

BERICHT

des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft

nach Artikel 7 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007
DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 23. Oktober 2007 über
öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der
Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates

für das Jahr 2015

– Bereich Schienenpersonennahverkehr –

A) Hintergrund

Die am 03. Dezember 2009 in Kraft getretene Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates¹ sieht bestimmte Veröffentlichungspflichten vor.

Gemäß Artikel 7 Absatz 1 VO 1370/07 hat jede zuständige Behörde einmal jährlich einen Gesamtbericht über die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes sowie die diesen Betreibern zur Abgeltung gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte zugänglich zu machen. Dieser Bericht hat entsprechend der Regelungen der Verordnung 1370/07 zwischen Busverkehr und schienenengebundenem Verkehr zu unterscheiden und muss eine Kontrolle und Beurteilung der Leistungen, der Qualität und der Finanzierung des öffentlichen Verkehrsnetzes ermöglichen und gegebenenfalls Informationen über Art und Umfang der gewährten Ausschließlichkeit enthalten.

B) Allgemeine Ausführungen

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist in Deutschland Bestandteil der Daseinsvorsorge. Er soll im Interesse der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen, der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen und damit einen weiteren Anstieg des motorisierten Individualverkehrs insbesondere in und zwischen den Verdichtungsräumen verhindern.

Beim Begriff ÖPNV wird im Freistaat Thüringen grundsätzlich unterschieden in Straßenpersonennahverkehr (StPNV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV).

Im Freistaat Thüringen sind grundsätzlich die Landkreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger für den *StPNV*. Sie haben dementsprechend den ÖPNV im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als Aufgabe im eigenen Wirkungskreis zu planen, zu organisieren und zu finanzieren.

Für den **SPNV** ist hingegen der Freistaat Thüringen selbst Aufgabenträger und damit zuständige Behörde im Sinne des Art. 7 Abs. 1 VO 1370/07. Folglich enthält der vorliegende Bericht die gemäß Artikel 7 Abs.1 VO 1370/07 vorgesehenen Informationen ausschließlich für den Bereich des SPNV. Der hierbei näher zu betrachtende Zuständigkeitsbereich des Freistaats Thüringen für den SPNV richtet sich grundsätzlich nach dem sog. Territorialitätsprinzip, d.h. der Freistaat ist zuständige Behörde für den SPNV, der im Hoheitsgebiet des Freistaats erbracht wird.

¹ Nachfolgend: VO 1370/07.

C) Daten

1) Gesamtbericht über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

Im Berichtszeitraum erbrachten acht verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Leistungen auf Basis von Verkehrsdurchführungsverträgen (detaillierte Auflistung siehe Anlage 1). Das achte EVU, Abellio, hat erst zum 13.12.2015 den Betrieb in Thüringen aufgenommen.

