

Kleine Anfrage

**der Abg. Hermann Katzenstein, Michael Joukov
und Niklas Nüssle GRÜNE**

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Zuverlässigkeit des Schienenpersonennahverkehrs und Information der Reisenden über Fahrplanänderungen im Wahlkreis 41 Sinsheim

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie hat sich die Zuverlässigkeit des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf den Strecken im Wahlkreis 41 Sinsheim in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte aufgeschlüsselt nach allen Linien und Eisenbahnverkehrsunternehmen [EVU] für die Jahre 2018 bis 2022 je Quartal und für 2023 je Monat sowie jeweils unter Angabe von Gründen und Verursachern für Verspätungen und Zugausfälle)?
2. Welche Rolle spielen nach Ansicht der Landesregierung die Zuverlässigkeit des SPNV und die zeitaktuelle Information der Reisenden über Änderungen (wie Verspätungen oder Ausfälle) auf dem Bahnsteig und per digitaler Anwendung (zum Beispiel mittels „DB Navigator“) und wie könnten diese verbessert werden?
3. Wie genau verläuft die Informationskette bei Verspätungen und Ausfällen des SPNV beginnend vom Fahrzeug über den Netzinhaber und das EVU bis hin zu den Reisenden im Zug und auf den Bahnsteigen sowie in digitalen Anwendungen wie dem „DB Navigator“?
4. Welche Einflussmöglichkeiten stehen der Landesregierung zur Verfügung, von den EVU die Zuverlässigkeit des SPNV sowie eine zeitaktuelle Information der Reisenden über Änderungen im Fahrplan einzufordern und inwiefern nimmt sie diese gegebenenfalls bereits in Anspruch?

27.7.2023

Katzenstein, Joukov, Nüssle GRÜNE

Begründung

Die Landesregierung hat es sich zum Ziel gesetzt, den Anteil der mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege bis 2030 zu verdoppeln. Ein attraktiver und zuverlässiger SPNV spielt für das Erreichen dieses Ziels eine wichtige Rolle. Diese Kleine Anfrage soll einen Überblick über die Zuverlässigkeit des SPNV einschließlich der Qualität der Fahrgastinformation über Zugausfälle, Verspätungen und andere Fahrplanänderungen im Wahlkreis 41 Sinsheim geben.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 11. September 2023 Nr. VM3-0141.5-29/86/3 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

Wir fragen die Landesregierung:

- 1. Wie hat sich die Zuverlässigkeit des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf den Strecken im Wahlkreis 41 Sinsheim in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte aufgeschlüsselt nach allen Linien und Eisenbahnverkehrsunternehmen [EVU] für die Jahre 2018 bis 2022 je Quartal und für 2023 je Monat sowie jeweils unter Angabe von Gründen und Verursachern für Verspätungen und Zugausfälle)?*

Ausfallursachen werden unabhängig von der Linie gemeldet. Eine Auswertung der Zuverlässigkeit jenseits einer punktuellen Betrachtung kann daher nur auf der Ebene des gesamten Verkehrsvertrags erfolgen. Im Gebiet des Wahlkreises 41 Sinsheim verkehren die Verkehrsverträge Netz 1 Los 1 (Linien RE10a/b; SWEG Bahn Stuttgart [SBS]), Netz 6a (S-Bahn Rhein-Neckar Los 1: S1, S2; DB Regio AG), Netz 6b (S-Bahn Rhein-Neckar Los 2: S5, S51; DB Regio AG), Netz 7c (Stadtbahn Heilbronn Nord: S42; Albtal Verkehrsgesellschaft [AVG]) und Netz 21 (Odenwaldbahn: RB 81/82). Für Netz 21 liegt die Federführung beim Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV). Dem Land Baden-Württemberg liegen zum Netz 21 keine geeigneten Informationen vor. Es muss beachtet werden, dass geplante Auslegungen aufgrund von Baustellen oder Coronanotfallkonzepten die Zuverlässigkeitswerte einzelner Zeiträume stark verzerren können. Detaillierte Daten mit Angabe der Ursachen sind dem *im Anhang 1* zu entnehmen. Im Folgenden wird eine Übersicht der Zugerfüllungsquoten – gemessen am bestellten Zugkilometervolumen – nach Quartalen aufgezeigt.

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

	Netz 6a	Netz 6b	Netz 7c	Netz 1 Los 1
Qrtl1 2018	97,18 %	-	91,08 %	-
Qrtl2 2018	99,02 %	-	92,18 %	-
Qrtl3 2018	99,20 %	-	96,40 %	-
Qrtl4 2018	97,51 %	-	97,73 %	-
Qrtl1 2019	99,50 %	-	95,13 %	-
Qrtl2 2019	96,65 %	-	98,60 %	94,22 %
Qrtl3 2019	99,37 %	-	94,10 %	97,68 %
Qrtl4 2019	99,28 %	-	70,69 %	98,34 %
Qrtl1 2020	99,05 %	-	97,63 %	94,86 %
Qrtl2 2020	99,89 %	-	83,63 %	86,19 %
Qrtl3 2020	99,57 %	-	99,49 %	98,03 %
Qrtl4 2020	99,25 %	98,77 %	88,16 %	98,37 %
Qrtl1 2021	99,31 %	96,82 %	99,07 %	97,60 %
Qrtl2 2021	96,95 %	97,06 %	97,41 %	98,97 %
Qrtl3 2021	95,53 %	92,18 %	63,94 %	99,00 %
Qrtl4 2021	98,70 %	98,60 %	96,51 %	98,63 %
Qrtl1 2022	98,14 %	95,99 %	98,63 %	98,64 %
Qrtl2 2022	88,43 %	95,53 %	67,59 %	98,82 %
Qrtl3 2022	74,42 %	96,61 %	98,36 %	98,25 %
Jan 2023	94,33 %	92,38 %	98,49 %	98,64 %
Feb 2023	99,00 %	94,83 %	93,17 %	98,58 %
Mär 2023	99,33 %	84,36 %	99,25 %	98,58 %
Apr 2023	97,00 %	78,03 %	93,51 %	94,59 %
Mai 2023	96,17 %	95,93 %	98,46 %	97,36 %
Jun 2023	98,29 %	96,91 %	99,06 %	96,21 %
Jan 2023	96,99 %	96,28 %	91,62 %	97,91 %
GESAMT	97,33 %	94,85 %	91,08 %	97,45 %

Wir gehen aufgrund des Kontextes der Anfrage davon aus, dass mit „Zuverlässigkeit“ sowohl die Zuverlässigkeit der Leistungserbringung (Anteil geleisteter Zugkilometer) als auch die Pünktlichkeit verstanden werden soll. Im Folgenden ist daher eine Aufstellung der Pünktlichkeitsquoten dargelegt (nach verkehrsvertraglicher Definition nicht mehr als 3:59 min Verspätung). Dabei wurden die Daten der Messstellen im Gebiet des Wahlkreises 41, sowie ausgewählter angrenzender Messstellen herangezogen. Eine Differenzierung nach Verspätungsursachen ist hier nicht möglich, da Informationen zu den Verspätungsursachen nicht für die gleiche Datenbasis und nicht für den gesamten Zeitraum vorliegen.

	Netz 1 Los 1	Netz 6a	Netz 6b	Netz 7c
Messpunkte	Bad Friedrichshall, Heidelberg	Eberbach, Heidelberg	Heidelberg, Meckesheim, Sinsheim	Bad Friedrichshall, Sinsheim
Q1 2018	-	82,3 %	-	90,3 %
Q2 2018	-	80,9 %	-	91,1 %
Q3 2018	-	83,1 %	-	89,9 %
Q4 2018	-	79,1 %	-	88,01 %
Q1 2019	-	83,6 %	-	92,6 %
Q2 2019	38,4 %	82,4 %	-	92,7 %
Q3 2019	33,5 %	82,3 %	-	89,5 %
Q4 2019	68,3 %	77,6 %	-	88,5 %
Q1 2020	78,7 %	83,4 %	-	92,3 %
Q2 2020	84,1 %	87,5 %	-	94,6 %
Q3 2020	79,2 %	83,3 %	-	94,3 %
Q4 2020	77,9 %	84,2 %	85,8 %	92,4 %
Q1 2021	82,8 %	86,0 %	90,1 %	93,8 %
Q2 2021	84,2 %	85,5 %	91,3 %	94,2 %
Q3 2021	75,7 %	79,4 %	79,7 %	92,3 %
Q4 2021	79,6 %	78,2 %	83,3 %	92,2 %
Q1 2022	83,8 %	80,1 %	88,0 %	93,9 %
Q2 2022	76,2 %	67,4 %	84,2 %	92,0 %
Q3 2022	76,3 %	61,8 %	76,9 %	91,5 %
Q4 2022	73,1 %	66,8 %	78,7 %	90,0 %
Jan 2023	77,6 %	77,3 %	84,6 %	92,0 %
Feb 2023	74,0 %	75,5 %	82,9 %	90,8 %
Mär 2023	68,7 %	71,8 %	76,1 %	88,7 %
Apr 2023	74,2 %	76,2 %	85,4 %	91,6 %
Mai 2023	68,8 %	73,5 %	83,3 %	91,2 %
Jun 2023	67,3 %	69,8 %	81,1 %	90,3 %
Jul 2023	68,3 %	71,0 %	78,8 %	88,7 %

