

Beschlussvorlage

bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Uwe Schade	0761/201-4565	22.03.2024

Breisgau-S-Bahn 2020

Beratungsfolge	Sitzungstermin	öff.	n.ö.	Empfehlung	Beschluss
VV	17.04.2024	X			X

Die Verbandsversammlung fasst folgenden Beschluss:

Der Sachstandsbericht zur Breisgau-S-Bahn 2020 wird zur Kenntnis genommen.

ANLAGEN:

1. Kapazitätserfüllungsgrad Ost-West-Achse
2. Schreiben der Verbandsvorsitzenden an Verkehrsminister Hermann vom 14.03.2024
3. Pünktlichkeitswerte Netz 9b

Begründung

Die betriebliche Situation im Netz der Breisgau-S-Bahn 2020 ist weiterhin sehr unbefriedigend. Das größte Problem bildet derzeit die mangelhafte Verfügbarkeit der Fahrzeuge auf der Ost-West-Achse sowie, schwächer ausgeprägt, auch auf der Rheintalbahn.

Im Folgenden werden verschiedene Aspekte zur betrieblichen Situation dargestellt und erläutert, um einen aktuellen Überblick zu geben.

1. Fahrzeugverfügbarkeit auf der Ost-West-Achse

Seit etwa einem Dreivierteljahr ist DB Regio nicht mehr in der Lage, die vom Land bestellten Kapazitäten auf der Ost-West-Achse auch nur annähernd bereitzustellen. Nach einem Tiefpunkt im August 2023, in dem nur die Hälfte aller Zugfahrten mit der notwendigen Kapazität gefahren wurden, war die Situation in den Folgemonaten etwas besser (siehe **Anlage 1**). Die Zahlen für Februar liegen zwar noch nicht vor, es ist jedoch von einer erneuten Verschlechterung auszugehen, weil zeitweise nur 12 der 26 für die Ost-West-Achse beschafften Fahrzeuge betriebsbereit waren. Das führte z.B. dazu, dass die östliche Kaiserstuhlbahn vorübergehend nur im Stunden- statt im Halbstundentakt bedient wurde. Auch fährt die Drei-Seen-Bahn seit geraumer Zeit auf Anschluss in Titisee und wurde zwischenzeitlich (und noch bis Ostern) von Montag bis Freitag auf Busbetrieb umgestellt. Bei der Bewertung der Zahlen ist zudem zu beachten, dass sich diese nur auf die tatsächlich gefahrenen Züge beziehen. Fallen Zugfahrten infolge der reduzierten Fahrzeugverfügbarkeit aus, bleiben diese unberücksichtigt.

Besonders ärgerlich ist in dem Zusammenhang, dass die Informationen für die Fahrgäste mangelhaft kommuniziert werden, oftmals mit unterschiedlichen Angaben im Internet, im Fahrzeug und an den Stationen.

Die niedrige Fahrzeugverfügbarkeit ist im Wesentlichen auf die reduzierte Laufleistung der Radsätze in den Triebzügen der Ost-West-Achse zurückzuführen, die offensichtlich deutlich geringer ausfällt als von der DB Regio als Betreiber und von der SFBW¹ als Eigentümerin der Fahrzeuge angenommen. In der Folge müssen die Radsätze nun innerhalb kurzer Frist ausgetauscht werden, ohne dass hierfür ausreichend Ersatzteile oder Werkstattkapazitäten zur Verfügung stünden.

Auch wenn die technischen Zusammenhänge als solche nachvollziehbar sind, so fehlt es an einer klaren Perspektive, bis wann der Austausch – nach nunmehr 9 Monaten – endlich vollzogen sein wird. Verantwortlich hierfür ist in erster Linie die DB Regio als Betreiber.

Seit Anfang März 2024 verkehrt ein fünfteiliger Coradia Continental als Leihfahrzeug auf der Linie zwischen Freiburg und Villingen, der allerdings nicht mit den Bestandsfahrzeugen gekuppelt werden kann.

¹ SFBW - Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (AöR)

Das hat zur Folge, dass ein Flügeln und Kuppeln mit der Drei-Seen-Bahn in Titisee technisch ausgeschlossen ist. Zudem stehen bei Fahrten in der Hauptverkehrszeit abschnittsweise keine ausreichenden Kapazitäten zur Verfügung. Trotzdem bringt das Leihfahrzeug natürlich eine gewisse Entspannung, so dass vom Land und der DB Regio geprüft werden muss, ob kurzfristig weitere „Fremdfahrzeuge“ zur Verfügung gestellt und auf Teilstrecken der Ost-West-Achse eingesetzt werden können.

Auch unabhängig von der aktuellen Problematik ist festzustellen, dass im Netz 9a nicht genügend Fahrzeuge zur Verfügung stehen, um die notwendigen Kapazitäten verlässlich anbieten zu können. Hier ist das Land als Aufgabenträger in der Pflicht zu prüfen, wie zusätzliche Fahrzeuge für die Ost-West-Achse dauerhaft bereitgestellt werden können.

Die Verbandsvorsitzenden haben sich mit dem als **Anlage 2** beigefügten Schreiben zur Frage der Fahrzeugverfügbarkeit an Verkehrsminister Hermann gewandt. Zudem wurde für Mitte April eine Sitzung der Zukunftskommission Breisgau-S-Bahn angesetzt, bei der es im Schwerpunkt ebenfalls um das Thema Fahrzeugverfügbarkeit gehen wird. Ergebnisse aus dieser Sitzung können in der Verbandsversammlung mündlich berichtet werden.

2. Pünktlichkeit

Die Pünktlichkeit auf den einzelnen Strecken der Breisgau-S-Bahn ist sehr unterschiedlich. Bestimmender Faktor ist vor allem die Rheintalbahn, die aufgrund der hohen Auslastung und der Bautätigkeiten in verschiedenen Abschnitten sehr anfällig für Verspätungen ist. Wie den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen ist, wirkt sich das unmittelbar auf die RE- und RB-Verkehre zwischen Offenburg, Freiburg und Basel aus (Tabelle 2). Doch auch die Elztalbahn ist in hohem Maße betroffen (Tabelle 1), weil sie zwischen Denzlingen und Freiburg ebenfalls die Hauptstrecke befährt.

Tabelle 1

Mittlere Pünktlichkeit gemäß Verkehrsverträgen – Grenzwert 3:59 Minuten
(Quelle: Statistik NVBW)

Strecke bzw. Teilnetz	Pünktlichkeit (3:59 Minuten) Mittelwert Ankunft und Abfahrt 12/2022 – 02/2024
Ost-West-Achse (Netz 9a)	92,3 %
Elztalbahn	86,2 %
Münstertalbahn	99,5 %
Kaiserstuhlbahn West	98,6 %

Tabelle 2

Mittlere Pünktlichkeit gemäß DB-Standard – Grenzwert 5:59 Minuten
(Quelle: Statistik DB Regio)

Strecke bzw. Teilnetz	Pünktlichkeit (5:59 Minuten) Mittelwert Ankunft 2023
Ost-West-Achse (Netz 9a)	97,3 %
Rheintalbahn RE-Verkehr (Netz 4, Los 1)	87,4 %
Rheintalbahn RB-Verkehr (Netz 4, Los 2)	86,7 %

Die beiden Tabellen lassen sich nicht unmittelbar miteinander vergleichen, weil sie auf unterschiedlichen Datengrundlagen basieren. Am deutlichsten wird das bei der Zeitangabe, bis wann ein Zug noch als pünktlich gilt. Das Land hat in den Verkehrsverträgen einen Grenzwert von 3:59 Minuten vorgegeben. Bei der DB-Statistik liegt dieser Wert bei 5:59 Minuten. Damit lässt sich die deutliche Abweichung der Angaben zur Ost-West-Achse in den beiden Tabellen erklären.

Die Münstertalbahn und die westliche Kaiserstuhlbahn sind praktisch nicht von Verspätungen betroffen. Die Fahrpläne und insbesondere die Umsteigezeiten in den Verknüpfungsbahnhöfen Bad Krozingen, Riegel-Malterdingen und Breisach sind so ausgelegt, dass Verspätungen auf der Rheintalbahn oder der Breisacher Bahn in der Regel keine Auswirkungen haben. Auch die Pünktlichkeit auf der Ost-West-Achse ist alles in allem noch zufriedenstellend. Letztlich inakzeptabel sind die Werte für die Rheintalbahn und die Elztalbahn, ohne dass hier in absehbarer Zukunft deutliche Verbesserungen zu erwarten sind.

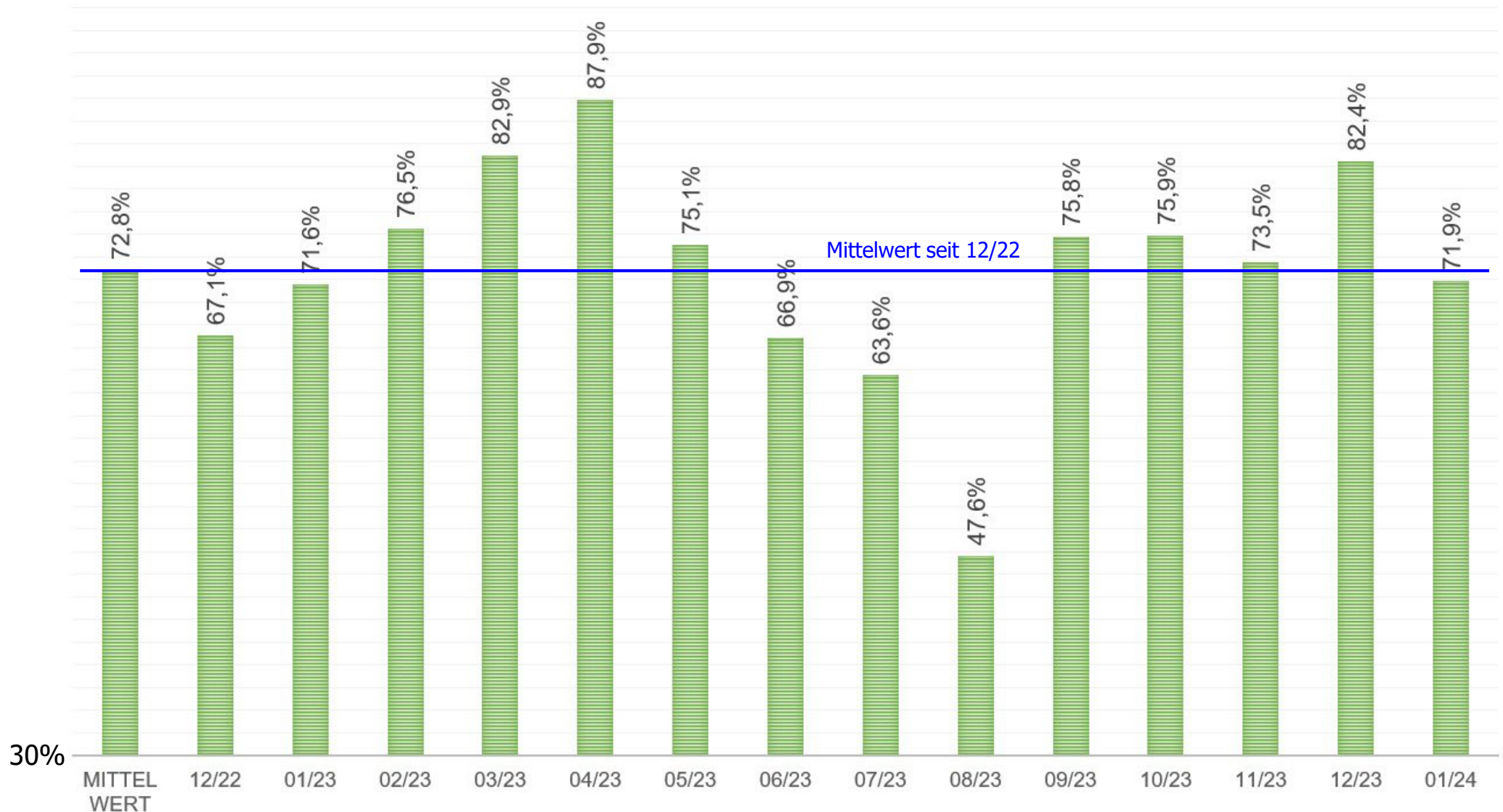
3. Pünktlichkeit Elztalbahn

Angesichts der dauerhaft schlechten Pünktlichkeit der Elztalbahn, die im Wesentlichen aus der Abhängigkeit von der Rheintalbahn resultiert, hatten das Land, der Landkreis Emmendingen und der ZRF im vergangenen Herbst vereinbart, das Betriebskonzept versuchsweise anzupassen, um Verspätungen der Rheintalbahn besser abfedern zu können. Konkret wurde die Zugkreuzung im Elztal bei insgesamt vier Fahrten am Vormittag von Gutach nach Waldkirch verlegt. Betroffen sind die Züge zwischen Freiburg und Bleibach, die bereits in Waldkirch auf den Gegenzug aus Elzach warten statt direkt bis nach Gutach weiter zu fahren. Sind diese Züge pünktlich unterwegs, ergibt sich dadurch eine zusätzliche Standzeit in Waldkirch von 9 Minuten, wovon am Vormittag und angesichts des Fahrtendes schon in Bleibach vergleichsweise wenige Fahrgäste betroffen sind. Sind diese Züge hingegen mit Verspätung unterwegs verhindert dieses Konzept die Übertragung von auf den Gegenzug von Elzach nach Freiburg.

