

Themendienst

Pünktlichkeit: Komplexe Größe zwischen öffentlicher Wahrnehmung und betrieblichen Rahmenbedingungen

(Frankfurt am Main, April 2012) Wohl kaum ein anderes Bahnthema steht so im Fokus der Öffentlichkeit wie die Pünktlichkeit. Dies ist verständlich, beschreibt der Pünktlichkeitswert doch in prägnanten Zahlen, ob bzw. wie die Deutsche Bahn ihr Qualitätsversprechen gegenüber den Reisenden und Kunden im Güterverkehr sowie den Aufgabenträgern gehalten hat. Transparenz in der Dokumentation ist dabei von zentraler Bedeutung.

Schlüsselrolle Kundeninformation

Bereits seit einigen Jahren können Interessierte über verschiedene Kanäle Pünktlichkeitswerte abrufen. Eine Möglichkeit sind die Qualitätsberichte als Bestandteil des jährlich veröffentlichten Geschäftsberichts Fernverkehr. Hinzu kommen Dokumentationen für Aufgabenträger im Nah- und Regionalverkehr. Um den Reisenden zudem Informationen zur individuellen Planung zu bieten, veröffentlicht die Deutsche Bahn auf www.bahn.de seit April 2009 zugscharfe Pünktlichkeitsangaben. Ebenfalls auf dieser Internetplattform sind seit Mitte September 2011 Monatswerte zur Pünktlichkeit im Personenverkehr hinterlegt.

Auch die individualisierte Information über das mobile Internet wird immer stärker genutzt: So können Reisende auf www.m.bahn.de zur gewählten Verbindung aktuelle Angaben zu Anschlüssen und eventuellen Verspätungen abrufen. Gleichzeitig werden hier im Störfall Alternativen angeboten, die die momentane Verkehrslage berücksichtigen.

Messpunkte im Schienennetz liefern Ist-Daten

Um die Pünktlichkeit eines Zuges zu ermitteln, erfasst die Bahn an speziellen Messpunkten, die sich auf nahezu allen Strecken des Schienennetzes befinden, so genannte Zuglaufmeldungen. Diese beschreiben die Zeit, die ein Zug an einem Messpunkt – in der Regel ein Bahnhof oder Verkehrshalt – für seine Durchfahrt tatsächlich benötigt hat. Durch Abgleich der so ermittelten Ist-Daten mit den im Fahrplan hinterlegten Soll-Daten wird die Relativzeit des Zuges – also seine Verfrühung bzw. Verspätung – für diesen Messpunkt errechnet.

Die Gesamtpünktlichkeit eines Zuges ergibt sich durch die Erfassung der jeweiligen Relativzeiten entlang des gesamten Laufweges. Dabei gilt bei der DB AG ein Zug als pünktlich, wenn er bis zu 5:59 Minuten nach der im Fahrplan vorgesehenen Zeit eintrifft bzw. abfährt. Allerdings geht ein Zug bereits als „nicht pünktlich“ in die Statistik ein, wenn er an einem Messpunkt der Strecke die Fünf-Minuten-Grenze überschritten hat – unabhängig davon, ob er sein Ziel letztlich pünktlich erreicht.

Martin Walden
Sprecher Infrastruktur
Tel. +49 (0) 30 297-62720
Fax +49 (0) 30 297-61715

Jürgen Kornmann
Sprecher Personenverkehr
Tel. +49 (0) 30 297-60010
Fax +49 (0) 30 297-60012
presse@deutschebahn.com
www@deutschebahn.com/press

Themendienst

Sowohl für Fahrten im Fernverkehr als auch im Nahverkehr - inklusive aller S-Bahnen - fließen alle Verkehrshalte in die Pünktlichkeitserhebung ein.

