

Kleine Anfrage

der Abg. Dr. Dorothea Kliche-Behnke SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Zuverlässigkeit des Schienenpersonennahverkehrs auf der Kursbuchstrecke 760 zwischen Tübingen und Stuttgart

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie oft sind der Metropolexpress MEX 12 bzw. 18 sowie der Interregio-Express IRE 6 auf der Bahnstrecke Tübingen–Stuttgart von Januar 2022 bis Juni 2024 ausgefallen (bitte aufgeschlüsselt nach Monatsschritten)?
2. Wie hat sich auf der Bahnstrecke Tübingen–Stuttgart die Pünktlichkeit des Metropolexpresses MEX 12 bzw. 18 sowie des Interregio-Expresses IRE 6 von Januar 2022 bis Juni 2024 entwickelt (bitte aufgeschlüsselt in Monatsschritten)?
3. Wie viele Zugausfälle und Zugverspätungen des Metropolexpresses MEX 12 bzw. 18 sowie des Interregio-Expresses IRE 6 sind jeweils auf Baustellen, Betriebsstörungen und Arbeitsniederlegungen auf der Bahnstrecke Tübingen–Stuttgart seit Januar 2022 zurückzuführen (bitte aufgeschlüsselt nach Gründen)?
4. In welcher Höhe mussten dadurch Pönalezahlungen sowie Schadensersatz für Fahrgäste seit Januar 2022 bezahlt werden?
5. Wie oft ist es seit Januar 2022 gleichzeitig zu längeren Bauarbeiten auf der Bahnstrecke Tübingen–Stuttgart sowie auf der Ammertalbahn gekommen, wodurch Tübingen faktisch vom Schienenpersonennahverkehr (SPNV) von und nach Stuttgart abgeschnitten wurde?
6. Wie häufig musste ein Schienenersatzverkehr auf der Bahnstrecke Tübingen–Stuttgart seit Januar 2022 eingerichtet werden unter besonderer Darstellung, von wem dieser organisiert und finanziert wurde?
7. Welche Maßnahmen werden seitens der Verkehrsunternehmen, die den Schienennahverkehr zwischen Tübingen und Stuttgart betreiben, zur Reduzierung und Vermeidung von Zugverspätungen sowie -ausfällen unternommen?

8. Wie bewertet die Landesregierung die Verlässlichkeit des Metropolexpresses MEX 12 bzw. 18 sowie des Interregio-Express IRE 6 (unter Darlegung, wie sie dies begründet)?
9. Wie bewertet die Landesregierung die Verlässlichkeit der SPNV-Anbindung der Region Neckaralb an die Region Stuttgart?
10. Was hat die Landesregierung unternommen, um etwaige Missstände abzustellen und die SPNV-Anbindung der Region Neckaralb an die Region Stuttgart zu verbessern?

25.7.2024

Dr. Kliche-Behnke SPD

Begründung

Aufgrund von Baustellen, Betriebsstörungen und Arbeitsniederlegungen kommt es auf der Bahnstrecke zwischen Tübingen und Stuttgart zu regelmäßigen Verspätungen und Zugausfällen. Zugleich erweist sich auch die Alternativverbindung über Herrenberg immer wieder als unzuverlässig und zum wiederholten Male ist die Region Neckaralb in diesem Sommer wochenlang komplett vom Schienenpersonennahverkehr nach Stuttgart abgeschnitten. Durch diese Kleine Anfrage soll ermittelt werden, wie viele Verspätungen und Zugausfälle auf der Bahnstrecke Tübingen–Stuttgart seit 2022 registriert wurden, welche Pönalezahlungen dadurch angefallen sind und was das Verkehrsministerium unternommen hat, um diese Missstände abzustellen.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 16. September 2024 Nr. VM3-0141.5-32/89/3 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie oft sind der Metropolexpress MEX 12 bzw. 18 sowie der Interregio-Express IRE 6 auf der Bahnstrecke Tübingen–Stuttgart von Januar 2022 bis Juni 2024 ausgefallen (bitte aufgeschlüsselt nach Monatsschritten)?*

Nachfolgende Tabelle enthält die Anzahl bestellter sowie ausgefallener Züge und die Summe bestellter sowie ausgefallener Zugkilometer bezüglich des MEX 12, MEX 18 und IRE 6 in Monatsschritten ab Januar 2022.

Die Daten der ebenfalls auf der Strecke verkehrenden Linie IRE 6a/b liegen in einem anderen Format vor und wurden aufgrund der fehlenden Vergleichbarkeit nicht in die Auswertung einbezogen.

