

**Kleine Anfrage**

**des Abg. Andreas Schwarz GRÜNE**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur**

**Pünktlichkeit im Schienenpersonennahverkehr  
in Baden-Württemberg**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie hat sich seit der Einführung der landesweit 26 Messstellen zur Messung der Pünktlichkeit und Anschlussicherheit die Pünktlichkeit im Jahresdurchschnitt pro Messstelle entwickelt (getrennt nach Pünktlichkeit/Anschlussicherheit im Tagesdurchschnitt und Pünktlichkeit/Anschlussicherheit in der Hauptverkehrszeit)?
2. Wie stark sind die jahreszeitlichen Schwankungen pro Messstelle?
3. Welche Maßnahmen haben in den vergangenen vier Jahren die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) und die Landesregierung unternommen, um die Pünktlichkeit und Anschlussicherheit zu erhöhen?
4. Welches Ergebnis zeigt die Erfolgskontrolle der Maßnahmen?
5. Wo besteht aus ihrer Sicht noch weiterer Handlungsbedarf?
6. Wie werden die unter Frage 5 dargestellten Maßnahmen im Rahmen der Ausschreibung und Vergabe der Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Land Baden-Württemberg berücksichtigt?
7. Wann wird sie zum Stand des Controllings im Schienenpersonennahverkehr berichten?
8. Welche Maßnahmen plant sie zur Verbesserung der Anschlussicherheit im SPNV?

01.09.2011

Schwarz GRÜNE

Eingegangen: 02.09.2011 / Ausgegeben: 11.10.2011

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet  
abrufbar unter: [www.landtag-bw.de/Dokumente](http://www.landtag-bw.de/Dokumente)*

*Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.*

## Begründung

Die Pünktlichkeit im regionalen Schienenverkehr gibt immer wieder Anlass zu Beschwerden (vgl. Landtags-Drucksachen 14/6649 und 14/1379). In den vergangenen Jahren sind durch die Baumaßnahmen in Karlsruhe und Stuttgart, aber auch durch mangelnde Verfügbarkeit der Neigetechnik (Dauerproblem) sowie besonders auf der Frankenbahn immer wieder größere Verspätungen und Anschlussverluste aufgetreten. Speziell für die Frankenbahn wurde ein Maßnahmenpaket vereinbart, um die Pünktlichkeit zu erhöhen. Um gegenüber der Öffentlichkeit und den Fahrgästen die Bemühungen um Pünktlichkeit zu dokumentieren und der Verpflichtung nach mehr Transparenz nachzukommen, sollten die entsprechenden Pünktlichkeitsdaten und Maßnahmen veröffentlicht werden.

## Antwort

Mit Schreiben vom 4. Oktober 2011 Nr. 3-3822.2-00/570/1 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

*Ich frage die Landesregierung:*

*1. Wie hat sich seit der Einführung der landesweit 26 Messstellen zur Messung der Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit die Pünktlichkeit im Jahresdurchschnitt pro Messstelle entwickelt (getrennt nach Pünktlichkeit/Anschlusssicherheit im Tagesdurchschnitt und Pünktlichkeit/Anschlusssicherheit in der Hauptverkehrszeit)?*

Zur Entwicklung der Pünktlichkeit und der Anschlusssicherheit im Jahresdurchschnitt für die 26 Messstellen des „großen Verkehrsvertrags“ mit der DB Regio wird auf die Anlagen 1 und 2 verwiesen. Eine Trennung in Tagesdurchschnitt und Hauptverkehrszeit ist nicht möglich, da die angewandten Auswertungsprogramme keine Filterung nach der Uhrzeit zulassen. Für einzelne Messpunkte durchgeführte, sehr aufwändige punktuelle Auswertungen lassen den Schluss zu, dass die Pünktlichkeitswerte in der Hauptverkehrszeit etwas schlechter ausfallen als im Tagesdurchschnitt. Dies bestätigen auch Erfahrungen aus anderen Bundesländern, die teilweise nur die Pünktlichkeit in der Hauptverkehrszeit bewerten. Da nach dem Grundgedanken des Integralen Taktfahrplans Schienenverkehre nicht nur zur Hauptverkehrszeit, sondern den ganzen Tag über pünktlich und zuverlässig angeboten werden sollen, hält die Landesregierung eine Beschränkung der Pünktlichkeitsermittlung auf die Hauptverkehrszeit nicht für sinnvoll.

