

Kleine Anfrage

des Abg. Gernot Gruber SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Murr- und Remsbahn in der Schienennahverkehrsstatistik

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie haben sich Zugausfälle, Pünktlichkeit und Anchlusserrichtung entwickelt in den Netzen 3 a und 3 b (Murr- und Gäubahn) und 1 b (Remsbahn) im Vergleich zu den Netzen 1 c (Franken-Enz), 2 (Stuttgart-Ulm), 6 (Rhein-Neckar-Bahn) und 7 (Karlsruhe-Heilbronn) nach Winter- und Sommer-Halbjahren in den Zeiträumen 2013 bis 2016 und 2005/2006 aufgeschlüsselt nach Hauptverkehrszeiten und Nicht-Hauptverkehrszeiten?
2. Wird die Pünktlichkeitsstatistik für sämtliche Netze bisher nach denselben Messverfahren und Indizes erstellt und falls nicht, wann gab es wo und warum welche Unterscheidungen oder Änderungen?
3. In welchem Zustand befindet sich die Infrastruktur (Weichen, Signalanlagen, Stellwerke, Oberleitungen) der unter Frage 1 aufgeführten Netze?
4. Nach welcher Formel werden die Pünktlichkeiten in den genannten Netzen berechnet und wie stark werden insbesondere Zugausfälle darin gewichtet?
5. Was sind die Hauptursachen für Zugausfälle auf der Murr- und Remsbahn im letzten und in diesem Jahr?
6. Sieht sie in Bezug auf Murr- und Remsbahn Handlungsbedarf bzw. Handlungsoptionen und falls ja, welche Maßnahmen gedenkt sie wann zu ergreifen?

13. 10. 2016

Gruber SPD

Begründung

Im Juni 2014 hat das Land Baden-Württemberg das „Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr“ beschlossen, das die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs steigern soll. Dazu wurde der landesweite Schienenpersonennahverkehr in 18 Netzen gebündelt, die nun sukzessive ausgeschrieben wurden und werden. Zur Bemessung der Steigerung der Attraktivität ist es hilfreich zu wissen, wie sich bisher Zugausfälle, Pünktlichkeit und Anschlusserrreichung in den Nahverkehrsbereichen, die jetzt oder künftig als eigenes Netz geführt werden, darstellen. Zumal die eigenen Erhebungen des Fragestellers zur Verlässlichkeit der Murr- und Remsbahn darauf hindeuten, dass sich die Situation für Zugfahrer und -fahrerinnen in diesem Jahr weiter verschlechtert hat.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 29. November 2016 Nr. 3-3822.0-00/1774 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie haben sich Zugausfälle, Pünktlichkeit und Anchlusserrreichung entwickelt in den Netzen 3 a und 3 b (Murr- und Gäubahn) und 1 b (Remsbahn) im Vergleich zu den Netzen 1 c (Franken-Enz), 2 (Stuttgart-Ulm), 6 (Rhein-Neckar-Bahn) und 7 (Karlsruhe-Heilbronn) nach Winter- und Sommer-Halbjahren in den Zeiträumen 2013 bis 2016 und 2005/2006 aufgeschlüsselt nach Hauptverkehrszeiten und Nicht-Hauptverkehrszeiten?

Der „Große Verkehrsvertrag“ mit der DB Regio von 2003, der zum 30. September 2016 ausgelaufen ist, sah keine Messung von Pünktlichkeit und Anchlusserrreichung nach Linien oder Netzen vor, sondern nur nach Messpunkten. An insgesamt 26 über das Land verteilten Messpunkten wurden seit 2003 Pünktlichkeit und Anchlusserrreichung erfasst. An diesen Messpunkten wurden in den meisten Fällen jedoch nicht nur Züge einer Kursbuchstrecke, sondern mehrerer Strecken erfasst. An der Murrbahn lagen die Messpunkte Stuttgart Hbf, Schwäbisch Hall-Hessental und Crailsheim, an der Remsbahn die Messpunkte Stuttgart Hbf, Schorndorf und Aalen. Nur in Schorndorf wurden ausschließlich Züge der Remsbahn erfasst, in Aalen auch Züge der Brenzbahn (nicht jedoch die Züge nach Nördlingen). In Crailsheim und Schwäbisch Hall-Hessental wurden auch Züge der Westfrankenbahn aus/in Richtung Lauda bzw. Öhringen erfasst. In Stuttgart Hbf werden neben den Zügen der Rems- und der Murrbahn auch Züge vieler anderer Strecken erfasst. Die Globalwerte dieser Messpunkte sind daher für einzelne Strecken nicht aussagekräftig.