Eine Auswertung für einzelne Fahrabschnitte ist mit vertretbarem Aufwand nicht umsetzbar. Es wurde daher jeweils der gesamte Laufweg der genannten Linien betrachtet.

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

Die Ausfallquote beschreibt, welcher Anteil der bestellten Zugleistung (gemessen in Zug-km) nicht erbracht wurde. Entfallende Zugleistung aufgrund längerfristig angekündigter Baustellen werden dabei als Ausfallkilometer gewertet und sind damit wenig vergleichbar mit anderen Netzen oder Linien, bei denen diese „Ausfälle“ als Abbestellungen gewertet werden und damit den Umfang der bestellten Zugkilometer mindern.

| Monat | Anzahl der bestellten Züge | Anzahl der Züge mit (Teil-)Ausfall | Bestell-km | Ausfall-km | Ausfallquote |
|---------------|----------------------------|------------------------------------|-------------------|------------------|----------------|
| Jan 22 | 4 046 | 951 | 329 293 | 41 879 | 12,72 % |
| Feb 22 | 3 752 | 371 | 306 374 | 17 554 | 5,73 % |
| Mrz 22 | 4 184 | 344 | 341 631 | 13 867 | 4,06 % |
| Apr 22 | 3 924 | 1 618 | 320 150 | 76 381 | 23,86 % |
| Mai 22 | 4 092 | 1 478 | 333 391 | 54 525 | 16,35 % |
| Jun 22 | 3 948 | 1 786 | 321 682 | 73 813 | 22,95 % |
| Jul 22 | 4 114 | 1 188 | 335 957 | 31 194 | 9,29 % |
| Aug 22 | 4 184 | 1 381 | 341 631 | 24 979 | 7,31 % |
| Sep 22 | 4 040 | 751 | 329 922 | 23 710 | 7,19 % |
| Okt 22 | 4 068 | 1 927 | 331 859 | 117 020 | 35,26 % |
| Nov 22 | 3 994 | 1 195 | 325 737 | 86 371 | 26,52 % |
| Dez 22 | 4 609 | 1 134 | 362 675 | 96 021 | 26,48 % |
| Jan 23 | 4 823 | 728 | 372 739 | 48 916 | 13,12 % |
| Feb 23 | 4 384 | 550 | 337 826 | 21 173 | 6,27 % |
| Mrz 23 | 4 873 | 902 | 374 898 | 49 332 | 13,16 % |
| Apr 23 | 4 615 | 1 946 | 358 499 | 75 317 | 21,01 % |
| Mai 23 | 4 798 | 698 | 371 769 | 43 428 | 11,68 % |
| Jun 23 | 4 685 | 1 442 | 361 541 | 82 663 | 22,86 % |
| Jul 23 | 4 828 | 1 717 | 372 869 | 99 568 | 26,70 % |
| Aug 23 | 4 873 | 3 525 | 374 854 | 218 139 | 58,19 % |
| Sep 23 | 4 690 | 2 776 | 361 628 | 154 857 | 42,82 % |
| Okt 23 | 4 823 | 2 826 | 372 827 | 145 948 | 39,15 % |
| Nov 23 | 4 685 | 1 906 | 361 454 | 86 534 | 23,94 % |
| Dez 23 | 4 776 | 1 513 | 374 180 | 61 752 | 16,50 % |
| Jan 24 | 4 842 | 2 092 | 376 726 | 85 065 | 22,58 % |
| Feb 24 | 4 556 | 1 023 | 353 558 | 44 212 | 12,50 % |
| Mrz 24 | 4 806 | 2 539 | 374 717 | 102 280 | 27,30 % |
| Apr 24 | 4 692 | 1 299 | 364 813 | 49 125 | 13,47 % |
| Mai 24 | 4 772 | 739 | 373 102 | 28 955 | 7,76 % |
| Gesamt | 129 476 | 42 345 | 10 218 303 | 2 054 576 | 20,11 % |

2. Wie hat sich auf der Bahnstrecke Tübingen–Stuttgart die Pünktlichkeit des Metropolexpresses MEX 12 bzw. 18 sowie des Interregio-Expresses IRE 6 von Januar 2022 bis Juni 2024 entwickelt (bitte aufgeschlüsselt in Monatsschritten)?

Die 3:59-Min-Pünktlichkeitswerte der Linien MEX 12, MEX 18, sowie IRE 6 auf der genannten Strecke im Zeitraum von Januar 2022 bis Juni 2024 sind in den folgenden Tabellen separat ausgewiesen.

Da zu unterschiedlichen Zeiten Einschränkungen durch Bauarbeiten im Netz oder durch Witterungseinflüsse auf einzelnen Linien vorlagen, schwanken die Ergebnisse teilweise sehr. Je nach Streckenverlauf der gesamten Linie sind auch die Auswirkungen durch verspätete Fern- oder Güterzüge unterschiedlich hoch.

Im Juli und August 2023 wurde die Linie IRE 6 der SBS aufgrund großangelegter Bauarbeiten zum Digitalen Knoten Stuttgart zwischen Tübingen und Stuttgart durch Busse ersetzt. Hierzu liegen keine Pünktlichkeitswerte vor.

| Monat | MEX 12 Pkt.- Quote | Monat | MEX 12 Pkt.- Quote | Monat | MEX 12 Pkt.- Quote |
|---------------|---|---------------|---|---------------|---|
| Jan 22 | 82,1 % | Jan 23 | 74,7 % | Jan 24 | 71,2 % |
| Feb 22 | 82,0 % | Feb 23 | 69,6 % | Feb 24 | 65,4 % |
| Mrz 22 | 80,1 % | Mrz 23 | 67,3 % | Mrz 24 | 73,3 % |
| Apr 22 | 78,6 % | Apr 23 | 73,7 % | Apr 24 | 62,8 % |
| Mai 22 | 77,2 % | Mai 23 | 68,5 % | Mai 24 | 63,8 % |
| Jun 22 | 66,1 % | Jun 23 | 60,7 % | Jun 24 | 50,7 % |
| Jul 22 | 72,2 % | Jul 23 | 64,6 % | | |
| Aug 22 | 65,5 % | Aug 23 | 67,9 % | | |
| Sep 22 | 69,6 % | Sep 23 | 50,8 % | | |
| Okt 22 | 72,1 % | Okt 23 | 55,4 % | | |
| Nov 22 | 67,0 % | Nov 23 | 50,5 % | | |
| Dez 22 | 67,3 % | Dez 23 | 59,0 % | | |

| Monat | MEX 18 Pkt.- Quote | Monat | MEX 18 Pkt.- Quote | Monat | MEX 18 Pkt.- Quote |
|---------------|---|---------------|---|---------------|---|
| Jan 22 | 82,2 % | Jan 23 | 78,8 % | Jan 24 | 74,2 % |
| Feb 22 | 79,5 % | Feb 23 | 77,4 % | Feb 24 | 68,1 % |
| Mrz 22 | 77,1 % | Mrz 23 | 71,0 % | Mrz 24 | 73,2 % |
| Apr 22 | 75,6 % | Apr 23 | 76,6 % | Apr 24 | 63,3 % |
| Mai 22 | 78,0 % | Mai 23 | 70,9 % | Mai 24 | 66,7 % |
| Jun 22 | 65,2 % | Jun 23 | 70,9 % | Jun 24 | 51,1 % |
| Jul 22 | 69,6 % | Jul 23 | 75,7 % | | |
| Aug 22 | 68,8 % | Aug 23 | 75,7 % | | |
| Sep 22 | 70,7 % | Sep 23 | 59,9 % | | |
| Okt 22 | 70,3 % | Okt 23 | 64,8 % | | |
| Nov 22 | 68,1 % | Nov 23 | 54,2 % | | |
| Dez 22 | 72,4 % | Dez 23 | 67,3 % | | |

| Monat | IRE 6 Pkt.- Quote | Monat | IRE 6 Pkt.- Quote | Monat | IRE 6 Pkt.- Quote |
|---------------|--|---------------|--|---------------|--|
| Jan 22 | 62,4 % | Jan 23 | 72,1 % | Jan 24 | 54,4 % |
| Feb 22 | 70,8 % | Feb 23 | 65,3 % | Feb 24 | 53,9 % |
| Mrz 22 | 59,8 % | Mrz 23 | 66,9 % | Mrz 24 | 51,5 % |
| Apr 22 | 66,7 % | Apr 23 | 49,3 % | Apr 24 | 45,4 % |
| Mai 22 | 68,4 % | Mai 23 | 64,0 % | Mai 24 | 48,9 % |
| Jun 22 | 46,2 % | Jun 23 | 74,1 % | Jun 24 | 53,4 % |
| Jul 22 | 46,0 % | Jul 23 | – | | |
| Aug 22 | 40,4 % | Aug 23 | – | | |
| Sep 22 | 33,9 % | Sep 23 | 22,7 % | | |
| Okt 22 | 55,0 % | Okt 23 | 30,6 % | | |
| Nov 22 | 63,2 % | Nov 23 | 29,3 % | | |
| Dez 22 | 64,1 % | Dez 23 | 44,1 % | | |

