetz. Hier ist häufig zusätzlicher Personalaufwand erforderlich, um die jeweiligen Ersatzkonzepte umzusetzen.

Besonders betroffen von nicht vorhersehbaren Zugausfällen sind die folgende Linien:

- **RB 36** (DU-Ruhrort – Oberhausen): 7,2%
(+ 5,7%-Punkte gegenüber 2015)
- **S 68** (W-Vohwinkel – Langenfeld): 5,1%
(- 4,4%-Punkte gegenüber 2015)
- **RB 76** (Minden – Nienburg): 3,8%
(+ 0,7%-Punkte gegenüber 2015)

Qualität Infrastruktur

Auch die monatlichen Auswertungen der Langsamfahrstellen im nordrhein-westfälischen Streckennetz zeigen für das Jahr 2016 einen weiteren Anstieg betrieblicher Restriktionen infolge von Bauarbeiten. Zudem haben Mängel an der Infrastruktur entgegen der Entwicklung der vergangenen Jahre 2016 wieder zugenommen. Entscheidend sind dabei die Summe der Geschwindigkeitsreduzierungen sowie die Lage und Länge der betroffenen Streckenabschnitte. Vor allem die Länge ist gegenüber 2015 gestiegen.

Während ein Großteil der 2016 ermittelten Restriktionen nach Abschluss der laufenden Baumaßnahmen aufgehoben wird, existieren dauerhafte Langsamfahrstellen teilweise über Jahre. Ihre Beseitigung erfordert häufig eine langfristige Finanzierung, Projektvorbereitung und ein entsprechendes Engagement der Infrastrukturbetreiber.

Die jährlich durch die Aufgabenträger erhobene Qualität der Verkehrsstationen in NRW zeigt für 2016 insgesamt eine Verbesserung. Von den 770 geprüften Stationen (Kriterien: Funktion, Sauberkeit, Graffiti) kann rd. 58% ein **akzeptables** Erscheinungsbild bescheinigt werden. Der Anteil dieser Stationen ist im Vergleich zum Vorjahr gestiegen, der Anteil an Stationen mit einem **noch akzeptablen** Erscheinungsbild hingegen mit rd. 30% konstant geblieben. Keine Bewertung liegt für rd. 2% der Stationen vor, da diese sich im Umbau befinden.

Trotz einer Verbesserung um rd. 3%-Punkte besteht ein weiterer Verbesserungsbedarf insbesondere bei den rd. 80 Stationen mit der niedrigsten Bewertungskategorie. Ein Erscheinungsbild, welches **nicht akzeptabel** ist, wird rd. 10% aller Stationen bescheinigt. Für diese Stationen bleiben die Prüfungen der Aufgabenträger von besonderer Bedeutung, um die Infrastrukturbetreiber zu einer schnellen und konsequenten Behebung dokumentierter Mängel zu verpflichten.

Weitere Verbesserungen der Qualität und der Barrierefreiheit sind durch die landesweiten Bauprogramme zu erwarten. Beispielhaft hierfür ist der **Bahnhof Steinheim (Westf)** zu erwähnen, mit dem erstmals ein Bahnhof aus NRW vom Verband „Allianz pro Schiene“ zum **Bahnhof des Jahres** ernannt wurde. Die barrierefreie und kundenfreundliche Gestaltung der Verkehrsstation sowie die angebotenen

den Gastronomie- und Serviceangebote für Radfahrer, Wanderer und Reisende haben letztlich die Jury überzeugen können.

Handlungserfordernisse

Die Analyse der Jahrespünktlichkeiten und Zugausfallstatistik zeigt für das Jahr 2016 sehr deutlich auf, dass die **Instandhaltung** und der **Ausbau der Infrastruktur** den Nahverkehr erheblich in seiner Zuverlässigkeit beeinträchtigen. Alle Beteiligten, die Infrastrukturbetreiber, die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Aufgabenträger, sind dazu angehalten, die Einschränkungen für die Fahrgäste so gering wie möglich zu halten. Hierzu zählen neben einer **maßvollen Reduzierung der Streckenkapazitäten** auch die gemeinsame Entwicklung von Ersatzkonzepten und die zielgerichtete und frühzeitige Kommunikation dieser gegenüber den Fahrgästen.

Wiederkehrend wird zudem festgestellt, dass insbesondere entlang der Hauptstrecken und der großen Eisenbahnknoten in NRW die **vorhandenen Kapazitäten nicht ausreichen**, um Verspätungsübertragungen im System zu vermeiden. Ein Ausbau der Infrastruktur auch zur Erhöhung der Qualität ist daher dringend erforderlich und von allen Beteiligten mit Nachdruck zu verfolgen.

Weiterhin sind neben dem Ausbau der vorhandenen Streckenkapazitäten auch **betriebliche Maßnahmen** erforderlich, um die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im Schienenverkehr zu verbessern. Um Anfangsverspätungen zu vermeiden ist dabei zum Beispiel eine **verlässliche Bereitstellung** der Fahrzeuge durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen zwingend erforderlich.

Verspätungsübertragungen insbesondere an stark frequentierten Strecken sind durch klare **Dispositionsvereinbarungen** zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen vermeidbar, werden in NRW in der Praxis jedoch bislang noch nicht konsequent umgesetzt. Die betroffenen Unternehmen sind daher dazu aufgerufen, untereinander entsprechende Regelungen für Verspätungsszenarien unter ausdrücklicher Beteiligung des Fernverkehrs zu vereinbaren.