



Bundesnetzagentur

Endkundenkonsultation Teil 1 - Reisekette

Max Meulemann, 702c

Bonn, 25. September 2018

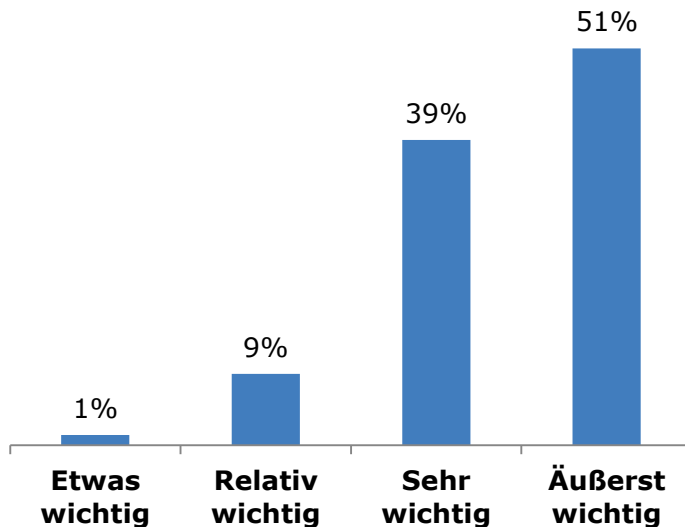


www.bundesnetzagentur.de



90% der Befragten schätzen die Wichtigkeit eines deutschlandweiten Taktes als sehr oder äußerst wichtig ein. Relevanz auch in den Medien als Reaktion auf jüngste Probleme der Deutschen Bahn.

Wichtigkeit eines deutschlandweiten Taktes laut Tiefenbefragung



...laut Medien

WIRTSCHAFT NEUE STRATEGIE

Jetzt soll der „Deutschland-Takt“ die Bahn retten

Welt 21.08.18

„Deutschland-Takt“

Kommt ein neues Fahrplan-Modell für die Bahn?

FR 22.08.18

2. September 2018, 10:19 Uhr Neuer Bahn-Fahrplan

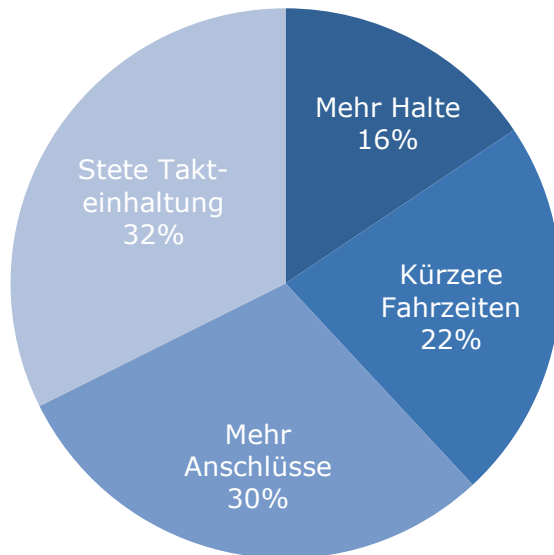
Wie der "Deutschland-Takt" die Bahn attraktiver machen soll

