Landtag von Baden-Württemberg 17. Wahlperiode

Drucksache 17/6201 2.2.2024

Antrag

des Abg. Dr. Christian Jung u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Fahrplanausdünnungen sowie Pönale

Antrag

Der Landtag wolle beschließen, die Landesregierung zu ersuchen zu berichten,

- welche weiteren Fahrplanausdünnungen in Ergänzung zur Drucksache 17/5796 im regionalen Schienenverkehr in diesem Jahr absehbar sind;
- welche weiteren Planungen zu möglicherweise Abbestellungen von Verkehren sie verfolgt, sollte infolge einer Arbeitszeitverkürzung von Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführern vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels das erforderliche Arbeitsvolumen nicht mehr erfüllt werden können;
- 3. welche Szenarien im Hinblick auf Abbestellungen sie entwirft, sollte wegen starker Kostensteigerungen im regionalen Schienenverkehr und trotzt deutlicher Erhöhung der Regionalisierungsmittel (Dynamisierung wurde von 1,8 auf drei Prozent gesteigert) die Finanzierung der bisherigen oder geplanten Verkehre nicht mehr vollumfänglich erfolgen können, weil originäre Landesmittel nicht zur Verfügung gestellt werden;
- wie sich die Pönale der Eisenbahnverkehrsunternehmen in den letzten fünf Jahren entwickelt haben;
- in welchem Umfang Zahlungen an Eisenbahnverkehrsunternehmen wegen ausgefallener Züge in den letzten fünf Jahren jeweils unterblieben sind;
- 6. ob sie diese differenziert nach Verspätungen, die im Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens und solchen von außerhalb, wie beispielsweise Infrastrukturschäden bzw. -störungen oder auch Personenschäden, darstellen kann:
- 7. falls es eine Differenzierung wie in Ziffer 6 dargestellt nicht gibt, ob sie das Pönale-System entsprechend weiterentwickeln wird;

1

- für welche Bereiche zur Verbesserung des regionalen Schienenverkehrs die Pönale sowie Einsparungen durch Nichtvergütung ausgefallener Verkehre jeweils in den letzten fünf Jahren verwendet wurden;
- ob die Einnahmen aus Pönalen sowie Einsparungen durch Nichtvergütung ausgefallener Verkehre auch anderweitig als in Ziffer 7 verwendet wurden mit der Angabe, wofür;
- 10. ob ohne die Einnahmen aus Pönalen sowie nicht gezahlter Verkehre wegen Ausfällen bereits Abbestellungen von Verkehren vorgenommen werden müssten.

2.2.2024

Dr. Jung, Haag, Haußmann, Dr. Schweickert, Hoher, Reith, Birnstock, Fischer FDP/DVP

Begründung

Der regionale Schienenverkehr in Aufgabenträgerschaft des Landes ist von vielen äußeren Einflussfaktoren betroffen. Vor dem Hintergrund bereits erfolgter Ausdünnungen, vgl. Antrag "Fahrplananpassungen aufgrund von Personalengpässen im regionalen Schienenverkehr", Drucksache 17/5796, stellt sich die Frage nach weiteren Anpassungen im Laufe dieses Jahres. Des Weiteren drohen dem regionalen Schienenverkehr Kostenschübe und Verringerungen des Arbeitsvolumens, worauf die Landesregierung reagieren muss.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 12. März 2024 Nr. VM3-0141.5-32/7/3 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen, die Landesregierung zu ersuchen zu berichten.

1. welche weiteren Fahrplanausdünnungen in Ergänzung zur Drucksache 17/5796 im regionalen Schienenverkehr in diesem Jahr absehbar sind;

Es sind keine weiteren Fahrplanausdünnungen vorgesehen bzw. absehbar.

 welche weiteren Planungen zu möglicherweise Abbestellungen von Verkehren sie verfolgt, sollte infolge einer Arbeitszeitverkürzung von Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführern vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels das erforderliche Arbeitsvolumen nicht mehr erfüllt werden können;

Gegenüber dem Land Baden-Württemberg als Besteller der Leistungen besteht Leistungspflicht. Die Sicherstellung von hinreichenden Personalressourcen ist weiterhin primär unternehmerische Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Das Land Baden-Württemberg erwartet, dass etwaige Arbeitszeitverkürzungen durch Personalrekrutierungsmaßnahmen infolge der Attraktivitätssteigerung des Berufsbilds kompensiert werden. Für den Fall, dass über einen befristeten Zeitraum nicht das

^{*)} Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

gesamte Angebot gefahren werden kann, stehen den Verkehrsunternehmen Möglichkeiten offen, über abgestimmte Reduzierungskonzepte, die für die Fahrgäste dann planbar sind, strafmildernd (d. h. reduzierte Pönale) behandelt zu werden.

3. welche Szenarien im Hinblick auf Abbestellungen sie entwirft, sollte wegen starker Kostensteigerungen im regionalen Schienenverkehr und trotzt deutlicher Erhöhung der Regionalisierungsmittel (Dynamisierung wurde von 1,8 auf drei Prozent gesteigert) die Finanzierung der bisherigen oder geplanten Verkehre nicht mehr vollumfänglich erfolgen können, weil originäre Landesmittel nicht zur Verfügung gestellt werden;

Die allgemeinen Kostensteigerungen im Sektor liegen weit über dem Maß der Mittelerhöhung. Insofern trägt diese erhöhte Dynamisierung nur teilweise, jedoch nicht vollständig, zum Ausgleich der Inflation und der Kosten bei. Die Mittelerhöhung ist somit unzureichend ausgefallen. Maßnahmen zur Optimierung des Mitteleinsatzes werden derzeit geprüft. Gemäß Grundgesetz sind den Ländern, zur Erfüllung des Auftrags der Bereitstellung von Angeboten im SPNV als Teil der Daseinsvorsorge, Regionalisierungsmittel aus Gemeinschaftssteuern in auskömmlichen Umfang zur Verfügung zu stellen. Dementsprechend ist die Finanzierung von SPNV-Leistungen nicht über Landesmittel zu gewährleisten bzw. kann eine etwaige Finanzierungslücke nicht auf das Fehlen originärer Landesmittel zurückgeführt werden.

4. wie sich die Pönale der Eisenbahnverkehrsunternehmen in den letzten fünf Jahren entwickelt haben;

Zwischen 2018 und 2023 sind die Strafzahlungen der Verkehrsunternehmen gestiegen.

Da noch nicht alle Verkehrsverträge der Jahre 2020 bis 2022 schlussabgerechnet sind, sind die nachfolgenden Zahlen als qualifizierte Schätzung zu verstehen.

Jahr	Summe
2018	16,5 Mio. €
2019	15 Mio. €
2020	14 Mio. €
2021	20 Mio. €
2022	36 Mio. €

5. in welchem Umfang Zahlungen an Eisenbahnverkehrsunternehmen wegen ausgefallener Züge in den letzten fünf Jahren jeweils unterblieben sind;

Zwischen 2019 und 2022 wurden Zahlungen in Höhe von 218,93 Mio. Euro einbehalten, da Züge nicht wie im Bestellkonzept geplant verkehrten. Es wird darauf hingewiesen, dass die einvernehmlichen Leistungsreduzierungen, beispielsweise im Zuge der Coronapandemie ab dem Jahr 2020 in diesem Wert inkludiert sind, er folglich nicht nur Ausfälle auf Verschulden der Verkehrsunternehmen umfasst. Die Strafzahlungen nach Ziffer 4 fallen zusätzlich zu diesen Angaben der Ziffer 5 an. Da noch nicht alle Verkehrsverträge der Jahre 2020 bis 2022 schlussabgerechnet sind, sind die nachfolgenden Zahlen als qualifizierte Schätzung zu verstehen. Für 2018 liegen die Daten nicht in der erforderlichen Struktur vor.

Jahr	Summe
2018	keine geeigneten Daten
2019	18,81 Mio. €
2020	79,72 Mio. €
2021	51,52 Mio. €
2022	68,88 Mio. €

6. ob sie diese differenziert nach Verspätungen, die im Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens und solchen von außerhalb, wie beispielsweise Infrastrukturschäden bzw. -störungen oder auch Personenschäden, darstellen kann:

Der angefragte Zusammenhang zwischen Zugausfällen (Ziffer 5) und Verspätungen (Ziffer 6) besteht nicht, da eine zu beanstandende Zug-Leistung entweder ausfällt oder verspätet verkehrt.

7. falls es eine Differenzierung wie in Ziffer 6 dargestellt nicht gibt, ob sie das Pönale-System entsprechend weiterentwickeln wird;

Das Pönale-System wird kontinuierlich überprüft und weiterentwickelt. Eine Differenzierung nach der Fragestellung unter Ziffer 6 ist dabei nicht notwendigerweise Zielsetzung, da für die Abrechnung von Zugausfällen primär nur von Interesse ist, ob eine interne oder externe Ursache vorliegt.

8. für welche Bereiche zur Verbesserung des regionalen Schienenverkehrs die Pönale sowie Einsparungen durch Nichtvergütung ausgefallener Verkehre jeweils in den letzten fünf Jahren verwendet wurden;

Die Pönalezahlungen werden in das "System Schiene" mit möglichst hohem Fahrgastnutzen reinvestiert, z. B. zusätzliche Zugleistungen oder kleinere Infrastrukturmaßnahmen.

9. ob die Einnahmen aus Pönalen sowie Einsparungen durch Nichtvergütung ausgefallener Verkehre auch anderweitig als in Ziffer 7 verwendet wurden mit der Angabe, wofür;

Vorbemerkung:

Es wird davon ausgegangen, dass sich Ziffer 9 entgegen der Antragsformulierung nicht auf Ziffer 7, sondern auf Ziffer 8 beziehen soll.

Eine anderweitige Verwendung als jene der in der Stellungnahme zu Ziffer 8 dargestellten hat nicht stattgefunden.

10. ob ohne die Einnahmen aus Pönalen sowie nicht gezahlter Verkehre wegen Ausfällen bereits Abbestellungen von Verkehren vorgenommen werden müssten.

Nein, das ist nicht zutreffend.

Hermann

Minister für Verkehr