

## Kleine Anfrage

### der Abgeordneten Wahl (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

## Antwort

### des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft

## Qualitätssicherung, Mittelkürzungen und Vertragsstrafen im Thüringer Schienenpersonennahverkehr

Hohe Qualität ist ein wesentliches Merkmal eines attraktiven öffentlichen Personennahverkehrs. Neben fahrzeugbezogenen Qualitätsstandards, wie einem guten Ausstattungsstandard, sind vor allem servicebezogene Qualitätsstandards wichtig, etwa bei der Pünktlichkeit, der Anschlusssicherheit oder der Sicherheit. Vor dem Hintergrund der Klimakrise und den Klimazielen im Verkehrssektor kommt dem Schienenpersonennahverkehr eine Schlüsselrolle zu. Umso wichtiger ist es, durch bestmögliche Qualität eine hohe Kundenzufriedenheit zu gewährleisten, damit die Bahn als Alternative attraktiv ist und eine Verdopplung des Anteils des öffentlichen Personennahverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen bis zum Jahr 2030 erreicht wird.

Die Länder schreiben als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr die Leistungen im Bahnverkehr aus. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen bieten diese Leistung dann mit den entsprechenden Fahrzeugen an. Für Leistungen, die nicht vertragsgerecht erbracht werden, also etwa für Zugausfälle und Verspätungen, kann das Land seine Zahlungen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen kürzen. Medienberichten aus dem Januar 2023 zufolge werden rund elf Millionen Euro aufgrund von nicht vertragsgerecht erbrachten Leistungen einbehalten beziehungsweise zurückgefordert.

Das **Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft** hat die **Kleine Anfrage 7/4551** vom 8. März 2023 namens der Landesregierung mit Schreiben vom 25. Mai 2023 beantwortet:

1. Welche Modalitäten zur Zahlung von Vertragsstrafen sind in den Verkehrsverträgen zwischen dem Land und den auftragnehmenden Eisenbahnverkehrsunternehmen festgeschrieben?

Antwort:

Grundsätzlich erhalten die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ein Entgelt nur für die Züge, die tatsächlich die vertraglich geforderten Eisenbahnverkehrsleistungen erbracht haben. Das bedeutet, dass Unternehmen für ausgefallene Leistungen folglich kein Leistungsentgelt erhalten.

Darüber hinaus gibt es für die erbrachten Leistungen vorgegebene Qualitätsstandards in Bezug auf Pünktlichkeit, Ersatzbeförderung der Fahrgäste, Platzkapazitäten, Schadenfreiheit der Fahrzeuge, Vertrieb von Fahrausweisen, Fahrgastinformation, Sauberkeit, Zugbegleit- und Sicherheitspersonal. Werden die vertraglichen Anforderungen nicht erfüllt, so erfolgen je nach Sachverhalt eine Minderung des Leistungsentgelts oder die Erhebung einer Vertragsstrafe. Für die Leistungen von Januar bis Dezember 2022 sind 6,2 Millionen Euro wegen Schlechtleistung einbehalten worden.

2. Wie hoch waren die Minderungen beziehungsweise Rückforderungen für nicht vertragsgerecht erbrachte Leistungen im Schienenpersonennahverkehr jeweils für die Jahre 2017 bis 2022 und wie kamen diese genau zustande (bitte nach Verkehrsunternehmen, Bahnlinie und unter Angabe aller Gründe aufschlüsseln)?

Antwort:

Eine Aufschlüsselung auf Eisenbahnverkehrsunternehmen ist aufgrund der Öffentlichkeit der Kleinen Anfrage aus verfassungsrechtlichen Gründen nicht möglich, da es sich bei den angefragten Informationen um interne Betriebsdaten der EVU, die wettbewerbsrelevant sind und deswegen Betriebs- und Dienstgeheimnisse der EVU darstellen, handelt. Insoweit ist der Schutzbereich der Artikel 12 und 2 Grundgesetz berührt, welche als Verfassungsnormen das ebenfalls verfassungsmäßige parlamentarische Fragerecht beschränken. Auch eine Anonymisierung der Namen der EVU und die bloße Angabe der Linie berührt den Schutzbereich, weil aus öffentlich zugänglichen Quellen problemlos festzustellen ist, welches EVU in welchem Jahr die Linie gefahren ist.

Zusätzlich zu den genannten 6,2 Millionen Euro einbehaltenen Mitteln für Schlechtleistungen wurden im Jahr 2022 noch Entgelte für nicht erbrachte Zugleistungen in Höhe von circa 3 Millionen Euro einbehalten und zusätzlich Infrastruktorentgelte nicht gezahlt. In Summe sind circa 11 Millionen Euro über die Monatsabrechnungen zurückgefordert worden. Dazu kommen noch Rückforderungen aus den Jahresabrechnungen vorangegangener Vertragsjahre.

Für die Jahre 2017 bis einschließlich 2022 ergab sich folgende Verteilung auf die jeweiligen Minderungstatbestände (Angaben in Tausend Euro):

Jahr	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Pünktlichkeit	2.262	1.530	1.057	1.089	903	4.497
Zugausfälle	1.182	2.397	1.186	5.412	3.124	3.373
Platzkapazitäten	213	307	138	92	144	214
Schadenfreiheit der Fahrzeuge	252	230	115	73	647	148
Vertrieb von Fahrausweisen	207	281	268	673	344	179
Sauberkeit	19	43	25	8	12	19
Zugbegleit- und Sicherheitspersonal	852	824	58	71	547	1.009
Sonstiges (z. B. Catering, Fahrgastinformation)	51	184	149	433	638	120

3. Wie erklärt die Landesregierung die Entwicklungen der Höhe der Vertragsstrafen?

Antwort:

Die Entwicklung der Höhe von Vertragsstrafen ist von einer Vielzahl interner und externer Faktoren abhängig. Beispielsweise kann ein Jahr mit besonderem Streikaufkommen, Unwetterereignissen, Infrastrukturstörungen wie Schwellenschäden, Nichtverfügbarkeit von Personal in den Stellwerken oder sehr hoher Bautätigkeit zu hohen Rückforderungen führen. Ein anderes Beispiel war die im Zusammenhang mit dem 9-Euro-Ticket festzustellende Unpünktlichkeit in Folge überfüllter Züge.

4. Für welche Zwecke werden die Rückforderungen in Höhe von elf Millionen Euro aus dem Jahr 2022 eingesetzt (bitte aufschlüsseln nach Zweck beziehungsweise Maßnahme und Höhe der eingesetzten Rückforderungen)?

Antwort:

Die Mittel aus Rückforderungen werden der zweckgebundenen Rücklage Regionalisierungsmittel zugeführt und dienen der langfristigen und kontinuierlichen Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)/Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) nach dem Regionalisierungsgesetz.

5. Welche Konsequenzen werden bei Vertragsverletzungen des Schienennetzbetreibers gezogen und wie ist diesbezüglich der aktuelle Stand?

Antwort:

Vertragspartner des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) sind grundsätzlich die EVU. Die entsprechenden Verträge sehen beispielsweise ein Anreizsystem vor, welches auch vom EIU verursachte Vertragsverletzungen (Verspätungen, Zugausfälle) berücksichtigt.

Ungeachtet dessen müssen sich EVU grundsätzlich die Schlechtleistung des EIU anrechnen lassen, da die EIU rechtlich als Erfüllungsgehilfen einzuordnen sind. Allerdings gibt es Grenzen: So wird bei der Pünktlichkeitswertung (hierzu wird auch auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen) erst eine Minderung erhoben, wenn mehr als fünf Prozent der Ankünfte verspätet waren. Außerdem sind verschiedene Verspätungsursachen, die der Infrastrukturbetreiber verursacht hat, festgelegt, die bei der Pünktlichkeitswertung unberücksichtigt bleiben.

