

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Erik Schweickert FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Pünktlichkeit sowie Zugausfälle auf der Residenzbahn 2022

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie fielen die Pünktlichkeitsquoten auf der Residenzbahn im Zeitraum November 2021 bis Oktober 2022 aus (aufgeschlüsselt nach Monaten und Betreibern sowie nach Fünf- und Drei-Minuten-Pünktlichkeit)?
2. Wie viele Zugausfälle gab es auf der Residenzbahn im Zeitraum November 2021 bis Oktober 2022 (aufgeschlüsselt nach Monaten und Betreibern sowie im Verhältnis zum geplanten Fahrplanangebot)?
3. Wie bewertet sie die Entwicklung der Pünktlichkeit sowie der Zugausfälle auf der Residenzbahn im Jahr 2022 im Vergleich zum Zeitraum seit der Fahrplanumstellung im Juni 2019?
4. Wie hoch waren die Pönalen, die 2021 auf der Residenzbahn gezahlt werden mussten insgesamt (aufgeschlüsselt nach Monaten und Betreibern, im Monat Juni zusätzlich bis zum Fahrplanwechsel sowie ab dem Fahrplanwechsel dargestellt)?
5. Wie entwickelten sich die Ergebnisse der Qualitätsmessungen insgesamt im Jahr 2021 auf der Residenzbahn (aufgeschlüsselt nach Monaten und Betreibern, im Monat Juni zusätzlich bis zum Fahrplanwechsel sowie ab dem Fahrplanwechsel dargestellt)?
6. Welche Entwicklung der Pünktlichkeitsquoten sowie der Qualitätsmessungen erwartet sie in diesem und dem nächsten Jahr von den Betreibern auf der Residenzbahn (pro Betreiber)?

7. Inwieweit würden sich die Ergebnisse der Fragen 1 und 6 verändern, wenn anstatt einer aktuell definierten Verspätung von drei Minuten und 59 Sekunden der Begriff „Pünktlichkeit“ – wie eigentlich außerhalb des Bahnverkehrs üblich – als eine absolute Pünktlichkeit ohne jegliche Verspätung gerechnet werden würde?
8. Inwiefern hatte die Insolvenz Abellios und die Übernahme der Regionalbahn 17 durch die SWEG Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH (SWEG) Auswirkungen auf Pünktlichkeit, Zugausfälle, Qualitätsmessung sowie bereits geplante Ausbaumaßnahmen und Fahrplanänderungen?
9. Inwiefern hatte die Sperrung der unterirdischen Stammstrecke der S-Bahn Stuttgart in den Sommerferien 2022 Auswirkungen auf den gesamten Bahnbetrieb auf der Residenzbahn unter anderem im Hinblick auf eine Verbesserung des Baustellenfahrplans für die zukünftigen Sperrungen der Stammstrecke?
10. Inwiefern hat die Umstrukturierung des Karlsruher Stadtbahnnetzes sowohl im vergangenen Jahr durch die Öffnung des Stadtbahntunnels in der Karlsruher Innenstadt als auch die Umstrukturierung des Vergabenetzes 7a Auswirkungen auf das Fahrplanangebot und die Qualität auf der Linie S5 zwischen Wörth und Pforzheim?

28.10.2022

Dr. Schweickert FDP/DVP

Begründung

Der Zugverkehr auf der Residenzbahn steht nach der Übernahme Abellios durch die SWEG auch im Jahr 2022 im Fokus. Nachdem die Pünktlichkeitswerte bereits in der Vergangenheit nicht zufriedenstellend waren, soll diese Kleine Anfrage deshalb Erkenntnisse darüber bringen, wie sich die Qualität auf den Linien der Residenzbahn entwickelt hat.

Antwort

Mit Schreiben vom 5. Dezember 2022 Nr. VM3-0141.5-19/122/3 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie fielen die Pünktlichkeitsquoten auf der Residenzbahn im Zeitraum November 2021 bis Oktober 2022 aus (aufgeschlüsselt nach Monaten und Betreibern sowie nach Fünf- und Drei-Minuten-Pünktlichkeit)?*

Um die Nachfragen präzise zu beantworten, wird zunächst klargestellt, dass unter der „Residenzbahn“ die Strecke Stuttgart–(Ludwigsburg/SFS)–Vaihingen–Mühlacker–Pforzheim–Karlsruhe betrachtet wird.

