



Es ist immer der andere schuld
Das schwarze Peter Spiel der Bahnbranche. Ärmel hochkrem-
peln - wie wieder der Bahn-verkehr funktionieren kann.

Dr. Felix Berschin, Dr. Werner Weigand, Koblenz 24.6.26

Zwei Näherungen

Einst und jetzt



1.3.2018

Rölnner Stadt-Anzeiger

Fern- und Nahverkehr im Clinch

Es kracht hinter den Kulissen, weil die Interessen des Regional- und Fernverkehrs nur schwer in Einklang zu bringen sind. „Die Verkehrsunternehmen sollen endlich aufhören, ständig neue Trassen zu bestellen. Die wissen doch, dass wir sie nicht zur Verfügung stellen können“, sagt ein Mitarbeiter der DB Netz AG verärgert.

Der NVR hat die DB aufgefordert, vor einer endgültigen Entscheidung das Reiseverhalten im Fernverkehr nach Köln zu untersuchen. „Wir vermuten, dass ein Drittel nach Deutz und zwei Drittel in die Innenstadt will“, sagt ein NVR-Sprecher. Gerade Messe-Besucher buchten wider besseren Wissens grundsätzlich den Hauptbahnhof, um von dort mit dem Taxi oder [KVB](#) wieder zur Messe über den Rhein zurückzufahren. „Wir würden einen Teil der Kosten übernehmen.“ Der barrierefreie Ausbau des Deutzer Bahnhofs werde im Zusammenhang mit dem Ausbau der S-Bahn-Linie 11 kommen und sei auch bereits finanziert. „Der Fernverkehr der Bahn hat sich bisher an keiner Lösung für den behindertengerechten Ausbau beteiligt“, so der Sprecher. „Die hätten schon vor Jahren Aufzüge einbauen können, hatten aber kein Interesse.“



Go to
www.menti.com

Enter the code

1811 2721



Or use QR code

Mentimeter BT

- Open Menti to edit
- Replace this slide
- Add Menti slides

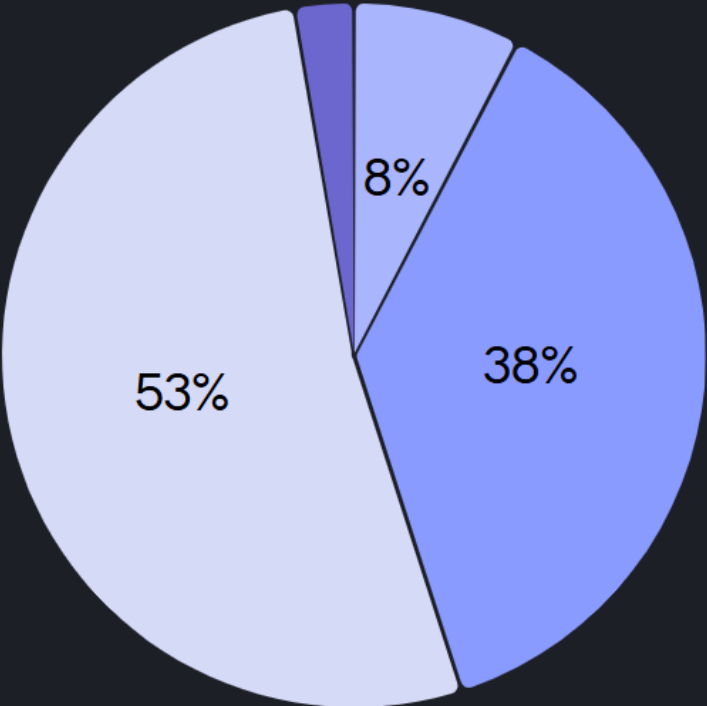
25



47



Woher kommt "Pünktlich wie die Eisenbahn"



- 8% Erlass des preußischen Königs von 1864
- 0% Buchtitel 2018 von Johann-Günther König
- 38% Volksmund 19. Jh.
- 53% Ein Plakat der Reichsbahn 1922
- 3% Zweiter Fünfjahresplan der DDR 1958

Pünktlichkeit im Fernverkehr in Europa (von gut nach so



Responses are hidden

→ Show responses

Netzauslastung in Europa (von wenig bis viel)

