

Nahverkehr Westfalen-Lippe

# Qualitätsbericht 2017

**4 VORWORT**  
von Dr. Ulrich Conradi

**5 NWL-ORGANISATION**

## **6–15 WETTBEWERB**

**7** Verkehrsleistungen &  
Eisenbahnverkehrsunternehmen

**8–11** Eisenbahnverkehrsunternehmen im Porträt

**12** Teutoburger-Wald-Netz

**13** Nordwesthessen-Netz

**14** Karte: Eisenbahnverkehrsunternehmen  
im NWL 2017

**15** Bevorstehende Betriebsaufnahmen

## **16–55 QUALITÄT**

**16–17 NWL-QUALITÄTSRANKING**

**18–25 PÜNKTLICHKEIT**

**19** Pünktlichkeit in  
Westfalen-Lippe 2017

**20–21** Pünktlichkeit der  
RegionalExpress-Linien

**22–23** Pünktlichkeit der RegionalBahn-  
und S-Bahn-Linien

**24** Pünktlichkeit an den  
Knotenpunkten

**25** Karte: Pünktlichkeit im NWL 2017

**26–31 ZUGAUSFÄLLE**

**27–28** Gesamtzugausfälle in  
Westfalen-Lippe 2017

**29–30** Nicht vorhersehbare Ausfälle

**31** Karte: Zugausfälle im NWL 2017

**32–39 FAHRZEUGE & SERVICE**

**33** Gesamtentwicklung  
der Fahrzeuge

**34–35** Zustand der Fahrzeuge

**36–37** Bewertung der  
Fahrzeugqualität im Detail

**38–39** Personal im Zug  
in Westfalen-Lippe

**40–43 SICHERHEIT IM SPNV**

**41** Sicherheit im SPNV in Westfalen-Lippe

**42–43** NWL-Sicherheitskonzeption

**44–55 INFRASTRUKTUR**

**45–47** Netzzustand & Langsamfahrstellen  
in Westfalen-Lippe

**48–49** Zustand der Verkehrsstationen

**50–51** Bewertung der Stationsqualität im Detail

**52–53** Modernisierung der Verkehrsstationen

**54** Karte: Funktionalität der Stationen im NWL 2017

**55** Karte: Sauberkeit der Stationen im NWL 2017

## **56–57 FAZIT**

**58 IMPRESSUM & BILDNACHWEISE**

**59 ABKÜRZUNGEN**





Dr. Ulrich Conradi  
Verbandsvorsteher des NWL

Liebe Leserinnen und Leser,

umweltfreundliche Mobilität gewinnt in Zeiten von Abgasskandalen, drohenden Dieselfahrverboten und Umweltzonen zunehmend an Bedeutung. Der Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung enthält verschiedene Maßnahmen zur Stärkung der Schiene. Dabei sind besonders die Förderung der Elektrifizierung regionaler Schienenstrecken, die Schaffung von Anreizen für ein nutzerfreundliches Baustellenmanagement, die Einführung von Möglichkeiten zur Planbeschleunigung von Infrastrukturmaßnahmen und der Einsatz eines hochrangigen Beauftragten für den Schienenverkehr auf Bundesebene zu nennen.

Sollten diese Maßnahmen realisiert werden können, so werden sie dabei helfen, die Qualität des Schienenpersonennahverkehrs in Westfalen-Lippe zu verbessern und damit zumindest Teile des Verkehrs auf einen umweltfreundlichen Verkehrsträger zu verlagern.

Denn nach wie vor ist der schlechte Zustand der Infrastruktur für eine Vielzahl von Verspätungen und Zugausfällen im NWL verantwortlich. Zwar findet derzeit eine erhebliche Bautätigkeit statt, die jedoch wiederum zu „planmäßigen“ Verspätungen und Ausfällen führt. Für den Kunden ist dies nur schwer nachzuvollziehen und gerade die schwer zu gewinnende Stammkundschaft geht vielleicht dauerhaft als Fahrgast verloren. Ursachen für Unpünktlichkeit und Zugausfälle waren im Jahr 2017 zudem heftige Unwetter, Personal- und Fahrzeugprobleme bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie Zugverspätungen/Unfälle im Fernverkehr. Aufgabe des 11. NWL-Qualitätsberichts ist es, auf die Ursachen von Qualitätsmängeln hinzuweisen und damit detailliert aufzuzeigen, wo Handlungsbedarf besteht.

Lediglich 3,2% (1,1 Mio. Zugkilometer) der Verkehrsleistungen im NWL sind im Jahr 2017 noch dem DB-Großvertrag zuzuordnen und damit noch nicht in den Wettbewerb vergeben worden. Besonders die Überführung der zukünftigen RRX-Linien (RE 1, RE 6 und RE 11) in den Wettbewerb hat diesen Anteil weiter schrumpfen lassen. Seit der ersten Ausschreibung im Jahr 1997 in Ostwestfalen ist damit eine bunte Landschaft von Eisenbahnverkehrsunternehmen entstanden, deren Stärken und Schwächen sich sehr unterschiedlich gestalten. Um die Qualität der Unternehmen im Einzelnen bewerten zu können, gibt es auch im Jahr 2017 wieder ein Qualitätsranking für Westfalen-Lippe.

Ins politische Rampenlicht ist im Jahr 2017 auch das Thema „Sicherheit“ gerückt. Der NWL setzt daher auch hier einen Schwerpunkt. Es gilt, die Sicherheit sowohl für die Fahrgäste als auch für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der EVU so zu verbessern, dass potenziell gefährliche Situationen auf ein Minimum reduziert werden. Richtungsweisend ist hier ein Pilotprojekt im NWL auf dem Korridor Hamm – Bielefeld.

Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, wünsche ich viel Freude und aufschlussreiche Erkenntnisse bei der Lektüre des NWL-Qualitätsberichts 2017.

Dr. Ulrich Conradi  
Verbandsvorsteher des NWL

# NWL-Verbandsgebiet & seine Mitgliedszweckverbände

Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe 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, KC ITF	Hauptgeschäftsstelle, Westfälische Interessenvertretung ITF	Fahrzeugplanung, Infrastrukturförderung	Strategisches Qualitätsmanagement, Sicherheit im SPNV

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

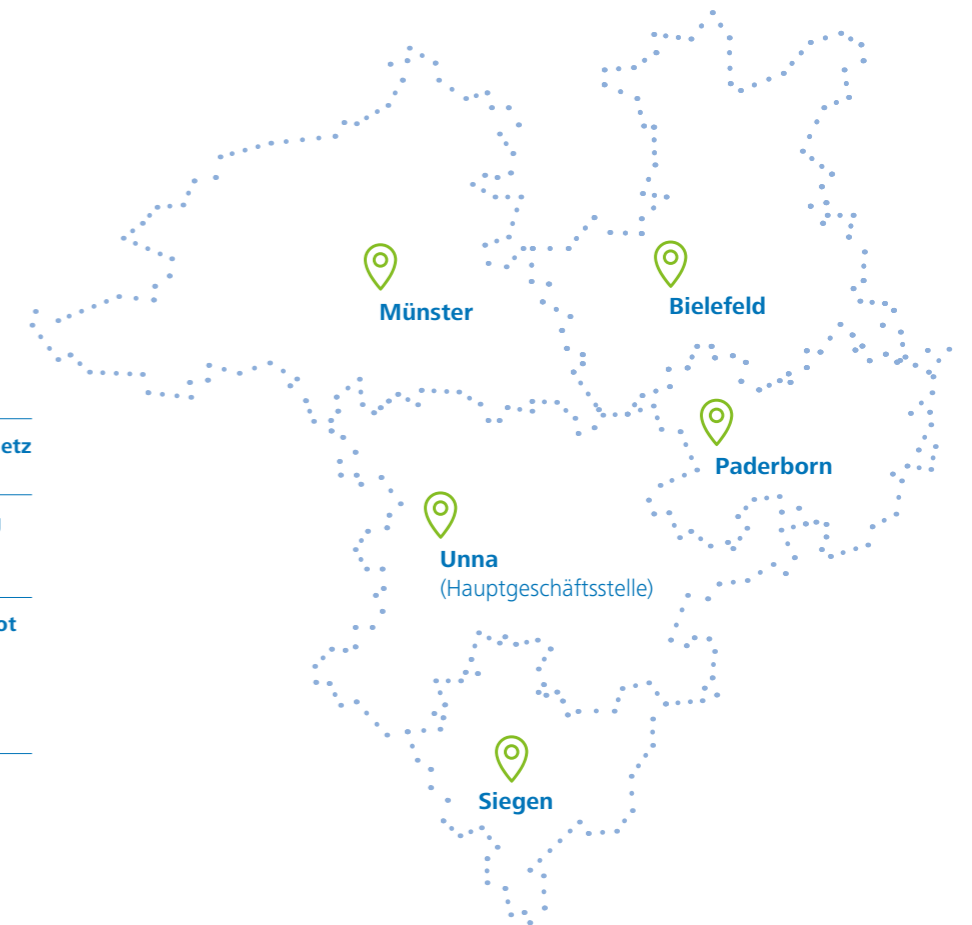
## NWL

### FAKTEN

<b>Fläche</b> 19.441 km <sup>2</sup> *	<b>Länge Schienennetz</b> 1.696 km **
<b>Einwohner</b> 5,6 Mio.*	<b>Betriebsleistung pro Jahr</b> 34,5 Mio. Zkm **
<b>Gebietskörperschaften</b> 16 Kreise und 3 kreisfreie Städte (Bielefeld, Hamm, Münster)	<b>Leistungsangebot</b> 58 Linien (davon 19 RE-, 36 RB- und 3 S-Bahn-Linien)
<b>Finanzvolumen (2017)</b> 364,25 Mio. Euro	

\* Quelle: IT.NRW - Gebiet, Bevölkerung, Haushalte am 31.12.2016

\*\* Quelle: KC ITF NRW (Stand: 31.01.2018)



# WETTBEWERB

Steigerung der Betriebsleistung auf  
**34,5 Mio. Zkm** im Jahr 2017

Fast **97 %** des SPNV-Angebotes  
wettbewerblich vergeben

Kaum Veränderungen bei den  
Marktanteilen der Wettbewerber



## WETTBEWERB

# Verkehrsleistungen & Eisenbahnverkehrsunternehmen

### Verkehrsleistungen

Auch im Jahr 2017 konnte der NWL seine Verkehrsleistungen weiter steigern. Sie belaufen sich auf mittlerweile rund 34,5 Mio. Zugkilometer. Verglichen mit den weiteren Aufgabenträgern in NRW (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und Nahverkehr Rheinland) bleibt der NWL damit auf dem zweiten Platz hinter dem VRR. Der Großteil der im Jahr 2017 im NWL erbrachten Verkehre ist bereits im Rahmen von Wettbewerbsverfahren vergeben worden. Die Basis für die Vergabe von Verkehrsleistungen im Wettbewerb ist eine konsequente Ausschreibung der Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr. Besonders durch die Umsetzung der beiden Stufen des Integralen Taktfahrplans in den Jahren 1998 und 2002 konnten spürbar mehr Zugleistungen und durch zahlreiche Ausschreibungen deutliche Qualitätssteigerungen zu geringeren Kosten erzielt werden. Insgesamt werden in 2017 fast 97% des SPNV-Angebotes auf Basis wettbewerblich vergebener Verträge erbracht, was eine nochmalige Zunahme um ca. 12% im Vergleich zum Vorjahr bedeutet. Besonders die langlaufenden zukünftigen RRX-Linien RE 1 (Aachen – Köln – Essen – Hamm), RE 6 (Flughafen Köln/Bonn – Köln – Essen – Hamm – Bielefeld – Minden) und RE 11 (Düsseldorf – Essen – Dortmund – Hamm – Kassel-Wilhelmshöhe), die im NWL seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 auf Wettbewerbsbasis betrieben werden, haben den Wert nochmals ansteigen lassen. Außerdem befinden sich die Linien RE 17 zwischen Hagen und Kassel-Wilhelmshöhe (Sauerland-Netz) und RB 32 zwischen Wesel und Bocholt (Niederrhein-Netz) seit diesem Zeitpunkt in Wettbewerbsnetzen. Lediglich 3,2% (1,1 Mio. Zugkilometer) der Verkehrsleistungen im Jahr 2017 sind nicht im Wettbewerb vergeben und noch dem DB-Großvertrag zuzuordnen. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 werden auch die verbliebenen sechs Linien des DB-Großvertrags auf Wettbewerbsbasis betrieben. Im Einzelnen handelt es sich dabei um die Linien RB 42 (Brilon – Korbach – Frankenberg – Marburg) und RB 94 (Erndtebrück – Bad Laasphe – Marburg), die Teil des Nordwesthessen-Netzes sind, sowie die Linie RE 78 (Bielefeld – Minden – Nienburg), die die Fahrten der Linie RB 76 im Verbandsgebiet des NWL übernimmt und in das Teutoburger-Wald-Netz integriert wird. Die verbliebenen Verkehrsleistungen der Linie RB 68 werden innerhalb des Teutoburger-Wald-Netzes von der Linie RB 65 (Münster – Rheine) übernommen. Eine Vorstellung der beiden neu vergebenen Netze erfolgt auf den Seiten 12 und 13. Somit verbleibt noch die Linie S 4 (Unna – Dortmund-Lütgendortmund), die nach einer öffentlichen Ausschreibung seit Dezember 2017 für zwei weitere Jahre von der DB Regio AG betrieben wird. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wird die Linie den Betrieb auf Basis des neuen Wettbewerbsvertrages „S-Bahn Rhein-Ruhr (Los A)“ aufnehmen (vgl. S. 15).

Besonders zu erwähnen ist bei der Betrachtung der SPNV-Entwicklungen im Jahr 2017 auch noch die Schließung der Lücke zwischen Meinerzhagen und Lüdenscheid auf der Linie RB 25 im Dezember. Damit ist der endgültige Lückenschluss im Schienennetz zwischen Köln und Lüdenscheid erfolgt.

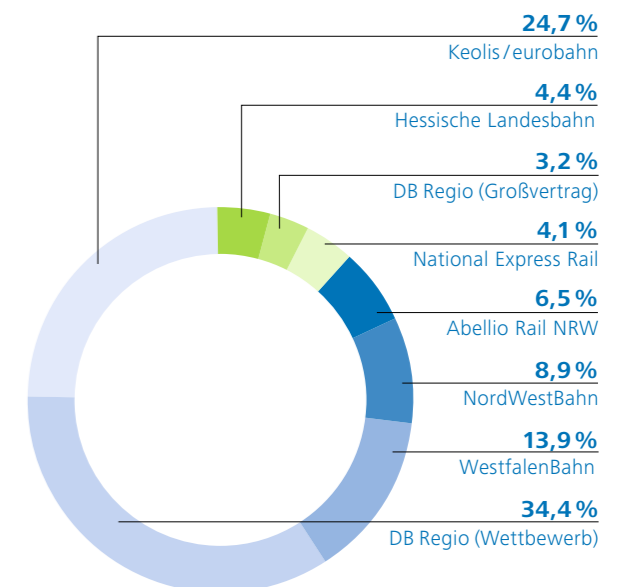
### Eisenbahnverkehrsunternehmen

Die Betreiberlandschaft im NWL befindet sich seit Jahren in einem deutlichen Wandel. Insgesamt sieben verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen erbringen die Verkehrsleistungen im SPNV. Neben den Unternehmen der DB Regio AG (Region NRW, Region Nord und DB RegioNetz Verkehrs GmbH-Kurhessenbahn) sind einige weitere EVU aktiv (vgl. Karte auf Seite 14). Mit einem Leistungsanteil von fast 38% (davon 34,4% im Wettbewerb vergeben) erbringt die DB Regio AG im Jahr 2017 noch etwas mehr als ein Drittel des gesamten SPNV-Angebotes im NWL. Den höchsten Leistungsanteil der NE-Bahnen im NWL-Gebiet hat Keolis/eurobahn mit fast 25%, gefolgt von der WestfalenBahn mit rund 14%. Mit der Übernahme des Teutoburger-Wald-Netzes durch Keolis/eurobahn wird der Leistungsanteil des EVU im Jahr 2018 nochmals deutlich ansteigen. Insgesamt liegt der Anteil der nichtbundeseigenen Eisenbahnen am gesamten Ausschreibungsvolumen wie bereits im Vorjahr bei rund 62%.



### LEISTUNGSANTEILE DER EISENBAHN-VERKEHRUNTERNEHMEN IM NWL 2017

(Gesamtvolumen ca. 34,5 Mio. Zkm; Anteile gerundet)



# Eisenbahnverkehrsunternehmen im Porträt



34,4  
PROZENT



## DB Regio AG, Nord

**Sitz:** Hannover  
**Fahrgäste pro Jahr:** 31,7 Mio. (Wert 2016)  
**Mitarbeiter:** 400  
**Fahrzeugpark:** 68 Triebwagen  
Unternehmensdaten S-Bahn Hannover: Stand 2017

### Gesamtleistung DB Regio AG

**Leistung 2017 im NWL:**  
13,0 Mio. Zkm

**Davon im Wettbewerb:**  
11,9 Mio. Zkm

## DB Regio AG, NRW

**Sitz:** Düsseldorf  
**Fahrgäste pro Jahr:** ca. 365 Mio.  
**Mitarbeiter:** ca. 4.000  
**Fahrzeugpark:** 497 Triebwagen, 130 Loks, 380 Doppelstockwagen  
Unternehmensdaten: Stand 2017

### WETTBEWERBSNETZE

<b>Interimsvergabe (Los 1)*</b>	<b>RE 1</b>	Aachen – Köln – Essen – Hamm
<b>Interimsvergabe (Los 4)*</b>	<b>RE 6</b>	Flughafen Köln/Bonn – Köln – Essen – Hamm – Bielefeld – Minden
<b>Interimsvergabe (Los 5)*</b>	<b>RE 11</b>	Düsseldorf – Essen – Dortmund – Hamm – Kassel-Wilhelmshöhe
<b>HaardAchse*</b>	<b>RE 2</b>	Düsseldorf – Essen – Münster
	<b>RE 42</b>	Mönchengladbach – Essen – Münster
<b>Rhein-Sieg-Express (RSX)*</b>	<b>RE 9</b>	Aachen – Köln – Siegen
	<b>RE 17</b>	Hagen – Warburg – Kassel-Wilhelmshöhe
	<b>RE 57</b>	Dortmund – Winterberg / Brilon Stadt
<b>Sauerland-Netz*</b>	<b>RB 52</b>	Dortmund – Hagen – Lüdenscheid
	<b>RB 53</b>	Dortmund – Schwerte – Iserlohn
	<b>RB 54</b>	Unna – Fröndenberg – Neuenrade
<b>S-Bahn Hannover**</b>	<b>S 1</b>	Minden – Hannover – Haste
	<b>S 5</b>	Paderborn – Hannover – Hannover-Flughafen
<b>Netz Westliches Münsterland*</b>	<b>RB 51</b>	Dortmund – Coesfeld – Enschede (NL)
	<b>RB 63</b>	Münster Zentrum Nord – Coesfeld
	<b>RB 64</b>	Münster – Gronau – Enschede (NL)
<b>Kölner Dieselnetz*</b>	<b>RB 25</b>	Meinerzhagen – Köln

\* DB Regio AG, Region NRW, \*\* DB Regio AG, Region Nord



24,7  
PROZENT

## Keolis/eurobahn

**Leistung 2017 im NWL:** 8,5 Mio. Zkm  
**Sitz:** Hamm  
**Fahrgäste pro Jahr:** ca. 25,5 Mio.  
**Mitarbeiter:** 400  
**Fahrzeugpark:** 69 Triebwagen  
Unternehmensdaten: Stand 2015

### WETTBEWERBSNETZE

<b>Hellweg-Netz</b>	<b>RB 50</b>	Dortmund – Lünen – Münster
	<b>RB 59</b>	Dortmund – Unna – Soest
	<b>RB 69</b>	Münster – Hamm – Bielefeld
	<b>RB 89</b>	Münster – Hamm – Paderborn – Warburg
<b>Maas-Rhein-Lippe-Netz</b>	<b>RE 3</b>	Hamm – Gelsenkirchen – Düsseldorf
	<b>RE 13</b>	Hamm – Hagen – Düsseldorf – Venlo (NL)
<b>OWL-Dieselnetz Nord</b>	<b>RE 82</b>	Bielefeld – Detmold – Altenbeken
	<b>RB 67</b>	Bielefeld – Warendorf – Münster
	<b>RB 71</b>	Bielefeld – Bünde – Rahden
	<b>RB 73</b>	Bielefeld – Lage – Lemgo-Lüttfeld

## WestfalenBahn

**Leistung 2017 im NWL:** 4,8 Mio. Zkm  
**Sitz:** Bielefeld  
**Fahrgäste pro Jahr:** 32 Mio.  
**Mitarbeiter:** ca. 320  
**Fahrzeugpark:** 47 Triebwagen  
Unternehmensdaten: Stand 2017



13,9  
PROZENT

### WETTBEWERBSNETZE

<b>Teutoburger-Wald-Netz</b>	<b>RB 61</b>	Bielefeld – Osnabrück – Bad Bentheim
	<b>RB 65</b>	Münster – Rheine
	<b>RB 66</b>	Münster – Osnabrück
	<b>RB 72</b>	Herford – Lage – Paderborn
<b>Ems- und Mittelland-Netz</b>	<b>RE 15</b>	Münster – Rheine – Emden
	<b>RE 60</b>	Rheine – Hannover – Braunschweig
	<b>RE 70</b>	Bielefeld – Hannover – Braunschweig

Es sind in allen Netzen nur die Linien aufgeführt, die auch im NWL-Gebiet verkehren.

