

Kleine Anfrage

**der Abg. Dr. Hans-Ulrich Rülke und
Dr. Erik Schweickert FDP/DVP**

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Störungen auf der Strecke von Karlsruhe bzw. Bruchsal nach Stuttgart

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie haben sich die Verspätungen, Halt- und Zugausfälle im Fern- und Nahverkehr entlang der Strecken Karlsruhe–Pforzheim–Mühlacker–Stuttgart und Bruchsal–Mühlacker–Vaihingen (Enz)–Stuttgart in den Jahren 2017, 2018 und 2019 entwickelt?
2. Was waren die Ursachen für die Verspätungen, Halt- und Zugausfälle entlang besagter Strecken in den Jahren 2017, 2018 und 2019?
3. Wie oft kam es in den Jahren 2017, 2018 und 2019 zu Umleitungen der Züge besagter Strecken, aufgeschlüsselt nach Abschnitt, Grund und Zeitpunkt?
4. Wie oft wurde bei den oben genannten Störungen auf besagter Strecke die Nutzung von Fernverkehrszügen für Inhaber von Nahverkehrstickets freigegeben?
5. Sofern überfüllte Züge und Störungen am Zug Ursache für Verspätungen waren, welche Maßnahmen wurden seitens der Landesregierung und der Bahnbetreiber ergriffen, um die Störungen in Zukunft zu vermeiden?
6. Inwieweit werden regelmäßige Verspätungen bei der Überarbeitung der Fahrpläne eingearbeitet?
7. Inwieweit kamen neue, ungetestete Züge oder veraltete, fehleranfällige Züge auf besagter Strecke zum Einsatz?

8. Wie haben sich die Verspätungen, Halt- und Zugausfälle auf den ab Juni 2019 von Abellio bzw. Go-Ahead betriebenen Strecken der AVG im Vergleich zu den auch nach Juni 2019 noch von der AVG betriebenen Strecken im Verlauf des Jahres 2018 entwickelt (aufgeschlüsselt nach Strecken)?
9. Inwieweit können Fahrdienstleister für technische Störungen aufgrund neuer, ungetesteter oder veralteter Züge belangt werden?
10. Inwieweit wird aus Sicht der Landesregierung ein unregelmäßiger Brexit Auswirkungen auf den Betrieb der an einen britischen Anbieter vergebenen Relationen haben?

20.02.2019

Dr. Rülke, Dr. Schweickert FDP/DVP

Begründung

Auf den Strecken Karlsruhe–Pforzheim–Mühlacker–Stuttgart und Bruchsal–Mühlacker–Vaihingen (Enz)–Stuttgart kommt es immer wieder zu Verspätungen, Halt- und Zugausfällen. Laut Pressemeldungen und Auskunft des Zugpersonals sind Personalmangel und der Einsatz von fehlerhaftem Zugmaterial Gründe für die Störungen. Die Kleine Anfrage soll klären, ob aufgrund des anstehenden Betreiberwechsels die Region Pforzheim und Enzkreis besonders von Personalmangel und fehlerhaftem Zugmaterial betroffen ist.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 8. April 2019 Nr. 3-3822.5/1864 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie haben sich die Verspätungen, Halt- und Zugausfälle im Fern- und Nahverkehr entlang der Strecken Karlsruhe–Pforzheim–Mühlacker–Stuttgart und Bruchsal–Mühlacker–Vaihingen (Enz)–Stuttgart in den Jahren 2017, 2018 und 2019 entwickelt?*

Bei den Pünktlichkeitswerten zeigt sich, welche Konsequenzen eine jahrelange Vernachlässigung der bundeseigenen Schieneninfrastruktur und des Materials nach sich zieht. Die Aufgabe des Bundes als Eigentümer der Bahn wäre es, durch die Bereitstellung notwendiger Mittel dafür zu sorgen, dass die Infrastruktur einen reibungslosen Betriebsablauf zulässt.

Für den *Fernverkehr* der Deutschen Bahn (DB) liegen folgende Informationen vor:

Die Ermittlung von Streckenpünktlichkeiten bzw. Verspätungen entlang von Strecken ist im Fernverkehr unüblich und aufwendig, daher wurden die Kennzahlen Anfahrtpünktlichkeit bzw. mittlere Anfahrtsverspätung für die genannten Halte ermittelt.

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

Hierbei wurde eine mittlere Ankunftsverspätung von 4,1 Minuten über die Jahre 2017 bis 2019 an den Halten Bruchsal, Karlsruhe, Mühlacker, Pforzheim, Stuttgart und Vaihingen (Enz) erreicht, die höchste durchschnittliche Verspätungsankunft wurde in Mühlacker 2019 mit 5,9 Minuten erreicht. Die Anknüpfungspunktlichkeit an den genannten Halten ist von 2017 bis 2019 um durchschnittlich 6,5%-Punkte gesunken.

(In Mühlacker und Pforzheim hat sich die Anzahl der berücksichtigten Halte in 2018 gegenüber 2017 baustellenbedingt halbiert. Grundsätzlich liegen der Auswertung alle Fahrten zugrunde, die mindestens einen der Halte Bruchsal, Mühlacker, Pforzheim oder Vaihingen [Enz] angefahren haben. Dadurch sind insbesondere bei den Halten Vaihingen [Enz] und Stuttgart auch Fahrten von/nach Heidelberg enthalten, die nicht weiter Richtung Karlsruhe verkehren.)

Bei den Halt- und Zugausfällen wurden von DB Fernverkehr nur Daten aus 2018 und 2019 zur Verfügung gestellt, nicht jedoch Daten aus 2017:

Pro Tag sind in den Jahren 2018 und 2019 rund 2 Züge ersatzlos entfallen, die an den genannten Halten hätten fahren sollen. Dies entspricht 2,9% der Zugfahrten an diesen Halten. Aus den entfallenen Zügen resultieren 4 (in 2018) bzw. 5 (in 2019) ersatzlos entfallene Halte je Tag, was 2,3% bzw. 2,5% der Halte entspricht.

Regionalverkehr:

Die Anknüpfungspunktlichkeit des DB-Regionalverkehrs (Pünktlichkeitsgrenze 5:59 min) auf den genannten Strecken lag 2018 bei knapp 84%, 2019 im Zeitraum bis Mitte März bei gut 87%.

Im Jahr 2017 fielen auf den angegebenen Strecken knapp 500 Züge des DB-Regionalverkehrs komplett oder auf Teilabschnitten aus. Die Zahl der Zugausfälle stieg im Jahr 2018 auf 559 teilweise oder komplett ausgefallene Züge. Im Jahr 2019 sind in der Zeit bis zur KW 10 (10. März) knapp 50 Züge komplett oder teilweise ausgefallen.

2. Was waren die Ursachen für die Verspätungen, Halt- und Zugausfälle entlang besagter Strecken in den Jahren 2017, 2018 und 2019?

Für den *DB-Fernverkehr* liegen folgende Informationen vor:

Die Hauptursachen für verspätete Züge auf den bezeichneten Abschnitten zwischen Stuttgart und Karlsruhe waren in allen drei Jahren Gründe der Zugfolge. Auch Verspätungen durch Störungen an Triebzügen sowie durch Umlauf- und Einsatzplanung (z. B. abweichende Reihung) sind in allen drei Jahren unter den fünf wichtigsten Ursachen.

2017 waren Verspätungen aufgrund gestörter Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik unter den fünf wichtigsten Ursachen. 2018 nahmen Verspätungen aufgrund der verkehrlichen Zugvorbereitung (z. B. Bereitstellung) deutlich zu und lösten die Störungen der Leit- und Sicherungstechnik in der Gruppe der wichtigsten Verspätungen ab. 2019 nahmen die Störungen an Leit- und Sicherungstechnik erneut zu und verdrängten die Verspätungen der verkehrlichen Zugvorbereitung.

Auch bei den Ursachen von Halt- bzw. Zugausfällen machen Fahrzeugstörungen den größten Anteil aus. Zug- bzw. Haltausfälle aufgrund von Witterung sowie der Umleitung von Zügen schließen sich daran an.

2018 gehörten auch externe Ereignisse (u. a. Personenunfälle) und Streiks zu den Top 5 Ursachen von Zug- und Haltausfällen.

2019 finden sich stattdessen Störungen an der Infrastruktur sowie Dispomaßnahmen unter den Top 5 Ursachen von Zug- und Haltausfällen.

Der Großteil der Zugausfälle im DB-Regionalverkehr kommt in allen betrachteten Jahren aufgrund von Fahrzeugschäden zustande. Im Jahr 2017 waren Fahrzeugstörungen für die Hälfte aller ausgefallenen Züge verantwortlich, in den Jahren 2018 und 2019 lag der Anteil bei ca. 40%. Die personalbedingten Ausfälle machen in den Jahren jeweils einen Anteil von 15% aus. Im Jahr 2018 wurde ein

hoher Anteil der Ausfälle durch Infrastrukturstörungen verursacht (ca. 22 %): Hier zeigt sich, welche Auswirkungen die jahrelange Vernachlässigung der bundeseigenen Schieneninfrastruktur hat. Sonstige Störungen (Personenunfall, Streik etc.) sind im Jahr 2019 bisher für ein Viertel der ausgefallenen Verbindungen verantwortlich.

3. *Wie oft kam es in den Jahren 2017, 2018 und 2019 zu Umleitungen der Züge besagter Strecken, aufgeschlüsselt nach Abschnitt, Grund und Zeitpunkt?*

Zum *DB-Fernverkehr* liegt folgende Information vor:

Streckenspezifische Umleitungen können nicht systematisch ausgewertet werden. Bei Zug- bzw. Haltausfällen kann lediglich ermittelt werden, ob die Ursache für die Verspätung in einer Umleitung liegt. Die Ursachen für die Umleitung wiederum, der betroffene Abschnitt sowie der Zeitpunkt, können nicht genauer bestimmt werden.

Der *Regionalverkehr* war bzw. ist in den betreffenden Jahren häufig von Bauarbeiten betroffen, die oft auch zu Umleitungen v. a. der IRE-Züge Stuttgart-Karlsruhe führten:

2017

Der wegen des Neubaus des Pforzheimer Tunnels gültige Baufahrplan vom 13. Dezember 2015 musste wegen Bauverzögerungen von DB Netz bis zum 10. Juni 2017 verlängert werden (Teilausfälle zwischen Pforzheim und Remchingen sowie zwischen Söllingen und Pforzheim).

3. November 2017 bis 13. November 2017 Weichenerneuerung bei Vaihingen (Enz) – Nachholarbeiten aus 2015, teilweise Ausfall zwischen Pforzheim und Bietigheim-Bissingen.

2018

12. 02. 2018 bis 16. 02. 2018 Pforzheimer Tunnel, Schienenwechsel

25. 03. 2018 bis 02. 04. 2018 Karlsruhe Hbf-KA-Durlach, Gleiserneuerung

04. 04. 2018 bis 11. 05. 2018 Pforzheimer Tunnel, Tunnelbauarbeiten

09. 04. 2018 bis 17. 05. 2018 Karlsruhe-Grötzingen, Brückenbauarbeiten

19. 05. 2018 bis 04. 06. 2018 Pforzheim-Karlsruhe, Gleiserneuerung, Vollsperrung

16. 06. 2018 bis 22. 07. 2018 Pforzheim-Mühlacker, Gleiserneuerung, Vollsperrung

26. 07. 2018 bis 29. 07. 2018 Mühlacker, Weichenerneuerung

30. 07. 2018 bis 09. 09. 2018 Pforzheim-Wilferdingen-Singen, Tunnelarbeiten

10. 11. 2018 bis 08. 12. 2018 Pforzheim-Mühlacker, Brückenarbeiten A 8

2019

10. 07. 2019 bis 15. 07. 2019 Stuttgart-Zuffenhausen, Gleisbauarbeiten S 21

19. 07. 2019 bis 22. 07. 2019 Stuttgart-Zuffenhausen, Gleisbauarbeiten S 21

Auch hier zeigt sich, dass der Sanierungsstau im Schienennetz des Bundes durch die aktuellen Nachholinvestitionen erhebliche und häufige Beeinträchtigungen nach sich zieht.

4. *Wie oft wurde bei den oben genannten Störungen auf besagter Strecke die Nutzung von Fernverkehrszügen für Inhaber von Nahverkehrstickets freigegeben?*

Im Jahr 2017 wurde 523-mal die Nutzung von Fernverkehrszügen für Kundinnen und Kunden mit Nahverkehrstickets freigegeben, im Jahr 2018 waren es 532 Freigaben und 2019 bisher 180 Freigaben (Stand: 19. März 2019).

Zusätzlich zu diesen Freigaben gab es eine flächendeckende Freigabe im Zeitraum vom 6. Januar bis 22. Januar 2017 für die Linie 61 im Abschnitt Aalen-Karlsruhe sowie für die Linie 60 im Abschnitt Karlsruhe-Stuttgart. Der Grund hierfür waren Zugausfälle bei DB Regio durch fehlende Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer. Diese flächendeckende Freigabe ist im genannten Wert für 2017 nicht enthalten.

Das Land hatte 2017 die Freigabe von Fernverkehrszügen für Nahverkehrskunden im 10-Punkte-Aktionsplan mit DB Regio Baden-Württemberg vereinbart.

5. Sofern überfüllte Züge und Störungen am Zug Ursache für Verspätungen waren, welche Maßnahmen wurden seitens der Landesregierung und der Bahnbetreiber ergriffen, um die Störungen in Zukunft zu vermeiden?

Fahrzeugbedingte Störungen (vgl. Antwort zur Frage 7.) im Regionalverkehr waren und sind regelmäßig Gegenstand der Qualitätsgespräche zwischen Verkehrsministerium, NVBW und DB Regio. Überfüllte Züge sind nur in sehr wenigen Fällen die wesentliche Verspätungsursache. Meist sind solche Fälle auf fehlende Wagen oder den Ausfall von Intercity-Zügen der Linie Stuttgart-Karlsruhe zurückzuführen. Mit der Inbetriebnahme des neuen Fahrplans und der Neufahrzeuge des Netzes 1 wird insbesondere auf der schnellen Verbindung Stuttgart-Karlsruhe die Zahl der Züge und in den Hauptverkehrszeiten auch die Zahl der Sitzplätze spürbar ansteigen. Das Verkehrsministerium rechnet hier mit einer Entzerrung der Situation.

6. Inwieweit werden regelmäßige Verspätungen bei der Überarbeitung der Fahrpläne eingearbeitet?

Im Rahmen der regelmäßigen Fahrplanarbeit wird versucht, offensichtlich zu knapp berechnete Fahrzeiten (z. B. aufgrund im Fahrplan hinterlegter zu kurzer Haltezeiten) zu korrigieren, insbesondere, wenn dies ohne negative Rückwirkungen auf die Anschlussbeziehungen möglich ist. Dies ist in einzelnen Fällen 2018 in Form von Anpassungen im Minutenbereich bei der IRE-Linie Stuttgart-Karlsruhe auch erfolgt.

7. Inwieweit kamen neue, ungetestete Züge oder veraltete, fehleranfällige Züge auf besagter Strecke zum Einsatz?

Beginnend seit Anfang 2017 werden auf den Linien Stuttgart-Karlsruhe und Stuttgart-Heidelberg von DB Regio neue Elektrolokomotiven der Baureihe 147 des Herstellers Bombardier eingesetzt, die sich anfangs durch eine enorme Störanfälligkeit auszeichneten. Erst nach und nach konnte die Störanfälligkeit durch intensive Personalschulung und Software-Updates etwas reduziert werden. Der Anteil fahrzeugbedingter Zugausfälle war auf diesen Linien aber auch noch 2018 relativ hoch. Um die Jahreswende 2018/2019 versuchte auch DB Fernverkehr, die Intercity-Linie Nürnberg-Stuttgart-Karlsruhe auf neue Doppelstockzüge umzustellen, die ebenfalls mit den neuen Loks der Baureihe 147 bespannt werden. Diese Züge unterscheiden sich von den Doppelstockwagen der DB Regio dahingehend, dass sie wie ein Triebwagen als eine einzige betriebliche Einheit behandelt werden müssen. Die Störungen insbesondere beim Fahrtrichtungswechsel in Stuttgart Hbf waren zunächst dermaßen häufig und gravierend, dass die meisten Züge für einen Übergangszeitraum wieder auf lokbespannte ältere einstöckige Wagenzüge umgestellt wurden. Inzwischen verkehren in den allermeisten Fällen wieder die neuen Doppelstockgarnituren.

8. *Wie haben sich die Verspätungen, Halt- und Zugausfälle auf den ab Juni 2019 von Abellio bzw. Go-Ahead betriebenen Strecken der AVG im Vergleich zu den auch nach Juni 2019 noch von der AVG betriebenen Strecken im Verlauf des Jahres 2018 entwickelt (aufgeschlüsselt nach Strecken)?*

Bei einer zugrunde gelegten Pünktlichkeitsgrenze von 03:59 min gem. Verkehrsvertrag verzeichnet die AVG auf den zukünftigen Strecken von Abellio (Bietigheim-Bissingen–Mühlacker-Pforzheim; Mühlacker–Bretten–Bruchsal) deutlich bessere Pünktlichkeitswerte als in ihrem Gesamtnetz. Auffällig ist jeweils ein Einbruch der Pünktlichkeit gegen Ende des Jahres 2018. Auf den zukünftig weiterhin von der AVG betriebenen Strecken (alle Messstationen ohne Pforzheim Hbf, Bretten, Bruchsal) sind zudem schwache Pünktlichkeitswerte in den Sommermonaten (Juni, Juli, August und September) zu beobachten.

Pünktlichkeitswerte AVG 2018 (Pünktlichkeitsgrenze von 03:59 min):

Zeitintervall	zukünftige Abellio/G-A-Strecken*	zukünftige AVG-Strecken**
Jan 18	91,7 %	82,2 %
Feb 18	92,3 %	83,6 %
Mrz 18	91,8 %	84,8 %
Apr 18	90,0 %	83,8 %
Mai 18	91,3 %	82,7 %
Jun 18	88,8 %	78,7 %
Jul 18	90,1 %	78,3 %
Aug 18	94,9 %	80,2 %
Sep 18	90,8 %	79,9 %
Okt 18	90,5 %	80,7 %
Nov 18	87,5 %	78,3 %
Dez 18	85,9 %	79,2 %
Gesamt	90,5 %	81,0 %

* Messstationen Pforzheim Hbf, Bretten, Bruchsal (entsprechende Zugnummern)

** Alle übrigen 17 Messstationen (ausgenommen Pforzheim Hbf, Bretten, Bruchsal)

9. *Inwieweit können Fahrdienstleister für technische Störungen aufgrund neuer, ungetesteter oder veralteter Züge belangt werden?*

Gar nicht. Fahrdienstleiterinnen und Fahrdienstleiter werden bei der DB Netz AG nach Tarifverträgen bezahlt, die keine Zielvereinbarungen z. B. in Abhängigkeit von der Pünktlichkeit vorsehen.

10. Inwieweit wird aus Sicht der Landesregierung ein unregelter Brexit Auswirkungen auf den Betrieb der an einen britischen Anbieter vergebenen Relationen haben?

Nach Einschätzung der Landesregierung hätte eine no-deal-Lösung keine spezifischen Auswirkungen auf den SPNV in Baden-Württemberg. Zwar würde ein harter Brexit bedeuten, dass sämtliche Rechtsvorschriften mit Bezug auf den EU-Mitgliedsstatus auf das Vereinigte Königreich (VK) nicht mehr anwendbar wären. Allerdings wurden die Verkehrsverträge des Landes Baden-Württemberg mit Go-Ahead bereits vor geraumer Zeit auf die deutsche Tochter von Go-Ahead, eine nach deutschem Recht gegründete GmbH, übergeleitet. Auch eine nicht mehr bestehende Freizügigkeit für Arbeitnehmer/-innen aus dem VK hätte keine Auswirkungen, da keine Pläne seitens Go-Ahead bekannt sind, etwaige Personalengpässe durch Personal der Muttergesellschaft zu kompensieren.

Hermann
Minister für Verkehr