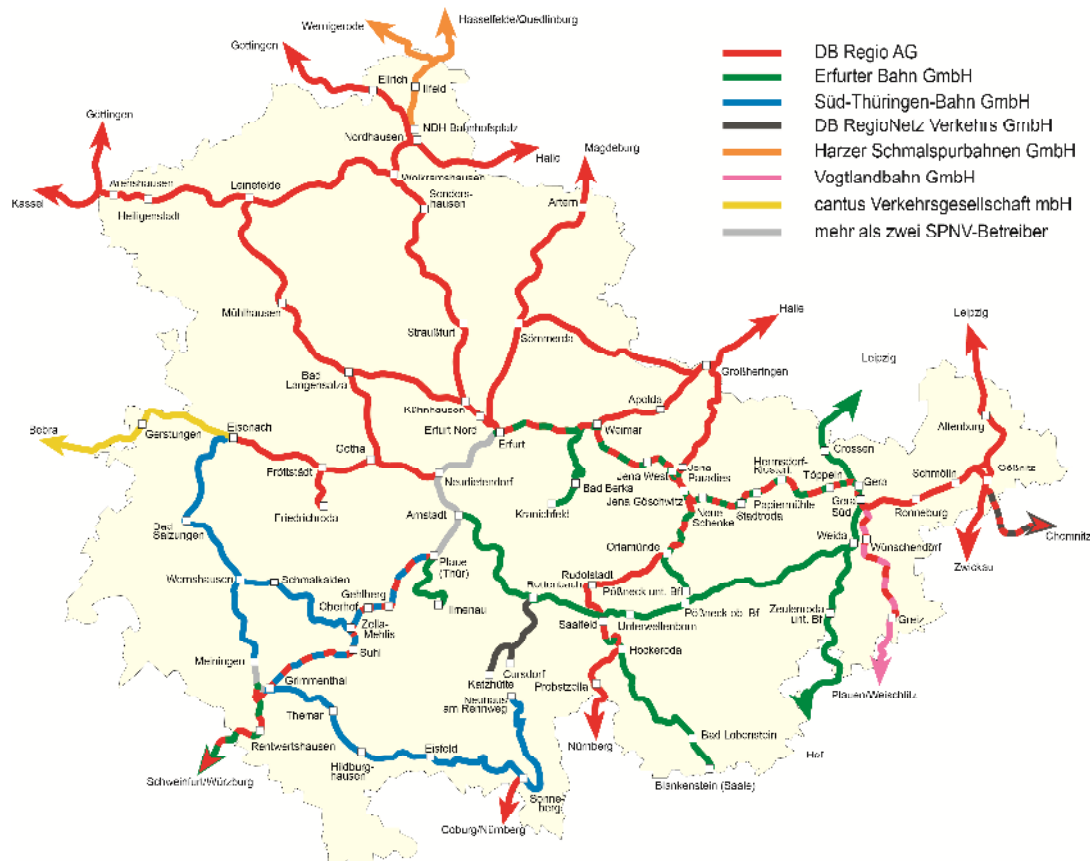


Abb. 1: Darstellung der EVU in Thüringen 01.01. bis 12.12.2015

Abb. 2: Darstellung der EVU in Thüringen ab 13.12.2015

2) Öffentliche Aufträge und ausgewählte Betreiber

Im Berichtszeitraum wurden zwei neue Verkehrsdurchführungsverträge abgeschlossen.

Vergabeprojekt Dieselnetz Südthüringen

EVU	Süd•Thüringen•Bahn GmbH
Anschrift	Am Rasenrain 16, 99086 Erfurt
Vergabeart	öffentliche europaweite Ausschreibung
Betriebsaufnahme	10.12.2017
Vertragslaufzeit	11 Jahre
Jährliches Leistungsvolumen	ca. 3.986.000 Fplkm

Vergabeprojekt Dieselnetz Sachsen-Anhalt

EVU	Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH
Anschrift	Magdeburger Str. 51, 06112 Halle (Saale)
Vergabeart	öffentliche europaweite Ausschreibung
Betriebsaufnahme	09.12.2018
Vertragslaufzeit	14 Jahre
Jährliches Leistungsvolumen	ca. 9.385.000 Fplkm (davon ca. 605.000 Fplkm in Thüringen)

3) Gewährte Ausgleichsleistungen

Im Jahr 2015 hat der Freistaat Thüringen für die Erbringung der o.g. Verkehrsleistungen der acht beauftragten EVU ein Entgelt in Höhe von rund 205,4 Mio. Euro gezahlt. Dies entspricht einem durchschnittlichen Zuschuss von 9,90 Euro pro Fplkm, davon entfallen durchschnittlich 59 Prozent auf die Trassen- und Stationsentgelte.

4) Gewährte ausschließliche Rechte und ggf. gewährte Ausschließlichkeitsrechte

Den beauftragten Betreibern wurde grundsätzlich zugesichert, dass auf den vertragsgegenständlichen Strecken bis auf vorher definierte Ausnahmen im Rahmen des Regelfahrplans grundsätzlich keine Bestellung von weiteren SPNV-Leistungen bei einem anderen EVU vorgenommen wird.

5) Qualität

Der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH (NVS) obliegt im Auftrag des Freistaats Thüringen das Vertragscontrolling insbesondere die Überwachung der Einhaltung der in den Verkehrsdurchführungsverträgen definierten Qualitätsanforderungen.

5.1 Pünktlichkeit

Die Gesamtpünktlichkeit² der EVU in Thüringen lag im Berichtszeitraum mit 96,7 Prozent auf dem Vorjahresniveau (96,8 Prozent). Die Pünktlichkeit für Gesamtthüringen lag jeden Monat über 95%. In den Monaten Juni und Juli war die Pünktlichkeit durch die verstärkte Bautätigkeit und diverse Langsamfahrstellen am schlechtesten.

² Als pünktlich werden Zugankünfte mit einer Verspätung von bis zu fünf Minuten gewertet.

