

Kleine Anfrage

des Abg. Miguel Klauß AfD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Pünktlichkeit der Personenzüge

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Pünktlichkeit erreichten die Personenzüge im Land in den Jahren seit 2015, aufgeschlüsselt nach dem Anteil der Züge, die sich um fünf bis 15 Minuten, 15 bis 30 Minuten und über 30 Minuten verspäteten bzw. unerwartet ausfielen?
2. Wie stellt sich die Pünktlichkeit der Personenzüge innerhalb der Bahnbetreibergesellschaften dar?
3. Welche Bahnhöfe innerhalb Baden-Württembergs sind besonders stark von der Unpünktlichkeit betroffen?
4. Inwieweit erklärt sich dieser Wert im landesinternen Vergleich durch Faktoren, die aus einer besonders hohen Pünktlichkeit oder Unpünktlichkeit benachbarter Staaten und Bundesländer resultieren?
5. Wie stellt sich die Pünktlichkeit der Züge in Baden-Württemberg, verglichen mit den benachbarten Bundesländern Bayern, Hessen und Rheinland-Pfalz sowie verglichen mit den Staaten Schweiz, Österreich, Frankreich, Tschechien, Bulgarien und Rumänien dar?
6. Auf welche Gründe ist eine schlechtere Pünktlichkeit der Personenzüge in Baden-Württemberg gegenüber den Vergleichsentitäten nach Ansicht der Landesregierung zurückzuführen?
7. Welche Maßnahmen plant sie zu ergreifen, um die Pünktlichkeit der Personenzüge in Baden-Württemberg zu erhöhen?

11.7.2023

Klauß AfD

Begründung

Wie die Tagesschau am 29. Juni 2023 unter der Überschrift „Pünktlichkeit wie in Japan unerreichbar?“ berichtete, hält der Bahn-Vorstand Michael Peterson eine Pünktlichkeit von 99 Prozent wie im Personenfernverkehr Japans für unerreichbar.

Wie weiterhin das Nachrichtenportal *reisereporter.de* am 23. Dezember 2022 unter der Überschrift „Deutsche Bahn ist im Europa-Vergleich am unpünktlichsten“ berichtete, sei Deutschland in Sachen Pünktlichkeit das Schlusslicht im europäischen Vergleich.

Diese Kleine Anfrage soll das Problem der Unpünktlichkeit der Personenzüge im Land aufhellen und Ursachen, sowie Lösungsansätze beleuchten.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 24. August 2023 Nr. VM3-0141.5-29/79/3 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche Pünktlichkeit erreichten die Personenzüge im Land in den Jahren seit 2015, aufgeschlüsselt nach dem Anteil der Züge, die sich um fünf bis 15 Minuten, 15 bis 30 Minuten und über 30 Minuten verspäteten bzw. unerwartet ausfielen?

Der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) liegen vergleichbare Daten lediglich für die Personenzüge des Schienenpersonennahverkehrs in eigener Aufgabenträgerschaft vor (d. h. ohne Fernverkehr, S-Bahn Stuttgart sowie den Großteil der durch benachbarte und kommunale Aufgabenträger betriebenen Verkehre). Die Daten für die Jahre 2015 und 2016 liegen allerdings nur für einen geringen Teil der Verkehrsverträge in vergleichbarer Form vor. Sie sind somit in einer Gesamtbetrachtung nicht mit den Daten der späteren Jahre vergleichbar. Im Folgenden sind aus diesem Grund die Pünktlichkeitsdaten der vom Land verantworteten Verkehrsverträge, in denen gemäß Verkehrsvertrag Pünktlichkeitsdaten für das Qualitätsmesssystem des Landes zu liefern sind ab dem Jahr 2017 dargestellt:

Zeitintervall	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Anzahl Messungen im jeweiligen Intervall						
bis 00:00:59	1.233.382	1.271.790	1.288.429	1.473.520	1.659.023	1.473.770
00:01:00 bis 00:03:59	789.509	834.231	866.989	806.520	936.687	988.954
00:04:00 bis 00:05:59	176.271	191.334	202.571	156.457	188.107	247.155
00:06:00 bis 00:15:59	165.352	190.522	207.240	156.041	200.850	305.478
00:16:00 bis 00:30:59	26.147	32.877	37.416	32.905	42.091	64.198
00:31:00 bis 01:00:00	7.136	8.586	9.989	9.615	12.410	18.333
01:00:01 bis 24:00:00	1.621	2.107	2.194	2.352	2.555	3.358
Anz. Messungen	2.399.418	2.531.447	2.614.828	2.637.410	3.041.723	3.101.246
Pünktlichkeitsanteile im jeweiligen Intervall						
P bis 3:59 min	84,31 %	83,19 %	82,43 %	86,45 %	85,34 %	79,41 %
P bis 5:59 min	91,65 %	90,75 %	90,18 %	92,38 %	91,52 %	87,38 %
P bis 15:59 min	98,55 %	98,28 %	98,10 %	98,30 %	98,12 %	97,23 %
P bis 30:59 min	99,64 %	99,58 %	99,53 %	99,55 %	99,51 %	99,30 %
P ab 31:00 min (i. d. R. gewertet als Ausfall)	0,36 %	0,42 %	0,47 %	0,45 %	0,49 %	0,70 %

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

2. Wie stellt sich die Pünktlichkeit der Personenzüge innerhalb der Bahnbetriebsgesellschaften dar?

Ein Vergleich der reinen Pünktlichkeitsquoten zwischen den Betreibern ist aus Sicht des Landes nicht zielführend, da die Charakteristika der verschiedenen Netze große Unterschiede aufweisen und regional sehr unterschiedliche Einflussgrößen auf die Pünktlichkeit bestehen. Im Folgenden sind die Jahrespünktlichkeitswerte für 2022, aufgeteilt nach Verkehrsvertrag unter Nennung der jeweiligen Betriebsgesellschaft, dargestellt:

Verkehrsvertrag	Name	EVU	P-Grad 3:59 min	P-Grad 5:59 min
Netz 01 Los 01	Neckartal	SBS	75,20 %	85,14 %
Netz 01 Los 02	Rems-Fils	GoAhead BW	75,79 %	84,67 %
Netz 01 Los 03	Franken-Enz	GoAhead BW	76,78 %	84,93 %
Netz 02	Stuttgart-Ulm-Bodensee	DB Regio BW	75,11 %	84,27 %
Netz 03a	Murrbahn	GoAhead BW	75,08 %	82,71 %
Netz 03b	Gäu-Murr	DB Regio BW	78,49 %	87,26 %
Netz 04 Los 01	Rheintal RE	DB Regio BW	71,71 %	80,72 %
Netz 04 Los 02	Rheintal RB	DB Regio BW	71,73 %	81,23 %
Netz 05	Donau-Ostalb	DB Regio BW	79,72 %	86,89 %
Netz 06a	S-Bahn Rhein-Neckar Los 1	DB Regio Mitte	73,88 %	83,59 %
Netz 06b	S-Bahn Rhein-Neckar Los 2	DB Regio Mitte	75,84 %	85,46 %
Netz 07 Los 01	Stadtbahn Karlsruhe	AVG	83,44 %	91,69 %
Netz 07 Los 02	Stadtbahn Heilbronn Nord	AVG	93,36 %	97,12 %
Netz 08	Ortenau	SWEG	91,47 %	96,25 %
Netz 09a	Breisgau Ost-West	DB Regio BW	90,88 %	95,22 %
Netz 09b	Freiburger Y	SWEG	86,76 %	93,32 %
Netz 10 Los 01	Seehas	SBB	93,15 %	96,52 %
Netz 10 Los 02	Wiesental	SBB	94,77 %	97,59 %
Netz 11	Hohenlohe-Franken-Untermain	DB WFB	80,98 %	89,52 %
Netz 12	Ulmer Stern	SWEG	87,17 %	92,11 %
Netz 13	Schwarzwaldbahn	DB Regio BW	75,76 %	83,88 %
Netz 14 Los 01	ZAB 1	SWEG	87,29 %	93,07 %
Netz 14 Los 02	ZAB 2	SWEG	85,97 %	92,13 %
Netz 15	Ringzug	SWEG	88,61 %	94,31 %
Netz 16a	Aulendorfer Kreuz	DB Regio BW	85,85 %	92,28 %
Netz 16b	Bodenseegürtelbahn	DB Regio BW	78,35 %	86,80 %
Netz 16c	Hochrhein	DB Regio BW	87,53 %	93,19 %
Netz 16d	Klettgau	SBB	99,08 %	99,52 %
Netz 19	Singen-Schaffhausen	DB Regio BW	94,99 %	98,32 %
Netz 45 Los 15	Übergangsvertrag Los 15	DB Regio BW	83,87 %	91,47 %
Netz 46	E-Netz Allgäu	GoAhead BY	60,67 %	74,27 %
Netz 50	Schwäbische Alb Bahn	SAB	93,62 %	96,99 %

3. Welche Bahnhöfe innerhalb Baden-Württembergs sind besonders stark von der Unpünktlichkeit betroffen?

Die schlechtesten durchschnittlichen Pünktlichkeitswerte (<70% bis 3:59 min) im Land erreichen im Jahr 2022 die folgenden Messstellen:

Messpunkt	Verkehrsverträge	Anz. Gewertet	P-Grad 3:59 min	P-Grad 5:59 min
Balingen (Württ)	Netz 5	5 044	61,47898	74,94052
Stuttgart Hbf	Netz 1, 2, 3, 5	89 838	62,70843	76,3452
Riegel-Malterdingen	Netz 4	25 045	66,24875	78,4428
Mannheim Hbf	Netz 1 Los 1, Netz 6	88 727	68,10103	80,17965
Wiesloch-Walldorf	Netz 6a	29 360	69,80245	81,38624
Forbach (Schwarzw)	Netz 7 Los 1	20 374	69,82919	83,89123

4. Inwieweit erklärt sich dieser Wert im landesinternen Vergleich durch Faktoren, die aus einer besonders hohen Pünktlichkeit oder Unpünktlichkeit benachbarter Staaten und Bundesländer resultieren?

Besonders betroffen von Verspätungen sind große Knotenbahnhöfe mit hohem Fernverkehrsaufkommen (Stuttgart Hbf, Mannheim Hbf), Messpunkte auf der stark überlasteten Rheintalbahn (Wiesloch-Walldorf, Riegel-Malterdingen) und auf eingleisigen Strecken mit dichtem Verkehrsaufkommen (Balingen, Forbach). Ein deutlicher Einfluss der Verkehre in benachbarten Staaten und Bundesländern kann in den zur Verfügung stehenden Daten nicht festgestellt werden. Zwar ist die Pünktlichkeit im Rhein-Neckar-Raum, der an Hessen und Rheinland-Pfalz grenzt, besonders niedrig, die Verspätungen entstehen dem Regionalverkehr aber vor allem beim Durchfahren des Knotens Mannheim (unabhängig der Fahrtrichtung) und werden nur in geringerem Maße aus den Nachbarländern mitgebracht. Lediglich entlang der Schweizer Grenze am Hochrhein werden durchweg auffallend gute Werte verzeichnet. Den stärksten Einfluss auf die Pünktlichkeit haben Baustellen, Infrastrukturmängel, Wetterereignisse, Fahrzeugstörungen, Personal-mangel, Haltezeitüberschreitungen durch Fahrgäste und vor allem die Auslastung der Infrastruktur.

5. Wie stellt sich die Pünktlichkeit der Züge in Baden-Württemberg, verglichen mit den benachbarten Bundesländern Bayern, Hessen und Rheinland-Pfalz sowie verglichen mit den Staaten Schweiz, Österreich, Frankreich, Tschechien, Bulgarien und Rumänien dar?

Dem Land liegen grundsätzlich nur die Pünktlichkeitsdaten für eigene Verkehre vor. Einige andere Aufgabenträger haben Daten für die eigenen Verkehre veröffentlicht. Dabei ist die Grundlage, wie beispielsweise die einbezogenen Verkehre oder die verwendete(n) Pünktlichkeitsdefinition(en), jedoch nicht immer identisch. Die folgenden Werte sind jeweils die aktuellsten vorliegenden Zahlen für den Regionalverkehr unter Angabe der verwendeten Pünktlichkeitsdefinition:

- BEG (Bayern): Pünktlichkeit bis 5:59 min in 2021: 92,3 %
- RMV (Hessen): Pünktlichkeit bis 5:59 min in 2018: 90,9 %
- Für Rheinland-Pfalz liegen keine entsprechenden Daten vor.
- SBB (Schweiz): Pünktlichkeit bis 2:59 min in 2022: 92,9 %
- ÖBB (Österreich): Pünktlichkeit bis 5:29 min in 2022: 94,8 %
- TER (Frankreich): Pünktlichkeit bis 5:59 min in 2022: 92,0 %
- Für die Tschechische Republik, Bulgarien und Rumänien liegen dem Land keine vergleichbaren Werte für den Regionalverkehr vor.

6. Auf welche Gründe ist eine schlechtere Pünktlichkeit der Personenzüge in Baden-Württemberg gegenüber den Vergleichsentitäten nach Ansicht der Landesregierung zurückzuführen?

Wie in Frage 4 erläutert sind wesentliche Einflussgrößen auf die Pünktlichkeit das Baustellengeschehen, Infrastrukturmängel, Wetterereignisse, Fahrzeugstörungen und vor allem die Auslastung der Infrastruktur. Mit Ausnahme der Wetterereignisse und Fahrzeugstörungen liegen die wichtigsten Ursachen also im Bereich der Infrastruktur. Die Knotenpunkte Stuttgart und Mannheim, in geringerem Maße auch Karlsruhe und Ulm sind stark ausgelastet, bzw. überlastet. Dasselbe gilt für die Rhein-, Neckar- und Filstalbahn und weitere Strecken mit Mischverkehr. Auch die enorme Zunahme des Baustellenvolumens sorgt dafür, dass sich viele Züge verspäten, da Baustellenmeldungen seitens des Netzbetreibers häufig stark verfristet bei den Verkehrsunternehmen ankommen und die notwendige Zeit für eine sorgfältige Ausplanung des Ersatzfahrplans fehlt, bzw. es zu einer Vielzahl kleinerer Baustellen kommt, bei denen eine Anpassung des Fahrplans aufwandsbedingt grundsätzlich kaum möglich ist. Im vergangenen Jahr kam es außerdem zu einer Vielzahl an hitze- und sicherheitsbedingten Einschränkungen der Infrastruktur, wo beispielsweise Langsamfahrstellen eingerichtet werden mussten oder nur ein eingleisiger Betrieb möglich war. Hinzu kamen Sperrungen aufgrund der auch bei den Infrastrukturbetreibern angespannten Personalsituation in den Stellwerken. In den Monaten Juni bis August sorgten auch die auf bestimmten Verbindungen (v. a. Ausflugsverkehr, langlaufende RE-Linien) stark gestiegenen Fahrgastzahlen durch das 9-Euro-Ticket für eine deutliche Verschlechterung der Pünktlichkeit. Inwiefern dieselben Problematiken auch in anderen Ländern, bzw. Staaten Einfluss auf die Pünktlichkeit haben, muss bei den dortigen Aufgabenträgern erfragt werden. In Baden-Württemberg sind die Strecken durch das dichte Angebot des Fern- und Regionalverkehrs sowie ein hohes Aufkommen im Schienengüterverkehr allerdings besonders stark ausgelastet. Eine Entflechtung der Verkehrsarten konnte bislang nur auf einzelnen Strecken erreicht werden.

7. Welche Maßnahmen plant sie zu ergreifen, um die Pünktlichkeit der Personenzüge in Baden-Württemberg zu erhöhen?

Wesentliche primäre Verspätungsursachen sind – wie bereits in Frage 4 und 6 beschrieben – Störungen der Infrastruktur, Unregelmäßigkeiten durch Baustellen, fahrzeugbedingte Störungen, Personalmangel, Haltezeitüberschreitungen durch Fahrgäste und externe Einflüsse. Zu Störungen der Infrastruktur und Unregelmäßigkeiten durch Bauarbeiten steht das Land im Dialog mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU, insbes. DB Netz). In regelmäßigen Gesprächsrunden werden unter Einbindung der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Probleme erörtert und konkrete Maßnahmen zu deren Behebung eingefordert. Die EIU berichten über die Fortschritte bei der Umsetzung der Maßnahmen. Da kein direktes Vertragsverhältnis zwischen Land und EIU besteht, sind die Einflussmöglichkeiten jedoch begrenzt. Fahrzeugbedingte Störungen von Zügen und Personalmangel liegen im Verantwortungsbereich der Verkehrsunternehmen. In Zusammenarbeit mit den EVU versucht das Land die Fahrzeugreserven zu erhöhen, um im Störfall zeitnah Ersatzfahrzeuge einsetzen zu können. Zudem wurden und werden in den nächsten Jahren größere Mengen an Neufahrzeugen auf Initiative des Landes beschafft, um störanfällige Altfahrzeuge aus dem Regelbetrieb nehmen zu können. Personalmangel macht sich v. a. dort bemerkbar, wo kurzfristige Personalausfälle nicht zeitnah abgefangen werden können und z. B. zu wenig Personal für Rangiertätigkeiten oder das Koppeln/Entkoppeln von Zugteilen zur Verfügung steht. Zum Thema Personalmangel steht das Land aktuell im engen Austausch mit EVU und Branchenverbänden, um jenseits der individuellen Rekrutierungsbemühungen auch eine gemeinsame Strategie zur nachhaltigen Steigerung der Attraktivität der verschiedenen Berufsfelder im Schienenverkehr zu entwickeln.

