

**Kleine Anfrage**

**des Abg. Andreas Hoffmann CDU**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr**

**Verbesserung der Zuverlässigkeit der Hochrheinbahn**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Liegen ihr Erkenntnisse darüber vor, in welchem Umfang es in den Jahren 2008 bis 2010 auf der Hochrheinbahnstrecke zu Zugausfällen bzw. zu erheblichen Störungen gekommen ist?
2. Mit welchen Leistungen/Minderleistungen (Qualitätsdefizite, Verspätungen etc.), im landesweiten Vergleich zu anderen Strecken im Land wurde die Hochrheinbahnstrecke in den Jahren 2008 bis 2010 bewertet und ist es als Folge vorhandener Defizite zu einer Rückzahlung (Vertrags-Strafzahlung) an das Land gekommen, bzw. ist diese absehbar?
3. Treffen die Berichte von Pendlern zu, die sich regelmäßig über Zugausfälle, Verspätungen, Verpassen von Anschlussverbindungen, Ausfall von Klimaanlage, Blockade von Zugtüren, unangenehme Geruchsentwicklungen, mangelnde Bahnhofsdurchsagen und weitere erhebliche Minderleistungen beschwerten und welche Konsequenzen hatten diese Beschwerden bisher zur Folge?
4. Trifft es zu, dass es derzeit für die offensichtlich problembehaftete Baureihe VT 611 keine Alternative gibt und weshalb ist dies so?
5. Welche Maßnahmen sind für die Zukunft der Hochrheinbahnstrecke geplant, um möglichst kurzfristig für Abhilfe der Minderleistungen zu sorgen und welche Qualitätskriterien wird die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH für die Neuausschreibung der Strecke ansetzen?

07.07.2010

Hoffmann CDU

Eingegangen: 12.07.2010 / Ausgegeben: 12.08.2010

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet  
abrufbar unter: [www.landtag-bw.de/Dokumente](http://www.landtag-bw.de/Dokumente)*

## Begründung

Die Hochrheinstraße ist für viele Pendler aus und in dem Landkreis Konstanz von erheblicher Bedeutung. In den letzten beiden Jahren mehren sich die Beschwerden von Reisenden (Details siehe Ziff. 3). Offensichtlich haben einige der Probleme mit der Baureihe VT 611 zu tun und es ist kaum hinnehmbar, dass diese Minderleistungen in dieser Form bis zu einer erfolgten Neuausschreibung und Vergabe Bestand haben sollen.

## Antwort

Mit Schreiben vom 31. Juli 2010 Nr. 73 beantwortet das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

*1. Liegen ihr Erkenntnisse darüber vor, in welchem Umfang es in den Jahren 2008 bis 2010 auf der Hochrheinbahnstraße zu Zugausfällen bzw. zu erheblichen Störungen gekommen ist?*

Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) erfasst für das Land Zugausfälle und Störungen im Betrieb, jeweils getrennt nach den einzelnen abgeschlossenen Verkehrsverträgen. Die Hochrheinstraße ist Teil des „großen“ Verkehrsvertrages mit DB Regio AG aus dem Jahr 2003.

Zwei infrastrukturelle Merkmale der Hochrheinstraße machen diese für Störungen im Betrieb anfällig. Der eingleisige Abschnitt Waldshut–Beringen Badischer Bahnhof führt im Verspätungsfall häufig zur Übertragung von Verspätungen auf den Gegenzug. Der zweigleisige Abschnitt Basel–Waldshut ist nicht für einen sogenannten Gleiswechselbetrieb eingerichtet, sodass es beim Liegenbleiben eines Fahrzeugs meist trotz des zweiten Gleises zu größeren Verspätungen und Zugausfällen kommt.

In den Jahren 2008 bis 2010 waren daneben bahnfremde Ereignisse die Ursache für Verspätungen, neben verschiedenen Suiziden entließ im Februar 2009 eine Rinderherde aus dem Waldshuter Schlachthof, was zu einer Streckensperrung aufgrund eines Zusammenstoßes mit einer Regionalbahn führte.

*2. Mit welchen Leistungen/Minderleistungen (Qualitätsdefizite, Verspätungen etc.), im landesweiten Vergleich zu anderen Strecken im Land wurde die Hochrheinstraße in den Jahren 2008 bis 2010 bewertet und ist es als Folge vorhandener Defizite zu einer Rückzahlung (Vertrags-Strafzahlung) an das Land gekommen, bzw. ist diese absehbar?*

Die Hochrheinstraße ist, abgesehen von einzelnen Leistungen der Turbo AG zwischen Singen und Schaffhausen, die mengenmäßig aber nicht ins Gewicht fallen, vollständig Teil des großen Verkehrsvertrags mit der DB Regio AG. Kommt es zu Zugausfällen, so werden die ausgefallenen Züge unabhängig vom Grund des Ausfalls nicht, beziehungsweise bei rechtzeitiger Einrichtung eines Busnotverkehrs nur mit einem verringerten Satz vergütet.