Die Frage wird in Form von Tabellen mit den gewünschten Daten beantwortet. Aus Gründen der Übersichtlichkeit und Lesbarkeit des Dokuments befinden sich diese im *Anhang 1*.

Es wird darauf hingewiesen, dass Pünktlichkeitsdaten netzspezifisch über das Qualitätsranking des Landes Baden-Württemberg sowie in detaillierterer Form nach Messpunkten auch über das Pünktlichkeitsportal der NVBW für die Öffentlichkeit zeitversetzt einsehbar sind. Das Land Baden-Württemberg bietet hier größtmögliche Transparenz im Sinne Fahrgäste, insbesondere der Pendler/-innen (siehe [bwegt.de/qualitaet](https://www.nvbw.de/qualitaet) und <https://www.nvbw.de/services/puenktlichkeitswerte>).

2. Wie viele Zugausfälle gab es auf der Residenzbahn im Zeitraum November 2021 bis Oktober 2022 (aufgeschlüsselt nach Monaten und Betreibern sowie im Verhältnis zum geplanten Fahrplanangebot)?

Die Frage wird in Form einer Tabelle mit den gewünschten Daten beantwortet. Aus Gründen der Übersichtlichkeit und Lesbarkeit des Dokuments befinden sich diese im *Anhang 2*. Die Tabelle unterscheidet zwischen selbstverschuldeten (bspw. fahrzeug- und personalbedingten) und fremdverschuldeten (z. B. infrastrukturbedingten oder witterungsbedingten) Ausfallursachen. Abgestimmte Zugausfälle aufgrund von Baustellen und aufgrund des Coronanotfallkonzepts im Frühjahr wurden hierbei nicht berücksichtigt, da diese nicht als Ausfall, sondern als nicht bestellte Leistung behandelt werden. Ausfälle über die abgestimmten Auslegungen von Zügen hinaus gelten natürlich auch in diesem Zeitraum als Zugausfall. Da die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die konsolidierten Daten zu Ausfällen vertragsgemäß mit einem ca. 6-wöchigen Nachlauf zuliefern, enthält der Anhang Daten bis einschließlich September 2022.

3. Wie bewertet sie die Entwicklung der Pünktlichkeit sowie der Zugausfälle auf der Residenzbahn im Jahr 2022 im Vergleich zum Zeitraum seit der Fahrplanumstellung im Juni 2019?

Die Pünktlichkeit insgesamt hatte sich zwischen 2019 und Anfang 2022 stetig verbessert. Seit dem Frühjahr gab es jedoch Rückschläge durch Mängel an der Infrastruktur, hohes Baustellenaufkommen mit stark verspäteten Informationen durch den Infrastrukturbetreiber und Verspätungsübertragungen durch den historisch unpünktlichen Fernverkehr. Im Sommer führte das 9-Euro-Ticket mit sehr hohen Auslastungen in den Zügen sowie zahlreiche Langsamfahrstellen (Schwellenproblematik infolge des Zugunglücks bei Garmisch-Partenkirchen und den extrem hohen Temperaturen) zu weiteren Einbußen bei der Pünktlichkeit. Dieser Trend bei der Pünktlichkeit war deutschlandweit im Sommer bemerkbar. Aus diesem Grund wurden die vertraglichen Zielwerte 2022 wieder deutlicher verfehlt als in den vergangenen beiden Jahren.

