



Anfragen zum Plenum zur Plenarsitzung am 22.03.2023 – Auszug aus Drucksache 18/28248 –

Frage Nummer 14 mit der dazu eingegangenen Antwort der Staatsregierung

Abgeordneter
**Volkmar
Halbleib**
(SPD)

Im Hinblick auf den Anbieterwechsel zum Verkehrsunternehmen Go-Ahead Anfang Dezember 2022 auf der Strecke München – Treuchtlingen-Würzburg sowie München – Augsburg sowie auf die massiven Ausfälle als auch nach wie vor anhaltenden Probleme bei der Einhaltung des Fahrplanes (vgl. Mainpost vom 07.03.2023: „Hat Go-Ahead die Linie jetzt im Griff?“) frage ich die Staatsregierung, welche Ausfälle bis heute auf den beiden Strecken unter der Betriebsführung festzustellen waren (bitte aufgeschlüsselt nach Zugausfällen, Verspätungen nach Schwere/Umfang, weitere Probleme Fahrbetrieb sowie fehlerhafte Fahrgastinformation angeben), was aus Sicht der Staatsregierung bzw. der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) jeweils die konkreten Ursachen waren und wie die Staatsregierung bzw. die BEG konkret sicherstellt, dass künftig die Einhaltung des Fahrplanes, soweit im Verantwortungsbereich von Go-Ahead auf den beiden Strecken jeweils eingehalten wird?

Antwort des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr

Da Go-Ahead Bayern bei der Personalakquise keine ausreichende Anzahl an Triebfahrzeugführerinnen bzw. Triebfahrzeugführerinnen gewinnen konnte, um zum Betriebsstart den vorgegebenen Fahrplan vollumfänglich bedienen zu können, musste Go-Ahead Bayern mit einem vorübergehenden Ersatzkonzept mit eingeschränkten Leistungen starten. Zusätzlich wiesen die vom Hersteller Siemens gelieferten Fahrzeuge erhebliche Mängel auf.

Die Pünktlichkeit im Augsburger Netz (Los 1) hat sich seit dem Betriebsstart wie folgt entwickelt (Angaben jeweils für das Gesamtnetz):

| Monat | Pünktlichkeitswert |
|---------------|--------------------|
| Dezember 2022 | 70,7 Prozent |
| Januar 2023 | 84,5 Prozent |
| Februar 2023 | 77,0 Prozent |

| | |
|-------------------------------|--------------|
| März 2023 (Stand 20.03.23) | 87,3 Prozent |
|-------------------------------|--------------|

März 2023: Vorläufiger Wert auf Basis der Daten von DB Netz

Die Zugausfälle im Augsburger Netz (Los 1) haben sich seit dem Betriebsstart wie folgt entwickelt (Angaben jeweils differenziert nach Gesamtnetz sowie Linie RE 80 München – Augsburg – Treuchtlingen – Würzburg):

| Monat | Gesamtnetz (Ausfälle in Zugkilometer) | davon RE 80 |
|---------------|---------------------------------------|-------------|
| Dezember 2022 | 95.616,586 | 35.537,832 |
| Januar 2023 | 28.693,808 | 9.464,924 |
| Februar 2023 | 32.120,479 | 3.341,701 |

Die Ausfälle im gesamten Augsburger Netz Los 1 seit Betriebsaufnahme waren im Wesentlichen auf folgende Ursachen zurückzuführen:

| Ausfallursache | Anteil an Gesamtausfällen im Augsburger Netz Los 1 |
|--|--|
| Umlauf-/Einsatzplanung (v. a. Ersatzkonzept) | 51,9 Prozent |
| Bauarbeiten | 20,5 Prozent |
| Witterung | 10,5 Prozent |
| Personal | 6,9 Prozent |
| Triebfahrzeuge | 6,7 Prozent |

Aufgrund der nicht akzeptablen Betriebsqualität steht die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) bereits in einem intensiven Kontakt mit Go-Ahead Bayern. So finden engmaschige Nachinbetriebnahmegespräche mit der Geschäftsführung von Go-Ahead Bayern statt, in denen neben der aktuellen Betriebsqualität insbesondere Themen wie die Fahrgastinformation, die Personalrekrutierung oder die Fahrzeug-situation erörtert werden. Die BEG hat kurzfristig nach dem Betriebsstart in Gesprächen mit allen Beteiligten auf eine möglichst rasche Verbesserung der Situation für die Fahrgäste gedrängt. So hat die BEG neben Go-Ahead Bayern als direkten Vertragspartner für die Verkehrsleistungen insbesondere auch den Fahrzeughersteller Siemens in direkten Gesprächen aufgefordert, alles daran zu setzen, die technischen Probleme an den Fahrzeugen so schnell wie möglich zu beheben. Bei kurzfristig auftretenden Themen geht die BEG umgehend auf Go-Ahead Bayern zu und fordert konkrete Gegenmaßnahmen ein, die entsprechend kontrolliert werden. Zusätzlich beobachtet die BEG die Situation vor Ort und prüft die Fahrgastinformationen in den Auskunftsmedien. Aufgrund der jüngsten Probleme, die durch eine Baustelle der Deutschen Bahn ausgelöst wurden, hat die BEG Go-Ahead Bayern aufgefordert, in einem monatlichen Turnus die zu erwartenden Baumaßnahmen und die sich daraus ergebenden Ersatzverkehre mit der BEG abzustimmen.

Unabhängig davon sehen die zwischen der BEG und Go-Ahead Bayern geschlossenen Verkehrsverträge für Abweichungen von der vereinbarten Qualität rechtliche

Konsequenzen in Gestalt von Vertragsstrafen bzw. Minderungen des Bestellerentgelts vor. Für Verkehrsleistungen, die Go-Ahead Bayern nicht erbringt, erhält das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) von der BEG kein Bestellerentgelt. Für Zugausfälle, die durch eine mangelnde Personal- oder Fahrzeugverfügbarkeit verursacht werden, muss das EVU eine zusätzliche Vertragsstrafe an die BEG zahlen. Darüber hinaus wird das Bestellerentgelt gekürzt, wenn die vorgegebenen Pünktlichkeitswerte nicht erreicht werden. Entsprechend hoch ist der finanzielle Anreiz für das EVU, einen möglichst störungsfreien Betrieb sicherzustellen.