

Kleine Anfrage

des Abg. Jürgen Keck FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Verspätungen, Zugausfälle und Beförderungskapazitäten auf der Bodensee-Gürtelbahn (Strecke Radolfzell–Friedrichshafen)

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie oft und in welchem zeitlichen Umfang kam es im Jahr 2017 zu Zugausfällen und Verspätungen auf der Zugstrecke zwischen Radolfzell und Friedrichshafen?
2. Was waren dabei die Hauptursachen für Verspätungen bzw. Zugausfälle?
3. Inwieweit waren die von der Landesregierung erwähnten Maßnahmen (siehe Drucksache 16/1664) erfolgreich, um die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit auf der Strecke zu optimieren?
4. Welche weiteren Maßnahmen sind gegebenenfalls geplant, um die Pünktlichkeit auf dieser Strecke insbesondere im Berufsverkehr zu gewährleisten?
5. Inwieweit beurteilt sie die Beförderungskapazität der fahrenden Züge als ausreichend?
6. Welche Maßnahmen sind geplant, um die Beförderungskapazität zu verbessern, insbesondere im Hinblick auf Vermeidung eines „Beförderungsstaus“ nach Zugausfällen?
7. In welcher Höhe waren im Jahr 2017 seitens des Verkehrsunternehmens Pönale zu zahlen?

20. 12. 2017

Keck FDP/DVP

Antwort

Mit Schreiben vom 22. Januar 2018 Nr. 3-3822.0-00/1920 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie oft und in welchem zeitlichen Umfang kam es im Jahr 2017 zu Zugausfällen und Verspätungen auf der Zugstrecke zwischen Radolfzell und Friedrichshafen?*

Die Entwicklung der Pünktlichkeit für das Jahr 2017 ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. Die Werte beziehen sich jeweils auf die Ankunft in Friedrichshafen Stadt aus Richtung Radolfzell. Als pünktlich wurden aus Gründen der besseren Vergleichbarkeit in dieser Tabelle Ankünfte zur vorgesehenen Uhrzeit oder mit weniger als sechs Minuten Verspätung definiert:

Messpunkt/e Monat	RB-Züge (Los 16)	IRE Neigetchnik (Netz 5)
	Friedrichshafen Stadt	Friedrichshafen Stadt
Jan 17	95,7 %	74,8 %
Feb 17	96,6 %	77,6 %
Mrz 17	95,7 %	77,9 %
Apr 17	96,3 %	74,5 %
Mai 17	94,3 %	66,5 %
Jun 17	93,3 %	53,9 %
Jul 17	93,2 %	56,3 %
Aug 17	94,5 %	53,1 %
Sep 17	93,8 %	48,1 %
Okt 17	95,9 %	70,2 %
Nov 17	96,6 %	73,3 %
Dez 17	95,9 %	73,9 %

Die Zugausfälle 2017 je Monat im Abschnitt Friedrichshafen Stadt–Radolfzell zeigt die nachfolgende Tabelle:

	Netz 5	Los 16
Jan 17	4	12
Feb 17	3	1
Mrz 17	3	2
Apr 17	3	4
Mai 17	3	16
Jun 17	5	3
Jul 17	7	13
Aug 17	3	7
Sep 17	5	17
Okt 17	5	4
Nov 17	3	7
Dez 17	14	21
2017 gesamt	58	107

2. Was waren dabei die Hauptursachen für Verspätungen bzw. Zugausfälle?

Bei den Neigetechnik-IRE waren externe Einflüsse die häufigste Ausfallursache, gefolgt von Ausfällen wegen Fahrzeugschäden. Bei den Regionalbahnen ist die Reihenfolge umgekehrt.

Als häufigste Verspätungsursache sind Zugfolgeprobleme auf eingleisiger Strecke zu nennen (d. h. eine Verspätung eines Zuges überträgt die Verspätung auf den nächstfolgenden Zug im betroffenen Abschnitt).

3. Inwieweit waren die von der Landesregierung erwähnten Maßnahmen (siehe Drucksache 16/1664) erfolgreich, um die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit auf der Strecke zu optimieren?

Die in der genannten Drucksache aufgeführten Maßnahmen haben zwar vorübergehend eine gewisse Besserung der Lage gebracht, v. a. im November und Dezember 2017 war die Situation jedoch ähnlich unbefriedigend wie Anfang 2017. Es kam wieder gehäuft zu verkürzten Zugbildungen und damit zu Überfüllungen und z. T. stehen gelassenen Fahrgästen. Für kurze Zeit setzte die DB Zugbus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) wieder Zusatzbusse zwischen Friedrichshafen Stadt und Markdorf ein. Auch die Neigetechnik-Züge der Baureihe 611 auf der Linie Ulm–Basel verkehren inzwischen wieder viel zu oft mit einem fehlenden Triebwagen. Das Verkehrsministerium befindet sich in regelmäßigen Gesprächen mit DB Regio und erhöht aufgrund der unbefriedigenden Situation den Druck kontinuierlich. Es ist aus Sicht des Verkehrsministeriums leider nicht erkennbar, wie die RAB ihre Instandhaltungsprobleme bei den in Ulm zur Instandhaltung und Wartung stationierten Dieseltriebwagen sehr zeitnah in den Griff bekommen wird.

4. Welche weiteren Maßnahmen sind gegebenenfalls geplant, um die Pünktlichkeit auf dieser Strecke insbesondere im Berufsverkehr zu gewährleisten?

Das Verkehrsministerium hält bei den Regionalbahnen nicht die Pünktlichkeit, sondern die häufigen Zugschwächungen für das Kernproblem auf dieser Strecke. Wenn die Züge mit der vorgesehenen Kapazität fahren, kann verhindert werden, dass ggf. Fahrgäste wegen Überfüllung zurückbleiben müssen. Des Weiteren kommt es dann auch nicht zu Verspätungen aufgrund von verlängerten Haltezeiten.

5. Inwieweit beurteilt sie die Beförderungskapazität der fahrenden Züge als ausreichend?

Die vertraglich vorgesehene Kapazität ist im Abschnitt Friedrichshafen–Radolfzell unter Beachtung der Vorgaben zur Kapazitätsplanung nach dem Zielnetzkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Land Baden-Württemberg als ausreichend anzusehen. Probleme treten dann auf, wenn ein Triebwagen fehlt oder wenn im Sommer v. a. an Wochenenden Fahrzeuge eingesetzt werden, die nicht die vertraglich vorgesehene Anzahl an Fahrradstellplätzen aufweisen.

6. Welche Maßnahmen sind geplant, um die Beförderungskapazität zu verbessern, insbesondere im Hinblick auf Vermeidung eines „Beförderungsstaus“ nach Zugausfällen?

Vonseiten des Landes wird mit den regionalen Partnern vor Ort und der RAB die Problematik der unzureichenden Kapazitäten aufgrund der mangelhaften Fahrzeugverfügbarkeit auf Seiten der RAB intensiv beraten, um möglichst kurzfristig zu Verbesserungen zu kommen. Hierbei wird geprüft, inwieweit zusätzliche Fahrzeuge, ggf. auch anderer Verkehrsunternehmen, auf der Linie eingesetzt werden können, um die Fahrzeugverfügbarkeit und damit die Stabilität bei den planmäßig einzusetzenden Fahrzeugkapazitäten nachhaltig zu verbessern.

Des Weiteren erfolgt eine Abstimmung darüber, inwieweit insbesondere an Wochenenden und zu den Saisonalverkehren ggf. die planmäßigen Kapazitäten vorsorglich erhöht werden können. Diese Gespräche dauern derzeit noch an.

7. In welcher Höhe waren im Jahr 2017 seitens des Verkehrsunternehmens Pönale zu zahlen?

Die Abrechnung der Verkehrsleistungen auf der Bodenseegürtelbahn erfolgt gemäß den vertraglichen Vorgaben erst im Jahr 2018. Eine Schlussrechnung für das Jahr 2017 liegt somit noch nicht vor und konnte daher auch noch nicht geprüft werden. Derzeit erfolgt vonseiten der vom Land für die Durchführung und Prüfung der Abrechnung beauftragten Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) eine erste Schätzung für die Ausfälle auf der Bodenseegürtelbahn (Minderung des Zuschusses aufgrund nicht erbrachter Leistungen). Pönalen im Sinne von Vertragsstrafen werden für die Nichteinhaltung der vertraglich vereinbarten Pünktlichkeits- und Qualitätsvorgaben nicht strecken-, sondern vertragspezifisch berechnet. Für das Jahr 2017 war die Regionalbahnlinie Friedrichshafen–Radolfzell noch Bestandteil des großen Loses 16 des Übergangsvertrags, in dem auch Leistungen im Rhein-Neckar-Raum, am Hochrhein und im Allgäu enthalten waren. Eine streckenspezifische Aufgliederung wird auch nach Vorlage der Schlussrechnung nicht möglich sein, da z. B. bei der Pünktlichkeit nur die Zielverfehlung für das Gesamtlos pönalisiert wird. Dies gilt auch für die Neigetechnik-Leistungen des Netzes 5. Erst ab Mitte Dezember 2017 stellt die RB-Linie Radolfzell–Friedrichshafen–Lindau ein separates Los des neuen Netzes 16 dar, das dann auch einzeln abgerechnet wird.

Hermann
Minister für Verkehr