



Kompetenzcenter
Integraler Taktfahrplan NRW

60x

QUALITÄTSBERICHT SPNV NORDRHEIN- WESTFALEN

23

Landtag
Nordrhein-Westfalen
18. Wahlperiode

Information
18/123

A 11





Liebe Leserinnen und Leser,

erneut liegt der umfangreiche jährliche Qualitätsbericht SPNV Nordrhein-Westfalen vor. Er veranschaulicht mit seinen Analysen zu den wesentlichen Kennzahlen, wie im letzten Jahr landesweit die Performance des Schienenpersonennahverkehrs war, stellt Vergleiche zu den Vorjahren an und zeigt zahlreiche Hintergründe auf. Und er belegt, was wir geahnt haben: bei Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit ist deutlich Luft nach oben.

Wie bedeutsam es ist, sehr genau in die Qualitätsdaten zu schauen und die Ursachen zu ergründen, um Handlungsansätze abzuleiten, zeigen die regionalspezifischen Unterschiede bei der Qualität des SPNV. Mancherorts nehmen Verkehrsunternehmen mit Vorankündigung einzelne Fahrten oder Linien für einen längeren Zeitraum aus dem Fahrplan, um das verbleibende Angebot wieder deutlich verlässlicher fahren zu können. Bei anderen Linien ist gegenüber dem Vorjahr eine spürbare Qualitätssteigerung zu sehen, z.B. in der Eifel (RE12, RE22, RB24), auf der Oberen Ruhr (RE17, RE57) oder beim RE1 im Rhein-Ruhr-Korridor.

Wir stehen in NRW inmitten großer Herausforderungen, mit denen wir umgehen müssen: Die Schieneninfrastruktur ist vielerorts veraltet und störungsanfällig. Zudem ist sie bei stark steigendem Verkehrsaufkommen nicht mitgewachsen, sodass Korridore überlastet sind und Züge sich schnell gegenseitig behindern. Die hohe Anzahl von Baustellen zwingt zu Umleitungen und Ersatzverkehren und – last but not least – fehlt an vielen Stellen das Fachpersonal. Besonders spürbar wird das, wenn Triebfahrzeugführende, Stellwerksmitarbeitende oder Menschen in den Werkstätten für die Fahrzeugflotten fehlen. Die Folgen all dieser Faktoren führen zu Verspätungen und Zugausfällen.

Ich kann Ihnen versichern: Die gesamte Branche arbeitet mit enorm hohem Einsatz daran, den SPNV in Nordrhein-Westfalen wieder verlässlicher zu machen. Dabei besteht Einigkeit, dass es „Prio 1“ ist, das Zugangebot für Reisende wieder planbar zu machen. Dafür arbeiten wir gemeinsam an einem landesweit robusten Fahrplan, der sich auch dynamisch auf besondere Gegebenheiten einstellen kann. Um das zu erreichen, erfordert es Mut und Ehrlichkeit. Denn trotz engagierter Initiativen wie von Fokus Bahn zur Fachkräftegewinnung und Programmen zur Infrastruktursanierung wird es einen längeren Atem benötigen, bis flächendeckend und nachhaltig Qualitätssprünge eintreten werden.

Daher sind zunächst betriebliche Anpassungen notwendig, um das Angebot zu stabilisieren. Zudem werden finanzielle Mittel für das Auflösen infrastruktureller Engpässe und für innovative technische Lösungen erforderlich sein. Letztlich wird es gerade in Nordrhein-Westfalen auch darum gehen, gezielte und zum Teil schon geplante Ausbauten nunmehr zügig zu realisieren.

Mir ist es in diesem Zusammenhang wichtig, den vielen unermüdlichen Kräften dieser Branche für ihren täglichen Einsatz zu danken. Es ist ein Engagement, das sich lohnt, denn der SPNV ist ein ganz wesentlicher Teil der Mobilität, der zukunftsverträglich und nachhaltig ist.

Abschließend danke ich dem Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan für das Erstellen des aktuellen Berichts und wünsche Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, eine spannende Lektüre. Lassen Sie uns gemeinsam weiter daran arbeiten, den Zugverkehr in Nordrhein-Westfalen voranzubringen.

Ihr

Joachim Künzel
Geschäftsführer Nahverkehr Westfalen-Lippe

Kurzfassung

Die Darstellung und Erläuterung der SPNV-Qualität in Nordrhein-Westfalen ist weiterhin das Ziel des landesweiten Qualitätsberichts. Bekannte Kennzahlen der Qualität werden stetig fortgeschrieben und verglichen. Wesentliche Kernelemente sind die Betriebsqualität wie auch die Infrastrukturqualität. Ferner werden wie in jedem Jahr auch Schwerpunktthemen vorgestellt, welche für den SPNV in NRW von besonderer Relevanz sind.

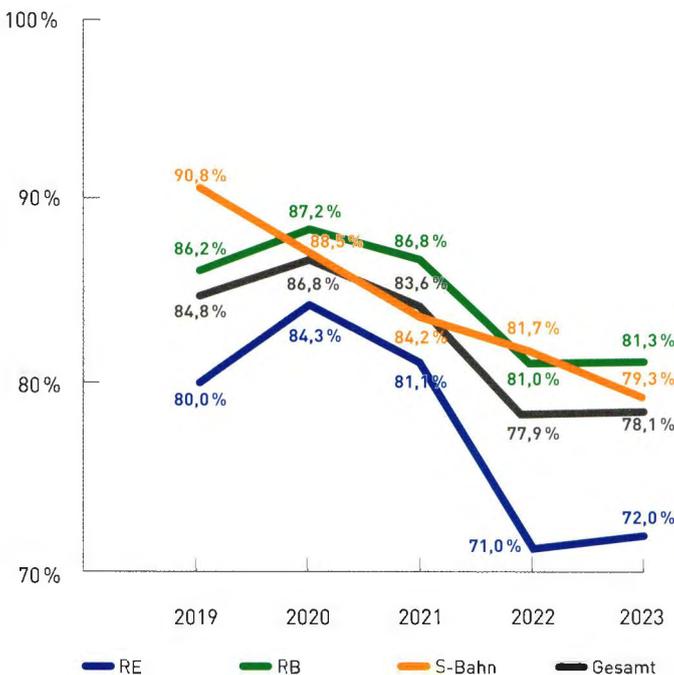
➔ Nahverkehr Nordrhein-Westfalen (ab Seite 8)

- Im Jahr 2023 wurden in NRW ca. 116,4 Mio. Zkm angeboten (+0,2 Mio. ggü. 2022).
- Auch wenn das Angebot zum zehnten Mal in Folge leicht ausgebaut wurde, fiel die Ausweitung vor allem aufgrund steigender finanzieller Belastungen geringer aus als in den Vorjahren.
- Mit den Linien RE34 von Dortmund über Iserlohn-Letmathe bis Siegen und RE47 von Düsseldorf über Solingen bis Remscheid-Lennep sind im Fahrplanjahr 2023 zwei neue Linien in Betrieb genommen worden. Diese ersetzen abschnittsweise bestehende Linien (die RE34 ersetzt die RE16 auf dem Abschnitt Siegen – Iserlohn-Letmathe) oder bestehende HVZ Leistungen (RE47).
- 101 SPNV-Linien bedienen in NRW insgesamt 775 Bahnstationen.

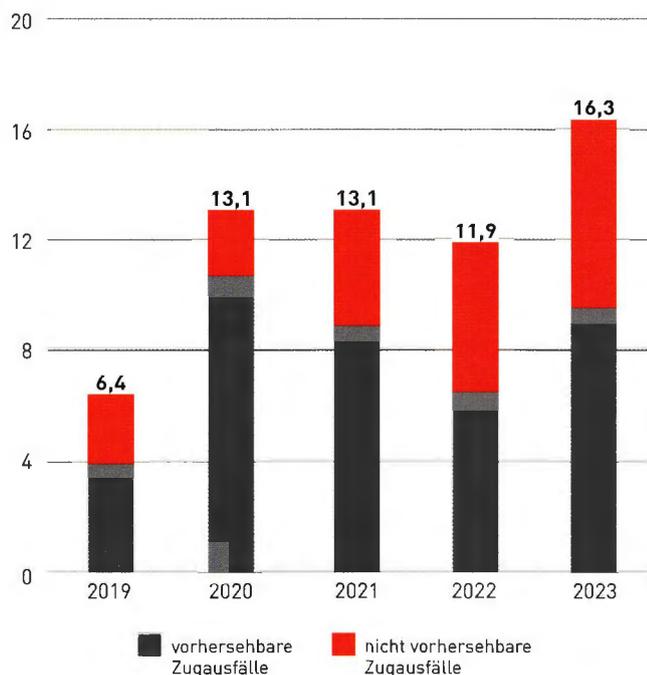
➔ Betriebsqualität (ab Seite 18)

- Die durchschnittliche Pünktlichkeitsquote (als verspätet gilt ein Zug ab 3:59 Minuten) der SPNV-Linien in NRW stabilisiert sich auf recht niedrigem Niveau.
- Die Regionalexpresslinien haben einen Anstieg der Pünktlichkeitsquote vom Tiefstwert in 2022 um 1,0 PP auf 72,0%.
- Die Regionalbahnlinien haben einen Anstieg der Pünktlichkeitsquote um 0,3 PP auf 81,3%.
- Bei der S-Bahn kam es weiterhin zu einem Rückgang der Pünktlichkeitsquote um 2,4 PP auf 79,3%.
- Die hoch beanspruchte und teilweise marode Infrastruktur sowie viele große Bautätigkeiten sind maßgeblich ursächlich für die niedrigen Pünktlichkeitsquoten.
- Die vorhersehbaren Ausfälle (sind dem Reisenden rechtzeitig kommuniziert worden und werden durch Ersatzkonzepte kompensiert) sind gegenüber dem letzten Jahr gestiegen.
- Die nicht vorhersehbaren Ausfälle sind gegenüber dem letzten Jahr gestiegen. Gründe sind vorrangig ein hoher Personalausfall durch Krankheit und Streiks sowie mangelnde Infrastrukturbeschaffenheit.

Pünktlichkeitsquoten NRW



Ausgefallene Zugkilometer in Mio. (Angebot in NRW 2023 insgesamt: ca. 116,4 Mio. Zkm)



→ Netzzustand (ab Seite 33)

- Das vom SPNV in Nordrhein-Westfalen genutzte Streckennetz im Jahr 2023 umfasst rd. 3.900 km. Die DB InfraGO betreibt mit Abstand den größten Anteil davon mit rund 95%.
- Langsamfahrstellen (La-Stellen) stellen ein Risiko für die Fahrplanstabilität und Pünktlichkeit im Betrieb dar.
- Einige Dauer-La-Stellen, welche über das gesamte Jahr vorkommen, konnten beseitigt werden. Allerdings sind drei neue Dauer-La-Stellen hinzugekommen.
- Die eingetragenen La-Stellen im VzG haben sich im Vergleich zu 2022 um eine La-Stelle erhöht.
- Um einen reibungslosen Betriebsablauf zu gewährleisten, sollten (Dauer-) La-Stellen grundsätzlich schnellstmöglich vom Infrastrukturbetreiber beseitigt werden.

→ Großbaustellen (ab Seite 36)

- Die Kombination aus hochbelasteter und teils veralteter Infrastruktur macht vermehrte Bautätigkeiten im Schienennetz notwendig.
- Großbaustellen fanden im Jahr 2023 unter anderem im Bereich folgender Streckenabschnitte statt:
 - Leverkusen – Langenfeld
 - Emmerich – Oberhausen
 - Duisburg – Oberhausen / Duisburg – Essen
 - Hürth-Kalscheuren – Brühl / Hürth-Kalscheuren – Euskirchen
 - Raum Gütersloh



Wer über den Jahresbericht hinaus Informationen sucht, wird online im Info-Portal von mobil.nrw fündig.

Dort stehen der digitale Qualitätsmonitor sowie Faktenblätter mit Quartalszahlen zur SPNV-Betriebsqualität in NRW zur Verfügung:

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

→ Neue Stationen der letzten 5 Jahre (ab Seite 42)

- In Nordrhein-Westfalen wurden in den letzten fünf Jahren acht neue Stationen errichtet:
 - Jülich An den Aspen
 - Münster-Mecklenbeck
 - Halver-Oberbrügge
 - Kierspe
 - Reken-Klein Reken
 - Wuppertal-Hahnenfurth/Düssel
 - Düsseldorf-Bilk (als RE-Halt)
 - Herten
- Weitere Haltepunkte werden in den nächsten 5 Jahren an Reaktivierungs- und Bestandsstrecken entstehen.

→ Baustellenkommunikation (ab Seite 39)

- Eine kundenorientierte Baustellenkommunikation wie bei den Großbaustellen gelingt nur, wenn alle an Baustellen Beteiligten zusammenarbeiten.
- Ein interdisziplinäres Team mit dem Namen „Verbund-TeamBau“ bereitet die Baustellenkommunikation vor.
- In diesem Team arbeiten Aufgabenträger und DB InfraGO eng zusammen, um die Reisenden bestmöglich zu informieren.

→ Stationsqualität (ab Seite 45)

- Die drei Aufgabenträger in NRW bewerten ihre Stationen, um Maßnahmen zur Optimierung abzuleiten.
- Im Vergleich zu den Vorjahren ist die Stationsqualität bei go.Rheinland und im NRW in etwa auf einem konstanten Niveau geblieben.
- Die Anzahl der Stationen mit guten Bewertungen ist im Vergleich zu den Vorjahren beim VRR leicht gestiegen.

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
Bf.	Bahnhof
B. V.	Gesellschaft mit beschränkter Haftung in den Niederlanden
bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
DB	Deutsche Bahn AG
DE	Deutschland
EBA	Eisenbahnbundesamt
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ETCS	European Train Control System
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Gbf.	Güterbahnhof
ggf.	gegebenenfalls
ggü.	gegenüber
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Hbf	Hauptbahnhof
IC	Inter City
ICE	Inter City Express
IT	Informationstechnologie
ITF	Integraler Taktfahrplan
k. A.	keine Angabe
KC ITF	Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW
km	Kilometer
La-Stelle	Langsamfahrstelle
Mio.	Million
Mio./a	Million pro Jahr
MOF	Modernisierungsoffensive
Mrd.	Millarden
MUNV NRW	Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
NRW	Nordrhein-Westfalen
NWL	Nahverkehr Westfalen-Lippe
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkm	Personenkilometer
PP	Prozentpunkte
RB	Regionalbahn
rd.	rund
RE	Regionalexpress
RRX	Rhein-Ruhr-Express
S-Bahn	Stadtschnellbahn
SEV	Schienenersatzverkehr
SNV	Schlichtungsstelle Nahverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
tkm	tausend Kilometer
ÜLS	Überlasteter Schienenweg
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VTB	Verbund Team Bau
VzG	Verzeichnis zulässiger Geschwindigkeiten
Westf.	Westfalen
z. B.	zum Beispiel
Zkm	Zugkilometer

Zur besseren Lesbarkeit wird im Qualitätsbericht SPNV NRW 2023 das generische Femininum verwendet. Die in diesem Bericht verwendeten Personenbezeichnungen beziehen sich – sofern nicht anders kenntlich gemacht – auf alle Geschlechter.

Inhaltsverzeichnis

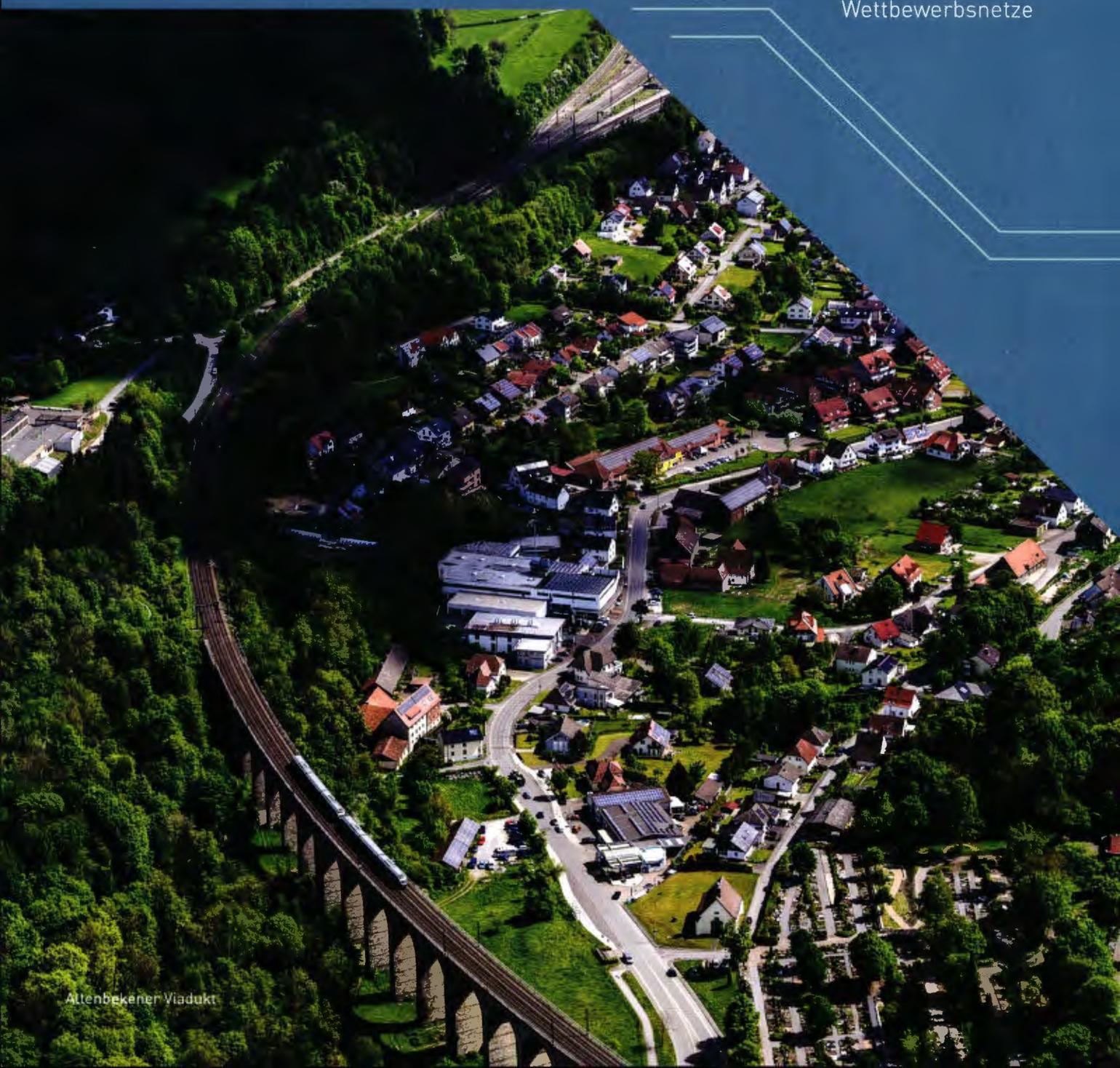
8	NAHVERKEHR NORDRHEIN-WESTFALEN	9	Organisation
		12	Betriebsaufnahmen
		14	Wettbewerbsnetze
18	BETRIEBSQUALITÄT	19	Definitionen
		20	Pünktlichkeit
		22	Zuverlässigkeit und Ausfälle
		26	Betriebskennzahlen
		28	Maßnahmen zur Stabilisierung des SPNV-Angebots
		30	Kundenbeschwerden und Schlichtungen
32	INFRASTRUKTURQUALITÄT	33	Netzzustand
		36	Großbaustellen
		39	Baustellenkommunikation
		40	Hochleistungskorridore
		42	Neue Stationen der letzten 5 Jahre
		45	Stationsqualität

NAHVERKEHR NORDRHEIN- WESTFALEN

Organisation

Betriebsaufnahmen

Wettbewerbsnetze



Altenbekener Viadukt

**Daten 2023****Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)****Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)****go.Rheinland****Nordrhein-Westfalen (NRW)**

	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)	Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)	go.Rheinland	Nordrhein-Westfalen (NRW)
Fläche*	7,3 tkm ²	19,4 tkm ²	7,4 tkm ²	34,1 tkm²
Einwohner*	7,9 Mio.	5,7 Mio.	4,5 Mio.	18,1 Mio.
Einwohner/km ²	1.082	294	608	531
Anzahl Bahnstationen**	296	279	200	775
Länge Schienennetz**	1.385 km	1.737 km	805 km	3.927 km
Elektrifizierungsquote	80,9%	50,8%	57,8%	62,8%
Zugkilometer (Zkm)**	51,7 Mio.	36,4 Mio.	28,3 Mio.	116,4 Mio.
Zkm-Elektrotriebzüge**	79,5%	59,1%	69,7%	70,7%
Zkm-Dieseltriebzüge**	20,5%	40,9%	30,3%	29,3%
Zkm auf ÜLS**	15,2%	4,7%	11,9%	11,1%
Zkm/Einwohner	6,5	6,4	6,3	6,4
Zkm/km ²	7.082	1.876	3.824	3.413
Personenkilometer (Pkm)***	5,2 Mrd.	2,3 Mrd.	3,1 Mrd.	10,6 Mrd.

* Quelle: IT-NRW, Stand 31.12.2022

** Quelle: KC ITF NRW, Stand 30.09.2023

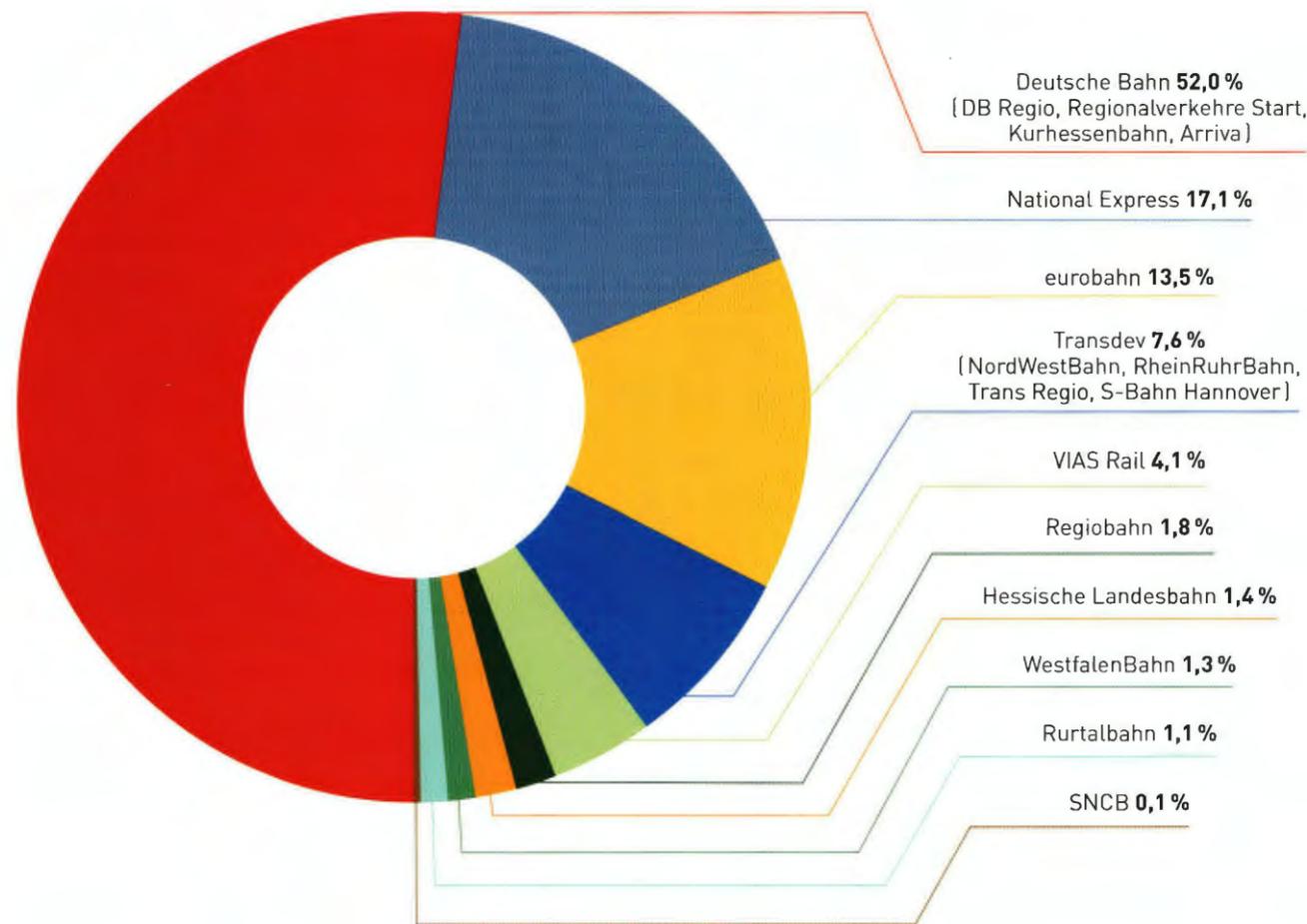
*** Quelle: KC ITF NRW, Stand 2019



- Im Jahr 2023 wurde in NRW eine Verkehrsleistung von insgesamt etwa 116,4 Mio. Zkm durch die SPNV-Aufgabenträger bestellt.
- Das SPNV-Angebot in NRW wurde leicht ausgebaut, Regionalexpress, Regionalbahn und S-Bahn verkehrten damit häufiger als zuvor.
- Es ist eine Steigerung um ca. 0,2 Mio. Zkm im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen.
- Neben den beiden Linien RE34 und RE47 profitieren im Jahr 2023 die Reisenden von Mehrverkehren in den frühen Morgen- und späten Abendstunden, verbesserten Wochenendangeboten, der durchgehenden Verstetigung von Takten und neuen Angebotskonzepten.
- Einzelne Angebotsoptimierungen sind nachstehend aufgeführt:
 - Die Linie RB26 bedient im Nachtverkehr über Köln Messe/Deutz hinaus den Flughafen Köln/Bonn.
 - Mit der Leistungsausweitung der Linie RB28 zwischen Düren und Euskirchen erhält diese Verbindung einen Stundentakt.

