

NWL

Qualitätsbericht

Ranking 2015

Inhalt

3	VORWORT von Dr. Ulrich Conradi	18–19	Pünktlichkeit der RegionalExpress-Linien	34–35	Bewertung der Fahrzeugqualität im Detail
4–13	ORGANISATION & WETTBEWERB	20–21	Pünktlichkeit der RegionalBahn- und S-Bahn-Linien	36–37	Personal im Zug in Westfalen-Lippe
5	NWL-Verbandsgebiet	22	Pünktlichkeit an den Knoten- punkten in Westfalen-Lippe	38–47	INFRASTRUKTUR
6–8	Verkehrsleistungen & Eisenbahnverkehrsunternehmen	23	Karte Pünktlichkeit im NWL	39–41	Netzzustand und Langsam- fahrstellen in Westfalen-Lippe
9	Karte Wettbewerbsnetze im NWL	24–29	ZUGAUSFÄLLE	42–45	Zustand der Verkehrsstationen
10	Ems- und Mittelland-Netz	25	Gesamtzugausfälle im Jahresverlauf 2015	46	Modernisierung der Verkehrsstationen
11–12	National Express	26–28	Diverse Ursachen für die Einschränkung der Betriebs- qualität	47	Karte Stationsqualität im NWL
13	Bevorstehende Betriebsaufnahmen	29	Karte Zugausfälle im NWL	48–49	QUALITÄTSFAZIT
14–15	NWL QUALITÄTSRANKING	30–37	FAHRZEUGE & SERVICE	50	IMPRESSUM
16–23	PÜNKTLICHKEIT	31	Gesamtentwicklung der Fahrzeuge		
17	Pünktlichkeit in Westfalen-Lippe 2015	32–33	Zustand der Fahrzeuge		

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

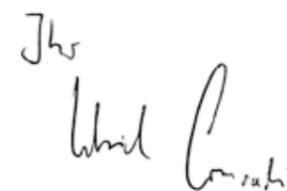
„Quality is conformance to requirements“ – mit diesem Satz meinte Philip Bayard Crosby (amerik. Qualitätsingenieur) nicht nur die Anforderungen an das Produkt, sondern insbesondere auch die des Kunden an das Produkt. Konformität mit den Kundenanforderungen zu erreichen, ist Ziel des NWL und der SPNV-Unternehmen.

Eines der größten Probleme im Bereich Pünktlichkeit und Zugausfälle stellt nach wie vor die Infrastruktur dar. Die folgenreichsten Probleme verursachte im Oktober 2015 allerdings der Brand des Stellwerks in Mülheim an der Ruhr. Der Regionalverkehr war über Wochen und Monate massiv beeinträchtigt. Züge fuhren verspätet, fielen aus oder wurden umgeleitet. Massive Qualitätseinbußen, die sich aus dem Kernnetz des Ruhrgebiets bis in den NWL auswirkten, waren die Folge. Zusätzlich hat im Jahr 2015 auch der Lokführerstreik zu einer Vielzahl von Zugausfällen geführt.

Ein qualitativ hochwertiger SPNV bedingt, dass alle „Produktions“-Komponenten reibungslos miteinander funktionieren. Dies erfordert u. a. eine funktionsfähige, moderne und verlässliche Infrastruktur, die nur garantiert werden kann, wenn ausreichende Neu- und Ersatzinvestitionen sowie eine ausreichende Unterhaltung der Anlagen durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen erfolgen.

Der 9. NWL-Qualitätsbericht zeigt auf, wie sich die Qualität im NWL auf den jeweiligen SPNV-Linien im Jahr 2015 entwickelt hat. Der Fokus liegt hier auf der Leistungserbringung durch die SPNV-Unternehmen. Aufgrund der sehr positiven Resonanz zum Qualitätsranking im letzten Qualitätsbericht haben wir dieses Ranking auch für das Jahr 2015 vorgenommen. Dabei ist der Gewinner kein Unbekannter (Auflösung auf Seite 15).

Ich wünsche Ihnen bei der Lektüre des Qualitätsberichtes 2015 viel Freude.



Dr. Ulrich Conradi
Verbandsvorsteher des NWL



Dr. Ulrich Conradi
Verbandsvorsteher des NWL



Organisation & Wettbewerb

→ 58 Linien im SPNV

→ 7 Eisenbahnverkehrsunternehmen

→ 18 Wettbewerbsnetze

NWL-Verbandsgebiet & seine Mitgliedszweckverbände

Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) wird als Dachverband mit Sitz in Unna von den fünf westfälischen Zweckverbänden getragen. Im Rahmen der dezentralen Organisation des NWL werden von den Nebengeschäftsstellen, die bei den Mitgliedszweckverbänden angesiedelt sind, folgende Aufgaben wahrgenommen:

MITGLIEDS-ZWECKVERBAND	nph	VVOWL	ZRL	ZVM	ZWS
REGION	Paderborn/Höxter	Ostwestfalen-Lippe	Ruhr-Lippe	Münsterland	Westfalen-Süd
GESCHÄFTSSTELLE	Paderborn	Bielefeld	Unna	Münster	Siegen
NWL-AUFGABEN	Tarif und Vertrieb, Fahrgastinformationen	Wettbewerbsverfahren und KC ITF	Hauptgeschäftsstelle und westfälische Interessenvertretung ITF	Fahrzeugplanung und Infrastrukturförderung	Strategisches Qualitätsmanagement

Darüber hinaus wird das Controlling der Verkehrsverträge nach dem Federführerprinzip durch die Mitgliedszweckverbände durchgeführt.

NWL

FAKTEN

Fläche
19.440 km²*

Einwohner
5,6 Mio. *

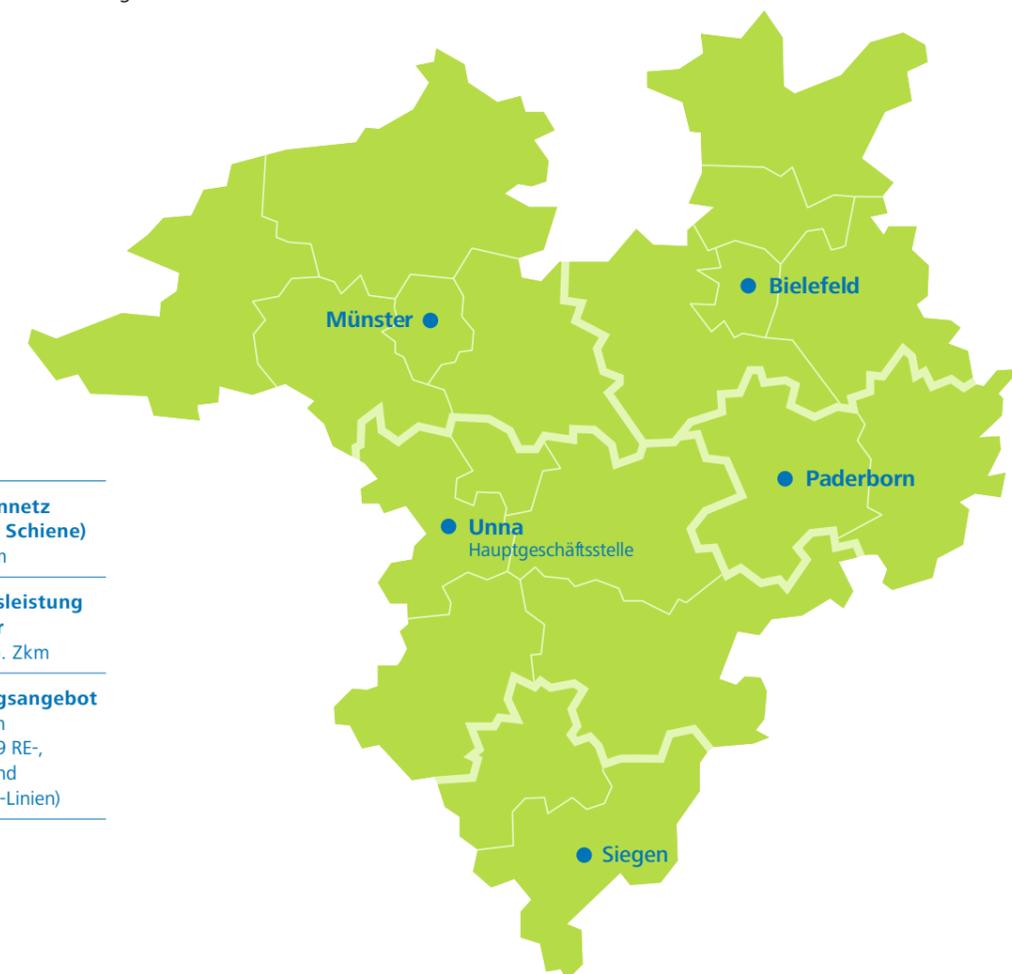
Gebietskörperschaften
16 Kreise und
3 kreisfreie Städte
(Bielefeld, Münster,
Hamm)

**Finanzvolumen
(2015)**
327,2 Mio. Euro

**Streckennetz
(auf der Schiene)**
1.636 km

**Betriebsleistung
pro Jahr**
33,0 Mio. Zkm

Leistungsangebot
58 Linien
(davon 19 RE-,
36 RB- und
3 S-Bahn-Linien)



*Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2015

Verkehrsleistungen & Eisenbahnverkehrsunternehmen

Verkehrsleistungen

Kernaufgabe des NWL, der im Jahr 2008 gegründet wurde, ist die Organisation und Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in Westfalen-Lippe. Seit Beginn der Regionalisierung des SPNV im Jahr 1996 haben die fünf Mitgliedszweckverbände und ab 2008 der NWL durch die konsequente Ausschreibung von Verkehrsleistungen im SPNV bis zum Jahr 2015 nahezu das gesamte SPNV-Leistungsangebot im Wettbewerb vergeben. Einige Netze nehmen jedoch erst in den folgenden Jahren den Betrieb auf, so dass im Jahr 2015 etwa 75% des SPNV-Angebotes auf Basis wettbewerblich vergebener Verträge erbracht werden. Besonders durch die Umsetzung der beiden Stufen des Integralen Taktfahrplans (ITF) in den Jahren 1998 und 2002 konnten spürbar mehr Zugleistungen und durch zahlreiche Ausschreibungen deutliche Qualitätssteigerungen zu geringeren Kosten erzielt werden.

In den letzten Jahren hat sich der Wettbewerbsmarkt jedoch vor dem Hintergrund der Finanzmarktkrise nachhaltig verändert. Die Aufgabenträger waren gezwungen, neue Wege zu gehen. Im Rahmen der Leistungsvergabe für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) wurde der NWL erstmals Teilhaber eines Fahrzeugpools. Hierdurch wurde das finanzielle Risiko für die Unternehmen reduziert und die Konzeption von Fahrzeugen gezielt für die Anforderungen des RRX möglich. Das Ergebnis der Ausschreibungen mit qualitativ hochwertigen Angeboten zu attraktiven Preisen zeigt, dass dies der richtige Weg war. Der bei der Vergabe des RRX verfolgte Weg der Aufteilung von Leistungen in Fahrzeugerstellung, Instandhaltung und Wartung sowie Betrieb ermöglicht zudem den Fokus auf das unternehmerische Engagement entsprechend der jeweiligen Qualifikation zu legen.

Eisenbahnverkehrsunternehmen

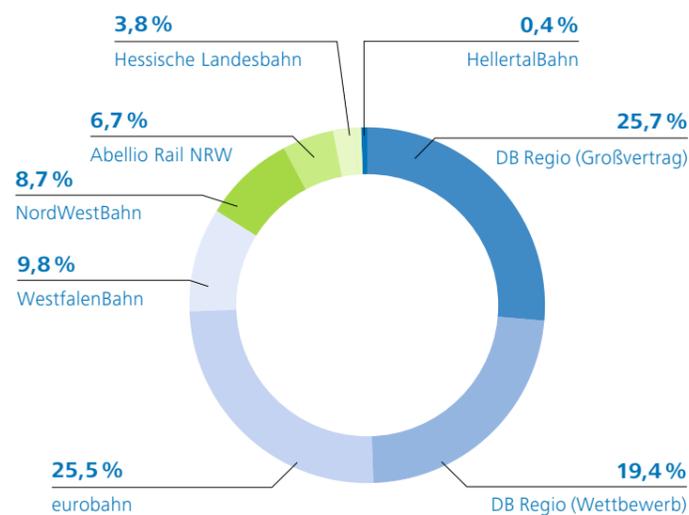
Auch die Betreiberlandschaft der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) hat sich mit der Regionalisierung verändert. Zahlreiche neue EVU sind seitdem neben der DB Regio AG im NWL aktiv, was in der Karte auf Seite 9 grafisch dargestellt ist. Mit einem Leistungsanteil von ca. 45% (davon über 19% im Wettbewerb vergeben) erbringt die Deutsche Bahn (DB) im Jahr 2015 noch fast die Hälfte des gesamten SPNV-Angebotes. Der westfälische Großvertrag, betrieben durch die DB Regio AG, Region NRW und die DB Kurhessenbahn, verzeichnet dabei nur noch einen Anteil von unter 26%. Den höchsten Leistungsanteil der nichtbundeseigenen Eisenbahnen im NWL-Gebiet hat die eurobahn mit über 25% vorzuweisen.

Zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015 wurden wiederum zwei Netze vom DB-Großvertrag in Wettbewerbsnetze überführt, was eine weitere Steigerung der Wettbewerbsquote im NWL bedeutet. Dies waren zum einen das Ems- und Mittelland-Netz mit den Linien RE 15, RE 60, RE 70 und zum anderen das Netz RE 7/RB 48. Eine Vorstellung der beiden neu vergebenen Netze erfolgt auf den Seiten 10–12. Sechs der noch verbleibenden elf Linien des DB-Großvertrages werden auf Basis der bereits durchgeführten Wettbewerbsverfahren bis zum Fahrplanwechsel im Jahr 2018 den Betrieb auf Basis der neuen Wettbewerbsverträge aufnehmen (vgl. Seite 13).



LEISTUNGSANTEILE DER EISENBAHNVERKEHRSUNTERNEHMEN IM NWL IN 2015

(Gesamtvolumen ca. 33,0 Mio Zkm)



45,1 %

DB Regio

WETTBEWERBSNETZE

HaardAchse

- RE 2 Düsseldorf – Essen – Münster
- RB 42 Essen – Haltern – Münster

Rhein-Sieg-Express (RSX)

- RE 9 Siegen – Köln – Aachen

SauerlandNetz

- RE 57 Dortmund – Winterberg
- RB 52 Dortmund – Hagen – Lüdenscheid
- RB 53 Dortmund – Schwerte – Iserlohn
- RB 54 Unna – Menden – Neuenrade

S-Bahn Hannover

- S 1 Minden – Hannover
- S 5 Paderborn – Hannover-Flughafen

Westliches Münsterland

- RB 51 Dortmund – Coesfeld – Enschede (NL)
- RB 63 Münster – Coesfeld
- RB 64 Münster – Gronau – Enschede (NL)

Meinerzhagen – Köln

- RB 25 Meinerzhagen – Köln



Leistung 2015 im NWL: 14,8 Mio. Zkm

DB Regio AG, Region NRW
Sitz: Düsseldorf

Fahrgäste pro Jahr: 365,0 Mio.

Mitarbeiter: 3.800

Fahrzeugpark: 436 Triebwagen, 246 Loks

25,5 %

eurobahn

WETTBEWERBSNETZE

Hellweg-Netz

- RB 50 Dortmund – Lünen – Münster
- RB 59 Dortmund – Unna – Soest
- RB 69 Münster – Hamm – Bielefeld
- RB 89 Münster – Hamm – Paderborn – Warburg

Maas-Rhein-Lippe-Netz

- RE 3 Hamm – Dortmund – Düsseldorf
- RE 13 Hamm – Hagen – Düsseldorf – Venlo (NL)

OWL-Dieselnetz Nord

- RE 82 Bielefeld – Detmold – Altenbeken
- RB 67 Bielefeld – Warendorf – Münster
- RB 71 Bielefeld – Bünde – Rahden
- RB 73 Bielefeld – Lemgo-Lüttfeld



Leistung 2015 im NWL: 8,4 Mio. Zkm

Sitz: Düsseldorf

Fahrgäste pro Jahr: ca. 25,0 Mio.

Mitarbeiter: über 400

Fahrzeugpark: 67 Triebwagen

8,7 %

NordWestBahn

WETTBEWERBSNETZE

Emscher-Münsterland-Netz

- RE 14 Borken – Essen
- RB 45 Dorsten – Coesfeld

Weser- / Lammetalbahn

- RB 77 Bünde – Löhne – Hameln – Bodenburg

OWL-Dieselnetz Süd

- RB 74 Bielefeld – Paderborn
- RB 75 Bielefeld – Osnabrück
- RB 84 Paderborn – Kreiensen
- RB 85 Ottbergen – Göttingen

Weser-Ems-Netz

- KBS 392 (RE 18) Osnabrück – Wilhelmshafen
- KBS 394 (RB 58) Osnabrück – Bremen



Leistung 2015 im NWL: 2,8 Mio. Zkm

Sitz: Osnabrück

Fahrgäste pro Jahr: ca. 40,0 Mio.

Mitarbeiter: ca. 850

Fahrzeugpark: 145 Triebwagen



9,8 %

WestfalenBahn

WETTBEWERBSNETZE

Teutoburger-Wald-Netz

- RB 61 Bielefeld – Osnabrück – Bad Bentheim
- RB 65 Münster – Rheine
- RB 66 Münster – Osnabrück
- RB 72 Herford – Altenbeken – Paderborn

Leistung 2015 im NWL:
3,2 Mio. Zkm

Sitz: Bielefeld

Fahrgäste pro Jahr: 12,0 Mio.

Mitarbeiter: 140

Fahrzeugpark: 19 Triebwagen



6,7 %

Abellio Rail NRW

WETTBEWERBSNETZE

Ruhr-Sieg-Netz

- RE 16 Essen – Hagen – Siegen / Iserlohn
- RB 40 Essen – Hagen *
- RB 91 Hagen – Siegen / Iserlohn

Leistung 2015 im NWL:
2,2 Mio. Zkm

Sitz: Hagen

Fahrgäste pro Jahr: 12 Mio.

Mitarbeiter: ca. 200

Fahrzeugpark: 29 Triebwagen



3,8 %

Hessische Landesbahn

WETTBEWERBSNETZE

Main-Lahn-Sieg-Netz

- RE 99 Siegen – Gießen – Frankfurt (Main)
- RMV 30 Marburg – Gießen – Frankfurt (Main) *

Leistung 2015 im NWL:
1,3 Mio. Zkm

Sitz: Frankfurt (Main)

Mitarbeiter: 1.036

Fahrzeugpark: 144 Triebwagen,
4 Loks



0,4 %

HellertalBahn

Leistung 2015 im NWL:
0,1 Mio. Zkm

Sitz: Betzdorf

Fahrgäste pro Jahr: 0,5 Mio.

