

Antrag

der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Probleme beim Regio-Shuttle 1

Antrag

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

1. seit wann dem Verkehrsministerium die Getriebeprobleme bei den Regio-Shuttles 1 der Deutschen Bahn (Baureihe VT 650) bekannt sind;
2. wann die Deutsche Bahn das Verkehrsministerium über die Notwendigkeit und die voraussichtliche Dauer des Getriebetauschs informiert hat;
3. wann die Deutsche Bahn das Verkehrsministerium über das geplante Konzept des Schienenersatzverkehrs mit Bussen informiert hat;
4. wann die betroffenen Kommunen, Verkehrsverbände und weiteren Aufgabenträger über diese plötzliche Änderung des Betriebskonzepts des Schienenverkehrs im Allgäu von der Deutschen Bahn informiert wurden;
5. wann die betroffenen Kommunen, Verkehrsverbände und weiteren Aufgabenträger über diese plötzliche Änderung des Betriebskonzepts des Schienenverkehrs im Allgäu vom Verkehrsministerium informiert wurden;
6. ob eine Abstimmung zwischen dem Verkehrsministerium, den betroffenen Kommunen, Verkehrsverbänden und weiteren Aufgabenträgern zum Umgang mit den zu erwartenden verkehrlichen Problemen stattgefunden hat;
7. inwiefern durch diese nicht-erbrachten Leistungen Pönalezahlungen durch die Deutsche Bahn fällig werden;
8. inwiefern vom verursachenden Unternehmen auch Entschädigungszahlungen an die betroffenen Fahrgäste vorgesehen sind;

Eingegangen: 14.03.2019/Ausgegeben: 15.04.2019

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

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

9. inwiefern dem Verkehrsministerium bekannt ist, ob diese Getriebeprobleme auch bei Fahrzeugen anderer Verkehrsunternehmen innerhalb oder außerhalb Baden-Württembergs aufgetreten sind;
10. inwiefern das Verkehrsministerium die Probleme mit dem Fahrzeugtyp Regio-Shuttle 1 (VT 650) zum Anlass nehmen wird, künftig in Ausschreibungen explizit auf diese Baureihe zu verzichten.

14. 03. 2019

Rivoir, Kleinböck, Selcuk, Binder, Gall SPD

Begründung

Der plötzlich notwendige Getriebetausch bei den Regio-Shuttles 1 der Deutschen Bahn wirft erneut kein gutes Licht auf die Deutsche Bahn und das für den Schienenpersonennahverkehr zuständige Verkehrsministerium.

Es stellen sich daher Fragen nach der diesbezüglichen Kommunikation zwischen Bahn und Landesregierung sowie zur Kommunikation mit den betroffenen Nutzern und Kommunen wie auch nach Konsequenzen daraus.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 8. April 2019 Nr. 3-3822.0-00/2024 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. seit wann dem Verkehrsministerium die Getriebeprobleme bei den Regio-Shuttles 1 der Deutschen Bahn (Baureihe VT 650) bekannt sind;*
- 2. wann die Deutsche Bahn das Verkehrsministerium über die Notwendigkeit und die voraussichtliche Dauer des Getriebetauschs informiert hat;*

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vorweg ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei den auftretenden Problemen an den Fahrzeugen der DB Regio AG vom Typ Regio-Shuttle RS 1 (Baureihe 650) nicht um Getriebeprobleme, sondern um Risse an den Getriebegabeln (Aufhängung des Getriebes) handelt. Mit Mailverkehr vom Freitag, dem 22. Februar 2019 wurde das Ministerium für Verkehr (VM) vom zuständigen Verkehrsvertragsmanager der DB Regio AG darüber informiert, dass auf Grund von Rissen an der Getriebegabel die auf der württembergischen Allgäubahn eingesetzten Fahrzeuge vom Typ Regio-Shuttle RS 1 zusätzlicher Überprüfungen unterzogen werden müssen. Als Vorsichtsmaßnahme wurden mit Stand 22. Februar 2019 11 Fahrzeuge, bei denen Schäden vermutet wurden, außer Betrieb genommen.

Im Laufe des Tages wurde das VM von der DB Regio AG unterrichtet, dass nun rund 20 Fahrzeuge von der Problematik betroffen seien.

In den folgenden Tagen gab es einen Austausch zwischen der DB Regio AG und dem VM über den Umgang mit der Situation und über die Dauer des Austauschs der Getriebegabel an den betroffenen Fahrzeugen. Ein entsprechendes Schreiben der Hausleitung des VM wegen der Wartungsversäumnisse im DB Konzern ging

am 28. Februar 2019 an den Vorstand der Deutschen Bahn AG. Dieser hat mit Schreiben vom 15. März 2019 Stellung bezogen.