3. *Wie viele Zugausfälle und Zugverspätungen des Metropolexpresses MEX 12 bzw. 18 sowie des Interregio-Expresses IRE 6 sind jeweils auf Baustellen, Betriebsstörungen und Arbeitsniederlegungen auf der Bahnstrecke Tübingen–Stuttgart seit Januar 2022 zurückzuführen (bitte aufgeschlüsselt nach Gründen)?*

Die folgende Auswertung bezieht sich auf die Linien MEX 12, MEX 18 und IRE 6. Die Daten der ebenfalls auf der Strecke verkehrenden Linie IRE 6a/b liegen in einem anderen Format vor und wurden aufgrund der fehlenden Vergleichbarkeit nicht in die Auswertung einbezogen.

Eine Auswertung für einzelne Fahrabschnitte ist mit vertretbarem Aufwand nicht umsetzbar. Es wurde daher jeweils der gesamte Laufweg der Linien MEX 12, MEX 18 und IRE 6 betrachtet.

Als „Betriebsstörungen“ werden im Folgenden alle Störungen an der Infrastruktur verstanden, die zu Zugausfällen führen. Hierzu ist entsprechend eine separate Ausfallquote berechnet (siehe folgende Tabelle).

| Jahr | Ausfallquote Baustellen | Ausfallquote Infrastruktur | Ausfallquote Streik |
|------------------|--|---|--------------------------------------|
| 2022 | 8,65 % | 0,28 % | 4,29 % |
| 2023 | 10,05 % | 0,63 % | 1,5 % |
| Jan bis Mai 2024 | 8,81 % | 0,42 % | 0,01 % |

Die Ausfallquote hat sich im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr in Bezug auf Störungen an der Infrastruktur leicht erhöht auf 0,63 %. Die Quote aufgrund von Baustellen ist 2023 deutlich auf 10 % gestiegen. Im Jahr 2023 gab es mit 1,5 % deutlich weniger Ausfälle infolge von Streiks als im Vorjahr.

Die Ausfälle aufgrund von Infrastrukturstörungen sind im laufenden Jahr 2024 bis Ende Mai auf 0,42 % leicht gesunken. In diesem Zeitraum bewegten sich die Ausfallquoten aufgrund von Baustellen auf dem Niveau von 2022 während Streiks fast keine Rolle spielten.

Daten zu Verspätungsursachen liegen dem Land nicht vollumfänglich vor. Eine entsprechende ursachenbedingte Auswertung der Verspätungen kann daher nicht vorgenommen werden.

4. In welcher Höhe mussten dadurch Pönalezahlungen sowie Schadensersatz für Fahrgäste seit Januar 2022 bezahlt werden?

Pönalen zählen zu den schutzbedürftigen Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen des Eisenbahnverkehrsunternehmens und können daher in quantitativer Hinsicht grundsätzlich nicht kommuniziert werden. Pönalezahlungen können zudem aufgrund verschiedener Verstöße gegen Verpflichtungen, die im Verkehrsvertrag vereinbart sind, entstehen und betreffen demnach nicht nur Mängel bzgl. der Pünktlichkeit oder Zuverlässigkeit.

Die Berechnung der Pönale erfolgt überdies vertragsgemäß auf der Ebene des entsprechenden Vergabernetzes, sodass die Aufteilung auf einzelne Linien innerhalb dieses Netzes nicht möglich ist.

Grundsätzlich obliegt die Zahlung von Schadensersatz an die Fahrgäste den jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die die betreffende Linie betreiben. Daten zu Zahlungen an Fahrgäste im Rahmen der Kulanz und Fahrgastrechte werden nicht an das Land gemeldet und sind daher in der Regel nur den jeweilig zuständigen Verkehrsunternehmen bekannt.

5. Wie oft ist es seit Januar 2022 gleichzeitig zu längeren Bauarbeiten auf der Bahnstrecke Tübingen–Stuttgart sowie auf der Ammertalbahn gekommen, wodurch Tübingen faktisch vom Schienenpersonennahverkehr (SPNV) von und nach Stuttgart abgeschnitten wurde?

