

Vorbemerkungen:

Seit März 2007 werden dem Rhein-Sieg-Kreis von der SWB monatlich Pünktlichkeitsstatistiken zur Verfügung gestellt. Dargestellt sind Pünktlichkeit/Verspätungen von 0 bis über 10 Minuten am Haltepunkt Bonn Hbf. Berücksichtigt werden nahezu alle Bahnen.

Gemäß Beschluss des Planungs- und Verkehrsausschusses in seiner Sitzung am 20.06.2012 werden Fahrten als verspätet gewertet, die ihr Ziel bzw. einen definierten Messpunkt mit einer Verspätung von mehr als 2.59 Minuten erreichen.

Bei Verspätungen über 10.59 Minuten gilt eine Fahrt als ausgefallen.

Gleichzeitig mit der Pünktlichkeitsstatistik stellt die SWB seit 2009 eine monatliche Auswertung ihrer Leitstellenberichte zur Verfügung. Diese enthält die ausgefallenen Stunden je Stadtbahnlinie, unterteilt nach drei Ursachen-Gruppen: Personal, Fahrzeuge (technische Defekte), Strecke/Fremdverschulden.

Im **Anhang 1** sind die Gesamtergebnisse des Jahres 2014 im Vergleich zum Vorjahr tabellarisch zusammengestellt.

Erläuterungen:

I. Pünktlichkeit und Fahrtenausfälle (Verspätungen über 10 Minuten)

Die technische Pünktlichkeit (An-/Abfahrt in der Fahrplanminute, s. Spalte 5) liegt bei 58 - 66 %. Unter Berücksichtigung einer Toleranz von < 3 Minuten Verspätung (Spalte 7) ergibt sich eine Pünktlichkeitsquote von 80 - 89 %. Die Ausfallquote (Verspätungen > 10 Minuten, Spalte 8) liegt bei 1,7 - 3,9 %.

Bezogen auf die im Jahr 2012 beschlossene **Toleranzgrenze (bis 2.59 Minuten)** hat sich die Pünktlichkeitsquote bei den Stadtbahnlinien 66/67 im Jahr 2014 im Vergleich zum Vorjahr um 2,6 Prozentpunkte auf durchschnittlich 88,7 % verschlechtert (niedrigste Pünktlichkeitsquote mit 74,6 % im August, s. Begründung der SWB im nachfolgenden Absatz), während sie bei der Linie 16 mit 85,5 % und der Linie 18 mit 80,4 % annähernd konstant geblieben ist. Bei der Verstärkerlinie 68 sinkt die Pünktlichkeitsquote nochmals um 0,6 Prozentpunkte auf durchschnittlich 85,2 %.

Der Anteil der **Verspätungen über 10.59 Minuten** hat sich bei allen Stadtbahnlinien im Vergleich zum Vorjahr verschlechtert. Bei den Linien 66/67 ist die Ausfallquote im Jahr 2014 um 0,6 Prozentpunkte auf durchschnittlich 1,7 % gestiegen. Dies lag vor allem an dem sehr schlechten August-Ergebnis. In diesem Monat sind 4,4 % aller Fahrten der Linie 66 ausgefallen. Die SWB führt hierzu folgende Gründe an:

„Zum einen wurde in den Sommerferien aufgrund der Brückenbauarbeiten an der Friedrich-Ebert-Brücke ein dichter Takt zwischen Siegburg und Bonn angeboten. Der Auftrag für diese Zusatzverkehre durch die Aufgabenträger erfolgte so spät, dass der erhöhte Personalbedarf zur Durchführung dieser Zusatzfahrten nicht mehr in der Urlaubsplanung für das Fahrpersonal berücksichtigt werden konnte. Daher wurden für diese Fahrten vor allem Mitarbeiter aus der Verwaltung eingesetzt, die einen Führerschein für die Bahn haben. Zudem war der Krankenstand beim Fahrpersonal im August ungewöhnlich hoch – die in diesem Fall in der Regel einspringenden Kollegen waren aber bereits für die zusätzlichen Fahrdienste eingeteilt – daher kam es leider zu vermehrten Ausfällen.“

Bei der Linie 16 liegt die Ausfallquote mit 2,4 % geringfügig (0,1 Prozentpunkte) über der Vorjahresquote. Mit einer Erhöhung der Ausfallquote um 0,7 Prozentpunkte auf durchschnittlich 2,7 % hat sich das Ergebnis der Linie 18 erneut verschlechtert. Bei der Verstärkerlinie 68 steigt der Anteil der Verspätungen über 10.59 Minuten im Jahr 2014 (3,9 %) sogar um 1,3 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr.

