

## **Antrag**

**der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Qualität des Bahnverkehrs seit Inkrafttreten der Übergangsverträge**

Antrag

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

1. bei welchen Nahverkehrsnetzen es Umstellungsprobleme vom großen Verkehrsvertrag auf die neuen Übergangsverträge am Umstellungstag 1. Oktober 2016 gegeben hat;
2. bei welchen Netzen es seit dem 1. Oktober 2016 vermehrt Zugausfälle und Verspätungen gegeben hat;
3. bei welchen Netzen es seit dem 1. Oktober 2016 vermehrt Kapazitätsprobleme gegeben hat;
4. was die Gründe für die in Ziffer 2 bis 4 genannten Probleme waren bzw. sind;
5. bis wann sie mit einer Lösung der in Ziffer 2 bis 4 genannten Probleme rechnet;
6. welche besonderen Probleme es seit der Umstellung auf der Rems- und Murrbahn gibt;
7. welche besonderen Probleme es seit der Umstellung auf der Strecke im Filstal gibt;
8. welche besonderen Probleme es seit der Umstellung auf der Strecke Stuttgart–Tübingen gibt;
9. welche besonderen Probleme es seit der Umstellung auf der Frankenbahn gibt;

Eingegangen: 10. 11. 2016 / Ausgegeben: 09. 12. 2016

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet  
abrufbar unter: [www.landtag-bw.de/Dokumente](http://www.landtag-bw.de/Dokumente)*

*Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.*

10. ob und in welcher Höhe bislang Pönalezahlungen zugunsten des Landes angefallen sind.

10. 11. 2016

Rivoir, Binder, Gall, Kleinböck, Wölflé SPD

#### Begründung

Die Umstellung des großen Verkehrsvertrags auf die Übergangsverträge in den neuen Nahverkehrsnetzen hat zu zahlreichen Problemen geführt, die die Erwartung der Fahrgäste auf einen pünktlichen und qualitativ hochwertigen Schienenpersonennahverkehr einmal mehr erschüttert haben.

#### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 2. Dezember 2016 Nr. 3-3822.0-00/1783 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

*1. bei welchen Nahverkehrsnetzen es Umstellungsprobleme vom großen Verkehrsvertrag auf die neuen Übergangsverträge am Umstellungstag 1. Oktober 2016 gegeben hat;*

Insgesamt kam es in den Losen des Übergangsvertrags am Umstellungstag 1. Oktober 2016 zu 25 Zug- oder Teilausfällen, davon 13 wegen fehlendem Personal und sieben wegen Fahrzeugschäden. Die Ausfälle verteilten sich auf eine Vielzahl von Losen. Besonders stark betroffen waren die Strecke Stuttgart–Karlsruhe sowie Dieselleistungen im Raum Ulm.

*2. bei welchen Netzen es seit dem 1. Oktober 2016 vermehrt Zugausfälle und Verspätungen gegeben hat;*

Aktuell sind die Zugausfälle ein großes Problem. In den Losen des Übergangsvertrags gab es vom 1. Oktober bis zum 20. November etwa 1.500 Züge, die ganz oder teilweise ausgefallen sind. Besonders stark betroffen waren dabei die Neigechnik-Leistungen des künftigen Loses 5, die IRE-Doppelstock-Leistungen auf der Linie Stuttgart–Ulm–Lindau (künftiges Netz 2), die Regionalbahnen der Linie Stuttgart–Heilbronn–Osterburken/Neckarelz (Los 2 des Übergangsvertrags), die Regionalbahnen der Linie Stuttgart–Ulm (Los 6) sowie die RE-Leistungen Stuttgart–Tübingen (Los 4). Die Probleme treten besonders in den Großräumen Stuttgart/Ulm auf.

Losbezogene Pünktlichkeitswerte liegen bislang noch nicht vor. Möglich ist eine Auswertung der 26 bisher schon im Großen Verkehrsvertrag mit der DB Regio erfassten Messpunkte landesweit sowie ein Vergleich der Pünktlichkeitswerte seit 1. Oktober für diese Messpunkte mit Vergleichszeiträumen in der Vergangenheit. Die Ankunfts-pünktlichkeit insgesamt liegt zwar unter den Zielwerten des Übergangsvertrags, ist aber leicht besser als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Signifikante Verschlechterungen gegenüber dem Zeitraum 1. Oktober bis 20. November 2015 gab es an den Messpunkten Tübingen Hbf, Sigmaringen, Freudenstadt Hbf und Villingen.

*3. bei welchen Netzen es seit dem 1. Oktober 2016 vermehrt Kapazitätsprobleme gegeben hat;*

Kapazitätsprobleme wegen fehlender Fahrzeuge sind häufig im Los 5 des Übergangsvertrags aufgetreten (Remsbahn), außerdem auf den Neigetechnik-Linien (z. B. Tübingen–Stuttgart, Singen–Basel, Neustadt–Ulm) und auf vielen Dieselstrecken im Raum Ulm. Wenn Züge ausfielen (siehe Frage 2), kam es häufig in der Folge zu Überfüllungen bei den nächsten wieder verkehrenden Zügen, auch wenn diese in der geplanten Zugbildung verkehrten.

*4. was die Gründe für die in Ziffer 2 bis 4 genannten Probleme waren bzw. sind;*

Von den Zugausfällen waren etwa 35 % auf fehlende Fahrzeuge und Fahrzeugschäden bei DB Regio zurückzuführen und gut 20 % auf fehlendes Personal (meist aufgrund kurzfristiger Krankmeldungen). Ebenfalls von DB Regio zu verantworten und in diesem Umfang außergewöhnlich sind ca. 5 % Ausfälle wegen Bereitstellungsproblemen.

Die DB Regio hat eindeutig die Komplexität der geplanten Zugbildungen aus bisher nicht in Baden-Württemberg beheimateten Fahrzeugen unterschätzt. Außerdem gab es in erheblichem Umfang kurzfristige Krankmeldungen von Zugbegleiter/-innen.

Pünktlichkeitsprobleme sind z. T. auf verspätete Bereitstellung zurückzuführen (häufig kommen Fahrzeuge nicht rechtzeitig aus den überlasteten Werkstätten in Ulm und Stuttgart zurück). Eine große Rolle spielen aber auch Baustellen, die z. T. Probleme bei Planung und Abwicklung aufweisen, sowie insbesondere auf der Strecke Stuttgart–Plochingen–Ulm die Vorrangregeln für den Fernverkehr. Diese Vorrangregelungen werden im Zuge des Programms „Zukunft Bahn“, das eine Verbesserung der Pünktlichkeit für die Fernverkehrszüge erreichen will, eingeführt und werden äußerst rigide umgesetzt, sodass diese vom Infrastrukturbetreiber DB Netz aus Sicht der Landesregierung für das Gesamtsystem Eisenbahn in dieser Form negative Auswirkungen haben.

*5. bis wann sie mit einer Lösung in der Ziffer 2 bis 4 genannten Probleme rechnet;*

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, sicherlich auch als Ergebnis der seit Ende Oktober wöchentlich durchgeführten Gespräche zwischen Verkehrsministerium und Spitzenpersonal 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 durch eine Änderung der Zugbildung zu reduzieren: Auf der Remsbahn (Los 5 des Übergangsvertrags) soll auf das besonders störanfällige Zusammenkuppeln von zwei Doppelstockgarnituren in den Hauptverkehrszeiten mit dann zwei Lokomotiven und zwei Steuerwagen verzichtet werden, stattdessen sollen die Züge durchgängig mit Garnituren aus fünf Doppelstockwagen gefahren werden. Diese Änderung ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 geplant.

Die Maßnahmen der DB Regio im Personalbereich scheinen allmählich zu greifen. Die Ausfälle wegen fehlenden Personals sind in den Kalenderwochen 45 und 46 (7. November bis 20. November 2016) bereits deutlich zurückgegangen.

Völlig offen ist dagegen, inwieweit der DB-Konzern bei den Themen Bauarbeiten und Vorrang für den Fernverkehr die Interessen des SPNV und seiner Fahrgäste berücksichtigen will. Hier ist auch der Bund als Eigentümer der DB AG gefragt.

*6. welche besonderen Probleme es seit der Umstellung auf der Rems- und Murrbahn gibt;*

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. Außerdem fahren Züge oft nicht mit der vorgesehenen Wagenanzahl.

Auf der Murrbahn fielen im gleichen Zeitraum 56 Züge aus, davon 42 wegen fehlenden Personals und sechs wegen Fahrzeugschäden.

*7. welche besonderen Probleme es seit der Umstellung auf der Strecke im Filstal gibt;*

Seit Inkrafttreten der Übergangsverträge am 1. Oktober fielen auf der Strecke im Filstal bis zum 20. November 117 Züge ganz oder auf Teilstrecken aus, davon 32 wegen Personalmangels (nie ein IRE, nur RE/RB aus Los 6) und 54 wegen defekter/fehlender Fahrzeuge.

Die Pünktlichkeit ist konstant schlecht. Die Messpunkte Stuttgart Hbf und Plochingen weisen die schlechtesten Werte des Übergangsvertrags auf. Dies ist z. T. auch auf die Fernverkehrs-Problematik (vgl. Antwort zur Frage 4) zurückzuführen. Die rigide Umsetzung der Vorrangregelungen führt hier z. T. zu mehrfachen Überholungen der Regionalzüge mit entsprechenden Verspätungen.

*8. welche besonderen Probleme es seit der Umstellung auf der Strecke Stuttgart–Tübingen gibt;*

Seit Inkrafttreten der Übergangsverträge am 1. Oktober fielen auf der Strecke Stuttgart–Tübingen bis zum 20. November 200 Züge ganz oder auf Teilstrecken aus, davon 21 wegen Personalmangel, aber 41 wegen defekter Fahrzeuge. 19 Ausfälle wegen verspäteter Bereitstellung deuten ebenfalls auf technische und logistische Probleme hin. Die häufigste Ausfallursache ist jedoch der Komplex Infrastruktur. Insbesondere die Baustelle im Bereich Nürtingen führte wiederholt zu Störungen, die sich auch negativ auf die Pünktlichkeit auswirkt. Problematisch ist die Tatsache, dass über Baumaßnahmen, die nur wenige Tage dauern, oft nur unzureichend vom Infrastrukturbetreiber informiert wird. Das reicht nicht aus für eine qualifizierte Fahrgastinformation; z. T. wäre es bei rechtzeitiger umfassender Information sinnvoller, einige Züge geplant ausfallen zu lassen, um nicht die Pünktlichkeit der gesamten Strecke in Mitleidenschaft zu ziehen.

*9. welche besonderen Probleme es seit der Umstellung auf der Frankenbahn gibt;*

Seit Inkrafttreten der Übergangsverträge am 1. Oktober fielen auf der Frankenbahn bis zum 20. November 227 Züge ganz oder auf Teilstrecken aus, davon 90 wegen Fahrzeugschäden oder fehlender Fahrzeugen, 12 wegen verspäteter Bereitstellung und 93 wegen fehlenden Personals. Auf dieser Strecke gibt es also sowohl massive technische Probleme mit den eingesetzten Fahrzeugen als auch gehäufte kurzfristige Krankmeldungen des Zugpersonals (v. a. Zugbegleiter). Die Pünktlichkeit in Heilbronn Hbf ist schlecht. Dies war allerdings bereits im Vorjahr so.

*10. ob und in welcher Höhe bislang Pönalezahlungen zugunsten des Landes angefallen sind.*

Eine Abrechnung erfolgt erst nach Jahresende, somit sind bisher noch keine Zahlungen von DB Regio an das Land geflossen. Die Ansprüche des Landes aus Zugausfällen, Minderkapazitäten und Qualitätsdefiziten wurden für die ersten sechs Wochen grob auf ca. 1,8 Mio. Euro geschätzt.

Hermann  
Minister für Verkehr