



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Johannes Becher, Dr. Markus Büchler**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 12.02.2019

Zugausfälle, Verspätungen und Minderleistungen der DB Regio zwischen Moosburg a. d. Isar und München Hauptbahnhof

Wir fragen die Staatsregierung:

- 1.1 Warum kam es an den zwei Wochenenden vor Weihnachten 2018 zu ganztägigen Zugausfällen bei der Regionalbahn zwischen Landshut und Freising?
- 1.2 Wie viele Züge sind im Jahr 2018 auf der Strecke Landshut – München ausgefallen?
- 1.3 Wie viele Züge sind auf dieser Strecke „aus betrieblichen Gründen“ ausgefallen?
- 2.1 Welche Gründe stecken hinter Ausfällen „aus betrieblichen Gründen“?
- 2.2 Welche Maßnahmen werden ergriffen, um Zugausfälle „aus betrieblichen Gründen“ weitestgehend zu vermeiden?
- 2.3 Welche Maßnahmen werden ergriffen, um Zugausfälle im Allgemeinen weitestgehend zu vermeiden?
- 3.1 Aus welchen Gründen kommt es zu unangekündigten Verkürzungen des Zuges RE 4051, nachdem dieser in der Regel aus drei Garnituren besteht?
- 3.2 Wieso kommt es bei Dauer-Zugausfällen und geplanten Einschränkungen des Zugbetriebes wie momentan beim RE 59259, der noch bis März nur bis Moosach verkehrt, nicht zu einer Vergrößerung der Kapazität des Nachfolgezuges – in diesem Fall RE 4051?
- 3.3 Welche Ansprüche haben Pendler, denen der Zutritt zum Zug wegen Überfüllung verwehrt wird, um Schadensersatz für zusätzlich entstehende Kosten geltend zu machen?
- 4.1 Was unternimmt die Staatsregierung, um die DB Regio zur vertragsgemäßen Erfüllung zu bewegen?
- 4.2 Wie hoch sind die zu zahlenden Vertragsstrafen?
- 5.1 Wie viele Beanstandungen gab es im Jahr 2018 beim Donau-Isar-Express?
- 5.2 Und wie hoch waren die Strafen?
- 6.1 Wie hat sich laut Statistik die Pünktlichkeit auf der S1-Strecke in den letzten Jahren verändert (aufgeteilt nach S-Bahnen und Regionalbahnen)?
- 6.2 Wie hat sich laut Statistik die Menge der Zugausfälle auf der S1-Strecke in den letzten Jahren verändert (aufgeteilt nach S-Bahnen und Regionalbahnen)?
- 6.3 Welche Maßnahmen werden zur Verbesserung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit auf dieser Strecke ergriffen?
7. Welche Verbesserungen in den Bereichen Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit haben die Maßnahmen der Sommerbaustelle 2018 zwischen Freising und Feldmoching gebracht?

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr

vom 05.04.2019

1.1 Warum kam es an den zwei Wochenenden vor Weihnachten 2018 zu ganztägigen Zugausfällen bei der Regionalbahn zwischen Landshut und Freising?

An den zwei Wochenenden vor Weihnachten 2018 sind die Regionalbahnen (RB) zwischen Freising und Landshut aufgrund fehlender Lokführer ausgefallen. Es wurde ein Schienenersatzverkehr mit Bussen eingerichtet.

1.2 Wie viele Züge sind im Jahr 2018 auf der Strecke Landshut – München ausgefallen?

Auf der Strecke Landshut – München sind im Jahr 2018 in beiden Richtungen insgesamt (RB, Regional-Express – RE – und S-Bahnen) 19.872 Zugkilometer ausgefallen.

1.3 Wie viele Züge sind auf dieser Strecke „aus betrieblichen Gründen“ ausgefallen?

2.1 Welche Gründe stecken hinter Ausfällen „aus betrieblichen Gründen“?

Die Kategorie „Betriebliche Gründe“ gibt es laut europaweiter Codier-Richtlinie nicht. Es wird unterstellt, dass mit dieser Frage diejenigen Gründe gemeint sind, die durch das Verkehrsunternehmen verursacht wurden. In der Regel handelt es sich um Ausfälle, die durch Fahrzeuge (liegen geblieben oder Fahrzeugmangel wegen Schadstand) und Personalmangel verursacht wurden.

Insgesamt ist von den in der Antwort zu Frage 1.2 genannten ausgefallenen Zugkilometern bei 1.399 Zugkilometern die Ausfallursache den Verkehrsunternehmen zuzurechnen.

