

Fragen und Antworten zur Pünktlichkeit (Stand: 14.1.2019)

■ Wie hat sich die Pünktlichkeit bei der DB im Jahr 2018 entwickelt und was tut die DB für pünktlichere Züge?

- Im Gesamtjahr 2018 erreichte die DB mit 93,5 Prozent bei der durchschnittlichen Pünktlichkeit aller Züge nicht ganz das Vorjahresniveau von 94 Prozent. Im Fernverkehr wurde eine durchschnittliche Jahrespünktlichkeit von 74,9 Prozent für 2018 ermittelt (gegenüber 78,5 Prozent im Vorjahr) und im Nahverkehr 94 Prozent (gegenüber 94,4 Prozent im Vorjahr).
- Wesentliche Gründe für die unbefriedigende Pünktlichkeit liegen in den bestehenden Engpässen bei der Infrastruktur und der Fahrzeugverfügbarkeit sowie in fehlendem Personal. Mit der „Agenda für eine bessere Bahn“ nimmt die DB ein umfassendes Maßnahmenbündel in Angriff, um die Ressourcen in den drei Problemfeldern konsequent und nachhaltig aufzustocken.
- Dazu setzt die DB den Ausbau und die Erneuerung des deutschen Schienennetzes auf Rekordniveau konsequent fort. Im Lagezentrum Bau sorgt eine fahrgastorientierte Koordination von bis zu 800 Baumaßnahmen pro Tag dafür, dass Einzelmaßnahmen zu Baukorridoren zusammengefasst werden. Entsprechende Baufahrpläne werden gemeinsam mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen so aufgestellt, dass die Beeinträchtigungen für die Kunden auf ein Mindestmaß reduziert sind und die Fahrgäste frühzeitig informiert werden können.
- Viele Verspätungen entstehen durch Engpässe im Netz und besonders in den großen Knoten. Die Bahn will dies unter anderem mit einer effektiveren Verkehrslenkung und besseren Koordination des immer weiter steigenden Verkehrsaufkommens in den hochbelasteten Knotenbahnhöfen und Streckenkorridoren in den Griff bekommen. Hierzu wurden die Projekte „PlanStart“ und „PlanKorridor“ initiiert.
- Auch das Konzernprogramm „Digitale Schiene“ soll in den nächsten Jahren schrittweise Kapazitätssteigerungen auf der bestehenden Infrastruktur von bis zu 20 Prozent durch digitale Zugsteuerungssysteme ermöglichen.
- Den kurzfristigen Störungen an der Infrastruktur und den Fahrzeugen als weitere Ursache für viele Verspätungsminuten hat die DB ebenfalls den Kampf angesagt. Nicht nur bei der Instandhaltung des Schienennetzes, auch bei der Instandhaltung und Bereitstellung von Zügen werden durch zusätzliche große Investitionen in zusätzliches Personal und neue Werksinfrastruktur erheblich mehr Ressourcen geschaffen.
- Auch mit dem Beschaffungs- und Modernisierungsprogramm im Umfang von 12 Mrd. Euro allein im Fernverkehr bis 2020 steuert die DB aktiv gegen die Fahrzeugengpässe.
- Schließlich sorgt die DB mit der Einstellung von mehr als 20.000 neuen Mitarbeitern im Jahr 2018 und der weiteren Personalakquise auf gleichbleibenden Niveau in den nächsten Jahren dafür, dass zusätzliche Einsatzkräfte im operativen Bereich des Zugverkehrs ebenfalls zu einer substantiellen Verspätungsreduzierung beitragen.

■ Welche externen Einflüsse auf die Pünktlichkeit bei der DB im Jahr 2018 gab es?

- Die Verspätungen durch extreme Witterung waren auch 2018 ein bedeutender Faktor für die Pünktlichkeit. Nach den Stürmen Friederike und Burglind im Januar waren harte Wintereinbrüche im Februar und März zu verzeichnen. Im Mai und Juni sorgten starke Niederschläge für Erdbeben und Unterspülungen. Blitzeinschläge setzten darüber hinaus viele Stellwerke und Züge außer Gefecht. Die ausgeprägte Trockenheit durch dauerhaft hohe Temperaturen im Sommer führte unter anderem zu zwei Großbränden bei Kassel im Juli und bei Siegburg im August. Massive Verspätungen durch eine wochenlange Streckensperrung zog auch der Brand eines ICE-Zuges im Oktober auf der wichtigen Schnellfahrstrecke zwischen Köln und Frankfurt/Main nach sich. Im Dezember wirkte sich schließlich ein Warnstreik auf die Pünktlichkeit aus.

■ Warum erfolgt die Berichterstattung monatlich und nicht beispielsweise täglich? Warum für den gesamten Nah- und Fernverkehr und nicht für einzelne Regionen, Bahnhöfe oder Linien?

- Für den Kunden ist immer noch die Frage am wichtigsten, ob sein individuell geplanter Zug pünktlich ist. Bereits seit April 2009 bieten wir diesen Service und veröffentlichen für jeden einzelnen Zug Pünktlichkeitsangaben auf bahn.de.
- Mit der Veröffentlichung von Monatswerten stellen wir uns dem Vergleich mit anderen europäischen Bahnen. Aussagen zu Pünktlichkeit einzelner Produkte, Regionen, Linien oder Bahnhöfe sind für unsere Kunden wenig hilfreich. Denn die Pünktlichkeit unterliegt Schwankungen, eine kurzfristige Betrachtung ist nicht aussagekräftig. Deshalb ergeben auch tagesaktuelle Pünktlichkeitswerte keinen Sinn.
- Einzelbetrachtungen zur Pünktlichkeit in Bahnhöfen stellen Momentaufnahmen dar, die keine allgemeinen Rückschlüsse erlauben. Gründe hierfür sind:
 - Die Menge vertakteter Personenzüge insbesondere im Fernverkehr und damit auch die Zahl der sicher zu stellenden Korrespondenzen sind bei den betrachteten Bahnhöfen verschieden. So ist beispielsweise die Frequenz der Züge in Stralsund oder Magdeburg deutlich geringer als in Metropolen wie Hamburg oder Berlin.
 - Ein weiteres Kriterium ist die Kapazität der Bahnhofsinfrastruktur. Bahnhöfe wie Frankfurt oder Hamburg haben sehr eng belegte Zu- und Abfahrtsgleise. So erfolgt die Zu- und Abfahrt der Züge über wenige Strecken und Brücken, die stark belegt sind. Eine einzelne Verspätung kann sich damit auf viele andere Züge auswirken. Dieser Situation begegnet die Bahn unter anderem durch Infrastrukturmaßnahmen zur Optimierung wichtiger Eisenbahnknoten, die im Rahmen der vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel realisiert werden.

■ Was sind die Einflussfaktoren für die Pünktlichkeit?



Externe Faktoren

- Extreme Witterung, Brände, Kabelklau, Unfälle, Suizide ...



