



tredition®

www.tredition.de

Autor

Frank Hole, Jahrgang 1965, ist seit 1999 in unterschiedlichen, überwiegend leitenden Funktionen bei DB Regio, S-Bahn München, Omnibusverkehr Franken sowie im Verkehrsverbund VGN tätig. Als Pendler und auf Geschäfts- und Urlaubsreisen sammelte er jahrzehntelange Erfahrungen mit der Bahn in Deutschland und Europa.

In dieser Buchreihe „Praxisbuch Eisenbahn“ sind erschienen:

Band 1: Wie das System Eisenbahn funktioniert

Band 2: Einfach Bahnfahren

Band 3: Bahnfahren unter erschwerten Bedingungen

Frank Hole

Praxisbuch Eisenbahn
Band 3

Bahnfahren unter erschwertten Bedingungen

© 2020 Frank Hole

www.praxisbuch-eisenbahn.de

Layout und Umschlaggestaltung: Frank Hole

Korrektur und Lektorat: Dr. Grit Zacharias (www.umwelt-lektorat.de)

Verlag und Druck: tredition GmbH, Halenreihe 40-44, 22359 Hamburg

ISBN

Paperback: 978-3-347-04353-4

e-Book: 978-3-347-04355-8

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation innerhalb der Deutschen Nationalbibliografie. Informationen: www.dnb.de.

Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages und des Autors unzulässig. Dies gilt insbesondere für die elektronische oder sonstige Vervielfältigung, Übersetzung, Verbreitung und öffentliche Zugänglichmachung.

Dieses Werk wurde vom Autor mit größter Sorgfalt erarbeitet und recherchiert. Eine Gewährleistung für die Aktualität und Richtigkeit der Informationen, Empfehlungen und Aussagen kann jedoch nicht übernommen werden.

Inhalt

Einleitung	17
1 „... trifft zehn Minuten verspätet ein ...“	19
1.1 Was Sie als Fahrgast bei Verspätungen tun können	19
1.1.1 Maßnahmen vor der Fahrt	19
1.1.2 Informieren	21
1.1.3 Informationen einordnen	21
1.1.4 Entwicklung einschätzen	24
1.1.5 Persönliche Betroffenheit bewusst machen	25
1.1.6 Entscheidung treffen	26
1.1.7 Verspätungsvermeidend verhalten	28
1.2 Was die Bahn tut	28
1.2.1 Information der Fahrgäste	28
1.2.2 Disposition der Züge und Personale	29
1.2.3 Betriebliche Spielräume nutzen	29
1.2.4 Verspätungsursache beheben	30
1.2.5 Vorausschauend planen	30
1.2.6 Reserven einsetzen	30
1.2.7 Aufklärung über Verspätungsursachen	31
1.2.8 Analysieren und Maßnahmenpläne erarbeiten	31
1.3 Beispiele aus der Praxis	31
1.3.1 Ein Intercity gerät unterwegs in eine Signalstörung	31
1.3.2 Ein Fernverkehrszug wird verspätet bereitgestellt	34

1.4	Hintergründe und Zusammenhänge	35
1.4.1	Verspätungsursachen.....	36
1.4.2	Pünktlichkeit von Nah- und Fernverkehr gesamt.....	37
1.4.3	Pünktlichkeit von S-Bahnsystemen	39
1.4.4	Pünktlichkeit des Regionalverkehrs	40
1.4.5	Die Prognose von Verspätungen	40
1.4.6	Perspektiven.....	41
2	„... fällt heute leider aus ...“	42
2.1	Was Sie als Fahrgast bei einem Zugausfall tun können.....	42
2.1.1	Maßnahmen vor der Fahrt.....	42
2.1.2	Informieren.....	43
2.1.3	Informationen einordnen.....	43
2.1.4	Handlungsmöglichkeiten mit Fahrtalternativen	44
2.1.5	Entscheidung ohne zeitnahe Fahrtalternativen	45
2.2	Was die Bahn tut	47
2.2.1	Information der Fahrgäste	47
2.2.2	Folgen des Zugausfalls minimieren	48
2.2.3	Reserven aufbauen und nutzen.....	48
2.2.4	Ursache für den Zugausfall beheben	49
2.2.5	Analysieren und Maßnahmenpläne erarbeiten	49
2.3	Konkrete Beispiele	50
2.3.1	Zugausfall IC 209 mit Ersatzzug	50
2.3.2	Teilausfall bei der S-Bahn München.....	51
2.4	Hintergründe und Zusammenhänge	54
2.4.1	Die Sicht des Unternehmens.....	54
2.4.2	Der Ersatzzug.....	54
2.4.3	Organisatorische Leistungen hinter den Kulissen	56