Bei Zugausfällen wird bei einem ungewöhnlich hohen Baugeschehen und bei Fällen von höherer Gewalt das Entgelt nicht komplett zurückgefordert.

6. Welche Mindestvorgaben hinsichtlich Pünktlichkeit ihrer Züge müssen Eisenbahnverkehrsunternehmen in Thüringen konkret erfüllen und welche Pünktlichkeitsquote wurde seit dem Jahr 2017 tatsächlich erreicht (bitte nach Jahren und Eisenbahnverkehrsunternehmen aufschlüsseln)?

Antwort:

In den Verkehrsverträgen in Thüringen wird in der Regel eine monatliche Linienpünktlichkeit ermittelt und bewertet. Für die Berechnung der Pünktlichkeitsquote werden die Zugankünfte an definierten Messstellen ausgewertet. Dabei werden Verspätungen bis fünf Minuten (300 Sekunden) als pünktlich bewertet. Für die Ermittlung der vertraglichen Pünktlichkeit werden zudem noch verschiedene Verspätungsursachen, wie beispielsweise Anschlussgewährung als pünktlich bewertet.

Bei der folgenden Übersicht der Pünktlichkeitsquoten je EVU ist zu beachten, dass die konkrete Ermittlung in den Verträgen unterschiedlich geregelt ist. Beispielsweise werden Verspätungen aufgrund von Anschlussgewährung an Züge des eigenen EVU nicht in allen Verträgen als pünktlich gewertet. Außerdem ist die erreichbare Pünktlichkeitsquote von mehreren Faktoren abhängig. Auf Strecken mit wenig anderen Verkehren und einem einfachen Betriebskonzept mit langen Wendezeiten ist eine hohe Pünktlichkeitsquote erwartbar. Bei Linien mit Flügelkonzepten auf eingleisigen Strecken, wo auch Güterzüge verkehren, ist eine Quote von 95 Prozent als sehr gut anzusehen. Die Werte je EVU sind insofern nicht direkt vergleichbar.

(Angaben in Prozent)

Betreiber	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH	93,9	93,8	94,8	94,6	95,0	88,6
DB Regio AG	93,5	92,7	95,4	96,6	95,8	92,4
Erfurter Bahn GmbH	97,5	96,9	96,4	97,3	96,3	93,6
Süd-Thüringen-Bahn GmbH	98,1	97,8	96,5	97,4	97,5	94,9
Die Länderbahn GmbH	99,3	98,8	99,9	99,6	99,6	99,4
cantus Verkehrsgesellschaft mbH	96,2	97,0	97,3	98,7	97,2	95,4
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	99,4	99,4	99,5	99,4	98,7	97,7
DB RegioNetz Verkehrs GmbH	100,0	100,0	100,0	100,0	99,9	99,9

7. Welche Quote der Anchlusserreichung muss erreicht werden und wie hoch war die Quote seit dem Jahr 2017 (in Jahresscheiben aufschlüsseln)?

Antwort:

Die Verkehrsverträge in Thüringen sehen keine Quote zur Anchlusserreichung vor. Eine entsprechende Quote wird in Thüringen auch nicht erhoben.

In den Verkehrsverträgen werden die EVU verpflichtet, Anschlussbeziehungen unter Berücksichtigung der geltenden Wartezeitvorschriften zu gewährleisten. Dazu müssen die Anschlüsse bereits bei der Trassenbestellung angemeldet werden. Die Mindestwartezeiten werden jährlich zwischen Aufgabenträger

und EVU abgestimmt. Die EVU müssen außerdem einen unmittelbaren Informationsaustausch, zum Beispiel über eine Datendrehzscheibe, mit anderen Verkehrsunternehmen einrichten.

8. Wie lösen die Eisenbahnverkehrsunternehmen den Zielkonflikt zwischen Pünktlichkeit und Anschluss-sicherung in Thüringen, insbesondere im Hinblick auf Übergänge zu den jeweils anderen Verkehrs-unternehmen, dem Fernverkehr und auch Busunternehmen?