Italien

6.2

Frankreich

6.2

Dänemark

6.0

Deutschland

9.0

Tschechien

6.0

Vereinigtes Königreich

7.9

Geringe Auslastung

Hohe Auslastung

Responses are hidden X

→ Show responses

7

30 / 47

1

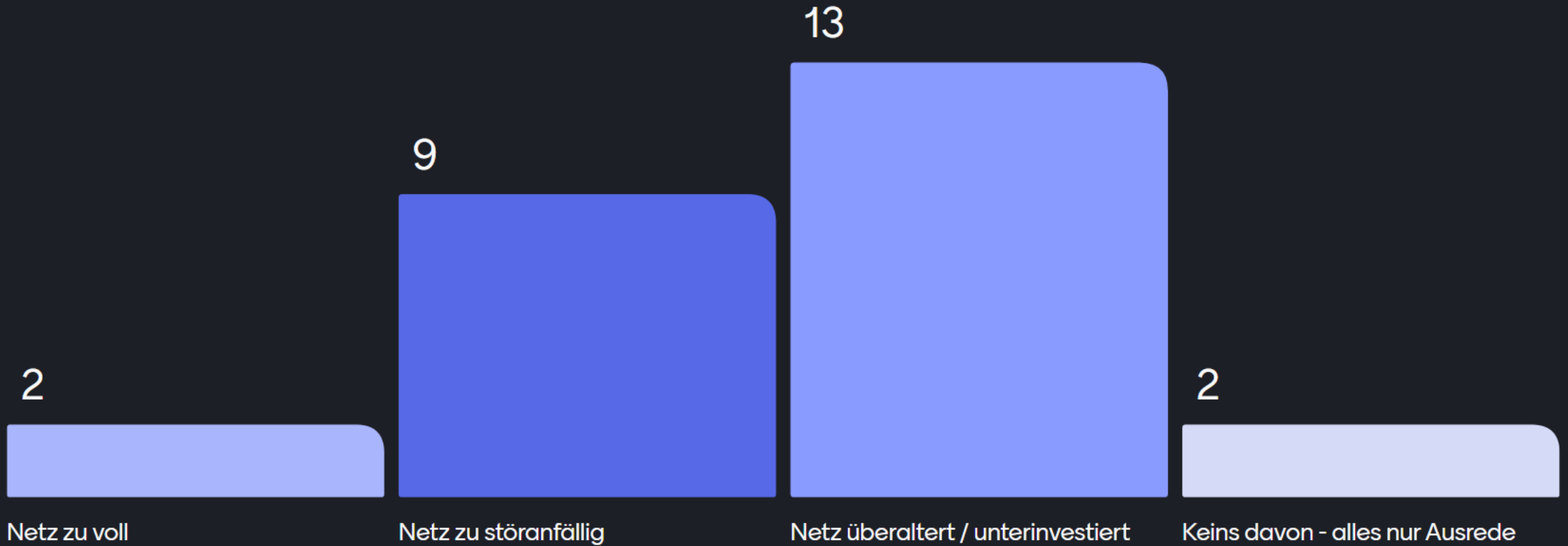
1

Internationaler Vergleich

Pünktlichkeit – Ausgaben – Auslastung

	Pünktlichkeit Fernverkehr	Ausgaben Infrastruktur Ø T€ je km ApS	Ø € je EW ApS	Ø T€ je km IRG	Ø Netzauslastung Züge pro Tag	Ø Auslastung nur elektr.
Deutschland	60,5%	194	90	288	81	105
Italien	63,5%	293	92	310	57	
Tschechien	83,0%	168	147	210	51	88
Frankreich	78,0%	114	46	321	42	
Dänemark	88,0%	372	152	334	89	
Großbritannien	85,0%	632	152		88	
Niederlande	89,5%	865	145	936	130	

