

Beschluss vom 19. April 2011

**Kleine Anfrage 2011/2  
betreffend «Unhaltbare Zustände auf der DB-Linie im Klettgau»**

In einer Kleinen Anfrage vom 4. Januar 2011 beschwert sich Kantonsrätin Martina Munz über das öffentliche Verkehrsangebot (ÖV) der Deutschen Bahn (DB) und der Südbadenbus GmbH (SBG) im Klettgau und stellt dazu verschiedene Fragen.

Der Regierungsrat

a n t w o r t e t :

1. *Wie erfolgt die Überprüfung des Leistungsauftrags mit den Betreiberorganisationen DB und SBG und welches sind die wichtigsten Indikatoren bezüglich Erfüllung der damit verbundenen Qualitätsansprüche für den ÖV im Klettgau? Ist der Kanton gegebenenfalls bereit, die Leistungsabgeltung zu kürzen?*

Sämtliche Schnellzüge der DB zwischen Schaffhausen und Basel (Inter-Regio-Express; IRE-Züge) und der grösste Teil der Regionalbahnzüge (RB-Züge) mit Halt an allen Stationen im Klettgau (Studentakt) werden gestützt auf bestehende Staatsverträge zwischen der Eidgenossenschaft und deutschen Körperschaften vom Land Baden-Württemberg bestellt und finanziert. Einzelne Zusatzleistungen und RB-Züge im Klettgau, die über den Studentakt hinausgehen, werden von Bund und Kanton Schaffhausen bei der DB bestellt und finanziert. Für die von Baden-Württemberg bestellten Züge wird die Qualität im Rahmen des bis 2016 mit der DB abgeschlossenen Verkehrsvertrages anhand von Kriterien wie Kapazität, Pünktlichkeit und Sauberkeit vorgegeben. Werden diese Vorgaben nicht erreicht, so werden diese "Schlechterleistungen" pönalisiert und die DB als Erbringer der Leistungen mit Strafzahlungen belegt. Allerdings erfolgt dieses Bonus-Malus-System nicht streckenbezogen, sondern über alle Leistungen, die in ganz Baden-Württemberg und dem Kanton Schaffhausen in diesem Vertrag erbracht werden. Für die verbleibenden Leistungen der DB im Kanton Schaffhausen gibt es kein gesondertes Bonus-Malus-System, aber der Kanton erhält von der DB jeweils quartalsweise einen Qualitätsbericht zur Pünktlichkeit der Züge und zu ausgefallenen Zügen samt Begründungen. Die letzten Qualitätsberichte bestätigen die Unzuverlässigkeit und Mängel des bestehenden Verkehrsangebots von DB und SBG im Klettgau. Da die SBG im Klettgau den Anschluss vom Bus auf die Bahn und umgekehrt herstellt, wurden auch die von Bund und Kanton Schaffhausen

sen bestellten Busleistungen der SBG in Mitleidenschaft gezogen. Ein Bonus-Malus-System besteht für die SBG nicht und wäre angesichts der gegenwärtigen Abhängigkeit vom Bahnverkehr derzeit kaum durchsetzbar. Deshalb steht eine Kürzung der Leistungsabgeltung zum heutigen Zeitpunkt bei der SBG nicht im Vordergrund und bei der DB ist nicht primär der Kanton, sondern Baden-Württemberg Besteller und Abgeltungsträger der Verkehrsleistungen im Klettgau. Auf den Zeitpunkt der Einführung des neuen Bahn- und Buskonzeptes im Klettgau werden die Verantwortlichkeiten und das Bestellverfahren jedoch überprüft und neu geregelt.

2. *Welche Massnahmen ergreift die Regierung kurzfristig, damit sich die Bevölkerung auf einen zuverlässigen ÖV verlassen kann?*

Seit November 2010 kam es auf der Hochrheinstraße zu vermehrten Zugverspätungen, zum Ausfall einzelner Züge sowie zu Einschränkungen beim Sitzplatzangebot. Begründet werden diese Mängel beim Verkehrsangebot von der DB damit, dass die gegenwärtigen Massnahmen zur Aufhebung der Bahnübergänge im Klettgau (Langsamfahrstellen) sowie Probleme bei den Fahrmotoren der Dieseltriebwagen und weitere Schäden an Fahrzeugen - auch durch einen Unfall bei einem Bahnübergang bei Lauchringen - Verspätungen und längere Reparaturarbeiten zur Folge hatten.

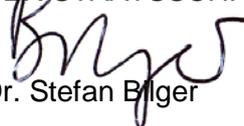
Um die Situation kurzfristig zu verbessern, hat DB Regio Südbaden zusammen mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) verschiedene Massnahmen beschlossen. Genannt seien hier beispielhaft die Sonderschichten in den DB-Werkstätten Haltingen und Ulm, der Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge von anderen DB-Strecken und der Einsatz von zusätzlichem Betriebspersonal bei der DB Netz AG, der Infrastrukturgesellschaft. Damit konnte die Fahrzeugverfügbarkeit und der Fahrzeugbestand erhöht und die Qualität wieder verbessert werden. Für den kommenden Fahrplan sind auch Massnahmen in Prüfung, auf einzelnen Fahrten der IRE-Linie nach Basel bei Bedarf auch andere Fahrzeuge als den Triebwagen der Baureihe VT 611 einzusetzen, falls deren Verfügbarkeit wieder einmal nicht sichergestellt sein sollte. Eine weitere Verbesserung der Pünktlichkeit sowohl im IRE- als auch im RB-Verkehr soll im Juni 2011 eintreten, wenn die IRE-Züge der Baureihe VT 611 wieder bogenschnell mit eingeschalteter Neigetechnik fahren können. Entsprechende Fahrzeitverkürzungen werden auf der Strecke Singen - Basel als Pufferzeit zur Stabilisierung des Fahrplans eingesetzt. Damit werden auch die RB-Züge im Klettgau auf der eingleisigen Strecke zwischen Waldshut und Beringen weniger in Mitleidenschaft gezogen.

3. *Überprüft die Regierung als mittel- bzw. langfristige Massnahme einen Betreiberwechsel und auf welchen Termin?*

Auf den Zeitpunkt der Elektrifizierung zwischen Erzingen und Schaffhausen und später der gesamten Hochrheinstrecke nach Basel überprüft der Regierungsrat einen Betreiberwechsel. Voraussetzung für einen Betreiberwechsel ist die Elektrifizierung, wie sie mit dem Postulat Nr. 26 vom Kantonsrat verlangt und gegenwärtig im Zusammenhang mit der Vorlage zum Programm Agglomerationsverkehr vom 23. November 2010 (Amtdruckschrift 10-86) beraten wird, wenn die bestehende Monopol-situation der DB im Klettgau verändert werden soll.

Schaffhausen, 19. April 2011

DER STAATSSCHREIBER:



Dr. Stefan Bilger