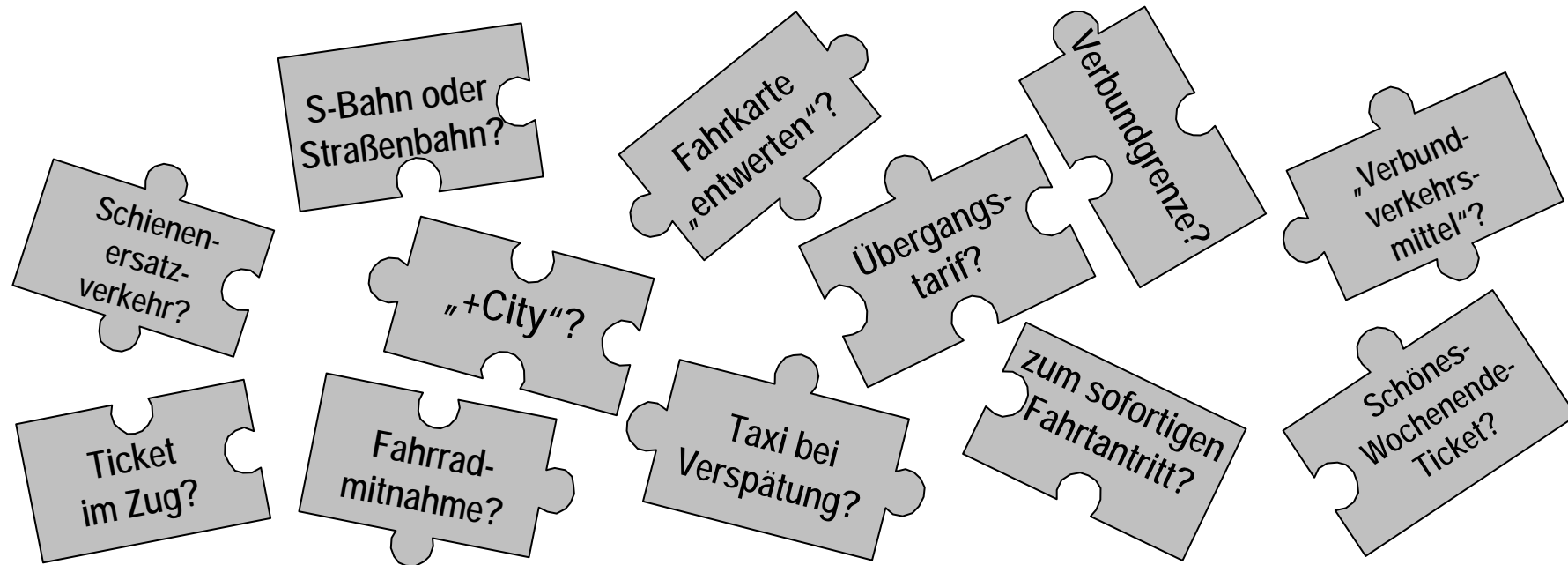


Wer blickt da noch durch?

Tarif und Vertrieb – die neuen Schranken im Nahverkehr?



Der TBNE bildet die Kooperationsplattform der Eisenbahnen im Schienenpersonennahverkehr.



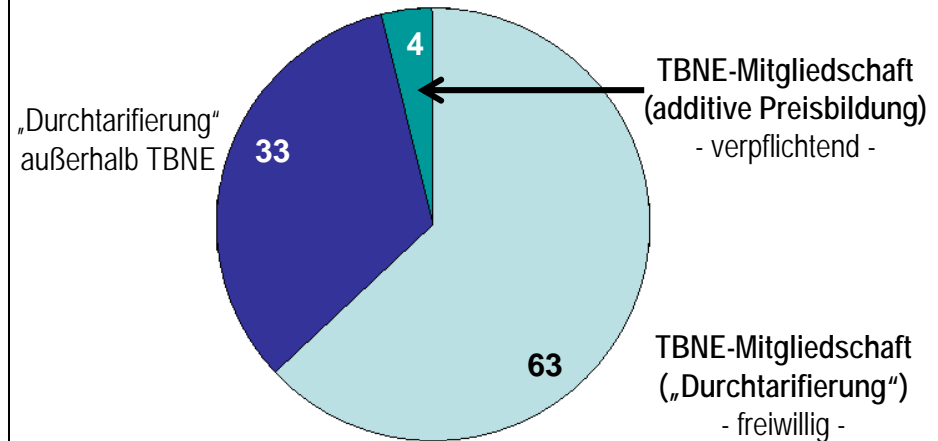
Organisation des TBNE (derzeit):

- paritätische Stimmverteilung NE / DB in Organen
- bei Stimmgleichheit ist ein Antrag abgelehnt
- gemeinsame Außenvertretung durch den Sprecher der NE und den Vorsitzenden (DB Regio)
- Geschäftsführung durch DB Regio, gem. Satzung jedoch neutral und nicht weisungsgebunden



Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE):

NE-Mitgliedschaft nach Einnahmeanteilen (%)



Aktuelle Themen im TBNE:

- unternehmensübergreifende Organisation und Umsetzung der neuen Fahrgastrechte und Steuerung des Verfahrens (Vorgaben SC FGR)
- Muster-Kooperationsverträge für Tarif, Vertrieb, Einnahmeaufteilung und Abrechnung für die Kooperation bei der „Durchtarifizierung“ im SPNV
- allgemein gültige Einnahmeaufteilungskriterien für Tarifkooperationen im SPNV
- Pilotversuch für ein dynamisches Einnahmeaufteilungsverfahren bei Kooperationen im SPNV

Zukunftsthemen und Ziele im TBNE:

- Aufstellung und Trägerschaft für unternehmensübergreifende SPNV-Tarif als „Tarifverbund“
- Grundregeln für Kooperationen des SPNV mit unterschiedlichen Fernverkehrsbetreibern
- Weiterentwicklung der Fahrgastrechte im SPNV
- Verknüpfung von SPNV und ÖSBV (langfristig)
- Zukunftsorientierter Umbau der Organisation für das erweiterte Aufgabenspektrum

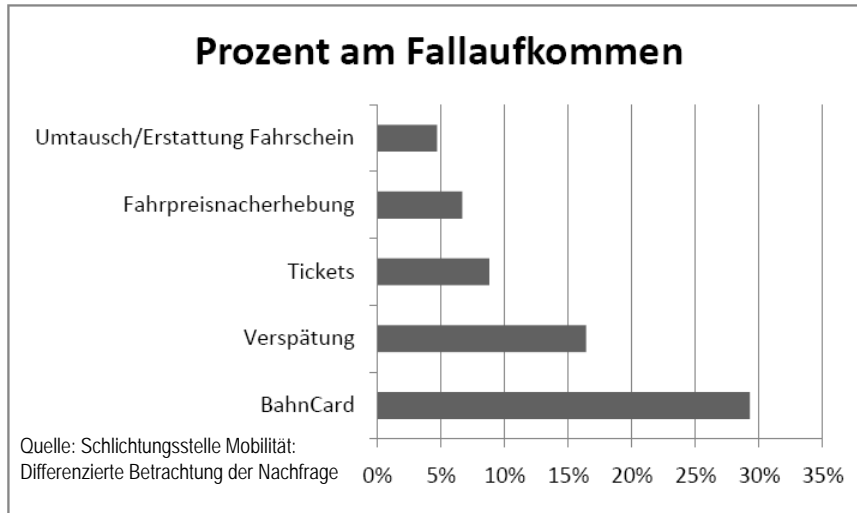
Tarif und Vertrieb der EVU stehen im Spannungsfeld externer und interner Wünsche und Anforderungen.



Durch Fahrgastverbände und Schlichtungsstellen werden Probleme in Tarif und Vertrieb identifiziert.



Schlichtungsstelle Mobilität 2008:



Pro Bahn e. V.: Probleme im täglichen Umgang mit Bus und Bahn

- Automat kaputt
- BahnCard
- Beratungsfehler
- Bordpreis / Nachlösen verweigert
- Erhöhtes Beförderungsentgelt
- Erstattung / Umtausch
- Fahrkarte zu teuer verkauft
- Fahrschein nicht mehr gültig
- Fahrkartenausgabe geschlossen
- Fahrplanauskunft unzutreffend
- Fahrschein nicht anerkannt

Quelle: Pro Bahn e. V.

VCD-Bahntest 2009 (Auszüge „Konsequenzen und Forderungen“):

Einfacher und damit flexibler wäre die Reise mit der Bahn auch, wenn es eine durchgehende Tarifierung für den Nah- und Fernverkehr gäbe, den Deutschland-Tarif. Auch hier ist wieder die Schweiz das Vorbild. Dort dürfen alle Züge mit jedem Fahrschein zum gleichen Preis auf einer Strecke genutzt werden, egal ob Nah- oder Fernverkehrszüge und egal, welches Eisenbahnverkehrsunternehmen. Auch hierfür muss die Bundesregierung den Rahmen setzen.

(...)

Im Nahverkehr müssen sich die Bundesländer auf einheitliche Fahrscheinautomaten einigen, auf gleiche Bedingungen für die Fahrradmitnahme, auf einheitliche Tarife und Ermäßigungen. Der Erwerb von Fahrscheinen sollte im Zug möglich sein und auch die Fahrradmitnahme in allen Zügen.

Quelle: Verkehrsclub Deutschland e. V.

Tarif & Vertrieb spielen für Kunden eine wichtige Rolle
– von der Vorbereitung bis zum „after sale service“.



^{*)} Persons with reduced mobility

1 Angebotsinformationen sollten bereits für die Reiseplanung leicht verfügbar sein.



Positives Beispiel: Das Bayern-Ticket

- Informationen zu dem Angebot und seinen Konditionen durch Broschüren und Internetinformationen der Eisenbahnen und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft sehr gut verfügbar.
- Die Informationen sind überwiegend leicht verständlich (kein „Tarifdeutsch“) und es sind Hinweise verfügbar, wo das Angebot gilt und wo es –z.B. in best. Bussen– nicht gilt.
- Ein wesentliches Plus für die Kunden –aber natürlich auch ein wichtiges Verkaufsargument– ist, dass das Angebot bei allen Eisenbahnen im Nahverkehr in Bayern gilt.
- BEG und die verschiedenen Eisenbahnen geben auch gute Hinweise zu möglichen Reiseanlässen und –zielen.
- Verbesserungsfähig ist z. T. der Umfang der Informationen auf den Internetseiten der einzelnen Eisenbahnen – hier existieren teilweise umfangreiche Angebotsinformationen, teilweise aber auch nur der Hinweis, dass das Angebot gilt.



Grafik-Quellen: BEG, Vogtlandbahn, DB Regio

2

Die Verfügbarkeit von Fahrplaninformationen ist eine wesentliche Basis jeder Reiseplanung.



Eisenbahnverkehrsunternehmen haben in ihren Fahrplaninformationsmedien über Anschlussverbindungen aller Anbieter diskriminierungsfrei zu informieren. (§ 12 Abs. 8 Allg. Eisenbahngesetz)

- Es besteht eine hohe Verfügbarkeit verschiedener Fahrplanmedien, z.B. Faltfahrpläne für die einzelnen Strecken und Onlineauskünfte.
- Ausbaufähig sind jedoch Echtzeit- bzw. insbesondere Prognoseauskünfte, in denen die aktuelle Fahrplanlage und vor allem zu erwartende Verspätungen dargestellt werden:

Bahnhof/Haltestelle	Datum	Zeit / Prognose	Dauer	Umst.	Produkte
		↑ Früher			
Frankfurt Hbf (tief)	Mi, 24.02.10	ab 12:42 pünktlich	0:43	0	S
Wiesbaden Hbf	Mi, 24.02.10	an 13:25 pünktlich			
Frankfurt(Main)Hbf	Mi, 24.02.10	ab 12:53 pünktlich	0:35	0	RE
Wiesbaden Hbf	Mi, 24.02.10	an 13:28 pünktlich			
Frankfurt Hbf (tief)	Mi, 24.02.10	ab 13:02 pünktlich	0:46	0	S
Wiesbaden Hbf	Mi, 24.02.10	an 13:48 pünktlich			

- Wichtig ist dabei, dass es sich um „qualitätsgesicherte Prognosen“ handelt. Nicht qualitätsgesicherte Prognosen (= automatisiert) sind nur bei einfachen örtlichen Betriebsverhältnissen sinnvoll, da sonst die Qualität und Aussagefähigkeit der Prognosen insgesamt leidet.

Grafik-Quellen: BEG, BLB, BOB, DB, HLB

3 Infos zu anderen Leistungen sind für verschiedene Personengruppen von herausragender Bedeutung.



- Eine Vielzahl zusätzlich relevanter Regelungen ergeben sich aus dem „Tarif“ (Beförderungsbedingungen), z.B.:
 - Gruppenpreise & Gruppengrößen
 - Reisegepäck und Gepäckbeförderung
 - Fahrradmitnahme (entgeltlich / unentgeltlich)
 - Hundemitnahme (unentgeltlich / entgeltspflichtig)
 - barrierefreies Reisen / eingeschränkte Mobilität
 - Fundsachenservice
- Die Verordnung (EG) Nr. 1371 / 2007 („über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste) hat hinsichtlich der Rechte mobilitäts- eingeschränkter Reisender einheitliche Maßstäbe gesetzt.
- Sehr unterschiedliche Tarifregelungen existieren für andere Themenbereiche, z.B. die unentgeltliche Hundemitnahme oder auch die Mitnahme von Fahrrädern.
- Probleme ergeben sich auch bei der Frage von Prioritäten der Beförderung, z.B. in Mehrzweckabteilen.

Hilfe für Menschen mit eingeschränkter Mobilität



Unsere Züge sind weitgehend barrierefrei eingerichtet. Niederfluranteil, breiten Doppelschwenktüren, Faltramp Vorrang für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen, sowie Sitze in unmittelbarer Nähe zu den Türen haben zudem Sch...

Gruppen



Ab 6 Personen im Vorverkauf, r

Rollstuhl



Wir machen Ihnen Bitte stellen Sie Rollstuhlfahrer zwischen Bahn:

Gepäck



Das Gepäck transpo Shuttle in die Gepäck Sitzplätze frei.

Tiere



Wenn Sie ein geschlossen (Kinderfahrk:

Fundsachen



Wenn Sie ein Erfurter Bahn:

Fahrrad



Die Fahrradmitnahm Verkehrsverbund ist "Fahrradkarte Nahve

Barrierefreiheit der Stationen in Bayern (ohne S-Bahnen) - Zugangsmöglichkeiten für Rollstuhlfahrer -

Alle Angaben gelten für Norm-Rollstühle;

Gruppenfahrten von Rollstuhlfahrern bitte beim Verkehrsunternehmen anmelden!



barrierefreier Zutritt (Station und Fahrzeug)*	barrierefreier Zutritt (Station und Fahrzeug)*	barrierefreie Station	Bahnsteig mit Personal erreichbar	Barrierefreier Zugang zu den Schnellbahnen
* barrierefreie Station und Einstieg mit korrespondierender Einsteighilfe möglich	* markierte Bahnsteige und Einstieg mit korrespondierender Einsteighilfe möglich	© BEG 200	Anregung	Infos zum barrierefreien Zugang zu den Regionalbahnen unter Tel. 040-19 449
				Barriere-free access to the rapid transit trains
				Information on barrier-free access to the regional trains on tel 040-19 449

Mobilitätsservice online buchen

Wer auf seiner Bahnreise Hilfe beim Ein-, Um- und Aussteigen benötigt - beispielsweise einen Hublift für den Rollstuhl -, kann diese auch bequem im Internet über das nachstehende Formular bestellen.

Für Ihre Bestellung füllen Sie bitte den Fragebogen aus und schicken ihn bis spätestens einen Werktag vor Ihrer Abreise bis 18 Uhr an uns ab. Für Anmeldungen an einem Sonntag oder Montag bis spätestens Samstag 16 Uhr. In Fernverkehrszielen bestellen wir Ihre Wagen- und Platznummer, damit wir Ihre Hilfe gewährleisten können. In Nahverkehrszielen anstatt der Reservierung Platzangabe machen. z. B. 1. Wagen/Zuganfang

Telefonische Hilfe bei Ihren Reisen erhalten Sie über die Service-Nummer der Bahn **0180 5 99 66 33** ("Stichwort: "Hilfeseite") oder über die Ihnen bekannte Telefonnummer **0180 5 512 512**. Sie werden umgehend mit einem unserer kompetenten Mitarbeiterinnen verbunden und können Ihren Ein-, Um- und/oder Aussteigeservice für eine Vielzahl von Bahnhöfen bestellen, Fahrkarten kaufen sowie Sitz- und Rollstuhlplätze reservieren und auch das Abholen Ihres Gepäcks von zu Hause und die Lieferung an Ihre Wunschadresse veranlassen. Die Anmeldung kann auch per Fax unter 0180 5 159 357 *) erfolgen.



Grafik-Quellen: BEG, DB, Erfurter Bahn

4

Unterschiedliche Automaten für Verbund- und Eisenbahntarife – für Kunden verständlich?



- Jede Eisenbahn soll das Recht haben, ihre Verkehrsleistungen selbst zu vertreiben – dies kann allerdings dazu führen, dass die Fahrgäste verschiedene Vertriebsrichtungen für gleichartige Verkehrsleistungen vorfinden.
- Eine weitere Quelle der Verunsicherung sind verschiedene Fahrkartenautomaten für verschiedene Tarife, z.B. Verbundautomaten und Automaten für Eisenbahntarife.
- Problematisch ist auch, dass unterschiedliche Anbieter unterschiedliche Benutzeroberflächen vorsehen, d.h. ein Fahrgast muss sich mit verschiedenen Benutzerführungen der Ticketautomaten auseinandersetzen.
- Es bestehen auch regional unterschiedliche Regelungen zum Fahrkartenkauf – manche Verbünde und Eisenbahnen sehen einen Fahrkartenkauf vor Fahrtantritt vor, andere lassen auch einen Kauf im Zug zu – einige mit Automaten im Zug, einige mit Bordpreis und andere ohne Bordpreis in bestimmten Zugbereichen.



Welcher ist der Richtige?



Benutzerführung?



Entwerten?



Aus einer aktuellen SPNV-Ausschreibung:

Ferner ist unter anderem darzustellen, welches Fahrkartensortiment je Vertriebsweg angeboten wird. Ferner sind Angaben zu Versanddauer und Zahlungsweise bei telefonischer Bestellung oder dem Verkauf via Internet erforderlich. Soweit Automaten eingesetzt werden, müssen zudem auch Aussagen zur Verfügbarkeit gemacht werden. Darüber hinaus muss ein Wartungskonzept vorgelegt werden, eine Online-Überwachung der Automaten durchgeführt werden, Münzen, Geldscheine und Karten akzeptiert werden und Aussagen zur Menüführung sowie zu den beabsichtigten Maßnahmen zur Schulung der Fahrgäste im Umgang mit den Automaten gemacht werden.

5

Mitunter ist schwer erkennbar, in welchen Zügen ein Angebot gilt und ggf. zu welchen Konditionen.



- Viele Eisenbahnen begreifen die Produktbezeichnung ihrer Züge als Marketinginstrument, für die Fahrgäste ist mitunter schwer zu unterscheiden, ob es sich um Fern- oder Nahverkehrsprodukte handelt und ob ihre Fahrkarte dort gilt.
- Während in Aushangfahrplänen noch konsequent zwischen Fernverkehr (rot) und Nahverkehr (schwarz) unterschieden wird, ist dies bei Anzeigetafeln z. T. nicht der Fall, Beispiel Hamburg Hbf:
 - DB-Fernverkehrszüge = **rot**
 - schnelle DB-Nahverkehrszüge = **grün**
 - „normale“ DB-Nahverkehrszüge = **grün**
 - schnelle *metronom*-Nahverkehrszüge = **schwarz**
 - „normale“ *metronom*-Nahverkehrszüge = **rot**



- Eine besondere Problematik ergibt sich im Bereich von „Stadtbahn“-Systemen: Im betrieblichen Eisenbahnbereich sind diese i. d. R. auch tariflich „Eisenbahnen“, in städtischen Bereichen betrieblich und tariflich „Straßenbahnen“.
- Angebote, die die Lücke zwischen SPV und ÖSPV schließen, existieren nur für bestimmte Kundengruppen (z.B. „+ City“ im DB-Fernverkehr mit BahnCard) oder sind relativ unbekannt (z. B. „City mobil“ für die Verknüpfung SPNV + ÖSPV).
- Zwischen der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger (BAG-SPNV) und DB Regio finden derzeit Gespräche statt, um eine Nutzung der Marken RE, RB und S-Bahn auch durch andere Eisenbahnen im SPNV zu ermöglichen.



6

Bei den neuen Fahrgastrechte haben sich fast alle Eisenbahnen auf einheitliche Standards geeinigt.



- Zur Einführung der neuen Fahrgastrechte im letzten Sommer konnten fast alle Eisenbahnen im Nah- und Fernverkehr überzeugt werden, im Interesse der Kunden bei diesem Thema zusammenzuarbeiten.
- Zielstellungen waren dabei vor allem:
 - Fahrgastrechte als Chance begreifen, nicht als Risiko – deshalb offensiver Umgang ohne „Fallstricke“ statt Verweigerungshaltung, daher auch von Beginn an Einbeziehung der Aufsichtsbehörden
 - ein gemeinsames, unternehmensübergreifendes Verfahren
 - ein gemeinsames Servicecenter, an das sich Kunden wenden können
 - ein gemeinsames Formular für alle Ansprüche aus Fahrgastrechten
 - hohe Verfügbarkeit von Informationen über die Fahrgastrechte und des gemeinsamen Formulars (u.a. www.FAHRGASTRECHTE.info)
 - Schaffung einer neuen Schlichtungsstelle (www.soep-online.de)
- Leider haben sich nicht alle Verkehrsverbünde dem Verfahren der Eisenbahnen angeschlossen. Auch einzelne SPNV-Ausschreibungen sehen abweichende Regelungen vor, wodurch Kunden mit unterschiedlichen Regelungen –abhängig vom Reiseziel– konfrontiert würden.
- Die öffentliche Debatte konzentriert sich i. d. R. auf die Entschädigung in Form von Geld – andere Regelungen sind aber wesentlich wichtiger.
- Es konnten teilweise Rechte vereinbart werden, die über den gesetzlich vorgesehenen Rahmen hinausgehen.

Einheitliche Fahrgastrechte seit 29.7.2009

Mit dem neuen Fahrgastrechtsgesetz gelten seit dem 29.07.2009 einheitliche Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr in Deutschland und seit dem 3.12.2009 EU-weit (sofern die Fahrkarte bei einer Verkaufsstelle der DB gekauft wurde und die DB als Beförderer - im Vorlauf bzw. Nachlauf - beteiligt ist). Die Fahrgastrechte räumen den Reisenden gleiche Rechte bei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen ein und gelten für alle Züge von der S-Bahn bis zum ICE, unabhängig davon, von welchem Eisenbahnverkehrsunternehmen sie betrieben werden. Sie gelten auch für Reiseketten aus Zügen verschiedener Eisenbahnverkehrsunternehmen, die mit einer Fahrkarte genutzt werden. In Zusammenarbeit mit anderen Eisenbahnen hat metronom an der Entwicklung des gemeinsamen Entschädigungsverfahrens aller teilnehmenden Bahnen mitgewirkt. Alle Informationen zu Entschädigungsansprüchen bei Zugverspätungen, verpassten Anschlüssen oder ausgefallenen Zügen finden Sie z. B. in unseren metronom Tarifbestimmungen und unter:

www.fahrgastrechte.info

So stellen Sie Ihren Entschädigungsantrag

- Fahrgastrechtformular besorgen
- Formular vollständig ausfüllen
- Antrag einreichen (zusammen mit geläufigen Belegen)

Wie erhalten Sie das Formular:

- direkt beim Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und anderen Zugs
- an DB Servicecenter oder an DB Reisecenter vor Ort
- an den Servicecenter der DBAG
- im Internet (entweder www.fahrgastrechte.info)

Wie können Sie Ihre Antrag einreichen:

- als Einzelfall (per Post an das Servicecenter Fahrgastrechte, Postfach 101555, 10115 Berlin)
- als Einzelfall (per E-Mail an fhg@soep-online.de)
- als E-Mail
- durch Einreichung per Telefon oder Webforum

Grafik-Quellen: DB, ME, ODEG, VBG, TBNE

7

Umtausch? Verlust des Tickets? Falsche Fahrkarte? Erstattung?



- Einen Schwerpunkt aktueller Diskussionen innerhalb des Marktes sowie in politische Gremien bildet die Frage, wer Fahrkarten verkaufen „darf“ und in welchem Maße – die Varianten reichen von „jede Bahn kann alles verkaufen, muss aber nicht“ bis zu „großen Vertriebsverträgen“, bei denen ein Anbieter den Vertrieb in einem Gebiet grundsätzlich durchführt und (andere) Bahnen ergänzend Tickets verkaufen können.
- Es besteht die Gefahr, dass in starkem Maße nur noch kostengünstige Vertriebswege (Automat, Abo) angeboten werden und der „Schalter“ mehr und mehr verschwindet.
- Verschärft wird diese Problematik, weil viele SPNV-Ausschreibungen z.B. Automatenverkauf vorsehen – dass für einen Kunden das Thema mit dem Erhalt der Fahrkarte nicht abgeschlossen sein muss, wird weitgehend ignoriert; bspw., bei wem Kunden eine Fahrkarte umtauschen oder erstatten lassen können, wird dabei selten beachtet.
- Der TBNE hat deshalb in seinem Eckpunktepapier „Unternehmensübergreifender SPNV-Tarif“ bereits 2005 verschiedene Ziele definiert:
 - gemeinschaftliche Organisation des Vertriebs
 - gemeinsame Regeln für einen bundesweiten Vertrieb
 - gemeinsame Definition von Preis- und Leistungsumfang der Vertriebsdienstleistungen

11. Erstattung und Umtausch

11.1 Vor dem ersten Geltungstag können angemeldete Kunden Online-Tickets (Nr. 8) und Handy-Tickets (Nr. 9) nur online über www.bahn.de über den Bereich „Buchungsrückschau“ bzw. nichtangemeldete Kunden über den Bereich „Auftragssuche“ gegen Gutschrift des bezahlten Fahrpreises zurückgeben. Die Erstattung und der Umtausch von Online-/Handy-Tickets ab dem ersten Geltungstag und von anderen Fahrkarten bzw. ICE Sprinter-Aufpreisen nach Nr. 6 (vor und ab dem ersten Geltungstag) kann nur durch Übersendung der Fahrkarte bzw. bei Handy-Tickets der Bestätigungsmail als Papiausdruck (DIN A 4-Format) mittels Postsendung an das Servicecenter (Nr. 15.1) erfolgen.

11.2 Im Übrigen gelten für die Erstattung des Fahrpreises und den Umtausch von Fahrkarten- und Zeitkarten-Bedingungen. Ein Erstattungsantrag für alle online ... Download zur Verfügung.

Gültigkeit von Fahrausweisen nach einer Tarifanpassung
Fahrausweise nach diesem Tarif, die ohne festgelegten Geltungstag ausgegeben werden, können nach einer Tarifanpassung noch bis zu drei Monate aufgebraucht oder gegen Zahlung des Unterschiedsbetrags umgetauscht werden. Danach verlieren nicht aufgebrauchte oder nicht umgetauschte Fahrausweise ihre Gültigkeit. Nach Ablauf der Frist können Fahrausweise mit Preisangabe in EURO nur noch gegen Zahlung des Abrechnungsentgelts von € 5,00 erstattet werden.

Verlust
Bei Verlust eines Einzelfahrscheins wird kein Ersatz geleistet

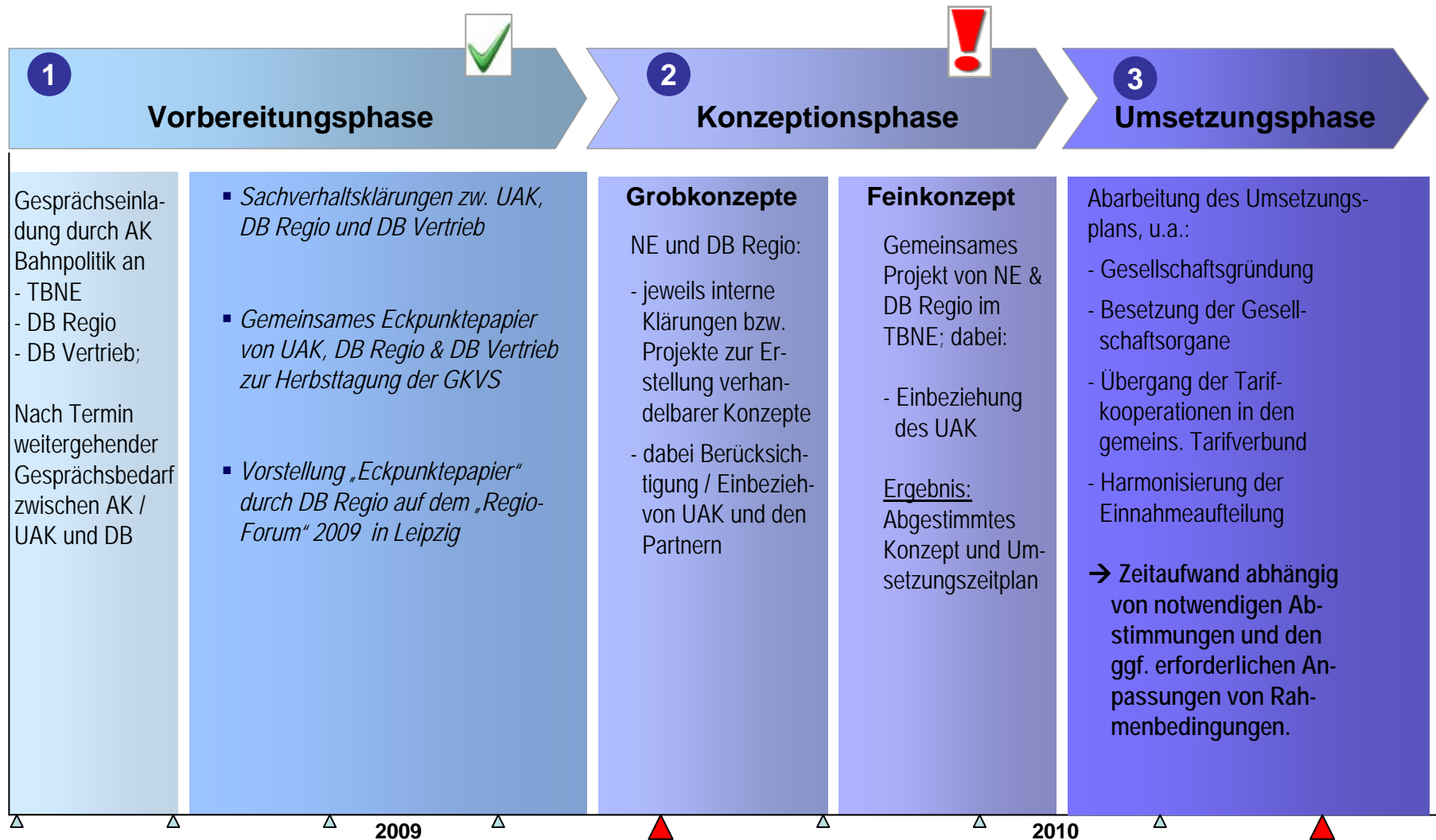
4. Erstattung und Umtausch, Verlust

- 4.1 Strecken-Zeitkarten können vor dem ersten Geltungstag unentgeltlich umgetauscht oder erstattet werden.
- 4.2 Der Umtausch einer Jahreskarte ist ab dem ersten Geltungstag in eine entsprechende Jahreskarte unter Änderung der Wagenklasse, des Geltungsbereichs oder der Übertragbarkeit zum selben Kalendertag eines späteren Monats wie der erste Geltungstag möglich. Differenzbeträge werden nachgehoben bzw. verrechnet. Der Umtausch erfolgt durch das KundenCenter. Es wird ein Ersatzentgelt in Höhe von 15 EUR erhoben.

