

## **Kleine Anfrage**

**des Abg. Ramazan Selcuk SPD**

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Situation auf der Hohenzollerischen Landesbahn (HZL)**

#### Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie haben sich Fahrgastzahlen und Auslastungsquote der HZL im Streckenabschnitt ZAB 1 zwischen Hechingen und Tübingen in den vergangenen acht Jahren entwickelt?
2. Weshalb kommt es auf diesem Streckenabschnitt regelmäßig vor, dass Fahrgäste der HZL vor allem im morgendlichen Schüler- und Berufsverkehr in Richtung Tübingen ab Nehren oder Dußlingen 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 HZL im Streckenabschnitt ZAB 1 zwischen Tübingen und Hechingen bzw. auf der dort verkehrenden IRE-Linie Stuttgart–Aulendorf entwickelt?
4. Inwieweit ist die Baumaßnahme Stuttgart 21 ursächlich für Verspätungen auf der HZL bzw. gibt es noch weitere Gründe für die mangelnde Zuverlässigkeit der Fahrpläne im Streckenabschnitt zwischen Hechingen und Tübingen?
5. Welche Maßnahmen sind geplant, um die Pünktlichkeit der IRE-Züge zwischen Stuttgart und Aulendorf zu erreichen, die regelmäßig den Fahrplan der HZL durcheinanderbringen und dort Folgeverspätungen und Zugausfälle auslösen?
6. Was ist geplant, um den Komfort für Fahrgäste der HZL und die Zuverlässigkeit der Fahrpläne der HZL auf dieser Strecke künftig zu verbessern?
7. Trifft es zu, dass die neuen LINT-Triebwagen, die künftig auf dieser Strecke zum Einsatz kommen sollen, aus technischen Gründen mehr Zeit zum Öffnen und Schließen der Türen benötigen, sodass deshalb Fahrplananpassungen notwendig werden?

8. Was bedeuten etwaige Fahrplananpassungen auf der HZL für die Taktichte auf dieser Strecke sowie die Sicherheit, in Tübingen alle bisherigen Anschlusszüge Richtung Stuttgart zu erreichen?
9. Wie erklärt sie sich, dass der aus mehr als 50 Waben bestehende Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau (Naldo), in dessen Einzugsgebiet auch die HZL liegt, im Gegensatz zu anderen Verkehrsverbänden bis dato keine grundlegende Tarifstruktur vorgenommen hat und damit auf eine entsprechende Förderung durch das Land verzichtet?
10. Wie steht sie dazu, dass der Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau (Naldo) seine jüngste Fahrpreiserhöhung um durchschnittlich 2,8 Prozent zum 1. Januar 2019 u. a. mit der fehlenden Dynamisierung von Landeszuschüssen (siehe Naldo-Jahresbericht 2019, Seite 32) begründet und zum 1. Januar 2020 eine weitere Fahrpreiserhöhung vornimmt?

11.12.2019

Selcuk SPD

#### Begründung

Jüngste Medienberichte und Rückmeldungen von Fahrgästen und Pendlern auf der HZL lassen darauf schließen, dass Verspätungen und Zugausfälle auf der Strecke zwischen Tübingen und Hechingen inzwischen zum Normalfall geworden sind. Häufig fehlen Wagen, sodass der Zustieg nicht mehr möglich ist oder der Zug hat so viel Verspätung, 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 soll ergründen, wo die Ursachen liegen und welche Möglichkeiten seitens des Landes bestehen, auf dieser Strecke künftig mehr Fahrplanzuverlässigkeit und Komfort zu erreichen.

#### Antwort\*)

Mit Schreiben vom 21. Januar 2020 Nr. 3-3822.5/1940 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

#### *1. Wie haben sich Fahrgastzahlen und Auslastungsquote der HZL im Streckenabschnitt ZAB 1 zwischen Hechingen und Tübingen in den vergangenen acht Jahren entwickelt?*

Die Fahrgastzahlen der HzL-Regionalbahnen sind nach den uns vorliegenden Zahlen von 2011 bis 2018 leicht gesunken: 2018 stiegen an Schulwerktagen an den Stationen von Tübingen bis Hechingen (Hechingen nur Fahrten in Richtung Tübingen) ca. 5.400 Fahrgäste in diese Züge ein. Die Auslastung ist jedoch durch eine spürbare Reduzierung der Platzkapazitäten insbesondere im Zusammenhang mit der Neuausschreibung ab Ende 2013 etwas angestiegen (2011: knapp 48 %, 2018: ca. 53 %). Insbesondere in der morgendlichen Hauptverkehrszeit gibt es in Fahrtrichtung Tübingen zwischen Dußlingen und Tübingen-Derendingen nach 7:00 Uhr kaum noch freie Sitzplätze.