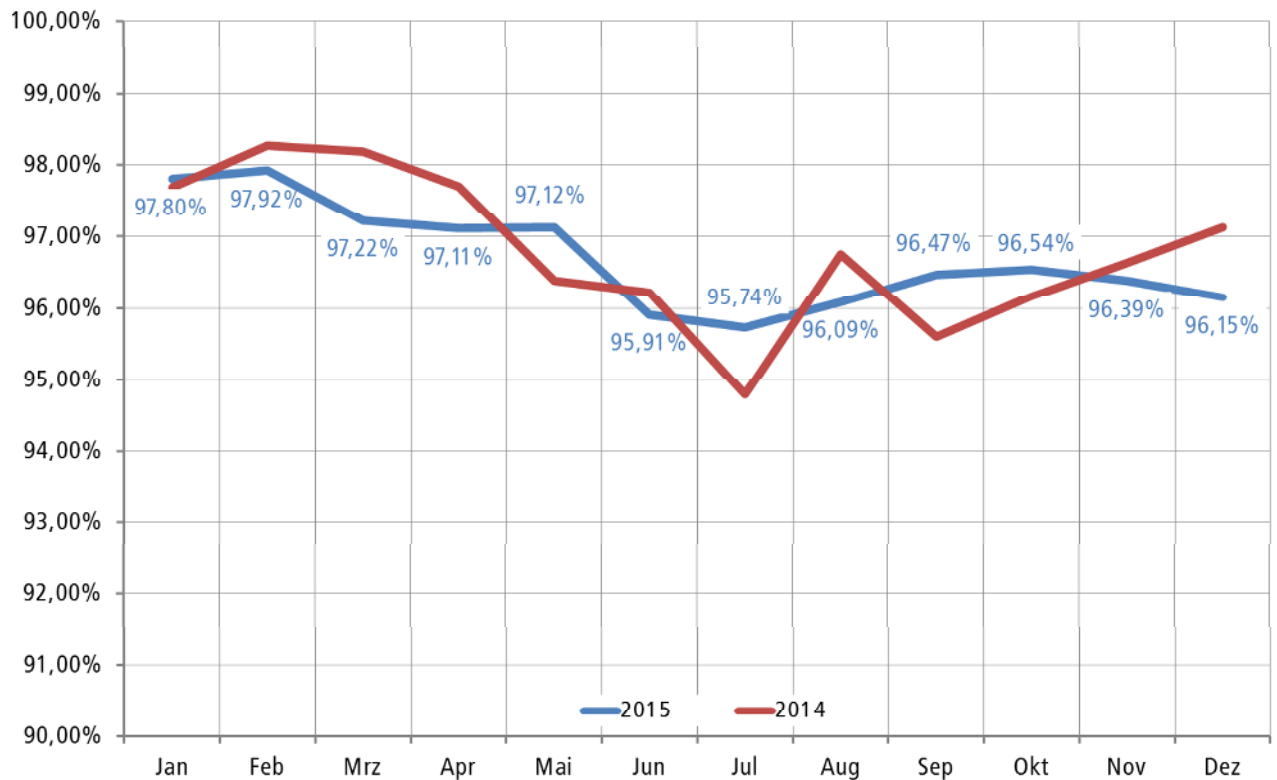


Abb. 2: Pünktlichkeit in Thüringen je Monat in den Jahren 2014 und 2015

Gegenüber den Vorjahren hat sich die Pünktlichkeitsquote mit 96,7 % weiterhin auf dem Niveau von 2014 und 2015 gehalten.

