

**Kleine Anfrage**

**des Abg. Dr. Erik Schweickert FDP/DVP**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

**Pünktlichkeit sowie Zugausfälle auf der Residenzbahn  
und deren Einfluss auf die Qualitätsmessung bzw. Pönalen  
des Landes Baden-Württemberg**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Auf welcher Grundlage basieren die Berechnungen der Pönalen sowie der Qualitätsmessungen des Landes Baden-Württemberg bei Verspätungen und Zugausfällen auf der Residenzbahn?
2. Wie fielen die Pünktlichkeitsquoten auf der Residenzbahn zwischen Januar 2019 und Oktober 2019 aus unter Angabe, welche Pönale jeweils für Unpünktlichkeit gezahlt wurde (aufgeschlüsselt nach Monaten und Betreibern sowie nach 5- und 3-Minuten-Pünktlichkeit, im Monat Juni zusätzlich bis zum Fahrplanwechsel sowie ab dem Fahrplanwechsel dargestellt)?
3. Wie viele Zugausfälle gab es auf der Residenzbahn zwischen Januar und Oktober 2019 unter Angabe, welche Pönale hierfür jeweils gezahlt wurde (aufgeschlüsselt nach Monaten und Betreibern, im Monat Juni zusätzlich bis zum Fahrplanwechsel sowie ab dem Fahrplanwechsel dargestellt)?
4. In welcher Form fließen die ausgefallenen Züge in die Qualitätsberechnung bzw. die Pünktlichkeitsstatistik ein?
5. In welchem Umfang entfielen Zahlungen des Landes an die Betreiber aufgrund ausgefallener Züge (aufgeschlüsselt nach Monaten und Betreibern, im Monat Juni zusätzlich bis zum Fahrplanwechsel sowie ab dem Fahrplanwechsel dargestellt)?
6. Wie hoch waren die Pönalen, die seit Januar 2019 bis Ende Oktober 2019 auf der Residenzbahn gezahlt werden mussten insgesamt (aufgeschlüsselt nach Monaten und Betreibern, im Monat Juni zusätzlich bis zum Fahrplanwechsel sowie ab dem Fahrplanwechsel dargestellt)?

7. Wie entwickelten sich die Ergebnisse der Qualitätsmessungen insgesamt von Januar bis Ende Oktober 2019 auf der Residenzbahn (aufgeschlüsselt nach Monaten und Betreibern, im Monat Juni zusätzlich bis zum Fahrplanwechsel sowie ab dem Fahrplanwechsel dargestellt)?
8. Inwieweit kann man eine Verspätung von 5 Minuten und 59 Sekunden als „pünktlich“ definieren, wenn man beispielsweise weiß, dass die Umsteigezeiten von der Residenzbahn zum Fernverkehr in Karlsruhe Hbf in der Regel bei sieben Minuten liegen und hier die Bahnsteige gewechselt werden müssen?
9. Inwieweit würden sich die Ergebnisse der Fragen 2, 5 und 7 verändern, wenn anstatt einer aktuell definierten Verspätung von 3 Minuten und 59 Sekunden der Begriff „Pünktlichkeit“ – wie eigentlich außerhalb des Bahnverkehrs üblich – als eine absolute Pünktlichkeit ohne jegliche Verspätung gerechnet werden würde?
10. Inwieweit steht zu befürchten, dass die für die Pönalen eigentlich direkt verantwortlichen – aber in der Problemkette hinten stehenden – Betreiber Go-Ahead und Abellio aufgrund der katastrophalen Probleme (Fahrzeuglieferungen, Fahrzeugtechnik und Software) den Regress an die Lieferanten Bombardier und Stadler weitergeben, diese aber infolge der Ausschreibung der Fahrzeuge durch das Land Baden-Württemberg nicht oder nur teilweise zahlen und die resultierenden Einnahmeausfälle beim Land dazu führen, dass Verbesserungen in die Qualität der Residenzbahn nicht finanziert werden?

30.10.2019

Dr. Schweickert FDP/DVP

#### Begründung

Infolge der Fahrplanumstellung auf der Residenzbahn an Pfingsten 2019 kam es zu diversen Problemen der beiden Zugbetreiber Abellio und Go-Ahead. Viele Menschen haben dadurch den Eindruck gewonnen, dass die Zuverlässigkeit in Form von Pünktlichkeit und möglichst keinen Zugausfällen auf der Residenzbahn stark abgenommen hat. Um die Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg auf den SPNV zu bewegen, sind zuverlässige Bahnverbindungen jedoch enorm wichtig und für viele das Hauptkriterium, insbesondere da das Land Baden-Württemberg das Ziel ausgerufen hat, einen attraktiven SPNV anzubieten. Diese Kleine Anfrage soll deshalb dazu dienen, auf Basis der dem Land Baden-Württemberg vorliegenden Erkenntnisse zu Pünktlichkeit und Zugausfällen einen Vergleich der Zuverlässigkeit auf der Residenzbahn vor und nach der Fahrplanumstellung zu ermöglichen.

Antwort\*)

Mit Schreiben vom 16. Dezember 2019 Nr. 3-3822.5/1922 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

*1. Auf welcher Grundlage basieren die Berechnungen der Pönalen sowie der Qualitätsmessungen des Landes Baden-Württemberg bei Verspätungen und Zugausfällen auf der Residenzbahn?*

Die Regelungen zu Pönalen und Qualitätsmessungen finden sich in den jeweiligen Verkehrsverträgen des Landes mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. in den Anlagen Qualität zu diesen Verträgen. Im Übergangsvertrag Los 15 mit der DB Regio AG (DB Regio) gibt es eine Pünktlichkeitsgrenze von 5:59 Minuten, in den Verträgen mit den neuen Betreibern Abellio und Go-Ahead beträgt die Pünktlichkeitsgrenze 3:59 Minuten.

*2. Wie fielen die Pünktlichkeitsquoten auf der Residenzbahn zwischen Januar 2019 und Oktober 2019 aus unter Angabe, welche Pönale jeweils für Unpünktlichkeit gezahlt wurde (aufgeschlüsselt nach Monaten und Betreibern sowie nach 5- und 3-Minuten-Pünktlichkeit, im Monat Juni zusätzlich bis zum Fahrplanwechsel sowie ab dem Fahrplanwechsel dargestellt)?*

Bei DB Regio sahen die Pünktlichkeitswerte für die IRE- und RE-Leistungen an den Messstellen Stuttgart Hauptbahnhof, Bietigheim-Bissingen, Mühlacker, Pforzheim Hauptbahnhof und Karlsruhe Hauptbahnhof bis Juni 2019 wie folgt aus. Dargestellt ist die prozentuale Einhaltung des Fahrplans „Plan“, die Einhaltung des Pünktlichkeitsziels „< 4 min“ und die des Ziels „< 6 min“:

Monat	Plan	< 4 min	< 6 min
Jan 19	40,5 %	76,1 %	86,5 %
Feb 19	42,9 %	79,7 %	87,6 %
Mrz 19	44,3 %	79,8 %	88,4 %
Apr 19	45,0 %	80,9 %	88,9 %
Mai 19	42,5 %	77,8 %	86,9 %
Jun 19	39,0 %	76,0 %	86,8 %

Die Pünktlichkeitsquoten für Abellio an den Messstellen Stuttgart Hauptbahnhof, Bietigheim-Bissingen, Mühlacker und Pforzheim Hauptbahnhof haben sich seit der Betriebsaufnahme folgendermaßen entwickelt:

Monat	Plan	< 4 min	< 6 min
Jun 19	20,3 %	62,6 %	75,9 %
Jul 19	19,2 %	63,3 %	76,4 %
Aug 19	23,1 %	71,3 %	84,0 %
Sep 19	19,3 %	61,4 %	73,7 %
Okt 19	18,5 %	60,7 %	73,3 %
Nov 19	22,3 %	65,3 %	78,5 %

\*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Für Go-Ahead liegen seit Juni 2019 für die Messstellen Stuttgart Hauptbahnhof, Bietigheim-Bissingen, Mühlacker, Pforzheim Hauptbahnhof und Karlsruhe Hauptbahnhof folgende Daten vor:

Monat	Plan	< 4 min	< 6 min
Jun 19	22,2 %	54,4 %	66,7 %
Jul 19	26,7 %	64,4 %	76,2 %
Aug 19	39,2 %	74,4 %	84,2 %
Sep 19	29,1 %	65,4 %	75,9 %
Okt 19	28,0 %	63,6 %	75,8 %
Nov 19	32,9 %	68,9 %	80,3 %

Zu den Pönalen wird auf die Antwort zu Frage Nr. 6 verwiesen.

3. *Wie viele Zugausfälle gab es auf der Residenzbahn zwischen Januar und Oktober 2019 unter Angabe, welche Pönale hierfür jeweils gezahlt wurde (aufgeschlüsselt nach Monaten und Betreibern, im Monat Juni zusätzlich bis zum Fahrplanwechsel sowie ab dem Fahrplanwechsel dargestellt)?*

Bei DB Regio sind bis zum 8. Juni 2019 folgende Zugzahlen bei den RE- und IRE-Leistungen auf der Residenzbahn ausgefallen:

Januar	25
Februar	22
März	20
April	45
Mai	30
bis 8. Juni 2019	32

Für Abellio liegen für den Monat Juni im Moment noch keine zugscharfen Ausfalllisten vor. Für die Folgemonate ist folgende Entwicklung dokumentiert:

Juli	53
August	65
September	149
Oktober	56

Der sprunghafte Anstieg im September ist auf den Einsatz der neuen Bombardier-Triebwagen ab 9. September 2019 zurückzuführen, die zunächst immense Probleme bereitet haben. Von Go-Ahead liegen im Moment noch keine konsolidierten Ausfalllisten für einzelne Züge vor, sondern nur Globalwerte für das Los 3, welches auch Leistungen auf der Remsbahn enthält.

Zu den Pönalen wird auf die Antwort zu Frage Nr. 6 verwiesen.

4. *In welcher Form fließen die ausgefallenen Züge in die Qualitätsberechnung bzw. die Pünktlichkeitsstatistik ein?*

Ausgefallene oder wegen hoher Verspätung (ab 31 Minuten) als ausgefallen gewertete Züge fließen nicht in die Pünktlichkeitsstatistik ein.

5. *In welchem Umfang entfielen Zahlungen des Landes an die Betreiber aufgrund ausgefallener Züge (aufgeschlüsselt nach Monaten und Betreibern, im Monat Juni zusätzlich bis zum Fahrplanwechsel sowie ab dem Fahrplanwechsel dargestellt)?*

Auf die Antwort zur Frage Nr. 6 wird verwiesen.

6. *Wie hoch waren die Pönalen, die seit Januar 2019 bis Ende Oktober 2019 auf der Residenzbahn gezahlt werden mussten insgesamt (aufgeschlüsselt nach Monaten und Betreibern, im Monat Juni zusätzlich bis zum Fahrplanwechsel sowie ab dem Fahrplanwechsel dargestellt)?*

Die Pönalen aus den Verkehrsverträgen wegen verfehlter Pünktlichkeitsziele oder anderer Qualitätsdefizite werden auf Basis eines Jahresergebnisses ermittelt und erst nach Vorlage einer Schlussrechnung durch das Verkehrsunternehmen im Folgejahr festgestellt und eingezogen. Für 2019 wurden daher noch keine Pönalen gezahlt. Dies gilt auch für die Leistungen der DB Regio bis zum 8. Juni 2019, da diese einem größeren Vertrag (Los 15) gehören, der mit Leistungen im Raum Tübingen und im Rhein-Neckar-Raum über den 8. Juni 2019 hinaus weitergeführt wird. Auch Minderungen und Pönalen aufgrund von Zugausfällen werden nicht monatlich, sondern nur jahresweise im Zuge der Schlussrechnung festgestellt und eingezogen.

7. *Wie entwickelten sich die Ergebnisse der Qualitätsmessungen insgesamt von Januar bis Ende Oktober 2019 auf der Residenzbahn (aufgeschlüsselt nach Monaten und Betreibern, im Monat Juni zusätzlich bis zum Fahrplanwechsel sowie ab dem Fahrplanwechsel dargestellt)?*

Für die Pünktlichkeitswerte verweisen wir auf die Antwort zur Frage Nr. 2. Die Erfassungen und Kundenbefragungen im Rahmen des Qualitätssystem (QMS) liefern nur bezogen auf das gesamte Jahr und auf den gesamten Verkehrsvertrag repräsentative Ergebnisse. Monatswerte für einzelne Strecken sind daher nicht aussagekräftig.

