

Kleine Anfrage

**der Abg. Daniel Karrais, Jürgen Keck und
Dr. Timm Kern FDP/DVP**

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Zuverlässigkeit der Gäubahn

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie stellen sich die Pünktlichkeitswerte der Gäubahn zwischen Singen und Stuttgart zwischen den Jahren 2017 bis 2019 dar (getrennt nach Jahren und in RE, IRE und IC bzw. Züge nach Fahrten der Deutschen Bahn und der Schweizer Bundesbahn)?
2. Wie viele Züge sind in den Jahren 2016 bis 2019 auf der Gäubahn ganz oder teilweise ausgefallen bzw. haben einen geplanten Halt nicht anfahren können (unter Angabe der Gesamtzahl der Fahrten nach Monaten, Zugart und nach Zugtyp sowie der Art des Ausfallgrunds)?
3. Wie haben sich die monatlichen Fahrgastzahlen der Gäubahn zwischen 2016 und 2019 auf der Gäubahn zwischen Singen und Stuttgart entwickelt?
4. Wie haben sich die Fahrgastzahlen mit der Gäubahn an den Bahnhöfen zwischen Singen und Stuttgart zwischen 2016 und 2019 entwickelt (in monatlicher Angabe pro Bahnhof)?
5. Wie oft konnte zwischen 2016 und 2019 bei Fahrten der Gäubahn in Richtung Singen der Anschlusszug des Ringzugs von Rottweil nach Villingen-Schwenningen nicht erreicht werden (unter Angabe der Gesamtzahlen der theoretisch erreichbaren Anschlüsse)?
6. Welche Erkenntnisse liegen ihr über geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur auf der Strecke zwischen Singen und Stuttgart vor?
7. In welchem Zustand befindet sich die Infrastruktur (Weichen, Signalanlagen, Stellwerke, Oberleitungen) auf der Gäubahnstrecke zwischen Singen und Stuttgart?

8. In welchem Zustand befindet sich das Zugmaterial auf der Gäubahn-Strecke zwischen Singen und Stuttgart (untergliedert in RE/IRE und IC bzw. Züge der DB und der SBB)?
9. Was beinhaltet die nach Medienberichten im Mai erfolgte Unterzeichnung einer Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Deutscher Bahn für einen Ausbau der Gäubahn?
10. Wie viele Bahnhöfe auf der Strecke zwischen Singen und Stuttgart sind barrierefrei nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG) (unterteilt in Bahnhalte für RE, IRE und IC)?

22.07.2019

Karrais, Keck, Dr. Timm Kern FDP/DVP

Begründung

Die Pünktlichkeit des Schienenpersonenverkehrs ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal und von besonderer Bedeutung hinsichtlich der Akzeptanz des öffentlichen Nahverkehrs bei den Bürgerinnen und Bürgern. Auch das rollende Material ist entscheidend für die Akzeptanz bei den Menschen im Land. Leider gab es in den vergangenen Monaten zahlreiche Berichte und Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern aufgrund von Zugverspätungen, Zugausfällen und mangelhaften Fahrzeugen. Vor diesem Hintergrund interessieren sich die Fragesteller für die Entwicklung der Pünktlichkeitswerte im Schienenpersonenverkehr in Baden-Württemberg.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 5. September 2019 Nr. 3-3824.5-01/88 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie stellen sich die Pünktlichkeitswerte der Gäubahn zwischen Singen und Stuttgart zwischen den Jahren 2017 bis 2019 dar (getrennt nach Jahren und in RE, IRE und IC bzw. Züge nach Fahrten der Deutschen Bahn und der Schweizer Bundesbahn)?*

Für die Regionalzüge der DB Regio (2017 Übergangsvertrag Los 7, seit 2018 Netz 3b) ergeben sich folgende Werte für die Anfahrtpünktlichkeit:

1. Halbjahr 2017	95,09 %
2. Halbjahr 2017	92,20 %
1. Halbjahr 2018	92,99 %
2. Halbjahr 2018	92,66 %
1. Halbjahr 2019	95,04 %

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

Zur besseren Vergleichbarkeit wurden die Werte für das Netz 3b, für das eine Pünktlichkeitsgrenze von 3:59 Minuten gilt, auf die vorher geltende Pünktlichkeitsgrenze von 5:59 Minuten umgerechnet. Nicht berücksichtigt ist die Ankunftspünktlichkeit in Stuttgart Hbf. Die Daten werden im Netz Gäu-Murr zusammen für Gäu- und Murrbahn erfasst und lassen sich nur mit hohem Aufwand voneinander trennen.

Für den Fernverkehr der DB liegen folgende Angaben vor (berücksichtigt werden alle kundenrelevanten Halte des vertakteten Fernverkehrs der Linie 87 zwischen Stuttgart und Singen für Fahrten im Zeitraum vom 1. Januar 2017 bis zum 13. August 2019):

IC 1/Sonstige = SBB-Fahrzeuge
IC 2 = Doppelstock-IC

Jahr	Baureihe	Pünktlichkeit
2017	IC 1/Sonstige	91 %
2017	IC 2	79 %
2018	IC 1/Sonstige	91 %
2018	IC 2	87 %
2019	IC 1/Sonstige	92 %
2019	IC 2	85 %

Für das Jahr 2017 liegen nur Werte für Dezember und dem Probetrieb vor.

2. *Wie viele Züge sind in den Jahren 2016 bis 2019 auf der Gäubahn ganz oder teilweise ausgefallen bzw. haben einen geplanten Halt nicht anfahren können (unter Angabe der Gesamtzahl der Fahrten nach Monaten, Zugart und nach Zugtyp sowie der Art des Ausfallgrunds)?*

Für den Fernverkehr liegen uns nur Daten für die Jahre 2018 und 2019 vor. „Interne Ursachen“ sind Zugausfälle, deren Ursache im Verantwortungsbereich von DB Fernverkehr liegen (überwiegend Fahrzeugprobleme, vereinzelt auch personalbedingte Ausfälle).

Jahr-Monat	(Teil-)Ausfälle			Gesamt	Anteil	Anz. Fahrten
	Interne Ursache	Externe Ursache	Infrastruktur			
2018-01	1	13	1	15	1,2 %	1.276
2018-02	7	2	4	13	1,1 %	1.155
2018-03	3	0	2	5	0,4 %	1.279
2018-04	3	0	0	3	0,2 %	1.235
2018-05	9	3	0	12	0,9 %	1.369
2018-06	11	0	0	11	0,9 %	1.267
2018-07	10	0	2	12	0,9 %	1.294
2018-08	9	5	2	16	1,2 %	1.302
2018-09	2	6	0	8	0,6 %	1.254
2018-10	8	0	2	10	0,8 %	1.328
2018-11	14	1	5	20	1,6 %	1.255
2018-12	10	6	0	16	1,2 %	1.336
2019-01	6	2	0	8	0,6 %	1.362
2019-02	8	2	0	10	0,8 %	1.282
2019-03	0	14	9	23	1,7 %	1.392
2019-04	1	0	0	1	0,1 %	1.320
2019-05	8	7	4	19	1,4 %	1.364
2019-06	19	6	2	27	2,1 %	1.304
2019-07	29	25	2	56	3,9 %	1.424
Gesamt	158	92	35	285	1,1 %	24.798

Die Ausfälle im Regionalverkehr der DB Regio zeigt die nachfolgende Tabelle. Teilausfälle im Netz 3b, die nur den Abschnitt Eutingen im Gäu–Freudenstadt betreffen, sind nicht aufgeführt (z. B. infolge von Sturmschäden im Januar 2018). Die Tabelle zeigt, dass personalbedingte Ausfälle nach einer Spitze im zweiten Halbjahr 2016 kein gravierendes Problem mehr darstellen.

Zugausfälle	DB Regio großer VV (Januar - September 2016)							
	DB Regio Übergangsvertrag Los 7 (Oktober 2016 - Dezember 2017)							
	DB Regio Netz 3b (Dezember 2017 - Dezember 2025)							
	Fahrzeug Regio	Personal	Bereitstellung	Infrastruktur	Sonstiges*	Summe	Ausfallkilometer	
Jan 16	1	0	0	2	16	19	969,40	
Feb 16	8	2	0	40	2	52	2.231,79	
Mrz 16	4	2	0	0	4	10	739,88	
Apr 16	3	4	0	0	0	7	555,77	
Mai 16	10	4	0	0	9	23	1.276,59	
Jun 16	7	6	0	8	11	32	2.370,66	
Jul 16	7	9	0	21	2	39	2.037,46	
Aug 16	8	0	0	9	3	20	1.262,89	
Sep 16	0	7	0	3	8	18	1.194,75	
Okt 16	4	20	0	0	2	26	2551,23	
Nov 16	8	10	0	4	0	22	2187,42	
Dez 16	5	5	0	0	5	15	996,35	
Jan 17	13	5	0	4	6	28	2000,79	
Feb 17	12	2	3	0	4	21	1885,52	
Mrz 17	4	2	0	2	11	19	1395,54	
Apr 17	2	2	0	0	6	10	627,25	
Mai 17	11	9	0	1	7	28	1938,67	
Jun 17	19	0	2	0	3	24	2077,596	
Jul 17	10	7	0	2	7	26	1982,121	
Aug 17	4	0	2	3	0	9	389,827	
Sep 17	5	2	0	6	3	16	985,733	
Okt 17	9	4	3	40	6	62	2274,886	
Nov 17	6	1	0	1	23	31	1704,002	
Dez 17	8	0	5	8	19	40	1566,891	
Jan 18	12	0	5	3	15	35	1542,263	
Feb 18	2	2	0	7	9	20	846,504	
Mrz 18	4	0	0	8	5	17	857,945	
Apr 18	5	0	0	13	9	27	1347,286	
Mai 18	4	9	2	2	12	29	838,174	
Jun 18	3	0	3	9	2	17	454,638	
Jul 18	0	2	0	3	1	6	288,562	
Aug 18	6	0	1	4	5	16	411,52	
Sep 18	10	0	1	4	13	28	1344,072	
Okt 18	4	9	3	5	9	30	897,054	
Nov 18	4	0	0	8	2	14	361,649	
Dez 18	4	4	21	0	14	43	2570,55	
Jan 19	3	0	0	2	6	11	345,896	
Feb 19	5	1	3	9	5	23	895,688	
Mrz 19	9	0	0	3	14	26	1108,214	
Apr 19	2	0	0	2	0	4	255,558	
Mai 19	0	0	2	0	9	11	232,394	
Jun 19	0	0	2	10	6	18	433,842	
Summe	245	130	58	246	293	972	52.234,83	
* u.a. Personenunfall/Personen im Gleis, Taktgefüge, Streik								

3. *Wie haben sich die monatlichen Fahrgastzahlen der Gäubahn zwischen 2016 und 2019 auf der Gäubahn zwischen Singen und Stuttgart entwickelt?*

Durch die Veränderung des Betriebskonzeptes und die tariflichen Anpassungen ist es zu Verlagerungen zwischen Regional- und Fernverkehr gekommen. Für einen plausiblen Vergleich der Fahrgastzahlen ist eine Verrechnung der Fahrgastzahlen zwischen Regional- und Fernverkehr notwendig, was sehr aufwändig ist.