Mitarbeiter: 9

Fahrzeugpark: 3 Triebwagen

WETTBEWERBSNETZE

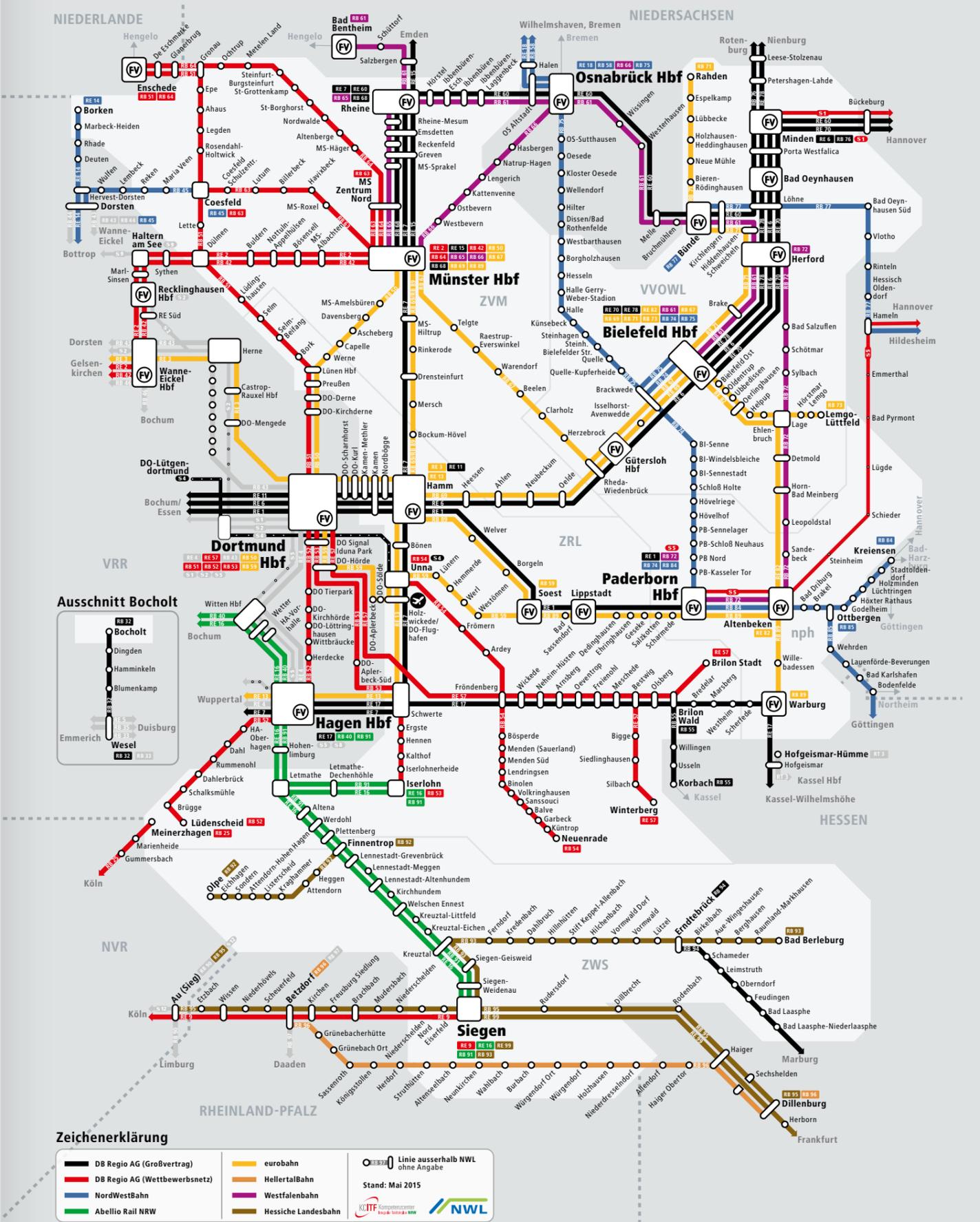
HellertalBahn

- RB 96 Betzdorf – Dillenburg

DreiLänderBahn

- RB 29 Siershahn – Limburg *
- RB 90 Limburg – Au (Sieg) *
- RB 92 Finntrop – Olpe
- RB 93 Siegen – Bad Berleburg
- RB 95 Au (Sieg) – Siegen – Dillenburg

Wettbewerbsnetze im NWL 2015



Ems- und Mittelland-Netz: Aus Westfalen zur Nordsee und nach Braunschweig



**WEITERE
INFORMATIONEN:**
www.westfalenbahn.de

Das Ems- und Mittelland-Netz wird seit dem Fahrplanwechsel 2015 von der WestfalenBahn betrieben. Im Teillos „Emsland“ verbindet die Linie RE 15 Westfalen mit der Nordsee. Die Express-Linie verläuft von Münster über Rheine durch das gesamte Emsland bis nach Emden. Im Teillos „Mittelland“ bedient die WestfalenBahn die Linien RE 60 (Rheine–Osnabrück–Minden–Hannover–Braunschweig) und RE 70 (Bielefeld–Minden–Hannover–Braunschweig) im alternierenden Zwei-Stunden-Takt. Beide Lose zusammen haben ein Leistungsvolumen von 5,4 Mio. Zugkilometern pro Jahr. Eingesetzt werden neue Fahrzeuge: Neben den bekannten Elektrotriebzügen des Typs FLIRT3 von Stadler, die im Emsland zum Einsatz kommen, hat die WestfalenBahn mit den 13 sechsteiligen KISS-Fahrzeugen (ebenfalls Stadler) ein Novum auf den Markt gebracht. Mit 160 Metern Länge sind die doppelstöckigen Elektrotriebzüge derzeit die längsten Triebzüge eines privaten SPNV-Unternehmens.

Mit 100 % Zugbegleiterquote auf den meisten Streckenabschnitten werden hohe Standards im Bereich Sicherheit und Service gesetzt. Ein weiterer Service:

Voraussichtlich im Laufe des Jahres 2016 soll ein kostenloses WLAN-Netz in den Zügen zur Verfügung gestellt werden. Trotz eines insgesamt guten Betriebsstarts haben die neuen Züge zurzeit allerdings noch ein entscheidendes Manko: Ab und zu bremsen die Züge vor allem auf der Strecke Richtung Hannover automatisch ab und die Bordtechnik muss „neu gestartet“ werden, damit die Fahrt fortgesetzt werden kann. Dadurch kommt es wiederholt zu Verspätungen. Gespräche mit dem Hersteller haben bereits stattgefunden und es wird an Problemlösungen gearbeitet.

Auch neben dem Betrieb ergeben sich Neuerungen für die Fahrgäste in Westfalen und Niedersachsen. An allen Stationen entlang des Ems- und Mittelland-Netzes stellt die WestfalenBahn neue Fahrkartenautomaten im charakteristischen Unternehmensdesign auf. Nach einem schwierigen Start mit der neuen Vertriebs-technik sollen bis Mitte 2016 alle Automaten aufgestellt sein und in Betrieb genommen werden.



Doppelstock-
triebswagen KISS
der WestfalenBahn

National Express erstmals auf deutschen Gleisen

Auf den Linien RE 7 (Rheine–Köln–Krefeld) und RB 48 (Bonn–Köln–Wuppertal) hat die National Express Rail GmbH den Betrieb zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 übernommen und dazu 35 neue Elektrotriebfahrzeuge vom Typ Bombardier Talent 2 als dreiteilige und fünfteilige Varianten zum Einsatz gebracht. Die modernen spurtstarken Züge verfügen über Reisekomfort auf dem neusten Stand und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Darüber hinaus zeichnen sich die Fahrzeuge durch hohe Energieeffizienz aus. Vertragsgrundlage ist das vorangegangene europaweite Wettbewerbsverfahren, welches gemeinsam von VRR, NVR und NWL durchgeführt wurde. Hierbei konnte sich National Express mit dem wirtschaftlichsten Angebot durchsetzen.

Seit der Betriebsübernahme durch National Express ergibt sich für die Fahrgäste ein deutlich erweitertes Leistungsangebot. So wird auf der RE 7 der Abschnitt zwischen Münster und Rheine montags bis freitags stündlich bedient. Die Betriebsaufnahme der beiden Strecken seit Dezember 2015 verlief nicht reibungslos. Es kam zu einer überdurchschnittlich hohen Anzahl von

Zugausfällen, Einschränkungen in den Fahrzeugkapazitäten und zu einer hohen Unpünktlichkeitsquote. Dies führte sowohl bei National Express als auch bei den Aufgabenträgern zu einer Vielzahl von Kundenbeschwerden. Nach intensivem Austausch mit den Aufgabenträgern ergriff National Express diverse Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsqualität. Die Aufgabenträger werden kontinuierlich die Entwicklung der Qualität beobachten.



**WEITERE
INFORMATIONEN:**
www.national-express.de

Mehrzweckbereich
des Talent 2 von
National Express



Innenraum der
neuen Talent
2-Triebwagen



Elektrotriebfahrzeug Talent 2 von National Express

Bevorstehende Betriebsaufnahmen jeweils im Dezember zum Fahrplanwechsel

2016

SAUERLANDNETZ

DB Regio AG, Region NRW

RE 17	Hagen – Warburg – Kassel-Wilhelmshöhe
RE 57	Dortmund – Winterberg / Brilon Stadt
RB 43	Dortmund – Dorsten (ab 12/2015)
RB 52	Dortmund – Hagen – Lüdenscheid
RB 53	Dortmund – Schwerte – Iserlohn
RB 54	Unna – Menden – Neuenrade

INTERIMSVERGABE DER ZUKÜNFTIGEN RRX-LINIEN

DB Regio AG, Region NRW

RE 1	Aachen – Köln – Düsseldorf – Dortmund – Hamm
RE 4	Aachen – Mönchengladbach – Düsseldorf – Hagen – Dortmund
RE 5	Emmerich – Köln – Bonn – Koblenz

RE 6	Köln-Flughafen – Köln – Düsseldorf – Dortmund – Hamm – Bielefeld – Minden
RE 11	Düsseldorf – Dortmund – Hamm – Paderborn – Kassel-Wilhelmshöhe
RE 33	Aachen – Heinsberg – Mönchengladbach – Krefeld- Duisburg

WESER-EMS-NETZ

NordWestBahn

KBS 392	(RE 18) Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück
KBS 390, 392	(RE 19) Wilhelmshaven – Oldenburg – Bremen
KBS 394	(RB 58) Osnabrück – Vechta – Bremen
KBS 393	(RB 59) Esens – Sande – Wilhelmshaven

2017

TEUTOBURGER-WALD-NETZ

Keolis/eurobahn

RE 78	Bielefeld – Minden – Nienburg
RB 61	Bad Bentheim – Osnabrück – Bünde – Herford – Bielefeld
RB 65	Münster – Rheine
RB 66	Münster – Osnabrück
RB 68	Münster – Rheine
RB 72	Herford – Altenbeken – Paderborn

NORDWEST-HESSEN-NETZ

DB Regionetz Verkehrs GmbH

R 4	Korbach – Kassel
R 39	Bad Wildungen – Wabern – (Kassel)
R 42	(RB 55) Brilon – Korbach – Frankenberg – Marburg
RB 94	Erndtebrück – Bad Laasphe – Marburg

2017

MEINERZHAGEN – LÜDENSCHIED

DB Regio AG, Region NRW

RB 25	Meinerzhagen – Lüdenscheid
--------------	----------------------------

2018

HELLWEG-NETZ

Keolis/eurobahn

RB 50	Münster – Dortmund
RB 59	Dortmund – Soest
RB 69	Münster – Hamm – Bielefeld
RB 89	Münster – Hamm – Paderborn – Warburg

RUHR-SIEG-NETZ

noch unbekannt

RE 16	Essen – Hagen – Siegen / Iserlohn
RB 46	Gelsenkirchen – Bochum
RB 91	Hagen – Siegen / Iserlohn

2018

VORLAUFBETRIEB RHEIN-RUHR-EXPRESS (RRX) LOS 1

Abellio

RE 1	Aachen – Köln – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund – Hamm (ab Mitte 2020)
RE 11	Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund – Hamm – Paderborn – Kassel (ab Dezember 2018)

VORLAUFBETRIEB RHEIN-RUHR-EXPRESS (RRX) LOS 2

National Express

RE 5	Koblenz – Köln – Düsseldorf – Duisburg – Wesel (ab Mitte 2019)
RE 6	Köln / Bonn (Flughafen) – Köln – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund – Hamm – Bielefeld – Minden (ab Ende 2019)

VORLAUFBETRIEB RHEIN-RUHR-EXPRESS (RRX) LOS 3

National Express

RE 4	Aachen – Mönchengladbach – Düsseldorf – Wuppertal – Dortmund (ab Ende 2020)
-------------	---

2020



NWL Qualitätsranking

- Steigerung der Fahrzeugqualität bei Abellio und WestfalenBahn
- Geringe Ausfallquoten bei den drei Erstplatzierten
- Erneut Gesamtsieg von Abellio aufgrund hervorragender Qualität in allen drei Kategorien

Abellio Rail NRW setzt sich erneut in allen Kategorien durch

Im Jahr 2015 verkehren sieben Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in Westfalen-Lippe, wobei sich die erbrachten Verkehrsleistungen auf insgesamt 18 Wettbewerbsnetze verteilen. Neben der Deutschen Bahn (DB Regio AG) haben sich Abellio Rail NRW, eurobahn, HellertalBahn (bis Dezember 2015), Hessische Landesbahn, NordWestBahn und WestfalenBahn einen festen Verkehrsanteil im NWL gesichert. Der Wettbewerb motiviert die EVU zudem, die Qualität der jeweiligen Wettbewerbsnetze zu steigern, um als zuverlässiger und qualitativ hochwertiger Dienstleister in neue Ausschreibungen zu starten.

Um die Leistungserfüllung durch die Verkehrsunternehmen im NWL zu vergleichen, wurde mit dem Qualitätsbericht 2014 erstmals ein Qualitätsranking eingeführt. Dieses basiert auf den Qualitätskriterien Anfahrtpünktlichkeit, Leistungserfüllung (Zkm) und Zustand der Fahrzeuge*. Es gelten dabei für alle EVU die gleichen Standards:

- **Anfahrtpünktlichkeit:** Prozentverfahren mit 3:59 Minuten Maximalverspätung an den vertraglichen Messpunkten
- **Leistungserfüllung (Zkm):** Prozentueller Anteil der durchgeführten Verkehre – abgezogen werden die ungeplanten, nicht vorhersehbaren Ausfälle und nicht durch Züge ersetzten Zugkilometer
- **Zustand der Fahrzeuge*:** Objektives Qualitätsmessverfahren durch Profitester nach einheitlichen Kriterien

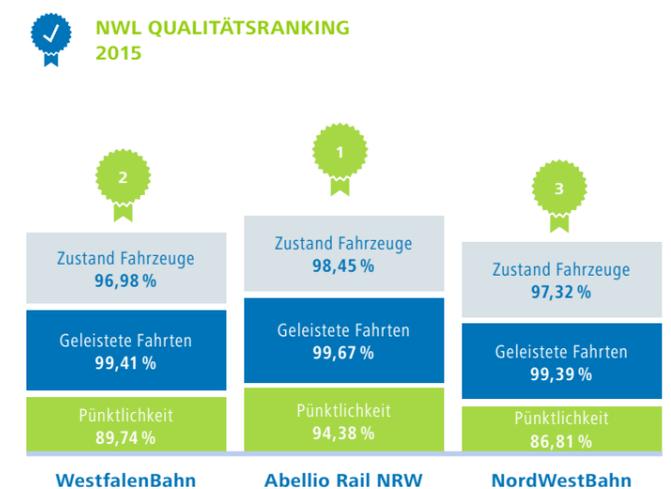
Zur Vergleichbarkeit dürfen an dem Ranking nur Eisenbahnverkehrsunternehmen teilnehmen, deren Soll-Verkehrsanteil mindestens 1 Mio. im Wettbewerb vergebene Zugkilometer in dem jeweiligen Auswertungsjahr beträgt. Dies führt dazu, dass die HellertalBahn nicht in die Bewertung einbezogen werden kann. In Westfalen-Lippe stehen sich im Jahr 2015 folgende EVU gegenüber:

- Abellio Rail NRW (2,2 Mio. Zkm)
- DB Regio AG (im Wettbewerb 6,4 Mio. Zkm)
- eurobahn (8,4 Mio. Zkm)
- Hessische Landesbahn (1,3 Mio. Zkm)
- NordWestBahn (2,8 Mio. Zkm)
- WestfalenBahn (3,2 Mio. Zkm)

Wie bereits im Jahr 2014 konnte auch in 2015 Abellio Rail NRW durch exzellente Erfüllungsquoten in allen Kriterien überzeugen. Durch die besten Bewertungen in allen drei Kategorien wurde der Spitzenplatz souverän verteidigt. Besonders bei der Pünktlichkeit konnte sich das EVU von seinen Kontrahenten absetzen und

sich in zwei der drei zur Bewertung herangezogenen Qualitätsstandards im Vergleich zum Vorjahr verbessern. Dies ist bei dem Zustand der Fahrzeuge im Ruhr-Sieg-Netz auch auf das seit 2014 sukzessive vorgenommene Redesign der Fahrzeugflotte im Innenbereich mit neuen Kopfstützen und Armlehnen zurückzuführen, welches im Herbst 2015 abgeschlossen wurde. Auf Platz 2 folgt die WestfalenBahn, welche mit den zweitbesten Ergebnissen bei der Pünktlichkeit und den geleisteten Fahrten glänzen konnte. Da Abellio auch an der WestfalenBahn beteiligt ist, kann hier gleich zweimal gefeiert werden. Mit einem leicht schlechteren Gesamtergebnis als die WestfalenBahn belegt die NordWestBahn den dritten Platz des Rankings. Die Unterschiede zwischen den beiden im Norden verkehrenden Verkehrsunternehmen stellt die Grafik „NWL Qualitätsranking 2015“ heraus. So wurde der Zustand der Fahrzeuge bei der NordWestBahn besser bewertet, was die WestfalenBahn in Sachen Pünktlichkeit hingegen wieder wettmachen kann. Auf den weiteren Plätzen folgen die eurobahn, die Hessische Landesbahn und die DB Regio AG. Auf die einzelnen Qualitätskriterien wird in den folgenden Kapiteln noch genauer eingegangen.

*Auf den Linien in andere Räume RE 9, S1, S5 (DB Regio AG), RB 77 und die Kurbuchstrecken 392 + 394 (NordWestBahn) sowie RE 99 (Hessische Landesbahn) werden keine Erhebungen zum Standard Zustand der Fahrzeuge durchgeführt. Hier kommen Qualitätsmesssysteme der Nachbarregionen zur Anwendung, die im Qualitätsranking keine Berücksichtigung finden.





Pünktlichkeit

- 13,8 % aller Linien unpünktlich
- Probleme durch Unwetter und Infrastrukturmaßnahmen
- Pünktlichkeitseinbruch durch Stellwerksbrand in Mülheim

Pünktlichkeit in Westfalen-Lippe 2015

Die Pünktlichkeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) wird im Gebiet des NWL in Prozentanteilen der pünktlich verkehrenden Züge gemessen. Im Rahmen des NWL-Qualitätsberichtes werden grundsätzlich alle Züge mit einer Verspätung von maximal 3:59 Minuten als pünktlich bewertet. Dies soll eine landesweite Vergleichbarkeit der Pünktlichkeit ermöglichen, da auch im Rahmen des NRW-Qualitätsberichtes seit 2009 erstmals vorgenannter Standard für die Pünktlichkeitsbewertung herangezogen wird. Ausnahmen bilden dort weiterhin die Linien RE 14 (02:59) und RB 45 (01:59), die aufgrund der gelieferten Datenstruktur nicht anders auswertbar sind.