2.4.4	Ausfallursachen des SPNV in Bayern	57
2.4.5	Ausfallursachen der S-Bahn Stuttgart	57
2.4.6	Die Häufigkeit von Zugausfällen	58
2.4.7	Perspektiven	61
3	„... heute ohne Halt in ...“	64
3.1	Was Sie als Fahrgast bei einem Haltausfall tun können	64
3.1.1	Maßnahmen vor der Fahrt	64
3.1.2	Im Zug	64
3.1.3	Im Bahnhof	65
3.2	Was die Bahn tut	65
3.2.1	Information der Fahrgäste	65
3.2.2	Folgen des Haltausfalls minimieren	66
3.2.3	Ursachen für den Haltausfall beheben	66
3.2.4	Standards erarbeiten	66
3.3	Konkrete Beispiele	67
3.3.1	Sperrung des Frankfurter Hauptbahnhofs	67
3.3.2	Ungeplante Sperrung München Hbf–München Ost	68
3.3.3	Geplanter Ausfall des Halts in Hohen Neuendorf West	69
3.4	Hintergründe und Zusammenhänge	70
4	„... aufgrund einer Streckensperrung ...“	71
4.1	Was Sie als Fahrgast bei einer Streckensperrung tun können	71
4.1.1	Maßnahmen vor der Fahrt	71
4.1.2	Informieren	72
4.1.3	Informationen einordnen	73
4.1.4	Möglichkeiten bei geplanten Streckensperrungen	74
4.1.5	Möglichkeiten bei ungeplanten Streckensperrungen	74

4.2	Was die Bahn tut	76
4.2.1	Information der Fahrgäste	76
4.2.2	Ursache der Streckensperrung beheben	76
4.2.3	Disposition der Züge und Personale	77
4.2.4	Planerische Spielräume nutzen	78
4.2.5	Analysieren und Maßnahmenpläne erarbeiten	78
4.3	Konkrete Beispiele	79
4.3.1	Streckensperrung Ingolstadt–München.....	79
4.3.2	Streckensperrung bei der S-Bahn München	83
4.4	Hintergründe und Zusammenhänge	86
4.4.1	Hauptursachen	86
4.4.2	Wesentliche Folgen	87
4.4.3	Umleitungen.....	88
4.4.4	Zugbezogene Fahrgastinformation	91
5	„... konnte leider nicht warten ...“	93
5.1	Was Sie als Fahrgast bei gefährdetem Anschluss tun können	93
5.1.1	Maßnahmen vor der Fahrt.....	93
5.1.2	Informieren.....	94
5.1.3	Weitere Möglichkeiten.....	94
5.2	Was die Bahn tut	96
5.3	Konkretes Beispiel.....	96
5.4	Hintergründe und Zusammenhänge	98
5.4.1	Die Planung von Anschlusszeiten	98
5.4.2	Wartezeitregelungen.....	99
5.4.3	Destabilisierung von Netzen.....	100
5.4.4	Anschlusssicherheit in Zahlen	102

6	„... fährt abweichend auf Gleis 2 ein ...“	103
6.1	Was Sie als Fahrgast bei einem Gleiswechsel tun können	103
6.2	Was die Bahn tut	104
6.3	Konkrete Beispiele	105
6.3.1	München Hbf: Gleisänderung mit optimaler Information	105
6.3.2	München Hbf: Gleisänderung mit Informationsmängeln	106
6.4	Hintergründe und Zusammenhänge	107
7	Ein Bus wird vielleicht kommen	109
7.1	Was Sie als Fahrgast bei Busnotverkehr tun können	109
7.1.1	Maßnahmen vor der Fahrt	109
7.1.2	Orientierung verschaffen	109
7.1.3	Aktiv Informationen einholen:	110
7.1.4	Entscheidung treffen	110
7.1.5	Weitere Hinweise zu Busnotverkehren	111
7.2	Was die Bahn tut	112
7.2.1	Informieren	112
7.2.2	Organisation des Busnotverkehrs	113
7.2.3	Konzepte entwickeln	113
7.3	Konkretes Beispiel: BNV bei der Südostbayernbahn	113
7.4	Hintergründe und Zusammenhänge	117
8	„... derzeit liegen keine Informationen vor ...“	120
8.1	Was Sie als Fahrgast bei Informationsdefiziten tun können	120
8.1.1	Maßnahmen vor der Fahrt	120
8.1.2	Informationen beurteilen	121
8.1.3	Wirksamkeit der Störung ableiten	122
8.1.4	Alternativen prüfen und entscheiden	123

8.2	Was die Bahn tut	124
8.2.1	Kommunikationskanäle aufbauen	124
8.2.2	Organisation ausrichten	125
8.2.3	IT ausrichten	126
8.3	Konkrete Beispiele	127
8.3.1	Streckensperrung bei der S-Bahn Stuttgart	127
8.3.2	Streckensperrung Essen–Mühlheim (Ruhr) Hbf.....	128
8.4	Hintergründe und Zusammenhänge	130
8.4.1	Betriebliche Situationen	130
8.4.2	Konkrete Ursachen	130
8.4.3	Perspektive	132
9	„... bitte ins Wageninnere durchgehen ...“	134
9.1	Was Sie als Fahrgast bei überfüllten Zügen tun können	134
9.1.1	Maßnahmen vor der Fahrt.....	134
9.1.2	Planen	135
9.1.3	Unterwegs.....	137
9.2	Was die Bahn tut	138
9.2.1	Planen	138
9.2.2	Nachfrage steuern.....	139
9.2.3	Kapazitäten erhöhen	140
9.3	Konkrete Beispiele	140
9.4	Hintergründe und Zusammenhänge	141
9.4.1	Die subjektive Sicht.....	141
9.4.2	Die objektive Sicht.....	143
9.4.3	Situationen mit absolut überfüllten Zügen	144
9.4.4	Auslastung der Fernverkehrszüge.....	145
9.4.5	Auslastung der Nahverkehrszüge	146

9.4.6	Perspektive.....	147
10	„... verkehrt heute in umgekehrter Wagenreihung ...“	148
10.1	Was Sie als Fahrgast tun können	148
10.1.1	Maßnahmen vor der Fahrt.....	148
10.1.2	Orientieren.....	148
10.1.3	Allgemeine Hinweise und Tipps	149
10.2	Was die Bahn tut.....	150
10.3	Konkretes Beispiel: Flügelzug ICE 1600.....	151
10.4	Hintergründe und Zusammenhänge	153
11	„... aufgrund eines technischen Defekts ...“	155
11.1	Fehlende Wagen.....	155
11.1.1	Was Sie tun können.....	156
11.1.2	Was die Bahn tut	156
11.1.3	Hintergründe und Zusammenhänge.....	157
11.2	Fehlende Platzreservierung.....	157
11.3	Klimaanlage und Heizung defekt	158
11.4	Toilette nicht in Betrieb	160
11.5	Türe nicht funktionsfähig	161
11.6	Fahrkartenautomaten außer Betrieb.....	162
11.6.1	Was Sie tun können.....	162
11.6.2	Was die Bahn tut	162
11.6.3	Hintergründe und Zusammenhänge.....	163
12	„Vorsicht am Bahnsteig, der Zug fährt ein!“	164
12.1	Den Gleisbereich nie ungesichert betreten.....	164
12.2	Am Bahnsteig volle Aufmerksamkeit	168
12.2.1	Was kann konkret passieren?	168
12.2.2	Unbeabsichtigtes Betreten des Gefahrenbereichs.....	169

