

Kleine Anfrage

des Abg. Martin Rivoir SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Qualität des Bahnverkehrs auf der Donautalbahn

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie hat sich im Jahr 2018 die Pünktlichkeit auf der Donautalbahn von und nach Ulm Hauptbahnhof entwickelt?
2. Wie viele Züge sind im Jahr 2018 auf der Donautalbahn von und nach Ulm Hauptbahnhof ausgefallen?
3. Wie hat sich der Fahrzeugeinsatz auf der Donautalbahn im Jahr 2018 entwickelt?
4. Wie hat sich im Jahr 2018 die Pünktlichkeit auf der Bahnstrecke von Ulm nach Weißenhorn entwickelt?
5. Wie viele Züge sind im Jahr 2018 auf der Bahnstrecke von Ulm nach Weißenhorn ausgefallen?
6. Wie hat sich der Fahrzeugeinsatz auf der Bahnstrecke von Ulm nach Weißenhorn im Jahr 2018 entwickelt?
7. Wie informiert die Deutsche Bahn auf diesen Bahnstrecken ihre Fahrgäste über Verspätungen, Zugausfälle und Gleiswechsel?
8. Liegen ihr aktuelle Beschwerden von Fahrgästen über das Angebot der Deutschen Bahn auf diesen Bahnstrecken vor?
9. Was wird sie unternehmen, um wieder einen regulären Bahnbetrieb auf diesen Strecken zu erreichen?

16. 11. 2018

Rivoir SPD

Eingegangen: 16. 11. 2018 / Ausgegeben: 16. 01. 2019

*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

Der Schienenpersonennahverkehr ist auch im ländlichen Raum das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs. Deshalb hat das Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger für einen reibungslosen Bahnverkehr Sorge zu tragen und bei auftretenden Problemen diese zusammen mit dem Verkehrsunternehmen zu lösen.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 27. Dezember 2018 Nr. 3-3822.0-00/2005 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie hat sich im Jahr 2018 die Pünktlichkeit auf der Donautalbahn von und nach Ulm Hauptbahnhof entwickelt?

Die Pünktlichkeitswerte der Züge auf der Donautalbahn an den Messpunkten Ehingen (nur Regionalbahnen) und Ulm Hbf (Regionalbahnen [RB] und Regionalexpress-Züge [RE]) im Jahresverlauf zeigt die nachfolgende Tabelle:

Züge mit weniger als sechs Minuten Verspätung

Messpunkt	Ehingen (RB)	Ulm Hbf (RB)	Ulm Hbf (RE)
Januar 2018	94,2 %	92,9 %	82,6 %
Februar 2018	92,0 %	94,1 %	85,8 %
März 2018	94,0 %	91,2 %	76,7 %
April 2018	94,3 %	95,0 %	78,0 %
Mai 2018	93,3 %	94,3 %	78,2 %
Juni 2018	92,2 %	92,8 %	76,7 %
Juli 2018	90,8 %	90,4 %	71,3 %
August 2018	87,7 %	91,4 %	57,1 %
September 2018	84,1 %	88,8 %	49,3 %
Oktober 2018	85,6 %	88,9 %	67,1 %
November 2018	93,1 %	94,6 %	75,6 %

Die Werte des Regionalexpress, der ja aus Sigmaringen, teilweise sogar aus Donaueschingen bzw. Neustadt (Schwarzwald) kommt, zeigen in den Monaten August bis Oktober, dass diese Ausreißer von den gehäuften Langsamfahrstellen im Donautal und auf der Zollernbahn Tübingen–Sigmaringen in diesem Zeitraum beeinflusst sein dürften. Auf der eingleisigen Strecke führen Verspätungen des Gegenzugs zwangsläufig auch zu Verspätungen ansonsten pünktlicher Züge. Die Züge der von den Langsamfahrstellen besonders betroffenen IRE-Linie Tübingen–Sigmaringen–Aulendorf benutzen vom Abzweig Inzigkofen über Sigmaringen bis nach Herbertingen das Gleis der Donautalbahn mit. Die Langsamfahrstellen sind seit Ende Oktober wieder beseitigt, sodass der Wert im November wieder deutlich besser ist.

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

2. Wie viele Züge sind im Jahr 2018 auf der Donautalbahn von und nach Ulm Hauptbahnhof ausgefallen?

In den Monaten Januar bis November 2018 sind insgesamt 164 Regionalbahnen auf der Donautalbahn ausgefallen (ca. 1,7 % der Züge). In einem Viertel der Fälle war fehlendes Personal die Ursache, in einem weiteren Viertel fehlende oder defekte Fahrzeuge. Beim Regionalexpress waren es 173 Ausfälle im Abschnitt Ulm–Sigmaringen (ca. 1,4 % der Züge), wobei nur nach/von Ulm durchgebundene Leistungen berücksichtigt wurden, also keine Züge der Linie Tübingen–Sigmaringen–Aulendorf. In einem guten Viertel der Fälle fehlte das Personal, in mehr als einem Drittel lag es an fehlenden oder defekten Fahrzeugen. Die Entwicklung im Jahresverlauf zeigt die nachfolgende Tabelle:

Zugausfälle Donautalbahn Ulm–Sigmaringen 2018

	Regionalbahn (Los 13)	Regionalexpress (Netz 5)
Januar 2018	9	6
Februar 2018	19	25
März 2018	1	10
April 2018	10	16
Mai 2018	26	4
Juni 2018	10	22
Juli 2018	25	30
August 2018	23	22
September 2018	12	21
Oktober 2018	19	13
November 2018	10	4
Summe	164	173

Auf die aktuelle kritische Diskussion zum Zustand des Unternehmens Deutsche Bahn wird verwiesen. Der desolate Zustand des Unternehmens hat natürlich seine Auswirkungen auf die Qualität im Nahverkehr.

3. Wie hat sich der Fahrzeugeinsatz auf der Donautalbahn im Jahr 2018 entwickelt?

Die Regionalbahnen nach Ehingen/Munderkingen (Los 13 des Übergangsvertrags mit DB Regio) sollten planmäßig mit Triebwagen der Baureihe 644 gefahren werden. Aufgrund der hohen Schadstände werden jedoch sehr häufig in großem Umfang ältere Triebwagen der Baureihen 628/629 mit annähernd gleichen Sitzplatzanzahlen eingesetzt.

Vertraglich vereinbart war, dass die RE-Linie von Ulm nach Sigmaringen–Donau- eschingen (–Neustadt [Schwarzwald], Netz 5) ab Januar mit umgebauten Neigetechnik Triebwagen der Baureihe 612 bedient werden sollte. Zunächst verzögerte sich der Umbau bei der DB Regio. Auch wenn sich der Schadstand bei den Triebwagen der Baureihe 612 inzwischen verringert hat, so ist die Umstellung nach wie vor nicht vollständig vollzogen, 2018 verkehrten neben (anfangs auch nicht umgebauten) Triebwagen der Baureihe 612 weiterhin ältere Neigetechnik-Triebwagen der Baureihe 611, mitunter auch Triebwagen der Baureihe 628/629 sowie ältere lokbespannte Wagenzüge (in der Sommersaison an Wochenenden und in den Ferien mit einem großen Gepäckwagen für die Fahrradmitnahme).

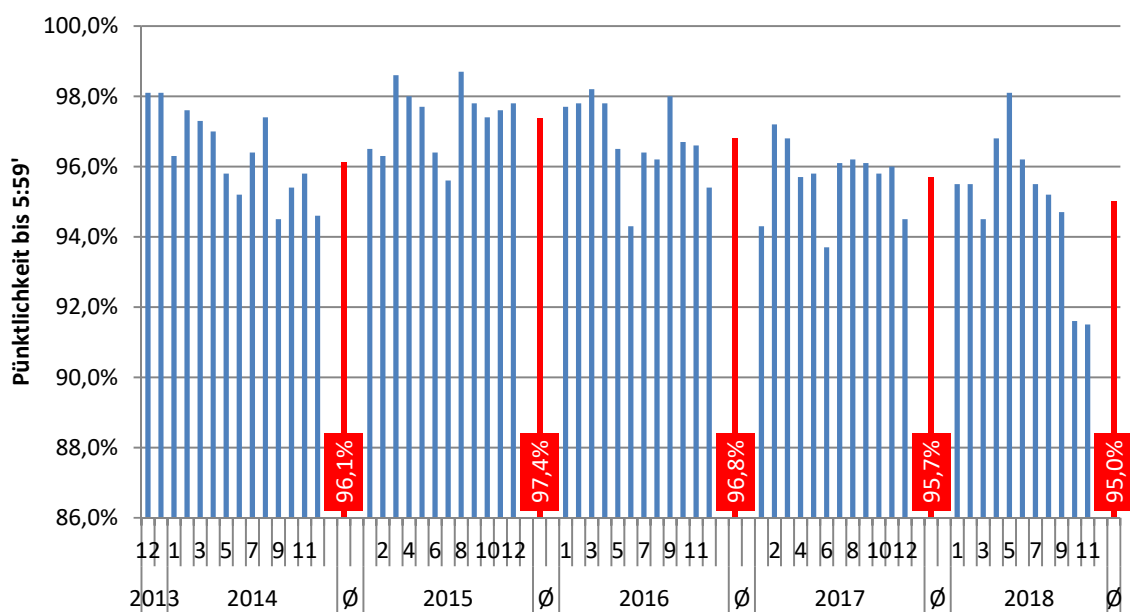
Der desolate Zustand des Unternehmens muss dringend durch den Eigentümer verbessert werden.

4. Wie hat sich im Jahr 2018 die Pünktlichkeit auf der Bahnstrecke von Ulm nach Weißenhorn entwickelt?

Die Pünktlichkeit liegt seit der Betriebsaufnahme im Dezember 2013 mit einem Durchschnittswert von 96,2 % über dem bayerischen und bundesweiten Durchschnitt und ist als stabil zu bezeichnen.

Belastend ist allerdings die Situation im Bereich von Ulm Hbf, was durch die Baumaßnahmen im Zusammenhang mit der Neubaustrecke Stuttgart–Ulm und im Bahnhof selbst begründet ist und sich seit 2017 abzeichnet. Das ist in Kombination mit der Eingleisigkeit der Illertalbahn eine Herausforderung für die Zugdisposition. Gerade vor diesem Hintergrund ist die Pünktlichkeit als sehr gut zu bewerten.

Ankunftspünktlichkeit Ulm–Senden–Weißenhorn an allen Stationen



Hier eine detaillierte Betrachtung der Messstellen für 2018:

Pünktlichkeit 2018 in Prozent (bis 5:59 min)												
	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
Senden	95,76 %	95,03 %	94,57 %	96,54 %	97,17 %	96,50 %	95,64 %	95,49 %	94,06 %	91,67 %		95,25 %
Neu Ulm	95,78 %	95,65 %	94,88 %	96,83 %	97,40 %	96,24 %	95,77 %	95,37 %	94,75 %	91,15 %		95,38 %
Ulm Hbf	93,25 %	93,01 %	91,40 %	95,31 %	95,53 %	94,57 %	92,74 %	93,10 %	92,11 %	87,16 %		92,80 %
Netz	95,40 %	95,07 %	94,49 %	96,69 %	96,94 %	96,17 %	95,41 %	95,07 %	94,08 %	90,92 %	91,40 %	95,01 %
Die Messstelle Senden bildet i.W. die Weißenhorn-Leistungen ab											vorläufiger Wert	

Der deutliche Abfall an der Messstelle Ulm Hbf (v. a. im Vergleich zur benachbarten Messstelle Neu-Ulm) erklärt sich mit der starken Auslastung des Ulmer Hauptbahnhofs. Wegen der geringen Anzahl an Bahnsteiggleisen, die teilweise doppelt mit Zügen belegt werden müssen, kommt es zu Ein- und Ausfahrtskonflikten mit Verspätungsübertragungen, z. B. vom verspäteten Fernverkehr. Dieses wirkt sich negativ auf den Regionalverkehr aus.

Seit Herbst 2018 finden auf der Illertalbahn Baumaßnahmen statt, die aktuell die Pünktlichkeit ebenfalls negativ beeinflussen. Auch sind im Moment häufiger Störungen an Signalen und Weichen zu verzeichnen.

Die Problemlösung der unbefriedigenden Leistung der DB auf alle Unternehmenssparten kann und muss von der Bundesregierung im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn erfolgen. Natürlich ist hier die Große Koalition in Berlin gefordert.

5. Wie viele Züge sind im Jahr 2018 auf der Bahnstrecke von Ulm nach Weißenhorn ausgefallen?

In Summe waren es bis Oktober 206 kurzfristige Ausfälle, hier sind auch Teilausfälle eingerechnet. Insgesamt sollten rund 12.000 Züge verkehren, es fielen also etwa 1,7% der Züge aus. Der Wert liegt etwa doppelt so hoch wie 2017, da im März und April zwei Fliegerbomben im bahnnahe Neubaugebiet Neu-Ulm entschärft werden mussten, was zu einer Vielzahl an Ausfällen geführt hat.

6. Wie hat sich der Fahrzeugeinsatz auf der Bahnstrecke von Ulm nach Weißenhorn im Jahr 2018 entwickelt?

Mit Inbetriebnahme des Vertrages durch DB Regio Bayern im Dezember 2016 wurden die zuvor eingesetzten „Regio-Shuttle“ gegen modernisierte, barrierefreie Gebrauchtfahrzeuge der Baureihen VT 642 getauscht und seit Anfang 2018 zusätzlich durch fünf größere VT 644 ergänzt. Diese bieten jeweils 123 bzw. 137 Sitzplätze pro Fahrzeug und werden zu Spitzenzeiten in Dreifachtraktion gefahren.

Die VT 644, die aus einer anderen Region übernommen wurden, weisen aktuell noch eine schwankende Betriebsstabilität auf. Als Ersatz werden daher bei Bedarf Richtung Weißenhorn VT 642 und Richtung Memmingen auch VT 612 eingesetzt, die die Sitzplatzkapazitäten erfüllen. Die VT 644-Flotte wurde inzwischen um ein weiteres Fahrzeug auf sechs Fahrzeuge ergänzt und so die Fahrzeugreserve mit dem Ziel erhöht, den Betrieb bei dieser Flotte zu festigen. Dieses Fahrzeug wird gerade durch die Werkstatt in Kempten überarbeitet und in Kürze für den Betrieb zur Verfügung stehen.

7. Wie informiert die Deutsche Bahn auf diesen Bahnstrecken ihre Fahrgäste über Verspätungen, Zugausfälle und Gleiswechsel?

Die Informationen erfolgen sowohl online über „bahn.de“ und entsprechende Anwendungen für mobile Endgeräte bzw. über regionale elektronische Fahrplanauskunftssysteme wie www.efb-bw.de als auch an den jeweiligen Stationen (dort i. d. R. über kleine sogenannte „Dynamische Schriftanzeiger“; die Anzeigetexte werden auch automatisch über Lautsprecher vorgelesen). Allerdings berichtet DB Regio Bayern für die Linie Ulm–Weißenhorn von fehlenden Echtzeitinformationen aus den Zügen, sodass Wendeverspätungen oft erst spät oder sogar nicht angezeigt werden, um die Kundeninformation zu verbessern. Hier wird mit den Infrastrukturbetreibern nach einer Lösung bis zum Ende des Übergangsvertrags Dieselnetz Ulm im Dezember 2020 gesucht.

Im Abschnitt Senden (ausschl.)–Weißenhorn sind die Stadtwerke Ulm Eisenbahninfrastrukturunternehmen und für die Fahrgastinformation an den Stationen zuständig.

8. Liegen ihr aktuelle Beschwerden von Fahrgästen über das Angebot der Deutschen Bahn auf diesen Bahnstrecken vor?

Beschwerden über Zugausfälle, Verspätungen und überfüllte Züge kommen vor, sind aber an Ausmaß und Intensität nicht mit den Beschwerden um den Jahreswechsel 2017/2018 zu vergleichen.

Beschwerden zu den Verkehren Ulm–Weißenhorn sind bei NVBW und Verkehrsministerium so gut wie keine bekannt.

9. Was wird sie unternehmen, um wieder einen regulären Bahnbetrieb auf diesen Strecken zu erreichen?

Die Probleme gerade im Diesebereich werden ständig in den regelmäßigen Besprechungen mit den zuständigen Verkehrsvertragsmanagern und der Regionalleitung der DB Regio in Baden-Württemberg thematisiert. Wie bereits in der Stellungnahme zum Antrag 16/3395 ausgeführt, bieten die neuen Verkehrsverträge einen substanziellen finanziellen Anreiz, die Instandhaltungssituation zu verbessern. Es ist für die DB Regio finanziell auf keinen Fall lohnend, durch Behängungskürzungen Überfüllungen hervorzurufen. Dasselbe gilt auch für personalbedingte Zugausfälle, die allerdings kein regionalspezifisches Problem darstellen, sondern leider verstärkt bei vielen Eisenbahnverkehrsunternehmen bundesweit auftreten.

Um eine Verbesserung der Qualität der Leistungserbringung durch die Deutsche Bahn zu erreichen, wird sich das Verkehrsministerium – nachdem diverse Versuche mit dem Vorstand der Deutschen Bahn nicht zum gewünschten Erfolg geführt haben – kurzfristig an den Vorsitzenden des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn (Eigentümer) wenden und wirksame Maßnahmen verlangen.

Hermann

Minister für Verkehr