Die Gesamtpünktlichkeit über alle Linien des NWL lag mit **86,2 %** auf dem schlechtesten Wert der vergangenen 7 Jahre. Hiervon sind RegionalExpress-Linien (RE), RegionalBahn-Linien (RB) und S-Bahn-Linien (S) gleichermaßen betroffen. Lediglich 2010 wurde aufgrund der starken Winterproblematik ein ähnlich schlechter Wert erreicht. Berücksichtigt wurden bei dieser Auswertung nur die vertraglichen Messpunkte innerhalb des NWL. Eine genauere Auskunft über die Pünktlichkeit im NWL gibt die Detailbetrachtung nach den einzelnen Produktkategorien (RE, RB und S-Bahn) auf den folgenden Seiten. Die Pünktlichkeit im Jahresverlauf 2015 (untere Grafik) verdeutlicht die individuellen Jahresschwankungen.

In der ersten Jahreshälfte gab es erhebliche Probleme durch den Streik von Bahnbediensteten der Deutschen Bahn AG. Im April/Mai 2015 hatte dieser Streik jedoch einen vergleichsweise geringen Einfluss auf die Pünktlichkeit. Er führte allerdings zu deutlich höheren Zugausfällen.

Baustellenbedingt war ein deutlicher Rückgang der Pünktlichkeit insbesondere in den Sommermonaten zu verzeichnen.

Die verstärkte Bautätigkeit verursachte trotz zumeist abgestimmter „Baustellenfahrpläne“ aufgrund von Unvorhersehbarkeiten im Bau- und Betriebsablauf Verspätungen im Fahrbetrieb. Zusätzlich führten auch Naturereignisse wie das Orkantief „Niklas“ am 31.03.2015 sowie das Sturmtief „Zeljko“ am 24.07.2015 zeitweise zu Zugausfällen und deutlichen Zugverspätungen.

Insbesondere ab Oktober 2015 kam es bei vielen Linien im NWL zu einem Pünktlichkeitseinbruch. Mit unter 78 % wurde im November der schlechteste Monatswert erreicht. Die Ursache: Durch einen Brand wurde das Stellwerk in Mülheim-Styrum am 04.10.2015 fast völlig zerstört. Der Regionalverkehr war über Wochen und Monate massiv beeinträchtigt. Züge fuhren verspätet, fielen aus oder wurden umgeleitet. Massive Qualitätseinbußen gerade im Bereich der Pünktlichkeit, die sich aus dem Kernnetz im Ruhrgebiet bis in den NWL auswirkten, waren die Folge.

Leider nahm auf den Hauptstrecken auch die Zahl der Person unfälle mit entsprechenden Auswirkungen auf Pünktlichkeit und Ausfälle deutlich zu. Besonders betroffen war hier das Hellweg-Netz.

PÜNKTLICHKEITSQUOTEN IM NWL 2009 – 2015



PÜNKTLICHKEITSQUOTEN IM NWL



Pünktlichkeit der RegionalExpress-Linien

In Westfalen-Lippe verkehrten im vergangenen Fahrplanjahr 18 verschiedene RegionalExpress-Linien, die die Oberzentren in Nordrhein-Westfalen, aber auch in den angrenzenden Bundesländern Niedersachsen und Hessen verbunden haben.

Insgesamt lagen die Linien der Produktklasse RegionalExpress mit **80,5 %** knapp oberhalb der nicht akzeptablen Grenze von 80 %, wobei die sehr lang laufenden NRW-RE-Linien **RE 1**, **RE 6**, **RE 7** und **RE 11** mit Pünktlichkeitsquoten von lediglich 57 % (RE 11) bis 68 % (RE 7) stark ins Gewicht fielen und das Gesamtergebnis negativ beeinflussten.

Der Stellwerksbrand in Mülheim war eine der Hauptursachen. Ebenfalls zu nennen sind hier aber auch die Kapazitätsengpässe in den Infrastrukturknoten, welche zu Verspätungen und Verspätungsübertragungen auf Folgeleistungen führten.

Schlechtere Quoten durch Infrastrukturprojekte

Bei den RegionalExpress-Linien gab es im Vergleich zum Vorjahr insgesamt eine negative Entwicklung. Deutliche Verbesserung konnten nur bei der **RE 3** (+9,34 %) und **RE 15** (+6,23 %) erzielt werden, wobei die Werte der RE 15 noch immer nicht in einem akzeptablen Bereich lagen.

Die stärksten Pünktlichkeitseinbußen im Vergleich zu 2014 – und dies bereits auf Basis einer geringen Gesamtpünktlichkeit – waren bei den Linien **RE 2** (-5,54 %), **RE 9** (-3,96 %) und **RE 78** (-4,20 %) zu verzeichnen. Während die Rückgänge bei der **RE 2** im Wesentlichen auf den Stellwerksbrand in Mülheim zurückzuführen sind, ist die Ursache bei der **RE 9** vor allem in Baumaßnahmen u. a. im Bahnhof Siegen und Verspätungsübertragungen aus anderen Linien entlang des Streckenverlaufs zu suchen. Die **RE 78**, die auf einer hoch belasteten Hauptstrecke verkehrt, ist stark von den Wechselwirkungen zum häufig verspäteten Fernverkehr betroffen. Die Verspätungszunahme ist hier auch Folge des Infrastrukturengpasses im weiteren Streckenverlauf Richtung Hannover.

Der pünktliche Eisenbahnbetrieb 2015 wurde, wie in den vergangenen Jahren, auch durch besondere Naturereignisse beeinflusst:

Orkantief Niklas (31.03.2015)

Die Deutsche Bahn stellte am 31. März 2015 den Nah- und teilweise den Fernverkehr in Nordrhein-Westfalen und anderen Bundesländern wegen des mit dem Sturmtief verbundenen Risikos ein. Tausende Reisende und Pendler saßen an Bahnhöfen unter anderem in Düsseldorf, Bielefeld, Dortmund und Köln fest.

Der Fernverkehr wurde großräumig umgeleitet oder entfiel. Des Weiteren wurde die Höchstgeschwindigkeit auf den ICE-Strecken auf zunächst 140 km/h, ab dem späten Nachmittag auf 80 km/h herabgesetzt. Fernzüge fuhren meist nur bis zum nächstgelegenen Knotenbahnhof, während der Regionalverkehr ganz entfiel.

Sturmtief Zeljko (24.07.2015)

Wegen umgestürzter Bäume und Oberleitungsschäden gab es auch bei diesem Sturmtief zahlreiche Verspätungen und Ausfälle aufgrund von Streckensperrungen. Im NWL betraf dies insbesondere den Abschnitt zwischen Rheine und Münster.



PÜNKTLICHKEITSQUOTEN DER REGIONALEXPRESS-LINIEN IM NWL IN 2015

Auch bei schlechter Witterung pünktlich: RE 16 von abellio



Pünktlichkeit der RegionalBahn- und S-Bahn-Linien

Mit einem Anteil von ca. 61% an der Gesamt-Zugkilometer-Leistung haben die RegionalBahn-Linien den größten Leistungsanteil im NWL. Die RegionalBahn zeichnet sich durch einheitliche Takte und eine sehr gute Erreichbarkeit aus, da sie an jeder Verkehrsstation entlang der bedienten Strecke hält.

Die durchschnittliche Pünktlichkeit aller RegionalBahn-Linien betrug **87,7 %** und schließt bei einzelnen Schwankungen im Jahresverlauf das Jahr 2015 mit dem besten Wert aller Produktkategorien ab.

Das beste Ergebnis verzeichneten weiterhin die drei RegionalBahn-Linien der DB Regio AG aus dem SauerlandNetz: **RB 52** mit 97,6%, **RB 53** mit 96,6% und **RB 54** mit 97,4%.

Deutlich verbessert hat sich die Pünktlichkeit auf der Linie **RB 76** (+7%) aufgrund von Optimierungen der Betriebsabläufe des EVU. Mit einer Steigerung um +11,5% war auch die Pünktlichkeit der Linie **RB 68** mit 87,0% im Vergleich zu den schlechten Werten des Vorjahres wieder auf einem solideren Niveau.

Unpünktliche Züge und die Ursachen

Leider war auch im Gesamtnetz der RB-Linien eine Verschlechterung der Pünktlichkeit festzustellen, so dass in 2015 der schlechteste Wert der letzten 7 Jahre festgestellt werden musste.

Neben den unvorhersehbaren oder nicht steuerbaren Faktoren wie Streiks oder Naturereignissen waren hierfür insbesondere folgende Ursachen zu nennen:

Baumaßnahmen an der Streckeninfrastruktur

Die zahlreichen geplanten Baumaßnahmen werden nach der DB-Vorschrift „Fahren und Bauen“ abgewickelt und sollten möglichst geringe Auswirkungen auf den laufenden Betrieb sowie auf die Pünktlichkeit der Züge und damit letztendlich auf den Fahrgast haben. Trotzdem führten die Baumaßnahmen aufgrund von temporär eingerichteten Langsamfahrstellen (vgl. Seite 41), Unvorhersehbarkeiten im Bau- und Betriebsablauf oder Streckensperrungen zu einer Verminderung der Pünktlichkeit.

Baumaßnahmen an den Stationen

Im Rahmen der Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe werden zahlreiche Verkehrsstationen in Westfalen modernisiert. Diese vom Grunde her positive Maßnahme führte jedoch zeitweise zu starken Einschränkungen im Zugverkehr.

Dauerhafte Engpässe im Bereich der Infrastruktur

Der teilweise erfolgte Rückbau der Infrastruktur sowie die Erhöhung der Zugfolge im Nah-, Fern- und Güterverkehr führten zu einer mangelnden Verfügbarkeit der Infrastruktur. Überlastungen und Probleme bei Kreuzungen, Überholungen und Zugfolgeabständen sind die Folge. Infrastrukturstörungen z. B. Störungen an Bahnübergängen fallen stärker ins Gewicht. Aufgrund der Eingleichigkeit vieler RB-Strecken setzen sich die Auswirkungen einzelner Verspätungen im Gesamtnetz meist über einen längeren Zeitraum fort. Um die Schwachpunkte innerhalb der technischen Einrichtungen an der Strecke zu erkennen und die Verfügbarkeit der Infrastruktur dauerhaft zu erhöhen, ist ein verstärkter Dialog der Verkehrsunternehmen mit den Infrastrukturbetreibern erforderlich.

Fahrzeugstörungen

Insbesondere die neuen Betreiber hatten zu Beginn der Betriebsaufnahme Probleme mit ihrem Fahrzeugpark. Dies führte z. B. im Eifel-Westerwald-Sieg-Netz (Dreiländerbahn) und ab Dezember 2015 auch dem Rhein-Münsterland-Express (RE 7), teilweise auch durch den Einsatz von Ersatzfahrzeugen, zu Verspätungen.

Personenunfälle

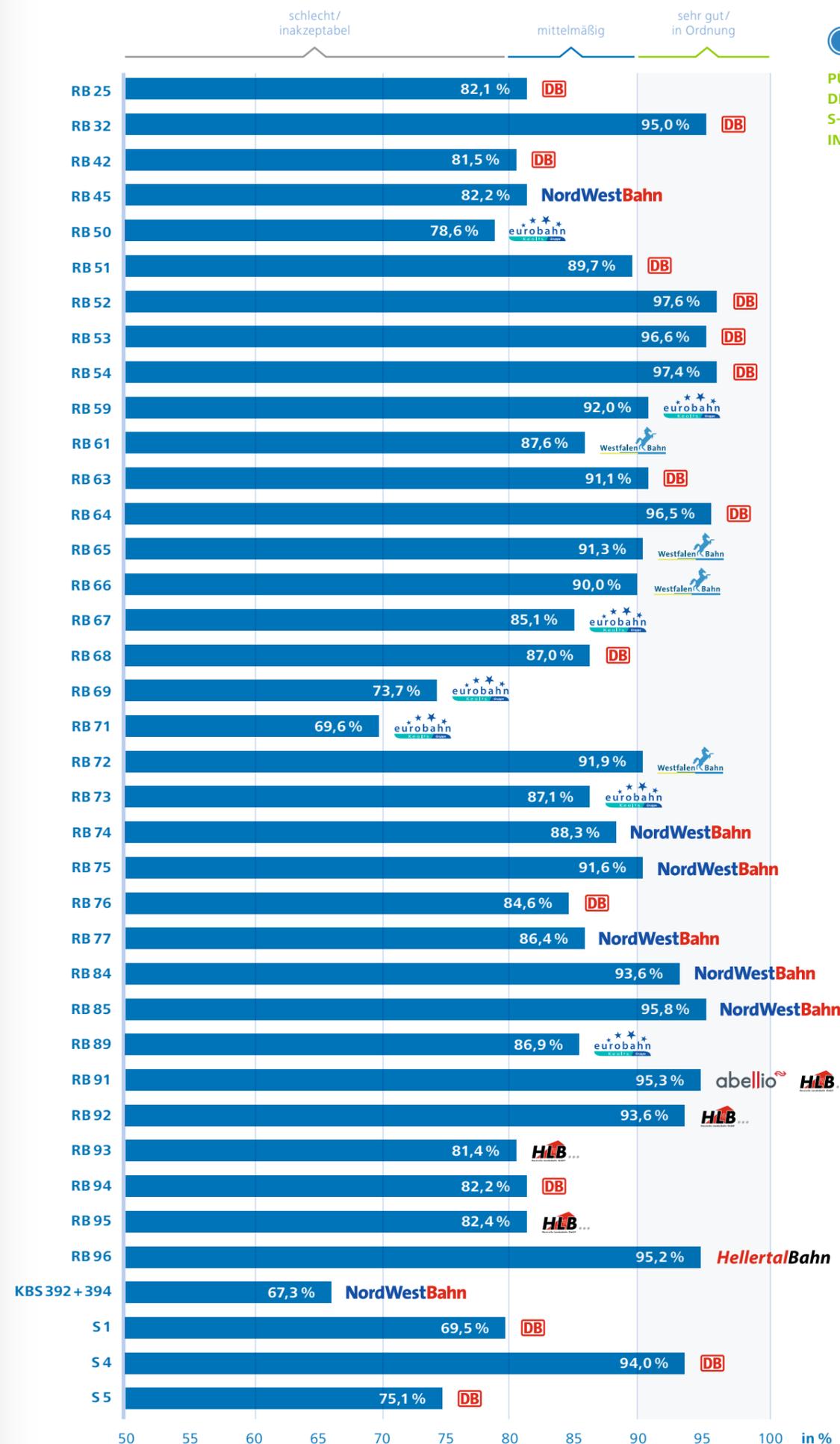
Im Vergleich zu den Vorjahren war 2015 eine deutliche Erhöhung der Zahl der Personenunfälle zu verzeichnen. Zu nennen sind hier neben den Suiziden auch die Suizidversuche und deren Ankündigungen. Betroffen sind vor allem die Hauptstrecken. Durch Streckensperrung bedingte Verspätungen und Ausfälle übertrugen sich und sind auch auf den Nebenstrecken bemerkbar.

Sonderfall S-Bahn-Linien

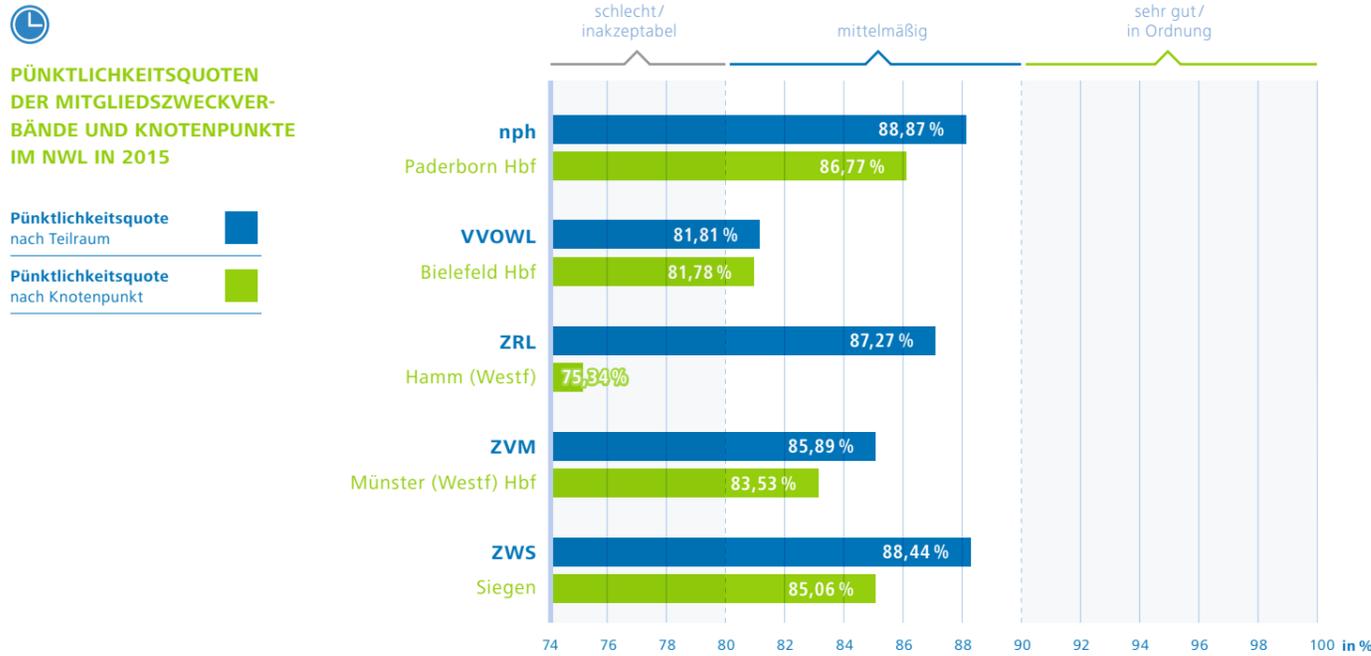
Knapp 1 Mio. Zugkilometer werden von **S-Bahnen** im Randbereich des NWL erbracht, welche sich auf drei Linien aufteilen: S1 Minden – Hannover, S4 Unna – Dortmund und S5 Paderborn – Hannover. Die Pünktlichkeitswerte bei den S-Bahn Hannover-Linien **S1** (-6,7%) und **S5** (-10,1%) war eine Rückkehr auf das schlechte Pünktlichkeitsniveau der Vorjahre. Ursache waren Zugfolgeverspätungen und infrastrukturbedingte Störungen. Insbesondere das Nadelöhr Hannover Hbf stellte einen zusätzlichen Verspätungsgrund dar, da dort häufig Verspätungen durch belegte Gleise entstehen. Eine Verbesserung der Situation ist u. a. aufgrund der Baumaßnahmen am Hauptbahnhof Hannover in den Jahren 2019–2033 kurzfristig nicht absehbar. Die S4 der S-Bahn Rhein-Ruhr hingegen wies eine für die S-Bahn typische gute Pünktlichkeit auf.