8. *Inwieweit kann man eine Verspätung von 5 Minuten und 59 Sekunden als „pünktlich“ definieren, wenn man beispielsweise weiß, dass die Umsteigezeiten von der Residenzbahn zum Fernverkehr in Karlsruhe Hbf in der Regel bei sieben Minuten liegen und hier die Bahnsteige gewechselt werden müssen?*

Das Land und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) teilen die Skepsis gegenüber der herkömmlichen DB-Pünktlichkeitsdefinition mit der Pünktlichkeitsgrenze von 5:59 Minuten. Es gibt im Land auch Bahnknoten mit noch kürzeren Umsteigezeiten als in Karlsruhe Hauptbahnhof, sodass in der Tat die Konstellation eintreten kann, dass ein von der DB als pünktlich gewerteter Zug erst nach der Abfahrt eines Anschlusszuges am Umsteigebahnhof eintrifft. Daher gibt das Land in den neueren Verkehrsverträgen generell eine Pünktlichkeitsgrenze von 3:59 Minuten vor.

9. *Inwieweit würden sich die Ergebnisse der Fragen 2, 5 und 7 verändern, wenn anstatt einer aktuell definierten Verspätung von 3 Minuten und 59 Sekunden der Begriff „Pünktlichkeit“ – wie eigentlich außerhalb des Bahnverkehrs üblich – als eine absolute Pünktlichkeit ohne jegliche Verspätung gerechnet werden würde?*

Die Ergebnisse zur Pünktlichkeit sind den Tabellen in der Antwort zur Frage Nr. 2 zu entnehmen, die Antwort zu den Pönalen der Antwort zur Frage Nr. 6.

*10. Inwieweit steht zu befürchten, dass die für die Pönalen eigentlich direkt verantwortlichen – aber in der Problemkette hinten stehenden – Betreiber Go-Ahead und Abellio aufgrund der katastrophalen Probleme (Fahrzeuglieferungen, Fahrzeugtechnik und Software) den Regress an die Lieferanten Bombardier und Stadler weitergeben, diese aber infolge der Ausschreibung der Fahrzeuge durch das Land Baden-Württemberg nicht oder nur teilweise zahlen und die resultierenden Einnahmeausfälle beim Land dazu führen, dass Verbesserungen in die Qualität der Residenzbahn nicht finanziert werden?*

Beim BW-Modell schreibt das Land Baden-Württemberg die Verkehrsdienstleistungen auf Grundlage eines Verkehrsvertrages aus. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erwirbt die benötigten Fahrzeuge vom Hersteller (Herstellervertrag) und veräußert sie direkt an die Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) weiter (Fahrzeugliefervertrag), welche Eigentümerin der Fahrzeuge wird. Die SFBW verpachtet die Fahrzeuge an das EVU zurück.

Aufgrund dieser Vertragskonstellation stehen der SFBW aus dem Fahrzeugliefervertrag wegen des Lieferverzuges und des Zustandes der Fahrzeuge Schadensersatz-, Erfüllungs- und Gewährleistungsansprüche gegen das EVU zu. Ferner wurden der SFBW die Rechte aus dem Herstellervertrag gegen den Hersteller sicherheitshalber abgetreten, sodass sich die SFBW insofern auch beim Hersteller schadlos halten kann. Daneben stehen dem EVU aus dem Herstellervertrag seinerseits Schadensersatz-, Erfüllungs- und Gewährleistungsansprüche gegen den Hersteller zu. Dem Land stehen wiederum aus dem Verkehrsvertrag aufgrund der qualitativen Defizite der Verkehrsleistung Pönale und Schadensersatzansprüche zu.

Diese Anspruchspositionen bestehen nebeneinander. Eine Zahlungsverweigerung durch die Hersteller mit Verweis auf die Ausschreibung der Verkehrsleistung durch das Land ist daher nicht möglich.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor