

**MINISTERIUM FÜR VERKEHR
BADEN - WÜRTTEMBERG**

Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart
E-Mail: poststelle@vm.bwl.de
FAX: +49 (711) 89686-9020

An die
Präsidentin des Landtags
von Baden-Württemberg
Frau Muhterem Aras MdL
Haus des Landtags
Konrad-Adenauer-Str. 3
70173 Stuttgart

Stuttgart 09.05.2022

Name

Telefon

Geschäftszeichen

(Bitte bei Antwort angeben)

nachrichtlich

Staatsministerium

Antrag des Abgeordneten Dr. Christian Jung u. a. FDP/DVP
– Zugausfälle auf der Schwarzwaldbahn
– Drucksache 17/2239

Ihr Schreiben vom 29. März 2022

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

das Ministerium für Verkehr nimmt zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen*

zu berichten,

1. *welche Kenntnis sie über die seit etwa Mitte März 2022 auftretenden Zugausfälle auf der Schwarzwaldbahn zwischen Karlsruhe und Konstanz durch die Reduzierung des Fahrplankakts und den gleichzeitigen Einsatz abweichenden Wagenmaterials hat;*

Hier spielen zwei Faktoren eine Rolle, die unmittelbar jedoch weder durch das Land Baden-Württemberg noch durch die DB Regio AG zu beeinflussen sind.

1) Erhöhter Verschleiß an den Drehgestellen der Fahrzeuge:

Der genaue Grund der Probleme kann von der DB momentan noch nicht mit Gewissheit genannt werden. Auf den ersten Blick scheint es so, dass nach der Sanierung der Bergstecke zwischen Hausach und St. Georgen der Rad-Schiene-Kontakt nicht mehr verschleißarm verläuft. Ein ähnliches Phänomen ist kürzlich auch auf der Strecke der Schwäbischen Alb-Bahn nach einer Streckensanierung aufgetreten. Die Wagen müssen seither alle 7.000 Kilometer zur Untersuchung und eventuellen Nachbehandlung, wodurch sie dem Betrieb auf der Schwarzwaldbahn entzogen sind.

2) Kriegsauswirkungen:

Wesentliche Teile der Drehgestelle der von der DB eingesetzten Doppelstockwagen stammen aus dem Azowstal-Werk in Mariupol. Dieses wurde durch die russischen Angriffe weitgehend zerstört, sodass gegenwärtig kein Nachschub an Ersatzteilen erfolgt. Dieses Problem wird in Kürze auch deutschlandweit auftreten.

Zusammen genommen führt dies zu einem Mangel an einsatzfähigen Fahrzeugen. Es wird daher die Strategie verfolgt, lieber ein reduziertes, dafür aber dauerhaft verlässliches Angebot zu fahren als nun alle Ressourcen zu verfahren, dann aber im Sommer ohne einsatzfähige Reisezugwagen dazustehen.

2. *wie sich die Zahlen der Fahrgäste, die auf der Schwarzwaldbahn zwischen Offenburg und Karlsruhe einerseits und zwischen Offenburg und Konstanz andererseits je Stunde befördert werden, entwickelt haben, zumindest unter Darstellung der jeweiligen Fahrgastzahlen im Normalbetrieb, der jeweiligen Fahrgastzahlen vor den vorgenannten Ereignissen Mitte März 2022 und nach den Ereignissen Mitte März 2022;*

Dem Land liegen noch keine aktuellen Fahrgastzahlen für das Jahr 2022 vor. Bzgl. der Fahrgastzahlentwicklung von 2016 bis einschließlich Ende 2021 zeigt die folgende Tabelle die Entwicklung der Einsteigerzahlen des Netzes 13

(Schwarzwaldbahn) an einem durchschnittlichen Werktag je halbjährlicher
Zählperiode:

Halbjahr	Offenburg-Konstanz	Offenburg-Karlsruhe
2.HJ 2016	11.363	9.792
1.HJ 2017	10.522	9.770
2.HJ 2017	11.540	10.131
1.HJ 2018	10.664	9.508
2.HJ 2018	11.571	10.284
1.HJ 2019	11.177	9.987
2.HJ 2019	12.325	9.945
1.HJ 2020	8.407	7.604
2.HJ 2020	8.073	7.159
1.HJ 2021	5.154	4.802
2.HJ 2021	8.358	7.739

Ab dem 1.Halbjahr 2020 zeigen sich die pandemiebedingten Nachfragerückgänge.
Die Fahrgastzahlen des aktuellen Jahres liegen noch nicht vor.

