

Kleine Anfrage

des Abg. Klaus Hoher FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

**Zugausfälle der Bodenseegürtelbahn
im Zeitraum 2017 bis 2019**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Bedeutung spricht sie dem schienengebundenen Personennahverkehr der Bodenseegürtelbahn zu?
2. Wie bewertet sie Beschwerden im obigen Zeitraum, welche von Vertrauensverlust der Bürger gegenüber dem schienengebundenen Personennahverkehr berichten?
3. Erreichten die Landesregierung ebenfalls Beschwerden dieser Art?
4. Mit welchen Verfahren reagiert die Landesregierung auf solche Beschwerden?
5. Wie viele Zugausfälle gab es auf der Strecke Radolfzell–Friedrichshafen–Lindau durchschnittlich in Schulwochen von 2017 bis 2019?
6. Hat sich die Pünktlichkeit der Bodenseegürtelbahn seit 2017 verbessert und sind Zugausfälle seither rückläufig oder hat sich die Situation wie bereits von 2011 bis 2016 weiterhin verschlechtert?
7. Wie viele unangekündigte Zugausfälle auf der Strecke zwischen Radolfzell–Friedrichshafen–Lindau sind im obigen Zeitraum passiert?
8. Welches sind die Ursachen für häufige Unpünktlichkeit und Zugausfälle der Bodenseegürtelbahn?
9. Welche Maßnahmen und Mittelerhöhungen plant sie für die Haushaltberatung, um die Qualität und Verlässlichkeit der Bodenseegürtelbahn zu verbessern?

10. Aus welchen Gründen hat sich die Situation der Bodenseegürtelbahn für die Bevölkerung, trotz Kenntnis der Landesregierung, bisher nicht verbessert?

04.11.2019

Hoher FDP/DVP

Begründung

Fortlaufend erreichen Bundes- als auch Landtagsabgeordnete Beschwerden von verärgerten Bürgern zu Zugausfällen und Verspätungen der Bodenseegürtelbahn. Diese Kleine Anfrage soll als Fortsetzung der Kleinen Anfrage von 2017 (Drucksache 16/1664) klären, inwieweit es sich bei den Beschwerden weiterhin um Tatsachen handelt und welche Konsequenzen die Landesregierung aus der anhaltenden Situation ziehen wird.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 17. Dezember 2019 Nr. 3-3822.5/1928 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche Bedeutung spricht sie dem schienengebundenen Personennahverkehr der Bodenseegürtelbahn zu?

Für die Landesregierung, vertreten durch das Ministerium für Verkehr, hat der schienengebundene Personennahverkehr auf der Bodenseegürtelbahn (BSG) uneingeschränkt hohe Bedeutung.

Neben der stündlichen Regionalbahn mit zusätzlichen Verstärkerzügen auf dem westlichen Teil der Bodenseegürtelbahn (BSG) zwischen Friedrichshafen und Radolfzell verkehrt zusätzlich alle zwei Stunden der Interregio-Express (IRE) von Ulm Hbf über Friedrichshafen, Radolfzell, Singen, Waldshut bis nach Basel Bad. Bf.

In Zukunft soll das Angebot mindestens auf einen stündlichen IRE und auf eine stündliche Regionalbahn nebst Verstärkern ausgeweitet werden. Die Bodenseegürtelbahn ist im Elektrifizierungskonzept des Landes zur Elektrifizierung mit vordringlichem Bedarf vorgesehen. Mit diesem Lückenschluss kann sowohl zur ab Dezember 2021 vollständig elektrifizierten Südbahn als auch zum Hochrhein (derzeit in der Planung) bis voraussichtlich Ende des nächsten Jahrzehnts zukünftig eine durchgehende elektrifizierte Verbindung von Basel Bad. Bf. über Friedrichshafen nach Ulm Hbf. umgesetzt werden. Hierzu laufen in Zusammenarbeit mit dem Regionalverband Bodensee-Oberschwaben die entsprechenden Planungen. Der Ausbau und die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn sollen dabei über das Bundes-GVFG erfolgen. Eine Finanzierungsbeteiligung des Landes ist vorgesehen.

Der östliche Abschnitt der Bodenseegürtelbahn zwischen Friedrichshafen und Lindau wird bereits im Rahmen der Elektrifizierung der Südbahn ab Dezember 2021 elektrisch bedient werden können. Die bisherigen stündlichen Regional-express-Verbindungen im Netz 2 werden dann zu diesem Zeitpunkt komplett auf elektrischen Betrieb umgestellt. Das Land strebt an, die Regionalbahnzüge der

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

BSG auf diesem Abschnitt ebenfalls mit elektrischen Fahrzeugen gegenüber dem heutigen Dieselzugbetrieb verkehren zu lassen.

2. Wie bewertet sie Beschwerden im obigen Zeitraum, welche von Vertrauensverlust der Bürger gegenüber dem schienengebundenen Personalnahverkehr berichten?

Das Ministerium für Verkehr kennt die Situation auf der Bodenseegürtelbahn und die in den letzten Jahren eingegangenen Beschwerden der Fahrgäste. Aus Sicht des Ministeriums für Verkehr waren diese Beschwerden berechtigt und nachvollziehbar. Aus diesem Grund hat das Land in den letzten beiden Jahren bereits mehrere Maßnahmen zur Verbesserung der Situation ergriffen. Zu nennen sind u. a. die zusätzlichen Zugverbindungen im Frühverkehr und im Berufsverkehr am Nachmittag zwischen Friedrichshafen und Marktdorf/Salem, um so zur Entspannung der Situation aufgrund der hohen Besetzung einzelner Züge beitragen zu können. Hinzu kommt der Einsatz von neuen Dieseltriebfahrzeuge nach dem aktuellen Stand der Technik (W-LAN, mehr Sitz- und Fahrradabstellplätze, großzügigen Mehrzweckbereiche mit barrierefreien Zugang zu den Universaltoiletten nach den Technischen Spezifikationen für „People with Reduce Mobility [TSI-PRM]; barrierefreier Ein- und Ausstieg in die Fahrzeuge etc.), die das landeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen SWEG zur Verfügung stellt.

Aufgrund von Fahrgastbeschwerden zur Sauberkeit der Züge, die Ende des Jahres 2018 auf einer Bürgerversammlung gegenüber den Vertretern des Ministeriums vorgetragen worden sind, hat das Land entsprechende Verbesserungen bei dem Betreiber dieser Strecke, der DB Zugbus Regionalverkehr ALB-Bodensee (RAB) durch Erhöhung der Reinigungsintervalle veranlasst.

3. Erreichten die Landesregierung ebenfalls Beschwerden dieser Art?

Siehe Antwort zur Frage 2.

4. Mit welchen Verfahren reagiert die Landesregierung auf solche Beschwerden?

Das Ministerium für Verkehr steht hierzu im engen Kontakt mit den regionalen Gebietskörperschaften und dem Bodensee-Oberschwaben-Verkehrsverbund bzw. mit dem Regionalverband Bodensee-Oberschwaben und dem verantwortlichen Verkehrsunternehmen, der RAB. Die von der regionalen Ebene vorgetragenen Beschwerden werden zum Anlass genommen, in den Qualitätsgesprächen mit der RAB auf Abstellung der Mängel zu drängen. Des Weiteren bedient sich das Land der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg GmbH (NVBW), um permanent die Qualitätsauswertung auf der BSG vorzunehmen und mit den eingegangenen Beschwerden abzugleichen.

Soweit die Beschwerden unmittelbar über das „Bürgertelefon“ eingehen, werden diese Beschwerden über die Bürgerreferenten an das zuständige Fachreferat zur weiteren Beurteilung und Stellungnahme zugeleitet. Entsprechend der Stellungnahme des Fachreferates erfolgt die Beantwortung der Beschwerden.

Je nach Umfang und Gegenstand der Beschwerden werden diese in den o. g. Qualitätsgesprächen mit der RAB behandelt.

5. Wie viele Zugausfälle gab es auf der Strecke Radolfzell–Friedrichshafen–Lindau durchschnittlich in Schulwochen von 2017 bis 2019?

Im Zeitraum Januar 2017 bis Ende Oktober 2019 sind auf der Bodenseegürtelbahn Radolfzell–Friedrichshafen–Lindau durchschnittlich pro Woche gut acht Züge ganz oder teilweise ausgefallen. Zugausfälle auf der kurzen Nebenstrecke zwischen Friedrichshafen Stadt und Friedrichshafen Hafen sind dabei nicht berücksichtigt.

6. *Hat sich die Pünktlichkeit der Bodenseegürtelbahn seit 2017 verbessert und sind Zugausfälle seither rückläufig oder hat sich die Situation wie bereits von 2011 bis 2016 weiterhin verschlechtert?*

Die Pünktlichkeitswerte des Jahres 2019 für Friedrichshafen Stadt und insbesondere für Lindau sind nur sehr bedingt mit den Vorjahreswerten vergleichbar, da über viele Monate hinweg nach Lindau baubedingt Schienenersatzverkehr bestand bzw. im Moment weiterhin besteht. Diese Baumaßnahmen wirken sich durchaus auch auf die Pünktlichkeit der Züge auf der BSG aus.

In Friedrichshafen Stadt haben sich die Pünktlichkeitswerte 2018 gegenüber 2017 leicht, für 2019 (Werte bis einschließlich KW 47) gegenüber dem Jahr 2018 sehr deutlich verschlechtert (bei der vertragsrelevanten Drei-Minuten-Pünktlichkeit um gut sieben, bei der DB-üblichen Fünf-Minuten-Pünktlichkeit um fast fünf Prozentpunkte). Für Radolfzell liegen nur für die Regionalbahnen und nur für die Jahre 2018 und 2019 Werte vor. Auch hier sind die Werte für 2019 bislang spürbar schlechter als im Jahr 2018. In Lindau existierte 2017 kein Messpunkt für die Regionalbahnen. Die Züge des Netzes 2 aus Richtung Stuttgart waren in Lindau 2018 etwas pünktlicher als 2017. Allerdings muss auch hier berücksichtigt werden, dass die Zugläufe z. T. aufgrund von Bauarbeiten auf der Südbahn zwischen Ulm und Aulendorf nicht vergleichbar waren.

Die Zahl der Zugausfälle ist im Jahr 2018 gegenüber 2017 deutlich zurückgegangen. Im Jahr 2019, auch aufgrund der baustellenbedingten Einschränkungen auf der Südbahn, jedoch leider wieder angestiegen.

7. *Wie viele unangekündigte Zugausfälle auf der Strecke zwischen Radolfzell–Friedrichshafen–Lindau sind im obigen Zeitraum passiert?*

Im Jahr 2017 fielen 467 Züge ganz oder teilweise aus. Im Jahr 2018 fielen nur noch 363 Züge aus. Für das Jahr 2019 waren es jedoch bis Ende Oktober wieder 423 Zugverbindungen.

8. *Welches sind die Ursachen für häufige Unpünktlichkeit und Zugausfälle der Bodenseegürtelbahn?*

Die Ursachen für häufige Unpünktlichkeit und Zugausfälle lassen sich wie folgt klassifizieren:

- Zugausfälle aufgrund von Problemen in der Instandhaltung und Wartung der Fahrzeuge bzw. von fehlendem Personal,
- Auswirkungen von Betriebsabläufen anderer Strecken,
- Einschränkungen/Störungen bei der Infrastruktur auf der weitgehend eingleisigen Strecke.

