

Kurzfassung Qualitätsbericht SPNV Nordrhein-Westfalen 2013



Der Qualitätsbericht SPNV NRW 2013 fasst die **Betriebs-** und **Infrastrukturqualität** in Nordrhein-Westfalen im zurückliegenden Berichtsjahr landesweit zusammen. Die Darstellung der betrieblichen Qualitätskriterien erfolgt dabei über die **Verspätungs-** und **Zugausfallquoten** (vorhersehbar und nicht vorhersehbar) aller Nahverkehrslinien. Interessant ist zudem ein Vergleich mit den Vorjahren. Erstmals werden auch die Pünktlichkeitsquoten der passierten **Messpunkte** zur Auswertung herangezogen.

Zur Infrastrukturqualität wird sowohl der Zustand der **Verkehrsstationen** als auch des **Schienennetzes** analysiert. Außerdem werden die Ergebnisse des **SPNV-Beirats NRW** erläutert.

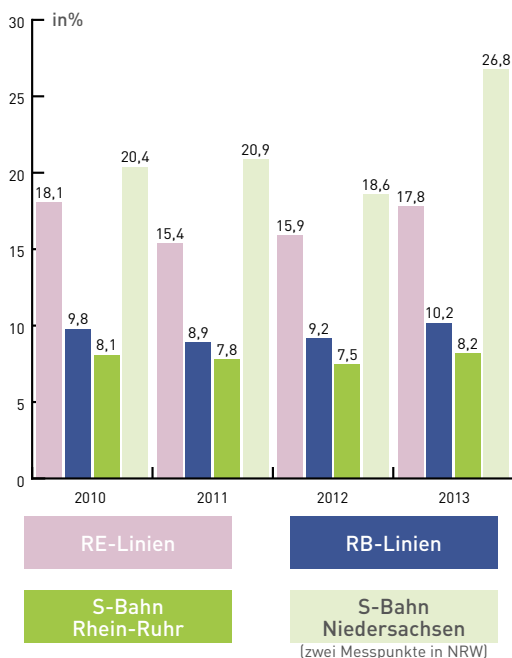
Die Bayerische Eisenbahngesellschaft berichtet in einem Gastbeitrag zudem über das **Qualitätsmanagement** des Nahverkehrs in Bayern.

Auf der nächsten Doppelseite werden die wesentlichen Kernaussagen zusammengefasst.

Qualität Nahverkehr – Verspätungen

Das Verspätungsniveau aller NRW-Nahverkehrslinien hat sich im Vergleich zum Vorjahr insgesamt leicht verschlechtert (Berechnungsgrundlage: Toleranzzeit ab Verspätungen von 3:59 Minuten). Dies betrifft die durchschnittlichen Verspätungsquoten der Produktgruppen **RegionalExpress** (RE, + 1,9 Prozentpunkte), **RegionalBahn** (RB, + 1,0 Prozentpunkte) und **S-Bahn**. Die S-Bahn-Züge an Rhein und Ruhr waren nur geringfügig unpünktlicher (+ 0,7 Prozentpunkte). Erheblich verschlechtert haben sich dagegen die Verspätungsquoten der beiden Linien des niedersächsischen S-Bahn-Systems in NRW (plus 8,2 Prozentpunkte).

Durchschnittliche Verspätungsquoten nach Produktgruppen



RE-Linien

Die pünktlichste RE-Linie ist im Jahr 2013 die Linie **RE 57** zwischen Dortmund und Winterberg/Brilon Stadt mit einer Verspätungsquote von 8,6%.

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Verspätungsquote der Linie **RE 17** (Hagen – Warburg/Kassel) um rd. 4 Prozentpunkte auf 9,4% verringert. Umgekehrt hat sich die Pünktlichkeit der RE-Linien **RE 8** (Mönchengladbach – Koblenz), **RE 12** (Köln – Trier) und **RE 15** (Münster – Emden) um rd. 6 Prozentpunkte verschlechtert.

Die folgenden vier **RE-Linien** bleiben wie in den Vorjahren besonders verspätungsanfällig, wobei sich die Verspätungsquoten weiter verschlechtert haben:

- **RE 5** (Emmerich – Koblenz): 34,4% (+2,4% gegenüber 2012)
- **RE 1** (Aachen – Paderborn): 32,1% (+4,1% gegenüber 2012)
- **RE 6** (Düsseldorf – Minden): 28,2% (+1,6% gegenüber 2012)
- **RE 7** (Rheine – Krefeld): 27,3% (+1,4% gegenüber 2012)

Die erstmalige Analyse der einzelnen **Messpunkte** zeigt deutliche Schwankungen der Quoten im Linienvorlauf und lässt Rückschlüsse zu den Ursachen zu (siehe Seite 20 im Bericht).

