

Kleine Anfrage

der Abg. Gabriele Rolland SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Ost-West-Achse der Breisgau-S-Bahn

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie hat sich auf der Ost-West-Achse der Breisgau-S-Bahn der Anteil der vertraglich vereinbarten Kilometer, die mit der vorgegebenen Kapazität gefahren wurden seit Juli verändert (bitte monatliche Aufschlüsselung mit Prozentangaben)?
2. Wie beurteilt sie den bisherigen Erfolg des Drei-Stufen-Konzepts zum Fahrzeugeinsatz bei der Breisgau-S-Bahn vom April 2024?
3. Welche Ersatzfahrzeuge sollen im Rahmen der zweiten Stufe dieses Drei-Stufen-Konzepts zur mittelfristigen Verbesserung die bestehende Flotte auf der Ost-West-Achse ergänzen?
4. Wann sollen diese für die Breisgau-S-Bahn zur Verfügung stehen?
5. Ab wann soll die Ausschreibung der in Stufe 3 für 2032 angekündigten neuen Fahrzeuge erfolgen?
6. Sind die Reparaturen Engpässe beim Tausch der Radsätze bei den Triebwagen der BR 1440 mittlerweile beseitigt?
7. Wie viele der verfügbaren Fahrzeuge standen in den vergangenen drei Monaten im Durchschnitt nicht für den regulären Fahrbetrieb auf der Ost-West-Achse zur Verfügung (bitte monatliche Auflistung)?
8. Wie beurteilt sie die zur Fahrplanstabilisierung vom Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) ins Spiel gebrachte Variante einer Streckenteilung der Ost-West-Achse der Breisgau S-Bahn?

9. Wie beurteilt sie die Möglichkeit, insbesondere in Zusammenhang mit der Freiburg–Colmar Bahn, zur Fahrplanstabilisierung die Pläne für einen Begegnungsverkehr bei Hugstetten wieder aufzugreifen?

10. Wie ist der aktuelle Stand der Planungen für die Bahnstrecke Freiburg–Colmar?

21.10.2024

Rolland SPD

Begründung

Nach den fortdauernden Engpässen auf der Ost-West-Achse der Breisgau-S-Bahn hatte die Landesregierung im April zur Steigerung der Zuverlässigkeit ein Drei-Stufen-Konzept zum Fahrzeugeinsatz bei der Breisgau-S-Bahn vorgestellt. Im Zuge dessen wurde eine deutliche Stabilisierung der Situation für den Sommer 2024 angekündigt. Neue Presseberichte melden aber weiterhin Engpässe bei den verfügbaren Triebwagen und eine verzögerte Bereitstellung der für Anfang 2026 zugesagten Ersatzfahrzeuge. Die Kleine Anfrage fragt nach, wie die Landesregierung den Erfolg der bisherigen Maßnahmen einschätzt und welche weiteren Schritte geplant sind. Zudem fragt sie nach dem aktuellen Stand der Planungen bezüglich der Bahnstrecke Freiburg–Colmar.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 26. November 2024 Nr. VM3-0141.5-32/124/4 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie hat sich auf der Ost-West-Achse der Breisgau-S-Bahn der Anteil der vertraglich vereinbarten Kilometer, die mit der vorgegebenen Kapazität gefahren wurden seit Juli verändert (bitte monatliche Aufschlüsselung mit Prozentangaben)?

Zu 1.:

Minderkapazitäten werden nur für Fahrten berechnet und ausgewertet, die tatsächlich stattgefunden haben. Das wird als Ist-Kilometer bezeichnet. Der Begriff vertraglich vereinbarte Kilometer ist zu ungenau, um ihn für eine Analyse zu verwenden. Beispielsweise sind der Umgang mit Ausfällen aufgrund von Baustellen, Streik, Unfälle usw. auch im Verkehrsvertrag geregelt und verringern sowohl die Summe der Ist-Kilometer als auch vertraglich vereinbarten Kilometer. Ausfälle und baustellenbedingte Auslegungen können nicht sinnvoll in die Berechnung einbezogen werden. Daher berechnet das Land die Quote auf Basis der Ist-Km.

Die Quote der Minderkapazitäten misst den Anteil der gefahrenen Zugkilometer, bei dem die Züge nicht mit der bestellten Kapazität, also mit zu wenigen Sitzplätzen, unterwegs waren. In der folgenden Tabelle werden die Anteile der Minderkapazitäten an den gefahrenen Ist-Kilometern dargestellt:

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

Monat	Ist-km erbrachte Leistung	Ist-km in Minderkapazität	Anteil der Ist-km mit Minderkapazität
Jan 24	180 970,910	50 909,074	28,13 %
Feb 24	222 840,54	79 658,05	35,75 %
Mrz 24	210 781,54	51 717,07	24,54 %
Apr 24	230 502,16	64 974,36	28,19 %
Mai 24	225 762,79	62 460,83	27,67 %
Jun 24	211 953,81	41 837,26	19,74 %
Juli 24	226 040,23	55 796,62	24,68 %
Aug 24	240 470,33	50 248,93	20,90 %

Zur Einordnung: Die Summe der bestellten Soll-Kilometer im Fahrplanjahr 2024 beträgt 2 910 335,852 km also ca. 242 527 km pro Monat. Die Daten für den Monat September liegen noch nicht vor.

