

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Hans-Ulrich Rülke FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

**Verspätungen im Regionalverkehr der Deutschen Bahn
zwischen Stuttgart und Pforzheim im Oktober 2016**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche allgemeine Unterstützung bietet sie der Deutschen Bahn in Baden-Württemberg, um Verspätungen und Ausfälle von Zügen, insbesondere im Berufsverkehr, zu verhindern?
2. Wie oft kam es im Jahr 2016 auf der Strecke zwischen Stuttgart und Pforzheim zu Verspätungen von über 20 Minuten und Ausfällen des Interregio-Express (IRE)?
3. Welche Lösungen erarbeitet sie aktuell, um Verspätungen und Ausfälle auf der Strecke zwischen Stuttgart und Pforzheim im regionalen Schienenverkehr zukünftig abzustellen?
4. Wie oft und weshalb macht der IRE einen Umweg über Bietigheim-Bissingen?
5. Wie können Berufspendler, die öffentliche Verkehrsmittel nutzen, rechtzeitig über Verspätungen informiert werden, um pünktlich an ihr Ziel zu kommen?
6. Welche Unterstützung bietet sie der Deutschen Bahn an, um die Übergabe an die neuen Betreiber Abellio und Go-Ahead für die Linie zwischen Karlsruhe, Pforzheim, Mühlacker und Stuttgart ab 2019 so problemlos wie möglich zu gestalten und Behinderungen auf dieser Strecke zu vermeiden?

08. 11. 2016

Dr. Rülke FDP/DVP

Antwort*)

Mit Schreiben vom 23. Dezember 2016 Nr. 3-3822.5/1741 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche allgemeine Unterstützung bietet sie der Deutschen Bahn in Baden-Württemberg, um Verspätungen und Ausfälle von Zügen, insbesondere im Berufsverkehr, zu verhindern?

Das Land zeigt sich offen für Anpassungen angebotener betrieblicher Konzepte, wenn dadurch die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit verbessert werden kann. So zeigte sich z. B. im Los 5 des Übergangsvertrags (Remsbahn), dass das von der DB Regio vorgesehene Konzept, bei dem in der Hauptverkehrszeit zwei Zugarnituren mit zusammen zwei Lokomotiven und zwei Steuerwagen zusammengestellt und danach wieder getrennt werden sollten, in der Praxis zu einer Häufung von technischen Störungen und Zugausfällen führte. Um die Risiken für die Remsbahn zu verringern, die bei einem Wintereinbruch mit Frost und Flugschnee zweifellos noch angestiegen wären, hat das Land entgegen der vertraglichen Bestimmung einer Umstellung auf ein neues Konzept ohne Kuppeln und Trennen zugestimmt, obwohl durch den Einsatz von dann nur noch fünf Doppelstockwagen mit einer Lok die Sitzplatzzahlen reduziert werden mussten.

Das Land ist auch bereit, auf DB Fernverkehr zuzugehen, um Verspätungen durch eine zu rigide Anwendung der Vorrangregelung „Schnell vor langsam“ abzumildern. Desweiteren bemüht sich das Verkehrsministerium darum, bei DB Fernverkehr eine offenere Haltung für eine Freigabe parallel verkehrender Fernverkehrszüge für Nahverkehrsfahrgäste zu erreichen, wenn Nahverkehrszüge ausfallen.

2. Wie oft kam es im Jahr 2016 auf der Strecke zwischen Stuttgart und Pforzheim zu Verspätungen von über 20 Minuten und Ausfällen des Interregio-Express (IRE)?

Für das Jahr 2016 liegen nur Messwerte für die Messpunkte Stuttgart Hbf und Mühlacker vor. Sie sind in fest definierte Verspätungsgruppen gegliedert. Daher ist eine Aussage, wie oft es über 20 Minuten verspätete IRE-Züge auf dieser Strecke gab, nicht möglich. Mindestens 16 Minuten in der Ankunft verspätet waren in Stuttgart Hbf im Zeitraum vom 1. Januar bis einschließlich 4. Dezember insgesamt 178 IRE-Züge der Zugnummerngruppen 49xx und 190xx (IRE aus Ri. Karlsruhe–Pforzheim–Vaihingen (Enz), in Mühlacker waren es (aus beiden Richtungen zusammen) 255 Züge. Das entspricht jeweils gut 4 % der Ankünfte dieser Zugnummerngruppen.

Im Zeitraum vom 1. Oktober bis zum 11. Dezember sind 90 Züge der IRE-Linie Stuttgart Vaihingen (Enz)–Pforzheim–Karlsruhe ganz oder teilweise ausgefallen.

3. Welche Lösungen erarbeitet sie aktuell, um Verspätungen und Ausfälle auf der Strecke zwischen Stuttgart und Pforzheim im regionalen Schienenverkehr zukünftig abzustellen?

Die Ausfälle und ein großer Teil der gravierenden Verspätungen sind, soweit sie nicht auf nicht abwendbare externe Einflüsse zurückzuführen sind (z. B. Leichenfund in Stuttgart-Zuffenhausen am Morgen des 8. Dezember), ganz überwiegend im unmittelbaren betrieblichen Bereich der DB Regio begründet: Seit dem 1. Oktober 2016 gab es Fahrzeugschäden, die zu Zugausfällen führten (39 Fälle), Zugarnituren wurden in Stuttgart Hbf verspätet bereitgestellt (sieben Fälle), Begleitpersonale, die aufgrund des Selbstrettungskonzeptes für die Schnellfahrstrecke Stuttgart-Zuffenhausen–Vaihingen (Enz) zwingend erforderlich sind, waren nicht verfügbar. (Fehlendes Personal insgesamt führte zu 27 der 90 Ausfälle). Da diese Ursachenbündel die unmittelbaren betrieblichen Verantwortungsbereiche der DB Regio betreffen, ist diese auch alleine für die Behebung der Mängel verantwort-

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

lich. Dies ist der DB Regio auch bewusst. Eine Mitverantwortung des Landes ist nicht erkennbar, zumal es sich um ein etabliertes Fahrplankonzept mit unverändert eingesetztem Fahrzeugmaterial handelt.

4. Wie oft und weshalb macht der IRE einen Umweg über Bietigheim-Bissingen?

Nach den Unterlagen der NVBW sind Züge der IRE-Linie Stuttgart–Vaihingen (Enz)–Pforzheim–Karlsruhe im Zeitraum vom 1. Oktober bis zum 11. Dezember in 31 Fällen (von knapp 1.700 planmäßigen Fahrten) statt über die Schnellfahrstrecke über die Altstrecke via Ludwigsburg–Bietigheim-Bissingen gefahren. In 18 Fällen war fehlendes Personal für das Selbstrettungskonzept die Ursache: Für die Nutzung der Schnellfahrstrecke ist Voraussetzung, dass genügend Begleitpersonal an Bord ist, das in Notfällen die Fahrgäste in den langen Tunnels beim Verlassen des Zuges begleiten kann. Fehlt dieses Personal, muss über die Altstrecke gefahren werden. Weitere Gründe für eine Umleitung sind eine nicht für die Schnellfahrstrecke zugelassene Zuggarnitur (vier Fälle am 1. November), Überfüllung des Zuges oder Behinderung der Fluchtwege im Zug durch abgesperrte Türen.

5. Wie können Berufspendler, die öffentliche Verkehrsmittel nutzen, rechtzeitig über Verspätungen informiert werden, um pünktlich an ihr Ziel zu kommen?

Es ist aber sehr wohl denkbar, dass Zeitverluste für Berufspendler/-innen spürbar verringert werden, wenn mit ausreichendem Vorlauf über bereits absehbare Verspätungen informiert werden. Sie können dann die Zeit zumindest anderweitig nutzen.

Voraussetzung für eine rechtzeitige Information der Fahrgäste ist eine rechtzeitige Information der Leitstelle des Verkehrsunternehmens durch seine Betriebsmitarbeiter über aufgetretene oder zu erwartende Störungen. Hier sind Verbesserungen notwendig. Der Leitstellenmitarbeiter sollte seinerseits nicht nur die Folgen für den jeweils aktuell betroffenen Zug, sondern auch für umlaufmäßig verknüpfte Folgezüge berücksichtigen und entsprechende Prognosen frühzeitig in die betreffenden Auskunftssysteme einstellen.

Die DB Regio wird nach Informationen der Landesregierung ab 1. Januar einen zusätzlichen Informationskanal „Streckenagent“ für mobile Endgeräte auch in Baden-Württemberg einrichten und hat hierfür zusätzliche Personale eingestellt.

6. Welche Unterstützung bietet sie der Deutschen Bahn an, um die Übergabe an die neuen Betreiber Abellio und Go-Ahead für die Linie zwischen Karlsruhe, Pforzheim, Mühlacker und Stuttgart ab 2019 so problemlos wie möglich zu gestalten und Behinderungen auf dieser Strecke zu vermeiden?

Da die Personalfrage sicherlich für einen reibungslosen Übergang von zentraler Bedeutung sein wird, hat die Landesregierung den beiden Neubetreibern und der DB Regio Unterstützung bei Fragen einer möglichen Personalübernahme angeboten. Es fanden hierzu schon gemeinsame Gespräche auch im Beisein der Gewerkschaften und der Arbeitnehmervertretungen von DB Regio statt.

Hermann

Minister für Verkehr