2. Welche Rolle spielen nach Ansicht der Landesregierung die Zuverlässigkeit des SPNV und die zeitaktuelle Information der Reisenden über Änderungen (wie Verspätungen oder Ausfälle) auf dem Bahnsteig und per digitaler Anwendung (zum Beispiel mittels „DB Navigator“) und wie könnten diese verbessert werden?

Eine mangelhafte, nicht erfolgte oder verspätete Fahrgastinformation kann ein großes Ärgernis für Fahrgäste darstellen. Mangelhafte Zuverlässigkeit kann dazu führen, dass Fahrgäste sich nicht darauf verlassen können, dass sie im vorgesehenen Zeitraum ihren Zielort erreichen und auf andere Verkehrsmittel umsteigen. Beide Probleme bremsen die landeseigenen Ziele der Attraktivitätssteigerung des SPNV.

Jenseits der geplanten baustellenbedingten Einschränkungen, die durch die stark zunehmende Bautätigkeit der Infrastrukturbetreiber in den letzten Jahren deutlich gestiegen sind, sind die häufigsten Ausfallgründe für Personenzüge Infrastrukturstörungen, Personalmangel und Fahrzeugstörungen. Weiter beeinflussen sekundäre Ursachen (bspw. vorzeitige Wende aufgrund sehr hoher Verspätung)

und externe Ursachen (Unfälle, Personen im Gleis, extreme Witterung, Notarzt-/Polizeieinsatz, ...) die Zuverlässigkeit.

Fahrzeugbedingte Störungen und Personalmangel liegen im Verantwortungsbereich der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). In Zusammenarbeit mit den EVU versucht das Land, die Fahrzeugreserven weiter 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 Betrieb nehmen zu können. Vom Thema Personalmangel sind derzeit alle im Land tätigen EVU betroffen. Zu diesem Thema 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.

Infrastrukturstörungen (Oberbau, Oberleitungen, Bahnübergänge, etc.), Ausfälle durch Unregelmäßigkeiten bei Bauarbeiten sowie die grundsätzliche Überlastung der Schienenwege, v. a. in den Knotenpunkten, durch die es zu teilweise erheblichen Verspätungen und ggfs. (Teil-)Ausfällen kommt, liegen im Verantwortungsbereich der Infrastrukturbetreiber. Um die Infrastruktur robuster und leistungsfähiger zu gestalten, werden eine konsequente Modernisierung und ein konsequenter Ausbau des Schienennetzes, v. a. im Sinne einer Engpassbeseitigung benötigt. Die Entscheidung über den Ausbau der Bundesverkehrswege, wie dem Schienennetz der Deutschen Bahn, das den Großteil der Schienenstrecken in Baden-Württemberg umfasst, obliegt generell zunächst dem Bund. Das Land setzt sich beim Bund mit Nachdruck dafür ein, dass Ausbauprojekte im Land auch vorangetrieben werden und deren Finanzierung sichergestellt wird. Dazu gehören auch die Umstellung auf digitale Stellwerkstechnik und die Umstellung der Zugsteuerungstechnik auf den Standard der digitalen Schiene (ETCS-Standard), um den Bahnbetrieb effizienter zu machen. Zu den Themen Baustellenmanagement und Infrastrukturstörungen befindet sich das Land im intensiven Austausch mit der zuständigen DB Netz als Eigentümer der Infrastruktur, um auf eine Verbesserung hinzuwirken. Die notwendigen Sanierungsmaßnahmen im desolaten Eisenbahnnetz, welches viel zu lange vernachlässigt wurde, werden jedoch vorerst kurzfristig zu einer weiter sprunghaften Steigerung der Zahl der Baumaßnahmen führen.