SZ 22.08.18

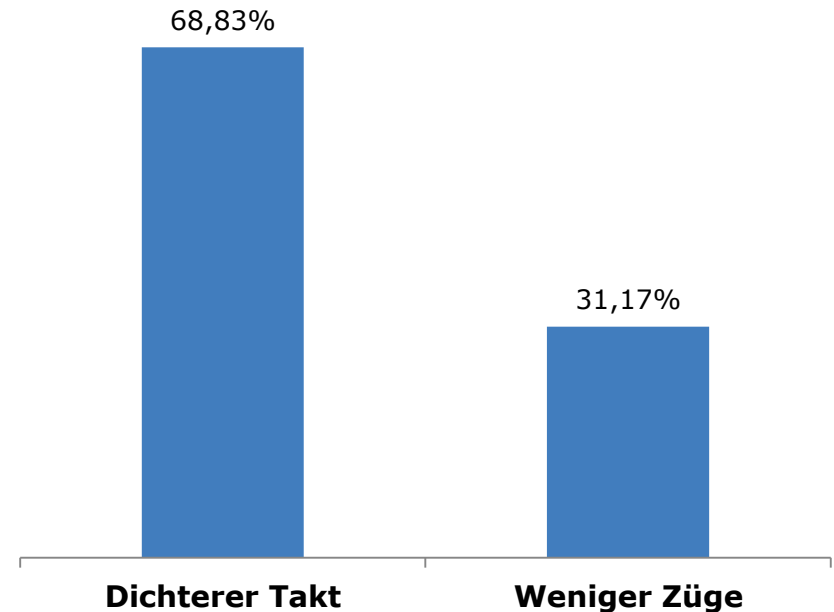


Befragte gewichten Zuverlässigkeit (Takteinhaltung und Anschlüsse) stärker als mehr Komfort (Halte und Fahrzeit). Enger Takt wird als wichtiger wahrgenommen als Pünktlichkeit.

Wichtigkeit einzelner Faktoren bei der Takteinhaltung



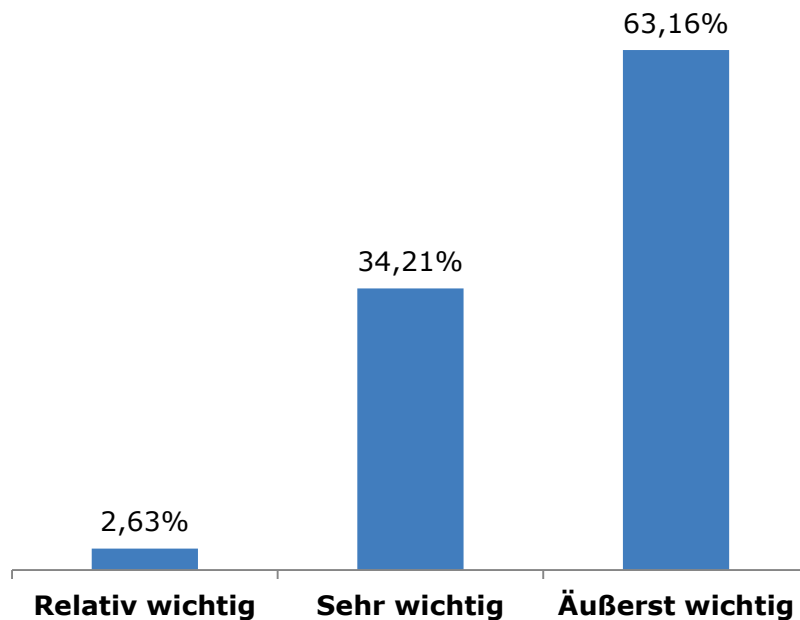
Wie sollte ein Konflikt zwischen dichterem Takt und abnehmender Pünktlichkeit (aufgrund höherer Infrastrukturbelastung) gelöst werden?



