

**Kleine Anfrage**

**des Abg. Ramazan Selcuk SPD**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

**Verspätungen und Zugausfälle auf der Neckartalbahn –  
aktuelle Entwicklung**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie hat sich die Pünktlichkeitsquote auf der Neckartalbahn zwischen Tübingen und Stuttgart bzw. Stuttgart und Tübingen seit dem 1. März 2018 (aufgeschlüsselt nach Kalenderwochen) entwickelt?
2. Wie ist es aktuell mit der Servicequalität auf dieser Strecke bestellt?
3. Was waren seit dem 1. März 2018 die hauptsächlichen Ursachen für Verspätungen und Zugausfälle auf der genannten Strecke?
4. Wie viele Züge sind seit dem 1. März 2018 in den jeweiligen Kalenderwochen ausgefallen bzw. wurden aufgrund von Verspätungen vorzeitig gestoppt, sodass sie den Zielbahnhof nicht mehr angefahren haben?
5. Wie viele Züge der Neckartalbahn waren seit dem 1. März 2018 aufgrund von technischen Störungen am Zug verspätet oder sind komplett ausgefallen?
6. Inwieweit wird die DB Regio AG auf dieser Bahnstrecke ihren vertraglichen Pflichten in punkto Kapazitäten und Personal (Zugführer, Zugbegleiter) gerecht?
7. In welchem Umfang wurden seit dem 1. Januar 2017 auf dem Streckenabschnitt Pönale-Zahlungen ausgelöst bzw. umgekehrt hat das Land Zahlungen wegen nicht erbrachter Leistungen einbehalten?

8. Besteht aus ihrer Sicht Bedarf, die Fahrgastinformationen am Hauptbahnhof Stuttgart zu optimieren?

06.12.2018

Selcuk SPD

#### Begründung

Nach wie vor kommt es auf der Neckartalbahn zwischen Tübingen und Stuttgart gehäuft zu Verspätungen, technischen Störungen und Zugausfällen. Auch in der Phase der aktuellen Übergangsverträge zwischen dem Land Baden-Württemberg und der Deutschen Bahn entspricht die Servicequalität auf dieser Strecke nicht dem, was Fahrgäste und Pendler für den Preis ihres Einzelfahrscheins, einer Wochen- oder Monatskarte bzw. für ihr Jobticket erwarten dürfen. Dies gilt erst recht im Hinblick auf die demnächst wieder anstehende neuerliche Fahrpreiserhöhung. Moderne und zeitgemäße Mobilität wird angesichts von Pkw-Fahrverboten immer wichtiger. Dazu gehört ein attraktiver öffentlicher Personennah- bzw. Regionalverkehr mit einem stimmigen Preis-Leistungs-Verhältnis und einer Tarifgestaltung, die für alle Bevölkerungsschichten und Nutzer überzeugende Anreize bietet, das Auto stehen zu lassen.

#### Antwort\*)

Mit Schreiben vom 8. Februar 2019 Nr. 3-3822.0-00/2008 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

#### *Vorbemerkung:*

Bei allen Qualitätsfragen im Schienen(personennah)verkehr ist zu berücksichtigen, dass der Bund unmittelbar Verantwortung für den Zustand und auch den Ausbau des bundeseigenen Schienennetzes trägt. Die verantwortlichen Unternehmen – DB Netz AG für das Netz und DB Fernverkehr und DB Regio für den Betrieb – stehen im Eigentum des Bundes. Daher liegt es insbesondere in der Verantwortung der Bundesregierung, sowohl über die Verkehrspolitik wie auch über die Eigentümerfunktion für gute Rahmenbedingungen im Schienenverkehr zu sorgen.

*1. Wie hat sich die Pünktlichkeitsquote auf der Neckartalbahn zwischen Tübingen und Stuttgart bzw. Stuttgart und Tübingen seit dem 1. März 2018 (aufgeschlüsselt nach Kalenderwochen) entwickelt?*

Für den Zeitraum März bis Dezember 2018 ergeben sich für die Neckartalbahn Stuttgart–Tübingen bei Festlegung einer einheitlichen Pünktlichkeitsschwelle von 05:59 min (im Netz 5 liegt die Pünktlichkeitsschwelle im Verkehrsvertrag bei 03:59 min) folgende Ankunfts-Pünktlichkeitsquoten der einzelnen Netze/Lose:

---

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

- Netz 5 (Neigetechnik-Netz, Messpunkte Stuttgart und Tübingen): 69,6 %
- Übergangsvertrag (ÜV) Los 4 (Regionalexpress Stuttgart–Tübingen, Messpunkte Stuttgart, Tübingen und Plochingen): 91,3 %
- Übergangsvertrag Los 15 (Regionalbahn Plochingen–Wendlingen–Tübingen, Messpunkte Plochingen und Tübingen): 93 %

Die schlechten Werte der Züge, die auf der Neigetechniklinie (Netz 5) aus Richtung Sigmaringen über die Zollernbahn im Zeitraum von Ende August bis Ende Oktober aufgetreten sind, sind v. a. auf damals gehäufte Langsamfahrstellen auf der Zollernbahn zwischen Tübingen und Frommern zurückzuführen (vgl. Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage 16/4811) und geben daher kein aussagekräftiges Bild der Gesamtsituation.

Die wochenweise Entwicklung für die einzelnen Verträge wird von DB Regio Baden-Württemberg im Internet regelmäßig veröffentlicht und kann unter folgendem Link abgerufen werden: <https://www.bahn.de/regional/view/regionen/bawue/info/puenktlichkeit-uebersicht.shtml>

## *2. Wie ist es aktuell mit der Servicequalität auf dieser Strecke bestellt?*

Die Qualität entspricht bei allen drei Verträgen nicht den verkehrsvertraglichen Vorgaben. Die Pünktlichkeitsvorgaben werden auf der Neigetechniklinie weit, beim Regionalexpress deutlich und bei der Regionalbahn leicht verfehlt. Insbesondere im Los 4 fallen die Züge zu oft aus. Zu weiteren Qualitätsaspekten wird auf Frage 6 verwiesen.

## *3. Was waren seit dem 1. März 2018 die hauptsächlichen Ursachen für Verspätungen und Zugausfälle auf der genannten Strecke?*

Die wichtigste Ursache für Zugausfälle waren zwischen März und Ende November (mit Ausnahme des Netzes 5) Fahrzeugschäden. Insgesamt machen diese einen Anteil von ca. 40 Prozent der Zugausfälle aus. Danach folgen die Infrastrukturstörungen, die von DB Netz zu verantworten sind und die auf eine Vernachlässigung des Unterhalts im bundeseigenen Schienennetz hindeuten. Hier zeigt sich, welche Konsequenzen eine jahrelange Vernachlässigung der bundeseigenen Schieneninfrastruktur nach sich zieht.

## *4. Wie viele Züge sind seit dem 1. März 2018 in den jeweiligen Kalenderwochen ausgefallen bzw. wurden aufgrund von Verspätungen vorzeitig gestoppt, so dass sie den Zielbahnhof nicht mehr angefahren haben?*

Zwischen März und Ende November sind insgesamt folgende Ausfallzahlen für die einzelnen Netze/Lose zu verzeichnen:

Netz 5: 110 Ausfälle (davon 104 Teilausfälle)  
ÜV Los 4: 323 Ausfälle (davon 175 Teilausfälle)  
ÜV Los 15: 134 Ausfälle (davon 97 Teilausfälle)

Die wochenweise Entwicklung für die einzelnen Verträge wird von DB Regio Baden-Württemberg im Internet regelmäßig veröffentlicht unter: <https://www.bahn.de/regional/view/regionen/bawue/info/puenktlichkeit-uebersicht.shtml>

## *5. Wie viele Züge der Neckartalbahn waren seit dem 1. März 2018 aufgrund von technischen Störungen am Zug verspätet oder sind komplett ausgefallen?*

Zwischen März und Ende November gab es im Los 4 insgesamt 150 Zugausfälle aufgrund von technischen Störungen, im Los 15 waren es 45 Ausfälle und im Netz 5 31 Zugausfälle. Insgesamt fielen somit 226 Züge aus diesem Grund aus.

*6. Inwieweit wird die DB Regio AG auf dieser Bahnstrecke ihren vertraglichen Pflichten in punkto Kapazitäten und Personal (Zugführer, Zugbegleiter) gerecht?*

Die vereinbarten Kapazitäten werden insbesondere bei den Regionalexpresszügen des Loses 4 häufig nicht eingehalten. Immer wieder verkehren Züge statt mit fünf nur mit vier Doppelstockwagen. Viel zu oft kommt es auch bei der Regionalbahn zu Schwächungen. Wenn sie nur mit einem statt mit zwei Triebwagen verkehrt, können in den Hauptverkehrszeiten regelmäßig Fahrgäste nicht mitgenommen werden. Bei der Neigetechnik-Linie haben Kapazitätsreduzierungen in den letzten Monaten eher abgenommen, kommen aber immer noch vor.

Zugausfälle wegen fehlenden Personals sind auf der Neckartalstrecke vergleichsweise selten. Von März bis Ende November sind 21 Züge aus diesem Grund ausgefallen.

In den Regionalbahnen und Regionalexpresszügen ist eine Begleitquote durch Zugbegleiter von 25 Prozent der Zugkilometer vorgegeben, bei den Neigetechnikzügen ist – von geringen Ausnahmen abgesehen – eine 100-prozentige Begleitung gefordert. Es wird immer wieder berichtet, dass Zugbegleiter zwar an Bord seien, aber keine Fahrausweise kontrollieren.

*7. In welchem Umfang wurden seit dem 1. Januar 2017 auf dem Streckenabschnitt Pönale-Zahlungen ausgelöst bzw. umgekehrt hat das Land Zahlungen wegen nicht erbrachter Leistungen einbehalten?*

Pönalen werden erst im Rahmen der Schlussrechnung für das jeweilige Kalenderjahr einbehalten. Für 2018 ist die Schlussrechnung noch nicht fällig. Für 2017 konnte sie auch wegen noch ausstehender Datenlieferungen und zwischen Land und DB strittiger Fragen noch nicht abgeschlossen werden.

*8. Besteht aus ihrer Sicht Bedarf, die Fahrgastinformationen am Hauptbahnhof Stuttgart zu optimieren?*

Verbesserungsbedarf besteht aus Sicht des Verkehrsministeriums insbesondere in denjenigen Fällen, in denen Züge verspätungsbedingt bereits vor Einfahrt im Stuttgarter Hauptbahnhof wenden, beispielsweise in Stuttgart-Bad Cannstatt, Esslingen oder Plochingen. Teilweise haben in diesen Fällen Fahrgäste die Möglichkeit, den Zug dort mit der S-Bahn oder einer anderen Linie des Regionalverkehrs noch zu erreichen. Darauf wird in Stuttgart Hbf leider nicht immer hingewiesen.

Hermann  
Minister für Verkehr