PÜNKTLICHKEITSQUOTEN DER REGIONALBAHN- UND S-BAHN-LINIEN IM NWL IN 2015



Pünktlichkeit an den Knotenpunkten in Westfalen-Lippe



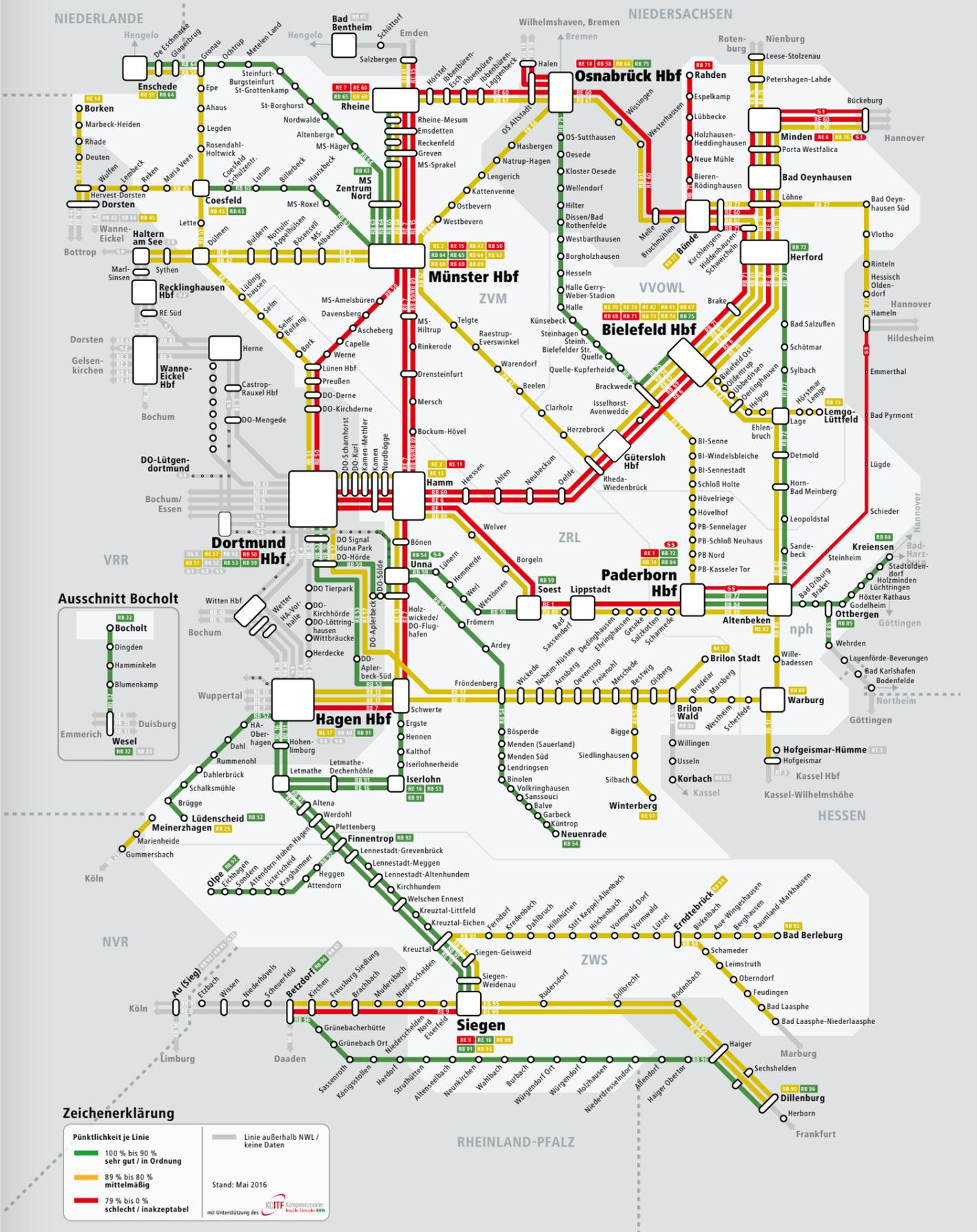
Die Gegenüberstellung zwischen dem gesamten Zweckverbandsgebiet und den jeweiligen Knotenpunkten zeigt eindeutig, dass diese Hauptmesspunkte meist deutlich schlechter abschneiden. Aufgrund des Zulaufs zahlreicher Linien, den hierbei bestehenden Anschlussverbindungen und Wartezeiten sowie der in der Regel eingeschränkten Verfügbarkeit von Fahrstraßen und Gleisen führten Verspätungen hier schnell zu Folgeverspätungen bei weiteren Linien. Mehrere Faktoren erschwerten im NWL die Minimierung von Verspätungen im rollenden Betrieb, insbesondere Zugkreuzungen oder -überholungen durch den Fernverkehr sowie dauerhafte und kurzfristige Langsamfahrstellen im System und eingleisige Abschnitte im Bereich der RB-Linien (vgl. Infrastruktur-Kapitel auf Seite 39).

Lediglich die Bahnhöfe Münster und Bielefeld konnten ihr Pünktlichkeitsniveau leicht verbessern, dies jedoch auf relativ schlechtem Niveau. Inakzeptabel hingegen ist weiterhin die Pünktlichkeit am Knotenpunkt Hamm (75,3 %).

Bei drei Knotenpunkten war auffällig, dass in der Regel nur einzelne Linien die Hauptauslöser für eine schlechte Bilanz sind: Die unpünktlichen Ankünfte wurden im Bahnhof Bielefeld meist durch die Linie **RE 6** verursacht. In Siegen war die Linie **RE 9** und in Paderborn Hbf die Linie **RB 89** der Hauptauslöser.

In Münster und Hamm waren die Linien **RE 1**, **RE 2**, **RE 6**, **RE 7** und **RB 89** Verursacher der Hauptverspätungen.

Pünktlichkeit im NWL 2015





Zugausfälle

- 2,41 % Ausfallquote im NWL-Netz
- Starker Anstieg der nicht vorhersehbaren Ausfälle
- Hauptgrund: DB-Lokführer-Streik

Gesamtzugausfälle im Jahresverlauf 2015

Ein Zug gilt als ausgefallen, wenn kein Ersatzzug eingesetzt wird. Schienenersatzverkehre mit Bussen oder Taxen werden dabei nicht angerechnet. Dies geschieht vor dem Hintergrund, dass Ersatzverkehre mittels Bus oder Taxi durch zusätzlich notwendige Umstiege, Komforteinbußen und die verlängerte Reisezeit eine aus Kundensicht massive Einschränkung der Angebotsqualität im SPNV darstellt.

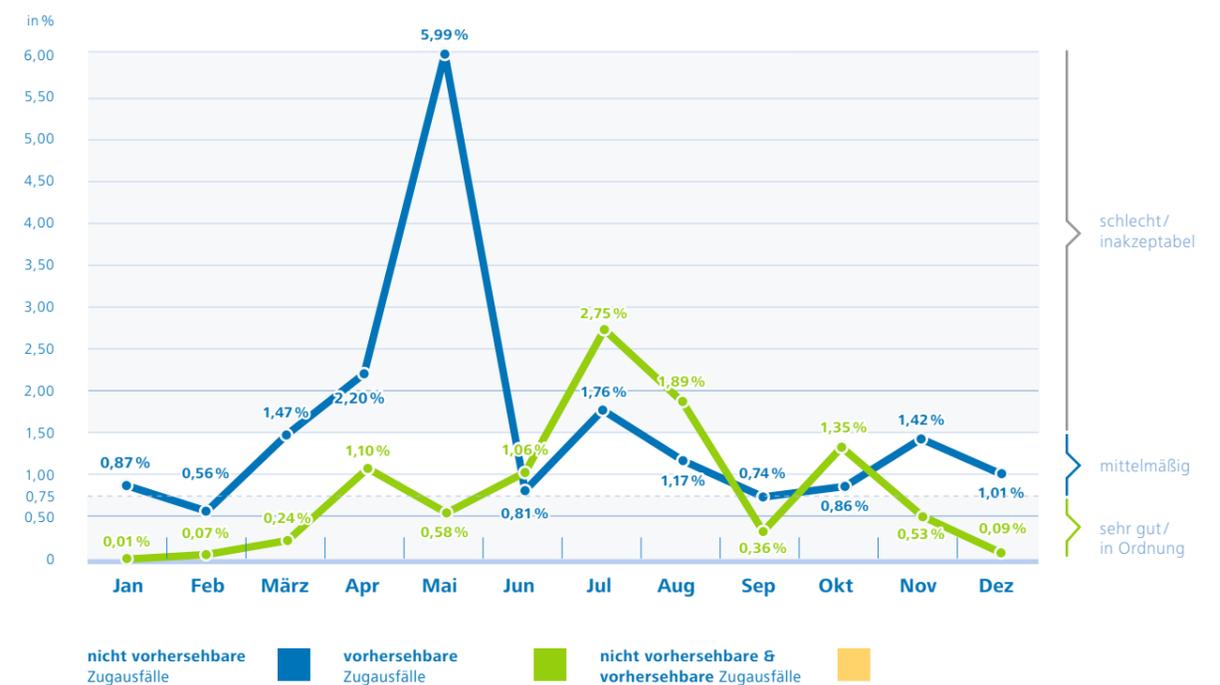
Grundsätzlich wird bei streckenbezogenen Ausfällen zwischen vorhersehbaren und nicht vorhersehbaren Ausfällen unterschieden. Während sich die Ursachen bei vorhersehbaren Ausfällen zumeist auf Baustellen beschränken und Ersatzmaßnahmen, wie z. B. Schienenersatzverkehr mit Bussen, eingerichtet werden können, ist die Liste der möglichen, nicht vorhersehbaren Ausfälle sehr lang. Dies reicht von Fahrzeugstörungen über Personen im Gleis bis hin zu Personalmangel und stellt einen unberechenbaren Faktor in der Qualität der Verkehrsleistung dar. Aufgrund der Kurzfristigkeit solcher Ausfälle kann zudem nur in seltenen Fällen zeitnah ein adäquater Ersatz (z. B. Busnotverkehr) eingerichtet werden.

Im Jahr 2015 betrug die Ausfallquote im Gesamtnetz Westfalen-Lippe **2,41 %** der zu erbringenden Verkehrsleistung. Der Anteil der vorhersehbaren Ausfälle, also baustellendingte Ausfälle mit Ersatzverkehren, lag im Jahr 2015 mit **0,84 %** im mittelmäßigen Bereich und somit auf einem vergleichbaren Niveau wie in den Vorjahren. Die Teilräume Westfalen-Süd und Münsterland waren am stärksten von baubedingten Ausfällen betroffen. Bei der reinen Betrachtung der nicht vorhersehbaren Ausfälle ist der NWL mit **1,57 %** erstmals seit der Datenerfassung für den Qualitätsbericht auf einem schlechten bzw. inakzeptablem Niveau (der Wert lag in den Vorjahren in der Regel unter 1 %).

ZUGAUSFALLQUOTEN IM NWL IN DEN JAHREN 2011–2015



ZUGAUSFALLQUOTEN IM NWL IM JAHRESVERLAUF 2015



Diverse Ursachen für die Einschränkung der Betriebsqualität

Hauptgrund für die negative Veränderung der nicht vorhersehbaren Ausfälle waren die bundesweiten Streiks der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL), von denen alle Linien der Deutschen Bahn sowohl im DB-Großvertrag als auch der Wettbewerbsnetze betroffen waren. Betrachtet man die betroffenen NWL-Linien im Jahresvergleich, so lagen die Ausfallquoten überwiegend ein bis zwei Prozentpunkte über dem Vorjahreswert. Insgesamt belief sich die Streikzeit auf 14 Tage verteilt auf die Monate April und Mai, wobei der Schwerpunkt im Mai 2015 lag:

Streiktage der GDL im Jahr 2015

21.–24.04.2015 (4 Tage)

66 Stunden im Güterverkehr, Dienstag (15 Uhr) bis Freitag (9 Uhr) und 44 Stunden im Personenverkehr, Mittwoch (2 Uhr) bis Donnerstag (22 Uhr)

04.–10.05.2015 (7 Tage)

Bislang längster Streik in der Geschichte der Deutschen Bahn AG: 127 Stunden im Personenverkehr und 138 Streikstunden im Güterverkehr

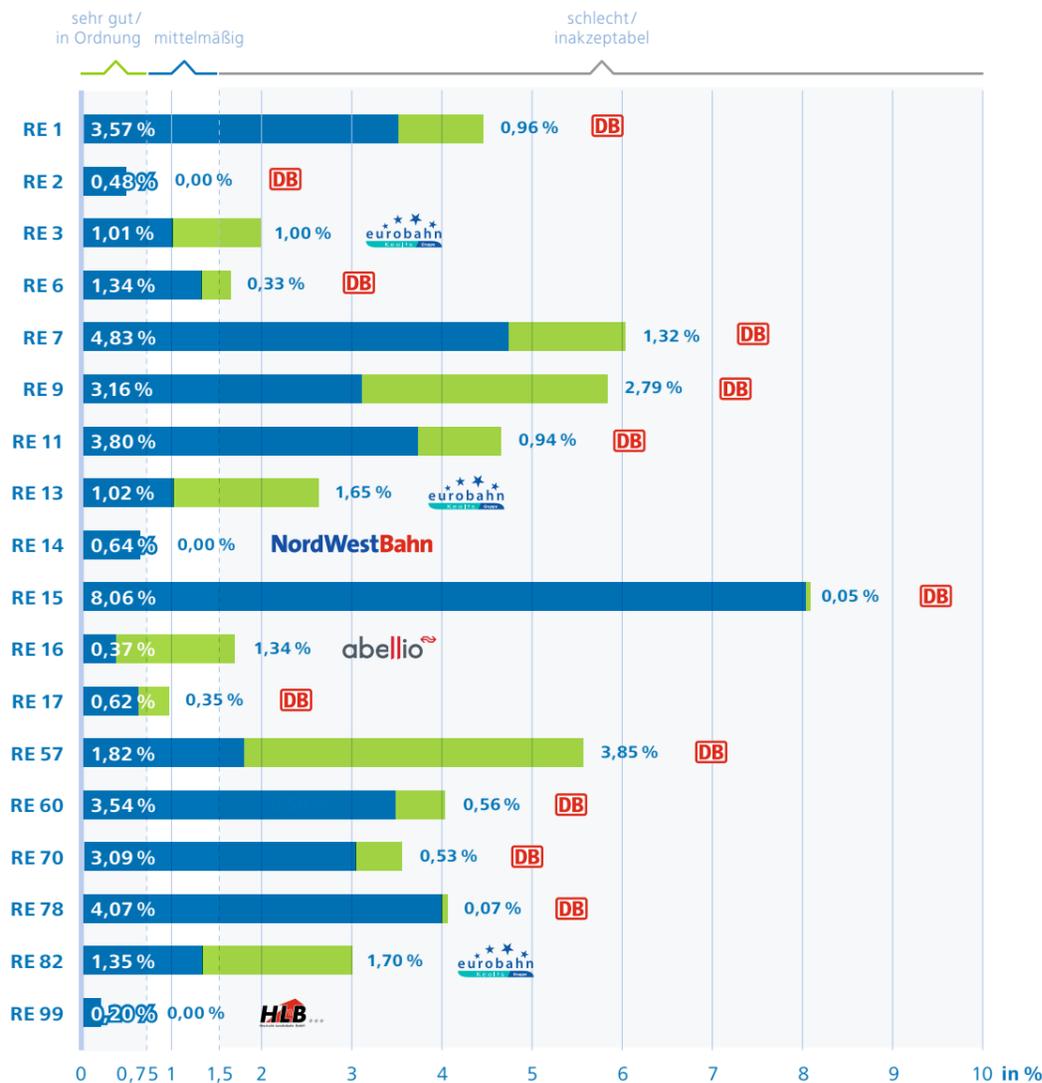


ZUGAUSFALLQUOTEN DER REGIONALEXPRESS-LINIEN IM NWL IN 2015

Die Zugausfallquoten der RE-Linien unterteilen sich wie folgt:

nicht vorhersehbare Zugausfälle

vorhersehbare Zugausfälle



Mehrere Unwetter sorgten in 2015 für zahlreiche Streckensperrungen.

19.–21.05.2015 (3 Tage)

Die GDL streikte zunächst, ohne einen Endpunkt zu nennen – einigte sich aber am 21. Mai mit der DB auf eine Schlichtung.

Ersatzkonzepte, wie sie bereits in der Vergangenheit zur Anwendung kamen, milderten zwar die Zugausfallquote, jedoch fiel ein Großteil der Verkehrsleistungen aus und wurde nicht ersetzt. In der unteren Grafik auf Seite 25 wird der Einfluss der Streiks auf die Zugausfallquote deutlich.

Des Weiteren verursachten Unwetter im Jahr 2015 Zugausfälle. Die Auswirkungen von Orkantief Niklas (31.03.2015) sowie von Sturmtief Zeljko (24.07.2015) können jedoch aufgrund des lediglich kurzen Zeitraums der notwendigen Streckensperrungen als relativ gering angesehen werden.

Mit einer Ausfallquote von 0,48% der nicht vorhersehbaren Ausfälle lag die Linie RE 2 erstmals in einem sehr guten Bereich. Der Wert der Linie RB 42 (4,16%) ist vor dem Hintergrund der technischen und organisatorischen Probleme beim Betriebsstart der Haardachse zu sehen. Verursacher war hier die Fahrzeugindustrie, die die neuen Fahrzeuge verspätet ausgeliefert hat. Der Betrieb musste somit zunächst mit Ersatzfahrzeugen erfolgen, was nicht im erforderlichen Umfang gelang. Hierbei gilt es einen Aspekt zu berücksichtigen, der einhergeht mit dem großen Erfolg der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) in Wettbewerbsverfahren des NWL. In kaum einem Verbandsge-

biet betreiben bundesweit derart zahlreiche NE-Bahnen einen so großen Anteil der SPNV-Leistungen, wie im NWL. Dieser Erfolg geht jedoch auch einher mit (bezogen auf die jeweiligen Verkehrsunternehmen) relativ kleinen Fahrzeugparks. Diese Fahrzeugparks entsprechen in der Regel ausschließlich dem für das jeweilige Netz (oder mehrere Netze) erforderlichen Fahrzeugbedarf inkl. Reservefahrzeugen. Weitere Fahrzeuge stehen den NE-Bahnen in der Regel nicht zur Verfügung. Und auch bei der DB, welche als noch immer größtes SPNV-Unternehmen im NWL in der Vergangenheit fehlende Fahrzeuge (z. B. aufgrund Unfallschäden oder verspäteter Auslieferung) mit Ersatz aus dem großen DB-Fahrzeugpool zumindest abmildern konnte, schrumpft aufgrund des Rückgangs der Verkehrsanteile und aus wirtschaftlichen Erwägungen besagter Fahrzeugpool.

Vorhersehbare Ausfälle, die durch Schienenersatzverkehre aufgefangen werden konnten und für die Fahrgäste (wenn auch mit Zeit- und Komforteinschränkungen) planbar waren, hatten ihre Ursache in der Regel in Großbaustellen mit zum Teil über mehrere Monate andauernder Streckensperrung. Die Ausfallquoten der RegionalBahn- und S-Bahn-Linien im Detail finden Sie auf der nachfolgenden Seite.

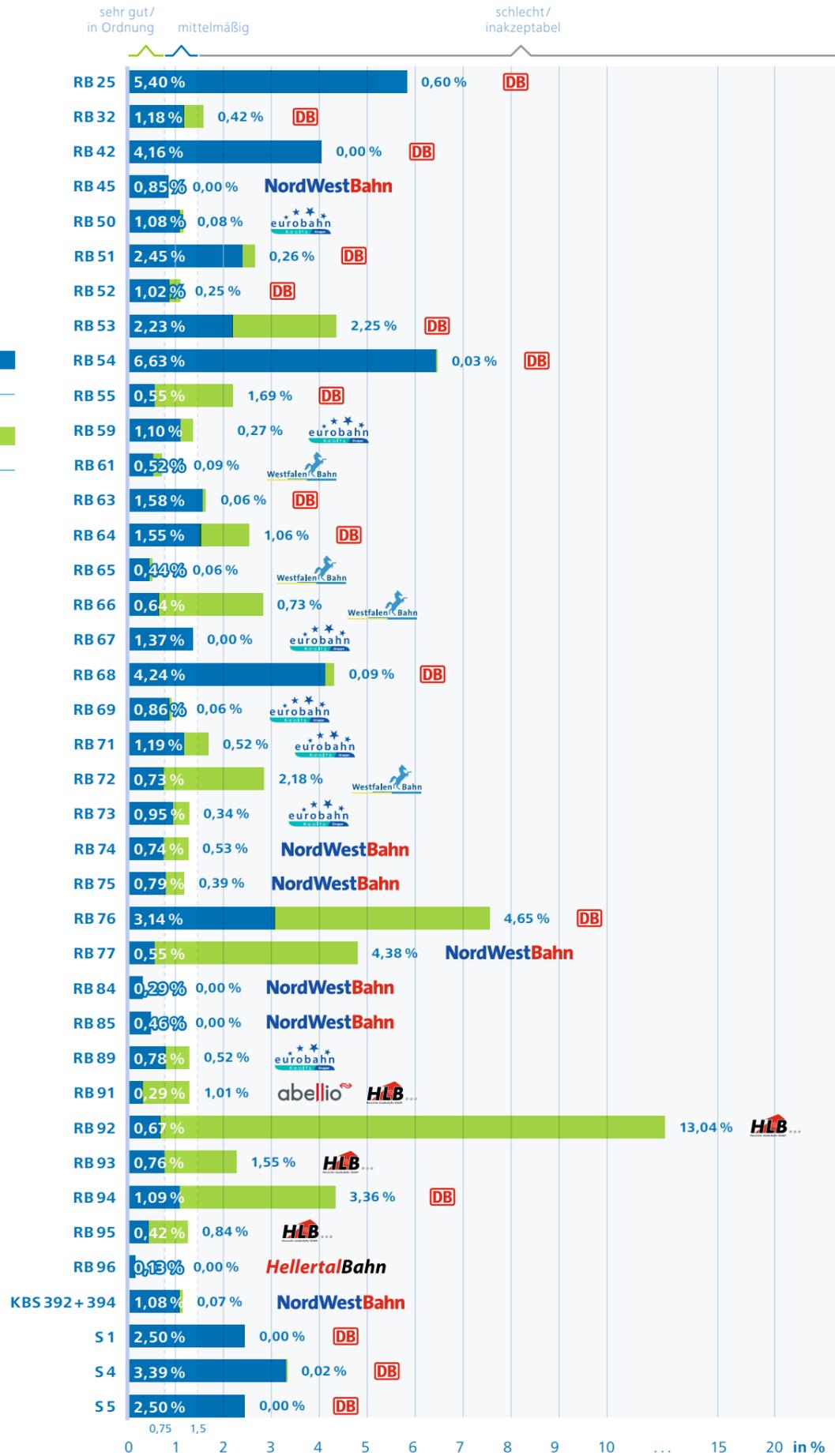


ZUGAUSFALLQUOTEN DER REGIONALBAHN- UND S-BAHN-LINIEN IM NWL IN 2015

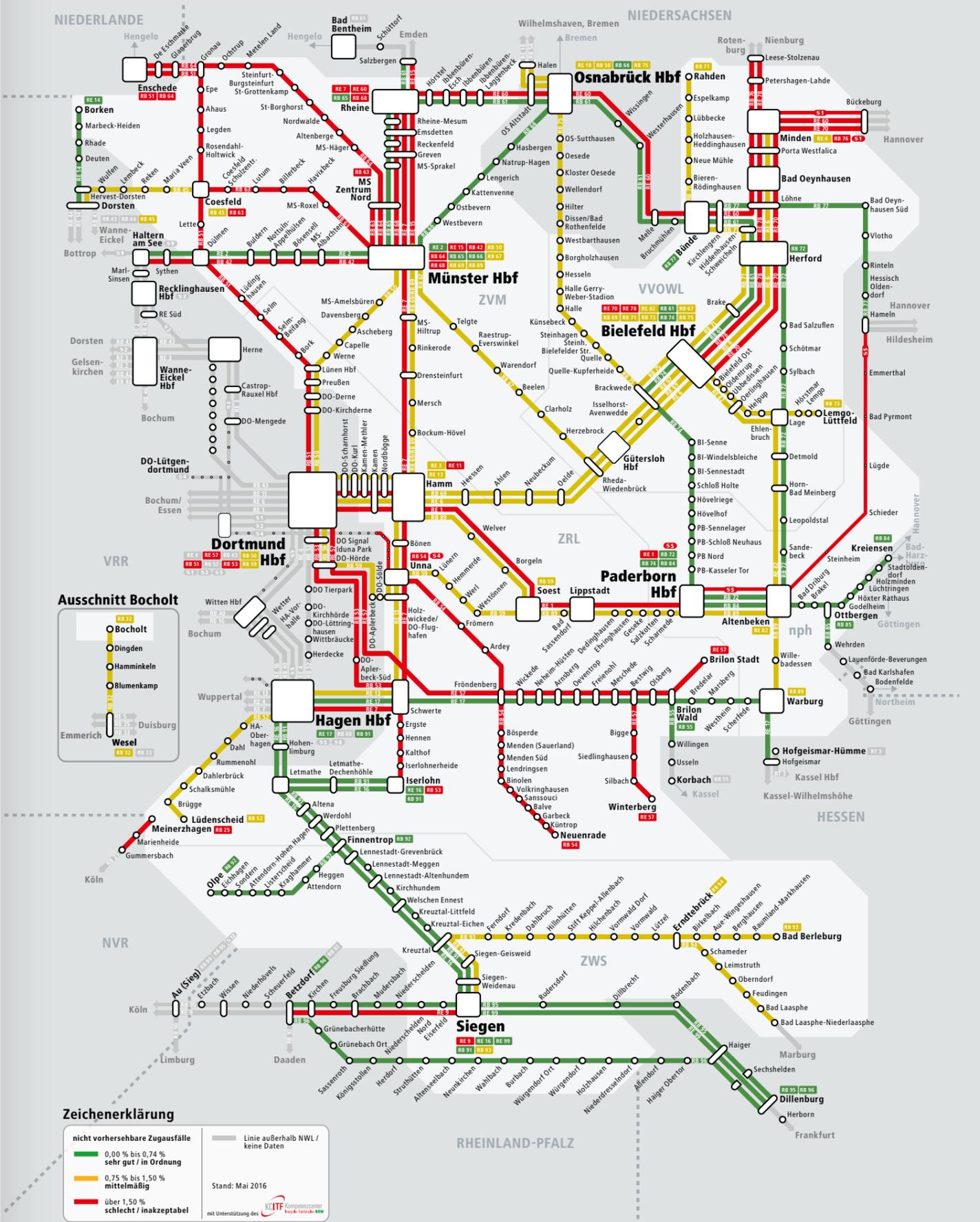
Die Zugausfallquoten der Regionalbahn- und S-Bahn-Linien unterteilen sich wie folgt:

nicht vorhersehbare Zugausfälle

vorhersehbare Zugausfälle



Zugausfälle im NWL 2015





Fahrzeuge & Service

- Hohe Qualitätsanforderungen an Fahrzeugflotte
- Regelmäßige Qualitätskontrollen in den Fahrzeugen
- Weitere Steigerung der Zugbegleiterquote

Gesamtentwicklung der Fahrzeuge

Ein wesentlicher Motor für die gute Qualität der im NWL eingesetzten Fahrzeuge war und ist der mit wettbewerblich vergebenen Netzen häufig einhergehende Einsatz neuer und neuwertiger Fahrzeuge. Dies war auch in 2015 nicht grundsätzlich anders, mit der Ausnahme, dass zum Teil in bereits zuvor im Wettbewerb vergebenen Netzen Gebrauchtfahrzeuge bei der Neuvergabe zum Einsatz kommen. So werden zum Beispiel in den im Dezember 2014 neu gestarteten Netzen HaardAchse und Eifel-Westerwald-Sieg-Netz (EWS) sowohl Neufahrzeuge (FLIRT der Firma Stadler auf der RB42 und LINT41 im EWS-Netz) als auch redesignte Gebrauchtfahrzeuge eingesetzt. Dieser unter wirtschaftlichen Aspekten gebotene und in Anbetracht der hohen „Lebenserwartung“ der Fahrzeuge auch unkritische Aspekt führte hingegen zu für den Kunden nicht in jedem Fall mehr so deutlich wahrnehmbaren Qualitätsverbesserungen im Rahmen von Betriebsaufnahmen. Neben den vorgenannten Netzen kommen jedoch, wie bereits im Kapitel „Organisation & Wettbewerb“ beschrieben, in den Netzen Ems- und Mittelland sowie RE 7/RB 48 seit Dezember 2015 ausschließlich Neufahrzeuge zum Einsatz. Durch die weiterhin qualitativ hohen Anforderungen des NWL an die Fahrzeugflotten in Wettbewerbsverfahren ist daher gewährleistet, dass auch zukünftig das hohe Niveau der Fahrzeugqualität gesichert wird.

Diese Anforderungen beinhalten grundsätzlich Elemente wie eine Vollklimatisierung sowie eine moderne und komfortable Innenausstattung mit optischen und akustischen Informationsanlagen für die Fahrgäste. Auch auf die Belange von mobilitäts eingeschränkten Fahrgästen wird bereits von Beginn an Rücksicht genommen. Behindertengerechte Toiletten, großzügig dimensionierte Mehrzweckräume und Rampen oder Hublifte zur Erleichterung des Zustiegs für Rollstuhlfahrer sind Standard sämtlicher Fahrzeuge. Auch die Ausstattung mit Videoüberwachungsanlagen für den Innenraum zur Erhöhung der Sicherheit ist Bestandteil zahlreicher Fahrzeuge. Ein zusätzliches Element ist die sukzessive Forderung in Neuvergaben, die Fahrzeuge mit WLAN-Empfang für die Fahrgäste auszustatten. Dieses bereits in einigen Vergabeverfahren (allen voran des RRX) beinhaltete Qualitätsmerkmal kommt dem Wunsch der Kunden nach mobilem Internetzugang auch im SPNV entgegen.

Fahrzeugeinsatz in einzelnen Netzen

Im **EWS-Netz** wurden ab Fahrplanwechsel im Dezember 2014 aufgrund der vorzeitigen Betriebsaufnahme durch die HLB verschiedenste, zum Teil angemietete Fahrzeuge eingesetzt. Dieser für das Jahr 2015 übergangsweise vereinbarte Fahrzeugein-

satz war erforderlich, um der HLB die Zeit zu geben, die regulär vorgesehenen Fahrzeuge zu beschaffen (Liefertermin der Neufahrzeuge war August 2015) sowie die Bestandsflotte an Gebrauchtfahrzeugen dem geforderten Redesign zu unterziehen. Nach erfolgter Umsetzung aller Maßnahmen wird ab Sommer 2016 nun die vertraglich geforderte Fahrzeugflotte im EWS-Netz verkehren. Das Jahr 2015 war jedoch eine Herausforderung sowohl für den Betrieb als auch die Fahrzeugwartung und Instandhaltung, was sich auch auf die nachfolgend dargestellten Ergebnisse der Fahrzeugqualität der HLB ausgewirkt hat.

Zum Betriebsstart des Verkehrsvertrages **HaardAchse** im Dezember 2014 konnte die DB Regio zunächst auf der Linie RB 42 die Verkehrsleistungen nicht mit dem vereinbarten Fahrzeugmaterial (Elektrotriebwagen des Typs FLIRT von Stadler) erbringen. Die Fahrzeuge wurden nicht rechtzeitig geliefert, so dass weiterhin die Leistungen mit den bis dahin eingesetzten ET-425-Fahrzeugen erbracht wurden. Auf der Linie RE 2 sah das Angebot den Einsatz von lokbespannten Doppelstockwagen-Garnituren mit Durchführung eines Redesigns vor. Das Redesign konnte allerdings noch nicht bei allen Fahrzeugen bis zur Betriebsaufnahme abgeschlossen werden. Im Sommer 2015 konnten letztendlich alle von der DB Regio angebotenen Fahrzeuge sowohl für die Linie RB 42 als auch für die Linie RE 2 im Netz eingesetzt werden, so dass auch für den Kunden das „Mehr an Qualität“ im neuen HaardAchse-Vertrag „erfahrbar“ wurde.

Die Fahrzeuge der **S-Bahn Hannover**, welche den NWL mit den Linien S 1 (Minden–Hannover) und S 5 (Paderborn–Hannover) berühren, werden im Auftrag der beteiligten Aufgabenträger Region Hannover, Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen und des NWL von der DB Regio AG in den folgenden Jahren umgebaut. Zielsetzung ist es, die Fahrzeuge der Baureihen ET 424 und ET 425 in Bezug auf die Zugänglichkeit der Fahrzeuge (Einstiegssituation) sowie Aspekte der Benutzerfreundlichkeit und Barrierefreiheit zu optimieren (Nachrüstung mobiler Rampen, Optimierung des Mehrzweckbereichs und Rückbau innenliegender Stufen).

Zustand der Fahrzeuge

Zur laufenden Kontrolle der Fahrzeugqualität werden im NWL bereits seit Dezember 2007 in neu vergebenen Verkehrsverträgen sogenannte „Profitester“ eingesetzt, die in einem festgelegten Stichprobenplan unter anderem die Sauberkeit und Funktionalität von Fahrzeugen und Fahrzeugausstattung objektiv nach einem einheitlichen Muster überprüfen. Die einheitliche Erhebungsmethodik wird den Profitestern dabei in regelmäßigen,

gemeinsamen Schulungen erläutert. Die erhobenen Daten werden mit den verkehrsvertraglich geforderten Zielwerten abgeglichen und führen zu empfindlichen finanziellen Abzügen, wenn die geforderten Ziele nicht erreicht werden. In einigen neuen Wettbewerbsnetzen hat der NWL als neues Element die Ergebnisse der Erhebungen auch zum Teil des Anreizsystems gemacht. So drohen für Schlechtleistungen in diesem Bereich auch



Saubere und funktionstüchtige Fahrzeuge steigern die Zufriedenheit der Fahrgäste.

weiterhin Minderungen, andererseits kann das Verkehrsunternehmen durch besonders gute Leistungen in diesem Bereich auch einen Bonus erhalten. Zu den Überprüfungsaufgaben der Profitester gehören neben allen Funktionalitäten im Zug auch die Bewertung der Sauberkeit sowie die Meldung von Vandalismus-Schäden (z. B. Graffiti). In fast allen Wettbewerbsnetzen finden bereits regelmäßig Qualitätskontrollen statt, deren Ergebnisse in den folgenden Grafiken gezeigt werden. Im Jahr 2015 wurden durch die Profitester gut 8.000 Stichproben in den entsprechenden Netzen des NWL durchgeführt. In der Statistik sind Linien mit einer älteren Verkehrsvertragsgrundlage (vorwiegend westfälischer Großvertrag) sowie grenzüberschreitende Linien unter Anwendung von Qualitätsmesssystemen anderer Aufgabenträger (RMV: RE 99; NVV: RB 55; LNVG: RB 76, S 1 und S 5; NVR: RE 9) nicht berücksichtigt. Der NWL wird perspektivisch die bewährte objektive Messung auf alle Linien in der direkten Verantwortung des NWL ausdehnen, um ein einheitliches Bild über die angebotene Fahrzeugqualität unabhängig von den vertraglichen Grundlagen zu erhalten.

Analyse

Im Vergleich zum Vorjahr war festzustellen, dass bei grundsätzlich weiterhin guter Sauberkeit und Funktionalität der Fahrzeuge das hohe Niveau von 2014 nicht überall gehalten werden konnte. Leichten Verbesserungen zum Beispiel bei der Funktionalität der Heizung (Klimatisierung) bei der WestfalenBahn in 2015 standen beispielsweise Verschlechterungen bei der Funktionalität der Scheiben bei DB Regio und WestfalenBahn (jeweils ca. -6%) gegenüber. Hierbei lag das Niveau bei der DB mit rund 78% im nicht zufriedenstellenden Bereich, wobei auch die Sauberkeit der Scheiben bei der DB mit 81% eine Verschlechterung darstellt. Da eine Hauptursache analog zum Vorjahr bei vermehrtem Auftreten von Scratchings liegt, sollte dieser Punkt Ansatz für entsprechende Gegenmaßnahmen der DB sein. Nicht zufriedenstellend waren aber insbesondere die Ergebnisse zur Sauberkeit der Außenhaut (59%) und Scheiben (71%) bei der erstmals mit aufgeführten Hessischen Landesbahn (HLB). Ursache war die erst zum Mai/Juni 2015 erfolgte Inbetriebnahme der Außenreinigungsanlage in Siegen für die Fahrzeuge des EWS-Netzes. Aufgrund des überdies gemischten Fahrzeugparks und entsprechend komplexen Betriebskonzeptes, welches den Einsatz der Fahrzeuge nur auf bestimmten Strecken, in bestimmten Traktionen und unter Berücksichtigung der Fahrerlaubnis der Triebfahrzeugführer nur für bestimmte Baureihen ermöglichte, war es in den ersten fünf Monaten der HLB nur bedingt möglich, maschinelle Außenreinigungen der Fahrzeuge durchzuführen. Entsprechend wirkte sich dies auf die Bewertung der Außensauberkeit



Verschmutzte Außenhaut und Scheiben

der Fahrzeuge aus. Weiterhin hatte die Eurobahn mit Graffiti-Problemen im Innen- und Außenbereich zu kämpfen, was sich im Vergleich zum Vorjahr sogar noch etwas verschärft hatte.

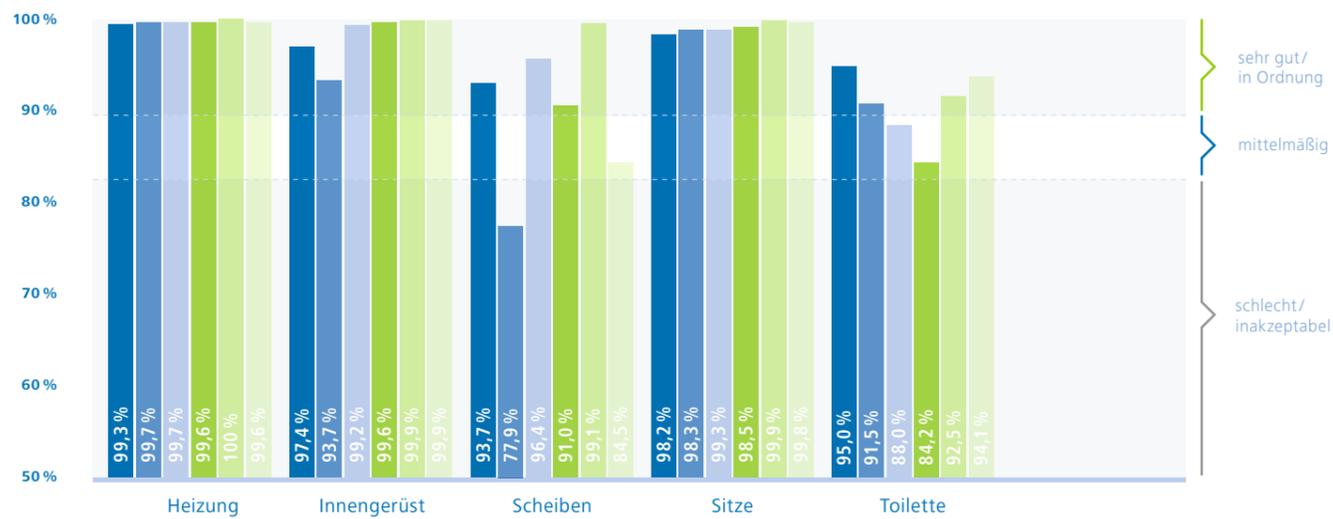
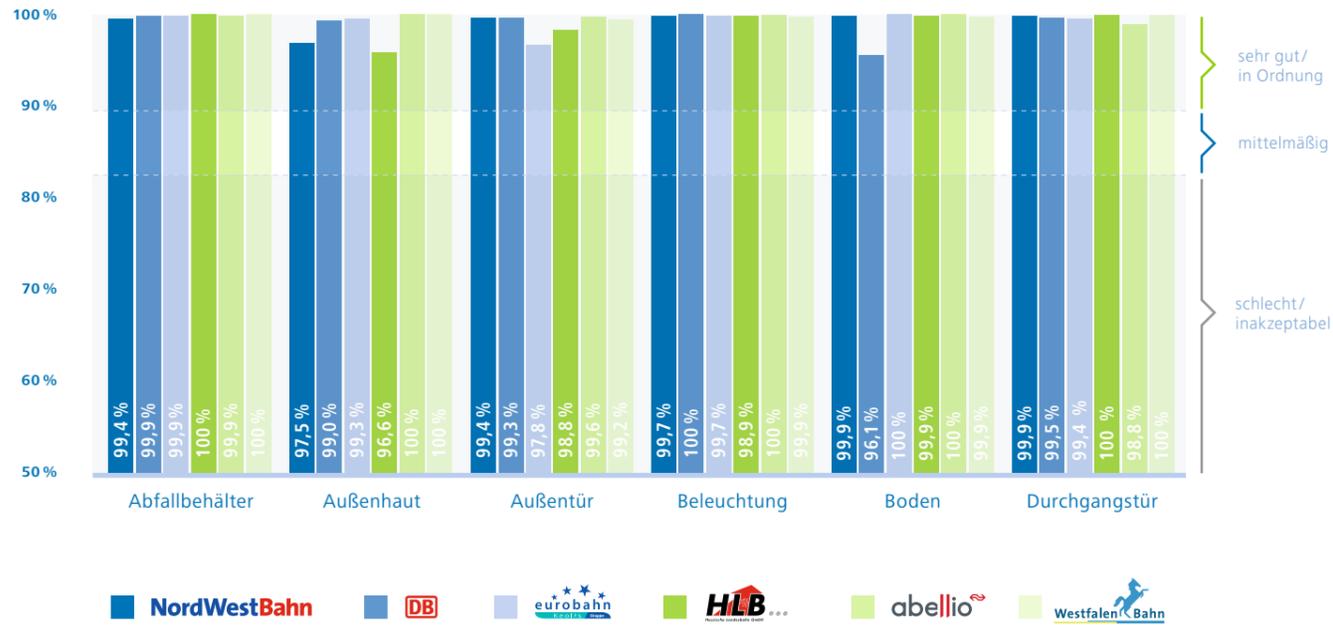
Handlungsbedarf besteht überdies bei der Funktionalität und Sauberkeit der Toiletten. Die Erhebungen bei Eurobahn und HLB, in Bezug auf die Sauberkeit auch die DB, belegen hier mit Werten zwischen 88% und 84%, dass in Bezug auf die Wartung, Ver- und Entsorgung sowie die Reinigung der Toiletten Nachholbedarf besteht, zumal auch hier im Vergleich zum Vorjahr eine negative Entwicklung festgestellt werden muss.

Resümee

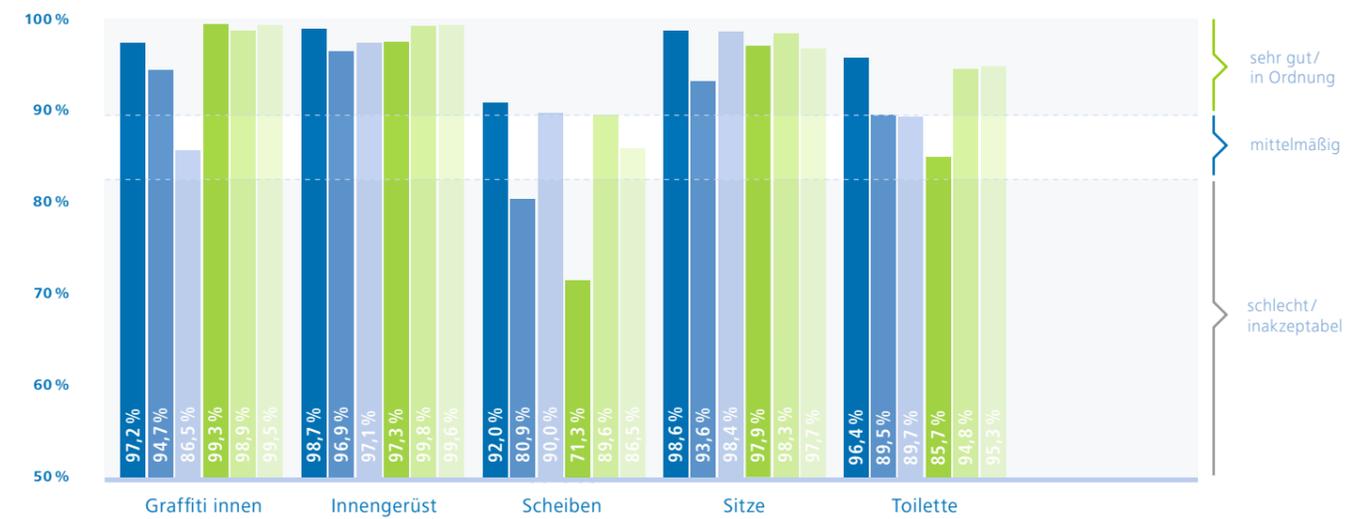
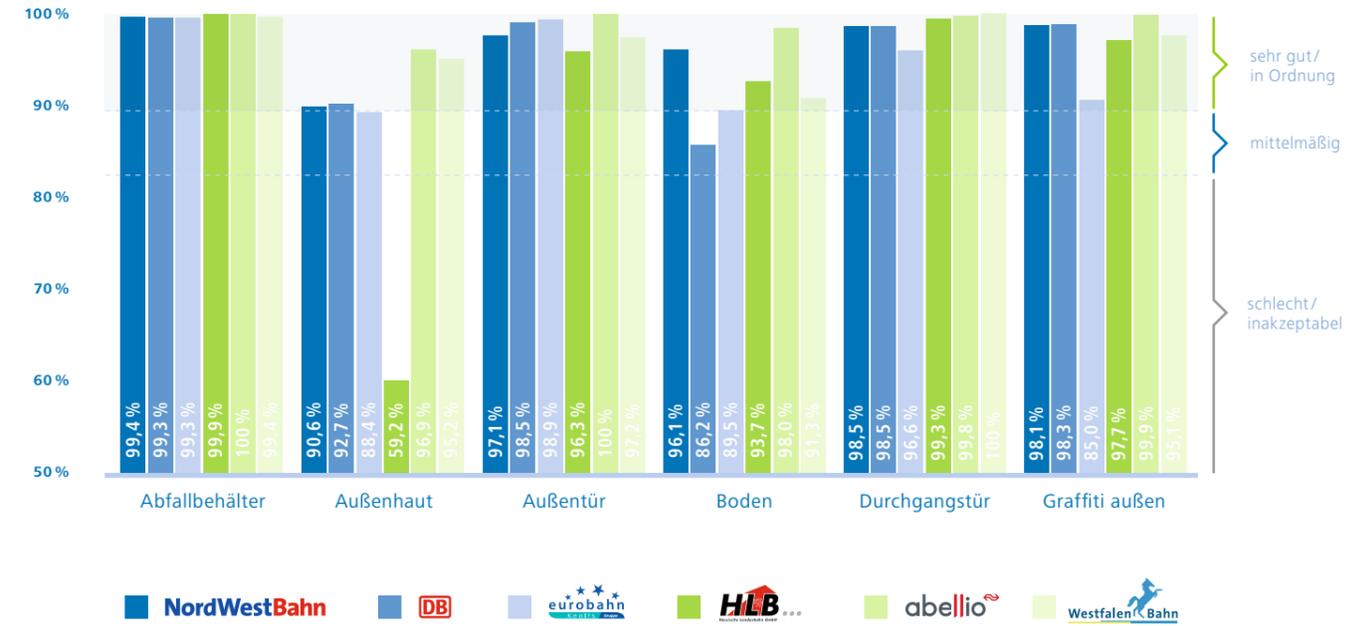
Aufgrund des grundsätzlich relativ hohen Niveaus der Fahrzeugqualität durch die hohen Qualitätsanforderungen in den Verkehrsverträgen und des in der Vergangenheit regelmäßig erfolgten Einsatzes von Neufahrzeugen nach Betriebsaufnahmen gilt es nunmehr, dieses hohe Niveau zu halten. Hierbei fällt nach Einschätzung des NWL die Hauptverantwortung in die Wartung, Instandhaltung und Reinigung der Fahrzeuge durch die Verkehrsunternehmen. Der NWL steht daher in engem Kontakt mit den Verkehrsunternehmen und fordert auf Basis der Ergebnisse der Profitestererhebungen die regelmäßige Wartung und Reinigung der Fahrzeuge und damit die Erfüllung der vertraglichen Anforderungen ein. Zudem sieht der NWL im neuen qualitätsbasierten Anreizsystem ein Element, die Verkehrsunternehmen zu einer noch besseren Leistungserbringung zu motivieren.

Bewertung der Fahrzeugqualität im Detail

FUNKTIONSQUOTEN DER FAHRZEUGE IM NWL IN 2015



SAUBERKEITSQUOTEN DER FAHRZEUGE IM NWL IN 2015



Personal im Zug in Westfalen-Lippe

Freundliches, kompetentes Personal leistet einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Fahrgastzufriedenheit.



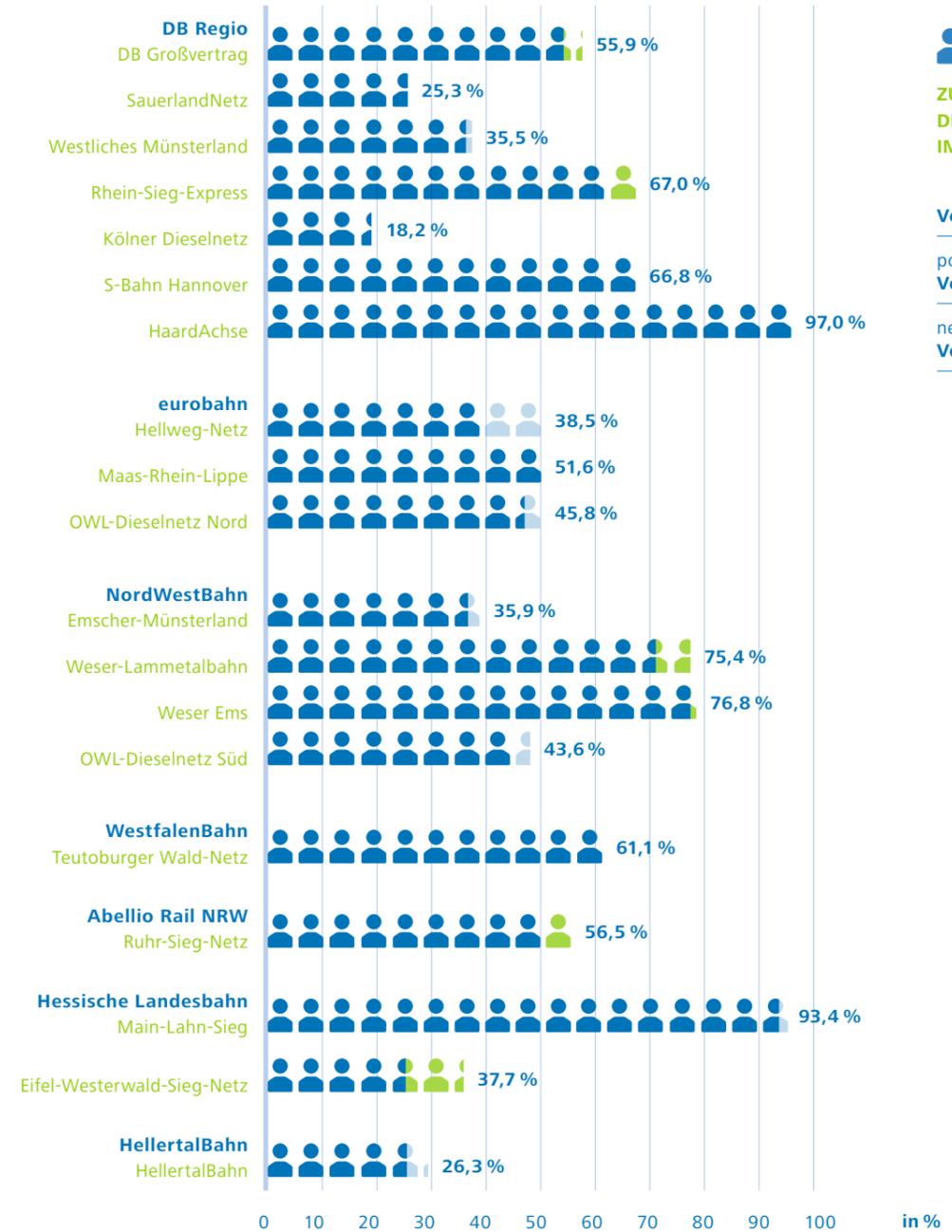
In einem so komplexen Schienennetz wie in Nordrhein-Westfalen ist der konsequente Einsatz von Personal im Zug unabdingbar. Hier wird neben dem Triebfahrzeug- bzw. Lokführer zusätzlich zwischen Zugbegleiter, Sicherheitspersonal, Kontrolleuren in Zivil und Bordservice (z. B. Catering) unterschieden. Die Zugbegleiter übernehmen Service- und Kontrollfunktionen in den Zügen und sind für den Fahrgast die ersten Ansprechpartner im Falle von Störungen, Einstiegshilfen oder Reiseauskünften und Tariff Fragen. Die Zugbegleitung wird seitens der Aufgabenträger mit Mindestquoten in den Verkehrsverträgen vorgegeben. Üblich sind hier Quoten zwischen 25% und 50%. Neben Aspekten der Sicherheit und der Servicefunktion des Zugbegleiters ist es für die Aufgabenträger bei Bruttoverträgen zunehmend wichtiger, die Fahrgeldeinnahmen auf den Strecken zu sichern und die Quote der Grau- und Schwarzfahrer durch eine relativ hohe Zugbegleitung sowie den Einsatz von Kontrolleuren in Zivil in Zusammenarbeit mit der Bundespolizei zu minimieren.

Unter dem Motto „Schwarzfahren ist kein Kavaliersdelikt“ konnten bereits zahlreiche positive Effekte mit der Bundespolizei erreicht werden.

Die Fahrgastsicherheit hat durch den Einsatz von Sicherheitspersonal in den Zügen in Westfalen-Lippe und ganz Nordrhein-Westfalen in den letzten Jahren deutlich hinzugewonnen. Es wird vermehrt dieses speziell geschulte Personal zu Fußballverkehren oder zu späteren Tageszeiten eingesetzt. Diese Konzepte bewähren sich für ein erhöhtes Sicherheitsempfinden, zur Vermeidung von Vandalismus, Steuerung bei erhöhtem Fahrgastaufkommen und Reduzierung des Schwarzfahreranteils.

Statistik

Statistisch gesehen wurden in Westfalen-Lippe in 2015 ca. 54% der Gesamtleistung abzüglich der Ausfälle durch den oben genannten Personalkreis begleitet. Dies sind rund 2% mehr als im Vorjahr, was insbesondere



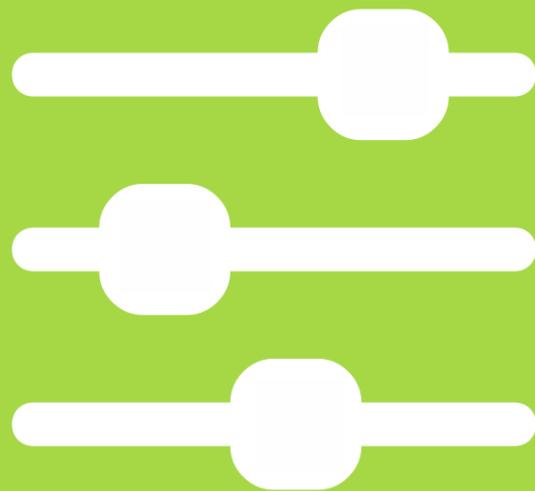
ZUGBEGLEITERQUOTEN DER WETTBEWERBSNETZE IM NWL IN 2015

Vorjahr (bzw. unverändert)

positive Veränderung

negative Veränderung

im Zusammenhang mit der Neuaufnahme der HaardAchse und der S-Bahn-Hannover in die Bewertung zu sehen ist. Besonders die HaardAchse hat mit ca. 97% eine besonders hohe Zugbegleiterquote. In der Verteilung fallen die meisten Anteile aufgrund neuer Sicherheitskonzepte und einer vollständigen Begleitung aller Züge meist nach 19 Uhr in den Abendstunden an.



Infrastruktur

- Abnehmende Tendenz von La-Stellen aufgrund von Mängeln
- Verbesserung der Sauberkeit an den Verkehrsstationen im Vergleich zum Vorjahr
- Weitere Modernisierungsmaßnahmen laufen bzw. sind in Planung

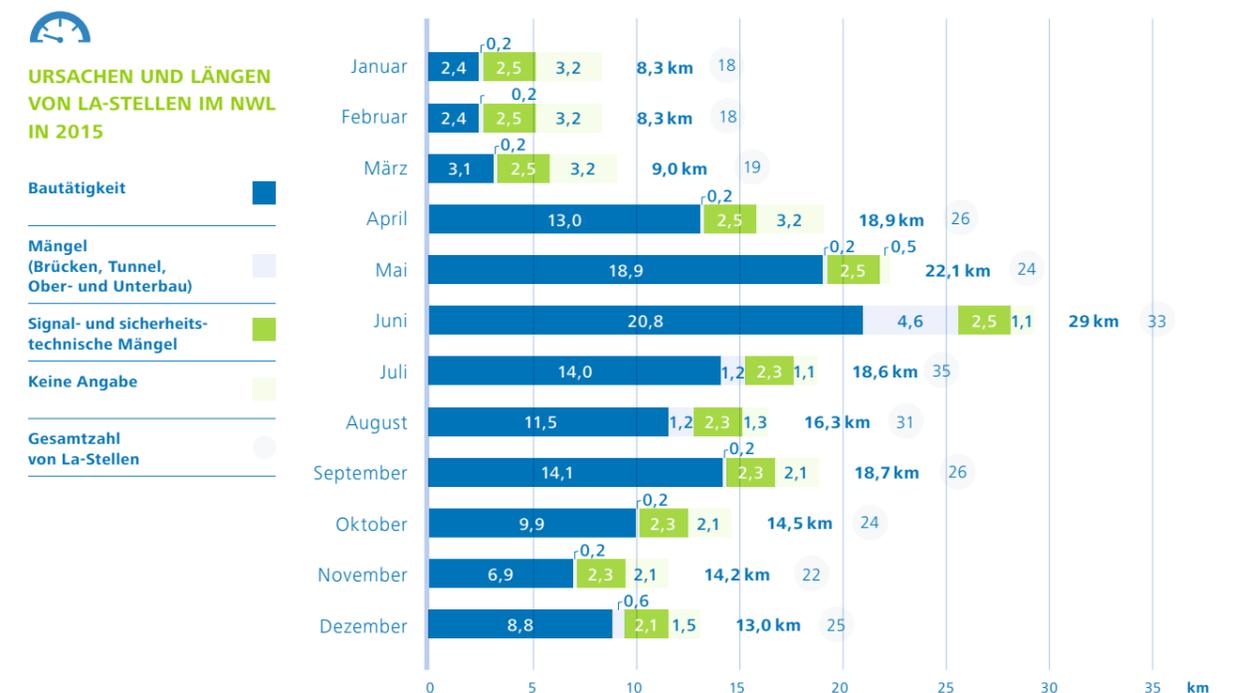
Netzzustand und Langsamfahrstellen in Westfalen-Lippe

Mit der Einführung des landesweiten Monitorings zur Infrastrukturqualität wurde 2009 damit begonnen, die bestehenden Langsamfahrstellen (La-Stellen) im nordrhein-westfälischen Streckennetz auszuwerten. Mit dieser Qualitätsanalyse können Teilstücke einer Strecke lokalisiert werden, welche aus unterschiedlichen Gründen nicht mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit befahren werden können und somit je nach Lage, Intensität und Bestehenszeit die Stabilität des Fahrplans gefährden können. Im Vordergrund stehen jene Langsamfahrstellen, die unterjährig auftreten und somit nicht bei der Erstellung des Jahresfahrplans berücksichtigt werden.

Für die Analyse der La-Stellen im NWL 2015 wurden die bestehenden Geschwindigkeitseinbrüche auf dem vom SPNV genutzten Streckennetz zu Beginn eines jeden Monats erfasst und systematisch mit Blick auf Anzahl, Länge und Ursache ausgewertet. Neben den temporär auftretenden La-Stellen von nur kurzer Bestehenszeit sind vor allem jene La-Stellen bedeutsam, die in allen zwölf Monaten des Jahres 2015 vorhanden waren und somit dauerhaft neben dem Fahrplan existierten.

Im Streckennetz des NWL liegt die Anzahl der La-Stellen im Auswertungszeitraum zwischen 18 (Januar- und Februar-Stichprobe) und 35 (Juli-Stichprobe). Die Gesamtlänge der La-Stellen variiert von 8,3 km im Januar und Februar bis zu 29 km in der Juni-Stichprobe. Im monatlichen Durchschnitt ergeben sich somit 25 La-Stellen auf einer Länge von insgesamt 15,9 km. Gemessen an der Gesamtlänge des NWL-Streckennetzes entspricht dies einem Anteil von weniger als 1 %. Der positive Trend der letzten Jahre setzt sich leider nicht fort. Die durchschnittliche Länge der La-Stellen je Monat stagniert im Vergleich zu 2014 (15,8 km).

Die Abbildung zeigt die Zuordnung der La-Stellen-Längen nach den Kategorien Bautätigkeiten (Zustand nach Bauarbeiten, Bauarbeiten im Nachbargleis), Mängel (Oberbau-, Unterbau-, Tunnel-, Brücken-, Böschungsmängel) und signal- und sicherungstechnische Mängel (Bahnübergänge, verkürzte Einschaltstrecken, Durchrutschwege). Zudem sind die Fälle aufgeführt, für die keine Angaben vorliegen.





Bauarbeiten, wie zum Beispiel Gleiserneuerungen, sind die Hauptursache für La-Stellen.

Die Auswertung zeigt wie in den Vorjahren den hohen Anteil an La-Stellen infolge von **Bauarbeiten**. Besonders ausgeprägt ist dies im Monat Mai, wo der Anteil am gesamten La-Stellen-Umfang bei 86 % liegt sowie in dem Zeitraum von Juni bis September, mit einem konstanten Anteil über 70 %. Wesentliche Baumaßnahmen in diesem Zeitraum sind die Gleiserneuerungen auf der Strecke von Brock-Ostbevern bis Kattenvenne auf einer Gesamtlänge von rd. 6 km sowie auf der Strecke zwischen Münster und Mersch (Westf.) auf einer Gesamtlänge von rd. 2,2 km.

Im Monat Juni fällt zudem der hohe Anteil der **Mängel-La-Stellen** (16 %) auf. Grund hierfür sind zwei – in beide Richtungen geltende – Oberbaumängel auf dem Streckenabschnitt zwischen Herford und Bad Salzuflen. Dieser von der Linie RE 72 befahrene Streckenast ist 2015 die Strecke mit den meisten Oberbaumängeln mit einer Gesamtlänge von rd. 3,8 km. Im Vergleich zu 2014 (22 %) hatten Mängel-La-Stellen in 2015 (5 %) allerdings einen sehr geringen Anteil am gesamten La-Stellen-Umfang.

Signal- und sicherungstechnische Mängel, zu denen auch La-Stellen an Bahnübergängen zählen, schwanken im Jahresverlauf 2015 weniger stark als die zuvor genannten Kategorien, da im Wesentlichen **ganzjährige** Langsamfahrstellen, sogenannte Dauer-La-Stellen vorliegen. Diese sind insbesondere zwischen Ferndorf und Dahlbruch, auf der Strecke von Kreuztal nach Erndtebrück sowie bei der Ausfahrt vom Bf Altenbeken in Richtung Hamm zu finden. Während die Beseitigung der La-Stelle in Altenbeken im Zuge der Umstellung auf das elektronische Stellwerk bis vsl. 2018 erfolgen soll, sind für die La-Stelle zwischen Ferndorf und Dahlbruch keine konkreten Maßnahmen zur Beseitigung bekannt.

Resümierend kann man, auch mit Blick auf die Entwicklung in den vergangenen Jahren, festhalten, dass eine deutliche Tendenz zu La-Stellen in Folge von Bauarbeiten zu erkennen ist. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass die La-Stellen aufgrund von Mängeln immer weiter abnehmen.

GANZJÄHRIGE LA-STELLEN IM NWL IN 2015

Start	Ziel	von km	bis km	km/h Ist (La)	km/h Soll	besteht seit	Ursache	Planungsstände	Status
-------	------	--------	--------	---------------	-----------	--------------	---------	----------------	--------

DAUER-LA-STELLEN 2015 (12 MONATE)

Altenbeken		112,3	110,4	80	120	19.09.05	Signal-/sicherungstechnischer Mangel	Beseitigung i. V. m. Umstellung auf Elektronisches Stellwerk vsl. 2018	●
Ferndorf	Dahlbruch	2,7	2,9	40	60	10.11.14	EBA-Anweisung: Eingeschränkte Sicht	In das Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) 2016 übernommen	●
Holzwickede	Unna	188,1	188,7	120	130	09.05.11	Bautätigkeiten (Lärmschutz)	Signalsicht durch Lärmschutzwand eingeschränkt. Seit April 2016 behoben	●
Siedlinghausen	Silbach	19,8	19,9	20	60	05.06.13	Böschung	mittelfristige Beseitigung geplant	●

LA-STELLEN IM VZG 2015 (VZG-LA)

Altenbeken	Paderborn	120,6	121,8	70	120	mehreren Jahren	Hanglage	Beseitigung hängt von langfristigen Planungen ab	●
Herzebrock	Clarholz	44,5 45,1	44,4	20	60	19.8.11	EBA-Anweisung: Fehlende GSM-R-Verfügbarkeit (Funkloch)	keine kurzfristige Beseitigung möglich, frühestens 2019 (Abhängigkeiten Betreiber Mobilfunknetz)	●

Ganzjährige Langsamfahrstellen



Signal- und sicherheitstechnische Mängel betreffen in der Regel Bahnübergänge.

Insbesondere Dauer-La-Stellen beeinflussen den Betrieb, da sie nicht bei der Erstellung des Jahresfahrplans berücksichtigt werden. Einige dieser La-Stellen existieren seit mehreren Jahren und werden aufgrund der Rahmenbedingungen auch zukünftig weiter bestehen bleiben, wie z. B. die Tabelle zeigt. Eine Dauer-La-Stelle der vergangenen Jahre wurden in 2015 erfreulicherweise behoben: Die seit 2008 bestehende La-Stelle am Bahnübergang in Attendorn wurde im Juni 2015 durch die Neugestaltung des gesamten Kreuzungsbereichs beseitigt.

Zustand der Verkehrsstationen



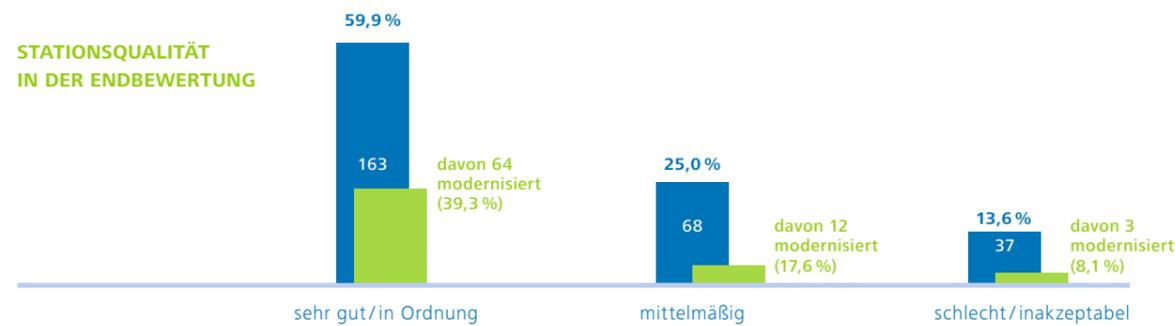
Optimaler Zustand einer Verkehrsstation

DB Station&Service AG noch gezielter Mängel aufzeigen und Verbesserungen im Sinne der Fahrgäste einfordern zu können.

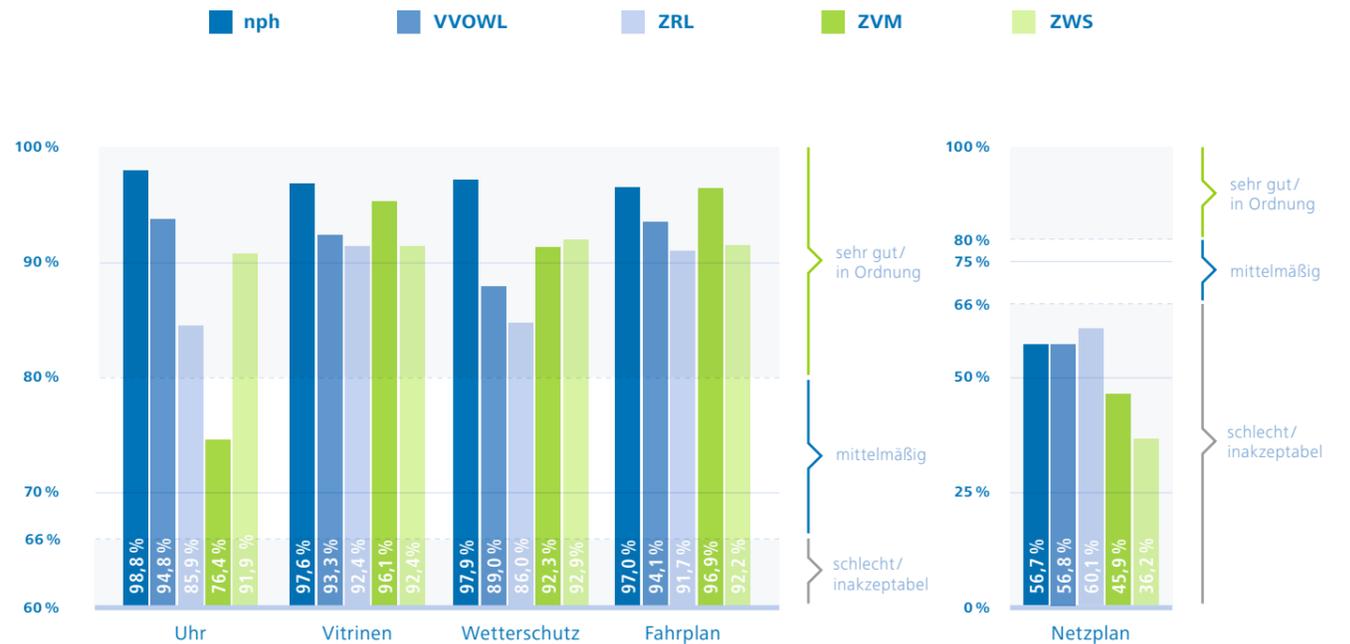
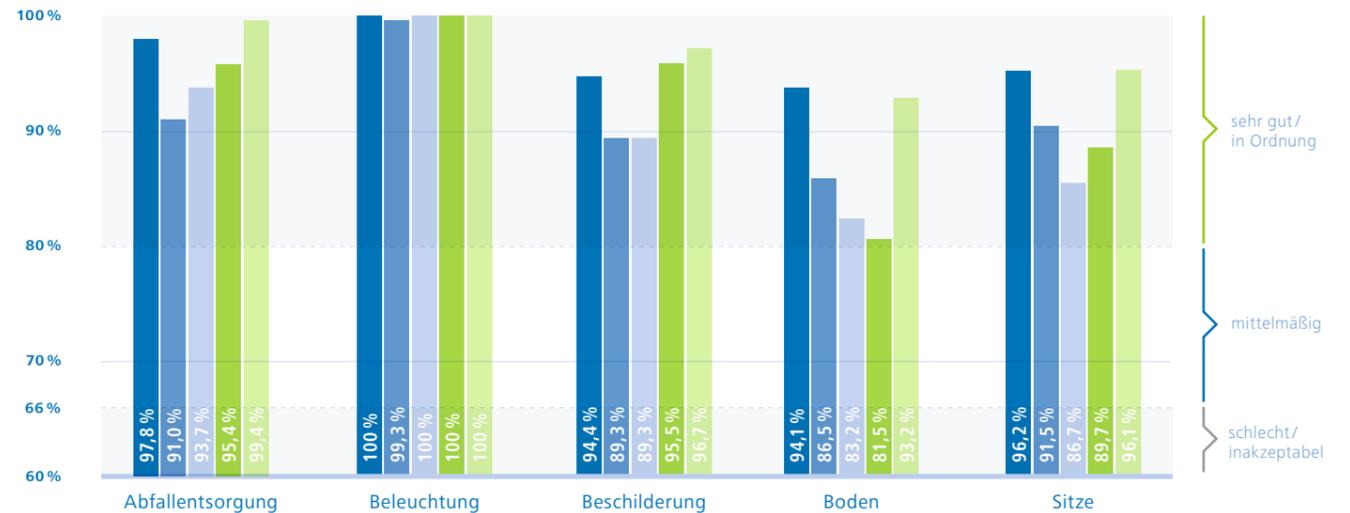
Zwischen dem NWL und den Eigentümern der Verkehrsstationen besteht kein direktes Vertragsverhältnis. Die entsprechenden Verträge werden im Auftrag des NWL zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Infrastrukturunternehmen geschlossen. Daher hat der NWL nur indirekt über die von ihm beauftragten EVU Einflussmöglichkeiten auf die angebotene Qualität an den Stationen. Maßgeblich ist bei der Aufnahme der Mängel, ob diese längerfristig vorhanden sind und der Betreiber bereits die Gelegenheit hatte, diese zu beseitigen. **Nicht beurteilt wird der allgemeine bauliche Zustand einer Station, insbesondere der Ausbaustand zur Barrierefreiheit.**

Die Erhebung erfolgt durch eigens dafür geschultes Personal („Profitester“) und basiert auf den Kriterien Funktionalität, Sauberkeit und Graffitifreiheit. Aus den Einzelbewertungen dieser Kriterien wird nach einem festgelegten Rechenschema ein Jahresdurchschnittswert für jede Station ermittelt. Die Erhebungen finden in zwei Wellen pro Jahr statt, was verdeutlicht, dass es sich immer um eine Momentaufnahme handelt, die den Zustand der Station zum Zeitpunkt der Erhebung bewertet.