## NordWestBahn

**Leistung 2017 im NWL:** 3,1 Mio. Zkm  
**Sitz:** Osnabrück  
**Fahrgäste pro Jahr:** 40,0 Mio.  
**Mitarbeiter:** 850  
**Fahrzeugpark:** 145 Triebwagen  
 Unternehmensdaten: Stand 2017



**8,9**  
PROZENT

### WETTBEWERBSNETZE

<b>Emscher-Münsterland-Netz</b>	<b>RE 14</b>	Borken – Essen
	<b>RB 45</b>	Dorsten – Coesfeld
<b>Weser-/Lametalbahn</b>	<b>RB 77</b>	Bünde – Löhne – Hameln – Bodenburg
<b>OWL-Dieselnetz Süd</b>	<b>RB 74</b>	Bielefeld – Paderborn
	<b>RB 75</b>	Bielefeld – Osnabrück
	<b>RB 84</b>	Paderborn – Kreiensen
	<b>RB 85</b>	Paderborn – Göttingen
<b>Weser-Ems-Netz</b>	<b>KBS392 (RE 18)</b>	Osnabrück – Oldenburg – Wilhelmshaven
	<b>KBS 394 (RB 58)</b>	Osnabrück – Delmenhorst – Bremen

## Hessische Landesbahn

**Leistung 2017 im NWL:** 1,5 Mio. Zkm  
**Sitz:** Frankfurt am Main  
**Fahrgäste pro Jahr:** 31 Mio.  
**Mitarbeiter:** 1.132  
**Fahrzeugpark:** 136 Triebwagen, 4 Loks  
 Unternehmensdaten: Stand 2017



**4,4**  
PROZENT

### WETTBEWERBSNETZE

<b>Main-Lahn-Sieg-Netz</b>	<b>RE 99</b>	Siegen – Gießen – Frankfurt (Main)
	<b>RB 90</b>	Limburg – Altenkirchen – Au – Siegen
	<b>RB 91</b>	Finnentrop – Siegen (einzelne Fahrten)
<b>Eifel-Westerwald-Sieg-Netz (Los 2)</b>	<b>RB 92</b>	Finnentrop – Olpe
	<b>RB 93</b>	Betzdorf – Siegen – Bad Berleburg
	<b>RB 95</b>	Siegen – Dillenburg
	<b>RB 96</b>	Betzdorf – Dillenburg



**6,5**  
PROZENT

## Abellio Rail NRW

**Leistung 2017 im NWL:** 2,2 Mio. Zkm  
**Sitz:** Hagen  
**Fahrgäste pro Jahr:** 20,5 Mio.  
**Mitarbeiter:** ca. 400  
**Fahrzeugpark:** 51 Triebwagen  
 Unternehmensdaten: Stand 2017

### WETTBEWERBSNETZE

<b>Ruhr-Sieg-Netz</b>	<b>RE 16</b>	Essen – Hagen – Siegen/Iserlohn
	<b>RB 91</b>	Hagen – Siegen/Iserlohn
<b>Niederrhein-Netz</b>	<b>RB 32</b>	Wesel – Bocholt



**4,1**  
PROZENT

## National Express Rail

**Leistung 2017 im NWL:** 1,4 Mio. Zkm  
**Sitz:** Köln  
**Fahrgäste pro Jahr:** 20 Mio.  
**Mitarbeiter:** 150  
**Fahrzeugpark:** 35 Triebwagen  
 Unternehmensdaten: Stand 2017

### WETTBEWERBSNETZE

<b>Verkehrsvertrag RE 7/RB 48</b>	<b>RE 7</b>	Rheine – Münster – Köln – Krefeld
-----------------------------------	-------------	-----------------------------------

Es sind in allen Netzen nur die Linien aufgeführt, die auch im NWL-Gebiet verkehren.

## Teutoburger-Wald-Netz

### Startprobleme durch defekte Fahrzeuge und Personalmangel

Die neuen Mehrsystem-Flirt 3-Fahrzeuge bereiten technische Probleme beim grenzüberschreitenden Verkehr nach Hengelo.



**WEITERE INFORMATIONEN:**  
[www.eurobahn.de](http://www.eurobahn.de)

Die Keolis Deutschland GmbH & Co. KG übernahm von der WestfalenBahn GmbH zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 den Betrieb der Folgeausschreibung „Teutoburger-Wald-Netz“. Neben den bereits bekannten Linien RB 61 (Bielefeld – Bad Bentheim (ab 26.02.2018 nach Hengelo)), RB 65 (Münster – Rheine), RB 66 (Münster – Osnabrück) und RB 72 (Herford – Paderborn) wurde das Teutoburger-Wald-Netz um die Linie RE 78 (Rheda-Wiedenbrück – Bielefeld – Nienburg) erweitert. Insgesamt hat das Netz ein Leistungsvolumen von ca. 5,3 Mio. Zugkilometern pro Jahr.

Der Betrieb sollte auf der Linie RB 61 mit neuen Mehrsystemtechnik-Fahrzeugen des Typs Flirt 3 des Herstellers Stadler starten. Die acht Neufahrzeuge konnten aufgrund der verspäteten Zulassung der Fahrzeuge am 20.12.2017 für die Niederlande sowie aufgrund anhaltender technischer Probleme bis Ende Februar den Betrieb auf der RB 61 bis nach Hengelo erst am 26.02.2018 aufnehmen.

Insgesamt verlief der Betriebsstart von Keolis im Teutoburger-Wald-Netz mit vielen, oft durch Keolis verursachten Problemen. So fielen 6% der Züge im gesamten Netz in den ersten Betriebswochen aus. Ebenso kam es zu großen Kapazitätseinschränkungen im Betrieb. Gründe hierfür waren u. a. die fehlenden Neufahrzeuge, ein zu geringer Personalbestand an Triebfahrzeugführern in den ersten Monaten sowie Dispositionsprobleme der Leitstelle. Der misslungene Betriebsstart führte zu einer erhöhten medialen Aufmerksamkeit, verbunden mit massiven Fahrgastbeschwerden. Neben den betrieblichen Problemen wurde auch die desolante Informationspolitik des Unternehmens bemängelt.

Infolge der anhaltend schlechten Qualität im Teutoburger-Wald-Netz hat der NWL gegenüber Keolis Deutschland im Februar 2018 eine Abmahnung wegen Schlechtleistung, ausgesprochen und gefordert, einen stabilen Betrieb anzubieten.

## Nordwesthessen-Netz

### Erfolgreiche Betriebsaufnahme trotz schlechter Vorzeichen



Im NWH-Netz kommen moderne Niederflurfahrzeuge der Baureihe VT 642 „Desiro“ von Siemens zum Einsatz.



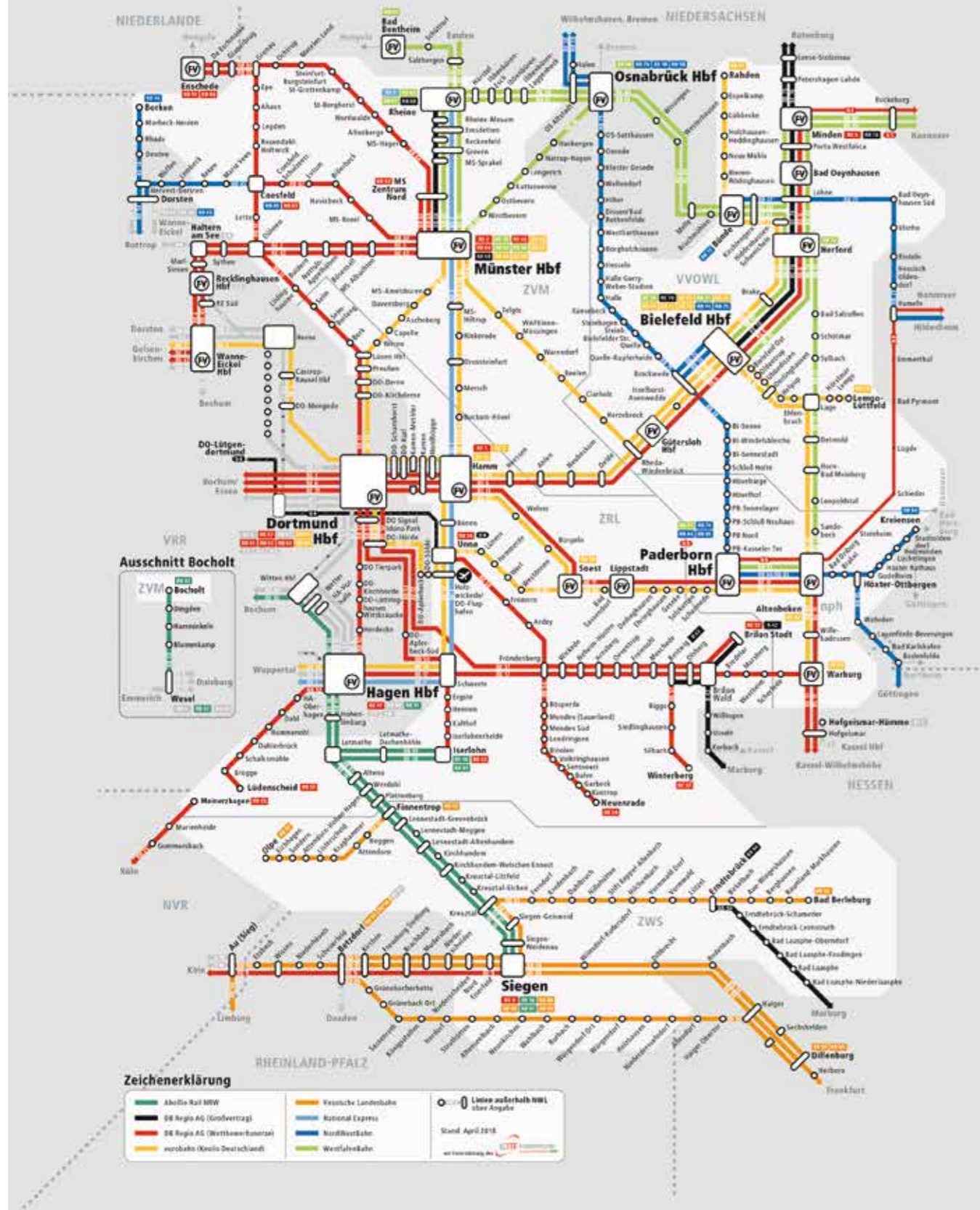
**WEITERE INFORMATIONEN:**  
[www.kurhessenbahn.de](http://www.kurhessenbahn.de)

Rund 2,9 Mio. Zugkilometer umfasst das Nordwesthessen-Netz, die seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 auch weiterhin von der DB Regio-Netz Verkehrs GmbH-Kurhessenbahn erbracht werden. Gemäß Verkehrsvertrag sind moderne Niederflurfahrzeuge der Baureihe VT 642 „Desiro“ von Siemens im gesamten Gebiet vorgesehen, also im NWL auch bei der RB 94 zwischen Erndtebrück und Marburg und der RB 42 zwischen Brilon Stadt und Marburg. Die entsprechenden Fahrzeuge sollten zum Teil bereits vor der Betriebsaufnahme aufbereitet und einem sogenannten „Re-Design“ unterzogen werden, um zum Betriebsbeginn auch optisch die Modernisierung und die neue Qualität im NWH-Netz sichtbar und „erfahrbar“ zu machen. Leider wurde es hier wenige Wochen vor der Betriebsaufnahme noch einmal unnötig spannend, als offenkundig wurde, dass die notwendigen Arbeiten an den Fahrzeugen vom Instandhaltungswerk in Kassel nicht fristgerecht abgeschlossen werden und bereits im Umbau befindliche Fahrzeuge nicht für den Einsatz zur Betriebsaufnahme bereitstehen würden. In einem gemeinsamen Kraftakt von Kurhessenbahn und Aufgabenträgern gelang es, für das NWH-Netz Fahrzeuge aus anderen Regionen zusammenzuziehen und so Zugausfälle, die durch den Fahrzeugmangel bedingt wären, auszuschließen. Und das, obwohl die Züge seit dem

Fahrplanwechsel z. T. in einem deutlich dichteren Takt fahren. Eine Leistung, die vor allem dem intensiven Engagement der Kurhessenbahn und ihrer Mitarbeiter zu verdanken ist.

Bis Dezember 2018 soll nun die Fahrzeugflotte sukzessive auf die vertraglich vereinbarten 27 modernen Dieseltriebwagen der Baureihe 642 vereinheitlicht werden, so dass ab diesem Zeitpunkt eine einheitliche Fahrzeugflotte mit barrierefreiem Einstieg unterwegs ist. Für alle Fahrgäste und insbesondere mobilitätseingeschränkte Reisende, Familien mit Kinderwagen und Fahrradfahrer wird das Ein- und Aussteigen damit erleichtert. Diese Fahrzeuge werden im Weiteren sukzessive den vertraglichen Vorgaben entsprechend bis Ende 2019 umgebaut. Dabei wird die Sitzlandschaft angepasst und der Mehrzweckbereich sowie die 1. Klasse vergrößert. Das Fahrgastinformationssystem wird komplett neu gestaltet. Die klimatisierten Fahrzeuge verfügen dann über Steckdosen und Videoüberwachung. Zusätzlich hat der NWL auf allen Linien mit der Kurhessenbahn einheitlich eine Zugbegleitquote von 100% vereinbart. Dies erhöht die Sicherheit und die Servicequalität, so dass zukünftig im NWH-Netz auf allen Linien des NWL ein Zugbegleiter für den Ticketkauf, aber auch für Fragen zu Anschlüssen oder für Hilfestellungen zur Verfügung steht.

# Eisenbahnverkehrsunternehmen im NWL 2017



# Bevorstehende Betriebsaufnahmen jeweils im Dezember zum Fahrplanwechsel

## 2018

### HELLWEG-NETZ

#### Keolis /eurobahn

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

### INTERIMSVERGABE

#### EMSCHER-MÜNSTERLAND-NETZ

#### NordWestBahn

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

## 2019

### RUHR-SIEG-NETZ

#### Abellio Rail NRW GmbH

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

### S-BAHN RHEIN-RUHR LOS A

#### Keolis/eurobahn

- S 1 Dortmund – Solingen
- S 4 Unna – Dortmund-Lütgendortmund

## 2021

### S-BAHN HANNOVER

#### unbekannt

- S 1 Minden – Wunstorf – Hannover – Haste
- S 2 Nienburg – Wunstorf – Hannover – Haste
- S 3 Hannover – Lehrte – Hildesheim
- S 4 Bennemühlen – Hannover – Hildesheim
- S 5 Hannover Flugh. – Hannover – Hameln – Paderborn
- S 6 Hannover – Burgdorf – Celle
- S 7 Hannover – Lehrte – Burgdorf – Celle
- S 8 Hannover Flugh. – Hannover – Hannover Messe/Laaten
- S 21 Hannover – Weetzen – Barsinghausen
- S 51 Seelze – Hannover – Springe – Hameln

### EMSCHER-MÜNSTERLAND-NETZ

#### unbekannt

- RE 14 Coesfeld/Borken – Dorsten – Essen

### WESER-/LAMMETAL-BAHN

#### unbekannt

- RB 77 Bünde/Löhne – Hildesheim
- RB 79 Osnabrück – Bodenburg

## 2018

### VORLAUFBETRIEB

#### RHEIN-RUHR-EXPRESS (RRX) LOS 1

#### Abellio Rail NRW GmbH

- 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 Rail GmbH

- 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 Rail GmbH

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

## 2020

Es sind in allen Netzen alle Linien aufgeführt, auch wenn diese nicht im NWL-Gebiet verkehren.



# NWL-QUALITÄTSRANKING

Vierter Gesamtsieg von Abellio Rail NRW in Folge

Hessische Landesbahn belegt mit deutlicher Steigerung den 2. Platz

DB Regio AG und National Express mit deutlicher Verschlechterung zum Vorjahr

## Abellio Rail NRW ist Seriensieger beim NWL-Ranking

Mit dem Qualitätsbericht 2014 wurde erstmals ein Qualitätsranking eingeführt, um einen Vergleich der Verkehrsunternehmen untereinander herzustellen. Dieses Ranking basiert auf den folgenden Qualitätskriterien:

- **Ankunftspunktlichkeit:** Prozentverfahren mit 3:59 Minuten Maximalverspätung an den vertraglichen Messpunkten
- **Leistungserfüllung (Zugkilometer):** Prozentualer Anteil der durchgeführten Verkehre
- **Zustand der Fahrzeuge\*:** Objektives Qualitätsmessverfahren durch Profitester nach einheitlichen Kriterien

Um eine Vergleichbarkeit sicherzustellen, werden im Ranking nur Eisenbahnverkehrsunternehmen berücksichtigt, deren Soll-Verkehrsanteil mindestens 1 Mio. Zugkilometer in dem jeweiligen Auswertungsjahr beträgt. Dies führt dazu, dass im Jahr 2017 alle sieben EVU in die Bewertung einbezogen werden können, wobei die Leistungsanteile sehr unterschiedlich verteilt sind. Mit einer Steigerung um 5,1 Mio. Zugkilometer im Wettbewerb hat die DB Regio AG ihre Wettbewerbsanteile im Vergleich zum Vorjahr fast verdoppelt. Im NWL stehen sich im Jahr 2017 folgende EVU gegenüber:

- Abellio Rail NRW (2,2 Mio. Zkm)
- DB Regio AG (im Wettbewerb 11,9 Mio. Zkm)
- Keolis/eurobahn (8,5 Mio. Zkm)
- Hessische Landesbahn (1,5 Mio. Zkm)
- National Express Rail (1,4 Mio. Zkm)
- NordWestBahn (3,1 Mio. Zkm)
- WestfalenBahn (4,8 Mio. Zkm)

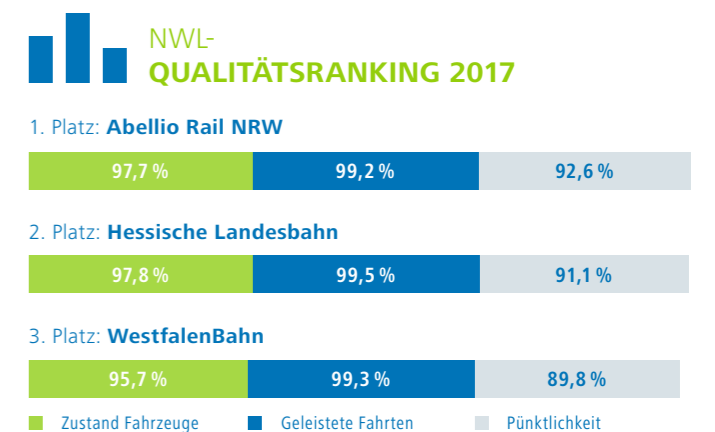
Den Spitzenplatz im NWL-Qualitätsranking sichert sich bereits das 4. Jahr in Folge Abellio Rail NRW. Trotz einer erneuten Verschlechterung der Gesamtleistung im Vergleich zum Vorjahr konnte kein anderes EVU die Chance nutzen, um Abellio den Sieg zu nehmen. Wie in den Rankings zuvor kann sich Abellio besonders bei dem Kriterium Ankunftspunktlichkeit absetzen. Auch bei der Leistungserfüllung und dem Zustand der Fahrzeuge erreicht Abellio gute Werte. Beim letztgenannten Kriterium konnte sich Abellio im Vergleich zum Jahr 2016 auch steigern.

Eine besonders positive Entwicklung ist bei der Hessischen Landesbahn festzustellen. Mit ebenfalls guten Werten in allen drei Kriterien verbessert sich die HLB von Platz 6 im Vorjahr auf Platz

2 im Jahr 2017. Das Unternehmen konnte sich in allen Kategorien (zum Teil deutlich) verbessern. Besonders sind dabei die Kriterien Ankunftspunktlichkeit und Zustand der Fahrzeuge zu nennen. Mit etwas Abstand komplettiert die WestfalenBahn das Spitzentrio. Bei vergleichbaren Werten der Ankunftspunktlichkeit und der Leistungserbringung ist eine deutliche Verschlechterung beim Zustand der Fahrzeuge festzustellen. Die Hauptgründe dafür sind defekte Toiletten, erhebliche Verunreinigungen der Außenhaut und Scheiben sowie Graffiti außen an den Fahrzeugen. Die NordWestBahn und die eurobahn belegen fast gleichauf die Plätze 4 und 5. Beide Unternehmen verschlechterten sich bei der Leistungserbringung und bei der Ankunftspunktlichkeit. Die Plätze 6 und 7 belegen mit etwas Abstand die DB Regio AG und National Express. Letztgenanntes EVU belegt bei allen drei Kategorien den letzten Platz. Auffällig ist der schlechte Wert bei der Ankunftspunktlichkeit (74,7%). Allerdings betreibt NX im NWL auch nur die lang laufende Linie RE 7 und hat somit nicht die Möglichkeit, den Gesamtwert mit besser bewerteten Linien auszugleichen.

Bei einer vergleichenden Betrachtung der Ergebnisse 2016 und 2017 muss besonders hervorgehoben werden, dass sich bis auf die HLB alle EVU im NWL verschlechtert haben. Um fast 2,5 Prozentpunkte und damit am deutlichsten hat sich die DB Regio AG verschlechtert. Besonders bei dem Kriterium Ankunftspunktlichkeit ist der Leistungsabfall im Vergleich zum Vorjahr erkennbar. Auf die drei zur Bewertung herangezogenen Qualitätskriterien wird in den folgenden Kapiteln noch näher eingegangen.

\* Auf den Linien in andere Räume RE 9, S 1, S 5 (DB Regio AG), RB 77 und die Kursbuchstrecken 392+394 (NordWestBahn) sowie RE 99 (Hessische Landesbahn) werden keine Erhebungen zum Standard „Zustand der Fahrzeuge“ der Fahrzeuge durchgeführt. Hier kommen Qualitätsmesssysteme der Nachbarregionen zur Anwendung, die im Qualitätsranking keine Berücksichtigung finden.