RB-Linien

Von den vielen sehr pünktlich verkehrenden RB-Linien ragt wie in den Vorjahren die Linie **RB 36** mit einer äußerst niedrigen Verspätungsquote von 1,1% heraus.

Bei den **RB-Linien** sind wie im Vorjahr die Linien **RB 76** von Minden nach Rotenburg (25,4%) sowie die **RB 24** von Kall nach Köln Messe/Deutz (20,9%) besonders verspätungsanfällig. Ebenfalls häufig verspätet 2013: **RB 73** von Bielefeld nach Lemgo (20,4%) und **RB 71** von Rahden nach Bielefeld (20,2%).

S-Bahn-Linien

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

■ Pünktlichste S-Bahn-Linie bleibt wie in den Vorjahren die Linie **S 4** zwischen Dortmund-Lütgendortmund und Unna mit einer äußerst geringen Verspätungsquote von 1,1%.

■ Die Verspätungsquote der niedersächsischen Linie **S 1** von Minden nach Hannover hat sich im Vergleich zum Vorjahr um weitere 11 Prozentpunkte verschlechtert (35,4%, Messpunkt Minden).

■ Folgende Linien weisen wie schon 2012 zweistellige Verspätungsquoten auf:

- **S 1** (Minden – Hannover): 35,4 %
- **S 68** (Verstärkerlinie Langenfeld – Wuppertal-Vohwinkel): 18,4 %
- **S 5** (Paderborn – Hannover): 18,2 %
- **S 6** (Köln – Essen): 13,9 %
- **S 1** (Dortmund – Solingen): 11,8 %

Erläuterungen

■ Die Verspätungsanfälligkeit der **RE-Linien** liegt hauptsächlich an den überwiegend langen Linienverläufen bei gleichzeitiger Nutzung von stark frequentierten Trassen mit oftmals **verspäteten Fernverkehrszügen**. Dies zeigt sich insbesondere bei dem Linien **RE 5** und **RE 6**.

• Aufgrund der knappen Zugfolge zum Fernverkehr (IC 30) ab Koblenz, liegt die Pünktlichkeit der Linie **RE 5** bei Ankunft in Bonn bereits bei niedrigen 65 Prozent (Ankunftsverspätung von 35 Prozent). Im weiteren Verlauf beeinträchtigt die Überholung des Fernverkehrs aus Amsterdam (ICE 78) in Wessel den Betrieb dieser Linie.

• Die Pünktlichkeit der Linie **RE 6** bricht aufgrund der Zugfolge (ICE 10) auf dem Abschnitt Duisburg – Essen zum ersten Mal ein. Dieses Problem verschärft sich nach Verlassen des Bahnhofs Hamm, so dass in Bielefeld nur noch jeder zweite Zug pünktlich ankommt (Ankunftsverspätungsquote von 49 Prozent).

■ Bei Bauarbeiten entdeckte Hohlräume unter den Gleisen unweit des **Essener Hauptbahnhofs** führten vom 20. November bis 20. Dezember 2013 zu erheblichen Beeinträchtigungen im nordrhein-westfälischen Zugverkehr. Die Verspätungs- und Zugausfallquoten in diesem Bericht bilden die Auswirkungen dieses Ereignisses jedoch nur bedingt ab, da systembedingt lediglich die Tage im November in die Statistik eingeflossen sind.

■ Zur Verbesserung der betrieblichen Situation ist grundsätzlich eine Vielzahl an Maßnahmen nötig (siehe Handlungsempfehlungen auf Seite 27 im Bericht). Dringend erforderlich ist der **Infrastrukturausbau**. Neben langfristigen Großprojekten können eine Vielzahl von kleineren Maßnahmen infrastrukturelle Engpässe beseitigen. Dazu hat auch der SPNV-Beirat NRW notwendige Infrastrukturmaßnahmen definiert. Außerdem sind klare **Dispositionsregelungen** an Knotenbahnhöfen insbesondere in Verspätungsfällen zwischen Nah- und Fernverkehr notwendig.

