

Kleine Anfrage

des Abg. Jürgen Keck FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Leistungen der Deutschen Bahn auf der Bahnstrecke Schaffhausen–Gottmadingen–Singen im Zeitraum 2016 bis 2020

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie viele Schlechtleistungen vonseiten der Deutschen Bahn sind ihr im oben genannten Zeitraum bekannt (aufgeschlüsselt in Zugausfälle, Ausfälle einzelner Triebwagen, Ausfall von Ersatzbussen, unter Angabe des jeweiligen Zeitpunkts)?
2. Wann wurde sie erstmalig durch Bürger, betroffene Gemeinden, Politiker oder die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH über Ausfälle von Zügen oder einzelnen Triebwagen, insbesondere im Schülerverkehr, informiert?
3. Ist ihr bekannt, wie häufig die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH über die unter Frage 1 genannten Schlechtleistungen seit 2016 informiert wurde (unter Angabe des jeweiligen Zeitpunkts)?
4. Welches sind die Ursachen für die sich gerade zur Herbstzeit wiederholenden Schlechtleistungen auf der Bahnstrecke Schaffhausen–Gottmadingen–Singen?
5. Was hat sie bisher unternommen, um eine Verbesserung auf der genannten Bahnstrecke, insbesondere im Schülerverkehr zwischen Gottmadingen und Singen, zu erreichen (unter Angabe des jeweiligen Zeitpunkts)?
6. Welche konkreten Regelungen bestehen, insbesondere im abgeschlossenen Verkehrsvertrag, um bei Nichterbringung der Leistung durch die Deutsche Bahn die Zahlungen des Landes zu kürzen?
7. Welche Pönale sind von der Deutschen Bahn an das Land aufgrund der mangelhaften Leistungen auf der Bahnstrecke Schaffhausen–Gottmadingen–Singen fällig geworden (unter Angabe des jeweiligen Zeitpunkts)?

8. In welchem Umfang sind in den letzten Jahren Züge ausgefallen und welche Summe an nicht zu vergütenden Verkehrsleistungen ergibt sich hieraus?

07.12.2020

Keck FDP/DVP

Begründung

Seit 2016 gibt es begründeten Protest vonseiten der Eltern, Schüler und Berufspendler wegen Zugausfällen und Platzmangel im Schülerverkehr auf der Bahnstrecke Schaffhausen–Gottmadingen–Singen. Der Gemeinderat der Gemeinde Gottmadingen hat dazu auch eine Resolution beschlossen (19. November 2019), auf die er bis heute von der Landesregierung keine Antwort erhalten hat. Kinder schaffen es nicht rechtzeitig in die Schule aufgrund überfüllter Züge auf dem Gottmadinger Bahnhof. Sie werden dort stehen gelassen bzw. kommen gar nicht mehr in den Zug hinein. Immer wieder ist nur ein Triebwagen unterwegs, was ein Zusteigen am Gottmadinger Bahnhof morgens um 07:20 Uhr erschwert bzw. gänzlich unmöglich macht. Gerade für diesen Zug soll die doppelte Wagenausstattung, sogenannte Doppeltraktion, bestellt worden sein. Die Fahrt sollte mit einer Kapazität von 200 Sitzplätzen bestellt worden sein, zzgl. Stehplätzen. Die Regelmäßigkeit, in der Züge oder einzelne Triebwagen auf dieser Strecke in den letzten vier Jahren ausgefallen sind, legt nach Auffassung des Fragestellers nahe, dass die Deutsche Bahn wenig Konsequenzen aus der teilweisen Nichterfüllung zu befürchten hatte. Der dann immer wieder stattfindende Einsatz von manchmal einem, manchmal mehreren Ersatzbussen reicht bei Weitem nicht aus. Die gebotenen und vorgeschriebenen Abstände, um einen Gesundheitsschutz im Schülerverkehr zu gewährleisten, können die Schüler schlichtweg nicht einhalten. Aufgrund der finanziellen Unterstützung der Landesregierung konnte bereits ein Bus von Bietingen nach Singen, parallel zum Zug, eingerichtet werden. In der Theorie mag das eine gute Lösung sein. In der Praxis ist es allerdings so, dass eine Vielzahl der Schüler mit dem Bus von Gailingen nach Gottmadingen fahren, um dort auf den Zug um 07:20 Uhr umzusteigen. Dazu kommt, dass der parallel zum Zug eingerichtete Bus deutlich länger braucht, um nach Singen zu gelangen und die Schülerinnen und Schüler dann regelmäßig zu spät im Unterricht erscheinen.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 26. Januar 2021 Nr. VM3-0141.5-4/13/1 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung:

