



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Ferdinand Mang AfD**
vom 24.10.2024

Zugverspätungen und Zugausfälle auf der Hauptverkehrsstrecke Nürnberg–München

Auf der Bahnstrecke Nürnberg–München – immerhin die Hauptverkehrsstrecke der Deutschen Bahn in Bayern – kommt es permanent zu Verspätungen und Zugausfällen.

Die Staatsregierung wird gefragt:

1. Was sind die Gründe für die permanenten Verspätungen und Zugausfälle? 2
 2. Welche konkreten Maßnahmen innerhalb des Zuständigkeitsbereichs der Staatsregierung sind geplant, um die permanenten Zugausfälle und Verspätungen auf der Hauptverkehrsstrecke Nürnberg–München kurzfristig zu beheben? 2
 3. Inwiefern sieht die Staatsregierung Möglichkeiten, aktiv auf die Deutsche Bahn oder andere Verantwortliche einzuwirken, um die Zuverlässigkeit des Schienenverkehrs auf dieser Strecke zu verbessern? 3
 4. Welche rechtlichen oder vertraglichen Hebel hat die Staatsregierung gegenüber der Deutschen Bahn, um Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit auf dieser Strecke zu gewährleisten? 3
 5. Gibt es bereits Initiativen der Staatsregierung, um auf Bundesebene verstärkten Druck auf die Deutsche Bahn oder den Bund auszuüben, weil diese in der Verantwortung für die Schieneninfrastruktur stehen? 3
 6. Welche Möglichkeiten sieht die Staatsregierung, durch verstärkte Kooperationen mit regionalen Verkehrsunternehmen alternative Lösungen zur Entlastung des Schienenverkehrs anzubieten? 4
 7. Welche Gespräche mit der Deutschen Bahn oder dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat die Staatsregierung bereits initiiert, um die Probleme auf der Strecke zu adressieren? 4
- Hinweise des Landtagsamts 5

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr

vom 21.11.2024

Vorbemerkung:

Für die bundeseigene Schieneninfrastruktur sowie den Schienenpersonenfernverkehr ist gemäß Grundgesetz der Bund verantwortlich.

Zugausfälle im bayerischen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) werden linienbezogen erfasst. Verspätungen werden stets nur für das jeweilige Ausschreibungsnetz erfasst und ausgewertet. Die Nahverkehrszüge der Relation Nürnberg–München sind Bestandteil des Ausschreibungsnetzes München-Nürnberg-Express/Ringzug West.

Die Hauptursache für die mangelnde Betriebsqualität auf der bayerischen SPNV-Linie RE 1 (Nürnberg–München) ist die technisch bedingte eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit bei den Zügen des tschechischen Herstellers Škoda. Diese Züge wurden von der vom Freistaat Bayern mit den SPNV-Leistungen beauftragten Deutsche Bahn (DB) Regio AG für den Verkehr über die Schnellfahrstrecke beschafft, wobei diese Fahrzeuge besondere Anforderungen hinsichtlich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, Bremsen und Druckertüchtigung erfüllen müssen.

1. Was sind die Gründe für die permanenten Verspätungen und Zugausfälle?

Die nachfolgenden Aussagen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Januar 2024 bis zum 30. September 2024 und auf das SPNV-Angebot.

Im Netz München-Nürnberg-Express/Ringzug West gab es folgende maßgebliche Gründe für Verspätungsfälle:

- infrastrukturelle Ursachen wie zum Beispiel Störungen von Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik und Weichenstörungen,
- verkehrliche Durchführung wie zum Beispiel Haltezeitüberschreitungen infolge eines hohen Fahrgastaufkommens oder verkehrlicher Zugvorbereitung,
- Bauarbeiten,
- Anschluss-Sicherung,
- externe Einflüsse oder gefährliche Ereignisse sowie
- fahrzeugbedingte Verspätungen.

Bei den Gründen für Zugausfälle wird davon ausgegangen, dass die Frage sich explizit auf die Linie RE 1 bezieht. Die Ursachen für die dortigen Zugausfälle sind im Wesentlichen Fahrzeugstörungen gewesen; auf die Vorbemerkung wird verwiesen. Weitere Ursachen sind externe Einflüsse oder gefährliche Ereignisse wie Streikauswirkungen oder witterungsbedingte Ausfälle, Bauarbeiten sowie infrastrukturelle Gründe.

2. Welche konkreten Maßnahmen innerhalb des Zuständigkeitsbereichs der Staatsregierung sind geplant, um die permanenten Zugausfälle und Verspätungen auf der Hauptverkehrsstrecke Nürnberg–München kurzfristig zu beheben?

3. Inwiefern sieht die Staatsregierung Möglichkeiten, aktiv auf die Deutsche Bahn oder andere Verantwortliche einzuwirken, um die Zuverlässigkeit des Schienenverkehrs auf dieser Strecke zu verbessern?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verantwortung für die Aufrechterhaltung beziehungsweise Wiederherstellung einer ausreichenden Fahrzeugverfügbarkeit in diesem SPNV-Netz ist Aufgabe der DB Regio AG.

Auf vertraglicher Ebene schöpft der Freistaat Bayern im SPNV alle Sanktionsmöglichkeiten gegenüber der DB Regio AG aus, um den wirtschaftlichen Druck zu erzeugen, der das Eisenbahnverkehrsunternehmen veranlassen soll, Mängel abzustellen und die vertraglich vereinbarten SPNV-Leistungen ohne Einschränkungen zu erbringen. Die Staatsregierung hat gegenüber der DB Regio AG und Škoda klargestellt, dass die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit für den Freistaat Bayern nicht akzeptabel ist und darauf gedrängt, dass die Verfügbarkeit der Fahrzeuge schnellstmöglich verbessert wird.

Die DB Regio AG hat Maßnahmen zugesagt, durch die sich die Fahrzeugverfügbarkeit der Škoda-Flotte verbessern soll, wie zum Beispiel den Aufbau zusätzlicher Personalstellen im Bereich Flottenmanagement sowie die Errichtung einer Leichtbauhalle zur Erhöhung der Werkstattkapazität, damit Fahrzeugmängel schneller behoben werden können.

Solange die Fahrzeugverfügbarkeit eingeschränkt ist, fordert die Staatsregierung einen stabilen und verlässlichen Ersatzfahrplan, der in den Fahrgastinformationssystemen entsprechend hinterlegt ist.

Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 wird zusätzlich eine Garnitur mit IC-Wagen (IC = Intercity) für den SPNV auf der Schnellfahrstrecke zum Einsatz kommen, welche die Škoda-Flotte verstärkt.

4. Welche rechtlichen oder vertraglichen Hebel hat die Staatsregierung gegenüber der Deutschen Bahn, um Pünktlichkeit und Verlässlichkeit auf dieser Strecke zu gewährleisten?

Bei ausgefallenen Leistungen im SPNV zwischen München und Nürnberg entfällt gemäß abgeschlossenem Verkehrsvertrag die Zahlung des festgelegten Bestellerentgelts an DB Regio AG.

Für Verspätungen und Abweichungen von der Regelzugbildung erhebt der Freistaat Bayern Pönalen, die der DB Regio AG berechnet werden.

Hinsichtlich der Qualität der Schieneninfrastruktur hat der Freistaat Bayern keine rechtlichen Hebel gegenüber der DB InfraGO AG.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

5. Gibt es bereits Initiativen der Staatsregierung, um auf Bundesebene verstärkten Druck auf die Deutsche Bahn oder den Bund auszuüben, weil diese in der Verantwortung für die Schieneninfrastruktur stehen?

Die Staatsregierung pocht seit jeher sowohl als einzelnes Bundesland als auch im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz und ihrer Gremien darauf, dass der Bund und

die bundeseigene DB InfraGO AG ihrer Verantwortung für die Schieneninfrastruktur besser nachkommen.

Im Fall der RE-1-Problematik hat Staatsminister Christian Bernreiter beim Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG interveniert und gefordert, dass innerhalb des Konzerns alle Einheiten – und somit auch der Infrastrukturbereich – grundsätzlich bereit sein müssen, Beiträge für eine Lösung im Sinne der Fahrgäste zu erbringen.

6. Welche Möglichkeiten sieht die Staatsregierung, durch verstärkte Kooperationen mit regionalen Verkehrsunternehmen alternative Lösungen zur Entlastung des Schienenverkehrs anzubieten?

Die Verantwortung für die Bereitstellung des bestellten SPNV liegt bei dem vom Freistaat Bayern vertraglich beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Regio AG.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

7. Welche Gespräche mit der Deutschen Bahn oder dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat die Staatsregierung bereits initiiert, um die Probleme auf der Strecke zu adressieren?

Der Freistaat Bayern hat bezogen auf die Zuverlässigkeit der Linie RE 1 regelmäßig Gespräche und andere Austauschformate mit den Verantwortlichen bei der Deutschen Bahn genutzt.

Da der mangelhafte Zustand der Schieneninfrastruktur und die Vielzahl der Baustellen der DB InfraGO AG kein spezifisches Problem der Strecken dieses Ausschreibungsnetzes ist, thematisiert der Freistaat Bayern dieses Problem gegenüber dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr nicht nur streckenbezogen, sondern auch grundsätzlich.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 3 und 5 verwiesen.

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.