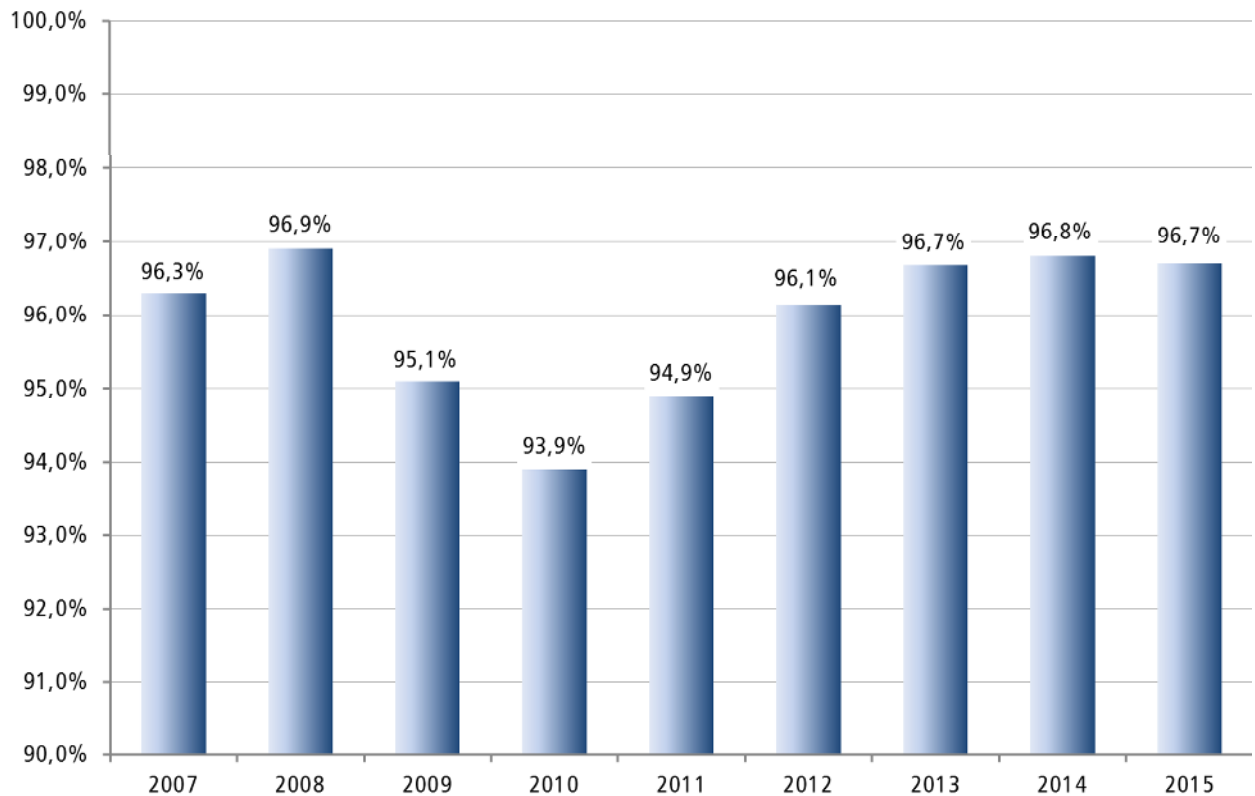


Abb. 3: Entwicklung der Pünktlichkeit in Thüringen in den vergangenen Jahren

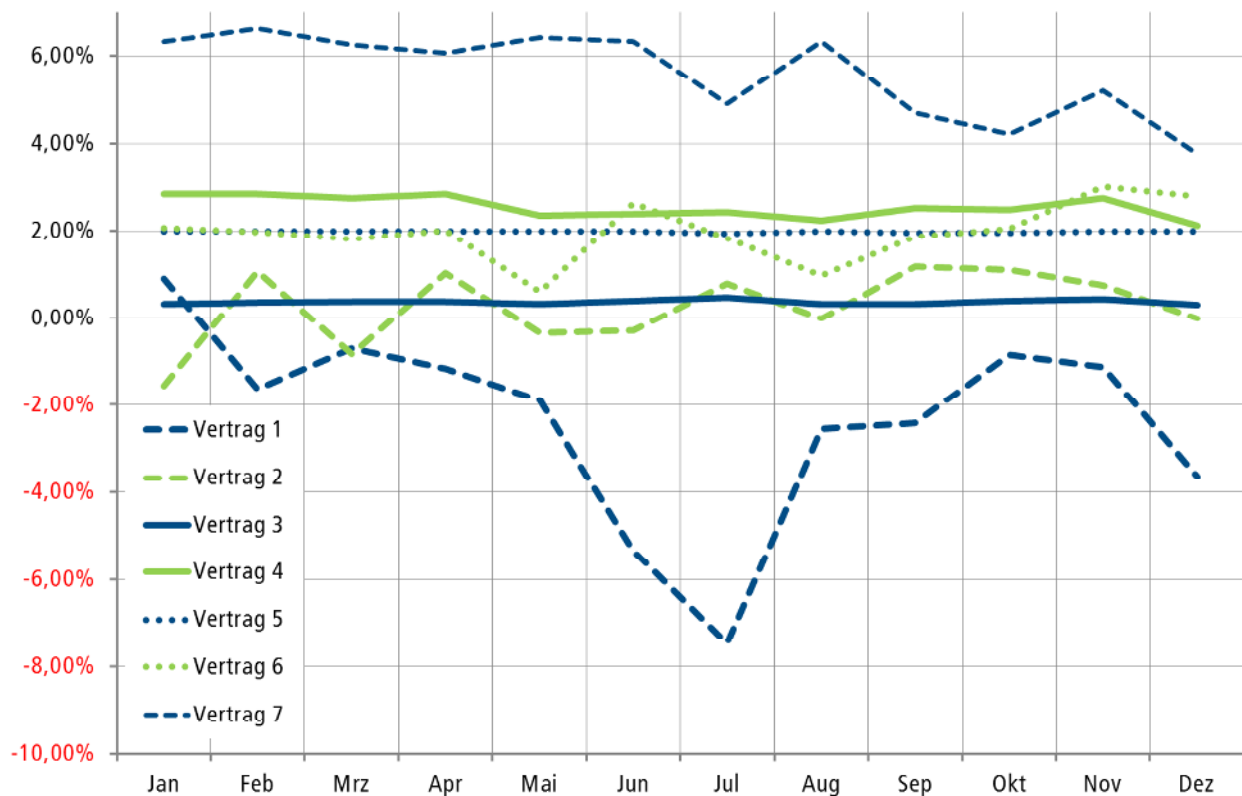
Die Pünktlichkeit liegt für sechs Verkehrsdurchführungsverträge über der jeweils geforderten Pünktlichkeitsquote (Verträge 3, 4, 5, 6, 7, und 13³). Vertrag 14 lag nur in einem Monat unter dem Soll-Wert. Vertrag 10 und Vertrag 9 erfüllen die Anforderung in zehn bzw. neun Monaten. Bei fünf Verträgen liegt die Pünktlichkeit in mindestens sechs Monaten unter der jeweils geforderten Pünktlichkeitsquote. Dies trifft für die Verträge 1, 2, 8, 11 und 12 zu.

Bei dem Vertrag 1 wurde die Pünktlichkeit in der ersten Jahreshälfte durch mehrere Streiktage beeinflusst. In den Sommermonaten gab es mehr Baumaßnahmen mit eingleisiger Betriebsführung, welche bei einzelnen Linien zu gravierenden Pünktlichkeitseinbrüchen geführt haben. Für diese Baumaßnahmen, die eine Verspätung von weniger als fünf Minuten erwarten lassen, erstellt die DB Netz AG keine Baufahrpläne. In der Praxis sind die Verspätungen häufig größer fünf Minuten und beeinflussen damit die Pünktlichkeit negativ. In dem Monat Dezember ist die Pünktlichkeit durch die Abschaltung der Neigetechnik gesunken.

Vertrag 8 hat nur in einem Monat das geforderte Pünktlichkeitsniveau erreicht. Das anspruchsvolle Fahrplankonzept mit Flügelungen wurde durch verspätete Fernverkehrszüge und viele Baustellen ganzjährig negativ beeinflusst.

Bei Vertrag 11 resultiert die schlechte Pünktlichkeit aus einer Vielzahl an Baumaßnahmen und Langsamfahrstellen. Durch viele eingleisige Strecken mit Kreuzungszwangspunkten übertragen sich in diesem Netz Verspätungen besonders häufig auch auf Gegenzüge. Ein Gegensteuern ist mit der vorhandenen Infrastruktur kaum möglich.

Im Vertrag 12 wurde die vertraglich vereinbarte Netzpünktlichkeit nur in einem Monat erreicht. Die schlechte Pünktlichkeit wurde von einer Vielzahl an schlecht ausgeregelten Baumaßnahmen im Großraum Leipzig, Brandalarmen im City-Tunnel, Böschungsbränden und Störungen bei anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen verursacht.



³ Nummerierung der Verträge hat keinen Bezug zur Tabelle in Anlage 1

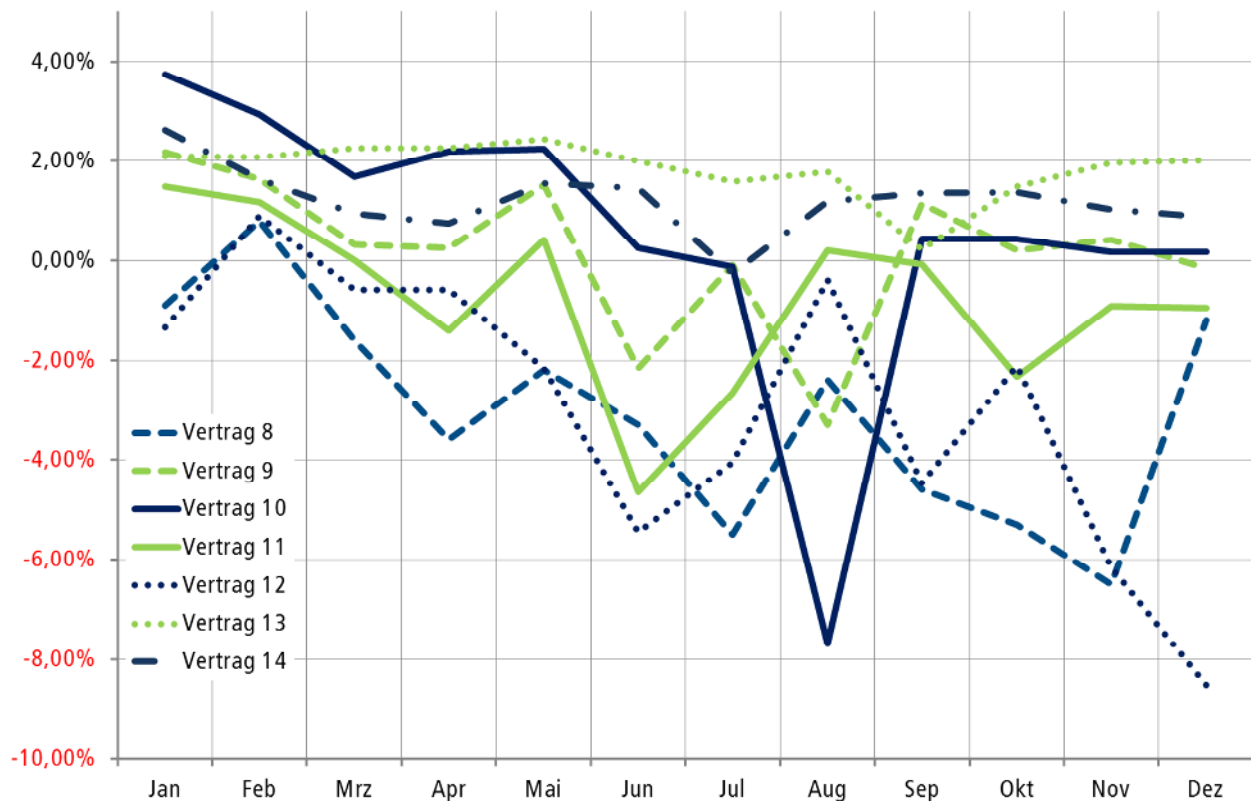


Abb. 4: Abweichung von der vertraglich geforderten Pünktlichkeit je Vertrag und Monat in 2015

5.2 Minderbespannung

Die abgeschlossenen Verkehrsverträge enthalten i.d.R. konkrete Anforderungen zu den Mindestsitzplatzkapazitäten. Im Jahr 2014 wurden 6.372 Fälle erfasst, bei denen von diesen Vorgaben abgewichen wurde. Diese Steigerung gegenüber dem Vorjahr (1230 Fälle) ergibt sich aus mehreren Verträgen. Im Vertrag 1 kam es u.a. durch verspätete Werkstattzuführungen zu Minderbespannungen. Im Vertrag 9 kam es zum Jahresende durch eine zusätzliche Überprüfung der Fahrgestelle zu Minderbespannungen. Diese war notwendig geworden, weil die Werkstatt Auffälligkeiten an einem Bauteil entdeckt hat. Im Vertrag 12 war die Bespannung wie im Vorjahr unbefriedigend. Auf den beiden Linien, die durch Thüringen führen sind 5.098 Züge mit reduzierten Sitzplatzkapazitäten verkehrt. Unfallfahrzeuge, mit langen Ausfallzeiten sowie viele Graffitiangriffe, welche zu zusätzlichen Standzeiten führen, haben zu der angespannten Sitzplatzsituation geführt.

Auch in den anderen Netzen kam es zu einer Zunahme der Minderbespannungen. Ursachen sind insbesondere Kapazitätsprobleme der Werkstätten und betriebliche Störungen.

5.3 Zugausfälle

Im Betrachtungszeitraum 2015 sind 832.624 Fahrplankilometer (Fplkm) der bestellten Leistungen ausgefallen, dies entspricht einem Anteil von 3,9 Prozent. In 61 Prozent der Zugausfälle wurde die Beförderung der Fahrgäste durch Schienenersatz- bzw. Busnotverkehr sichergestellt.

Ursachen für Zugausfälle waren hauptsächlich Baumaßnahmen, Streik und Triebfahrzeugstörungen.

Zugausfälle durch Baumaßnahmen werden in der Regel im Vorfeld geplant und den Reisenden vorab bekannt gegeben, d.h. die Reisenden können sich auf den Zugausfall bzw. Schienenersatzverkehr einstellen. Baumaßnahmen waren im vergangenen Jahr der häufigste Grund für Zugausfälle (55,9%). Im Vergleich zu dem Jahr 2014 sind im Berichtszeitraum wesentlich mehr Zugleistungen durch Baumaßnahmen ausgefallen (183.895 Fplkm bzw. +66 % Prozent).

Daneben gibt es operative Zugausfälle. Diese können den Reisenden nicht im Vorfeld bekannt gegeben werden, da sie in der Regel ungeplant sind bzw. auf kurzfristigen Ereignissen/Störungen beruhen. In Abb. 5 sind die Ursachen für die operativen Zugausfälle dargestellt. Im Vergleich zum Jahr 2014 (193.630 Fplkm) sind im Berichtszeitraum mit 365.958 ausgefallenden Fahrplankilometern fast doppelt so viele Fahrplankilometer ausgefallen. Dies ist u.a. auf die Streiks der Lokführer bei der Deutschen Bahn AG zurückzuführen. Außerdem gab es mehr Triebfahrzeugstörungen und mehr Ausfälle durch Einwirkungen Dritter.