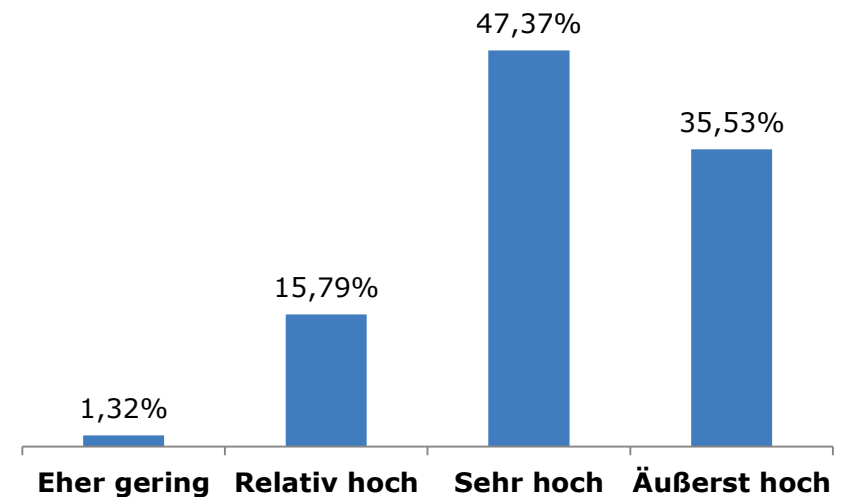


Befragte schätzen sowohl die Wichtigkeit als auch den Bedarf als überwiegend sehr oder äußerst wichtig / hoch ein – etwas stärker ausgeprägt für die intramodalen Anschlüsse.

Wichtigkeit von Anschlüssen innerhalb des Schienenverkehrs (intramodal)



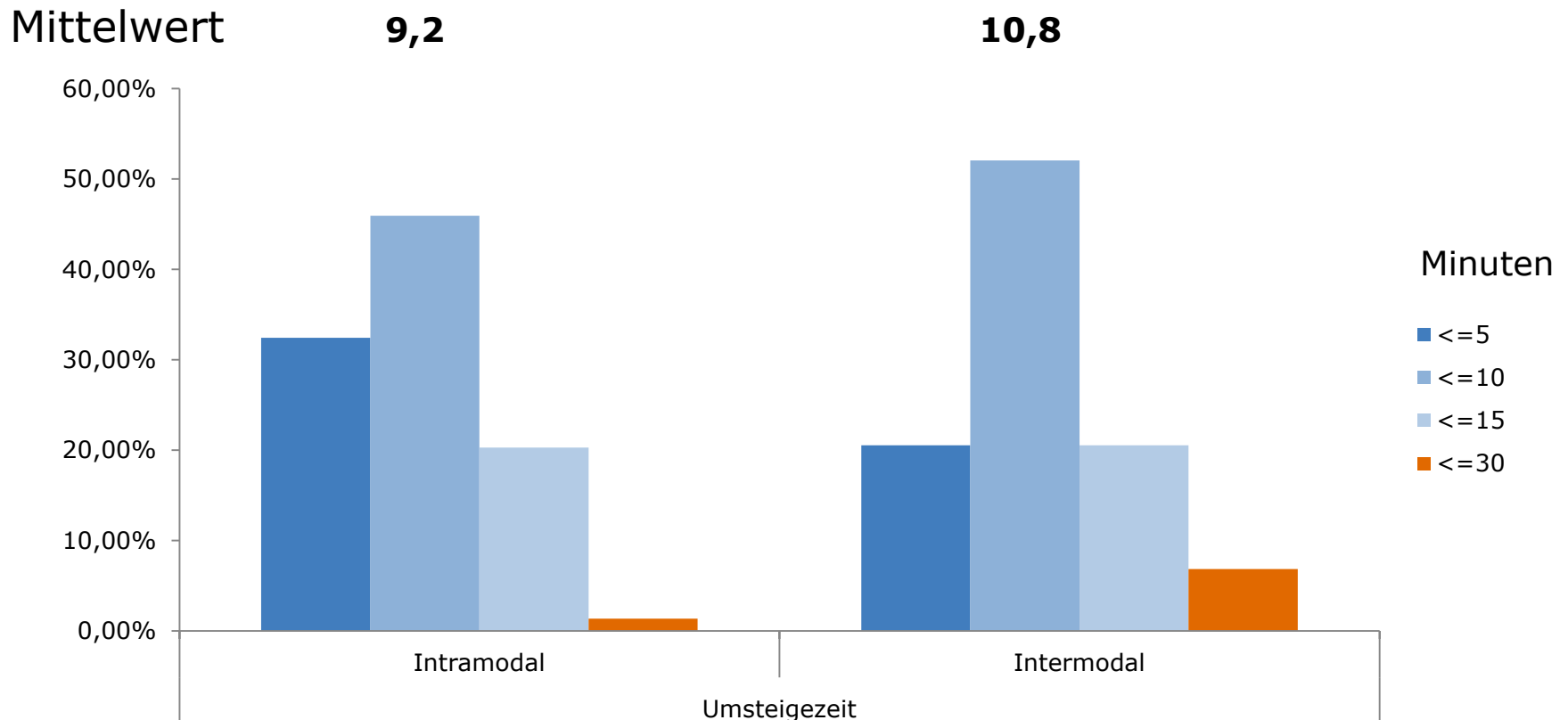
Bedarf der Fahrgäste an Verknüpfung des Schienenverkehrs mit anderen Verkehrsmitteln (intermodal)





Umsteigezeiten sollten 15 Minuten nicht überschreiten.
Leicht erhöhter Mittelwert im intermodalen Verkehr.

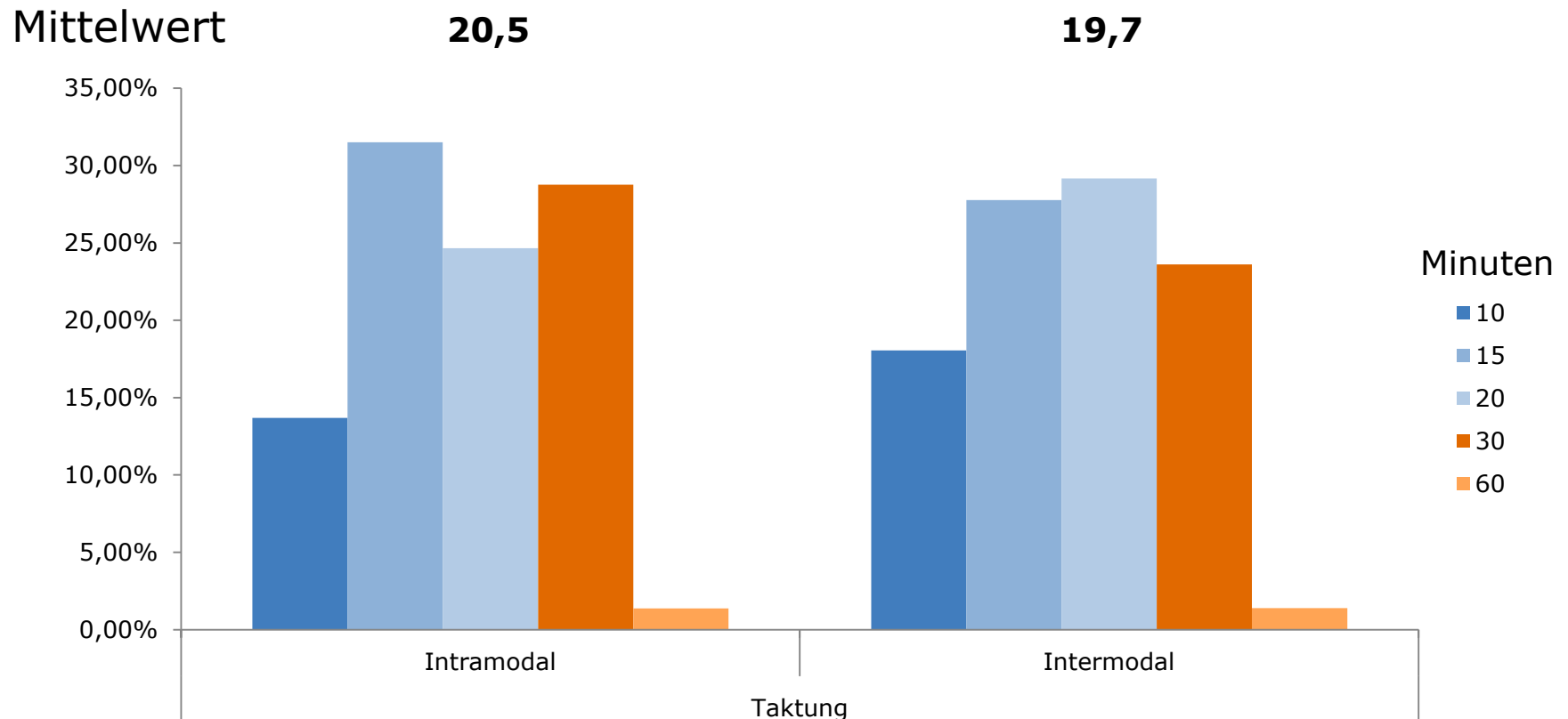
Wann sind aus Ihrer Sicht die Voraussetzungen für eine Verknüpfung innerhalb des Schienenverkehrs gegeben?





