

Antrag

der Abg. Thomas Dörflinger u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Sicherstellung einer übergreifenden Nutzerinformation, Anschluss-sicherung und Störungsdisposition im Schienenperso-nennahverkehr (SPNV)

Antrag

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

1. wie sie die neuen Anforderungen beurteilt, die sich durch steigende Zahl und kleinräumigere Verantwortungsbereiche der SPNV-Betreiber in Baden-Württemberg im Allgemeinen sowie speziell bei den „Stuttgarter Netzen“ hinsichtlich Anschluss-sicherung im SPNV und SPFV, Information der Reisenden über die An-schlusserreichung und Alternativverbindungen sowie der Zusammenar-beit bei Betriebsstörungen ergeben;
2. welche Vorgaben hierzu in Verkehrsverträgen des SPNV bestehen und wie im Nutzerinteresse die Mitwirkung der Fernverkehrsanbieter und Infrastrukturbetreiber sichergestellt wird;
3. an welchen Knoten und nach welchen Kriterien Land, Eisenbahnverkehrsunter-nahmen oder Infrastrukturbetreiber die Anschlussqualität messen und wie sich deren Grad an den 20 wichtigsten Bahnhöfen des Landes in den Jahren 2015 bis 2019 entwickelt hat;
4. wie sie die derzeitige Vorgehensweise zur Anschluss-sicherung beurteilt, wo-nach Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber für Anschluss-bahnhöfe je Fahrplanperiode zug-spezifische Wartezeiten definiert haben, in-nerhalb welcher der Infrastrukturbetreiber selbstständig und ohne Abstim-mungsbedarf mit SPNV-Betreibern Anschlüsse sichert;

5. ob sie davon Kenntnis hat, dass seitens DB Netz AG im Dezember 2019 das Verfahren zur Anschlussssicherung im Regionalbereich Südwest geändert wird und wie die einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Landesregierung sowie die BAG SPNV die Auswirkungen auf die Qualität der Anschlussgewährung einschätzen, insbesondere bei der Vielzahl gering verspäteter Züge mit kurzen, planmäßigen Anschlüssen im Land;
6. ob sie die Auffassung teilt, dass besonders bei kurzfristig auftretenden Verspätungen und bei bereits planmäßig kurzen Umsteigezeiten nur eine selbstständige Disposition durch den Infrastrukturbetreiber die Anschlüsse in der notwendigen Zuverlässigkeit sicherstellt;
7. wie sie das geplante Verfahren hinsichtlich der Diskriminierungsfreiheit beurteilt und ob auch nach ihrem Dafürhalten nicht einzig und allein der Infrastrukturbetreiber als „unabhängiger Dritter“ eine diskriminierungsfreie, wettbewerbsneutrale und vollständige Umsetzung der Wartezeitenregelung gewährleisten kann;
8. wie sichergestellt ist, dass die Definition von Pünktlichkeit seitens Land, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber den Kundenerwartungen entspricht und nur dann ein Zug gegenüber Reisenden und Besteller als pünktlich bewertet und kommuniziert wird, wenn zumindest die geplanten Anschlüsse zu SPNV und SPfV erreicht werden;
9. wie zukünftig gewährleistet ist, dass die Reisenden in bestehenden Echtzeit-Onlinemedien der Betreiber (beispielsweise im DB-Streckenagent) und des Landes, in den fahrzeugseitigen Fahrgastinformationssystemen sowie in den Bahnhöfen korrekt und unternehmensübergreifend gleichlautend über die Anschlusserrreichung oder relevante Zugausfälle aller Betreiber informiert werden;
10. wie im Falle von Anschlussbrüchen oder Zugausfällen künftig gewährleistet wird, dass Reisende über Unternehmensgrenzen des SPNV und SPfV hinweg zuverlässig über die nächstbeste und nutzbare Alternativverbindung informiert werden und wie sichergestellt ist, dass das Zugpersonal auf Alternativrouten darüber und über die Anerkennung von Fahrausweisen unterrichtet wird;
11. inwieweit im Falle der Anschlussssicherung eine Vereinbarung zur Durchführung der vereinbarten Wartezeitenregelung mit der DB Netz AG getroffen werden könnte, um eine bestmögliche, rasche und effiziente Disposition von Anschlüssen oder Störungen gewährleisten zu können;
12. wie sichergestellt wird, dass Vertragsstrafen nicht entstehen, wenn innerhalb vereinbarter Wartezeiten Anschlüsse hergestellt werden, obwohl das wartende Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht für die Ankunftsverspätung verantwortlich ist oder gar bei den letzten Verbindungen ohne Folgeanschlüsse eine Anschlussaufnahme auch vom Bestellers gefordert wird;
13. ob und in welcher Form eine regelmäßige Abstimmung zwischen den Verkehrsunternehmen im Schienenpersonennahverkehr stattfindet, um mit Dispositionsregeln oder konkreten Maßnahmen auf absehbare Situationen ausreichend vorbereitet zu sein, etwa im Blick auf Baustellen, Events mit erhöhtem Fahrgastaufkommen oder Fahrplanwechsel;
14. welche dieser oder weiterer Maßnahmen sie ergriffen und vertraglich vereinbart hat und noch ergreifen wird, um die Qualität des Schienenpersonennahverkehrs vor diesem Hintergrund sicherzustellen und den Nutzern eine möglichst störungsfreie Nutzung bieten zu können.