Im großen Verkehrsvertrag fielen 2008 und 2009 keine Pönalen für mangelnde Pünktlichkeit oder Anschlusssicherheit an, da die vereinbarten Zielwerte, bezogen auf den Vertrag als Ganzes, erreicht wurden. Die Werte hierfür werden an insgesamt 26 Messstellen erhoben. Darunter sind auch Singen (Hohentwiel) und Basel Badischer Bahnhof, die beiden Endpunkte der Hochrheinstraße. Im Vergleich der 26 Messpunkte liegt Singen bei der Pünktlichkeit im Mittelfeld, Basel Badischer Bahnhof im schlechtesten Viertel der Messpunkte (siehe Anlage 1).

In die Werte für Basel Badischer Bahnhof fließen jedoch nicht nur die Ergebnisse der Hochrheinstraße, sondern auch anderer dort beginnender oder endender Strecken ein, soweit diese Teil des großen Verkehrsvertrags mit der DB Regio AG sind. Eine Detailauswertung für Basel Badischer Bahnhof für kürzere

Zeiträume Anfang 2008 und Anfang 2010 ergab, dass die Pünktlichkeit der Hochrheinstraße wesentlich besser ist als die der Oberrheinstraße in Richtung Freiburg, bei der die Pünktlichkeit von Nahverkehrszügen häufig durch verspätete Fernverkehrszüge in Mitleidenschaft gezogen wird.

Die Pünktlichkeit der Hochrheinstraße insgesamt dürfte etwa im Landesdurchschnitt liegen. Während Singen bei der Anschlusssicherheit im Landesvergleich eine gute Position einnimmt, ist die Anschlusssicherheit in Basel Badischer Bahnhof unbefriedigend; hier gehen 6 bis 7 % der Anschlüsse verloren. Angesichts der Verspätungsergebnisse liegt der Schluss nahe, dass Anschlussverluste insbesondere die aus Richtung Freiburg in Basel ankommenden Züge betreffen. Allerdings ist auch die Anschlusssicherheit der IRE-Züge aus Richtung Singen zumindest zeitweise unbefriedigend. Eine Ursache hierfür ist die Abschaltung der Neigetechnik seit Oktober 2009.

*3. Treffen die Berichte von Pendlern zu, die sich regelmäßig über Zugausfälle, Verspätungen, Verpassen von Anschlussverbindungen, Ausfall von Klimaanlage, Blockade von Zugtüren, unangenehme Geruchsentwicklungen, mangelnde Bahnhofsdurchsagen und weitere erhebliche Minderleistungen beschweren und welche Konsequenzen hatten diese Beschwerden bisher zur Folge?*

Die Berichte können im Einzelfall zutreffend sein. Insgesamt zeigen die (statistisch noch nicht abgesicherten) bisherigen Ergebnisse der Kundenzufriedenheitsbefragung im Rahmen des Qualitätssystem für 2010 für die Hochrheinstraße in vielen Punkten jedoch bessere Ergebnisse als im Landesdurchschnitt:

Kriterium	Ergebnisse	
	Landesdurchschnitt	KBS 730
Pünktlichkeit	2,59	2,45
Sauberkeit	2,59	2,07
Schadensfreiheit	2,4	2,21
Info zu Unregelmäßigkeiten/ Verspätungen	2,52	2,31

*4. Trifft es zu, dass es derzeit für die offensichtlich problembehaftete Baureihe VT 611 keine Alternative gibt und weshalb ist dies so?*

Die VT 611 sind – neben den vor allem in Bayern eingesetzten VT 612, welche jedoch dieselben technischen Probleme aufweisen – derzeit die einzigen Dieseltriebwagen, welche auf der Hochrheinstraße die Anschlüsse in Basel, Waldshut, Schaffhausen und Singen sicherstellen können. Nur diese Fahrzeuge haben die fahrdynamischen Möglichkeiten, die zur Anchlusserrreichung notwendigen Fahrzeiten einzuhalten. Die VT 611 sind die einzigen Dieseltriebwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h und können durch die Neigetechnik wesentlich höhere Kurvengeschwindigkeiten fahren als konventionelle Dieseltriebwagen. Vorhandene konstruktive Defizite konnten nach unserer Einschätzung durch jahrelange Versuche des Fahrzeughalters inzwischen etwas abgemildert werden.

