

Kleine Anfrage

des Abg. Klaus Hoher FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Verspätungen und Zugausfälle auf der Bodensee-Gürtelbahn (Strecke Radolfzell-Friedrichshafen)

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie beurteilt sie die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit auf der Strecke zwischen Radolfzell und Friedrichshafen?
2. Wie oft und in welchem zeitlichen Umfang kam es im Jahr 2016 zu Zugausfällen und Verspätungen auf der Strecke zwischen Radolfzell und Friedrichshafen?
3. Was sind die Hauptursachen für Verspätungen und Zugausfälle auf dieser Strecke?
4. Was wird unternommen, um Berufspendler und Schüler rechtzeitig über Zugausfälle und -verspätungen in Kenntniss zu setzen?
5. Welche Maßnahmen ergreift sie, um die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit auf dieser Strecke insbesondere im Berufsverkehr zu gewährleisten?
6. Welche weiteren Probleme sind auf dieser Strecke bekannt, die sich nicht auf Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit beziehen?

20.02.2017

Hoher FDP/DVP

Antwort

Mit Schreiben vom 16. März 2017 Nr. 3-3824.5-00/421 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie beurteilt sie die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit auf der Strecke zwischen Radolfzell und Friedrichshafen?

Die Linienpünktlichkeit der Züge auf der Bodenseegürtelbahn zwischen Friedrichshafen und Radolfzell bewegte sich in den vergangenen sechs Wochen auf einem relativ guten Niveau von etwa 94 bis 97,5 Prozent bei der Ankunft. Die durchschnittliche Ankunftspünktlichkeit in Friedrichshafen Stadt betrug im Jahresdurchschnitt seit 2011 zwischen 91,5 und 95,3 Prozent.

Zugausfälle auf dem Abschnitt sind seit Jahresbeginn 2017 bei wöchentlichen Zugausfallraten von 0 bis 0,6 Prozent der Zugleistungen die Ausnahme geblieben. Um Züge nicht ganz ausfallen zu lassen, wurden im Ausnahmefall jedoch gelegentlich auch Fahrzeuge mit deutlichen Schäden (z. B. einer abgesperrten Tür) oder mangelhafter Reinigung eingesetzt.

Insbesondere bei den Triebwagen der Baureihe 650, aus denen planmäßig die Regionalbahnen im Westabschnitt der Bodenseegürtelbahn, also zwischen Friedrichshafen und Radolfzell, gebildet sind, kam es jedoch in den letzten Wochen und Monaten aufgrund des hohen Schadstandes leider häufig zur Situation, dass die Züge nur aus einem statt planmäßig zwei Triebwagen gebildet wurden. Dadurch kam es teilweise zu massiven Überfüllungen. In manchen Fällen wurden auch Fahrgäste zurückgelassen. Die Landesregierung hat den Eindruck, dass der Fahrzeugeinsatz von der Leitstelle der DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) in diesen Fällen nicht immer mit dem nötigen Problembewusstsein disponiert wurde.

Zur Entwicklung der Qualität auf der Bodenseegürtelbahn seit 2011 wird im Übrigen auf die Antwort zur Drucksache 16/847 vom 12. Dezember 2016 verwiesen.

2. Wie oft und in welchem zeitlichen Umfang kam es im Jahr 2016 zu Zugausfällen und Verspätungen auf der Strecke zwischen Radolfzell und Friedrichshafen?

3. Was sind die Hauptursachen für Verspätungen und Zugausfälle auf dieser Strecke?

6. Welche weiteren Probleme sind auf dieser Strecke bekannt, die sich nicht auf Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit beziehen?

Die Fragen 2, 3 und 6 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet wie folgt:

Es wird auf die Antwort auf Frage 3 der Drucksache 16/847 vom 12. Dezember 2016 verwiesen. Weitere Erkenntnisse liegen der Landesregierung bislang nicht vor.

4. Was wird unternommen, um Berufspendler und Schüler rechtzeitig über Zugausfälle und -verspätungen in Kenntnis zu setzen?