12.2.3	Fahrlässiges Verhalten.....	170
12.2.4	Beispiel: Eichstätt Bahnhof	171
12.3	Von Bahnstromleitungen fernhalten	172
12.4	Zugtüren während der Fahrt geschlossen halten	174
12.5	Vorsicht beim Spalt zwischen Tür und Bahnsteig.....	175
12.6	Rauchverbot in den Zügen beachten.....	176
12.7	Verhalten bei Gefahr im Zug	176
12.8	Verhalten bei Gefahr im Bahnhof	179
12.9	Zugevakuierungen auf freier Strecke	183
13	Einflüsse auf die Bahn	186
13.1	Bauarbeiten.....	188
13.1.1	Anlässe und Ursachen	189
13.1.2	Planung, Durchführung und Auswirkungen.....	190
13.1.3	Gesetzmäßigkeiten bei Baustellen.....	194
13.1.4	Die Dimensionen von Bauarbeiten	194
13.1.5	Perspektive	196
13.2	Menschen: Fahrgäste	197
13.2.1	Verhalten beim Ein- und Aussteigen.....	197
13.2.2	Medizinische Notfälle	198
13.2.3	Abkürzung über die Gleise.....	199
13.2.4	Eingriffe in den Bahnverkehr	199
13.2.5	Resümee	200
13.3	Menschen: Nicht-Fahrgäste.....	201
13.3.1	Suizide.....	201
13.3.2	Personen im Gleis	202
13.3.3	Weitere Ursachen	203

13.4	Menschen: Personal	204
13.4.1	Streik.....	204
13.4.2	Fehlendes Fahrpersonal	205
13.5	Wetter	207
13.5.1	Herbst: Rutschige Schienen	207
13.5.2	Winter: Kälte, Schnee und Eis.....	208
13.5.3	Sommer: Hitze, Brände, defekte Klimaanlage	213
13.5.4	Extremereignisse: Stürme und Orkane	214
13.5.5	Extremereignisse: Hochwasser und Gewitter.....	217
13.6	Technik.....	218
13.7	Bahnübergänge	219
13.7.1	Langsamfahrstellen an Bahnübergängen.....	219
13.7.2	Unfälle an Bahnübergängen	220
13.8	Folgeverspätungen	221
13.9	Öffentlichkeit.....	222
13.9.1	Wirkungsmechanismen der Öffentlichkeit	222
13.9.2	Beispiel: Gräfenbergbahn.....	224
14	Unterm Strich	226
14.1	Fachlich: Allgemeine Schlussfolgerungen.....	226
14.2	Fachlich: Konkrete Zusammenhänge	228
14.3	Subjektiv: Die Einschätzung der Kunden	228
14.3.1	Der ÖPNV in deutschen Großstädten.....	229
14.3.2	Kundenzufriedenheitsstudie des VCD	229
14.3.3	Die Deutsche Bahn	230
14.3.4	Der SPNV im VBB.....	231
14.3.5	Schlussfolgerungen.....	232
14.4	Politisch: Forderungen	233

14.5	Die persönliche Einstellung des Autors	235
14.5.1	Meine Einstellung zur Bahn.....	236
14.5.2	Meine persönlichen Konsequenzen	237
14.6	Was machen Sie ganz persönlich daraus?	239
14.6.1	Situation analysieren	239
14.6.2	Handeln	240
14.6.3	Rückmeldung an das Verkehrsunternehmen geben.....	240
14.6.4	Wählen und sich engagieren	241
14.6.5	Einige Aufgaben der persönlichen Art.....	242
15	TOP 5	243
15.1	Vorbeugend.....	243
15.2	In der Situation	244
15.3	Strategische Fragestellungen.....	244
15.4	Die besten Informationsquellen	245
15.5	Für eine angenehme Reise	245
16	Nachwort.....	246
	Anmerkungen und Quellennachweise	248

Vorwort

Unregelmäßigkeiten bei der Bahn – jeder Fahrgast ist selbst immer mal wieder davon betroffen, und alle Bundesbürger reden mit. Es gibt wohl nur wenige Themen, abgesehen von Finanzamt, Beamten und Bundesliga, über die man sich in Deutschland so gern aufregt wie über die Unfähigkeit der Bahn, ihre eigenen Pläne einzuhalten.

