

Kleine Anfrage

der Abg. Martin Rivoir und Reinhold Gall SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Fahrplanstabilität und Qualität der Bodenseegürtelbahn

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Inwiefern liegen ihr Erkenntnisse oder konkrete Zahlen vor, dass sich die Fahrplanstabilität und die Qualität der Fahrzeuge auf der Bodenseegürtelbahn in letzter Zeit signifikant verschlechtert hat?
2. Wie haben sich die Pünktlichkeitswerte der Bodenseegürtelbahn seit 2011 entwickelt?
3. Wie haben sich die Zahlen der Zugausfälle auf der Bodenseegürtelbahn seit 2011 entwickelt?
4. Wie hat sich die Auslastung der Züge auf der Bodenseegürtelbahn seit 2011 entwickelt?
5. Was beabsichtigt sie konkret zu tun, um aufgetretene Missstände bei Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Kapazität zeitnah zu beheben?

19. 10. 2016

Rivoir, Gall SPD

Begründung

In der letzten Zeit häufen sich Beschwerden der Fahrgäste der Bodenseegürtelbahn über Verspätungen, ausgefallene Züge und überfüllte Züge. Gerade für Fahrgäste wie Schüler und Berufstätige, die auf einen zuverlässigen Schienenpersonennahverkehr angewiesen sind, sind solche Missstände auf Dauer nicht akzeptabel.

Eingegangen: 19. 10. 2016 / Ausgegeben: 22. 12. 2016

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 12. Dezember 2016 Nr. 3-3822.5/1739 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Inwiefern liegen ihr Erkenntnisse oder konkrete Zahlen vor, dass sich die Fahrplanstabilität und die Qualität der Fahrzeuge auf der Bodenseegürtelbahn in letzter Zeit signifikant verschlechtert hat?

Der bislang einzige Messpunkt für die Pünktlichkeit an der Bodenseegürtelbahn ist Friedrichshafen Stadt. Dort werden neben den Zügen der Bodenseegürtelbahn aus und in Richtung Lindau bzw. Radolfzell auch Züge aus und in Richtung Ulm und Friedrichshafen Hafen erfasst. Ein Vergleich der Pünktlichkeitswerte (Ankunft) für das bisherige Jahr 2016 ergibt, dass sich die Werte tatsächlich im September leicht und v. a. im Oktober, aber auch im November (Werte liegen momentan nur bis zum 27. November vor) spürbar gegenüber dem Vorjahr verschlechtert haben (siehe Anlage).

Auf der Bodenseegürtelbahn sind auch nach Inbetriebnahme der Übergangsverträge am 1. Oktober 2016 mehrheitlich dieselben Fahrzeuge wie zuvor im Einsatz. Im Ostteil zwischen Friedrichshafen und Lindau sind die bisher noch häufig eingesetzten älteren Dieseltriebwagen der Baureihe 628 durch neuere Fahrzeuge der Baureihe 650 (Niederflurfahrzeuge mit Klimatisierung und besseren Beschleunigungswerten) weitgehend ersetzt worden. Ebenso wurden vereinzelt noch auf der IRE-Linie Ulm–Lindau eingesetzte Züge mit alten sogenannten n-Wagen durch modernere Doppelstockzüge ersetzt. Die Qualität des Wagenmaterials hat sich somit grundsätzlich verbessert. Der Landesregierung liegen noch keine aktuellen Daten vor, inwieweit die auf der Bodenseegürtelbahn eingesetzten Fahrzeuge die Anforderungen an Sauberkeit und Schadensfreiheit derzeit erfüllen.

2. Wie haben sich die Pünktlichkeitswerte der Bodenseegürtelbahn seit 2011 entwickelt?

Die Ankunftspünktlichkeit für Friedrichshafen Stadt gemäß der herkömmlichen Pünktlichkeitsdefinition der DB (Pünktlichkeitsgrenze 5:59 Minuten) betrug 2011/2012 noch ca. 95 Prozent, sank 2013/2014 auf gut 93 Prozent und belief sich 2015 nur noch auf 91,5 Prozent. Der Wert für 2016 wird sich nach den derzeitigen Erkenntnissen auf dieses Niveau einpendeln (siehe Anlage).