- Auf der Linie RB38 zwischen Köln Messe/Deutz und Bedburg kommt es zu einer Ausweitung im Spätverkehr als auch zu zwei zusätzlichen Fahrten pro Richtung montags bis freitags.
 - Die RB77 verkehrt am Wochenende von Hildesheim über Löhne nicht mehr nach Bünde, sondern nach Herford. Hier besteht eine Einbindung in den Taktknoten.
 - Auf der Linie RB92 zwischen Olpe und Finnentrop kommt es zu einer Ausweitung im Spätverkehr. Ferner werden täglich zwei weitere Fahrten pro Richtung angeboten.
 - Die Linie RB94 erfährt ebenfalls eine Ausweitung im Spätverkehr.
 - Nach Abschluss von Baumaßnahmen bedient der RE6 (RRX) nun wieder dauerhaft den Flughafen Köln/Bonn
 - Die Linie RE18 wird zwischen Maastricht und Aachen zu einem Halbstundentakt verdichtet.
 - Auf der Linie RE82 zwischen Bielefeld und Altenbeken werden die Taktlücken bis Altenbeken geschlossen.
- Die tatsächlich gefahrene Leistung liegt stets etwas unter der bestellten Leistung, da Ausfälle, Baustellen oder Streckenschäden den Verkehr beeinträchtigen können.

Anteil der Zugkilometer je Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2023 in NRW



- Das Jahr 2023 weist bei den Leistungsanteilen nach Zkm der Eisenbahnverkehrsunternehmen in NRW ähnliche Werte ggü. dem Jahr 2022 auf.
- Den stärksten Zuwachs verzeichnet die Regiobahn durch die Übernahme des neu eingeführten RE47 auf. Die Leistung entspricht über 500.000 Zkm und damit insgesamt einer Steigerung von 0,4 Prozentpunkten (PP).
- Die eurobahn erhält durch das Schließen der Taktlücken zwischen Horn-Bad Meinberg und Altenbeken rund 135.700 Zkm mehr ggü. dem Vorjahr. Dies führt zu einer Umverteilung der Werte zugunsten der eurobahn um 0,1 PP.
- Transdev erbringt ggü. 2022 etwa 0,3 PP mehr.
- Durch die Einführung der neuen Linie RE34 ab Dezember 2022 ist etwa 1 Mio. Zugkilometer im Regelfahrplan bei der DB dazugekommen. Zwar gibt es hier Mehrungen, jedoch sind die Prozentpunkte um 0,8 gesunken, da es bei anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Gesamtverhältnis zu Mehrleistungen gekommen ist.
- Bei den restlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen blieben die Prozentpunkte gegenüber dem letzten Jahr in etwa unverändert.

Änderungen in den SPNV-Netzen

Betriebsaufnahmen

Nach einem europaweiten Ausschreibungsverfahren vergeben die SPNV-Aufgabenträger über mehrere Jahre an die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Verkehrsleistung für zusammengestellte Netze. Änderungen im Linienvorlauf oder Fahrzeugmaterial bieten sich besonders nach Ablauf des Zeitraums an. Es kommt dann zu Betriebsaufnahmen im Rahmen von neuen Netzen oder zum Betreiberwechsel bei weitestgehend bekannten Netzen und Linien. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 begannen bei zwei Wettbewerbsnetzen neue Verkehrsverträge. Zum einen ist das Ruhr-Sieg-Netz mit seinen Linien RE16, RB46 und RB91 um einen Regionalexpress, die Linie RE34 zwischen Dortmund und Siegen, erweitert worden. Zum anderen ist ein neuer Regionalexpress, die Linie RE47 zwischen Düsseldorf und Remscheid-Lennep, in Betrieb gegangen.



Linie RE47



Düssel-Wupper-Express

- Vertragslaufzeit: Dezember 2023 – Dezember 2028
- Linie: RE47 (Düsseldorf – Remscheid-Lennep)
- EVU: Regiobahn
- Takt: Stundentakt
- Jährliche Betriebsleistung in NRW: rund 0,5 Millionen Zugkilometer.

Seit Dezember 2022 verkehrt der RE47 auf der Strecke zwischen Düsseldorf und Remscheid-Lennep und ergänzt das Angebot der S-Bahn S1 in Verbindung mit der S-Bahn S7 auf dem o. g. Abschnitt zwischen Düsseldorf und dem Bergischen Land. Mit dem neuen Düssel-Wupper-Express ergibt sich eine Direktverbindung der Großstadt Remscheid mit ihrem Stadtteil Lennep an die Landeshauptstadt. Damit entfällt der in der Vergangenheit notwendige Umstieg zwischen S1 und S7 in Solingen Hbf. Des Weiteren profitieren die Reisenden aus dem innerstädtischen Bereich der Großstadt Solingen, da der RE47 auch die Stationen Solingen

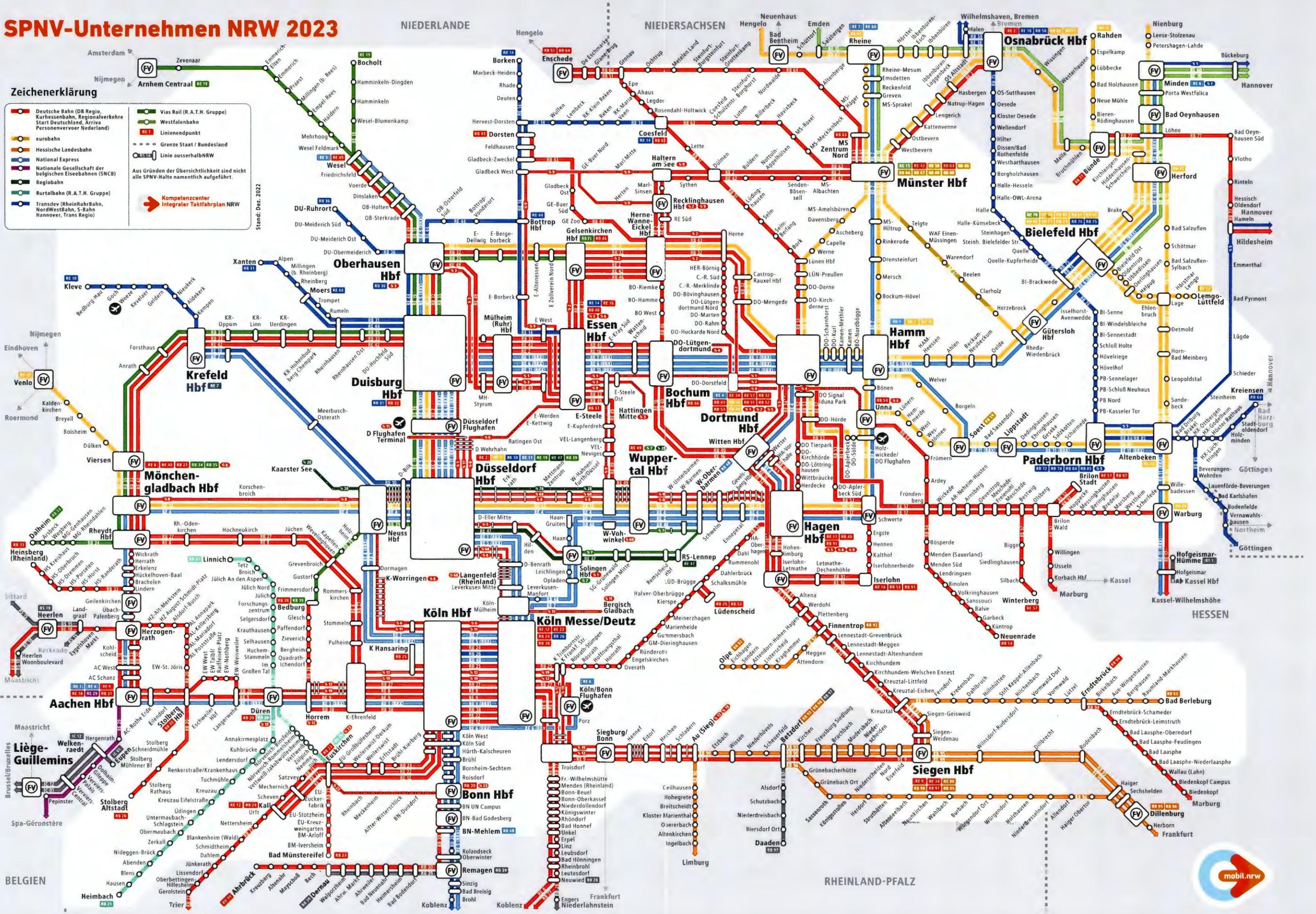
Mitte und Solingen-Grünwald bedient. Die Fahrten beginnen ab Remscheid-Lennep gegen halb fünf montags bis freitags, gegen halb sechs am Samstag und gegen halb sieben am Sonntag. Die letzten Fahrten an allen Tagen beginnen um 22.20 Uhr ab Remscheid-Lennep. Zum Einsatz kommen dieselbetriebene Integral S5D95 Fahrzeuge. Durch die neue Direktverbindung beträgt die Reisezeit von Remscheid-Lennep nach Düsseldorf nur noch rund 50 Minuten. Dies ergibt eine Reisezeitverkürzung von zehn Minuten ggü. der vorherigen Umsteigeverbindung mit S1 und S7.



SPNV-Unternehmen NRW 2023

Zeichenerklärung

- Deutsche Bahn (DB Regio, Kurhessenbahn, Regionalverkehr Start Deutschland, Arriva Personenvervoer Nederland)
 - Vias Rail (R.A.T.H. Gruppe)
 - Westfalenbahn
 - eurobahn
 - Hessische Landesbahn
 - National Express
 - Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen (SNCB)
 - Regiobahn
 - Kuraltbahn (R.A.T.H. Gruppe)
 - Transdev (RheinRuhrBahn, NordWestBahn, S-Bahn Hannover, Trans Regio)
- Linienendpunkt
— Grenze Staat / Bundesland
○ Linie ausserhalbNRW
→ Kompetenzcenter
→ Integrativer Taktfahrplan NRW
- Stand: Dez. 2022





Ruhr-Sieg-Netz

- Vertragslaufzeit: Februar 2022 / Dezember 2022 – Dezember 2023
- RE16 (Essen – Hagen – IS-Letmathe – Iserlohn)
- RE34 (Dortmund – Witten – IS-Letmathe – Finnentrop – Siegen)
- RB46 (Gelsenkirchen – Herne-Wanne-Eickel – Bochum)
- RB91 (Hagen – Finnentrop – Siegen)
- EVU: DB Regio, Hessische Landesbahn
- Takt: Nahezu Stundentakt aller Linien (RE34 i. V. m. IC34)
- Jährliche Betriebsleistung in NRW: rund 4 Millionen Zugkilometer, davon die neue Linie RE34 rund 1 Million Zugkilometer.



Linie RE34 in Siegen Hbf.

Seit Dezember 2022 wird der RE34 neu auf der Strecke von Dortmund über Witten und Iserlohn-Letmathe bis Siegen angeboten. Somit ergibt sich durch den Dortmund-Siegerland-Express eine Direktverbindung für Reisende im Nahverkehr von Dortmund nach Siegen. Dieser ersetzt auf dem Abschnitt Iserlohn-Letmathe – Siegen den bisherigen RE16. Durch Anschlüsse in Iserlohn-Letmathe sowie Witten an den RE16 bleiben die Reiseketten Siegen – Hagen und Siegen – Essen weiterhin erhalten. Zwischen Iserlohn-Letmathe und Siegen bedient der RE34 weiterhin alle Halte des RE16, dieser verkehrt eingekürzt zwischen Essen und Iserlohn. Die durch das nicht mehr notwendige Kuppeln/Flügeln von Zugteilen eingesparte Zeit führt zu einer Beschleunigung der Relation Essen/Hagen – Iserlohn in beiden Richtungen um etwa fünf Minuten.

In Finnentrop bietet die Linie RE34 zudem Anschlüsse an die RB92 von und nach Olpe, sodass die Reisezeit Olpe – Dortmund durch verbesserte Anschlüsse um 30 Minuten verkürzt wird. Ferner muss nur noch einmal umgestiegen werden.

Die Anschlussbeziehungen in Siegen zum RE9 nach Köln und Aachen sowie zum RE99 nach Frankfurt am Main werden weiterhin hergestellt. Auf der Linie RE34 werden von der DB die Fahrzeuge vom Typ Stadler Flirt 3XL eingesetzt. Von der Hessischen Landesbahn werden Lint 41 eingesetzt.

Alternierend fährt auf der Strecke die Linie IC34, welche mit Nahverkehrstickets zwischen Dortmund und Siegen mitbenutzt werden darf.

Zwischen Hagen und Siegen wird durch einzelne zusätzliche Fahrten der RB91 mit Halt an allen Stationen das Angebot am Abend abgerundet. Hier werden Fahrzeuge mit dem Typ Flirt angeboten.

Die Linie RB46 bleibt mit ihren Leistungsmerkmalen im Status quo. Auch hier sind Fahrzeuge vom Typ Flirt im Einsatz.

Ab Dezember 2023 wird das Netz aufgesplittet und die RE34 wird losgelöst vom Ruhr-Sieg-Netz mit den Linien RE16, RB46 und RB91 neu ausgeschrieben.

Wettbewerbsnetze

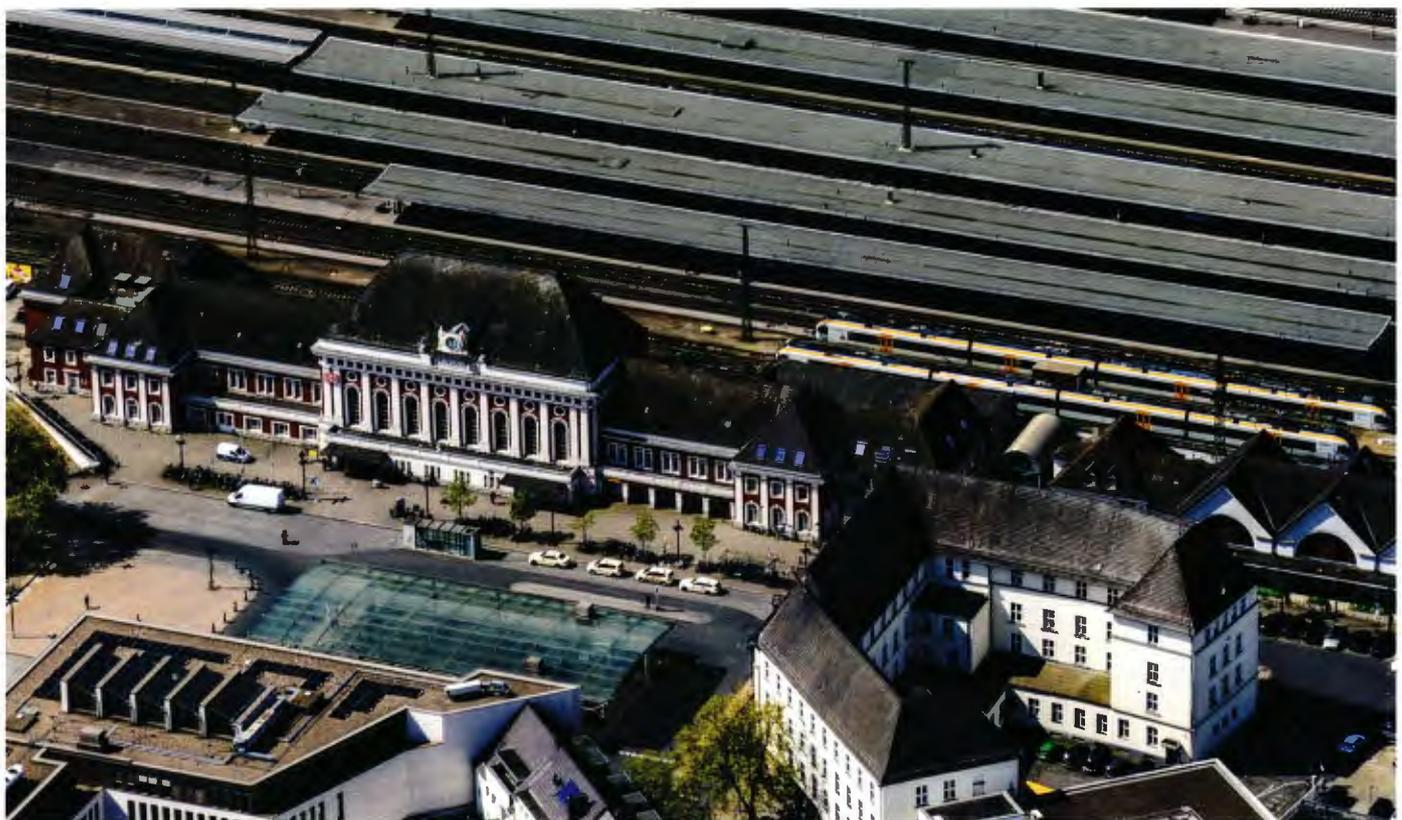
Basis: Netzzuschnitte 2023 (im Zeitverlauf kommt es zu Linienverlaufsänderungen in bestehenden Verträgen oder Änderungen bei der Zuordnung einzelner Linien), Tabelle ist sortiert nach Vertragsbeginn.

Teilnetz	Laufzeit		Linie	Linienweg	EVU	Zkm (mio/a) in NRW
	von	bis				
MittelrheinBahn	Dez 08	Dez 23	RB26	Köln – Koblenz – Mainz	Trans Regio	0,7
Maas-Rhein-Lippe-Netz	Dez 09	Dez 26	RE3	Hamm – Gelsenkirchen – Düsseldorf	eurobahn	3,4
			RE13	Hamm – Hagen – Düsseldorf – Venlo (NL)		
Niers-Rhein-Emscher-Netz	Dez 09	Dez 28	RE10	Kleve – Düsseldorf	Transdev Rhein-Ruhr	3,4
	Dez 09	Dez 26	RB31	Duisburg – Xanten		
	Dez 10		RE44	Moers – Duisburg – Bottrop		
			RB36	Oberhausen – Duisburg-Ruhrort		
Main-Lahn-Sieg-Netz	Dez 10	Dez 25	RE99	Siegen – Gießen – Frankfurt a. M.	Hessische Landesbahn	0,2
Rhein-Sieg-Express (RSX)	Dez 10	Dez 25	RE9	Aachen – Köln – Siegen	DB Regio	1,7
RurtalBahn (Südast)	Dez 10	Dez 25	RB21	Düren – Heimbach	RurtalBahn	0,4
Netz Westliches Münsterland	Dez 11	Dez 26	RB51	Dortmund – Coesfeld – Gronau – Enschede (NL)	DB Regio	2,9
			RB63	Münster – Coesfeld		
			RB64	Münster – Gronau – Enschede (NL)		
Köln-Dieselnetz	Dez 13	Dez 33	RE12	Köln – Gerolstein – Trier	DB Regio	4,0
			RE22	Köln – Gerolstein – Trier		
			RB24	Köln – Kall (- Gerolstein)		
			RB25	Köln – Marienheide – Lüdenscheid		
			RB30	Bonn – Remagen – Ahrbrück		
			S 23	Bonn – Euskirchen – Bad Münstereifel (ab Euskirchen als RB 23)		
OWL-Dieselnetz (Los Nord)	Dez 13	Dez 25	RE82	Bielefeld – Detmold – Altenbeken	eurobahn	2,3
			RB67	Bielefeld – Warendorf – Münster		
			RB71	Bielefeld – Rahden		
			RB73	Bielefeld – Lemgo-Lüttfeld		
OWL-Dieselnetz (Los Süd)	Dez 13	Dez 25	RB74	Bielefeld – Paderborn	NordWestBahn	2,0
			RB75	Bielefeld – Halle – Osnabrück		
			RB84	Paderborn – Kreiensen		
			RB85	Ottbergen – Göttingen		
Eifel-Westerwald-Sieg-Netz (Los 2)	Dez 14	Dez 30	RB90	Limburg – Altenkirchen – Au – Siegen	Hessische Landesbahn	1,3
			RB91	Hagen – Siegen / Iserlohn		
			RB92	Finntrop – Olpe		
			RB93	Betzdorf – Siegen – Bad Berleburg		
			RB95	Dillenburg – Siegen		
			RB96	Betzdorf – Haiger – Dillenburg		
HaardAchse	Dez 14	Dez 29	RE2	Düsseldorf – Essen – Münster – Osnabrück	DB Regio	5,3
			RE42	Mönchengladbach – Essen – Münster		
S5/S8-Vertrag	Dez 14	Dez 29	S5	Dortmund – Hagen	DB Regio	3,3
			S8	Hagen – Mönchengladbach		
Expresslinien Mittelland/ Emsland (Teillos Emsland)	Dez. 15	Dez. 30	RE15	Münster – Rheine – Meppen – Emden	WestfalenBahn	0,6
Expresslinien Mittelland/ Emsland (Teillos Mittelland)	Dez. 15	Dez. 30	RE60	Rheine – Hannover – Braunschweig	WestfalenBahn	0,8
			RE70	Bielefeld – Hannover – Braunschweig		
RE 7/RB 48	Dez 15	Dez 30	RE7	Rheine – Münster – Hagen – Köln – Krefeld	National Express	5,0
			RB48	Bonn – Köln – Solingen – Wuppertal-Oberbarmen		

