

Aktuelle Betriebsqualität auf der Ahrtalbahn

In letzter Zeit wird in der Presse vermehrt über die Qualität des SPNV-Angebotes auf der Ahrtalbahn berichtet und dabei insbesondere die hohe Anzahl von Zugausfällen kritisiert. Die SPNV-Leistungen der Ahrtalbahn gehören zum sogenannten „Kölner Dieselnetz“, das nach europaweiter Ausschreibung von den beteiligten Aufgabenträgern (neben dem SPNV-Nord auch der NWL und der NVR) Anfang 2012 an die DB Regio NRW vergeben. Diese hat den Betrieb zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 übernommen.

Das Fahrplanangebot der Ahrtalbahn wurde im Zuge dieser Ausschreibung deutlich ausgeweitet; zudem sollen fabrikneue Fahrzeuge der Baureihen VT 620 und VT 622 eingesetzt werden. Deren Lieferung erfolgte leider nicht zeitgerecht, so dass die Leistungen zum Betriebsstart mit Ersatzfahrzeugen erbracht wurden. Inzwischen werden jedoch auf allen Strecken – seit Mitte August auch auf der Ahrtalbahn – überwiegend neue Fahrzeuge eingesetzt.

Die aktuell gegebene Betriebsqualität im „Kölner Dieselnetz“ waren ein Schwerpunkt in der Sitzung des Lenkungskreises zu diesem Netz am 27.10.14; die wichtigsten Ergebnisse werden im Folgenden zusammengefasst.

Dabei gilt das primäre Augenmerk den Qualitätskriterien

- Pünktlichkeit,
- Zugbildung und
- Zugausfälle.

In allen Fällen werden die Septemberwerte und die bis einschl. September in 2013 erreichten Durchschnittswerte betrachtet.

Pünktlichkeit

Im Dieselnetz Köln wird die Pünktlichkeit erstmals nach einem neuen Verfahren bewertet, indem alle gefahrenen Züge an verschiedenen Messpunkten (für die Ahrtalbahn in Bonn, Remagen, Dernau und Ahrbrück) erfasst und auf die jeweilige Linie bezogen eine jährliche Durchschnittsverspätung ermittelt wird. Dabei werden für die unterschiedlichen Linien des Kölner Dieselnetzes unterschiedliche Toleranzwerte definiert, bei deren Unterschreitung eine Pönalisierung erfolgt. Der Toleranzwert für die Ahrtalbahn liegt bei einer durchschnittlichen Verspätung von 1,2 Minuten.

Die tatsächlich im September gemessenen Werte betragen für die einzelnen KW im September:

KW 36: 3,22 Minuten

KW 37: 3,26 Minuten

KW 38: 2,94 Minuten

KW 39: 4,43 Minuten

Jahresdurchschnitt bis einschl. September: 1,98 Minuten

Aus den dargestellten Zahlen wird deutlich, dass das Septemberergebnis deutlich über dem bislang erreichten Jahresdurchschnitt liegt. Nach Einschätzung von DB Regio ist dies überwiegend den Wochenenden geschuldet, an denen es im Zusammenhang mit den Weinfesten zu erheblichen Problemen im Betriebsablauf gekommen ist. Bestätigt wird diese These durch die Ergebnisse auf den anderen Linien im Dieselnetz Köln, bei denen der September keine vergleichbare Auffälligkeit zeigt.

Zum Vergleich die bis September auf den anderen Linien des Dieselnetzes Köln erreichten Werte:

RB 23 (Voreifelbahn): 1,76 Minuten

RE 12 (Eifelstrecke): 4,16 Minuten

RB 24 (Eifelstrecke): 2,55 Minuten

RE 22 (Eifelstrecke): 3,19 Minuten

RB 25 (Oberbergische): 2,33 Minuten

Innerhalb des Dieselnetzes Köln zeitigt die Ahrtalbahn aktuell das **zweitbeste Ergebnis**; ein Vergleich mit anderen Linien oder Netzes außerhalb des hiesigen Vertrages ist angesichts der abweichenden Messmethode leider nicht ohne weiteres möglich. In einer ersten Bewertung kann jedoch eine Abweichung von weniger als durchschnittlich 2 Minuten vom Toleranzwert durchaus als befriedigend betrachtet werden.

Zugbildung

Bei diesem Kriterium werden Abweichungen von der geforderten Zugbildung, also der Sitzplatzkapazität gemessen. Die nachfolgende Tabelle zeigt die aktuell ausgewerteten Ergebnisse wiederum für den September und den bis September erreichten Jahreswert.

Linie	Zugbildungsquote September	Jahresdurchschnitt bis September
RB 30 (Ahrtalbahn)	99,54%	98,66%
RB 23 (Voreifelbahn)	99,15%	97,29%
RE 12 (Eifelstrecke)	98,24%	98,80%
RB 24 (Eifelstrecke)	90,87%	92,86%
RE 22 (Eifelstrecke)	92,51%	92,47%
RB 25 (Oberbergische)	98,83%	97,75%

Zu diesem Punkt kann festgestellt werden, dass speziell die Ahrtalbahn inzwischen ein außerordentlich hohes Niveau erreicht hat, das fast die 100 % erreicht.

Zugausfälle

Der letzte in dieser Zwischenbilanz dargestellte Aspekt sind die Ausfallquoten. Auch hier die bis September vorliegenden Zwischenergebnisse des Dieselnetzes Köln in Tabellenform:

Linie	Zugausfälle in % (September)	Zugausfälle in % (Durchschn. b. Sept.)
RB 30 (Ahrtalbahn)	2,75	1,87
RB 23 (Voreifelbahn)	2,07	1,05
RE 12 (Eifelstrecke)	1,17	0,48
RB 24 (Eifelstrecke)	1,18	0,53
RE 22 (Eifelstrecke)	1,52	0,45
RB 25 (Oberbergische)	3,88	2,28

Von den bislang im Jahresdurchschnitt 1,87 % ausgefallenen Leistungen sind 0,77 % fremdverschuldet (also z. B. auf Störungen an der Infrastruktur oder Suizide zurückzuführen); 1,1 % fallen in den Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens, seien es Störungen am Fahrzeug oder personelle Probleme. In den September fallen dabei auch die Auswirkungen erster Warnstreiks der GdL.

Neben der Oberbergischen Bahn verzeichnet die Ahrtalbahn bislang die höchsten Ausfallquoten. Diese sind in dieser Größenordnung – unabhängig von der Verschuldensfrage – so **nicht akzeptabel**. Dies zeigt auch ein Vergleich mit anderen Strecken und Netzen im Gebiet des SPNV-Nord (Jahresdurchschnittswerte 2013):

1. Moseltalbahn (RB 81 Trier - Koblenz): 0,98 %
2. Westerwaldnetz (verschiedenen RB im Westerwald und an der Lahn): 0,49 %
3. Rheingaulinie (SE 10 Neuwied – Koblenz – Wiesbaden – Frankfurt): 0,64 %

Ein erstes Zwischenfazit

Die aktuelle Betriebsqualität der Ahrtalbahn zeigt nach Betriebsaufnahme des Dieselnetzes Köln ein differenziertes Bild:

Während die Zugbildung (im deutlichen Gegensatz zu früheren Zeiten) inzwischen nahezu optimal ausfällt und die Pünktlichkeit als befriedigend bezeichnet werden kann, ist die Zugausfallquote sowohl im netzinternen Vergleich wie auch im Vergleich mit anderen Netzen noch **deutlich zu hoch**.

Der SPNV-Nord ist sich in dieser Wertung mit DB Regio einig. Hier muss kurzfristig eine Trendumkehr erreicht werden und die Ausfallquote deutlich unter 1 % gesenkt werden.

Dr. Thomas Geyer
28.10.2014