

Kleine Anfrage

**der Abg. Claus Paal, Winfried Mack, Siegfried Lorek
und Dr. Stefan Scheffold CDU**

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Zuverlässigkeit des Bahnverkehrs entlang der Strecke Stuttgart-Bad Cannstatt–Aalen (Remstalbahn)

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Welchen Stellenwert hat die Regionalbahn auf der Strecke Stuttgart-Bad Cannstatt–Aalen (Remstalbahn) (derzeit sowie nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21)?
2. Wie haben sich in den letzten zehn Jahren die Fahrgastzahlen auf dieser Strecke entwickelt?
3. Mit welchem Nachfragepotenzial rechnet sie in Zukunft (vor allem nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21) für die Strecke?
4. Wie wird die Remstalbahn nach Fertigstellung von Stuttgart 21 an den Flughafen Stuttgart und nach Tübingen angebunden?
5. Wie bewertet sie die aktuelle Qualität des Bahnverkehrs auf dieser Strecke hinsichtlich Pünktlichkeit und Sauberkeit (unter der Angabe, welchen Zeitraum sie für zumutbar hält, dass ein Fahrgast in einem Regionalzug stehen muss)?
6. Welche Zahlen zu Verspätungen liegen ihr vor, die zum Beispiel durch technische Störungen oder fehlendes Personal verursacht werden (unter der Angabe, inwieweit es Ausfälle gibt, Verspätungen Auswirkungen auf Folgezüge haben bzw. inwieweit Anschlusszüge von den Bahnfahrern nicht rechtzeitig erreicht werden können)?
7. Wie haben sich diese Pünktlichkeitswerte in den letzten drei Monaten entwickelt (unter der Angabe, welche Gründe für die veränderten Werte vorliegen)?

8. Welche Möglichkeiten sieht sie, um die Pünktlichkeitswerte auf der Strecke schnellstmöglich zu verbessern (unter der Angabe, inwiefern sie hier aktiv geworden ist)?
9. Wie haben sich die Sitz- und Stehplatzkapazitäten seit dem 1. Oktober 2016 in den Hauptverkehrszeiten entwickelt (unter der Angabe, wie sich die Kapazitäten nach 2019 in der neuen Ausschreibungsperiode entwickeln sollen)?

20.10.2016

Paal, Mack, Lorek, Dr. Scheffold CDU

Begründung

Der Bahnverkehr entlang der Remstalbahnstrecke von Stuttgart nach Aalen verläuft nach Umstellung zum 1. Oktober 2016 von einstöckigen Nahverkehrswagen auf Doppelstockwagen nicht reibungslos. Verspätungen, Zugausfälle und technische Störungen behindern das einwandfreie Fortkommen auf der Strecke. Außerdem scheinen verpasste Anschlüsse an Folgezüge mittlerweile die Regel zu sein. Mit der Kleinen Anfrage soll geklärt werden, was die Landesregierung in Absprache mit allen Verbundpartnern unternimmt, damit nachhaltige Lösungen hinsichtlich der Zuverlässigkeit des Bahnverkehrs auf der Remstalbahnstrecke gefunden und schnellstmöglich umgesetzt werden.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 8. Dezember 2016 Nr. 3.3822.0-00/1776 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welchen Stellenwert hat die Regionalbahn auf der Strecke Stuttgart-Bad Cannstatt–Aalen (Remstalbahn) (derzeit sowie nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21)?

Die Remsbahn ist eine wichtige, wenn auch nicht die nachfragestärkste Regionalverkehrsstrecke im Zulauf auf Stuttgart Hbf. Sie verbindet die Mittelzentren Aalen, Schwäbisch Gmünd, Schorndorf und Waiblingen mit dem Oberzentrum und Fernverkehrsknoten Stuttgart und entlastet zugleich mit den Halten in Schorndorf und Waiblingen die S-Bahn-Linien 2 und 3 der S-Bahn Stuttgart signifikant. Der Stellenwert steigt bereits ab Juni 2019 deutlich an, wenn Aalen eine stündliche schnelle Verbindung nach Stuttgart erhält (abwechselnd Intercity der DB Fernverkehr und SPNV-Expresszug von Go Ahead aus dem Los 3 des Netzes 1).