Infrastruktur-Faktoren

- Großes und komplexes Netz
- Hohes Verkehrsaufkommen



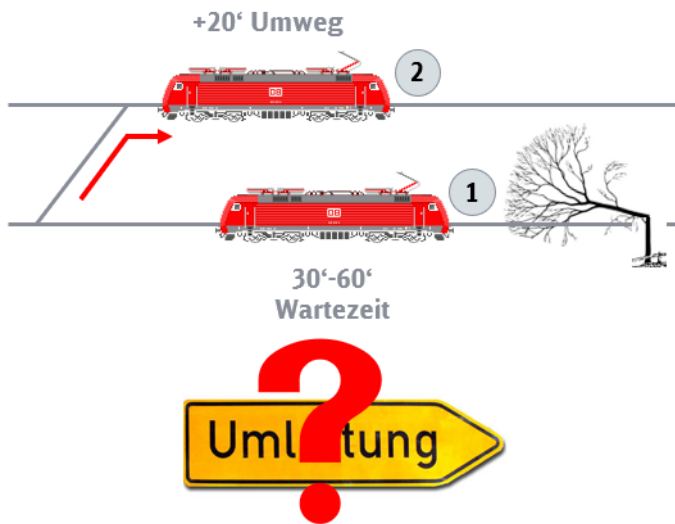
Betriebliche Faktoren

- Kundenbelange gehen vor
Fahrplaneinhaltung
- Fahrzeug-Engpässe

- **Externe Faktoren** sind in der Regel **nicht durch DB beeinflussbar**

- An **internen Faktoren** wird kontinuierlich gearbeitet – teilweise ist jedoch erst eine **mittelfristige Realisierung von Verbesserungen** möglich

- Die Pünktlichkeit der Bahn unterliegt vielen Einflüssen. Das Spektrum reicht dabei von mutwilligen Eingriffen in den Bahnverkehr, Personen im Gleis und extremen Witterungsverhältnissen über Störungen an der Infrastruktur und an Fahrzeugen bis hin zu Bauarbeiten im Schienennetz. Erfahrungsgemäß gehen die Störungen etwa zu je einem Drittel auf Eisenbahnverkehrsunternehmen mit ihren Zügen, die Infrastruktur und äußere Einwirkungen zurück.



Umwelteinflüsse und menschliche Eingriffe beeinträchtigen täglich den Betrieb:

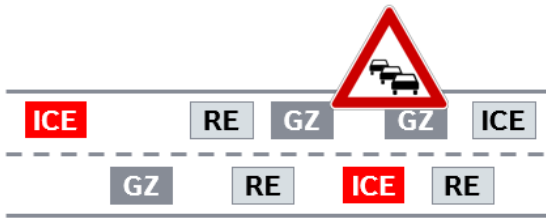
- **Höhere Gewalt und Unfälle:** Bahnübergangsunfälle, Kollisionen mit anderen Fahrzeugen, Suizide, Brände, Kabelklau, Unwetter oder Tiere im Gleisbett machen in vielen Fällen Bundespolizei-Einsätze, Ermittlungen, Streckenkontrollen und/oder Aufräumarbeiten nötig → **Züge stehen unter Umständen stundenlang, bevor der Verkehr wieder freigegeben wird**
- **Sicherheit:** Bei Bombenverdacht und anderen Gefahrensituationen wird der Fahrbetrieb zum Teil erheblich beeinträchtigt (z.B. Bahnhofssperrungen) → **Sicherheit geht vor – Verspätungen oft unvermeidlich**
- **Ausweichmanöver:** Gleiswechsel und Umleitungen von Zügen sind aufgrund „eindimensionalem“ Schienennetz nur sehr beschränkt möglich - die Trassenkapazität sinkt bei Wechsel von zwei- auf eingleisigen Betrieb in der Regel auf ein Drittel → **Verspätungen sind programmiert**

- Störungen auf einzelnen Strecken können sich in dem engmaschigen, vertakteten System der Bahn unmittelbar und wie ein Dominoeffekt auf das gesamte Netz übertragen. Hierbei gilt zu beachten, dass auf dem rund 33.400 Kilometer langen Streckennetz der Deutschen Bahn täglich rund 40.000 Züge (rund 30.000 der DB AG) unterwegs sind.
- Allein in den 24.000 DB-Personenverkehrszügen sind über sieben Millionen Reisenden jeden Tag unterwegs. Die reibungslose Betriebsabwicklung ist daher ein komplexes Geschäft, in dessen Verbund alle beteiligten Bereiche der Bahn gefordert sind.



Hochvertaktetes Angebot erfordert komplexe Planung:

- Das deutsche Netz ist das zweitdichteste Netz der Welt (hinter Belgien).
- Der Fernverkehr ist für Verkehrsbehinderungen besonders anfällig, denn er ist auf langen Strecken (teilweise über 1.000 km) unterwegs, befährt die verkehrsreichen Hauptkorridore des Netzes und hält in den stark frequentierten Bahnhöfen der Großstädte.
- Die dezentrale Netzstruktur mit vielen Hauptknoten erhöht die Komplexität. Funktioniert hier z.B. eine der insgesamt ca. 67.000 Weichen nicht, kommt es schnell zu Verspätungen und einem Domino-Effekt.



- **Mischverkehr**, d.h. Personen- und Güterverkehr auf denselben Gleisen
- Unterschiedliche **Fahrpläne** und **Geschwindigkeiten**

► **Hohe gegenseitige Beeinflussung des Fahrbetriebs**



Herausforderung Fernverkehr:

- Koordination von rund 800 Zügen/Tag
- Linienlängen bis über 1.000 km

► **Hohes Potenzial für sukzessiven Verspätungsaufbau**



Arbeiten am Schienennetz behindern den Zugverkehr

- Über 30.000 Baustellen pro Jahr sind erforderlich, um 34.000 km Netz mit 64.000 km Gleisen instand zu halten; jeden Tag wird an bis zu 900 Stellen im Netz gearbeitet
- Obwohl ein Großteil der Bauarbeiten bereits im Fahrplan berücksichtigt ist, müssen immer wieder kurzfristige Anpassungen vorgenommen werden
- Strecken müssen gesperrt, Züge umgeleitet oder Alternativverbindungen angeboten werden
→ **Fahrzeitverlängerungen, teilweise gehen Anschlüsse verloren**

■ Warum werden die Pünktlichkeitswerte des Vormonats erst Mitte des Folgemonats veröffentlicht?

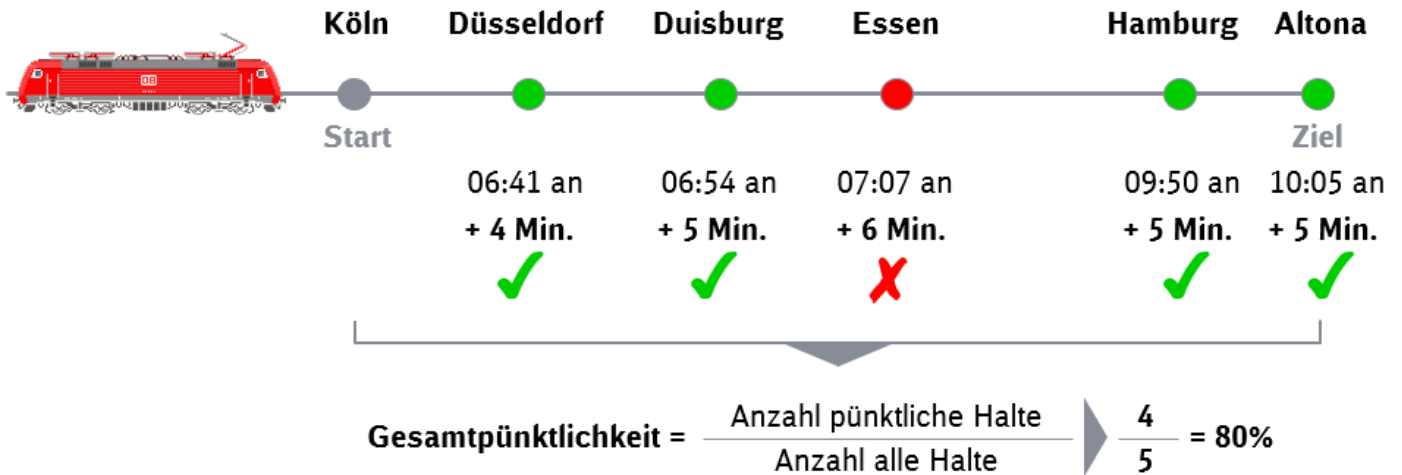
- Aufgrund der hohen Komplexität der Erhebung der Zahlen ist eine entsprechende Gewichtung und Plausibilitätsüberprüfung unumgänglich. Außerdem wollen wir der Öffentlichkeit auch besondere Entwicklungen in der Pünktlichkeit mit entsprechenden Kommentierungen anbieten. Diese Aufarbeitung nimmt einige Tage in Anspruch.