Auch eine Differenzierung nach Sommer- und Winterhalbjahr ist nicht zielführend. Es gibt zwar signifikante jahreszeitliche Schwankungen, doch betrifft dies eher einzelne Monate. Der Oktober ist üblicherweise jedes Jahr der schlechteste Monat (v. a. wegen Herbstlaub/Schmierfilm), der Januar weist dagegen meist gute Werte auf, solange es nicht zu sehr starken Frostperioden kommt.

Die Pünktlichkeits-Jahreswerte für die Messpunkte Aalen, Schorndorf, Schwäbisch Hall-Hessental und Crailsheim sowie zum Vergleich für die Messpunkte Mühlacker, Heilbronn Hbf, Plochingen, Horb und Heidelberg zeigt *Anlage 1*. Da das Jahr 2006 in der Datenbank der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) nicht enthalten ist, wurde stattdessen das Jahr 2007 als Vergleich hinzugezogen. Die Gegenüberstellung zeigt, dass die Messpunkte Schwäbisch Hall-Hessental und Crailsheim stabile Ergebnisse aufweisen; auch Schorndorf und Aalen stellen trotz spürbarer Verschlechterungen keine Brennpunkte der Pünktlichkeitsproblematik dar. Dagegen ist die Entwicklung in Mühlacker, Plochingen oder Heilbronn nicht zufriedenstellend.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Bei der Anchlusserrreichung sind die Werte für die Messpunkte an der Murr- und Remsbahn stabil und liegen z.T. sogar über den Werten von 2007. Die vergleichsweise schlechten Werte für Schorndorf sind vermutlich zumindest teilweise darauf zurückzuführen, dass das automatisierte Anschlussmesssystem bei kleinen Knotenbahnhöfen an seine Grenzen stößt: Hier kann der Umsteigevorgang z.T. so schnell durchgeführt werden, dass der aufnehmende Zug mit den umgestiegenen Fahrgästen bereits abfährt, bevor die im System hinterlegte Mindestübergangszeit erreicht ist.

Im Zeitraum 1. Januar bis 30. September 2016 sind auf der Kursbuchstrecke 740 (Gäubahn) ca. 0,9% der Zugkilometer ungeplant ausgefallen, auf der KBS 750 (Stuttgart-Ulm) ca. 1,2%. Die Murrbahn liegt mit ca. 1,1% ungeplanten Ausfällen dazwischen. Deutlich mehr Züge sind auf der Remsbahn ausgefallen (ca. 1,5% der Zug-km).

Eine Auswertung nach Haupt- und Nebenverkehrszeiten müsste händisch erfolgen und würde einen unverhältnismäßigen Aufwand bedeuten.

2. Wird die Pünktlichkeitsstatistik für sämtliche Netze bisher nach denselben Messverfahren und Indizes erstellt und falls nicht, wann gab es wo und warum welche Unterscheidungen oder Änderungen?

Bisher wurde die Pünktlichkeitsstatistik für fast alle Netze nach demselben Muster erstellt: Als pünktlich galten entsprechend der DB-Definition Züge mit einer Verspätung von weniger als sechs Minuten, gemessen wurde der Mittelwert aus Abfahrts- und Ankunfts-pünktlichkeit. Dieses Schema fand sich in allen älteren Verträgen. Im Vertrag „Nordschwarzwald“ mit der DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee gibt es seit Vertragsbeginn Ende 2004 eine Sonderregelung, nach der in Horb aus Richtung Tübingen ankommende Züge nur dann als pünktlich gelten, wenn sie weniger als vier Minuten verspätet sind. Hintergrund waren damals knappe Anschlüsse auf den Gäubahn-ICE.

Beginnend mit dem Zollernbahn-Vertrag mit der Hohenzollerischen Landesbahn AG (gültig ab Ende 2013) wird die Pünktlichkeitsbewertung so umgestellt, dass nur noch die Ankunfts-werte einer Pönalisierung unterliegen. Außerdem wird für die meisten Verträge eine neue Pünktlichkeitsgrenze definiert: Als pünktlich gelten Züge nur noch, wenn sie weniger als vier Minuten verspätet sind. (Für die Übergangsverträge gilt noch die bisherige Pünktlichkeitsgrenze von 5:59 min).

