

Kapazität 2024

Deutliche Zunahme der Kapazitätsausfälle

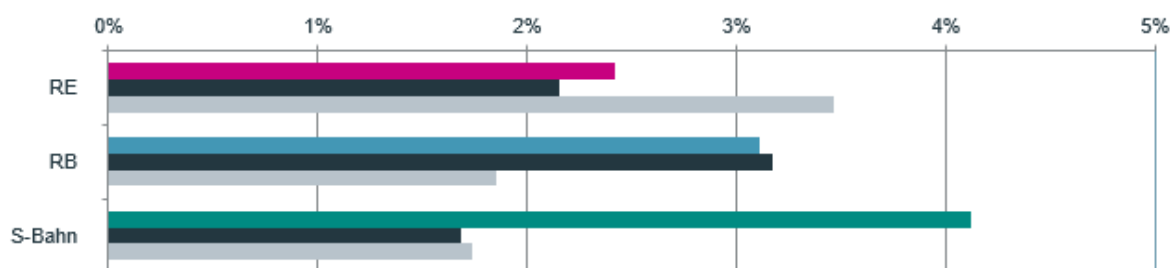
In der Gesamttendenz für die Jahre 2022 bis 2024 lässt sich eine deutliche Verschlechterung bei der Bereitstellung der vertraglich vereinbarten Kapazitäten feststellen. Die durchschnittlichen Kapazitätsausfälle der Züge steigen von 2,23 % im Jahr 2022 und 2,37 % im Jahr 2023 auf 3,23 % im Jahr 2024. Dies entspricht für 2024 einer Verschlechterung um 36 % gegenüber 2023 sowie um 45 % gegenüber 2022.

Hauptgrund für Kapazitätsausfälle sind die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit innerhalb einiger Verkehrsverträge (bspw. der NX-Vertrag mit den Linien RE 7 und RB 48 oder das RME-Netz der DB Regio mit den Linien RE 8, RB 27, RB 33) sowie personell oder infrastrukturell bedingte Probleme beim Stärken und Schwächen der Züge an den End- oder Unterwegshalten.

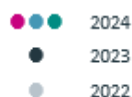
Die Analyse zeigt zudem, dass sich insbesondere die S-Bahn Köln verschlechtert hat. Hintergrund ist das Redesign der Bestandsflotte aus Fahrzeugen der Baureihen ET 422/423. Die Zunahme innerhalb der Produktgruppe „Regionalbahnen (RB)“ stabilisiert sich im Jahr 2024 nach einer deutlichen Steigerung in 2023, während die Entwicklung beim „RegionalExpress (RE)“ insgesamt positiv ist.

Unterschiedliche Entwicklung der verschiedenen Produktgruppen

- **Die drei Produktgruppen** RegionalExpress (RE), RegionalBahn (RB) und S-Bahn entwickeln sich **aktuell unterschiedlich**. Insgesamt steigen die Kapazitätsausfälle an.



Kapazitätsausfall im go.Rheinland-Gebiet nach Produktgruppen



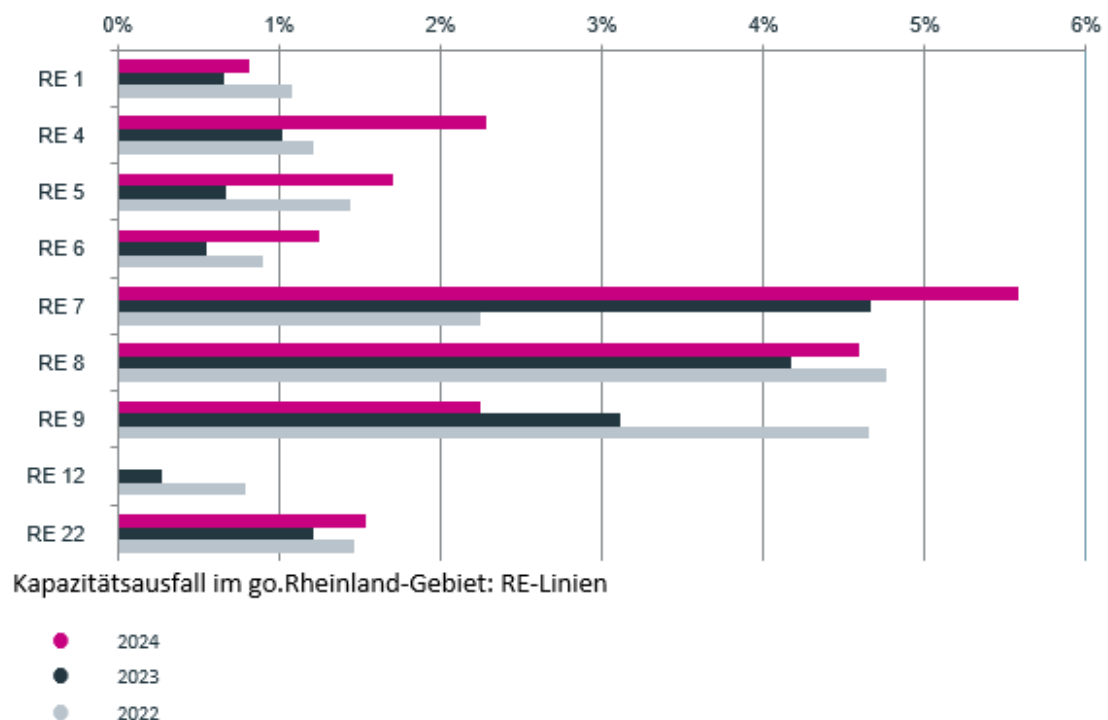
- **RE-Linien verbessert:** Rückgang der Kapazitätsausfälle von 3,47 % im Jahr 2022 auf 2,42 % im Jahr 2024 (- 30 %). Im Jahr 2023 lag der Wert bei 2,16 %.
- **gegenläufiges Bild bei den RB-Linien,** Zunahme von 1,86 % im Jahr 2022 auf 3,11 % im Jahr 2024 (+ 68 %). Im Jahr 2023 zeigte sich der Wert mit 3,17 % sogar noch schwächer.

- **dramatische Zunahme der Kapazitätsausfälle bei der S-Bahn:** Sprung von 1,69 % im Jahr 2023 auf 4,12 % im Jahr 2024, was einer Steigerung von 145 % entspricht.

Hinweis: Die zugrunde liegenden Sollkapazitäten entsprechen den jeweils vertraglich festgelegten Sanktionsgrenzen. Bewertet werden alle Nichterfüllungen des Sollwerts, Übererfüllungen werden nicht berücksichtigt. Der Regelbetrieb wird in vielen Fällen mit höheren Kapazitäten durchgeführt, wodurch die abgebildeten Werte nicht in allen Fällen den seitens des Fahrgastes wahrgenommenen Kapazitätsabweichungen entsprechen. Ausgefallene Züge werden ebenfalls nicht berücksichtigt. Linien, auf denen einheitliche Fahrzeuggrößen unterwegs und daher Kapazitätsausfälle nicht möglich sind (z. B. Südast RB 21), werden nicht berücksichtigt.

RE-Linien insgesamt verbessert

- **gutes Niveau beim RE 1 und beim RE 12.** Der RE 12 hat 100 % der Kapazitätsvorgaben erfüllt.

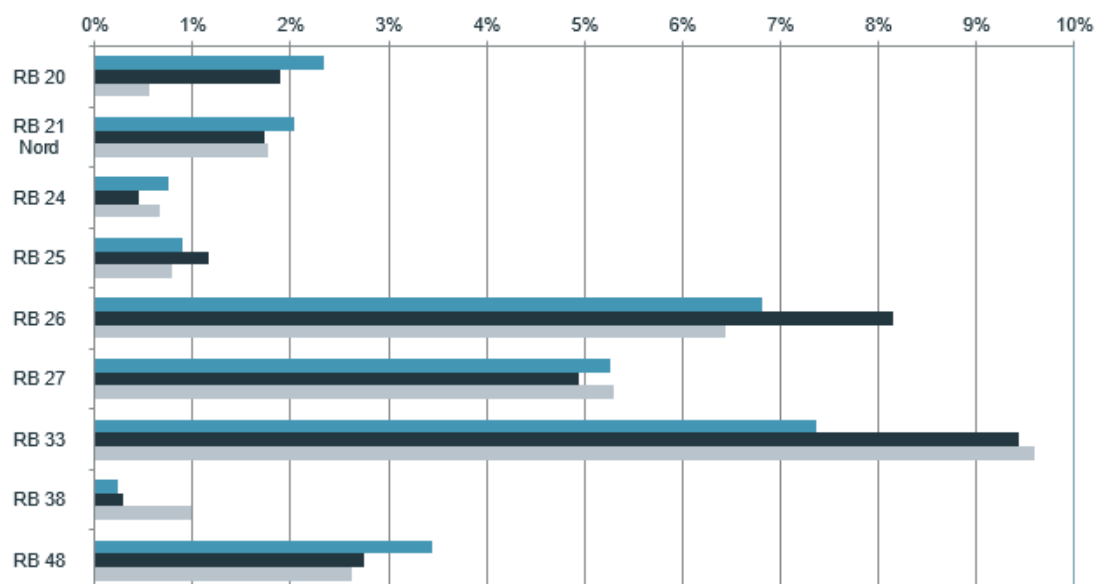


- **spürbare Zunahme der Kapazitätsausfälle bei den RRR-Linien RE 4, RE 5, RE 6**
- **schwächste Linie: RE 7.** Hier ist aufgrund eines Abarbeitungsstaus von defekten Fahrzeugen sowie kurzfristigen Störungen (Flachstellen und Bremsprobleme) die Fahrzeugverfügbarkeit eingeschränkt.

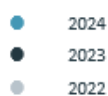
- **schwaches Grundniveau des RE 8:** Hintergrund sind Probleme der Fahrzeugverfügbarkeit sowie beim Stärken und Schwächen in Koblenz.
- **spürbare Verbesserung beim RE 9.** Immer seltener werden aus Gründen eingeschränkter Fahrzeugverfügbarkeit Doppelstockzüge mit vier statt fünf Wagen eingesetzt.
- **verbesserte Werte auf den RE-Linien des vareo-Netzes (RE 12, RE 22)**

RB-Linien uneinheitlich, aber gegenüber 2022 deutlich verschlechtert

- **heterogene Entwicklung der einzelnen Linien** auf verschlechtertem Niveau
- im Jahr 2024 Stabilisierung mit leichter Verbesserung gegenüber 2023



Kapazitätsausfall im go.Rheinland-Gebiet: RB-Linien



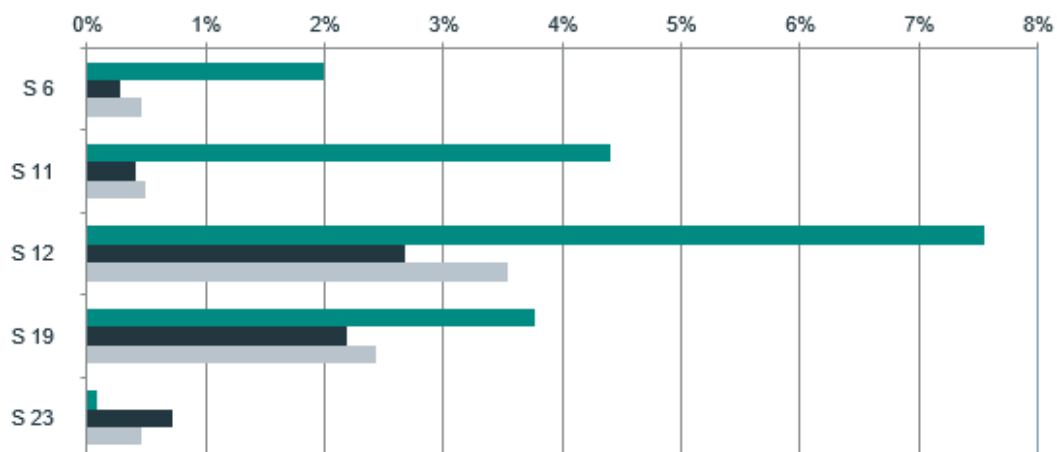
- **Mit Abstand schwächste Linie im Gesamtzeitraum ist die RB 33**, auch wenn sich im Jahr 2024 spürbare Verbesserungen ergeben haben. Es gibt immer wieder Schwierigkeiten in der Umsetzung des Flügelzugkonzepts für den Abschnitt Heinsberg-Lindern.
- **hohes Niveau an Kapazitätsausfällen der RB 26**, in erster Linie aufgrund der Aufstockung der Kapazitätsvorgaben. Seit dem Fahrplanjahr 2021 ist zwischen Remagen und Köln regelmäßig eine Dreifach- statt einer Doppeltraktion bestellt (drei aneinandergeschaltete Fahrzeuge statt zwei aneinandergeschalteter Fahrzeuge). Aufgrund des Personalmangels gestaltet sich das Stärken und

Schwächen der Züge in Remagen schwierig, so dass teilweise einteilige Fahrzeuge im Bereich von go.Rheinland unterwegs sind.

- **RB 27: Schwacher Wert**, in erster Linie aufgrund von Problemen bei der Fahrzeugverfügbarkeit. In den letzten Jahren kam es zu einer Reihe von Unfällen, zwei der fünfteiligen Vertragsfahrzeuge fehlen aktuell längerfristig. Außerdem kommt es aufgrund des Personalmangels sowie aufgrund von Fahrzeitverlängerungen bei Baustellen zu Problemen beim Stärken und Schwächen in Koblenz Hbf.
- **konstant gute Werte unter einem Prozent auf den RB-Linien des vareo-Netzes (RB 24, RB 25)**
- **spürbare Zunahme der Kapazitätsausfälle auf der RB 48.** Hier ist aufgrund eines Abarbeitungsstaus von defekten Fahrzeugen sowie kurzfristigen Störungen (Flachstellen und Bremsprobleme) die Fahrzeugverfügbarkeit eingeschränkt.

S-Bahn Köln im neuen Vertrag aufgrund des Flotten-Redesigns verschlechtert

- **deutliche Verschlechterung auf der Kölner S-Bahn (S 6, S 11, S 12, S 19).** Die Werte sind vor dem Hintergrund der Aufnahme des neu abgeschlossenen Verkehrsvertrags zu interpretieren. Da die ersten Exemplare der bestellten Neufahrzeuge erst ab 2029 eingeplant werden können, ist ein umfangreiches Redesign der Bestandsflotte aus ET 422/423 im laufenden Vertrag nötig. Dies führt immer wieder zu Fahrzeugengpässen.
- **auf sehr gutem Niveau: die vareo-Linie S 23**



Kapazitätsausfall im go.Rheinland-Gebiet: S-Bahn-Linien

- 2024
- 2023
- 2022