■ Wird auch die Pünktlichkeit anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen veröffentlicht?

- Die Veröffentlichung der Werte wird durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personen- wie auch im Güterverkehr veranlasst. Wenn von deren Seite Werte zur Veröffentlichung angefordert werden, liefert die DB Netz AG die entsprechenden Zahlen.

Wie werden die Monatspünktlichkeitszahlen gemessen?

- Die unter [deutschebahn.com/puenktlichkeit](https://www.deutschebahn.com/puenktlichkeit) dargestellten Prozentwerte geben den Anteil pünktlicher Halte in Bezug auf alle Unterwegs- und Endhalte wieder. Ein Halt wird als pünktlich gewertet, wenn die planmäßige Ankunftszeit um weniger als 6 bzw. 16 Minuten überschritten wurde. Die Pünktlichkeitsstatistik bildet die mehr als 800.000 Fahrten von DB-Personenzügen eines Monats ab. Dabei fließen alle Verkehrshalte der mehr als 20.000 monatlichen Fahrten im vertakteten Fernverkehr und der rund 780.000 monatlichen Fahrten im Nahverkehr - inklusive aller S-Bahnen - in die Pünktlichkeitserhebung ein.



Warum sind nach der 5 Minuten-Definition Züge noch mit 5:59 min Verspätung pünktlich?

- Die dargestellten Prozentwerte geben den Anteil pünktlicher Halte eines DB-Zuges in Bezug auf alle Unterwegs- und Endhalte wieder. Ein Halt wird als pünktlich gewertet, wenn die planmäßige Ankunftszeit um weniger als 6 bzw. 16 Minuten überschritten wurde.
- Die 5 Minuten-Definition kommt noch aus der Zeit der Bahnhofsuhren ohne Sekundenzeiger. Dementsprechend endete am Bahnsteig die 5. Minute „optisch“ erst mit dem „Zeigersprung“ auf die 6. Minute nach Ankunft eines Zuges. Daher erhebt die DB die sog. 5-Minuten-Pünktlichkeit nach wie vor nach dem gleichen Prinzip mit 5:59 min.
- Die Pünktlichkeitsstatistik bildet die mehr als 700.000 Fahrten von DB-Personenzügen eines Monats ab. Dabei fließen alle Verkehrshalte der mehr als 20.000 monatlichen Fahrten im vertakteten Fernverkehr und der mehr als 680.000 monatlichen Fahrten im Nahverkehr - inklusive aller S-Bahnen - in die Pünktlichkeitserhebung ein.

Pünktlichkeitsziele bei den S-Bahnen werden noch eine Ebene weiter, nach Gleichstrom S-Bahnen (Berlin und Hamburg) und Wechselstrom S-Bahnen differenziert. Der Grund hierfür ist, dass die Gleichstrom S-Bahnen weitestgehend autark auf ihrem Netz fahren können und nur gering von anderen Zügen beeinflusst werden.

Für den S-Bahn-Verkehr bilden wir wegen der zum Teil dort geltenden Fünf- oder Zehn-Minuten-Taktverkehre zusätzlich die Verspätungsklassen

- Zugankünfte mit Verspätungen bis 3:59 min.
- Zugankünfte mit Verspätungen von 4 bis 5:59 min

Diese zusätzlichen Verspätungsklassen werden für den Zeitraum eines Monats summiert und gemäß ihres Anteils am gesamten Nahverkehr in die Monatspünktlichkeit eingerechnet.

- Zusätzlich weist die DB auch eine 15-Minuten-Pünktlichkeit aus. Diese Daten belegen, dass es die Deutsche Bahn auch im Fernverkehr schafft, trotz der großen Distanzen, die die Kunden

dort zurücklegen, über 90 Prozent der Fernverkehrszüge innerhalb der 15 Minuten-Grenze an ihren Zielort zu bringen. Das ist insofern auch für den Kunden relevant, weil sich die DB in vielen Fällen bewusst gegen eine höhere Pünktlichkeit und für die Anschlusssicherung im Interesse der Fahrgäste entscheidet.