Teilnetz	Laufzeit		Linie	Linienweg	EVU	Zkm (mio/a) in NRW
	von	bis				
Sauerland-Netz 2 (Los 2)	Dez 15	Dez 28	RB43	Dortmund – Wanne-Eickel – Dorsten	DB Regio	2,4
			RB52	Dortmund – Hagen – Lüdenscheid		
	Dez 16	RB53	Dortmund – Schwerte – Iserlohn			
		RB54	Unna – Fröndenberg – Neuenrade			
Sauerland-Netz 2 (Los 1)	Dez 16	Dez 28	RE 17	Hagen – WaRBurg – Kassel-Wilhelmshöhe	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
			RB58	Osnabrück – Delmenhorst – Bremen		
Erft-Schwalm-Netz	Dez 17	Dez 29	RB34	Mönchengladbach – Dalheim	VIAS Rail	0,9
			RB39	Düsseldorf – Neuss – Bedburg		
Nordwest-Hessen-Netz	Dez 17	Dez 32	RB94	Erndtebrück – Bad Laasphe – MaRBurg	Kurahessenbahn	0,3
			RB97	Brilon – Korbach – Marburg		
Südast der Erftbahn	Dez 17	Dez 25	RB38	Köln Messe/Deutz – Horrem – Bedburg	DB Regio	0,6
Teutoburger-Wald-Netz	Dez 17	Dez 32	RE 78	Bielefeld – Minden – Nienburg	eurobahn	5,3
			RB61	Bielefeld – Osnabrück – Bad Bentheim – Hengelo (NL)		
			RB65	Münster – Rheine		
			RB66	Münster – Osnabrück		
			RB72	Paderborn – Detmold – Herford		
Hellweg-Netz	Dez 18	Dez 30	RB50	Dortmund – Lünen – Münster	eurobahn	5,9
			RB59	Dortmund – Unna – Soest		
			RB69	Münster – Hamm – Bielefeld		
			RB89	Münster – Hamm – Paderborn – Warburg		
Maastricht-Aachen-Express	Dez 18	Dez 31	RE 18	Aachen – Heerten – Maastricht (NL)	Arriva	0,2
RB 27	Dez 19	Dez 26	RB27	Mönchengladbach – Köln – Bonn-Beuel – Koblenz	DB Regio	1,6
RE 8 / RB 33 (Los 1)	Dez 19	Dez 34	RE8	(Kaldenkirchen-) 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	6,1
	Dez 19		RE 6 (RRX)	Köln/Bonn Flughafen – Köln – Düsseldorf – Dortmund – Hamm – Bielefeld – Minden		
RE 8 / RB 33 (Los 2)	Dez 20	Dez 34	RB33	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	2,4
S28	Dez 20	Dez 26	S28	Wuppertal – Mettmann – Düsseldorf – Neuss – Kaarst	Regiobahn	1,6
die euregiobahn (RB 20)	Dez 21	Dez 25	RB20	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	RB77	Bünde – Löhne – Hameln – Hildesheim (bis Dez. 2023) Herford – Löhne – Hameln – Hildesheim (ab Dez. 2023)	Regionalverkehre Start Deutschland	0,4
Eifel-Bördebahn	Dez 21	Dez 25	RB28	Düren – Züllich – Euskirchen	Rurtalbahn	0,3
Emscher-Münsterland-Netz	Dez 21	Dez 28	RE 14	Essen-Steele – Dorsten – Borken / Coesfeld	Transdev Rhein-Ruhr	1,5
Rurtalbahn (Nordast)	Dez 21	Dez 25	RB21	Linnich – Jülich – Düren	Rurtalbahn	0,5
S-Bahn Rhein-Ruhr (Teilnetz A)	Dez 21	Dez 31	S1	Solingen – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund	DB Regio	4,9
			S4	Dortmund – Lütgendortmund – Unna		
Düssel-Wupper-Express	Dez 22	Dez 28	RE47	Düsseldorf – Solingen – Remscheid – Lennep	Regiobahn	0,5
Niederrheinnetz (Notmaßnahme)	Feb 22	Dez 23	RE 19	Düsseldorf – Duisburg – Wesel – Arnhem (NL) / Bocholt	VIAS Rail	2,4
			RB35	Gelsenkirchen – Duisburg – Mönchengladbach		
RRX-Vorlaufbetrieb (Teilnetz 1) (Notmaßnahme)	Feb 22	Dez 23	RE 1 (RRX)	Aachen – Köln – Düsseldorf – Dortmund – Hamm	National Express	6,2
			RE 11 (RRX)	Düsseldorf – Dortmund – Hamm – Paderborn – Kassel-Wilhelmshöhe		

Teilnetz	Laufzeit		Linie	Linienweg	EVU	Zkm (mio/a)
	von	bis				
Ruhr-Sieg-Netz (Notmaßnahme)	Feb 22	Dez 23	RE16	Essen – Hagen – Siegen / Iserlohn	DB Regio	4,0
			RB46	Bochum – Gelsenkirchen		
	RB91		Hagen – Siegen / Iserlohn			
	RE34		Dortmund – Witten – Finnentrop – Siegen			
	Dez 22					
S7 [Der Müngstener] (Notmaßnahme)	Feb 22	Dez 23	S7	Wuppertal – Remscheid – Solingen	VIAS Rail	1,5
S-Bahn Hannover	Juni 22	Dez 34	S1	Minden – Wunstorf – Hannover – Haste	Transdev Hannover	0,8
			S5	Paderborn – Hameln – Hannover – H Flughafen		
S-Bahn Rhein-Ruhr (Teilnetz B) [Notmaßnahme]	Feb 22	Dez 23	RE49	Wesel – Oberhausen – Essen – Wuppertal	DB Regio	7,2
			RB32	Dortmund – Gelsenkirchen – Duisburg		
			RB40	Essen – Bochum – Hagen		
			S2	Dortmund – Herne – Recklinghausen / Essen		
			S3	Oberhausen – Essen – Hattingen		
			S9	Hagen – Wuppertal – Essen – Gladbeck-West – Recklinghausen / Haltern am See		
Betriebsaufnahmen 2023						
Niederrheinnetz	Dez 23	Dez 35	RE19	Düsseldorf – Duisburg – Wesel – Arnhem (NL) / Bocholt	VIAS Rail	2,4
			RB35	Gelsenkirchen – Duisburg – Mönchengladbach		
RB 37	Dez 23	Dez 24	RB37	Krefeld – Neuss	TRI Train Rental	0,4
RE 34	Dez 23	Dez 26	RE34	Dortmund – Siegen	DB Regio	1,1
RE 62 – Ems-Werre-Express	Dez 23	Dez 30	RE62	Rheine – Osnabrück – Löhne	DB Regio	0,3
RRX-Vorlaufbetrieb (Teilnetz 1)	Dez 23	Dez 33	RE1 (RRX)	Aachen – Köln – Düsseldorf – Dortmund – Hamm	National Express	6,5
			RE11 (RRX)	Düsseldorf – Dortmund – Hamm – Paderborn – Kassel-Wilhelmshöhe		
Ruhr-Sieg-Netz	Dez 23	Dez 34	RE16	Essen – Hagen – Iserlohn	VIAS Rail	2,5
			RB46	Bochum – Gelsenkirchen		
			RB91	Hagen – Siegen / Iserlohn		
S7 [Der Müngstener]	Dez 23	Dez 28	S7	Wuppertal – Remscheid – Solingen	Transdev Rhein-Ruhr	1,4
S-Bahn Köln Stufe 1	Dez 23	Dez 32	S6	Essen – Düsseldorf – Langenfeld – Köln – Köln-Worringen	DB Regio	12,3
			S10	Köln-Nippes – Köln – Köln-Dellbrück		
			S11	Düsseldorf Flughafen Terminal – Düsseldorf – Neuss – Köln – Bergisch Gladbach		
			S12	Horrem / Sindorf – Köln – Siegburg/Bonn – Hennes – Au (Sieg)		
			S13	Troisdorf – Bonn Oberkassel (vsl. ab 12/2028)		
			S19	[Aachen Hbf –] Düren – Köln – Flughafen Köln/Bonn – Siegburg/ Bonn – Au (Sieg)		
			S38	Bedburg – Horrem – Köln Messe/Deutz (vsl. ab 12/2029)		
			S68	Langenfeld – Düsseldorf – Wuppertal-Vohwinkel		
S-Bahn Rhein-Ruhr (Teilnetz B)	Dez 23	Dez 28	RE41	Bochum – Recklinghausen – Haltern am See	DB Regio	7,6
			RE49	Wesel – Oberhausen – Essen – Wuppertal		
			RB32	Dortmund – Gelsenkirchen – Duisburg		
			RB40	Essen – Bochum – Hagen		
			S2	Dortmund – Herne – Recklinghausen / Essen		
			S3	Oberhausen – Essen – Hattingen		
			S9	Hagen – Wuppertal – Essen – Gladbeck-West – Recklinghausen / Haltern am See		

Teilnetz	Laufzeit		Linie	Linienweg	EVU	Zkm [mio/a]
	von	bis				
Betriebsaufnahmen 2024						
keine						
Betriebsaufnahmen 2025						
die euregiobahn (RB 20)	Dez 25	Dez 27	RB20	Herzogenrath – Alsdorf – Annapark – Stolberg Hbf Stolberg Hbf – Langerwehe – Düren Stolberg Hbf – Stolberg – Altstadt (–Stolberg-Breinig) Herzogenrath – Aachen Hbf – Stolberg Hbf	noch unbekannt	1,7
Main-Lahn-Sieg-Netz	Dez 25	Dez 38	RE99	Siegen – Gießen – Frankfurt a. M.	Hessische Landesbahn	0,2
Netz Düren	Dez 25	Dez 28	RB21	Heimbach – Düren	noch unbekannt	1,5
			RB21	Linnich – Jülich – Düren		
			RB28	Düren – Zülpich – Euskirchen		
OWL-Dieselnetz (Los Nord)	Dez 25	Dez 27	RE82	Bielefeld – Detmold – Altenbeken	eurobahn	2,3
			RB67	Bielefeld – Warendorf – Münster		
			RB71	Bielefeld – Rahden		
			RB73	Bielefeld – Lemgo – Lüttfeld		
OWL-Dieselnetz (Los Süd)	Dez 25	noch unbekannt	RB74	Bielefeld – Paderborn	noch unbekannt	2,0
			RB75	Bielefeld – Halle – Osnabrück		
			RB84	Paderborn – Kreiensen		
			RB85	Ottbergen – Göttingen		
Rhein-Sieg-Express (RSX)	Dez 25	Dez 30	RE9	Aachen – Köln – Siegen	noch unbekannt	1,7
Südast der Erftbahn	Dez 25	Dez 30	RB38	Köln Messe/Deutz – Horrem – Bedburg	noch unbekannt	0,6



Hamm Hauptbahnhof mit Bahnhofsgebäude

BETRIEBS- QUALITÄT

Definitionen

Pünktlichkeit

Zuverlässigkeit und Ausfälle

Betriebskennzahlen

Maßnahmen zur Stabilisierung des SPNV-Angebots

Kundenbeschwerden und Schlichtungen



Definitionen

Um die Betriebsqualität landesweit ermitteln und visualisieren zu können, werden Daten zur Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit 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.** 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.

Zuverlässigkeit

Die Zuverlässigkeitsquote wird gebildet aus den zu erbringenden Fahrten abzüglich der nicht vorhersehbaren Ausfällen von Fahrten.

Ausfälle

Bei Ausfällen wird zwischen nicht vorhersehbaren und vorhersehbaren Ausfällen unterschieden:

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.

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 Reisenden eine Weiterfahrt möglich ist.

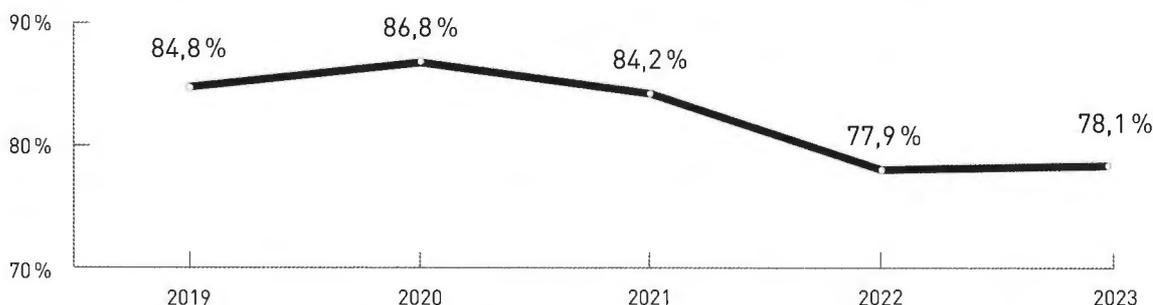
Pendlerinnen an einem Bahnhof



Pünktlichkeit

Die Pünktlichkeit ist ein wichtiges Kriterium für die Bewertung der Qualität im landesweiten SPNV. 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 26/27.

SPNV gesamt: Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote

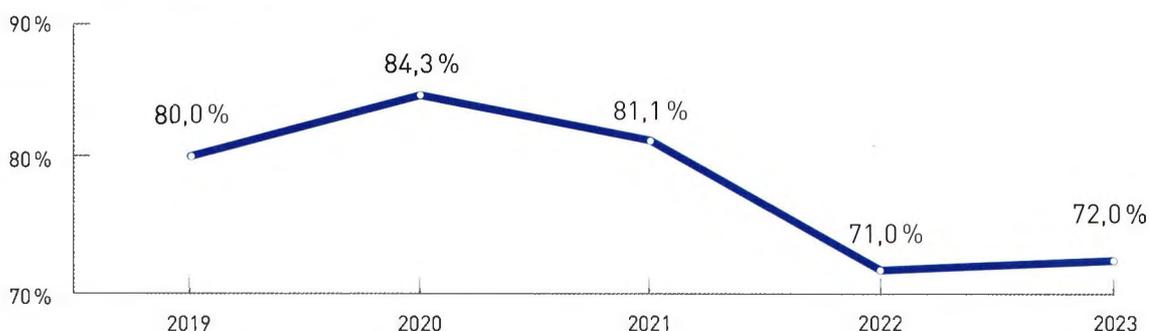


Die Pünktlichkeit über alle Linien in NRW hat sich in ihrer Entwicklung erstmalig seit drei Jahren auf niedrigem Niveau stabilisiert. Sie ist in ihrer Entwicklung von 77,9% im Jahr 2022 um ca. 0,2 PP auf 78,1% im Jahr 2023 gestiegen. Die Regionalexpresslinien befinden sich unterhalb des Durchschnittswertes aller Linien in NRW im Jahr 2023. Dies begründet sich in den meist langen Linienwegen wie auch den Knotenpunkten, welche sie in den Ballungsräumen durchfahren und störanfälliger sind.

Die Werte der S-Bahnen und die Regionalbahnen befinden sich über dem landesweiten Durchschnittswert.

Die besten Pünktlichkeitswerte landesweit haben die Linien RB54 mit 98,0%, RB96 mit 96,3% und S4 mit 97,7%. Linien mit guten Pünktlichkeitswerten verkehren meist auf separater Infrastruktur und stehen dadurch nicht in Wechselwirkung mit anderen Linien bzw. mit betrieblichen Einschränkungen oder Verspätungen.

Regionalexpress: Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote



Bei den Regionalexpresslinien steigen die Pünktlichkeitswerte von 71% im Jahr 2022 um 1 PP auf 72% im Jahr 2023 und es ist erstmalig seit 2020 ein Aufschwung zu verzeichnen.

Die Linien RE5 (RRX), RE2, RE7, RE42 und RE49 weisen in ihrer Produktklasse die niedrigsten Pünktlichkeitsquoten auf. Die Verspätungsursachen bei der Linie RE5 (RRX) basieren zu einem hohen Anteil auf engen Zugfolgen auf den Mischverkehrsstrecken, Infrastrukturverschleiß und Bauarbeiten. Vor allem die RRX-Baustelle im Raum Leverkusen zwischen Köln und Düsseldorf mit Umleitung über Opladen führte 2023 zu Pünktlichkeitseinbrüchen. Der RE2 in betrieblicher Verbindung mit dem RE42 ver-

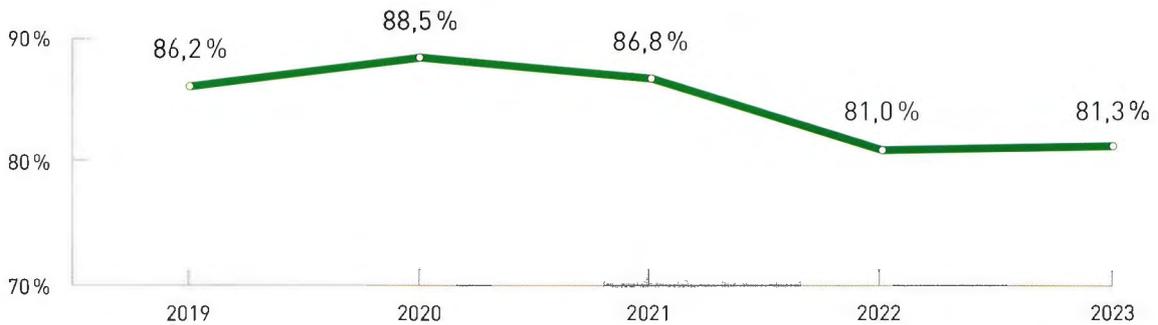
kehrt generell auf sehr hoch ausgelasteten Streckenabschnitten, hinzu kommen vermehrt Fahrzeugstörungen. Bei der Linie RE7 können unter anderem Verspätungen an den Endbahnhöfen aufgrund recht kurzer Wendezeiten von ca. zehn bis 15 Minuten an den Endbahnhöfen nicht ausreichend abgebaut werden. Dadurch wird die Verspätung in die Nachfolgefahrt, insbesondere am Standort Krefeld, übertragen.

Wegen Bauarbeiten auf der Strecke Oberhausen – Emmerich weist die Linie RE49 geringe Pünktlichkeitswerte auf. Die besten Pünktlichkeitswerte in der Produktklasse erhalten die Linien RE17 mit 87,7%, RE22 mit 87,2% und RE47 mit 82,3%.



Marode Infrastruktur und Bauarbeiten führten auch 2023 gehäuft zu Verspätungen.

Regionalbahn: Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote



Bei den Regionalbahnlinien steigen die Pünktlichkeitswerte geringfügig von 81% im Jahr 2022 um 0,3 PP auf 81,3% im Jahr 2023 an. Somit ist erstmalig seit 2020 auch hier ein Aufschwung im Jahr 2023 zu verzeichnen.

Die Linien RB26, RB34, RB48 und RB69 weisen die niedrigste Pünktlichkeitsquote in ihrer Produktkategorie auf. Bei der Linie RB26 fällt der überlastete Schienenweg (ÜLS) am Linken Rhein schwer ins Gewicht hinsichtlich der negativen Pünktlichkeitswerte.

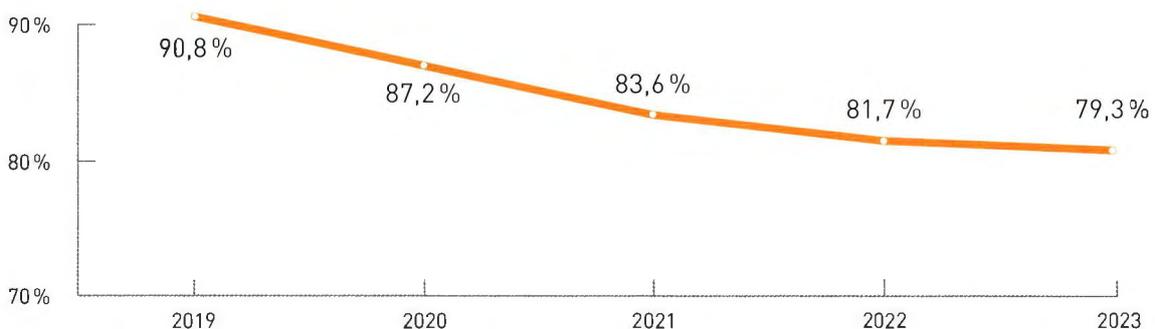
Bei der Linie RB34 sind kurze Wendezeit von ca. 5 Minuten an an beiden Endpunkten eine der Hauptursachen der Verspätungen. Ferner kommt es zwischen Rheydt Hbf und Mönchengladbach Hbf regelmäßig zu Engpässen durch Umleiterverkehre.

Die Linie RB48 verzeichnet eine hohe Anzahl von infrastrukturellen und weiteren externen Störungen. Primäre Ursachen sind hier Zugfolgekonflikte auf der Strecke des Linken Rheins und der Wupper-Achse.

Bei der Linie RB69 gibt es häufig Störungen durch andere EVU im Rahmen von Umleiterverkehren. Zusätzlich müssen verspätete Fernverkehrsfahrten auf der Hauptstrecke Richtung Hannover/Berlin vorgelassen werden, weshalb die RB69 unvorhergesehene Überholungen abwarten muss.

Die besten Pünktlichkeitswerte in der Produktklasse erhalten die Linien RB23 mit 95,9%, RB54 mit 98,0% und RB96 mit 96,3%.

S-Bahn: Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote



Anders als in den Produktgruppen RE und RB ist bei den S-Bahnen weiterhin eine Verschlechterung der Pünktlichkeitswerte von 81,7% im Jahr 2022 um 2,4 PP auf 79,3% im Jahr 2023 zu verzeichnen.

Die zwei Linien S9 und S28 erhalten die schlechtesten Werte innerhalb ihrer Produktkategorie.

Auf der Linie S9 ist die Infrastruktur im Rahmen des Wiederaufbaus der Flutschäden aus 2021 modernisiert worden. Dies macht sich in verbesserten Pünktlichkeits-

werten gegenüber dem Vorjahr bemerkbar. Mit 90,9% liegt die Pünktlichkeitsquote allerdings weiterhin unter den Werten vergleichbarer S-Bahn-Linien.

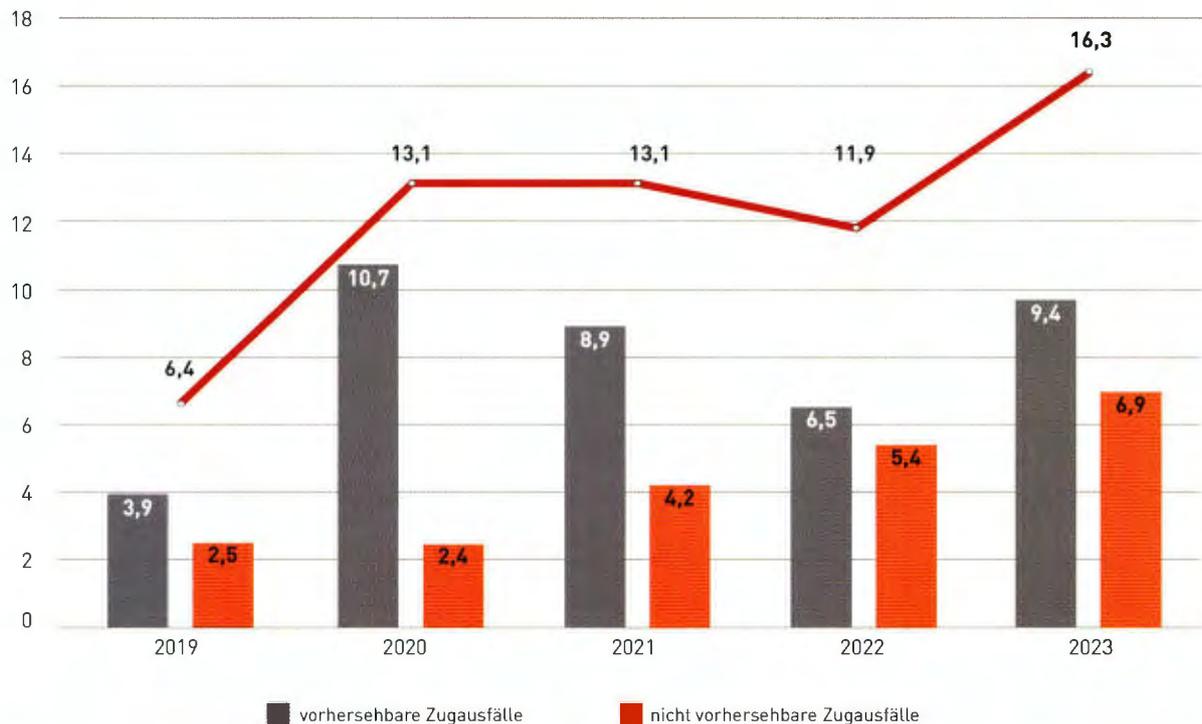
Die S28 hat meist Pünktlichkeitsprobleme im Bereich der Netzeinbindung auf die verkehrlich dichte Wupper-Achse.

Die Linien mit den besten Pünktlichkeitsquoten sind S3 mit 84,0%, S4 mit 97,7% und S7 mit 93,6%. Diese Linien weisen einen meist reibungslosen Fahrtverlauf vor.

Zuverlässigkeit und Ausfälle

Ein weiteres Kriterium für die Bewertung der Qualität im landesweiten SPNV ist 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 und nicht vorhersehbaren Ausfällen. Eine Übersicht aller Linien befindet sich auf den Seiten 26/27.

Ausgefallene Zkm in Mio. (Soll-Angebot in NRW 2023 insgesamt: ca. 116,4 Mio. Zkm)



→ Eine weiterhin sehr hohe Anzahl von Baustellen führt 2023 zu einer gestiegenen Anzahl an vorhersehbaren Zugausfällen.

Die ausgefallenen Zkm sind im Jahr 2023 gegenüber den Vorjahren in Summe weiter auf 16,3 Mio. Zkm gestiegen. Die vorhersehbaren und nicht vorhersehbaren Ausfälle haben sich beide erhöht. Hohe Werte der nicht vorhersehbaren Ausfälle sind durch hohe Krankenstände und Streiks sowie störungsanfällige Infrastruktur gegenüber dem Jahr 2022 von 5,4 Mio. Zkm auf 6,9 Mio. Zkm im Jahr 2023 weiter gestiegen. Noch nie waren die nicht vorhersehbaren Zugausfälle so hoch. Ebenso sind die vorhersehbaren Zugausfälle gegenüber dem Jahr 2022 von 6,5 Mio. Zkm auf 9,4 Mio. Zkm im Jahr 2023 weiter gestiegen: die Bautätigkeit am Schienennetz in NRW bleibt unverändert hoch.

