

Quartalsweiser NWL-Qualitätsbericht

Um eine gute Vergleichbarkeit der Ergebnisse zu gewährleisten, werden die NWL-Linien bei der nachfolgenden Analyse auf Basis der drei im SPNV-Qualitätsmonitor unterschiedenen Komplexitätsstufen betrachtet.

Einleitende Informationen



Einführung 9-Euro-Ticket:

Zum 1. Juni 2022 wurde das 9-Euro-Ticket mit Gültigkeit bis zum 31. August 2022 eingeführt. Mit diesem Ticket konnten alle Fahrgäste den gesamten Nahverkehr (2. Klasse) in ganz Deutschland für 9 Euro pro Monat nutzen. Aufgrund der hohen Energie- und Kraftstoffpreise hatte sich die Bundesregierung auf ein Entlastungspaket für alle Bürger und Bürgerinnen geeinigt, wobei das 9-Euro-Ticket ein Baustein war.

Die Nachfrage nach dem neuen Ticket war riesig, was aber auch Auswirkungen auf die Qualität des SPNV hatte. Insbesondere Verspätungen im gesamten SPNV-System waren die Folge. Durch ein viel höheres Fahrgastaufkommen haben die Fahrgastwechselzeiten mehr Zeit in Anspruch genommen, was eine längere Standzeit der Züge zur Folge hatte und entsprechend auch eine verspätete Abfahrt, die sich dann mit zunehmender Fahrtlänge weiter potenziert und zu vielen Zugfolgekonflikten geführt hat. Es kam stellenweise auch dazu, dass Personen wegen zu starker Auslastung der Züge an den Bahnsteigen zurückblieben und in Einzelfällen Züge wegen Überlastung sogar geräumt werden mussten. Diese Verspätungen traten auch im gesamten NWL-Gebiet auf und führten zu Folgeverspätungen, Verspätungsverkürzungen oder eben vereinzelt auch zu Ausfällen. Ebenfalls hatte das 9-Euro-Ticket einen spürbaren Einfluss auf die Krankenquote beim Personal der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Insbesondere bei den Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern sowie den Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführern sprangen die krankheitsbedingten Personalausfälle deutlich nach oben. Dies ist zum Teil auf Mehrbelastungen bedingt durch vollere Züge und insbesondere das Spannungsfeld aufgrund der Coronapandemie (Abstandswunsch) zurückzuführen. Denn das Personal der EVU war oft direkte Schnittstelle, das mit dem Unmut vieler Fahrgäste umgehen musste. Dieser erhöhte Krankenstand wirkte sich wiederum negativ auf Zuverlässigkeit und Zugbildung aus. Personalbedingte Ausfälle oder das Fahren mit verminderten Kapazitäten wurde am Ende immer häufiger zu einer noch größeren Belastung für die Pünktlichkeit der Verkehre.



Personalmangel im SPNV:

Ein branchenweites Problem, welches sich immer deutlicher zeigt, ist der Fachkräftemangel bei den EVU. Dieser bezieht sämtliche Berufsgruppen mit ein. Betroffen sind neben den Fahr- und Begleitpersonalen der Züge auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Werkstätten und den Leitstellen. Während der Ausfall von Triebfahrzeugführerinnen und -führern meist direkt zu Ausfällen führt – insbesondere, wenn diese sehr kurzfristig auftreten, hat auch fehlendes Werkstatt- und Leitstellenpersonal Einfluss auf die Zuverlässigkeit des Zugverkehrs. Sofern die Leitstelle nicht besetzt werden kann, ist kein Zugverkehr möglich; Ausfälle sind die Folge. Eine ebenso wichtige Rolle spielen die Werkstätten und deren Personale. Nur wenn ausreichend Fahrzeuge zur Verfügung stehen, können Verkehre wie vertraglich vereinbart erbracht werden. Zu wenig Werkstattpersonal und damit längere Instandhaltungszeiten wirken sich in aller Regel zunächst negativ auf die Zugbildung aus. Demzufolge werden Fahrten dispositiv nur mit einer verminderten Kapazität angeboten. Allerdings kann ein zu hoher Schadstand der Fahrzeuge in Verbindung mit einer verminderten Möglichkeit diese instand zu setzen auch zu Ausfällen führen. Personalprobleme gibt es aber auch bei den Infrastrukturbetreibern wie DB Netz. Demnach konnten beispielsweise durch die Nichtbesetzung von Stellwerken Streckenabschnitte nicht befahren und Verkehre mussten ersatzweise durch Busse erbracht werden. Neben fehlendem Personal spielt aber auch der hohe Krankenstand eine entscheidende Rolle. Bedingt durch die Corona-Pandemie kommt es noch immer zu Ausfällen, aber auch die Quote der Langzeit-Kranken ist höher als in den Jahren zuvor.



einfache Komplexität

(14 der 52 betrachteten NWL-Linien):