Problematisch im Hinblick auf die Fahrgastinformation ist, dass in den Leitstellen der EVU nicht immer genug Kapazitäten vorhanden sind, um neben den übrigen Aufgaben (Aufrechterhaltung des Betriebs, Umdisposition, Organisation von Ersatzmaßnahmen, ggfs. Abstimmung mit anderen Verkehrsunternehmen, etc.) alle manuellen Meldungen so zeitnah abzusetzen, wie es für eine umfassende Fahrgastinformation ausreichend wäre. Gerade bei größeren Störungen fehlt dafür oft die Zeit, bzw. das Personal. Die Verkehrsunternehmen sind grundsätzlich dazu verpflichtet, alle entsprechenden Maßnahmen umzusetzen. In einem Pilotprojekt wird geprüft, inwiefern zusätzliches Personal in den Leitstellen mit fest zugeordnetem Aufgabenfeld das Absetzen von Meldungen für die Fahrgastinformation – neben anderen Aufgaben wie z. B. der Organisation von Anschlusssicherungsmaßnahmen – verbessern kann und so den Betrieb und die Informationen für die Fahrgäste zu verbessern. Auch sonst wird mit den verschiedenen am Zugverkehr beteiligten Unternehmen bilateral und multilateral an Möglichkeiten zur Verbesserung der Fahrgastinformation gearbeitet.

3. Wie genau verläuft die Informationskette bei Verspätungen und Ausfällen des SPNV beginnend vom Fahrzeug über den Netzinhaber und das EVU bis hin zu den Reisenden im Zug und auf den Bahnsteigen sowie in digitalen Anwendungen wie dem „DB Navigator“?

Die Verkehrsunternehmen sind dafür verantwortlich, dass Meldungen zu Ausfällen und Verspätungen in die Fahrgastinformationssysteme eingepflegt werden. Meldungen zu bekannt gewordenen Ausfällen werden in der Regel manuell erfasst, Echtzeit-Verspätungsmeldungen automatisch bei Ab- oder Durchfahrt an

entsprechenden Zugmeldestellen. Sofern bereits vor Abfahrt eines Zuges bekannt ist, dass er Verspätung hat, kann eine manuelle Meldung nötig sein, die als Zusatzinformation zum Zug angezeigt wird.

Die Verkehrsunternehmen liefern Daten an die „Datendrehscheibe“ des Landes, im Falle der Echtzeit-Verspätungsmeldungen stammen die Daten von den Betriebsleitsystemen der Verkehrsunternehmen. Auf die Datendrehscheibe können die verschiedenen Auskunftssysteme und digitalen Anwendungen zugreifen, inkl. der EFA-BW und des Auskunftssystems der Deutschen Bahn, dessen Daten im „DB Navigator“ angezeigt werden. Die Anzeiger der dynamischen Fahrgastinformation an den Bahnsteigen und Stationen greifen grundsätzlich auf dieselbe Datengrundlage zurück, können je nach Ausführung jedoch nur einen Teil der Daten anzeigen. Lieferung an und Zugriff auf die Daten der Datendrehscheibe erfolgen jeweils über digitale Schnittstellen (Lieferung an die Datendrehscheibe gemäß VDV-Schrift 454).

4. Welche Einflussmöglichkeiten stehen der Landesregierung zur Verfügung, von den EVU die Zuverlässigkeit des SPNV sowie eine zeitaktuelle Information der Reisenden über Änderungen im Fahrplan einzufordern und inwiefern nimmt sie diese gegebenenfalls bereits in Anspruch?

Ausfallende Züge werden den EVU nicht vergütet. Bei eigenverschuldeten Ausfällen (insbesondere fahrzeug- und personalbedingten Ausfällen) wird zudem eine Vertragsstrafe fällig. Unterschreitet die automatisch erfasste Pünktlichkeit in einem Verkehrsvertrag die vertraglich festgelegten Schwellenwerte, wird das Entgelt für den entsprechenden Vertrag gemindert. Bei besonders schlechten Ergebnissen kann zudem eine Vertragsstrafe fällig werden. Dasselbe gilt bei einer schlechten durchschnittlichen Kundenzufriedenheit mit der Pünktlichkeit oder der Fahrgastinformation, die über regelmäßige Befragungen erfasst wird. Neben diesen finanziellen Anreizen, die Fahrten zu erbringen wie bestellt und eine zufriedenstellende Fahrgastinformation zu gewährleisten, gibt es regelmäßige Gesprächsrunden, sowohl bilateral zwischen Land und EVU als auch mit allen Verkehrsunternehmen und weiteren Akteuren (wie z. B. DB Netz) gemeinsam. In diesen Gesprächsrunden werden die drängendsten Probleme im Hinblick auf die Qualitätsslage erörtert und gemeinsame Lösungen entwickelt, um diese zu beseitigen. Darüber hinaus werden die Vorgaben in den Verkehrsverträgen in einem kontinuierlichen Verfahren auf ihre Qualitätswirksamkeit überprüft und für neue Ausschreibungsverfahren entsprechend weiterentwickelt.