*2. Wie stark sind die jahreszeitlichen Schwankungen pro Messstelle?*

An fast allen Messstellen sind deutliche jahreszeitliche Schwankungen im Bereich von plus/minus zwei Prozent um den Jahresmittelwert zu beobachten.

Typisch sind schlechte Pünktlichkeitswerte im Oktober und November, die auf Laubfall, Reifglätte und Schmierfilmbildung auf den Schienen zurückzuführen sind. Bei solchen Bedingungen müssen die Züge früher mit dem Bremsen beginnen und können nur gemäßigt beschleunigen, sodass sich die Fahrzeit verlängert.

*3. Welche Maßnahmen haben in den vergangenen vier Jahren die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) und die Landesregierung unternommen, um die Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit zu erhöhen?*

Typische Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit und der Anschlusssicherheit waren und sind beispielsweise der Abbau von Langsamfahrstellen und die Einführung von verbesserter Bremssoftware für Baureihen, die besonders

empfindlich auf Wetterphänomene reagieren (DB-Triebwagen der Baureihen 423 bis 426). Auch Verbesserungen im Bereich der Infrastruktur, die im Verspätungsfall eine flexiblere Betriebsführung zulassen, wie zum Beispiel der Ersatz höhen gleicher Bahnsteigzugänge durch Unterführungen oder die Ermöglichung von gleichzeitigen Einfahrten, kommt hierbei Bedeutung zu. Wichtig ist auch die kontinuierliche Überprüfung und Optimierung der Wartezeitregelungen, in denen jeweils fallspezifisch festgelegt ist, wie lange auf verspätete Anschlusszüge zu warten ist. Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH bereitet außerdem die Einführung einer Datendrehscheibe vor, die anhand von Echtzeitdaten eine verbesserte Anschlussdisposition ermöglichen soll.

*4. Welches Ergebnis zeigt die Erfolgskontrolle der Maßnahmen?*

Grundsätzlich entwickeln sich Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit im langfristigen Vergleich zufriedenstellend. Die Werte für Baden-Württemberg liegen teilweise deutlich über den Werten anderer Bundesländer. Eine gewisse Verschlechterung hat sich seit Mitte 2010 eingestellt. Die Ursachen für die Verschlechterungen konnten nur teilweise festgestellt werden. Maßgeblich dürfte die teils sehr schlechte Pünktlichkeit von Fernverkehrszügen, der vergleichsweise harte und intensive Winter sowie Baustellenarbeiten am Stuttgarter Hauptbahnhof von Ende Juni bis Anfang Dezember 2010 gewesen sein.

*5. Wo besteht aus ihrer Sicht noch weiterer Handlungsbedarf?*

Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit des Schienenpersonennahverkehrs in Baden-Württemberg werden maßgeblich auch durch Fernverkehrsverspätungen und die zunehmende Überlastung wichtiger Güterverkehrsstrecken beeinflusst. Hier ist die Deutsche Bahn AG als Betreiber des Fernverkehrs sowie der letztlich für den Ausbau der Schieneninfrastruktur verantwortliche Bund gefordert. Die Landesregierung mahnt dort die Verbesserung der entsprechenden Infrastruktur an.

Handlungsbedarf besteht außerdem bei kleineren Infrastrukturverbesserungen, die eine flexiblere Betriebsführung im Verspätungsfall ermöglichen. Die Erfassung und Übermittlung von Echtzeitdaten über die in Frage 3 bereits erwähnte Datendrehscheibe soll in Zukunft eine verbesserte Anschlussdisposition ermöglichen. Um die Verschlechterung der Pünktlichkeit im Herbst und Winter zu verhindern, muss die Ganzjahrestauglichkeit der Fahrzeuge durch die Fahrzeugindustrie verbessert und von den Eisenbahnverkehrsunternehmen eine ausreichende Anzahl von Räumgeräten vorgehalten werden.

*6. Wie werden die unter Frage 5 dargestellten Maßnahmen im Rahmen der Ausschreibungen und Vergabe der Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Land Baden-Württemberg berücksichtigt?*

Die Maßnahmen können in Ausschreibungen nur berücksichtigt werden, sofern sie zum Einflussbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens gehören. Vorgegeben werden beispielsweise eine Ausstattung der Fahrzeuge mit Magnetschienenbremsen und die für die Generierung von Echtzeitdaten erforderlichen Voraussetzungen.

*7. Wann wird sie zum Stand des Controllings im Schienenpersonennahverkehr berichten?*

Der Controllingbericht nach Maßgabe der EU-VO 1370/07 wird in den nächsten Wochen auf der Homepage des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur veröffentlicht.

*8. Welche Maßnahmen plant sie zur Verbesserung der Anschlusssicherheit im SPNV?*

Die Anschlusssicherheit korreliert in hohem Maße mit der Pünktlichkeit der Züge. Verbesserungen der Pünktlichkeit wirken sich daher regelmäßig auch positiv

auf die Anschlusssicherheit aus. Zentrale Bedeutung kommt dabei der Regelwartezeit von fünf Minuten im SPNV in Baden-Württemberg zu, an der festgehalten werden soll. Bei dichten Taktverkehren und bei eingleisigen Strecken sind hiervon jedoch Ausnahmen erforderlich, um keine Folgeverspätungen zu verursachen. Die derzeit vorhandene differenzierte Wartezeitregelung nimmt auf diese individuellen Verhältnisse Rücksicht und soll beibehalten werden. Bedeutung kommt, auch im Bereich des Übergangs zu anschließenden Busverkehren, der Etablierung von Echtzeitdatensystemen und der dafür vorgesehenen zentralen Datendrehscheibe bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg zu.

Hermann

Minister für Verkehr  
und Infrastruktur

## Anlage 1

**Entwicklung der Pünktlichkeit an den 26 Messpunkten des "Großen Verkehrsvertrags" mit DB Regio**

Beobachtungskorridor: 01.01.2004-31.12.2010

Messungen: Ankunft+Abfahrt

pünktlich = plan oder Verspätung unter 6 Minuten

Messpunkt	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Basel Bad Bf	95,34	96,43	94,85	94,42	94,47	94,49	92,74
Bruchsal	95,88	97,12	97,37	97,48	98,21	97,69	95,73
Freiburg (Breisgau) Hbf	95,65	95,57	94,62	95,42	96,30	96,44	94,90
Heidelberg Hbf	94,42	94,76	93,90	95,00	95,82	95,80	94,35
Karlsruhe Hbf	94,96	95,66	94,85	96,95	96,51	97,06	94,94
Mannheim Hbf	93,82	96,00	95,22	95,77	96,02	96,41	94,00
Neckarelz	96,46	97,07	95,01	96,04	96,64	97,26	96,74
Offenburg	92,09	92,73	91,75	93,84	95,50	95,77	93,41
Singen (Hohentwiel)	94,72	95,30	94,34	95,69	95,92	95,74	95,37
Villingen (Schwarzw)	92,20	94,04	91,69	97,71	97,38	98,16	95,79
Aalen	96,02	95,42	93,23	94,91	97,66	98,11	96,35
Aulendorf	87,40	88,38	89,79	87,61	90,84	92,02	91,32
Crailsheim	95,21	91,90	89,16	92,57	97,20	97,21	95,95
Friedrichshafen Stadt	90,90	93,70	94,76	94,19	95,73	95,33	94,53
Freudenstadt Hbf	97,95	99,09	98,79	98,81	98,96	99,08	97,97
Heilbronn Hbf	95,34	92,32	92,45	94,25	94,84	95,51	93,83
Horb	97,42	96,98	96,87	97,05	97,06	97,85	96,18
Lauda	91,04	86,91	88,86	92,98	94,99	94,19	93,72
Mühlacker	94,26	93,10	92,40	93,02	93,26	91,30	88,59
Plochingen	92,08	89,80	90,85	92,61	93,89	93,87	90,89
Stuttgart Hbf	94,78	93,22	91,96	93,68	95,19	94,81	91,19
Schorndorf	95,44	94,26	90,79	93,98	96,40	95,98	92,66
Schwäbisch Hall-Hessental	96,68	93,82	88,95	92,49	96,98	96,71	95,90
Sigmaringen	90,05	92,64	90,89	90,43	94,56	93,96	94,46
Tübingen Hbf	96,37	95,99	96,19	95,96	96,99	97,03	96,26
Ulm Hbf	92,03	88,75	90,23	91,83	93,55	94,47	92,44
<b>Jahresdurchschnitt bei 26 Messstellen:</b>	<b>93,91</b>	<b>93,28</b>	<b>92,78</b>	<b>93,99</b>	<b>95,36</b>	<b>95,46</b>	<b>93,68</b>

## Anlage 2

Entwicklung der Anschlussicherheit an den 26 Messpunkten des "Großen Verkehrsvertrags" mit DB Regio

Zeitraum: 01.01.2004-31.12.2010

Messpunkt	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Aalen	95,19	94,89	92,25	93,30	94,80	97,61	96,36
Aulendorf	95,22	96,13	97,03	96,17	97,53	97,54	97,28
Basel Bad Bf	96,08	97,33	96,35	94,47	94,08	93,86	92,84
Bruchsal	97,83	97,40	97,99	97,63	98,01	98,42	96,72
Crailsheim	97,46	96,95	95,84	97,66	97,96	98,11	97,73
Freiburg (Breisgau) Hbf	95,58	96,58	96,89	97,88	97,89	98,05	97,69
Freudenstadt Hbf	99,07	99,61	98,92	96,07	98,52	97,96	96,92
Friedrichshafen Stadt	97,03	97,70	97,12	97,08	97,74	97,69	96,50
Heidelberg Hbf	97,65	97,40	97,57	97,85	98,04	98,19	98,05
Heilbronn Hbf	95,67	94,11	94,24	95,68	95,75	96,32	96,30
Horb	98,71	98,23	97,43	97,26	97,80	98,03	97,61
Karlsruhe Hbf	96,97	97,54	97,05	97,98	97,52	97,98	96,27
Mannheim Hbf	96,61	97,99	97,96	97,73	97,75	98,04	97,17
Mühlacker	93,87	93,04	97,18	97,62	97,32	96,69	95,78
Neckarelz	98,02	98,14	97,70	96,74	97,20	98,02	97,91
Offenburg	97,44	95,76	95,80	97,14	97,37	97,86	96,97
Plochingen	95,04	93,85	94,91	95,58	96,29	96,56	96,26
Schorndorf	89,75	92,80	88,21	90,37	90,72	89,83	89,02
Schwäbisch Hall-Hessental	92,32	94,07	92,07	93,98	95,23	96,56	95,35
Sigmaringen	94,17	94,69	93,22	87,84	91,21	90,77	92,62
Singen (Hohentwiel)	97,45	97,86	96,90	97,24	97,79	97,71	97,74
Stuttgart Hbf	95,88	95,69	94,20	95,16	96,09	95,64	94,98
Tübingen Hbf	97,87	97,96	98,00	97,66	97,97	98,32	98,45
Ulm Hbf	96,19	95,06	95,25	96,15	96,60	96,98	95,88
Villingen (Schwarzw)	98,21	97,56	97,32	96,93	97,36	97,64	97,15
Lauda	94,36	94,85	97,32	97,72	98,12	97,71	97,69
<b>Jahresdurchschnitt bei 26 Messstellen:</b>	<b>96,32</b>	<b>96,39</b>	<b>96,15</b>	<b>96,55</b>	<b>96,95</b>	<b>97,15</b>	<b>96,45</b>

Punklichkeitsgrad und Anschlussicherheit 2004-2010 MVI