Die Zuverlässigkeit speziell bei Go-Ahead und Abellio/SBS ist generell deutlich besser als zur Betriebsaufnahme 2019. Während die letzten beiden Jahre stark durch Corona und die damit verbundenen Angebotseinschränkungen aufgrund von höheren Krankenständen geprägt war, wurde im Jahr 2022 auf der Residenzbahn nahezu ohne Einschränkungen personalseitig gefahren. Das hohe Baustellenvolumen, die mangelhafte Planung und Kommunikation der Baustellen, häufige Infrastrukturmängel (v. a. im Sommer), die extreme, lang andauernde Hitze, die zu häufigeren Fahrzeugdefekten geführt hat, Großstörungen wie der Oberleitungsschaden am Stuttgarter Hauptbahnhof im Juli 2022 und die bundesweit schwierige Lage auf dem Personalmarkt, die durch die Coronapandemie und Auswirkungen des 9-Euro-Tickets zusätzlich verschärft wird, trugen aber dazu bei, dass die Zuverlässigkeit auch 2022 nicht zufriedenstellend ausfällt. Der Großteil der Störungen des zurückliegenden Jahres rührte jedoch von der Infrastrukturseite, welche in alleiniger Kontrolle des Bundes als Eigentümer der Deutschen Bahn liegt.

Es lässt sich resümieren, dass die Anstrengungen der Verkehrsunternehmen, die durch das Land begleitet und überwacht werden, Früchte gezeigt haben, die Lage aber weiterhin nicht zufriedenstellend ist. In den Bereichen Instandhaltung, Personalgewinnung und Störfallmanagement sind bei den Betreibern noch Verbesserungen nötig, um die eigenverschuldeten Verspätungen und Ausfälle zu verringern. Die Verschlechterungen in diesem Jahr sind jedoch vor allem an den äußeren Umständen festzumachen. Zu den Themen Baustellen und Zustand der Infrastruktur bestehen intensive Gespräche zwischen dem Land, den Verkehrsunternehmen und

dem Infrastrukturbetreiber, in denen Maßnahmen erörtert werden, die zu einer Stabilisierung der Betriebslage führen sollen.

4. *Wie hoch waren die Pönalen, die 2021 auf der Residenzbahn gezahlt werden mussten insgesamt (aufgeschlüsselt nach Monaten und Betreibern, im Monat Juni zusätzlich bis zum Fahrplanwechsel sowie ab dem Fahrplanwechsel dargestellt)?*

Pönale und Minderungen sind hier stets in Zusammenhang zu sehen. Minderungen sind hierbei Abzüge für nicht erbrachte Leistungen, Pönale umfassen für bestimmte Schlechtleistungen anfallende Strafzahlungen. Insgesamt belaufen sich Pönalen und Minderungen bei den Unternehmen SBS und Go-Ahead auf ca. 2,6 Mio. Euro (anteilig für die Residenzbahn), darin ist die vertragliche Pönale in Höhe von ca. 300.000 Euro enthalten. Die Werte für den Juni wurden gesamt dargestellt, da es zum kleinen Fahrplanwechsel 2021 keine wesentlichen Veränderungen im Angebot auf der Residenzbahn gab. Die Daten zu Frage 4 werden im *Anhang 3* dargestellt.

5. *Wie entwickelten sich die Ergebnisse der Qualitätsmessungen insgesamt im Jahr 2021 auf der Residenzbahn (aufgeschlüsselt nach Monaten und Betreibern, im Monat Juni zusätzlich bis zum Fahrplanwechsel sowie ab dem Fahrplanwechsel dargestellt)?*

Das Qualitätssystem (QMS) der NVBW erfasst statistisch signifikant ausschließlich Jahreswerte. Es können daher keine monats-scharfen Daten zur Verfügung gestellt werden, denn diese verfügten nicht über statistisch signifikante Aussagekraft. Die Erhebungen für das Jahr 2022 sind noch nicht abgeschlossen. Daher werden die Werte für 2021 dargestellt. Innerhalb des QMS werden die Erhebungen nur je Netz (Vertrag) durchgeführt. Wir bitten um Verständnis, dass daher keine spezifische Aussage für den Teilabschnitt der Residenzbahn möglich ist.

Tabelle 1: Daten des QMS für das Jahr 2021

Datenstand 2021	AVG Netz 7 Los 1	Abellio Netz 1 Los 1	Go-Ahead Netz 1 Los 3
Anschlusserrreichung	96,35 %	92,76 %	93,68 %
Zugbildung	98,13 %	95,33 %	99,05 %
Sauberkeit der Züge	90,54 %	91,42 %	92,20 %
Schadensfreiheit Züge	95,32 %	96,72 %	97,31 %
Fahrgastinfo im Zug	98,20 %	98,51 %	98,53 %

6. *Welche Entwicklung der Pünktlichkeitsquoten sowie der Qualitätsmessungen erwartet sie in diesem und dem nächsten Jahr von den Betreibern auf der Residenzbahn (pro Betreiber)?*

Das Land erwartet von allen EVU weiterhin, die Pünktlichkeit zu verbessern, Zugaussfälle weiter zu reduzieren und im Qualitätssystem die Zielwerte zu erreichen. Inwiefern dies besonders bei der Pünktlichkeit gelingen kann, ist fraglich, da hier neben den EVU auch die Infrastrukturbetreiber, besonders DB Netz, eine entscheidende Rolle spielen. Infrastrukturstörungen, Baustellen und Zugfolgeverspätungen haben massive Auswirkungen auf die Pünktlichkeit.

Bei den Zugaussfällen erwartet das Land, dass die EVU alle Anstrengungen unternehmen, insbesondere personalbedingte Zugaussfälle zu minimieren (z. B. durch verstärkte Anstrengungen zur Personalgewinnung). Die weitere Entwicklung ist daher vor allem vom Baustellengeschehen abhängig, weniger von der bereits heute guten Arbeitsleistung der Verkehrsunternehmen.

7. *Inwieweit würden sich die Ergebnisse der Fragen 1 und 6 verändern, wenn anstatt einer aktuell definierten Verspätung von drei Minuten und 59 Sekunden der Begriff „Pünktlichkeit“ – wie eigentlich außerhalb des Bahnverkehrs üblich – als eine absolute Pünktlichkeit ohne jegliche Verspätung gerechnet werden würde?*

Es ist zweckmäßig, bei einer Fortbewegung von A nach B Toleranzen zu berücksichtigen. Dies ist sowohl im Autoverkehr (Angaben in Navigationsgeräten sind niemals sekundengenau und verändern sich im Fahrtverlauf je nach Verkehrslage), im Flugverkehr (meist Toleranzen im Flugplan, Abhängigkeiten von Verkehrsaufkommen und Wetter) als auch im Rad- und Fußverkehr (Unsicherheit bezüglich Verkehrsaufkommen, roter Ampeln etc.) allgemein Usus. Lediglich in Fällen, wo keinerlei Interaktionen mit anderen Verkehrsträgern oder -mitteln vorliegen (z. B. isoliertes Bahn-Hochgeschwindigkeitsnetz in China oder Japan), sind Verspätungen nahezu komplett auszuschließen. Die Pünktlichkeitsquoten würden sich unter Anwendung einer Pünktlichkeitsdefinition ohne jegliche Toleranzen deutlich verändern, bei Go-Ahead auf ca. 35 %, bei Abellio/SBS auf knapp 40 %.

8. *Inwiefern hatte die Insolvenz Abellios und die Übernahme der Regionalbahn 17 durch die SWEG Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH (SWEG) Auswirkungen auf Pünktlichkeit, Zugausfälle, Qualitätsmessung sowie bereits geplante Ausbaumaßnahmen und Fahrplanänderungen?*

Aufgrund der Insolvenz Abellios musste die Einführung der MEX-Leistungen an Sonntagen (Halbstundentakt zwischen Pforzheim und Bietigheim-Bissingen an Sonn- und Feiertagen zwischen 9 und 20 Uhr) verschoben werden. Ein Teil („Stufe 0“) der geplanten Ausweitungen des MEX-Standards wurde von Dezember 2021 (Fahrplan 2022) auf Dezember 2022 (Fahrplan 2023) verschoben. Der andere Teil („Stufe 1“) der geplanten Ausweitungen sollte zum Juni 2022 eingeführt werden und wurde um sechs Monate verschoben. Außerdem wurde die Verlängerung von drei weiteren Zugpaaren von Pforzheim nach Karlsruhe von Dezember 2021 auf Dezember 2022 verschoben. Folglich geht das gesamte neue MEX-Angebot in Kürze zum 11. Dezember 2022 in Betrieb und wird Angebotsausweitungen für die Fahrgäste bringen.

Zu Beginn der Übernahme der Verkehre durch die SWEG waren leichte Verbesserungen bei der Pünktlichkeit gegenüber den jeweiligen Vorjahreswerten zu beobachten. Seit März sind die Pünktlichkeitswerte jedoch aufgrund der unter Frage 3 genannten Gründe abgesunken. Dasselbe gilt auch für die Zugausfallquoten. Insbesondere die Zugbildung und die Funktionsfähigkeit der Fahrgastinformation an, bzw. in den Zügen sowie des Fahrgast-WLANs hat sich gegenüber dem Vorjahr verbessert.

9. *Inwiefern hatte die Sperrung der unterirdischen Stammstrecke der S-Bahn Stuttgart in den Sommerferien 2022 Auswirkungen auf den gesamten Bahnbetrieb auf der Residenzbahn unter anderem im Hinblick auf eine Verbesserung des Baustellenfahrplans für die zukünftigen Sperrungen der Stammstrecke?*

Aufgrund der Stammstreckensperrung der S-Bahn Stuttgart im Sommer 2022 mussten die Züge der RB17 mit Ausnahme von einzelnen Lagen während der Hauptverkehrszeit in Bietigheim-Bissingen enden. Die Züge des IRE1 konnten in ihrer üblichen Lage von Karlsruhe nach Stuttgart verkehren. Die Baustellenfahrpläne der zukünftigen Sperrungen der Stammstrecke werden weiterhin gemeinsam mit dem Infrastrukturbetreiber und allen EVU in einer Arbeitsgruppe entworfen. Dabei werden Erkenntnisse von den vorherigen Sperrungen einbezogen. Auf der Residenzbahn hat sich das Konzept, die RB17 (zukünftig den MEX17) in Bietigheim-Bissingen enden zu lassen, bewährt.

10. Inwiefern hat die Umstrukturierung des Karlsruher Stadtbahnnetzes sowohl im vergangenen Jahr durch die Öffnung des Stadtbahntunnels in der Karlsruher Innenstadt als auch die Umstrukturierung des Vergabernetzes 7a Auswirkungen auf das Fahrplanangebot und die Qualität auf der Linie S5 zwischen Wörth und Pforzheim?

Die Inbetriebnahme des Stadtbahntunnels in der Karlsruher Innenstadt im Dezember 2021 hat sich, wie erhofft, stabilisierend auf den Betrieb der Stadtbahnlinien S5 und S51 ausgewirkt. Diese durchqueren als Durchmesserlinien einmal komplett die Karlsruher Innenstadt auf ihrer Hauptachse durch die Kaiserstraße. Insofern waren sie vor der Inbetriebnahme des Tunnels häufig von Störungen und Behinderungen aus dem allgemeinen Verkehrsgeschehen betroffen. Diese Einflüsse konnten durch den geordneten Betrieb „unter der Erde“ größtenteils ausgeschlossen werden, sodass sich die Pünktlichkeitswerte der S5 und der S51 im Stadtgebiet signifikant verbessert haben.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 und mit dem Übergang in den neuen Verkehrsvertrag des Netzes 7b wird eine Angebotsausweitung an Sonntagen realisiert. Bisher verkehren die beiden Linien nur montags bis samstags jeweils zwei Mal je Stunde und Richtung zwischen Karlsruhe und Pforzheim. Zukünftig wird dies auch an Sonntagen der Fall sein. Die beiden Linien verkehren damit zukünftig täglich jeweils zwei Mal pro Stunde und Richtung. Zudem werden künftig auf vielen Fahrten mehr Stadtbahnfahrzeuge eingesetzt werden (Doppel- oder Dreifachtraktionen statt Einfachtraktionen), sodass deutlich mehr Sitzplätze zur Verfügung stehen werden. Das ist insofern ein positiver Effekt der Neuordnung der Karlsruher Netze, da durch den Einsatz von Neufahrzeugen auf den RE-Linien Stadtbahnen frei werden, die zur Kapazitätssteigerung auf nachfragestarken Strecken und Fahrten genutzt werden können.

Ein weiterer Vorteil der Neustrukturierung ist der sukzessive Zulauf weiterer Neufahrzeuge aus der internationalen „TramTrain“-Ausschreibung, welche ab dem Jahr 2025 auch für die AVG in Betrieb genommen und die auch heute bereits zeitgemäße Flotte weiter verjüngen werden.

Hermann
Minister für Verkehr

Anhang

1. Tabellen zu Frage 1 (Pünktlichkeit)

a) Abellio/SBS

SBS RB/RE17 05:59 min – Pünktlichkeit			
Monat	Pforzheim	Mühlacker	Stuttgart
Nov 21	83,35 %	91,05 %	79,45 %
Dez 21	85,64 %	91,89 %	85,74 %
Jan 22	87,03 %	94,52 %	87,97 %
Feb 22	86,97 %	93,12 %	85,08 %
Mrz 22	78,23 %	88,47 %	76,85 %
Apr 22	79,51 %	89,78 %	83,30 %
Mai 22	78,74 %	90,87 %	79,53 %
Jun 22	74,98 %	87,24 %	77,20 %
Jul 22	72,12 %	87,81 %	74,27 %
Aug 22	79,08 %	90,80 %	69,46 %
Sep 22	80,91 %	90,60 %	70,85 %
Okt 22	79,22 %	89,00 %	81,42 %

SBS RB/RE17 03:59 min – Pünktlichkeit			
Monat	Pforzheim	Mühlacker	Stuttgart
Nov 21	74,88 %	83,46 %	63,64 %
Dez 21	77,77 %	85,03 %	74,11 %
Jan 22	78,31 %	87,70 %	77,29 %
Feb 22	77,71 %	85,74 %	74,75 %
Mrz 22	69,44 %	80,86 %	62,63 %
Apr 22	70,62 %	82,78 %	69,25 %
Mai 22	68,29 %	83,10 %	63,94 %
Jun 22	62,80 %	77,46 %	61,24 %
Jul 22	56,40 %	79,02 %	59,36 %
Aug 22	66,58 %	82,18 %	54,39 %
Sep 22	70,66 %	81,96 %	52,98 %
Okt 22	65,70 %	80,26 %	61,80 %

b) GoAhead (IRE1)

GoAhead IRE1 Residenzbahn 05:59 min - Pünktlichkeit					
Monat	Karlsruhe	Pforzheim	Mühlacker	Stuttgart	
Nov 21	86,25 %	92,20 %	91,69 %	83,50 %	
Dez 21	85,97 %	92,25 %	91,73 %	84,50 %	
Jan 22	89,27 %	94,83 %	93,91 %	84,61 %	
Feb 22	87,15 %	93,32 %	93,01 %	86,63 %	
Mrz 22	80,41 %	87,53 %	86,92 %	79,16 %	
Apr 22	77,47 %	87,08 %	86,02 %	77,58 %	
Mai 22	78,95 %	87,12 %	85,54 %	76,07 %	
Jun 22	71,60 %	81,10 %	79,57 %	63,82 %	
Jul 22	61,37 %	78,52 %	76,22 %	63,32 %	
Aug 22	66,07 %	83,26 %	81,52 %	69,66 %	
Sep 22	68,14 %	81,97 %	79,91 %	70,23 %	
Okt 22	69,13 %	82,05 %	80,43 %	67,26 %	

GoAhead IRE1 Residenzbahn 03:59 min - Pünktlichkeit					
Monat	Karlsruhe	Pforzheim	Mühlacker	Stuttgart	
Nov 21	75,62 %	85,32 %	84,63 %	69,53 %	
Dez 21	78,19 %	87,90 %	86,67 %	73,21 %	
Jan 22	83,91 %	90,59 %	89,76 %	72,51 %	
Feb 22	79,32 %	89,50 %	86,84 %	73,03 %	
Mrz 22	70,03 %	80,10 %	79,07 %	63,53 %	
Apr 22	67,40 %	77,90 %	76,80 %	59,60 %	
Mai 22	66,20 %	78,61 %	76,09 %	60,40 %	
Jun 22	58,46 %	67,79 %	65,38 %	44,51 %	
Jul 22	46,16 %	65,23 %	62,74 %	43,67 %	
Aug 22	49,17 %	71,07 %	68,67 %	51,40 %	
Sep 22	53,28 %	73,14 %	70,58 %	53,61 %	
Okt 22	55,01 %	70,48 %	68,44 %	49,11 %	

c) AVG (S-Bahn)

