

Antrag

der Abg. Thomas Dörflinger u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Betriebsqualität des Fernverkehrs auf der Gäubahn

Antrag

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

1. wie sie die Betriebsqualität des Fernverkehrs auf der Gäubahn bewertet;
2. inwiefern sie bezüglich der gebotenen Qualität Verbesserungsbedarf sieht;
3. welche Einwirkungsmöglichkeiten des Landes auf die Deutsche Bahn sie hierbei sieht;
4. inwiefern ihrer Ansicht nach diesbezüglich die geschlossene Vereinbarung zur Anerkennung von Nahverkehrstickets in den Intercity-Zügen auf der Gäubahn ein Ansatzpunkt sein kann;
5. inwiefern sie über die Vereinbarung zur Anerkennung von Nahverkehrstickets im Fernverkehr auf der Gäubahn von der DB Fernverkehr Informationen über den Anschlussreichungsgrad bei den Intercity-Zügen verlangen kann;
6. welche weiteren Möglichkeiten der Erfassung dieser Informationen, wie beispielsweise über die DB Netz, bestehen;
7. wann mit einer Zulassung der Intercity-2-Züge für die Schweiz zu rechnen ist, die den derzeit notwendigen Umstieg in Singen für die Fahrgäste nach Zürich überflüssig machen würde;
8. wie sie die Störanfälligkeit der Intercity-2-Züge bewertet;

9. inwiefern es Überlegungen gibt, die Intercity-2-Züge durch eine andere Bauart, wie beispielsweise durch KISS-Züge des Herstellers Stadler Rail, zu ersetzen.

05. 12. 2019

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

Begründung

Fahrgäste äußerten in letzter Zeit verstärkt Kritik an der Zuverlässigkeit des Fernverkehrs auf der Gäubahn. Dies insbesondere hinsichtlich des Anchlusserrreichungsgrads und der Störanfälligkeit der Intercity-2-Züge. Daher wird mit dem Antrag abgefragt, wie die Landesregierung die Betriebsqualität des Fernverkehrs auf der Gäubahn bewertet.

Zudem ist von besonderem Interesse, wie das Land aussagekräftige Informationen über den Anschlusserrreichungsgrad der Fernzüge auf dieser Bahnstrecke erhalten kann. Denn ein Mangel an Daten sagt letztlich nichts über die tatsächliche Situation der Anschlusserrreichung aus und entbindet auch nicht von gegebenenfalls notwendigen Verbesserungen. Es muss nicht zuletzt vor dem Hintergrund des Klimawandels gelingen, durch attraktive Angebote mehr Menschen für die Nutzung des Schienenverkehrs zu gewinnen. Das schließt auch einen hohen Anschlusserrreichungsgrad ein.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 22. Januar 2020 Nr. 3-3824.5-01/90 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 Betriebsqualität des Fernverkehrs auf der Gäubahn bewertet;

Die Betriebsqualität des Fernverkehrs auf der Gäubahn war 2019 insgesamt nicht zufriedenstellend. Die Pünktlichkeit lag im Zeitraum Januar bis November 2019 nach DB-Definition (als pünktlich gelten planmäßig oder mit weniger als sechs Minuten Verspätung angekommene Züge) bei 83 Prozent. Dies ist ein unbefriedigender Wert.

Die Zuverlässigkeit des Fernverkehrs hat leider seit Juni 2019 ebenfalls deutlich abgenommen; während fahrzeugbedingte Ausfälle in den Monaten Januar bis Mai nur selten vorkamen, fielen in den Monaten Juni bis November zwischen 13 und 28 Züge pro Monat fahrzeugbedingt ohne Ersatz aus.

2. inwiefern sie bezüglich der gebotenen Qualität Verbesserungsbedarf sieht;

Sowohl die Pünktlichkeit als auch die Zuverlässigkeit der Fahrzeuge bedürfen einer Verbesserung.

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

3. welche Einwirkungsmöglichkeiten des Landes auf die Deutsche Bahn sie hierbei sieht;

Die Einwirkungsmöglichkeiten des Landes sind beschränkt. Für die Pünktlichkeit problematisch ist insbesondere der lange eingleisige Abschnitt der Gäubahn zwischen Horb und Tuttlingen/Hattingen. Für den kurzen Abschnitt Horb–Neckarhausen ist ein zweigleisiger Ausbau nach langem Drängen des Landes nun endlich fixiert. Die Zuverlässigkeit der Intercity 2-Züge ist Gegenstand der vertraglichen Beziehungen zwischen der DB Fernverkehr und dem Fahrzeughersteller Bombardier.

4. inwiefern ihrer Ansicht nach diesbezüglich die geschlossene Vereinbarung zur Anerkennung von Nahverkehrstickets in den Intercity-Zügen auf der Gäubahn ein Ansatzpunkt sein kann;

Ein Ansatzpunkt kann diese Vereinbarung sicherlich sein. DB Fernverkehr wird regelmäßig zu den Sitzungen der AG Qualität mit Verkehrsunternehmen, DB Netz und DB Station & Service eingeladen. Es darf aber nicht verkannt werden, dass die Vereinbarung zur Anerkennung von Nahverkehrstickets in den IC-Zügen keinesfalls mit den üblichen Verkehrsverträgen des Regionalverkehrs vergleichbar ist; beispielsweise gibt es keine Pönalen bei der Verfehlung von Zielwerten und auch das Reporting ist vergleichsweise stark reduziert.