Betriebssteuerung: zentraler Hebel zur Qualitätssicherung

Das Zustandekommen der Pünktlichkeit ist durch das Wirken mehrerer Faktoren geprägt. Das Spektrum reicht vom mutwilligen Eingriff in den Bahnverkehr und Personen im Gleis über extreme Witterungsverhältnisse und Bauarbeiten im Schienennetz bis hin zu Störungen an der Infrastruktur und Fahrzeugen. Erfahrungsgemäß gehen die Einflüsse etwa zu je einem Drittel auf Eisenbahnverkehrsunternehmen mit ihren Zügen, die Infrastruktur und äußere Einwirkungen zurück.

Störungen auf einzelnen Strecken können sich im engmaschigen, vertakteten System der Bahn unmittelbar und wie ein Dominoeffekt auf das gesamte Netz übertragen. Schließlich sind auf den knapp 34.000 Kilometern Gleisen täglich rund 39.000 Züge von über 380 Eisenbahnverkehrsunternehmen unterwegs. Viele der 33.000 Personenzüge sind in enge Taktfahrpläne eingebunden. Hinzu kommt, dass die Strecken im Mischverkehr – also von schnellen und langsamen Zügen gemeinsam – genutzt werden. Die reibungslose Betriebsabwicklung ist daher ein komplexes Geschäft, bei dem alle Beteiligten gefordert sind.

Der Betriebsablauf für das Streckennetz wird von der Netzleitzentrale der DB Netz AG in Frankfurt am Main disponiert. Hier überwachen 33 Mitarbeiter rund um die Uhr Züge des Personenfernverkehrs, des überregionalen Güterverkehrs sowie Sonderverkehre. Zusätzlich werden Kontakte zu den ausländischen Bahnen gehalten und die sieben regionalen Betriebszentralen Berlin, Duisburg, Frankfurt am Main, Hannover, Karlsruhe, Leipzig und München koordiniert. Letztere steuern, überwachen und disponieren den regionalen Bahnbetrieb.

Obwohl viele Aufgaben bei zunehmender Automatisierung durch die Technik erledigt werden, ist insbesondere bei Störungen die Koordinationsleistung der handelnden Personen gefragt, um Auswirkungen auf die Kunden möglichst gering zu halten und die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur kurzfristig wieder herzustellen. So wird insbesondere darauf hingewirkt, bestehende Verspätungen abzubauen bzw. weiteren Verspätungszuwachs zu vermeiden. Dies kann bei größeren Störungen auf Veranlassung eines Eisenbahnverkehrsunternehmens dazu führen, dass ein Zug vorzeitig endet, um den Rückweg planmäßig beginnen zu können. In Einzelfällen wird auch auf andere Laufwege ausgewichen.

Grundlage für die Art der getroffenen Maßnahme ist immer ein Abwägen im Sinne der Mehrzahl der betroffenen Kunden. Dabei steht das Einhalten der Reisekette mit den damit verbundenen Umsteigemöglichkeiten im Vordergrund - auch wenn dies zu Lasten der Pünktlichkeit geht. Der Reisende möchte sein

Themendienst

Ziel erreichen. Gerade auch im Störfall ist daher besonderes Fingerspitzengefühl gefragt.

Verbesserung der Pünktlichkeit durch Infrastrukturmaßnahmen

Mittel- und langfristig trägt die Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur zur Verbesserung und Stabilisierung der Pünktlichkeit bei. Insbesondere in den Knoten der Metropolen, auf Hauptkorridoren und im Hinterland der großen Häfen bestehen bereits heute oder in absehbarer Zeit Engpässe, die sich auf den Ablauf des Bahnbetriebs auswirken. Daher kommt der Schaffung von Netzkapazitäten eine wichtige Rolle zu. Neben klassischen Neu- und Ausbaumaßnahmen aus dem Bedarfsplan Schiene des Bundes hat die DB Netz AG mit ihrem Wachstumsprogramm und dem neu etablierten Netzfonds weitere Möglichkeiten geschaffen, die auch kurzfristig zur kapazitiven Entspannung beitragen.