Antwort:

In den Abrechnungen der Verkehrsverträge werden Verspätungen wegen Anschlussgewährung grund-sätzlich als pünktlich gewertet. Damit soll verhindert werden, dass die EVU zur Vermeidung einer Min-derung Anschlüsse nicht abwarten. Zusätzlich sind die Mindestwartezeiten in der Regel so festgelegt, dass die sich daraus ergebenden Verspätungen nicht weitere Anschlussverluste verursachen. Ob ein Anschluss abgewartet wird, liegt grundsätzlich im Ermessen der EVU. Da die meisten EVU in Thürin-gen die Erlösverantwortung tragen, ist das Abwarten grundsätzlich auch in ihrem eigenen wirtschaftli-chen Interesse (Kundenzufriedenheit). Den EVU steht es frei, zum Beispiel bei einer relevanten Zahl an Umsteigern auch länger als die Mindestwartezeit auf den Anschlusszug zu warten.

9. Welche Mindestvorgaben in Hinblick auf das einzusetzende Zugbegleitpersonal müssen die Eisenbahn-verkehrsunternehmen in Thüringen erfüllen und in welchem Umfang werden diese derzeit und seit dem Jahr 2017 umgesetzt (bitte in Jahresscheiben angeben)?

Antwort:

Grundsätzlich sind in Thüringen die Regional-Express-Leistungen komplett und die Regional-Bahn-Leis-tungen zur Hälfte mit Zugbegleitpersonal zu besetzen. Bei den Regionalbahnen gibt es einzelne Linien, die von diesem Grundsatz abweichen. So ist beispielweise bei der Linie RB 20 Eisenach–Erfurt–Leipzig eine hundertprozentige Besetzung gefordert, während auf der Pfefferminzbahn nur eine Zugbegleitquo-te von 20 Prozent gefordert ist. Im Durchschnitt sind in den vergangenen Jahren weniger als vier Pro-zent der zu besetzenden Zugkilometer nicht mit Servicepersonal besetzt gewesen.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Unterschreitung der Zugbegleit- quote pro Jahr in Prozent	3,9	3,4	2,1	4,4	3,5	3,9

Das Zugpersonal soll eine einheitliche Dienstuniform mit Namensschild tragen sowie ein ordentliches Erscheinungsbild aufweisen. Das Personal im Zug ist mit Uhr, mit Mobilgeräten für Echtzeit-Auskünfte beziehungsweise Mobiltelefon zur Gewährleistung von Fahrgastinformation im Störfall, Zange für händische Fahrausweis-Entwertung im Bedarfsfall, Fahrplan der vertragsgegenständlichen Linien, In-formationen über Anschlussverbindungen und für die Kundenbetreuung relevante Informationen auszu-statten. Zudem ist das EVU verpflichtet, sein Personal regelmäßig zu schulen.

10. Welche Rolle spielt das Thema "Sicherheit für Fahrgäste und Fahrpersonal" bei den Qualitätsvorgaben?

Antwort:

Die Sicherheit der Fahrgäste ist ein hohes Gut. In allen neueren Ausschreibungen fordert der Freistaat deshalb eine Videoüberwachung in den Fahrzeugen. Bei Neuvergaben, wie beispielsweise dem Ostthü-ringennetz, muss vor der Betriebsaufnahme ein Sicherheitskonzept vorgelegt und abgestimmt werden. Während der Vertragslaufzeit berichten die EVU mit jedem Monatsbericht über die aktuelle Sicherheitslage.

Die EVU sind verpflichtet, die Sicherheit der Fahrgäste durch geeignete Maßnahmen zu gewährleisten. Dazu gehört beispielsweise die Begleitung der Züge durch Sicherheitspersonal oder die Bundespolizei.