Die Landesregierung geht davon aus, dass sich die Fragestellungen jeweils nur auf die Regionalbahnleistungen zwischen Singen und Schaffhausen beziehen (aktuell Netz 19 seit Mitte Dezember 2017). Daher werden nachfolgend die Neigetechnik-IRE-Züge Singen–Basel und die Intercity-Züge Stuttgart–Zürich nicht berücksichtigt.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

1. Wie viele Schlechtleistungen vonseiten der Deutschen Bahn sind ihr im oben genannten Zeitraum bekannt (aufgeschlüsselt in Zugausfälle, Ausfälle einzelner Triebwagen, Ausfall von Ersatzbussen, unter Angabe des jeweiligen Zeitpunkts)?

Die Regionalbahnleistungen zwischen Singen und Schaffhausen wurden bis Dezember 2017 etwa je hälftig von der DB Regio selbst und von der Thurbo, einer Tochtergesellschaft der Schweizerischen Bundesbahnen AG, als Subunternehmer mit Schweizer Fahrzeugmaterial gefahren. Im Jahr 2016 fielen 1.168 Zug-km aus. 2017 waren es bei den von der DB Regio selbst gefahrenen Leistungen 2.144 Zug-km (davon 881 wegen fehlendem Personal und 1.047 wegen defektem oder fehlendem Fahrzeug), bei den von der SBB GmbH gefahrenen Leistungen 842 Zug-km (davon 176 wegen fehlendem Personal und 627 wegen defektem oder fehlendem Fahrzeug). Detaillierte Angaben für Leistungen mit Minderkapazitäten liegen für diesen Zeitraum nicht vor.

Für die Jahre seit Inbetriebnahme des Netzes 19 entwickelten sich die Zugausfälle folgendermaßen (Angaben in Zugkilometern):

Monat	Fahrzeugstörung	Personal	Extern/Infrastruktur/Sonstiges	zusammen
Jan 18	0,0	98,0	1.626,1	1.724,1
Feb 18	78,4	1.586,9	0,0	1.665,3
Mrz 18	156,7	1.822,0	0,0	1.978,7
Apr 18	117,5	0,0	0,0	117,5
Mai 18	8,5	39,2	117,5	165,2
Jun 18	39,2	39,2	78,4	156,8
Jul 18	39,2	117,5	39,2	195,9
Aug 18	568,1	39,2	128,7	736,0
Sep 18	39,2	39,2	56,2	134,6
Okt 18	58,8	39,2	0,0	98,0
Nov 18	0,0	0,0	0,0	0,0
Dez 18	254,7	39,2	100,5	394,4
Summe 2018	1.360,3	3.859,6	2.146,6	7.366,5
Jan 19	39,2	0,0	0,0	39,2
Feb 19	0,0	0,0	0,0	0,0
Mrz 19	0,0	0,0	0,0	0,0
Apr 19	134,6	0,0	39,2	173,8
Mai 19	95,4	0,0	0,0	95,4
Jun 19	313,5	235,1	0,0	548,6
Jul 19	1.091,5	235,1	39,2	1.365,8
Aug 19	568,1	0,0	337,3	905,4
Sep 19	195,9	0,0	78,4	274,3
Okt 19	39,2	117,5	195,9	352,6
Nov 19	156,7	0,0	39,2	195,9
Dez 19	0,0	39,2	145,7	184,9
Summe 2019	2.634,1	626,9	874,9	4.135,9

Jan 20	17,0	78,4	117,5	212,9
Feb 20	17,0	215,5	509,4	741,9
Mrz 20	58,8	0,0	235,8	294,6
Apr 20	kein Zugverkehr wegen Corona			
Mai 20	kein Zugverkehr wegen Corona			
Jun 20	2.253,0	0,0	0,0	2.253,0
Jul 20	2.938,7	78,4	61,6	3.078,7
Aug 20	2.488,1	0,0	39,2	2.527,3
Sep 20	1.326,6	1.528,1	0,0	2.854,7
Okt 20	0,0	39,2	22,1	61,3
Summe Jan bis Okt 2020	9.099,2	1.939,6	985,6	12.024,4

(Geplante und vorab kommunizierte Fahrplanausdünnungen im Juni und Juli 2020 sind in diesen Werten nicht enthalten).

Die Entwicklung der Zugkilometer mit zu geringer Kapazität zeigt die nachfolgende Tabelle. Während es im Jahr 2018 erst 28 Züge (zu je knapp 20 km) waren, stieg die Zahl im Jahr 2019 auf 214 und in den ersten zehn Monaten des Jahres 2020 auf 376.

Monat	Zkm mit Minderkapazität
Jan 18	78,4
Feb 18	0,0
Mrz 18	0,0
Apr 18	78,4
Mai 18	137,1
Jun 18	0,0
Jul 18	0,0
Aug 18	0,0
Sep 18	39,2
Okt 18	0,0
Nov 18	0,0
Dez 18	215,5
Summe 2018	548,6

Monat	Zkm mit Minderkapazität
Jan 19	0,0
Feb 19	0,0
Mrz 19	0,0
Apr 19	16,5
Mai 19	0,0
Jun 19	352,6
Jul 19	195,9
Aug 19	2.859,3
Sep 19	0,0
Okt 19	352,6
Nov 19	313,4
Dez 19	117,5
Summe 2019	4.207,8
Jan 20	0,0
Feb 20	117,5
Mrz 20	156,7
Apr 20	0,0
Mai 20	0,0
Jun 20	1.763,1
Jul 20	1.802,3
Aug 20	0,0
Sep 20	1.998,2
Okt 20	1.547,6
Summe Jan bis Okt 2020	7.385,4

2. Wann wurde sie erstmalig durch Bürger, betroffene Gemeinden, Politiker oder die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH über Ausfälle von Zügen oder einzelnen Triebwagen, insbesondere im Schülerverkehr, informiert?
3. Ist ihr bekannt, wie häufig die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH über die unter Frage 1 genannten Schlechtleistungen seit 2016 informiert wurde (unter Angabe des jeweiligen Zeitpunkts)?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Tabellen in der Stellungnahme zur Frage 1 zeigen, dass das Ausfallgeschehen in den Jahren 2016 und 2017 noch relativ unkritisch war. Der Leistungsumfang beträgt laut Verkehrsvertrag aktuell ca. 543.000 Zug-km pro Jahr; noch 2017 lag die Ausfallrate damit bei ca. 0,6 % und somit in einem nicht ungewöhnlichen Bereich. Auf die Strecke wurde damals daher kein besonderes Augenmerk gerichtet.

Das Verkehrsministerium und die NVBW werden seit Inbetriebnahme des Vergabernetzes 19 (Singen–Schaffhausen) im Dezember 2017 in Form von wöchentlichen Lageberichten umfangreich über die Betriebslage auf dieser Strecke infor-

miert. Diese kontinuierlich zur Verfügung gestellten Berichte umfassen Informationen zur Pünktlichkeit und Zugausfällen. Kapazitätsminderungen werden ebenfalls kontinuierlich im Rahmen monatlicher Statusberichte von DB Regio gemeldet. Darüber hinaus war die mangelnde Betriebsqualität im ablaufenden Jahr 2020 auch mehrfach Thema in wöchentlichen Qualitätsgesprächen zwischen VM, NVBW und DB Regio.

4. Welches sind die Ursachen für die sich gerade zur Herbstzeit wiederholenden Schlechtleistungen auf der Bahnstrecke Schaffhausen–Gottmadingen–Singen?

Ein größeres Ausmaß nahmen die Probleme mit der Regionalbahn Singen–Schaffhausen erst mit der Inbetriebnahme des Netzes 19 und der Neuordnung des Verkehrs auf der Gäubahn im Dezember 2017 an. Zuvor waren die RB-Leistungen je etwa hälftig von der Thurbo (als Subunternehmer mit hoher Zuverlässigkeit) und von der DB Regio mit einem Triebwagen der Baureihe 426 erbracht worden. Dieser Triebwagen konnte bei Bedarf täglich über die RE-Leistungen Stuttgart–Singen getauscht und der Werkstatt in Plochingen zugeführt werden, da die RE-Leistungen mit Triebwagen der Baureihe 425 gefahren wurden und mit den Triebwagen der kleineren Baureihe 426 kuppelbar waren. Stand kein Fahrzeug der Baureihe 426 zur Verfügung, wurde mitunter auch ein Fahrzeug der größeren Baureihe 425 für die RB Singen–Schaffhausen eingesetzt.

Diese Flexibilität entfiel mit der Einführung des Integrationssystems auf der Gäubahn im Dezember 2017. Dabei wurden die RE-Leistungen Stuttgart–Singen durch neue Doppelstock-IC-Garnituren ersetzt. Damit entfielen die flexiblen Tausch- und Zuführungsmöglichkeiten; Werkstattzuführung und Fahrzeugtausch finden seitdem nur einmal wöchentlich über ein IRE-Zugpaar Stuttgart–Singen am späten Freitag- bzw. Sonntagabend statt.

Die Ausfallursachen können der Tabelle in Frage 1 entnommen werden. 2019 und 2020 sind die meisten Züge im Sommer/Spätsommer bedingt durch Fahrzeugmangel ausgefallen, die hohen Ausfälle im Winter 2018 gehen im Wesentlichen auf krankheitsbedingten Personalmangel durch eine starke Grippewelle zurück. Der Fahrzeugmangel im Sommer und Herbst 2020 kam durch umfangreiche Instandhaltungsarbeiten in Stuttgart einerseits sowie mehrere singuläre Fahrzeugschäden, wie eine Beschädigung der Radreifen durch Steine auf dem Gleis, andererseits zustande.

5. Was hat sie bisher unternommen, um eine Verbesserung auf der genannten Bahnstrecke, insbesondere im Schülerverkehr zwischen Gottmadingen und Singen, zu erreichen (unter Angabe des jeweiligen Zeitpunkts)?

Zur kurzfristigen und dauerhaften Verbesserung der Fahrzeugverfügbarkeit im Netz 19 wurde mit DB Regio vereinbart, dass über das im Verkehrsvertrag ohnehin vorgesehene Reservefahrzeug hinaus ab November 2020 ein weiteres zusätzliches Fahrzeug für dieses Netz bereitgestellt wird. Dadurch konnte die Betriebsqualität stabilisiert werden, fahrzeugbedingte Ausfälle sind seither deutlich gesunken. Auch der am stärksten betroffene Schülerzug (Zug Nr. 19707, Schaffhausen ab 07:07 Uhr) fährt wieder in den meisten Fällen in der bestellten Doppeltraktion. Der darüber hinaus eingeführte ergänzende Busverkehr hat ebenfalls zur Entlastung des Schülerverkehrs beigetragen.

Für das Jahr 2022 wird derzeit von der NVBW geprüft, ob eine zusätzliche Zugleistung mit Doppelstockzügen als Entlastungszug für den stark nachgefragten Schülerzug eingerichtet werden kann.

6. *Welche konkreten Regelungen bestehen, insbesondere im abgeschlossenen Verkehrsvertrag, um bei Nichterbringung der Leistung durch die Deutsche Bahn die Zahlungen des Landes zu kürzen?*

Bei Nichterbringung von Zugleistungen (Zugausfälle) erfolgt eine Minderung des Zuschusses an das betroffene EVU. Maßgeblich ist dabei die Anzahl der ausgefallenen Zugkilometer. Ausgefallene Leistungen werden nicht bezahlt. Entstehen Zugausfälle aufgrund von Personal- oder Fahrzeugmangel, werden zusätzlich weitere Vertragsstrafen fällig. Mangelnde Pünktlichkeit und Unterschreitungen der bestellten Sitzplatzkapazitäten führen zu Vertragsstrafen, sofern festgelegte Vertragswerte nicht erreicht werden.

7. *Welche Pönale sind von der Deutschen Bahn an das Land aufgrund der mangelhaften Leistungen auf der Bahnstrecke Schaffhausen–Gottmadingen–Singen fällig geworden (unter Angabe des jeweiligen Zeitpunkts)?*

8. *In welchem Umfang sind in den letzten Jahren Züge ausgefallen und welche Summe an nicht zu vergütenden Verkehrsleistungen ergibt sich hieraus?*

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Zugausfälle wurden bereits in Frage 1 aufgelistet. Die Minderung ergibt sich aus der Ausfallursache, so werden Ausfälle durch Personal- und Fahrzeugmangel doppelt pönalisiert, Ausfälle durch andere (meist externe) Ursachen nur einfach.

Solange die Regionalbahnleistungen zwischen Singen und Schaffhausen Teil des „Großen Verkehrsvertrags“ mit DB Regio bzw. des Loses 16 des Übergangsvertrags mit DB Regio war, erfolgte keine streckenspezifische Pönalisierung. Für das Netz 19 sind im Moment aufgrund grundsätzlicher Meinungsunterschiede mit DB Regio noch keine Abrechnungen erfolgt, sodass hier noch keine Pönalen beziffert werden können.

Das Verkehrsministerium und die DB Regio AG suchen nach Wegen für eine alternative Erbringung der Verkehrsleistungen durch ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen und ggf. Neuausschreibung des Netzes, auch eine Reduktion der Vertragslaufzeit steht hier zur Diskussion.

In Vertretung

Dr. Lahl
Ministerialdirektor