- Außerdem bietet die 15-Minuten-Pünktlichkeit eine Vergleichbarkeit mit den Pünktlichkeitswerten von Flugzeug und Fernbus, die ausschließlich innerhalb dieser Bemessungsgrenze messen.

■ **Warum liegt die Pünktlichkeit des Fernverkehrs deutlich unter der Pünktlichkeit des Regionalverkehrs?**

- Eine wesentliche Ursache hierfür sind die unterschiedlichen Laufwegs- und Haltemuster des Fern- und Regionalverkehrs. Der Fernverkehr ist mit seinen langen Laufwegen anfälliger für Störungen. Anders als im Regionalverkehr, bei dem auf einem kurzen Laufweg relativ viele Halte vorkommen, hat der Fernverkehr auf seinen langen Laufwegen deutlich weniger Halte. Für die Ermittlung der Gesamtpünktlichkeit werden die Ankunfts-pünktlichkeiten eines Zuges an jedem seiner Verkehrshalte zwischen Abfahrts- und Zielbahnhof gemessen. Diese werden dann ins Verhältnis zur Grundgesamtheit der Verkehrshalte oder Messpunkte gesetzt und ergeben somit die Pünktlichkeit eines Zuges. Fährt ein Fernverkehrszug beispielsweise von Hamburg nach Berlin mit Halt in Wittenberge mit 6 Minuten verspätet in Wittenberge ein, so hat dieser Zug, selbst bei pünktlicher Ankunft in Berlin, eine Pünktlichkeit von lediglich 50 Prozent, da er statistisch gesehen 50 Prozent seiner Verkehrshalte mit Verspätung erreicht hat. Hinzu kommt, dass Verspätungen an Wenden wieder eingeholt werden können, indem man die Wendezeit verkürzt. Da ein Regionalzug wegen der kürzeren Laufwege wesentlich häufiger wendet, kann er entsprechend häufiger Verspätungen wieder abbauen.

■ **Wie fließen ausgefallene Züge in die Statistik ein?**

- Komplettausfälle oder Teilausfälle werden – wie übrigens bei anderen europäischen Bahnen (SBB, ÖBB u.a.) auch – nicht in Statistiken eingerechnet.
- Zum einen ist es schwierig, dafür ein sinnvolles mathematisches Modell zu hinterlegen: Welche Pünktlichkeit ordnet man einem Zug zu, wenn er an einer bestimmten Stelle seiner Fahrt ausfällt? Zum anderen liegt die sogenannte Erfüllungsquote aller täglich verkehrenden 24.000 DB-Personenzüge über 99 % im Jahresschnitt (gilt sowohl für Fern- als auch Nahverkehr über die letzten Jahre). D.h. eine theoretische Einbeziehung der wenigen ausfallenden Züge würde für die Gesamtpünktlichkeit keine wesentliche statistische Abweichung bedeuten.
- Darüber hinaus hat die DB ein natürliches Interesse daran, die hohe Erfüllungsquote zu halten, weil ansonsten Bestellerentgelte im Nahverkehr gekürzt werden bzw. durch Entschädigungszahlungen im Rahmen der Fahrgastrechte Fahrgelderlöse fehlen. Deshalb werden die Ausfälle und Teilausfälle aller DB-Züge nach Möglichkeit vermieden.

■ **Welche konkreten Maßnahmen ergreift die DB bei Unpünktlichkeit?**

Anschlusssicherung

- Das Thema Anschluss und Anschlusssicherung liegt in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen. Im Verspätungsfall sprechen sich die beteiligten Unternehmen direkt ab und stellen bei DB Netz einen Antrag zur Anschlussgewährung. Durch DB Netz werden die Auswirkungen, die z.B. durch die längere Gleisbelegung des wartenden Zuges entstehen, geprüft. Werden keine Auswirkungen auf weitere EVU übertragen, stimmt DB Netz dem Antrag zu. Die EVU stellen die neue Abfahrtszeit und die Reisendeninformation eigenverantwortlich sicher.

