

Kleine Anfrage

der Abg. Joachim Köbler und Ulli Hockenberger CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Aktuelle Situation im Schienenpersonennahverkehr Bruchsal–Bretten–Mühlacker

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie haben sich auf der Nahverkehrsstrecke Bruchsal–Bretten–Mühlacker die monatlichen Pünktlichkeitswerte und Zugausfälle der Bahnen in den vergangenen zwei Jahren entwickelt (wöchentlicher Durchschnitt) und welche Gründe gibt es aus ihrer Sicht für die Verspätungen bzw. die Zugausfälle?
2. Welche Maßnahmen wurden und werden getroffen, um Verspätungen bzw. Zugausfälle zu reduzieren bzw. auszuschließen?
3. Mit welchen Kapazitäten und Auslastungen fahren die Züge auf der Nahverkehrsstrecke Bruchsal–Bretten–Mühlacker?
4. Wer entschied über den eingesetzten Fahrzeugtyp und damit den Hersteller?
5. Wie oft konnte seit der Übernahme des Betriebs durch Abellio im Juni 2019 bedingt durch Verspätungen und Zugausfälle im morgendlichen Schülerverkehr der Umstieg in Bretten aus der RB 19663 in die S 4 Richtung Heilbronn nicht erreicht werden?
6. In welcher Form wurde das vorgesehene Fahrplankonzept im Hinblick auf Taktung und Gewährleistung der Umstiegsverbindungen vorab auf Fahrbarkeit geprüft?
7. Welche Maßnahmen sind geplant, um Fahrgäste zuverlässiger und früher über Verspätungen und Zugausfälle zu informieren?

8. Sehen die Verträge mit Abellio bei Minderleistung des Anbieters entsprechende Maßnahmen vor und sind Vertragsstrafen Inhalt der Verträge bzw. ist eine Entschädigung der Nutzerinnen und Nutzer aufgrund der Verspätungen und Zugausfälle Vertragsinhalt?

10.02.2020

Kößler, Hockenberger CDU

Begründung

Seit dem Betreiberwechsel vernehmen die Fragesteller anhaltend Klagen über verspätete bzw. ausgefallene Züge. Fahrgäste beklagen sich insbesondere über die mangelnde Zuverlässigkeit im morgendlichen Schülerverkehr zum Schulzentrum Bretten und zu den Bruchsaler Schulen durch verpasste Umsteigeverbindungen in den Bahnhöfen Bretten bzw. Bruchsal aufgrund von Verspätungen oder Zugausfällen der RB 17 von Abellio. Auch seien Informationen über Zugverspätungen und Ausfälle nur schwer rechtzeitig zu erhalten.

Diese Kleine Anfrage soll klären, in welchem Umfang es Verspätungen bzw. Zugausfälle gibt und wie dem entgegengewirkt wird.

Antwort

Mit Schreiben vom 9. März 2020 Nr. 3-3822.0-00/2112 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Wie haben sich auf der Nahverkehrsstrecke Bruchsal–Bretten–Mühlacker die monatlichen Pünktlichkeitswerte und Zugausfälle der Bahnen in den vergangenen zwei Jahren entwickelt (wöchentlicher Durchschnitt) und welche Gründe gibt es aus ihrer Sicht für die Verspätungen bzw. die Zugausfälle?*

Pünktlichkeitsentwicklung:

Bis zum Betreiberwechsel von der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) bzw. der DB Regio AG zur Abellio Rail Baden-Württemberg GmbH (Abellio) im Juni 2019 lag die für die damalige Pünktlichkeitserfassung relevante Zeit der Pünktlichkeit von 5:59 Minuten (alle Züge, die unterhalb dieses Wertes liegen, gelten als pünktlich) der S 9 in Bretten in allen Monaten bei über 95 Prozent, die Pünktlichkeit der DB Regio AG am Messpunkt Bruchsal in den meisten Monaten bei über 80 Prozent.

Am schlechtesten war die Pünktlichkeit der DB Regio AG im November 2018 mit 76,5 Prozent und im Januar 2019 mit 79,6 Prozent, sowie in den letzten beiden Juni-Wochen vor dem Betreiberwechsel. Die besten Pünktlichkeitswerte wurden von der DB Regio AG im Februar 2019 mit 88,9 Prozent erzielt. Die *Anlage 1* zur Stellungnahme enthält eine Übersicht der Ankunfts-pünktlichkeiten der o. g. Unternehmen für die Haltepunkte in Bruchsal und Bretten vom 1. Januar 2018 bis zum 31. Dezember 2019.