Vorhersehbare Ausfälle:

Nachfolgend werden die bedeutendsten Entwicklungstrends einzelner Linien dargelegt, welche Aufschluss auf die Ausfallursachen geben. Der Anteil der vorhersehbaren Ausfälle ist gegenüber dem letzten Jahr von 5,8% um durchschnittlich 2,3 PP auf 8,1% gestiegen. Die höchsten Ausfallquoten sind bei den Linien RE1 (RRX), RE6 (RRX)/

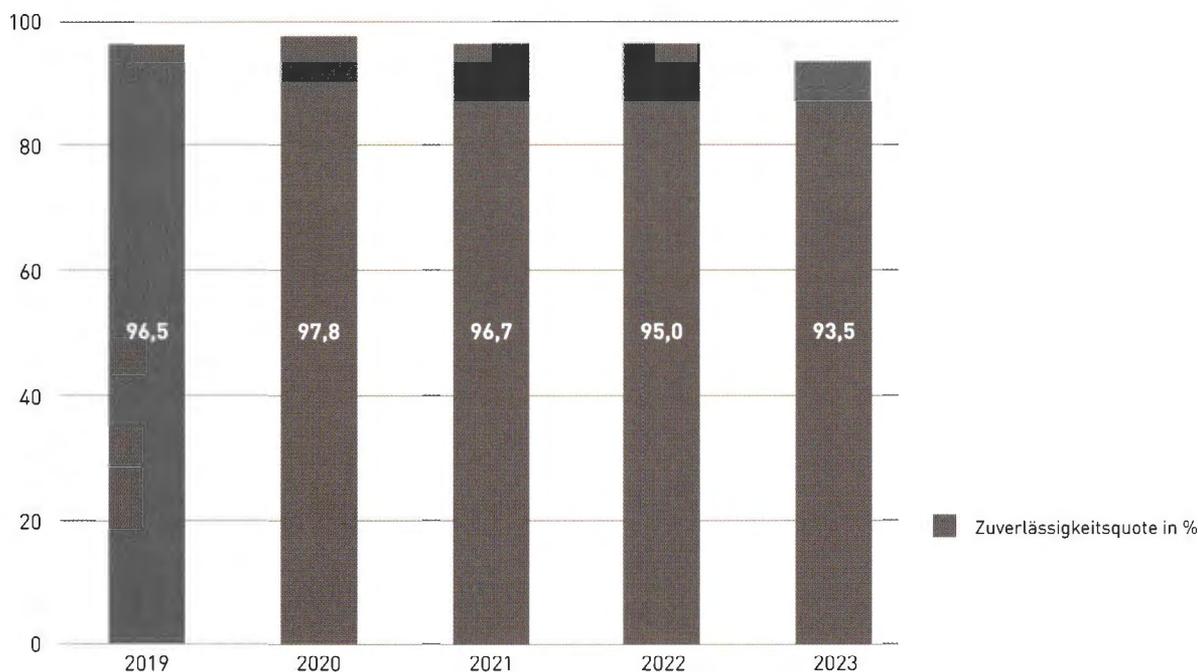
RB67/RB69, RE9, RE11, RE12, RE22, RB25, RB48, RB40, RB46 und S6 zu verzeichnen. Im Februar und März 2023 hat es Totalsperrungen zwischen Düren und Eschweiler bzw. Aachen und Langerwehe aufgrund von Brückenbauarbeiten gegeben, welche zu Ausfällen auf den Linien RE1 (RRX) (Ausfallquote 7,0%) und RE9 (Ausfallquote 3,8%) geführt haben.

Ende des Jahres 2023 konnte die Linie RE6 (RRX) baustellenbedingt in Gütersloh Hbf und richtungsbezogen in Oelde nicht halten. Die Linien RB67 und RB69 sind zwischen Bielefeld Hbf und Rheda-Wiedenbrück aufgrund der Baumaßnahme ausgefallen. Die Ausfallquote bei der Linie RE6 (RRX) ist bei 9,1%, der Linie RB67 bei 3,8% und der Linie RB69 bei 3,3% hinterlegt.

Die Linie RE11 (RRX) weist eine Ausfallquote von 8,8% auf. Seit Dezember 2023 ist aufgrund von Personalmangel ein Notkonzept in Betrieb. Nur der Abschnitt zwischen Hamm (Westf.) Hbf und Kassel-Wilhelmshöhe wird weiterhin planmäßig bedient.

Entwicklung der durchschnittlichen Zuverlässigkeitsquote in %

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



Die Linie RE12 ist auf dem Abschnitt zwischen Euskirchen und Kall im Zeitraum zwischen dem 09.01.23 und 10.02.23 komplett ausgefallen und hat eine Ausfallquote von 19,4%. Die Sperrung hat es aufgrund von Arbeiten an den Leit- und Sicherungstechnik-Anlagen sowie Brückenarbeiten gegeben.

Durch einen Neubau der Strecke ist nach dem Hochwasserschaden aus 2021 die Linie RE22 teilreaktiviert und eine Fahrt von Köln bis Kall in die Eifel mit dem Zug wieder möglich. Die Ausfallquote liegt bei 9,2%.

Auf der Linie RB25 gab es Streckensperrungen aufgrund von Brücken- und Bahnsteigarbeiten. Unter anderem die Sperrungen zwischen Rösrath und Engelskirchen sowie Overath und Dieringhausen führten zu einem Ausfall von 34,4% der bestellten Leistung.

Weniger Ausfälle sind im Jahre 2023 auf den Linien RB40 (Essen–Hagen) mit einer Ausfallquote von 3,4% und RB46 (Gelsenkirchen–Bochum) mit einer Ausfallquote von 8,9% auf dem Ast nach Hagen zu verzeichnen. Davor ist auf den besagten Streckenabschnitten eine rege Baustellentätigkeit der Anlass zu vorhersehbaren Ausfällen gewesen.

Die Linie RB48 ist von Januar bis Mitte Februar zwischen

Köln und Bonn ausgefallen. Die Ausfallquote liegt hier bei 13,4%. Gründe sind Arbeiten am ESTW Köln wie auch Instandsetzungsarbeiten an Brücken im Bereich Köln Süd/ Eifelort. Auf dem Nordast der Linie ist es im Oktober und November 2023 zu weiteren Ausfällen und Teilausfällen zwischen Wuppertal und Köln Messe/Deutz gekommen.

Wegen des RRX-Ausbaus zwischen Köln-Mülheim und Düsseldorf ist es bis August 2023 zu einem kompletten Ausfall der Linie S6 zwischen der Station Langenfeld (Rheinland) und der Station Leverkusen-Chempark gekommen. Während der Sperrung auf der S6 werden von der DB Busse als Schienenersatzverkehr eingesetzt. Aufgrund eines durch Starkregen hervorgerufenen Hangrutsches bei Essen-Kettwig kam es zusätzlich zu weiteren Ausfällen. Die Ausfallquote liegt bei der Linie S6 bei 34,9%.

Die Linie S68 ist im Jahr 2023 nahezu komplett wegen Personalmangel ausgefallen.

Auch auf der RB97 im Sauerland kam es aufgrund von Personalmangel zu dauerhaften Angebotseinschränkungen, insgesamt 4,7% des vorgesehenen Leistungsvolumens konnten nicht erbracht werden.

Nicht vorhersehbare Ausfälle

Nachfolgend werden die bedeutendsten Entwicklungstrends einzelner Linien dargelegt, welche Aufschluss auf die Ausfallursachen geben. Die Linien mit den höchsten Ausfallquoten sind RE8, RE82, RB32, RB36, RB92 und S3. Aufgrund von Personalausfall sind Fahrten der Linie RE8 auf der Strecke zwischen Mönchengladbach und Köln/Koblenz für ca. fünf Wochen in den Sommermonaten August und September ausgefallen. Das entspricht einer Ausfallquote von 3,5%.

Auf der Linie RE49 sind die Flutschäden aus 2021 behoben. Zwar gibt es hier weniger Ausfälle als noch im letzten Jahr. Durch den Personalausfall ist aber auch hier die Ausfallquote noch hoch und liegt bei 19,3%.

Auch die Linie RE82 hat mit extremen Personalausfall ab September 2023 zu kämpfen. Aus diesem Grund hat es im Dezember 2023 einen reduzierten Fahrplan gegeben. Die Ausfallquote liegt hier bei 11,4%. Parallel laufende Verkehre, wie u.a. die RB 73, sollten dadurch stabilisiert werden.

Die Linie RB32 hat sich gegenüber dem Vorjahr verbessert. Hier wurde der Personalstock weiter aufgefüllt und es ist zu weniger Ausfällen als noch in 2022 gekommen. Diese Linie ist auch als Ergänzung zur teils ausgefallenen Linie S2 gefahren. Die Ausfallquote hat einen Wert von 7,0%.

Die Linien RB36 mit einer Ausfallquote von 14,5%, RB92 mit einer Ausfallquote von 6,6% und S3 mit einer Ausfallquote von 22,5% haben durch einen hohen spontanen Personalausfall sowie Streiks mehr Ausfälle gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen.

 **Der hohe Personalausfall durch Krankheit, mehrere Streiktage sowie wiederkehrende Störungen der Infrastruktur führten 2023 zu einer geringeren Zuverlässigkeitsquote.**

Ursachen kurzfristiger Ausfälle

Insbesondere bei den nicht vorhersehbaren, also kurzfristig auftretenden Ausfällen, ist eine steigende Tendenz in den letzten Jahren zu erkennen. Aufgrund dieser Steigerung ist die Analyse der Ursachen für diese Ausfälle von hohem Interesse. Erstmals wurde für NRW ein nahezu vollumfänglicher Überblick über das Gesamtjahr 2023 und alle Linien erstellt, indem nicht vorhersehbare Ausfälle aufgrund ihrer Ursachen kategorisiert werden. Die Erfassung erfolgt dabei wie gewohnt kilometergenau und wird auch in das Verhältnis zum ursprünglich bestellten sowie dem planbar/vorhersehbar ausgefallenen Leistungsvolumen gesetzt.

Die Aufschlüsselung der nicht vorhersehbaren Ausfälle in Störkategorien erfolgt auf Basis von Liefernachweisen der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Jeden Monat müssen die betreibenden Unternehmen den Aufgabenträgern Mitteilung über die erbrachte Leistung geben. Dabei wird in der Regel jeder Ausfall mit einem von vielen möglichen

Störungsgründen gekennzeichnet. Durch Einordnung der Störungsgründe bzw. der dadurch codierten ausgefallenen Zkm in sieben thematische Cluster lässt sich bereits erkennen, in welchen Bereichen Handlungsbedarf besteht. Beispiele für Störungskategorien sind auf der rechten Seite aufgelistet.

Um noch mehr Aussagekraft zu ermöglichen, wurde das Vorgehen nachträglich ebenfalls auf das Jahr 2019 übertragen. Dieser nachträgliche Rückblick fünf Jahre in die Vergangenheit basiert auf einer Auswertung der Daten von insgesamt 73 Linien. Da die Vergleichbarkeit aufgrund der unterschiedlichen Anzahl auswertbarer Linien in absoluten Zahlen nur bedingt sinnvoll ist, wird eine anteilige Detailbetrachtung auf Basis prozentualer Veränderungen durchgeführt. Im Allgemeinen kann jedoch festgehalten werden, dass die Anzahl von nicht vorhersehbar ausgefallenen Zkm von 2019 bis 2023 in Summe über alle Linien von 2,5 Mio. Zkm um über vier Millionen Zkm auf 6,9 Mio. Zkm angestiegen ist.

Vergleich 2019 – 2023

Die auffälligste Veränderung ist eindeutig der stark gestiegene Anteil der aufgrund von fehlendem Personal ausgefallenen Leistung (47,3%). Während 2019 noch deutlich weniger als ein Drittel aller kurzfristig ausgefallenen Zugkilometer aufgrund von Personalmangel entfallen sind, war es 2023 bereits knapp jeder zweite ausgefallene Zkm. Dies bestätigt die intensivierten Bemühungen zur landesweiten Fachkräfte-Akquise, zu denen auf Seite 28 und 29 berichtet wird.

Der stark gestiegene Anteil der personalbedingten Ausfälle führt parallel zumeist zu einer anteiligen Reduzierung der

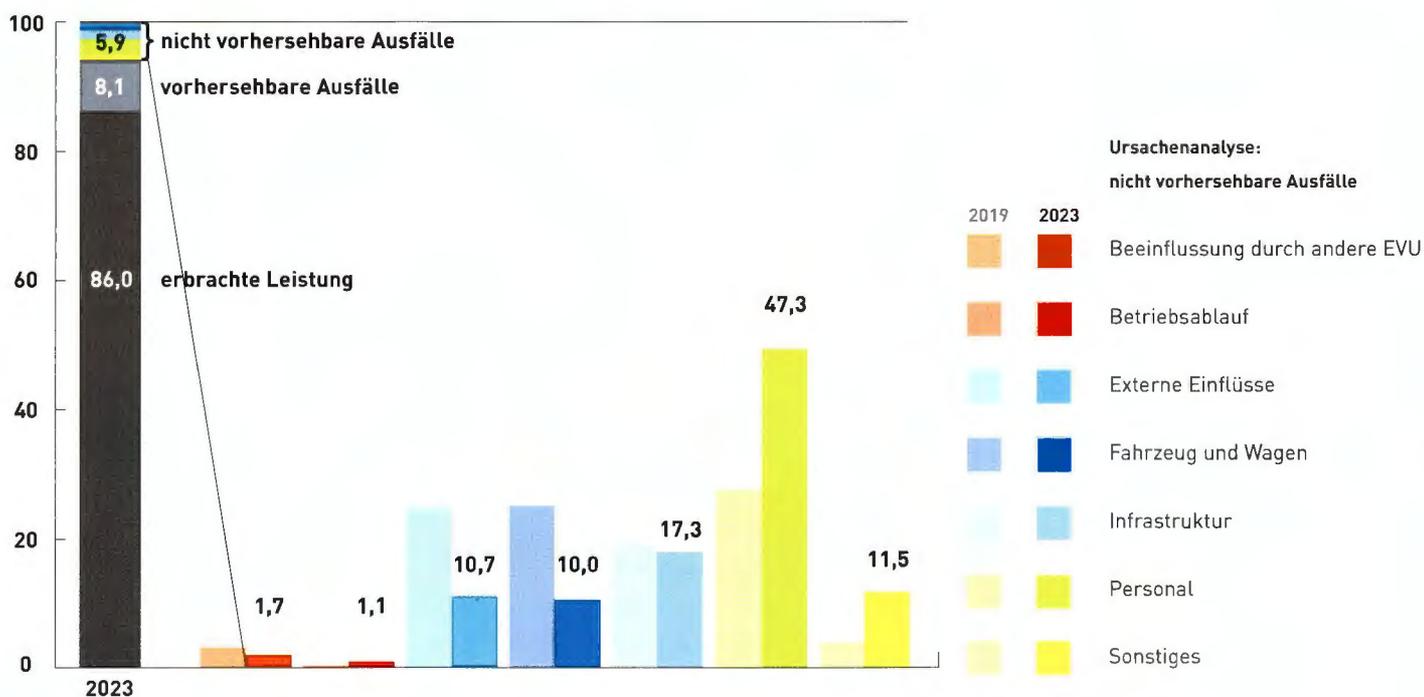
übrigen Störungsgründe. Lediglich das Themencluster „Sonstiges“ weist ebenfalls einen deutlichen Anstieg auf 11,5% auf. Dies ist auf die drei Warnstreiks der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft im Frühjahr 2023 sowie die ersten beiden Warnstreiks der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer im November/Dezember 2023 (2024 folgten insgesamt vier weitere Streiks) zurückzuführen.

Ausgefallene Zkm aufgrund von Infrastrukturstörungen und vermehrt auch aufgrund von nicht besetzten Stellwerken sind anteilig in etwa gleich häufig vorgekommen. Dies bedeutet im Rückschluss, dass sich die absoluten Zahlen ebenfalls fast verdreifacht haben.

Untersuchung der nicht vorhersehbaren Ausfälle nach Störungsgrund*

Jeder ausgefallene Kilometer in NRW wird erfasst und einem ursächlichen Störungsgrund zugeordnet. Die Berechnung erfolgt unabhängig der betroffenen Linie.

Erbrachte Leistung vs. Ausfälle in %



* 2019: Auswertung von 73 Linien/ 2023: Auswertung von 98 Linien

Themencluster der Ausfallursachen

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 Wenden
- 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
- Verfehlungen des Personals

Sonstiges

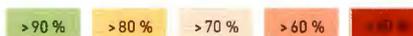
- sonstige Gründe
- Streik

Betriebskennzahlen

[alphabetisch]		Pünktlichkeitsquoten in Prozent					⊕/⊖	Zuverlässigkeit in Prozent					⊕/⊖
Aktuelles EVU	Linie	2019	2020	2021	2022	2023	2022-2023	2019	2020	2021	2022	2023	2022-2023
DB Regio	RE 2	80,4%	75,0%	70,7%	56,1%	57,0%	0,9%	98,4%	97,8%	94,6%	95,0%	94,5%	-0,5%
	RE 8	85,8%	85,0%	77,2%	71,2%	76,5%	5,3%	98,8%	98,1%	96,0%	91,5%	96,5%	5,0%
	RE 9	81,0%	85,7%	86,7%	74,8%	77,4%	2,6%	97,8%	97,8%	94,2%	96,0%	94,7%	-1,3%
	RE 12	77,8%	85,4%	86,0%	70,8%	81,9%	11,1%	86,5%	98,2%	98,6%	97,4%	95,2%	-2,2%
	RE 17	84,9%	92,1%	86,4%	81,9%	87,8%	5,9%	98,5%	98,6%	97,5%	98,3%	98,8%	0,5%
	RE 22	77,5%	84,1%	87,7%	78,9%	87,2%	8,3%	98,0%	98,9%	99,3%	97,7%	97,3%	-0,4%
	RE 42	79,0%	78,6%	73,3%	64,0%	62,0%	-2,0%	98,2%	98,1%	95,4%	88,8%	90,4%	1,6%
	RE 57	79,7%	90,6%	78,5%	69,0%	76,4%	7,4%	97,5%	98,2%	94,4%	96,5%	97,1%	0,6%
	RE 16	84,9%	87,7%	84,8%	69,9%	76,6%	6,7%	99,2%	99,3%	98,6%	95,4%	94,5%	-0,9%
	RE 49	↻ Dez. 19	77,8%	78,7%	81,8%	81,9%	2,1%	↻ Dez.19	89,1%	96,9%	66,4%	80,7%	14,3%
RE 34	↻ Betriebsaufnahme Dez. 22				75,1%	-	↻ Betriebsaufnahme Dez. 22				97,6%	-	
eurobahn (Keolis)	RE 3	90,7%	89,0%	85,1%	77,3%	73,3%	-4,0%	98,6%	97,9%	97,1%	93,8%	95,0%	1,2%
	RE 13	81,5%	83,8%	79,5%	74,8%	71,7%	-3,1%	98,3%	97,5%	96,2%	93,9%	93,1%	-0,8%
	RE 78	90,2%	93,7%	93,2%	90,4%	90,2%	-0,2%	96,1%	92,5%	95,8%	94,5%	91,3%	-3,2%
	RE 82	81,9%	87,2%	84,9%	81,9%	82,7%	0,8%	98,1%	98,2%	95,7%	96,7%	88,6%	-8,1%
Hessische Landesbahn	RE 99	89,1%	90,4%	86,9%	68,5%	72,7%	4,2%	99,6%	99,7%	99,4%	98,9%	97,8%	-1,1%
	RE 1 (RRX)	70,0%	76,6%	74,9%	59,2%	69,1%	9,2%	98,4%	99,0%	98,5%	95,1%	95,5%	0,4%
National Express	RE 4	72,6%	76,2%	73,1%	64,5%	62,3%	-2,2%	97,3%	97,5%	97,0%	96,4%	93,7%	-2,7%
	RE 5 (RRX)	63,6%	78,9%	74,0%	51,1%	49,2%	-1,8%	97,3%	98,5%	97,6%	94,9%	95,3%	0,4%
	RE 6 (RRX)	77,4%	83,1%	79,4%	68,5%	63,2%	-5,3%	97,9%	99,1%	96,9%	97,2%	95,3%	-1,9%
	RE 7	73,6%	76,1%	64,9%	54,2%	60,1%	-3,9%	98,3%	97,8%	96,1%	96,0%	92,6%	-3,4%
	RE 11 (RRX)	82,2%	84,5%	77,9%	63,9%	71,0%	7,1%	99,1%	99,1%	97,5%	96,2%	95,7%	-0,5%
NordWestBahn	RE 10	79,4%	81,5%	80,5%	73,8%	63,6%	-10,2%	98,4%	97,6%	97,3%	97,5%	93,6%	-3,9%
	RE 14	78,8%	78,8%	79,2%	77,0%	74,4%	-2,6%	98,2%	97,6%	97,6%	97,9%	95,8%	-2,1%
	RE 44	↻ Dez.19	79,1%	74,0%	64,5%	61,0%	-3,5%	↻ Dez.19	97,1%	96,7%	96,7%	92,9%	-3,8%
Regiobahn	RE 47	↻ Betriebsaufnahme Dez. 22			82,3%	-	↻ Betriebsaufnahme Dez. 22				97,7%	-	
SNCB	RE 29	76,7%	85,8%	85,2%	81,1%	74,4%	-6,7%	98,7%	99,9%	99,8%	98,3%	97,6%	-0,7%
VIAS Rail	RE 19	82,5%	87,6%	83,4%	70,0%	70,9%	0,9%	99,4%	99,2%	98,3%	95,3%	96,9%	1,6%
	RE 15	84,0%	89,6%	84,8%	83,7%	80,8%	-2,9%	98,9%	98,9%	97,3%	98,0%	98,2%	0,2%
WestfalenBahn	RE 60	82,5%	86,4%	80,6%	77,6%	72,5%	-5,1%	99,6%	99,5%	98,5%	98,4%	99,0%	0,6%
	RE 70	90,0%	91,0%	87,1%	82,9%	79,4%	-3,5%	99,5%	99,4%	98,9%	98,3%	98,7%	0,4%
DB Regio	S 1	93,1%	87,9%	78,7%	77,3%	74,6%	-2,7%	97,6%	98,4%	95,6%	95,2%	93,5%	-1,7%
	S 2	90,1%	90,5%	88,1%	85,0%	81,2%	-3,8%	98,4%	97,7%	97,6%	95,7%	96,1%	0,4%
	S 3	96,2%	94,4%	93,1%	90,5%	84,0%	-6,5%	97,2%	94,3%	98,5%	92,7%	77,5%	-15,2%
	S 4	99,7%	98,9%	98,2%	97,8%	97,7%	-0,1%	98,8%	98,9%	96,6%	97,0%	96,5%	-0,5%
	S 5/S 8	90,0%	91,1%	88,0%	85,9%	82,7%	-3,2%	98,0%	98,2%	95,1%	96,0%	92,7%	-3,3%
	S 6	89,2%	87,6%	83,4%	83,5%	80,1%	-3,4%	97,7%	98,2%	95,2%	96,0%	95,9%	-0,1%
	S 9	89,0%	78,6%	83,5%	65,0%	67,6%	2,6%	96,2%	92,9%	97,1%	93,6%	90,9%	-2,7%
	S 11	87,5%	86,6%	80,1%	80,1%	79,9%	-0,2%	97,6%	97,9%	94,3%	94,4%	91,1%	-3,3%
	S 12	87,6%	88,2%	82,6%	80,3%	82,8%	2,5%	96,8%	96,9%	92,2%	92,4%	90,4%	-2,0%
	S 19	86,6%	85,9%	79,2%	78,1%	80,9%	2,8%	97,6%	97,5%	93,4%	93,9%	94,3%	0,4%
Regiobahn	S 68	87,0%	80,4%	81,0%	77,6%	k. A.*	k. A.*	80,8%	94,2%	85,6%	48,5%	k. A.*	k. A.*
	S 28'	93,4%	94,4%	62,7%	65,8%	60,1%	-5,7%	99,3%	99,1%	95,9%	95,6%	95,2%	-0,4%
Transdev Hannover	S 1 H	68,2%	70,1%	60,7%	66,9%	71,3%	4,4%	98,8%	98,3%	95,7%	91,9%	88,7%	-3,2%
	S 5 H	74,0%	74,6%	69,5%	78,6%	73,9%	-4,7%	99,1%	99,2%	95,7%	95,7%	95,8%	0,1%
VIAS Rail	S 7	91,8%	87,3%	88,3%	95,5%	93,6%	-1,9%	98,7%	97,9%	95,4%	92,8%	95,3%	2,5%

1 seit Dez 2020 Linienverlauf Wuppertal-Düsseldorf-Neuss-Kaarst
 2 bis 2020 RB 42
 3 seit Dez 2019 Linienverlauf Gelsenkirchen-Duisburg-Mönchengladbach

* keine repräsentative Daten, da nicht regulär gefahren.