Gesamtwert:

Im 2. Quartal des Jahres 2022 haben fünf Linien im Verbandsgebiet des NWL einen sehr guten Gesamtwert in der Betriebsqualität von über 95,0 % erzielt. Das entspricht einem Anteil von 35,7 % dieser Komplexitätsstufe. Die Linie S4 (Dortmund-Lütgendortmund – Unna, DB Regio) hat mit einem Gesamtergebnis von 96,5 % die beste Qualität erbracht und sich an die Spitze dieser Komplexitätsstufe gesetzt. Es folgen die Linien RB 96 (Betzdorf – Burbach – Dillenburg, Hessische Landesbahn, 96,3 %), RB 92 (Finnentrop – Olpe, Hessische Landesbahn, 96,2 %), RB 74 (Bielefeld – Paderborn, NordWestBahn, 95,6 %) und RB 54 (Unna – Fröndenberg – Neuenrade, DB Regio, 95,4 %). Mit einem Gesamtwert von 93,0 % ist die Linie RB 65 (Münster – Rheine, eurobahn) im Vergleich zum 1. Quartal 2022 in den mittleren Bereich abgerutscht.

Eine Gesamtbewertung der Betriebsqualität von unter 90,0 % war bei vier NWL-Linien (Anteil von 28,6 %) festzustellen. Das sind doppelt so viele Linien wie im vorherigen Quartal. Im Einzelnen handelt es sich dabei um die Linien RB 94 (Erndtebrück – Bad Laasphe – Marburg, DB Kurhessenbahn, 88,5 %), RB 73 (Bielefeld – Lemgo-Lüttfeld, eurobahn, 88,3 %), S5 der S-Bahn Hannover (Paderborn – Hannover Flughafen, DB Regio, 87,8 %) und RE 99 (Siegen – Frankfurt, Hessische Landesbahn, 83,7 %). Die Gesamtbewertung ist insbesondere bei den drei letztgenannten Linien in einem niedrigen Pünktlichkeitsniveau begründet. Bei der Linie RB 94 ist der Hauptgrund für die nicht zufriedenstellende Gesamtbewertung, dass die Kapazitäten oft nicht in dem Umfang angeboten wurden, wie es verkehrsvertraglich vereinbart ist.



Pünktlichkeit:

Mit 98,4 % pünktlicher Ankünfte liegt die Linie S4, trotz einer sehr hohen Fahrgastfrequentierung, auf dem Spitzenplatz - gefolgt von der Linie RB 96 mit 97,3 % pünktlichem Ankunftsanteil. Dies deckt sich auch mit den Spitzenplätzen beim Gesamtwert. Mit RB 92, RB 74 und RB 54 konnten zudem drei weitere Linien mit einem hohen Gesamtwert überzeugen: Sie weisen sehr gute Pünktlichkeitswerte von über 95,0 % auf. Darüber hinaus schafft noch die Linie RB 65 mit einer Ankunftspünktlichkeit von 90,4 % den Sprung in den „guten“ Pünktlichkeitsbereich. Auffällig ist jedoch, dass sich die Pünktlichkeit bei allen betrachteten Linien - bis auf die RB 92 - mehr oder weniger negativ entwickelt hat. Beispielsweise hat die Linie RB 65 im Vergleich zum 1. Quartal 2022 über fünf Prozentpunkte eingebüßt. Vereinzelt, insbesondere bei der Linie RB 74, fällt bei der Betrachtung der Pünktlichkeitswerte je Monat der Juni und somit der erste Monat im Geltungszeitraum des 9-Euro-Tickets ins Auge.

Auch die Korrelation von Gesamtwert und Pünktlichkeit ist bei den drei letztplatzierten Linien in dieser Komplexitätsstufe erkennbar. So liegen die Werte für pünktliche Ankünfte bei der Linie RE 99 bei 68,9 %, bei der Linie S5 bei 76,2 % und bei der Linie RB 73 bei 78,7 %. Die Pünktlichkeit der Linie RB 73 ist nach recht stabilem Start im Jahr 2022 auf mittlerem Niveau im Mai und insbesondere im Juni, wo sich die Linie fast 15 Prozentpunkte unpünktlicher zeigt als noch im Monat April, abgefallen. Die Linie S5 der S-Bahn Hannover hat ihre Pünktlichkeit im Vergleich zum letzten Quartal zwar leicht steigern können, ist aber insgesamt noch immer auf einem niedrigen Niveau. Sowohl im April als auch im Mai stieg die Pünktlichkeit um jeweils sechs bzw. acht Prozentpunkte, bevor sie im Monat Juni einbrach. Die Verspätungen traten in erster Linie aufgrund von Wendeproblematiken und/oder Zugfolgekonflikten auf. Zudem war auf der Linie S5 ein erhöhtes Störungsgeschehen im Infrastrukturbereich festzustellen. Erwähnenswert ist ebenfalls, dass die Linie S5 den Hauptbahnhof von Paderborn als Pünktlichkeitsmesspunkt nur bis zum 9. Juni 2022 anfahren konnte. In der Folgezeit vom 10. bis zum 24. Juni war der Streckenabschnitt zwischen

Paderborn und Steinheim sowie vom 25. Juni bis zum 5. August 2022 zwischen Paderborn und Altenbeken gesperrt. Dort kam Schienenersatzverkehr zum Einsatz. Somit liegen ab dem 10. Juni keine Pünktlichkeitsdaten der Linie S5 für den Messpunkt Paderborn Hbf vor.