Hauptursache der Pünktlichkeitsmisere



Responses are hidden

→ Show responses

4 26 / 47

Anteil Infrastruktur als Ursache in % (ohne versp. Bereitstellung und ohne Zugf

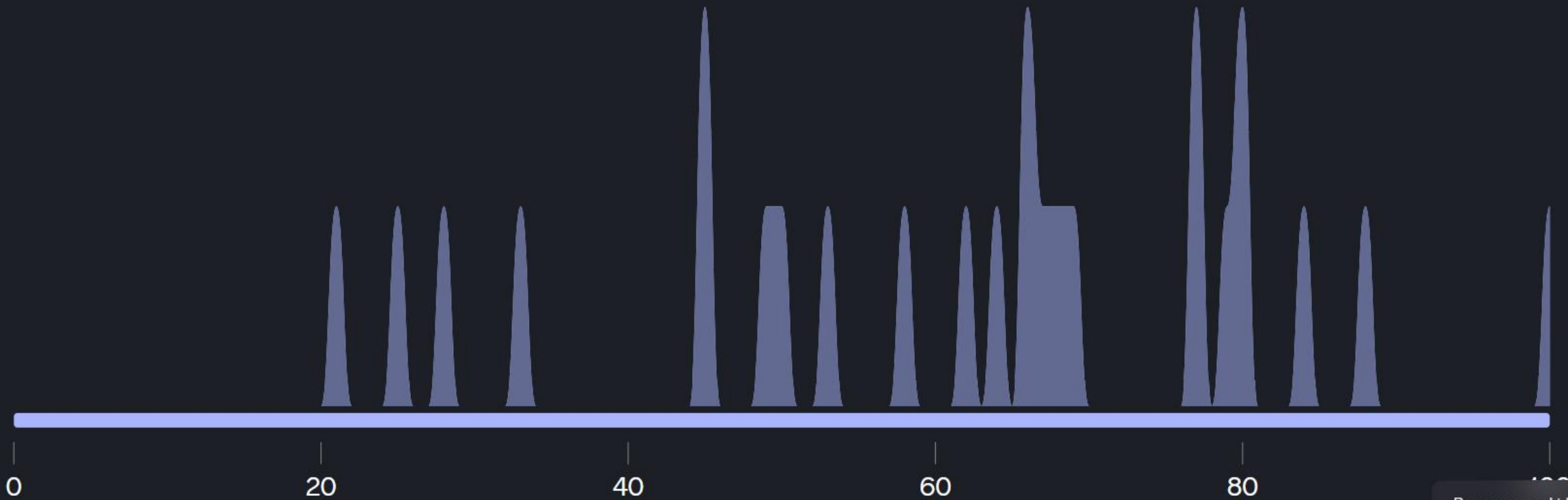
Open Menti to edit



Replace this slide



Add Menti slides



Responses are hidden

→ Show responses

2

25 / 47



Verspätungsursachen

Codierung 2022-24 gemäß BT-Drs. 21/2143

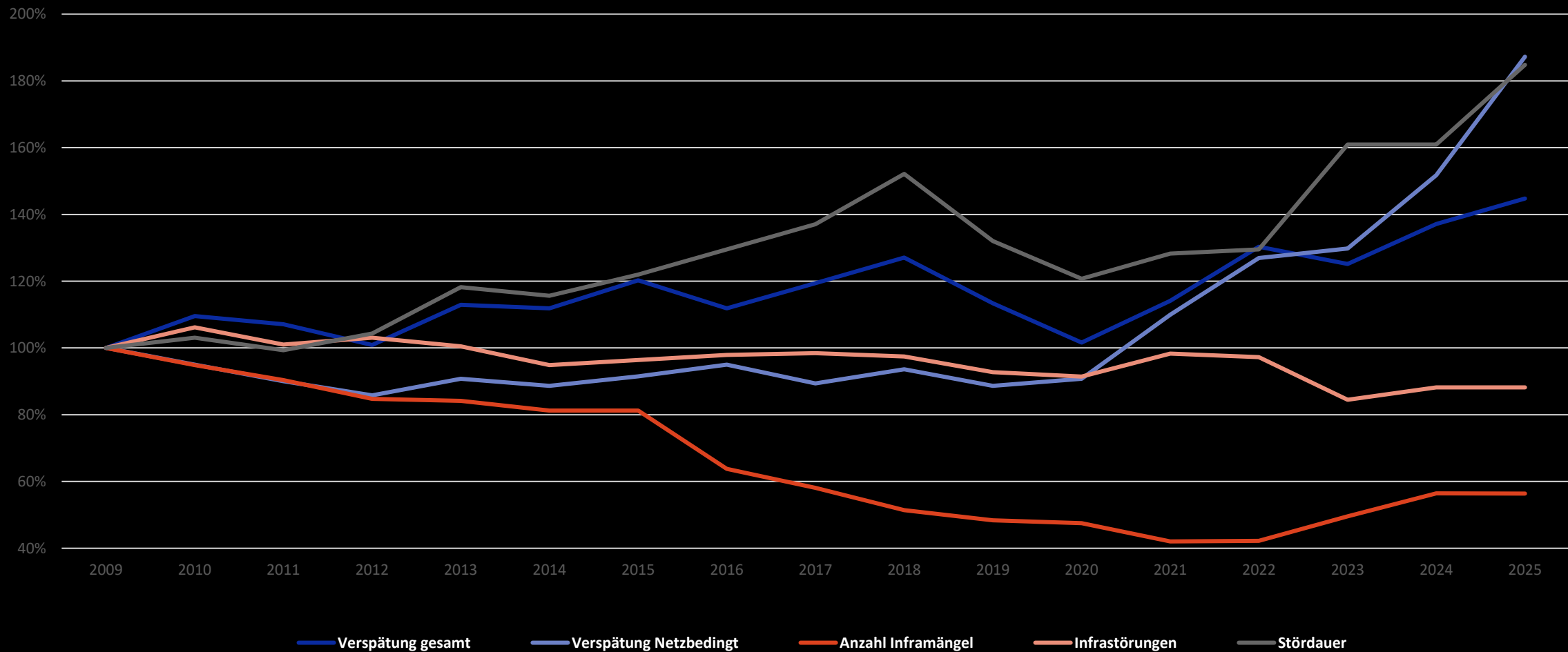
	Codierung	Infrastruktur	Verkehrs- unternehmen	Neutral
Fahrplan, Personal Netz	10- 19,27,28,40,41,81	7,7%		
Infrastörung	20-26,29,46-49	5,3%		
La-Stellen	30	0,6%		
Bauarbeiten	31,32	7,3%		
Zu späte Bereitstellung	51-53,57-59 ohne SGV		7,9%	
Fahrzeugstörung	62-69		4,9%	
Warten auf Personal, Umlauf	6ß-61,70,71,93-95		18,0%	
Haltezeit	50		2,2%	
Witterung	82,83			0,5%
Behörden, Fremd	80,84-90			4,0%
Zugfolge	91,92			41,6%
SUMME		20,9%	33.0%	46.1%

Die Infrastrukturstörungen haben in den letzten 15 Jahren

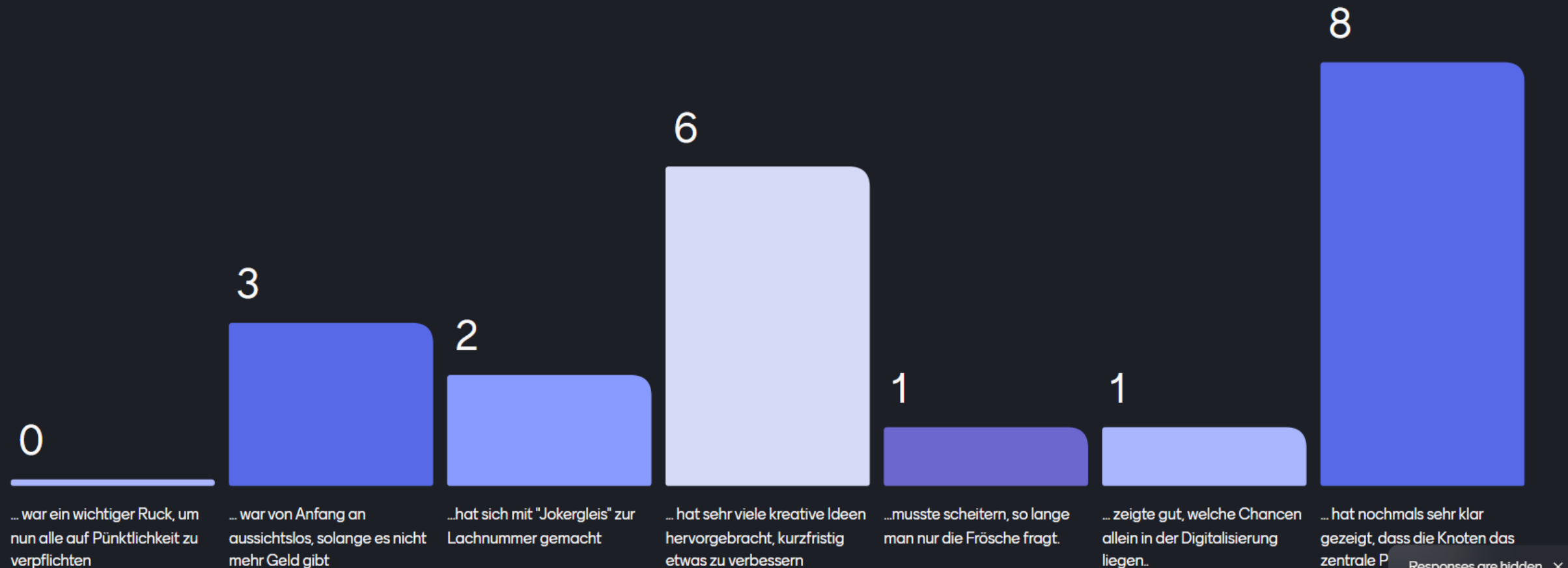


Störungen, Verspätung

Entwicklung 2009-2025 nach IZB

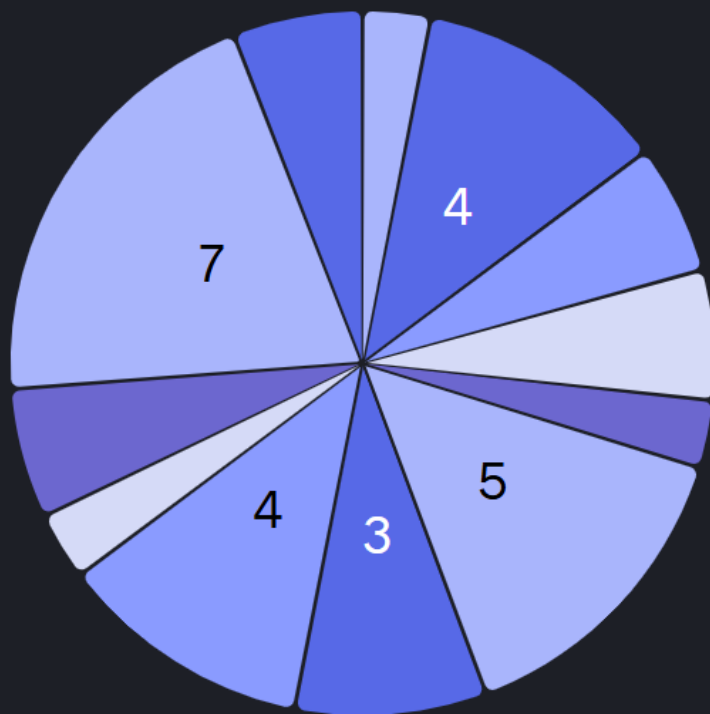


Die Taskforce zuverlässige Bahn ... (max 2).



Responses are hidden

Ihre Top 3 Maßnahmen



- 1 Kein Bauen im Betrieb mit Langsamfahrstellen
- 4 Radikale Geschwindigkeitsharmonisierung bei Umleitungsstrecken
- 2 Haltezeiten I: Konsequenz 76er Bahnsteige und niveaugleiche Einstiege, auch im Fernverkehr
- 2 Haltezeiten II: Konsequente Haltezeitverlängerung, wenn signifikanter Anteil (5%) sie nicht einhalten kann
- 1 Haltezeiten III: Verpflichtender Sitzplatz im Fernverkehr und gleichmäßige Verteilung auf Einstiege
- 5 Mehr Fahrzeitreserven, v.a. im Zulauf auf Knoten und Zulaufsteuerung
- 3 Starkes Unterbinden abkreuzender Fahrwege in Knoten mit Anpassung Linienführung v.a. SPNV, aber auch SPFV
- 4 Verpflichtende Reservehaltung ab gewisse Unpünktlichkeit und "schlachten" von Zügen ab gewisser hoher Verspätung
- 1 Verbot des Wartens auf Personal in hochbelasteten Bahnhöfen, ggf. Absteigen auf Vorortbahnhof
- 2 Umleitungsfahrpläne (wieder) als Standardfahrplan
- 7 Fahren auf Sicht immer bei Personen im Gleis oder laufenden Rettungseinsatz
- 2 Keine festen Abfahrtsgleise in den Knoten, sondern Kommunikation ca. 15 Min., vor Abfahrt, vgl. Paris, Mailand.