Betriebliche Maßnahmen

- Bei Verspätungen von Zügen wird dispositiv eingegriffen. Dabei gelten folgende Maßgaben:
 - Vermeidung von Verspätungsübertragungen auf andere Züge
 - Verspätungsabbau bzw. Vermeidung eines weiteren Verspätungszuwachses
- Bei größeren Verspätungen kann auf Veranlassung eines Eisenbahnbetreibers
 - ein Zug vorzeitig enden, d.h. Teilausfall auf dem Restlaufweg, um den Rückweg planmäßig zu beginnen
 - in Einzelfällen auch andere Laufwege gewählt (Abkürzungen) werden, um Verspätungen zu reduzieren.
- Auch hier wird im Sinne der Mehrzahl der betroffenen Kunden abgewogen.

Vorrangregelungen

- Die Reihenfolge der Züge ergibt sich aus den Dispositionsregeln. Darin ist u. a. festgelegt, dass dringliche Hilfszüge Vorrang vor allen anderen Zügen haben. Grundlage für die Reihenfolge ist der Fahrplan. Im Verspätungsfall gleichwertiger Zugprodukte gilt grundsätzlich die Regelung "schnell vor langsam".

■ Was unternimmt die DB, um im Verspätungsfall die Kunden besser zu informieren?

- Hier nutzt die DB neben den klassischen Auskunfts- und Informationskanälen (Automaten, Reisezentren oder DB Information im Bahnhof, Service-Mitarbeiter und Anzeigesysteme am Bahnsteig sowie in den Zügen, Telefon-Servicenummern) die individualisierten Online-Informationskanäle über das Internet oder mobile Geräte (Smartphones): Beispielsweise kann der Fahrgast über die App DB Navigator oder auf bahn.de zu der ursprünglich gewählten Verbindung aktuelle Informationen zu Anschlüssen und Verspätungen abrufen. Mit dem „Verspätungs-Alarm“ für Fernverkehrszüge werden dem Reisenden individuell und in Echtzeit Änderungen seines Reiseplans oder im Störungsfall alternative Routen angeboten, die die aktuelle Verkehrslage (d.h. Verspätungen, Ausfälle, Zusatzzüge, Anschlussdispositionen) berücksichtigen.
- Für Nahverkehrskunden hat die DB unter anderem die App „Streckenagent“ entwickelt, die über aktuelle Veränderungen der jeweils ausgewählten Verbindung zuverlässig und in Echtzeit informiert.

Pünktlichkeitsentwicklung 2013 - 2018

Pünktlichkeit des Jahres 2018

plan bis <6'	Prozentwerte		
	vSPFV	SPNV DB AG	SPV DB AG
Jan 2018	82,0%	95,0%	94,7%
Feb 2018	80,4%	94,7%	94,4%
Mrz 2018	75,3%	94,6%	94,1%
Apr 2018	76,5%	94,3%	93,9%
Mai 2018	75,8%	94,6%	94,2%
Jun 2018	74,7%	93,7%	93,3%
Jul 2018	72,1%	94,1%	93,6%
Aug 2018	69,8%	94,3%	93,8%
Sep 2018	72,7%	93,5%	93,0%
Okt 2018	71,8%	92,6%	92,1%
Nov 2018	70,4%	92,3%	91,8%
Dez 2018	76,9%	94,0%	93,6%
Ø Jan-Dez	74,9%	94,0%	93,5%

Pünktlichkeit des Jahres 2017

plan bis <6'	Prozentwerte		
	vSPFV	SPNV DB AG	SPV DB AG
Jan 2017	82,3%	94,8%	94,5%
Feb 2017	86,4%	95,7%	95,5%
Mrz 2017	79,9%	95,0%	94,7%
Apr 2017	83,8%	95,8%	95,5%
Mai 2017	77,2%	94,5%	94,1%
Jun 2017	76,5%	94,2%	93,8%
Jul 2017	76,3%	94,5%	94,1%
Aug 2017	76,3%	94,7%	94,3%
Sep 2017	78,9%	94,4%	94,1%
Okt 2017	74,3%	92,7%	92,3%
Nov 2017	74,6%	92,9%	92,4%
Dez 2017	76,4%	93,6%	93,2%
Ø Jan-Dez	78,5%	94,4%	94,0%

Pünktlichkeit des Jahres 2016

plan bis <6'	Prozentwerte		
	vSPFV	SPNV DB AG	SPV DB AG
Jan 2016	76,9%	94,9%	94,5%
Feb 2016	84,0%	96,1%	95,9%
Mrz 2016	80,9%	95,5%	95,2%
Apr 2016	78,5%	95,6%	95,2%
Mai 2016	75,6%	94,6%	94,1%
Jun 2016	74,7%	94,3%	93,8%
Jul 2016	78,5%	95,0%	94,6%
Aug 2016	80,5%	95,7%	95,3%
Sep 2016	78,7%	94,6%	94,2%
Okt 2016	79,6%	93,7%	93,4%
Nov 2016	76,5%	92,2%	91,9%
Dez 2016	83,0%	95,1%	94,8%
Ø Jan-Dez	78,9%	94,8%	94,4%

Pünktlichkeit des Jahres 2015

plan bis <6'	Prozentwerte		
	vSPFV	SPNV DB AG	SPV DB AG
Jan 2015	81,6%	95,4%	95,1%
Feb 2015	83,2%	95,8%	95,5%
Mrz 2015	81,2%	95,4%	95,1%
Apr 2015	75,2%	94,5%	94,0%
Mai 2015	76,4%	94,8%	94,4%
Jun 2015	74,5%	93,8%	93,3%
Jul 2015	66,9%	92,9%	92,3%
Aug 2015	69,3%	94,3%	93,6%
Sep 2015	70,7%	93,7%	93,2%
Okt 2015	66,5%	92,6%	92,0%
Nov 2015	68,3%	92,2%	91,7%
Dez 2015	79,6%	95,1%	94,7%
Ø Jan-Dez	74,4%	94,2%	93,7%

Pünktlichkeit des Jahres 2014

plan bis <6'	Prozentwerte		
	vSPFV	SPNV DB AG	SPV DB AG
Jan 2014	85,5%	96,4%	96,1%
Feb 2014	84,8%	96,6%	96,3%
Mrz 2014	82,7%	96,2%	95,9%
Apr 2014	81,2%	96,2%	95,9%
Mai 2014	78,0%	95,6%	95,1%
Jun 2014	73,5%	94,9%	94,4%
Jul 2014	71,7%	94,3%	93,7%
Aug 2014	73,0%	95,4%	94,9%
Sep 2014	66,4%	93,3%	92,7%
Okt 2014	68,6%	92,5%	91,9%
Nov 2014	73,1%	93,4%	92,9%
Dez 2014	78,9%	93,8%	93,5%
Ø Jan-Dez	76,5%	94,9%	94,5%

Pünktlichkeit des Jahres 2013

plan bis <6'	Prozentwerte		
	SPFV	SPNV DB AG	SPV DB AG
Jan 2013	75,6%	95,3%	94,8%
Feb 2013	81,0%	96,3%	95,9%
Mrz 2013	74,0%	95,3%	94,7%
Apr 2013	77,4%	95,8%	95,4%
Mai 2013	78,2%	95,6%	95,2%
Jun 2013	65,1%	93,5%	92,8%
Jul 2013	70,6%	94,8%	94,2%
Aug 2013	72,5%	94,6%	94,1%
Sep 2013	74,4%	94,7%	94,2%
Okt 2013	69,2%	92,3%	91,8%
Nov 2013	69,3%	92,5%	91,9%
Dez 2013	79,2%	94,9%	94,5%
Ø Jan-Dez	73,9%	94,6%	94,1%