

**Kleine Anfrage**

**des Abg. Georg Nelius SPD**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

**Zugverspätungen auf der Bahnstrecke Mosbach-Neckarelz nach Stuttgart**

**Kleine Anfrage**

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Kenntnis hat sie von zunehmenden Zugverspätungen und -ausfällen auf der Bahnstrecke Mosbach-Neckarelz nach Stuttgart über Heilbronn/Bad Friedrichshall/Neckarsulm?
2. Wie beurteilt sie die zunehmende Zahl von Zugverspätungen und -ausfällen auf dieser Strecke, insbesondere seit dem Inkrafttreten der Übergangsverträge am 1. Oktober 2016?
3. Wie haben sich die Pünktlichkeitswerte auf dieser Strecke im Jahr 2015 und in den ersten drei Quartalen des Jahres 2016 im Vergleich zu den Jahren 2013 und 2014 entwickelt?
4. Welche Hauptursachen sieht sie für diese Verspätungen und Zugausfälle?
5. Werden auf der oben genannten Strecke auch Lokomotiven der Baureihe 143 eingesetzt?
6. Wie bewertet sie aktuell die Betriebssicherheit dieser Lokomotiven-Baureihe?
7. Wie will sie gewährleisten, dass die Züge auf der Strecke Mosbach-Neckarelz nach Stuttgart künftig wieder pünktlicher und zuverlässiger verkehren?

8. Was wurde aus den Überlegungen, durchgehende Zugverbindungen zwischen Mosbach-Neckarelz und Stuttgart vor allem in den pendlerstarken Zeiträumen wieder einzuführen?

02.12.2016

Nelius SPD

#### Begründung

Seit Jahren häufen sich Beschwerden von Berufspendlern und Berufspendlerinnen, dass der Regionalverkehr auf der Strecke zwischen Mosbach-Neckarelz und Stuttgart kaum noch planmäßig verkehrt. Es wird von spontanen Zugausfällen und massiven Verspätungen berichtet. In den Umsteigebahnhöfen Heilbronn, Neckarsulm und Bad Friedrichshall müssen Reisende mitunter lange auf eine Weiterfahrt warten, weil es immer wieder zu Verzögerungen und dadurch verpasste Anschlusszüge kommt. Diese Situation wird von allen Beteiligten zunehmend als untragbar empfunden. Es kann nicht sein, dass Berufspendler nicht mehr pünktlich zum Arbeitsplatz und/oder erst deutlich verspätet nach Hause kommen und somit einem zusätzlichem Stress ausgesetzt werden. Laut Presseberichten setzt die Deutsche Bahn bei Regionalzügen auch Lokomotiven der Baureihe 143 ein, die in der jüngsten Vergangenheit erhebliche technische Mängel aufwiesen. Daher erwartet der Fragesteller von der Landesregierung konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeitssituation und der Betriebssicherheit ebenso wie die Umsetzung bereits getroffener Zusagen.

#### Antwort\*)

Mit Schreiben vom 17. Januar 2017 Nr. 3-3822.5/1749 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Welche Kenntnis hat sie von zunehmenden Zugverspätungen und -ausfällen auf der Bahnstrecke Mosbach-Neckarelz nach Stuttgart über Heilbronn/Bad Friedrichshall/Neckarsulm?*

Es wird im Folgenden davon ausgegangen, dass nach der Qualität des Regionalverkehrs der DB Regio gefragt wird. Für das Jahr 2016 liegen für den Ende September 2016 abgelaufenen „Großen Verkehrsvertrag“ mit der DB Regio und den Übergangsvertrag mit DB Regio Ergebnisse für drei Messpunkte vor (Stuttgart Hbf, Heilbronn Hbf und Mosbach-Neckarelz). In den Werten für Mosbach-Neckarelz sind zwar nicht die Züge der S-Bahn Rhein-Neckar, aber auch die RE-Züge aus/in Richtung Mannheim sowie einzelne Schülerzüge nach Osterburken enthalten. Der Messpunkt Heilbronn Hbf wird ganz überwiegend von Zügen der KBS 780 Stuttgart–Heilbronn–Bad Friedrichshall–Würzburg angefahren, sodass er auch als guter Gradmesser für die Pünktlichkeit der DB-Züge auf der Strecke Mosbach-Neckarelz–Stuttgart gesehen werden kann. Für Stuttgart Hbf, wo viele Strecken zusammenlaufen, wäre dies nur mit erheblichen Nebenrechnungen möglich. Die Pünktlichkeitswerte liegen monats-scharf vor. Detaillierte Zugausfalllisten für die problematischen Lose 1 und 2 des Übergangsvertrags (RE Stuttgart–Heilbronn–Würzburg und RB Stuttgart–Heilbronn–Neckarsulm–Bad Friedrichshall–Osterburken/Neckarelz) liegen wochenweise vor. Im Zeitraum 1. Oktober 2016

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

bis 31. Dezember 2016 sind bei diesen beiden Losen auf den Streckenabschnitten Stuttgart–Heilbronn–Bad Friedrichshall–Mosbach–Neckarelz insgesamt 365 Züge ausgefallen. Die Strecke ist damit ein Brennpunkt der Betriebsprobleme der DB Regio.

Daneben verkehren zwischen Mosbach–Neckarelz und Neckarsulm–Heilbronn–Innenstadt auch die Stadtbahnen der AVG. Deren Pünktlichkeit ist recht stabil; leider kommt es auch hier immer wieder zu einigen meist personalbedingten Zugausfällen.

*2. Wie beurteilt sie die zunehmende Zahl von Zugverspätungen und -ausfällen auf dieser Strecke, insbesondere seit dem Inkrafttreten der Übergangsverträge am 1. Oktober 2016?*

Die Zahl der Zugausfälle ist nicht akzeptabel, insbesondere die Zahl der Ausfälle, die auf kurzfristige Krankmeldungen des Personals zurückzuführen ist. Bei der Pünktlichkeit scheint uns noch nicht ausgemacht, dass die Werte für das Jahr 2016 schlechter als im Vorjahr ausfallen, insbesondere wenn man die unwetterbedingten massiven Verspätungen im Mai und Juni herausrechnet (vgl. Antwort zu den Fragen 4 und 5). Insgesamt bewegt sich die Pünktlichkeit in Heilbronn Hbf jedoch bereits seit Mitte 2013 auf einem unbefriedigenden Niveau.

*3. Wie haben sich die Pünktlichkeitswerte auf dieser Strecke im Jahr 2015 und in den ersten drei Quartalen des Jahres 2016 im Vergleich zu den Jahren 2013 und 2014 entwickelt?*

Die Entwicklung der Pünktlichkeitswerte für den Messpunkt Heilbronn Hbf zeigt *Anlage 1*. Es handelt sich hierbei jeweils um die bei der DB übliche „5 Minuten-Pünktlichkeit“ (pünktlich: Zug verkehrt planmäßig oder weniger als 5:59 Min. verspätet); die Werte für Abfahrt und Ankunft gehen gemittelt in das Ergebnis ein. Es sind in geringem Umfang auch Züge Strecke Heilbronn–Öhringen Schwäbisch Hall–Hessental in den Messwert eingeflossen.

Die Werte der Jahre ab 2014 sind merklich schlechter als die des Jahres 2013. Die Werte 2016 sind im Jahresmittel nochmals deutlich schlechter als 2015, wobei die einzelnen Monate jedoch ein uneinheitliches Bild abgeben.

*4. Welche Hauptursachen sieht sie für diese Verspätungen und Zugausfälle?*

Die Zugausfälle seit Beginn des Übergangsvertrags im Oktober 2016 sind ganz überwiegend der Einflussphäre von DB Regio zuzuordnen. Die häufigste Ausfallursache ist fehlendes Personal, i. d. R. wegen kurzfristigen Krankmeldungen. Viel zu häufig sind auch Fahrzeugprobleme die Ausfallursache. Die für die Stuttgarter Werkstatt ungewohnten gebrauchten Doppelstockwagen-Baureihen wiesen viele Türstörungen auf, und auch die im Prinzip bekannten Elektrolokomotiven der Baureihe 111 fallen häufig aus. Dagegen sind Infrastrukturprobleme oder Eingriffe Dritter in den Bahnbetrieb von untergeordneter Bedeutung.

Der Pünktlichkeitseinbruch im Juni 2016 ist auch auf die Folgen des Unwetters Ende Mai zurückzuführen, als die Bahnstrecke zwischen Heilbronn und Bad Friedrichshall im Raum Neckarsulm tagelang wegen Überflutungen gesperrt werden musste. Die schlechten Pünktlichkeitswerte der Monate Mai bis August sind nach unserer Auffassung auf zwei Problemkreise zurückzuführen, die bereits in der Antwort auf die Anfrage „Pünktlichkeit im Schienenpersonenverkehr in Baden-Württemberg“ (Drs. 16/376), Antwort auf Frage 3, benannt wurden:

Im Zuge von Bauarbeiten auf der Schnellfahrstrecke Stuttgart–Mannheim erhielten die Züge des Fernverkehrs im Juni 2016 neue Fahrpläne. Z. T. liegen die neuen Fernverkehrspläne exakt auf den Fahrplantrassen des Nahverkehrs. Dadurch kam es besonders im Filstal zwischen Ulm und Stuttgart, aber auch bei der Ausfahrt aus Stuttgart Hbf in Richtung Zuffenhausen immer wieder zu Verspätungen und zusätzlichen Überholungen beim Nahverkehr. Durch die Durchbindung der Züge aus Ulm nach Heilbronn war die Strecke Stuttgart–Heilbronn unmittelbar betroffen.

Im Rahmen der Initiative „Zukunft Bahn“ des DB-Konzerns soll die Pünktlichkeit des DB-Fernverkehrs auf 80 % gesteigert werden. Dazu wird die Dispositionsregel „schnell vor langsam“ nach unseren Erkenntnissen durchgesetzt. Diese Dispositionsregel bewirkt, dass die Abweichungen vom Fahrplan langsame Züge von schnellen (in der Regel Züge des Fernverkehrs) überholt werden. Dies führt häufig dazu, dass ursprünglich pünktliche (Nahverkehrs-)Züge ihr Ziel erst mit Verspätung erreichen. Für das Gesamtsystem Eisenbahn ist dieses Vorgehen schädlich. Darunter leidet der Nahverkehr in jüngerer Zeit massiv.

Seit Beginn des Übergangsvertrags kommt es vermehrt zu Verspätungen wegen verspäteter Bereitstellung in Stuttgart, v.a. aufgrund von Fahrzeugstörungen. Außerdem wirkt sich das Projekt „PlanStart“ für Fernverkehrszüge in Stuttgart Hbf z. T. für den Regionalverkehr kontraproduktiv aus; die Auswirkungen sind ähnlich denen, wie sie oben bereits für die Initiative „Zukunft Bahn“ beschrieben wurden.

*5. Werden auf der oben genannten Strecke auch Lokomotiven der Baureihe 143 eingesetzt?*

Ja, vor den Regionalbahnen auf der Strecke Stuttgart–Heilbronn–Neckarsulm und weiter nach Osterburken bzw. Mosbach-Neckarelz werden überwiegend Elektrolokomotiven der Baureihe 143 und der eng verwandten Baureihen 112 und 114 eingesetzt.

*6. Wie bewertet sie aktuell die Betriebssicherheit dieser Lokomotiven-Baureihe?*

Wir sehen keinen Anlass zur Besorgnis. Die Fahrzeuge werden ständig überwacht.

*7. Wie will sie gewährleisten, dass die Züge auf der Strecke Mosbach-Neckarelz nach Stuttgart künftig wieder pünktlicher und zuverlässiger verkehren?*

Es ist die Aufgabe des Eisenbahnverkehrsunternehmens, einen pünktlichen und zuverlässigen Bahnbetrieb zu gewährleisten. Die Landesregierung kann hier nur die richtigen Anreize setzen und auf die Einhaltung der Vorgaben pochen.

Durch die zusätzlichen Pönalen für Zugausfälle aufgrund von Personal- oder Fahrzeugmangel ist grundsätzlich ein sehr hoher ökonomischer Anreiz für die DB gegeben, die Zuverlässigkeit des Bahnbetriebs wieder zu erhöhen. Die wöchentlichen Gespräche zwischen DB Regio, Verkehrsministerium und NVBW dienen neben dem Informationsaustausch der Definition von Maßnahmen, um den gegenwärtig nicht akzeptablen Zustand zu beheben.

*8. Was wurde aus den Überlegungen, durchgehende Zugverbindungen zwischen Mosbach-Neckarelz und Stuttgart vor allem in den pendlerstarken Zeiträumen wieder einzuführen?*

In der morgendlichen Pendlerzeit gibt es heute schon drei durchgehende Verbindungen von Mosbach-Neckarelz nach Stuttgart um 6.16 Uhr, 6.52 Uhr und 7.52 Uhr. Mit der Inbetriebnahme von Netz 1 (Stuttgarter Netze) wird es im Jahr 2019 zusätzlich zweistündliche Direktverbindungen in der Lage der heutigen Regionalexpresszüge von Mosbach-Neckarelz nach Stuttgart und zurück geben.

Damit gibt es auch am Nachmittag ab Stuttgart Hbf durchgehende Verbindungen nach Mosbach-Neckarelz z.B. um 16.15 Uhr und 18.15 Uhr. Darüber hinaus werden ab diesem Zeitpunkt stündliche Regionalbahnen von Stuttgart Hbf nach Osterburken fahren. Mit diesen Zügen wird man in Bad Friedrichshall Hbf mit einer Umsteigezeit von 8 Minuten die Stadtbahnen nach Mosbach-Neckarelz erreichen, sodass auch diese Umsteigeverbindung dann häufiger und vor allem zuverlässiger angeboten werden kann.

Hermann  
Minister für Verkehr

Anlage 1

## Tabelle1

25.01.2017

**Pünktlichkeit des Messpunkts Heilbronn Hbf im "Großen Verkehrsvertrag" der DB Regio  
(ab 1.10.16: Übergangsverträge - Lose 1, 2, 3 und 18)**

Mittel aus Abfahrt und Ankunft, pünktlich = &lt; 6min

Quelle: Q-DABA NVBW

Monat	2013	2014	2015	2016
Januar	93,66	91,98	92,55	90,82
Februar	91,78	91,01	92,66	90,89
März	94,12	91,02	90,56	91,13
April	92,94	92,74	92,49	92,15
Mai	93,98	92,50	92,33	88,84
Juni	88,97	90,29	88,68	79,73
Juli	89,52	91,66	88,70	84,99
August	91,72	89,02	92,60	90,17
September	90,54	88,31	84,79	89,78
Oktober	85,26	78,00	85,08	88,11
November	91,65	85,57	88,60	80,73
Dezember	92,38	88,70	91,29	88,31
gesamt	<b>91,36</b>	<b>89,39</b>	<b>89,93</b>	<b>87,53</b>