

## **Antrag**

**der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Betreiberwechsel auf der Filstalbahn**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. wie sie rückblickend die Vorbereitungen von Go-Ahead für den Betreiberwechsel auf der Filstalbahn ab dem 15. Dezember 2019 auf der Strecke Stuttgart–Ulm beurteilt;
2. was sie aufgrund der Erfahrungen bei anderen Betriebsübergängen präventiv unternommen hat, um eine solche Situation auch auf der Filstalbahn zu verhindern;
3. ob und mit welchem Ergebnis sie Sorge dafür getragen hat, dass die Deutsche Bahn AG und Go-Ahead sich auf ein belastbares Zusammenwirken bei den Übergängen in Überlastsituationen, insbesondere RB/MEX auf der S-Bahn in Plochingen oder Esslingen/N. verständigt haben;
4. wie sich die Pünktlichkeit auf der Filstalbahn vor und unmittelbar nach dem Betreiberwechsel darstellt;
5. wie sich die Zahl der Zugausfälle auf der Filstalbahn vor und unmittelbar nach dem Betreiberwechsel darstellt;
6. welches technische Problem sich aus der Überfüllung von Zügen ergibt;
7. bis wann sie wie versuchen wird, dieses Problem (Ziffer 6) zu lösen;
8. wann die noch ausstehenden bestellten und wann die nachbestellten Züge konkret ausgeliefert werden;
9. wie sie bei überfüllten Zügen den Bedürfnissen älterer oder/und gehbehinderter Menschen gerecht werden will;

10. inwiefern für den MEX tatsächlich auch das S-Bahn-Verhältnis Sitzplätze zu Stehplätzen „drei zu eins“ angenommen wurde;
11. wie sie diesen Fahrkomfort für eine Fahrtstrecke von bis zu 60 km beurteilt;
12. inwiefern bei weiteren Nachbestellungen auch ausschreibungskonform Doppelstockwagen geordert werden können.

15.01.2020

Rivoir, Selcuk, Binder, Fink, Hofelich SPD

#### Begründung

Dieser Antrag soll die Betriebsaufnahme eines neuen Betreibers auf der Filstalbahn im Dezember 2019 näher beleuchten. Insbesondere steht im Zentrum des öffentlichen Interesses, welche Maßnahmen die Landesregierung selbst unternommen hat, um den Erfolg des Betreiberwechsels zu gewährleisten und ob ihre Maßnahmen erfolgreich waren.

#### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 11. Februar 2020 Nr. 3-3822.0-00/2095 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,*

- 1. wie sie rückblickend die Vorbereitungen von Go-Ahead für den Betreiberwechsel auf der Filstalbahn ab dem 15. Dezember 2019 auf der Strecke Stuttgart-Ulm beurteilt;*

Obwohl Go-Ahead in seinen Berichten gegenüber der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg dargestellt hat, dass rechtzeitig mit der Personalgewinnung und -ausbildung begonnen wurde, hat das Unternehmen massive Probleme, die für den Betrieb auf den übernommenen Strecken erforderlichen Triebfahrzeugführer zu gewinnen und erfolgreich auszubilden.

Die neuen Fahrzeuge weisen weiterhin Mängel auf. Neun der für die Filstalbahn vorgesehenen Fahrzeuge wurden erst nach dem vertraglich festgesetzten Liefertermin ausgeliefert. Der Vorlaufbetrieb zur Beseitigung von Mängeln an den Fahrzeugen war daher zu kurz. Insofern waren die Vorbereitungen von vielerlei Unwägbarkeiten gekennzeichnet.

---

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

2. *was sie aufgrund der Erfahrungen bei anderen Betriebsübergängen präventiv unternommen hat, um eine solche Situation auch auf der Filstalbahn zu verhindern;*

Das Verkehrsministerium hat sich frühzeitig dafür eingesetzt, dass die durch den Ausschreibungsverlust des Stuttgarter Netzes in ihrem bisherigen Tätigkeitsbereich nicht mehr benötigten Triebfahrzeugführer bei der DB Regio weiterhin ihre Erfahrungen in den Regionalverkehr in Baden-Württemberg einbringen können. Go-Ahead hat auch unter Vermittlung durch das Verkehrsministerium bereits 2018 einen Vertrag mit DB Regio vereinbart, auf dessen Grundlage DB-Triebfahrzeugführer auf den neuen Triebwagen von Go-Ahead geschult werden und anschließend von DB Regio bei Go-Ahead eingesetzt werden. Diese Kooperationsvereinbarung wird seit Herbst 2019 erfolgreich umgesetzt. Zusätzlich hat das Land drei Doppelstockgarnituren bei DB Regio vertraglich gesichert. Eine dieser Garnituren und eine Reservegarnitur wird bereits zur Unterstützung der Go-Ahead-Fahrzeugflotte zwischen Stuttgart und Karlsruhe eingesetzt, der Einsatz der dritten Garnitur ist in Umsetzung.

