

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden),
Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Entwicklung von Infrastrukturstörungen im Netz der S-Bahn Stuttgart

Nur durch eine hohe Zuverlässigkeit wird der öffentliche Nahverkehr attraktiv. Gerade jedoch in Stuttgart, wo ein attraktiver Nahverkehr zur Bewältigung der Probleme aus Stau und Feinstaub eine entscheidende Rolle spielt, gibt es im S-Bahn-Verkehr nach wie vor deutliche Schwächen bei der Zuverlässigkeit. Ein häufiger Grund für Unpünktlichkeit und Zugausfälle bei der S-Bahn sind dabei Störungen an der Streckeninfrastruktur, wie zum Beispiel an der Signal-, Weichen- oder Oberleitungstechnik.

Im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II) zwischen der Deutschen Bahn AG und dem Bund wurden Qualitätskennzahlen vereinbart, um die Qualität der Infrastruktur sicherzustellen. Der Zustand der Streckeninfrastruktur wird hierbei durch mehrere dieser Qualitätskennzahlen berücksichtigt. So soll zum Beispiel die Qualitätskennzahl „Störbestehenszeiten“ eine Aussage darüber ermöglichen, wie schnell Infrastrukturstörungen behoben werden. Hierzu werden sogenannte Störungsmeldungen ausgewertet, die unter anderem Daten zu den jeweils gestörten Objekten (z. B. Weichen und Sicherungstechnik) und der Priorität der Störung enthalten (vgl. LuFV II Anlage 13.2.1).

Eine weitere diesbezügliche Qualitätskennzahl ist die Kennzahl „Theoretischer Fahrzeitverlust“. Diese soll bewerten, wie sehr sich die Fahrzeit durch länger als 100 Tage bestehende Infrastrukturstörungen verlängert hat. Die Kennzahl „Anzahl Infrastrukturmängel“ hingegen gibt die Anzahl an Infrastrukturstörungen an, die länger als 100 Tage bestanden (vgl. LuFV II Anlage 13.2.1). Die Fragesteller wollen in Erfahrung bringen, wie der Zustand des Netzes der Stuttgarter S-Bahn zu bewerten ist und welche Entwicklungstendenzen sich ergeben.

Hinweis: Wir hatten eine gleichlautende Kleine Anfrage bereits im Jahr 2016 eingebracht. Die Antwort der Bundesregierung, in der bis zu 13 Fragen zusammengefasst wurden, fiel durch die Verweise auf Internetadressen, unter denen die Antworten nicht zu finden sind und durch Verweise darauf, dass die Daten dem Bund nicht vorlägen, aus Sicht der Fragesteller höchst unbefriedigend aus. Dem Abgeordneten Matthias Gastel, der zu den gleichen Informationen nach dem Umweltinformationsgesetz (UIG) und dem Informationsfreiheitsgesetz (IFG) im Mai 2018 beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Akteneinsicht beantragt hatte, wurden die erwünschten Unterlagen mit dem Argument nicht zur Verfügung gestellt, dem BMVI lägen dazu keine „Zuarbeiten“ von der Deutschen Bahn AG vor.

