

Kleine Anfrage

des Abg. Ramazan Selcuk SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Aktuelle Situation auf der Neckartalbahn

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie haben sich die Fahrgastzahlen und Auslastungsquote der Neckartalbahn im Streckenabschnitt zwischen Tübingen und Stuttgart in den vergangenen acht Jahren entwickelt?
2. Weshalb kommt es auf diesem Streckenabschnitt regelmäßig vor, dass Fahrgäste vor allem im morgendlichen Schüler- und Berufsverkehr in Richtung Stuttgart ab Reutlingen wegen Überfüllung des Zuges nicht mehr zusteigen können und deshalb auf nachfolgende Züge verwiesen werden?
3. Wie haben sich die Verspätungen und Zugausfälle seit dem 1. Januar 2019 auf der Neckartalbahn im Streckenabschnitt zwischen Tübingen und Stuttgart bzw. auf der dort verkehrenden IRE-Linie Tübingen–Stuttgart entwickelt?
4. Was waren die hauptsächlichen Ursachen für Verspätungen und Zugausfälle auf der genannten Strecke?
5. Wurden die vergangenen Ursachen (vgl. Drucksache 16/5340 Frage 3) für die Verspätungen behoben (unter Angabe, welche Strategie entwickelt wurde, um die Probleme zu lösen)?
6. Wie ist es aktuell mit der Servicequalität auf dieser Strecke bestellt?
7. Welche Maßnahmen sind geplant, um die Pünktlichkeit der Züge zwischen Tübingen und Stuttgart zu erreichen?
8. Was ist geplant, um den Komfort für Fahrgäste und die Zuverlässigkeit der Fahrpläne auf dieser Strecke künftig zu verbessern?

9. Ist eine Verbesserung der Situation auf der Neckartalbahn noch vor dem Betreiberwechsel im Juni 2020 zu erwarten?

10. Was wird die Landesregierung konkret unternehmen, um einen problemlosen Start des neuen Betreibers im kommenden Jahr zu gewährleisten?

03. 12. 2019

Selcuk SPD

Begründung

Jüngste Medienberichte und Rückmeldungen von Fahrgästen und Pendlern auf der Neckartalbahn lassen darauf schließen, dass Verspätungen und Zugausfälle auf der Strecke zwischen Reutlingen und Stuttgart inzwischen zum Normalfall geworden sind. Häufig fehlen Wagen, sodass der Zustieg nicht mehr möglich ist oder der Zug so viel Verspätung hat, dass er ganz ausfällt. Dies verärgert Berufstätige und Schüler gleichermaßen und trägt nicht dazu bei, die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs zu erhöhen bzw. Menschen dazu zu bringen, das Auto stehen zu lassen. Die Kleine Anfrage will ergründen, wo die Ursachen liegen und welche Möglichkeiten seitens des Landes auch in Zukunft bestehen, auf dieser Strecke künftig mehr Fahrplanzuverlässigkeit und Komfort zu erreichen.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 22. Januar 2020 Nr. 3-3822.0-00/2083 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie haben sich die Fahrgastzahlen und Auslastungsquote der Neckartalbahn im Streckenabschnitt zwischen Tübingen und Stuttgart in den vergangenen acht Jahren entwickelt?

Die Fahrgastzahlen sind von 2011 bis 2015 spürbar angestiegen (von ca. 33.000 Einsteiger/-innen an Schulwerktagen im Jahr 2011 auf ca. 38.000 im Jahr 2015) und verharren seitdem ungefähr auf diesem Niveau. Die durchschnittliche Auslastung in der 2. Klasse lag 2011 bei ca. 30 Prozent und beträgt seit 2015 ca. 38 Prozent.

2. Weshalb kommt es auf diesem Streckenabschnitt regelmäßig vor, dass Fahrgäste vor allem im morgendlichen Schüler- und Berufsverkehr in Richtung Stuttgart ab Reutlingen wegen Überfüllung des Zuges nicht mehr zusteigen können und deshalb auf nachfolgende Züge verwiesen werden?

Hauptursache sind Züge, die aufgrund von Instandhaltungsproblemen nicht mit der vorgesehenen Kapazität verkehren bzw. Züge, die aufgrund des Ausfalls vorher verkehrender Züge nicht alle zusätzlichen Fahrgäste aufnehmen können. Besonders häufig war dies in den letzten Monaten leider bei den Regionalbahnen der Fall, die aus Triebwagen der Bauart RS 1 (DB-Baureihe 650) gebildet wurden.

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

3. *Wie haben sich die Verspätungen und Zugausfälle seit dem 1. Januar 2019 auf der Neckartalbahn im Streckenabschnitt zwischen Tübingen und Stuttgart bzw. auf der dort verkehrenden IRE-Linie Tübingen–Stuttgart entwickelt?*

Die Entwicklung der ungeplanten Zugausfälle für die drei verschiedenen Linien für das Jahr 2019 bis einschließlich 15. Dezember zeigt die nachfolgende Tabelle:

	Netz 5 (IRE)	Los 4 (RE)	Los 15 (RB)
Januar	6	38	66
Februar	4	40	35
März	11	53	37
April	13	43	15
Mai	9	54	81
Juni	22	49	30
Juli	20	90	129
August	8	54	23
September	12	74	191
Oktober	16	36	41
November	17	58	281
Dezember	13	66	198
Gesamt	151	655	1.127

Länger im Voraus angekündigte Zugausfälle sind in dieser Aufstellung nicht enthalten; das betrifft nicht nur Bauarbeiten, sondern auch personalbedingte Ausfälle einzelner RE- und RB-Verbindungen im Dezember.

Die Pünktlichkeitswerte für die drei verschiedenen Linien sind den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen:

a) IRE Netz 5

Messstelle	Stuttgart Hbf		Tübingen Hbf	
	P-Grad 03:59	P-Grad 05:59	P-Grad 03:59	P-Grad 05:59
Jan 19	54,8 %	66,8 %	76,2 %	87,5 %
Feb 19	59,4 %	75,5 %	83,7 %	92,2 %
Mrz 19	55,5 %	67,6 %	75,2 %	88,9 %
Apr 19	55,9 %	67,8 %	77,5 %	89,2 %
Mai 19	41,1 %	55,1 %	70,3 %	83,5 %
Jun 19	26,8 %	42,8 %	53,5 %	71,2 %
Jul 19	18,8 %	26,8 %	58,1 %	74,5 %
Aug 19	39,8 %	54,7 %	73,7 %	86,3 %
Sep 19	26,7 %	36,9 %	63,4 %	75,5 %
Okt 19	27,7 %	42,9 %	66,9 %	80,8 %
Nov 19	26,6 %	40,1 %	67,7 %	82,8 %
Dez 19	25,2 %	38,8 %	62,1 %	78,1 %

b) RE Los 4

Messstelle	Stuttgart Hbf		Plochingen		Tübingen Hbf	
Monat			P-Grad 03:59	P-Grad 05:59	P-Grad 03:59	P-Grad 05:59
Jan 19	77,7 %	89,1 %	88,0 %	94,1 %	83,1 %	91,2 %
Feb 19	77,9 %	90,3 %	89,9 %	94,8 %	90,3 %	95,3 %
Mrz 19	79,6 %	91,4 %	91,0 %	95,5 %	88,1 %	93,5 %
Apr 19	74,9 %	87,5 %	86,1 %	92,9 %	85,9 %	91,8 %
Mai 19	70,1 %	84,3 %	82,3 %	89,7 %	77,9 %	88,0 %
Jun 19	51,9 %	73,8 %	73,2 %	87,0 %	79,1 %	88,0 %
Jul 19	62,3 %	76,7 %	78,2 %	87,6 %	77,1 %	85,6 %
Aug 19	70,5 %	85,2 %	87,1 %	92,1 %	84,0 %	91,1 %
Sep 19	67,0 %	84,3 %	83,7 %	92,3 %	83,4 %	90,0 %
Okt 19	57,4 %	77,6 %	78,3 %	90,3 %	73,1 %	84,8 %
Nov 19	59,1 %	79,8 %	78,3 %	89,4 %	70,0 %	82,0 %
Dez 19	61,7 %	77,5 %	78,0 %	88,5 %	74,0 %	84,4 %

c) RB Los 15

Messstelle	Plochingen		Tübingen Hbf	
Monat	P-Grad 03:59	P-Grad 05:59	P-Grad 03:59	P-Grad 05:59
Jan 19	86,4 %	90,6 %	82,1 %	91,5 %
Feb 19	91,4 %	93,2 %	87,1 %	94,3 %
Mrz 19	74,6 %	84,5 %	79,8 %	90,7 %
Apr 19	75,6 %	86,4 %	85,3 %	93,7 %
Mai 19	67,5 %	82,8 %	80,6 %	89,9 %
Jun 19	62,3 %	78,7 %	77,2 %	87,6 %
Jul 19	66,7 %	81,3 %	74,6 %	86,9 %
Aug 19	91,1 %	96,1 %	87,8 %	93,5 %
Sep 19	90,3 %	95,5 %	85,0 %	94,5 %
Okt 19	73,0 %	87,1 %	78,0 %	90,9 %
Nov 19	62,0 %	75,3 %	71,0 %	83,4 %
Dez 19	60,8 %	67,6 %	74,4 %	84,3 %

(Bei allen drei Linien lagen zum Auswertungszeitpunkt nur die Werte bis zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2019 vor.)

4. Was waren die hauptsächlichen Ursachen für Verspätungen und Zugausfälle auf der genannten Strecke?

Fast zwei Drittel der Ausfälle der RB-Linie waren im Jahr 2019 personalbedingt. Auch bei den RE-Leistungen war fehlendes Personal für fast 30 Prozent der Ausfälle ursächlich, ein knappes Drittel war durch Fahrzeugschäden verursacht, bei den IRE war es etwa ein Viertel. Bei den IRE macht der Anteil der durch Infrastrukturstörungen und externe Einflüsse verursachten Ausfälle über 40 Prozent aus.

Im Zulauf auf Stuttgart Hbf bzw. bei der Ausfahrt von dort kommt es regelmäßig zu Zugfolgeverspätungen, weil die Gleise noch belegt sind oder andere Züge Vorrang erhalten.

5. Wurden die vergangenen Ursachen (vgl. Drucksache 16/5340 Frage 3) für die Verspätungen behoben (unter Angabe, welche Strategie entwickelt wurde, um die Probleme zu lösen)?

Nein, die Ursachen wurden nicht behoben, die Zahl der Zugausfälle hat gegenüber 2018 bei allen drei Linien zugenommen. Neu ist, dass auch viele Züge personalbedingt ausfallen.

6. Wie ist es aktuell mit der Servicequalität auf dieser Strecke bestellt?

Die Regionalexpress-Züge fahren seit dem Fahrplanwechsel mit den neuen Lokomotiven der Baureihe 147. Wir haben den Eindruck, dass Zugausfälle aufgrund von Fahrzeugschäden mit der Ablösung der alten Maschinen der Baureihe 111 abgenommen haben. Relativ häufig werden Garnituren beobachtet, bei denen ein Doppelstockwagen fehlt.

Die Neigetechnik-Züge haben nach stichprobenartigen Eindrücken in den ersten Wochen des neuen Jahres weniger auf Fahrzeugmängel zurückzuführende Verkürzungen der Zugbildung.

Problematisch sind weiterhin die Regionalbahnen. Eine personelle Neuaufstellung der Tübinger Werkstatt kam hier noch nicht richtig zum Tragen. Es gibt weiterhin Ausfälle und verkürzte Züge. Zum Teil legen Regionalexpress-Züge einzelne Zusatzhalte ein, um die Fahrgäste mitzunehmen. Die Pünktlichkeit der Regionalbahnen betrug in der zweiten Kalenderwoche 2020 90 Prozent, die der RE-Linie fast 95 Prozent.

7. Welche Maßnahmen sind geplant, um die Pünktlichkeit der Züge zwischen Tübingen und Stuttgart zu erreichen?

Bis zum Betreiberwechsel im Juni 2020 sind keine Fahrplanmaßnahmen mehr vorgesehen. Dann kommt ein verändertes Fahrplankonzept zum Tragen (z.B. ganztägiger Halbstundentakt des RE mit abwechselnder Bedienung von Oberboihingen und Bempflingen, dadurch Rücknahme der RB auf den Abschnitt Tübingen–Metzingen(–Bad Urach). Die RE-Linie Stuttgart–Tübingen gehörte über Jahre hinweg zu den pünktlichsten Linien des Regionalverkehrs, sodass eigentlich keine Fahrplanmaßnahmen nötig erscheinen. Die DB Regio sollte an der betrieblichen Zuverlässigkeit (Personal und Fahrzeuge) arbeiten.

8. Was ist geplant, um den Komfort für Fahrgäste und die Zuverlässigkeit der Fahrpläne auf dieser Strecke künftig zu verbessern?

Ab Juni 2020 soll die RE-Linie von Abellio mit neuen Elektrotriebwagen bedient werden, die wesentlich bessere Beschleunigungswerte als die bisherigen lokbespannten Doppelstockzüge aufweisen. Durch die Bedienung der Halte Oberboihingen und Bempflingen erhalten die Anwohnerinnen und Anwohner stündlich umsteigefreie Verbindungen nach Esslingen und Stuttgart; außerdem entfällt dadurch die bisher zweistündlich am Wochenende vorhandene vierminütige Kurzwende der Regionalbahnen in Plochingen.

9. Ist eine Verbesserung der Situation auf der Neckartalbahn noch vor dem Betreiberwechsel im Juni 2020 zu erwarten?

Wir rechnen damit, dass sich die Situation in der Tübinger Werkstatt in den kommenden Wochen stabilisiert und die Verfügbarkeit der RS 1-Triebwagen zumindest auf ein befriedigendes Niveau gehoben werden kann. Die vielen personalbedingten Ausfälle im Dezember im RB-Bereich waren v. a. darauf zurückzuführen, dass Triebfahrzeugführer von ihrem tarifvertraglich zugesicherten Recht Gebrauch machten, nach Erfüllung einer bestimmten Zahl von Dienstschichten pro Jahr weitere Schichten abzulehnen. Dieses Problem tritt in den nächsten Monaten so nicht auf. Insofern müssten sich v. a. im RB-Bereich Verbesserungen ergeben.

10. Was wird die Landesregierung konkret unternehmen, um einen problemlosen Start des neuen Betreibers im kommenden Jahr zu gewährleisten?

Mit Abellio finden wöchentlich Gespräche auf Geschäftsleitungsebene statt. Auch mit dem Fahrzeuglieferanten Bombardier gibt es in kurzen Abständen Gespräche und Telefonkonferenzen. Weitere Begleitmaßnahmen sind derzeit in Prüfung.

In Vertretung

Dr. Lahl
Ministerialdirektor