

Kleine Anfrage

des Abg. Sascha Binder SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Verspätungen und Zugausfälle auf der Filstalbahn

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie haben sich Verspätungen und Zugausfälle nach Inkrafttreten der Übergangsverträge am 1. Oktober 2016 auf der Filstalbahn entwickelt?
2. Welche Sofortmaßnahmen hat sie ergriffen, um Verbesserungen bei der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit zu erreichen?
3. Hat es bei der Umstellung auf die Übergangsverträge auch Veränderungen an den Zugumläufen gegeben und wenn ja, wie haben sich diese Veränderungen auf Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit ausgewirkt?
4. Ist die vertraglich vereinbarte Reduzierung des Wagenmaterials bei unverändertem Fahrplan ein Grund für die Verspätungen und Zugausfälle?
5. Wie wird erfasst, welche Leistungen die DB Regio AG tatsächlich im Rahmen der Übergangsverträge erbracht hat?
6. Nach welchen Vorgaben, dem Grund und der Höhe nach sind Pönalen von der DB Regio AG für Zugausfälle und Verspätungen an das Land zu entrichten?
7. Sind bereits – und wenn ja, in welcher Höhe – aufgrund dieser Vorgaben Pönale durch die DB Regio AG angefallen?
8. Welche über die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit hinausgehenden Probleme, gibt es bei der Servicequalität auf dieser Strecke?

28. 11. 2016

Binder SPD

Eingegangen: 28. 11. 2016 / Ausgegeben: 13. 01. 2017

*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“.

Begründung

Aus der regionalen Berichterstattung der Presse und aus einer eigenen Erhebung unter Bahnkunden geht hervor, dass es auf der Filstalbahn gegenwärtig gehäuft zu erheblichen Schwierigkeiten bei der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit kommt. Zudem lässt auch die Servicequalität in vielen Bereichen ein dem Fahrpreis angemessenes Niveau vermissen. In Anbetracht der Bedeutung des Schienenpersonen-nahverkehrs besteht dringender Aufklärungs- und Handlungsbedarf.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 23. Dezember 2016 Nr. 3-3822.5/1254 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie haben sich Verspätungen und Zugausfälle nach Inkrafttreten der Übergangsverträge am 1. Oktober 2016 auf der Filstalbahn entwickelt?

Seit Inkrafttreten der Übergangsverträge am 1. Oktober fielen auf der Strecke im Filstal (KBS 750 Stuttgart-Ulm, ohne Züge aus/in Richtung Tübingen) bis einschließlich 11. Dezember 153 Züge ganz oder auf Teilstrecken aus, davon 34 wegen Personalmangels (zwei IRE, sonst nur RE/RB aus Los 6) und 59 wegen defekter/fehlender Fahrzeuge. Dabei ist eine leichte Entspannung auf immer noch inakzeptabel hohem Niveau festzustellen: Während im Oktober 84 Züge ausfielen, waren es im November noch 38, allerdings in den ersten elf Dezembertagen bereits 31 (Die bisher im Dezember eingetretenen Zugausfälle sind aber ganz überwiegend nicht dem Verantwortungsbereich von DB Regio zuzurechnen.).

Die Pünktlichkeit ist konstant inakzeptabel schlecht. Der Messpunkt Plochingen weist die schlechtesten Werte des Übergangsvertrags auf.

2. Welche Sofortmaßnahmen hat sie ergriffen, um Verbesserungen bei der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit zu erreichen?

Wie bereits in den Antworten zu verschiedenen Kleinen Anfragen zur Thematik mitgeteilt, führen Vertreter/-innen des Verkehrsministeriums und der NVBW seit Ende Oktober wöchentlich intensive Gespräche mit der Spitze der DB Regio Region Baden-Württemberg, ergänzt durch Telefonkonferenzen mehrmals wöchentlich. Nicht zuletzt durch diesen Druck des Verkehrsministeriums ist es gelungen, umfangreiche Fahrzeug- und Personalhilfen aus anderen Bundesländern einzufordern.

3. Hat es bei der Umstellung auf die Übergangsverträge auch Veränderungen an den Zugumläufen gegeben und wenn ja, wie haben sich diese Veränderungen auf Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit ausgewirkt?

Die gravierendste Umstellung auf der Filstalstrecke zum 1. Oktober 2016 war die Aufgabe der Verknüpfung des RE-Umlaufs der Strecke Stuttgart-Ulm mit dem RB-Umlauf Stuttgart-Neckarsulm. Bis Ende September fuhren aus Ulm kommende Züge nach 15 bis 20 Minuten Aufenthalt in Stuttgart Hbf. weiter in Richtung Heilbronn und umgekehrt. Seit 1. Oktober wenden die Züge in Stuttgart Hbf. auf sich selbst. Hierdurch besteht eine erhöhte Gefahr für eine Verspätungsübertragung auf die Rückfahrt.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

4. Ist die vertraglich vereinbarte Reduzierung des Wagenmaterials bei unverändertem Fahrplan ein Grund für die Verspätungen und Zugausfälle?

Von einer „vertraglich vereinbarten Reduzierung des Wagenmaterials“ kann keine Rede sein. Für die Übergangsverträge wurde (im Gegensatz zum „Großen Verkehrsvertrag“ von 2003, der hierzu keine Regelung enthielt) eine branchenübliche Reservequote verbindlich vorgegeben. Die Kapazitätsvorgaben wurden gegenüber dem Zustand bis zum 30. September 2016 kaum angepasst. Die DB Regio hat eindeutig die Komplexität der geplanten Zugbildungen aus bisher nicht in Baden-Württemberg beheimateten Fahrzeugen unterschätzt. Der Mangel an einsatzbereiten Fahrzeugen ist durch den hohen Schadstand an Fahrzeugen verursacht, die in den Werkstätten der DB nicht behandelt werden. Die Werkstätten in Ulm und Stuttgart sind nach wie vor überlastet.

5. Wie wird erfasst, welche Leistungen die DB Regio AG tatsächlich im Rahmen der Übergangsverträge erbracht hat?

Die DB Regio ist vertraglich verpflichtet, Zugausfälle und mit verminderter Kapazität gefahrenen Züge in den monatlichen Statusberichten aufzulisten und Pünktlichkeitsdaten bereit zu stellen. Derzeit werden außerdem von Fahrgästen gemeldete oder von Mitarbeitern des Ministeriums oder der NVBW beobachtete Zugausfälle und Kapazitätsreduzierungen regelmäßig mit den von der DB Regio in den Telefonkonferenzen gemachten und darüber hinaus zur Verfügung gestellten Angaben abgeglichen. Es gibt bisher keinen Grund zur Annahme, dass diese Angaben bewusst unvollständig sind.

6. Nach welchen Vorgaben, dem Grund und der Höhe nach sind Pönalen von der DB Regio AG für Zugausfälle und Verspätungen an das Land zu entrichten?

Ausgefallene Züge werden nicht bezahlt. Mit den neuen Verträgen seit 1. Oktober 2016 kommt neu eine zusätzliche Pönale in Höhe des durchschnittlichen Zuschusses je Zugkilometer hinzu, wenn ein Zugausfall auf Fahrzeug- oder Personalmangel zurückzuführen ist. Züge mit einer Verspätung von über 30 Minuten gelten als ausgefallen und werden entsprechend nicht bezahlt (diese Grenze lag bisher bei 60 Minuten). Ansonsten werden einzelne verspätete Züge nicht pönalisiert. Pönalen für schlechte Pünktlichkeit sind dann zu entrichten, wenn im Jahresdurchschnitt mehr als acht Prozent der an den Messpunkten eines Loses gemessenen Züge dieses Loses mindestens sechs Minuten verspätet angekommen sind.

7. Sind bereits – und wenn ja, in welcher Höhe – aufgrund dieser Vorgaben Pönale durch die DB Regio AG angefallen?

Eine Abrechnung erfolgt erst nach Jahresende, somit sind bisher noch keine Zahlungen von der DB Regio an das Land geflossen.

8. Welche über die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit hinausgehenden Probleme, gibt es bei der Servicequalität auf dieser Strecke?

Mitunter lassen auch Fahrgastinformation und Reinigungsqualität zu wünschen übrig. Durch die Probleme mit der Instandhaltung kommt es immer wieder auch zu Kürzungen der Reinigungszeiten oder zu einem gänzlichen Verzicht auf die Innen- und Außenreinigung. Beides sind keineswegs Probleme, die nur auf der Filstalstrecke auftreten. Die Landesregierung akzeptiert diese Missstände nicht.

Hermann
Minister für Verkehr