

„Qualitätsranking“ Bodenseegürtelbahn Friedrichshafen-Radolfzell Friedrichshafen-Lindau

DB Regio AG, Region Baden-Württemberg
Verkehrsvertragsmanagement Ulm
Christoph Bechtold
Friedrichshafen, 30.06.2022



„Qualitätsranking“ der SPNV-Netze in Baden-Württemberg



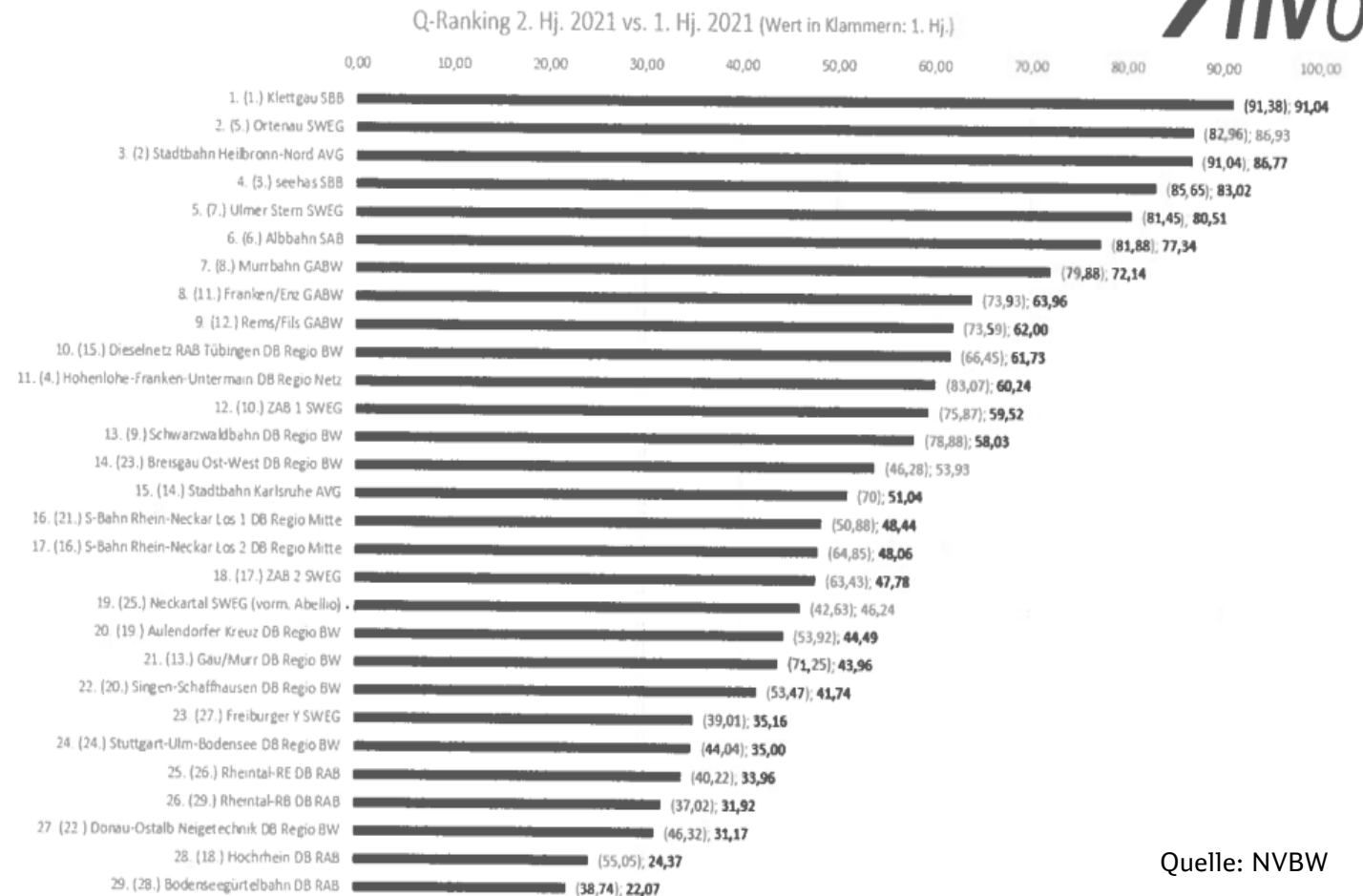
NVBW veröffentlicht seit 2021 jedes halbe Jahr ein „Qualitätsranking“ der SPNV-Netze in Baden-Württemberg