Bei der Linie RE 99 verhält es sich ähnlich wie bei der Linie S5. Nach einer Stabilisierung auf einem bereits unzureichenden Pünktlichkeitsniveau von knapp über 70,0 % ist es im Monat Juni zu einem weiteren Einbruch der Pünktlichkeit um nochmals über zehn Prozentpunkte gekommen. Hauptgrund für die negative Pünktlichkeitsentwicklung ist der seit Ende 2021 verkehrende IC 34. Die Fernverkehrslinie, die zumeist Frankfurt am Main mit Münster verbindet, hat durch einen oft verspäteten Betrieb erheblichen Einfluss auf die Pünktlichkeit der Linie RE 99. Zudem fanden in den Monaten April und Mai noch Bautätigkeiten statt, die insbesondere durch den Ausbau der Linie S6 zwischen Bad Vilbel und Frankfurt-West regelmäßig zu Verspätungen geführt haben. und im Juni Weiterer Grund für die Unpünktlichkeit auf dieser Linie waren die Mehrbelastungen durch die Einführung des 9-Euro-Tickets im Juni.



Zuverlässigkeit:

Anders als im ersten Quartal konnten im zweiten Quartal 2022 zwei Linie einen guten Wert im Bereich der Zuverlässigkeit zwischen 100 % und 99,2 % gefahrener Zugleistungen erzielen. Eine gute Bewertung haben in dieser Kategorie die in Südwestfalen verkehrenden Linien RE 99 und RB 95 (Dillenburg – Siegen, Hessische Landesbahn) mit Zuverlässigkeitsquoten von 99,3 % bzw. 99,2 % erreicht. Besonders ist an dieser Stelle die Linie RE 99 hervorzuheben: War sie bei der Pünktlichkeit noch die Linie mit den meisten verspäteten Ankünften, so ist sie bei der Zuverlässigkeit die Linie mit den wenigsten Ausfällen im 2. Quartal 2022 in dieser Komplexitätsstufe.

Ein unzureichender Wert von unter 98,5 % gefahrener Zugleistungen muss bei neun der vierzehn Linien der einfachen Komplexität festgestellt werden. Während acht der vierzehn Linien eine gefahrene Zugleistung von 97,0 % und mehr aufweisen, sticht die Linien RB 97 (Brilon Stadt – Korbach – Marburg, DB Kurhessenbahn) mit 95,4 % gefahrener Zugleistungen hier besonders heraus. Im Monat April ist der Großteil der Zugausfälle auf das Unwetter „Nasim“ zurückzuführen, welches am 7. und 8. April 2022 mit Starkregen, heftigem Wind und Hagel für betriebliche Probleme gesorgt hat. Ab dem Monat Mai kam es bei der DB RegioNetz Kurhessenbahn (KHB) dann zu immer stärkeren Personalproblemen. Während im Mai insbesondere ein nicht bzw. stark unterbesetztes Stellwerk der KHB in Kassel (ESTW Kassel Nord) der Grund für die hohe Ausfallquote insbesondere am 28. Mai 2022 war, haben sich die Personalprobleme im Juni auf die Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer ausgeweitet.

Hier führten kurzfristige Krankmeldungen bzw. ein genereller Mangel an Personalen dieser Beschäftigtengruppe zu Ausfällen. Hinzu kamen im Juni noch einige fahrzeugbedingte Ausfälle.



Zugbildung:

Bei der Zugbildung haben es erneut acht der 14 Linien geschafft, im gesamten zweiten Quartal 2022 mit einer 100%igen Erfüllung der Kapazitätsvorgaben bzw. nur sehr geringen Abweichungen (bis 99,2 %) zu verkehren. Die Züge dieser acht Linien verkehren hauptsächlich in Einfachtraktionen – also mit nur einem Zugteil. Neben den sechs Linien mit einer Zugbildung von 100,0 % (RB 92, RB 95, RB 96, RB 97, S4, S5) konnten auch die Linien RB 54 mit 99,9 % und die Linie RB 74 mit 99,8 % auf die Schiene gebrachter, vertraglicher Kapazität überzeugen.