§ 9 Erstattung von Fahrpreisen

1. Ab dem Geltungstag wird bei Fahrscheinen zum Normalpreis (2. Klasse) und bei Fahrscheinen zum ermäßigten Normalpreis (2. Klasse), wenn diese nicht oder nur teilweise zur Fahrt benutzt wurden, der Preis bzw. der Unterschiedsbetrag zwischen dem gezahlten Preis und dem Normalpreis bzw. ermäßigten Normalpreis für die zurückgelegte Strecke unter Abzug eines Bearbeitungsentgelts in Höhe von 15 € bei der Verwaltung der Vogtlandbahn-GmbH erstattet. Beweispflichtig für die Nichtbenutzung oder Teilnutzung des Fahrscheines ist der Reisende.
2. Regelungen zur Erstattung anderer als unter 1. genannter Fahrscheinarten sind in den jeweiligen Tarifbestimmungen dieser Fahrscheinarten (§§ 20 bis 23) festgelegt.
3. Ein Anspruch auf Erstattung besteht nicht
 - (1) bei Ausschluss von der Beförderung
 - (2) bei gemäß § 7 als ungültig eingezogenen Fahrscheinen,

Zum Abschluss: Wohin bewegt sich der TBNE? Was bedeutet das für unser Thema?



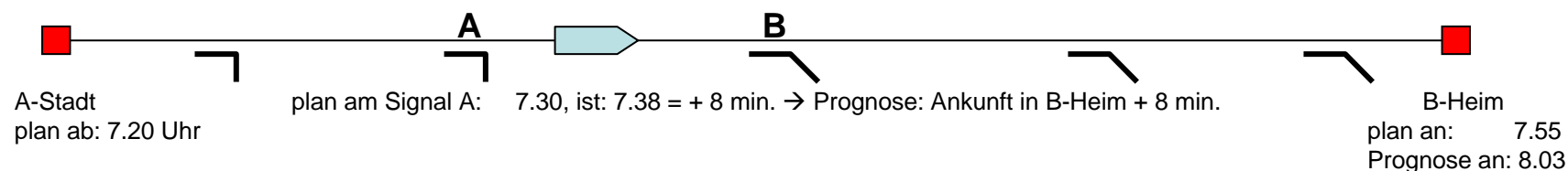
Qualitätsgesicherte und nicht qualitätsgesicherte Prognosen:

Backup



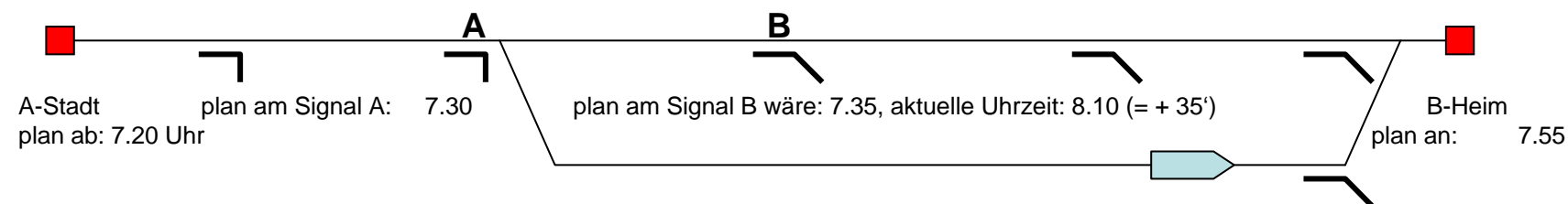
1. nicht qualitätsgesicherte Prognosen (automatisiert)

Diese Prognosen werden aufgrund von Algorithmen automatisiert erzeugt und schreiben eine festgestellte Verspätung für den weiteren Zugverlauf fort. Beispiel:



2. qualitätsgesicherte Prognosen (manuell überarbeitet)

Komplexere Fahrtverläufe (z.B. Umleitungen) können über einen Prognoseautomaten allein nicht abgebildet werden, da er nur den Soll-Fahrplan und den Haltfall des Hauptsignals berücksichtigt, jedoch insbesondere keine Daten, die Auskunft über den tatsächlichen Aufenthaltsort des Zuges geben. Beispiel (Umleitung):



Prognose Ankunft B-Heim, nicht qualitätsgesichert (automatisiert): 7.35 h + 20 min. Fahrzeit + 35 min. Verspätung = 8.30 Uhr
Prognose Ankunft B-Heim, qualitätsgesichert (manuell): 7.30 ab Signal A + 45 min. Fahrzeit Umleitung = 8.15 Uhr

→ In die für Reisende im Internet zugängliche „RIS“-Fahrplanauskunft sollen qualitätsgesicherte Prognosen einfließen, um einen hohen Qualitätsstandard & eine verlässliche Aussage für die Kunden sicherzustellen.