# PÜNKTLICHKEIT

Gesamtpünktlichkeit im NWL liegt nur noch bei **85,7 %**

RE-Linien fahren deutlich unpünktlicher

Einbruch der Pünktlichkeitswerte im letzten Quartal des Jahres

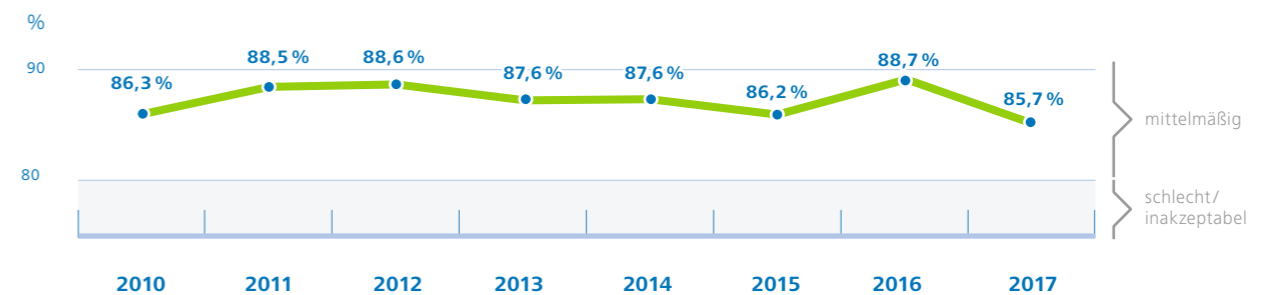
## Pünktlichkeit in Westfalen-Lippe 2017

Im Jahr 2017 ist die Gesamtpünktlichkeit über alle Linien des NWL, nach dem Bestwert im letzten Jahr, mit 85,7% deutlich gesunken. Der Wert stellt die schlechteste Pünktlichkeitsquote seit 2009 dar. Besonders die RegionalExpress-Linien sind wesentlich unpünktlicher gefahren. Mit einer durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote von 78,6% und damit einer Verschlechterung um 5,6 Prozentpunkte belegen die RE-Linien mit Abstand den letzten Platz im Vergleich der einzelnen Produktkategorien (RE, RB und S-Bahn). Die S-Bahn-Linien konnten sich im Vergleich zum Jahr 2016 um 2,3 Prozentpunkte auf eine Pünktlichkeitsquote von 86,0% leicht verbessern. Am pünktlichsten verkehrten mit einer Pünktlichkeit von 89,9% die Regional-Bahn-Linien, wobei auch diese im Vergleich zu 2016 leicht unpünktlicher gefahren sind. Eine genauere Auskunft über die Pünktlichkeit im NWL gibt die Detailbetrachtung nach den einzelnen Produktkategorien auf den folgenden Seiten. Bei der Betrachtung der Pünktlichkeitsentwicklung im Verlauf des Jahres 2017 sind die typischen individuellen Jahres-

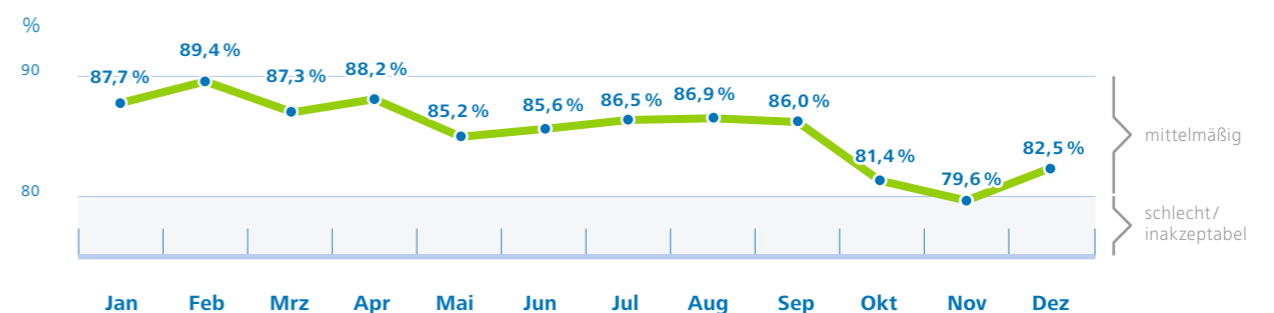
schwankungen gut zu erkennen. Besonders hervorzuheben ist der massive Einbruch der Pünktlichkeitsquote im letzten Quartal des Jahres. Während von Januar bis September eine relativ konstant leicht abfallende Pünktlichkeit von durchschnittlich 87,0% erreicht wird, liegt diese für die Monate Oktober bis Dezember nur noch bei 81,2%. In erster Linie ist eine immer stärker werdende Bautätigkeit auf den Schienen des NWL für zahlreiche Verspätungen verantwortlich. Trotz abgestimmter Baustellenfahrpläne führen Baustellen aufgrund von Unvorhersehbarkeiten im Bau- und Betriebsablauf häufig zu Verzögerungen. Zudem haben im Monat Oktober zwei heftige Unwetter („Xavier“ und „Herwart“) für Probleme im Bahnverkehr und damit auch bei der Pünktlichkeit gesorgt. Im Herbst führen zudem durch Laubfall verschmutzte Gleise sowohl bei der Beschleunigung als auch beim Bremsen der Züge zu Problemen, so dass der Fahrplan häufig nicht eingehalten werden kann. Zusätzlich gibt es oft Fahrzeugprobleme in den Wintermonaten, die eine verminderte Pünktlichkeit zur Folge haben.

**i** Die Pünktlichkeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen wird im Gebiet des NWL in Prozentanteilen der pünktlich verkehrenden Züge gemessen. Im Rahmen des NWL-Qualitätsberichts 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-Qualitätsberichts seit 2009 der vorgenannte Standard für die Pünktlichkeitsbewertung herangezogen wird. Berücksichtigt wurden bei dieser Auswertung nur die vertraglich vereinbarten Messpunkte innerhalb des NWL.

**PÜNKTLICHKEITSQUOTEN IM NWL 2010–2017**



**PÜNKTLICHKEITSQUOTEN IM JAHRESVERLAUF 2017**



# Pünktlichkeit der RegionalExpress-Linien

Erstmals ist die Linie RE 99 von der Hessischen Landesbahn die pünktlichste RegionalExpress-Linie im NWL.



Ein RegionalExpress hat in der Regel weniger Unterwegshalte und dafür eine höhere Reisegeschwindigkeit als die Regionalbahn. Die 19 Regional-Express-Linien, die im Jahr 2017 in Westfalen-Lippe verkehrten, verbinden die Oberzentren in Nordrhein-Westfalen, aber auch in den angrenzenden Bundesländern Niedersachsen und Hessen untereinander und besitzen somit eine wichtige Verknüpfungsfunktion. Im Vergleich zum Vorjahr ist eine RE-Linie hinzugekommen. Die ehemalige RB42 wurde zu einer Regional-Express-Linie aufgewertet und bedient seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 als RE 42 die Strecke Mönchengladbach – Essen – Münster.

Insgesamt haben sich die RegionalExpress-Linien mit 78,6 % um 5,6 Prozentpunkte gegenüber dem Wert aus dem Jahre 2016 verschlechtert. Mit Pünktlichkeitsquoten zwischen 60 % und 70 % sind die sehr lang laufenden NRW-RE-Linien RE 1, RE 6 und RE 11 als die drei unpünktlichsten Linien in Westfalen-Lippe auszumachen. Als Rückgrat des gesamten SPNV in NRW haben jedoch gerade diese Linien eine hohe Bedeutung. Mit einer Pünktlichkeit von unter 80 %, die ebenfalls noch als schlecht zu bewerten ist, folgen die Linien RE 7, RE 42 und RE 9, wobei sich der Rhein-Sieg-Express (RE 9) im Vergleich zum Vorjahr verbessert hat. Während die übrigen RE-Linien eine mäßige Pünktlichkeit vorweisen, sind den Linien RE 16,

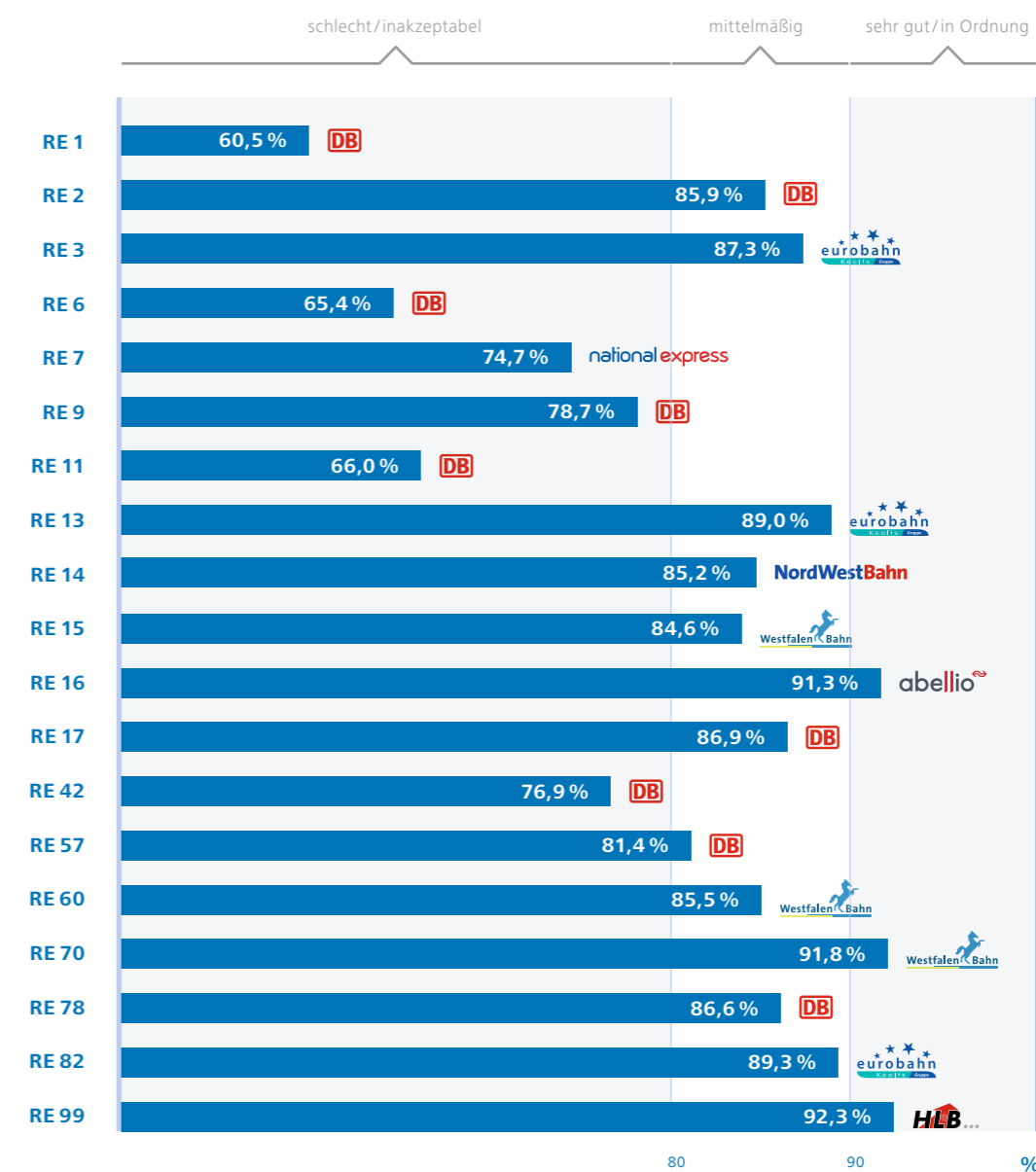
RE 70 und RE 99 gute Pünktlichkeitswerte (über 90 %) zu attestieren. Mit einer Anfahrtpünktlichkeit von 92,3 % belegt der Main-Sieg-Express (RE 99), der Siegen und Frankfurt verbindet, den Spitzenplatz.

### Schlechtere Quoten der lang laufenden RE-Linien

Von der Vielzahl der RE-Linien, die im Vergleich zum Vorjahr unpünktlicher verkehren, sind die Linien RE 1, RE 6 und RE 42 besonders hervorzuheben, da sich hier die Quote um über 10 Prozentpunkte verschlechtert hat (RE 1 um 12,4 %, RE 6 um 10,1 %, RE 42 um 12,2 %). Bei zwei der drei Linien kam es für das Fahrplanjahr 2017 zu Veränderungen im Linienverlauf. Während bei der Linie RE 1 der Abschnitt zwischen Hamm und Paderborn entfällt, wurde die Linie RE 42 bis nach Mönchengladbach verlängert, was gute 40 % Mehr-Km auf dem Streckenverlauf bedeutet. Für den RE 1 wirkt sich damit die stark belastete Achse Köln – Duisburg – Dortmund in Fahrrichtung Hamm wesentlich stärker auf den Pünktlichkeitswert aus als zuvor. Auch bei der Linie RE 6 ist die in Rede stehende Achse als die bestimmende Verspätungsursache anzusehen. Die Linie RE 42 ist besonders von Einschränkungen des Hauptkorridors und den damit verbundenen Zwängen mit allen anderen Linien und EVU vor allem im Bereich Essen-Duisburg betroffen. Weitere Gründe für die deutlich schlechtere Gesamtpünktlichkeit aller drei Linien sind Baumaßnahmen, Unwetter sowie ein ICE-Unfall im Mai im Dortmun-



## PÜNKTLICHKEITSQUOTEN DER REGIONALEXPRESS-LINIEN IM NWL 2017



der Hauptbahnhof. Neben den zuvor genannten Linien verkehrte auch die Linie RE 57 um über fünf Prozentpunkte unpünktlicher als 2016. Zu begründen ist dies damit, dass die vorgesehenen PESA-Fahrzeuge im Sauerland-Netz nicht eingesetzt werden konnten. Der Einsatz von Ersatzfahrzeugen führte hier oftmals zu Verspätungen.

### Vereinzelt pünktlichere RE-Linien

Neben dem Großteil der RE-Linien, die im Jahr 2017 unpünktlicher gefahren sind als im Vorjahr, gab es aber auch Linien, die Pünktlichkeitsverbesserungen zu verzeichnen haben. An dieser

Stelle sind die Linien RE 9 (+ 5,1 %), RE 60 (+ 7,0 %) und RE 99 (+ 3,3 %) zu nennen. Die in Westfalen-Süd verkehrenden RegionalExpress-Linien 9 und 99 haben sich hierbei auf ein Niveau der Vorjahre eingependelt, wogegen sich der Grund für die Linie RE 60 etwas anders darstellt. Bei der RE 60 gab es 2016, im ersten Jahr der Betriebsaufnahme, vermehrt Problem mit den Fahrzeugen (u. a. Zwangsbremungen), was sich im Folgejahr normalisiert und somit zu einer deutlichen Verbesserung der Pünktlichkeitsquote geführt hat.

# Pünktlichkeit der RegionalBahn- und S-Bahn-Linien

Eine RegionalBahn ist als das klassische Grundangebot der Bahn zu verstehen. Sie hält in der Regel an allen Stationen im Fahrtverlauf, weshalb die Reisegeschwindigkeit nur gering ist. Die insgesamt 36 im NWL verkehrenden RB-Linien nehmen auch den größten Leistungsanteil der drei Produktkategorien ein, wobei dieser durch die Aufwertung der RE 42 geringer geworden ist. Mit nur drei S-Bahn-Linien ist diese Kategorie unterrepräsentiert und kommt nur marginal in Westfalen-Lippe zum Einsatz. S-Bahnen fahren überwiegend in Ballungsräumen und Großstädten.

Die durchschnittliche Pünktlichkeit aller RegionalBahn-Linien beträgt 89,9%, was für das Jahr 2017 der beste Wert über alle Produktkategorien ist. Fast die Hälfte der RB-Linien hat für das Gesamtjahr 2017 Pünktlichkeitsquoten von über 90% vorzuweisen. Besonders stechen dabei mit einer Anknüpfungspünktlichkeit von über 97% zwei Linien des Sauerland-Netzes (RB 52 und RB 54) und zwei Linien der EWS-Netzes (RB 92 und RB 96) hervor. Diese Nebenstrecken sind relativ kurz und es gibt im Linienverlauf kaum Wechselwirkungen mit anderen Linien. Alle vier RegionalBahnen haben sich zudem trotz der schon guten Vorjahreswerte noch einmal leicht gesteigert. Neben der Bestätigung der guten Linien im EWS-Netz konnte sich die Hessische Landesbahn auch auf anderen Linien in ihrer Pünktlichkeit steigern. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang die Linien RB 90 (+ 4,8%) und RB 93 (+ 6,1%). Trotz dieser Steigerung bleibt die Linie RB 93 mit einer Anknüpfungspünktlichkeit von 83,4% eine kritische Linie. Aufgrund geplanter Infrastrukturmaßnahmen ist aber mit einer weiteren Verbesserung der Pünktlichkeit auf dieser Linie zu rechnen. Die drittgrößte Steigerung gab es mit 4,4 Prozentpunkten auf der Linie RB 69. Diese positive Entwicklung ist auf die 2017 bestellte Expressstrasse Bielefeld – Hamm zurückzuführen, die deutlich weniger Beeinträchtigungen durch verspätete ICE-Linien gebracht hat.

## Unpünktliche Züge und die Ursachen

Bei der Betrachtung der Linien, die eine schlechte Pünktlichkeit mit unter 80% aufweisen, ist festzustellen, dass die Anzahl der RB-Linien in diesem Bereich im Vergleich zum Vorjahr etwa gleich geblieben ist. Neben den wiederkehrenden Linien RB 71, RB 94 und KBS 394 ist die Linie RB 68 durch eine Verschlechterung um 7,2 Prozentpunkte in diesen Bereich abgerutscht. Diese Linie verkehrte im Jahr 2017 allerdings nur noch vereinzelt auf dem Abschnitt Münster – Rheine und geht 2018 komplett in die Linie RB 65 über. Aufgrund der wenigen Fahrten führt selbst eine verhältnismäßig niedrige Zahl an verspäteten

Zügen zu dieser schlechten Pünktlichkeitsquote. Trotz einer leichten Verbesserung weist die Linie RB 71 wie in den Jahren zuvor schlechte Qualitätswerte auf. Weiterhin sind fehlende Kreuzungsstellen das Hauptproblem auf dieser Linie, wodurch Kreuzungskonflikte mit dem Fernverkehr, der Vorrang hat, entstehen. Eingefahrene Verspätungen können bei der eingleisigen Strecke nicht aufgeholt werden, sondern schaukeln sich im Laufe des Tages sogar weiter auf. Auf der Linie RB 94 muss aufgrund gestiegener Nachfrage an fast allen Bedarfshalten zwischen Bad Laasphe und Erndtebrück gehalten werden. Ursache ist hier ein erhöhtes Schüleraufkommen, das zu Haltezeitüberschreitungen führt. Zudem haben Leistungsprobleme bei einigen Fahrzeugen zu Verspätungen geführt. Auch hat die Anschlusssicherung an Züge in Marburg (Lahn) und Erndtebrück weiterhin Einfluss auf die Pünktlichkeit der RB 94. Die stärksten Pünktlichkeitseinbußen haben neben der Linie RB 68 die eurobahn-Linien RB 50 (- 4,6%) und RB 73 (- 4,0%) hinnehmen müssen. Während der Pünktlichkeitsrückgang der Linie RB 50 in erster Linie auf die Wechselwirkung mit dem Fernverkehr zurückzuführen ist, entstehen die Verspätungen der Linie RB 73 hauptsächlich aufgrund sekundärer Ursachen, wie Zugfolgen und Wenden. Teilweise haben auch Probleme in der Umlauf-Einsatzplanung der Fahrzeuge zu unpünktlichen Ankünften geführt.

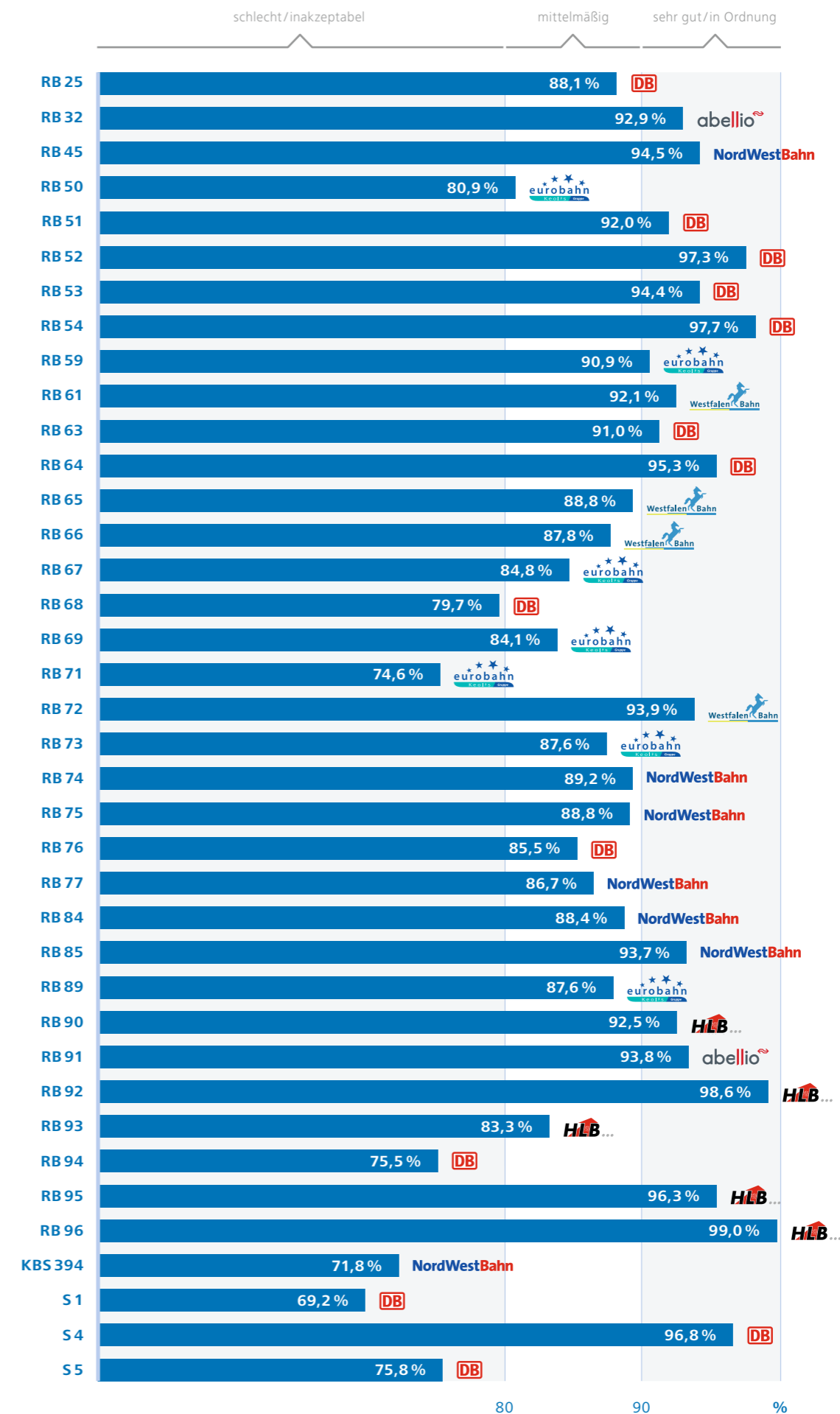
## Sonderfall S-Bahn-Linien

Etwas mehr als 1 Mio. Zugkilometer werden von S-Bahnen in Randbereichen des NWL erbracht, welche sich auf drei Linien (S 1: Minden – Hannover, S 4: Unna – Dortmund und S 5: Paderborn – Hannover) aufteilen. Der Pünktlichkeitswert über alle S-Bahn-Linien im NWL liegt für das Jahr 2017 bei 86,0% und somit um 2,3 Prozentpunkte besser als im Vorjahr. Die Linien der S-Bahn Hannover S 1 (69,2%) und S 5 (75,8%) knüpfen an das schlechte Pünktlichkeitsniveau der Vorjahre an. Ursachen bleiben Netzüberlastungen, infrastrukturbedingte Störungen sowie Baumaßnahmen entlang der Strecke. Insbesondere das Nadelöhr Hannover Hbf stellte einen zusätzlichen Verspätungsgrund dar, da dort häufig Verspätungen durch belegte Gleise entstehen. Zu beachten ist jedoch, dass beide Linien, mit einer Länge von über 100 km, länger sind als die meisten RB-Linien. Eine Verbesserung der Situation ist u. a. aufgrund der Baumaßnahmen am Hauptbahnhof Hannover in den Jahren 2019–2033 kurzfristig nicht absehbar. Die S 4 der S-Bahn Rhein-Ruhr hingegen weist mit 96,8% auch im Jahr 2017 wieder eine für die S-Bahn typische gute Pünktlichkeit auf, die im Vergleich zum Vorjahr noch einmal gesteigert werden konnte.



## PÜNKTLICHKEITSQUOTEN

DER REGIONALBAHN- UND S-BAHN-LINIEN IM NWL 2017

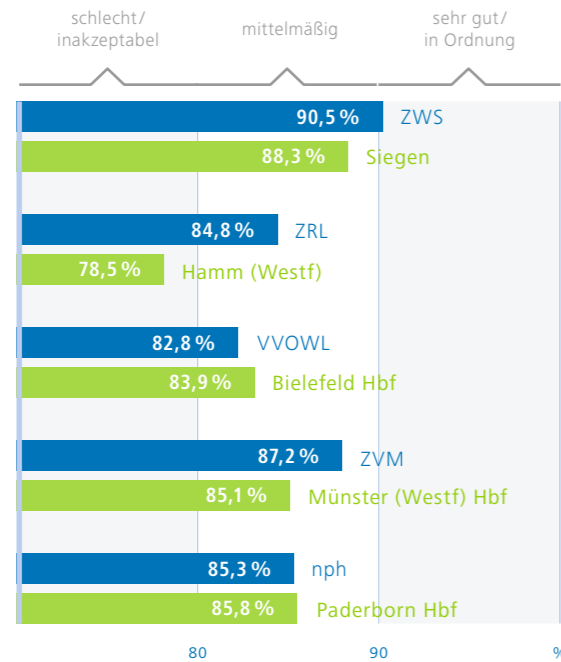


# Pünktlichkeit an den Knotenpunkten



**PÜNKTLICHKEITSQUOTEN DER MITGLIEDS-ZWECKVERBÄNDE UND KNOTEN-PUNKTE IM NWL 2017**

■ nach Teilraum  
■ nach Knotenpunkt

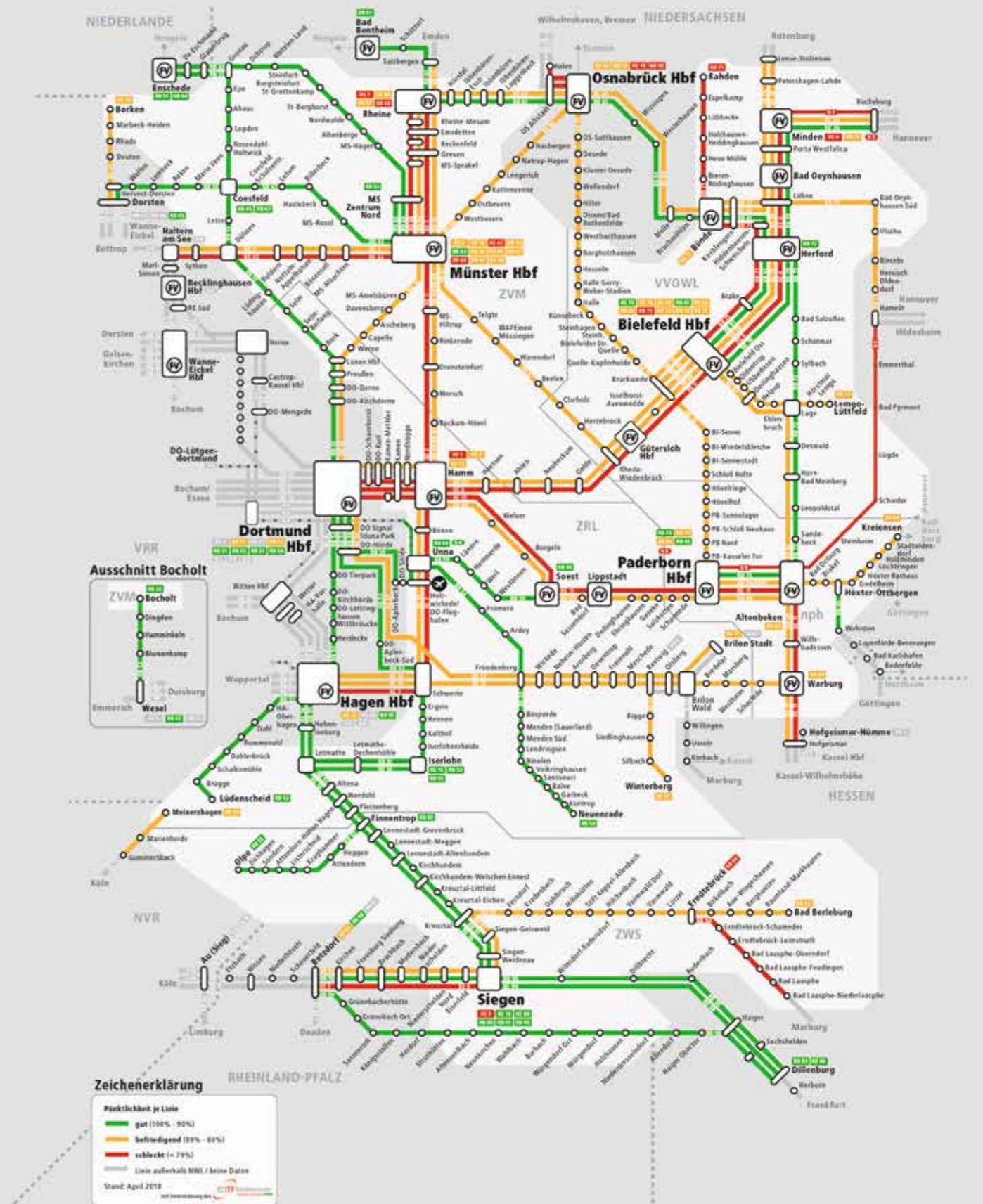


Die Gegenüberstellung zwischen dem jeweiligen Pünktlichkeitswert der Mitgliedszweckverbände und den entsprechenden Knotenpunkten zeigt, dass die Hauptmesspunkte in der Regel schlechter abschneiden. Aufgrund des Zulaufs zahlreicher Linien, den dabei bestehenden Anschlussverbindungen und Wartezeiten sowie der in der Regel eingeschränkten Verfügbarkeit von Fahrstraßen und Gleisen führen Verspätungen hier schnell zu Folgeverspätungen bei weiteren Linien. Mehrere Faktoren erschweren im NWL die Minimierung von Verspätungen im rollenden Betrieb, wobei insbesondere Zugkreuzungen oder -überholungen durch den Fernverkehr, dauerhafte und kurzfristige Langsamfahrstellen im System sowie eingleisige Abschnitte im Bereich der RB-Linien zu nennen sind (vgl. S. 44–47).

Für das Jahr 2017 ist allerdings an gleich zwei Knotenpunkten überraschend festzustellen, dass entgegen der zuvor beschriebenen Erwartung die Pünkt-

lichkeit am Knotenpunkt besser ist als der Pünktlichkeitswert über alle Linien des MZV. Betroffen sind die Hauptbahnhöfe in Bielefeld und Paderborn. Für die bessere Pünktlichkeit am Paderborner Hbf sind die Linien RE 11 und RB 89 verantwortlich, die den Knotenpunkt pünktlicher anfahren, als die Linie insgesamt abschneidet. Beide Linien büßen auf dem Weg nach Warburg Pünktlichkeit ein, was im Jahr 2017 durch eine verstärkte Bautätigkeit auf dem Abschnitt Paderborn – Altenbeken mitverursacht wurde. Für den Bielefelder Hbf ist zu erkennen, dass die nördlich von Bielefeld verkehrenden Linien (RE 6, RE 70, RE 78 und RB 61) einen negativen Einfluss auf die Gesamtpünktlichkeit des MZV haben. Dies ist auf den stark befahrenen Korridor Bielefeld – Minden/Bünde und die bestehenden Wechselwirkungen zurückzuführen. Für beide Regionen ist festzustellen, dass sich die Pünktlichkeitswerte der Knotenpunkte im Vergleich zum Vorjahr kaum verändert haben, die Pünktlichkeitsquoten für den gesamten MZV sind allerdings deutlich negativer. Auch an den Bahnhöfen Münster und Hamm konnte das Pünktlichkeitsniveau nicht gehalten werden, was mit der Verschlechterung der Gesamtpünktlichkeit zu begründen ist. Allerdings hat sich in beiden Regionen und besonders in Ruhr-Lippe auch die Pünktlichkeit der Züge im MZV insgesamt verringert, was für Hamm dazu geführt hat, dass die Differenz unpünktlicher Verkehrsleistungen zwischen dem Hauptmesspunkt und dem MZV geringer geworden ist. Den schlechtesten Wert über alle Knotenpunkte hat mit 78,5% somit weiterhin der Bahnhof Hamm. Einzig am Siegener Bahnhof ist sowohl der Pünktlichkeitswert für den Knotenpunkt als auch für den gesamten MZV angestiegen. Zu begründen ist dies in erster Linie mit den im Vergleich zum Vorjahr teils deutlich pünktlicher verkehrenden Linien RE 9, RE 99, RB 90 und RB 93. Mit der geplanten Fertigstellung des Siegener Hbf im Jahr 2018 ist eine weitere Steigerung der Betriebsqualität zu erwarten.

# Pünktlichkeit im NWL 2017





# ZUGAUSFÄLLE

Ausfallquote im NWL mit **2,51 %** auf Höchstwert

Nicht vorhersehbare Ausfälle deutlich angestiegen

Baumaßnahmen bleiben entscheidender Faktor für Zugausfälle

## Gesamtzugausfälle in Westfalen-Lippe 2017

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 zum Beispiel Schienenersatzverkehr mit Bussen, eingerichtet werden können, ist die Liste der möglichen nicht vorhersehbaren Ausfälle sehr lang. Diese 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 (zum Beispiel Busnotverkehr) eingerichtet werden.

Im Jahr 2017 betrug die Ausfallquote im Gesamtnetz des NWL 2,51 % der zu erbringenden Verkehrsleistung. Dies bedeutet einen Anstieg der Ausfälle im Vergleich zum Vorjahr um über 0,3 Prozentpunkte und stellt mit Blick auf die vergangenen Jahre den Höchstwert im gesamten Betrachtungs-

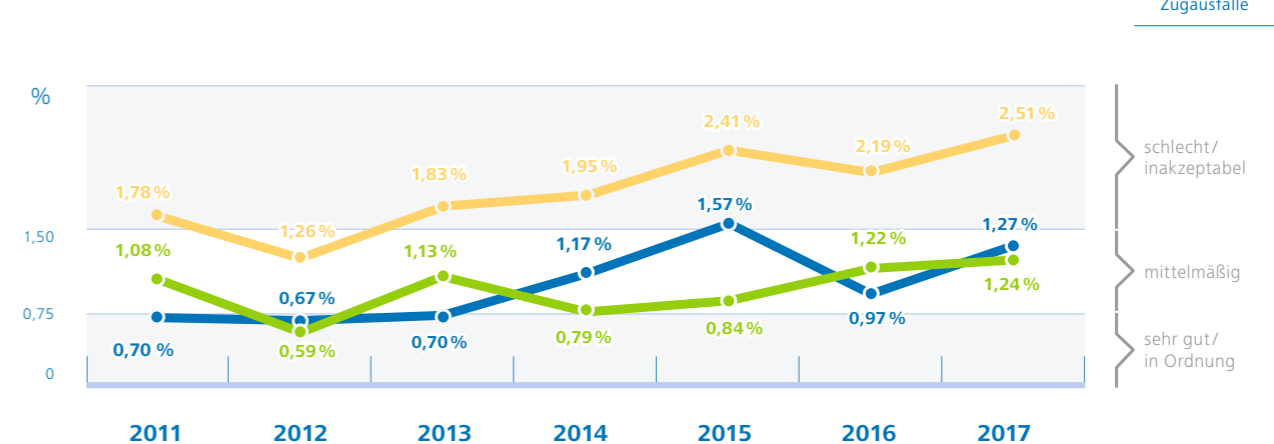
zeitraum dar. Der Anteil der vorhersehbaren Ausfälle (in der Regel baustellenbedingte Ausfälle mit Ersatzverkehren) verbleibt im Jahr 2017 mit 1,24 % auf einem vergleichbar hohen Niveau wie im Vorjahr. Aufgrund der Tatsache, dass dieser Wert fast ausschließlich auf Baustellen zurückzuführen ist, kann eine weitere Zunahme der Bautätigkeit im NWL-Gebiet festgestellt werden. Bei der Betrachtung der nicht vorhersehbaren Ausfälle ist das Ausfallniveau im NWL mit 1,27 % deutlich angestiegen. Die Gründe dafür sind vielfältig und werden auf den Folgeseiten näher erläutert.

Ein interessantes Bild ergibt sich bei der Betrachtung der Produktkategorien. Während die RE-Linien von nicht vorhersehbaren Ausfällen am stärksten betroffen waren, gab es nur geringe Einschränkungen durch vorhersehbare Ausfälle. Genau anders herum war es bei den S-Bahn-Linien. Aufgrund der massiven Bautätigkeit waren diese am stärksten von den vorhersehbaren Ausfällen betroffen. Die RB-Linien liegen bei beiden Kriterien im mittleren Bereich.

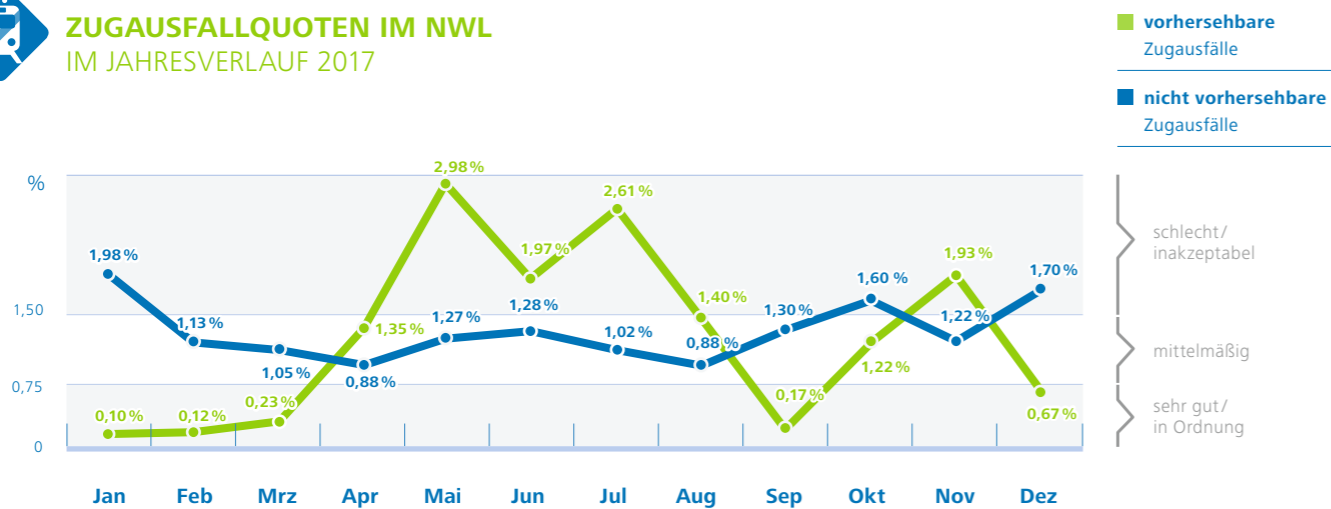
**i** Ein Zug gilt als ausgefallen, wenn kein Ersatzzug eingesetzt wird. Schienenersatzverkehre mit Bussen oder Taxis werden dabei nicht angerechnet. Dies geschieht vor dem Hintergrund, dass Ersatzverkehre mittels Bus oder Taxi durch zusätzlich notwendige Umstiege, Komforteinbußen und die verlängerte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



ZUGAUSFALLQUOTEN IM NWL VON 2011 – 2017



**ZUGAUSFALLQUOTEN IM NWL  
IM JAHRESVERLAUF 2017**



Die Zugausfallquoten im NWL zeigen im Jahresverlauf 2017 starke Unterschiede und je nach Ausfallart auch sehr unterschiedliche Verläufe. Während die Ausfallquote der nicht vorhersehbaren Zugausfälle sowohl zum Jahresbeginn als auch zum Jahresende die Höchstwerte verzeichnet, sind die vorhersehbaren Ausfälle besonders in den Sommermonaten sowie im Monat November von sehr hohen Werten gekennzeichnet.

In den Wintermonaten führen Fahrzeugstörungen aufgrund der Witterungsbedingungen sowie Personenunfälle (Suizid) oft zu nicht vorhersehbaren Ausfällen. Diese werden durch personalbedingte Ausfälle, die im Winter durch einen erhöhten Krankenstand bei den EVU verursacht werden und im Januar sowie im Dezember 2017 besonders bei der eurobahn aufgetreten sind, nochmals verstärkt. Der erhöhte Ausfallwert bei den nicht vorhersehbaren Ausfällen im Mai des Jahres ist in erster Linie auf einen ICE-Unfall am Dortmunder Hauptbahnhof zurückzuführen. Bei dem Unfall am 1. Mai 2017 war ein ICE im Einfahrtsbereich des Hauptbahnhofs Dortmund entgleist, was für rund drei Wochen eine Sperrung mehrerer Gleise des Bahnhofs zur Folge hatte. Betroffen waren hauptsächlich die lang laufenden NRW-RE-Linien (RE 1, RE 6 und RE 11) sowie Linien des Sauerland-Netzes. Der vergleichbar hohe Ausfallwert im Juni hat hingegen wieder eine Vielzahl von Ursachen, wie zum Beispiel Brandanschläge auf Bahnanlagen in NRW oder das Unwetter „Paul“. Unwetter sind auch im Oktober ausschlaggebend für die geringere Leistungserfüllung. Sowohl „Xavier“ als auch „Herwart“ haben den Bahnverkehr nachhaltig beeinflusst. Aufgrund eines

hohen Krankenstandes ist die Linie RB 53 in Teilen des Dezembers 2017 und Januars 2018 ausgefallen, wobei dies nicht mit den AT abgestimmt war. Der Ausfall fand allerdings nur im Bereich des NWL statt, wogegen der VRR-Abschnitt planmäßig und vollumfänglich gefahren wurde.