Dies war in folgenden Zeiträumen der Fall:

- 15. Oktober 2022 bis 4. November 2022 (21 Tage)
- 31. August 2024 bis 8. September 2024 (9 Tage)

6. Wie häufig musste ein Schienenersatzverkehr auf der Bahnstrecke Tübingen–Stuttgart seit Januar 2022 eingerichtet werden unter besonderer Darstellung, von wem dieser organisiert und finanziert wurde?

Seit Januar 2022 musste insgesamt 25 384-mal Schienenersatzverkehr (SEV) auf der genannten Strecke organisiert werden, wobei 1 949 Ersatzverkehre auf den durch DB Regio betriebenen IRE 6a/b entfielen. DB Regio hat diese Verkehre vorfinanziert, organisiert und abschließend mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) abgerechnet.

Insgesamt 23 435 Ersatzfahrten entfielen auf MEX 12, MEX 18 und IRE 6. Diese wurden vom Betreiber SWEG Bahn Stuttgart (kurz: SBS) vorfinanziert, organisiert und abschließend gemäß Verkehrsvertrag mit der NVBW abgerechnet. Eine Ausnahme bilden die umfangreichen Ersatzverkehre in den Sommerferien 2023, welche von einem Auftragnehmer im Auftrag der SBS organisiert wurden.

Die Anzahl der Ersatzverkehre sind in den folgenden Tabellen in Monatsschritten aufgeführt.

| Monat | DB Regio | | Monat | DB Regio | | Monat | DB Regio | |
|---------------|-----------------|------------|---------------|-----------------|------------|---------------|-----------------|------------|
| | Anzahl | SEV | | Anzahl | SEV | | Anzahl | SEV |
| Jan 22 | 0 | | Jan 23 | 1 | | Jan 24 | 73 | |
| Feb 22 | 0 | | Feb 23 | 0 | | Feb 24 | 13 | |
| Mrz 22 | 50 | | Mrz 23 | 0 | | Mrz 24 | 10 | |
| Apr 22 | 4 | | Apr 23 | 3 | | Apr 24 | 0 | |
| Mai 22 | 0 | | Mai 23 | 42 | | Mai 24 | 100 | |
| Jun 22 | 16 | | Jun 23 | 0 | | | | |
| Jul 22 | 4 | | Jul 23 | 7 | | | | |
| Aug 22 | 454 | | Aug 23 | 0 | | | | |
| Sep 22 | 488 | | Sep 23 | 128 | | | | |
| Okt 22 | 474 | | Okt 23 | 52 | | | | |
| Nov 22 | 13 | | Nov 23 | 16 | | | | |
| Dez 22 | 1 | | Dez 23 | 0 | | | | |

| Monat | SBS | | Monat | SBS | | Monat | SBS | |
|---------------|---------------|------------|---------------|---------------|------------|---------------|---------------|------------|
| | Anzahl | SEV | | Anzahl | SEV | | Anzahl | SEV |
| Jan 22 | 601 | | Jan 23 | 39 | | Jan 24 | 483 | |
| Feb 22 | 194 | | Feb 23 | 76 | | Feb 24 | 168 | |
| Mrz 22 | 12 | | Mrz 23 | 259 | | Mrz 24 | 4 491 | |
| Apr 22 | 982 | | Apr 23 | 1 182 | | Apr 24 | 1 093 | |
| Mai 22 | 1 092 | | Mai 23 | 12 | | Mai 24 | 724 | |
| Jun 22 | 963 | | Jun 23 | 0 | | | | |
| Jul 22 | 27 | | Jul 23 | 31 | | | | |
| Aug 22 | 92 | | Aug 23 | 3 960 | | | | |
| Sep 22 | 51 | | Sep 23 | 973 | | | | |
| Okt 22 | 2 452 | | Okt 23 | 260 | | | | |
| Nov 22 | 691 | | Nov 23 | 2 026 | | | | |
| Dez 22 | 11 | | Dez 23 | 490 | | | | |

7. Welche Maßnahmen werden seitens der Verkehrsunternehmen, die den Schienenverkehr zwischen Tübingen und Stuttgart betreiben, zur Reduzierung und Vermeidung von Zugverspätungen sowie -ausfällen unternommen?

Die EVU streben an, ihren Personalbestand zu erhöhen, um vermehrte Krankheitsfälle besser kompensieren zu können und so kurzfristige Zugausfälle als auch reduzierte Betriebsprogramme zu vermeiden.

