

Antrag

der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Zugangebot auf der Südbahn

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welches Zugangebot in Takt und Behängung aktuell auf der Südbahn gefahren wird;
2. welches Zugangebot im Jahr 2010 in Takt und Behängung auf der Südbahn gefahren wurde;
3. wie sich die Fahrgastzahlen auf der Südbahn seit 2010 entwickelt haben;
4. inwiefern ihr Berichte über Unzufriedenheit bei den Fahrgästen und den politischen Entscheidungsträgern in Oberschwaben bezüglich des bestehenden Taktangebots, des Platzangebots und des Qualitätsangebots auf der Südbahn bekannt sind;
5. welche Maßnahmen das Land in welchem Zeitraum ergreifen wird, um die unhaltbaren Zustände auf der Südbahn zu beseitigen;
6. welche konkreten Vereinbarungen mit der Deutschen Bahn zur Verbesserung des Bahnangebots auf der Südbahn vorgesehen bzw. vereinbart sind.

25. 01. 2018

Rivoir, Kleinböck, Selcuk, Gall, Hofelich SPD

Begründung

In der letzten Zeit haben sich Berichte über erhebliche Mängel im Zugangebot des Landes in ganz Oberschwaben, u. a. auf der Südbahn, gehäuft. Dabei handelt es sich um ganze Zugausfälle, einzelne Triebwagenausfälle, Verspätungen und mangelndes Platzangebot, was zu enormen Protesten und Verärgerungen bei den Fahrgästen geführt hat. Wegen der hohen Ausfallrate bei den Zügen stehen Schulklassen oder Pendler vor völlig überfüllten Zügen und können nicht mehr mitgenommen werden.

Das Land ist deshalb in der Pflicht, umgehend für die Beseitigung dieser Mängel zu sorgen.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 5. März 2018 Nr. 3-3824.5-00/441 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. welches Zugangebot in Takt und Behängung aktuell auf der Südbahn gefahren wird;

Auf der Südbahn erbringt die DB Regio AG die Leistungen auf der RE-Linie Stuttgart–Lindau und auf der IRE-Linie Ulm–Basel.

Die DB Zugbus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) fährt die Regionalbahnleistungen zwischen Ulm und Biberach/Biberach-Süd bzw. zwischen Ulm und Aulendorf. Die RAB ist eine Tochtergesellschaft der DB Regio AG.

Des Weiteren verkehren auf der Relation Aulendorf und Friedrichshafen zusätzliche Züge der Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB).

Die Leistungen stellen sich im Einzelnen wie folgt dar:

a) DB Regio bzw. RAB:

- Die Regionalexpress-Linie auf der Relation Stuttgart–Lindau verkehrt stündlich mit neuen Dieselloks der Baureihe 245 und vier Doppelstockwagen mit einer hohen Fahrradmitnahmekapazität und einer Sitzplatzkapazität von 500 Sitzplätzen.
- Alle zwei Stunden verkehrt ein IRE auf der Relation Ulm–Basel mit zwei, beim letzten Zugpaar an manchen Verkehrstagen nur mit einem Neigetechnik-Triebwagen der Baureihe 611. Der Triebwagen 611 verfügt über eine Kapazität von insgesamt 148 Sitzplätzen. In der Regel verkehren damit diese Züge mit einer Kapazität von 296 Sitzplätzen.
- Stündlich verkehrt eine Regionalbahn auf der Relation Ulm–Biberach/Biberach Süd über Laupheim Stadt. An Schultagen verkehren diese Züge planmäßig meist mit zwei, zum Teil aber auch mit drei Triebwagen der Baureihe 650 (Regio-Shuttle RS 1). Der Triebwagen der Baureihe 650 verfügt über 70 Sitzplätze, so dass bei Dreifachtraktion 280 Sitzplätze und bei Zweifachtraktion 140 Sitzplätze pro Zug angeboten werden.

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

- Am Abend, an Wochenenden und in den Ferien verkehren die Züge überwiegend in Einzeltraktion. Derzeit werden auf Grund der bekannten Probleme bei der Fahrzeugverfügbarkeit auf Seiten der RAB diese Leistungen überwiegend mit älteren Triebwagen der Baureihe 628 gefahren. Diese verfügen pro Fahrzeug über ein Sitzplatzangebot von 140 Sitzplätzen. Planmäßig ist vorgesehen, dass alle Leistungen, die von Fahrzeugen des Typs 628 gefahren werden, zu keiner Verringerung des planmäßig vorgesehenen Sitzplatzangebotes auf der Regionalbahn führen dürfen.
- Montags bis freitags (zum Teil nur an Schultagen) werden von der RAB weitere sieben Zugpaare zwischen Ulm und Aulendorf (davon zwei Zugpaare nur bis Biberach Süd), die nicht über Laupheim Stadt verkehren, mit unterschiedlicher Zugbildung gefahren (teilweise mit zwei Triebwagen der Baureihe 650, zum Teil verkehrt ein Triebwagen der Baureihe 628/629).
- Dazu verkehren noch einzelne weitere Züge, z. B. montags bis freitags zwei Zugpaare auf dem Abschnitt Ulm–Erbach.

b) BOB:

Die Züge der BOB verkehren täglich im Stundentakt zwischen Aulendorf und Friedrichshafen. Hinzu kommen Verstärkerleistungen von Montag bis Freitag zwischen Ravensburg und Friedrichshafen. Die BOB setzt Fahrzeuge vom Typ Regio-Shuttle RS 1 (Baureihe 650) ein.

2. welches Zugangebot im Jahr 2010 in Takt und Behängung auf der Südbahn gefahren wurde;

Die Grundstrukturen des heutigen Fahrplans bestanden weitgehend auch schon im Fahrplanjahr 2010.

a) RE-Linie

Die RE-Züge nach/von Lindau waren nur in jeder zweiten Stunde bis Stuttgart durchgebunden und verkehrten sonst nur bis/ab Ulm.

Grundsätzlich wurden die Leistungen der RE-Linie mit Doppelzügen gefahren, die nur über eine Sitzplatzkapazität von 450 Sitzen sowie nur über eine geringe Anzahl von Fahrradstellplätzen in den Waggons verfügten. Die Leistungen ab/bis Ulm wurden teilweise mit Neigetechnik-Triebwagen der Baureihe 611 gefahren.

b) RB-Linie

Der wichtigste Unterschied bei der Linienführung im Regionalbahnbereich rührt daher, dass im Jahr 2010 die Verbindungskurve von Laupheim Stadt in Richtung Süden noch nicht existierte (sie wurde erst im Sommer 2011 eröffnet). Es gab Fahrten von Ulm nach Laupheim Stadt und Anschlussfahrten von Laupheim West nach Biberach Süd.

3. wie sich die Fahrgastzahlen auf der Südbahn seit 2010 entwickelt haben;

Die nachfolgende Tabelle weist die Streckenbelastungen der am stärksten nachgefragten Abschnitte im nördlichen und im südlichen Bereich auf der Südbahn für die Jahre 2010 und 2017 aus. Die Fahrgastzahlen haben sowohl im Nord- als auch im Südabschnitt gegenüber dem Jahr 2010 stark zugenommen.

Fahrgastzahlen Südbahn 2010 bis 2017

Abschnitt	Fahrgäste pro Tag/beide Richtungen		
	2010	2017	Zunahme
Ulm Hbf.–Ulm-Donautal	8.023	9.952	24 %
Oberzell–Meckenbeuren	4.215	5.397	28 %

4. inwiefern ihr Berichte über Unzufriedenheit bei den Fahrgästen und den politischen Entscheidungsträgern in Oberschwaben bezüglich des bestehenden Taktangebotes, des Platzangebotes und des Qualitätsangebotes auf der Südbahn bekannt sind;

Dem Ministerium für Verkehr sind Berichte über die Unzufriedenheit von Fahrgästen und den Vertretern kommunaler Gebietskörperschaften (Landkreise, Städte) sowie Schreiben von Abgeordneten des Landtages und vonseiten des betroffenen Verkehrsverbundes bekannt.

Im Ergebnis beziehen sich die meisten Beschwerden auf Kapazitätsverringierungen durch Minderbehängung bei den Zügen. Dabei handelte es sich praktisch immer um Fälle, in denen die vorgesehene Zugbildung durch die DB Regio/RAB aufgrund von Fahrzeugschäden und Werkstattproblemen nicht erfüllt wurde und verschiedene Züge daher mit deutlich weniger Sitzplätzen verkehrten als vom Land bestellt. Dies hat vor allem die Züge der Regionalbahn betroffen.

Hinzukommen auch Beschwerden, die sich auf Zugausfälle beziehen. Hier war die Südbahn in den letzten Wochen massiv von einem erhöhten Krankenstand beim Zugpersonal (Triebfahrzeugführer, Zugbegleiter) betroffen, welche die DB Regio AG nicht mehr durch Reserven beim Personal ausgleichen konnte.

Die Beschwerden richten sich nicht gegen das bestellte Zugangebot.

5. welche Maßnahmen das Land in welchem Zeitraum ergreifen wird, um die unhaltbaren Zustände auf der Südbahn zu beseitigen;

Das Verkehrsministerium hat die DB Regio in den regelmäßigen Qualitätsrunden geprüft. Bezüglich der ungeplanten Kapazitätsreduzierungen auf der Regionalbahn wurde vom Ministerium für Verkehr gegenüber der RAB bereits veranlasst, dass Fahrzeuge vom Typ 628 zusätzlich neben den vertragsmäßig vorgesehenen Fahrzeugen vom Typ Regio-Shuttle RS 1 eingesetzt werden. Des Weiteren hat das Ministerium für Verkehr die DB Regio AG beauftragt, zur Prüfung, ob noch weitere Fahrzeuge deutschlandweit für einen Einsatz auf der Südbahn zur Verfügung stehen, um so die Fahrzeugreserve und damit die Fahrzeugverfügbarkeit auf der Südbahn zu erhöhen.

Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) ist vom Verkehrsministerium beauftragt, die Situation vor Ort genau zu verfolgen. Die bei der RAB Anfang dieses Jahres bestehenden Probleme beim Fahrzeugmaterial und die damit verbundenen ungeplant verringerten Sitzplatzkapazitäten ebenso wie der aktuelle Krankenstand bei der RAB werden damit eingehend erörtert werden, um in Zukunft in den Hauptverkehrszeiten Kapazitätsreduzierungen und Ausfälle bei der RAB zu vermeiden und den Fahrgästen eine gute Qualität zu bieten.

Ab Sommer 2019 wird die Hohenzollerische Landesbahn AG (HzL) auf der Donaubahn den Betrieb mit neuen Fahrzeugen vom Typ LINT 54 aufnehmen. Damit sieht das Verkehrsministerium dann eine Entspannung bzw. nachhaltige Verbesserung der Gesamtsituation auch auf der Südbahn als erreichbar an, da dann weitere Fahrzeuge der RAB, die bisher in diesem Netz eingesetzt werden, auf die Südbahn wechseln können und dort den Fahrzeugbestand erhöhen.

6. welche konkreten Vereinbarungen mit der Deutschen Bahn zur Verbesserung des Bahnangebotes auf der Südbahn vorgesehen bzw. vereinbart sind;

Für die Südbahn wird unter finanzieller Beteiligung des Landes in dreistelliger Millionenhöhe voraussichtlich bis zum Jahr 2021 die Elektrifizierung der Strecke abgeschlossen sein. Mit dieser Maßnahme wird eine deutliche Verbesserung der infrastrukturellen Situation auf der Strecke erreicht werden. Dann können z. B. die Züge auf der Linie Stuttgart–Ulm–Lindau auf den Lokwechsel in Ulm verzichten, was zu Fahrzeitreduzierungen führen wird.

Mit der Elektrifizierung können auch im Regionalbahnbereich nach Auslaufen der aktuellen Verkehrsverträge Ende 2023 von dem dann neuen Eisenbahnverkehrsunternehmen neue, zeitgemäße elektrische Fahrzeuge eingesetzt werden. Auf der

Südbahn sind dann, nach Fertigstellung der Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm und von Stuttgart 21, neben den Regionalbahnverbindungen, die den gesamten Streckenabschnitt zwischen Ulm und Friedrichshafen abdecken, zwei schnelle, langlaufende Zugprodukte von Stuttgart über Ulm nach Friedrichshafen pro Stunde vorgesehen.

Hermann
Minister für Verkehr