



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Johannes Becher, Dr. Markus Büchler, Jürgen Mistol**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 26.05.2025

Herausforderungen beim Regionalexpress 25 (Alex) und Verbesserungsansätze

Vor dem Hintergrund der Rückmeldung von Pendlerinnen und Pendlern, dass es auf der Strecke Furth im Wald – Regensburg – München beim Regionalexpress 25 (Alex) regelmäßig zu Verspätungen, Ausfällen, technischen Defekten und Überfüllung kommt, ergeben sich folgende Fragen.

Die Staatsregierung wird gefragt:

- 1.a) Seit wann betreibt der Vertragspartner Länderbahn diese Linie? 3
- 1.b) Wie lange läuft die aktuelle Ausschreibungsperiode noch? 3
- 1.c) Ist die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) zufrieden mit dem Vertragspartner? 3
- 2.a) Wie viele Zugausfälle gab es in den letzten drei Jahren (bitte für jedes Jahr angeben)? 3
- 2.b) Was waren die Gründe für die Ausfälle im jeweiligen Zeitrahmen? 3
- 2.c) Welche Maßnahmen wurden und werden zur Besserung ergriffen? 4
- 3.a) Wie haben sich die Verspätungen auf der Strecke in den letzten drei Jahren entwickelt? 4
- 3.b) Was waren die Gründe für die Verspätungen? 4
- 3.c) Wie wird in Zukunft eine Verbesserung der Pünktlichkeit erwirkt? 5
4. Welche Probleme gab es in den letzten drei Jahren mit der technischen Ausstattung der Züge, wie etwa Toiletten, Bordrestaurants und Lüftungsanlagen? 5
- 5.a) Welche Fahrgastkapazitäten haben diese Züge laut Vertrag? 5
- 5.b) Welche Kapazitäten hatten sie in den letzten drei Jahren tatsächlich (unter Beachtung, dass teilweise Waggonen zwar mitgeführt wurden, aber verschlossen waren)? 5

5.c)	Erachtet die Staatsregierung die vertraglich geregelten Kapazitäten als ausreichend?	5
6.a)	Welche möglichen Vertragsstrafen sind vertraglich festgelegt?	6
6.b)	Welche Vertragsstrafen wurden in den letzten drei Jahren verhängt?	6
6.c)	Erachtet die Staatsregierung diese Vertragsstrafen als effektiv, um einen reibungslosen Betrieb sicherzustellen?	6
7.a)	Inwieweit hat sich die sogenannte überschlagene Lokwende am Münchner Hauptbahnhof im sechsmonatigen Test bewährt?	6
7.b)	Inwieweit hat sich die sogenannte überschlagene Lokwende am Münchner Hauptbahnhof bisher nach dem Test bewährt?	6
8.a)	Welche Verbesserungen bringt das Vergabeverfahren München – Prag Übergang ab Dezember 2028?	7
8.b)	Welche Verbesserungen bringt das Vergabeverfahren München – Prag ab Dezember 2031?	7
	Hinweise des Landtagsamts	8

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr

vom 24.06.2025

Vorbemerkung:

Die Regionalexpresslinie 25 zwischen München und Prag gehörte zusammen mit der Linie zwischen München und Hof bis Dezember 2023 zum Vergabernetz Alex-Nord. Die Zugteile von/nach Prag und Hof wurden hierbei in Schwandorf getrennt bzw. vereinigt. Mit der Neuvergabe wurde das Netz in zwei voneinander getrennte Lose mit einer separaten Linienführung aufgeteilt. Die Linie RE 2 (München – Hof) wird nun im Verkehrsdurchführungsvertrag Expressverkehr Ostbayern Übergang Los 1 betrieben, die Linie RE 25 (München – Prag) wird im Verkehrsdurchführungsvertrag Expressverkehr Ostbayern Übergang Los 2 erbracht.

1.a) Seit wann betreibt der Vertragspartner Länderbahn diese Linie?

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2007.

1.b) Wie lange läuft die aktuelle Ausschreibungsperiode noch?

Der aktuelle Verkehrsvertrag läuft noch bis Dezember 2028.

1.c) Ist die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) zufrieden mit dem Vertragspartner?

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) ist mit der Entwicklung der Qualität auf der Linie RE 25 nicht zufrieden.

2.a) Wie viele Zugausfälle gab es in den letzten drei Jahren (bitte für jedes Jahr angeben)?

2.b) Was waren die Gründe für die Ausfälle im jeweiligen Zeitrahmen?

Die Fragen 2a und 2b werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die nachfolgende Aufstellung ist gemäß Vorbemerkung nach den unterschiedlichen Verkehrsdurchführungsverträgen mit unterschiedlichen Verkehrskonzepten zu betrachten:

		2022 Zkm	2023 Zkm	2024 Zkm
Zugausfall- kilometer	Netz: Alex-Nord	235 276	177 992	—
	Netz Expressverkehr Ostbayern Ü Los 2	—	10.533	117.681
Ausfall- ursachen	Bauarbeiten	19,5 %	15,4 %	34,5 %
	Externe Einflüsse/gefährliche Ereignisse	6,0 %	13,7 %	27,7 %
	Fahrzeuge	3,3 %	6,8 %	11,3 %
	Infrastruktur	4,2 %	0,8 %	0,9 %
	Personal (Eisenbahnverkehrsunternehmen)	66,7 %	62,9 %	25,4 %
	Sonstiges	0,3 %	0,3 %	0,3 %

2.c) Welche Maßnahmen wurden und werden zur Besserung ergriffen?

In den Jahren 2022 und 2023 wurden die Zugausfälle beim Alex-Nord insbesondere durch den Fachkräftemangel verursacht. Mit kontinuierlichen Ausbildungsgruppen hat die Länderbahn ihren Personalbestand so erhöhen können, dass personalbedingte Zugausfälle derzeit nur noch einen relativ geringen Anteil einnehmen.

Demgegenüber hat sich zuletzt der Anteil baubedingter Zugausfälle massiv erhöht. Der Freistaat setzt sich beim bundeseigenen Infrastrukturbetreiber DB InfraGO intensiv dafür ein, dass die Auswirkungen der notwendigen Baumaßnahmen auf den Betrieb möglichst gering ausfallen. Der Freistaat verfügt über keine direkten Einflussmöglichkeiten gegenüber dem Infrastrukturbetreiber.

Des Weiteren legt der Freistaat bei der Planung von Betriebskonzepten den Fokus noch stärker auf die Robustheit des Fahrplans. Solange Bund und DB die Infrastrukturprobleme nicht lösen, dreht der Freistaat an jeder möglichen Stellschraube, um die Betriebsqualität auf der länderübergreifenden Strecke auf andere Weise zu verbessern. So finanziert der Freistaat seit April 2025 die Personalkosten einer zusätzlichen Wendelokomotive der Länderbahn am Münchner Hauptbahnhof.

Daneben werden mit den üblichen finanziellen Sanktionsmaßnahmen bei nicht oder schlecht erbrachten Leistungen Anreize gesetzt, damit die Länderbahn einen zuverlässigeren Betrieb gewährleistet.

3.a) Wie haben sich die Verspätungen auf der Strecke in den letzten drei Jahren entwickelt?

3.b) Was waren die Gründe für die Verspätungen?

Die Fragen 3a und 3b werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die nachfolgende Aufstellung ist gemäß Vorbemerkung nach den unterschiedlichen Verkehrsdurchführungsverträgen mit unterschiedlichen Verkehrskonzepten zu betrachten:

		2022	2023	2024
Pünktlichkeit	Netz: Alex-Nord	68,6 %	64,3 %	—
	Netz: Expressverkehr Ostbayern Ü Los 2	—	41,2 %	43,7 %
Verspätungsursachen (ohne Zugfolgeverspätungen)	Verkehrliche Durchführung	32,2 %	37,6 %	33,8 %
	Bauarbeiten	8,5 %	9,3 %	13,8 %
	Infrastruktur	22,8 %	26,1 %	18,8 %
	Externe Einflüsse/gefährliche Ereignisse	24,3 %	17,2 %	23,4 %
	Fahrzeuge	3,7 %	4,3 %	5,8 %
	Anschluss	5,1 %	2,4 %	2,1 %
	Haltezeitüberschreitungen	2,8 %	2,0 %	1,8 %
	Sonstiges	0,6 %	1,0 %	0,5 %

3.c) Wie wird in Zukunft eine Verbesserung der Pünktlichkeit erwirkt?

Der hauptsächlich limitierende Faktor bei der Pünktlichkeit ist die Infrastruktur. Signifikante Verbesserungen bedürfen daher einer Sanierung der Streckeninfrastruktur und langfristig eines Streckenausbaus diesseits und jenseits der Grenze. Auf deutscher Seite ist hierfür der Bund verantwortlich.

Perspektivisch ist auch davon auszugehen, dass die Einführung von neuem Wagenmaterial, die nach dem nun anstehenden weiteren Übergangsvertrag angestrebt wird, positive Aspekte auf die Pünktlichkeit haben wird.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 c verwiesen.

4. Welche Probleme gab es in den letzten drei Jahren mit der technischen Ausstattung der Züge, wie etwa Toiletten, Bordrestaurants und Lüftungsanlagen?

Die Messergebnisse des Alex-Nord (2022 und 2023) und Expressverkehr Ostbayern Übergang Los 2 (seit Ende 2023) zeigen bei diesen Kriterien keine Auffälligkeiten im Vergleich zu den bayernweiten Ergebnissen.

Bordrestaurants gehören nicht in den Umfang der bestellten SPNV-Leistung und werden somit auch nicht über das Qualitätsmesssystem des Freistaates erfasst.

5.a) Welche Fahrgastkapazitäten haben diese Züge laut Vertrag?

Die vertraglich festgelegten Sitzplatzkapazitäten im Expressverkehr Ostbayern Übergang Los 2 belaufen sich zwischen München und Regensburg auf bis zu 615 Sitzplätze in der 2. Klasse und 30 Sitzplätze in der 1. Klasse für die nachfragestärksten Leistungen. Auf der Relation Schwandorf – Furth im Wald (Grenze) sind 255 Sitzplätze in der 2. Klasse sowie 30 Sitzplätze in der 1. Klasse vertraglich vereinbart.

5.b) Welche Kapazitäten hatten sie in den letzten drei Jahren tatsächlich (unter Beachtung, dass teilweise Waggon s zwar mitgeführt wurden, aber verschlossen waren)?

Die nachfolgenden Daten zeigen die Summen der Zugkilometer von Zügen, die mit einer Abweichung von der vertraglich vereinbarten Regelzugbildung verkehrten. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

		2022 Zkm	2023 Zkm	2024 Zkm
Abweichung von der Regelzugbildung	Netz: Alex Nord	574 414	545 740	—
	Netz: Expressverkehr Ostbayern Ü Los 2	—	55 290	563 747

5.c) Erachtet die Staatsregierung die vertraglich geregelten Kapazitäten als ausreichend?

Sofern das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Regelzugbildung einhält, werden die Kapazitäten grundsätzlich als ausreichend erachtet.

6.a) Welche möglichen Vertragsstrafen sind vertraglich festgelegt?

Der Verkehrsvertrag Expressverkehr Ostbayern Übergang, Los 2, enthält zahlreiche Sanktionsmöglichkeiten gegenüber dem Verkehrsunternehmen, insbesondere bei Zugausfällen, Verspätungen, nicht erreichten Anschlussverbindungen, Unterschreitung der geforderten Zugbegleitquote oder nicht korrekt eingehaltenen Regelzugbildungen.

6.b) Welche Vertragsstrafen wurden in den letzten drei Jahren verhängt?

Bei den Vertragsstrafen handelt es sich um Betriebsgeheimnisse des Eisenbahnverkehrsunternehmens, die nicht herausgegeben werden dürfen.

6.c) Erachtet die Staatsregierung diese Vertragsstrafen als effektiv, um einen reibungslosen Betrieb sicherzustellen?