- nicht Bestandteil der Verkehrsverträge, Pönalemechanismen etc.
- Keine relevante Steuerungsgröße
-> eher von der Marketingseite her zu sehen

Bodenseegürtelbahn im jüngsten Ranking (2.Hj 2021) auf Rang 29 (von 29)

- Ursachen:
 - Betriebliche Lage
 - Methodik des Qualitätsrankings
- Fokus heute: Wunsch im Nv-Ausschuß, die Gründe für das schlechte Abschneiden der Bodenseegürtelbahn zu erfahren

Ergebnisse des Qualitätsranking 2. Halbjahr 2022 vs. 1. Halbjahr 2022

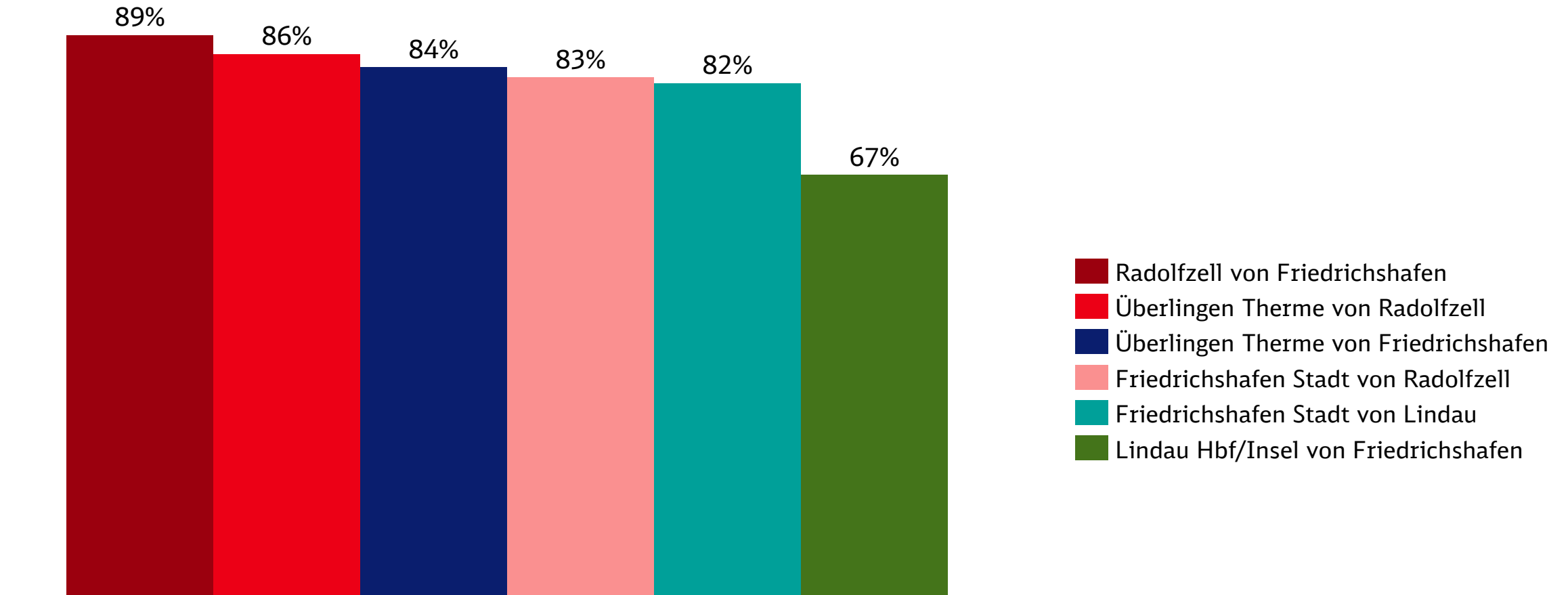


Quelle: NVBW

Pünktlichkeit entlang der Meßstellen Netz 16b gesamt: insgesamt nicht gut, schwächste Werte im Bereich Lindau



Vertrags-Pünktlichkeit 2. Halbjahr 2021 (=Ranking-Zeitraum) an den einzelnen Messpunkten

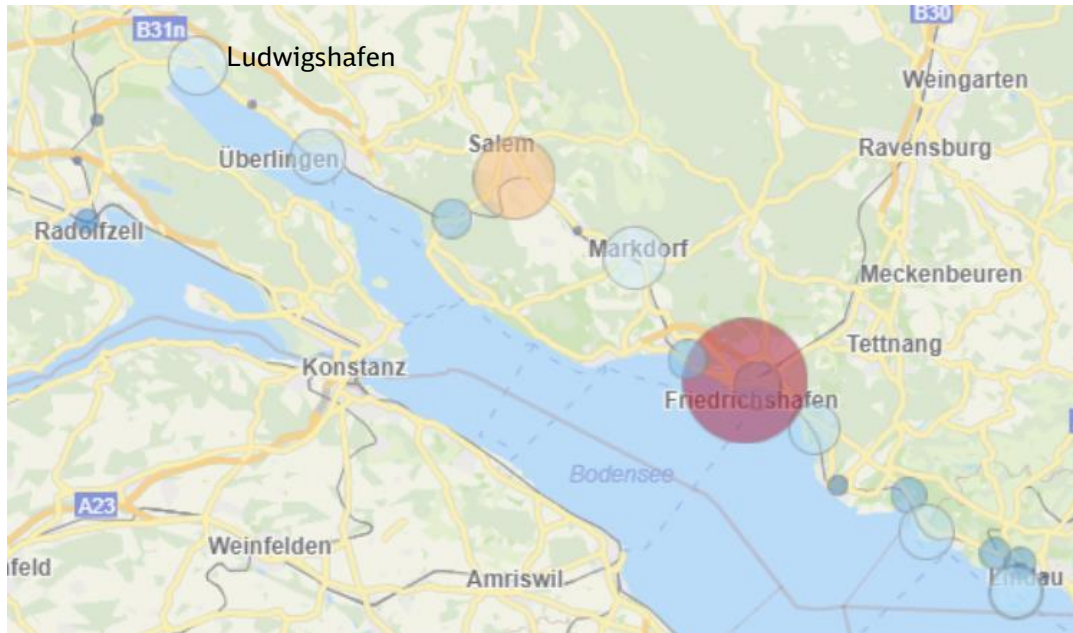


Netz 16b gesamt

Verspätungsursachen und -Hotspots (2021)