*5. Welche Maßnahmen sind für die Zukunft der Hochrheinstraße geplant, um möglichst kurzfristig für Abhilfe der Minderleistungen zu sorgen und welche Qualitätskriterien wird die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH für die Neuausschreibung der Strecke ansetzen?*

Eine wesentliche Verbesserung wird erfolgen, sobald das Eisenbahnbundesamt (EBA) die Einschaltung der Neigetechnik wieder erlaubt. Nach Informationen der DB Regio AG sind die fahrzeugseitigen Probleme erkannt und derzeit in der Aus-

besserung. DB Regio AG rechnet mit der Wiederinbetriebnahme der Neigetechnik zum Dezember 2010.

Eine Verbesserung der Fahrgastinformation im Störfall ist durch die überwiegend aus dem Konjunkturprogramm finanzierte Installation von sogenannten dynamischen Schrifthanzeigern (DSA) an allen Stationen an der Hochrheinstrecke auf deutschem Gebiet vorgesehen (siehe Anlage 2). Die Planungen für alle Stationen – außer der Station Griesen – laufen bereits; die Inbetriebnahme ist überwiegend für das vierte Quartal 2010, vereinzelt für das erste Quartal 2011 vorgesehen. Griesen soll über das Bahnhofsmodernisierungsprogramm Baden-Württemberg 2011 oder 2012 ebenfalls einen dynamischen Schrifthanzeiger erhalten.

Der Abschnitt Beringen Badischer Bahnhof–Erzingen wird bis 2012 zweigleisig ausgebaut. Dies wird trotz des dann geplanten dichteren Takts zwischen Schaffhausen und Erzingen zu einer höheren Flexibilität bei Verspätungen beitragen.

Mittelfristig soll eine durchgreifende Verbesserung mit der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke erreicht werden. Elektrische Fahrzeuge sind in der Regel zuverlässiger als Dieselfahrzeuge.

Die Zielwerte im Qualitätssystem werden bei den kommenden Vergabeverfahren gegenüber dem status quo in den bestehenden Verträgen verschärft werden.

Gönner

Ministerin für Umwelt, Naturschutz und Verkehr

23.07.2010

Tabelle 1

Anlage 1

## Pünktlichkeit und Anschlussicherheit in Singen und Basel 2008 - 2010 im Landesvergleich

	Pünktlichkeit (< 6 min)			Anschlussicherheit		
	2008	2009	2010 (Jan- Anf. Juli)	2008	2009	2010 (Jan- Anf. Juli)
Landesdurchschnitt	95,36	95,46	95,04	96,95	97,15	96,98
Singen (Hohentwiel)	95,92	95,74	96,53	97,79	97,71	98,1
Rang unter 26 Messstellen	14	16	10	9	13	5
Basel/Bad	94,47	94,49	93,75	94,08	93,86	93,31
Rang unter 26 Messstellen	22	20	21	24	24	25

## Anlage 2

Station	Inbetriebnahme geplant	Status	Realisierung über
Herten (Baden)	Quartal IV 2010	in Planung	Konjunkturprogramm
Rheinfelden (Baden)	Quartal IV 2010	in Planung	Konjunkturprogramm
Beuggen	Quartal IV 2010	in Planung	Konjunkturprogramm
Schwörstadt	Quartal IV 2010	in Planung	Konjunkturprogramm
Wehr-Brennet	Quartal IV 2010	in Planung	Konjunkturprogramm
Bad Säckingen	Quartal IV 2010	in Planung	Konjunkturprogramm
Murg (Baden)	Quartal IV 2010	in Planung	Konjunkturprogramm
Laufenburg (Baden)	Quartal IV 2010	in Planung	Konjunkturprogramm
Laufenburg (Baden) Ost	Quartal IV 2010	in Planung	Konjunkturprogramm
Albruck	Quartal IV 2010	in Planung	Konjunkturprogramm
Dogern	Quartal IV 2010	in Planung	Konjunkturprogramm
Tiengen (Hochrhein)	Quartal IV 2010	in Planung	Konjunkturprogramm
Lauchringen West	Quartal IV 2010	in Planung	Konjunkturprogramm
Lauchringen	Quartal IV 2010	in Planung	Konjunkturprogramm
Grißlen (Baden)	2011/2012		Bahnhofsmodernisierungsprogramm
Erzingen (Baden)	Quartal IV 2010	in Planung	Konjunkturprogramm
Bietingen	Quartal IV 2010	in Planung	Konjunkturprogramm
Gottmadingen	Quartal IV 2010	in Planung	Konjunkturprogramm
Grenzach	Quartal I 2011	in Planung	Konjunkturprogramm
Wyhlen	Quartal I 2011	in Planung	Konjunkturprogramm