Operative Zugausfälle 2015 [Fplkm]			(2014)
Personal (inkl. Streik)	231.960	63,4%	(69,7%)
Triebfahrzeugstörungen	46.585	12,7%	(10,9%)
Einwirkungen Dritter	30.132	8,2%	(3,6%)
Störungen der Infrastruktur	28.665	7,8%	(7,3%)
Personenunfälle	6.496	1,8%	(2,6%)
Bahnbetriebsunfälle	5.866	1,6%	(1,7%)
Sonstiges	16.255	4,5%	(4,2%)
Summe	365.958	100,0%	

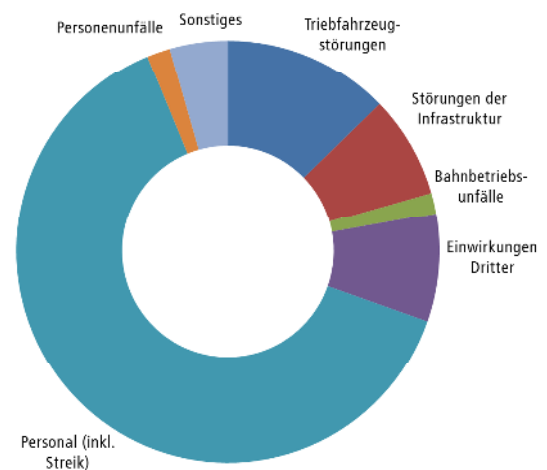


Abb. 5: Operative Zugausfälle 2015

5.4 Beschwerden

Die NVS kann aus den bei ihr und den EVU eingehenden Beschwerden Rückschlüsse auf die erbrachte Qualität ziehen. Insgesamt sind im Jahr 2015 bei der NVS 201 und bei den EVU 2.432 Beschwerden⁴ eingegangen. In Summe ist die Anzahl der Beschwerden gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken.

⁴ Ohne Vertrag 12, Beschwerden lassen sich nicht einzelnen Strecken zuordnen

Beschwerdegründe 2015 [Anzahl] (2014)			
Pünktlichkeit	1095	41,6%	(42,8%)
Service/Personal im Zug	346	13,1%	(14,6%)
Sitzplatzkapazität/Komfort	233	8,8%	(9,5%)
Fahrplan	202	7,7%	(6,5%)
Fahrgastinfo im Zug	176	6,7%	(3,5%)
Haltepunkte/Stationen	153	5,8%	(5,1%)
Tarif	136	5,2%	(8,1%)
Sicherheit im Zug	14	0,5%	(0,4%)
Sonstiges	278	10,6%	(9,4%)
Summe	2.633	100,0%	

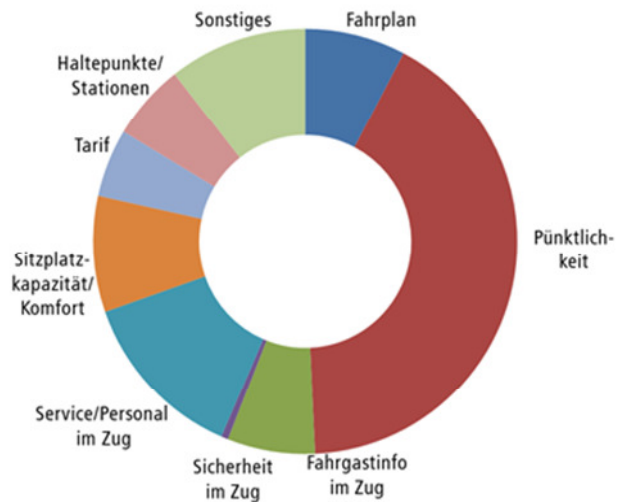


Abb. 6: Beschwerdegründe 2015

Der häufigste Grund für Fahrgastbeschwerden im Jahr 2015 waren unpünktliche Züge. Der Freistaat begegnet diesen Problemen indem er u.a. das Leistungsentgelt für Schlechtleistungen reduziert, um so einen Anreiz für einen pünktlichen Zugbetrieb zu setzen. Gleichzeitig wird das Fahrplanangebot unter Berücksichtigung der finanziellen und technischen Rahmenbedingungen zusammen mit den EVU angepasst, um künftig entsprechende Probleme vorausschauend zu vermeiden. Die zweithäufigste Beschwerdeursache war das Verhalten des Personals im Zug. Der Freistaat hat mit den EVU über das Thema gesprochen und diese gebeten Ihr Personal nochmals entsprechend zu schulen.

Teilnetz	Laufzeit		Linie	Linienweg	EVU	Ist Leistungsumfang [FpIkm/a 2015]
	von	bis				
Neigetechnik-Netz	Jan. 12	Dez. 21	FE 1	Göttingen – Erfurt – Zwickau/Glauchau	DB Regio AG, Verkehrsbetrieb Thüringen (DB Regio)	3.451.158
			FE 3	Erfurt – Weimar – Gera – Altenburg / Greiz		
			FE 7	Erfurt – Schweinfurt – Würzburg		
		Dez. 16	FE 45	Erfurt – Grimmenthal – Meiningen		
Netz FE 10	Jan. 12	Dez. 18	FE 10	Erfurt – Sangerhausen – Magdeburg	DB Regio	359.698
Netz FB 27 und FB 48	Jan. 12	Dez. 16	FB 27	Sömmerda – Großheringen	DB Regio	360.778
			FB 48	Fröttstädt – Friedrichroda		
E-Netz	Jan. 12	Dez. 15	FE 9	Halle – Kassel Wilhelmshöhe	DB Regio	4.126.926
			FB 19	Saalfeld – Naumburg/Großheringen		
			FB 20	Eisenach – Erfurt Hbf – Halle (Saale) Hbf		
			FB 41	Nordhausen – Heiligenstadt – (Eichenberg)		
			FB 50	Erfurt – Sangerhausen		
			FB 75	Nordhausen – Sangerhausen – Halle (Saale) Hbf		
			FB 82	Halle – Naumburg – Großheringen		
Ostthüringer Dieselnetz	Jun. 12	Dez. 24	EBx13	Gera – Weida – Zeulenroda	Erfurter Bahn GmbH (EB)	3.852.071
			EBx12	Leipzig – Gera – Saalfeld		
			EB 51	Leipzig – Gera – Saalfeld		
			EB 32	Saalfeld – Blankenstein – Lobenstein		
			EB 52	Jena – Pößneck unt. Bf		
			EB 23	(Apolda –) Erfurt – Saalfeld		
			EBx 2	Arnstadt – Saalfeld		
			EB 21	(Erfurt –) Weimar – Jena – Gera		
		EB 54	(Apolda –) Weimar – Kranichfeld			
Zeulenroda - Hof	Jun. 12	Jun. 22	EBx13	Zeulenroda – Hof	EB	101.380
E-Netz Saale-Thüringen-Südharz	Dez. 15	Dez. 30	FB 20	Halle-Naumburg-Erfurt-Eisenach	Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH (ABR)	248.400
			FB 24	Naumburg-Saalfeld		
			FB 51	Heilbad Heiligenstadt-Nordhausen		
			FB 59 / FE 19	Halle-Erfurt / Halle-Leinefelde		
			FB 75	Heilbad Heiligenstadt-Eisleben-Halle-Eilenburg		
			FE 16	Naumburg-Erfurt		
			FE 17	Leipzig-Naumburg-Erfurt		
			FE 9	Kassel-Nordhausen-Halle-Bitterfeld		
		SE 15	Leipzig-Naumburg-Jena-Saalfeld			
Südthüringer Dieselnetz	Jun. 01	Dez. 17	STB 41	Eisenach – Meiningen – Sonneberg	Süd-Thüringen- Bahn GmbH (STB)	3.114.163
			STB 42	Neuhaus am Rennweg – Sonneberg		
			STB 43	Wernshausen – Zella-Mehlis – Suhl		
			STB 44	Erfurt – Meiningen		
Vogtlandnetz	Dez. 12	Dez. 27	VL 4	Gera – Greiz – Weischlitz	Vogtlandbahn- GmbH (VGB)	186.984
Nordost-Hessen-Netz	Dez. 06	Dez. 16	R 6	Eisenach – Bebra	Cantus *	225.534
CBS-Netz	Jul. 01	Dez. 21		Pottenbach – Katzhütte	DB RegioNetz Verkehrs GmbH, CBS **	349.982
				Obstfelderschmiede – Cursdorf		
HSB-Netz	Jan. 15	Dez. 20		Nordhausen – Ilfeld – Drei Annen Hohne	HSB ***	167.182
E-Netz Franken	Dez. 11	Dez. 23	FE 30	Sonneberg – Nürnberg	DB Regio AG, Regio Nordostbayern	655.343
			FE 42	Jena Saalb. – Lichtenfels		
			FB 18	Saalfeld – Bamberg		
Nordthüringer Dieselnetz	Dez. 13	Dez. 25	FE 2	Leinefelde – Eichenberg – Kassel-Wilhelmshöhe	DB Regio	2.127.979
			FE 55/56	Erfurt – Nordhausen		
			FB 52	Erfurt – Kühnhausen – Bad Langensalza		
			FB 53	Gotha – Bad Langensalza – Leinefelde		
MDSB-Netz	Dez. 13	Dez. 25	S5	Leipzig/Halle Flughafen - Altenburg - Zwickau	DB Regio	594.904
			S5X	Halle - Altenburg - Zwickau		
Gößnitz - Glauchau	Dez. 13	Dez. 16	FB 37	Gößnitz - Glauchau	DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Erzgebirgsbahn	22.200
Erfurt - Ilmenau	Dez. 13	Dez. 17	EB 46	Erfurt - Plaue - Ilmenau	EB	506.809
Dieselnetz Niedersachsen Südost	Dez. 14	Dez. 29	FB 80	Nordhausen – Northeim – Göttingen	DB Regio	189.017
Kissinger Stern	Dez. 14	Dez. 26	EB 40	Meiningen – Schweinfurt	EB	139.279

* Cantus Verkehrsgesellschaft mbH

** Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn

*** Harzer Schmalspurbahnen GmbH

Anlage 1: Teilnetze in Thüringen 2015