Nach dem Betreiberwechsel zu Abellio ging die Ankunfts-pünktlichkeit im Vergleich hierzu bei einer Pünktlichkeitserfassung ab der Minute 5:59 auf ca. 80 bis 88 Prozent zurück. Von August auf September verschlechterte sich die Pünktlichkeit erneut, bis zum Jahresende verbesserten sich die Werte jedoch wieder. Der Grund für die Verschlechterung im September ist im Einsatz der neuen Talent-

Triebwagen von Bombardier zu finden, die für das Flügeln bzw. Vereinigen der beiden Zugteile aus/nach Bruchsal/Heidelberg bzw. Pforzheim länger benötigen, als es im ursprünglichen Fahrplan vorgesehen und vom Fahrzeughersteller gefordert ist.

Zugausfälle:

Im Jahr 2018 sind 509 Züge ausgefallen, im Jahr 2019 dagegen schon 591 Züge. Dabei lassen sich zwei Ausfallschwerpunkte ausmachen: Zum einen ist das 2. Halbjahr 2018 bei der AVG zu nennen; zum anderen der Spätsommer und Herbst 2019 bei Abellio. Die Ausfälle der DB Regio AG unterlagen ebenfalls starken Schwankungen. Als schlechtester Wert mit 24 Ausfällen ist der Dezember 2018 zu nennen. Die Einzelheiten sind der *Anlage 2* zu entnehmen.

Als Hauptgrund für die Ausfälle bei der AVG ist fehlendes Personal zu nennen.

Bei der DB Regio AG liegt der Ausfallgrund zu 52 Prozent in Triebfahrzeugschäden (103 Ausfälle) und zu 24 Prozent bei fehlendem Personal (47 Ausfälle).

Die Ausfälle bei Abellio sind zu 41 Prozent auf fehlendes Personal (192 Ausfälle) und zu 36 Prozent auf die Triebfahrzeuge (171 Ausfälle) zurückzuführen. Weitere Ausfallgründe bei allen EVU sind externe Einflüsse oder Störungen der Infrastruktur. Der Anstieg der Zugausfälle bei Abellio im September und Oktober 2019 sind wiederum zu großen Teilen auf den Einsatz der neuen Talent-Triebwagen von Bombardier zurückzuführen.

2. Welche Maßnahmen wurden und werden getroffen, um Verspätungen bzw. Zugausfälle zu reduzieren bzw. auszuschließen?

Das verantwortliche Eisenbahnverkehrsunternehmen hat bereits Fahrzeuge von anderen Unternehmen angemietet, um ausreichend Fahrzeuge zur Verfügung zu haben, da der Fahrzeughersteller die Fahrzeuge nicht termingerecht ausgeliefert hat. Auch wurden Triebfahrzeugführer von anderen Unternehmen unter Vertrag genommen, um den Fahrplan möglichst störungsfrei zu halten.

Es wurden Fahrplanänderungen vorgenommen, um den Schülerverkehr zu stabilisieren. Auch fährt die RB 17 a inzwischen in Pforzheim 2 bis 3 Minuten früher ab, um in Mühlacker mehr Zeit zum Kuppeln zu haben.

Zeitgleich wird an einer großen Lösung gearbeitet um auf der gesamten Residenzbahn das Angebot zu verbessern. Diese kann aufgrund des großen Abstimmungsbedarfs zwischen DB Netz, den beteiligten EVUs, den Busunternehmen sowie den Landkreisen und Kommunen sowie dem fortbestehenden Engpass bei Triebfahrzeugen aber kurzfristig nicht umgesetzt werden.

3. Mit welchen Kapazitäten und Auslastungen fahren die Züge auf der Nahverkehrsstrecke Bruchsal–Bretten–Mühlacker?

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 werden die nach Stuttgart Hbf durchlaufenden Züge zwischen Bruchsal und Mühlacker aus einem fünfteiligen Talent-Triebwagen mit rund 270 Sitzplätzen gebildet. Verstärkerzüge verkehren zum Teil mit einem vierteiligen Elektrotriebwagen des Typs Coradia Continental mit ca. 220 Sitzplätzen. Im Schülerverkehr fährt morgens ein Zugpaar zwischen Bretten und Bruchsal, das aus zwei AVG-Stadtbahnwagen mit zusammen ca. 200 Sitzplätzen besteht.

Die Kapazitäten genügen dabei der Nachfrage. Die Spitzenbesetzungen pro Zug liegen zur Hauptverkehrszeit bei ca. 220 Fahrgästen (RB 19638; Bruchsal an 07:18 Uhr) und ca. 190 Fahrgästen (RE 19631; Bruchsal ab 17:00 Uhr). Im Wochenschnitt liegt die Auslastung der Züge bei ca. 18 bis 22 Prozent.

4. Wer entschied über den eingesetzten Fahrzeugtyp und damit den Hersteller?

Die Beschaffung der Fahrzeuge erfolgte im Rahmen des sog. BW-Modells mit einer europaweiten Ausschreibung der Fahrzeuge. Hierbei haben die Bieter für die vom Land ausgeschriebenen Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) die geeigneten Triebfahrzeuge auf Basis des vorgegebenen Lastenheftes bei den Fahrzeugherstellern auszuwählen und ihrem Angebot gegenüber dem Land zugrunde zu legen. Die Entscheidung über die Auswahl des Herstellers oblag damit den Bietern. Dies entspricht insoweit auch der bisherigen Verfahrensweise bei einem „klassischen Ausschreibungsverfahren“ von SPNV-Verkehrsleistungen, nach dem das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für die Fahrzeugauswahl und Beschaffung zuständig ist. Im BW-Modell übernimmt die landeseigene Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg AöR (SFBW) darüber hinaus lediglich die Finanzierung mit anschließendem Eigentumserwerb der Fahrzeuge, um diese im Anschluss an das im Ausschreibungsverfahren obsiegende EVU zu verpachten. Damit war Abellio für die Auswahl der Beschaffung der Fahrzeuge verantwortlich.

5. Wie oft konnte seit der Übernahme des Betriebs durch Abellio im Juni 2019 bedingt durch Verspätungen und Zugausfälle im morgendlichen Schülerverkehr der Umstieg in Bretten aus der RB 19663 in die S 4 Richtung Heilbronn nicht erreicht werden?

Bei 67 erfolgten Messungen von September bis Dezember 2019 (keine Vollerhebung) wurde der Anschluss bei 26 Fahrten nicht erreicht. Dies entspricht einer Quote von 39 Prozent. Die Beteiligten arbeiten an verschiedenen Maßnahmen zur Stabilisierung.

6. In welcher Form wurde das vorgesehene Fahrplankonzept im Hinblick auf Taktung und Gewährleistung der Umstiegsverbindungen vorab auf Fahrbarkeit geprüft?

Das Fahrplankonzept wurde vor Veröffentlichung der Ausschreibung von DB Netz AG für den jeweiligen Triebfahrzeugtyp, der von den grundsätzlich marktverfügbaren Triebfahrzeugen die schlechtesten Beschleunigungswerte aufwies, überprüft und testiert.

Im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens legen die Bieter der DB Netz AG das Fahrplankonzept unter Zugrundelegung der von ihnen ausgewählten Fahrzeugen und der vorgegebenen Fahrplanzeiten zur Testierung vor und reichen diese mit ihrem Angebot ein, um so den Nachweis erbringen zu können, dass das von ihnen ausgewählte Fahrzeug den Fahrplan einhalten kann.

7. Welche Maßnahmen sind geplant, um Fahrgäste zuverlässiger und früher über Verspätungen und Zugausfälle zu informieren?

Verspätungen und vor allem Zugausfälle müssen in erster Linie von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Leitstellen der betreffenden Verkehrsunternehmen rechtzeitig in ihre Leitsysteme eingegeben und damit auch in den elektronischen Fahrplanauskunftssysteme und die stationären Anzeigen der Stationsbetreiber verfügbar werden. In regelmäßigen Gesprächen wird die Sensibilität der Verkehrsunternehmen für dieses Thema erhöht.

Außerdem gibt es Planungen, im Rahmen der bewegt-App unternehmensübergreifend auch die Möglichkeit anzubieten, für vom Fahrgast auszuwählende Linien automatische Informationen über Störungen und Ausfälle zu abonnieren (sog. Push-Nachrichten).