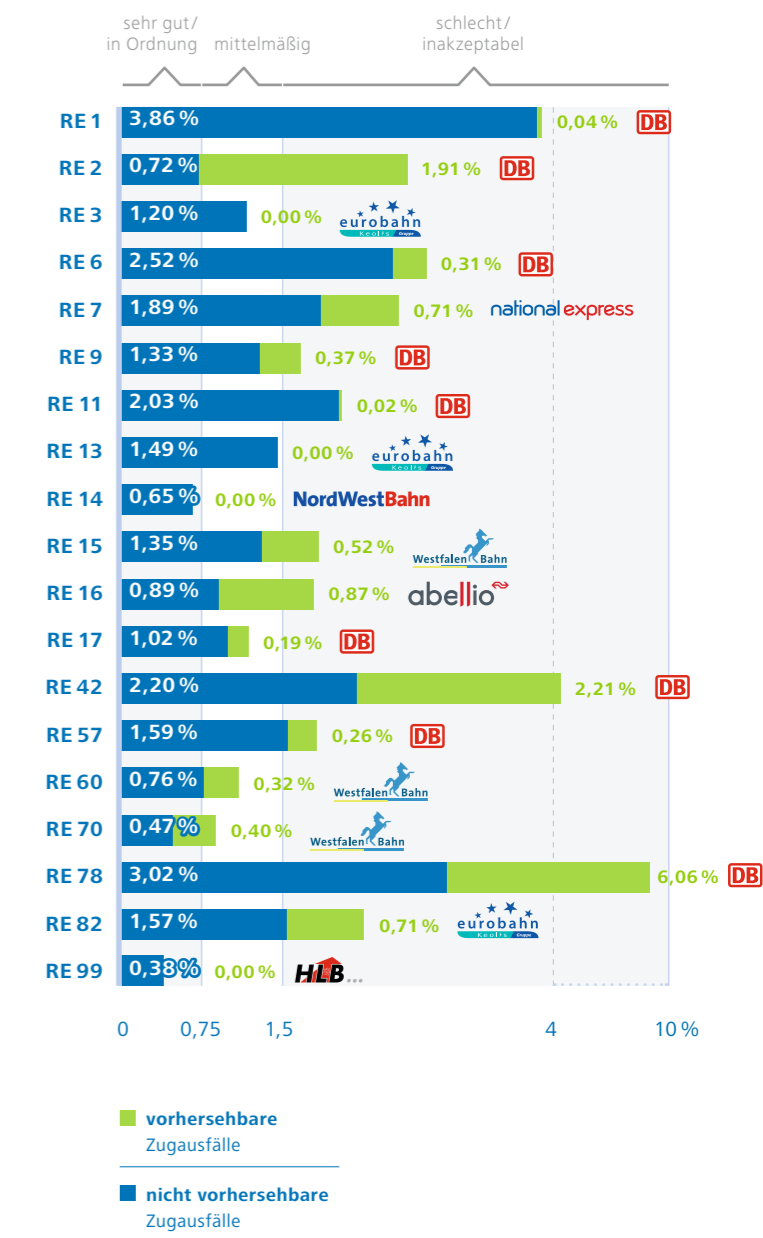
Die vorhersehbaren Ausfälle sind deutlich geprägt durch die zahlreichen Baustellen innerhalb und außerhalb des NWL-Gebietes. Besonders in den Monaten Mai bis Juli sowie November 2017 sind sehr hohe Ausfallwerte zu erkennen. In den Sommermonaten haben Bauarbeiten an der Strecke Osnabrück – Bremen zu zahlreichen Ausfällen der Linien RE 78 und RB 76 geführt. Die eingleisige Verbindung zwischen Minden und Nienburg wurde hierbei als Umleitungsstrecke benötigt. Eine weitere Großbaustelle mit noch deutlicheren Auswirkungen auf das NWL-Gebiet stellten die Streckenarbeiten zwischen Paderborn und Altenbeken dar. Betroffen waren alle in diesem Korridor verkehrenden Linien: RB 72, RB 84, RB 85, RB 89 und S 5. Auf dem Streckenabschnitt zwischen Paderborn Hbf und Benhausen wurden die Gleise erneuert und im Bereich des Paderborner Hauptbahnhofs zwei Weichen ersetzt. In Zusammenhang mit den Arbeiten für ein neues elektronisches Stellwerk wurden in Altenbeken außerdem zwei Weichenverbindungen neu hergestellt. Im Monat November 2017 waren besonders die Linien RB 65 und RB 68 von Gleiserneuerungen zwischen Rheine und Reckenfeld betroffen. In diesem Zeitraum haben auch notwendige Baumaßnahmen an der Ruhr-Sieg-Strecke zu Ausfällen auf den Linien RE 16 und RB 91 geführt.

# Nicht vorhersehbare Ausfälle

Die Quote der nicht vorhersehbaren Ausfälle ist 2017 deutlich angestiegen. Nachfolgend werden die Linien vorgestellt, die sich bei den nicht planbaren Ausfällen am stärksten positiv bzw. negativ entwickelt haben. Im Vergleich zum Vorjahr gibt es insgesamt vier Linien, die sich deutlich verbessert haben. Zu nennen ist hier in erster Linie die RB 25 mit einer Verbesserung um 1,1 Prozentpunkte, wobei sich die Ausfallquote noch immer auf einem schlechten Niveau (3,78 %) befindet. Hier ist die Fahrzeugverfügbarkeit kontinuierlich gestiegen, was sich auch positiv auf die Pünktlichkeit ausgewirkt hat. Im Ergebnis mussten die Züge deutlich seltener bereits außerplanmäßig vor Meinerzhagen gewendet werden. Auch die Linie RB 92 konnte sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich steigern. Die Hessische Landesbahn hat hier ihre massiven Personalprobleme von Anfang des Jahres 2016 in den Griff bekommen. Bei den Linien RE 82 und RB 73 gibt es zwar eine Verbesserung, die Ausfallquote ist aber immer noch recht hoch (1,57 % / 1,32 %). Die Gründe für die Ausfälle sind in vielen Fällen personal- und fahrzeugbedingt.

Neben den zuvor erwähnten Linien gibt es aber auch eine Vielzahl von Relationen, die im Jahr 2017 stärkere Ausfälle zu verzeichnen hatten als im Vorjahr, wobei die RE-Linien dabei wesentlich mehr betroffen sind als die anderen Produktkategorien. Insgesamt acht Linien waren dabei um über einen Prozentpunkt schlechter als 2016. Besonders zu nennen sind die lang laufenden RE-Linien RE 1, RE 6 und RE 11, die alle über Dortmund verkehren und besonders stark von dem bereits erwähnten ICE-Unfall am Dortmunder Hauptbahnhof betroffen waren. Zudem sind die Qualitätsanforderungen an die drei Linien nach der Betriebsaufnahme auf Wettbewerbsbasis deutlich gestiegen. So werden beispielsweise Verspätungen ab 30 Minuten bereits als Ausfall gewertet. Auf der Linie RE 11 kommt zudem hinzu, dass die Linie seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 einen neuen Linienverlauf mit einem anderen Fahrzeugeinsatz hat. Die hierbei eingesetzten ET 425 haben dabei eine erhöhte Störanfälligkeit gezeigt. Zusätzlich standen durch Unfälle und Revisionen im Jahr 2017 regelmäßig mehrere ET nicht zur Verfügung, was verstärkt zum Einsatz von ET 426 oder zu Ausfällen führte. Auch auf den Linien RE 57 und RE 78 haben Fahrzeugprobleme zu einer erhöhten Ausfallquote geführt. Erst mit dem Einsatz der ursprünglich eingeplanten PESA-Fahrzeuge ist für die Linie RE 57 eine Verbesserung der Situation zu erwarten. Für die Linie RE 78 sind aufgrund des Betreiberwechsels „neue“ Fahrzeuge bereits ab Dezember 2017 im Einsatz.

**ZUGAUSFALLQUOTEN  
DER REGIONALEXPRESS-LINIEN  
IM NWL 2017**  
(in Prozent)

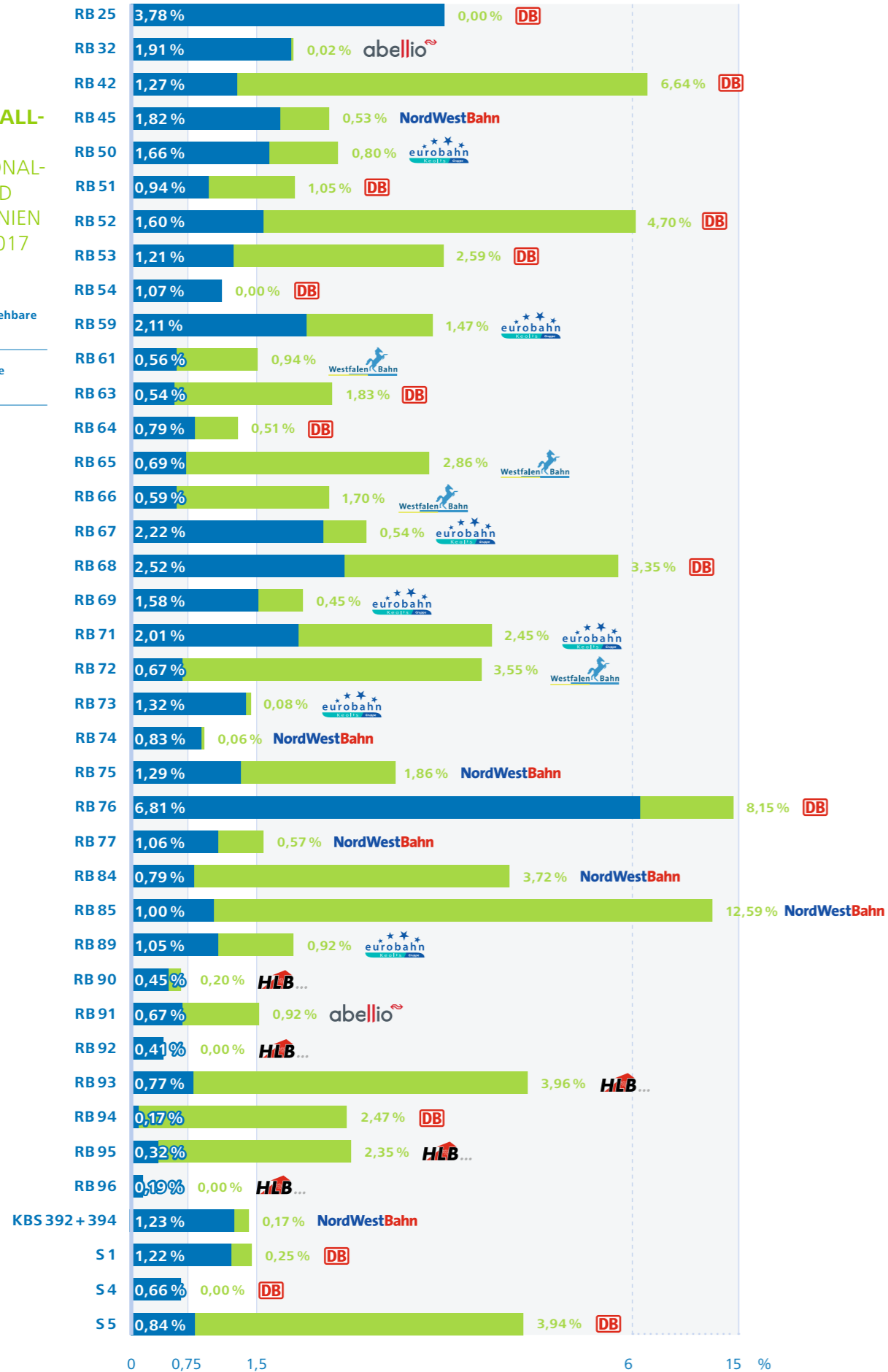




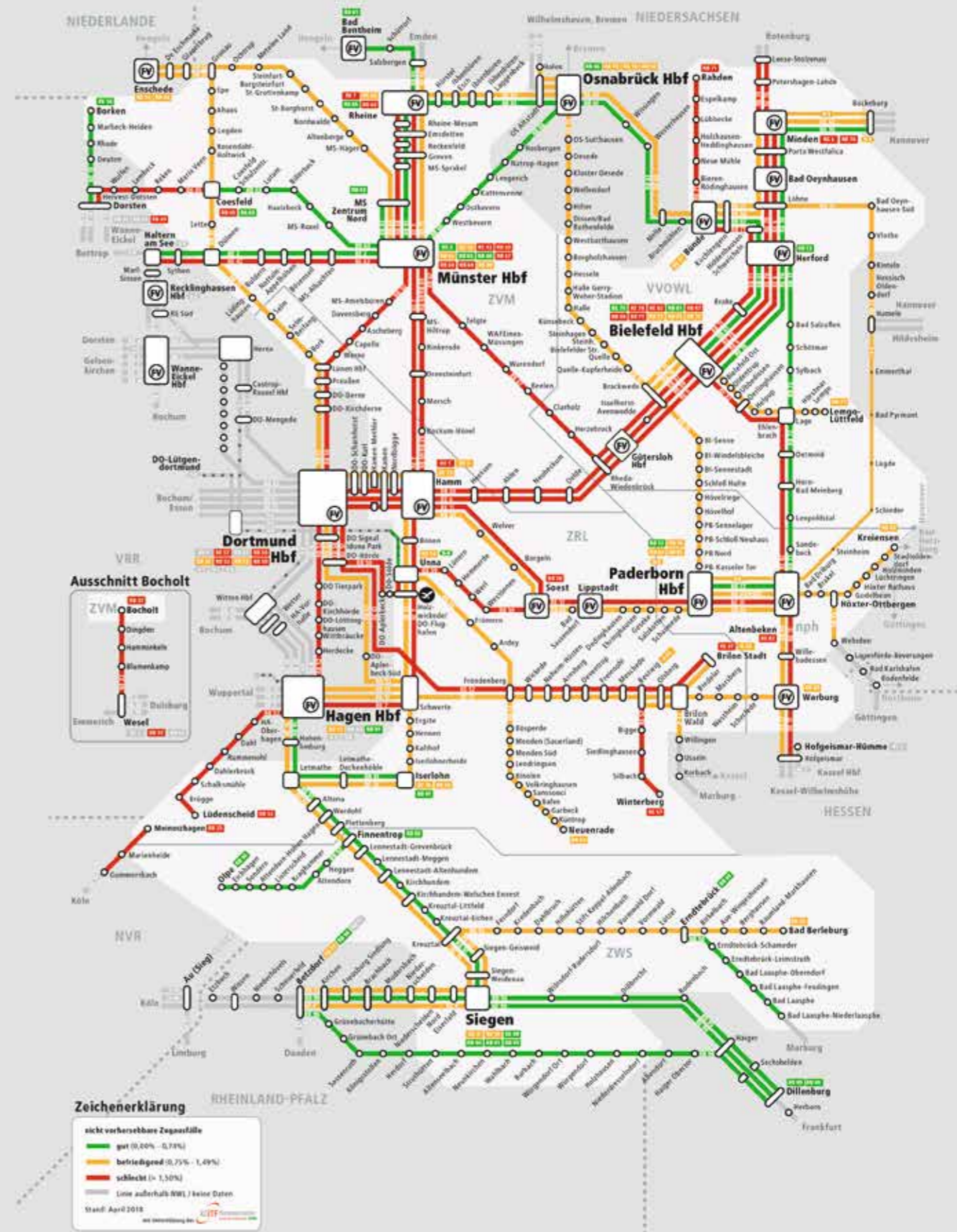
### ZUGAUSFALL-QUOTEN DER REGIONALBAHN- UND S-BAHN-LINIEN IM NWL 2017 (in Prozent)

■ nicht vorhersehbare Zugausfälle  
■ vorhersehbare Zugausfälle

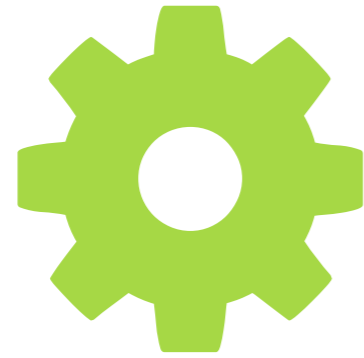
sehr gut / in Ordnung      mittelmäßig      schlecht / inakzeptabel



## Zugausfälle im NWL 2017







## FAHRZEUGE UND SERVICE

Fahrzeugqualität im NWL weiterhin  
auf einem hohen Niveau

Anstieg der Abwertungen aufgrund  
von Graffiti außen an den Fahrzeugen

Weitere Steigerung der  
Zugbegleitquote im NWL

## Gesamtentwicklung der Fahrzeuge



Die Ausstattung der Züge mit WLAN führt zu einer weiteren Qualitätssteigerung im SPNV.

Die neuen Wettbewerbsnetze (Sauerland-Netz & Interimsvergabe Rhein-Ruhr-Express), die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 ihren Betrieb aufgenommen haben, können die Ziele des NWL in Bezug auf eine weitere Verbesserung der Fahrzeugqualität bisher nicht erfüllen. Sowohl auf den Linien im Sauerland-Netz als auch auf den RE-Linien der RRX-Interimsvergabe sind Gebrauchtfahrzeuge im Einsatz. Das „neue“ SLN sollte planmäßig mit einer Flotte von Neufahrzeugen vom Typ PESA LINK den Betrieb aufnehmen. Die Fahrzeuge konnten allerdings nicht wie geplant Ende 2016 zur Verfügung gestellt werden. Der Grund waren Lieferverzögerungen seitens des polnischen Fahrzeugherstellers PESA, der den Auftraggeber DB Regio AG entsprechend darüber informiert hat, dass die Auslieferung der insgesamt 36 Dieseltriebfahrzeuge nicht fristgerecht erfolgen wird. Um den Betrieb zu gewährleisten, haben die zuständigen Aufgabenträger einen Vertrag mit der DB Regio AG geschlossen, der den Einsatz von Ersatzfahrzeugen bis zur Zulassung der PESA-Züge sichert. Zum Einsatz kommen Fahrzeuge der Typen LINT 27 (VT 640), LINT 41 (VT 648.0 und VT 648.1) und TALENT (VT 644), die über aktuelle Komfortmerkmale wie klimatisierte Fahrgasträume, Reisenden-Informationssysteme und Mehrzweckabteile verfügen. Die Altfahrzeuge wurden zudem einem Re-Design unterzogen, was die qualitative Situation der Fahrzeuge grundsätzlich verbessert hat. Neben einem erhöhten Schadensstand der Fahrzeuge kommt es im laufenden Betrieb auch bei den Kapazitäten immer wieder zu Problemen. Dies wird sich erst ändern, wenn die Neufahrzeuge des Herstellers PESA auf den Linien des SLN im Einsatz sind, die den Fahrgästen den gewünschten, höheren Fahrkomfort bieten. Auch bei der Interimsvergabe der zukünftigen RRX-Linien sind ältere Fahrzeuge im Einsatz, die einem Re-Design

unterzogen wurden und ab Dezember 2018 (RE 11) sukzessive von den neuen RRX-Fahrzeugen abgelöst werden sollen. Die insgesamt 82 neuen RRX-Fahrzeuge „Desiro HC“ werden zeitlich gestaffelt bis Dezember 2020 in den sogenannten Vorlaufbetrieb gehen. Sie verbinden hohe Leistungsmerkmale mit Fahrkomfort, was in einem innovativen und ansprechenden Design präsentiert wird. Diese Fahrzeuge stehen somit für das Ziel des NWL, den Fahrkomfort für die Fahrgäste durch den Einsatz neuer und moderner Fahrzeuge weiter zu steigern. Diese Anforderungen des NWL an die Fahrzeuge beinhalten grundsätzlich Elemente wie eine Vollklimatisierung sowie eine moderne und komfortable Innenausstattung mit optischen und akustischen Informationsanlagen. Auch auf die Belange von in ihrer Mobilität eingeschränkten Fahrgästen muss bereits von Beginn an Rücksicht genommen werden. Behindertengerechte Toiletten, großzügig dimensionierte Mehrzweckräume und Rampen oder Hublifte zur Erleichterung des Zustiegs für Rollstuhlfahrer sind als Standard anzusehen. Auch die Ausstattung mit Videoüberwachungsanlagen für den Innenraum zur Erhöhung der Sicherheit ist bereits 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 der RRX-Interimsvergabe) vorgesehene Qualitätsmerkmal kommt dem Wunsch der Kunden nach mobilem Internetzugang auch im SPNV entgegen. Ein diesbezügliches Pilotprojekt ist im März 2017 in ausgewählten Fahrzeugen der Linie RE 42 zwischen Münster und Mönchengladbach gestartet. Das Projekt wird gemeinsam von DB Regio NRW, dem NWL und dem VRR sowie dem RMV durchgeführt.

# Zustand der Fahrzeuge

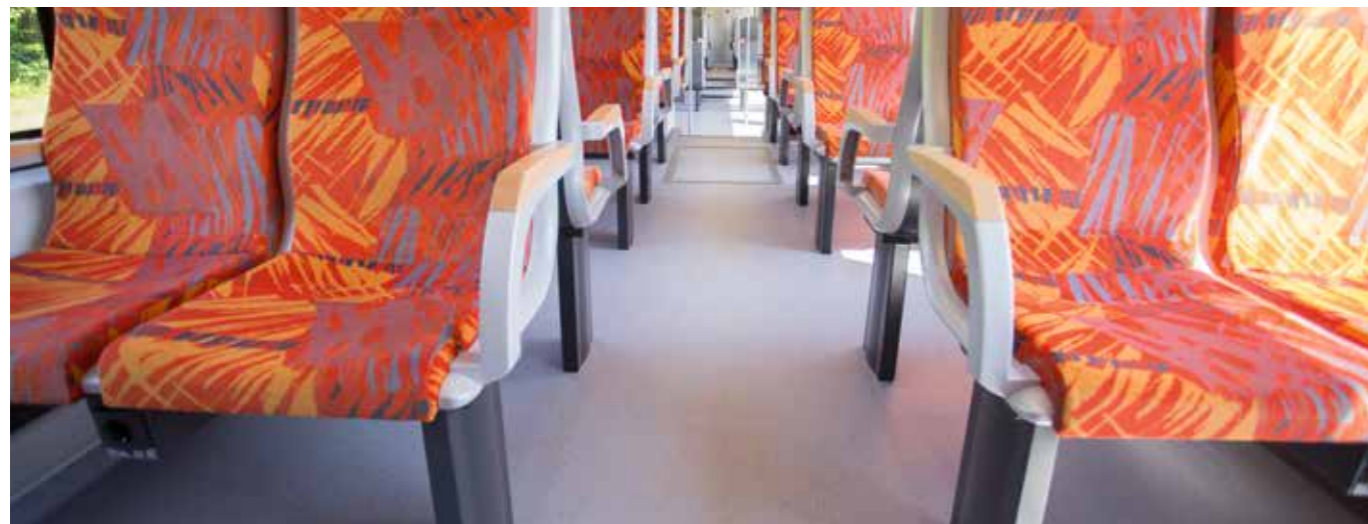
Zur laufenden Kontrolle der Fahrzeugqualität werden im NWL bereits seit Dezember 2007 in neu vergebenen Verkehrsverträgen meist sogenannte „Profitester“ eingesetzt, die in einem festgelegten Stichprobenplan unter anderem die Sauberkeit und Funktionstüchtigkeit von Fahrzeugen und Fahrzeugausstattung objektiv nach einem einheitlichen Muster überprüfen. Die einheitliche Erhebungsmethodik wird den Profitestern dabei in regelmäßigen, gemeinsamen Schulungen näher gebracht. Die erhobenen Daten werden mit den verkehrsvertraglich geforderten Zielwerten abgeglichen und führen zu empfindlichen finanziellen Abzügen, wenn die geforderten Ziele durch das EVU nicht erreicht werden. In einigen neuen Wettbewerbsnetzen hat der NWL als neues Element die Ergebnisse der Erhebungen auch zum Bestandteil eines neuen Anreizsystems gemacht. So drohen für Schlechtleistungen in diesem Bereich auch weiterhin Minderungen, andererseits kann das Verkehrsunternehmen durch besonders gute Leistungen in diesem Bereich auch einen Bonus erhalten.

