

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Thomas Mütze** BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

vom 26.05.2011

### Qualität im Schienenpersonennahverkehr

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) bekommt vom Freistaat aktuell über 900 Mio. Euro jährlich zur Bestellung von Zugleistungen im Schienenpersonennahverkehr. Die Qualität der Leistungen im Schienenpersonennahverkehr ist nicht immer zufriedenstellend. Qualitätsprobleme gibt es u. a. wegen nicht rechtzeitig ausgelieferter Züge, zu kurzen Zügen, zu wenig Fahrradmitnahmekapazitäten und Verspätungen aus den unterschiedlichsten Gründen wie Stellwerks-, Signal- und Weichenstörungen, Langsamfahrstellen, fehlenden Personal- und Fahrzeugreserven. Selbst wiederkehrende Jahreszeiten wie Herbst und Winter überraschen insbesondere die Deutsche Bahn jedes Jahr aufs Neue und führen zu Verspätungen und Zugausfällen. Verlässliche Aussagen des Bestellers BEG zur Information der Kunden und des Landtages als Finanzier gibt es nicht, obwohl die BEG über entsprechende Informationen zumindest teilweise verfügt, da diese zur Ermittlung von Pönalen notwendig sind. Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg geht einen anderen Weg und informiert in einem Netzzustandsbericht und in einer Qualitätsbilanz öffentlich. Die Einhaltung von Vorgaben kann somit dokumentiert werden und zukünftige Handlungsbedarfe erkannt werden.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. Warum gibt die BEG keine Qualitätsbilanz heraus?
2. Warum gibt die BEG keinen Netzzustandsbericht heraus?
3. Inwiefern und aus welchen Gründen hat sich die Bayerische Eisenbahngesellschaft vertraglich dazu verpflichtet, keine detaillierten Pünktlichkeitsdaten zur S-Bahn München bzw. zum Schienenpersonennahverkehr zu veröffentlichen?
4. Inwieweit und aus welchen Gründen sind Pönale gedeckelt?

## Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

vom 28.07.2011

Zu 1.:

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) erstellt vierteljährlich einen Tätigkeitsbericht, der auch eine Qualitätsbilanz enthält. In dieser Qualitätsbilanz werden die Ergebnisse aller Qualitätserhebungen umfassend dargestellt. Zielgruppe dieser Qualitätsdokumentation sind die Vertreter des Gesellschafters und der Aufsichtsrat der BEG. Von einer Veröffentlichung dieser Daten muss die BEG aufgrund der Vertraulichkeit eines Großteils der Daten absehen. Vertraulich sind insbesondere die Daten aus dem bayernweiten Verkehrsdurchführungsvertrag mit DB Regio (hierzu Frage 3). Im Rahmen ihrer Publikationen (z. B. Bahnland Bayern News, Pressemitteilungen) berichtet die BEG jedoch regelmäßig summarisch über Qualitätsthemen.

Zu 2.:

Grundsätzlich ist die Deutsche Bahn AG als Infrastrukturbetreiber fast aller Strecken nicht bereit, aussagekräftige Daten über die Infrastrukturqualität zu veröffentlichen oder an die Länder weiterzugeben. Die Länder können daher die Infrastrukturqualität nur durch eigene Erhebungen bewerten.

Der Infrastrukturzustandsbericht des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) konzentriert sich auf Streckengeschwindigkeiten und mangelbedingte Langsamfahrstellen. Vereinfacht geht der VBB davon aus, dass überall dort, wo die Streckenhöchstgeschwindigkeit nicht ausgefahren werden kann, ein Infrastrukturmangel vorliegt. Diese Methodik ist in Berlin und Brandenburg angesichts der flachen Topografie und der meist gerade trassierten Strecken vertretbar. Sie lässt sich jedoch nicht auf das bayerische Schienennetz übertragen, weil die Strecken im Freistaat überwiegend den Flusstälern folgen und dadurch sehr kurvenreich trassiert sind. Somit wird die mögliche Geschwindigkeit weitgehend von den Kurvenradien bestimmt. Um zwischen trassierungs- und mangelbedingten Geschwindigkeitseinbrüchen zu unterscheiden, müsste entsprechend eine sehr genaue Analyse erfolgen. Dies wäre nur durch die Vergabe eines externen Gutachtens möglich. Der Freistaat prüft derzeit, ob der Nutzen eines gesamthaften Infrastrukturzustandsberichtes die Kosten für ein solches Gutachten rechtfertigt, das jährlich aktualisiert werden müsste, um die Entwicklung der Infrastruktur beurteilen zu können. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass auf Fachebene bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie bereits umfassende Erfahrungswerte bezüglich bestehender Infrastrukturengpässe vorliegen. Daran bemessen sich auch die Be-

wertungen des Freistaates hinsichtlich möglicher Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur.

Zu 3.:

Der zweite bayernweite Verkehrsdurchführungsvertrag mit DB Regio ist das Resultat von Vertragsverhandlungen, nicht von einer Ausschreibung. Daher konnten die Vertragskonditionen nicht einseitig vorgegeben werden, sondern es war Einvernehmen erforderlich. Eine Veröffentlichung der Pünktlichkeitsdaten war gegenüber DB Regio nicht durchsetzbar. Bei den Verhandlungen zum dritten bayernweiten Verkehrsdurchführungsvertrag mit DB Regio legt die BEG Wert darauf, ein Veröffentlichungsrecht zu vereinbaren. Allerdings kann auch dies wiederum nur einvernehmlich erfolgen.

Im Rahmen von Ausschreibungen kann die BEG Vertragsbedingungen im Rahmen des rechtlich Zulässigen einseitig vorgeben. Hier hat sich die BEG das Recht zur Veröffentlichung von Pünktlichkeitsdaten in fachlichen und politischen Gremien sowie in eigenen Publikationen ausbedungen.

Unabhängig vom Umstand der Vertraulichkeit der Pünktlichkeitsdaten im bayernweiten Verkehrsdurchführungsvertrag mit DB Regio hat die BEG bisher von einer Veröffentlichung der Pünktlichkeitsdaten abgesehen, weil eine Vergleichbarkeit der Daten in Bezug auf Unternehmen bzw. Streckennetz aufgrund verschiedener Rahmenbedingungen (z. B. Art des Streckennetzes, Einfluss der Infrastruktur) nur bedingt gegeben ist. Die BEG sucht nach Lösungen, um dem berechtigten Interesse nach Transparenz nachzukommen.

Zu 4.:

Die Pünktlichkeitspönale im bayernweiten Verkehrsdurchführungsvertrag mit DB Regio ist nicht gedeckelt. Die Pünktlichkeitspönale in den Ausschreibungsnetzen ist gedeckelt. Diese Deckelung ist vergaberechtlich notwendig, da es sich anderenfalls um ein für die Eisenbahnverkehrsunternehmen unkalkulierbares Wagnis handeln würde.

In den Qualitätsmesssystemen ist sowohl der Bonus als auch der Malus gedeckelt. Auch hier gilt der Grundsatz, dass die finanziellen Auswirkungen für beide Vertragsparteien kalkulierbar sein müssen.