19.07.2019

Dörflinger, Hartmann-Müller, Razavi,
Rombach, Dr. Schütte, Schuler CDU

Begründung

Die Anzahl der Betreiber im SPNV nimmt spätestens seit Auslaufen des „großen Verkehrsvertrags“ laufend zu, dabei zeichnen die Betreiber immer seltener nebst der Verantwortung für eine Linie auch für die Funktionsweise eines Netzes mit Anschlüssen verantwortlich. Seit der Betriebsaufnahme der ersten Stufe des Stuttgarter Netzes am 9. Juni 2019 sind nun verstärkt auf Strecken des Schienenpersonennahverkehrs mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen parallel im Einsatz. Mit weiteren Inbetriebnahmestufen sowie weiteren Inbetriebnahmen anderer Netze im Land wird diese Vielfalt weiter zunehmen. Dies schafft zahlreiche neue Schnittstellen und erfordert eine enge Abstimmung und klare Regelungen seitens des Aufgabenträgers.

Zugleich hat die DB Netz AG im laufenden Jahr angekündigt, das aus Sicht bisheriger SPNV-Betreiber bewährte und unabdingbare Verfahren der Anschlusssicherung gemäß „Wartezeitenverzeichnis“ de facto einzustellen und die Verantwortung für die Sicherung von Anschlüssen komplett den Betreibern des SPNV und SPFV zu überlassen. Es besteht Anlass zur Sorge um die Sicherstellung der Anschlüsse besonders an den zahlreichen SPNV-Knotenbahnhöfen mit nur wenigen Minuten Umsteigezeit, wie dies im integralen Taktfahrplan auch im Sinne attraktiver Reisezeiten zugrunde gelegt ist. Besonders bei kurzfristig auftretenden Verzögerungen im Betriebsablauf dürfte eine Abstimmung der Anschlusssicherung über mehrere Betreiber hinweg kaum durchführbar und auch nicht hilfreich für die betriebliche Stabilität und eine hohe Attraktivität für die Reisenden sein.

Der Antrag soll erfragen, wie die Abstimmungsprozesse bisher stattfinden und was das Land unternimmt, um die Qualität des Schienenpersonennahverkehrs vor den Hintergründen einer zunehmenden Zahl an Betreibern, planmäßig optimierter Anschlusssituation und der seitens der DB Netz AG geplanten Veränderungen sicherzustellen.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 13. September 2019 Nr. 3-3894.0/1598 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. wie sie die neuen Anforderungen beurteilt, die sich durch steigende Zahl und kleinräumigere Verantwortungsbereiche der SPNV-Betreiber in Baden-Württemberg im Allgemeinen sowie speziell bei den „Stuttgarter Netzen“ hinsichtlich Anschlusssicherung im SPNV und SPFV, Information der Reisenden über die Anslusserreichung und Alternativverbindungen sowie der Zusammenarbeit bei Betriebsstörungen ergeben;*

Die Situation, dass auf vielen Strecken mehr als ein SPNV-Betreiber tätig ist und dass an vielen Knotenpunkten zwei, zum Teil auch drei SPNV-Unternehmen Verkehre anbieten, ist für Baden-Württemberg grundsätzlich nicht neu, da seit vielen Jahren nichtbundeseigene Eisenbahnen wie AVG, SWEG oder SBB erhebliche Anteile am SPNV im Land bestreiten. Insofern sind die Anforderungen an Anschlusssicherung, Information der Reisenden über eine Anslusserreichung und Zusammenarbeit bei Betriebsstörungen als solche nicht neu. Die Anforderungen bekommen jedoch durch die Übernahme des „Stuttgarter Netzes“ durch Abellio und Go-Ahead eine verstärkte Bedeutung.

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

2. *welche Vorgaben hierzu in Verkehrsverträgen des SPNV bestehen und wie im Nutzerinteresse die Mitwirkung der Fernverkehrsanbieter und Infrastrukturbetreiber sichergestellt wird;*

Die Anschlusserrreichung wird gemessen und beim Verfehlen von Grenzwerten pönalisiert (vgl. Antwort zur Frage 3). Die Wartezeit- und Anschlussregelungen müssen nach den vertraglichen Vorgaben vor Beginn jeder Fahrplanperiode zwischen EVU und Aufgabenträger bzw. NVBW abgestimmt werden. Verlangt der Aufgabenträger Wartezeiten von über fünf Minuten, die über die Regelungen zum Ausschreibungszeitpunkt hinausgehen, werden die betreffenden Züge aus der Pünktlichkeitsbetrachtung herausgenommen. Für die Mitwirkung von Fernverkehrsanbietern und Infrastrukturbetreibern ist in Ermangelung vertraglicher Beziehungen zwischen Aufgabenträger und diesen Akteuren deren guter Wille erforderlich. Zur Fahrgastinformation wird auf die Beantwortung der Fragen 9 und 10 verwiesen.

3. *an welchen Knoten und nach welchen Kriterien Land, Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Infrastrukturbetreiber die Anschlussqualität messen und wie sich deren Grad an den 20 wichtigsten Bahnhöfen des Landes in den Jahren 2015 bis 2019 entwickelt hat;*

Im Rahmen des Qualitätsmesssystems wird – verkehrsvertraglich geregelt – der Anschlusserrreichungsgrad an gut 60 kleineren und größeren Umsteigebahnhöfen in Baden-Württemberg automatisiert gemessen. Dabei wird geprüft, wann ein Zug, der planmäßig innerhalb einer definierten Zeitspanne nach planmäßiger Ankunft eines Zuges aus dem betreffenden Vertrag abfahren soll und daher als Anschlusszug definiert ist, tatsächlich abgefahren ist und ob zwischen der tatsächlichen Ankunft des einen und der tatsächlichen Abfahrt des anderen Zuges mindestens ein bestimmter zeitlicher Abstand lag, der für den Umstieg ausreichend war.

Als die 20 wichtigsten Bahnhöfe im Sinne der Frage wurden diejenigen Umsteigebahnhöfe herausgegriffen, die 2015 im „Großen Verkehrsvertrag“ mit DB Regio die Messpunkte mit den meisten gemessenen Anschlüssen darstellten. Die Entwicklung der Anschlusssicherheit an diesen Stationen bis ins Jahr 2019 ist in der *Anlage* dargestellt. Dabei haben sich allerdings im Zeitablauf zum Teil beispielsweise durch die Inbetriebnahme neuer Verkehrsverträge Veränderungen bei den einbezogenen Leistungen ergeben. Die neuen ab Juni 2019 in Betrieb befindlichen Netze (Abellio, Go-Ahead, SWEG) sind noch nicht berücksichtigt.

4. *wie sie die derzeitige Vorgehensweise zur Anschlusssicherung beurteilt, wonach Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber für Anschlussbahnhöfe je Fahrplanperiode zugspezifische Wartezeiten definiert haben, innerhalb welcher der Infrastrukturbetreiber selbstständig und ohne Abstimmungsbedarf mit SPNV-Betreibern Anschlüsse sichert;*

Wir halten diese Vorgehensweise für sachgerecht und zielführend. Die NVBW spielt bei der Definition der zug- oder linienspezifischen Wartezeiten für die Knotenbahnhöfe eine wichtige Rolle. Die EVU können die einmal vereinbarten Wartezeiten nicht ohne Abstimmung mit den Aufgabenträgern ändern.

5. *ob sie davon Kenntnis hat, dass seitens DB Netz AG im Dezember 2019 das Verfahren zur Anschlusssicherung im Regionalbereich Südwest geändert wird und wie die einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Landesregierung sowie die BAG SPNV die Auswirkungen auf die Qualität der Anschlussgewährung einschätzen, insbesondere bei der Vielzahl gering verspäteter Züge mit kurzen, planmäßigen Anschlüssen im Land;*

Land und NVBW wurden von DB Netz über die Änderung in Kenntnis gesetzt. Die neuen Regelungen wurden Verkehrsministerium, NVBW und betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) von DB Netz in verschiedenen Sitzungen vorgestellt. Sie stießen bei Land, NVBW und betroffenen EVU auf einhellige Ablehnung. Es wird ein erheblicher Mehraufwand für die betroffenen Leitstellen der EVU und dennoch eine spürbare Verschlechterung der Anschlusssicherheit be-

fürchtet. Das Verkehrsministerium teilt die Auffassung, dass insbesondere bei der Vielzahl gering verspäteter Züge mit kurzen, planmäßigen Anschlüssen die Anschlussverreichung gefährdet sein dürfte.

Eine Reaktion der BAG-SPNV ist nicht bekannt. Die bisher in Baden-Württemberg bzw. im Bereich der Niederlassung Südwest der DB Netz AG praktizierte Lösung stellte schon seit mehreren Jahren einen Sonderfall dar. In allen anderen Niederlassungen wird das für Dezember 2019 in Baden-Württemberg vorgesehen Verfahren bereits seit einigen Jahren praktiziert. Die meisten übrigen Aufgabenträger sind somit von der Änderung zum Dezember 2019 kaum betroffen.

6. ob sie die Auffassung teilt, dass besonders bei kurzfristig auftretenden Verspätungen und bei bereits planmäßig kurzen Umsteigezeiten nur eine selbstständige Disposition durch den Infrastrukturbetreiber die Anschlüsse in der notwendigen Zuverlässigkeit sicherstellt;

Die Auffassung wird geteilt. Gerade bei Verzögerungen bei der Einfahrt in einen Knotenpunkt ist es unrealistisch, dass ein Anschluss mit einer Meldekette Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer – Leitstelle zubringendes EVU – Leitstelle aufnehmendes EVU – DB Netz – Leitstelle aufnehmendes EVU noch umgesetzt werden kann.

7. wie sie das geplante Verfahren hinsichtlich der Diskriminierungsfreiheit beurteilt und ob auch nach ihrem Dafürhalten nicht einzig und allein der Infrastrukturbetreiber als „unabhängiger Dritter“ eine diskriminierungsfreie, wettbewerbsneutrale und vollständige Umsetzung der Wartezeitenregelung gewährleisten kann;

Diskriminierungsgesichtspunkte sehen wir hier nicht als entscheidend an; in der Regel funktionieren Anschlüsse ja gegenseitig, sodass ein EVU, das grundsätzlich nicht auf ein anderes warten würde, Gefahr liefe, dass „seine“ Anschlussreisenden ebenso an Knotenbahnhöfen stranden würden. Ein konsequentes Nicht-Abwarten von Anschlüssen könnte sich unter Umständen auch negativ auf die Kundenzufriedenheit auswirken. Außerdem gehen wir davon aus, dass es weiterhin für die EVU verbindliche Wartezeitenregelungen geben wird, deren Einhaltung der Aufgabenträger überwacht.

8. wie sichergestellt ist, dass die Definition von Pünktlichkeit seitens Land, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber den Kundenerwartungen entspricht und nur dann ein Zug gegenüber Reisenden und Besteller als pünktlich bewertet und kommuniziert wird, wenn zumindest die geplanten Anschlüsse zu SPNV und SPFV erreicht werden;

In den neueren Verträgen ist nicht mehr die bei der DB übliche Pünktlichkeitsdefinition (pünktlich = planmäßig oder weniger als sechs Minuten verspätet) maßgeblich, da bei dieser Definition häufig das angesprochene Problem auftreten kann (Zug gilt als pünktlich, Anschlusszug wird trotzdem verpasst). Stattdessen gelten hier 3 Minuten und 59 Sekunden als Pünktlichkeitsgrenze. Wenn ein Zug mit weniger als vier Minuten Verspätung am Knotenbahnhof eintrifft und bestimmte Wartezeitenregelungen gelten, dürften die allermeisten Anschlusszüge erreicht werden.