Qualität Nahverkehr – Zugausfälle

vorhersehbar

■ Auch im Jahr 2013 führten unterjährige Bautätigkeiten auf einigen Strecken zu Zugausfällen. Neben der Streckensperrung infolge der Sanierungsarbeiten an der Müngstener Brücke (**RB 47, neu S 7**) sorgte die fällige Modernisierung des Rehbergtunnels für Zugausfälle der Linien **RE 82, RB 72, RB 84** und **S 5**. Darüber hinaus gab es zahlreiche weitere unterjährige Baumaßnahmen.

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

nicht vorhersehbar

■ Bei den **nicht vorhersehbaren** Zugausfällen führten sowohl der Mangel an Triebfahrzeugführern als auch nicht einsatzfähige Fahrzeuge zu erhöhten Ausfallquoten. Betroffen waren neben Linien der DB und der Eurobahn einige von der NordWestBahn betriebenen Linien:

- **RE 15** (Münster – Emden): 4,1 %
- **RB 45** (Dorsten – Coesfeld): 2,6 %
- **RB 36** (Duisburg-Ruhrort – Oberhausen): 2,4 %
- **RB 44** (Oberhausen – Dorsten): 1,8 %

■ Die Linie **S 68** (Verstärkerlinie mit vergleichsweise wenig Fahrten zur Hauptverkehrszeit zwischen Langenfeld – Wuppertal-Vohwinkel) stellt seit vielen Jahren mit Abstand die Linie mit der höchsten unvorhersehbaren Zugausfallquote dar (9,7%). Die Quote hat sich gegenüber 2012 um weitere 3,4 Prozentpunkte verschlechtert. Der Verkehr dieser Linie wird bei Personal- und/oder Fahrzeugmangel seitens DB Regio zu Gunsten der übrigen Linien zum Teil eingestellt.

Qualität Infrastruktur

■ Die monatliche Auswertung der **Langsamfahrstellen** im nordrhein-westfälischen Schienennetz hat für das Jahr 2013 ergeben, dass die Anzahl der Langsamfahrstellen im Vergleich zum Vorjahr abgenommen hat – bei gleichzeitiger Zunahme der betroffenen Streckenkilometer. Mit durchschnittlich 56 Langsamfahrstellen im Monat wurde das niedrigste Ergebnis der letzten 5 Jahre erzielt.

■ Der Umfang an Langsamfahrstellen pendelt sich insgesamt zwar auf **niedrigem Niveau** ein. Dennoch sind weiterhin dauerhaft bestehende **Geschwindigkeitseinbrüche** zu verzeichnen.

■ Der Zustand der **Brückenbauwerke** ist alarmierend: Ca. 1.900 der insgesamt mehr als 4.300 Brücken in NRW sind nach Angabe der DB Netz AG **dringend sanierungsbedürftig** (rd. 44 %). Dies geht aus der Antwort der Bundesregierung im Bundestag auf eine Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hervor. Hier zeigt sich der erhebliche Investitionsbedarf in die Schieneninfrastruktur – auch vor dem Hintergrund, dass das Durchschnittsalter der Brücken weiter steigt.

■ Der **SPNV-Beirat NRW** hat seine Arbeit fortgesetzt und eine Liste mit insgesamt 125 Infrastrukturmaßnahmen veröffentlicht, welche **langfristig** die Leistungsfähigkeit des NRW-Streckennetzes erhöhen und somit auch spürbar die Qualität des SPNV steigern sollen.

■ Erstmals ist im Jahr 2013 landesweit das Erscheinungsbild der **Verkehrsstationen** systematisch erhoben worden. Bewertet werden die drei Kriterien **Funktion, Sauberkeit** und **Graffiti**. Demnach weisen 430 der 751 untersuchten Stationen in NRW ein **akzeptables Erscheinungsbild** auf.

■ 19% der untersuchten Stationen weisen ein Erscheinungsbild auf, welches **nicht akzeptabel** ist. Hier besteht weiterhin Verbesserungsbedarf. Die Ergebnisse der Stationserhebungen ermöglichen einen zielgerichteten Dialog zwischen den Zweckverbänden und dem Haupteigentümer, der DB Station&Service AG.

■ Programme wie die **Modernisierungsoffensive 2** (MOF 2) tragen spürbar zur steigenden Stationsqualität bei und müssen fortgesetzt werden.