

**MINISTERIUM FÜR UMWELT,  
NATURSCHUTZ UND VERKEHR  
BADEN-WÜRTTEMBERG**

Postfach 10 34 39, 70029 Stuttgart  
E-Mail: [poststelle@uvm.bwl.de](mailto:poststelle@uvm.bwl.de)  
FAX: 0711 126-2881

An den  
Präsidenten des Landtags  
von Baden-Württemberg  
Herrn Peter Straub MdL  
Haus des Landtags  
Konrad-Adenauer-Str. 3  
70173 Stuttgart

Stuttgart 31.07.2010  
Name Herr Wolny  
Durchwahl 0711 231-5729  
Aktenzeichen 73  
(Bitte bei Antwort angeben!)

nachrichtlich

Staatsministerium

**Kleine Anfrage des Abg. Andreas Hoffmann CDU**  
– Verbesserung der Zuverlässigkeit der Hochrheinbahn  
– Drucksache 14/6649  
Anlagen  
2

**Ihr Schreiben vom 13. Juli 2010**

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Liegen ihr Erkenntnisse darüber vor, in welchem Umfang es in den Jahren 2008 bis 2010 auf der Hochrheinbahnstrecke zu Zugausfällen bzw. zu erheblichen Störungen gekommen ist?*

Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) erfasst für das Land Zugausfälle und Störungen im Betrieb, jeweils getrennt nach den einzelnen abgeschlossenen Verkehrsverträgen. Die Hochrheinbahnstrecke ist Teil des „großen“ Verkehrsvertrages mit DB Regio AG aus dem Jahr 2003.

Zwei infrastrukturelle Merkmale der Hochrheinstraße machen diese für Störungen im Betrieb anfällig. Der eingleisige Abschnitt Waldshut – Beringen Badischer Bahnhof führt im Verspätungsfall häufig zur Übertragung von Verspätungen auf den Gegenzug. Der zweigleisige Abschnitt Basel - Waldshut ist nicht für einen sogenannten Gleiswechselbetrieb eingerichtet, so dass es beim Liegenbleiben eines Fahrzeugs meist trotz des zweiten Gleises zu größeren Verspätungen und Zugausfällen kommt.

In den Jahren 2008 - 2010 waren daneben bahnfremde Ereignisse die Ursache für Verspätungen, neben verschiedenen Suiziden entließ im Februar 2009 eine Rinderherde aus dem Waldshuter Schlachthof, was zu einer Streckensperrung aufgrund eines Zusammenstoßes mit einer Regionalbahn führte.

2. *Mit welchen Leistungen/Minderleistungen (Qualitätsdefizite, Verspätungen etc.), im landesweiten Vergleich zu anderen Strecken im Land wurde die Hochrheinstraße in den Jahren 2008 bis 2010 bewertet und ist es als Folge vorhandener Defizite zu einer Rückzahlung (Vertrags-Strafzahlung) an das Land gekommen, bzw. ist diese absehbar?*

Die Hochrheinstraße ist, abgesehen von einzelnen Leistungen der Turbo AG zwischen Singen und Schaffhausen, die mengenmäßig aber nicht ins Gewicht fallen, vollständig Teil des großen Verkehrsvertrags mit der DB Regio AG. Kommt es zu Zugausfällen, so werden die ausgefallenen Züge unabhängig vom Grund des Ausfalls nicht, beziehungsweise bei rechtzeitiger Einrichtung eines Busnotverkehrs nur mit einem verringerten Satz vergütet.

Im großen Verkehrsvertrag fielen 2008 und 2009 keine Pönalen für mangelnde Pünktlichkeit oder Anschlusssicherheit an, da die vereinbarten Zielwerte, bezogen auf den Vertrag als Ganzes, erreicht wurden. Die Werte hierfür werden an insgesamt 26 Messstellen erhoben. Darunter sind auch Singen (Hohentwiel) und Basel Badischer Bahnhof, die beiden Endpunkte der Hochrheinstraße. Im Vergleich der 26 Messpunkte liegt Singen bei der Pünktlichkeit im Mittelfeld, Basel Badischer Bahnhof im schlechtesten Viertel der Messpunkte (siehe Anlage 1).

In die Werte für Basel Badischer Bahnhof fließen jedoch nicht nur die Ergebnisse der Hochrheinstrecke, sondern auch anderer dort beginnender oder endender Strecken ein, soweit diese Teil des großen Verkehrsvertrags mit der DB Regio AG sind. Eine Detailauswertung für Basel Badischer Bahnhof für kürzere Zeiträume Anfang 2008 und Anfang 2010 ergab, dass die Pünktlichkeit der Hochrheinstrecke wesentlich besser ist als die der Oberrheinstrecke in Richtung Freiburg, bei der die Pünktlichkeit von Nahverkehrszügen häufig durch verspätete Fernverkehrszüge in Mitleidenschaft gezogen wird.

Die Pünktlichkeit der Hochrheinstrecke insgesamt dürfte etwa im Landesdurchschnitt liegen. Während Singen bei der Anschlusssicherheit im Landesvergleich eine gute Position einnimmt, ist die Anschlusssicherheit in Basel Badischer Bahnhof unbefriedigend; hier gehen 6-7% der Anschlüsse verloren. Angesichts der Verspätungsergebnisse liegt der Schluss nahe, dass Anschlussverluste insbesondere die aus Richtung Freiburg in Basel ankommenden Züge betreffen. Allerdings ist auch die Anschlusssicherheit der IRE-Züge aus Richtung Singen zumindest zeitweise unbefriedigend. Eine Ursache hierfür ist die Abschaltung der Neigetchnik seit Oktober 2009.

3. *Treffen die Berichte von Pendlern zu, die sich regelmäßig über Zugausfälle, Verspätungen, Verpassen von Anschlussverbindungen, Ausfall von Klimaanlage, Blockade von Zugtüren, unangenehme Geruchsentwicklungen, mangelnde Bahnhofsdurchsagen und weitere erhebliche Minderleistungen beschwerten und welche Konsequenzen hatten diese Beschwerden bisher zur Folge?*

Die Berichte können im Einzelfall zutreffend sein. Insgesamt zeigen die (statistisch noch nicht abgesicherten) bisherigen Ergebnisse der Kundenzufriedenheitsbefragung im Rahmen des Qualitätsmesssystems für 2010 für die Hochrheinstrecke in vielen Punkten jedoch bessere Ergebnisse als im Landesdurchschnitt:

Kriterium	Ergebnisse	
	Landesdurchschnitt	KBS 730
Pünktlichkeit	2,59	2,45
Sauberkeit	2,59	2,07
Schadensfreiheit	2,4	2,21
Info zu Unregelmäßigkeiten/Verspätungen	2,52	2,31

4. *Trifft es zu, dass es derzeit für den offensichtlich problembehafteten Baureihe VT 611 keine Alternative gibt und weshalb ist dies so?*

Die VT 611 sind – neben den vor allem in Bayern eingesetzten VT 612, welche jedoch dieselben technischen Probleme aufweisen – derzeit die einzigen Dieseltriebwagen, welche auf der Hochrheinstrecke die Anschlüsse in Basel, Waldshut, Schaffhausen und Singen sicherstellen können. Nur diese Fahrzeuge haben die fahrdynamischen Möglichkeiten, die zur Anchlusserreichung notwendigen Fahrzeiten einzuhalten. Die VT 611 sind die einzigen Dieseltriebwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h und können durch die Neigetchnik wesentlich höhere Kurvengeschwindigkeiten fahren als konventionelle Dieseltriebwagen. Vorhandene konstruktive Defizite konnten nach unserer Einschätzung durch jahrelange Versuche des Fahrzeughalters inzwischen etwas abgemildert werden.

5. *Welche Maßnahmen sind für die Zukunft der Hochrheinstrecke geplant, um möglichst kurzfristig für Abhilfe der Minderleistungen zu sorgen und welche Qualitätskriterien wird die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH für die Neuausschreibung der Strecke ansetzen?*

Eine wesentliche Verbesserung wird erfolgen, sobald das Eisenbahnbundesamt (EBA) die Einschaltung der Neigetchnik wieder erlaubt. Nach Informationen der DB Regio AG sind die fahrzeugseitigen Probleme erkannt und derzeit in der Ausbesserung. DB Regio AG rechnet mit der Wiederinbetriebnahme der Neigetchnik zum Dezember 2010.


Eine Verbesserung der Fahrgastinformation im Störfall ist durch die überwiegend aus dem Konjunkturprogramm finanzierte Installation von sogenannten dynamischen Schriftanzeigern (DSA) an allen Stationen an der Hochrheinstraße auf deutschem Gebiet vorgesehen (siehe Anlage 2). Die Planungen für alle Stationen – außer der Station Grießen – laufen bereits; die Inbetriebnahme ist überwiegend für das vierte Quartal 2010, vereinzelt für das erste Quartal 2011 vorgesehen. Grießen soll über das Bahnstationsmodernisierungsprogramm Baden-Württemberg 2011 oder 2012 ebenfalls einen dynamischen Schriftanzeiger erhalten.

Der Abschnitt Beringen Badischer Bahnhof – Erzingen wird bis 2012 zweigleisig ausgebaut. Dies wird trotz des dann geplanten dichteren Takts zwischen Schaffhausen und Erzingen zu einer höheren Flexibilität bei Verspätungen beitragen.

Mittelfristig soll eine durchgreifende Verbesserung mit der Elektrifizierung der Hochrheinstraße erreicht werden. Elektrische Fahrzeuge sind in der Regel zuverlässiger als Dieselfahrzeuge.

Die Zielwerte im Qualitätsmesssystem werden bei den kommenden Vergabeverfahren gegenüber dem status quo in den bestehenden Verträgen verschärft werden.

Mit freundlichen Grüßen



Tanja Gönner  
Ministerin für Umwelt,  
Naturschutz und Verkehr