2.2 Welche Maßnahmen werden ergriffen, um Zugausfälle „aus betrieblichen Gründen“ weitestgehend zu vermeiden?

2.3 Welche Maßnahmen werden ergriffen, um Zugausfälle im Allgemeinen weitestgehend zu vermeiden?

In regelmäßig stattfindenden Gesprächen fordert die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) gegenüber den Verantwortlichen die vertragskonforme Leistungserbringung ein. Die Verkehrsunternehmen erhalten für ausgefallene Zugkilometer kein Bestellerentgelt. Mit dieser Maßnahme wird der wirtschaftliche Druck auf die Verkehrsunternehmen erhöht, für eine vorausschauende Fahrzeugwartung zu sorgen.

Der Lokführermangel stellt seit Jahren ein deutschlandweites Problem dar. Laut einer Veröffentlichung der Bundesagentur für Arbeit gehört der Beruf des Lokführers zu den Mangelberufen. Der Freistaat Bayern engagiert sich deshalb gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und der Bundesagentur für Arbeit in regelmäßigen Arbeitsgruppen der „Fachkräfteoffensive Bahn Bayern“, um diesem Problem nachhaltig entgegenzuwirken.

Der größte Anteil der Ausfälle ist infrastrukturbedingt. Dabei spielen insbesondere Bauarbeiten, Störungen an der Leit- und Sicherungstechnik, Mängel am Gleis als auch externe Einflüsse (Personen- und Bahnübergangsunfälle, Witterung usw.) eine Rolle. Für Instandhaltung und Ausbau des Schienennetzes sind Bauarbeiten und damit einhergehende Schienenersatzverkehre unumgänglich. Die BEG fordert daher regelmäßig in Gesprächen mit der Deutschen Bahn (DB) Netz AG, dass die Auswirkungen von Baumaßnahmen auf den regulären Bahnbetrieb so gering wie möglich gehalten werden. Allerdings steht die BEG mit dem Infrastrukturbetreiber DB Netz AG in keinem Vertragsverhältnis und verfügt somit nicht über Sanktionsmöglichkeiten. Auch hinsichtlich der Leit- und Sicherungstechnik und Mängel am Gleis fordert die BEG regelmäßig Verbesserungen und präventive Instandhaltung von der verantwortlichen DB Netz AG ein.

3.1 Aus welchen Gründen kommt es zu unangekündigten Verkürzungen des Zuges RE 4051, nachdem dieser in der Regel aus drei Garnituren besteht?

Überschreitet die Anzahl der verunfallten Fahrzeuge und der Fahrzeuge, die sich in der Wartung befinden, die Anzahl der vertraglich vereinbarten Reserve, kommt es in der Regel zu Zugkürzungen. Auch die Ursache der Zugkürzung des RE 4051 ist ein erhöhter Schadstand der ET-440-Flotte.

3.2 Wieso kommt es bei Dauer-Zugausfällen und geplanten Einschränkungen des Zugbetriebes wie momentan beim RE 59259, der noch bis März nur bis Moosach verkehrt, nicht zu einer Vergrößerung der Kapazität des Nachfolgezuges – in diesem Fall RE 4051?

Der RE 59259 verkehrt baustellenbedingt bis Mitte März nur bis Moosach, da die Vorarbeiten zur 2. S-Bahn-Stammstrecke zu einer Verknappung der Gleise am Münchner Hauptbahnhof führen. Der nachfolgende RE 4051 verkehrt planmäßig bereits mit maximaler Traktion (drei fünfteilige ET 440). Selbst wenn ein weiterer ET 440 zur Verfügung stünde, könnte der RE 4051 nicht ohne weiteres um eine Garnitur verlängert werden, da die Bahnsteiglängen beispielsweise in Moosburg hierfür nicht ausreichen.

3.3 Welche Ansprüche haben Pendler, denen der Zutritt zum Zug wegen Überfüllung verwehrt wird, um Schadensersatz für zusätzlich entstehende Kosten geltend zu machen?

Die Möglichkeit, Fahrgäste wegen Überfüllung von der Beförderung auszuschließen, wird nach Mitteilung von DB Regio ausschließlich dann in Betracht gezogen, wenn anderenfalls eine sichere Beförderung oder Durchführung der Fahrt nicht möglich ist. Grundsätzlich besteht gemäß § 10 Allgemeines Eisenbahngesetz eine Beförderungspflicht, wenn der Reisende eine gültige Fahrkarte besitzt.

In Fällen, in denen der Kunde von der Beförderung ausgeschlossen wird, gelten die Fahrgastrechte gemäß Fahrgastrechte-Verordnung EG 1371/2007. Demnach kann der Kunde ab 20 Minuten prognostizierter verspäteter Ankunft am Zielort mit einem alternativen, auch höherwertigerem Zug fahren, ab 60 Minuten Verspätung kann er die Fahrt auch abbrechen und für den nicht genutzten Teil seiner Fahrkarte eine Fahrpreisrückerstattung beantragen. Für Inhaber von Zeitkarten gilt je Einzelfall eine Pauschale von 1,50 Euro (2. Klasse) bzw. 2,25 Euro (1. Klasse), maximal jedoch 25 Prozent des gezahlten Fahrpreises. Der Betrag wird ausgeschüttet, wenn die „Bagatellgrenze“ von 4 Euro überschritten wurde. Für alle anderen Fahrkarten werden ab 60 bis 120 Minuten 25 Prozent bzw. ab 120 Minuten Verspätung 50 Prozent des Fahrkartenpreises erstattet.

4.1 Was unternimmt die Staatsregierung, um die DB Regio zur vertragsgemäßen Erfüllung zu bewegen?

Im Rahmen regelmäßiger Qualitätskontrollen überprüft die BEG die erbrachten Verkehrsleistungen. Die Nichterfüllung vertraglicher Verpflichtungen führt zu Minderungen oder Vertragsstrafen.

4.2 Wie hoch sind die zu zahlenden Vertragsstrafen?

Die Höhe der Minderungen oder Vertragsstrafen richtet sich nach Art und Schwere des Verstoßes gegen vertragliche Verpflichtungen.

5.1 Wie viele Beanstandungen gab es im Jahr 2018 beim Donau-Isar-Express?

5.2 Und wie hoch waren die Strafen?

Beim Donau-Isar-Express gab es im Jahr 2018 Beanstandungen aufgrund von Abweichungen von der Regelzugbildung, der Unterschreitung der monatlichen Zugbegleit-

quote sowie des nicht erreichten Pünktlichkeitsschwellenwertes. Die Vertragsstrafe liegt für das Jahr 2018 voraussichtlich bei 353.964 Euro. Darüber hinaus werden ausgefallene Züge nicht bezahlt.

6.1 Wie hat sich laut Statistik die Pünktlichkeit auf der S1-Strecke in den letzten Jahren verändert (aufgeteilt nach S-Bahnen und Regionalbahnen)?

Die Pünktlichkeit auf der S1-Strecke hat sich folgendermaßen entwickelt:

- S-Bahn:
 - 2017: 94,1 Prozent
 - 2018: 91,5 Prozent
 - 2019 (01.01. bis 31.01.2019): 92,8 Prozent
- Regionalbahnen:
 - 2017: 90,9 Prozent
 - 2018: 89,2 Prozent
 - 2019 (01.01. bis 31.01.2019): 89,7 Prozent

6.2 Wie hat sich laut Statistik die Menge der Zugausfälle auf der S1-Strecke in den letzten Jahren verändert (aufgeteilt nach S-Bahnen und Regionalbahnen)?

Die Zugausfälle der S-Bahn haben sich wie folgt entwickelt:

- 2017: 1,6 Prozent
- 2018: 1,6 Prozent
- 2019 (01.01. bis 31.01.2019): 1,4 Prozent

Die Zugausfallquote der Regionalbahnen auf der Linie S1 kann nicht isoliert ermittelt werden, da sich die Ausfallstatistik jeweils auf ein gesamtes Verkehrsnetz bezieht.

6.3 Welche Maßnahmen werden zur Verbesserung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit auf dieser Strecke ergriffen?

Die BEG analysiert zusammen mit DB Regio und dem Infrastrukturbetreiber DB Netz regelmäßig die wesentlichen Ursachen sowie die möglichen Maßnahmen zur langfristigen Stabilisierung des Betriebs. Auch die S-Bahn München arbeitet intensiv an der Steigerung der Qualität. Dazu wurde das Projekt „Zukunft S-Bahn München“ aufgelegt, um alle Qualitätsthemen bereichsübergreifend zusammen mit der DB Netz AG und der DB Station&Service AG zu bearbeiten. Das auf mehrere Jahre angelegte Programm bündelt bis zu 80 Maßnahmen und ist die Basis für einen stabilen Betrieb bis zur Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke. Ziel sind konkrete Verbesserungen bei den Betriebsabläufen, bei der Infrastruktur sowie bei der Kundeninformation.

7. Welche Verbesserungen in den Bereichen Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit haben die Maßnahmen der Sommerbaustelle 2018 zwischen Freising und Feldmoching gebracht?

Bei den Maßnahmen der Sommerbaustelle 2018 zwischen Freising und Feldmoching handelte es sich nicht um eine qualitätssteigernde Maßnahme, sondern um Instandhaltungsarbeiten, die einen sicheren und zuverlässigen Betrieb gewährleisten.