In den **Anhängen 2 und 3** sind die Pünktlichkeits- und Ausfallquoten aller Stadtbahnlinien im bisherigen Verlauf des Jahres 2014 graphisch dargestellt.

II. Ursachen für ausgefallene Betriebsstunden

Beim Vergleich der Ergebnisse der Jahre 2013/2014 haben sich die ausgefallenen Betriebsstunden (Ist-Stunden) im Verhältnis zur Gesamtbetriebsleistung bei allen Stadtbahnlinien erhöht: Linien 66/67 um 0,5 Prozentpunkte auf durchschnittlich 1,4 %

Linie 16 um 0,2 Prozentpunkte auf durchschnittlich 1,8 %

Linie 18 um 0,4 Prozentpunkte auf durchschnittlich 1,1 %

Linie 68 um 1 Prozentpunkt auf durchschnittlich 3,3 %.

Betrachtet man die drei Ursachen-Gruppen, so entfallen bei den **Stadtbahnlinien 66/67** 81 % der insgesamt ausgefallenen Betriebsstunden auf personalbedingte Ausfälle (im Jahr 2013 waren es 73 %, 2012 57 %). Sie konzentrierten sich - wie oben ausgeführt – vor allem auf die Monate August und September. 15 % der Ausfälle (8 %-Punkte weniger als im Vorjahr) entfielen auf Fahrzeugdefekte und 4 % (wie bereits 2013) auf nicht vorausplanbare Streckenbehinderungen (Unfälle, Baustellen, Witterungseinflüsse).

Bei der **Stadtbahnlinie 16** waren im Jahr 2014 66 % der Ausfälle personalbedingt, 27 % waren auf Fahrzeugdefekte und 7 % auf nicht vorausplanbare Streckenbehinderungen zurückzuführen. Im Vergleich zum Vorjahr ist der prozentuale Anteil der Personalausfälle um 18 Prozentpunkte gestiegen, während der Anteil der Materialdefekte um 5 Prozentpunkte und der Anteil der Streckenbehinderungen um 13 Prozentpunkte zurückgegangen ist. Die Personalausfälle haben sich vor allem in den Monaten August und September ausgewirkt.

Bei der **Stadtbahnlinie 18** entfielen 2014 86 % der Betriebsstunden-Ausfälle (10 %-Punkte mehr als im Vorjahr) auf Personalausfälle, 8 % auf Fahrzeugdefekte und 6 % auf Streckenbehinderungen. Auch hier war der Monat August am stärksten betroffen. Über die Hälfte der Personalausfälle bezieht sich auf die Monate Juni, August und November.

Die Hauptursache für die ausgefallenen Betriebsstunden bei der **Stadtbahnlinie 68** war im Jahr 2014 ebenfalls die Ausfallquote beim Personal (vor allem im August). Mit 89 % ist es die höchste personalbedingte Ausfallquote bei den Stadtbahnlinien. Die restlichen 11 % entfielen auf Fahrzeugdefekte.

Zur besseren Übersicht sind die ausgefallenen Betriebsstunden im bisherigen Verlauf des Jahres 2014 in den **Anhängen 4 - 11** zusätzlich graphisch dargestellt.

Anmerkung:

Nach Angaben der SWB kam es bereits im September 2013 aufgrund eines Krankenstandes von über 20 % zu überdurchschnittlich vielen Ausfällen. Für die Fahrer, die über einen längeren Zeitraum oder sogar dauerhaft fahruntfähig waren, sind seit Herbst 2013 „Ersatz-Fahrer“ ausgebildet worden, die ab Januar 2014 eingesetzt wurden.

Aus der Sicht der Verwaltung muss bei der SWBV darauf hingewirkt werden, dass die Einsatzplanung für das Personal vor allem in den Urlaubsmonaten (August, September) besser organisiert wird.

Im Auftrag

(Michael Jaeger)