Mit unter 95,0 % erbrachter Kapazität leisteten drei Linien ein ausbaufähiges Ergebnis. Die Linie RB 66 (Münster – Osnabrück, eurobahn) konnte mit 94,7 % die erbrachten Kapazitäten im Vergleich zum 1. Quartal 2022 um fast drei Prozentpunkte steigern. Hintergrund für dennoch bestehende Defizite sind die anhaltenden Probleme bei der Fahrzeugverfügbarkeit und der damit einhergehende Einsatz von 3-teiligen, statt der bestellten 5-teiligen Triebfahrzeuge auf einzelnen Fahrten. Dies betrifft auch weiterhin insbesondere die Hauptverkehrszeit (HVZ). Ein Grund für den hohen Schadstand der Fahrzeuge bei der eurobahn ist auch das fehlende bzw. aufgrund von Krankheit oder Quarantäne nicht vollumfänglich einsatzfähige Werkstattpersonal. Um diesem kritischen Zustand entgegenzuwirken, hat die eurobahn qualifiziertes Werkstattpersonal von externen Dienstleistern zur Unterstützung beauftragt. Die steigende Verfügbarkeit von Kapazitäten auf der Linie RB 66 lässt vermuten, dass sich diese Maßnahme positiv auf die Fahrzeugverfügbarkeit ausgewirkt hat, wobei dieses Thema weiterhin im Fokus bleiben wird.

Die Linie RE 99 erreicht einen Wert von 91,2 %. Grund dafür ist der unfallbedingte Ausfall zweier Fahrzeuge (5-Teiler). Ersatzweise wurden 3-Teiler eingesetzt, die deutlich weniger Kapazitäten aufweisen. Soweit möglich setzt die Hessische Landesbahn zusätzliche Fahrzeuge ein, um die vertraglich festgelegten Kapazitäten trotzdem erbringen zu können. Die Unfallfahrzeuge werden voraussichtlich zeitnah wieder zur Verfügung stehen. Ein besonderes Augenmerk ist bei der Zugbildung weiterhin auf die Linie RB 94 mit einer Erbringung der bestellten Sitzplätze von 89,8 % und damit einem noch geringeren Wert als im 1. Quartal zu richten. Wie auch schon bei den Ausfällen in Zusammenhang mit der Zuverlässigkeit der Linie RB 97 thematisiert, gibt es bei der KHB in fast allen Bereichen personelle Probleme. Die Unterschreitung der geforderten Kapazitäten ist zum größten Teil der angespannten Personallage geschuldet, die auch den Werkstattbereich betrifft. Dadurch ist die Verfügbarkeit der Fahrzeuge stark eingeschränkt.



normale Komplexität

(30 der 52 betrachteten NWL-Linien):



Gesamtwert:

Erzielten innerhalb dieser Komplexitätsstufe im 1. Quartal 2022 noch vier Linien im NWL eine gute Gesamtqualität, so ist diese Anzahl im 2. Quartal auf eine Linie und damit auf einen Anteil von rund 3 % der Gesamtleistung zurückgegangen. Die betreffende Linie ist die RB 85 (Ottbergen – Göttingen, NordWest-Bahn) mit einem Gesamtwert von 98,0 %. Sie zeichnet sich durch gute Werte in allen drei Bereichen aus und ist demnach auch, über alle Komplexitätsstufen betrachtet, verdient die qualitativ beste Linie im NWL. Der Hauptgrund für das Zurückfallen der anderen drei Linien ist die deutlich größere Unpünktlichkeit im 2. Quartal 2022 und damit auch im ersten Monat des 9-Euro-Tickets.

Eine nicht zufriedenstellende Gesamtqualität von unter 90,0 % verzeichnen zwölf Linien – und damit drei Linien mehr als noch im 1. Quartal. Dies entspricht einem Anteil von 40 % in dieser Komplexitätsstufe. Sechs der zwölf Linien liegen in der Gesamtwertung unter 87,0 %. Dabei handelt es sich um die Linien RE 9 (Siegen – Köln – Aachen, DB Regio, 86,7 %), RE 57 (Dortmund – Bestwig – Brilon Stadt/Winterberg, DB Regio, 85,8 %), RE 13 (Hamm – Hagen – Düsseldorf – Venlo (NL), eurobahn, 85,3 %), RB 69 (Münster – Hamm – Bielefeld, eurobahn, 85,1 %), S1 (Minden – Hannover – Haste, DB Regio, 84,2 %) und RB 77 (Bünde – Löhne – Hameln – Bodenburg, Regionalverkehre Start Deutschland, 82,8 %). Auch bei einem Teil dieser Linien ist erneut festzustellen, dass die gesunkene Pünktlichkeitsquote der Auslöser für die Verschlechterung im Gesamtwert ist. Insbesondere bei den Linien RE 13 und RB 77 sind aber auch Versäumnisse bei der Zuverlässigkeit als Ursache erkennbar.



Pünktlichkeit:

Wie schon bei der einfachen Komplexität hängen auch bei der normalen Komplexität Gesamtwert und Pünktlichkeit eng zusammen. Somit findet sich die Linie RB 85 mit 95,6 % pünktlicher Ankünfte folgerichtig auf dem ersten Rang wieder. Mit den Linien RB 72 (Paderborn – Detmold – Herford, eurobahn, 90,2 % pünktliche Ankünfte) und RB 64 (Münster – Gronau – Enschede (NL), DB Regio, 90,0 % pünktliche Ankünfte) haben zwei weitere Linien, die auch im Gesamtwert weit oben stehen, mit ordentlichen Pünktlichkeitswerten überzeugt. Somit haben insgesamt drei Linien, und damit fünf weniger als noch im 1. Quar-

tal 2022, mit guten Werten in diesem Bereich abgeschnitten. Aber auch an dieser Stelle wird deutlich, dass sich die Pünktlichkeit insgesamt negativ entwickelt hat. Insbesondere der Monat Juni 2022 fällt, wie schon bei verschiedenen Linien zuvor gesehen, mit einer negativen Tendenz auf.

Insgesamt 13 Linien, sieben mehr als im 1. Quartal 2022, haben in dieser Komplexitätsklasse ein nicht zufriedenstellendes Ergebnis erreicht. Fünf Linien davon konnten sogar nur weniger als 70,0 % pünktliche Ankünfte verbuchen. Mit 66,0 % pünktlichen Ankünften im NWL-Gebiet bildet die Linie RB 69 das Schlusslicht. Seit März zeigte die Pünktlichkeitsentwicklung dieser Linie einen negativen Trend, der im Juni 2022 mit 60,2 % einen Tiefpunkt erreichte. Die Hauptgründe für die schlechte Pünktlichkeit sind insbesondere Zugfolgekonflikte bzw. Überholungen durch andere Züge auf den beiden Hauptkorridoren zwischen Münster und Hamm sowie Hamm und Bielefeld. Auch die Linie RE 3 (Hamm – Gelsenkirchen – Düsseldorf, eurobahn) konnte im 2. Quartal 2022 mit 66,4 % pünktlicher Ankünfte nicht wesentlich besser abschneiden. Auch bei dieser von Fahrgästen gut frequentierten Linie ist ein negativer Trend ähnlich der Linie RB 69 zu erkennen. Allerdings ist der Pünktlichkeitsabsturz im Juni um 18,5 Prozentpunkte auf 53,0 % noch wesentlich deutlicher. Auch hier sind die Hauptgründe Zugfolgekonflikte bzw. Überholungen durch andere Züge. Für beide Linien ist davon auszugehen, dass sich die Pünktlichkeit nach dem Ende des 9-Euro-Ticket-Zeitraums wieder verbessert. Bei der Linie RE 57 sieht dies dagegen etwas anders aus. Die Pünktlichkeitsquote befindet sich im gesamten Quartal auf einem etwa gleichbleibend niedrigen Niveau, was in Summe 67,0 % pünktliche Ankünfte bedeutet. Der Hauptgrund dafür sind Probleme im Bahnknoten Dortmund. Dieser Knotenpunkt, wo auch langfristige Bauarbeiten stattfinden, ist stark aus- und teilweise auch überlastet. Probleme dort wirken sich entsprechend stark aus. Seit Anfang April gibt es beispielsweise eine Langsamfahrstelle im Bereich Dortmund-Hörde, wo die Züge aktuell gerade mal 20 km/h fahren dürfen, was entsprechend für Verspätungen sorgt. Diese Verspätungen sollten hinfällig sein, wenn die Baumaßnahmen in diesem Bereich beendet und die Langsamfahrstellen aufgehoben sind.

Mit einer Pünktlichkeitsquote von 67,4 % folgt die Linie S1 der S-Bahn Hannover. Wie auch die Linie S5 hat sich die Linie S1 im Laufe des 2. Quartals zunächst positiv entwickelt und ist dann im Monat Juni eingebrochen. Allerdings war sowohl die Steigerung als auch der Absturz weniger stark als bei der Linie S5. Die Gründe sind dieselben: Auch bei der Linie S1 traten die Verspätungen insbesondere aufgrund von Wendeproblematiken und/oder Zugfolgekonflikten auf. Aufgrund des Betreiberwechsels am 11. Juni 2022 von DB Regio auf die Transdev Hannover GmbH werden wir genau beobachten, wie sich die Pünktlichkeit in den kommenden Monaten entwickeln wird. Schlusslicht der fünf Linien mit weniger als 70,0 % pünktlicher Ankünfte ist die Linie RE 9 mit 69,1 %

pünktlicher Ankünfte. Auch bei dieser Linie gibt es einen Einbruch der Pünktlichkeit von Mai auf Juni um über 10 Prozentpunkte. Die Gründe dafür sind Baumaßnahmen am Kölner Hbf, die Einführung des 9-Euro-Ticket samt den betrieblichen Folgen und eine unzureichende Fahrzeugverfügbarkeit.



Zuverlässigkeit:

Wie schon bei der Pünktlichkeit gibt es auch bei der Zuverlässigkeit nur eine Linie im sehr guten Bereich. Dies ist in dieser Komplexitätsstufe wiederholt die Linie RB 85, auf der im 2. Quartal 2022 99,5 % der Züge verkehrten und dementsprechend lediglich 0,5 % der Fahrten ausgefallen sind.

Mit einer Zuverlässigkeit von unter 90,0 % waren die Linien RB 77 (82,5 % der Züge sind verkehrt), wie bereits im 1. Quartal, und RE 13 (89,6 % der Züge sind verkehrt) in besonderem Maße von Ausfällen betroffen. Die Linie RB 77, die seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021 von der Regionalverkehre Start Deutschland GmbH betrieben wird, hatte nach der Betriebsaufnahme Probleme aufgrund angespannter Fahrzeug- und Personallagen. Diese Situation hat sich auch in das 2. Quartal 2022 übertragen, wo es weiterhin zu einer Vielzahl von Ausfällen und kapazitiven Minderleistungen kam. Die von Start geplanten Maßnahmen zur Verbesserung der Situation durch zusätzliche Instandhaltungskapazitäten kommt erst in den Herbstferien 2022 zum Tragen. Verschärft wurde die Situation rund um die eigenverschuldeten Zugausfälle durch einige Störungen an der Infrastruktur und (Personen-)Unfälle, die die Fahrzeugverfügbarkeit weiter einschränkten. Durch die Vielfalt der Gründe liegt die Ausfallquote in den Monaten des 2. Quartals 2022 jeweils zwischen 12 % und fast 25 %, wobei auch hier der Monat Juni mit lediglich 75,4 % verkehrender Züge heraussticht.

Bei der Linie RE 13 führten nach moderatem Beginn des Jahres 2022 insbesondere die Monate Mai und Juni zu einer hohen Ausfallquote. Hauptgrund in beiden Monaten war Personalmangel, der zu einer Vielzahl von (Teil-) Ausfällen geführt hat. Besonders betroffen waren die Streckenabschnitte Hamm – Holzwickede und Mönchengladbach – Venlo (NL). Ein entscheidender Grund für den Personalmangel war der hohe Krankenstand bei den Triebfahrzeugfahrerinnen und Triebfahrzeugführern, der wochenweise die 20%-Marke erreicht und auch einen hohen Anteil Langzeitkranke beinhaltet. Perspektivisch ist eine Verbesserung nur dann in Sicht, wenn die Krankenquote gesenkt werden kann. Zudem wird durch die Ausbildung von Triebfahrzeugführerinnen versucht, neue Fachkräfte in das System Schiene zu bringen. Derer Markt ist allerdings hart umkämpft, da alle EVU, mehr oder weniger stark, von Personalproblemen betroffen sind.



Zugbildung:

Drei der 30 Linien dieser Komplexitätsklasse konnten eine Zugbildung von 100,0 % auf die Strecke bringen. Diese waren die Linien RB 25 (Lüdenscheid – Marienheide – Köln, DB Regio), RB 85 und RB 93 (Betzdorf – Siegen – Bad Berleburg, Hessische Landesbahn). Weitere fünf Linien haben eine gute Bewertung (mehr als 99,2 % der Züge wurden mit der bestellten Kapazität gefahren) erzielt. Dies waren die Linien RB 53 (Dortmund – Schwerte – Iserlohn, DB Regio, 99,9 %), RE 60 (Rheine – Hannover – Braunschweig, WestfalenBahn, 99,9 %), RE 70 (Bielefeld – Hannover – Braunschweig, WestfalenBahn, 99,9 %), RB 84 (Paderborn – Kreiensen, NordWestBahn, 99,8 %) und RB 75 (Bielefeld – Halle – Osnabrück, NordWestBahn, 99,7 %) Damit liefert fast ein Drittel der Linien dieser Komplexitätsstufe ein sehr gutes Ergebnis.