Verknüpfungen und Anschlüsse ab 30 Minuten-Takt wichtig.

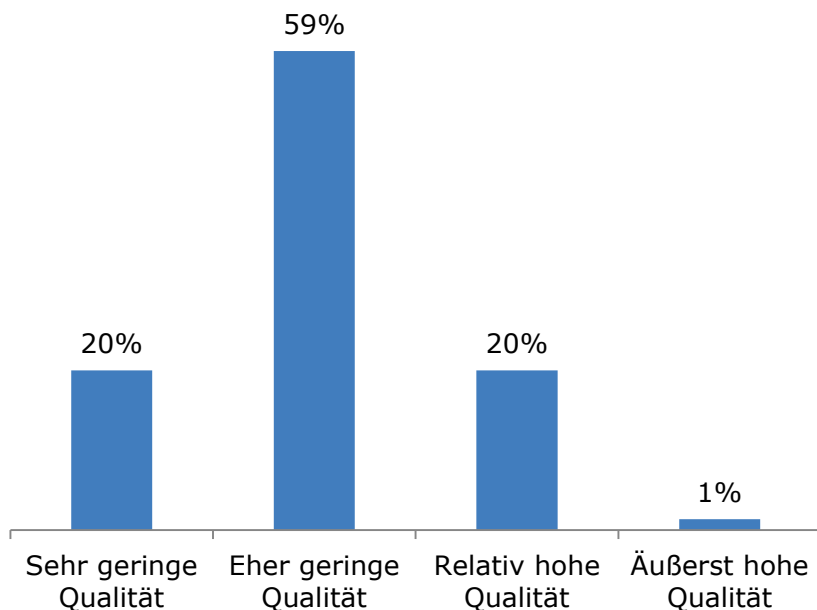
Ab welcher Taktdichte kann auf eine Verknüpfung verzichtet werden?





Knapp 60% der Befragten schätzen die Qualität der Baustellenplanung als eher gering ein und 20% als sehr gering.

Einschätzung der Qualität der Baustellenplanung der EIU



Rolle von Baustellen

- Baustellen ein Grund für geplante und ungeplante Verspätungen
- Prominente Beispiele von Problemfällen (z.B. Rastatt)
- Vier Problemfelder genannt:
 - Baustellenplanung
 - Informationen
 - Schienenpersonenersatzverkehr (SEV)
 - Koordination



1

Baustellenplanung

- Weniger Vollsperrungen
- Bauzeiten in Nachtstunden
- Eingleisige Nutzung
- Überregionale Planung und Koordination

2

Informationen

- Frühzeitige Bereitstellung relevanter Informationen, z.B. Zeitverlust und Alternativen
- Sichtbare Aushänge und Durchsagen
- Ansprechpartner

Lösungs- möglichkeiten

3

Schienenersatzverkehr

- Möglichst wenig und gut in Fahrplan integriert, z.B. mit Anbindung an Nachbarstrecken
- Barrierefreier SEV
- Zuverlässige Bereitstellung
- Express SEV

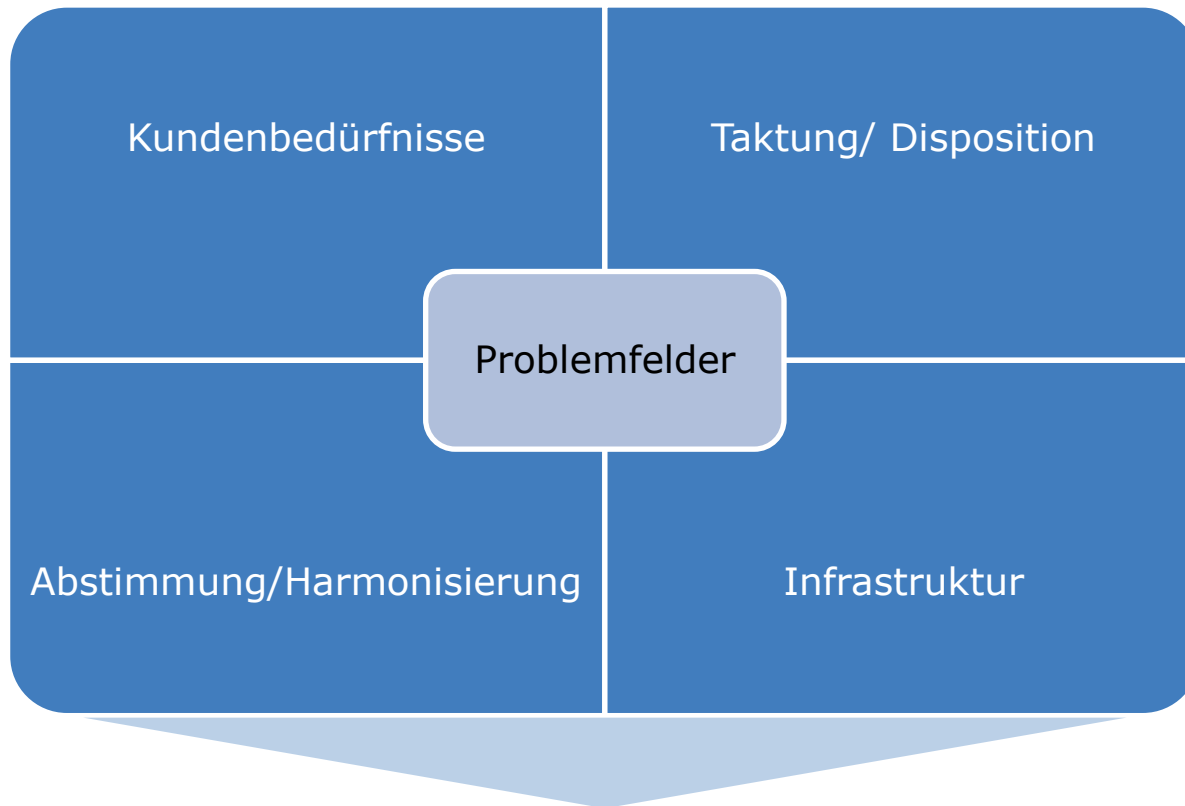
4

Koordination

- Keine Bevorzugung von Fernverkehr oder int. SGV
- Zu wenig Austausch zwischen EVU und EIU
- Vermeidung von Einzelbaustellen



Die Befragten identifizieren vier Hauptthemen:



Kategorie

Ausprägung

Verbesserungspotential



Kategorie

Ausprägung

Verbesserungspotential

Kunden- bedürfnisse

- Gegensätzliche Kundenbedürfnisse:
 - Fern- vs. Nahverkehr
 - SPV vs. (int.) SGV
- Keine Kundenbeteiligung
- System zu kompliziert: zu viele Zuggattungen, Betreiber, variable Fahrpläne
- Generell Kundenbedürfnisse nicht immer berücksichtigt, weil Kunde sowieso zahlt