5. Inwiefern sie über die Vereinbarung zur Anerkennung von Nahverkehrstickets im Fernverkehr auf der Gäubahn von der DB Fernverkehr Informationen über den Anschlussreichungsgrad bei den Intercity-Zügen verlangen kann;

Die genannte Vereinbarung sieht eine regelmäßige Übermittlung derartiger Daten nicht vor, allerdings ein kooperatives Verhalten im Einzelfall (z. B. bei Landtags- oder Presseanfragen).

6. welche weiteren Möglichkeiten der Erfassung dieser Informationen, wie beispielsweise über die DB Netz, bestehen;

Bei DB Netz liegen hierzu zweifellos die erforderlichen Daten vor, sie werden aber nur mit Zustimmung der betroffenen Verkehrsunternehmen herausgegeben. Es bestünde theoretisch auch die Möglichkeit, prognostizierte Ankunfts- und Abfahrtszeiten aus öffentlich zugänglichen Quellen wie dem DB-Navigator zusammenzustellen; diese Daten wären jedoch wesentlich weniger genau als die Zuglaufdaten von DB Netz. Außerdem wäre die kontinuierliche Erfassung überaus aufwändig.

7. wann mit einer Zulassung der Intercity-2-Züge für die Schweiz zu rechnen ist, die den derzeit notwendigen Umstieg in Singen für die Fahrgäste nach Zürich überflüssig machen würde;

Die DB wird das bestehende Übergangskonzept auf der Gäubahn voraussichtlich auch über den Fahrplanwechsel im Dezember 2020 hinaus fortführen müssen. Für den Einsatz der Intercity 2-Fahrzeuge auf dem Schweizer Schienennetz ist die Ausrüstung mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS erforderlich. Der Fahrzeughersteller Bombardier ist in Verzug bei der Bereitstellung dieser ETCS-Funktionalität. Die Lieferschwierigkeiten des Unternehmens Bombardier sind ja hinlänglich bekannt. Die mittelfristige Umsetzung des geplanten Zielkonzepts mit stündlichen Direktverbindungen mit Intercity 2-Fahrzeugen zwischen Stuttgart und Zürich wird seitens der DB aber weiter mit Nachdruck vorangetrieben. Aktuell besteht auf dieser Strecke bereits ein Stundentakt, in der einen Stunde mit durchgehenden SBB-Zügen zwischen Stuttgart und Zürich, in der anderen Stunde mit Intercity 2-Fahrzeugen zwischen Stuttgart und Singen mit direktem Anschluss an SBB-Züge von/nach Zürich.

8. wie sie die Störanfälligkeit der Intercity-2-Züge bewertet;

Die Intercity 2-Züge des Herstellers Bombardier kommen im Südwesten auf den Strecken Stuttgart–Singen sowie Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg zum Einsatz. Im Juni 2019 erfolgte die Umstellung auf die zweite Bauserie. Dies führte offenbar zu einem starken Anstieg der fahrzeugbedingten Ausfälle (zu den Lieferschwierigkeiten siehe Antwort zu Frage 7). Während des seit Dezember 2018 erfolgten Vorlaufbetriebs konnten Fehler identifiziert und behoben werden. Jedoch kommt es auch nach mehreren technischen Verbesserungen, sogenannten Rollkuren, nach wie vor zu technisch bedingten Störungen, die teils Verspätungen nach sich ziehen. Ursache für die Probleme sind vor allem funktionale Mängel in der Steuerungssoftware der neuen Züge, die insbesondere beim Fahrtrichtungswechsel auftreten. Die DB hat beim Fahrzeughersteller unverzüglich eine schnelle Mängelbeseitigung eingefordert. Derzeit befindet sich ein großes Software-Update mit umfangreichen Störungsbeseitigungen auf Lok und Steuerwagen im Test- und Zulassungsprozess. Mit diesem Update soll die Qualität deutlich angehoben werden. Aufgrund der Sicherheitsrelevanz ist der Zulassungsprozess aufwendig und zeitintensiv. Daher kann eine Installation des Software-Updates auf den Fahrzeugen nach derzeitigem Planungsstand erst ab Mitte des Jahres 2020 erfolgen.

9. inwiefern es Überlegungen gibt, die Intercity-2-Züge durch eine andere Bauart, wie beispielsweise durch KISS-Züge des Herstellers Stadler Rail, zu ersetzen.

Die KISS-Fahrzeuge des Herstellers Stadler Rail werden ab 8. März 2020 auf der zum Fahrplan 2020 neu aufgenommen IC-Linie Rostock–Berlin–Dresden eingesetzt. Das mittel- bis langfristige Einsatzgebiet der KISS-Fahrzeuge ist nach Angaben der DB in Prüfung. Konkrete Aussagen hierzu können zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht gemacht werden.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor