

Kleine Anfrage

der Abg. Hans-Peter Storz und Jonas Hoffmann SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Regionalbahnverkehr auf der Hoahrheinbahn

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie haben sich die Fahrgastzahlen auf der Hoahrheinbahn im Regionalbahnverkehr seit 2016 entwickelt?
2. Welche Fahrzeuge wurden im Regionalbahnverkehr auf der Hoahrheinbahn in welchem Zeitraum seit 2016 eingesetzt?
3. Welche aktuellen Probleme gibt es bei welchen Fahrzeugtypen der Regionalbahn auf der Hoahrheinbahnstrecke?
4. Erfüllt die Deutsche Bahn AG alle laufende Vertragsanforderungen im Regionalbahnverkehr auf der Hoahrheinbahn?
5. Wenn nein, was unternimmt die Landesregierung, um diese Probleme zu lösen?
6. Was sind die Kriterien für die Vergaben für die einzelnen Lose?
7. Wie soll die Hoahrheinbahn bis zur Fertigstellung der Elektrifizierung betrieben werden?
8. Welcher Fahrzeugtyp soll künftig auf der Hoahrheinbahn im Regionalbahnverkehr eingesetzt werden?

9. Welche Pönalezahlungen sind auf der Hochrheinbahn seit 2016 angefallen?
 10. Bis wann ist mit einer Vergabeentscheidung zu rechnen?

2.12.2021

Storz, Hoffmann SPD

Begründung

Auf der Hochrheinbahn gibt es nicht nur beim Interregio-Express-Verkehr zahlreiche Probleme und Veränderungen, sondern auch bei den Regionalbahnen. Wenn die Hochrheinstrecke nicht zum neuen Sorgenkind des Bahnverkehrs in Baden-Württemberg werden soll, sind jetzt die Weichen für die unmittelbare Zukunft richtig zu stellen und die bestehenden Probleme zu lösen.

Antwort

Mit Schreiben vom 10. Januar 2022 Nr. VM 3-0141.5-4/110/1 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung:

Das Ministerium für Verkehr geht davon aus, dass sich die Fragen nur auf die dieselbetriebenen Regionalbahnleistungen zwischen Basel Badischer Bahnhof und Waldshut-Lauchringen beziehen, die seit Dezember 2017 im Verkehrsvertrag Netz 16c mit der DB Regio geregelt sind. Vorher waren diese Leistungen im Los 16 des Übergangsvertrags mit DB Regio enthalten, bis Ende September 2016 waren sie noch Bestandteil des „Großen Verkehrsvertrags“ mit der DB Regio.

1. Wie haben sich die Fahrgastzahlen auf der Hochrheinbahn im Regionalbahnverkehr seit 2016 entwickelt?

In den Regionalbahnen auf der Hochrheinstrecke (Netz 16c) finden kontinuierliche manuelle Fahrgastzahlungen statt. Die folgende Tabelle stellt die durchschnittlichen Einsteigerzahlen an einem Schultag pro Halbjahr dar (siehe unten).

Zeitperiode	Durchschnittliche Einsteiger an Schultag
1. HJ 2016	12 112
2. HJ 2016	11 867
1. HJ 2017	12 707
2. HJ 2017	12 987
1. HJ 2018	12 584
2. HJ 2018	12 783
1. HJ 2019	12 412
2. HJ 2019	12 860
1. HJ 2020	10 270
2. HJ 2020	9 550
1. HJ 2021	6 743

Auffällig ist der pandemiebedingte Rückgang ab dem ersten Halbjahr 2020. Im Rahmen des ersten Coronalockdowns wurden Fahrgastzählungen ausgesetzt, sodass die Zählungen der ersten Jahreshälfte 2020 größtenteils aus den Vor-Corona-Monaten Januar und Februar stammen. Der drastische Nachfragerückgang im März 2020 spiegelt sich dadurch nur bedingt in den dargestellten Zahlen wider. Die Zählergebnisse des ersten Halbjahres 2021 zeigen den coronabedingten Nachfragerückgang hingegen sehr deutlich. Für das 2. Halbjahr 2021 liegen dem Land noch keine aktuellen Daten vor. Die Nachfragedaten aus den automatischen Fahrgastzählungen, die aus anderen Verkehrsverträgen vorliegen, zeigen eine Nachfragesteigerung bis einschließlich Ende Oktober 2021. Es ist davon auszugehen, dass die Fahrgastzahlen aktuell wieder deutlich höher liegen als im ersten Halbjahr dieses Jahres.

2. Welche Fahrzeuge wurden im Regionalbahnverkehr auf der Hochrheinbahn in welchem Zeitraum seit 2016 eingesetzt?

Derzeit und auch durchgängig seit 2016 im Einsatz sind einteilige Dieseltriebwagen der Baureihe 641 und dreiteilige Dieseltriebwagen der Baureihe 644. Bis etwa 2018 wurden auf einigen Leistungen v. a. im Schülerverkehr auch etwas ältere zweiteilige Dieseltriebwagen der Baureihe 628 ohne stufenfreien Einstieg eingesetzt.

3. Welche aktuellen Probleme gibt es bei welchen Fahrzeugtypen der Regionalbahn auf der Hochrheinstrecke?

Die dieselelektrischen Triebwagen der Baureihe 644 haben insbesondere bei höheren Außentemperaturen häufig Probleme. Das führte z. B. im warmen Sommer 2020 zu häufigen fahrzeugbedingten Zugausfällen oder Ersatzverkehren mit den deutlich kleineren Triebwagen der Baureihe 641. Dabei ersetzen zwei Triebwagen der Baureihe 641 einen Triebwagen der Baureihe 644, in der Folge können andere Züge aber nur mit einem statt zwei 641 verkehren. Die Baureihe 641 läuft zuverlässiger auch bei höheren Temperaturen.

4. Erfüllt die Deutsche Bahn AG alle laufende Vertragsanforderungen im Regionalbahnverkehr auf der Hochrheinbahn?

Nein. Die Zahl der vom EVU zu verantwortenden Zugausfälle ist deutlich zu hoch. In den letzten Wochen haben Infolge der Coronapandemie insbesondere die personalbedingten Zugausfälle so stark zugenommen, dass seit 20. Dezember 2021 von der DB Regio das Fahrplanangebot bei den Regionalbahnen vorerst bis zum 9. Januar 2021 deutlich ausgedünnt wurde. Bei verschiedenen anderen EVU gibt es einen Zusammenhang mit der dritten Coronawelle und der seit dem 24. November 2021 geltenden 3-G-Regel am Arbeitsplatz an einzelnen Brennpunkten deutlich erhöhten Krankenstände.

Rund 0,8 % der bestellten Zug-km fielen in diesem Netz im Zeitraum Januar bis November 2021 durch eigenes Verschulden des Eisenbahnverkehrsunternehmens aus. Als Ursache dominieren die Fahrzeugschäden, die höchsten Ausfallwerte sind im Sommer zu verzeichnen. Durch Personalmangel sind gut 0,3 % der Zug-km ausgefallen, dabei ist seit Herbst ein Anstieg zu verzeichnen. Die aktuell hohe Zahl der Zugausfälle im Dezember 2021 sind in dieser Statistik noch nicht enthalten, da noch keine vollständigen Daten vorliegen.

Im Verkehrsvertrag ist geregelt, dass Züge als pünktlich gelten, sofern sie planmäßig oder mit weniger als vier Minuten Verspätung angekommen sind. Diese 3:59 min-Pünktlichkeit lag im Zeitraum vom 1. Januar 2021 bis 19. Dezember 2021 im Netz 16c bei 90,66 %, damit wurde der vertragliche Zielwert von 93 % verfehlt.

5. Wenn nein, was unternimmt die Landesregierung, um diese Probleme zu lösen?

Kurzfristige Lösungsansätze sind angesichts der zu erwartenden weiteren pandemiebedingten Personalengpässe schwierig. Bei der am 26. November im EU-Amtsblatt veröffentlichten Neuvergabe sind deutlich erhöhte Vertragsstrafen für vom EVU zu verantwortende Zugausfälle vorgesehen.

6. Was sind die Kriterien für die Vergaben für die einzelnen Lose?

7. Wie soll die Hochrheinbahn bis zur Fertigstellung der Elektrifizierung betrieben werden?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Nur die Leistungen der Regionalbahnen im Netz 16c werden für einen Übergangszeitraum bis zur Elektrifizierung neu ausgeschrieben. Die IRE-Leistungen des Netzes 5, die z. T. mit Neigetechnik-Fahrzeugen erbracht werden, wurden bis zur Elektrifizierung verlängert. Eine Losaufteilung des neu auszuschreibenden Netzes 16c, welches zum Dezember 2023 in Betrieb gehen soll, ist aufgrund der betrieblichen Verknüpfungen nicht umsetzbar und aus wirtschaftlichen Gründen nicht darstellbar.

8. Welcher Fahrzeugtyp soll künftig auf der Hochrheinbahn im Regionalbahnverkehr eingesetzt werden?

Die Verkehrsleistungen im Rahmen der Neuausschreibung des Netzes 16c sind mit Dieselfahrzeugen zu erbringen. Ein bestimmter Fahrzeugtyp wird dabei nicht vorgegeben.

9. Welche Pönalezahlungen sind auf der Hochrheinbahn seit 2016 angefallen?

Bis zum 30. September 2016 waren die Regionalbahnleistungen am Hochrhein Bestandteil des „Großen Verkehrsvertrags“ mit der DB Regio. Anschließend waren diese Leistungen im Los 16 des Übergangsvertrags mit DB Regio enthalten, das noch eine Vielzahl weiterer Leistungen auf anderen Strecken enthielt. Daher ist eine Angabe streckenspezifischer Pönalen für den Zeitraum bis Ende 2017 nicht möglich. 2019 fielen im Netz 16c ca. 320 Tausend Euro Minderungen und Vertragsstrafen an, im Jahr 2020 ca. 460 Tausend Euro. Eine Abrechnung für das Jahr 2018 konnte noch nicht erfolgen.

10. Bis wann ist mit einer Vergabeentscheidung zu rechnen?

Eine Vergabeentscheidung für die Neuausschreibung des Netzes 16c soll nach dem gegenwärtigen Verfahrensstand zum Ende des 3. Quartals 2022 erfolgen.

Hermann
Minister für Verkehr