Es gibt jedoch auch Konstellationen, bei denen Anschlusszüge wegen Zugkreuzungen auf eingleisigen Strecken im weiteren Verlauf, drohenden Überholungen durch Fernverkehrszüge o.ä. gar nicht oder nur ganz kurz warten können. Hier ist es auch bei einer Pünktlichkeitsgrenze von 3:59 min denkbar, dass als pünktlich gewertete Züge einen Anschluss doch nicht erreichen. Als Anreiz wird nicht nur die Pünktlichkeit, sondern auch die Anschlusssicherheit bewertet (vgl. Antwort zur Frage 3).

9. *wie zukünftig gewährleistet ist, dass die Reisenden in bestehenden Echtzeit-Onlinemedien der Betreiber (beispielsweise im DB-Streckenagent) und des Landes, in den fahrzeugseitigen Fahrgastinformationssystemen sowie in den Bahnhöfen korrekt und unternehmensübergreifend gleichlautend über die Anschluss-erreichung oder relevante Zugausfälle aller Betreiber informiert werden;*

In den Verkehrsverträgen ist eine entsprechende Datenlieferung an die Datendrehscheibe des Landes vorgegeben, sodass diese Informationen auch von anderen EVU abgegriffen und dargestellt werden können. Im Fahrzeuglastenheft ist ein Fahrgastinformationssystem vorgeschrieben, das auf Monitoren auch Informationen zu Verspätungen und veränderten Anschlussbeziehungen darstellt. Alle EVU sind verpflichtet, DB Station & Service aktuelle Daten über Verspätungen oder Zugausfälle zur Darstellung an den Bahnhöfen zu übermitteln.

10. *wie im Falle von Anschlussbrüchen oder Zugausfällen künftig gewährleistet wird, dass Reisende über Unternehmensgrenzen des SPNV und SPFV hinweg zuverlässig über die nächstbeste und nutzbare Alternativverbindung informiert werden und wie sichergestellt ist, dass das Zugpersonal auf Alternativrouten darüber und über die Anerkennung von Fahrausweisen unterrichtet wird;*

Zum ersten Teil der Frage verweisen wir auf die Antwort zur Frage 9: Bei einer kontinuierlichen Lieferung von Echtzeit- bzw. Prognosedaten bieten die elektronischen Fahrplanauskunftssysteme auch kontinuierlich aktualisierte Alternativverbindungen an.

Auch die im zweiten Teil der Frage aufgeworfenen Problemstellungen sind nicht grundsätzlich neu. Das Zugpersonal kann sich über seine Diensthandy beispielsweise in elektronischen Auskunftsmitteln über aktuelle Zugverspätungen und -ausfälle auch auf anderen Linien informieren; es erhält von seiner Leitstelle Störungsmeldungen und idealerweise auch Informationen, wenn z. B. bestimmte Anschlüsse noch abgewartet werden sollen oder mit einem größeren Andrang „umgeleiteter“ Fahrgäste zu rechnen ist. Durch die größere Anzahl von Betreibern erlangt die Kommunikation der unterschiedlichen Leitstellen untereinander dabei größere Bedeutung. Aber auch die DB Regio löst in Baden-Württemberg ihre zentrale Transportleitung in Karlsruhe auf und verlagert die Aufgaben auf mehrere regionale Leitstellen bei den einzelnen Verkehrsbetrieben, sodass auch innerhalb des Konzerns eine Abstimmung der Leitstellen notwendig ist.

Für die Anerkennung von Fahrausweisen gelten unverändert die Fahrgastrechte-regelungen. Fernverkehrszüge werden nach wie vor nur fallweise auf Antrag für Fahrgäste des Nahverkehrs generell freigegeben. An den Informationswegen hierzu an das Zugpersonal hat sich nichts geändert. Im Einzelfall könnte es durch die Einführung des bw-Tarifs zu Mehraufwand kommen, da es dort nicht mehr möglich ist, einen Aufpreis für die Fernverkehrsnutzung auszustellen. Ggf. müssen Fahrgäste aus ausgefallenen Nahverkehrszügen einen neuen Fahrausweis des Fernverkehrs erwerben und sich ihn im Nachgang erstatten lassen. Aber das gilt ebenso für Nutzer des bw-Tarifs in Zügen von DB Regio.