Auf Klage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hatte im November 2017 das Bundesverfassungsgericht den Klägern Recht gegeben und klargestellt, dass der Verantwortungsbereich der Bundesregierung – zu dem parlamentarische Anfragen zu beantworten sind – auch die Deutsche Bahn umfasst (BVerfG, Urteil vom 7. November 2017, 2 BvE 2/11, LS. 3 und 4, Rn. 261 ff. juris). Zudem hat das Gericht entschieden, dass wenn der Bundesregierung Informationen nicht vorliegen, das parlamentarische Auskunftsrecht auch einen Anspruch auf Informationsbeschaffung umfasst: „Es sind alle Informationen mitzuteilen, über die die Bundesregierung verfügt oder die sie mit zumutbarem Aufwand in Erfahrung bringen kann. Sie muss alle ihr zu Gebote stehenden Möglichkeiten der Informationsbeschaffung ausschöpfen“ (ebenda, LS. 8, juris). Liegen der Bundesregierung im Bereich der Deutschen Bahn vom Parlament erfragte Informationen nicht vor, hat sie diese daher bei der Deutschen Bahn zu beschaffen. Daher reichen die Fragesteller die Kleine Anfrage nochmals ein.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Infrastrukturstörungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung (z. B. Störungsmeldungen der DB Netz AG im Rahmen der LuFV-II-Qualitätskennzahl „Störbestehenszeiten“) auf der Strecke 4600 im Abschnitt Wendlingen–Plochingen sowie Plochingen–Wendlingen seit dem Jahr 2005 bis heute (bitte tabellarisch differenziert nach Jahr, Art der Störung, Priorität der Störung, Störungsverursacher, betroffener Objektgruppe und Störbestehenszeit angeben)?
2. Welche Infrastrukturstörungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung (z. B. Störungsmeldungen der DB Netz AG im Rahmen der LuFV-II-Qualitätskennzahl „Störbestehenszeiten“) auf der Strecke 4610 im Abschnitt Kirchheim–Wendlingen sowie Wendlingen–Kirchheim seit dem Jahr 2005 bis heute (bitte tabellarisch differenziert nach Jahr, Art der Störung, Priorität der Störung, Störungsverursacher, betroffener Objektgruppe und Störbestehenszeit angeben)?
3. Welche Infrastrukturstörungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung (z. B. Störungsmeldungen der DB Netz AG im Rahmen der LuFV-II-Qualitätskennzahl „Störbestehenszeiten“) auf der Strecke 4701 im Abschnitt Plochingen–Stuttgart Hbf sowie Stuttgart Hbf–Plochingen seit dem Jahr 2005 bis heute (bitte tabellarisch differenziert nach Jahr, Art der Störung, Priorität der Störung, Störungsverursacher, betroffener Objektgruppe und Störbestehenszeit angeben)?
4. Welche Infrastrukturstörungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung (z. B. Störungsmeldungen der DB Netz AG im Rahmen der LuFV-II-Qualitätskennzahl „Störbestehenszeiten“) auf der Strecke 4710 im Abschnitt Schorndorf–Waiblingen sowie Waiblingen–Schorndorf seit dem Jahr 2005 bis heute (bitte tabellarisch differenziert nach Jahr, Art der Störung, Priorität der Störung, Störungsverursacher, betroffener Objektgruppe und Störbestehenszeit angeben)?
5. Welche Infrastrukturstörungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung (z. B. Störungsmeldungen der DB Netz AG im Rahmen der LuFV-II-Qualitätskennzahl „Störbestehenszeiten“) auf der Strecke 4713 im Abschnitt Waiblingen–Bad-Cannstatt sowie Bad-Cannstatt–Waiblingen seit dem Jahr 2005 bis heute (bitte tabellarisch differenziert nach Jahr, Art der Störung, Priorität der Störung, Störungsverursacher, betroffener Objektgruppe und Störbestehenszeit angeben)?