Haltezeitüberschreitungen werden versucht durch eine verstärkte Sensibilisierung der Fahrgäste zu verringern, wohingegen externe Einflüsse, wie z. B. witterungsbedingte Störungen oder Personen im Gleis außerhalb des Einflussbereichs des Landes liegen.

Der größte Teil der Verspätungen sind jedoch Sekundärverspätungen, d. h. Folgeverspätungen, die durch andere verspätete Züge entstehen oder aus Vorleistungen mitgebracht werden. Um diese Sekundärverspätungen signifikant zu reduzieren, wird ein konsequenter Ausbau des Schienennetzes, v. a. im Sinne einer Engpassbeseitigung benötigt. Das EIU DB Netz, das für den Großteil der Schienestrecken in Baden-Württemberg verantwortlich ist, befindet sich im Besitz des Bundes. Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg ist gegenüber dieser Konzernsparte nicht weisungsbefugt. Die Entscheidung über den Ausbau der Bundesverkehrswege, wie dem Schienennetz der Deutschen Bahn, obliegt generell zunächst dem Bund. Das Land setzt sich jedoch beim Bund dafür ein, dass Ausbauprojekte im Land vorangetrieben werden und deren Finanzierung sichergestellt wird.

Dazu gehören auch die Umstellung auf eine „Digitale Leit- und Sicherungstechnik“ im Rahmen der „Digitalen Schiene Deutschland“ (DSD). Ausgehend vom Pilotprojekt „Digitaler Knoten Stuttgart“ (DKS) dient das Zugbeeinflussungssystem European Train Control System (ETCS) als Trägersystem der Digitalisierung der Schiene der Leistungssteigerung im Schienenverkehr. Dieses Trägersystem ermöglicht es Zügen dichter aufeinander zu folgen und bildet die Grundvoraussetzung, um hochautomatisiert fahren zu können (ATO). In Verbindung mit einem kapazitätssteigernden Verkehrsleitsystem (CTMS – Capacity&Traffic Management System) und „Digitalen Stellwerken“ (DSTW) kann die Leistungsfähigkeit der Schiene weiter erhöht werden, um die Pünktlichkeit zu steigern und mehr Verkehr auf demselben Netz abzuwickeln.

Der Betrieb mit CTMS in Verbindung mit ATO auf der Grundlage von ETCS bietet viele weitere Vorteile. Unter anderem ermöglicht es zwei intelligent gesteuerten Bahnen optimiert in den gleichen Streckenabschnitt einfahren zu lassen. Der Energieverbrauch sowie die Verspätungsminuten können somit weiter minimiert werden. Darüber hinaus ermöglicht das System ein automatisiertes Störungsmanagement, welches dem Anspruch einer kundenfreundlichen Fahrgastinformation gerecht wird. Gemäß dem Koalitionsvertrag auf Landesebene wird das Land ausgehend vom DKS weiterhin eine führende Rolle beim Rollout der „Digitalen Schiene Deutschland“ einnehmen und Fahrzeugbeschaffungen sowie den Infrastrukturausbau darauf ausrichten.

Um Verspätungsübertragungen aus Vorleistungen (Wendeverspätungen) zu reduzieren, werden immer häufiger „überschlagene Wenden“ durch das Land bestellt, bei denen ein ankommender Zug nicht die nächste Fahrt in die Gegenrichtung übernimmt, sondern erst die übernächste. Dadurch steigt jedoch der Fahrzeug- und Personalbedarf, wofür mit den EVU jeweils individuelle Lösungen erarbeitet werden müssen.

Hermann
Minister für Verkehr