Wie schlimm ist die Situation wirklich? Entspricht die Bahn ihrem miserablen Image oder ist dies nicht eher eine Folge der von Medien und dramatisch ausgeschmückten persönlichen Erzählungen geschaffenen Wahrnehmung?

Lange habe ich mir darüber Gedanken gemacht, ob dieser dritte Band des „Praxisbuchs Eisenbahn“ wirklich nötig ist, ob er nicht einen völlig falschen Akzent setzt und vielleicht eher abschreckt als zum Bahnfahren motiviert. Leider ist es nach meiner Einschätzung jedoch nicht möglich, die Zahl und Auswirkungen der Unregelmäßigkeiten im Bahnsystem Deutschlands zu einer vernachlässigbaren Randgröße schrumpfen zu lassen.

Es ist allerdings möglich, damit konstruktiv umzugehen. Ein differenzierter Blick, eine nüchterne Beurteilung kann helfen, Emotionen aus den Themen herauszunehmen und das System Bahn nicht als Ganzes abzulehnen, sondern trotzdem bestmöglich zu nutzen. Mein Anliegen ist, dass Sie möglichst entspannt mit der Bahn unterwegs sein können.

Ich möchte Ihnen in diesem Band 3 alle Informationen geben, die Ihnen helfen werden, trotz der unbestreitbar vorhandenen Unregelmäßigkeiten wie Zugausfälle, Verspätungen und Qualitätsmängel möglichst gut klarzukommen. Noch besser: Sie können oft sogar vorbeugen und bestimmte Situationen vermeiden. Dazu gehört ein Verständnis über deren Ursachen, Folgen und vor allem ihrer Zusammenhänge. Es gehört auch dazu, die Unregelmäßigkeiten in einen Gesamtzusammenhang einzuordnen.

Dieses Buch ist für Sie geschrieben, wenn Sie sich als Fahrgast dem Bahnsystem ausgeliefert fühlen, überwiegend negative Erfahrungen machen, sich oft darüber ärgern und keine Abhilfe wissen –daran aber nach Möglichkeit et-

was ändern wollen. Es ist auch für alle geschrieben, die vom Auto oder Flugzeug auf die Bahn umsteigen und Unannehmlichkeiten von vornherein vermeiden wollen. Ich verzichte deswegen weitgehend auf Fremdwörter, Bahnjargon und Abkürzungen. Zahlreiche Praxisbeispiele und Abbildungen verdeutlichen meine Aussagen und machen sie nachvollziehbar.

Nach meinem Verständnis gibt es kein perfektes Verkehrsmittel. Im Straßenverkehr haben Sie es mit im Vergleich zur Bahn extremen Umwelt- und Sicherheitsproblemen zu tun, von Staus, Parkplatzsuche, dem hohen finanziellen und organisatorischen Aufwand, dem Stress und der verlorenen Lebenszeit ganz zu schweigen. Bei der Bahn fallen viele dieser negativen Dinge weg, Sie haben es stattdessen mit anderen Themen zu tun. Wenn Sie sich jedoch mit diesen etwas auseinandersetzen, können Sie die Bahn in vielen Situationen deutlich einfacher, besser und entspannter nutzen und die Qualität Ihrer Mobilität stark verbessern.

Einleitung

Bahnfahren kann so schön sein!

In den Zug setzen, die Gedanken ziehen lassen, die Landschaft oder ein gutes Buch genießen, in Ruhe arbeiten und am Ziel entspannt aussteigen.

Das ist die Hoffnung vieler Fahrgäste, und in vielen Fällen klappt das sehr gut. Doch es gibt auch zahlreiche Beispiele, bei denen es anders läuft. Und hört man die Erzählungen mancher Pendler oder liest die Berichte in den Zeitungen, so sind Störungen nicht nur an der Tagesordnung, sondern ist Chaos der Regelzustand.

Als Ursachen werden, je nach Wissensstand und Einstellung, die Unfähigkeit des Bahnvorstands, die verfehlte Verkehrspolitik, die EU-Gesetzgebung oder die Unwilligkeit der Lokführerinnen und Lokführer benannt, die nur Dienst nach Vorschrift schieben.

Das mögen alles Ansätze sein, sie helfen als wirkliche Erklärung im konkreten Fall allerdings nicht weiter. Und schon gar nicht nützen sie dabei, an einer misslichen Situation etwas zu verändern, in der sich der einzelne Fahrgast möglicherweise befindet. Sie helfen auch nicht, die richtigen Entscheidungen zu treffen.

Die Wahrnehmung der Bahn ist sehr stark davon abhängig, wie oft, auf welchen Strecken und zu welchen Zeiten Sie unterwegs sind. Wenn Ihre Erfahrungen überwiegend negativ sind, dann haben Sie diese gemacht und es gibt keinen Grund, daran zu zweifeln. Wie Sie diese jedoch bewerten und was Sie daraus machen, ist ein eigenes Thema. Umgekehrt gibt es auch Pendlerinnen und Pendler, die jeden Tag einen Sitzplatz finden und fast immer pünktlich ankommen, von zwei oder drei Ausnahmen im Jahr abgesehen.

Woran das liegt, das ist Thema dieses Buchs. Was dann jeder Fahrgast konkret in der jeweiligen Situation tun kann, das ist ebenfalls Schwerpunkt in diesem Band, und es geht auch darum, welche Maßnahmen die Bahn ergreift, um störende Einflüsse und deren Folgen zu minimieren.

Interessant wird es, wenn es darum geht, die Wurzeln der Unregelmäßigkeiten zu verstehen und dann anzupacken. Diese Themen sind in der Regel vielschichtig und hochkomplex.

Es ist zum Beispiel illusorisch, zu glauben, man könne der Bahn anordnen, dass sie pünktlicher fahren soll, und dass dies dann innerhalb von ein paar Wochen möglich wäre. Oder dass in den Hauptverkehrszeiten einfach zusätzliche Züge verkehren sollen, um mehr Platz zur Verfügung zu stellen.

Grundsätzliche Änderungen brauchen im Bahnsystem Jahre bis Jahrzehnte, bis sie geplant, beschlossen, finanziert und umgesetzt sind.¹ Um an die Ursachen der tatsächlichen, gefühlten oder zumindest durch die Medien beschworenen Unzuverlässigkeit zu kommen, sind nach dem jahrzehntelangen Abbau der Bahn umfangreiche Investitionsmaßnahmen nötig. Und dazu wiederum benötigt man einen Konsens in der Bevölkerung, dass die Bahn wichtig und Teil einer Lösung der großen Umwelt- und Verkehrsprobleme ist. Und dann brauchen die jeweiligen Regierungen den entsprechenden Auftrag.

Bis diese langfristig umzusetzenden Maßnahmen angepackt werden und Wirkung zeigen, führt kein Weg an der Erkenntnis vorbei, dass all die zahlreichen Menschen, die die Bahn nutzen, sich mit der heutigen Situation bestmöglich arrangieren müssen. Dazu gibt es glücklicherweise einige vielversprechende Möglichkeiten. Und die lernen Sie nun kennen, ergänzt um viele Hintergrundinformationen und praktische Beispiele.

Ziel ist es, dass Sie möglichst souverän und selbstbestimmt mobil sind. Dazu gehört es, Planabweichungen und Störungen im Betriebsablauf idealerweise bereits vorab zu erkennen und zu vermeiden. Und wenn Sie sich doch in einer derartigen, unangenehmen Situation befinden sollten, dass Sie sich über Ihre Handlungsmöglichkeiten im Klaren sind und eine eigene Entscheidung treffen können.

Es geht um nichts weniger, als dass Sie immer möglichst gut unterwegs sind!

1 „... trifft zehn Minuten verspätet ein ...“

Zugverspätungen kennen alle Fahrgäste. „Pünktlich wie die Eisenbahn“ – dieser Spruch gilt nur bedingt. Leider müssen Sie die Möglichkeit von Verspätungen bei Ihrer Reiseplanung berücksichtigen, auch wenn – insgesamt betrachtet – die meisten Züge pünktlich ankommen.