2. Wie haben sich in den letzten zehn Jahren die Fahrgastzahlen auf dieser Strecke entwickelt?

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen zeigt *Anlage 1*. Die Entwicklung verlief auch in den letzten Jahren sehr positiv. Der scheinbare Einbruch 2011 gegenüber 2005 dürfte methodische Ursachen haben: Bis einschließlich 2010 hat die DB Regio bei von Zugbegleiter/-innen erhobenen Fahrgastzahlen sogenannte Abschlags-

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

faktoren zum Abzug gebracht. Seit 2011 werden die Zahlen von externem Zählpersonal erhoben und nicht mehr nachträglich reduziert. Möglicherweise waren die Abschlüsse auf der Remsbahn zu gering. Die auffällig stärkere Zunahme ab Lorch in Richtung Stuttgart ist sicherlich auf die Ausweitung des VVS bis nach Lorch in der Zwischenzeit zurückzuführen.

3. Mit welchem Nachfragepotenzial rechnet sie in Zukunft (vor allem nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21) für die Strecke?

Die Landesregierung geht von einer deutlichen Steigerung der Fahrgastzahlen bereits ab 2019 durch die Einführung des ganztägigen Halbstundentakts des Metro-
polexpresses (MEX) aus. Dieser wird aufgrund kommunaler Mitfinanzierung an Werktagen über Schwäbisch Gmünd hinaus bis nach Aalen verlängert. Hinzu kommt die Einführung einer zusätzlichen zweistündlichen Expresslinie Stuttgart–Aalen mit wenigen Zwischenhalten und der Einsatz moderner Fahrzeugmaterials. Mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und Durchmesserlinien zum Filderbahnhof sind weitere Fahrgastzuwächse zu erwarten. Allerdings muss durch den weiteren Ausbau der Bundesstraße 29 zwischen Schwäbisch Gmünd und Aalen auch von Verlagerungen auf die Straße ausgegangen werden.

4. Wie wird die Remstalbahn nach Fertigstellung von Stuttgart 21 an den Flughafen Stuttgart und nach Tübingen angebunden?

Stuttgart 21 bringt für den Ostalbkreis allein schon durch den Bau des Fildertunnels eine beschleunigte Anbindung an den Stuttgarter Flughafen und durch die halbstündliche Führung schneller Regionalzüge über den Flughafenbahnhof nach Reutlingen/Tübingen eine verbesserte Anbindung nach Tübingen. Nach den bestehenden bisherigen Planungen ist eine Durchbindung der in Frage 3 erwähnten stündlichen Verdichterlinie ab Schwäbisch Gmünd/Aalen über den Flughafen nach Tübingen vorgesehen.

5. Wie bewertet sie die aktuelle Qualität des Bahnverkehrs auf dieser Strecke hinsichtlich Pünktlichkeit und Sauberkeit (unter der Angabe, welchen Zeitraum sie für zumutbar hält, dass ein Fahrgast in einem Regionalzug stehen muss)?

Die aktuelle Qualität des Bahnverkehrs im Regionalverkehr zwischen Stuttgart und Aalen ist hinsichtlich der Pünktlichkeit nicht zufriedenstellend und hinsichtlich der Zuverlässigkeit sehr unbefriedigend. Hinsichtlich der Sauberkeit liegen aus dem Qualitätssystem aufgrund der Stichprobensystematik für den Zeitraum seit 1. Oktober 2016 keine statistisch belastbaren Daten vor. Die DB Regio räumt aber selbst ein, dass aufgrund der massiven technischen Fahrzeugprobleme auch die Reinigung bisher bei weitem nicht im geforderten und vorgesehenen Umfang durchgeführt werden konnte.

Die landesweiten SPNV Standards sehen vor, dass kein Fahrgast in einem Regionalzug mehr als fünfzehn Minuten stehen muss. Außerhalb der Spitzenzeiten müssen alle Fahrgäste einen Sitzplatz erhalten. Daran ist die Zugkapazität zu bemessen. In den vergangenen Wochen hat die DB Regio die vertraglich bestellten Zugkapazitäten nicht erbracht.

6. Welche Zahlen zu Verspätungen liegen ihr vor, die zum Beispiel durch technische Störungen oder fehlendes Personal verursacht werden (unter der Angabe, inwieweit es Ausfälle gibt, Verspätungen Auswirkungen auf Folgezüge haben bzw. inwieweit Anschlusszüge von den Bahnfahrern nicht rechtzeitig erreicht werden können)?

Seit Inkrafttreten der Übergangsverträge am 1. Oktober fielen auf der Remsbahn bis zum 20. November 69 Züge ganz oder auf Teilstrecken aus, davon acht wegen Personalmangels, aber 47 wegen defekter Fahrzeuge.

Zu Verspätungen und Anschlussverlusten wird auf die Ausführungen zur Frage 7 verwiesen.

7. *Wie haben sich diese Pünktlichkeitswerte in den letzten drei Monaten entwickelt (unter der Angabe, welche Gründe für die veränderten Werte vorliegen)?*

Im Moment sind für die Remsbahn nur Werte für diejenigen Messpunkte vorhanden, die bereits für den „Großen Verkehrsvertrag“ mit der DB Regio eingerichtet worden waren. An der Remsbahn liegen die Messpunkte Stuttgart Hbf, Schorndorf und Aalen. Nur in Schorndorf werden ausschließlich Züge der Remsbahn erfasst, in Aalen auch Züge der Brenzbahn (nicht jedoch die Züge nach Nördlingen). In Stuttgart Hbf werden neben den Zügen der Remsbahn auch Züge vieler anderer Strecken erfasst. Die Werte für Stuttgart Hbf sind daher für die Remsbahn nicht aussagekräftig. Für die Messpunkte Schorndorf und Aalen haben sich die Pünktlichkeitswerte für die Ankunft folgendermaßen entwickelt (Prozentsatz der Züge, die planmäßig oder mit einer Verspätung von weniger als sechs Minuten ankamen):

Messpunkt	August 2016	September 2016	Oktober 2016
Schorndorf	91,54	93,65	90,50
Aalen	94,51	94,39	88,06

Genaue Daten zu den Ursachen für die Veränderungen wie etwa Verspätungscodierungen der DB Netz AG liegen der NVBW nicht vor; sie wären nach Einschätzung der NVBW aber ohnehin nur bedingt belastbar. In Aalen sind auch Züge der Brenzbahn enthalten. Der Oktober ist üblicherweise jedes Jahr der schlechteste Monat (v. a. wegen Herbstlaub/Schmierfilm).

Für die Messpunkte Schorndorf und Aalen haben sich die Werte für die Anschlusserrreichung folgendermaßen entwickelt (Prozentsatz der planmäßigen Anschlusszüge innerhalb einer halben Stunde nach Ankunft, die tatsächlich erreicht wurden):

Messpunkt	August 2016	September 2016	Oktober 2016
Schorndorf	86,66	89,54	85,59
Aalen	94,81	95,68	94,03

Die vergleichsweise schlechten Werte für Schorndorf sind vermutlich zumindest teilweise darauf zurückzuführen, dass das automatisierte Anschlussmesssystem bei kleinen Knotenbahnhöfen an seine Grenzen stößt: Hier kann der Umsteigevorgang z. T. so schnell durchgeführt werden, dass der aufnehmende Zug schon abfährt, bevor die im System hinterlegte Mindestübergangszeit erreicht ist.

8. *Welche Möglichkeiten sieht sie, um die Pünktlichkeitswerte auf der Strecke schnellstmöglich zu verbessern (unter der Angabe, inwiefern sie hier aktiv geworden ist)?*

Die schnellste Möglichkeit, die Pünktlichkeitswerte zu verbessern und die Ausfallzahlen zu verringern, ist die Senkung des Schadstandes der Fahrzeuge bzw. die Kompensation der defekten Fahrzeuge durch zusätzliche Fahrzeuge. Die DB Regio hat mitgeteilt, auch als Ergebnis der seit Ende Oktober wöchentlich durchgeführten Gespräche zwischen Verkehrsministerium und der Leitung der DB Regio Region Baden-Württemberg, dass seit der KW 47 mehrere komplette Garnituren aus Loks und Wagen, darunter auch acht Doppelstockwagen, aus anderen Bundesländern in den Großraum Stuttgart überführt werden. Außerdem wurde vereinbart, dass defekte Fahrzeuge auch in anderen Werkstätten der DB, z. T. in anderen Bundesländern, repariert werden, um die überlasteten Anlagen in Stuttgart und Ulm zu entlasten.

Weiterhin ist vorgesehen, die Anzahl der technisch bedingten Störungen und Zugausfälle auf der Remsbahn durch eine Änderung der Zugbildung zu reduzieren: Auf das besonders störanfällige Zusammenkuppeln von zwei Doppelstockgarnituren in den Hauptverkehrszeiten mit dann zwei Lokomotiven und zwei Steuerwagen soll verzichtet werden, stattdessen sollen die Züge durchgängig mit Garnitu-

ren aus fünf Doppelstockwagen gefahren werden. Diese Änderung ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 geplant.

9. Wie haben sich die Sitz- und Stehplatzkapazitäten seit dem 1. Oktober 2016 in den Hauptverkehrszeiten entwickelt (unter der Angabe, wie sich die Kapazitäten nach 2019 in der neuen Ausschreibungsperiode entwickeln sollen)?

Hierzu wird auf die *Anlage 2* verwiesen. Im Zuge der Neuausschreibung ab Juni 2019 werden die Kapazitäten passgenauer angeboten, da heute nicht immer alle Sitzplätze genutzt werden. So werden bei den beiden am stärksten nachgefragten Zügen von Aalen nach Stuttgart (Ankunft 7.14 Uhr und 7.27 Uhr) etwas mehr Sitzplätze angeboten als im Fahrplanjahr 2017 (beide Züge künftig mit jeweils 700 Sitzplätzen). Andererseits verteilen sich bei der nachmittäglichen Rückfahrt von Stuttgart nach Aalen die Fahrgäste besser auf alle Züge.

Die Kapazitätsanforderungen ab dem Jahr 2019 gehen von einem Nachfragezuwachs von 30 Prozent aus.

Hermann
Minister für Verkehr

Anlage 1

28.11.2016

Reisendenzahlen im SPNV

Werte jeweils 1. Halbjahr, Montag-Freitag an Schultagen

Strecke: Stuttgart-Aalen-Crailsheim-Nürnberg (KBS 786)

Abschnitt Stuttgart-Aalen

nur Züge des Regionalverkehrs aus/in Ri. Aalen

Abschnitt von-bis	Reisende pro Tag (beide Richtungen zusammen)			Veränderung	
	2005	2011	2015	2005 - 2015	2011 - 2015
Stuttgart Hbf-Bad Cannstatt	7.879	7.166	7.736	-1,8%	8,0%
Bad Cannstatt-Waiblingen	9.383	9.107	10.757	14,6%	18,1%
Waiblingen-Schorndorf	9.798	9.660	11.515	17,5%	19,2%
Schorndorf-Urbach	8.578	7.886	9.856	14,9%	25,0%
Urbach-Plüderhausen	8.285	7.449	9.224	11,3%	23,8%
Plüderhausen-Waldhausen	7.452	6.877	8.548	14,7%	24,3%
Waldhausen-Lorch	7.252	6.623	8.281	14,2%	25,0%
Lorch-Schwäbisch Gmünd	6.757	5.943	7.188	6,4%	20,9%
Schwäbisch Gmünd-Böbingen	5.369	4.492	5.395	0,5%	20,1%
Böbingen-Mögglingen	4.988	4.153	4.974	-0,3%	19,8%
Mögglingen-Aalen	4.697	3.848	4.617	-1,7%	20,0%

Entwicklung Sitzplatzkapazitäten auf der Remsbahn in der Hauptverkehrszeit

nur Regionalverkehr

Quellen: Zugbildungspläne DB Regio (2015 und 2016) bzw. Kapazitätsvorgaben Netz 1 (2019)

a) morgens Richtung Stuttgart

Zug-Nr.	Ankunft Stuttgart Hbf	Durchschnittl. Besetzung Mo-Fr im 2. Hj 2015, die relevant für Bemessung der Sitzplatzkapazität ist	Anzahl Sitzplätze (ca.)		Anzahl Sitzplätze ab Juni 2019 (Mindestvorgaben)		
			Dez 15	Okt 16	Zug-Nr.	Ankunft Stuttgart Hbf	Sitzplätze
19404	06:28	124	450	340	12110	06:39	375
19406	06:42	213	540	480	14106	06:52	430
19410	07:14	398	720	680	12112	07:13	700
19412	07:27	312	630	680			
19414	07:42	480	820	820	12114	07:39	700
19418	08:14	291	540	480	12116	08:12	430
19420	08:43	286	540	480	12118	08:39	270
Summe		2.104	4.240	3.960			3.335

b) nachmittags Richtung Aalen

Zug-Nr.	Abfahrt Stuttgart Hbf	Durchschnittl. Besetzung Mo-Fr im 2. Hj 2015, die relevant für Bemessung der Sitzplatzkapazität ist	Anzahl Sitzplätze (ca.)		Anzahl Sitzplätze ab Juni 2019 (Mindestvorgaben)		
			Dez 15	Okt 16	Zug-Nr.	Abfahrt Stuttgart Hbf	Sitzplätze
19435	16:19	515	720	680	12157	16:20	540
19439	16:36	171	450	340			
19441	16:49	250	540	480	12159	16:50	430
19443	17:19	351	820	820	14139	17:08	430
19447	17:48	250	540	480	12163	17:20	430
19449	18:19	243	540	480	12165	17:49	320
19453	18:43	130	540	340	12167	18:20	430
Summe		1.910	4.150	3.620			2.740