3. In welchem Zustand befindet sich die Infrastruktur (Weichen, Signalanlagen, Stellwerke, Oberleitungen) der unter Frage 1 aufgeführten Netze?

Hierzu liegen dem Land keine detaillierten Unterlagen vor. Der jährlich im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und DB AG zu erstellende Infrastrukturzustands- und entwicklungsbericht der DB AG ist nicht regional differenziert. Ein Netzzustandsbericht für Baden-Württemberg existiert nicht. Der Oberbau der Remsbahn wurde in den letzten 10 Jahren in z.T. mehrmonatigen Sperrpausen zum allergrößten Teil erneuert. Die Stellwerke auf den angesprochenen Netzen weisen sehr unterschiedliche Bauformen und Baujahre auf. Am häufigsten sind Spurplan-Drucktastenstellwerke aus den 1960er- bis frühen 1980er-Jahren vertreten. Rems- und Murrbahn fallen nicht durch besonders häufige Störungen an der Leit- und Sicherungstechnik auf.

4. Nach welcher Formel werden die Pünktlichkeiten in den genannten Netzen berechnet und wie stark werden insbesondere Zugausfälle darin gewichtet?

In den zukünftigen Verträgen werden, wie unter Ziff. 2 bereits ausgeführt, nur noch die Ankunfts-pünktlichkeiten bewertet. In den aktuellen Übergangsverträgen ab 1. Oktober 2016 bleibt es noch bei einer Pünktlichkeitsgrenze von 5:59 Minuten. Um einen Anreiz zu bieten, Verspätungen nicht noch weiter anwachsen zu lassen, werden verspätete Züge unterschiedlich gewichtet: Ein mehr als 15 Minuten verspäteter Zug wird stärker negativ gewichtet als ein nur sechs bis 15 Minuten verspäteter. Im Übergangsvertrag wird die Zahl der als pünktlich gewerteten Züge

folgendermaßen berechnet: Planmäßig angekommene Züge plus 1 bis 3:59 Minuten zu spät angekommene Züge plus bis 5:59 Minuten zu spät angekommene Züge, minus (0,15 mal 6 bis 15:59 Minuten zu spät angekommene Züge) minus (0,3 mal 16 bis 30:59 Minuten zu spät angekommene Züge). In den künftigen Netzen 3 b und 1 werden Züge mit einer Verspätung von 4:00 Minuten bis 5:59 Minuten dann nicht mehr als pünktlich gewertet. Zugausfälle werden bei der Messung des Pünktlichkeitsgrads nicht berücksichtigt. In den neuen Verträgen (auch in den Übergangsverträgen für Murr- und Remsbahn) werden Züge mit einer Verspätung von mehr als 30 Minuten als Ausfälle gewertet und nicht bezahlt; im „Großen Verkehrsvertrag“ lag diese Grenze noch bei 60 Minuten.

Die Zahl der Messpunkte in den neuen Verträgen ist höher als bisher im „Großen Verkehrsvertrag“ mit der DB Regio. Auf der Murrbahn kommt z. B. Backnang hinzu, auf der Remsbahn Schwäbisch Gmünd.

5. Was sind die Hauptursachen für Zugausfälle auf der Murr- und Remsbahn im letzten und in diesem Jahr?

2015 wurden die meisten Zugausfälle auf der Murr- und Remsbahn durch den Streik der Lokführergewerkschaft GdL in den Monaten April und Mai verursacht. Davon abgesehen waren im Jahr 2015 Fahrzeugstörungen auf der Remsbahn der häufigste Ausfallgrund. Es gab zudem relativ viele Ausfälle aufgrund von Infrastrukturstörungen und externen Eingriffen verschiedener Art. Auf der Murrbahn gab es relativ viele Personenumfälle. Zudem fiel im ersten Halbjahr 2015 bereits eine Reihe von Zügen wegen fehlender Zugbegleiter/-innen aus. (Auch auf der Remsbahn gab es hier einzelne Fälle).

Seit Inkrafttreten der Übergangsverträge am 1. Oktober fielen auf der Remsbahn bis zum 13. November 64 Züge aus, davon acht wegen Personalmangels, aber 44 wegen defekter Fahrzeuge. Auf der Murrbahn fielen im gleichen Zeitraum 56 Züge aus, davon 42 wegen fehlenden Personals und sechs wegen Fahrzeugschäden.