In diesem Kapitel geht es darum, was jeder Fahrgast selbst tun kann, um diese Erfahrungen entweder möglichst selten zu machen oder deren Auswirkungen auf sich selbst zu verringern. Thema ist auch der übergeordnete Blick: Wie lassen sich die Fahrplanabweichungen in das gesamte Bahngeschehen einordnen? Wer die zahlreichen Ursachen für Verspätungen verstehen will, findet in Kapitel 13.1 bis 13.8 die wichtigsten Zusammenhänge.

1.1 Was Sie als Fahrgast bei Verspätungen tun können

1.1.1 Maßnahmen vor der Fahrt

Schon bei der Reiseplanung empfiehlt es sich, dass Sie sich im Klaren darüber sind, wie **WICHTIG** die Pünktlichkeit für Sie im Allgemeinen und speziell bei der nächsten Fahrt ist. Wer wirklich richtig pünktlich sein muss, sei es zu einem geschäftlichen Termin, zum Beginn eines einzigartigen Konzerts mit Ihrer Partnerin oder einem entscheidenden Bundesligaspiel, sollte deutliche Spielräume einplanen und keinesfalls glauben, dass eine perfekte minutengenaue Planung funktioniert. Eine Planung ohne Spielräume kann klappen und wird in vielen Fällen auch aufgehen, sie muss aber nicht. Und für Pendlerinnen und Pendler kann ein Zug früher eine große Entspannung bewirken – alternativ die Vereinbarung von Gleitzeit bei der Arbeit.

Zur Planung gehört auch, die **WAHRSCHEINLICHKEIT VON VERSPÄTUNGEN** einzuschätzen. Zur Hauptverkehrszeit sind Verspätungen wahrscheinlicher,

und wenn Baustellen auf Ihrer Strecke liegen, ebenfalls. Dicht befahrene Strecken mit Mischverkehr und solche mit knapp bemessenen Umläufen sind ebenfalls anfälliger.

Es gibt auch eine Datenquelle, die wertvolle Hinweise liefert: die PÜNKTLICHKEITSTATISTIK vieler Fernverkehrszüge. Zum Beispiel steht dort, dass der IC 2024 Passau–Hamburg über Mainz im Durchschnitt der letzten zwei Jahre auf jeder Fahrt 22 Minuten Verspätung einfuhr, der ICE 1553 Leipzig–Dresden hingegen mit durchschnittlich 1 Minute Verspätung ein sehr pünktlicher und zuverlässiger Zug ist.²

Ebenfalls sind, wo immer möglich und sinnvoll, DIREKTVERBINDUNGEN günstiger. Damit entfallen Anschlussverluste automatisch, die oft eine Stunde Zeitverlust bedeuten. Alternativ sind auch STABILE UMSTEIGEVERBINDUNGEN empfehlenswert, bei denen es nicht um ein oder zwei Minuten Umsteigezeit geht, sondern eher um 10 bis 15 Minuten bei kleineren Knotenbahnhöfen und 20 bis 30 Minuten bei großen Hauptbahnhöfen.

Mit größeren Spielräumen zu planen heißt auch, die dann häufiger auftretenden Aufenthaltszeiten mit positiv besetzten Aktivitäten zu füllen: einen Spaziergang unternehmen oder in Ruhe zu Mittag essen, telefonieren, in der Buchhandlung stöbern – hier sind der Fantasie keine Grenzen gesetzt.

Wenn GRAVIERENDE WETTEREREIGNISSE wie ein Orkan über Norddeutschland oder massive Schneefälle mit Sturm und Blitzeis in Sachsen angekündigt sind, sind solche Wetterwarnungen durchaus ernst zu nehmen, zusätzlich ist es wahrscheinlich, dass in beiden Fällen spürbare Verspätungen und Ausfälle von Fernverkehrszügen auch im restlichen Deutschland vorkommen.

GROßVERANSTALTUNGEN (bekannte Publikumsmessen, Bundesliga-Fußballspiele, Kölner Karneval, Oktoberfest, Papstbesuch) sorgen nicht nur für volle Züge, sondern auch für spürbare Verspätungen. Das bedeutet konkret, entweder die betroffenen Strecken und Ziele vollständig zu vermeiden oder früher zu fahren.