- Mehr (frühzeitige) Mitsprachemöglichkeiten beim Fahrplan und stärkerer Fokus auf Anschlüsse
- Auslastungsgerechte Planung in Ferien, Feiertag, Wochenende
- Durchgehende Fahrgastrechte
- Vereinfachung der Buchungssysteme
- Mehr Analyse von Kundenbedürfnissen über Fahrkartenkäufe

Taktung/ Disposition

- Fehlender Deutschlandtakt
- Konflikte der Disposition:
 - Nah vs. Fern
 - Schnell vs. langsam
 - Vorrang int. SGV
 - Takt vs. ad hoc
- Fehlende Anschlusssicherheit und zu knappe Puffer
- Probleme an Knoten

- Überarbeitung der Dispositionsregeln
- Pünktliche Züge besser schützen
- Minimierung der Gesamtverspätung statt Zugverspätung
- Ausreichend Puffer und realistische Umsteigezeiten
- Langfristige in sich greifende Planung von Fahrplan und Infrastruktur



Kategorie

Ausprägung

Verbesserungspotential

Abstimmung/ Harmonisierung

- Mangelnder Austausch zwischen EIU, EVU, AT und anderen Verkehrsmitteln („Kirchturmdenken“)
- Getrennte Zuständigkeiten
- Kein Anreizsystem
- Eigeninteressen
- Unterschiedliche IT-Systeme
- Mangelnder Austausch zwischen Leitstellen, Fahrdienstleiter und Fahrplanbüro

- Mehr Austausch (Nur wie?)
- Harmonisierung der Reisegeschwindigkeiten für mehr Kapazität
- Weniger fahrplanmäßige Überholungen
- Ausschöpfung der digitalen Möglichkeiten (Live Daten, Open Data Plattform)
- Prozessoptimierung (pünktliche Abfahrt, Vermeidung rangieren,...)
- Anreizsystem einführen

Infrastruktur

- Mangelnde Kapazität (Strecke und Bahnhöfe) als Folge der Sparpolitik
- Fehlender Deutschlandtakt
- Infrastruktur Ausbau ohne Blick auf Fahrplan und Takt
- Schlechte Qualität
- Großknoten schlecht geplant

- Ausbau der Infrastruktur
 - Mehr Bahnsteigkanten
 - Mehr Signale
 - Barrierefrei
 - Ausweichgleise / drittes Gleis
 - Knoten ausbauen
- Erst Fahrplan dann Infrastruktur (langfristig) planen



- 1 **Transparenz**
 - Missstände und Überlastungen aufzeigen
 - Dokumentation von Verspätungen und Fälle publizieren
 - Evaluation der Gründe und Information der Öffentlichkeit

- 2 **Kontrolle**
 - Beschwerde- und Schlichtungsstelle
 - Überwachung und Prüfung der Fahrpläne (realistische Zeiten)
 - Kontrollorgan

- 3 **Koordination**
 - Runde Tische, Gesprächsrunden, Moderation, Mediation
 - Kommunikations- und Informationsplattform aufbauen (auch IT)
 - Definition einer standardisierten, bundesweiten Schnittstelle

- 4 **Dispositionsregeln**
 - Festlegung von Mindeststandards
 - Anschluss Richtlinien festlegen oder einfordern
 - Aufbau einer zentralen Disposition / bundesweiten Leitstelle

- 5 **Anreizsystem**
 - Anreizsystem entwickeln und umsetzen
 - Pönale nicht nur Fokus auf Zugverspätung sondern Anschlussgarantie und Gesamtverspätung

- 6 **Keine Rolle**
 - Bundesnetzagentur hat als Regulierer keine direkte Aufgabe bei den Endkunden sondern nur für Netze