



# Themendienst

## Wie ein Ersatzfahrplan entsteht

Wenn eine Gewerkschaft bei der Deutschen Bahn (DB) zu einem bundesweiten Streik aufruft, wird hinter den Kulissen ein komplexer und aufwendiger Prozess in Gang gesetzt. Ziel ist es, den Kunden einen zwar eingeschränkten, aber verlässlichen Ersatzfahrplan im Fern- und Nahverkehr zu bieten.

860 Züge des Fernverkehrs sowie bis zu 21.000 Regionalzüge und S-Bahnen müssen im Streikfall je nach aktueller Verfügbarkeit von Personal und Fahrzeugen neu geplant und disponiert werden. Die DB-Expert:innen arbeiten dann fieberhaft daran, im Fernverkehr ein Viertel der Verbindungen auf den am stärksten frequentierten Strecken anzubieten. Im Regionalverkehr ist die Situation komplexer, da hier beim Erstellen eines Ersatzfahrplans große regionale Unterschiede berücksichtigt werden müssen.

### Fernverkehr

Eine zentrale Herausforderung der Planer:innen und Disponent:innen besteht darin, mit dem wenigen zur Verfügung stehenden Personal möglichst viele Strecken zu bedienen. Ein anderes wichtiges Ziel ist, dass sich nach Streikende möglichst viele Mitarbeiter:innen und Züge an den für sie vorgesehenen Bahnhöfen befinden. Nur so ist ein problemloses Anlaufen des regulären Verkehrs möglich.

Ebenso werden für den möglichen Einsatz im Rahmen des Ersatzfahrplans der Heimatstandort der Lokführer:innen, ihre jeweilige Baureihenzulassung sowie die notwendige Streckenkunde berücksichtigt.

Auf Basis dieser Personalsituation können die Planer:innen damit beginnen, den Ersatzfahrplan auszugestalten. Priorität haben die am stärksten genutzten Verbindungen, wie beispielsweise von Berlin in die Rhein-/Ruhr-Region und von Hamburg nach Frankfurt (Main) sowie die Anbindung wichtiger Verkehrsdrehkreuze, wie die großen Bahnhöfe und Flughäfen. Ziel ist es, auf den Hauptachsen mindestens ein zweistündliches Angebot aufrechtzuerhalten. Dabei setzt die DB Züge mit einer großen Kapazität ein, beispielsweise den ICE 4 (830 bis 918 Sitzplätze). Um den Ersatzfahrplan für die Kund:innen übersichtlich zu gestalten, werden die Verbindungen zu den gewohnten Zeiten des Regelverkehrs gefahren, allerdings in einem ausgedünnten Takt. Fährt ein ICE beispielsweise im festen Takt immer um 10.20 Uhr, 11.20 Uhr, 12.20 Uhr etc., so verkehrt er im Ersatzfahrplan um 10.20 und 12.20 Uhr.

Schnellstmöglich nach Streikankündigung wird der finale Ersatzfahrplan des Fernverkehrs in die Fahrplanmedien (bahn.de, DB Navigator etc.) eingespielt. Alle internen Kommunikationskanäle (Fahrzeugdisposition, Einsatzplanung für den Bordservice, Instandhaltung) werden dann mit den notwendigen Informationen versorgt. Kurze Zeit später sind sämtliche Daten sowohl für Kund:innen als auch für alle DB-Mitarbeitenden verfügbar.

Pressestelle 24/7  
Deutsche Bahn AG  
Tel. +49 (0) 30 297-61030  
presse@deutschebahn.com  
deutschebahn.com/presse  
twitter.com/DB\_Presse



# Themendienst

## Nahverkehr

Das Erstellen eines Ersatzfahrplans für Regionalzüge und S-Bahnen ist aufgrund der hohen Anzahl der Züge – täglich durchschnittlich 21.000 – wesentlich aufwendiger. Auch hier haben die Planer:innen von DB Regio ein Grundgerüst für einen Ersatzfahrplan erarbeitet, das abhängig von der Situation verfeinert wird. Die Kolleginnen und Kollegen in der Planung und Disposition konzentrieren sich darauf, insbesondere Schülerverkehre, den Berufsverkehr und abgelegene Regionen sowie wichtige Zubringer zu Fernverkehrszügen oder Flughäfen – zumindest ausgedünnt – beizubehalten. Sofern Busse zur Verfügung stehen, werden auch diese für den Ersatzverkehr genutzt. Auch stimmt sich die DB mit anderen Verkehrsunternehmen ab, die den betroffenen Kund:innen ein parallel verkehrendes Angebot zur Verfügung stellen (zum Beispiel die BVG in Berlin oder der Metronom in Niedersachsen).

Eine Besonderheit beim Streik der GDL ist der unterschiedliche Grad der in dieser Gewerkschaft organisierten Lokführer:innen in den einzelnen Bundesländern. Während ein Großteil der Lokführer:innen in den neuen Bundesländern der GDL angehört, ist der Organisationsgrad in den alten Bundesländern wesentlich geringer. Nur im Westen sind verbeamtete Lokführer im Einsatz, die nicht streiken dürfen. So ist zu erklären, dass im Osten nur 15 bis 30 Prozent der Züge fahren können, während im Westen 40 bis 60 Prozent des Angebots zur Verfügung stehen. Beim Fernverkehr wiederum werden im Osten nur 10 bis 20 Prozent der Züge auf den Hauptverbindungen fahren können, während im Westen dort 20 bis 50 Prozent des Angebots zur Verfügung stehen.

Für das Ausarbeiten eines Ersatzfahrplans im Nahverkehr benötigen die Kolleg:innen von DB Regio etwa 14 Stunden Vorlauf. Übergeordnetes Ziel ist es, den Kund:innen ein stabiles – wenn auch ausgedünntes – Angebot zur Verfügung zu stellen.

Grundsätzlich gilt: Die Arbeit für einen Ersatzfahrplan wird erleichtert, wenn Streikbeginn und Streikende mit Betriebsbeginn oder Betriebsende einhergehen. Beginnt oder endet der Streik im Tagesverlauf, ist die DB möglicherweise gezwungen, einzelne Züge schon vorab aus dem Betrieb zu nehmen. Nur so kann sichergestellt werden, dass sich die Züge und die Mitarbeitenden zu Betriebsbeginn nach Streikende am richtigen Einsatzort befinden und der Verkehr wieder regulär anlaufen kann.

Ein kurzer oder regionaler Warnstreik wird dagegen meist dispositiv geregelt. Das heißt: Die Disponent:innen lassen die kurzfristig zur Verfügung stehenden Züge so häufig und effektiv wie möglich fahren.

Pressestelle 24/7  
Deutsche Bahn AG  
Tel. +49 (0) 30 297-61030  
[presse@deutschebahn.com](mailto:presse@deutschebahn.com)  
[deutschebahn.com/presse](http://deutschebahn.com/presse)  
[twitter.com/DB\\_Presse](https://twitter.com/DB_Presse)