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

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

Beschwerden sind uns insbesondere über den Zug 86230 bekannt (Hechingen ab 7.01 Uhr–Tübingen Hbf. an 7.26 Uhr). Dieser Zug fährt seit Dezember 2018 mit vier und nicht mehr wie vorher mit fünf Triebwagen des Typs RS 1, da der fünfte Triebwagen seitdem zur Verstärkung eines anderen Zugs eingesetzt wird. Die Sitzplatzkapazität beträgt somit ca. 280 Plätze. Die uns vorliegenden Fahrgastzählungen der HzL aus den Jahren bis 2018 ließen nicht erwarten, dass hierdurch problematische Situationen entstehen würden. Die Spitzen liegen demnach bei den meisten Zählungen zwischen Dußlingen und Tübingen-Derendingen bei ca. 350 bis 370 Fahrgästen, d. h. pro Triebwagen müssten ca. 20 Personen stehen. Wir vermuten, dass drastische Überfüllungen insbesondere dann vorkommen, wenn der vorausfahrende IRE 3250 (Hechingen ab 6.37 Uhr/Mössingen ab 6.44 Uhr) ausfällt oder stark verspätet ist. Möglicherweise haben die Fahrgastzahlen aber inzwischen auch zugenommen, z. B. durch das Job-Ticket des Uni-Klinikums. Wir prüfen bereits, inwieweit aus einem anderen Netz ggf. ein geeigneter Triebwagen zur Verstärkung abgezogen werden kann.

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

Im Abschnitt Tübingen Hbf.–Hechingen sind 2019 folgende Züge ausgefallen, wobei geplante Ausfälle wegen Bauarbeiten und als Ausfall gewertete Züge mit Verspätungen von mehr als 30 Minuten nicht enthalten sind:

	<b>IRE Netz 5</b>	<b>HzL ZAB 1</b>
<b>Januar</b>	3	0
<b>Februar</b>	1	0
<b>März</b>	2	10
<b>April</b>	1	8
<b>Mai</b>	0	9
<b>Juni</b>	4	2
<b>Juli</b>	9	19
<b>August</b>	2	6
<b>September</b>	5	6
<b>Oktober</b>	1	6
<b>November</b>	5	3
<b>Dezember <sup>1)</sup></b>	5	
<b>Gesamt</b>	<b>38</b>	
<sup>1)</sup> Daten IRE bis 15. Dezember 2019; Daten HzL noch nicht vorliegend		

Die Pünktlichkeit der IRE-Linie Stuttgart–Tübingen–Aulendorf am Messpunkt Tübingen Hbf. ist im Sommer regelrecht eingebrochen und hat sich bisher nur teilweise erholt:

Monat	P-Grad 03:59	P-Grad 05:59
Jan 19	76,4 %	87,5 %
Feb 19	84,3 %	92,1 %
Mrz 19	74,7 %	88,7 %
Apr 19	76,9 %	88,7 %
Mai 19	69,3 %	82,9 %
Jun 19	51,4 %	69,5 %
Jul 19	57,4 %	73,6 %
Aug 19	72,8 %	85,4 %
Sep 19	64,2 %	76,1 %
Okt 19	66,3 %	80,2 %
Nov 19	65,6 %	81,7 %
Dez 19	61,2 %	78,0 %

Die Regionalbahnen der HzL fahren stabiler, wobei die Anfahrtpünktlichkeit in Tübingen wesentlich schlechter als in Hechingen ist. Auch hier ist ab Mai eine deutliche Verschlechterung der Pünktlichkeit zu beobachten:

Messstelle	Hechingen		Tübingen Hbf	
	P-Grad 03:59	P-Grad 05:59	P-Grad 03:59	P-Grad 05:59
Jan 19	83,9 %	92,1 %	75,5 %	88,1 %
Feb 19	88,0 %	94,5 %	76,1 %	88,1 %
Mrz 19	84,9 %	92,2 %	76,6 %	88,7 %
Apr 19	89,1 %	95,1 %	80,4 %	91,4 %
Mai 19	82,4 %	90,3 %	74,2 %	85,9 %
Jun 19	73,5 %	83,9 %	62,6 %	77,3 %
Jul 19	70,7 %	84,7 %	61,8 %	77,7 %
Aug 19	87,4 %	93,6 %	80,4 %	90,0 %
Sep 19	76,6 %	87,0 %	69,0 %	81,0 %
Okt 19	77,0 %	89,6 %	64,4 %	79,3 %
Nov 19	78,5 %	89,2 %	66,2 %	82,1 %
Dez 19	72,3 %	88,0 %	53,5 %	79,4 %

(Bei beiden Unternehmen lagen zum Auswertungszeitpunkt nur die Werte bis zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2019 vor.)

*4. Inwieweit ist die Baumaßnahme Stuttgart 21 ursächlich für Verspätungen auf der HZL bzw. gibt es noch weitere Gründe für die mangelnde Zuverlässigkeit der Fahrpläne im Streckenabschnitt zwischen Hechingen und Tübingen?*

Zweifellos sind die von außen auf die Zollernbahn eingetragenen Verspätungen der Neigetechniklinie ein großes Problem für die Pünktlichkeit auf der Zollernbahn. Die Baumaßnahmen im Zuge von Stuttgart 21 sind allerdings nur eine von vielen Verspätungsursachen dieser Linie. Die S 21-Baumaßnahmen führen zu wechselnden Einschränkungen bei der Infrastruktur-Verfügbarkeit. Dies betrifft neben dem unmittelbaren Bahnhofsbereich von Stuttgart Hbf. auch die Zulaufstrecken, etwa in Stuttgart-Untertürkheim. Diese Einschränkungen, verbunden mit

streckenweise reduzierten Höchstgeschwindigkeiten oder baubedingt geänderten Fahrzeiten anderer Züge führen schon bei kleinsten Unregelmäßigkeiten zu einem Dominoeffekt, von dem der IRE Stuttgart–Tübingen–Sigmaringen–Aulendorf betroffen ist. Von ihm aus dem Raum Stuttgart auf die Zollernbahn eingeschleppten Verspätungen wiederum führen auf der eingleisigen Strecke sofort zu weiteren Folgeverspätungen insbes. bei den HzL-Zügen. Eine weitere gewichtige Ursache sind Fahrzeugstörungen bei den Neigetechnik-Triebwagen der Baureihe 612, die im Laufe des Jahres 2019 leider häufig vorkamen. Wir beobachten auch immer wieder, dass die Züge nicht mit aktiver Neigetechnik verkehren, was dann regelmäßig in Tübingen zu Ankunftsverspätungen von einigen Minuten führt. Auch nicht nachvollziehbare längere Aufenthaltszeiten der südwärts fahrenden IRE in Tübingen Hbf beeinträchtigen in manchen Fällen die Pünktlichkeit.

*5. Welche Maßnahmen sind geplant, um die Pünktlichkeit der IRE-Züge zwischen Stuttgart und Aulendorf zu erreichen, die regelmäßig den Fahrplan der HZL durcheinanderbringen und dort Folgeverspätungen und Zugausfälle auslösen?*

Die radikalste Lösung wäre, den IRE aus dem Knoten Stuttgart herauszunehmen. Er würde dann in einem entspannten Fahrplan vor den ICE-Ankünften aus Richtung Mannheim abfahren. Ob diese Maßnahme die Vorteile für die Zollernbahn überwiegt, ist auch vor Ort auf politischer Ebene abzustimmen. Es gibt allerdings durchaus auch Verspätungsursachen bei den HzL-Zügen, die nichts mit den IRE zu tun haben, z. B. Fahrzeugstörungen. Im Zuge des geplanten Einsatzes von neuen Fahrzeugen bei der HzL ist die Einführung eines insgesamt robusteren Fahrplans vorgesehen (vgl. Antwort zur Frage 7).

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

Es ist vorgesehen, die derzeit bei der HzL eingesetzten RS 1-Triebwagen (überwiegend Baujahr 1997) durch neue Fahrzeuge vom Typ LINT 54 zu ersetzen. Wie die RS 1 verfügen sie über einen niveaugleichen Ein- und Ausstieg an allen Bahnsteigen mit 55 cm Höhe und über die Möglichkeit des Einstiegs und Ausstiegs für Rollstuhlfahrer mit einer Klapprampe. Gegenüber den älteren RS 1-Triebwagen weisen sie deutliche Komfortverbesserungen auf. Sie sind ausgestattet mit:

- Barrierefreier Universaltoilette,
- Mehrzweckbereichen für Rollstuhlfahrer/-innen, Kinderwagen und bis zu 18 Fahrräder,
- Klimaanlage,
- WLAN,
- 6 kindersicheren Steckdosen,
- verbesserten optischen und akustischen Informationseinrichtungen über die nächsten Haltebahnhöfe und Anschlüsse.

Fahrzeuge dieses Typs werden von der HzL seit Juni 2019 im Raum Ulm eingesetzt; sie verkehren dort sehr zuverlässig und pünktlich.

*7. Trifft es zu, dass die neuen LINT-Triebwagen, die künftig auf dieser Strecke zum Einsatz kommen sollen, aus technischen Gründen mehr Zeit zum Öffnen und Schließen der Türen benötigen, sodass deshalb Fahrplananpassungen notwendig werden?*

Die Türöffnungszeiten sind in der Tat länger als die beim RS 1. Diese längeren Öffnungszeiten sind für die Sicherstellung der Barrierefreiheit notwendig. Die Fahrzeit zwischen Tübingen und Sigmaringen wird sich um etwa 3 Minuten verlängern. Durch die definierte Lage der Kreuzungsstationen auf der eingleisigen Zollernbahn muss der Fahrplan darauf angepasst werden. HzL und Land streben an, diese Fahrplanänderung zu nutzen, um den Fahrplan ganzheitlich stabiler zu gestalten.

8. *Was bedeuten etwaige Fahrplananpassungen auf der HZL für die Taktdichte auf dieser Strecke sowie die Sicherheit, in Tübingen alle bisherigen Anschlusszüge Richtung Stuttgart zu erreichen?*

Die Wahrung der Anschlüsse in Tübingen vor allem Richtung Stuttgart genießt bei den Fahrplanplanungen höchste Priorität.

9. *Wie erklärt sie sich, dass der aus mehr als 50 Waben bestehende Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau (Naldo), in dessen Einzugsgebiet auch die HZL liegt, im Gegensatz zu anderen Verkehrsverbänden bis dato keine grundlegende Tarifstruktur vorgenommen hat und damit auf eine entsprechende Förderung durch das Land verzichtet?*

Inwieweit ein Verbund Förderprogramme des Landes in Anspruch nimmt liegt im Ermessen des jeweiligen Verbundes. Naldo hatte bereits im Jahr 2018 im Rahmen des Förderprogramms zur Vereinfachung der Tarifstrukturen einen Förderantrag für das Abo 25 gestellt, der jedoch aus formalen Gründen abgelehnt werden musste.

10. *Wie steht sie dazu, dass der Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau (Naldo) seine jüngste Fahrpreiserhöhung um durchschnittlich 2,8 Prozent zum 1. Januar 2019 u. a. mit der fehlenden Dynamisierung von Landeszuschüssen (siehe Naldo-Jahresbericht 2019, Seite 32) begründet und zum 1. Januar 2020 eine weitere Fahrpreiserhöhung vornimmt?*

Die Landesregierung hat diese Begründung bereits im Dezember 2019 zur Kenntnis genommen.

Die Regelungen für Landeszuschüsse wie bspw. die Verbundförderung gelten für alle Verbände gleichermaßen. Sie folgen klaren Kriterien und bieten langfristige Planungsperspektive, sind dabei aber nicht auf die Tariffortschreibung der Verbände ausgerichtet. Das Land erfüllt seine aus diesen Regelungen entstehenden Pflichten allen Verbänden gegenüber in vollem Umfang.

Nach Kenntnis der Landesregierung ist Naldo der einzige Verbund im Land, der die Notwendigkeit einer Fahrpreiserhöhung mit der fehlenden Dynamisierung von Landeszuschüssen begründet.

In Vertretung

Dr. Lahl  
Ministerialdirektor