Im Regionalverkehr hat es zwischen 2016 und 2017 nahezu keine Veränderungen gegeben. Nach der Inbetriebnahme des zwischen Land und DB Fernverkehr erarbeiteten Integrationskonzeptes im Dezember 2017 hat sich die Gesamtnachfrage (gemessen in Personenkilometer) zwischen Stuttgart und Singen im 1. Halbjahr 2018 gegenüber dem Vorjahr um rund 20 Prozent erhöht, abschnittsweise sogar um deutlich mehr als 50 Prozent.

4. *Wie haben sich die Fahrgastzahlen mit der Gäubahn an den Bahnhöfen zwischen Singen und Stuttgart zwischen 2016 und 2019 entwickelt (in monatlicher Angabe pro Bahnhof)?*

Die Werte für den Regionalverkehr der DB Regio zeigt die nachfolgende Tabelle. Der Rückgang 2018 ist durch die strukturellen Veränderungen beim Angebot verursacht (siehe Antwort zur Frage 1). Für den Fernverkehr liegen uns keine haltspezifischen Einsteigerzahlen vor.

Einsteiger pro Station an Mo–Fr (S)
DB Regio ÜV Los 7 und Netz 3b, ohne Fernverkehr

	1. Hj. 2016	2. Hj. 2016	1. Hj. 2017	2. Hj. 2017	1. Hj. 2018	2. Hj. 2018
Stuttgart Hbf	1.838	2.482	2.144	2.153	1.112	1.240
Böblingen	1.224	1.348	1.343	1.266	773	794
Herrenberg	2.043	2.112	1.926	2.034	1.229	1.274
Gäufelden	514	470	597	632	399	382
Bondorf	1.150	1.194	1.150	1.136	772	780
Ergenzingen	169	204	185	164	113	115
Eutingen im Gäu	585	621	746	679	395	431
Horb	622	702	591	699	220	226
Sulz am Neckar	278	331	348	319	104	144
Oberndorf	448	479	439	396	158	179
Rottweil	1.123	1.065	877	871	245	153
Spaichingen	98	134	116	110		
Tuttlingen	271	365	343	337	8	16
Engen	81	108	71	68		
Singen	428	533	464	513	45	33

5. *Wie oft konnte zwischen 2016 und 2019 bei Fahrten der Gäubahn in Richtung Singen der Anschlusszug des Ringzugs von Rottweil nach Villingen-Schwenningen nicht erreicht werden (unter Angabe der Gesamtzahlen der theoretisch erreichbaren Anschlüsse)?*

Für 2016 und 2017 war Rottweil nicht als Messpunkt für die Anslusserreichung im Regionalverkehr definiert. Die RE-Züge des Netzes 3b haben in Rottweil keinen systematischen Anschluss an die Züge des Ringzugsystems, daher gibt es auch für 2018 und 2019 keine verwertbaren Ergebnisse. Die Anslusserreichung von den Intercity-Zügen auf den Ringzug der HzL ist in unserem Qualitätssystem nicht enthalten. Leider liegen auch bei DB Fernverkehr keine Informationen über den Anslusserreichungsgrad Intercity – Ringzug in Rottweil vor.

6. Welche Erkenntnisse liegen ihr über geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur auf der Strecke zwischen Singen und Stuttgart vor?

Der Bund hat mitgeteilt, dass der Abschnitt Horb–Neckarhausen der ABS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH sich derzeit in der Leistungsphase 6 befände, die Vergabe sei zum Ende 2020 geplant, die bauliche Umsetzung in den Jahren 2022 und 2023. Im Weiteren befände sich der Streckenabschnitt Rottweil–Neufra in der Grundlagenermittlung und Vorplanung. Zusätzlich sei im März in der stattgefundenen Fulda-Konferenz mit der DB Netz AG vereinbart worden, dass die Planungen für die Maßnahmen zur Güterverkehrstauglichkeit der Strecke in die Sammelvereinbarung 2019 neu aufgenommen und begonnen werden sollen. Die restlichen Abschnitte würden sukzessive folgen.