Das Land unterstützt hierzu ein Fachkräftebündnis für den öffentlichen Verkehr in Baden-Württemberg, zu dem sich zahlreiche Verbände, Institutionen und Unternehmen im März 2024 zusammengeschlossen haben.

Im Rahmen der SPNV-Dachmarken-Kampagne des Landes „bwegt“ wird zudem eine Image- und Personalkampagne im Jahr 2024 aufgesetzt, die mehr Menschen dazu bewegen soll, einen Beruf in der Branche zu ergreifen (<https://www2.bwegt.de/ueber-bwegt/jobs-und-karriere>).

Da die aktuell mangelhafte Betriebsqualität der Eisenbahninfrastrukturbetreiber, allen voran DB InfraGO, der Erreichung der Qualitätsziele der EVU entgegensteht, wird der Austausch zwischen Land, EVU und EIU intensiviert.

Dies hat ebenso zum Ziel, eine fahrgastfreundlichere Baustellenplanung und -abwicklung zu erreichen.

8. Wie bewertet die Landesregierung die Verlässlichkeit des Metropolexpresses MEX 12 bzw. 18 sowie des Interregio-Express IRE 6 (unter Darlegung, wie sie dies begründet)?

Die Kennzahl der Zuverlässigkeit kann als Komplementärwert zur Ausfallquote betrachtet werden, zu welcher bereits in der Antwort zu Frage 1 Aussagen getroffen wurden ($100\% - \text{Ausfallquote [\%]} = \text{Zuverlässigkeitsquote [\%]}$). Sie gibt damit an, welcher Anteil des bestellten Leistungsumfangs in Zug-km tatsächlich erbracht wurde und kann so als Maß für die Verlässlichkeit gelten.

Die Verlässlichkeit der genannten Linien liegt auf einem nicht zufriedenstellenden Niveau. Der Rückgang der Verlässlichkeit lässt sich mit dem gestiegenen Baustellengeschehen, Infrastrukturstörungen gepaart mit einer hohen Trassenauslastung im Zulauf auf den Knoten Stuttgart, kurzfristigen Personalausfällen bei den Lokführerinnen und Lokführern, Fahrzeugstörungen und Unfällen auf der Strecke erklären.

Außerdem fehlt es an verschiedenen Stellen an Überholgleisen und Weichen, um die Übertragung von Verspätungen von einem auf den nachfolgenden Zug zu verringern.

Im Rahmen des halbjährlich veröffentlichten Qualitätsrankings werden auf Ebene der Netze verschiedene Qualitätsmerkmale (darunter die Zuverlässigkeit) ins Verhältnis zu den verkehrsvertraglich festgelegten Zielwerten gesetzt und miteinander verglichen. Das Qualitätsranking des vom Land bestellten SPNV kann hier abgerufen und eingesehen werden: <https://www.bwegt.de/ranking>.

9. Wie bewertet die Landesregierung die Verlässlichkeit der SPNV-Anbindung der Region Neckaralb an die Region Stuttgart?

Aufgrund der häufigen Verspätungen und kurzfristigen Ausfälle sind Anschlussverbindungen aus der Region Neckaralb nach Stuttgart oft für die Fahrgäste nur mit erhöhtem Zeitaufwand erreichbar. Die Vielzahl der häufig zudem sehr kurzfristig von DB InfraGO angekündigten Baustellen erschweren es allen Verkehrsunternehmen die Züge gemäß (Ersatz-)Fahrplan zu fahren.

Die Verlässlichkeit ist in den letzten Jahren insgesamt spürbar zurückgegangen und muss verbessert werden. Daher hat das Land einen Aktionsplan Qualität mit konkreten Maßnahmen beschlossen (siehe Antwort zu Frage 10).

10. Was hat die Landesregierung unternommen, um etwaige Missstände abzustellen und die SPNV-Anbindung der Region Neckaralb an die Region Stuttgart zu verbessern?

Viele übergeordnete Maßnahmen sind im Aktionsplan Qualität zusammengefasst worden, der hier abgerufen werden kann:

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/PM-Bilder/230925_ANHANG_Pressemitteilung_Qualit%C3%A4tsoffensive_SPNV.pdf

Zum Umsetzungsstand wird auf Landtagsdrucksache 17/7175 verwiesen.

Die Einführung der digitalen Zugsicherungstechnik ETCS mit der Eröffnung von Stuttgart 21 soll es zudem ermöglichen, mehr Züge in kürzeren Abständen auf der Strecke fahren zu lassen und das Risiko für Störungen an der Infrastruktur zu senken.

Hermann
Minister für Verkehr