

Kleine Anfrage

des Abg. Jochen Haußmann FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Beförderungssituation auf der Remsbahn

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche FLIRT-Nahverkehrstriebwagen mit welcher Konfiguration der Fahrzeuge hat die Landesanstalt für Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg für die Remsbahn bei Stadler zur Nutzung für Go Ahead finanziert?
2. Welche Fahrgastkapazität, sprich wie viele Sitz- und Stehplätze, sollten nach Bestellung der Landesregierung demnach jeweils für die Hauptverkehrs- und Nebenverkehrszeiten zur Verfügung stehen?
3. Welche FLIRT-Nahverkehrstriebwagen sind täglich auf der Remsbahn im September und Oktober 2019 gefahren (aufgelistet nach Konfigurationen der Fahrzeuge)?
4. Wie stellt sich die Abweichung zwischen bestellter Fahrzeugkapazität und tatsächlich gefahrener Fahrgastkapazität im September und Oktober 2019 dar?
5. Wie hoch war die Auslastung der ersten Klasse im September und Oktober 2019 auf der Remsbahn?
6. Wie beurteilt die Landesregierung die zahlreichen Zugausfälle und Verspätungen auf der Remsbahn?
7. Welche Maßnahmen will die Landesregierung zukünftig gegen die zahlreichen Zugausfälle und Verspätungen auf der Remsbahn ergreifen?

8. Wie hoch war die Pönale auf der Remsbahn in den letzten fünf Jahren?

9. Wie sind diese Pönalemittel eingesetzt worden?

13.11.2019

Haußmann FDP/DVP

Antwort*)

Mit Schreiben vom 20. Dezember 2019 Nr.3-3822.0-00/2075 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche FLIRT-Nahverkehrstriebwagen mit welcher Konfiguration der Fahrzeuge hat die Landesanstalt für Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg für die Remsbahn bei Stadler zur Nutzung für Go Ahead finanziert?

Die auf der Remsbahn eingesetzten Fahrzeuge sind in den Verkehrsverträgen Netz 1 Los 2 und Los 3 gebunden, die unter anderem für die Remsbahn beschafft wurden. Es handelt sich dabei um acht Drei- und Fünfteiler, sowie fünf Vier- und sieben Sechsteiler. Im Rahmen der vertraglich vorgesehenen Nachbestellfristen wurden insgesamt für die beiden Verkehrsverträge der Remsbahn zehn weitere Fahrzeuge nachbestellt, für die aber bisher keine exakte Zugfahrt festgelegt wurde.

2. Welche Fahrgastkapazität, sprich wie viele Sitz- und Stehplätze, sollten nach Bestellung der Landesregierung demnach jeweils für die Hauptverkehrs- und Nebenverkehrszeiten zur Verfügung stehen?

Es wird auf die Stellungnahme zur Landtagsanfrage 16/850 des Abgeordneten Paal verwiesen. Das Verkehrsministerium weist darauf hin, dass die Kapazitäten auf Grundlage der ermittelten Nachfrage gemessen werden. Die Kapazitäten werden angepasst werden, sollte sich die Nachfrage ändern.

3. Welche FLIRT-Nahverkehrstriebwagen sind täglich auf der Remsbahn im September und Oktober 2019 gefahren (aufgelistet nach Konfigurationen der Fahrzeuge)?

Im September und Oktober 2019 befanden sich bei Go-Ahead folgende Stadler-Flirt-Triebwagen der ersten Inbetriebnahmestufe im Einsatz, die auch alle auf der Remsbahn gefahren sind:

3-Teiler: Fahrzeuge 3.01–3.08, wobei die Fahrzeuge 3.04 und 3.07 wegen Problemen mit der Leittechnik über längere Zeiträume nicht einsatzbereit waren

4-Teiler: Fahrzeuge 4.01–4.05

5-Teiler: Fahrzeuge 5.01–5.08

6-Teiler: Fahrzeuge 6.01–6.07

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

4. Wie stellt sich die Abweichung zwischen bestellter Fahrzeugkapazität und tatsächlich gefahrener Fahrgastkapazität im September und Oktober 2019 dar?

Mit der vertraglich vorgegebenen regelmäßigen Auflistung der abweichenden Kapazitäten je Zug ist Go-Ahead aufgrund der Vorbereitungen für die zweite Inbetriebnahmestufe deutlich in Verzug; die Frage kann daher derzeit nicht genau beantwortet werden.