Die NWL-Mitgliedszweckverbände führen seit dem Jahr 2013 flächendeckend Stationserhebungen an den im NWL-Gebiet liegenden Verkehrsstationen des Schienenpersonennahverkehrs durch. Das Ziel ist die Qualitätsüberprüfung der Stationsinfrastruktur und somit die Möglichkeit, Infrastrukturbetreibern wie der

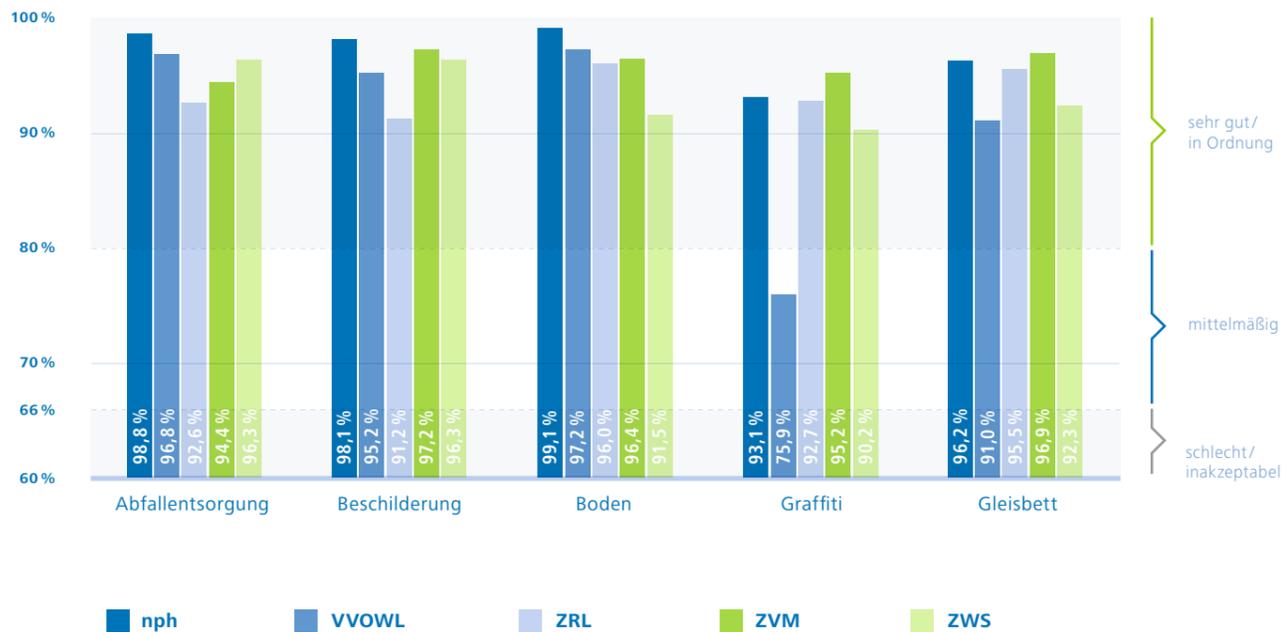


FUNKTIONSQUOTEN DER VERKEHRSTATIONEN IM NWL IN 2015





SAUBERKEITSQUOTEN DER VERKEHRSSTATIONEN IM NWL IN 2015



Dies kann zum Beispiel zur Folge haben, dass Stationen trotz erfolgter Modernisierung negativ bewertet werden. Dies kann dann der Fall sein, wenn die Modernisierung erst am Ende eines Jahres abgeschlossen wurde und die dann vorliegende Situation (in der Regel weist eine modernisierte Station saubere, funktionierende und graffitifreie Ausstattung auf, mit entsprechend positiver Bewertung) noch nicht im Rahmen einer Erhebung oder max. einer der beiden Erhebungen abgebildet worden ist. Dies gilt 2015 z. B. für die Stationen Attendorf, Wickede und Windelsbleiche.

Der NWL hat insgesamt 272 Verkehrsstationen, von denen ein Großteil den Kategorien 6 und 7 (kleine Stationen) zuzuordnen ist. Für diese Stationen sind manche der Erhebungskriterien, wie zum Beispiel eine Bahnhofsuhr (Kategorie 6 und 7) oder Sitzgelegenheit und ein Wetterschutz (beides Kategorie 7), zwar erwünscht, aber keine zwingende Vorgabe. Auf der Karte auf Seite 47 werden die Gesamtergebnisse der Stationserhebung für 2015 sowie umgesetzte und sich im Bau bzw. in Planung befindliche MOF-Maßnahmen dargestellt. Die Station „Niederschelden Nord“ wurde im Jahr 2015 aufgrund von Modernisierungsarbeiten nicht erhoben, sodass dort keine Bewertung erfolgen konnte.

In der Gesamtbetrachtung der beiden Wellen der NWL-Stationserhebung 2015 erreichten mit **163 Stationen** der überwiegende Anteil (59,9%) das Prädikat „**sehr gut/in Ordnung**“. **68 Stationen** wurde eine **mittelmäßige Qualität** bescheinigt und an **37 Stationen**, was 13,6% aller Stationen entspricht, besteht aus Sicht des NWL **besonderer Verbesserungsbedarf**. Im Vergleich zum Jahr 2014 ist allerdings festzustellen, dass sich insgesamt die Stationsqualität leicht verschlechtert hat.

Auf den Seiten 43/44 ist ein Überblick über die erhobene Stationsqualität bezogen auf die Kriterien Funktionalität, Sauberkeit und Graffitifreiheit in Westfalen-Lippe, aufgeschlüsselt auf die fünf Mitgliedszweckverbände, dargestellt. Das Kriterium „Graffitifreiheit“ wird allerdings mit unter dem Bereich Sauberkeit gefasst. Im Vergleich zum Vorjahr haben sich in einigen Kriterien Verbesserungen eingestellt, wie zum Beispiel bei der Funktion der Vitrinen samt Fahrplänen, allerdings wurden auch Verschlechterungen bei einigen Parametern festgestellt. Besonders positiv sind an dieser Stelle die ZRL-Stationen Arnsberg, Menden (Sauerland), Meschede und Winterberg zu nennen. Die häufigsten Funktionsmängel, die die NWL-Profitester festgestellt haben, waren defekte Uhren, fehlende Netzpläne und Mängel am Untergrund. Insgesamt ist festzustellen, dass in Westfalen-Lippe weiterhin Verbesserungsbedarf bei den Funktionalitäten, besonders an den kleineren Verkehrsstationen, besteht. Bei der Sauberkeit fallen die Werte im Vergleich zum Vorjahr allerdings wesentlich besser aus. Besonders haben sich dabei die Werte für die Abfallentsorgung, die Grünanlagen und die Graffitifreiheit verbessert, wobei Graffitis weiterhin das größte Problem in Bezug auf die Sauberkeit ausmachen.



Bahnhof Brakel mit hervorragender Sauberkeit und Funktionalität



Defekte Uhr im Bahnhof Godelheim



Sauberkeitsmängel durch Graffitis

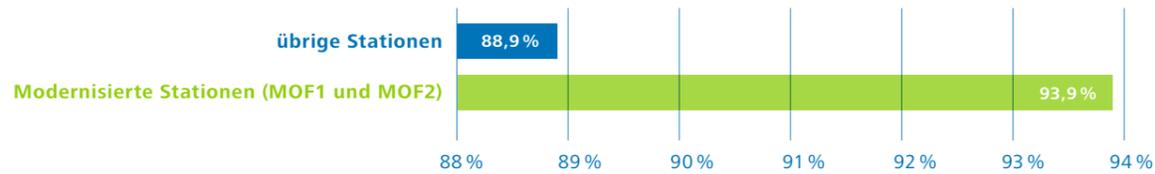
Modernisierung der Verkehrsstationen

Aufgrund der insbesondere im Rahmen der **Modernisierungsoffensiven (MOF 1 und 2)** des Landes NRW durchgeführten Modernisierungen der Verkehrsstationen hat sich die angebotene Stationsqualität im NWL in den letzten Jahren deutlich verbessert. Die untenstehende Grafik veranschaulicht, dass die modernisierten Stationen stets besser bewertet wurden als die übrigen Verkehrsstationen. Im Rahmen der MOF 1-Maßnahmen wurden im NWL 42 Stationen modernisiert. 51 NWL-Verkehrsstationen (inklusive der beiden Nach-

rücker „Paderborn Kasseler Tor“ und „Billerbeck“, deren Modernisierung ab 2018 beginnt) wurden in das Programm MOF 2 aufgenommen. Diese Stationen sollen bis 2017 umfangreich erneuert und barrierefrei gestaltet werden. Von den 51 Maßnahmen sind bisher 28 komplett abgeschlossen. Mit der Umsetzung der MOF 2 ist von einer weiteren deutlichen Verbesserung der Stationsqualität und Barrierefreiheit auszugehen.



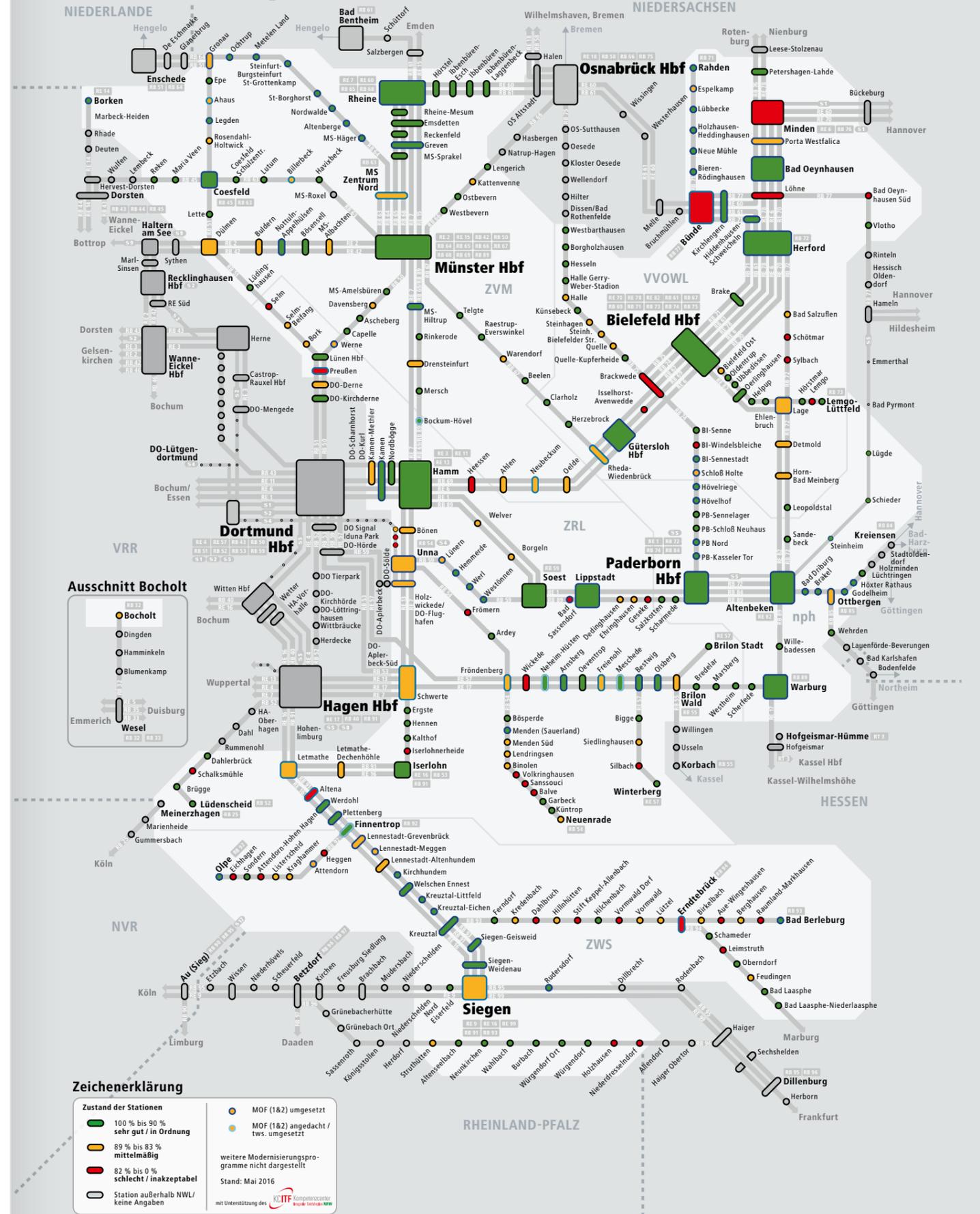
DURCHSCHNITTliche STATIONSQUALITÄT MODERNISierter UND NICHT MODERNISierter STATIONEN IM VERGLEICH

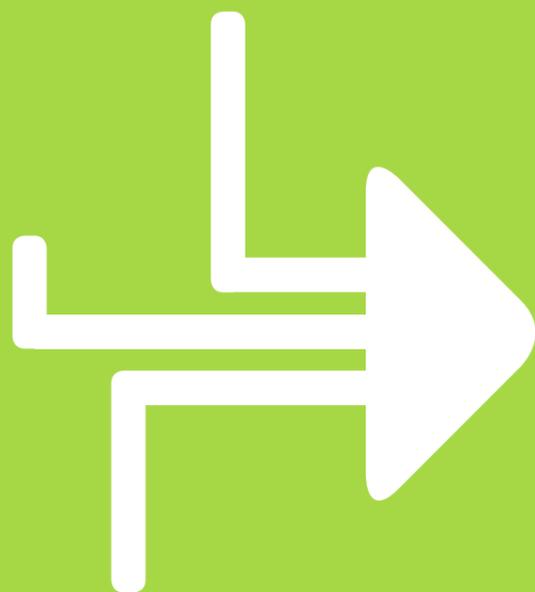


Neben den Maßnahmen der MOF 1 und 2 gibt es aber noch **weitere Fördermöglichkeiten** für Verkehrsstationen. Dazu zählen zum Beispiel die Maßnahmen der Rahmenvereinbarung zwischen NRW/NWL und der DB Station&Service AG vom 31.03.2010. Mit Hilfe dieses Ausbauprogrammes wurden bis zum Jahr 2015 bereits neun Verkehrsstationen modernisiert und sechs weitere Stationen befinden sich im Bau bzw. in der Planung. An dieser Stelle sind auch die Finanzierungen gemäß §§ 11 und 12 ÖPNVG sowie gemäß § 13 (2) ÖPNVG zu nennen. Über diese Fördermöglichkeiten wurden und werden weitere 12 Verkehrsstationen modernisiert, wobei die Station „Lette“ bereits fertiggestellt werden konnte.

Im Rahmen der Vereinbarung über die Förderung und Finanzierung von Maßnahmen zur Qualitätssteigerung der verkehrlichen Infrastruktur an Verkehrsstationen im Bereich des NWL vom 17.02.2016 (**MOF 3**) mit einem Kostenvolumen von rund 60,6 Mio. Euro sollen im Zeitraum von 2016 bis 2023 weitere Einzelmaßnahmen an NWL-Verkehrsstationen umgesetzt werden, wodurch sich die Qualität und auch die Barrierefreiheit der Verkehrsstationen im NWL nachhaltig verbessern wird. Darüber hinaus sollen auch im „Zukunftsinnovationsprogramm (ZIP)“ Maßnahmen an ausgewählten Verkehrsstationen im NWL bis zum 31.12.2018 realisiert werden.

Stationsqualität im NWL 2015





Qualitätsfazit

- 74,3 % Wettbewerbsquote
- 86,2 % Gesamtpünktlichkeit
- 97,6 % Leistungserfüllung (Zkm)
- 96,1 % Fahrzeugqualität
- 90,4 % Stationsqualität

Qualitätsfazit für das Jahr 2015

Wettbewerb

Der Wettbewerb um Verkehrsleistungen im SPNV hat weiterhin einen hohen Stellenwert im NWL, zumal dieser vom Grundsatz zu mehr Qualität und Quantität der Verkehrsdienstleistungen, zu modernen und umweltfreundlicheren Schienenfahrzeugen sowie zu einer insgesamt höheren Wirtschaftlichkeit und Anbietervielfalt führt. Auch zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 konnten im NWL wieder zwei Netze aus dem „DB-Großvertrag“ in den Wettbewerb überführt werden. Die Linien RE 15, RE 60 und RE 70 werden seit Dezember von der WestfalenBahn und die Linie RE 7 von National Express betrieben.

Gesamtpünktlichkeit und Verkehrsleistungen

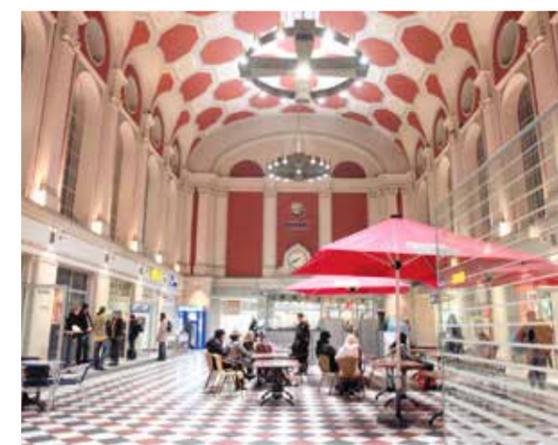
Sowohl bei der Pünktlichkeit mit 86,2 % als auch bei der Erbringung der Verkehrsleistungen in Zugkilometern mit einer Quote von 97,6 % ist im Vergleich zu den Vorjahren eine Verschlechterung eingetreten. Die wesentlichen Gründe waren der Stellwerksbrand in Mülheim, Unwetter und die an mehreren Tagen in den Monaten April und Mai durchgeführten Arbeitnehmer-Streiks der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL). Diese haben die durchschnittlichen Ausfallquoten auf den von der DB Regio AG betriebenen Linien im Vergleich zum Vorjahr, das ebenfalls durch Streiks geprägt war, noch weiter ansteigen lassen.

Fahrzeuge

Zeitgemäße Fahrzeuge mit einer hohen Aufenthaltsqualität sind ein wichtiges Aushängeschild des ÖPNV und somit auch des NWL. Die noch immer als sehr positiv zu bewertende Fahrzeugqualität hat sich allerdings im Vergleich zu den Vorjahren leicht verschlechtert, was in erster Linie mit den nicht durchgeführten Außenreinigungen bei den Fahrzeugen der HLB begründet war. Da dieses Problem mittlerweile abgestellt ist, kann davon ausgegangen werden, dass sich die Fahrzeugqualität zukünftig verbessern wird, zumal durch weitere Betriebsaufnahmen auch Neufahrzeuge zum Einsatz kommen werden.

Verkehrsstationen

Die stetige Qualitätsverbesserung und der sukzessive barrierefreie Ausbau aller Verkehrsstationen im NWL ist ein wesentlicher Baustein für die positive Entwicklung und die verbesserte Attraktivität des ÖPNV. Auch im Jahr 2015 konnte wieder eine Vielzahl der insgesamt 272 NWL-Verkehrsstationen komplett modernisiert und in Betrieb genommen werden. Besonders im Bereich Sauberkeit konnte eine deutliche Verbesserung der Stationsqualität erzielt werden.



Gelungene Bahnhofsprojekte in Iserlohn (oberes Bild) und Hamm (unten)

Impressum

HERAUSGEBER

**Nahverkehr
Westfalen-Lippe (NWL)**
Geschäftsstelle Siegen
Koblenzer Straße 73
57072 Siegen
Telefon: 0271 333-2437
Fax: 0271 333-2430
E-Mail: info@nwl-info.de
Internet: www.nwl-info.de

VERBANDSVORSTEHER
Dr. Ulrich Conradi

**VERANTWORTLICH
FÜR DEN INHALT**
Geschäftsstelle Siegen

GESTALTUNG / PRODUKTION
www.heimrich-hannot.de

STAND
Juni 2016

BILDNACHWEISE

- 3** Porträt Dr. Ulrich Conradi:
© NWL
- 7** oben: © DB Regio AG
Mitte: © eurobahn
unten: © NordWestBahn
- 8** oben: © WestfalenBahn
Mitte links: © Abellio
Mitte rechts: © HellertalBahn
unten: © HLB
- 10** © WestfalenBahn
- 11** © National Express
- 12** © National Express
- 18** © Abellio
- 27** © Jens Keblat
- 32** © 3LänderBahn
- 33** © NWL
- 36** © 3LänderBahn
- 40** © benjaminolte, fotolia.com
- 41** © mihi, fotolia.com
- 42** © ZVM
- 45** © NWL
- 49** oben: © ZRL
unten: © Deutsche Bahn AG,
Wolfgang Klee

**Nahverkehr
Westfalen-Lippe (NWL)**

Friedrich-Ebert-Straße 19
59425 Unna
Telefon: 02303 95263-0
Fax: 02303 95263-29
E-Mail: info@nwl-info.de
Internet: www.nwl-info.de