



Fahrgastverband
PRO BAHN

Fachausschuss Fernverkehr

Positionspapier

Mangelnde Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit



Beschlossen durch
den Bundesausschuss
am 21.01.2023

1 Grundsätzliches

Die derzeitige Pünktlichkeitsstatistik gibt das Desaster nicht ausreichend wieder. Ausfallende Züge werden in der Verspätungsstatistik nicht berücksichtigt. Die Reisendenpünktlichkeit wird nicht transparent veröffentlicht und die verwendete 15-Minuten-Definition ist zu lax. Fahrgäste nehmen eine deutlich schlechtere Bahn wahr, als die Statistik suggeriert. Beim Betrieb stimmen sich die DB Unternehmen untereinander nicht oder unzureichend ab. Es bedarf einer umfassenden und transparenten Ursachenanalyse durch eine neutrale Institution.

2 Fahrgastinformation

Ein Teil der Abfahrtsverspätungen entsteht aus unzureichender Information über die Wagenreihung (nicht erkennbar oder falsch). Die Wagenreihung muss stets korrekt, eindeutig und intuitiv angegeben werden. Die Ansagen am Bahnsteig sind dabei im Störfall oft nicht hilfreich und Alternativen werden nicht ausreichend kommuniziert. Der Einsatz von Fahrgastlenkern ist bei der aktuellen Betriebssituation dringend geboten, um Verwirrungen durch unzureichende technische Fahrgastinformation zu vermeiden.

3 Fahrzeuge

Es besteht ein massives Problem bei der Fahrzeugverfügbarkeit:

BR 406 (ICE 3M) : teils nur vier Umläufe (von 16 verfügbar)

BR 411 (ICE T): regelmäßig mit halber Antriebsleistung unterwegs. PRO-BAHN-Beobachtungen, dass dieser Zustand teils über fünf Tage ohne Reparatur anhält.

BR 412 (ICE 4): die zugelaufenen 13-teiligen Züge sind vergleichsweise selten anzutreffen.

BR 402 (ICE 2): eine Wagenreihung mit Triebkopf an Triebkopf kommt häufig vor. Dies bedeutet erhebliche Geschwindigkeitseinschränkungen

Generell nehmen die verspäteten Bereitstellungen zu. Teilweise werden diese erst Minuten nach der eigentlichen Abfahrt kommuniziert.

Da diese Effekte trotz massivem Neuzulauf eintreten, lässt sich vermuten, dass es an Instandhaltungskapazität mangelt.

Maßnahmen:

- Fahrzeugeinsatz auf die Wartungskapazitäten anzupassen. Grundsätzlich muss der gelbe Abfahrtsfahrplan gelten. Lieber 90 % anbieten und zuverlässig fahren, als 100 % anbieten aber nur 90 % fahren.
- Reihung bei ICE 2 konsequent einhalten.

- Ausbau der Werkskapazität beschleunigen.
- Wartungskapazitäten extern anmieten.
- Ersatzteilverhaltung anpassen, so dass eine mehrmonatige Reserve vorhanden ist.

4 Fahrweg

Baustellenfahrpläne haben oft eine minderwertige Qualität oder sind für die Fahrgäste nicht vorhanden.

Langsamfahrstellen kommen nur nach Messzugfahrten auf, dann aber in großer Menge. Deren Beseitigung dauert dann lange und führt teils über Monate zu nicht hinnehmbaren Betriebseinschränkungen.

Maßnahmen:

- Ausschluss von parallelen Bauarbeiten auf Umleitungsstrecken
- Reserven für Ersatzteile vorhalten
- Kontinuierliches Monitoring der Infrastruktur – Messeinrichtungen auch auf „Regelfahrzeugen“ installieren
- Zuverlässigkeitssteigerung Stellwerkstechnik
- Bessere Personalverfügbarkeit, auch Instandhaltungskapazitäten
- Zusätzliche Ausweichgleise, Verdichtung von Blockabständen, Gleiswechselbetrieb, etc. für Abweichungen vom Regelbetrieb
- Baustellen intelligent koordinieren
- Fehlerkultur aufbauen um aus Baufahrplänen der Vergangenheit zu lernen

5 Bahnhöfe

Zu schmale Bahnsteige behindern den Fahrgastfluss. Diese wurden erbaut, als man nicht mit einer großen Steigerung der Fahrgastzahlen rechnete.

6 Personal

Stellwerke sind häufig nicht oder unzureichend besetzt.

Züge werden wegen des Wartens auf Personal aus einem verspäteten Zug weiterverspätet.

Maßnahmen:

- Erhöhung der Personalreserven an Knotenbahnhöfen (große Knoten mit mindestens zwei Zugbesatzungen)
- Umlegung von Personal von der Straße auf die Schiene (z. B. von Autobahn GmbH an DB Netz AG)

7 Betriebliche Maßnahmen

Zugdisposition seitens DB Netz

Disponenten können nicht sehen, was die Folgen ihrer Entscheidungen sind. Theoretisch wäre dies möglich. Die technische Unterstützung für eine Post-Mortem-Auswertung ist hier zu schaffen.

Generell sind Disponenten besser zu schulen und technisch zu unterstützen. Sowohl für die Schulungsphase, als auch generell muss die Personalstärke im Bereich der Disposition erhöht werden.

Planbarer Umgang mit Großstörungen und Fahrzeugmangel

Anstelle, kurzfristig vorzeitige Wenden anzukündigen, sollten Linienläufe bei größerem Fahrzeugmangel oder Großstörungen besser pauschal für mehrere Tage gekürzt werden. Insbesondere bei den Linien von Frankfurt nach Amsterdam und Brüssel sollte besser wochenweise auf Köln gekürzt werden, als dies tagesaktuell zu entscheiden.

Impressum

Fahrgastverband PRO BAHN e. V.
Agnes-Bernauer-Platz 8
80687 München

Verantwortlich im Sinne des Presserechts: Dr. Lukas Iffländer

Bildquellen

- Titelbild (links): Mattes
- Titelbild (rechts): Sebastian Terfloth