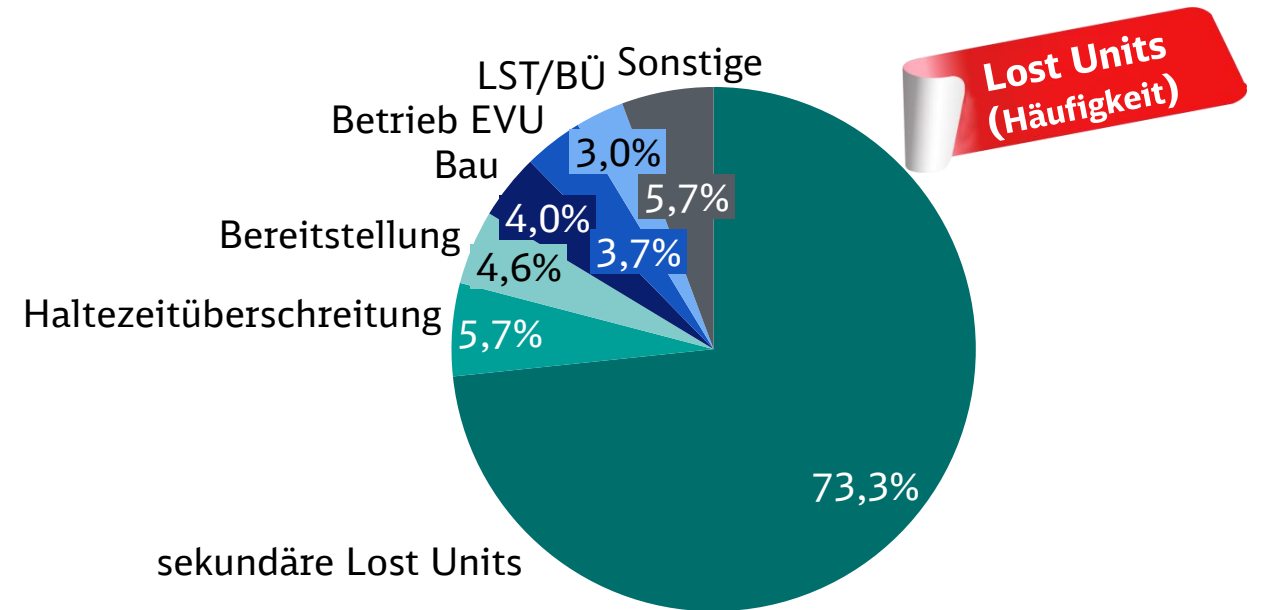


Orte mit der häufigsten Verspätungsentstehung



- Friedrichshafen (aber auch doppelt so viele Züge, da beide Linien tangiert)
- Salem, Ludwigshafen, Markdorf (Kreuzungsbahnhöfe)
- Bahnhöfe zwischen F´hafen und Lindau

Häufigste Verspätungsursachen



Schwerpunkt „sekundäre Ursachen“ (= Folgeverspätungen)

- Kreuzung Gegenzug
- Folge-Leistung
- Anschluß abwarten

„Primäre“ Ursachen

- rund 8%-Punkte EVU
- rund 7%-Punkte Infrastr.
- rund 6%-Punkte Abläufe in den Kreuzungsbahnhöfen
- rund 6%-Punkte sonstiges

Qualitätsranking – Aufbau und Detailergebnis Netz 16b



Aufbau des „Qualitätsrankings“

5 Kriterien (mit Gewichtung):

- Pünktlichkeit	25%
- Zuverlässigkeit (Ausfälle)	25%
- Sauberkeit	10%
- Zugbildung (Platzangebot)	15%
- Gesamtzufriedenheit (subjektiv)	25%

Pro Kriterium wird eine „Zielerreichung“ definiert/errechnet, diese werden dann gewichtet zur Gesamtpunktzahl des Netzes aggregiert

Netz 16b im Ranking 2.Hj 2021:

Gesamtpunktzahl 22,07 Punkte

- Pünktlichkeit	0 Punkte
- Zuverlässigkeit (Ausfälle)	11,36 Punkte
- Sauberkeit	0 Punkte
- Zugbildung (Platzangebot)	0 Punkte
- Gesamtzufriedenheit (subjektiv)	10,71 Punkte

Im Folgenden:

- Details zu 2 ausgewählten Kriterien
- Implikationen der Ranking-Methodik

Kriterium Zuverlässigkeit

(11 Punkte erreicht)



ca. 7000 Ausfall-km im Halbjahr
(entspricht 38 km/Tag, d.h. 1,0% der Leistungen)

- fahrzeugbedingt 2100 km
- personalbedingt 4400 km
 - davon DB-Personal 1500 km
 - davon Subunternehmer-Personal (insbes. SWEG) 2900 km
- betriebsbedingt 500 km

Kern-Herausforderungen

Betriebspersonal:

- Umgang mit Fachkräftemangel in der Branche (insbes. Tf und Werkstätten)
- Rekrutierungsoffensiven
- Ausbildungen

Angespannte Konkurrenzsituation auf dem Arbeitsmarkt:

- „freie“ Wirtschaft
- Schweiz

Fahrzeugstabilität

- Technik
- Personal Werkstätten

Pünktlichkeit Netz 16b in der Systematik des Rankings

- Ist 2021/II	80,7 %
- Punkte gibt es ab	88%
- Max. Punktzahl bei	92%

Methodik:

- Bereich, in dem es Punkte gibt, ist bei Netz 16b sehr klein (88-92%)
- definierter Bereich, in dem Punkte gibt, fängt sehr spät an (88%)
 - in anderen Netzen gibt es bspw. für 85% bereits Punkte
- Korrelation mit Fahrgasterwartung fraglich (?)

Performance:

- Abstand von Ist zu definierter Zielpünktlichkeit signifikant
 - Umsetzung von Pünktlichkeitsmaßnahmen
 - Fahrzeug
 - Personal
 - Disposition
 - Betrieb
 - Infrastruktur
 - mit Maßnahmen aber schlußendlich realistisch kaum zu überbrücken

Systematik des Rankings – Netze mit spezifischen Randbedingungen werden im Ranking strukturell begünstigt; nachhaltig schwierige Situation Netz 16b; Gefahr, „Äpfel mit Birnen“ zu vergleichen

Kriterium	Grundsätzliche Wirkung	Ranking-Spitzenreiter „Klettgau“	Bodensee-Gürtelbahn
Pünktlichkeit	Begünstigt werden Verkehre mit geringer Komplexität (Verkehrskonzept und Infrastrukturkonstellation)	<ul style="list-style-type: none"> - 2gleisige Strecke - ohne Abhängigkeiten (Fernverkehr) - 1 Linie im „Netz“ - 19km Streckenlänge 	<ul style="list-style-type: none"> - 1gleisig - Starke Abhängigkeiten von RE/IRE und Fv (Knoten Lindau) - 85 km Streckenlänge
Zuverlässigkeit	Erfolgsfaktoren: geringe Komplexität und Alter eingesetzte Fahrzeuge (=Ausschreibungs-Randbedingungen)	<ul style="list-style-type: none"> - 1 Linie, 1 Fahrzeugtyp -> geringe dispositive Komplexität - Bewährte, relativ neue E-Triebwagen - Straßenbahnartiger Pendelverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> - tlw. ältere Gebrauchtfahrzeuge - Komplexerer Fahrplan
Sauberkeit	Begünstigt werden Verkehre mit schwächerer Auslastung im ländlichen Raum	Keine strukturellen Auffälligkeiten/Unterschiede	
Zugbildung	Begünstigt werden Verkehre mit gleichbleibender Kapazitätseinheit (=Ausschreibungs-Vorgabe)	<ul style="list-style-type: none"> - Einheitliche Zugbildung (alles in Einfachtraktion) 	<ul style="list-style-type: none"> - Komplexere Zugbildung
Gesamtzufriedenheit	Erfolgsfaktoren: dichtes Fahrplanangebot, hohes Platzangebot, hohe Pünktlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrplanangebot Halbstundentakt plus Verdichter im Umfeld einer Mittelstadt (40 T Einwohner) 	<ul style="list-style-type: none"> - i.w. Stundentakt mit Verdichtern, tlw. knappe Kapazitäten

Rankingergebnisse im methodischen Kontext zu sehen

- Wertungsbereiche
- Randbedingungen
- Keine durchschlagende Verbesserung im Ranking kurzfristig zu erwarten (leider)

Herausforderungen in der betrieblichen Performance - unabhängig vom „Qualitätsranking“

- Erfüllungsquote (Kapazitäten und Zugausfälle)
- Pünktlichkeit
- Kurzfristige: 9€-Ticket und Sommerspitzen

➤ Stabilisierungsmaßnahmen

- **Betrieb und Disposition**
- **Technik**
- **Personal**
- **Infrastruktur**

Gemeinsame Beeinflussung der Rahmenbedingungen

- Infrastruktur
- Fahrplanangebot (-> NVBW, Land)
- Kommunikation und Austausch vor Ort

➤ Folgethemen, Folgetermine ?