Hermann

Minister für Verkehr

Anlage 1

Statuserbericht Zugausfälle Netz 1 Los 1													
Gründe und Verursacher für Zugausfälle	Zuverlässigkeit gesamt	bauliche Gründe	BetriebNetz	Infrastruktur/Technik	Fahrzeug	fehlende Begründung	sonstige verkehrliche Gründe EVU	Personal	ausgelassener Halt	Haltezeitüberschreitung	externe Ereignisse	sekundäre Ursachen	Verspätungsausfall
Verursacher	-	EIU	EIU	EIU	EVU	EVU	EVU	EVU	EVU	EVU/Dritte	Dritte	unbekannt	unbekannt
QrtI_2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
QrtII_2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
QrtIII_2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
QrtIV_2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
QrtI_2019	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
QrtII_2019	94,22%	2,12%	0,00%	0,08%	2,79%	0,00%	0,08%	0,23%	4,81%	0,00%	0,27%	0,26%	0,43%
QrtIII_2019	97,68%	7,17%	0,05%	0,11%	1,77%	0,00%	0,04%	2,11%	1,08%	0,00%	0,06%	0,28%	0,90%
QrtIV_2019	98,34%	1,02%	0,09%	0,14%	1,05%	0,00%	0,02%	0,81%	0,06%	0,00%	0,17%	0,50%	0,93%
QrtI_2020	94,86%	1,30%	0,01%	0,15%	0,68%	0,00%	0,03%	1,25%	0,05%	0,00%	4,28%	0,24%	0,56%
QrtII_2020	86,19%	3,79%	0,02%	0,10%	0,49%	0,00%	0,04%	0,06%	0,05%	0,00%	12,97%	0,19%	0,60%
QrtIII_2020	98,03%	3,39%	0,04%	0,08%	1,35%	0,00%	0,07%	1,61%	0,05%	0,00%	0,16%	0,78%	0,98%
QrtIV_2020	98,37%	2,49%	0,01%	0,27%	0,83%	0,00%	0,02%	0,33%	0,12%	0,00%	0,18%	0,44%	0,88%
QrtI_2021	97,60%	0,15%	0,01%	0,78%	0,62%	0,00%	0,01%	0,09%	0,17%	0,00%	0,87%	0,43%	0,98%
QrtII_2021	98,97%	4,76%	0,04%	0,34%	0,44%	0,00%	0,02%	0,07%	0,08%	0,00%	0,18%	0,27%	0,50%
QrtIII_2021	99,00%	12,76%	0,00%	0,06%	0,32%	0,00%	0,03%	0,21%	0,03%	0,00%	0,06%	0,33%	0,59%
QrtIV_2021	98,63%	3,08%	0,01%	0,11%	0,25%	0,00%	0,01%	0,09%	0,08%	0,00%	0,34%	0,25%	0,70%
QrtI_2022	98,64%	2,53%	0,00%	0,17%	0,26%	0,00%	0,00%	0,03%	0,18%	0,00%	0,24%	0,25%	0,70%
QrtII_2022	98,82%	1,34%	0,01%	0,18%	0,30%	0,00%	0,01%	0,04%	0,05%	0,00%	0,09%	0,31%	0,72%
QrtIII_2022	98,25%	3,43%	0,01%	1,06%	0,29%	0,00%	0,00%	0,60%	0,40%	0,00%	0,21%	0,28%	0,85%
QrtIV_2022	98,64%	6,06%	0,03%	0,09%	0,45%	0,00%	0,01%	14,78%	0,03%	0,00%	0,34%	0,29%	0,75%
Jan_2023	98,58%	0,41%	0,02%	0,13%	0,22%	0,00%	0,00%	7,74%	0,03%	0,00%	0,25%	0,47%	0,67%
Feb_2023	98,58%	1,79%	0,00%	0,22%	0,37%	0,00%	0,00%	5,7%	0,08%	0,00%	0,05%	0,39%	0,90%
Mär_2023	94,59%	2,86%	0,01%	0,25%	0,76%	0,00%	0,01%	6,62%	0,07%	0,00%	3,69%	0,53%	1,11%
Apr_2023	97,36%	7,89%	0,02%	0,24%	0,49%	1,33%	0,01%	0,54%	0,07%	0,00%	1,33%	0,32%	0,92%
Mai_2023	96,21%	0,23%	0,31%	0,13%	1,26%	2,27%	0,06%	1,81%	0,05%	0,00%	1,97%	0,43%	1,34%
Jun_2023	97,91%	0,07%	0,07%	0,37%	1,07%	9,59%	0,04%	4,30%	0,15%	0,00%	0,15%	0,50%	1,29%
Gesamt ausgefallene Zug.km (2018 bis 2023 je nach Gründen und Verursachern in %)	97,45%	4,28%	0,03%	0,27%	0,60%	0,33%	0,02%	1,80%	0,14%	0,00%	1,26%	0,36%	0,79%

Stausbericht Zugausfälle Netz 6a												
Gründe und Verursacher für Zugausfälle	Zuverlässigkeit gesamt	bauliche Gründe	Betrieb/Netz	Infrastruktur/Technik	Fahrzeug	fehlende Begründung	sonstige verkehrliche Gründe EVU	Personal	Verkehrliche Zugvorbereitung	Haltezeitüberschreitung	externe Ereignisse	sekundäre Ursachen
Verursacher	-	EIU	EIU	EIU	EVU	EVU	EVU	EVU	EVU	EVU/Dritte	Dritte	unbekannt
Ortl1 2018	971,81%	1,28%	0,00%	0,04%	0,05%	0,00%	1,22%	0,03%	0,01%	0,00%	0,09%	0,07%
Ortl2 2018	99,02%	0,07%	0,01%	0,14%	0,07%	0,00%	0,02%	0,02%	0,00%	0,00%	0,66%	0,01%
Ortl3 2018	99,20%	0,37%	0,00%	0,08%	0,07%	0,00%	0,02%	0,02%	0,00%	0,00%	0,14%	0,10%
Ortl4 2018	97,51%	1,81%	0,00%	0,12%	0,07%	0,00%	0,01%	0,03%	0,00%	0,00%	0,24%	0,20%
Ortl1 2019	99,50%	0,01%	0,00%	0,13%	0,07%	0,01%	0,01%	0,01%	0,00%	0,00%	0,20%	0,03%
Ortl2 2019	96,65%	3,00%	0,01%	0,09%	0,05%	0,01%	0,01%	0,01%	0,00%	0,00%	0,15%	0,01%
Ortl3 2019	99,37%	0,26%	0,00%	0,11%	0,08%	0,01%	0,00%	0,03%	0,01%	0,00%	0,10%	0,02%
Ortl4 2019	99,28%	0,33%	0,03%	0,09%	0,08%	0,00%	0,01%	0,03%	0,01%	0,00%	0,14%	0,01%
Ortl1 2020	99,05%	0,27%	0,02%	0,14%	0,04%	0,02%	0,01%	0,02%	0,01%	0,00%	0,40%	0,02%
Ortl2 2020	99,89%	0,00%	0,00%	0,03%	0,01%	0,01%	0,00%	0,01%	0,00%	0,00%	0,05%	0,00%
Ortl3 2020	99,57%	0,03%	0,00%	0,05%	0,06%	0,03%	0,01%	0,01%	0,02%	0,00%	0,22%	0,01%
Ortl4 2020	99,25%	0,22%	0,01%	0,15%	0,07%	0,00%	0,00%	0,05%	0,01%	0,00%	0,21%	0,02%
Ortl1 2021	99,31%	0,09%	0,00%	0,09%	0,08%	0,02%	0,01%	0,01%	0,01%	0,00%	0,36%	0,03%
Ortl2 2021	96,95%	2,49%	0,01%	0,14%	0,08%	0,02%	0,00%	0,03%	0,02%	0,00%	0,24%	0,04%
Ortl3 2021	95,53%	1,75%	0,01%	0,10%	0,06%	0,01%	0,00%	0,09%	0,01%	0,00%	2,41%	0,03%
Ortl4 2021	98,70%	0,59%	0,10%	0,06%	0,08%	0,00%	0,01%	0,04%	0,05%	0,00%	0,33%	0,05%
Ortl1 2022	98,14%	0,65%	0,05%	0,34%	0,10%	0,02%	0,02%	0,07%	0,02%	0,00%	0,49%	0,10%
Ortl2 2022	88,43%	10,13%	0,02%	0,25%	0,13%	0,06%	0,02%	0,19%	0,01%	0,00%	0,65%	0,13%
Ortl3 2022	74,42%	23,91%	0,15%	0,46%	0,14%	0,06%	0,01%	0,29%	0,05%	0,00%	0,38%	0,13%
Ortl4 2022	94,33%	4,49%	0,06%	0,31%	0,11%	0,00%	0,01%	0,23%	0,03%	0,00%	0,29%	0,13%
Jan. 2023	99,00%	0,03%	0,05%	0,30%	0,15%	0,01%	0,01%	0,10%	0,02%	0,00%	0,26%	0,08%
Feb. 2023	99,33%	0,24%	0,03%	0,11%	0,05%	0,00%	0,00%	0,10%	0,01%	0,00%	0,08%	0,05%
Mär. 2023	97,00%	0,17%	2,02%	0,17%	0,12%	0,00%	0,01%	0,26%	0,00%	0,00%	0,11%	0,14%
Apr. 2023	96,17%	2,31%	0,95%	0,13%	0,08%	0,03%	0,00%	0,12%	0,02%	0,00%	0,18%	0,04%
Apr. 2023	98,29%	0,62%	0,28%	0,18%	0,24%	0,00%	0,00%	0,05%	0,02%	0,00%	0,20%	0,12%
Jun. 2023	96,99%	0,71%	0,01%	0,25%	0,31%	0,80%	0,00%	0,20%	0,01%	0,00%	0,59%	0,12%
Gesamt ausgefallene Zug.km (2018 bis 2023 je nach Gründen und Verursachern in %)	97,33%	1,80%	0,07%	0,14%	0,08%	0,02%	0,07%	0,06%	0,01%	0,00%	0,37%	0,06%