Neben der Zugkapazität sind auch Pünktlichkeit und Zugausfälle wesentliche Kriterien für die Fahrgastzufriedenheit. Hier liegt die Ost-West-Achse der Breisgau-S-Bahn auf einem mittleren Niveau. Waren im 2. Halbjahr 2023 90,83 % der Züge der Ost-West-Achse der Breisgau-S-Bahn pünktlich (Verspätung maximal 3 Minuten, 59 Sekunden), so ist dieser Wert im 1. Halbjahr 2024 auf 92,56 % angestiegen. Die Rate an eigenverschuldeten Zugausfällen im 1. Halbjahr 2024 ist mit 0,75 % im Vergleich zu anderen Netzen niedrig. Problematisch bleibt jedoch weiterhin die Bereitstellung der vom Land bestellten und auch benötigten Kapazität.

2. Wie beurteilt sie den bisherigen Erfolg des Drei-Stufen-Konzepts zum Fahrzeugeinsatz bei der Breisgau-S-Bahn vom April 2024?

Zu 2.:

Mit dem temporären Einsatz von SWEG-Fahrzeugen auf dem Abschnitt Gottenheim–Endingen, einem Pendelverkehr Titisee–Seebrugg mit einem anderen DB-Fahrzeug sowie einem bauartähnlichen, aber fünfteiligen Triebzug aus Karlsruhe konnten trotz vorübergehend sehr geringer Fahrzeugverfügbarkeit der Stammflotte die Verbindungen als Umsteigeverbindungen aufrechterhalten werden. Damit war für die Fahrgäste die Reisekette weiterhin sichergestellt. Insofern war dieses Konzept erfolgreich. Es liegt nun in der Verantwortung von DB Regio, zukünftig die Verfügbarkeit der Stammflotte auf hohem Niveau sicherzustellen.

3. Welche Ersatzfahrzeuge sollen im Rahmen der zweiten Stufe dieses Drei-Stufen-Konzepts zur mittelfristigen Verbesserung die bestehende Flotte auf der Ost-West-Achse ergänzen?

4. Wann sollen diese für die Breisgau-S-Bahn zur Verfügung stehen?

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

Die Abstimmungen zur Stufe 2 laufen noch. Die einzusetzende Teilflotte wird im Rahmen der landesweiten Fahrzeugeinsatzstrategie festgelegt, die sich aktuell in Erarbeitung befindet.

5. *Ab wann soll die Ausschreibung der in Stufe 3 für 2032 angekündigten neuen Fahrzeuge erfolgen?*

Zu 5.:

Die Zeitplanung anstehender Vergaben unterliegt einer fortwährenden Aktualisierung. Der jeweils aktuelle Planungsstand ist dem durch das Verkehrsministerium herausgegebenen und regelmäßig aktualisierten „Vergabekalender“ (Link: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/schiene/zugangebot-auf-der-schiene>, Rubrik „Anstehende und abgeschlossene Vergaben im Bahnverkehr“) zu entnehmen.

6. *Sind die Reparaturengpässe beim Tausch der Radsätze bei den Triebwagen der BR 1440 mittlerweile beseitigt?*

Zu 6.:

Die Engpässe bestehen weiterhin, weil sich die Radsätze doppelt so schnell abnutzen wie vom Hersteller angegeben wird. DB Regio hat den Lagerbestand deutlich erhöht und den Materialfluss gesichert. Aber der hohe Zeitaufwand für den häufigen Radsatztausch führt zu einer hohen Auslastung in den Werkstätten, was zu häufigen Verzögerungen bei der Erledigung von Fristarbeiten bei der Instandhaltung der Fahrzeuge führt. Für das kommende Jahr erwartet das Land von DB Regio eine weitere Verbesserung in der Beherrschung dieser Herausforderung.

7. *Wie viele der verfügbaren Fahrzeuge standen in den vergangenen drei Monaten im Durchschnitt nicht für den regulären Fahrbetrieb auf der Ost-West-Achse zur Verfügung (bitte monatliche Auflistung)?*

Zu 7.:

In den Monaten Juni bis August hat sich der Anteil der nicht verfügbaren Fahrzeuge der Baureihe 1440 bezogen auf das aktuell von DB Regio einseitig festgelegte reduzierte Soll von 19 Fahrzeugen wie folgt entwickelt:

Monat	Anteil der nicht verfügbaren Fahrzeuge
Jun 24	30,3 %
Jul 24	17,1 %
Aug 24	8,4 %

Die Daten für die Monate September und Oktober liegen derzeit noch nicht vor. Zusätzlich werden, wie in der Antwort auf Frage 2 geschildert, Leihfahrzeuge eingesetzt, um mehr Züge mit der bestellten Kapazität fahren zu können.

8. *Wie beurteilt sie die zur Fahrplanstabilisierung vom Zweckverband Regionahverkehr Freiburg (ZRF) ins Spiel gebrachte Variante einer Streckenteilung der Ost-West-Achse der Breisgau S-Bahn?*

Zu 8.:

Eine Aufspaltung des Verkehrs in einen Schwarzwald- und einen Kaiserstuhl-Abschnitt würde einen der grundsätzlichen Vorteile des neuen S-Bahn-Systems infrage stellen. Darüber hinaus ist nach zahlreichen Maßnahmen, die die NVBW gemeinsam mit der DB in den vergangenen Jahren auf den Weg gebracht hat, die Pünktlichkeit längst nicht mehr das drängendste Problem im Freiburger S-Bahn-Netz. Diese konnte auf Werte gehoben werden, die konstant erkennbar über 90 % liegen. Das Hauptaugenmerk liegt gegenwärtig in erster Linie auf der Gestellung der bestellten und erforderlichen Zugkapazitäten.

9. Wie beurteilt sie die Möglichkeit, insbesondere in Zusammenhang mit der Freiburg–Colmar Bahn, zur Fahrplanstabilisierung die Pläne für einen Begegnungsverkehr bei Hugstetten wieder aufzugreifen?

Zu 9.:

Die Möglichkeiten für einen Zweispurabschnitt zwischen Gottenheim und Freiburg wird sich aus heutiger Sicht nur im Zusammenhang mit einem Angebotsausbau, wie z. B. durch die Freiburg–Colmar Bahn, realisieren lassen. Sowohl für die Fahrplanstabilisierung als auch für zusätzliche Fahrten von und zur Station Messe/Universität bei Veranstaltungen wäre ein Zweispurabschnitt zwischen Gottenheim und Freiburg von großem Vorteil.

10. Wie ist der aktuelle Stand der Planungen für die Bahnstrecke Freiburg–Colmar?

Zu 10.:

Der grenzüberschreitende Lenkungskreis COPIL (comité de pilotage) zur Reaktivierung der Bahnstrecke hat bei seiner Sitzung am 25. Juli 2023 die Ergebnisse zweier Vorstudien beraten, die vom französischen Bahnunternehmen SNCF Réseau und DB InfraGO AG durchgeführt wurden. Die Vorstudien haben zu folgenden übereinstimmenden Ergebnissen geführt:

Technische Optionen zum Ausbau der Infrastruktur und zu den denkbaren Fahrplan-Angeboten mit fünf möglichen Angebotsszenarien

Zeitplan für die Realisierung des Projekts mit einer voraussichtlichen Inbetriebnahme zum Ende der 2030er-Jahre

Die Kosten der erforderlichen Investitionen betragen nach den Wirtschaftsbedingungen von 2023 voraussichtlich zwischen 840 Millionen und 880 Millionen Euro.

Beim Lenkungskreis wurden auch Ergebnisse der Untersuchungen zum erwarteten Kosten-Nutzen-Verhältnis präsentiert. Dabei zeigen die gleichzeitig auf französischer und deutscher Seite durchgeführten Untersuchungen teilweise unterschiedliche Ergebnisse, die auf unterschiedliche Methoden in den beiden Ländern zurückzuführen sind. Der Lenkungskreis hielt es daher angesichts der hohen Investitionen für notwendig, eine unabhängige Drittstudie in Auftrag zu geben, um eine übereinstimmende Bewertung des Projekts zu ermöglichen.

Der Abschluss der Drittstudie und die Projektentwicklung wurden im Rahmen des deutsch-französischen Lenkungsausschusses am 6. November 2024 vorgestellt. Es wurde beschlossen, im Rahmen einer zusätzlichen Untersuchung die Kosten des Projekts erheblich zu reduzieren. Dazu sollen neben den Ansätzen aus der Drittstudie auch die Betriebskonzepte nochmal kritisch überprüft und weiterentwickelt werden, ebenso wie der Projektzuschnitt. Parallel dazu wurde auf Initiative der französischen Partner beschlossen, umgehend als Vorlaufbetrieb für das spätere grenzüberschreitende Schienenprojekt eine schnelle Busverbindung zwischen Colmar und Breisach vertieft zu planen.

Hermann
Minister für Verkehr