5. Wie hoch war die Auslastung der ersten Klasse im September und Oktober 2019 auf der Remsbahn?

Eine monatsweise Berechnung der Auslastung der ersten Klasse in den neuen Zügen auf der Remsbahn findet nicht statt. Die Neufahrzeuge sind sämtlich mit automatischen Fahrgastzählssystemen ausgestattet, die an den Türen die Ein- und Aussteiger zählen. Damit lässt sich die Gesamtbesetzung des Fahrzeugs zuverlässig ermitteln. Es erfolgt jedoch keine Zählung innerhalb einzelner Fahrzeugbereiche. Es ist vorgesehen, dass die Besetzung der ersten Klasse alle zwei Jahre manuell erhoben wird.

6. Wie beurteilt die Landesregierung die zahlreichen Zugausfälle und Verspätungen auf der Remsbahn?

Der Umfang der Ausfälle und Verspätungen auf der Remsbahn in den ersten Monaten seit der Betriebsaufnahme war aus Sicht der Landesregierung keinesfalls akzeptabel. Während das Verkehrsministerium die Verantwortung für die sehr häufigen fahrzeugbedingten Ausfälle und Kapazitätseinschränkungen in erster Linie beim Fahrzeughersteller Stadler sieht, war Go-Ahead für die zeitweise gehäuft auftretenden personalbedingten Zugausfälle und Informationsdefizite selbst verantwortlich. In den letzten Wochen haben sich die fahrzeug- und personalbedingten Zugausfälle glücklicherweise deutlich verringert. Die Remsbahn war jedoch in den letzten Wochen auch immer wieder massiv durch Infrastrukturstörungen (z. B. Stellwerksstörung Waiblingen 18. bis 20. November 2019 mit ausgedünntem Notfahrplan) und Personenunfälle (so zwischen Waiblingen und Fellbach am 3. Dezember 2019) beeinträchtigt. Hierfür sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht verantwortlich; Go-Ahead war beim Notfahrplan am 20. November 2019 in Kooperation mit der S-Bahn Stuttgart sehr engagiert im Einsatz.

7. Welche Maßnahmen will die Landesregierung zukünftig gegen die zahlreichen Zugausfälle und Verspätungen auf der Remsbahn ergreifen?

Go-Ahead und der Fahrzeuglieferant Stadler werden weiterhin eng begleitet. Es gibt wöchentliche Besprechungen auf Leitungsebene. Die SFBW als Fahrzeug-eigentümerin verfolgt die noch erforderlichen Softwareupdates konsequent, da eine endgültige Fahrzeugabnahme mängelfreie Fahrzeuge voraussetzt. Auf Arbeitsebene wird eine genauere Ursachenforschung bei Pünktlichkeitsproblemen angestrebt.

8. Wie hoch war die Pönale auf der Remsbahn in den letzten fünf Jahren?

Während der Laufzeit des „Großen Verkehrsvertrags“ mit der DB Regio bis Ende September 2016 gab es keine streckenspezifischen Pönaleberechnungen. Über die Schlussrechnungen und damit auch die Höhe der Pönalen für die Jahre 2017 und 2018 konnte bisher mit der DB Regio, z. T. auch wegen noch fehlender Datenlieferungen, noch keine abschließende Einigung erzielt werden.

9. Wie sind diese Pönalemittel eingesetzt worden?

Die Pönalemittel werden gemäß dem Landtagsbeschluss für Verbesserungsmaßnahmen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und für Investitionen in die Schieneninfrastruktur eingesetzt werden.

Die Mittel werden zur Ausweitung von Leistungen und Kapazitäten sowie die Verbesserung des Services und der Sicherheit im SPNV eingesetzt. Unter Leistungsausweitungen sind Taktverdichtungen oder die Bestellung von zusätzlichen Fahrten und unter Kapazitätsausweitungen ist der Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge (sog. Traktions- oder Behängungserweiterungen) bzw. der Einsatz von Fahrzeugen mit höherem Sitzplatzumfang zu verstehen. Zum Beispiel wurden die Sitzplatzkapazitäten auf der Murrbahn ausgeweitet.

Des Weiteren sind Maßnahmen bei der Schieneninfrastruktur vorgesehen, die der Verbesserung der Betriebsqualität dienen, z. B. Weichen- und Signalanpassungen oder zusätzliche Gleise im Bahnhof.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor