

**Kleine Anfrage**

**des Abg. Daniel Karrais FDP/DVP**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

**Zuverlässigkeit der Gäubahn im Jahr 2019 und 2020**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie stellen sich die Pünktlichkeitswerte der Gäubahn zwischen Singen und Stuttgart zwischen den Jahren 2019 bis 2020 dar (getrennt nach Jahren und in RE, IRE und IC bzw. Züge nach Fahrten der Deutschen Bahn und der Schweizer Bundesbahn)?
2. Wie viele Züge sind in den Jahren 2019 bis 2020 auf der Gäubahn ganz oder teilweise ausgefallen bzw. haben einen geplanten Halt nicht anfahren können (unter Angabe der Gesamtzahl der Fahrten nach Monaten, Zugart und nach Zugtyp sowie der Art des Ausfallgrunds)?
3. Wie haben sich die monatlichen Fahrgastzahlen der Gäubahn zwischen 2019 und 2020 auf der Gäubahn zwischen Singen und Stuttgart entwickelt?
4. Wie haben sich die Fahrgastzahlen der Gäubahn an den Bahnhöfen zwischen Singen und Stuttgart zwischen 2019 und 2020 entwickelt (in monatlicher Angabe pro Bahnhof)?
5. Welche Erkenntnisse liegen ihr über geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur auf der Strecke zwischen Singen und Stuttgart vor?

31. 07. 2020

Karrais FDP/DVP

**Begründung**

Die Pünktlichkeit des Schienenpersonenverkehrs ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal und von besonderer Bedeutung hinsichtlich der Akzeptanz des öffentlichen Nahverkehrs bei den Bürgerinnen und Bürgern. Auch das rollende Material ist entscheidend für die Akzeptanz bei den Menschen in Baden-Württemberg. Leider gab es in den vergangenen Monaten zahlreiche Berichte und Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern aufgrund von Zugverspätungen, Zugausfällen und mangelhaften Fahrzeugen. Vor diesem Hintergrund interessiert sich der Fragesteller für die Entwicklung der Pünktlichkeitswerte im Schienenpersonenverkehr in Baden-Württemberg.

**Antwort**

Mit Schreiben vom 14. September 2020 Nr. 3-3824.5-01/95 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

*1. Wie stellen sich die Pünktlichkeitswerte der Gäubahn zwischen Singen und Stuttgart zwischen den Jahren 2019 bis 2020 dar (getrennt nach Jahren und in RE, IRE und IC bzw. Züge nach Fahrten der Deutschen Bahn und der Schweizer Bundesbahn)?*

Für die Regionalzüge der DB Regio (Netz 3b) und Fernverkehrszüge der DB Fernverkehr ergeben sich folgende Werte für die Anfahrtpünktlichkeit:

Zeitintervall	DB Regio	DB Regio	DB Fernverkehr
	Pünktlichkeitsgrad 3min 59s	Pünktlichkeitsgrad 5min 59s	Pünktlichkeitsgrad 5min 59s
01.2019	87,5 %	93,9 %	88,4 %
02.2019	86,9 %	94,0 %	87,5 %
03.2019	89,6 %	95,0 %	88,8 %
04.2019	90,8 %	96,1 %	89,6 %
05.2019	88,5 %	94,8 %	89,1 %
06.2019	88,9 %	95,9 %	87,8 %
07.2019	82,6 %	91,8 %	86,5 %
08.2019	88,4 %	95,9 %	88,7 %
09.2019	85,3 %	94,1 %	85,2 %
10.2019	78,4 %	88,2 %	84,2 %
11.2019	84,1 %	92,3 %	83,3 %
12.2019	82,2 %	91,3 %	82,8 %
01.2020	89,2 %	94,7 %	85,7 %
02.2020	88,9 %	94,2 %	84,4 %
03.2020	94,0 %	97,5 %	86,2 %
04.2020	94,8 %	96,9 %	87,2 %
05.2020	89,2 %	93,7 %	87,6 %
06.2020	91,6 %	95,9 %	87,6 %
07.2020	89,7 %	95,2 %	
gesamt 01.2019–07.2020	87,8 %	94,2 %	

Bei DB Regio wurde die Anfahrtpünktlichkeit in den Bahnhöfen Eutingen (Gäu), Freudenstadt Hbf, Herrenberg, Horb und Rottweil gemessen. Nicht berücksichtigt ist die Anfahrtpünktlichkeit in Stuttgart Hbf, da sich dort in dem Datenbanksystem der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) die Ankünfte der Züge der Gäubahn nicht ohne weiteres von den Ankünften der Züge der Murrbahn aus Richtung Backnang trennen lassen.