6. Welche Infrastrukturstörungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung (z. B. Störungsmeldungen der DB Netz AG im Rahmen der LuFV-II-Qualitätskennzahl „Störbestehenszeiten“) auf der Strecke 4801 im Abschnitt Bietigheim-Bissingen–Stuttgart Hbf sowie Stuttgart Hbf–Bietigheim-Bissingen seit dem Jahr 2005 bis heute (bitte tabellarisch differenziert nach Jahr, Art der Störung, Priorität der Störung, Störungsverursacher, betroffener Objektgruppe und Störbestehenszeit angeben)?
7. Welche Infrastrukturstörungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung (z. B. Störungsmeldungen der DB Netz AG im Rahmen der LuFV-II-Qualitätskennzahl „Störbestehenszeiten“) auf der Strecke 4810 im Abschnitt Weil der Stadt–Zuffenhausen sowie Zuffenhausen–Weil der Stadt seit dem Jahr 2005 bis heute (bitte tabellarisch differenziert nach Jahr, Art der Störung, Priorität der Störung, Störungsverursacher, betroffener Objektgruppe und Störbestehenszeit angeben)?
8. Welche Infrastrukturstörungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung (z. B. Störungsmeldungen der DB Netz AG im Rahmen der LuFV-II-Qualitätskennzahl „Störbestehenszeiten“) auf der Strecke 4860 im Abschnitt Rohr–Herrenberg sowie Herrenberg–Rohr seit dem Jahr 2005 bis heute (bitte tabellarisch differenziert nach Jahr, Art der Störung, Priorität der Störung, Störungsverursacher, betroffener Objektgruppe und Störbestehenszeit angeben)?
9. Welche Infrastrukturstörungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung (z. B. Störungsmeldungen der DB Netz AG im Rahmen der LuFV-II-Qualitätskennzahl „Störbestehenszeiten“) auf der Strecke 4861 im Abschnitt Stuttgart Hbf–Filderstadt sowie Filderstadt–Stuttgart Hbf seit dem Jahr 2005 bis heute (bitte tabellarisch differenziert nach Jahr, Art der Störung, Priorität der Störung, Störungsverursacher, betroffener Objektgruppe und Störbestehenszeit angeben)?
10. Welche Infrastrukturstörungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung (z. B. Störungsmeldungen der DB Netz AG im Rahmen der LuFV-II-Qualitätskennzahl „Störbestehenszeiten“) auf der Strecke 4864 (Wendeschleife Stuttgart Schwabstraße) seit dem Jahr 2005 bis heute (bitte tabellarisch differenziert nach Jahr, Art der Störung, Priorität der Störung, Störungsverursacher, betroffener Objektgruppe und Störbestehenszeit angeben)?
11. Welche Infrastrukturstörungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung (z. B. Störungsmeldungen der DB Netz AG im Rahmen der LuFV-II-Qualitätskennzahl „Störbestehenszeiten“) auf der Strecke 4870 im Abschnitt Böblingen–Renningen sowie Renningen–Böblingen seit dem Jahr 2005 bis heute (bitte tabellarisch differenziert nach Jahr, Art der Störung, Priorität der Störung, Störungsverursacher, betroffener Objektgruppe und Störbestehenszeit angeben)?
12. Welche Infrastrukturstörungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung (z. B. Störungsmeldungen der DB Netz AG im Rahmen der LuFV-II-Qualitätskennzahl „Störbestehenszeiten“) auf der Strecke 4930 im Abschnitt Backnang–Waiblingen sowie Waiblingen–Backnang seit dem Jahr 2005 bis heute (bitte tabellarisch differenziert nach Jahr, Art der Störung, Priorität der Störung, Störungsverursacher, betroffener Objektgruppe und Störbestehenszeit angeben)?

13. Welche Infrastrukturstörungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung (z. B. Störungsmeldungen der DB Netz AG im Rahmen der LuFV-II-Qualitätskennzahl „Störbestehenszeiten“) auf der Strecke 4931 im Abschnitt Backnang–Ludwigsburg sowie Ludwigsburg–Backnang seit dem Jahr 2005 bis heute (bitte tabellarisch differenziert nach Jahr, Art der Störung, Priorität der Störung, Störungsverursacher, betroffener Objektgruppe und Störbestehenszeit angeben)?
14. Welche Qualitätskennzahl der Kategorie „Theoretischer Fahrzeitverlust“ erreichte das bundesweite Schienennetz sowie das Netz der Stuttgarter S-Bahn entsprechend der in den Fragen 1 bis 13 benannten Streckenabschnitte nach Kenntnis der Bundesregierung seit der ersten Erfassung dieser Kennzahl bis heute?
15. Welche Qualitätskennzahl der Kategorie „Anzahl der Infrastrukturmängel“ erreichte das bundesweite Schienennetz sowie das Netz der Stuttgarter S-Bahn entsprechend der in den Fragen 1 bis 13 benannten Streckenabschnitte nach Kenntnis der Bundesregierung seit der ersten Erfassung dieser Kennzahl bis heute?
16. Welche Kennzahl der Kategorie „Verspätungsminuten“ erreichte das bundesweite Schienennetz sowie das Netz der Stuttgarter S-Bahn entsprechend der in den Fragen 1 bis 13 benannten Streckenabschnitte nach Kenntnis der Bundesregierung seit der ersten Erfassung dieser Kennzahl bis heute (bitte in Minuten pro 1 000 Zugkilometer angeben)?
17. Welche Kennzahl der Kategorie „netzbedingte Verspätungsminuten“ erreichte das bundesweite Schienennetz sowie das Netz der Stuttgarter S-Bahn entsprechend der in den Fragen 1 bis 13 benannten Streckenabschnitte nach Kenntnis der Bundesregierung seit der ersten Erfassung dieser Kennzahl bis heute (bitte in Minuten pro 1 000 Zugkilometer angeben)?

Berlin, den 9. Oktober 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion