

**MINISTERIUM FÜR VERKEHR
BADEN - WÜRTTEMBERG**

Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart
E-Mail: poststelle@vm.bwl.de
FAX: +49 (711) 89686-9020

An die
Präsidentin des Landtags
von Baden-Württemberg
Frau Muhterem Aras MdL
Haus des Landtags
Konrad-Adenauer-Str. 3
70173 Stuttgart

Stuttgart **16. SEP. 2024**

Name Teresa Weller

Telefon +49 711 89686-3304

Geschäftszeichen VM3-0141.5-32/93/2

(Bitte bei Antwort angeben)

nachrichtlich

Staatsministerium

Kleine Anfrage des Abgeordneten Martin Rivoir SPD

- Verspätungen und Zugausfälle auf der Bahnstrecke von Ulm nach Friedrichshafen
- Drucksache 17/7231

Ihr Schreiben vom 31. Juli 2024

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

das Ministerium für Verkehr beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie oft ist der Regionalexpress RE 5 auf der Bahnstrecke Ulm–Friedrichshafen von Januar 2022 bis Juni 2024 ausgefallen (bitte aufgeschlüsselt nach Monatsschritten)?*

Nachfolgende Tabelle enthält die Anzahl bestellter sowie ausgefallener Züge und die Summe bestellter sowie ausgefallener Zugkilometer bzgl. des RE 5 in Monatsschritten ab Januar 2022.

Eine Auswertung für einzelne Fahrtabschnitte ist mit vertretbarem Aufwand nicht umsetzbar. Es wurde daher jeweils der gesamte Laufweg der Linie RE 5 betrachtet.

Die Ausfallquote beschreibt, welcher Anteil der bestellten Zugleistung (gemessen in Zug-km) nicht erbracht wurde. Entfallende Zugleistung aufgrund längerfristig angekündigter Baustellen werden dabei nicht als Ausfallkilometer gewertet, sondern mindern den Umfang der bestellten Kilometer als sog. Abbestellung.

Monat	Anzahl der bestellten Züge	Anzahl der Züge mit (Teil-)Ausfall	Bestell-km	Ausfall-km	Ausfallquote
Jan 22	1156	38	223.696,40	3.332,00	1,49%
Feb 22	1048	43	202.900,88	3.342,54	1,65%
Mrz 22	1162	73	225.017,80	4.828,06	2,15%
Apr 22	1118	42	216.324,09	3.589,05	1,66%
Mai 22	1158	68	224.136,87	5.310,35	2,37%
Jun 22	1120	110	216.764,56	10.082,68	4,65%
Jul 22	1158	209	224.136,87	15.093,85	6,73%
Aug 22	1162	133	225.017,80	15.662,77	6,96%
Sep 22	1124	55	217.645,50	4.238,97	1,95%
Okt 22	1156	94	223.696,40	10.266,02	4,59%
Nov 22	1122	102	217.205,03	7.405,71	3,41%
Dez 22	1298	73	237.647,18	6.716,37	2,83%
Jan 23	1365	47	244.126,80	3.527,66	1,45%
Feb 23	1236	47	221.099,20	4.463,37	2,02%
Mrz 23	1371	76	245.284,60	10.599,60	4,32%
Apr 23	1314	97	234.907,20	11.429,39	4,87%
Mai 23	1362	46	243.547,90	3.632,56	1,49%
Jun 23	1323	192	236.643,90	23.294,15	9,84%
Jul 23	1365	158	244.126,80	16.103,48	6,60%
Aug 23	1371	55	245.284,60	4.609,94	1,88%
Sep 23	1323	138	236.643,90	12.993,30	5,49%
Okt 23	1365	78	244.126,80	7.498,74	3,07%
Nov 23	1323	161	236.643,90	9.107,60	3,85%
Dez 23	1381	204	242.782,77	24.219,21	9,98%
Jan 24	1399	564	244.519,47	72.391,33	29,61%
Feb 24	1310	95	228.995,46	8.918,86	3,89%
Mrz 24	1393	213	243.320,29	31.577,91	12,98%
Apr 24	1353	157	236.457,67	16.862,73	7,13%
Mai 24	1390	96	242.720,70	10.943,93	4,51%
Gesamt	36726	3464	6.725.421,34	362.042,13	5,38%

2. *Wie hat sich auf der Bahnstrecke Ulm–Friedrichshafen die Pünktlichkeit des Regionalexpresses RE 5 von Januar 2022 bis Juni 2024 entwickelt (bitte aufgeschlüsselt in Monatsschritten)?*

Die 3:59-Min-Pünktlichkeit auf der Linie RE 5 auf der Strecke Ulm – Friedrichshafen hat sich im Zeitraum von Januar 2022 bis Juni 2024, wie in folgender Tabelle dargestellt, entwickelt.

Monat	Pkt.- Quote	Monat	Pkt.- Quote	Monat	Pkt.- Quote
Jan 22	83,7 %	Jan 23	87,3 %	Jan 24	83,7 %
Feb 22	85,2 %	Feb 23	87,4 %	Feb 24	81,5 %
Mrz 22	80,7 %	Mrz 23	88,2 %	Mrz 24	82,5 %
Apr 22	83,4 %	Apr 23	85,3 %	Apr 24	79,8 %
Mai 22	83,3 %	Mai 23	82,7 %	Mai 24	82,3 %
Jun 22	65,5 %	Jun 23	75,2 %	Jun 24	76,1 %
Jul 22	67,8 %	Jul 23	76,4 %		
Aug 22	68,8 %	Aug 23	86,3 %		
Sep 22	81,7 %	Sep 23	74,2 %		
Okt 22	75,9 %	Okt 23	81,8 %		
Nov 22	77,8 %	Nov 23	79,9 %		
Dez 22	79,2 %	Dez 23	77,9 %		

3. *Wie viele Zugausfälle und Zugverspätungen des Regionalexpress RE 5 sind jeweils auf Baustellen, Betriebsstörungen und Arbeitsniederlegungen auf der Bahnstrecke Ulm–Friedrichshafen seit Januar 2022 zurückzuführen?*

Entfallende Zugleistung [Zug-km] aufgrund längerfristig angekündigter Baustellen werden von DB Regio nicht als Ausfälle an das Land gemeldet, sondern als Abbestellung gewertet und sind daher in der Ausfallstatistik nicht berücksichtigt. Die Ausfallquote aufgrund kurzfristiger Baustellen ist in untenstehender Tabelle ab dem Jahr 2022 angegeben.

Als „Betriebsstörungen“ werden im Folgenden alle Störungen an der Infrastruktur verstanden, die zu Zugausfällen führen. Hierzu ist entsprechend eine separate Ausfallquote berechnet (siehe folgende Tabelle).

Eine Auswertung für einzelne Fahrtabschnitte ist mit vertretbarem Aufwand nicht umsetzbar. Es wurde daher jeweils der gesamte Laufweg der Linie RE 5 betrachtet.

Jahr	Ausfallquote Baustellen	Ausfallquote Infrastruktur	Ausfallquote Streik
2022	0,12 %	0,35 %	0,00 %
2023	0,09 %	0,23 %	1,55 %
Jan – Mai 2024	0,01 %	0,25 %	10,71 %

Die Ausfallquote aufgrund von Infrastrukturstörungen hat sich im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr leicht abgeschwächt auf unter 0,3 %, während die Ausfallquote aufgrund von kurzfristig gemeldeten Baustellen fast unverändert niedrig bei ca. 0,1% geblieben ist. Im Jahr 2023 gab es ebenso einige wenige Ausfälle aufgrund von Streiks (ca. 1,5 %).

Diese Quote ist im laufenden Jahr 2024 bis Ende Mai auf 10 % gestiegen, weil es im Januar viele Streiktage gab.

Die Infrastrukturstörungen haben im laufenden Jahr bis Mai die Ausfallquote stabil bei 0,25 % gehalten, während kurzfristige Baustellen fast keine Rolle spielten.

Daten zu Verspätungsursachen liegen dem Land nicht vollumfänglich vor. Eine entsprechende ursachenbedingte Auswertung der Verspätungen kann daher nicht vorgenommen werden.

4. *Pönalezahlungen in welcher Höhe sind dadurch angefallen?*

Pönalen zählen zu den schutzbedürftigen Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen des Eisenbahnverkehrsunternehmens und können daher in quantitativer Hinsicht grundsätzlich nicht kommuniziert werden. Pönalezahlungen können zudem aufgrund verschiedener Verstöße gegen Verpflichtungen, die im Verkehrsvertrag

vereinbart sind, entstehen und betreffen demnach nicht nur Mängel bzgl. der Pünktlichkeit oder Zuverlässigkeit.

Die Berechnung der Pönale erfolgt überdies vertragsgemäß auf der Ebene des entsprechenden Vergabernetzes, sodass die Aufteilung auf einzelne Streckenabschnitte innerhalb dieses Netzes nicht möglich ist.

5. *Wie häufig musste ein Schienenersatzverkehr auf der Bahnstrecke Ulm–Friedrichshafen seit Januar 2022 organisiert werden?*

Seit Januar 2022 musste insgesamt 2.502-mal Schienenersatzverkehr (SEV) auf der genannten Strecke organisiert werden. Die Anzahl der Ersatzverkehre sind in der folgenden Tabelle in Monatsschritten aufgeführt.

Monat	Anzahl SEV	Monat	Anzahl SEV	Monat	Anzahl SEV
Jan 22	5	Jan 23	4	Jan 24	15
Feb 22	0	Feb 23	0	Feb 24	5
Mrz 22	12	Mrz 23	6	Mrz 24	16
Apr 22	166	Apr 23	12	Apr 24	49
Mai 22	32	Mai 23	160	Mai 24	6
Jun 22	112	Jun 23	11		
Jul 22	8	Jul 23	6		
Aug 22	5	Aug 23	3		
Sep 22	9	Sep 23	13		
Okt 22	6	Okt 23	207		
Nov 22	497	Nov 23	1.034		
Dez 22	0	Dez 23	103		

6. *Welche Maßnahmen werden seitens der Verkehrsunternehmen, die den Schienennahverkehr zwischen Ulm und Friedrichshafen betreiben, unternommen, um Zugverspätungen und -ausfälle zu reduzieren?*
8. *Was hat die Landesregierung unternommen, um die Missstände auf dieser Bahnstrecke abzustellen?*

Im Hinblick auf die enge Zusammenarbeit von Aufgabenträger und EVU, im Rahmen welcher Verbesserungsmaßnahmen erfolgen, werden die Fragen 6 und 8 gemeinsam beantwortet.

Nicht erst seit der Einführung des Deutschlandtickets steht das Land mit den Verkehrsunternehmen im Kontakt, um strukturelle Engpässe bei den Fahrzeugkapazitäten aufgrund einer gestiegenen Nachfrage zügig zu ermitteln und nach Möglichkeit zeitnah zu beseitigen.

Die vom Land bestellten Sitzplatzkapazitäten auf der Strecke Ulm – Friedrichshafen wurden mit Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der Südbahn im Dezember 2021 u. a. durch die Einführung des Halbstundentaktes beim IRE/RE-Verkehr bereits deutlich erhöht.

Teilweise kommt es jedoch aufgrund einer verzögerten Abwicklung in der Werkstatt von DB Regio in Ulm zu verkürzten Zügen und daher einem geringeren Sitzplatzangebot.

Es wird seitens des EVU angestrebt, die Fahrzeugverfügbarkeit zu erhöhen, um die bestellte Kapazität erbringen und Fahrzeugausfälle schneller kompensieren zu können. Dieser Prozess wird vom Land eng begleitet (siehe auch:

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/land-und-db-regio-vereinbaren-plan-fuer-besseren-bahnverkehr>)

Für eine verminderte Bereitstellung gegenüber den bestellten Kapazitäten fallen zudem Entgeltminderungen an, sodass es für das EVU einen finanziellen Anreiz gibt, die Sitzplatzkapazität vollumfänglich zu erbringen.

Die EVU streben außerdem an, ihren Personalbestand zu erhöhen, um vermehrte Krankheitsfälle besser kompensieren zu können und so kurzfristige Zugausfälle zu vermeiden.

Das Land unterstützt hierzu ein Fachkräftebündnis für den öffentlichen Verkehr in Baden-Württemberg, zu dem sich zahlreiche Verbände, Institutionen und Unternehmen im März 2024 zusammengeschlossen haben.

Im Rahmen der SPNV-Dachmarken-Kampagne des Landes „bwegt“ wird zudem eine Image- und Personalkampagne im Jahr 2024 aufgesetzt, die mehr Menschen

dazu bewegen soll, einen Beruf in der Branche zu ergreifen
(<https://www2.bwegt.de/ueber-bwegt/jobs-und-karriere>).