Bei DB Fernverkehr liegt lediglich die Pünktlichkeit gemessen am Grenzwert 5min 59s vor. Gemessen wurde an den Messpunkten Stuttgart Hbf, Böblingen, Horb, Rottweil, Tuttlingen und Singen. Im Schnitt sind auf der Gäubahn die Züge von DB Fernverkehr unpünktlicher als die Züge von DB Regio.

*2. Wie viele Züge sind in den Jahren 2019 bis 2020 auf der Gäubahn ganz oder teilweise ausgefallen bzw. haben einen geplanten Halt nicht anfahren können (unter Angabe der Gesamtzahl der Fahrten nach Monaten, Zugart und nach Zugtyp sowie der Art des Ausfallgrunds)?*

Für den Zeitraum Januar bis Juni 2019 wird auf die Antwort zur Kleinen Anfrage „Zuverlässigkeit der Gäubahn“ (DS 16/6773), Frage 2 verwiesen.

Für die Regionalzüge der DB Regio (Netz 3 b) liegen für den Zeitraum Juli 2019 bis Juli 2020 folgende Daten vor:

Monat/Jahr	Ausfallursache Züge DB Regio				
	Fahrzeug-schaden	Infrastruktur	Personal	Sonstiges/ Dritte/Perso- nen im Gleis	Ausfälle gesamt
Jul 19	8	2	10	31	51
Aug 19	7	4	0	0	11
Sep 19	3	10	2	3	18
Okt 19	2	10	0	9	21
Nov 19	6	11	5	3	25
Dez 19	15	4	11	6	38
Jan 20	25	14	7	41	87
Feb 20	14	1	1	66	82
Mrz 20	8	6	17	8	39
Apr 20	7	0	0	13	20
Mai 20	0	1	0	2	3
Jun 20	6	0	0	4	10
Jul 20	28	10	0	0	38

Für die Monate Januar, April und Mai 2020 können die aktuellen Angaben aufgrund noch ausstehender Datenlieferungen der DB Regio von den finalen Angaben abweichen.

In einzelnen Fällen sind weitere Ausfallgründe angegeben, sodass die Summe der vier wichtigsten Ausfallgründe nicht immer mit der Gesamtzahl der Ausfälle übereinstimmt. Deutlich sichtbar ist die Ausfallspitze im Februar 2020 durch das Sturmtief „Sabine“.

Für die IC-Züge der DB Fernverkehr liegen dem Ministerium folgende Daten vor:

Monat/Jahr	Ausfallursache Züge DB Fernverkehr				
	Fahrzeug-schaden	Infrastruktur	Personal	Sonstiges/ Dritte/Personen im Gleis	Ausfälle gesamt
Jul 19	23	0	0	27	50
Aug 19	28	0	0	3	31
Sep 19	19	0	0	2	21
Okt 19	15	0	0	16	31
Nov 19	13	0	0	10	23
Dez 19	5	0	0	9	14
Jan 20	11	0	0	27	38
Feb 20	16	0	0	85	101
Mrz 20	0	0	0	95	95
Apr 20	2	0	0	3	5
Mai 20	11	1	0	5	17
Jun 20	13	0	0	2	15

Bei DB Fernverkehr kam es zu keinen personalbedingten, jedoch regelmäßig zu fahrzeugbedingten Zugausfällen. Diese betrafen nahezu ausschließlich Züge des Typs IC2 von Bombardier (Doppelstock-Intercity), während an den aus SBB-Reisezugwagen gebildeten Garnituren fast keine Ausfälle auftraten. Die hohen externen Ausfälle im Februar 2020 sind, wie bei DB Regio, auf das Sturmtief Sabine zurückzuführen.

3. *Wie haben sich die monatlichen Fahrgastzahlen der Gäubahn zwischen 2019 und 2020 auf der Gäubahn zwischen Singen und Stuttgart entwickelt?*

4. *Wie haben sich die Fahrgastzahlen der Gäubahn an den Bahnhöfen zwischen Singen und Stuttgart zwischen 2019 und 2020 entwickelt (in monatlicher Angabe pro Bahnhof)?*

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Werte der Einsteigerzahlen für den Regionalverkehr der DB Regio für 2019 (Mo–Fr an Schultagen) sind in den nachfolgenden Tabellen dargestellt.