Pünktlichkeitsquote: Verspätet ab 3:59 Min.
 Zuverlässigkeit: Beinhaltet nicht vorhersehbare Ausfälle

[alphabetisch]		Pünktlichkeitsquoten in Prozent					⊕ / ⊖	Zuverlässigkeit in Prozent					⊕ / ⊖
Aktuelles EVU	Linie	2019	2020	2021	2022	2023	2022-2023	2019	2020	2021	2022	2023	2022-2023
DB Kurhessenbahn	RB 94	91,1%	91,1%	94,3%	81,3%	79,6%	-1,7%	99,3%	99,2%	97,5%	97,7%	93,9%	-3,8%
	RB 97 ²	90,9%	96,1%	95,4%	90,9%	93,3%	2,4%	97,3%	98,9%	96,3%	95,2%	89,8%	-5,4%
	RB 20	90,7%	91,4%	91,3%	89,6%	89,3%	-0,3%	98,6%	98,5%	97,3%	91,7%	89,5%	-2,2%
	RB 23 / S 23	91,9%	94,9%	97,0%	96,1%	95,9%	-0,2%	99,0%	97,9%	97,7%	97,9%	96,0%	-1,9%
	RB 24	79,5%	85,3%	86,4%	71,2%	81,0%	9,8%	97,4%	98,3%	98,4%	97,9%	97,5%	-0,4%
	RB 25	88,3%	88,5%	87,9%	82,0%	89,3%	7,3%	98,0%	97,6%	93,0%	95,1%	97,1%	2,0%
	RB 27	81,4%	83,1%	73,5%	65,3%	67,7%	2,4%	98,2%	98,0%	97,2%	96,8%	97,0%	0,2%
	RB 30	78,6%	83,7%	87,1%	69,9%	86,5%	16,6%	93,9%	98,3%	97,1%	96,6%	95,8%	-0,8%
	RB 32	Ⓞ Dez.19	86,4%	79,1%	78,0%	72,7%	-5,3%	Ⓞ Dez.19	98,2%	97,0%	74,4%	93,0%	18,6%
	RB 33	76,8%	74,5%	82,5%	81,6%	78,8%	-2,8%	98,3%	98,5%	96,5%	96,7%	96,0%	-0,7%
DB Regio	RB 38	93,3%	95,6%	96,6%	86,0%	89,2%	3,2%	95,1%	98,0%	87,2%	96,3%	95,7%	-0,6%
	RB 40	90,5%	91,8%	89,0%	86,6%	87,9%	1,3%	99,0%	98,7%	96,7%	87,5%	86,5%	-1,0%
	RB 43	93,0%	90,1%	87,3%	86,6%	83,3%	-3,3%	97,0%	94,4%	93,5%	96,2%	95,2%	-1,0%
	RB 46	96,1%	91,3%	86,3%	71,0%	74,8%	3,8%	99,1%	83,4%	97,6%	92,0%	90,1%	-1,9%
	RB 51	90,8%	91,9%	90,7%	83,9%	80,4%	-3,5%	98,9%	98,8%	95,8%	96,4%	96,4%	0,0%
	RB 52	94,2%	93,6%	91,9%	85,9%	86,9%	1,0%	97,5%	98,1%	98,2%	97,0%	95,4%	-1,6%
	RB 53	90,7%	93,5%	87,8%	82,5%	91,1%	8,6%	96,6%	97,7%	94,6%	95,8%	96,2%	0,4%
	RB 54	96,6%	97,6%	95,7%	96,7%	98,0%	1,3%	96,6%	95,7%	94,2%	97,8%	99,0%	1,2%
	RB 63	88,3%	94,4%	94,4%	88,8%	87,0%	-1,8%	99,0%	99,2%	96,7%	97,1%	96,6%	-0,5%
	RB 64	90,6%	95,2%	94,6%	85,8%	91,1%	5,3%	99,1%	99,1%	97,1%	97,6%	97,5%	-0,1%
	RB 91	90,6%	92,0%	87,4%	86,7%	91,0%	4,3%	99,4%	99,4%	98,9%	96,4%	95,6%	-0,8%
	RB 50	93,1%	98,0%	82,4%	80,2%	69,2%	-11,0%	98,3%	98,7%	96,4%	95,2%	94,6%	-0,6%
	RB 59	89,9%	91,0%	84,1%	80,0%	87,2%	7,2%	98,3%	96,7%	94,0%	92,4%	93,8%	1,4%
	RB 61	80,9%	88,9%	85,6%	85,6%	79,0%	-6,6%	98,5%	98,5%	97,1%	95,7%	94,6%	-1,1%
	RB 65	89,6%	93,0%	91,8%	91,8%	88,3%	-3,5%	98,9%	97,5%	97,1%	96,8%	93,6%	-3,2%
	RB 66	87,7%	96,3%	95,4%	91,6%	92,5%	0,9%	98,3%	92,8%	97,2%	97,0%	93,5%	-3,5%
	eurobahn (Keolis)	RB 67	79,3%	87,6%	91,8%	88,3%	90,3%	2,0%	97,8%	98,4%	97,2%	97,2%	92,4%
RB 69		64,8%	83,3%	79,4%	69,8%	62,6%	-7,2%	99,1%	98,7%	96,9%	96,4%	94,6%	-1,8%
RB 71		69,3%	79,5%	76,4%	72,7%	76,3%	3,6%	97,8%	98,4%	98,0%	96,0%	92,2%	-3,8%
RB 72		87,8%	88,7%	89,5%	86,6%	85,8%	-0,8%	99,1%	98,0%	96,0%	94,5%	91,2%	-3,3%
RB 73		78,2%	86,4%	80,9%	77,6%	83,4%	5,8%	98,3%	98,5%	96,2%	96,9%	92,5%	-4,4%
RB 89		84,1%	87,7%	88,1%	83,5%	81,4%	-2,1%	99,2%	96,1%	97,2%	96,8%	92,3%	-4,5%
RB 90		90,5%	88,8%	89,1%	82,8%	83,2%	0,4%	98,4%	98,4%	98,7%	97,6%	95,9%	-1,7%
RB 92		95,1%	97,0%	97,1%	95,9%	93,8%	-2,1%	98,7%	98,5%	99,2%	98,3%	93,4%	-4,9%
Hessische Landesbahn	RB 93	86,8%	90,0%	84,3%	74,7%	73,0%	-1,7%	98,8%	98,5%	98,9%	97,9%	95,4%	-2,5%
	RB 95	96,7%	96,3%	93,7%	83,9%	80,9%	-3,0%	99,0%	99,1%	99,3%	98,2%	94,3%	-3,9%
	RB 96	99,4%	99,3%	97,1%	96,6%	96,3%	-0,3%	97,3%	98,6%	99,7%	97,5%	96,7%	-0,8%
National Express	RB 48	77,0%	79,6%	75,0%	67,9%	64,0%	-3,9%	98,1%	98,3%	97,7%	96,6%	94,1%	-2,5%
	NWB 394	69,4%	68,3%	63,2%	61,8%	67,0%	-1,6%	98,0%	98,5%	96,9%	98,7%	97,9%	-0,8%
	RB 31	77,0%	76,1%	66,4%	63,9%	62,4%	-1,5%	95,4%	97,7%	97,0%	96,2%	94,3%	-1,9%
	RB 36	96,0%	96,8%	96,4%	96,2%	94,8%	-1,4%	40,6%	97,7%	96,5%	94,2%	85,5%	-8,7%
NordWestBahn	RB 74	72,6%	84,3%	82,7%	72,9%	74,5%	1,6%	98,9%	99,1%	97,9%	98,4%	97,6%	-0,8%
	RB 75	86,2%	88,8%	86,9%	79,5%	81,2%	1,7%	98,7%	98,8%	97,7%	98,3%	96,9%	-1,4%
	RB 77	79,8%	83,4%	80,9%	72,2%	76,7%	4,5%	99,1%	98,7%	96,0%	91,2%	92,0%	0,8%
	RB 84	82,5%	86,3%	83,4%	81,4%	76,7%	-4,7%	99,0%	99,4%	98,0%	99,1%	98,0%	-1,2%
	RB 85	93,0%	93,9%	93,1%	91,3%	85,9%	-5,4%	99,1%	99,2%	97,3%	99,0%	98,1%	-0,9%
Rurtalbahn	RB 21	97,7%	95,8%	95,2%	93,1%	89,6%	-3,5%	99,5%	99,6%	99,2%	99,6%	99,3%	-0,3%
	RB 28			Ⓞ		95,6%	-		Ⓞ			99,1%	-
trans regio	RB 26	70,5%	74,3%	69,3%	65,0%	65,0%	-0,4%	91,3%	97,4%	95,7%	95,1%	92,9%	-2,2%
	RB 34	77,0%	83,4%	78,1%	60,5%	60,5%	-2,7%	98,7%	98,3%	97,2%	97,1%	93,0%	-4,1%
VIAS Rail	RB 35 ³	88,8%	96,8%	83,9%	80,6%	71,4%	-9,2%	99,4%	98,8%	97,7%	98,6%	97,5%	-1,1%
	RB 39	87,5%	88,2%	88,7%	77,8%	75,6%	-2,2%	99,2%	99,3%	99,4%	99,1%	96,2%	-2,9%

Ⓞ Betriebsaufnahme

Ⓞ kein Messpunkt

Maßnahmen zur Stabilisierung des SPNV-Angebots

Einige Regionen in NRW waren oder sind von länger andauernden Angebotsreduzierungen, zumeist aufgrund fehlenden Fahrpersonals, im SPNV betroffen. Obwohl diese Entwicklung den Zielen der nachhaltig ökologischen Verkehrswende entgegensteht und nur als Ausnahmehandlung einzustufen ist, können gezielte Streichungen von Fahrten sinnvoll sein, wenn dadurch die Verkehrsunternehmen ihre verfügbaren Mitarbeitenden so einsetzen können, dass die verbleibenden Verkehre spürbar verlässlicher fahren.

Außerdem steuert die Branche intensiv gegen den Fachkräftemangel: In NRW wird durch die landesweite Initiative Fokus Bahn weiterhin an modernen Recruiting- und Qualifizierungsformaten gearbeitet, mit messbarem Erfolg.



Die Branche insgesamt präsentiert sich als Arbeitgeber und wirbt gemeinsam um Mitarbeitende. Waren die Kampagnen anfangs noch stark auf „Lokführer gesucht“ ausgerichtet, geht es heute um Personal in vielen Bereichen.

Die SPNV-Qualitätsberichte der vergangenen Jahre beinhalteten stets Handlungsfelder, um die Betriebsqualität in NRW zu erhöhen und zu stabilisieren. Die vorangegangenen Analysen auf den Seiten 20 bis 25 zeigen allerdings auf, dass die Ursachen von Qualitätseinbrüchen oft in den Bereichen Infrastruktur, Überlastung und Priorisierung des Fernverkehrs liegen. Hierzu entwickelte Maßnahmen wirken aufgrund langer Realisierungszeiträume überwiegend erst mittel- bis langfristig. Erschwerend rücken das Baustellenaufkommen zur Reduzierung eben dieser Infrastrukturprobleme und der Fachkräftemangel in den Fokus. Neben Triebfahrzeugführenden fehlen auch Mitarbeitende in der Disposition und in den Werkstätten. Krankmeldungen sind nicht mehr aufzufangen und schadhafte Züge können oftmals erst mit zeitlichem Verzug repariert werden. Die Folge: Zugausfälle und Verspätungen auf vielen Linien, der Regelfahrplan ist zum Teil nicht mehr fahrbar, Bahnfahren wird unzuverlässig.

Verlässlichkeit durch einen robusten Fahrplan

Gemeinsames Ziel aller Beteiligten ist es, bei Fahrten mit Regionalexpress, Regional- und S-Bahnen kurzfristig mehr Verlässlichkeit für die Reisenden zu schaffen und Reiseketten wieder planbar zu machen. Unter Betrachtung von angebotsplanerischen und vertraglichen Aspekten ist die Stabilisierung des Betriebs im nordrhein-westfälischen SPNV eines der wichtigsten Themen der nächsten Zeit und wird aktiv angegangen. Aufgabenträgern, EVU und dem MUNV sind die aktuellen Probleme bekannt, die Entwicklung von Lösungswegen hat deshalb eine hohe Priorität. Das Bedürfnis nach einer Stabilisierung des Fahrplans bei den Reisenden ist hoch. Die Vergangenheit hat bereits aufgezeigt, dass die Akzeptanz für angepasste Fahrpläne steigt, sofern damit eine gestiegene Zuverlässigkeit einhergeht. Nach den bisherigen Erfahrungen stellen sich Reisende auf veränderte Situationen ein, wenn sie frühzeitig bekannt, verlässlich und beständig sind.



Sieben Jobmessen in 2023:

- Aachen,
- Köln,
- Düsseldorf,
- Essen,
- Dortmund,
- Münster,
- Bielefeld

Rund 1.500 qualifizierte Gespräche

Köln: eine von sieben Jobmessen in 2023, die gut besucht waren.

Entscheidend ist, künftig nicht rein reaktiv zu agieren, wenn Qualitätseinbrüche schon vorhanden sind, sondern vorausschauend proaktiv zu handeln, ein „weiter so“ der aktuellen Entwicklungen hinsichtlich der kritischen Betriebsqualität ist nicht akzeptabel. Dazu ist der stete Austausch zwischen SPNV-Aufgabenträgern und den Eisenbahnverkehrsunternehmen zur aktuellen und zur erwarteten Qualität entscheidend.

In der Praxis stehen verschiedene Hebel zum Ansetzen zur Verfügung. Zunächst treten unternehmensinterne Maßnahmen in den Vordergrund. Kurzfristig wird zum Beispiel die Personaleinsatzplanung angepasst: Dienstpläne und Einsatzorte werden durch leicht angepasste Fahrpläne optimiert, um bspw. aufgeteilte Dienste, sehr lange Dienstpauzen oder nächtliche Leerfahrten zu reduzieren. Ein weitreichenderes Instrument ist das Aufstellen von Ersatzplänen, die den veränderten Rahmenbedingungen gerecht und an der Personalsituation ausgerichtet werden. Maßnahmen auf parallel verlaufenden Nahverkehrslinien können den Kundinnen ebenfalls eine Stabilisierung des Angebots gewährleisten. Dazu zählt auch die Überarbeitung von intermodalen Reiseketten (Zug- und Busanschlüsse) sowie, wenn möglich, die Ausweitung der vorhandenen Sitzplatzkapazitäten.

In der Konsequenz entsteht ein robuster Fahrplan mit einem temporär angepassten Angebot, das den Betrieb stabilisiert und für Reisende mehr Verlässlichkeit bringt. Mit Einschränkungen verbundene Umstellungen sollen stets nur eine Übergangslösung sein; auch, um Zeit zur Rekrutierung zusätzlichen Personals zu gewinnen.

Die Branche als Arbeitgeber: gemeinsame Anstrengungen zur Mitarbeiterinnengewinnung

Der angepasste Fahrplan ist ein Instrument, das temporär für mehr Stabilität sorgt. Das Personalproblem kann er mittel- und langfristig nicht lösen. Im Landesprogramm Fokus Bahn arbeiten die in NRW aktiven EVU und Aufgabenträger unter Federführung des Verkehrsministeriums gemeinsam intensiv an der Mitarbeitergewinnung. Recruiting-Kampagnen, die persönliche Ansprache auf Jobmessen sowie die enge Vernetzung mit Arbeitsagen-

turen und Jobcentern zeigen Wirkung: 300 bis 400 Interessentinnen monatlich werden mittlerweile gewonnen. Alle geplanten Ausbildungsplätze können mit qualifizierten Bewerberinnen besetzt werden. Dabei setzt Fokus Bahn auch auf die gezielte Ansprache von Quereinsteigerinnen und zugewanderten Migrantinnen, von denen mittlerweile fast 200 die Ausbildung zu Triebfahrzeugführerinnen erfolgreich abgeschlossen haben.

Beim Zugang zu den ausbildenden Eisenbahnverkehrsunternehmen setzt Fokus Bahn auf digitale Lösungen, die schnell und einfach funktionieren. Wer sich für einen Job bei den Bahnen in NRW interessiert, kann sich auf der digitalen Job-Karte zu Angeboten in der Nähe informieren und über ein einfach auszufüllendes Formular bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen vorstellen. 2023 haben fast 1.500 Interessierte das Formular für den ersten Kontakt genutzt. Wer mehr auf den direkten Kontakt setzt, hat seit 2023 dazu die Möglichkeit in digitalen Infoveranstaltungen, die regelmäßig stattfinden.

EVU-übergreifende Kurse und digitale Formate

Beim Personalbedarf rangieren die Lokführerinnen weiterhin oben. Während die praktische Ausbildung drei bis vier Monate dauert und im künftigen Eisenbahnverkehrsunternehmen stattfindet, erfolgt der achtmonatige Theorieanteil in Kursen. Die EVU schließen sich dabei immer öfter zu unternehmensübergreifenden Kursen zusammen. Der Vorteil: In den Regionen können die Kurse in erheblich höherer Schlagzahl angeboten werden. Auch hier werden digitale Formate und Fernlehrgänge genutzt, insbesondere für Interessierte im ländlichen Raum. Neben den digitalen Lehrgängen werden in Zukunft auch Umschulungsangebote online angeboten.

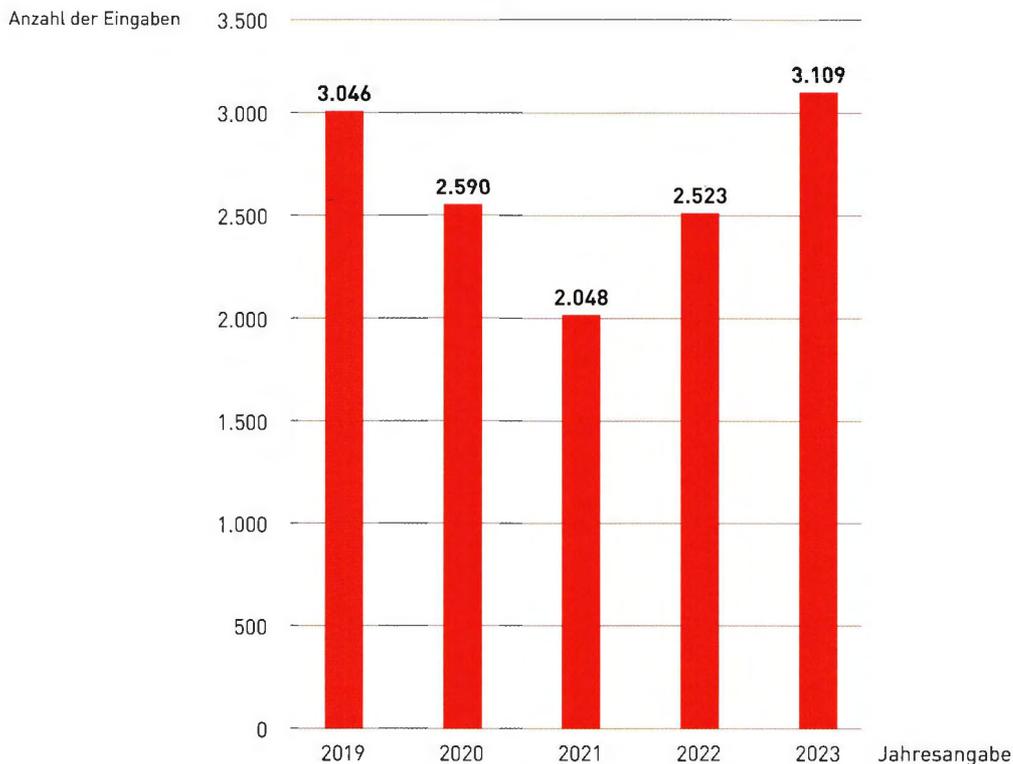
Das Land unterstützt diese Anstrengungen und hat 2023 weitere sechs Millionen Euro im Rahmen einer Beschäftigungsoffensive bereitgestellt. Damit wurden unter anderem sieben weitere unternehmensübergreifende Kurse mit fast 100 Plätzen finanziert. 2024 sind weitere zehn Kurse mit 144 Plätzen bereits geplant.



Alle Infos unter www.bahnen.nrw/jobkarte

Kundenbeschwerden und Schlichtungen

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



Im Jahr 2023 wurden erstmalig mehr als 3.100 Eingaben bearbeitet. Damit konnte die Schlichtungsstelle Nahverkehr den höchsten Falleingang seit ihrer Gründung verzeichnen.

48 Verkehrsunternehmen zählt der Verein Schlichtungsstelle Nahverkehr e.V. zurzeit 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 Verkehr in Nordrhein-Westfalen, welches die erfolgreiche Arbeit der Schlichtungsstelle bis zum Ende des Jahres 2024 sicherstellt.

Schlichtungsverfahren in 2023

In 2023 erreichten die Schlichtungsstelle 3.109 Kundinnen-eingaben. Von den 3.109 Beschwerden wurden 2.633 Fälle (82%) als Schlichtungsverfahren bearbeitet.

Bei 1.679 (54%) der 3.109 Schlichtungsanträge musste der Antrag nach rechtlicher Prüfung als unbegründet abgewiesen werden. In einigen Fällen ergab sich diese Einschätzung schon aufgrund des Sachvortrages der reisenden Person im Schlichtungsantrag, bei anderen war eine Bewertung erst aufgrund der Stellungnahmen der Parteien möglich. Hier war die Rechtslage entweder so eindeutig und

in der Korrespondenz seitens des Unternehmens auch so bewertet oder die Beweislage gab es nicht her, das Anliegen plausibel zu machen, sodass eine Fortsetzung des Schlichtungsverfahrens nicht in Betracht kam. Diese Entscheidung teilte die Schlichtungsstelle der Person dezidiert und begründet mit. Der ganz überwiegende Anteil der betroffenen Kundinnen konnte die Erläuterungen nachvollziehen und hat die rechtlichen oder tariflichen Bestimmungen im Nahverkehr dadurch besser verstanden.

Nach den rechtlichen Vorgaben des § 14 Abs. 2 Verbraucherstreitbeilegungsgesetz wurden 30 Schlichtungsanträge abgelehnt.

In 927 Fällen (30%) wurde das Verfahren im Jahr 2023 mit einem Schlichtungsvorschlag abgeschlossen. 488 (53%) dieser Vorschläge wurden von den Verkehrsunternehmen angenommen. 439 (47%) mal konnte auch im Rahmen des Schlichtungsverfahrens keine Neubewertung des Vorgangs erwirkt werden. Das Verkehrsunternehmen blieb bei seiner abschlägigen Entscheidung.

446 Mal (14% aller Eingänge) gaben Personen der Schlichtungsstelle einen Vorgang zur Kenntnis. 27 Vorgänge konnten noch nicht abgeschlossen werden. Dies ist auf eine erhöhte Bearbeitungsdauer bei den Verkehrsunternehmen zurückzuführen.

Beschwerdegründe 2023*	Anzahl	Prozent
Summe	3.109	100,0 %
Tarifangebot/Deutschlandticket	890	28,6 %
Erhöhtes Beförderungsentgelt	789	25,4 %
Pünktlichkeit/Ausfall	647	20,8 %
Information	171	5,5 %
Verhalten Mitarbeiterinnen	152	4,9 %
Fahrausweisautomat / Entwerter	143	4,6 %
ÖPNV-Angebot	29	0,9 %
Diskriminierung	11	0,4 %
Zustand Fahrzeug	2	0,1 %
Belange Mobilitätseingeschränkter	2	0,1 %
sonstige	273	8,0 %

* Hier gibt es Mehrfachnennungen; es kommen i. d. R. mehrere Faktoren zusammen, die den Fahrgast veranlassen, sich an die Schlichtungsstelle Nahverkehr zu wenden.

Beschwerdegründe 2023

Ca. 29% aller Eingaben an die Schlichtungsstelle betrafen im Jahr 2023 das Tarifangebot und das Deutschlandticket. Die Personen hatten oftmals Probleme bei der Buchung des Deutschlandtickets und auch bei den Kündigungen des Abonnements, die monatlichen Beträge wurden weiter abgebucht. Bei ca. 25% der Fälle handelte es sich trotz des Deutschlandtickets immer noch um erhöhte Beförderungsentgelte.

Ca. 21% der Schlichtungsanträge betrafen Pünktlichkeit und Ausfall der Verkehrsmittel. Dabei handelt es sich überwiegend um Fälle, bei denen die Mobilitätsgarantie nicht anwendbar war oder eine Erstattung danach abgelehnt wurde.