Für ausführlichere Erläuterungen zu den vom Land unternommenen Anstrengungen zur Qualitätssteigerung im Schienenpersonennahverkehr verweisen wir auf die Landtags-Drucksache 17/7175.

7. *Wie bewertet die Landesregierung die Verlässlichkeit des Regionalexpress RE 5 auf der Bahnstrecke Ulm–Friedrichshafen (unter Darlegung, wie sie dies begründet)?*

Die Kennzahl der Zuverlässigkeit kann als Komplementärwert zur Ausfallquote betrachtet werden, zu welcher bereits in der Antwort zu Frage 1 Aussagen getroffen wurden ($100\% - \text{Ausfallquote} [\%] = \text{Zuverlässigkeitsquote} [\%]$). Sie gibt damit an, welcher Anteil des bestellten Leistungsumfangs in Zug-km tatsächlich erbracht wurde und kann so als Maß für die Verlässlichkeit gelten.

Die Zuverlässigkeit des RE 5 (bezogen auf den gesamten Laufweg) liegt auf einem akzeptablen, aber nicht vollkommen zufriedenstellenden Niveau. Das stabile Niveau der Zuverlässigkeitsquote hat sich in den Jahren 2022 bis heute im Bereich über 97 % bewegt. Nur der Januar 2024, in dem die Zuverlässigkeit aufgrund der streikbedingten Ausfälle auf eine Quote von 85 % gesunken ist, bildet hierbei eine Ausnahme.

Die gute Entwicklung der Verlässlichkeit auf der oben genannten Strecke ist vor dem Hintergrund der schwierigen Rahmenbedingungen als derzeit stabil aber kurzfristig potenziell volatil einzuschätzen; gestiegenes Baustellengeschehen, Infrastrukturstörungen, kurzfristige Personalausfälle bei den Lokführerinnen und Lokführern und vermehrte Ausfälle bei Stellwerkspersonal, gestiegene Fahrzeugstörungen, knappe Kapazitäten in den Werkstätten und zu geringe Kapazitäten in den Zügen, welche beispielsweise durch fehlende Wagen in Phasen von Instandhaltung oder Reparaturen entstehen, stellen ein Risiko für die Verlässlichkeit der Linie dar.

Darüber hinaus fehlt es an verschiedenen Stellen an Überholgleisen und Weichen, um die Übertragung von Verspätungen von einem auf den nachfolgenden Zug zu verringern.

9. *Wie bewertet die Landesregierung die Verlässlichkeit des Regionalexpress RE 5 auf der Bahnstrecke Ulm–Friedrichshafen im Vergleich zu anderen Regionalexpress-Linien, die im Auftrag des Landes unterwegs sind?*

Im Rahmen des halbjährlich veröffentlichten Qualitätsrankings werden auf Ebene der Netze verschiedene Qualitätsmerkmale (darunter auch die Zuverlässigkeit) ins Verhältnis zu den verkehrsvertraglich festgelegten Zielwerten gesetzt und miteinander verglichen. Das Qualitätsranking des vom Land bestellten SPNV kann hier abgerufen und eingesehen werden: <https://www.bwegt.de/ranking>.

Netz 2, das die Linie des RE 5 umfasst, liegt dabei hinsichtlich der Zuverlässigkeit auf Rang 26 von 32 mit einem unterdurchschnittlichen Wert für das zweite Halbjahr 2023 von 97,25 %.

10. *Falls die Landesregierung beabsichtigt, das Zugangebot auf der Strecke von Ulm nach Friedrichshafen auszudünnen – wie begründet sie das?*

Derzeit ist keine Ausdünnung des Fahrplans auf einzelnen Strecken geplant. Allerdings ist für eine dauerhafte Fortführung des Angebotes auf mindestens dem heutigen Niveau eine rasche Aufstockung der Regionalisierungsmittel durch den Bund und eine langfristige Perspektive hinsichtlich der Mittelentwicklung notwendig. Hierzu gibt es klare Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz der Länder.

Ohne eine solche Mittelaufstockung reichen die bereitgestellten Regionalisierungsmittel in absehbarer Zeit nicht mehr zur Finanzierung des aktuellen SPNV-Angebots aus. Dies betrifft alle Bundesländer.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, reading "Winfried Hermann". The signature is written in a cursive style with a long horizontal flourish at the end.

Winfried Hermann MdL

Minister für Verkehr