Ein reibungsloser SPNV-Betrieb lässt sich allein durch Vertragsstrafen nicht sicherstellen. Denn Verspätungen oder Zugausfälle werden immer häufiger durch externe Ereignisse, Bauarbeiten oder Infrastrukturstörungen verursacht, die nicht im Einflussbereich der Verkehrsunternehmen liegen. Die finanzielle Sanktionierung von Qualitätsmängeln stellt jedoch ein wichtiges Instrument dar, um den Verkehrsunternehmen einen Anreiz zu geben, eine gute Betriebsqualität anzubieten und nicht nur auf betriebswirtschaftliche Vorteile zu setzen.

7.a) Inwieweit hat sich die sogenannte überschlagene Lokwende am Münchner Hauptbahnhof im sechsmonatigen Test bewährt?**7.b) Inwieweit hat sich die sogenannte überschlagene Lokwende am Münchner Hauptbahnhof bisher nach dem Test bewährt?**

Die Fragen 7 a und 7 b werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit Einsatz der Wendelokomotive am Münchner Hauptbahnhof hat sich die durchschnittliche Pünktlichkeitsquote von 40,5 Prozent (Januar bis September 2024) auf 56,4 Prozent (Oktober 2024 bis April 2025) erhöht.

Die Anzahl vorzeitiger Wenden in den Bahnhöfen Moosach, Feldmoching oder Freising, die infolge hoher Verspätungen im Zulauf auf München bisher notwendig waren, hat sich erheblich verringert. In den Monaten Januar bis September 2024 fielen im Schnitt monatlich rund 600 Zugkm auf dem Abschnitt zwischen Freising/Feldmoching/Moosach und München aus. Seit der Einführung der überschlagenden Lokwende fielen in den Monaten Oktober 2024 bis April 2025 im Schnitt monatlich lediglich rund 100 Zugkm aus.

Ein weiterer positiver Nebeneffekt der Maßnahme ist, dass dadurch bei den Alex-Zügen die Abwasserentsorgung aus den WC-Anlagen sowie die Versorgung mit Frischwasser in der Regel wieder planmäßig erfolgen können. Bei hohen Verspätungen oder vorzeitigen Wenden fehlte bislang oft die Zeit für die Frischwasserbefüllung.

8.a) Welche Verbesserungen bringt das Vergabeverfahren München – Prag Übergang ab Dezember 2028?

Im Vergabeverfahren ab Dezember 2028 sind folgende Verbesserungen gegenüber dem Status quo vorgesehen:

- Verpflichtung zur Teilnahme an der Funktionserweiterung „Anschlüsse vormelden durch den Fahrgast via App“;
- verpflichtender Arbeitsplatz für einen Anschlussdisponenten in der Leitstelle;
- verpflichtende IT-Plattform für Busersatzverkehre zur schnelleren und zuverlässigeren Bestellung von Busverkehren im Falle von Zugausfällen;
- sitzplatzbezogene Minderung, falls das Verkehrsunternehmen Zugkürzungen gegenüber der bestellten Regelzugbildung vornimmt, womit Anreiz erhöht wird, bei Abweichungen dennoch die größtmögliche Kapazität anzubieten;
- verpflichtende Dokumentation der wöchentlichen Außenreinigung sowie Vertragsstrafe, falls die Züge außen nicht wöchentlich gereinigt werden;
- vertragliches Instrument der Vertragskrise, um bei anhaltenden, selbstverschuldeten Minderleistungen vertraglich gesichert in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsunternehmen Verbesserungsmaßnahmen einzuleiten und
- Fortsetzung der Finanzierung einer Wendelok im Münchner Hauptbahnhof, um Verspätungsübertragungen abbauen zu können.

8.b) Welche Verbesserungen bringt das Vergabeverfahren München – Prag ab Dezember 2031?

Dieses Vergabeverfahren hat noch nicht begonnen.

Hinweise des Landtagsamts

Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

Zur Vereinfachung der Lesbarkeit können Internetadressen verkürzt dargestellt sein. Die vollständige Internetadresse ist als Hyperlink hinterlegt und in der digitalen Version des Dokuments direkt aufrufbar. Zusätzlich ist diese als Fußnote vollständig dargestellt.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen zur Verfügung.