Knapp über die Hälfte der Linien der normalen Kapazität hat unter 98,5 % der vertraglich geforderten Kapazitäten erbracht und liegt damit im nicht zufriedenstellenden Bereich. Zwei dieser 16 Linien heben sich mit der Erbringung von unter 95,0 % der geforderten Kapazitäten noch einmal ab. Dabei handelt es sich um die Linien RB 91 (Hagen - Siegen / Iserlohn, DB Regio) und RE 3. Die erstgenannte Linie hat lediglich 90,2 % der vertraglich geforderten Kapazitäten erbracht. Durch viele Schadfahrzeuge, insbesondere bei den größeren FLIRT 3-Teilern, hat es DB Regio nicht mehr geschafft, die vertraglich geforderte Doppeltraktionen zu erbringen - und musste z.T. statt geforderter 3-Teiler-Leistungen mit kleineren FLIRT 2-Teilern fahren. Hintergrund ist eine schon länger andauernde Häufung von Fahrzeugdefekten verschiedenster Art. Hauptgründe für die Verzögerungen bei der Instandhaltung und den Reparaturen sind die zuvor erwähnten, unvorhersehbaren, teils schweren Defekte, die parallel durchzuführenden Revisionen und auch Probleme bei der Ersatzteilbeschaffung (z.B. Drehgestelle). Zudem gab es auch zu wenig Personal in den Werkstätten - auch durch Corona-Erkrankungen bedingt – sodass es zu einem Wartungsstau kam und nicht alle benötigten Fahrzeuge zum Einsatz kommen konnten. Hier bedient sich DB Regio als Maßnahme zur Verbesserung der Situation auch Drittanbietern (z.B. VIAS in Hagen), um besagtem Wartungsstau Abhilfe zu verschaffen.

Die Linie RE 3 hat 94,2 % der geforderten Kapazitäten erbracht. Auch hier liegen die Gründe im Bereich der fehlenden Fahrzeuge bzw. des hohen Schadstands. Dies ist vor allem Verzögerungen in der Instandhaltung bei der eurobahn geschuldet, was unter anderem auch auf fehlendes Personal in den Werkstätten zurückzuführen ist. Im Ergebnis werden auf der Linie RE 3 wiederholt Leistungen erbracht, welche aufgrund hoher Nachfrage als Mehrfachtraktion eingeplant sind, jedoch nur mit reduziertem Platzangebot (z.B. als Einfachtraktion) fahren. Trotz des verbesserungswürdigen Zugbildungswertes muss positiv erwähnt werden, dass sich der Wert der Linie RE 3 im Vergleich zum 1. Quartal

2022 um über vier Prozentpunkte verbessert hat. Somit scheinen von der eurobahn getroffene Maßnahmen erste positive Effekte zu zeigen. Jetzt gilt es, dies zu bestätigen und weiter zu verbessern.



anspruchsvolle Komplexität (8 der 52 betrachteten NWL-Linien):



Gesamtwert:

Alle acht NWL-Linien in dieser Komplexitätsklasse haben es aufgrund ihre besonders herausfordernden Rahmenbedingungen schwer, eine gute Qualität zu erbringen. Demzufolge hat auch einzig die Linie RE 14 (Essen-Steele – Dorsten – Borken, NordWestBahn) mit einem Gesamtwert von 92,2 % als Linie im mittleren Bereich abgeschnitten. Allerdings ist diese Linie im Vergleich, insbesondere hinsichtlich der betrieblichen Auswirkungen des 9-Euro-Tickets, auch die Linie mit der geringsten Fahrgastfrequentierung.

Mit einem Gesamtwert von unter 85,0 % belegen die Linien RE 7 (Rheine – Münster – Köln – Krefeld, National Express, 84,1 %), RE 16 (Siegen/Iserlohn – Letmathe – Essen, DB Regio, 84,0 %) und Linie RE 1 (RRX, Aachen – Köln – Düsseldorf – Dortmund – Hamm, National Express, 83,8 %) die hinteren Plätze. Auch innerhalb dieser Komplexitätsstufe kann man die Einbrüche bei der Pünktlichkeit im 2. Quartal 2022 um teils 20 Prozentpunkte deutlich erkennen.



Pünktlichkeit:

Die Pünktlichkeitswerte der Linien mit anspruchsvoller Komplexität sind deutlich verbesserungsfähig. Mit den Linien RE 14 (73,6 % pünktliche Ankünfte) und RE 16 (71,8 % pünktliche Ankünfte) können nur zwei Linien Werte vorweisen, die über der Pünktlichkeitsquote von 70,0 % liegen. Insbesondere bei der Linie RE 16 lässt sich erneut der Pünktlichkeitseinbruch im Monat Juni 2022 erkennen. Hat die Linie im April noch 84,3 % der Ankünfte pünktlich erbringen können, war dies im Juni lediglich bei 56,4 % der Ankünfte der Fall. Die Einführung des 9-Euro-Tickets und die damit einhergehende Nutzungssteigerung durch die Fahrgäste mit den bekannten Folgen wurde auf der Linie RE 16 durch eine unzureichende Fahrzeugverfügbarkeit nochmals verschärft. Viele Leistungen wurden nur in Einfachtraktion gefahren, was zu sehr vollen Zügen, insbesondere ab dem Ferienbeginn in NRW am 24. Juni 2022, geführt und die Fahrgastwechselzeiten entsprechend verlängert hat. Hinzu kamen im Juni infrastrukturelle Probleme. Aufgrund einer Reparatur an der Strecke im Bereich Wetter (Ruhr) wurde

Ende Juni für mehrere Tage eine Langsamfahrstelle eingerichtet, die sich negativ auf die Betriebsqualität ausgewirkt hat.