Im Mittel der drei Jahre sind knapp zwei Drittel der Zugausfälle auf Ursachen bei der RAB zurückzuführen (fehlendes Personal, Fahrzeugschäden/fehlende Fahrzeuge und Bereitstellungsprobleme), wobei sich die Schwerpunkte verschoben haben. 2017 sorgten Fahrzeugschäden oder fehlende Fahrzeuge für fast die Hälfte der Ausfälle, 2018 und 2019 für etwa ein Viertel. Gerade die bisher eingesetzten und mit einer hohen Laufleistung versehenen Triebzüge vom Typ Regio Shuttle RS 1 weisen in den letzten Jahren eine teilweise sehr eingeschränkte Verfügbarkeit auf, sodass es zu vielen außerplanmäßigen Zugausfällen oder Kapazitätsreduzierungen gekommen ist.

Dagegen waren personalbedingte Ausfälle im Jahr 2017 noch eher selten (14%). Im Jahr 2018 stellten sie die häufigste Ausfallursache dar (42%). In den ersten zehn Monaten fiel ein knappes Viertel der Züge personalbedingt aus.

Die Bodenseegürtelbahn ist als dicht befahrene eingleisige Strecke generell sehr verspätungsanfällig, da häufig auch Verspätungen durch langlaufende Linien von außen hineingetragen werden und dann auf den Kreuzungsbahnhöfen für eine Übertragung in die Gegenrichtung sorgen. Seit etwa einem Jahr sorgt darüber hinaus eine restriktive Vorgabe von DB Netz AG für die Abwicklung von Zugkreu-

zungen im Bahnhof Markdorf für zusätzliche betriebliche Probleme und Verspätungen. DB Station & Service AG und DB Netz AG planen bislang keine baulichen Veränderungen, die dieses Problem verringern könnten.

9. Welche Maßnahmen und Mittelерhöhungen plant sie für die Haushaltsberatung, um die Qualität und Verlässlichkeit der Bodenseegürtelbahn zu verbessern?

Siehe hierzu auch die Antwort zur Frage 1. Aus Sicht des Ministeriums für Verkehr kann vor allem durch den Ausbau und die Elektrifizierung eine signifikante Verbesserung der Qualität und Verlässlichkeit der Bodenseegürtelbahn erreicht werden. Bisher hat das Ministerium wie vertraglich vereinbart für die vorbereitenden Planungsarbeiten im Haushaltsjahr 2019 Mittel in Höhe von 550.000 Euro verausgabt. Für die Haushaltsjahre 2020/2021 sind jeweils 200.000 Euro vorgesehen. Diese werden aus Regionalisierungsmitteln finanziert. Das sind 25 % der Planungskosten für die Leistungsphasen 1 und 2.

10. Aus welchen Gründen hat sich die Situation der Bodenseegürtelbahn für die Bevölkerung trotz Kenntnis der Landesregierung, bisher nicht verbessert?

Siehe insbesondere die Antworten zu Frage 8. Mit Blick auf mögliche Verbesserungsmaßnahmen muss zunächst darauf hingewiesen werden, dass die Probleme der Bodenseegürtelbahn (BSG) im Wesentlichen durch infrastrukturelle Einschränkungen wie die Einleisigkeit entstehen. Die BSG ist im Besitz der Deutschen Bahn und somit indirekt der Bundesrepublik Deutschland. Zur Beseitigung der Defizite sind nun Land und Kommunen bereit, Ausbau und Elektrifizierung voranzutreiben, obwohl dies nicht deren Aufgabe ist. Durch die vom Ministerium für Verkehr ergriffenen Maßnahmen werden sich die Qualität und Verlässlichkeit der Bodenseegürtelbahn sukzessive verbessern. Die aktuelle Qualität des Schienenpersonennahverkehrs auf der BSG ist Schwankungen unterworfen. Die Aussage, dass sich generell die Situation auf der BSG nicht geändert hat, kann so vonseiten des Ministeriums für Verkehr nicht bestätigt werden

In Vertretung

Dr. Lahl
Ministerialdirektor