Vereinbart ist, dass nach einem gewissen Probelauf Bilanz gezogen werden soll, ob sich diese Änderung des Betriebskonzepts positiv auf die Gesamtpünktlichkeit auswirkt. Auf dieser Grundlage soll dann über das weitere Vorgehen entschieden werden.

In **Anlage 3** sind die Pünktlichkeitswerte für das Netz 9b wochenweise ausgewiesen. Dieses Netz umfasst neben der Elztalbahn auch die westliche Kaiserstuhlbahn und die Münstertalbahn. Da diese jedoch quasi pünktlich unterwegs sind (siehe oben, Tabelle 1), können die Zahlen durchaus als repräsentativ für die Elztalbahn angesehen werden. Zwar gibt es Anzeichen für einen positiven Trend, so liegt der Mittelwert der Pünktlichkeit seit der Umstellung des Betriebskonzepts bei 91,3% und damit über dem langfristigen Mittel von 87,0% seit Beginn der Datenauswertung am 22.11.2021. Doch ist der Umfang der vorliegenden Daten letztlich noch zu gering und die Schwankungsbreite zu groß für ein eindeutiges Bild.

Kapazitätserfüllungsgrad Ost-West-Achse



Angegeben ist der Anteil der vertraglich vereinbarten Kilometer je Monat, die mit der vorgegebenen Kapazität gefahren wurden.



Die Verbandsvorsitzenden

Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg
Berliner Allee 1 · 79114 Freiburg

Herrn
Minister Winfried Hermann
Ministerium für Verkehr
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht vom:
Unser Zeichen: 78.1.2.4.7
Bearbeiter: Uwe Schade
Durchwahl: 0761/201-4565
E-Mail: uwe.schade@zrf.de

Freiburg i.Br.: 14.03.2024

Breisgau-S-Bahn 2020 - Fahrzeugverfügbarkeit

Sehr geehrter Herr Minister,

leider müssen wir uns heute erneut an Sie wenden wegen der unbefriedigenden Situation im Netz der Breisgau-S-Bahn und zwar vor allem auf der Ost-West-Achse.

Seit etwa einem Dreivierteljahr sieht sich DB Regio nicht in der Lage, die vom Land bestellten Kapazitäten auf der Ost-West-Achse auch nur annähernd bereitzustellen. Nach einem Tiefpunkt im August 2023, in dem nur die Hälfte aller Zugfahrten mit der notwendigen Kapazität gefahren wurden, war die Situation in den Folgemonaten etwas besser. Die Zahlen für Januar und Februar liegen zwar noch nicht vor, wir müssen jedoch von einer erneuten Verschlechterung ausgehen, weil zeitweise allenfalls 12 der 26 für die Ost-West-Achse beschafften Fahrzeuge betriebsbereit waren. Ohne Vorankündigung wurde dabei die östliche Kaiserstuhlbahn vorübergehend nur stündlich bedient und die Drei-Seen-Bahn, seit geraumer Zeit schon auf Anschluss in Titisee umgestellt, wird noch bis Ostern werktags nur mit Bussen bedient.

Besonders ärgerlich ist, dass die Informationen für die Fahrgäste mangelhaft kommuniziert werden – oftmals mit unterschiedlichen Angaben im Netz, im Fahrzeug und an den Stationen. Absolut nachvollziehbar erreichen uns fortlaufend Beschwerden von zurecht verärgerten Fahrgästen, denen selbst bei gutem Willen inzwischen jedes Verständnis für diese Form der Betriebsdurchführung fehlt.

Auch wenn die technischen Zusammenhänge aufgrund der deutlich reduzierten Laufleistung der Radsätze als solche nachvollziehbar sind, so fehlt es an einer klaren Perspektive, bis wann der Austausch – nach nunmehr 9 Monaten – endlich vollzogen sein wird. Uns gegenüber sieht sich der Betreiber nicht in der Lage, hierzu eine Aussage zu treffen, was verwundert.

Vorsitzender:
Martin W. W. Horn

Sitz:
79114 Freiburg i.B.
Berliner Allee 1

Bankverbindung:
Sparkasse Freiburg
IBAN: DE41680501010002150185
BIC: FRSPDE66XXX

 BREISGAU-
S-BAHN 2020

Auch unabhängig von der aktuellen Problematik infolge der reduzierten Laufleistung der Radsätze stehen im Netz 9a nicht genügend Fahrzeuge zur Verfügung, um die notwendigen Kapazitäten verlässlich anbieten zu können. Hier muss das Land als Aufgabenträger so schnell wie möglich zusätzliche Triebwagen für die Ost-West-Achse beschaffen. Nach unserer Kenntnis besteht aktuell die Möglichkeit, im Zusammenhang mit einer laufenden Fertigung von fünfteiligen Coradia Continental für ein Vergabernetz in Hessen zusätzliche Fahrzeuge zu bestellen, die dann ab Ende 2026 ausgeliefert werden könnten.

Ergänzend müssen aus unserer Sicht folgende Punkte geklärt werden:

- DB Regio muss kurzfristig einen verbindlichen Zeitplan für den laufenden Austausch der Radsätze vorlegen, aus dem hervorgeht, bis wann wieder eine ausreichende Menge an Fahrzeugen zur Verfügung steht.
- Von DB Regio und der SFBW ist ein valides Konzept vorzulegen, wie die Radsätze künftig bei Erreichen ihrer maximalen Laufleistung im laufenden Betrieb getauscht werden können, ohne dass es erneut zu derart massiven Kapazitätseinschränkungen kommt.

In Abstimmung mit Ihrem Haus wurde zwischenzeitlich für Mitte April eine Sonder-sitzung der Zukunftskommission Breisgau-S-Bahn unter Leitung von Herrn MD Frieß angesetzt. Wir hoffen im Interesse der Fahrgäste sehr, dass bei diesem Termin Fortschritte bei den oben genannten Fragestellungen erzielt werden können, und bitten Sie, sehr geehrter Herr Minister, herzlich um Ihre Unterstützung.

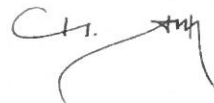
Freundliche Grüße



Martin W. W. Horn
Oberbürgermeister

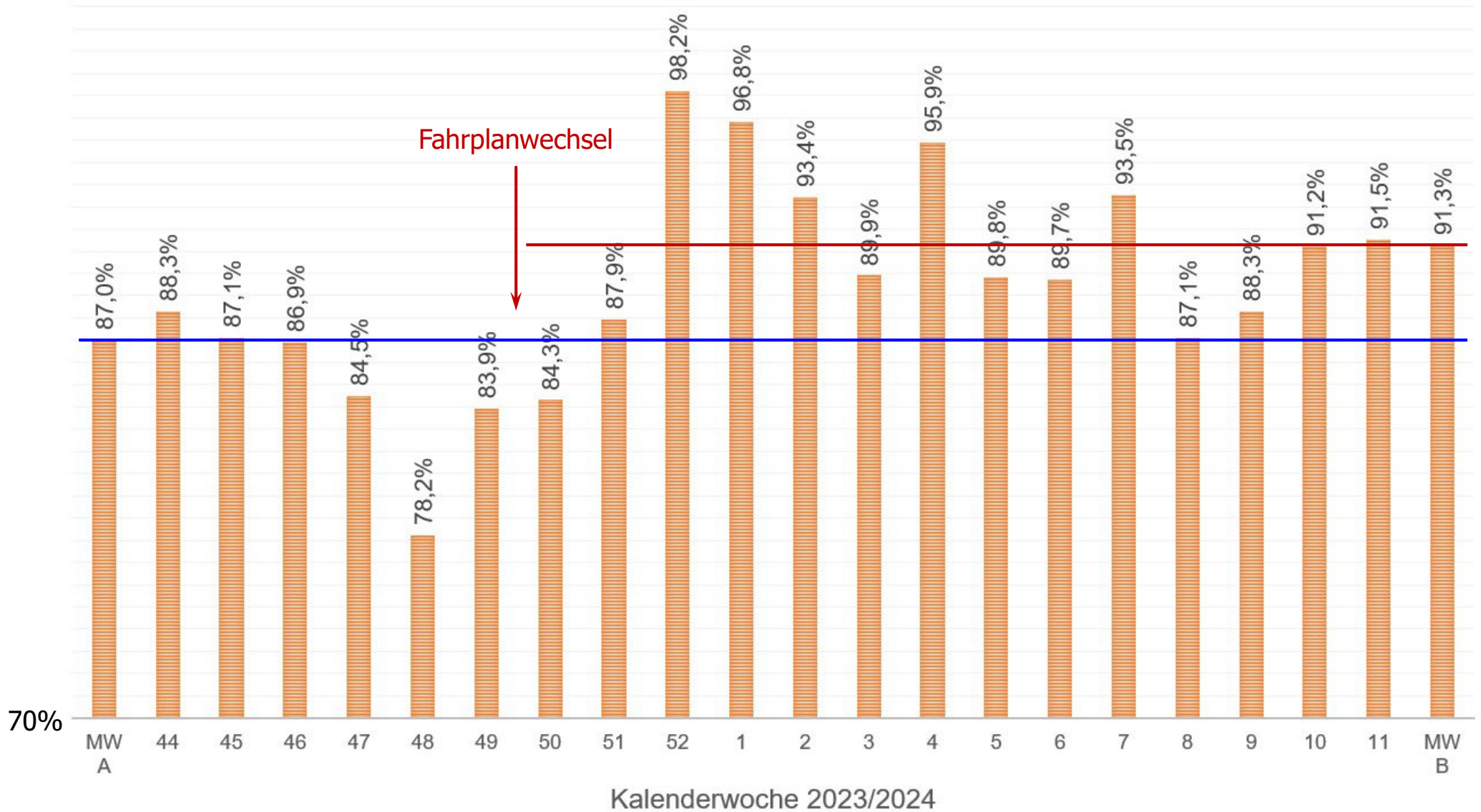


Hanno Hurth
Landrat



Dr. Christian Ante
Landrat

Pünktlichkeit im Netz 9b



MW A: Mittelwert seit 22.11.2021 (Beginn der Datenauswertung)

MW B: Mittelwert seit Fahrplanwechsel Dezember 2023 → Umstellung Betriebskonzept im Elztal