Die Fahrgastinformationaufgaben an Stationen fallen ganz oder teilweise in den Zuständigkeitsbereich der DB Station&Service AG. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen als Vertragspartner des Landes hat den Fahrgästen zusammen mit seinen Partnern im Nahverkehr (z. B. der DB Station&Service AG) im Regelbetrieb und bei Abweichungen durchgehend zeitnahe und eindeutige Informationen (z. B. Verspätungen, Störungen, Ersatzmaßnahmen usw.) zur Verfügung zu stellen. Das Unternehmen muss darauf hinwirken, dass sich Reisende an den Stationen über optische Leitsysteme (z. B. Zugzielanzeiger, Piktogramme, Schilder usw.) und über Lautsprecherdurchsagen (sofern technisch möglich) orientieren können. Aushänge haben Auskunft über Fahrpläne, das Liniennetz und die Tarife zu ge-

ben. Hinweise über Verspätungen, Störungen usw., an Knotenpunkten auch über den Zuglauf, müssen den Kundinnen und Kunden, sofern technisch möglich, über (automatisierte) Ansagen in den Zügen bekannt gegeben werden.

Das Unternehmen muss sicherstellen, dass auf allen bedienten Stationen aktuelle und vollständige Fahrplanaushänge vorhanden sind. Bei Soll/Ist Abweichungen muss die Leitstelle prozessübergreifend und aktiv allen am Betriebsprozess Beteiligten die notwendigen Informationen zeitnah zur Verfügung stellen.

5. Welche Maßnahmen ergreift sie, um die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit auf dieser Strecke insbesondere im Berufsverkehr zu gewährleisten?

Die Probleme mit den Regionalbahnen auf der Bodenseegürtelbahn wurden bereits mehrfach in den wöchentlichen Qualitätsgesprächen mit DB Regio zum Übergangsvertrag thematisiert. Auch die Probleme mit der DB-Werkstatt in Ulm waren hierbei Gesprächsthemen. Die DB hat bereits insofern reagiert, dass als Ergänzung für einige besonders kritische Regionalbahnen morgens zwischen Markdorf und Friedrichshafen Stadt sowie nachmittags in beiden Richtungen ein zusätzlicher Gelenkbus eingesetzt wird. In der letzten vorliegenden Übersicht mit verkürzten Zugbildungen sind nur noch vereinzelt gekürzte Regionalbahnen zwischen Friedrichshafen und Radolfzell enthalten. Überwiegend wurde bei Fahrzeugmangel mit einem älteren Triebwagen der Baureihe 628 gefahren, der zwar Probleme haben dürfte, die Fahrzeiten einzuhalten, aber etwa dieselbe Sitzplatzanzahl aufweist wie zwei Triebwagen der Baureihe 650.

Unbefriedigend ist auch die Situation bei den Neigetechnik-Triebwagen der älteren Baureihe 611. Der Schadstand ist hier so hoch, dass trotz eines im neuen Verkehrsvertrag für das SPNV-Netz 5 („Donau-Ostalb“) vorgegebenen gegenüber allen anderen Netzen deutlich erhöhten Reservebestands täglich mehrere Leistungen mit nur einem statt wie geplant zwei Triebwagen fahren. Davon ist auch die Bodenseegürtelbahn mit der IRE-Linie Ulm–Basel betroffen. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen, die RAB hat inzwischen ein Ersatzkonzept entwickelt und mit dem Land abgestimmt, mit dem der Bedarf der Triebwagen der Baureihe 611 bis Ende April deutlich reduziert werden soll. Stattdessen kommen auf der Donautalbahn teilweise Triebwagen der Baureihe 628/629 und auch lokbespannte Wendezüge zum Einsatz. Die DB beabsichtigt, bis Ende April den Schadstand soweit gesenkt zu haben, dass dann wieder ein planmäßiger Einsatz der Triebwagen der Baureihe 611 bis zu deren Ersatz durch die Baureihe 612 möglich ist. Solange sollen die Umläufe auf der Linie Ulm–Basel über die Bodenseegürtelbahn prioritär mit der geplanten Zugbildung gefahren werden.

Im Übrigen wird auf die Antwort auf Frage 5 der Drucksache 16/847 vom 12. Dezember 2016 verwiesen.

Hermann
Minister für Verkehr