Statusbericht Zugausfälle Netz 6b											
Gründe und Verursacher für Zugausfälle	Zuverlässigkeit gesamt	bauliche Gründe	Betrieb/Netz	Infrastruktur /Technik	Fahrzeug	fehlende Begründung	sonstige verkehrliche Gründe EVU	Personal	Haltezeitüberschreitung	externe Ereignisse	sekundäre Ursachen
Verursacher	-	EIU	EIU	EIU	EVU	EVU	EVU	EVU	EVU/Dritte	Dritte	unbekannt
QrtI 2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
QrtII 2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
QrtIII 2019	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
QrtIV 2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
QrtI 2019	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
QrtII 2019	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
QrtIII 2019	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
QrtIV 2019	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
QrtI 2020	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
QrtII 2020	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
QrtIII 2020	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
QrtIV 2020	98,77%	0,00%	0,01%	0,14%	0,60%	0,05%	0,12%	0,02%	0,00%	0,15%	0,12%
QrtI 2021	96,82%	1,04%	0,00%	0,08%	0,48%	0,01%	0,08%	0,03%	0,00%	1,15%	0,32%
QrtII 2021	97,06%	1,98%	0,01%	0,16%	0,21%	0,03%	0,08%	0,12%	0,00%	0,25%	0,10%
QrtIII 2021	92,18%	1,01%	0,05%	0,15%	0,23%	0,06%	0,09%	0,26%	0,00%	5,78%	0,18%
QrtIV 2021	98,60%	0,25%	0,00%	0,20%	0,20%	0,01%	0,17%	0,20%	0,00%	0,26%	0,12%
QrtI 2022	95,99%	2,54%	0,01%	0,44%	0,22%	0,09%	0,11%	0,10%	0,00%	0,30%	0,19%
QrtII 2022	95,53%	2,60%	0,05%	0,35%	0,28%	0,05%	0,10%	0,23%	0,00%	0,41%	0,39%
QrtIII 2022	96,61%	0,96%	0,07%	0,53%	0,35%	0,11%	0,23%	0,42%	0,00%	0,34%	0,40%
QrtIV 2022	92,38%	2,84%	0,80%	0,34%	0,27%	0,09%	0,15%	2,47%	0,00%	0,37%	0,29%
Jan 2023	94,83%	3,08%	0,01%	0,35%	0,14%	0,05%	0,14%	0,81%	0,00%	0,29%	0,31%
Feb 2023	84,36%	14,60%	0,02%	0,05%	0,18%	0,00%	0,06%	0,16%	0,00%	0,32%	0,25%
Mär 2023	78,03%	17,90%	3,08%	0,34%	0,09%	0,05%	0,04%	0,14%	0,00%	0,12%	0,20%
Apr 2023	95,93%	1,30%	1,67%	0,17%	0,34%	0,01%	0,07%	0,21%	0,00%	0,10%	0,20%
Mai 2023	96,91%	0,27%	0,44%	0,41%	0,42%	0,05%	0,11%	0,92%	0,00%	0,14%	0,33%
Jun 2023	96,28%	0,34%	0,10%	0,48%	0,95%	0,00%	0,11%	0,36%	0,00%	0,96%	0,42%
Gesamt ausgefallene Zug.km (2018 bis 2023 je nach Gründen und Verursachern in %)	94,85%	2,47%	0,27%	0,28%	0,30%	0,05%	0,12%	0,46%	0,00%	0,97%	0,25%

Statusbericht Zugausfälle Netz 7c										
Gründe und Verursacher für Zugausfälle	Zuverlässigkeit gesamt	bauliche Gründe	Betrieb/Netz	Infrastruktur/Technik	Fahrzeug	sonstige verkehrliche Gründe EVU	Personal	externe Ereignisse	sekundäre Ursachen	Verspätungsausfall
Verursacher	-	EIU	EIU	EIU	EVU	EVU	EVU	Dritte	unbekannt	unbekannt
Qrtl 2018	91,08%	4,03%	0,00%	0,87%	0,23%	0,01%	0,40%	3,38%	0,00%	0,00%
Qrtl 2018	92,18%	6,40%	0,00%	0,57%	0,22%	0,01%	0,40%	0,22%	0,00%	0,00%
Qrtl 2018	96,40%	1,49%	0,00%	0,16%	0,12%	0,03%	1,56%	0,24%	0,00%	0,00%
Qrtl 2018	97,73%	1,19%	0,00%	0,07%	0,12%	0,01%	0,73%	0,13%	0,00%	0,00%
Qrtl 2019	95,13%	4,21%	0,00%	0,14%	0,06%	0,02%	0,30%	0,09%	0,00%	0,05%
Qrtl 2019	98,60%	0,74%	0,00%	0,04%	0,20%	0,01%	0,16%	0,18%	0,00%	0,07%
Qrtl 2019	94,10%	4,24%	0,00%	0,25%	0,25%	0,02%	0,83%	0,16%	0,00%	0,14%
Qrtl 2019	70,69%	28,54%	0,00%	0,05%	0,08%	0,00%	0,37%	0,13%	0,00%	0,14%
Qrtl 2020	97,63%	0,36%	0,00%	0,05%	0,07%	0,01%	0,22%	1,59%	0,00%	0,08%
Qrtl 2020	83,63%	0,21%	0,00%	0,14%	0,13%	0,01%	0,03%	15,79%	0,00%	0,06%
Qrtl 2020	99,49%	0,01%	0,00%	0,02%	0,13%	0,00%	0,11%	0,12%	0,01%	0,11%
Qrtl 2020	88,16%	11,23%	0,00%	0,18%	0,04%	0,00%	0,18%	0,10%	0,02%	0,10%
Qrtl 2021	99,07%	0,18%	0,00%	0,27%	0,13%	0,00%	0,09%	0,11%	0,07%	0,08%
Qrtl 2021	97,41%	2,03%	0,00%	0,17%	0,11%	0,00%	0,19%	0,03%	0,01%	0,06%
Qrtl 2021	63,94%	28,01%	0,00%	0,04%	0,14%	0,02%	7,67%	0,08%	0,03%	0,07%
Qrtl 2021	96,51%	2,63%	0,00%	0,21%	0,07%	0,01%	0,28%	0,22%	0,00%	0,09%
Qrtl 2022	98,63%	0,73%	0,00%	0,30%	0,09%	0,00%	0,13%	0,00%	0,04%	0,08%
Qrtl 2022	67,59%	31,91%	0,00%	0,05%	0,12%	0,00%	0,29%	0,02%	0,00%	0,03%
Qrtl 2022	98,36%	0,50%	0,00%	0,05%	0,05%	0,01%	0,92%	0,03%	0,00%	0,07%
Qrtl 2022	98,49%	0,18%	0,00%	0,10%	0,14%	0,02%	0,85%	0,09%	0,07%	0,06%
Jan 2023	93,17%	6,13%	0,00%	0,04%	0,22%	0,00%	0,40%	0,00%	0,01%	0,03%
Feb 2023	99,25%	0,06%	0,00%	0,32%	0,01%	0,00%	0,11%	0,06%	0,01%	0,18%
Mär 2023	93,51%	0,04%	0,03%	0,46%	0,04%	0,00%	1,62%	4,15%	0,03%	0,12%
Apr 2023	98,46%	0,00%	0,00%	0,00%	0,02%	0,01%	0,09%	1,30%	0,02%	0,10%
Mai 2023	99,06%	0,00%	0,00%	0,01%	0,14%	0,00%	0,36%	0,25%	0,05%	0,13%
Gesamt ausgefallene Zug km (2018 bis 2023 je nach Gründen und Verursachern in %)	91,62%	6,10%	0,00%	0,18%	0,12%	0,01%	0,77%	1,13%	0,01%	0,07%