

Kleine Anfrage

des Abg. Siegfried Lorek CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Pünktlichkeit und Kapazität der Züge auf Rems- und Murrbahn

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie hat sich die Pünktlichkeit der Züge im Regionalverkehr auf der Rems- und Murrbahn in den letzten fünf Jahren entwickelt?
2. Mit welchen Kapazitäten verkehren die Züge auf Rems- und Murrbahn und mit welchen Fahrgastzahlen wird bis 2025 gerechnet?
3. Welche Fälle sind der Landesregierung bekannt, in denen die Züge auf besagten Strecken nicht oder nur mit verminderter Kapazität verkehren konnten (Auflistung der Verbindungen mit Angabe der Ursache des Ausfalls des Zuges bzw. der Waggons)?
4. An welchen Tagen mit Feinstaubalarm in Stuttgart kam es zu Ausfällen oder Kapazitätsverminderungen auf der Rems- und Murrbahn?
5. Wie bewertet die Landesregierung solche Ausfälle besonders an Feinstaubalarmtagen?
6. Wie hat sich die Pünktlichkeit der Züge der Stuttgarter S-Bahnen S2 und S3 in den letzten fünf Jahren entwickelt?
7. Mit welchen Kapazitäten verkehren die Züge dieser S-Bahnen und mit welchen Fahrgastzahlen wird bis 2025 gerechnet?
8. Welche Fälle sind der Landesregierung bekannt, in denen die Züge der besagten S-Bahnlinien nicht oder nur mit verminderter Kapazität verkehren konnten (Auflistung der Verbindungen mit Angabe der Ursache des Ausfalls des Zuges bzw. der Waggons)?

9. An welchen Tagen mit Feinstaubalarm in Stuttgart kam es zu Ausfällen oder Kapazitätsverminderungen auf den Strecken der S2 und S3?
10. Was hat die Landesregierung bisher unternommen, damit der Regional- und S-Bahnverkehr in ausreichender Kapazität bereitgestellt werden kann, unter Darlegung, welche weiteren Maßnahmen sie plant?

20.12.2018

Lorek CDU

Begründung

Der öffentliche Nahverkehr mit Regional- und S-Bahnen ist ein Rückgrat der Mobilität in der Region Stuttgart und zentrales Element der Anstrengungen zur Vermeidung von Fahrverboten. Die Kleine Anfrage soll klären, inwiefern auf der Rems- und Murrbahn noch Verbesserungsbedarf besteht.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 8. Februar 2019 Nr. 3-3822.0-00/2012 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 Pünktlichkeit der Züge im Regionalverkehr auf der Rems- und Murrbahn in den letzten fünf Jahren entwickelt?

Für den Regionalverkehr gab es während des „Großen Verkehrsvertrags“ bis 2016 nur die Messpunkte Aalen und Schorndorf, die für die Remsbahn aussagekräftig waren (auch wenn in Aalen auch Dieselzüge der Linien Crailsheim–Ellwangen–Aalen–Ulm mit einflossen). Ergebnisse für die Remsbahn aus den Werten für Stuttgart Hbf wären nur mit enormem händischen Aufwand herauszufiltern. Die Anfahrtpünktlichkeit in Prozent für die beiden Messpunkte Aalen und Schorndorf hat sich bis 2016 folgendermaßen entwickelt:

Jahr 2014	93,42 %
Jahr 2015	93,95 %
Jahr 2016	92,11 %

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

Im Los 5 des Übergangsvertrags betrug die Anfahrtpünktlichkeit der Züge der Remsbahn an den Messpunkten Aalen, Schwäbisch Gmünd, Schorndorf und Stuttgart Hbf im Jahr 2017 93,18 % und im Jahr 2018 91,13 %.

Für den Regionalverkehr gab es während des „Großen Verkehrsvertrags“ bis 2016 nur den Messpunkt Schwäbisch Hall-Hessental, der für die Murrbahn aussagekräftig war (auch wenn dort auch Dieselmzüge der Linie Crailsheim–Hessental–Öhringen–Heilbronn mit einfließen). Ergebnisse für die Murrbahn aus den Werten für Stuttgart Hbf wären nur mit enormem händischen Aufwand herauszufiltern. Die Anfahrtpünktlichkeit in Prozent für Schwäbisch Hall-Hessental hat sich bis 2016 folgendermaßen entwickelt:

Jahr 2014	94,21 %
Jahr 2015	95,52 %
Jahr 2016	94,78 %

Der Pünktlichkeitswert für die Züge des Loses 8 des Übergangsvertrags (v. a. Regionalexpressleistungen nach/von Nürnberg) betrug an den Messstellen Stuttgart Hbf, Backnang, Schwäbisch Hall-Hessental und Crailsheim im Jahr 2017 92,46 % und im Jahr 2018 87,95 %.

Die Qualitätsverschlechterung in 2018 ist auch darauf zurückzuführen, dass die Schieneninfrastruktur des Bundes seit Jahren nicht ausreichend unterhalten und ausgebaut wird. Überlastungen in den Knoten in Nürnberg und Stuttgart führen zu Verspätungen im ganzen Land. Vom Fernverkehr eingetragene Verspätungen nehmen tendenziell zu.

Die Züge nach Schwäbisch Hall-Hessental befanden sich 2017 im Los 7 des Übergangsvertrags. Die Pünktlichkeit an den Messpunkten Schwäbisch Hall-Hessental, Backnang und Stuttgart Hbf betrug 91,53 %; in Stuttgart Hbf sind hierbei auch Ankünfte von Zügen desselben Loses aus Richtung Böblingen enthalten.

Diese Leistungen wurden im Dezember 2017 durch das neue Netz 3 b mit neuen Fahrzeugen und einem neuen ausgeweiteten Fahrplankonzept übernommen. Dieses Netz erzielte an denselben Messpunkten 2018 einen Pünktlichkeitswert von 92,64 %. Auch hier sind wieder Ankünfte in Stuttgart Hbf desselben Netzes aus Richtung Böblingen enthalten (allerdings in geringerer Anzahl als 2017 im Los 7). Insgesamt ergibt sich für die beiden Verträge der Murrbahn 2018 ein Pünktlichkeitswert von 90,46 %.

(Die Pünktlichkeitswerte beziehen sich zur besseren Vergleichbarkeit jeweils auf die DB-übliche Pünktlichkeitsdefinition; als pünktlich gelten Züge mit Verspätungen von unter sechs Minuten. Im Netz 3 b gilt vertraglich eine schärfere Definition, die Pünktlichkeitsgrenze liegt bei 3:59 min.)

2. Mit welchen Kapazitäten verkehren die Züge auf Rems- und Murrbahn und mit welchen Fahrgastzahlen wird bis 2025 gerechnet?

Auf der Murrbahn verkehren die Züge des Loses 8 des Übergangsvertrags (v. a. Regionalexpressleistungen nach/von Nürnberg) überwiegend mit vier Doppelstockwagen mit ca. 560 Sitzplätzen, bei einzelnen Leistungen werden Garnituren aus fünf einstöckigen Wagen mit ca. 560 Plätzen eingesetzt. Die Züge des Netzes 3 b (v. a. Züge bis/ab Gaildorf West und Schwäbisch Hall-Hessental) verkehren mit einem oder zwei Triebwagen mit je 237 Sitzplätzen. Die Züge der Remsbahn verkehren planmäßig teils mit vier, teils mit fünf Doppelstockwagen und weisen ca. 560 bzw. ca. 730 Plätze auf.

Das Ministerium für Verkehr rechnet bei einem Einsatz von Neufahrzeugen und auf der Remsbahn durch Taktverdichtungen und durch das zusätzliche Angebot eines schnellen Regionalzugs zwischen Aalen und Stuttgart bis 2025 mit spürbaren Fahrgastzuwächsen. Die maximal mögliche Sitzplatzanzahl liegt künftig auf der Remsbahn mit über 700 deutlich über dem jetzigen Angebot bei fünf Doppelstockwagen. In gewissem Umfang wird es sicherlich zu einer Verschiebung der Nachfrage auf die neu angebotenen schnellen Regionalzüge kommen. Das Ausmaß lässt sich derzeit noch nicht prognostizieren. Die genaue Kapazitätspla-

nung für das Fahrplanangebot ab Juni 2019 ist noch nicht abgeschlossen. Sollten sich die angebotenen Kapazitäten als nicht ausreichend herausstellen, wird für den Jahresfahrplan 2020 die Führung einzelner Verstärkerzüge geprüft werden. Auf der Murrbahn sind diese Effekte durch den Einsatz von Neufahrzeugen und Taktverdichtungen im westlichen Streckenteil zum großen Teil schon mit der Inbetriebnahme des Netzes 3 b im Dezember 2017 eingetreten.

3. Welche Fälle sind der Landesregierung bekannt, in denen die Züge auf besagten Strecken nicht oder nur mit verminderter Kapazität verkehren konnten (Auflistung der Verbindungen mit Angabe der Ursache des Ausfalls des Zuges bzw. der Waggons)?

a) Zugausfälle

Hier zeigt sich erneut, welche Konsequenzen eine jahrelange Vernachlässigung der bundeseigenen Schieneninfrastruktur nach sich zieht.

2018 gab es auf der Remsbahn 566 Ausfälle bzw. Teilausfälle. Die Hauptursache für Zugausfälle sind Fahrzeugschäden (ca. 47%), gefolgt von ca. 30% sonstigen Störungen (Bereitstellung, Streik, Personenunfälle etc.). Personal und Infrastruktur machen jeweils einen Anteil von ca. 10% der Ausfallzahlen aus.

Auf der Murrbahn (Los 8, Netz 3 b) sind 2018 798 Züge teilweise oder ganz ausgefallen. In einem Drittel der Fälle stellten Infrastrukturstörungen die Ausfallursache dar (davon allein 208 Fälle im Monat August, als die Murrbahn wegen eines gravierenden Oberleitungsschadens abschnittsweise mehrere Tage lang gesperrt war.) In 20% der Fälle waren Fahrzeugstörungen die Ursache und bei 12% fehlendes Personal. Ein großer Teil der Ausfälle (ca. 36%) ist bedingt durch sonstige Störungen (Bereitstellung, Streik, Personenunfälle etc.).

b) Kapazitätsminderungen

Auf der Remsbahn waren im Jahr 2018 insgesamt 2.981 Züge von Schwächungen betroffen (ein oder mehrere Wagen fehlten oder waren abgesperrt), also im Durchschnitt ungefähr acht Züge pro Tag. Im Jahresmittel war also etwa jeder sechste Zug betroffen. Ursache war meist ein zu hoher Schadstand der Fahrzeuge. In wenigen Fällen wurden nach Störungen die Umläufe dispositiv vertauscht, sodass z. B. ein Vier-Wagen-Zug die planmäßige Leistung eines Fünf-Wagen-Zugs übernehmen musste.

4. An welchen Tagen mit Feinstaubalarm in Stuttgart kam es zu Ausfällen oder Kapazitätsverminderungen auf der Rems- und Murrbahn?

Für das Jahr 2018 ergibt sich folgendes Bild:

a) Zugausfälle

Remsbahn:

Januar: 10./13./15.01. (3 Tage)

Februar: 07./22./23./26./27./28.02. (6 Tage)

März: 07./20./21./23.03. (4 Tage)

April: 08./09.04. (2 Tage)

Oktober: 15./17./18./19./20./21.10. (6 Tage)

November: 07./15./16./19./23.11. (5 Tage)

Murrbahn:

Januar: 09./11./12./13./15.01. (5 Tage)

Februar: 11./12./19.02. (3 Tage)

März: 01./02./06./08./21./24.03. (6 Tage)

April: 08./09.04. (2 Tage)

Oktober: 18./19./22./23.10. (4 Tage)

November: 07./15./16./17./18./19./21./22./23.11. (9 Tage)

Dezember: 18./19.12. (2 Tage)

b) Kapazitätsverminderungen

Remsbahn:

Januar: 15.01. (1 Tag)

Februar: 05./06./07./09./10./12./19./22./23./24./25./26./27./28.02. (14 Tage)

März: 01./02./07./08./20./21./22./23.03. (8 Tage)

April: 08./09.04. (2 Tage)

Oktober: 15./16./17./18./22.10. (5 Tage)

November: 03./04./05./06./07./15./16./18./19./20./21./22./23.11. (13 Tage)

Dezember: 17./18./19.12. (3 Tage)

Unterlagen über Kapazitätsverminderungen auf der Murrbahn liegen nur bruchstückhaft vor. Im Dezember 2018 gab es aber an allen drei Tagen mit Feinstaubalarm (17. bis 19. Dezember 2018) Schwächungen.

5. Wie bewertet die Landesregierung solche Ausfälle besonders an Feinstaubalarmtagen?

Ausfälle und Kapazitätsverminderungen im Bahnverkehr sind immer ärgerlich, aber an Tagen mit Feinstaubalarm natürlich besonders, da das von der Landesregierung angestrebte Ziel eines verstärkten Umstiegs auf öffentliche Verkehrsmittel dadurch konterkariert wird.

Störungen lassen sich nie ganz ausschließen, aber der hohe Anteil von Ausfällen und Kapazitätsverminderungen, die insbesondere auf der Remsbahn vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zu verantworten sind, ist aus Sicht der Landesregierung weder nachvollziehbar noch akzeptabel. Diese werden pönalisiert und sind Gegenstand der wöchentlichen Gespräche zur Qualität von der Hausleitung mit DB Regio.

6. Wie hat sich die Pünktlichkeit der Züge der Stuttgarter S-Bahnen S2 und S3 in den letzten fünf Jahren entwickelt?

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Daten zur Pünktlichkeit der Linien S2 und S3 in den Jahren 2014 bis 2018. Der Prozentwert gibt den Anteil pünktlicher Abfahrten unter allen tatsächlichen Abfahrten an, wobei eine Abfahrt entsprechend der branchenüblichen Definition als „pünktlich“ angesehen wird, wenn sie zur fahrplanmäßigen Zeit oder bis zu 5:59 Minuten danach erfolgt.

Jahr/Linie	2014	2015	2016	2017	2018
S2	94,7 %	96,2 %	96,1 %	96,5 %	95,6 %
S3	94,0 %	95,7 %	94,9 %	96,2 %	95,2 %

7. Mit welchen Kapazitäten verkehren die Züge dieser S-Bahnen und mit welchen Fahrgastzahlen wird bis 2025 gerechnet?

Auf den Linien S2 und S3 werden Triebzüge der Baureihe 430 eingesetzt. Ein einzelner solcher Triebzug ist etwa 70 Meter lang und bietet 184 Sitzplätze sowie nach Angaben des Herstellers bis zu 274 Stehplätze, wobei die Anzahl der Stehplätze, je nach unterstelltem Platzbedarf pro stehendem Fahrgast, variieren kann.

Fährt ein Triebzug allein, wird diese Zugkonfiguration bei der S-Bahn Stuttgart als „Kurzzug“ bezeichnet. Zur flexiblen Anpassung an die Verkehrsnachfrage können zwei („Vollzug“) oder drei Triebzüge („Langzug“) miteinander gekuppelt werden. Ein Langzug bietet somit insgesamt 552 Sitzplätze und eine Gesamtkapazität von über 1.000 Personen.

Im Rahmen der vertraglich vereinbarten Regelzugbildung werden auf den Linien S2 und S3 überwiegend Vollzüge eingesetzt. Kurzzüge sind nur zu den Zeiten mit geringster Nachfrage unterwegs. Dies sind grundsätzlich die Nächte Sonntag auf Montag bis Donnerstag auf Freitag zwischen 22 Uhr und 6 Uhr sowie samstags und sonntags in der Früh zwischen 4 Uhr und 8 Uhr.

Darüber hinaus werden montags bis freitags in den Hauptverkehrszeiten für besonders stark nachgefragte Fahrlagen Langzüge eingesetzt. Abweichend von der Regelzugbildung werden bedarfsgerecht weitere Verstärkungen, etwa im Veranstaltungsverkehr, anlassbezogen vorgenommen.

Nach einer unverbindlichen Schätzung wird für das Jahr 2025 mit einer täglichen Fahrgastzahl von 90.000 auf der S2 und 75.000 auf der S3 gerechnet. Diese Werte können jedoch vor dem Hintergrund der Vielzahl an schwer quantifizierbaren Einflüssen auf die Verkehrsnachfrage allenfalls als grobe Orientierung angesehen werden. Genannt seien beispielsweise die umfangreiche Ausweitung des 15-Minuten-Taktes im Tagesverkehr, die Fahrverbote für Dieselfahrzeuge der Euro-norm 4/IV in Stuttgart sowie die VVS-Tarifreform.

8. Welche Fälle sind der Landesregierung bekannt, in denen die Züge der besagten S-Bahnlinien nicht oder nur mit verminderter Kapazität verkehren konnten (Auflistung der Verbindungen mit Angabe der Ursache des Ausfalls des Zuges bzw. der Waggon)?

9. An welchen Tagen mit Feinstaubalarm in Stuttgart kam es zu Ausfällen oder Kapazitätsverminderungen auf den Strecken der S2 und S3?

Zu den Fragen 8 und 9 können keine Angaben gemacht werden, da der Verband Region Stuttgart Daten zu Zug- und Fahrzeugausfällen nur aggregiert erhebt und nicht nach einzelnen Linien, Tagen oder Vorfällen. Viele Ursachen von Zug- oder Fahrzeugausfällen, beispielsweise technische Defekte an Fahrzeugen oder der Ausfall von Personal, sind zudem ursächlich örtlich unabhängig und führen auf der Rems- und Murrbahn nicht zu Auffälligkeiten gegenüber anderen Strecken.

10. Was hat die Landesregierung bisher unternommen, damit der Regional- und S-Bahnverkehr in ausreichender Kapazität bereitgestellt werden kann, unter Darlegung, welche weiteren Maßnahmen sie plant?

Die Landesregierung plant und finanziert in eigener Aufgabenträgerschaft die Einführung von Metropolexpress-Zügen (MEX), welche die S-Bahn-Linien überlagern, außerhalb der S-Bahn alle Halte bedienen und im Zulauf auf Stuttgart dann schnell verkehren.

Im Koalitionsvertrag aus dem Jahr 2016 wurde vereinbart, dass Sitzplatzkapazitäten nochmal überprüft werden. Dabei wurden mehrere Züge identifiziert, bei denen eine Angebotsausweitung möglich ist. In der Folge wurde eine Fahrzeugnachbestellung ausgelöst, um in den Stuttgarter Netzen das Sitzplatzangebot zu verbessern, obwohl bereits deutliche Puffer für Fahrgastzuwächse enthalten waren.

Der Verband Region Stuttgart beobachtet das Betriebsgeschehen und die Nachfrageentwicklung gemeinsam mit DB Regio kontinuierlich und steuert angebotsseitig bei Bedarf nach, sofern es die Rahmenbedingungen zulassen. Konkrete Maßnahmen sind beispielsweise die schrittweise Einführung des ganztägigen 15-Minuten-Taktes bei der S-Bahn bis 2021, die Aufstockung der Zugbildung, insbesondere in der Nebenverkehrszeit, die Etablierung von Expressbussen unter der Marke „RELEX“ zur Ergänzung des S-Bahn-Netzes auf tangentialen Verbindungen.

Der Einsatz zusätzlicher Züge oder die Ausweitung der Langzugbildung ist zu den Zeiten der höchsten Verkehrsnachfrage indes nicht möglich, weil die Streckeninfrastruktur gerade zu diesen Zeiten häufig eine kritische Auslastung erreicht hat und weil bereits alle verfügbaren S-Bahn-Fahrzeuge im Einsatz sind. Der Verband Region Stuttgart strebt daher die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge an, um eine vollständige Langzugbildung auf allen Linien umsetzen zu können. Darüber hinaus treibt er Ausbau, Modernisierung und Digitalisierung der Schieneninfrastruktur voran, um die Betriebsqualität zu steigern und perspektivisch weitere Taktverdichtungen zu ermöglichen.

Die Landesregierung ist der Auffassung, dass eine Angebotsausweitung unumgänglich ist und beteiligt sich mit erheblichen finanziellen Mitteln an der Fahrzeugnachbestellung.

Hermann
Minister für Verkehr