3. *welche Beförderungskapazitäten nach dem zugrundeliegenden Verkehrsvertrag mit dem beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) je Stunde zwischen Offenburg und Karlsruhe einerseits und zwischen Offenburg und Konstanz andererseits zur Verfügung stehen müssen;*

Jeder Zug der Schwarzwaldbahn verfügt über rund 420 Sitzplätze, davon etwa 400 in der 2. und 20 in der 1. Klasse. Bei einem Stundentakt entsprechen diese Zahlen auch der stündlichen Beförderungskapazität. Hinzu kommen abschnittsweise die Parallelverkehre wie etwa jene der DB zwischen Karlsruhe und Offenburg, die der SWEG zwischen Appenweier, Offenburg und Hornberg, der HzL-Ringzug auf der Baar oder der Seehas der SBB GmbH im Hegau.

4. *welches Wagenmaterial im Verkehrsvertrag mit dem beauftragten EVU zum Einsatz auf der Schwarzwaldbahn festgeschrieben ist – unter Angabe der sich daraus ergebenden Beförderungskapazitäten je Stunde;*

Definiert sind Doppelstockzüge aus einer Lokomotive der Baureihe 146.2 und vier Doppelstockwagen. Zu den Kapazitäten wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

5. *welches Wagenmaterial seit dem 17. März 2022 auf der Schwarzwaldbahn tatsächlich eingesetzt wird – unter Angabe der Auswirkungen dieser Abweichungen auf die tatsächlich je Stunde angebotene Beförderungskapazität;*

Das Fahrzeugmaterial ist identisch zu den unter Frage 4 genannten Loks und Wagen. Jedoch kann es wegen der unter Frage 1 genannten Randbedingungen mitunter zu verkürzten Zügen kommen, auch wurde aus den genannten Gründen das Gesamt-Zugangebot auf rund 2/3 des normalen Angebotes reduziert. Vereinzelt kommt es auch zum ersatzweisen Einsatz von Doppelstockwagen aus anderen Einsatzstellen der Deutschen Bahn AG, welche aber in etwa die gleiche Kapazität wie jene der Schwarzwaldbahn aufweisen.

6. *welche Abweichungen von dem im Verkehrsvertrag mit dem beauftragten EVU auf der Schwarzwaldbahn zwischen Offenburg und Karlsruhe einerseits und zwischen Offenburg und Konstanz andererseits festgeschriebenen Fahrplankonzept seit dem 17. März 2022 festzustellen sind – unter Angabe des Soll- und des Ist-Taktes sowie der Soll- und Ist-Fahrzeiten und etwaiger Abweichungen dieser Fahrzeiten vom Fahrplan);*

Bezogen auf die Zugkilometer verkehren aktuell etwa 64% der bestellten Leistung. Zwischen Karlsruhe und Offenburg wird nach kurzzeitigen Reduzierungen nun grundsätzlich wieder das Regelangebot gefahren (ein-Stunden-Takt). Zwischen Offenburg, Villingen und Konstanz ist das Angebot der Schwarzwaldbahn auf einen zwei-Stunden-Takt (Soll: ein-Stunden-Takt) ausgedünnt worden. Diese Züge verkehren in den gewöhnlichen Fahrzeiten. Wegen der noch nicht final untersuchten, unter Frage 1 genannten Problematik beim Rad-Schiene-Zusammenspiel auf der Bergstrecke, kam es bis Ende April 2022 in diesem Bereich noch zu Geschwindigkeitsreduzierungen, wodurch Verspätungen im Bereich von etwa 3-5 min entstanden. Zudem vereinbarten DB Regio und NVBW bei einzelnen Zügen zusätzliche Halte, um damit die entfallenen

Halte ausgefallener Züge zu ersetzen. Beispielhaft sei ein Halt morgens am Offenburger Kreisschulzentrum genannt.

7. *welche Gründe es für die genannten Abweichungen bei Fahrplankontakt, Fahrzeiten und Wagenmaterial gibt – unter Angabe der jeweils für solche Abweichungen im Verkehrsvertrag festgelegten Folgen wie zum Beispiel Pönalen;*

Zu den Gründen für den abweichenden Fahrzeugeinsatz und die Fahrplananpassungen wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen. Grundsätzlich werden nicht abgestimmte Fahrtausfälle und Kapazitätsreduzierungen monetär sanktioniert.

8. *inwieweit sie bestätigen kann, dass wie im „Südkurier“ berichtet (online-Ausgabe vom 18. März 2022), an den ursprünglich verwendeten Wagen die Reifen in einer Weise abgefahren waren, die ein Sicherheitsrisiko darstelle – bitte unter Angabe, wie sie ein solches Sicherheitsrisiko von der Gefährlichkeit einschätzt und was sie zu unternehmen gedenkt, dass solche Sicherheitsrisiken zukünftig nicht erneut eintreten können;*

Ein Sicherheitsrisiko bestand nach Kenntnissen des Ministeriums für Verkehr zu keiner Zeit, die Fahrzeuge werden regelmäßig überwacht. Dies wird durch die Tatsache belegt, dass die Schäden entdeckt wurden, bevor sie in einen überkritischen Bereich gekommen sind. Um dies weiterhin zu gewährleisten wurden die Prüfindervalle deutlich nach unten gesetzt, um das Verschleißverhalten intensiver zu beobachten. Zusätzlich wurden Sofortmaßnahmen eingeleitet, um weiteren Schaden zu verhindern.

9. *wann der vertragsgemäße Regelbetrieb auf der Schwarzwaldbahn wieder aufgenommen werden soll;*

Seit dem 23. April 2022 verkehren die Züge auf der Schwarzwaldbahn wieder mit regulärer Geschwindigkeit, allerdings müssen die Radsätze der Fahrzeuge weiterhin alle 7.000 km vermessen werden. Aus diesem Grund gilt der derzeitige Ersatzfahrplan bis mindestens 29. Mai 2022. Die Rückkehr zu einem Fahrplan ohne Ausdünnungen steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der

Ersatzteilversorgung mit Radsätzen, die aktuell aufgrund des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine ruht, und kann aktuell schwer prognostiziert werden. Allerdings ist es DB Regio gelungen, einen Ersatzlieferanten für Radsatzscheiben zu gewinnen, der die Lieferausfälle aus der Ukraine abfedern soll. Mit einer Lieferung ist ab etwa Juli zu rechnen, sodass nach Angaben der DB Regio in diesem Zeitraum auch eine Entspannung der Situation auf der Schwarzwaldbahn möglich sein sollte.

10. *ob für ausfallende Züge Schienenersatzverkehre zur Kapazitätsaufstockung und Takteinhaltung möglich sind bzw. angeboten werden – unter Angabe der Gründe, warum dies nicht geschieht.*

Die Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs wurde erwogen. Dieser wäre von den Fahrzeiten allerdings unattraktiv und würde erfahrungsgemäß kaum genutzt werden, da der Bus ab einem bestimmten Punkt bereits wieder vom nächsten Zug eingeholt worden wäre. Daher wurde von der Einrichtung eines SEV abgesehen. Vielmehr bemühen sich DB Regio und NVBW gegenwärtig um den Einsatz von Ersatzfahrzeugen, um zumindest die größten Defizite im Fahrplan abmildern zu können.

Mit freundlichen Grüßen



Winfried Hermann MdL
Minister für Verkehr



LANDTAG VON BADEN-WÜRTTEMBERG
Die Direktorin

Landtag von Baden-Württemberg · Konrad-Adenauer-Straße 3 · 70173 Stuttgart

Herrn
Dr. Christian Jung MdL

im Hause

Stuttgart, 9. Mai 2022
Durchwahl: 0711 2063-2354
Aktenzeichen: 2313 – Anträge
E-Mail: eingang.initiativen@landtag-bw.de

Antrag des Abgeordneten Dr. Christian Jung u. a. FDP/DVP
– **Zugausfälle auf der Schwarzwaldbahn**
– **Drucksache 17/2239**

Sehr geehrter Herr Abgeordneter,

beigefügt erhalten Sie die Stellungnahme der Regierung zu Ihrem oben genannten Antrag.

Gemäß § 54 Absatz 3 der Geschäftsordnung werden Anträge für die Weiterbehandlung im zuständigen (federführenden) Ausschuss und Fraktionsanträge für eine Weiterbehandlung im Plenum vorgesehen, es sei denn, der Antragsteller erklärt gegenüber dem Präsidenten, dass eine Weiterbehandlung nicht gewünscht wird.

Sofern abweichend von § 54 Absatz 3 der Geschäftsordnung keine Weiterbehandlung oder eine Behandlung des Antrags in einem anderen als dem federführenden Ausschuss – welcher jedoch dem Geschäftsbereich eines Ministeriums zugeordnet sein muss, das bei der Abgabe der Stellungnahme beteiligt war – erfolgen soll, darf ich Sie bitten, dies mit dem in der Fraktionsgeschäftsstelle hinterlegten Vordruck mitzuteilen.

Für Fraktionsanträge, die nicht auf die Tagesordnung einer Sitzung des Landtags gesetzt werden sollen (keine Weiterbehandlung) oder die stattdessen in einem Ausschuss behandelt werden sollen, darf ich Sie ebenfalls bitten, Entsprechendes mit dem genannten Vordruck mitzuteilen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Christine Werner

Anlagen