Das Schlichtungsverfahren bei der Schlichtungsstelle Nahverkehr ist sehr effektiv. Offensichtlich unbegründete Anträge werden direkt abgewiesen, bei begründeten Anträgen werden die Antragsgegnerinnen 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. Eingaben, die unzulässig oder offensichtlich unbegründet sind, werden direkt bearbeitet. Neben der Mitteilung der abschlägigen Entscheidung werden den Antragstellenden die zugrunde liegenden Fakten detailliert erläutert. Schlichtungsanträge werden in der Regel mit einer Frist von maximal 60 Tagen ab Eingang des vollständigen Sachverhalts abgeschlossen.

Die Mitarbeiterinnen der Schlichtungsstelle erhalten viele positive Rückmeldungen in Fällen, in denen sie erklärend weiterhelfen konnten. Die Kundinnen verstehen die Erklärungen der Schlichtungsstelle und geben an, sie hätten sich besser verstanden und wahrgenommen gefühlt, gelernt, Fehler zu vermeiden und auch die Situation der Verkehrsunternehmen eher nachzuvollziehen.

INFRASTRUKTUR- QUALITÄT

Netzstatus

Großbaustellen

Baustellenkommunikation

Hochleistungskorridore

Neue Stationen der letzten 5 Jahre

Stationsqualität

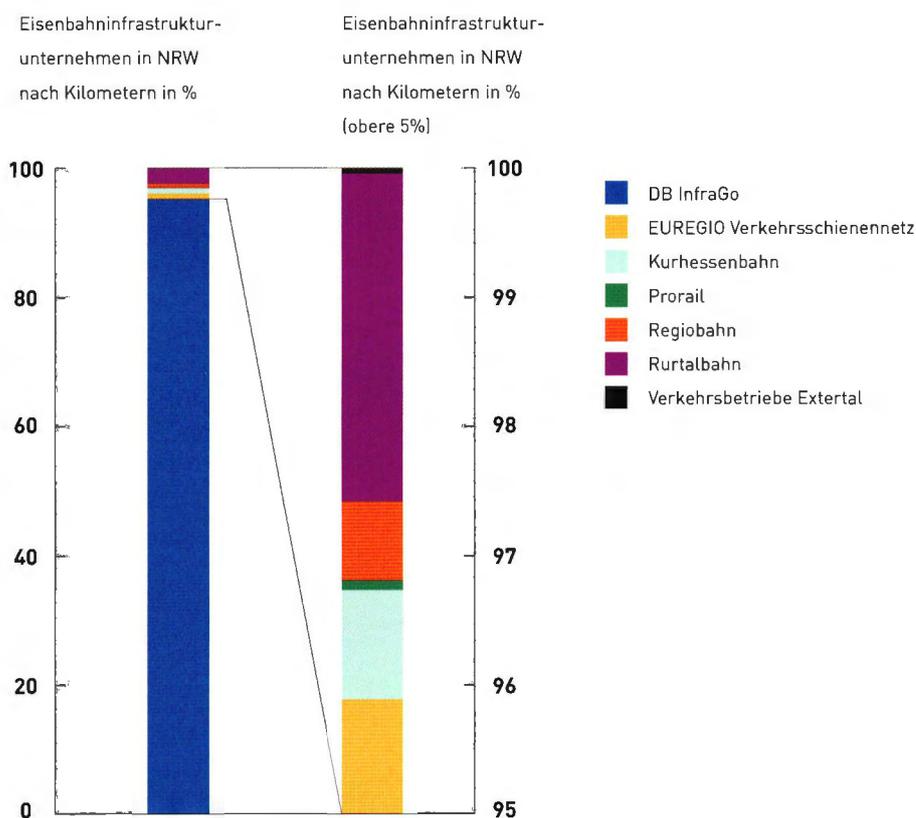


Duisburg Hauptbahnhof mit begonnenen Dachneubau

Netzzustand

Das vom SPNV in Nordrhein-Westfalen genutzte Streckennetz im Jahr 2023 umfasst rund 3.900 km, wovon die DB InfraGO einen Anteil von 95% betreibt.

Anteil der Streckenkilometer in NRW je Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Jahr 2023



- Als Eisenbahninfrastrukturunternehmen betreibt die DB InfraGO mit Abstand die meisten Streckenkilometer in NRW. Diese liegen mit rund 3.700 Kilometern bei etwa 95% des Gesamtnetzes in NRW.
- Die restlichen 5% sind aufgeteilt auf sechs weitere Eisenbahninfrastrukturunternehmen.
- Rund 2,4% gehören der Rurtalbahn mit 95 Kilometern.
- Weitere Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind die EUREGIO Verkehrsschienennetz nahe Aachen, die Kurhessenbahn im Südwestfälischen, Prorail mit Netzzugang in den Niederlanden im Grenzgebiet, die Regiobahn im Oberbergischen, die Rurtalbahn im Rheinland sowie die vbe im Lippischen. Die einzelnen Anteile dieser Eisenbahninfrastrukturunternehmen am Gesamtnetz liegen bei unter 1%.

Langsamfahrstellen als Risiko für die Fahrplanstabilität im Streckennetz

Grundlage für die Erstellung des Jahresfahrplans ist das Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG). Die hierin enthaltenen Angaben zur Streckengeschwindigkeit bilden den Rahmen für die Konstruktion der Fahrplantrassen aller Züge im Netzfahrplan. Unterjährige Abweichungen der Streckengeschwindigkeit, sogenannte Langsamfahrstellen (La-Stellen), stellen ein Risiko für die Fahrplanstabilität und Pünktlichkeit im Betrieb dar.

La-Stellen-Analyse

Der Netzzustand wird anhand der La-Stellen-Analyse für das Streckennetz der DB, auf dem RE-, RB- und S-Bahn-Linien verkehren, jährlich bewertet. Die im Berichtsjahr identifizierten La-Stellen werden dabei mit den

für den Jahresfahrplan zugrunde gelegten Soll-Werten im VzG der DB gegenübergestellt.

Hinweis: Die Erstellung der La-Stellen-Analyse 2023 wurde durch den Cyberangriff auf den IT-Dienstleister des NWL und KC ITF NRW im Oktober 2023 erheblich beeinträchtigt. Die bis Ende Oktober 2023 erstellten Analyseergebnisse wie auch die dabei verwendete Datenbasis konnten bislang nicht wiederhergestellt werden. Daher können im Qualitätsbericht SPNV NRW 2023 keine monatscharfen Ergebnisse der La-Stellen-Analyse für 2023 veröffentlicht werden. Mit der vorhandenen Datenbasis konnte die Übersicht der Dauer-La-Stellen wie auch VzG-La-Stellen fortgeschrieben werden. Mit Wiederherstellung der Datenbasis und der Analyseergebnisse aus 2023 werden die Ergebnisse zum Netzzustand auf der Webseite des KC ITF NRW nachträglich veröffentlicht.

Grund der La-Stelle	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-Stellen, die aufgrund unbekannter Ursachen keine Zuordnung erlauben



VzG:

Das Verzeichnis der örtlichen zulässigen Geschwindigkeit (VzG) regelt für alle Strecken der DB die abschnittsscharf festgelegte Höchstgeschwindigkeit unter Berücksichtigung technischer und gesetzlicher Vorgaben. Es gilt für das jeweils laufende Fahrplanjahr (von Dezember bis Dezember) und stellt damit die Grundlage der Konstruktion des Jahresfahrplans dar.



Dauer-La-Stelle:

Neben unterjährigen La-Stellen sind 2023 weiterhin Dauer-La-Stellen aufgefallen, die ganzjährig bestehen. Diese sind nicht im VzG des jeweiligen Fahrplanjahres berücksichtigt. Durch die ganzjährige Abweichung von der Regelgeschwindigkeit beeinträchtigen sie den Betrieb das gesamte Fahrplanjahr über. Einige Dauer-La-Stellen existieren bereits seit mehreren Jahren und werden aufgrund komplexer Randbedingungen oder langer Planungsvorläufe voraussichtlich auch weitere Jahre bestehen.



VzG-La-Stelle:

Eine La-Stelle kann zur Begrenzung ihrer Auswirkungen auf den Jahresfahrplan in das VzG aufgenommen werden. Damit verbunden ist jedoch die dauerhafte Reduzierung der Streckengeschwindigkeit auf dem betreffenden Abschnitt. Sofern die Geschwindigkeit wieder angehoben werden soll, ist hierzu in der Regel zunächst eine Plangenehmigung oder eine Planfeststellung beim Eisenbahnbundesamt einzuholen.

Ein Zug links im Bild auf einer Langsamfahrstelle im Bereich zwischen Herne Bf. und Herne-Wanne-Eickel Hbf.



Start	Ziel	von km	bis km	Geschwindigkeit/Ist	Geschwindigkeit/Soll	in Kraft seit	Ursache	Status	Planungsstände
Dauer-La-Stellen 2023 (12 Monate) [geordnet nach Inkrafttreten]									
Altenbeken		110,8	111,7	80	120	19.09.05	Sonstiger Grund	●	Die La-Stelle ist mit Softwarewechsel im ESTW Hamm am 17.12.2023 behoben worden.
Wanne-Eickel Wst	Wanne-Eickel Wst	1,2	0,7	30	60	28.09.12	Sonstiger Grund	○	Zu kurze Durchrutschwege, Behebung im Rahmen des ESTW Wanne-Eickel bis vsl. 2028; nur Gz-Gleise betroffen
Wanne-Eickel Wof	Wanne-Eickel Wof	96,5	95,4	40	60	15.11.13	Sonstiger Grund	○	Zu kurze Durchrutschwege, Behebung im Rahmen des ESTW Wanne-Eickel bis vsl. 2028.; nur Gz-Gleise betroffen
Bielefeld-Senne	Brackwede	35,9 36,5	36,3 36,3	60 40	100 100	14.06.15	Fehlende technische Sicherung an Bahnübergang	○	Umbau Bahnübergangssicherung ist aktuell für Anfang 2026 geplant.
Brühl	Hürth-Kalscheuren	11,2	10,3	150	160	29.02.16	Zustand nach Bauarbeiten	○	Signaltechnische Anpassung der Bestandsanlage in 03/2020. Die vorhandene Langsamfahrstelle verbleibt bis zur IBN des ESTW Linker Rhein 1. BS in 2024.
Hürth-Kalscheuren	Erfstadt	0,0	-0,1	40	100 100	11.03.16	Signal-/sicherungs-technischer Mangel	ⓘ	Keine Informationen vorhanden.
Hürth-Kalscheuren	Brühl	8,8	8,7	40	60	19.08.16	Signal-/sicherungs-technischer Mangel	ⓘ	Keine Informationen vorhanden.
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	○	Abschluss der Bauarbeiten für die ABS 4 vsl. erst in 2029.
Recklinghausen Süd	Herne	2,0 2,2	2,2 2,0	40 40	70 70	06.01.20	Zustand nach Bauarbeiten	○	Erneuerung Eisenbahnüberführungen am Autobahnkreuz Herne bis vsl. Ende 2026.
Herrath	Baal Gbf	47,5	47,1	70	160	28.08.21	Nach Umbau Bahnsteigdach Hp Erkelenz ist ein Vorsignalwiederholer erforderlich.	○	Vorsignalwiederholer wird beim nächsten Softwarewechsel (vsl. Juli 2024) in Betrieb genommen. La betrifft ausschließlich das Gegengleis.
Neue Dauer La-Stellen 2023 (12 Monate) [geordnet nach Inkrafttreten]									
Hagen-Vorhalle		74	73,2	30	90	23.05.22	Signal-/sicherungs-technischer Mangel	ⓘ	Es gibt noch keine durchführbare Planung
Düsseldorf-Eller		-0,9	-1	80	140	12.08.22	Sonstiger Grund	ⓘ	Keine Informationen vorhanden.
Hilden	Immigrath	35,5	36,4	80	120	21.10.22	Zustand nach Bauarbeiten	○	La-Stelle soll mit der Bahnübergangsinbetriebnahme (Juli 2024), vorbehaltlich der rechtzeitigen Materiallieferung, behoben werden.
La-Stellen im VzG 2023 [geordnet nach Inkrafttreten]									
Boisheim	Breyell	12,5	12,8	90	120	Datum liegt nicht vor	EBA-Anweisung: Verkürzter Abstand zwischen Vorsignal und Hauptsignal.	○	Keine kurzfristige Beseitigung möglich, da vorhandene ESTW-Technik nicht geeignet.
Aachen Süd	Aachen Süd Grenze	72,7	77	100	160	31.10.08	Sicherungstechnik (Zugsicherungssystem)	●	Die Einschränkung gilt im VzG 2023 nicht mehr.
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 Straßen NRW hergestellt werden.
Coesfeld (Westf)	Maria Veen	48,4 48,3	48,3 48,4	20 20	90 90	14.07.15	Signal-/sicherungs-technischer Mangel	○	Umbau BÜ Maria Veen Letter Bruch km 48,3 soll Mitte 2024 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.
Hürth-Kalscheuren	Kierberg	0,6	3,5	90	100	01.01.17	Keine Informationen vorhanden.	ⓘ	Im VzG seit 2017; die Einschränkung ist bis zum km 3,5 verlängert.
Erndtebrück		25,9	26,1	20	30	09.12.18	EBA-Anweisung: Eingeschränkte Sicht am Bahnübergang	○	Neuplanung des Bahnübergangs, IBN 12/2025 geplant.
Hamm (Westf)	Rhynern	133,6	132,8	80	100	02.11.21	Signal-/sicherungstechnischer Mangel	ⓘ	Zum Fahrplanwechsel 2024 wurde die vorübergehende Langsamfahrstelle im Gegengleis Hamm-Gallberg - Rhynern mit 80 km/h in das VzG übernommen. Der Grund ist eine verkürzte Einschaltstrecke zu neuem BÜ 74 und BÜ 75 [2930].



in Kürze beendet



Baumaßnahme geplant/in Umsetzung



Umfangreiche technische/infrastrukturelle Maßnahmen notwendig

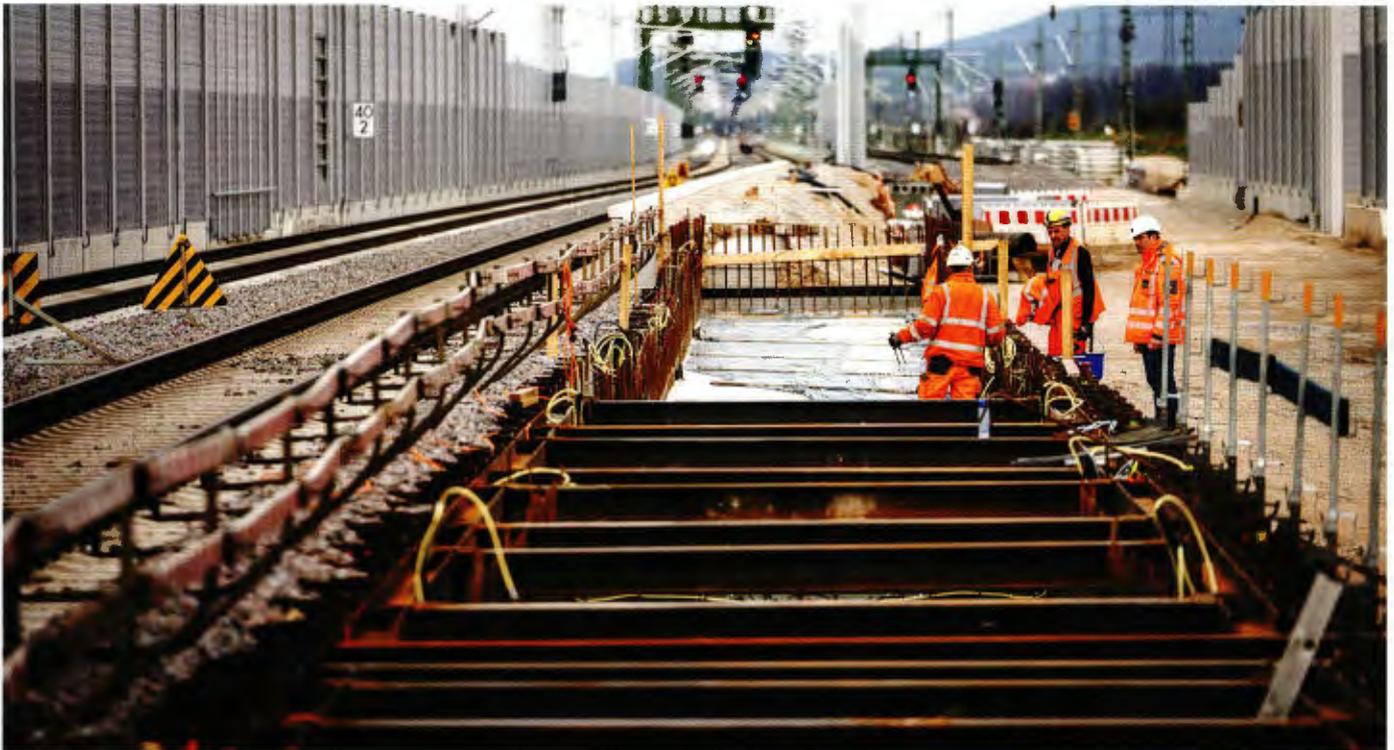


Es liegen keine weiteren Informationen zur Beseitigung vor

Großbaustellen

Die Ansprüche an die Schieneninfrastruktur in Nordrhein-Westfalen sind vielfältig und stellen hohe Anforderungen an die Instandhaltung, Modernisierung und den Ausbau des Bestands. Die Zahl nimmt stetig zu.

Für einen störungsfreien Betrieb ist insbesondere auf den viel befahrenen Hauptstrecken und in den Knoten eine vorausschauende Instandhaltung erforderlich. Zu einem stabilen Betrieb trägt auch die flächendeckende Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik mit leistungsfähigen Stellwerken und der europäischen Zugsicherungstechnik ETCS im Gleis bei. Und auch der Bau zusätzlicher Weichen, Gleise und Bahnsteige muss umgesetzt werden, um im Störfall mehr Züge umleiten zu können und eine Verdichtung des Verkehrs auf der Schiene zu ermöglichen. Um diesen Ansprüchen gerecht werden zu können, wird kontinuierlich an der Schieneninfrastruktur gebaut: ein Blick auf auswirkungsstarke Baustellen, die 2023 wieder ein Stück vorangekommen sind.



Bauarbeiten an der Schieneninfrastruktur

RRX-Ausbau Leverkusen – Langenfeld

Mit dem Bau des vierten Gleises zwischen Leverkusen und Langenfeld wurden die ersten zusätzlichen Gleise im RRX-Kernkorridor zwischen Köln und Dortmund gebaut. Baustart für den Neubau der rund 3,5 km langen Gleise zwischen Leverkusen-Rheinfeld und Langenfeld-Berghausen war bereits 2022. Dabei wurden mehrere Brücken verbreitert, eine neue Leit- und Sicherungstechnik verbaut, die Oberleitung über allen Gleisen erneuert und umfangreicher Schallschutz neben der Strecke errichtet. Kabeldiebstähle und dabei zerstörte Oberleitungsmasten auf rd. 1 km Länge führten dazu, dass die Bauarbeiten erst Mitte September 2023 abgeschlossen werden konnten. Während die Züge im Fernverkehr und die RRX-Züge, RE1 und RE5 auch während der Bauphasen zwischen Düsseldorf und Köln verkehren konnten, mussten Reisende der S6 zwischen Köln und Langenfeld auf den Ersatzverkehr mit Bussen (SEV) umsteigen.



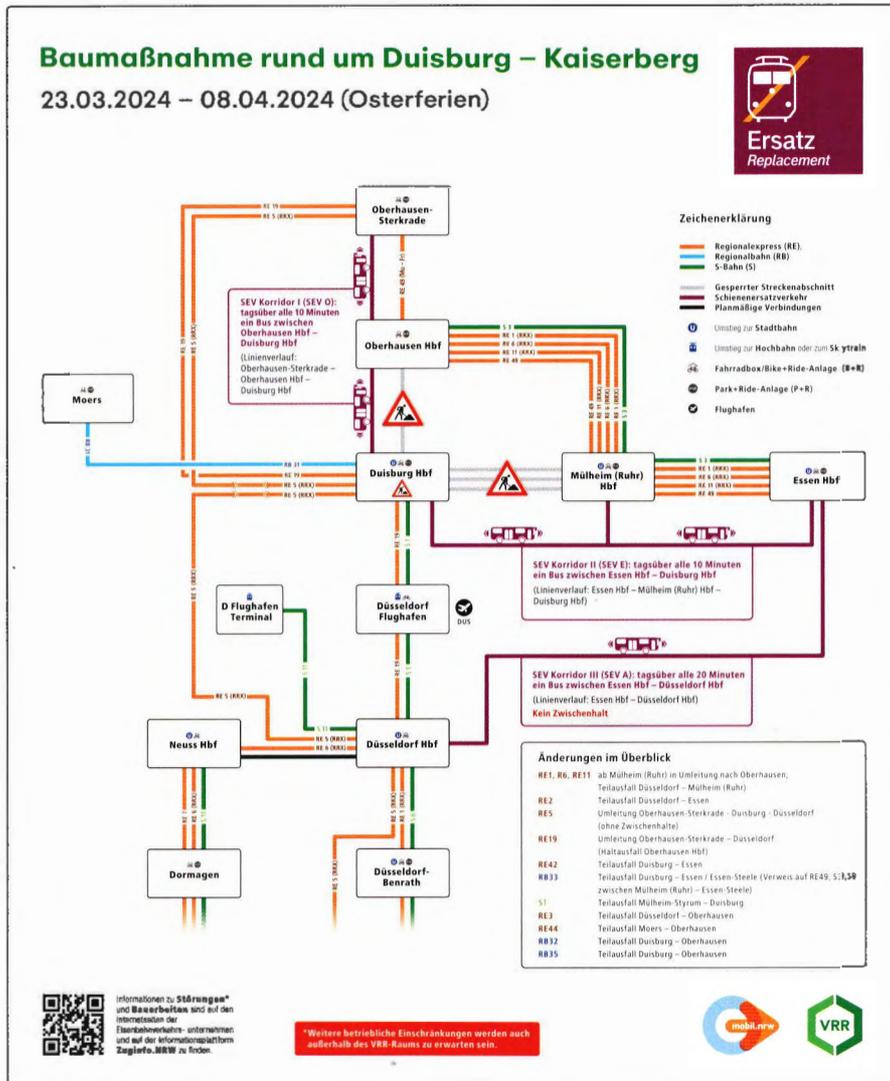
Baustellenkommunikation für den RRX-Ausbau

Ausbau Emmerich – Oberhausen

Der dreigleisige Ausbau der Strecke zwischen Oberhausen und der deutsch-niederländischen Grenze hat bereits 2017 begonnen. Als Teil des europäischen Güterverkehrskorridors Rotterdam – Genua soll mit dem Ausbau vor allem die Kapazität für den Schienengüterverkehr erhöht werden. Dafür wurden auch in 2023 an verschiedenen Stellen Brücken erweitert oder neu gebaut, erste Schallschutzwände errichtet und Kampfmittelsondierungen durchgeführt. Während einzelne Maßnahmen bei laufendem Betrieb umgesetzt wurden, waren andere nur im Rahmen von Vollsperrungen möglich. Diese Vollsperrungen verteilten sich über das gesamte Jahr 2023. Bereits im Januar 2024 folgte die nächste Vollsperrung, die sich im Mai und Juni wiederholt. Ab November 2024 wird an der Strecke im Rahmen der Generalsanierung von Hochleistungskorridoren bis in den Mai 2026 gebaut. Über 80 Wochen wird die Strecke zwar die meiste Zeit nur eingleisig gesperrt, Vollsperrungen sind aber für November 2024 und vor allem zwischen Ende Juni und Ende August 2025 geplant.

Autobahnkreuz Kaiserberg

Im Autobahnkreuz Kaiserberg bei Duisburg treffen wichtige Verkehrsadern auf der Straße und der Schiene aufeinander: Die A3 und die A40 kreuzen sich hier und unter den Brücken im Autobahnkreuz verlaufen die Gleise der Strecken Duisburg – Oberhausen und Duisburg – Essen. Für den Abriss der Autobahnbrücken wurde in den Herbstferien 2023 der Schienenverkehr großräumig eingestellt bzw. umgeleitet. Duisburg Hbf wurde sowohl aus Richtung Oberhausen als auch Essen nicht mehr angefahren. Der SPNV aus Richtung Dortmund wurde ab Mülheim in Richtung Oberhausen umgeleitet, die Züge aus Richtung Emmerich und Arnhem ab Oberhausen über Güterzugstrecken in Richtung Neuss. So verblieb als einzige Linie die S1, die weiterhin zwischen Duisburg Hbf und Düsseldorf Hbf verkehrte. Damit wurde auch der Flughafen Düsseldorf in den Herbstferien fast vollständig vom Schienenverkehr abgebunden, da auch der Fernverkehr über Hagen und Wuppertal am Flughafen vorbei umgeleitet wurde. Nach dem Abriss der alten Autobahnbrücken ist der Neubau der ersten Brücken bereits in den Osterferien 2024 gestartet und wird in den Sommerferien 2024 fortgesetzt. Der SPNV rund um die Knoten Essen, Duisburg, Oberhausen und Düsseldorf wird dann erneut großräumig umgeleitet bzw. entfällt zwischen diesen Knotenbahnhöfen. Um die Auswirkungen für Kundinnen so gut es geht zu kompensieren, wird ein umfangreicher Ersatzverkehr mit Bussen eingerichtet, tagsüber im 10-Minuten-Takt.



