

Kleine Anfrage

des Abg. Tobias Wald CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

**Zuverlässigkeit des Bahnverkehrs im Netz 7 a/b „Stadtbahn
Karlsruhe“ entlang der Strecke Bühl–Karlsruhe**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welchen Stellenwert hat die Regionalbahn auf der Strecke entlang der Rheintalbahn zwischen Bühl und Karlsruhe für sie?
2. Wie haben sich in den letzten zehn Jahren die Fahrgastzahlen auf dieser Strecke entwickelt?
3. Mit welchem Nachfragepotenzial ist auf dieser Strecke in Zukunft zu rechnen?
4. Wie bewertet sie die aktuelle Qualität des Bahnverkehrs auf dieser Strecke hinsichtlich Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Sauberkeit?
5. Welche Zahlen zu Verspätungen liegen ihr vor, die zum Beispiel durch technische Störungen oder fehlendes Personal verursacht werden (unter Angabe, inwieweit es Ausfälle gibt und Verspätungen Auswirkungen auf Folgezüge haben bzw. inwieweit Anschlusszüge von Bahnfahrern nicht rechtzeitig erreicht werden können)?
6. Wie haben sich diese Pünktlichkeitswerte aus welchen Gründen in den letzten sechs Monaten entwickelt?
7. Welche Möglichkeiten sieht sie, um die Pünktlichkeit auf dieser Strecke schnellstmöglich zu verbessern (unter Angabe, inwiefern sie hier aktiv geworden ist)?

8. Wie haben sich die Sitz- und Stehplatzkapazitäten seit dem 1. Juni 2016 in den Hauptverkehrszeiten entwickelt?

31.01.2017

Wald CDU

Antwort*)

Mit Schreiben vom 23. März 2017 Nr. 3-3822.0-00/1817 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welchen Stellenwert hat die Regionalbahn auf der Strecke entlang der Rheintalbahn zwischen Bühl und Karlsruhe für sie?

Die Stadtbahnverkehre der AVG zwischen Bühl und Karlsruhe stellen eine wichtige umsteigefreie Direktverbindung in die Karlsruher Innenstadt dar. Sie sind die einzigen Verkehre, die die vor einigen Jahren neu errichteten Stationen Haueneberstein, Sinzheim Nord, Sinzheim und Baden-Baden Rebland bedienen. Sie entlasten die in diesem Abschnitt teilweise sehr vollen Züge der parallel verkehrenden Schwarzwaldbahn spürbar.

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

Die Fahrgastzahlen der AVG-Verkehre zwischen Baden-Baden und Bühl haben von 2005 bis 2011 um fast ein Drittel auf knapp 1.600 Reisende je km Streckenlänge zugenommen, wobei die Zunahme zwischen Bühl und Baden-Baden Rebland am stärksten ausfiel. Der NVBW liegen derzeit keine verwertbaren neueren Fahrgastzahlen der AVG vor, da die Zahlen entweder unvollständig sind, ganz fehlen oder wegen Schnittstellenproblemen noch nicht auswertbar sind.

3. Mit welchem Nachfragepotenzial ist auf dieser Strecke in Zukunft zu rechnen?

Die Stadtbahnen der AVG sind in der Relation Bühl–Karlsruhe Hbf./Vorplatz deutlich langsamer als die Züge der Schwarzwaldbahn (47 ggü. 28 min). Für zeitsensible Fahrgäste nach Karlsruhe, die u. U. auch Umsteigevorgänge in Kauf nehmen, wird die Attraktivität der Stadtbahnverkehre abnehmen, wenn nach Inbetriebnahme des Rastatter Tunnels zusätzliche Regionalexpresszüge zwischen Karlsruhe und Offenburg gefahren werden können und dann ein ganztägiger Halbstundentakt mit schnellen Regionalverkehrsangeboten zwischen Karlsruhe und Bühl/Offenburg besteht. Die Landesregierung geht aber davon aus, dass eventuelle Verlagerungen von Fahrgästen durch eine allgemein positive Tendenz bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel im Zulauf auf Ballungsräume kompensiert werden.

4. Wie bewertet sie die aktuelle Qualität des Bahnverkehrs auf dieser Strecke hinsichtlich Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Sauberkeit?

Für die Züge der Stadtbahn Karlsruhe gibt es definierte Messpunkte, an denen die Pünktlichkeit bewertet wird. Auf der Strecke Karlsruhe–Bühl ist dies neben Karlsruhe Hbf. der Bahnhof Rastatt. Die nach Bühl weiterfahrenden bzw. von dort kommenden Züge machen jedoch nur einen geringen Teil der dort gemessenen

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

Züge des Vertrages „Stadtbahn Karlsruhe/Netz 7 a/b“ aus, sodass die Werte für die zur Diskussion stehende Relation aufgrund der teilweise sehr schlechten Pünktlichkeitswerte im Murgtal nicht aussagekräftig sind. Eher geeignet erscheint der Messpunkt Achern. Fast alle Züge der AVG, die Bühl bedienen, verkehren ab/bis Achern. Die Anknüpfungspunktlichkeit (Definition: als pünktlich gelten Züge, die weniger als vier Minuten verspätet ankommen) in Achern lag im Dezember 2016 mit knapp 89% noch innerhalb des Toleranzfeldes des Verkehrsvertrags und im Januar 2017 mit knapp 91% sogar etwas über dem Zielwert von 90%. Angesichts der hohen Streckenbelastung und der möglichen Verspätungsübertragungen aus der baustellenbedingt besonders störungsanfälligen Karlsruher Innenstadt ist dieser Wert noch passabel.

Die Stadtbahnen aus/in Richtung Achern fallen auch nicht besonders häufig aus. Es kommt allerdings immer wieder vor, dass sie bei größeren Verspätungen, die häufig auf externe Ursachen zurückzuführen sind, bereits in Bühl oder in Baden-Baden gewendet werden, um die Verspätung nicht auf die Gegenrichtung zu übertragen. Denn in Achern beträgt die planmäßige Wendezeit nur acht Minuten.

Die Sauberkeit der Züge wird im Rahmen des Qualitätssystemes sowohl durch Stichproben als auch im Rahmen der Befragung zur Kundenzufriedenheit überprüft. Statistisch belastbare Ergebnisse für einzelne Streckenabschnitte lassen sich daraus allerdings nicht ablesen. Für den Gesamtvertrag AVG Stadtbahn Karlsruhe ergaben die Stichproben 2016 einen Sauberkeitsgrad von 96,65% (geringfügig unterhalb der Toleranzgrenze). In den Befragungen zur Kundenzufriedenheit wurde eine Schulnote von 2,41 vergeben (innerhalb des Toleranzbereichs, d. h. es fällt keine Pönale an). Beschwerden über mangelnde Sauberkeit auf dem Abschnitt Bühl-Karlsruhe liegen der NVBW nicht vor.

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

Für Verspätungen liegen der NVBW keine Ursachen vor. Die Landesregierung hält die Ursachencodierungen von DB Netz, die von anderen Aufgabenträgern eingefordert werden, auch nur für bedingt belastbar.

Im Abschnitt zwischen Karlsruhe und Achern gab es bei den nach/von Achern bzw. Bühl verkehrenden Stadtbahnen im November 2016 insgesamt 23 Ausfälle. Davon waren fünf durch fehlendes Personal verursacht und sechs durch Fahrzeugstörungen der AVG. Im Dezember 2016 fielen acht Züge aus, davon vier wegen Fahrzeugstörung.

6. Wie haben sich diese Pünktlichkeitswerte aus welchen Gründen in den letzten sechs Monaten entwickelt?

Die Pünktlichkeitswerte für den Messpunkt Achern schwankten von August 2016 bis Januar 2017 zwischen 84% im November und knapp 91% im Januar (Anknüpfungspunktlichkeit). Die Werte für den Februar liegen noch nicht vor.

7. Welche Möglichkeiten sieht sie, um die Pünktlichkeit auf dieser Strecke schnellstmöglich zu verbessern (unter Angabe, inwiefern sie hier aktiv geworden ist)?

Ein Punkt, der für die Verspätungen mitverantwortlich ist, liegt in infrastrukturellen Defiziten begründet. So besteht im Süden von Rastatt das Nadelöhr beim Übergang der viergleisigen in die zweigleisige Strecke. Dieses Problem wird mit Inbetriebnahme des Rastatter Tunnels Ende 2022 beseitigt sein, sodass hier eine wesentliche Verbesserung eintreten sollte. Im Bahnhof Rastatt selbst ist eine fehlende Weichenverbindung ursächlich für viele Verspätungen. Diese fehlende Weiche wird bis Ende 2018 zusätzliche Ausfahrtmöglichkeiten aus Gleis 6 – ohne Querung weiterer Gleise – in Richtung Karlsruhe schaffen und damit auch zur

Verbesserung der Betriebsqualität beitragen. Die Finanzierung dieser Maßnahme wurde im August 2014 zwischen Deutscher Bahn und dem Verkehrsministerium vertraglich vereinbart.

8. Wie haben sich die Sitz- und Stehplatzkapazitäten seit dem 1. Juni 2016 in den Hauptverkehrszeiten entwickelt?

Es wurde eine Verstärkung der Kapazitäten am Samstag vorgesehen. Ansonsten sind die Kapazitäten der Stadtbahnlinie Achern–Bühl–Karlsruhe und zurück seit Juni unverändert geblieben.

Hermann
Minister für Verkehr