

Der Personal-, Dienstplan- und Fahrplanwirkungsgrad

Der Personalwirkungsgrad (Pwg)

Beim Personalwirkungsgrad wird die tatsächliche Anwesenheit mit der Sollanwesenheit in ein Verhältnis gesetzt.

Beispiel: 39 Stunden tarifvertragliche wöchentliche Arbeitszeit. Das Jahr hat 365 Tage.
365:7 ergibt 52,14 Wochen je Jahr.
52,14 Wochen ergeben dementsprechend eine Jahresarbeitszeit von 2033,46 Stunden. Schaltjahre müssen jeweils gesondert berechnet werden.
Es ergeben sich dabei 52,29 Wochen je Schaltjahr.
Die Jahresarbeitszeit beträgt in dem Fall 2039,31 Stunden.

Anlass	Tage	Faktor	Abwesenheiten
Tarifurlaub	30	7,80	234,00 Stunden
Arbeitsunfähigkeit	13	7,80	101,40 Stunden
Weiterbildung	3	7,80	23,40 Stunden
Wochenfeiertage	4	7,80	31,20 Stunden
Faktorisierung	6	7,80	46,80 Stunden
Abstellung	1	7,80	7,80 Stunden
Jahresarbeitszeit	2033,46 Stunden		
Abwesenheit	444,60 Stunden		
Anwesenheit	1588,86 Stunden		

Faktor: Bei einer vorausgesetzten Fünftageweche mit 39 Stunden Arbeitszeit, ergibt sich je Tag eine Arbeitszeit von sieben Stunden und achtundvierzig Minuten, also 7,80 Stunden.

Ein Fahrer in diesem Beispiel ist also nur 1588 Stunden und 52 Minuten von den tarifvertraglich vereinbarten 2033 Stunden und 28 Minuten anwesend.

Zur Berechnung des Pwg: $\frac{1588,86}{2033,46} = 0,78$

Dieser Wert besagt, dass je Dienst nur 0,78 Fahrer zur Verfügung steht.

Da es sich hierbei um einen Rechenwert handelt, ist zu jedem Diensthabend der Differenzwert zu 1 hinzuzufügen, da ja nur ganze Personen einen Dienst verrichten können.

Für jeden zufahrenden Dienst müssen demnach 1,22 Fahrer zur Verfügung stehen.

Der Personal-, Dienstplan- und Fahrplanwirkungsgrad

Der Dienstplanwirkungsgrad (Dwg)

Bei dem Dienstplanwirkungsgrad, wird die Summe aller Dienstlängen mit der Summe aller Fahrzeugumläufe ins Verhältnis gesetzt.

Anhand des Dienstplanwirkungsgrades lassen sich Dienstpläne miteinander vergleichen. Dabei dürfen nicht nur die Zahlen miteinander verglichen werden, sondern die Voraussetzung für alle Einzeldienstgestaltungen müssen insgesamt identisch sein.

Beispiel: Die Summe aller Fahrzeugumläufe beträgt 1200 Stunden und die Summe aller Dienstlängen beträgt 1570 Stunden.
In der Summe der Dienstlängestunden sind alle Nebenzeiten, z.B. Reservedienste, Vor- und Abschlusszeiten, Wegezeiten, Abrechnungszeiten usw., zu berücksichtigen.
Zur Berechnung des Dwg: $\frac{1200}{1570}$

$$= 0,764$$

Dieser Wert besagt, dass lediglich 76,4% der Dienstplanzeiten als Beförderungszeiten nutzbar zu machen sind. Je geringer die Differenz zu 1 ist, desto effektiver ist der Dienstplan. Ursachen für die Differenz zu 1 sind beispielsweise die o. a. vergütungsrelevanten Zeiten (Wegezeiten, Vor- und Abschlusszeiten usw.).

Der Fahrplanwirkungsgrad (Fwg)

Bei dem Fahrplanwirkungsgrad werden die Nutzwagenzeiten mit den Leerzeiten ins Verhältnis gesetzt. Hierbei werden die Fahrten, für die ein Entgelt zu zahlen wäre, (Nutzwagenkilometer) und die Zeiten während derer die Fahrzeuge stehen oder Leerfahrten benötigen, berücksichtigt.

Beispiel: Der Fahrzeugumlauf hat eine Umlaufzeit von 100 Minuten. Um der Taktherstellung von 20 Minuten nachkommen zu können, sind an den Endstellen Standzeiten von 20 Minuten vorgesehen. Es werden fünf Umläufe gefahren. Hinzu kommen 18 Minuten Ausrückzeit sowie 26 Minuten Einrückzeit.

Zur Berechnung des Fwg:

$$100 \text{ Minuten} \times 5 = 500 \text{ Minuten}$$

$$- 20 \text{ Minuten} \times 5 = 100 \text{ Minuten}$$

$$- \text{Aus- und Einrückzeit} = 44 \text{ Minuten}$$

$$\text{Nutzwagenzeiten} = 356 \text{ Minuten}$$

Zur Berechnung des Fwg: $\frac{356}{500}$

$$= 0,71,2$$

Die Wirkungsgrade



Der Personal-, Dienstplan- und Fahrplanwirkungsgrad

Dieser Wert besagt, dass von der gesamten Zeit während der das Fahrzeug eingesetzt ist, nur 71,2% davon für die Fahrplanfahrten benötigt werden.

Die Ursache für die Differenz zu 100% sind beispielsweise die o. a. Aus- und Einrückzeiten bzw. Standzeiten oder auch andere Fahrten/Zeiten.

www.fahrpersonalrecht.info