AVG Messpunkt	Wilferdingen–Singen	03:59 min	05:59 min
Monat			
Nov 21		81,87 %	90,38 %
Dez 21		85,34 %	92,06 %
Jan 22		88,66 %	92,97 %
Feb 22		89,37 %	94,61 %
März 22		88,77 %	94,36 %
Apr 22		85,63 %	92,95 %
Mai 22		82,42 %	89,89 %
Jun 22		82,08 %	90,47 %
Jul 22		75,95 %	85,95 %
Aug 22		83,59 %	91,52 %
Sep 22		85,44 %	91,97 %
Okt 22		80,87 %	88,65 %

2. Tabellen zu Frage 2 (Zugausfälle)

a) Abellio/SBS

Monat	Anzahl Ausfälle		Ausgefallene Zug-km		Ausfallquote (Zkm)	
	fremdv.	selbstv.	fremdv.	selbstv.	fremdv.	selbstv.
Nov 21	28	6	802	140	0,7 %	0,1 %
Dez 21	31	12	902	370	0,8 %	0,3 %
Jan 22	24	21	734	454	0,7 %	0,4 %
Feb 22	10	4	285	99	0,3 %	0,1 %
Mrz 22	97	15	2.511	427	2,3 %	0,4 %
Apr 22	29	33	572	874	0,5 %	0,8 %
Mai 22	30	8	762	205	0,7 %	0,2 %
Jun 22	27	11	624	155	0,6 %	0,1 %
Jul 22	651*	15	15.278*	356	13,8 %	0,3 %
Aug 22	27	14	770	276	0,7 %	0,2 %
Sep 22	46	75	1.316	2.047	1,2 %	2,0 %

b) GoAhead

Monat	Anzahl Ausfälle		Ausgefallene Zug-km		Ausfallquote (Zkm)	
	fremdv.	selbstv.	fremdv.	selbstv.	fremdv.	selbstv.
Nov 21	17	5	672	353	0,5 %	0,3 %
Dez 21	22	16	860	1.107	0,7 %	0,9 %
Jan 22	14	12	438	837	0,3 %	0,6 %
Feb 22	0	23	0	1.854	0,0 %	1,6 %
Mrz 22	28	8	929	566	0,7 %	0,4 %
Apr 22	29	4	1.167	243	0,9 %	0,2 %
Mai 22	32	27	1.018	1.596	0,8 %	1,2 %
Jun 22	83	61	1.498	2.281	1,2 %	1,8 %
Jul 22	156	45	5.845	2.206	4,5 %	1,7 %
Aug 22	74	22	2.645	1.381	2,1 %	1,1 %
Sep 22	39	21	1.428	1.408	1,1 %	1,1 %

*) verursacht v. a. durch Oberleitungsschaden in Stuttgart Hbf

3. Tabellen zu Frage 4 (Pönale)

Übersicht Minderung & Pönale	Anteil Abellio	Anteil GABW
Jan 2021	134.767 €	93.864 €
Feb 2021	138.267 €	66.997 €
Mrz 2021	175.345 €	54.063 €
Apr 2021	163.364 €	52.587 €
Mai 2021	137.051 €	63.417 €
Jun 2021	146.127 €	87.964 €
Jul 2021	169.768 €	67.810 €
Aug 2021	147.041 €	80.050 €
Sep 2021	142.979 €	92.644 €
Okt 2021	145.481 €	72.719 €
Nov 2021	136.502 €	58.074 €
Dez 2021	137.773 €	74.200 €
Summe	1.774.466 €	864.389 €

Übersicht Pönale	Anteil Abellio	Anteil GABW
Jan 2021	11.213 €	11.614 €
Feb 2021	11.937 €	3.734 €
Mrz 2021	31.797 €	0 €
Apr 2021	33.046 €	4.274 €
Mai 2021	7.127 €	2.754 €
Jun 2021	7.982 €	6.776 €
Jul 2021	36.005 €	6.159 €
Aug 2021	20.575 €	12.625 €
Sep 2021	10.333 €	18.706 €
Okt 2021	10.848 €	3.044 €
Nov 2021	12.077 €	10.074 €
Dez 2021	8.857 €	14.424 €
Summe	201.797 €	94.183 €