Durch die verkehrsvertraglichen Vorgaben und die Einführung des bwTarifs ist sichergestellt, dass die Fahrgäste auf der Filstalbahn unabhängig vom Betreiber weiterhin alle Züge des Nahverkehrs nutzen können.

3. *ob und mit welchem Ergebnis sie Sorge dafür getragen hat, dass die Deutsche Bahn AG und Go-Ahead sich auf ein belastbares Zusammenwirken bei den Übergängen in Überlastsituationen, insbesondere RB/MEX auf der S-Bahn in Plochingen oder Esslingen/N. verständigt haben;*

Fahrgäste können auf dem Abschnitt zwischen Stuttgart und Plochingen flexibel zwischen den Nahverkehrsangeboten wechseln. Der Nahverkehrstarif gilt in allen Zügen.

4. *wie sich die Pünktlichkeit auf der Filstalbahn vor und unmittelbar nach dem Betreiberwechsel darstellt;*

Es wird auf die Tabelle in der *Anlage* verwiesen. Das Pünktlichkeitsniveau der Regionalbahnzüge auf der Filstalbahn hat sich seit dem Betreiberwechsel verbessert. Die Pünktlichkeit ist seit Fahrplanwechsel um etwa sechs Prozentpunkte gestiegen.

5. *wie sich die Zahl der Zugausfälle auf der Filstalbahn vor und unmittelbar nach dem Betreiberwechsel darstellt;*

Im November 2019 fielen laut Statusbericht der DB Regio 138 im Übergangsvertrag Los 6 verkehrende Regionalbahnen ganz oder teilweise aus, im Dezember waren es bis zum 14. Dezember 2019 laut Ausfalllisten 14 Züge. Die durchschnittliche Zugausfallquote bezüglich der ausgefallenen Zugkilometer lag in diesem Zeitraum bei über zwei Prozent in Bezug auf die bestellten Zugkilometer (laut Statusbericht der DB Regio im November sogar 3 % Ausfallquote).

Die detaillierten monatlichen Statusberichte von Go-Ahead liegen noch nicht vor. Aus den Wochenberichten ergeben sich für das gesamte Los 2 (also inklusive Remstal) für den Zeitraum vom 23. Dezember 2019 bis zum 2. Februar 2020 (Daten für die erste Woche nach Inbetriebnahme liegen noch nicht vor) stark schwankende Ausfallquoten mit Spitzen von bis zu knapp über 10 % der Zugkilometer. An neun Tagen gab es im gesamten Los 2 allerdings gar keine Ausfälle. Der Durchschnitt liegt bei etwa 3 % der Zugkilometer. Separate Werte für das Filstal liegen noch nicht vor.

6. *welches technische Problem sich aus der Überfüllung von Zügen ergibt;*

Die Stehplätze sind herstellerseitig in der Regel auf einer Basis von vier Personen pro Quadratmeter Stehplatzfläche berechnet. In wenigen Fällen führten Softwarefehler zu einer Abfahrtsperre an den Fahrzeugen.

*7. bis wann sie wie versuchen wird, dieses Problem (Ziffer 6) zu lösen;*

Der Hersteller Stadler plant, dieses Problem durch ein kurzfristiges Software-Update zu beheben.

*8. wann die noch ausstehenden bestellten und wann die nachbestellten Züge konkret ausgeliefert werden;*

Zwischen dem 27. Januar und dem 9. Februar 2020 wurden bzw. werden nach letzter Planung die Fahrzeuge der 1. Nachbestellung für das Los 2 geliefert (ein 3- und ein 5-Teiler). Drei weitere 5-Teiler aus der Nachbestellung sollen bis Ende Mai geliefert werden. Durch die zusätzlichen Fahrzeuge wird sich die Fahrzeugverfügbarkeit weiter verbessern.

*9. wie sie bei überfüllten Zügen den Bedürfnissen älterer oder/und gehbehinderter Menschen gerecht werden will;*

Gem. § 4 Abs. 3 der Beförderungsbedingungen von Go-Ahead Baden-Württemberg sind diesen Personengruppen vorrangig Sitzplätze anzubieten und mit entsprechenden Piktogrammen gekennzeichnete Sitzplätze freizugeben. Das Verkehrsministerium und die NVBW gehen davon aus, dass die Zugbegleitpersonale von Go-Ahead entsprechend geschult sind und dass sich die Mitreisenden auch von sich aus diesen Personengruppen gegenüber zuvorkommend verhalten.

*10. inwiefern für den MEX tatsächlich auch das S-Bahn-Verhältnis Sitzplätze zu Stehplätzen „drei zu eins“ angenommen wurde;*

Die Sitzplatz-Kapazitäten im „Stuttgarter Netz“ wurden gemäß den Vorgaben des Landes im Zielkonzept 2025 entsprechend der Fahrgastnachfrage unter Berücksichtigung einer 30-prozentigen Steigerung der Fahrgastzahlen von der NVBW bei der Planung bemessen. Im Zielkonzept 2025 aus dem Jahr 2014 wurde eine Stehplatzquote von 20 Prozent in der Hauptverkehrszeit für maximal 15 Minuten akzeptiert. Reisezeiten über 15 Minuten wurden dabei ausgeschlossen. Im Zuge der Nachbestellung von zusätzlichen Fahrzeugen in den Stuttgarter Netzen wurde diese Quote auf 10 Prozent abgesenkt. Bei besonders nachgefragten Zügen (z. B. Schülerzüge mit Nachfragespitzen auf kurzen Distanzen) kann die Stehplatzquote auch auf 33 Prozent angehoben werden.

*11. wie sie diesen Fahrkomfort für eine Fahrstrecke von bis zu 60 km beurteilt;*

Die Frage wird so verstanden, dass gefragt wird, ob die vorab beschriebenen Vorgaben einen ausreichenden Komfort für die Reisenden gewährleisten.

Mit der Vorgabe des SPNV-Zielkonzepts 2025, dass aus Qualitätsgründen für die Reisenden Fahrzeiten im Stehen von über 15 Minuten generell auszuschließen sind, wurden bei der Kapazitätsdimensionierung die Randbedingungen längerer Zugverbindungen berücksichtigt.

*12. inwiefern bei weiteren Nachbestellungen auch ausschreibungskonform Doppelstockwagen geordert werden können.*

Dies ist nicht möglich, aber nach derzeitigem Stand auch nicht erforderlich, da die bestellten Kapazitäten ausreichen. Es sind zudem noch weitere Kapazitätsverstärkungen möglich, sobald alle Fahrzeuge der Nachbestellungen ausgeliefert sein werden.

Hermann  
Minister für Verkehr

## Entwicklung Ankunftspunktlichkeit ÜV Los 6 -&gt; Netz 1 Los 2

Verkehrsvertrag	Zeitintervall	Plan	1 bis 3 Min.	4 bis 5 Min.	6 bis 15 Min.	16 bis 30 Min.	31 bis 60 Min.	über 60 Min.	Anz. Pünktlich	Anz. Messungen	P-Grad 03:59	P-Grad 05:59	Messart
ÜV Los 6	KW 45 (2019)	352	341	121	166	38	9	0	814	1.027	68,1%	80,0%	Ankunft
ÜV Los 6	KW 46	358	323	120	175	34	10	6	801	1.026	67,4%	79,3%	Ankunft
ÜV Los 6	KW 47	274	339	167	216	35	8	2	780	1.041	59,5%	75,7%	Ankunft
ÜV Los 6	KW 48	261	374	154	182	36	12	3	789	1.022	63,1%	78,4%	Ankunft
ÜV Los 6	KW 49	348	417	107	126	18	11	3	872	1.030	75,3%	85,8%	Ankunft
ÜV Los 6	KW 50	287	382	117	138	9	4	3	786	940	71,7%	84,2%	Ankunft
Netz 1 Los 2	KW 51 (Betreiberwechsel)	527	337	112	175	56	32	6	864	1.245	71,6%	80,9%	Ankunft
Netz 1 Los 2	KW 52	677	298	86	123	36	18	4	975	1.242	79,9%	87,0%	Ankunft
Netz 1 Los 2	KW 01 (2020)	560	212	46	75	29	6	0	772	928	83,7%	88,7%	Ankunft
Netz 1 Los 2	KW 02	699	319	66	110	32	19	0	1.018	1.245	83,0%	88,4%	Ankunft
Netz 1 Los 2	KW 03	704	311	93	149	38	27	0	1.015	1.322	78,4%	85,6%	Ankunft
Netz 1 Los 2	KW 04	718	337	92	125	10	10	0	1.055	1.292	82,3%	89,5%	Ankunft
Netz 1 Los 2	KW 05	600	334	96	155	41	22	5	934	1.253	76,2%	84,0%	Ankunft

## Durchschnittswerte vor/nach dem Betreiberwechsel

Verkehrsvertrag	Zeitintervall	Plan	1 bis 3 Min.	4 bis 5 Min.	6 bis 15 Min.	16 bis 30 Min.	31 bis 60 Min.	über 60 Min.	Anz. Pünktlich	Anz. Messungen	P-Grad 03:59	P-Grad 05:59	Messart
ÜV Los 6	04.11.2019-14.12.2019	1.880	2.176	786	1.003	170	54	17	4.842	6.086	67,4%	80,5%	Ankunft
Netz 01 Los 02	15.12.2019-02.02.2020	4.571	2.194	608	943	243	134	15	6.765	8.708	79,0%	86,1%	Ankunft