Schematische Darstellung zum Ersatzkonzept im SPNV rund um die Maßnahme Autobahnkreuz Kaiserberg für Kundinnen.

ESTW Linker Rhein

Bis Ende 2024 soll das ESTW Linker Rhein den Betrieb aufnehmen und den Betrieb im Knoten Köln flexibler und zuverlässiger machen. Mit dem modernen ESTW wird zudem die Grundlage für eine spätere Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik auf ETCS möglich, die mit der heutigen Stellwerkstechnik nicht funktioniert. Seit dem Baubeginn 2020 gab es wiederkehrende Streckensperrungen und Umleitungen, damit neue Signaltechnik auf den Strecken verbaut werden kann. Wurden bis Ende 2021 vor allem die S-Bahn-Strecken umgerüstet, so folgte 2022 und 2023 insbesondere die Umrüstung der linken Rheinstrecke über Hürth-Kalscheuren bis Brühl und der Eifelstrecke von Hürth-Kalscheuren bis Euskirchen. In mehreren Baufenstern wurde dafür die linke Rheinstrecke zwischen Köln Hbf und Remagen bzw. Koblenz für den Verkehr gesperrt. Die Nahverkehrszüge in Richtung Bonn, RE5 (RRX), RB26 und RB48 sowie in die Eifel, RE12, RE22 und RB24, mussten dann ausfallen. Aufgrund von Umleitungen des Fern- und Güterverkehrs über die rechte Rheinstrecke entfiel auch der RE8 zwischen Koblenz, Bonn und Köln. In Bonn Hbf entfielen auch die Halte des Fernverkehrs.

Baustellenbedingte Einschränkung im Regionalverkehr (RE- und RB-Linien) vom 13.10. bis 03.11.2023

RE 5 (RRX)	Ausfall an den Wochenenden zwischen Remagen und Köln Hbf, Montag bis Freitag (auch 01.11.2023) Haltausfall in den Abend-/Nachtstunden in Köln Süd und Zusatzhalte in Hürth-Kalscheuren, Sechtem und Rolandorf <i>Reisealternative: Ersatzverkehr mit Bussen zwischen Brühl und Köln Hbf (ohne Halt)</i>
RE 8	An den Wochenenden 14.–16.10.2023, 21.–23.10.2023 und 28.–30.10.2023, jeweils von Samstag 4:45 Uhr bis Montag 1 Uhr, kommt es zu Zug-/Teilausfällen zwischen Köln Messe/Deutz und Linz (Rhein) / Koblenz Hbf
RE 12	Ausfall an den Wochenenden zwischen Köln Messe/Deutz und Euskirchen
RE 22 / RB 24	Ausfall an den Wochenenden zwischen Köln Messe/Deutz und Hürth-Kalscheuren, Montag bis Freitag (auch 01.11.2023) Ausfall in den Abend-/Nachtstunden zwischen Köln Messe/Deutz und Hürth-Kalscheuren bzw. Ertstadt <i>Reisealternative: Ersatzverkehr mit Bussen zwischen Köln Hbf und Ertstadt (ohne Halt), Ersatzverkehr mit Bussen zwischen Hürth-Kalscheuren und Köln-Klettenbergpark (Anschluss von/nach Köln mit STR 18)</i>
RB 26	Ausfall an den Wochenenden zwischen Brühl und Köln Messe/Deutz bzw. Köln/Bonn Flughafen, Montag bis Freitag (auch 01.11.2023) abends Haltausfall in Köln West und Köln Süd <i>Reisealternative: Ersatzverkehr mit Bussen zwischen Brühl und Köln Hbf (ohne Halt)</i>
RB 30	An den Wochenenden 14.–16.10.2023, 21.–23.10.2023 und 28.–30.10.2023, jeweils von Samstag 6:45 Uhr bis Montag 0:15 Uhr, werden die Züge von Bonn Hbf nach Brühl (mit Halt in Sechtem) und zurück verlängert.
RB 48	Ausfall an den Wochenenden zwischen Bonn-Mehlem und Köln Hbf, Montag bis Freitag (auch 01.11.2023) nur in den Abendstunden Ausfall zwischen Bonn-Mehlem und Köln Hbf, vereinzelt können die Züge in den Nachtstunden zwischen Bonn-Mehlem und Köln Hbf mit Haltausfällen in Köln Süd und Köln West wieder verkehren. <i>Reisealternative: Ersatzverkehr mit Bussen an den Wochenenden zwischen Brühl und Köln Hbf (ohne Halt)</i>

Neben dem Ersatzverkehr mit Bussen weitere, alternative Reisemöglichkeiten:

- Zusatzfahrten der KVB mit der Straßenbahnlinie 18
- von/nach Euskirchen über Döhlen mit der Bördelbahn
- Fahrgäste von/nach Brühl-Klettenberg werden gebeten, alternativ mit der KVB-Straßenbahnlinie 18 bis/ab Brühl Nord oder über Ertstadt und dann mit SEV-Bus von/nach Köln Hbf zu fahren.

www.zuginfo.nrw

Baustellenkommunikation zum ESTW Linker Rhein

Streckensanierung Gütersloh Hbf

Im September 2023 wurden im Bahnhof Gütersloh Schäden am Gleisbett der Personen- und Güterzugstrecke zwischen Hamm und Minden festgestellt. Zunächst wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h auf 30 km/h begrenzt. In der Folge konnte der Betrieb nur mit hohen Verspätungen im Nah-, Fern- und Güterverkehr aufrechterhalten werden. Um den Betrieb zu stabilisieren, hielt ab Anfang November nur noch jeder zweite Fernverkehrszug in Bielefeld Hbf. Deutlich größer waren die Auswirkungen für die Reisenden in Gütersloh ab dem 20. November. Mit Beginn der Streckensanierung im Bereich der Personenzugstrecke hielten hier keine Personenzüge mehr. Für den vierwöchigen Bauzeitraum musste der Zugverkehr im Bereich Rheda-Wiedenbrück – Bielefeld Hbf umfassend reduziert werden, da nur noch zwei der vier Streckengleise zur Verfügung standen. Die beiden Nahverkehrslinien RB67 und RB69 entfielen vollständig auf dem betreffenden Abschnitt. Da auch der RE6 (RRX) und der Fernverkehr nicht in Gütersloh Hbf halten konnten, wurden Ersatzbusse zwischen Rheda-Wiedenbrück und Bielefeld Hbf eingesetzt. 2024 wurden die Sanierungsarbeiten im Bereich der Güterzugstrecke fortgesetzt, im März und April erneut mit weitreichenden Haltausfällen im Nahverkehr. Bis auf die RB67 konnten keine weiteren Nahverkehrszüge für rund zwei Wochen in Gütersloh Hbf halten.

Zuginfo.nrw ist ein Serviceangebot für Reisende im Schienenpersonen-

nahverkehr in Nordrhein-Westfalen. In dem Portal finden Kundinnen an einer zentralen Stelle Informationen über Baustellen und aktuelle Störungen bei Regionalexpress, Regionalbahnen und S-Bahnen. Eine Filterfunktion erleichtert die Suche nach Informationen auf einer bestimmten Linie, in einem Streckenabschnitt oder auch innerhalb eines Zeitraums. Abonnierte Push-Nachrichten halten Nutzerinnen zudem immer auf dem Laufenden, wenn es auf der Linie nicht läuft. Zuginfo.nrw ist ein gemeinsames Angebot von Aufgabenträgern und Eisenbahnverkehrsunternehmen.



Baustellenkommunikation

Großbaustellen bleiben in Nordrhein-Westfalen eine Daueraufgabe. In der Kommunikation sind sie eine Herausforderung: Für eine verständliche und verlässliche Information der Reisenden aus einem Guss ist der Abstimmungsbedarf hoch.

Ende September 2023: Zwei Wochen wird gebaut. Betroffen sind die Strecken zwischen Essen und Düsseldorf sowie zwischen Oberhausen und Düsseldorf. Gleich zwölf Linien, die von fünf EVU betrieben werden, fallen aus oder werden umgeleitet. Die Baustelle fällt in die Kategorie Großbaustelle. Damit in diesen Fällen nicht jedes EVU die Reisenden über Auswirkungen und Ersatzverkehre für die einzelne Linien informiert, wird die Baustellenkommunikation EVU-übergreifend organisiert und sorgt für mehr Übersichtlichkeit und weniger bunte Vielfalt bei den Aushängen.

Eine kundenorientierte Baustellenkommunikation wie bei den Großbaustellen gelingt nur, wenn alle an Baustellen beteiligten Partner zusammenarbeiten. Sie ist eine Gemeinschaftsaufgabe – in Nordrhein-Westfalen gelebte Praxis und bundesweit ein Alleinstellungsmerkmal. Schon während der Planung der Ersatzkonzepte starten auch die ersten Überlegungen zur Information der Reisenden. Ein interdisziplinäres Team, das sogenannte VerbundTeamBau, kurz VTB, bereitet die Baustellenkommunikation vor. Im VTB arbeiten Aufgabenträger und DB InfraGo eng zusammen, um die Reisenden best-

Information über baustellenbedingte Einschränkungen Essen – Düsseldorf/Oberhausen

möglich zu informieren. Hier werden die Kompetenzen der Partnerinnen gebündelt, die sich in wöchentlichen Runden über Kommunikationsmaßnahmen abstimmen und sich gegenseitig auf den aktuellen Stand der Vorbereitung und Umsetzung bringen. Die konkrete „Übersetzung“ der verkehrlichen Auswirkungen in Medien zur Fahrgastinformation wie z.B. Aushänge übernimmt dann ein vierköpfiges Team bei DB Regio NRW, das alle Informationen bei den Partnern einsammelt, die Maßnahmen zentral steuert und während der Bauphasen auch begleitet. Die enge Zusammenarbeit und das standardisierte Vorgehen haben sich bewährt: Kurze Kommunikationswege und der regelmäßige direkte Austausch ermöglichen die frühzeitige und umfassende Information der Reisenden. Die gemeinsam vereinbarte Finanzierung der Kommunikationsmaßnahmen, die über den Standards bei anderen Baustellen liegen, sorgt für die notwendige Planungssicherheit.

VTB: Vorbereitung der Baustellenkommunikation bei Großbaustellen durch koordinierte Planung und Umsetzung

1 Identifikation von Baustellen mit großen Auswirkungen auf Kundinnen:

- z.B. Totalsperrungen länger als sieben Tage
- oder in regelmäßig wiederkehrenden Intervallen
- mehrere Linien betroffen

2 Festlegen der Kommunikationsbedarfe & Schnüren von Maßnahmenpaketen:

- Ankündigungen & Aushänge
- Einsatz von Reisendenlenkern und Baustellenbotschaftern

3 DB Regio NRW: Koordination, Steuerung und Begleitung der Kommunikationsmaßnahmen

- Zusammenführen der Auswirkungen und der Ersatzkonzepte
- Übersetzung der verkehrlichen Auswirkungen in Medien
- Organisation der Medien für Wegbereitung

4 Versand der Medien an DB InfraGO Personenbahnhöfe zum Anbringen in den Stationen

- Veröffentlichung in digitalen Auskunftssystemen für die Fahrgastinformation wie z.B. bei zuginfo.nrw

In Nordrhein-Westfalen soll 2025 das erste Projekt zur Generalsanierung auf der Strecke Emmerich – Oberhausen durchgeführt werden. Zwei weitere Korridore sind für 2026 anvisiert:

Korridor Emmerich – Oberhausen (2025)

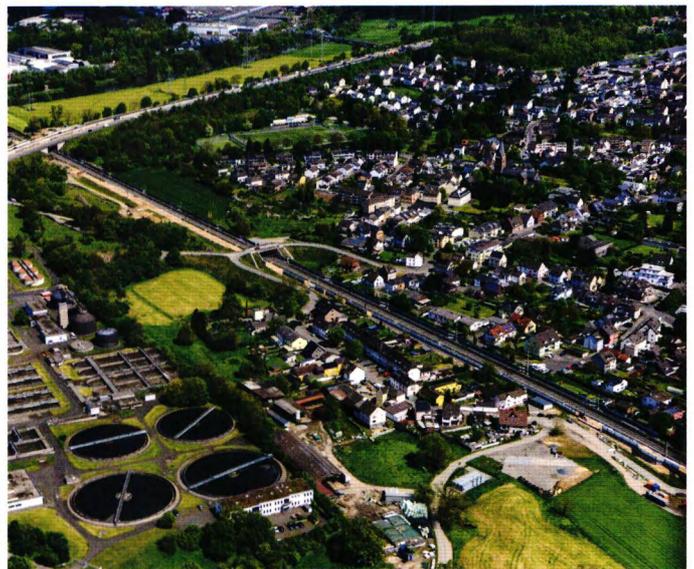
Den Start in NRW macht der Abschnitt Emmerich – Oberhausen, dessen Ausbau bereits vor seiner Ausweisung als Hochleistungskorridor geplant wurde. Deshalb können ab November 2024, hauptsächlich aber im Zeitraum vom 15.02.2025 bis zum 13.12.2025, die Bauarbeiten für den dreigleisigen Ausbau der Strecke umgesetzt und weitere Sanierungsarbeiten an Gleisen, der Oberleitung, der Leit- und Sicherungstechnik sowie an Eisenbahnbrücken durchgeführt werden. Fahrten des Nahverkehrs werden voraussichtlich auf dem Streckenabschnitt überwiegend ausfallen müssen und durch Schienenersatzverkehre ersetzt werden. Weitere Ausfälle im SPNV sind für die Umleitungen des Fern- und Güterverkehrs zwischen Venlo und Viersen von der DB vorgesehen. Anders als im Konzept der Generalsanierungen vorgesehen, überschreitet der Zeitraum der Vollsperrung die sonst angesetzten fünf Monate deutlich.

Korridor Köln – Hagen (2026)

Als zweiter Hochleistungskorridor in NRW wird die Strecke von Köln-Mülheim über Wuppertal bis Hagen Hbf generalsaniert. Die Maßnahmen vom 06.02.2026 bis zum 10.07.2026 umfasst eine dauerhafte Sperrung der Fernbahn. Die Gleise der S-Bahn zwischen Hagen und Düsseldorf werden nur in einzelnen Etappen gesperrt. Zusätzlich gesperrt wird außerdem die Strecke zwischen Haan-Gruiten und Düsseldorf-Gerresheim. Während der Hauptsperrung sollen auf der Strecke bauliche Maßnahmen an Gleisen und dem Gleisbett sowie an Bahnübergängen, Brücken und der Oberleitung durchgeführt werden. Zudem soll die Leit- und Sicherheitstechnik saniert werden. Dies umfasst nach aktuellem Kenntnisstand auch die Ausrüstung mit ETCS im Abschnitt von Köln-Mülheim nach Leverkusen-Opladen. Verschiedene Stationen an der Bahnstrecke sollen modernisiert und, falls noch nicht geschehen, barrierefrei ausgebaut werden. Es ist davon auszugehen, dass während der Bauzeit der Nahverkehr nicht nur auf der gesperrten Strecke selbst beeinträchtigt ist, auch Fahrten auf benachbarten Strecken wie zwischen Köln und Hamm könnten zum Teil ausfallen, wenn die Trassen hier durch die Umleitung des Fernverkehrs und des Güterverkehrs belegt sind. Konkrete Betroffenheiten sind zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht durch die DB InfraGO benannt.

Korridor Troisdorf – Koblenz (2026)

Im Anschluss an die Maßnahme zwischen Köln und Hagen folgt vom 10.07.2026 bis zum 11.12.2026 der Hochleistungskorridor Troisdorf – Koblenz. Auch hier sollen Sanierungsarbeiten an Gleisen, Weichen, Brücken und an der Oberleitung durchgeführt werden. Außerdem sollen Bahnhöfe modernisiert und flächendeckend barriere-



Ausbaustrecke der S13 im Bereich Sankt Augustin

frei ausgebaut werden. Im Zuge der Generalsanierung soll auch der Ausbau der S13 auf dem Streckenabschnitt Troisdorf – Bonn – Bonn-Oberkassel begonnen und die erste Baustufe bis Bonn-Beuel realisiert werden. Das Verkehrskonzept des Korridors sieht neben Teilausfällen im Nahverkehr auch großräumige Umfahrungen für den Güterverkehr vor. Konkrete Auswirkungen auf den Nahverkehr sind aktuell noch nicht bekannt.

Perspektiven

Die Generalsanierung hat das Potenzial, die Qualität des Schienennetzes und damit auch die Pünktlichkeit deutschlandweit langfristig zu erhöhen. In den nächsten Jahren wird sie jedoch für Beeinträchtigungen im Bahnverkehr sorgen, wenn durch Streckensperrungen und Umleitungsverkehre Ausfälle im SPNV durch Schienenersatzverkehre zu kompensieren sind. Neben den Auswirkungen auf den Bahnbetrieb beeinträchtigt die Generalsanierung auch anderweitige Infrastrukturmaßnahmen, indem auf den Umleitungsstrecken der Hochleistungskorridore Sperrpausen, beispielsweise für den barrierefreien Umbau von Bahnsteigen, nicht mehr genutzt werden können. Solche Maßnahmen verschieben sich dann teils auf unbestimmte Zeit. Konkrete Informationen zu den Baumaßnahmen und den Folgen auf den Bahnverkehr wurden seitens der DB aber bisher nur eingeschränkt angegeben.

Das Konzept der Generalsanierung setzt weitreichende Ausfälle im SPNV voraus, um neben den monatelangen Sperrungen der Hochleistungskorridore auch ausreichend Streckenkapazitäten für die Umleitung des Fern- und Güterverkehrs zu ermöglichen. Daher sieht die bisherige Planung der DB InfraGO eine CO-Finanzierung des erforderlichen Schienenersatzverkehrs zu 60% vor. Sollte in diesem Punkt keine Einigung mit dem Bund erzielt werden, drohen aufgrund großer finanzieller Mehrbelastungen bei den SPNV-Aufgabenträgern Kürzungen des heutigen Angebots, um die zusätzlichen Belastungen infolge der Generalsanierung für die Ersatzverkehre gegenfinanzieren zu können.

Neue Stationen der letzten 5 Jahre

Zu einem attraktiven SPNV gehört auch die passende Infrastruktur vor Ort. Reisende wünschen sich kurze Wege zum nächsten Bahnhof. Bei der Angebotsplanung wird deswegen stets versucht, die Entfernung zwischen Wohnort/Arbeitsplatz und Bahnhöfen zu optimieren. Dies geschieht einerseits durch Streckenreaktivierungen, andererseits durch den Neubau von Stationen an bereits bestehenden Strecken. In Nordrhein-Westfalen wurden in den letzten fünf Jahren acht Stationen neu errichtet. Da im Juli 2019 für die neue Station Emmerich-Elten vorerst provisorische Bahnsteige bis zur baulichen Optimierung im Rahmen des dreigleisigen Ausbaus der Strecke Arnhem – Düsseldorf gebaut worden sind, wird diese hier nicht näher aufgeführt. Nachfolgend gibt es einen Überblick zur Inbetriebnahme neuer Stationen von 2018–2023.



Jülich An den Aspen:

Inbetriebnahme	Dezember 2018
Bediente Linien	RB21
Strecke	Düren–Jülich–Linnich
Takt	stündlich, HVZ halbstündlich
Infrastrukturbetreiber	Rurtalbahn
Kommune, Kreis	Jülich, Kreis Düren
Aufgabenträger	go.Rheinland

Im Jülicher Norden erhalten unter anderem ein Schulzentrum sowie mehrere Gewerbegebiete wie auch ein Wohngebiet einen direkten Anschluss an das Streckennetz der Rurtalbahn. Der Bahnsteig ist 55 cm hoch, hat eine Länge* von 85 Metern und ist somit optimal für die aktuell und zukünftig verkehrenden Fahrzeuge geeignet.

* Unter Länge des Bahnsteigs wird die Nettobaulänge verstanden

Münster-Mecklenbeck:

Inbetriebnahme	Dezember 2018
Bediente Linien	RB63
Strecke	Münster–Coesfeld
Takt	stündlich
Infrastrukturbetreiber	DB InfraGO
Kommune	Münster
Aufgabenträger	NWL

Durch die reaktivierte Station gibt es einen Anschluss an das Streckennetz im Münsteraner Stadtteil Mecklenbeck. Gebaut wurde ein neuer Mittelbahnsteig mit einer Länge* von 120 Metern. Dieser ist 76 cm hoch, um einen niveaugleichen Einstieg in die Fahrzeuge der so genannten „Baumbergebahn“ zu ermöglichen.



Halver-Overbrücke:

Inbetriebnahme	Dezember 2019
Bediente Linien	RB25
Strecke	Köln–Gummersbach– Lüdenscheid
Takt	stündlich
Infrastrukturbetreiber	DB InfraGO
Kommune, Kreis	Halver, Märkischer Kreis
Aufgabenträger	NWL

Die Stadt Halver im Ortsteil Oberbrücke erhält nach Reaktivierung der Teilstrecke wieder eine Anbindung an das Schienennetz. Die Bahnsteiglänge* beträgt 170 Meter und die Bahnsteighöhe 76 cm. In Oberbrücke können verschiedene Buslinien genutzt werden, welche die umgebenden Wohngebiete anbinden.



Kierspe:

Inbetriebnahme	Dezember 2019
Bediente Linien	RB25
Strecke	Köln–Gummersbach – Lüdenscheid
Takt	stündlich
Infrastrukturbetreiber	DB InfraGO
Kommune, Kreis	Kierspe, Märkischer Kreis
Aufgabenträger	NWL

Kierspe ist eine weitere Station, die im Rahmen des Lückenschlusses auf der „Volmetalbahn“ reaktiviert worden ist. Die Stadt erhält ebenfalls wieder einen Anschluss an das Netz der DB. Der neu errichtete Mittelbahnsteig ist 175 Meter lang* und 76 cm hoch. Von der Station aus können fußläufig die angrenzenden Wohngebiete sowie die Bushaltestelle an der Station erreicht werden.



Reken-Klein Reken:

Inbetriebnahme	Dezember 2019
Bediente Linien	RE14
Strecke	Essen–Dorsten–Coesfeld
Takt	stündlich
Infrastrukturbetreiber	DB InfraGO
Kommune, Kreis	Reken, Kreis Borken
Aufgabenträger	NWL

Die neue Station befindet sich im gleichnamigen Ortsteil Klein Reken der Gemeinde Reken und schließt das Siedlungsgebiet an den SPNV an. Der Bahnsteig ist 125 Meter lang* sowie 76 cm hoch.



Wuppertal-Hahnenfurth/Düsseldorf

Inbetriebnahme	Dezember 2020
Bediente Linien	S28
Strecke	Kaarst–Düsseldorf–Wuppertal
Takt	20/40 Minuten
Infrastrukturbetreiber	Regiobahn
Kommune	Wuppertal
Aufgabenträger	VRR

Mit dem Lückenschluss zwischen Mettmann–Stadtswald und Wuppertal-Vohwinkel erhält der Wuppertaler Stadtteil Hahnenfurth eine Anbindung an die Schiene. Der Bahnsteig selbst ist 85 Meter lang* und hat eine Höhe von 76 cm. Die Station hat einen direkten Zugang zum Bus.

* Unter Länge des Bahnsteigs wird die Nettobaulänge verstanden.



Düsseldorf-Bilk (als RE-Halt)

Inbetriebnahme	März 2022
Neu bediente Linien	RE4 (RRX), RE6 (RRX), RE10, RE13, RB39
Bisher bediente Linien	S8, S11, S28
Strecke	Düsseldorf-Neuss
Takt	stündlich (alle RE-/RB-Linien) 20 Minuten (alle S-Bahn-Linien)
Infrastrukturbetreiber	DB InfraGO
Kommune	Düsseldorf
Aufgabenträger	VRR

Die Station, welche bisher bereits von den S-Bahn-Linien bedient wurde, ist als Halt für den Regionalverkehr ausgebaut worden. Damit erhält die Landeshauptstadt neben dem Hauptbahnhof, Düsseldorf-Benrath und Düsseldorf-Flughafen einen vierten Nahverkehrsknotenpunkt. Ein weiterer Mittelbahnsteig mit einer Länge* von 220 Metern und 76 cm Höhe wurde an der Fernbahn errichtet. Unmittelbar am Zugang zur Station befindet sich eine Stadtbahnhaltestelle mit direkten Umstiegen auf den örtlichen ÖPNV.

* Unter Länge des Bahnsteigs wird die Nettobaulänge verstanden.

Herten

Inbetriebnahme	Dezember 2022
Bediente Linien	S9
Strecke	Essen-Gelsenkirchen- Recklinghausen
Takt	stündlich
Infrastrukturbetreiber	DB InfraGO
Kommune, Kreis	Herten, Kreis Recklinghausen
Aufgabenträger	VRR

Im Rahmen der Reaktivierung der „Hertener Bahn“ sollen mehrere Haltepunkte zwischen Gladbeck West und Bottrop Hbf neu errichtet werden. Die Stadt Herten erhält mit ihren rund 60.000 Einwohnerinnen einen attraktiven Stationshalt, der über eine moderne Ausstattung und Beleuchtung verfügt. Beide Außenbahnsteige sind über Rampen zugänglich und die Bahnsteighöhe von 76cm ermöglicht einen stufenlosen Einstieg in die modernen S-Bahn Züge. Die Länge* des Bahnsteigs beträgt 155 Meter. An der Station ist ein Umstieg auf verschiedene Linien des Busverkehrs möglich, die u. a. in Richtung Herne und Marl verkehren.

Inbetriebnahme neuer Stationen in den nächsten fünf Jahren – ein Ausblick

Es bestehen konkrete Planungen für weitere Stationen an Bestands- und Reaktivierungsstrecken, welche nach derzeitigem Planungsstand in den kommenden fünf Jahren in Nordrhein-Westfalen in Betrieb gehen sollen. Neben den neuen Stationen an den Reaktivierungsstrecken der „euregiobahn“, „Niederrheinbahn“, „Teutoburger Wald Eisenbahn“ und „Westfälischen Landeseisenbahn“, die hier nicht alle aufgezählt sind, werden folgende Stationen an Bestandsstrecken nach jetzigem Planungsstand in Betrieb gehen:

Aachen-Richterich
Alsdorf-Businesspark
Alsdorf-Mariagrube

Bocholt-Mussum
Bonn-Vilich
Eschweiler-Aue

Euskirchen-Elsig
Hamm-Westtünen
Herten-Westerholt

Lünen-Alstedde
Overath-Vilkerath

Stationsqualität

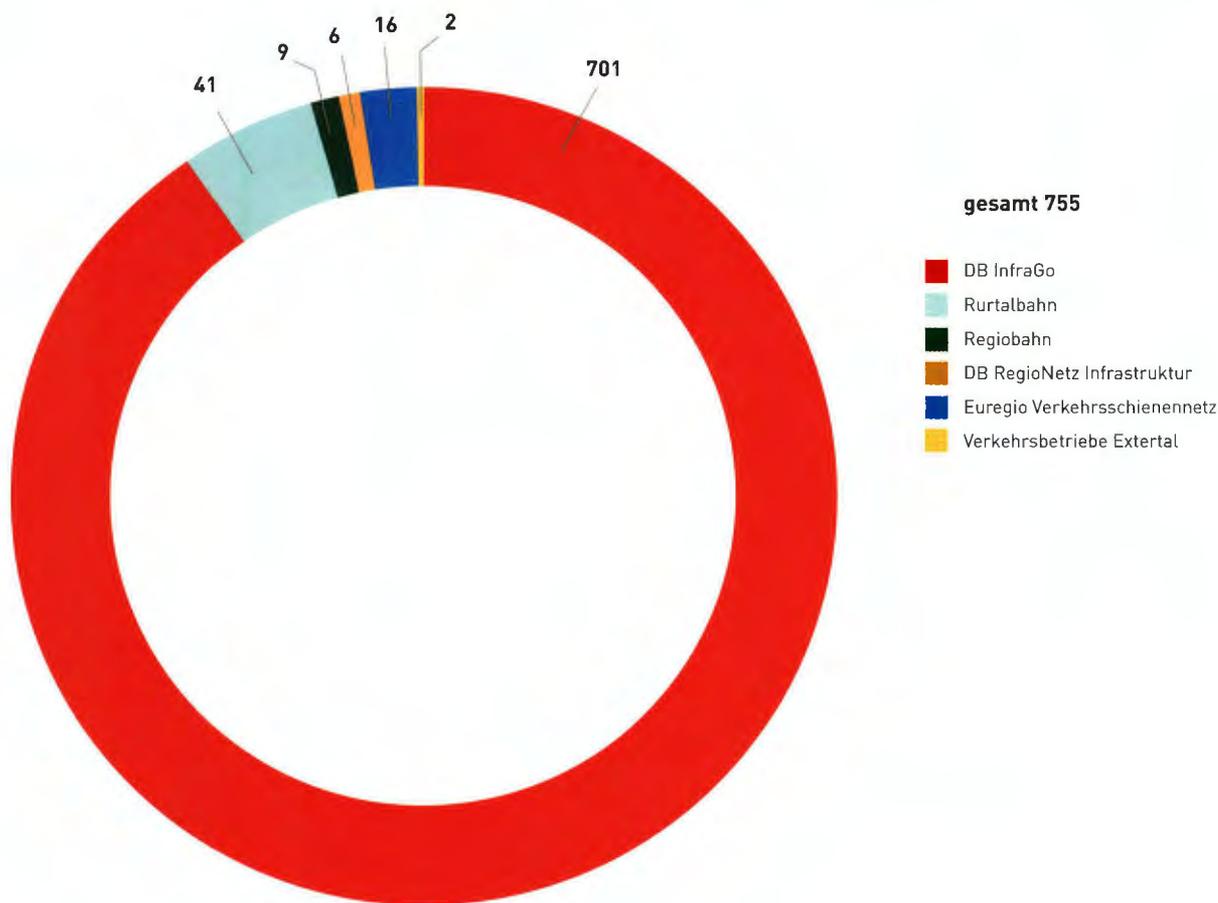
Ein wesentliches Kriterium für die Attraktivität des Nahverkehrs ist die Qualität der Verkehrsstationen, die als Zugangs- und Aufenthaltsort den ersten Eindruck auf die Reisenden entscheidend prägen. Die drei Aufgabenträger wählen seit 2020 unterschiedliche Schwerpunkte für die Bewertung der Stationsqualität.

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 Profi-Testerinnen die Zugangs- und Bahnsteigbereiche der Stationen. Eine wichtige Aufgabe der Profi-Testerinnen 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 2023 insgesamt 775 Stationen. Ein Großteil der Stationen befindet sich in Verantwortung der DB InfraGO. Weitere Betreiber sind nachfolgenden Diagramm aufgeführt.

Im Gebiet vom NWL wird nach den Kategorien „Graffiti“, „Sauberkeit“, „Funktionalität“ beurteilt und diese in einer Gesamtbewertung zusammengeführt. Bei go.Rheinland kommt in der Gesamtbewertung zusätzlich die Kategorie „Erscheinungsbild“ hinzu. Beim VRR werden die Kategorien „Aufenthaltsqualität“, „Fahrgastinformation“ und „Barrierefreiheit“ in den Fokus gestellt. Eine Tendenz der Entwicklungen zur Stationsqualität ist trotz unterschiedlicher Bewertungskriterien möglich, wenngleich eine direkte Vergleichbarkeit nicht gegeben ist.

Stationsbetreiber NRW 2023



Stationsqualität bei go.Rheinland

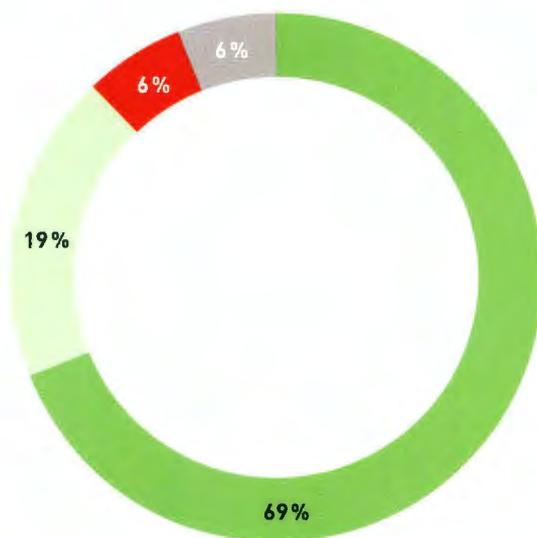
Die Stationsqualität ist bei go.Rheinland unterteilt in den drei Bewertungsstufen: „akzeptabel“, „noch akzeptabel“ und „nicht akzeptabel“. „Ohne Bewertung“ sind Stationen, welche durch Umbau oder Hochwasserschäden zum Erhebungszeitpunkt nicht bewertbar waren.

Die Anzahl der Stationen im nicht akzeptablen bzw. noch akzeptablen Bereich ist mit 50 Stationen im Vergleich zum Vorjahr mit 44 Stationen etwas gestiegen. Die Gründe sind wie auch in den Vorjahren insbesondere die vielfach auftretenden Graffitis und eine Häufung von Vandalismusschäden.

Dem gegenüber stehen 138 Stationen, welche als akzeptabel bewertet worden sind. Dazu zählen auch die Stationen Eschweiler West, Stolberg Mühlener Bahnhof, Stolberg Rathaus und Stolberg-Scheidmühle, welche nach den Hochwasserschäden aus 2021 wieder in Betrieb genommen wurden.

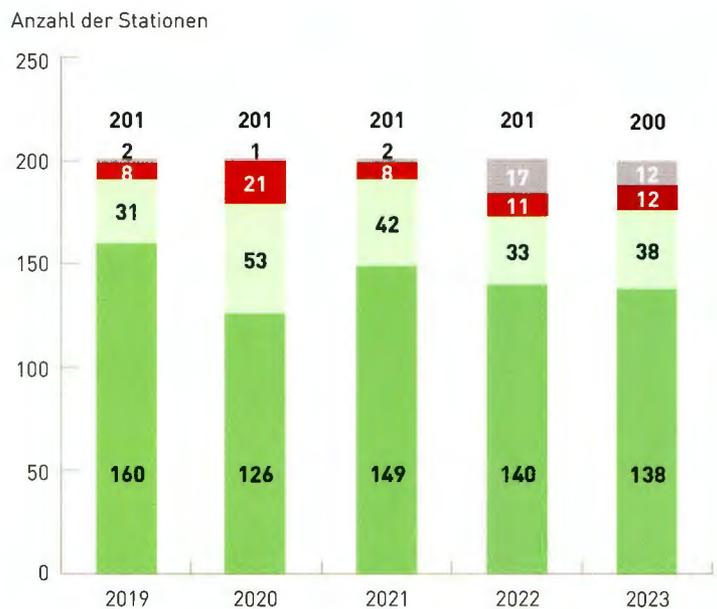
2023 konnte go.Rheinland nur an 189 der 200 Stationen die Stationsqualität erheben. Für die folgenden Stationen liegt keine Bewertung für 2023 vor: Arloff, Bad Münstereifel, Blankenheim (Wald), Dahlem (Eifel), Euskirchen-Kreuzweingarten, Euskirchen-Stotzheim, Iversheim, Nettersheim, Schmidtheim, Stolberg Altstadt, Urft sowie Euskirchen-Zuckerfabrik. Der Halt Euskirchen-Zuckerfabrik wies in der Vergangenheit auch aufgrund seiner Lage am Ortsrand eine geringe Fahrgastnachfrage auf. Daher wird der Halt nach der Zerstörung während des Hochwassers 2021 nicht wiederaufgebaut. Stattdessen soll an einer verkehrsgünstigeren Lage im Ortsteil Roitzheim eine neue Station gebaut werden.

Stationsqualität go.Rheinland 2023
(Anteil nach Bewertungsstufen)



■ akzeptabel ■ nicht akzeptabel
■ noch akzeptabel ■ ohne Bewertung
 (u. a. aufgrund Umbau, Hochwasserschäden)

Entwicklung Stationsqualität go.Rheinland 2019–2023



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



- Funktionalität der Aufzüge
- Funktionalität der Uhren
- Funktionalität der Beleuchtung
- Verwendbarkeit des Wetterschutzes
- Sauberkeit der Grünanlagen



- Sauberkeit des Gleisbetts
- Sauberkeit der Fahrtreppen
- Erscheinungsbild der Fahrausweisautomaten
- Graffitischmutz an den Wänden

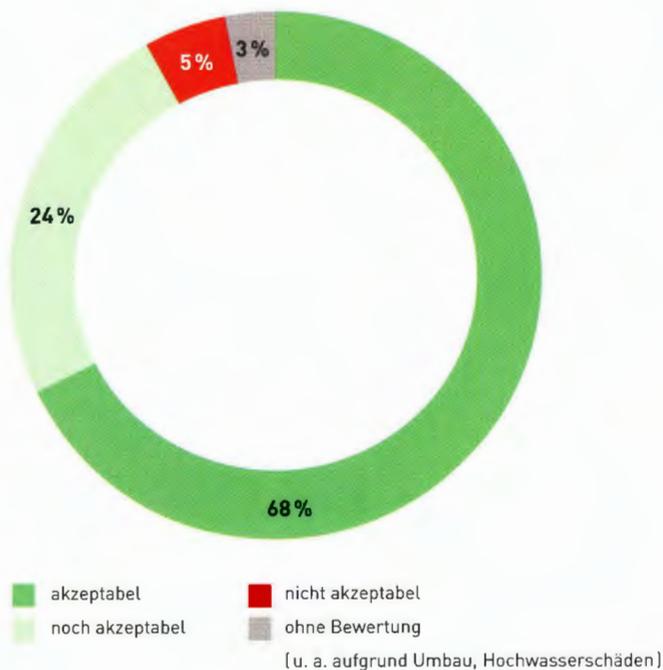
Stationsqualität im NWL

Die Bewertungsstufen sind beim NWL analog zu denen bei go.Rheinland.

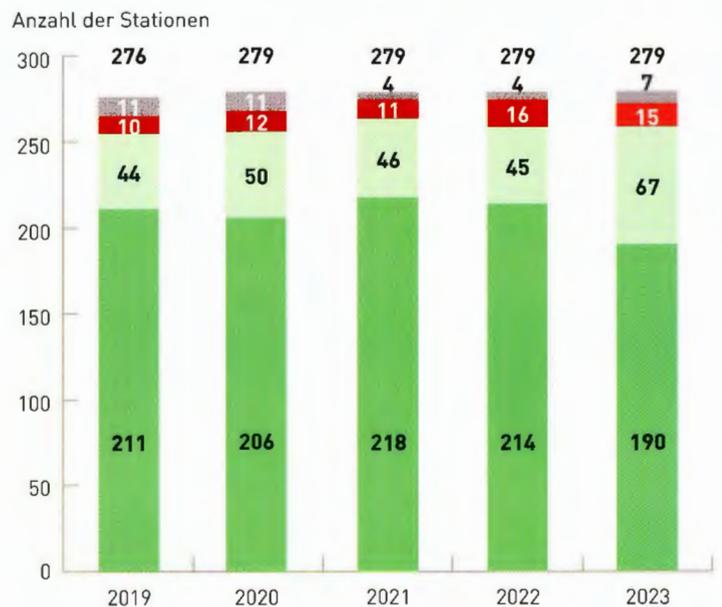
Im Vergleich zu den Vorjahren ist die Stationsqualität im NWL in etwa auf einem konstanten Niveau geblieben. 82 Stationen entsprechen den Kategorien „nicht akzeptabel“ bzw. „noch akzeptabel“. Gegenüber dem Vorjahr waren diesen beiden Kategorien noch 61 Stationen zugeordnet. Ursachen für eine niedrige Stationsqualität sind insbesondere die vermehrt festgestellten Schä-

den aufgrund von Vandalismus. An 190 Stationen wurde die Qualität im Jahr 2023 als „akzeptabel“ bewertet, an sieben weiteren Stationen wurde aufgrund umfassender Bauarbeiten keine Bewertung vorgenommen. Hierzu zählen Bad Sassendorf, Brilon Wald, Ibbenbüren, Lengerich (Westf), Lünen Hbf, Siegen-Weidenau und Vlotho. Mit Abschluss der Modernisierungsmaßnahmen werden die Aufenthaltsqualität und der Anlagenzustand an den Stationen deutlich gesteigert.

Stationsqualität NWL 2023
(Anteil nach Bewertungsstufen)



Entwicklung Stationsqualität NWL 2019–2023



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

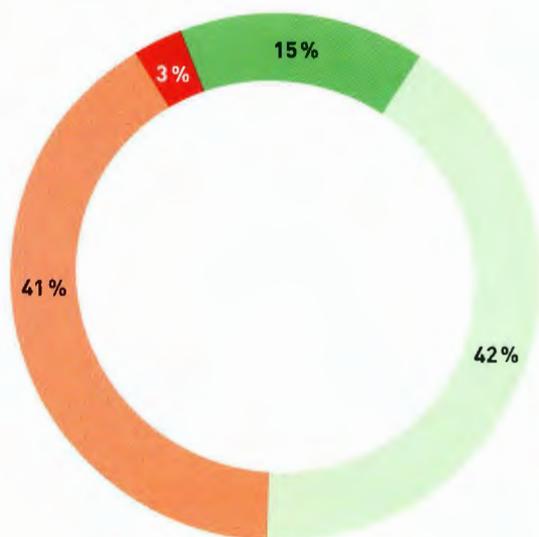
- 
 - Aushang der Netzpläne
 - Funktionalität der Vitrinen
 - Sauberkeit des Wetterschutzes
 - Funktionalität der Beschilderung im Zugangsbereich
- 
 - Funktionalität der Fahrstühle im Zugangsbereich
 - Graffiti im Zugangsbereich
 - Wenig Sauberkeit an Grünanlagen

Stationsqualität im VRR

Das Bewertungssystem im VRR erhielt im Jahr 2020 mehrere Veränderungen, sodass die Ergebnisse nur mit den Erhebungen der vergangenen drei Jahren vergleichbar sind. Die Stationsqualität ist unterteilt in vier Bewertungsstufen: „ausgezeichnet“, „ordentlich“ sowie „entwicklungsbedürftig“ und „nicht tolerierbar“.

Die Anzahl der Stationen im „ausgezeichneten“ und „ordentlichen“ Bereich ist im Vergleich zu den Vorjahren von 163 auf 168 gestiegen. Damit sind mehr als die Hälfte aller Stationen im VRR mit den zwei höchsten Kategorien bewertet. Dem stehen im Gesamtergebnis 120 Stationen entgegen, welche im Jahr 2023 als „entwicklungsbedürftig“ eingestuft wurden. Der Zustand weiterer acht Stationen ist laut Datenauswertung „nicht tolerierbar“.

Stationsqualität VRR 2023
[Anteil nach Bewertungsstufen]



■ ausgezeichnet
■ ordentlich
■ entwicklungsbedürftig
■ nicht tolerierbar

Entwicklung Stationsqualität VRR 2023

Anzahl der Stationen



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



- Verfügbarkeit von Fahrkartenautomaten und Ticketentwertern
- Optimierung der Aufenthaltsqualität durch Grafikelemente
- Zunahme der Barrierefreiheit durch Modernisierungsmaßnahmen



- Aufenthaltsqualität
- Fahrgastinformationen teils unzureichend
- Defekte Beleuchtung



Weitere Informationen zu den Ergebnissen der Stationserhebungen 2023 können auf den jeweiligen Internetseiten der Aufgabenträger VRR (www.vrr.de), NWL (www.nwl-info.de) und go.Rheinland (wir.go.rheinland.com) eingeholt werden.

Beispiele aktueller Modernisierungsmaßnahmen von Stationen:



Modernisierung Köln-Stammheim

Im Jahr 2023 wurden im Gebiet von go.Rheinland an mehreren Stationen die Zugangsbereiche mit Graffiti-Kunst aufwendig neu gestaltet. Zu nennen ist zum Beispiel die Station Köln-Stammheim. Somit wurde u. a. der Bereich der Tunnelanlage optisch deutlich aufgewertet.



Barrierefreier Ausbau Vettweiß

Modernisierungen haben zum Beispiel in Vettweiß stattgefunden. Dadurch ist die Aufenthaltsqualität am Bahnsteig deutlich gesteigert worden. Taktile Elemente im Rahmen der Barrierefreiheit und Wetterschutzhäuschen stellen den Qualitätsstandard dar.



Barrierefreier Ausbau Brilon Wald

In Brilon Wald wurde die gesamte Verkehrsstation modernisiert und barrierefrei ausgebaut. Die Bahnsteige an den Gleisen 3/5 und 7/9 wurden für einen niveaugleichen Einstieg in die Züge der Linien RE17 und RE57. An Gleis 9 wurden Schiene, Schwellen und Schotter angehoben, um einen höhengleichen Ein- und Ausstieg in die Züge der Linie RB97 zu ermöglichen.



Ausbau Lünen Hbf für den RRX

Die Modernisierung des Hauptbahnhofes Lünen erfolgt im Rahmen des Programms „Modernisierungsoffensive 3 in Nahverkehr Westfalen-Lippe“ (MOF3 NWL). Der Mittelbahnsteig Gleis 3/4 wird ausgebaut, sodass perspektivisch der Halt des RRX zwischen Dortmund und Münster in Lünen Hbf ermöglicht wird.



Barrierefreier Ausbau Dortmund-Marten

Die Station Dortmund-Marten wurde 2023 ausgebaut. Mit der Aufhöhung der Bahnsteige ist ein niveaugleicher Einstieg in die Züge der RB43 möglich. Über Rampenanlagen wird an der Station die barrierefreie Zuwegung der Bahnsteige sichergestellt, welche weniger störungsanfällig sind als Personenaufzüge.



Neubau Station Herten

Die Stadt Herten ist seit Dezember 2022 wieder an den SPNV angebunden, welcher in den 1980er Jahren auf dieser Strecke eingestellt wurde. Möglich wird dies durch die Verlängerung der S9 auf dem Streckenabschnitt Gelsenkirchen Buer Nord–Recklinghausen, der bereits im September 2020 umgesetzt wurde. Es besteht eine stündliche Anbindung von Herten an Bottrop, Essen und Recklinghausen.

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@kcitf-nrw.de
www.kcitf-nrw.de

Text und Redaktion:
Christian Westedt (KC ITF NRW)
Kai Schulte (Leitung KC ITF NRW)

Konzeption und Gestaltung:
Büro für Gestaltung
Christian Ring
gedruckt auf 100% Recyclingpapier

Stand: Mai 2024

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
Augustastraße 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 Zugkilometer SPNV NRW 2013–2023	10
Leistungsanteile der Eisenbahnverkehrsunternehmen in NRW 2023	11
Eisenbahnverkehrsunternehmen NRW 2023	11.1
Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote: Gesamt	20
Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote: Regionalexpress	20
Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote: Regionalbahn	21
Entwicklung der durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote: S-Bahn	21
Ausgefallene Zugkilometer 2023	22
Entwicklung der durchschnittlichen Zuverlässigkeitsquote	23
Untersuchung der nicht vorhersehbaren Ausfälle nach Störungsgrund	25
Anzahl der Eingaben	30
Beschwerdegründe 2023	31
Anteil der Streckenkilometer in NRW	
je Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Jahr 2023	33
Baustellenkommunikation für den RRX-Ausbau	36
Schematische Darstellung zum Ersatzkonzept im SPNV	
rund um die Maßnahme Autobahnkreuz Kaiserberg	37
Baustellenkommunikation zum ESTW Linker Rhein	38
Information über baustellenbedingte Einschränkungen	
Essen – Düsseldorf/Oberhausen	39
Zur Sanierung vorgesehene Hochleistungskorridore in NRW 2025 und 2026	40
Stationsbetreiber NRW 2023	45
Stationsqualität go.rheinland 2023	46
Entwicklung Stationsqualität go.rheinland 2019–2023	46
Stationsqualität NWL 2023	47
Entwicklung Stationsqualität NWL 2019–2023	47
Stationsqualität VRR 2023	48
Entwicklung Stationsqualität VRR 2019–2023	48

Bildnachweis

Christian Ring	
Titel (o. Köln-Deutz/u. Müngstener Brücke) S. 2, S. 8, S. 17, S. 18, S. 32, S. 34, S. 41, S. 51, Umschlagrückseite (Turmbahnhof Dülmen)	
Deutsche Bahn / Daniel Karmann	36
Die Bahnen in NRW	28, 29
Eurobahn / Christian Köster	19
go.Rheinland	42, 49
NWL	3, 13, 42, 43, 49
Regiobahn	12, 43
VRR	44, 49





Düsseldorf Innenstadt mit Hauptbahnhof