	<b>1. Halbjahr 2019</b>	<b>2. Halbjahr 2019</b>
<b>Einsteiger pro Tag</b>	5.409	5.748
<b>Personenkilometer pro Tag</b>	163.029	182.306

<b>Einsteiger pro Tag pro Station</b>	<b>1. Halbjahr 2019</b>	<b>2. Halbjahr 2019</b>
<b>Stuttgart Hbf</b>	1.183	1.307
<b>Böblingen</b>	828	867
<b>Herrenberg</b>	1.134	1.125
<b>Gäufelden</b>	358	378
<b>Bondorf (b Herrenberg)</b>	760	788
<b>Ergenzingen</b>	121	129
<b>Eutingen im Gäu</b>	323	407
<b>Horb</b>	223	219
<b>Sulz (Neckar)</b>	157	182
<b>Oberndorf (Neckar)</b>	179	182
<b>Rottweil</b>	143	167
<b>Einsteiger pro Tag Gesamt</b>	5.409	5.748

Die nach derselben Systematik erhobenen Werte für das 1. Halbjahr 2020 liegen noch nicht final vor. Diese Werte werden aber aufgrund der Corona-Pandemie und der damit verbundenen massiven Angebotsreduzierungen von Ende März bis Mitte Juni 2020 nicht repräsentativ und somit gesondert zu betrachten sein.

Für den Fernverkehr liegen aktuell keine neueren Angaben zu Fahrgastzahlen, die über die Angaben der Antwort zur Kleinen Anfrage „Zuverlässigkeit der Gäubahn“ (DS 16/6773) hinausgehen, vor.

*5. Welche Erkenntnisse liegen ihr über geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur auf der Strecke zwischen Singen und Stuttgart vor?*

Der Ausbau der internationalen Bahnstrecke Stuttgart–Zürich ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) und seit 2016 im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) im „Vordringlichen Bedarf“ verankert. Der Bund finanziert auf dieser Grundlage den Neu- und Ausbau der Bedarfsplanvorhaben.

Im Kontext des Deutschlandtaktes des Bundes wurde Mitte des Jahres 2020 für dieses Bedarfsplanvorhaben ein neues Angebots- und Infrastrukturkonzept vorgelegt. Das neue Konzept sieht eine passfähige Einbindung der Gäubahn in den Deutschlandtakt vor. Darüber hinaus ist es minutiös mit den schweizerischen Planungen im Abschnitt Schaffhausen–Zürich abgestimmt. Unter diesen Randbedingungen wird die grundlegende Zielsetzung an den Gäubahnausbau – die attraktive Einbindung der Fernverkehrslinie dieser Strecke in die Knotenbahnhöfe Stuttgart und Zürich – mit einer Reisezeit von 2 Stunden und 44 Minuten erreicht.

Das Infrastrukturkonzept umfasst eine Neukonzeption der Flughafenanbindung sowie Geschwindigkeitserhöhungen in verschiedenen Streckenabschnitten, die Errichtung von zwei Neubauabschnitten (Neckarhausen–Sulz, Epfendorf–Rottweil) und drei Ausbauabschnitten (Horb–Neckarhausen, Sulz–Oberndorf, Wurmlingen–Tuttlingen), in denen die Zweigleisigkeit hergestellt werden soll. Ferner sind für den Güterverkehr weitere Ausbaumaßnahmen vorgesehen. Diese sind aber, mit Ausnahme der Singener Kurve, der Landesregierung im Detail nicht bekannt.

Die Landesregierung begrüßt diesen Vorschlag und hat nach dessen Vorlage Kontakt zum BMVI aufgenommen und setzt sich seither für eine möglichst rasche Umsetzung der weiteren notwendigen Prüfungsschritte ein. Als nächsten Schritt wird der Bund eine gesamtwirtschaftliche Bewertung für die hier hinterlegten umfangreichen Infrastrukturausbaumaßnahmen durchführen, da dies eine grundlegende Voraussetzung für eine Realisierungsentscheidung im Rahmen des Bedarfsplans ist.

Ebenso wird bei den vorgeschlagenen Ausbaumaßnahmen zwischen Böblingen und Stuttgart-Flughafen eine Abgrenzung zum Projekt Stuttgart 21 erforderlich. Das Bedarfsplanprojekt, dessen Umsetzung mit der für die Jahre 2022/2023 vorgesehenen Realisierung des Ausbaubereichs Horb-Neckarhausen aufgenommen wurde, könnte auf Basis einer positiven gesamtwirtschaftlichen Bewertung entsprechend fortgeschrieben werden.

Hermann  
Minister für Verkehr