Gleich vier Linien kommen nicht über eine Pünktlichkeitsquote von 60,0 % hinaus. Dazu zählen die sehr stark ausgelasteten Linien RE 1 mit 55,3 % pünktlicher Ankünfte, RE 7 mit 59,3 % pünktlicher Ankünfte, RE 11 (RRX, Düsseldorf – Dortmund – Hamm – Paderborn – Kassel-Wilhelmshöhe, National Express) mit 59,4 % pünktlicher Ankünfte und RE 42 (Mönchengladbach – Essen – Münster, DB Regio) mit 59,6 % pünktlicher Ankünfte. Die Pünktlichkeitsentwicklungen dieser vier Linien innerhalb des 2. Quartals und auch des gesamten ersten Halbjahres 2022 verlaufen unterschiedlich. Während die Linien RE 11 (seit März 2022 von National Express bedient) und RE 42 gleichbleibend niedrige Pünktlichkeitsquoten im Monatsverlauf auf die Strecke bringen, zeigt sich bei den Linien RE 1 und RE 7 ein seit Monatsanfang beginnender Abwärtstrend, der mit einem Einbruch im Monat Juni gipfelt. Mit 47,2 % pünktlicher Ankünften (RE 1) und 39,0 % pünktlicher Ankünfte (RE 7) im Juni 2022 stellen diese beiden Linien auch den niedrigsten Monatswert aller NWL-Linien. Die Gründe für die vielen Verspätungen sind vielfältig: Bei der Linie RE1 liegt es in erster Linie an Zugfolgekonflikten und Überholungen durch den Fernverkehr und bei der Linie RE 7 an Verspätungen, die bereits aus Vorleistungen mitgebracht wurden. Dies zeigt deutlich, dass die Auslastung auf den Schienen zu hoch ist und infrastrukturelle Anpassungen für einen pünktlicheren SPNV unumgänglich sind.



Zuverlässigkeit:

Keine der acht Linien dieser Komplexitätsstufe hat es geschafft, einen guten Wert in dieser Kategorie zu erzielen. Eine Zuverlässigkeit von über 97,0 % konnte einzig die Linie RE 2 (Düsseldorf – Essen – Münster – Osnabrück, DB Regio, 97,6 %) bieten.

Mit einer Quote von unter 94,0 % waren die Linien RE 1 mit 9,9 % ausgefallenen Zügen und RE 16 mit 6,8 % ausgefallenen Zügen am unzuverlässigsten. Bei beiden Linien stiegen die Ausfallquoten innerhalb des 2. Quartals an. Während im Mai 2022 noch infrastrukturelle (DB Netz) und personalbedingte Gründe überwiegen, fallen die Züge bei beiden Linien im Juni hauptsächlich wegen fehlendem Fahrpersonal aus und sind somit maßgeblich für die mangelnde Qualität verantwortlich. Als Ansatzpunkt für eine zuverlässigere Betriebsqualität ist die ausreichend vorhandene Anzahl an Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführern. Auch hier machte sich das 9-Euro-Ticket bemerkbar. So ist die Krankenquote bei vielen EVU im Juni 2022 deutlich angestiegen, da der Unmut vieler Fahrgäste aufgrund zu voller Zügen und Unzulänglichkeiten in der Betriebsqualität oftmals am Bordpersonal ausgelassen wurde.



Zugbildung:

Positiv sind die Ergebnisse der Linien RE 14, RE 11 und RE 2 hervorzuheben. Mit Werten von annähernd 100,0 % schneiden diese drei Linien in dieser Kategorie am besten ab. Mit nur 84,7 % erbrachter Kapazitäten ist am häufigsten die Linie RE 16 mit Minderleistungen verkehrt. Dieser Wert bedeutet eine abermalige Verschlechterung im Vergleich zum 1. Quartal 2022 um rund sechs Prozentpunkte. Die nach dem Betriebsübergang zum 1. Februar 2022 von Abellio auf DB Regio festgestellten Fahrzeugmängel haben sich auch in das 2. Quartal übertragen. Viele dringend fällige Reparaturen mussten durchgeführt werden. Wie bereits zur Zugbildung auf der Linie RB 91 ausgeführt, standen durch die vielen Schadfahrzeuge, insbesondere FLIRT 3-Teiler, viele Züge für den Betrieb nicht zur Verfügung. DB Regio hat es aufgrund dessen nicht mehr geschafft, die vertraglich geforderte Doppeltraktionen zu erbringen bzw. es mussten geforderte 3-Teiler-Leistungen mit FLIRT 2-Teilern gefahren werden. Erschwert wurde die Situation durch viele coronabedingte Personalausfälle, die in den Werkstätten eine fristgerechte Abarbeitung der Schäden unmöglich machte - sofern überhaupt benötigte Ersatzteile vor Ort bzw. lieferbar waren.