8. Sehen die Verträge mit Abellio bei Minderleistung des Anbieters entsprechende Maßnahmen vor und sind Vertragsstrafen Inhalt der Verträge bzw. ist eine Entschädigung der Nutzerinnen und Nutzer aufgrund der Verspätungen und Zugausfälle Vertragsinhalt?

Der Verkehrsvertrag zwischen dem Land Baden-Württemberg und Abellio regelt Maßnahmen bei Nicht- oder Schlechtleistung des Anbieters. Die Nicht- oder Schlechterfüllung der vertraglich festgesetzten Anforderungen werden mit einer Minderung der Zuschüsse gegenüber dem vom Land beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen sanktioniert. Entschädigungsleistungen an Reisende sind vertraglich im Verhältnis zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen nicht festgesetzt. Hier gelten vielmehr die gesetzlichen Regelungen im Verhältnis zwischen EVU und Reisenden aus den Beförderungsverträgen, die unabhängig vom Vertragsverhältnis EVU und Land zu betrachten sind.

Das Land hat unabhängig von den o. g. vertraglichen Regelungen beschlossen, Pendlerinnen und Pendler auf besonderen Problemstrecken für den Zeitraum von Juni 2019 bis Januar 2020 auf Antrag einmalig zu entschädigen. Die zu berücksichtigten Strecken werden derzeit anhand eines Qualitätsindexes nach objektiven Kriterien, wie Pünktlichkeits- und Zugausfallraten des vergangenen Halbjahres festgelegt. Der zu entschädigende Betrag umfasst den Gegenwert einer Monatskarte bzw. Aborate. Ein Verfahren zur administrativen Umsetzung des Antragsverfahrens wird derzeit unter Einbindung der Eisenbahnverkehrsunternehmen und ggfs. der betroffenen Verkehrsverbünde erarbeitet.

Hermann
Minister für Verkehr

Anlage 1: Übersicht Anknunftspunktlichkeit Linie Bruchsal – Bretten – Mühlacker

Anknunftspunktlichkeit DB Regio Bruchsal	
Zeitintervall	05:59 min - Punktlichkeit
01.2018	83,6%
02.2018	83,6%
03.2018	83,3%
04.2018	85,6%
05.2018	83,6%
06.2018	84,0%
07.2018	83,5%
08.2018	87,3%
09.2018	86,6%
10.2018	88,3%
11.2018	76,5%
12.2018	82,7%
01.2019	79,6%
02.2019	88,9%
03.2019	86,2%
04.2019	84,7%
05.2019	82,1%
06.2019	75,0%

Anknunftspunktlichkeit AVG S9 Bretten	
Zeitintervall	05:59 min - Punktlichkeit
01.2018	98,62%
02.2018	99,11%
03.2018	99,18%
04.2018	97,98%
05.2018	98,33%
06.2018	96,97%
07.2018	96,83%
08.2018	98,75%
09.2018	98,64%
10.2018	97,44%
11.2018	95,90%
12.2018	97,45%
01.2019	98,09%
02.2019	98,13%
03.2019	98,13%
04.2019	97,82%
05.2019	96,73%
06.2019	98,69%

Anknunftspunktlichkeit Abellio Bruchsal		
Zeitintervall	03:59 min - Punktlichkeit	05:59 min - Punktlichkeit
06.2019	70,6%	80,9%
07.2019	72,9%	82,9%
08.2019	79,8%	88,7%
09.2019	67,7%	79,1%
10.2019	67,0%	78,9%
11.2019	71,7%	82,7%
12.2019	74,1%	85,0%

Anlage 2: Übersicht Zugausfälle Linie Bruchsal – Bretten - Mühlacker

Zugausfälle 2018			
	2018 DB Regio	2018 AVG	2018 Summe
Januar	11	12	23
Februar	21	7	28
März	16	9	25
April	6	13	19
Mai	10	31	41
Juni	9	60	69
Juli	16	63	79
August	20	29	49
September	7	9	16
Oktober	12	40	52
November	2	58	60
Dezember	24	24	48
Gesamt	154	355	509

Zugausfälle 2019				
	2019 DB Regio	2019 AVG	2019 Abellio	2019 Summe
Januar	8	18		26
Februar	2	24		26
März	4	27		31
April	17	16		33
Mai	4	5		9
Juni	10	20	X	X
Juli			34	34
August			71	71
September			157	157
Oktober			108	108
November			29	29
Dezember			67	67
Gesamt	45	110	466	591