11. *inwieweit im Falle der Anschlusssicherung eine Vereinbarung zur Durchführung der vereinbarten Wartezeitenregelung mit der DB Netz AG getroffen werden könnte, um eine bestmögliche, rasche und effiziente Disposition von Anschlüssen oder Störungen gewährleisten zu können;*

Die DB Netz AG zeigt keine Bereitschaft zum Abschluss einer solchen Vereinbarung zur Fortsetzung der zentralen Funktion des Infrastrukturbetreibers bei der Anschlusssicherung. Es wird daher angestrebt, mit den EVU eine Regelung über die Fortführung der Wartezeitenregelungen zu treffen, die negative Auswirkungen für die Fahrgäste soweit wie möglich reduziert und DB Netz soweit wie möglich einbezieht.

12. *wie sichergestellt wird, dass Vertragsstrafen nicht entstehen, wenn innerhalb vereinbarter Wartezeiten Anschlüsse hergestellt werden, obwohl das wartende Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht für die Ankunftsverspätung verantwortlich ist oder gar bei den letzten Verbindungen ohne Folgeanschlüsse eine Anschlussaufnahme auch vom Bestellers gefordert wird;*

Eine verspätete Abfahrt an einem Knotenbahnhof wird nicht pönalisiert. Für die Pönaleberechnung berücksichtigt wird erst die Ankunftsverspätung am nächsten Messpunkt, der in der Regel 20 bis 30 Kilometer entfernt liegt. Auch dort gilt der Zug erst ab einer Verspätung von vier Minuten als verspätet. Zwei oder drei Minuten auf einen verspäteten Zubringerzug zu warten, ist daher in aller Regel nicht pönalerelevant. Außerdem werden nur Unterschreitungen bestimmter Jahresdurchschnittswerte für das gesamte Netz pönalisiert. Diese enthalten großzügige Puffer. Je nach Netz greifen Pönalen erst, wenn ca. 5 bis 12 Prozent der Züge mindestens vier Minuten verspätet angekommen sind. Wenn also auf einen einzelnen Zug einmalig gewartet werden muss, führt das keineswegs zu einer Strafzahlung. Auch wenn ein einzelner Zubringerzug regelmäßig abgewartet werden muss, führt dies für sich allein noch zu keiner Pönalisierung. Wir halten eine Herausrechnung von verspäteten Zügen aus der Pünktlichkeitsberechnung auf der Grundlage von Verspätungs-Codierungen von DB Netz nicht für zielführend, da aufwändig und fehleranfällig. Die Wartezeitregelungen waren außerdem Bestandteil der Ausschreibungsunterlagen, daraus entstehende Verspätungsrisiken waren einzukalkulieren.

13. *ob und in welcher Form eine regelmäßige Abstimmung zwischen den Verkehrsunternehmen im Schienenpersonennahverkehr stattfindet, um mit Dispositionsregeln oder konkreten Maßnahmen auf absehbare Situationen ausreichend vorbereitet zu sein, etwa im Blick auf Baustellen, Events mit erhöhtem Fahrgastaufkommen oder Fahrplanwechsel;*

Bei Baustellen müssen die vorgesehenen Baufahrpläne mit der NVBW abgestimmt werden. Dabei wird darauf geachtet, dass bei parallel verkehrenden EVU aufeinander abgestimmte Baufahrpläne und/oder Schienenersatzverkehre erstellt werden und die Maßnahmen für die Fahrgäste einheitlich kommuniziert werden. Die Vorbereitung auf den jeweiligen Fahrplanwechsel und auf Ereignisse mit außergewöhnlichem Fahrgastaufkommen gehören zur täglichen Arbeit der Fahrplanplanung von Aufgabenträger und EVU; z. B. wurden unlängst beim Fußball-Pokalspiel in Ulm die Planzüge der SWEG auf der Brenzbahn verstärkt und bei DB Regio ein Sonderzug Heidenheim–Ulm für heikle Fangruppen bestellt.

Dispositionsregeln werden eher für bestimmte Verspätungskonstellationen im Regelverkehr vereinbart; z. B. gibt es auf der Gäubahn eine detaillierte Dispositionsvereinbarung darüber, ab welcher Verspätung des IC aus Stuttgart die AVG-Stadtbahn nach Freudenstadt in Bondorf bereits bis Eutingen im Gäu vorfährt (mit Zusatzhalt des IC dort) und ab welcher Verspätung der Stadtbahn aus Richtung Freudenstadt diese bereits in Eutingen gewendet wird.

Die Abkehr der DB Netz von der bisher praktizierten Form der Anschlusssicherung stellt allerdings für alle Akteure eine große Herausforderung dar. Es ist beabsichtigt, die jährliche Fortschreibung der Wartezeitregelungen statt unter Federführung der DB Netz nun unter Federführung der NVBW vorzunehmen, DB Netz allerdings soweit wie möglich einzubeziehen. Die größte Herausforderung dürfte allerdings die operative Umsetzung unter den geänderten Rahmenbedingungen sein; inwieweit hierzu EDV-Programme Unterstützung liefern können, muss noch geprüft werden. Fragen der grundsätzlichen Förderfähigkeit von derartigen Dispositionshilfsteils oder eine Kostenübernahme für zusätzliche Leitstellenpersonale sind noch nicht geklärt.

14. *welche dieser oder weiterer Maßnahmen sie ergriffen und vertraglich vereinbart hat und noch ergreifen wird, um die Qualität des Schienenpersonennahverkehrs vor diesem Hintergrund sicherzustellen und den Nutzern eine möglichst störungsfreie Nutzung bieten zu können.*

Es wird auf die Beantwortung der Frage 13 verwiesen. Darüber hinaus finden im Verkehrsministerium unter Leitung des Ministerialdirektors Professor Lahl wöchent-

liche Besprechungen zur Steuerung der Betriebsqualität statt. Unter Beteiligung der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und der NVBW werden wichtige Entscheidungen zeitnah getroffen und bei Bedarf weitere Akteure eingebunden. Die hier vorgestellten wöchentlichen Qualitätsberichte der EVUs sind im Internet abrufbar.

Durch den regelmäßigen Austausch zwischen EVU und Verkehrsministerium können anstehende Schwierigkeiten, wie vorübergehende Infrastrukturengpässe, schnell und effektiv angegangen werden. Auch die im August geschlossene Vereinbarung zur freiwilligen Selbstverpflichtung zur Erstattung von Ausbildungskosten der in Baden-Württemberg tätigen EVU ist ein Ergebnis der wöchentlichen Besprechungen zur Qualität.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor

Anlage

Entwicklung der Anslusserreichungsgrads an den 20 wichtigsten Bahnhöfen 2015–2019

Jahr	2015	2016	2017	2018	2019 (Jan - 25.08.)
Mannheim Hbf	96,34	96,08	94,93	96,26	96,50
Ulm Hbf	94,95	94,33	93,96	97,92	94,30
Stuttgart Hbf	94,22	94,13	89,04	89,47	90,03
Plochingen	94,71	93,47	93,07	93,48	92,89
Heidelberg Hbf	97,55	96,84	96,70	96,92	97,39
Freiburg (Breisgau) Hbf	97,58	96,75	96,03	95,08	96,59
Friedrichshafen Stadt	96,38	96,27	95,86	95,35	96,08
Singen (Hohentwiel)	97,26	97,28	97,26	94,34	93,99
Bruchsal	95,99	95,20	91,86	91,78	94,95
Tübingen Hbf	98,15	96,64	96,42	94,86	94,98
Karlsruhe Hbf	95,61	95,45	93,50	93,16	93,74
Basel Bad Bf	92,5	91,94	90,72	91,84	92,23
Aulendorf	93,09	92,81	93,23	93,41	91,83
Heilbronn Hbf	95,42	95,39	95,42	94,79	95,17
Aalen	95,4	95,04	95,98	92,47	93,82
Mühlacker	94,93	94,31	kein Messpunkt mehr		
Lauda	96,36	96,03	95,51	95,29	95,94
Offenburg	97,46	96,53	95,88	97,07	96,03
Crailsheim	95,7	96,72	96,85	95,03	98,24
Schorndorf	90,05	87,77	84,39	81,29	83,56
gesamt	95,65	95,14	94,07	94,21	94,24