7. In welchem Zustand befindet sich die Infrastruktur (Weichen, Signalanlagen, Stellwerke, Oberleitungen) auf der Gäubahnstrecke zwischen Singen und Stuttgart?

Die Eisenbahninfrastrukturverantwortung einschließlich der Finanzierungsverantwortung liegt bei der Deutschen Bahn AG, also einer Eisenbahn des Bundes. Eisenbahnaufsichtsbehörde ist hier das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Die Frage wäre folglich an den Bund zu richten. Im Übrigen wird in Bezug auf den Zustand der Eisenbahninfrastruktur in Baden-Württemberg auf die Bundestags-Drucksache 19/11293 vom 1. Juli 2019 verwiesen.

8. In welchem Zustand befindet sich das Zugmaterial auf der Gäubahn-Strecke zwischen Singen und Stuttgart (untergliedert in RE/IRE und IC bzw. Züge der DB und der SBB)?

Im Regionalverkehr werden Talent-2-Elektrotriebwagen von Bombardier eingesetzt, die bis 2017 neu gebaut wurden. Die Zufriedenheit der Fahrgäste mit den Aspekten Sauberkeit, Schadensfreiheit und Temperatur/Klima im Zug ist hoch: 2018 ergaben sich bei Kundenbefragungen für die drei Kriterien Schulnoten-Werte zwischen 2,0 und 2,1.

Das Fahrplankonzept des Fernverkehrs auf der Linie Stuttgart–Singen–Zürich besteht aus zweistündlich durchgehenden Zügen der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) von Stuttgart nach Zürich und zweistündlich verkehrenden Intercity-2-Zügen von Stuttgart nach Singen mit Anschluss an SBB-Züge von und nach Zürich. Die eingesetzten Intercity-2-Züge des Herstellers Bombardier sind Baujahr 2016 oder jünger. Die SBB setzt auf der internationalen Verbindung Stuttgart–Zürich Reisezugwagen ein, welche Anfang der 90er-Jahre in Betrieb gingen und zwischen 2009 und 2014 umfassend modernisiert wurden. Alle Züge verfügen über einen Fahrrad- und Rollstuhlbereich, eine erste und zweite Wagenklasse, Mobilfunkrepeater, Steckdosen am Platz sowie die überwiegende Anzahl an Zügen auch über einen gastronomischen Service. In Bauphasen kann es zu abweichenden Zugbildungen kommen.

9. Was beinhaltet die nach Medienberichten im Mai erfolgte Unterzeichnung einer Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Deutscher Bahn für einen Ausbau der Gäubahn?

Die Finanzierungsvereinbarung betrifft den ersten Ausbauabschnitt Horb–Neckarhausen (Doppelspurausbau), der bereits rechtskräftig planfestgestellt ist.

10. Wie viele Bahnhöfe auf der Strecke zwischen Singen und Stuttgart sind barrierefrei nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG) (unterteilt in Bahnhalte für RE, IRE und IC)?

Grundsätzlich sei vorangestellt, dass für die Bahnhöfe an der Gäubahn das PBefG nicht einschlägig ist. Eisenbahninfrastrukturen unterliegen dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) bzw. der Eisenbahn-Betriebsordnung (EBO). Eine Verpflichtung zur Herstellung der Barrierefreiheit findet sich dort bislang nicht. Die Bahnhöfe entlang der Gäubahn sind nahezu vollständig barrierefrei erreichbar.

Die Doppelstock-IC-2-Züge (im Steuerwagen für Bahnsteige mit 55 cm Höhe ausgelegt) sind nur an den Bahnhöfen Tuttlingen, Engen und Singen ohne Stufen erreichbar. In Stuttgart Hbf, Böblingen, Herrenberg, Bondorf, Eutingen im Gäu, Horb, Sulz, Oberndorf, Rottweil, Tuttlingen, Engen und Singen besteht ein Unterschied von ca. 16 cm zwischen Bahnsteig und Fahrzeug. Dies kann jedoch durch eine fahrzeugseitige Rampe ausgeglichen werden. Dasselbe gilt für die Bahnhöfe Gäufelden und Spaichingen.

Die RE-Züge (an allen Einstiegen für Bahnsteige mit 76 cm Höhe ausgelegt) sind an den Bahnhöfen Stuttgart Hbf, Böblingen, Herrenberg, Bondorf, Eutingen im Gäu, Horb, Sulz, Oberndorf, Rottweil und Tuttlingen barrierefrei zugänglich. Im Bahnhof Gäufelden und in Spaichingen bestehen noch größere Höhenunterschiede zwischen Bahnsteig und Fahrzeug. Der Bahnhof Ergenzingen wird derzeit barrierefrei ausgebaut und in den Bahnhöfen Engen (Gleise 2/3) und Singen (Gleis 1) gibt es teilweise noch einzelne Gleise, an denen auch noch größere Höhenunterschiede zwischen Bahnsteig und Fahrzeug bestehen.

Die Stationen, an denen ausschließlich regionale Systeme halten, wie der Ringzug und der Seehas, sind alle barrierefrei erreichbar. Lediglich an der Station Rietheim wurde eine Rampe an eine bestehende Personenunterführung angeschlossen, die selbst jedoch nicht stufenfrei ist.

Die folgende Tabelle soll dies verdeutlichen.

Bahnhöfe an der Strecke	Bedienung durch					Bahnsteighöhen über SO								barrierefrei	
	IC	RE	RB	S	Ringzug	in cm	Gleisnummer	in cm	Gleisnummer	in cm	Gleisnummer	in cm	Gleisnummer		
Stuttgart - Singen															
Stuttgart Hbf	X	X		X						76	'1 - 16	96	101 - 102	ja	
Böblingen	X	X		X						76	1, 2, 5	96	3, 4, 5 (partiell)	ja	
Herrenberg	X	X	X	X				55	102	76	1, 4, 101	96	2, 3	ja	
Gäufelden	X	X	X			38	2, 3							nein	
Bondorf (b Herrenberg)	X	X	X					55	1	76	2, 3			ja	
Ergenzingen		X	X			32	1, 2							im Bau	
Eutingen im Gäu		X	X					55	3	76	1, 2			ja	
Horb	X	X	*3)			38	1, 5, 6			76	2, 3			ja	
Sulz (Neckar)	X	X								76	2, 3			ja	
Oberndorf (Neckar)	X	X								76	2, 3			ja	
Rottweil	X	X			X	28	1			76	2, 3, 4, 5			ja	
Rottweil Gölldorf					X			55	1					ja	
Rottweil Saline					X			55	1, 2					nein	
Rottweil Neufra					X			55	1					ja	
Aldingen					X			55	1, 2					ja	
Spaichingen Mitte					X			55	1					ja	
Spaichingen	X				X	38	1, 2, 3							teilweise	
Balgheim					X			55	1					ja	
Rietheim					X			55	1, 2					ja *4)	
Weilheim					X			55	1					ja	
Wurmlingen Nord					X			55	1					ja	
Wurmlingen Mitte					X			55	1					ja	
Tuttlingen Schulen					X			55	1					ja	
Tuttlingen	X	*1)			X			55	1	76	2, 3, 4, 5			ja	
Engen	X	*2)		Seehas		36	1, 2, 3	55	1 (im Bau, fast fertig)					ja	
Singen (Hohentwiel)	X	*2)		Seehas		38	1, 6, 7, 8	55	2, 3, 4, 5					ja	
Darstellung ohne reine S-Bahn-Stationen und ohne reine Seehas-Stationen		*1) RE Donautal / RE n. RDO etc								*4) Bahnsteig mit langer Rampe an PU (EKRG) angeschlossen, PU jedoch nicht stufenfrei					
		*2) Schwarzwaldbahn													
		*3) Kulturbahn													

In Vertretung

Dr. Lahl
 Ministerialdirektor