

## Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

---

17. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 19.07.2011 in Unna

### Öffentliche Sitzung

**TOP: 3**

**Vorlage: 110/11**

Qualitätsbericht SPNV NRW (La-Monitor) Ergebnisse im Bereich des ZV NWL

**Grundlagen:**  
ÖPNVG NRW

**Berichterstatter:**  
Herr Bastisch

**Begründung:**  
- siehe Fortsetzungsblätter –

**Kosten:**  
Eigenanteile gemäß Zuwendungsbescheid

### Beschlussfassung NWL:

Vorherige Zustimmung der Mitgliedsverbände erforderlich:	Ja:		Nein:	<b>X</b>	
Einfache Mehrheit:	<b>X</b>	$\frac{2}{3}$ Mehrheit:		Einstimmig:	

### Beschlussvorschlag:

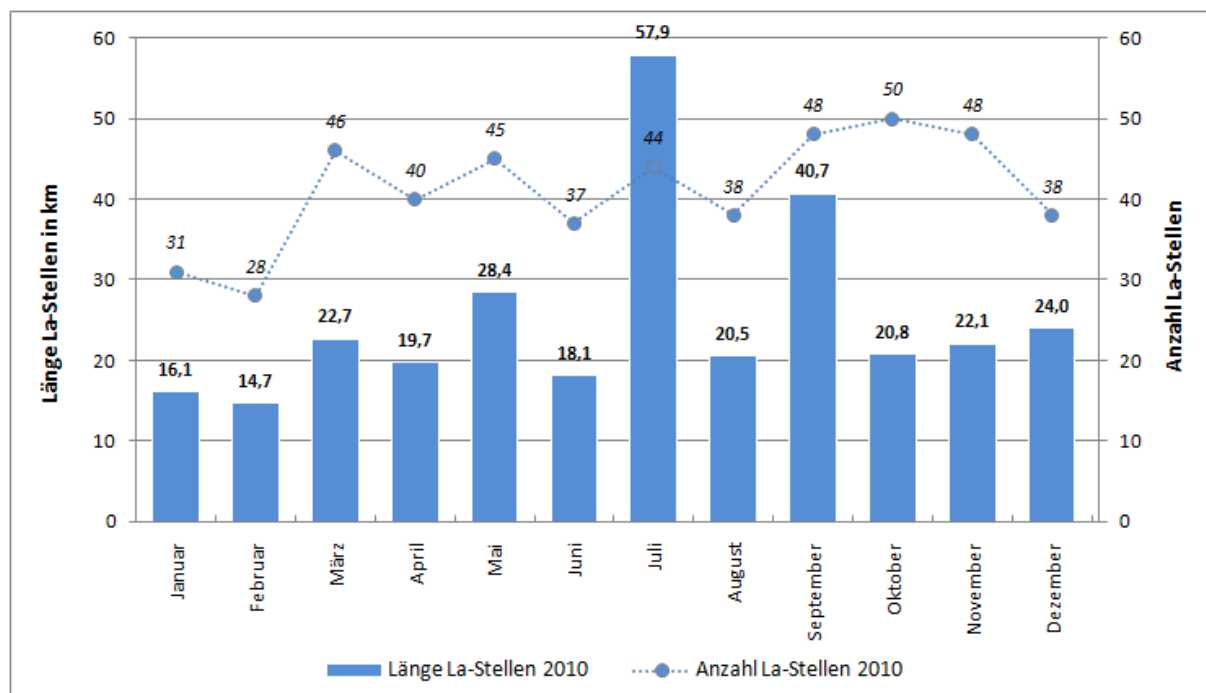
Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis.



**Begründung:**

Seit 2008 erarbeitet der NWL im Auftrag des Landes NRW die landesweiten Berichte zur Qualität der Schieneninfrastruktur in Nordrhein-Westfalen. Diese umfassende Analyse wurde im letzten Jahr fortgeführt, so dass nun die Ergebnisse für das zurückliegende Jahr in Form des **Qualitätsberichtes SPNV Nordrhein-Westfalen 2010** präsentiert werden können. Nachfolgend werden die wesentlichen Ergebnisse für den NWL dargestellt. Im vorliegenden Bericht können diese und weitere NWL-Informationen auf den Seiten 20 - 23 eingesehen werden.

Im Rahmen des Qualitätsberichtes wurde eine umfassende Analyse der Langsamfahrstellen (La-Stellen) im nordrhein-westfälischen Streckennetz durchgeführt. Dazu wurden wie bereits im letzten Jahr die sog. „Verzeichnisse der vorübergehenden Langsamfahrstellen“ der DB Netz AG ausgewertet. Um die unterjährige Entwicklung der La-Stellen 2010 besser dokumentieren zu können, wurde das dreimonatige Untersuchungsintervall aus dem letzten Jahr erheblich verkürzt. Die nun monatliche Betrachtung der La-Stellen ermöglicht eine wesentlich genauere Darstellung des Umfangs von La-Stellen im gesamten Untersuchungszeitraum. Die lokalisierten La-Stellen, welche dauerhaft 2010 vorhanden waren, wurden zudem mit dem Indikator *Fahrzeitverlust/Tag* bewertet. Somit lassen sich die Fahrzeitverlängerungen in Folge von La-Stellen in Abhängigkeit der verkehrlichen Bedeutung der Strecke besser bestimmen. Die landesweiten Ergebnisse werden im Qualitätsbericht für die drei Teilräume der Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland (NVR), Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und den Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) ausgewiesen.

**Anzahl und Länge von Langsamfahrstellen im NWL 2010**

## Qualitätsbericht SPNV NRW (La-Monitor) Ergebnisse im Bereich des ZV NWL

### Öffentliche Sitzung

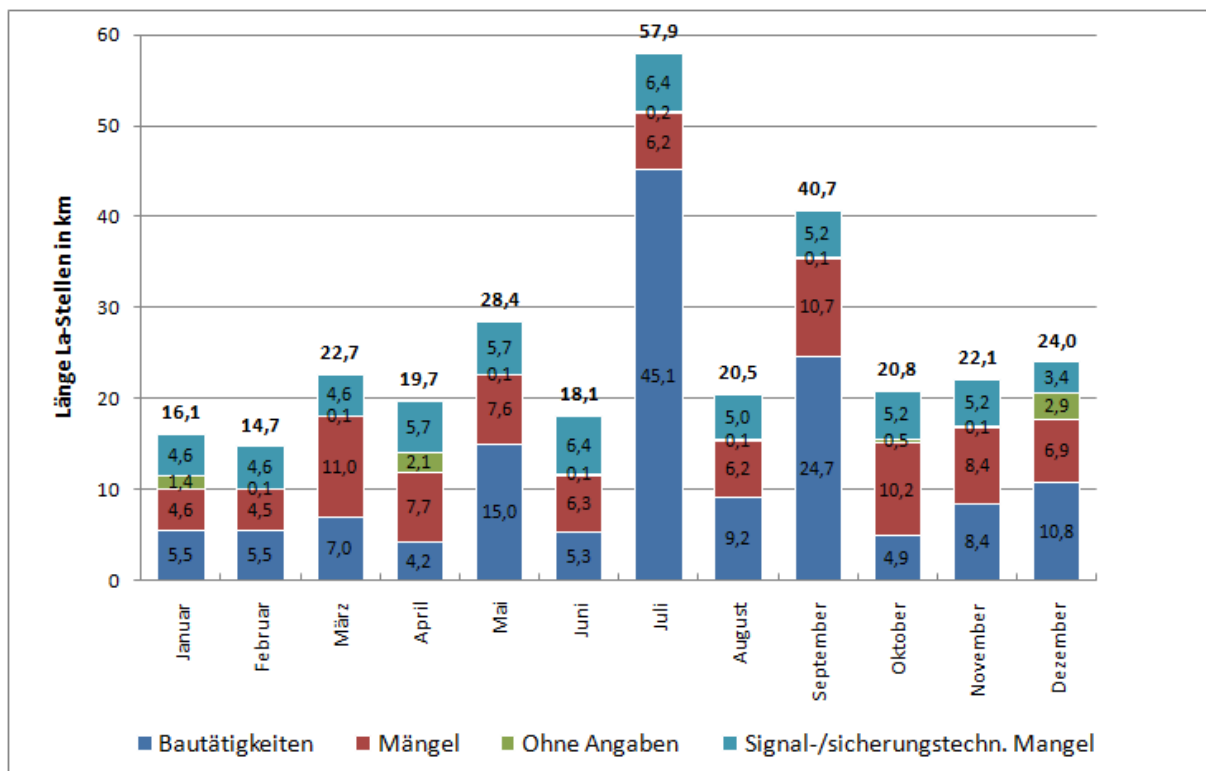
Im Streckennetz des NWL liegt die Anzahl der La-Stellen im Auswertungszeitraum zwischen 28 (Februar-Stichprobe) und 50 (Oktober-Stichprobe). Die Länge der La-Stellen variiert von 14,7 km ebenfalls im Februar bis zu 57,9 km in der Juli-Stichprobe. Gemessen an der Gesamtlänge des Streckennetzes sind dies 0,4 % bis 1,6 %.

Der mengenmäßige Anstieg der La-Stellen im Monat März liegt zum einen an verstärkt auftretenden Oberbaumängeln im gesamten NWL-Netz. Zum anderen sind hierin die baustellenbedingten La-Stellen in Folge des Güterzugunglücks zwischen Ahlen und Neubeckum vom Januar 2010 enthalten.

Entgegen des landesweiten Trends kann im NWL ein La-Anstieg in den Herbstmonaten aufgrund von fahrzeugseitigen Bremsproblemen bei auftretender Schmierfilmbildung auf den Gleisen nicht ausgemacht werden. Diese vom Eisenbahnbundesamt auferlegte Langsamfahrt für Fahrzeuge der Baureihen 423 bis 426 findet im NWL u. a. deshalb keine Anwendung, da die verkehrenden Fahrzeuge von den in den La-Verzeichnissen gemachten Anordnungen nicht betroffen sind.

Die Gründe für den deutlichen Anstieg im Juli liegen an Beeinträchtigungen in Folge von Bautätigkeiten auf einer Länge von 39,8 km Länge auf den Streckenabschnitten Bielefeld – Herford sowie Finnentrop – Plettenberg. Ebenfalls baustellenbedingt ist der längenmäßige Anstieg im Monat September (12,6 km zwischen Lüdinghausen und Dülmen).

### Ursachen der Langsamfahrstellen im NWL 2010

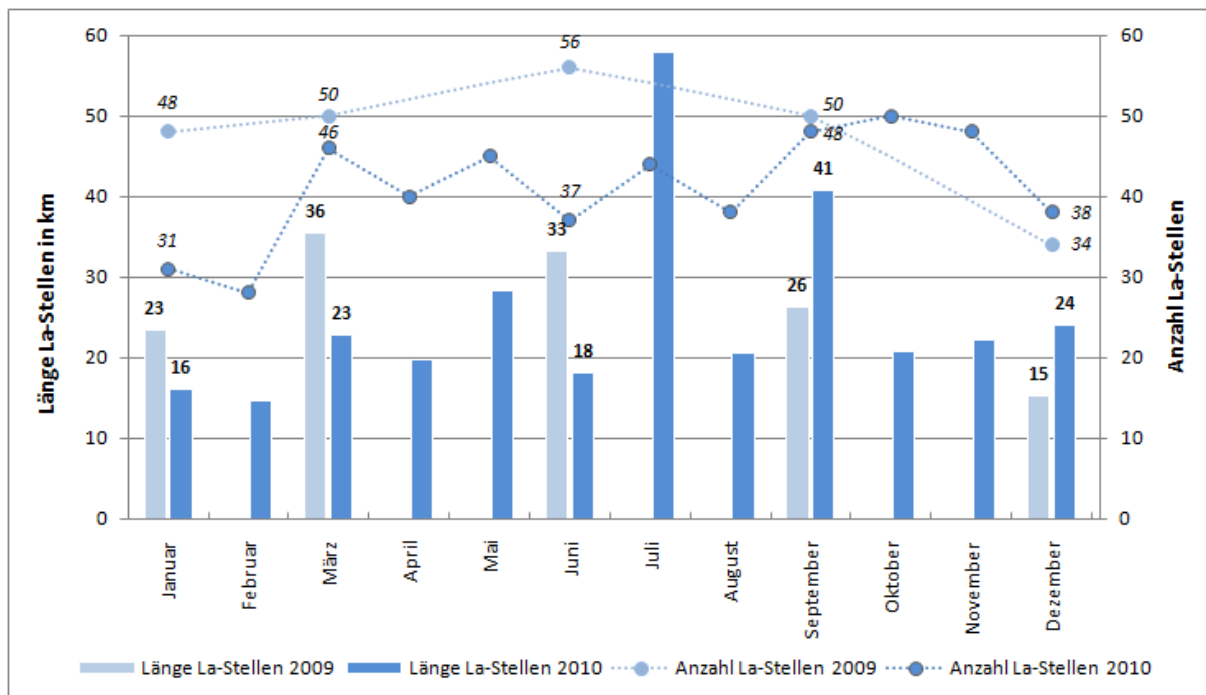


## Qualitätsbericht SPNV NRW (La-Monitor) Ergebnisse im Bereich des ZV NWL

## Öffentliche Sitzung

Das Diagramm zeigt die Zuordnung der La-Stellen-Länge nach den vier Kategorien **Bautätigkeiten** (Zustand nach Bauarbeiten, Bauarbeiten im Nachbargleis), **Mängel** (Oberbau-, Unterbau-, Tunnel-, Brücken-, Böschungsmangel), **Signal- und sicherungstechnischer Mangel** (Bahnübergänge, verkürzt Einschaltstrecken, Durchrutschwege) und **Ohne Angaben**. Die fünfte Kategorie **Schmierfilmbildung** ist auf den NWL-Strecken nicht vorhanden.

## Vergleich der Ergebnisse 2009 – 2010



Beim Vergleich der Ergebnisse mit denen des La-Monitors 2009 zeigt sich im Streckennetz des NWL eine geringere Beeinträchtigung durch La-Stellen im Jahr 2010. Mit wenigen Ausnahmen (September- und Dezember-Stichprobe) liegt sowohl die Anzahl als auch die Länge der La-Stellen 2010 unter den Ergebnissen des Vorjahrs.

Das Diagramm verdeutlicht zudem, dass die monatliche Auswertung der La-Verzeichnisse den Umfang der La-Stellen im Verlauf eines Jahres wesentlich besser abbilden kann.

Neben den temporären La-Stellen mit einer sehr geringen Bestandszeit sind 2010 trotz der verbesserten Ergebnisse gegenüber 2009 weiterhin La-Stellen aufgefallen, die dauerhaft im Verlauf des Jahres aufgetreten sind. Diese La-Stellen beeinträchtigen das gesamte Fahrplanjahr den Betrieb, da sie bei der Erstellung des Jahresfahrplans nicht berücksichtigt worden sind. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die ganzjährigen Langsamfahrstellen im NWL 2010. Im Qualitätsbericht sind die ganzjährigen La-Stellen im NWL mit einem Foto auf der doppelseitigen Karte (Seite 22 -23) dargestellt.

## Qualitätsbericht SPNV NRW (La-Monitor) Ergebnisse im Bereich des ZV NWL

## Öffentliche Sitzung

## Ganzjährige Langsamfahrstellen im NWL 2010

Netz	Start	Ziel	Richtung	von	bis	km/h Ist (La)	km/h Soll	km/h Differenz	FzV/Tag (Min.)	Ursache	Dauer-La 2009
<b>Dauer-La-Stellen 2010 (12 Monate)</b>											
Landesnetz	Bielefeld	Brackwede	b	110,4	110,5	30	100	70	29 Min.	Brückenmangel	ja
Landesnetz	Altenbeken		b	112,3	110,4	80	120	70	26 Min.	Signal-/sicherungstechnischer Mangel	ja
Landesnetz	Messinghausen	Beringhausen	a+b	253,2	253,4	20	90	70	42 Min.	Oberbaumangel	ja
Landesnetz	Niederschelden		a+b	112,3	112,2	20	80	60	53 Min.	Bahnübergang	nein (VzG)
Grundnetz	Warendorf	Beelen	a	26,6	26,7	60	100	40	04 Min.	Bahnübergang	ja
Grundnetz	Langeland	Altenbeken	a+b	107,8	109,6	50	80	30	117 Min.	Tunnelmangel	ja
Grundnetz	Abzw. Nuttlar	Bigge	a	2,2	2,3	50	60	10	01 Min.	Fehlende Signalabhängigkeit der Weiche	ja
Grundnetz	Bad Laasphe-Niederlaasphe		a	54,7	54,8	20	60	40	04 Min.	Bahnübergang	nein
Grundnetz	Attendorf		a+b	8,7	8,8	20	60	40	19 Min.	Bahnübergang	ja
<b>La-Stellen im VzG 2010 (dauerhafte Schwachstellen)</b>											
Landesnetz	Altenbeken	Paderborn	a	120,6	121,8	70	120	50	20 Min.	Hanglage	ja
Landesnetz	Niederhövels	Scheuerfeld	a	77,8	77,9	30	100	70	37 Min.	Böschungsrutsch	ja

Wie die tabellarische Übersicht für den NWL zeigt, ist der überwiegende Teil der Dauer-La-Stellen bereits 2009 lokalisiert worden. Die aktuellen Planungsstände zur Beseitigung dieser Dauer-La-Stellen sind aufgrund der Ursachen und der jeweiligen örtlichen Situationen ganz unterschiedlich. Bei einigen La-Stellen im NWL ist deren Beseitigung absehbar.

Am Bahnübergang in Niederschelden war hat das Eisenbahnbundesamt aufgrund fehlender Schleppekurven im Straßenverlauf die Langsamfahrt angeordnet. Diese La-Stelle wurde 2010 als vorübergehende La-Stelle außerhalb des Fahrplans geführt, da eine unterjährige Mängelbeseitigung vorgesehen war. Nach aktuellem Planungsstand soll die Geschwindigkeitsbeschränkung im Herbst 2011 aufgehoben werden. Die bei der Erstellung des Berichtes noch existente La-Stelle auf der Oberen Ruhrtalbahn zwischen Messinghausen und Beringhausen ist im April dieses Jahres behoben worden. Für einige La-Stellen (z. B. Brückenmangel in Bielefeld oder den Rehbergtunnel in Altenbeken) ist eine Mängelbeseitigung in den nächsten Jahren bis 2013 vorgesehen. Die Bestandszeit der La-Stelle am Benhauser Bogen wird sich aufgrund der langfristigen Planungen in diesem Bereich hingegen weiter verlängern. Auf Seite 31 des Qualitätsberichtes können die derzeitigen Planungsstände für die NWL-La-Stellen im Einzelnen eingesehen werden.

Den mit Abstand größten Fahrzeitverlust im NWL verursacht die La-Stelle im Bereich des Rehberg-Tunnel von Altenbeken in Richtung Bad Driburg/Steinheim/Sandebeck. Durch die Länge der La-Stelle und den Geschwindigkeitseinbruch auf 50 km/h verursacht die La-Stelle in Kombination mit der Anzahl der Züge der betroffenen Linien S 5, RB 72, RB 84 und RE 82 einen ganztägigen Fahrzeitverlust von rd. 117 Minuten.

Durch die im Qualitätsbericht erstmals dargestellten Planungsstände der lokalisierten La-Stellen ist eine Grundlage geschaffen worden, die weiteren Bestandszeiten der La-Stellen im NWL kritisch zu begleiten. Somit wird zusätzlich zum La-Monitoring der Druck für den Infrastrukturbetreiber DB Netz AG erhöht, die geplante Beseitigung der La-Stellen voranzutreiben. In Kombination mit den errechneten Fahrzeitverlusten lassen sich Prioritäten zur La-Stellen-Beseitigung ableiten, die gemeinsam mit der DB Netz AG konstruktiv diskutiert werden müssen.