3. wann die Deutsche Bahn das Verkehrsministerium über das geplante Konzept des Schienenersatzverkehrs mit Bussen informiert hat;

In der Mail hat die DB Regio AG das Land darüber informiert, dass der Betrieb auf der württembergischen Allgäubahn auf den Strecken Memmingen – Kißlegg – Lindau und Kißlegg – Aulendorf ohne Gegenmaßnahmen nicht aufrechterhalten werden kann. An einem Ersatzprogramm in Form eines Busnotverkehrs (BEV) bzw. Schienenersatzverkehr (SEV) werde nach der damaligen Aussage der DB Regio gearbeitet.

4. wann die betroffenen Kommunen, Verkehrsverbände und weiteren Aufgabenträger über diese plötzliche Änderung des Betriebskonzepts des Schienenverkehrs im Allgäu von der Deutschen Bahn informiert wurden;

Laut Auskunft der DB Regio AG wurden am Freitag, den 22. Februar 2019 neben dem Ministerium für Verkehr auch das Landratsamt Ravensburg, der Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH (bodo) sowie die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH als zuständiger Aufgabenträger für den bayerischen Teil der Strecke über die Situation und über die Einrichtung von Ersatzverkehr mit Bussen zur Gewährleistung einer zuverlässigen Beförderung der Reisenden ab Montag, dem 25. Februar 2019, unterrichtet.

Ebenfalls wurde laut Auskunft der DB Regio AG am selben Tag zur Information der Öffentlichkeit und der Kommunen eine entsprechende Presseinformation der DB Regio AG veröffentlicht sowie ergänzende Informationen in den Auskunftsmedien der Deutschen Bahn AG eingestellt. Am 23. Februar 2019 erfolgte eine zusätzliche Information von Fahrgastverbänden und dem Vorsitzenden des bodo-Fahrgastbeirats. Im Laufe des Wochenendes 23./24. Februar 2019 wurden laut Mitteilung der DB Regio AG an den Stationen der betroffenen Strecken entsprechende Hinweise und die Ersatzfahrpläne angebracht.

5. wann die betroffenen Kommunen, Verkehrsverbände und weiteren Aufgabenträger über diese plötzliche Änderung des Betriebskonzepts des Schienenverkehrs im Allgäu vom Verkehrsministerium informiert wurden;

Vonseiten des VM wurde am Montag, den 25. Februar 2019 zusätzlich über eine Pressemitteilung öffentlichkeitswirksam sowohl die betroffenen Fahrgäste als auch die regionalen Vertreter sowie der bayerische Aufgabenträger unterrichtet. Damit war gewährleistet, dass schnell und umfassend ein großer Personenkreis, der von dem Ausfall der Fahrzeuge betroffen gewesen ist, informiert wurde.

6. ob eine Abstimmung zwischen dem Verkehrsministerium, den betroffenen Kommunen, Verkehrsverbänden und weiteren Aufgabenträgern zum Umgang mit den zu erwartenden verkehrlichen Problemen stattgefunden hat;

Die Abstimmung über die zu erwartenden verkehrlichen Probleme wurden zwischen VM, NVBW und der DB Regio AG vorgenommen. Im Rahmen der Zuständigkeit für die SPNV-Planung steht das VM über die NVBW mit der regionalen Ebene in Verbindung.

Das VM ist als zuständiger Aufgabenträger unabhängig davon mit der Handhabung solcher Verkehrsunterbrechungen und der Bedeutung für die betroffenen Fahrgäste vertraut und nimmt diese Situationen entsprechend ernst. Mit den verantwortlichen Stellen der DB Regio AG wurden weitere Schritte zur schnellstmöglichen Wiederherstellung der Einsatzfähigkeit der betroffenen Fahrzeuge besprochen.

Allerdings ist es primär die Aufgabe des verantwortlichen Verkehrsunternehmens – hier also die DB Regio AG – entsprechenden Ersatzverkehr zu organisieren. Die DB Regio AG hat hierfür – ebenso wie alle anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland – auf Grund der verkehrsvertraglichen Regelungen entsprechende langfristige Verträge mit Busunternehmen abgeschlossen, um bei so

gravierenden Verkehrsbeeinträchtigungen einen adäquaten Ersatzverkehr zu organisieren.

Bei längerfristigen Ersatzverkehren nimmt die NVBW auf Grund der vertraglichen Regelungen die weitere Abstimmung mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen hinsichtlich der Ausgestaltung des Ersatzverkehrs vor.

7. inwiefern durch diese nicht-erbrachten Leistungen Pönalezahlungen durch die Deutsche Bahn fällig werden;

Die DB Regio AG erhält für nicht erbrachte Verkehrsleistungen keine Vergütung. Soweit BEV-Leistungen oder SEV-Leistungen bei betrieblichen Unterbrechungen durch das Verkehrsunternehmen anstelle des regulären Schienenpersonennahverkehrs erbracht werden, erhält das Verkehrsunternehmen den spezifischen – geringeren – Vergütungssatz für BEV-/SEV-Leistungen.

8. inwiefern vom verursachenden Unternehmen auch Entschädigungszahlungen an die betroffenen Fahrgäste vorgesehen sind;

Primär hat das verursachende Unternehmen die vertragliche Verpflichtung, die Beförderung der Fahrgäste über die Organisation eines Ersatzverkehrs abzusichern. Nach Auskunft der DB Regio AG richtet sie in der vorliegenden Situation ihr Hauptaugenmerk auf einen zuverlässigen und umfangreichen Ersatzverkehr, der insoweit wichtiger und für die betroffenen Fahrgäste relevanter sei, als über die gesetzlichen Regelungen hinausgehende Entschädigungszahlungen. Aus diesem Grund habe die DB Regio AG kurzfristig einen über die vertraglichen Anforderungen hinausgehenden Ersatzverkehr mit ergänzenden Schnellbussen eingerichtet. Darüber hinaus wurden zusätzliche Aufwendungen für die Anmietung von Ersatzfahrzeugen unternommen. Unbenommen hiervon verweist die DB Regio AG auf die gesetzlichen Regelungen zu den Fahrgastrechten im Eisenbahnverkehr.

9. inwiefern dem Verkehrsministerium bekannt ist, ob diese Getriebeprobleme auch bei Fahrzeugen anderer Verkehrsunternehmen innerhalb oder außerhalb Baden-Württembergs aufgetreten sind;

Laut Auskunft der DB Regio AG handelt es sich bei den auftretenden Schäden an den Fahrzeugen nicht um Getriebeprobleme, sondern um Rissbildungen an den Getriebegabeln (Aufhängung des Getriebes; s. o. Antwort zur Frage 1). Das VM hatte bis zum Zeitpunkt der Unterrichtung durch die DB Regio AG keine Kenntnisse über diese spezifischen Probleme an den Getriebegabeln.

10. inwiefern das Verkehrsministerium die Probleme mit dem Fahrzeugtyp Regio-Shuttle 1 (VT 650) zum Anlass nehmen wird, künftig in Ausschreibungen explizit auf diese Baureihe zu verzichten.

Die Frage des Einsatzes dieser Fahrzeuge hängt immer von dem betreffenden Baujahr der Fahrzeuge und von der Wartung der Fahrzeuge ab. Grundsätzlich gibt es Netze in Baden-Württemberg, auf denen Fahrzeuge des Typs RS 1 ohne größere Probleme oder Beanstandungen eingesetzt werden. Zu nennen sind u. a. die Breisgau S-Bahn auf den Strecken Freiburg – Breisach und Freiburg Elzbach und das Ortenau-Netz, in denen diese Fahrzeuge seit Jahren zuverlässig ihren Dienst versehen. Gleiches gilt für den Einsatz von Fahrzeugen vom Typ RS 1 in anderen Bundesländern.

Da das Land Baden-Württemberg verpflichtet ist, mit den Steuermitteln, die es für den SPNV einsetzt, wirtschaftlich und sparsam umzugehen, wird das für die Vergabe von SPNV-Leistungen zuständige VM auch künftig einzelne Ausschreibungen vornehmen, in denen geeignete Gebrauchtfahrzeuge eingesetzt werden. Hierbei erfolgt die Steuerung der Auswahl der Fahrzeuge über die Festlegung eines zulässigen Höchstalters der eingesetzten Fahrzeuge, bis zudem davon auszugehen ist, dass diese vollumfänglich in der Lage sind, die Verkehrsleistungen während der Laufzeit des ausgeschriebenen Vertrages zu erfüllen. Soweit die entsprechenden Kapazitäten es verantworten, wird das Land daher keinen spezifischen Fahrzeugtyp ausschließen, der die geforderten übrigen Leistungsparameter erfüllt. Dies wäre vergaberechtlich nicht zulässig.

Das Land unterstützt im Übrigen die Elektrifizierung von Schienenstrecken im Land, sodass künftig der Einsatz von Dieselfahrzeugen generell rückläufig sein wird.

Hermann

Minister für Verkehr