3. Wie haben sich die Zahlen der Zugausfälle auf der Bodenseegürtelbahn seit 2011 entwickelt?

Die Bodenseegürtelbahn ist aufgrund ihrer Einleisigkeit und des dichten Zugangebotes sehr störungsanfällig. Nicht nur Hangrutsche, Personenunfälle oder Signalstörungen, sondern auch Fahrzeugstörungen auf der Strecke führen zu Zugausfällen in der Gegenrichtung, da ein liegengebliebenes Fahrzeug nicht umfahren werden kann. Relativ häufig kam es auch schon im Jahr 2011 vor, dass die IRE-Züge (Stuttgart–)Ulm–Lindau bei größeren Verspätungen bereits in Friedrichshafen Stadt gewendet werden mussten, um die Rückfahrt planmäßig leisten zu können. Nicht immer konnte dann für den Abschnitt Friedrichshafen–Lindau ein Ersatzangebot bereitgestellt werden. Die Zugausfälle haben seit der Inbetriebnahme der Übergangsverträge am 1. Oktober 2016 spürbar zugenommen. Im ersten Halbjahr 2015 fielen auf der Bodenseegürtelbahn einschließlich der Stichstrecke zum Hafenbahnhof in Friedrichshafen insgesamt 436 Züge aus. In den acht Wochen vom 1. Oktober bis zum 27. November 2016 waren es alleine 145. Häufigste Ausfallursachen sind aktuell Fahrzeugschäden oder fehlende Fahrzeuge. Ende Oktober 2016 kam es darüber hinaus zu 13 Zugausfällen wegen fehlenden Personals.

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

4. Wie hat sich die Auslastung der Züge auf der Bodenseegürtelbahn seit 2011 entwickelt?

Die Fahrgastzahlen (durchschnittliche Besetzung je Kilometer Streckenlänge) haben im Abschnitt Radolfzell–Lindau an Schultagen von 2011 bis 2015 (jeweils erstes Halbjahr) um ca. 9 Prozent zugenommen. Die Werte für 2016 liegen noch nicht vor.

5. Was beabsichtigt sie konkret zu tun, um aufgetretene Missstände bei Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Kapazität zeitnah zu beheben?

Der Messpunkt Friedrichshafen Stadt rangiert mit einer Ankunftspünktlichkeit von knapp 92 Prozent im Zeitraum vom 1. Oktober bis 27. November 2016 unter den 26 Messpunkten landesweit im oberen Mittelfeld. Angesichts der typischerweise im Herbst immer etwas schlechteren Pünktlichkeit und der Vielzahl anderer Probleme im laufenden Betrieb der Übergangsvertragsleistungen besteht hier kein vordringlicher Handlungsbedarf. Dennoch erwartet die Landesregierung eine Rückkehr zu früheren Pünktlichkeitswerten.

Wesentlich problematischer und nicht akzeptabel sind die vielen Zugausfälle und die vielen verkürzten Zugbildungen. Beides wird in erster Linie durch Fahrzeugschäden verursacht. Die Behebung der Fahrzeugschäden ist eine originäre Aufgabe des Verkehrsunternehmens. Die Werkstatt der DB in Ulm (FIBA) ist überlastet. Die DB Regio AG hat die Komplexität der geplanten Zugbildungen mit bisher nicht in Baden-Württemberg beheimateten Fahrzeugen – hauptsächlich Doppelstockwagen aus anderen Bundesländern – offenkundig unterschätzt. Die nach wie vor nicht gelösten Probleme mit den seit Frühjahr 2016 in Ulm beheimateten Triebwagen der Baureihe 644, die allerdings nicht für die Bodenseegürtelbahn vorgesehen sind, binden zusätzliche Kapazitäten. Das Verkehrsministerium verlangt von DB Regio, diese Missstände abzustellen. Inzwischen sind, auch als Ergebnis der seit Ende Oktober 2016 wöchentlich stattfindenden Gespräche zwischen dem Verkehrsministerium und Spitzenpersonal der DB Regio AG Region Baden-Württemberg, in größerem Umfang Instandhaltungspersonale aus anderen Regionen in Baden-Württemberg im Einsatz.

Außerdem wurde vereinbart, dass defekte Fahrzeuge auch in Werkstätten der DB in anderen Bundesländern repariert werden, um die überlasteten Anlagen in Stuttgart und Ulm zu entlasten.

Hermann
Minister für Verkehr

Anlage 1**Pünktlichkeitswerte Friedrichshafen Stadt****Nur Züge der DB Regio - ohne BOB****Quelle: Q-DABA NVBW/Daten DB Netz****Pünktlichkeitsgrenze: 5:59 min****nur Ankunft****Pünktlichkeitswerte nach Monaten 2015/2016**

	2015	2016	Differenz
Januar	93,11	92,34	-0,77
Februar	94,43	94,76	0,33
März	93,79	92,78	-1,01
April	93,22	94,63	1,41
Mai	88,73	90,37	1,64
Juni	85,74	89,67	3,93
Juli	85,76	88,62	2,86
August	90,08	93,53	3,45
September	93,58	92,67	-0,91
Oktober	92,19	89,91	-2,28
November	94,19		
01.11. - 27.11.	93,94	92,27	-1,67
Dezember	93,17		

Ankunftspünktlichkeit Friedrichshafen Stadt seit 2011

2011	95,37
2012	94,54
2013	93,14
2014	93,20
2015	91,51
2016 (Jan - Sep)	92,14