6. Sieht sie in Bezug auf Murr- und Remsbahn Handlungsbedarf bzw. Handlungsoptionen und falls ja, welche Maßnahmen gedenkt sie wann zu ergreifen?

In Bezug auf die Qualität des Zugverkehrs auf der Murr- und die Remsbahn besteht eindeutig Handlungsbedarf. In erster Linie ist hier die DB Regio als verantwortliches Eisenbahnverkehrsunternehmen gefordert, die Zugausfälle aufgrund fehlenden Betriebspersonals abzustellen.

Auf der Remsbahn stehen aktuell fahrzeugtechnische Probleme im Vordergrund. Die DB Regio muss die Verfügbarkeit von einsatzbereiten Lokomotiven und Wagen erhöhen und die Störungen reduzieren. Darauf wird vom Verkehrsministerium und der NVBW in den regelmäßigen Telefonkonferenzen auf Arbeitsebene und in den wöchentlichen Spitzengesprächen unmissverständlich hingewiesen. Die Regelungen in den neuen Verträgen, dass Zugausfälle aufgrund von Fahrzeug- und Personalmangel doppelt pönalisiert werden, unterstützt den Druck. DB Regio setzt auf der Strecke Richtung Heilbronn seit kurzem drei von einer Fahrzeugleasinggesellschaft für erhebliche Beträge angemietete E-Loks zur Verstärkung ein, sie sind allerdings nicht für den Betrieb mit Doppelstockwagen ausgerüstet. Das Land ist weiterhin bereit, unter gewissen Rahmenbedingungen einer Änderung der Zugbildung auf der Remsbahn dergestalt zuzustimmen, dass alle Züge mit fünf Doppelstockwagen gefahren werden, damit das störanfällige zeitweise Zusammenkuppeln von zwei Zuggarnituren mit zwei Lokomotiven und zwei Steuerwagen vermieden werden kann. Dies hätte zur Folge, dass die meisten Züge mehr Sitzplätze aufweisen könnten, einzelne Züge aber ein reduziertes Angebot bekämen. (Fünf Doppelstockwagen weisen aber immerhin gut 600 Plätze in der 2. Klasse auf).

Hermann
Minister für Verkehr

Pünktlichkeit Murr- und Remsbahn im Vergleich mit anderen Strecken/Netzen

Messwerte des "Großen Verkehrsvertrags" mit DB Regio

Mittel aus Ankunft und Abfahrt; pünktlich = < 6 min

Messpunkt	2007	2013	2014	2015	2016 (Jan - Sep)
	in %	in %	in %	in %	in %
Heidelberg Hbf	95,00	93,11	94,26	92,27	93,15
Aalen	94,91	94,66	94,50	94,61	93,36
Crailsheim	92,57	96,26	94,89	94,89	95,35
Heilbronn Hbf	94,25	91,36	89,39	89,93	88,85
Horb	97,05	95,50	94,31	94,31	93,93
Mühlacker	93,02	87,27	88,68	87,06	88,21
Plochingen	92,61	89,63	88,52	87,71	85,34
Schorndorf	93,98	90,12	92,44	93,27	91,91
Schwäbisch Hall-Hessental	92,49	95,85	94,94	96,06	95,98
Ulm Hbf	91,83	92,11	90,12	90,54	90,08
Großer Verkehrsvertrag gesamt	93,99	92,93	92,51	91,84	91,40

Anschlussreichung Murr- und Remsbahn im Vergleich mit anderen Strecken/Netzen

Messwerte des "Großen Verkehrsvertrags" mit DB Regio

Messpunkt	2007	2013	2014	2015	2016 (Jan - Sep)
	in %	in %	in %	in %	in %
Heidelberg Hbf	97,85	97,76	97,86	97,55	97,01
Aalen	93,30	94,97	94,91	95,40	95,27
Crailsheim	97,66	97,10	96,09	95,70	97,04
Heilbronn Hbf	95,68	96,08	96,53	95,42	95,70
Horb	97,26	97,06	96,75	96,73	96,53
Mühlacker	97,62	94,95	95,56	94,93	94,73
Plochingen	95,58	95,45	95,00	94,71	93,80
Schorndorf	90,37	87,07	89,30	90,05	88,69
Schwäbisch Hall-Hessental	93,98	97,30	96,73	97,07	96,97
Ulm Hbf	96,15	95,63	95,14	94,95	94,46
Großer Verkehrsvertrag gesamt	96,55	96,20	95,98	95,63	95,04