Zu den Aufgaben der Profitester gehört neben der Überprüfung aller Funktionalitäten im Zug auch die Bewertung der Sauberkeit sowie die Meldung von Vandalismus-Schäden (zum Beispiel Graffiti). In fast allen Wettbewerbsnetzen finden bereits regelmäßig Qualitätskontrollen statt, deren Ergebnisse in den folgenden Grafiken gezeigt werden. Im Jahr 2017 wurden durch die Profitester knapp 8.500 Stichproben in den entsprechenden Netzen des NWL durchgeführt. In der Statistik nicht berücksichtigt sind Linien mit einer älteren Verkehrsvertragsgrundlage (vorwiegend westfälischer Großvertrag) sowie grenzüberschreitende Linien unter Anwendung von Qualitätssystemen anderer Aufgabenträger (RMV: RE 99; LNVG: RB 77,

KBS 394, S 1 und S 5; NVR: RE 9 und RB 25). 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

Die Qualität der Fahrzeuge wird auf Basis der EVU analysiert, womit alle Linien eines EVU gebündelt bewertet werden. Die besten Fahrzeugqualitäten im NWL haben bei der Betrachtung des Jahres 2017 die HLB und Abellio vorzuweisen. Während bei beiden Unternehmen defekte Toiletten als Hauptproblem zu nennen sind, führten darüber hinaus verunreinigte Scheiben bei Abellio zu größeren Abzügen. Bei den beiden dahinter folgenden EVU, der eurobahn und der NWB, führen in erster Linie die verunreinigte Außenhaut bei der eurobahn sowie Verschmutzungen durch Graffiti außen an den Zügen bei der NWB zu Abwertungen. Etwas abgeschlagen folgen die DB Regio AG, die WestfalenBahn und National Express. Alle drei Unternehmen haben sich auch im Vergleich zum Vorjahr teils deutlich verschlechtert. Besonders ist an dieser Stelle die WestfalenBahn zu nennen, die im Jahr 2016 noch den Spitzenplatz in dieser Kategorie eingenommen hat. Die Hauptgründe für die schlechter bewertete Fahrzeugqualität sind besonders defekte Toiletten, Verschmutzungen der Außenhaut und der Scheiben sowie Graffiti außen an den Fahrzeugen. Auch NX hat sich bei der Fahrzeugqualität nochmals verschlechtert. Sehr negativ wird die mangelhafte Sauberkeit der Außenhaut, des Bodens und insbesondere der Scheiben bewertet. Aber auch defekte Toiletten haben zu einer deutlichen Abwertung geführt. Positiv ist zu erwähnen, dass sich mit der HLB, Abellio und der euro-



Die Sauberkeit der Fahrzeugböden wurde im Vergleich zum Vorjahr deutlich besser bewertet.



Funktionsmangel einer Toilette



Verunreinigung durch Graffiti an einem Zug der NordWestBahn

bahn drei EVU im Vergleich zum Vorjahr verbessern konnten. Mit einer deutlichen Steigerung ist die HLB herauszuheben, die sich vor allem bei der Sauberkeit der Außenhaut und des Bodens sowie der Funktionalität und der Sauberkeit der Toiletten verbessern konnte. Allerdings erzielt der Zustand der Toiletten noch immer keine guten Werte. Insgesamt hat sich nach der Bewertung der Profitester über alle EVU eine leichte Verschlechterung der Fahrzeugqualität im Vergleich zum Vorjahr ergeben, wobei aber sehr deutlich darauf hingewiesen werden muss, dass sich die Fahrzeugqualität im NWL weiterhin auf einem hohen Niveau befindet.

Bei der Betrachtung der einzelnen Bewertungsparameter über alle EVU ist festzustellen, dass die Funktionalität der Fahrzeuge bzw. der Ausstattungsmerkmale durchgehend sehr positiv bewertet wurde. Die oftmals defekten Toiletten stehen in der Kategorie Funktionalität negativ heraus, wobei sich dieser Wert im Vergleich zum Vorjahr auch nochmals verschlechtert hat. Die Beurteilung der Toiletten bildet nicht nur die Funktionsfähigkeit der Toilette als solche ab, sondern setzt sich aus mehreren Eigenschaften zusammen. Bewertet wird beispielsweise, ob die Tür abschließbar, der Händetrockner bzw. Handtuchspender intakt und der Spiegel kratzerfrei ist. Eine verschlossene und somit für den Fahrgast nicht nutzbare Toilette fließt sowohl bei der Funktionalität als auch bei der Sauberkeit mit 0 % in die Bewertung ein. Zudem sind im Bereich Funktionalität noch leichte Abwertungen bei den Außentüren und den Fenstern der Züge erfolgt. Während sich die Bewertung der Fenster im Vergleich zu 2016 positiv entwickelt hat, sind beschädigte Türen im Jahr 2017 häufiger aufgefallen. Von defekten Türen sind oftmals NX-Fahrzeuge betroffen. Es wird somit deutlich, dass die wesentlich größeren Probleme der Fahrzeugqua-

lität im Bereich der Sauberkeit auftreten. Besonders die Verunreinigung der Scheiben sowie der Außenhaut stellt ein Problem über fast alle EVU dar. Beide Werte haben sich im Vergleich zum Vorjahr noch weiter verschlechtert. Lediglich bei der Sauberkeit der Böden ist ein leicht positiver Trend zu erkennen. Gesondert wird bei der Sauberkeit der Parameter „Graffiti“ erhoben. Die größten Probleme mit Graffiti an der Außenhaut der Fahrzeuge haben die NordWestBahn und die WestfalenBahn. Bei der Bewertung dieses Kriteriums für das Jahr 2016 haben beide EVU noch deutlich bessere Ergebnisse erzielt. Im Jahr 2017 hat die negative Entwicklung der Kategorie „Graffiti außen“ im Vergleich aller Kategorien mit Abstand am stärksten zugenommen. Von Graffiti im Innenbereich der Züge sind die DB Regio AG sowie die eurobahn am stärksten betroffen, wobei sich der Wert insgesamt verbessert hat.

## Resümee

Aufgrund des grundsätzlich 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 sollte nach Einschätzung des NWL das Hauptaugenmerk der Verkehrsunternehmen auf die Wartung, Instandhaltung und Reinigung der Fahrzeuge gelegt werden. 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 2017 (in Prozent)

	NordWest-Bahn	Deutsche Bahn	eurobahn	Hessische Landesbahn	Abellio	National Express	Westfalen-Bahn
Abfallbehälter	99,6	99,7	99,9	99,9	100,0	100,0	99,9
Außenhaut	99,2	99,6	99,3	100,0	100,0	100,0	99,9
Außentür	99,4	97,6	98,7	99,2	98,5	90,9	97,7
Beleuchtung	99,9	99,9	99,6	99,6	100,0	99,9	100,0
Boden	99,9	99,8	99,9	100,0	100,0	99,9	99,8
Durchgangstür	98,8	98,2	99,5	99,9	98,9	100,0	99,8
Heizung	99,2	99,6	98,9	99,5	98,6	100,0	98,4
Innengerüst	99,4	98,2	99,8	100,0	99,8	99,1	98,9
Scheiben	94,4	94,7	96,8	97,9	98,3	98,7	93,0
Sitze	99,8	99,3	99,3	99,7	99,9	100,0	99,8
Toilette	94,9	86,9	92,9	89,7	90,8	84,3	83,8

100,0 – 90,0 % sehr gut/in Ordnung  
 < 90,0 – 80,0 % mittelmäßig  
 < 80,0% – 0,0 % schlecht/inakzeptabel



## SAUBERKEITSQUOTEN DER FAHRZEUGE IM NWL 2017 (in Prozent)

	NordWest-Bahn	Deutsche Bahn	eurobahn	Hessische Landesbahn	Abellio	National Express	Westfalen-Bahn
Abfallbehälter	99,7	99,4	99,8	100,0	100,0	98,7	99,5
Außenhaut	90,9	91,0	89,1	91,4	92,3	84,1	89,8
Außentür	98,9	99,8	99,4	98,3	99,2	94,9	92,4
Boden	97,1	92,4	95,4	96,8	95,0	85,6	94,2
Durchgangstür	98,9	96,1	97,5	98,9	99,5	95,4	99,7
Graffiti außen	84,9	93,2	95,0	99,4	99,7	99,3	85,3
Graffiti innen	97,4	91,6	93,7	99,4	99,7	99,4	99,5
Innengerüst	99,7	96,0	97,4	99,9	99,9	94,9	99,9
Scheiben	90,1	85,2	91,4	94,4	88,6	78,6	86,7
Sitze	96,1	96,3	99,0	99,3	99,8	98,9	97,8
Toilette	96,9	92,5	95,0	89,1	90,0	84,8	89,1

100,0 – 90,0 % sehr gut/in Ordnung  
 < 90,0 – 80,0 % mittelmäßig  
 < 80,0% – 0,0 % schlecht/inakzeptabel



# Personal im Zug in Westfalen-Lippe

Der NWL beabsichtigt eine weitere Erhöhung der Zugbegleitquote.



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 unterschieden. Die Zugbegleiter übernehmen Service- und Kontrollfunktionen in den Zügen und sind für den Fahrgast die ersten Ansprechpartner im Falle von Störungen, Einstiegshilfen, Reiseauskünften oder Tariff Fragen. Die Zugbegleitung wird seitens der Aufgabenträger mit Mindestquoten in den Verkehrsverträgen vorgegeben. Üblich sind hier Quoten zwischen 25 % und 50 % bzw. in Tagesrandlagen 100 %. 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 erzielt werden. Ein Zugewinn an Sicherheit durch den Einsatz von Sicherheitspersonal in den Zügen hat in Westfalen-Lippe und ganz Nordrhein-Westfalen in

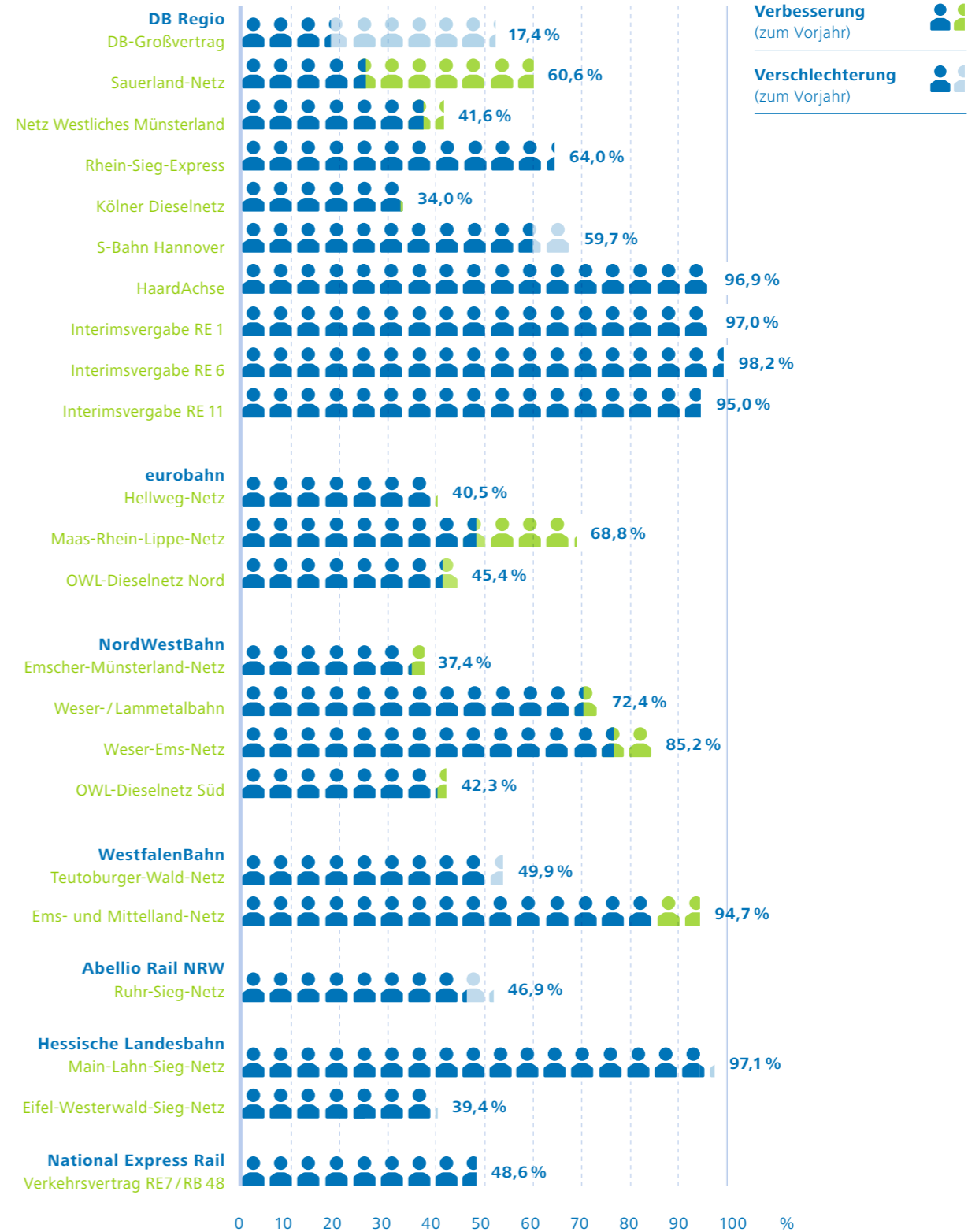
den letzten Jahren deutlich an Stellenwert gewonnen. Es wird vermehrt speziell geschultes Personal zu Fußballverkehren oder zu späteren Tageszeiten eingesetzt. Diese Konzepte tragen zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens und zur Vermeidung von Vandalismus bei, ferner unterstützen sie die Steuerung bei erhöhtem Fahrgastaufkommen und reduzieren den Schwarzfahreranteil.

### Statistik

Statistisch gesehen wurden in Westfalen-Lippe im Jahr 2017 ca. 62 % der zu erbringenden Gesamtleistung abzüglich der Ausfälle durch den oben genannten Personenkreis begleitet. Dies ist eine Steigerung um rund 7 % im Vergleich zum Vorjahr, was mit den Betriebsaufnahmen des Sauerland-Netzes sowie insbesondere der Interimsvergabe der zukünftigen RRX-Linien zu begründen ist. Die Linien RE 1 (97,0 %), RE 6 (98,2 %) und RE 11 (95,0 %) weisen bei einer vertraglich vereinbarten Zugbegleitquote von 100 % einen sehr hohen Betreuungsgrad auf. Sie stehen mit der HaardAchse (96,9 %) und dem Main-Lahn-Sieg-Netz (97,1 %), die vertraglich ebenfalls eine vollständige Zugbegleitung vereinbart haben, an der Spitze der mit Zugbegleitern besetzten Fahrten. Auch das Ems- und Mittelland-Netz weist mit 94,7 % eine hohe Begleitquote auf.



## ZUGBEGLEITQUOTE DER WETTBEWERBSNETZE UND DES DB-GROSSVERTRAGS IM NWL 2017



Bis auf den Abschnitt Münster – Rheine der Linie RE 15 sind auch in diesem Netz alle gefahrenen Zugleistungen mit Zugbegleitern zu besetzen. Den deutlichsten Einbruch der Zugbegleitquote hat der DB-Großvertrag aufgrund der zuvor erwähnten

Betriebsaufnahmen zu verzeichnen. In der Verteilung fallen die meisten Betreuungsanteile aufgrund neuer Sicherheitskonzepte und einer vollständigen Begleitung aller Züge meist nach 19 Uhr in den Abendstunden an.



# SICHERHEIT IM SPNV

NWL-Pilotprojekt „Sicherheitsteams im SPNV“ zwischen Hamm und Bielefeld

Erhöhung der Zugbegleitquote im NWL

Verbesserung der Videoüberwachung an Stationen

## Sicherheit im SPNV in Westfalen-Lippe

Die Sicherheit, lateinisch securitas, geht zurück auf das Wort securus „sorglos“. Aufgabe der EVU und des NWL ist es sicherzustellen, dass die Fahrgäste ohne Sorge mit dem öffentlichen Personennahverkehr fahren können. Denn nur wenn die Fahrt persönlich als sicher empfunden wird, nutzt der Fahrgast das Verkehrsmittel häufig und dauerhaft. Im Interesse der Allgemeinheit und damit der Fahrgäste sind im öffentlichen Raum und damit auch im öffentlichen Personennahverkehr unvermeidbare Risiken zu vermeiden.

Der NWL sieht die Sicherheit als Grundbedürfnis der Fahrgäste und entspricht damit seinem Selbstverständnis, nicht nur eine komfortable und schnelle,

sondern auch eine möglichst gefahrenfreie Nutzung der Züge zu ermöglichen. Leider ist in den vergangenen Jahren die Zahl der Übergriffe auf Zugpersonal und Reisende nicht nur im NWL, sondern bundesweit deutlich gestiegen. Es ist daher von hoher Bedeutung, dieser Entwicklung durch gezielte Maßnahmen entgegenzuwirken.

Sowohl das persönliche Sicherheitsempfinden der Fahrgäste als auch die objektive Sicherheit gemessen an sicherheitsrelevanten Vorfällen werden beeinflusst durch die von NWL und EVU getroffenen Maßnahmen. Diese verfolgen das Ziel, die objektive Sicherheit deutlich zu erhöhen und den Fahrgästen diesen Zugewinn an Sicherheit zu vermitteln.



Eine Maßnahme, um die Sicherheit im SPNV zu erhöhen, ist der Einsatz von Überwachungskameras.

# NWL-Sicherheitskonzeption



Ein mobiles Sicherheitsteam mit Diensthund soll bei sicherheitskritischen Situationen eingesetzt werden.

Im Rahmen des in der Aufstellung befindlichen Sicherheitskonzeptes setzt der NWL derzeit vier konkrete Maßnahmen um, deren Umsetzung Erkenntnisse für eine NWL-weite Sicherheitskonzeption liefern und zugleich zeitnah die Sicherheit der Fahrgäste erhöhen soll:

### 1. Pilotprojekt „Sicherheitsteams im SPNV“

Seit Frühjahr 2018 laufen die Vorbereitungen für das NWL-Pilotprojekt, bei dem Sicherheitsteams in den Nahverkehrszügen zwischen Hamm und Bielefeld eingesetzt werden. Für einen Zeitraum von zwei Jahren sollen alle Fahrten auf diesem Teilabschnitt mit Zugbegleitern besetzt werden (Zugbegleitquote 100%). Daneben sind auf 25% der Fahrten Sicherheitsmitarbeiter in Zweiertteams vorgesehen. Sie werden den Zugbegleiter bei seiner Arbeit begleiten und in sicherheitskritischen Situationen eingreifen. Die verstärkte Personalpräsenz wird zusätzlich durch ein mobiles Sicherheitsteam unterstützt, das aus einem Diensthund, dem Hundeführer und einem weiteren Mitarbeiter besteht. Sie stehen auf Abruf oder nach

vorheriger Abstimmung für den Einsatz in sicherheitskritischen Situationen an den Stationen oder im Zug bereit. Bereits während des Projektes werden die Effekte des erhöhten Personaleinsatzes evaluiert. Die Bewertung erfolgt sowohl nach objektiven (Fallzahlen sicherheitskritischer Vorfälle) als auch nach subjektiven (Befragungen der Fahrgäste und Zugbegleiter) Kriterien, die durch entsprechende Erhebungen und Auswertungen ermittelt werden.

### 2. Erhöhung der Zugbegleitquoten im NWL

Insbesondere das persönliche Sicherheitsempfinden der Fahrgäste ist abhängig von der Tageszeit, zu welcher die Fahrt stattfindet. Als kritisch wird hier vor allem die Zeit nach 19 Uhr bis Betriebsschluss empfunden. Der NWL beabsichtigt daher, auf seinen Linien einen Mindeststandard von 50% Zugbegleitung vor 19 Uhr und 100% nach 19 Uhr umzusetzen. Auf sicherheitskritischen Linien ist die Erhöhung der Quote auf 100% ganztätig geplant. Derzeit werden die Umsetzungsmöglichkeiten geprüft.



Die Videoüberwachung wird an den Stationen im NWL kontinuierlich ausgeweitet.

### 3. Verbesserung der Videoüberwachung an Stationen

Das Thema Sicherheit im SPNV tangiert nicht nur die Sicherheit in den Fahrzeugen, sondern auch an den Stationen im NWL. Ein wesentliches Element zur Erhöhung der Sicherheit ist hier die Verbesserung der Videoüberwachung. Die Maßnahmen an den Stationen bestehen im Wesentlichen aus zwei Punkten:

- Optimierung der Zugriffsmöglichkeiten der Bundespolizei auf bereits installierte Videokameras an Stationen
- Neuausrüstung von Stationen gemeinsam mit der DB Station und Service AG und der Bundespolizei

Die Auswahl der Stationen erfolgt in enger Abstimmung und auf Basis der Gefährdungseinschätzung der Bundespolizei. Sie unterstützt den NWL auch bei der Wahl der Einbauorte der Videokameras.

### 4. Sicherheitsdatenbank NRW

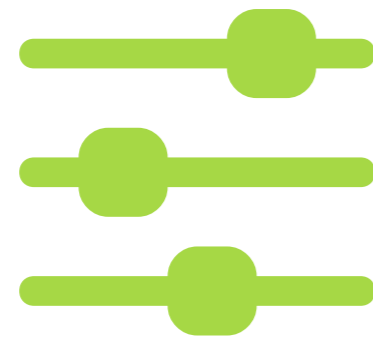
Eine fundierte Datenbasis über Art, Ort und Häufigkeit sicherheitskritischer Vorfälle ist für die Erstellung eines Reaktionskonzeptes sowie für den Einsatz von Sicherheits- und Servicemitarbeitern unerlässlich. Daher haben die drei Aufgabenträger in NRW (VRR, NVR und NWL) beschlossen, über das Kompetenzzentrum Sicherheit des Landes NRW die bestehende Meldedatenbank für EVU als Sicherheitsdatenbank programmieren zu lassen. Zur Datenübermittlung soll den Mitarbeitern der EVU in NRW eine einfache und leicht handhabbare Erfassungsmöglichkeit (Schnittstelle, App) an die Hand gegeben werden, mit welcher alle relevanten Vorkommnisse zeitnah gemeldet werden können. Auf Basis dieser Daten sind sowohl Aufgabenträger als auch das EVU in der Lage, den Einsatz der eigenen Mitarbeiter, zusätzlichen Sicherheitspersonale oder auch gemeinsamer Aktionen mit der Bundespolizei planen und deren Wirkung nachvollziehen zu können.

# INFRASTRUKTUR

Bautätigkeit ist Hauptgrund für La-Stellen

Verbesserung der Funktionalität und Sauberkeit an den Verkehrsstationen

Modernisierungsmaßnahmen erhöhen Stationsqualität weiter



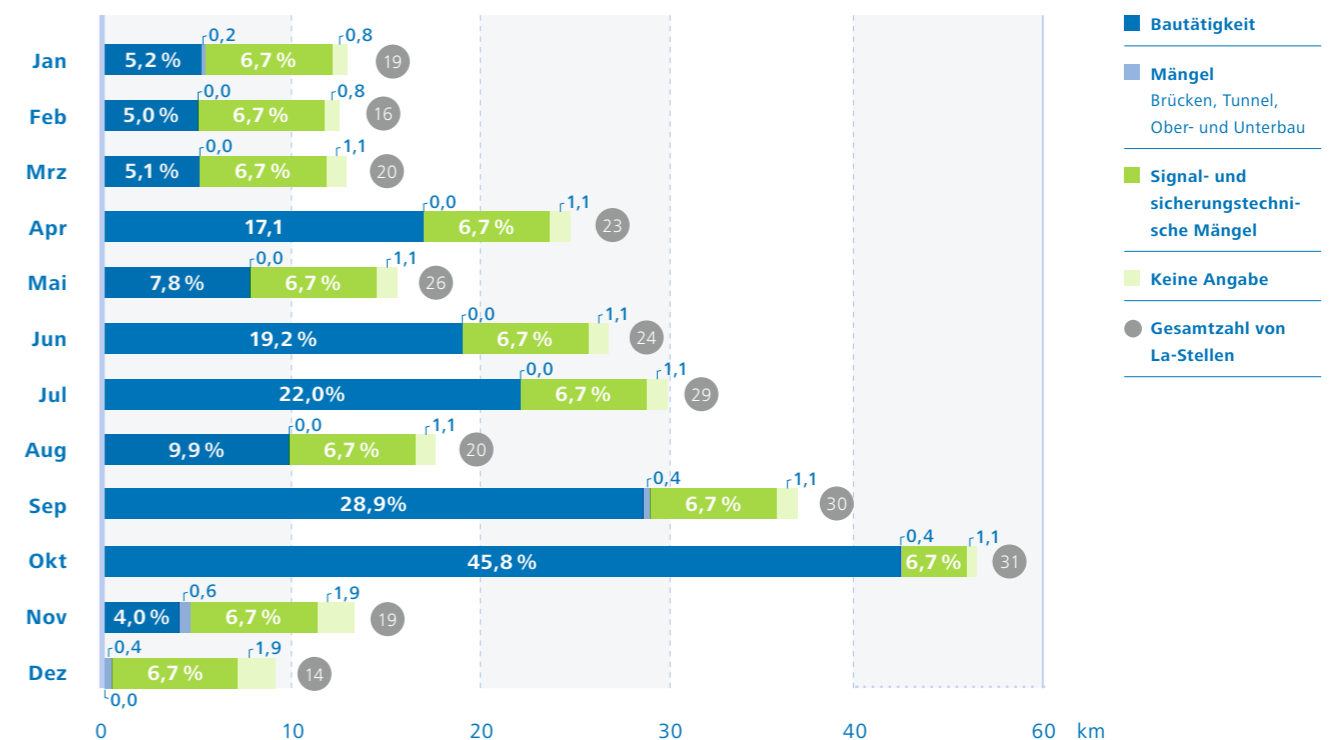
## Netzzustand & Langsamfahrstellen in Westfalen-Lippe

Mit der Einführung des landesweiten Monitorings zur Infrastrukturqualität wurde 2009 damit begonnen, die bestehenden Langsamfahrstellen 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 Dauer die Stabilität des Fahrplans gefährden. Im Vordergrund stehen jene La-Stellen, die unterjährig auftreten und somit nicht bei der Erstellung des Jahresfahrplans berücksichtigt werden können. Für die Analyse der La-Stellen im NWL 2017 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 12 Monaten vorhanden sind und somit das gesamte Jahr über den Fahrplan beeinträchtigen.

Die Grafik „Ursachen und Längen von La-Stellen im NWL 2017“ zeigt deren Gesamtzahl pro Monat sowie die Zuordnung der La-Stellen-Längen nach den Kategorien „Bautätigkeit“ (Zustand nach Bauarbeiten, Bauarbeiten im Nachbargleis), „Mängel“ (Oberbau-, Unterbau-, Tunnel-, Brücken-, Böschungsmangel), „Signal- und sicherheitstechnische Mängel“ (Bahnübergänge, verkürzte Einschaltstrecken, Durchrutschwege) und „Keine Angabe“. Die Anzahl der La-Stellen im Streckennetz des NWL schwankt im Auswertungszeitraum zwischen 14 in der Dezember-Stichprobe und 31 in der Oktober-Stichprobe. Die Gesamtlänge der La-Stellen variiert von 9,0 km im Dezember bis zu 54,0 km im Oktober. Im monatlichen Durchschnitt ergeben sich somit 23 La-Stellen auf einer Länge von rd. 22 km Länge. Gemessen an der Gesamtlänge des NWL-Streckennetzes entspricht dies einem Anteil von rd. 1%. Im Vergleich zu 2016 (24 La-Stellen mit 21 km Länge im Durchschnitt) zeigt sich, dass die Beeinträchtigung für den Schienenverkehr durch La-Stellen insgesamt konstant geblieben ist.



URSACHEN UND LÄNGEN VON LA-STELLEN IM NWL 2017





La-Stellen treten häufig aufgrund von Bauarbeiten auf.

Wie in den Vorjahren ist ein hoher Anteil an La-Stellen (50 %) infolge von Bauarbeiten zu beobachten. Besonders ausgeprägt ist dies in den Monaten Juni und Juli sowie September und Oktober, wo der Km-Anteil am gesamten La-Stellen-Umfang über 70 % bzw. 80 % liegt. Wesentliche Baumaßnahmen in diesem Zeitraum sind Gleisarbeiten an der Strecke Münster – Osnabrück im Bereich Ostbevern (Geschwindigkeitsreduzierung um 40 km/h auf 4,5 km Länge) sowie Gleisarbeiten an der Strecke Altenbeken – Warburg im Bereich Willebadessen (Geschwindigkeitsreduzierung um 50 km/h auf 7,6 km Länge). Insgesamt sind baustellenbedingte Einschränkungen wie bereits im Vorjahr mit rd. 50 % hauptsächlich für die Einschränkung der Streckengeschwindigkeit verantwortlich.

Zusätzlich zu den Beeinträchtigungen durch Baumaßnahmen treten zudem Mängel-La-Stellen vermehrt in dem Zeitraum September bis Dezember auf (13 % – 21 %). Der Grund hierfür sind Oberbaumängel, insbesondere an der durch

Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz verlaufenden Strecke Au – Betzdorf – Siegen. Auf mehreren kleinen Abschnitten mit Längen von rd. 100 m – bei Niederschelden Nord und Kirchen – bis zu rd. 1 km – zwischen Scheuerfeld und Niederhövels – musste die Streckengeschwindigkeit um bis zu 40 km/h reduziert werden. Die Beseitigung der Mängel zog sich bis in den Dezember hinein, so dass insbesondere der RE 9 zwischen Oktober und Dezember an Pünktlichkeit einbüßte. Aufgrund der Abhängigkeiten der Trassen des RE 9 und der RB 93 zeigt sich in diesem Zeitraum ebenfalls ein Rückgang der Pünktlichkeit der RB 93. Verglichen mit den Ergebnissen der Vorjahre zeigt sich, dass eine rückläufige Entwicklung der Mängel-La-Stellen ebenso wie bereits 2015 zu beobachten ist. Während im Jahr 2016 der Anteil der Mängel-La-Stellen auf rd. 16 % deutlich anstieg, hat sich dieser Wert 2017 auf rd. 6 % mehr als halbiert. Damit bilden Mängel-La-Stellen 2017 zusammen mit sonstigen sowie signal- und sicherungstechnischen Mängeln rd. 50 % am gesamten La-Stellen-Umfang ab.

## GANZJÄHRIGE LA-STELLEN

IM NWL 2017

Start	Ziel	von km	bis km	km/h Ist	km/h Soll	besteht seit	Ursache	Planungsstände	Status
<b>Dauer-La-Stellen 2017 (12 Monate)</b>									
Altenbeken		112,3	110,4	80	120	19.09.05	Signal-/sicherungstechnischer Mangel	Beseitigung i. V. m. Umstellung auf elektronisches Stellwerk vsl. 2018	●
Salzkotten	Salzkotten	140,5	142,4	100	160	12.12.05	Bahnübergangssicherung		●
Geseke	Geseke	147,6	149,2	100	160	12.12.05	Bahnübergangssicherung		●
Bielefeld-Senne	Brackwede	35,9	36,3	60	100	14.06.15	Bahnübergangssicherung	Umbau Bahnübergangssicherung erst nach Planfeststellung möglich, Finanzierung aktuell nicht sichergestellt	●
Coesfeld (Westf)	Maria Veen	48,4	48,3	20	90	14.07.15	Bahnübergangssicherung	Umbau Bahnübergangssicherung i. V. m. Umstellung auf elektronisches Stellwerk vsl. 2018	●
<b>La-Stellen im VzG 2017 (VzG-La)</b>									
Altenbeken	Paderborn	120,6	121,8	70	12		Hanglage	Beseitigung hängt von langfristigen Planungen ab	●
Ferndorf	Dahlbruch	2,7	2,9	40	60	10.11.14	EBA-Anweisung: Eingeschränkte Sicht	Keine kurzfristige bauliche Beseitigung möglich, da Neuplanung des Bahnübergangs erforderlich <b>Aber:</b> Vereinbarung über das Auflösen des Bahnübergangs durch den Infrastrukturbetreiber und die zuständige Stadt geschlossen	●
Herzebrock	Clarholz	44,5/44,1	44,4	50	60	19.08.11	EBA-Anweisung: fehlende GSM-R-Verfügbarkeit (Funkloch)	GSM-R-Verfügbarkeit im Jahr 2017 verbessert, seit Anfang 2018 gilt Geschwindigkeitsheraufsetzung auf 50 km/h	●

● Bearbeitung abgeschlossen / Abschluss steht kurz bevor    ● Bearbeitung in Planung    ● noch keine Bearbeitung absehbar

Signal- und sicherungstechnische Mängel, zu denen auch La-Stellen an Bahnübergängen zählen, schwanken im Jahresverlauf 2017 weniger stark als die zuvor genannten Kategorien, da im Wesentlichen ganzjährige Langsamfahrstellen, sogenannte Dauer-La-Stellen, vorliegen. Diese sind insbesondere bei Geseke und Salzkotten, auf der Strecke von Soest nach Paderborn, auf der Sennebahn zwischen Brackwede und Bielefeld-Sennestadt sowie zwischen Coesfeld und Maria Veen zu finden. Für die Beseitigung der La-Stelle bei Maria Veen zeichnet sich im Rahmen des Streckenausbaus Dorsten-Coesfeld und der damit verbundenen Umrüstung auf ein elektronisches Stellwerk im Jahr 2018 eine Lösung ab. Eine Beseitigung der La-Stellen Sennestadt und Soest – Paderborn hingegen ist nicht absehbar. Um den Bahnübergang Fechterweg in Sennestadt entsprechend der geltenden Regelwerke technisch zu sichern, muss das erforderliche Baurecht in einem mehrjährigen Planfeststellungsverfahren eingeholt werden. Zudem ist die Finanzierung für die Umsetzung dieser Maßnahme nach aktuellem

Sachstand noch nicht gesichert. Für die Beseitigung der Mängel bei Geseke und Salzkotten hingegen sind noch keine konkreten Maßnahmen erarbeitet. Dauer-La-Stellen beeinflussen den Betrieb insbesondere, 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 zum Beispiel die beiden zuvor genannten Beispiele. Die Dauer-La-Stelle im Zusammenhang mit dem Lärmschutz aufgrund von Bautätigkeiten zwischen Holzwickede und Unna konnte im April 2016 mit dem Abschluss der Baumaßnahme behoben werden. Für die Dauer-La-Stelle zwischen Ferndorf und Dahlbruch hingegen ist eine planerische Lösung nicht absehbar. Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h ist 2016 in das VzG aufgenommen worden. Zur Beseitigung dieser Dauer-La-Stelle wurde zwischen DB Netz und der Stadt Kreuztal vereinbart, dass der Bahnübergang als Zwischenzustand bis zur Verlegung möglichst zeitnah aufgelassen wird.



# Zustand der Verkehrsstationen



Seit Dezember 2016 wird der neue Haltepunkt Warendorf Einen-Müssingen angefahren.

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

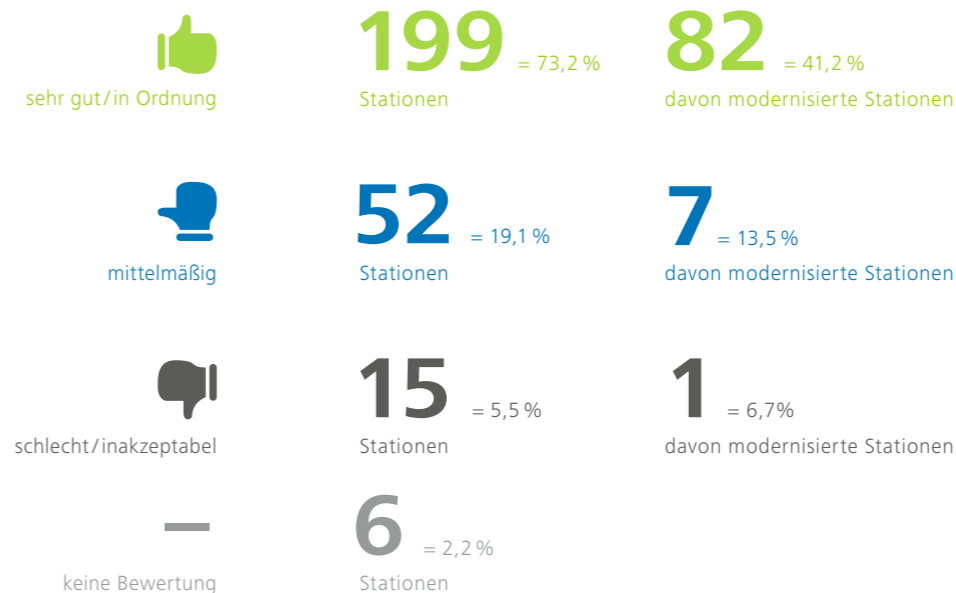
Zwischen dem NWL und den Eigentümern der Verkehrsstationen besteht kein direktes Vertragsverhältnis. Die entsprechenden Verträge werden im Auftrag des NWL zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Infrastrukturunternehmen geschlossen. Daher hat der NWL nur indirekt über die von ihm beauftragten 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. Um Verwerfungen aus dieser Betrachtung auszuschließen, werden Stationen, die ganzjährig umgebaut wurden, aus der Bewertung herausgenommen. Für das Jahr 2017 sind dies die Stationen Bünde, Erndtebrück, Münster Zentrum Nord, Neubeckum, Niederschelden Nord sowie Siegen. 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, Sitzgelegenheit oder ein Wetterschutz, zwar erwünscht, aber keine zwingende Vorgabe. Die Karten auf den Seiten 54 und 55 stellen die Gesamtergebnisse der Stationserhebung für das Jahr 2017 sowie umgesetzte oder sich im Bau bzw. in der Planung befindliche Modernisierungsmaßnahmen dar. Es erfolgt eine Differenzierung der Karten zwischen Funktionalität und Sauberkeit der Verkehrsstationen, wobei das Kriterium Graffitifreiheit mit in der Sauberkeitskarte abgebildet ist. Besonders ist zu erwähnen, dass zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 ein neuer Haltepunkt in Betrieb genommen werden konnte. Es handelt sich dabei um die Station Einen-Müssingen im Stadtgebiet von Warendorf, die von der Linie RB 67 (Münster – Bielefeld) angefahren wird. Der bisher als Bedarfshalt genutzten Haltepunkt Raestrup-Everswinkel wird damit ersetzt.

In der Gesamtbetrachtung der beiden Wellen der NWL-Stationserhebung 2017 erreichen mit 199 Stationen der überwiegende Anteil (73,2%) das Prädikat „sehr gut/in Ordnung“. 52 Stationen wurde eine mittelmäßige Qualität bescheinigt und an 15 Stationen,

## STATIONSQUALITÄT IN DER ENDBEWERTUNG IM NWL 2017



was lediglich 5,5% aller Stationen entspricht, besteht aus Sicht des NWL besonderer Verbesserungsbedarf. Im Vergleich zum Jahr 2016 ist festzustellen, dass die Stationsqualität insgesamt deutlich besser bewertet wurde.

Auf den Seiten 50 und 51 ist ein Überblick über die erhobene Stationsqualität bezogen auf die wichtigsten Kriterien der Bereiche Funktionalität, Sauberkeit und Graffitifreiheit in Westfalen-Lippe, aufgeschlüsselt auf die fünf Mitgliedszweckverbände, dargestellt. Das Kriterium Graffitifreiheit wird wie bei den Karten unter den Bereich Sauberkeit gefasst. Insgesamt ist der Großteil der Bewertungskriterien mit einer guten Qualität von über 90% Erfüllungsquote bewertet worden. Lediglich die Funktionalität der Uhren und der Netzplanaushang an den Bahnsteigen wurden schlechter bewertet. Die mittelmäßige Qualität bei der Funktionalität der Uhren ist in erster Linie auf die Bewertungen aus dem ZRL-Gebiet zurückzuführen, wo nur rund die Hälfte aller Uhren richtig funktioniert hat. Das Fehlen bzw. das Vorhandensein von veralteten oder nicht lesbaren Netzplänen wurde im gesamten NWL-Gebiet sogar als inakzeptabel bewertet. Besonders stark sind die Abwertungen für dieses Kriterium in Ruhr-Lippe,

im Münsterland und in Westfalen-Süd. Im Vergleich zum Vorjahr haben sich auch lediglich die Bewertungsergebnisse der beiden zuvor beschriebenen Kriterien sowie die Ergebnisse des Fahrplanaushangs am Bahnsteig und der Sauberkeit der Böden am Bahnsteig verschlechtert. Alle weiteren der dargestellten Kriterien konnten sich teilweise deutlich verbessern. Besonders spürbar hat sich die Sauberkeit der Grünanlagen am Bahnsteig im Vergleich zu 2016 gesteigert. Auch die Verschmutzungen durch Graffiti sind zurückgegangen. Diese Verbesserungen bewirken, dass sich insgesamt sowohl die Funktions- als auch die Sauberkeitsquote der Verkehrsstationen im NWL im Jahr 2017 verbessert hat. Die Funktionsquote hat sich um 0,7 Prozentpunkte leicht gesteigert und bleibt somit wie bereits im vergangenen Jahr bei einer nur mittelmäßigen Bewertung. Dies zeigt, dass in diesem Bereich weiterhin Verbesserungsbedarf besonders an kleinen Stationen besteht. Die Sauberkeitsquote hat sich um 3,4 Prozentpunkte und somit deutlich sichtbar erhöht. Besonders im Münsterland und in Westfalen-Süd wurde die Sauberkeit an den Verkehrsstationen von den Profitestern positiver bewertet. Dies ist ein sehr erfreulicher Trend, den es in den kommenden Jahren zu bestätigen gilt.

# Bewertung der Stationsqualität im Detail



## FUNKTIONSQUOTEN DER VERKEHRSSSTATIONEN IM NWL 2017 (in Prozent)

	nph	VVOWL	ZRL	ZVM	ZWS
<b>Abfallent-sorgung</b>	98,5	95,9	96,2	99,1	98,3
<b>Beleuchtung</b>	100,0	99,5	100,0	100,0	100,0
<b>Beschilderung</b>	100,0	92,5	96,8	94,5	96,5
<b>Boden</b>	99,7	92,5	81,8	93,2	94,8
<b>Sitze</b>	99,5	90,5	87,1	93,3	97,6
<b>Uhr</b>	100,0	97,3	50,6	100,0	92,5
<b>Vitrinen</b>	100,0	92,9	91,5	95,8	94,4
<b>Wetterschutz</b>	99,9	92,3	89,1	90,8	96,4
<b>Fahrplan</b>	96,0	96,3	91,8	92,2	87,8
<b>Netzplan</b>	85,3	82,0	58,5	55,5	61,2

**100,0 – 90,0%** sehr gut/in Ordnung  
**< 90,0 – 83,0%** mittelmäßig  
**< 83% – 0,0%** schlecht/inakzeptabel



## SAUBERKEITSQUOTEN DER VERKEHRSSSTATIONEN IM NWL 2017 (in Prozent)

	nph	VVOWL	ZRL	ZVM	ZWS
<b>Abfallent-sorgung</b>	99,0	97,4	95,0	97,0	95,0
<b>Beschilderung</b>	99,9	99,4	99,8	95,7	95,4
<b>Boden</b>	99,9	96,8	95,4	90,4	94,4
<b>Graffiti</b>	96,7	82,5	95,0	91,9	93,5
<b>Gleisbett</b>	99,9	93,7	98,2	94,7	91,8
<b>Grünanlage</b>	100,0	99,7	100,0	95,4	100,0
<b>Sitze</b>	99,2	99,2	90,9	97,3	95,9
<b>Uhr</b>	99,9	100,0	95,2	98,7	99,8
<b>Vitrinen</b>	100,0	95,7	97,5	95,0	96,5
<b>Wetterschutz</b>	99,1	96,2	88,6	93,5	95,6

**100,0 – 90,0%** sehr gut/in Ordnung  
**< 90,0 – 83,0%** mittelmäßig  
**< 83% – 0,0%** schlecht/inakzeptabel



# Modernisierung der Verkehrsstationen

Aufgrund der insbesondere im Rahmen der Modernisierungsoffensiven 1 und 2 des Landes NRW durchgeführten Modernisierungen der Verkehrsstationen hat sich die angebotene Stationsqualität im NRW in den letzten Jahren deutlich verbessert. Die modernisierten Stationen wurden stets besser bewertet als die übrigen Verkehrsstationen. 51 NRW-Verkehrsstationen (inklusive der beiden Nachrücker „Paderborn Kasseler Tor“ und „Billerbeck“, deren Modernisierung ab 2018 beginnt) wurden in das Programm MOF 2 aufgenommen. Diese Stationen sollten grundsätzlich bis 2017 umfangreich erneuert und barrierefrei gestaltet werden. Es zeigt sich allerdings, dass dieser Zeitplan bei verschiedenen Stationen nicht eingehalten werden kann. Von den 51 Maßnahmen sind bisher 41 abgeschlossen. Bereits Ende 2016 wurde beispielsweise die Baumaßnahme am Bahnhof Preußen abgeschlossen. Dort erneuerte DB Station&Service den Mittel-

bahnsteig und erhöhte diesen auf 76 cm, was einen barrierefreien Zutritt zu den Fahrzeugen ermöglicht. Außerdem wurden ein neuer Aufzug von der Personenunterführung zum Bahnsteig gebaut, die Unterführung insgesamt modernisiert, die Treppe erneuert und der Bahnsteig mit Wetterschutz, Beleuchtung und Wegeleitsystem neu ausgerüstet (vgl. Fotos auf Seite 52/53). Aber auch negative Beispiele sind an dieser Stelle zu erwähnen. Trotz einer gesamthaften Modernisierung des Bahnhofs Lage im Jahr 2016 fehlt weiterhin an zwei Bahnsteigen die Basisausstattung „dynamische Fahrgastinformation“ für die Beauskunftung von Verspätungen. Nach stetem Druck des NRW wird die DB nun vsl. im ersten Halbjahr 2018 die Nachrüstung vornehmen. Gleiches gilt für die fehlenden Aufzugsanlagen an den Bahnhöfen Erndtebrück und Siegen. Auch diese sollen im ersten Halbjahr 2018 eingebaut werden, um die Gesamtmaßnahmen abzuschließen.



Der erneuerte und erhöhte Mittelbahnsteig am Bahnhof Preußen ermöglicht einen barrierefreien Einstieg in die Züge.



Die modernisierte Unterführung am Bahnhof Preußen steigert die Qualität der Verkehrsstation deutlich.

## DURCHSCHNITTliche STATIONSQUALITÄT MODERNISierter UND NICHT MODERNISierter STATIONEN IM VERGLEICH 2017

**95,0 %**  
Modernisierte Stationen

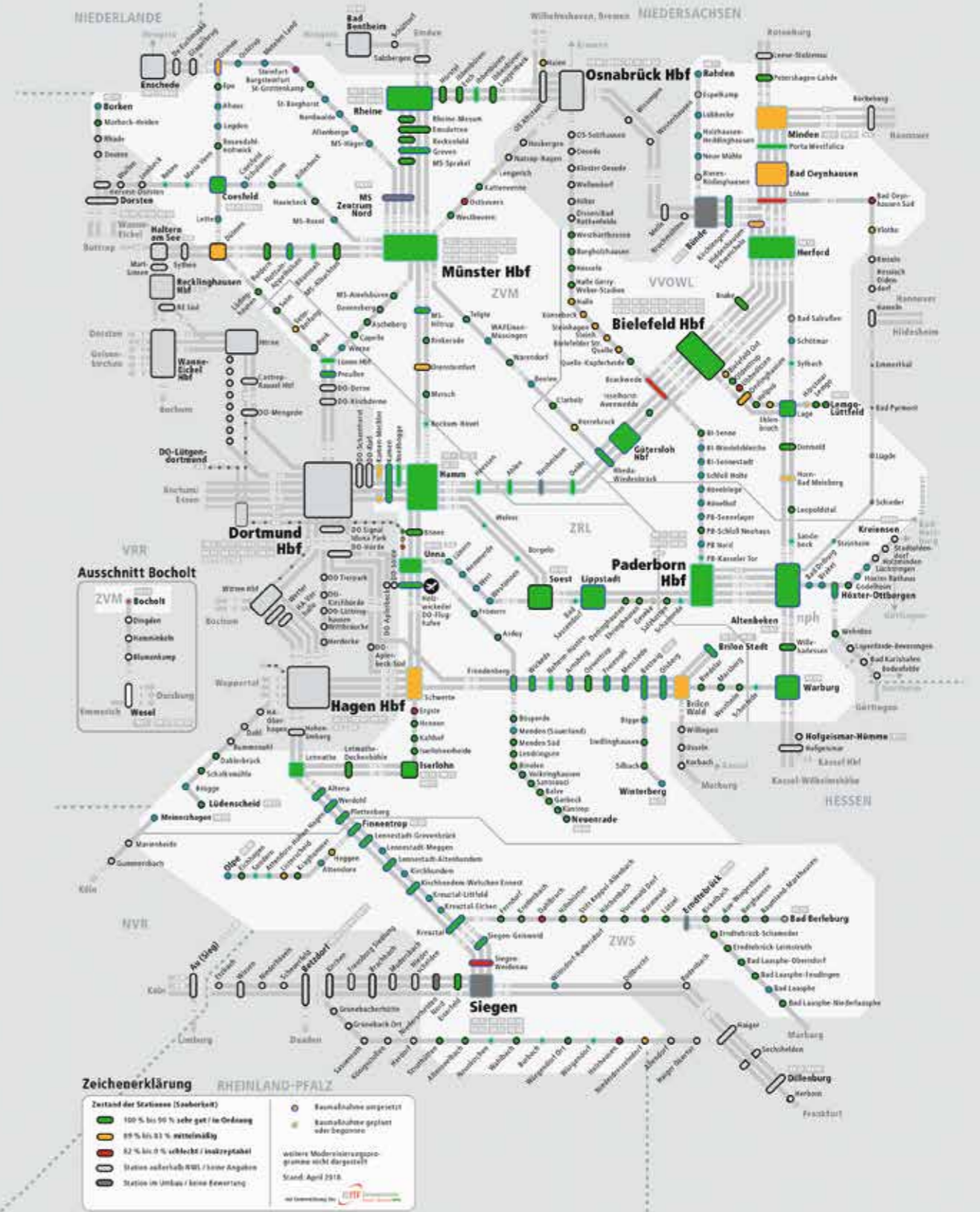
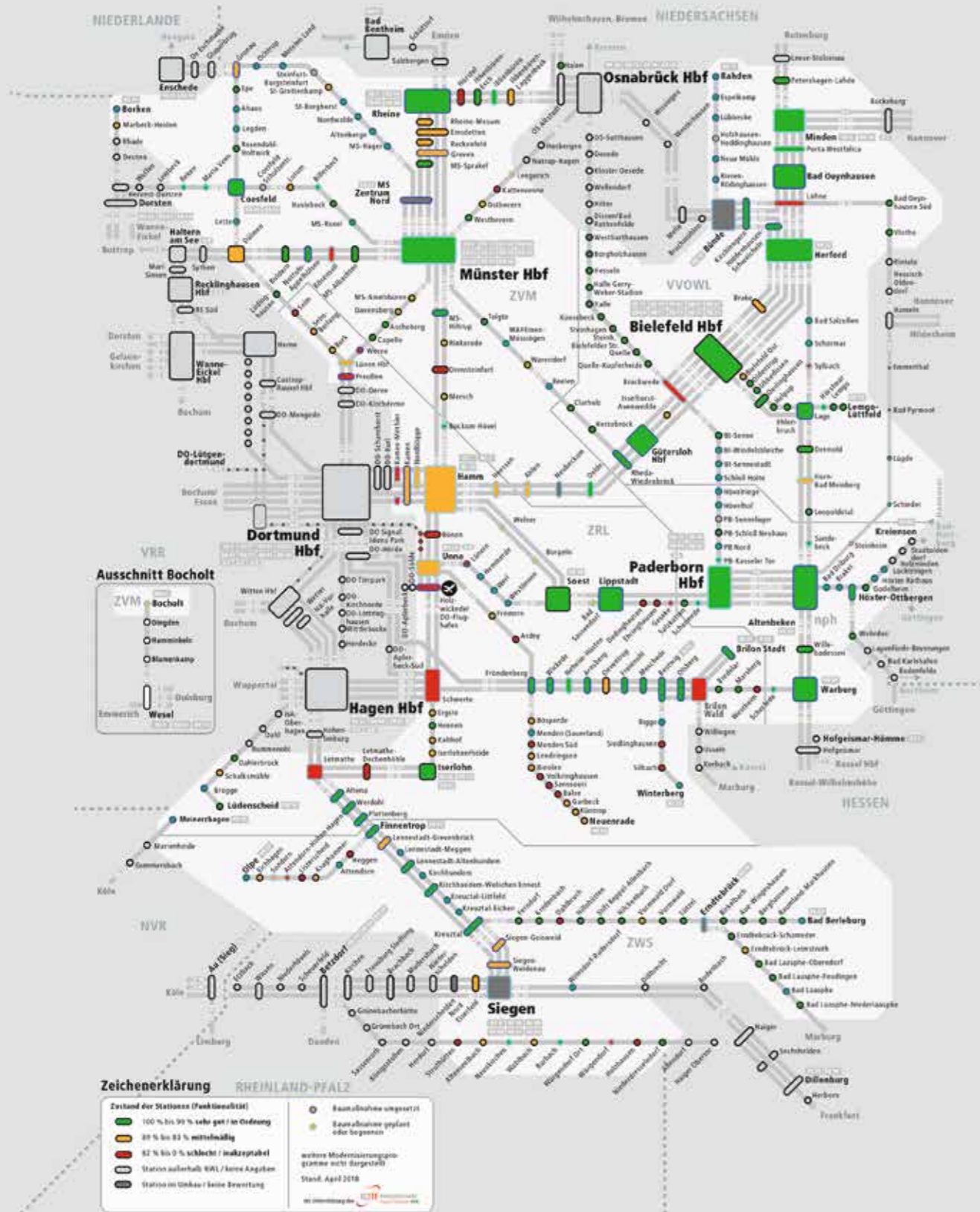
**92,3 %**  
übrige Stationen

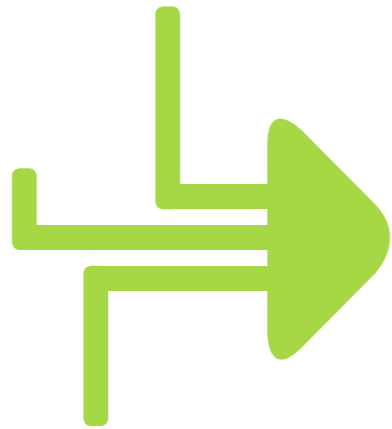
Neben den Maßnahmen der MOF 1 und 2 gibt es aber noch weitere Fördermöglichkeiten für Verkehrsstationen. Dazu zählen zum Beispiel die Maßnahmen der Rahmenvereinbarung zwischen NRW/NRW und der DB Station&Service AG vom 31.03.2010. Mit Hilfe dieses Ausbauprogrammes wurden bis zum Jahr 2016 bereits zwölf Verkehrsstationen modernisiert und drei 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 zwölf 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 NRW 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 14 NRW-Verkehrsstationen umgesetzt werden, wodurch sich die Qualität und auch die Barrierefreiheit der Verkehrsstationen im NRW nachhaltig verbessern wird. Darüber hinaus sollen auch im „Zukunftsinnovationsprogramm (ZIP)“ Maßnahmen an sechs ausgewählten Verkehrsstationen im NRW bis zum 31.12.2018 realisiert werden. Eine Modernisierung von weiteren elf Verkehrsstationen findet im Rahmen des RRX-Projektes statt.

# Funktionalität der Stationen im NWL 2017

# Sauberkeit der Stationen im NWL 2017





## FAZIT

85,7 % Gesamtpünktlichkeit

97,5 % Leistungserfüllung

96,6 % Fahrzeugqualität

92,5 % Stationsqualität

96,8 % Wettbewerbsquote

### FAZIT

## Qualitätsfazit für das Jahr 2017

### Gesamtpünktlichkeit und Verkehrsleistungen

Sowohl die Pünktlichkeit mit 85,7 % als auch die Erbringung der Verkehrsleistungen mit einer Quote von 97,5 % hat sich im Vergleich zum Vorjahr verschlechtert. Verursacht wurde dies durch eine Vielzahl verschiedener Gründe, wie zum Beispiel den Personalmangel bei den Verkehrsunternehmen oder den ICE-Unfall am Dortmunder Hauptbahnhof. Daneben ist in erster Linie die verstärkte Bautätigkeit an der Infrastruktur zu nennen, die insbesondere zu einem Anstieg der vorhersehbaren Ausfälle geführt hat. Sowohl Bauverfahren als auch Ersatzleistungen sollen zukünftig mit den Infrastrukturbetreibern abgestimmt werden. Ziel ist es, deutlich weniger Zugausfälle und damit geringere Einschränkungen für die Fahrgäste zu erreichen.

### Fahrzeuge

Ziel des NWL ist es, dass die SPNV-Leistungen mit zeitgemäßen und umweltfreundlichen Fahrzeugen erbracht werden. Eine hohe Aufenthaltsqualität in den Zügen ist ein wichtiger Baustein für die Kundenzufriedenheit und ein wesentliches Aushängeschild des SPNV im NWL. Seit den Betriebsaufnahmen der Interimsvergabe der zukünftigen RRX-Linien sowie des Sauerland-Netzes hat sich jedoch die Fahrzeugqualität im Gesamt- raum nicht weiter verbessert. Hier kamen zum Teil nicht die vertraglich geforderten Neufahrzeuge zum Einsatz. Im Gesamtnetz wurde 2017 die Fahrzeugqualität in erster Linie durch nicht durchgeführte Außenreinigungen sowie Probleme mit den Toilettenanlagen bei verschiedenen Verkehrsunternehmen beeinträchtigt. Diese Qualitätsmängel wurden von den Verkehrsunternehmen bereits zum Teil durch eine Verbesserung der Ablaufverfahren gelöst.

### Sicherheit

Das Thema „Sicherheit im SPNV“ hat in Westfalen-Lippe einen hohen Stellenwert, insbesondere vor dem Hintergrund, dass das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste abgenommen hat. Um diesem Trend entgegenzuwirken, soll eine Sicherheitskonzeption für den NWL erarbeitet werden. In diesem Rahmen sind bereits konkrete Maßnahmen in Planung bzw. kurz vor der Umsetzung. So soll in einem Pilotversuch der Einsatz von Sicherheitsteams im Bereich zwischen Hamm und Bielefeld getestet werden. Ziel ist es, Erkenntnisse über die Auswirkungen auf die objektive Sicherheit und das subjektive Sicherheitsgefühl der Fahrgäste zu erhalten.

### Infrastruktur

Die defizitäre Infrastruktur des Gesamtnetzes wird sukzessive saniert. Ist eine Infrastrukturmaßnahme abgeschlossen, folgt gefühlt die nächste auf dem Nachbargleis. Die Auswirkungen sind insbesondere für regelmäßige Pendler nicht attraktiv. Im Vergleich zum Vorjahr sind die Beeinträchtigungen für den Schienenverkehr auf einem konstant hohen Niveau geblieben. Erfolgreiche Sanierungen haben jedoch auch ihre Vorteile: Die störungsfreie Fahrt auf neu instandgesetzter Infrastruktur trägt zur Verspätungsminderung bei. Bei den Verkehrsstationen sind die stetige Qualitätsverbesserung und der sukzessive barrierefreie Ausbau wesentliche Bausteine für die positive Entwicklung und die verbesserte Attraktivität des ÖPNV. Auch im Jahr 2017 konnten wieder zahlreiche der insgesamt 272 NWL-Verkehrsstationen komplett modernisiert werden. Wie die Sauberkeitsmessungen des NWL zeigen, trägt das modernisierte Umfeld deutlich zu einer Verbesserung der Stationsqualität bei.

### Wettbewerb

Der NWL kann stolz auf eine lange Liste erfolgreicher Ausschreibungen von SPNV-Leistungen zurückblicken. Insgesamt wurden im Jahr 2017 fast 97 % des SPNV-Angebots auf Basis wettbewerblich vergebener Verträge erbracht. Mit jeder weiteren Vergabe sind wertvolle Erfahrungen gesammelt worden, so dass nun auf gute Grundlagen, Routinen und weitgehend standardisierte Verfahren zurückgegriffen werden kann. Die Erfahrung der letzten Jahre zeigt aber auch, dass es schlichtweg unmöglich ist, alle Eventualitäten vertraglich abzusichern. Qualität wird von den Verkehrsunternehmen erbracht und damit sind diese auch in erster Linie für die gute Qualität des SPNV verantwortlich. Die Aufgabenträger können nur versuchen, die bestmöglichen Rahmenbedingungen hierfür zu schaffen. Die verbliebenen sechs Linien, die noch dem DB-Großvertrag zuzuordnen waren, wurden im Dezember 2017 in den Wettbewerb überführt. In der nun beginnenden zweiten Runde der Ausschreibung von Leistungen sind mehr denn je die Qualität der Verkehrsleistungen, die Forderung nach modernen und umweltfreundlichen Schienenfahrzeugen sowie eine höhere Wirtschaftlichkeit in den Fokus der Ausschreibungen gerückt. Der Schienenverkehr muss gegenüber dem Individualverkehr attraktiv und bezahlbar bleiben, um weiterhin kontinuierlich neue Kunden zu gewinnen.

**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

**GESCHÄFTSFÜHRER**

Joachim Künzel

**VERANTWORTLICH  
FÜR DEN INHALT**

Geschäftsstelle Siegen

**GESTALTUNG/PRODUKTION**

www.heimrich-hannot.de

**STAND**

April 2018

**BILDNACHWEISE**

**4** Porträt Dr. Ulrich Conradi:  
© NWL

**8** oben: © DB Regio AG  
unten: © DB Regio AG

**9** oben: © Keolis  
unten: © WestfalenBahn GmbH

**10** oben: © NordWestBahn  
unten: © Abellio Rail NRW

**11** oben: © Hessische Landesbahn  
unten: © National Express  
Rail GmbH

**12** © Keolis/C. Köster

**13** © DB RegioNetz Kurhessenbahn

**20** © Hessische Landesbahn

**33** © NordWestBahn/Jacoby

**34** © Hessische Landesbahn

**35** links: © NWL  
rechts: © NWL

**38** © Keolis/C. Köster

**41** © Deutsche Bahn AG/  
Volker Emersleben

**42** © Deutsche Bahn AG/  
Björn Ewers

**43** © Deutsche Bahn AG/  
Andreas Sahlmann

**46** © Deutsche Bahn AG/  
Martin Busbach

**48** © NWL

**52** © NWL

**53** © NWL

- AT** Aufgabenträger
- DB** Deutsche Bahn
- ET** Elektrotriebwagen
- EVU** Eisenbahnverkehrsunternehmen
- EWS** Eifel-Westerwald-Sieg
- HLB** Hessische Landesbahn
- ICE** Intercity-Express
- ITF** Integraler Taktfahrplan
- KBS** Kursbuchstrecke
- KC ITF** Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan NRW
- La-Stelle** Langsamfahrstelle
- LNVG** Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen
- MOF** Modernisierungsoffensive
- MZV** Mitgliedszweckverband
- NE-Bahn** Nichtbundeseigene Eisenbahn
  - nph** Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter
- NRW** Nordrhein-Westfalen
- NWB** NordWestBahn
- NWH** Nordwesthessen
- NWL** Nahverkehr Westfalen-Lippe
- NVR** Nahverkehr Rheinland
  - NX** National Express Rail
- ÖPNV** Öffentlicher Personennahverkehr
  - RB** Regional-Bahn
  - RE** Regional-Express
- RMV** Rhein-Main-Verkehrsverbund
- RRX** Rhein-Ruhr-Express
- S-Bahn** Stadtschnellbahn
  - SLN** Sauerland-Netz
- SPNV** Schienenpersonennahverkehr
  - VRR** Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
  - VT** Verbrennungstriebwagen
- VVOWL** Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe
  - VzG** Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten
- Zkm** Zugkilometer
- ZRL** Zweckverband SPNV Ruhr-Lippe
- ZVM** Zweckverband SPNV Münsterland
- ZWS** Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd

**Nahverkehr  
Westfalen-Lippe (NWL)**

---

Friedrich-Ebert-Straße 19  
59425 Unna  
Telefon: 02303 95263-0  
Fax: 02303 95263-29  
E-Mail: [info@nwl-info.de](mailto:info@nwl-info.de)  
Internet: [www.nwl-info.de](http://www.nwl-info.de)