Responses are hidden

→ Show responses

Noch mehr Ideen

Nur versprechen, was man auch
einhalten kann

Vorankündigung für Zugabfertiger, dass
in 1 Minute Ausfahrt steht - pünktliche
Abfahrt

Radikaler ausbau

Weniger Trassen vergeben

warme Ersatzzüge mit einsatzbereitem
Personal an Knotenbahnhöfen
vorhalten

Geschwindigkeitsreserven konsequent
nutzen

Personal als Ersatz vorhalten

 Mentimeter

BT



Open Menti to edit



Replace this slide



Add Menti slides



→ Start voting



7 / 47

11 Schlussfolgerungen (1 von 2)

30 Jahre hat sich jeder selbst optimiert – der integrierte Konzern eine Farce

1. Hohe Auslastung und auch Wirtschaftlichkeit der Infrastruktur setzen als zentrale Inputgröße Pünktlichkeit voraus
2. Die Pünktlichkeit der EVU – v.a. SPfV – insbesondere in den Prozessen Zugbereitstellung, Personalablässe, Fahrzeugstörungen, Umgang mit Störungen, Haltezeitüberschreitungen ist indiskutabel.
3. Ein wirklich unabhängige Infrastrukturbetreiber würde sich das „nicht bieten lassen“
4. DB InfraGO hat bei der Fahrplanung keinen Spielraum für Optimierungen im Sinn der Pünktlichkeit. Vielmehr gilt es das Netz „vollzucknallen“ – keine Sperrzeitenüberlagerung
5. Umgekehrt nimmt DB InfraGO bei der Baubetriebsplanung keine Rücksicht auf die Kunden. Bauen – bis das Geld verbraucht ist
6. Die Ansprüche an das Bahnsystem z.B. mit unterschiedlichen Bahnsteighöhen, jederzeitige Radmitnahme im Nahverkehr, keine Reservierungspflicht im Fernverkehr, keine Gepäckbeschränkungen sind überzogen und so nicht mehr beherrschbar.

11 Schlussfolgerungen (2 von 2)

30 Jahre hat sich jeder selbst optimiert – der integrierte Konzern eine Farce

7. Auch Ideen der SPNV.-Aufgabenträger mit kleinen Zügen **Direktverbindungen** in hoch belasteten Bahnhöfen, **abkreuzende** Linien zwecks Direktverbindungen widersprechen effizienter Netzauslastung (vgl. auch nun CH, NL), ebenso sind langlaufende Linien mit vielen Halten und durch mehrere Engpässe kontraproduktiv.
8. Gleiches gilt auch im SGV- Mit den Anspruch „jeder **Sonderlocke**“ (Zuglänge, Gewichte, Lichtraumprofil, Traktion) fahren zu können und Standardisierung mindestens zu verschleppen
9. **Kostenoptimierungen** im Bereich der Reservevorhaltung, Zugbereitstellung, Kompetenz der Schadensbeherrschung EVU Personal, Personalablöse, fehlender Reaktionsfähigkeit auf Nachfrageschwankungen, Fahrgeldsicherung etc. zu **Lasten des Gesamtsystems** sind so nicht mehr hinnehmbar
10. Ein starker Infrastrukturintegrator braucht eine starke **Politik** im einem **Gesamtplan für die Schiene** aus Budget / öffentliche Mittel – Fahrplan (Takte/Reisezeiten) – Kapazität – Pünktlichkeit/Resilienz – Innovation / Entwicklung und Einfügen in das gesellschaftliche Umfeld (Akzeptanz Schiene, individuelle Anforderungen)
11. Ceterum Censeo: Bahn lebt von **Systemverständnis**, guter Ausbildung und seine Rolle finden – zwischen Einordnen im Uhrwerk und Initiative ergreifen



Dr. Felix Berschin
Direktor bei
Movation Consult GmbH und Co KG
Leuschnerdamm 13
10999 Berlin
f.berschin@movation-consultcom

Dr. Werner Weigand
Bundesbahndirektor a.D.
Mierendorffstr. 40
63225 Langen
wernerweigand@t-online.de