11. Welche Mindestvorgaben im Hinblick auf das einzusetzende Sicherheitsbegleitpersonal müssen die Ei-senbahnverkehrsunternehmen erfüllen?

Antwort:

Im Vertrag Dieselnetz Sachsen-Anhalt sind fünf Prozent der Zugleistungen mit Sicherheitspersonal zu besetzen. In allen anderen Verträgen ist der konkrete Einsatz von Sicherheitspersonal nicht dezidiert vorgegeben und obliegt damit der Verantwortung der EVU. In einem laufenden Vertrag hat der Freistaat

Thüringen die Möglichkeit, bei Bedarf zusätzliches Sicherheitspersonal zu beauftragen. Diese Regelung soll in alle zukünftigen Verträge aufgenommen werden.

12. Welche Mindestvorgaben zur Sauberkeit und Funktionsfähigkeit der Züge müssen die Eisenbahnverkehrsunternehmen leisten und in welchem Umfang werden diese derzeit und seit dem Jahr 2017 umgesetzt (bitte in Jahresscheiben angeben)?

Antwort:

Grundsätzlich müssen alle eingesetzten Fahrzeuge innen und außen frei von Mängeln und sauber sein. Das EVU muss Regularien schaffen, die dafür sorgen, dass keine sichtbaren und unsichtbaren Mängel an den Fahrzeugen auftreten. Für Schäden an den Fahrzeugen werden je nach Art des Schadens in den Verträgen Fristen für die Beseitigung vorgegeben. Werden diese überschritten, wird das Leistungsentgelt entsprechend den verkehrsvertraglichen Vorgaben gemindert. Wie sich diese Minderungen entwickelt haben, kann der Tabelle zu Frage 2 entnommen werden.

Bei der Vorgabe für die Sauberkeit finden sich zwei verschiedene Ansätze in den Thüringer Verkehrsverträgen. In der Mehrzahl der Verträge wird das Entgelt gemindert, wenn die Fahrzeuge bei Kontrollen nicht sauber sind. Dazu gibt es eine Bewertungsmatrix. Die Höhe der Minderung ist abhängig vom Grad der Verschmutzung.

In den anderen Verträgen werden den EVU konkrete Reinigungsintervalle für Innen- und Außenreinigung vorgegeben. Werden die vorgegebenen Intervalle überschritten, erfolgt unabhängig vom tatsächlichen Verschmutzungsgrad des Fahrzeuges eine Minderung. Die Höhe der Minderungen aus beiden Systemen kann auch der Tabelle zu Frage 2 entnommen werden.

13. Wie wird das Ziel, den Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln, bei der Vergabe von Verkehrsleistungen im Schienenverkehr berücksichtigt?

Antwort:

Der Freistaat Thüringen als Aufgabenträger für den SPNV kann im Rahmen anstehender Vergaben das Verkehrsangebot durch die Bestellung von Mehrleistungen und höhere Kapazitäten durch mehr und größere Fahrzeuge verbessern. Voraussetzung hierfür ist die ausreichende Verfügbarkeit von Finanzmitteln für die Bestellung der Verkehrsleistungen, aber auch für Investitionen in Infrastrukturen und Fahrzeuge. Grundlegend hierfür sind die Regionalisierungsmittel des Bundes, deren angemessene Höhe für die langfristige Finanzierung des SPNV zwischen Bund und Ländern derzeit intensiv verhandelt wird. Die konkreten Vorgaben enthält dann der aktuell in Fortschreibung befindliche Nahverkehrsplan für den Freistaat Thüringen. Limitierend auf neue Angebotskonzepte wirkende Faktoren, wie zum Beispiel die zur Verfügung stehenden Bahnsteiglängen oder Trassen- beziehungsweise Infrastrukturkapazitäten müssen angepasst werden, um auf nachfragestarken Relationen der Zielstellung einer Erhöhung der Fahrgastzahlen mit längeren Zuggarnituren Rechnung tragen zu können.

Karawanskij  
Ministerin