



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Thomas Rother (SPD)

und

Antwort

der Landesregierung - Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

Schienenverbindung Kiel-Lübeck

Vorbemerkung des Fragestellers:

Die Eisenbahnstrecke Lübeck-Kiel ist eine überaus wichtige Schienenverbindung in Schleswig-Holstein, stellt sie doch die Verbindung der zwei größten Städte im Lande dar. Sie ist vor allem für viele Pendlerinnen und Pendler von Bedeutung, die sie nutzen, um zur Arbeit zu fahren.

Die Bahnhöfe wurden an dieser Strecke modernisiert, und es wurde damit begonnen, die Strecke zweigleisig auszubauen, damit eine Fahrzeit von unter 60 Minuten erreicht werden und vor allem noch mehr Berufstätige angeregt werden können, vom Auto auf die Schiene umzusteigen.

Bedauerlicherweise wird jedoch der Schienenverkehr auf dieser Strecke immer wieder von Ereignissen gestört, die dazu führen, dass Züge ausfallen oder verspätet eintreffen.

Vorbemerkung der Landesregierung:

Im Rahmen des Landesweiten Nahverkehrsplanes ist vorgesehen, die Reisezeit der Verbindung Kiel - Lübeck von 73 Minuten auf unter eine Stunde zu reduzieren und die Strecke in den Integralen Taktfahrplan (ITF) einzubeziehen.

Hierfür ist neben Geschwindigkeitsanhebungen auf einzelnen Streckenabschnitten auf bis zu 140 km/h, die Linienverbesserungen und Bodensanierungen in einzelnen Bereichen erforderlich machen, die Verlängerung des bestehenden zweigleisigen

Abschnittes zwischen Eutin und Bad Malente-Gremsmühlen auf 2,6 km Länge in Richtung Timmdorf erforderlich.

Zur weiteren Verbesserung der Betriebssituation für die RegionalBahn-Linie können in einer nächsten Baustufe ggf. weitere zweigleisige Abschnitte notwendig werden.

1. Wie viele Unfälle haben sich auf der Strecke Lübeck-Kiel in den letzten 10 Jahren ereignet?

Nach Angaben der DB Netz AG haben sich die Unfallzahlen wie folgt entwickelt:

1993	7 Unfälle
1994	3 Unfälle
1995	2 Unfälle
1996	8 Unfälle
1997	8 Unfälle
1998	14 Unfälle
1999	9 Unfälle
2000	3 Unfälle
2001	8 Unfälle
2002	12 Unfälle

In diesen Unfallzahlen sind Personen-, Sachschäden sowie Wildunfälle und überfahrene Äste enthalten.

2. Wie stellt sich die Unfallhäufigkeit im Vergleich mit anderen Bahnstrecken in Schleswig-Holstein dar?

Im Vergleich mit anderen Bahnstrecken in Schleswig-Holstein fällt die Strecke Kiel – Lübeck nicht auf. Auch auf anderen Bahnstrecken ist eine ähnliche Unfallentwicklung festzustellen.

3. Welche Maßnahmen hat die Betreiberin des Schienenverkehrs auf dieser Strecke, die Deutsche Bahn AG, getroffen, um die Strecke sicherer zu machen, z. B. durch den Einsatz von Mobiltelefonen für den Zugführer?

Die Strecke Kiel – Lübeck wird wie alle anderen Strecken laufend unterhalten und entspricht in allen Punkten den geltenden Bestimmungen der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung. Die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben wird laufend durch das Eisenbahn-Bundesamt überwacht.

Die Ausrüstung der Triebfahrzeugführer und Zugbegleiter mit Mobiltelefon ist Standard. Über die Transportleitung in Kiel sind die Mitarbeiter jederzeit erreichbar.

4. Welche technischen Störungen sind in den vergangenen Jahren auf dieser Strecke aufgetreten, die zu einer Verspätung oder dem Ausfall von Zügen geführt haben?

Die technischen Störungen, die zu Verspätungen geführt haben, sind in erster Linie Signalstörungen, gefolgt von Störungen an Bahnübergängen. Eine solche Störung verursacht erfahrungsgemäß pro Zug ca. 10 Minuten Verspätung, die auf der eingleisigen Strecke durch notwendig werdende Kreuzungsverlegungen leicht auf 20 – 30 Minuten anwachsen können.

Die Mehrzahl der Verspätungen entstand aber nicht durch technische Störungen, sondern durch das Warten auf verspätete Anschlusszüge in Kiel und Lübeck.

5. Wie ist es um die Signaltechnik auf dieser Strecke bestellt?

Auf der Strecke Kiel – Lübeck gibt es zum Teil noch mechanische Signale, aber bereits auch moderne Technik mit Lichtsignalen (Plön, Raisdorf).

Wie im Punkt 3 bereits erläutert, werden die Signalanlagen konsequent gewartet und arbeiten - von gelegentlichen Störungen abgesehen - einwandfrei.

Zur Zeit befindet sich die Strecke in der Umrüstung auf ein modernes elektronisches Stellwerk. Dieses Stellwerk, von dem aus die Strecke von Kiel bis Bad Schwartau gesteuert wird, soll im November 2003 in Betrieb gehen.

6. Wie ist es mit der Pünktlichkeit des Zugverkehrs auf dieser Strecke bestellt?

- a) Hat die Landesverkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein bereits mit der Deutschen Bahn AG darüber verhandelt, wie erreicht werden kann, dass die Anzahl der verspätet eintreffenden Züge im Berufsverkehr verringert wird?

Im Rahmen der Verhandlungen zum Verkehrsvertrag wird auch über das Qualitätsmerkmal "Pünktlichkeit" verhandelt.

Die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein (LVS) wird gemeinsam mit allen im SPNV des Landes tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ein Qualitätsmanagementsystem (QMS) entwickeln und einführen. Dieses QMS soll Verfahren zur Messung der Verkehrsleistungen der EVU hinsichtlich verschiedener Qualitätskriterien (u.a. Pünktlichkeit) beinhalten. Auf dieser Grundlage soll eine Bewertung in Form von Bonus- und Maluszahlungen für gute bzw. schlechte Leistungen der EVU erfolgen. Die LVS geht davon aus, dass hierdurch der Anreiz für die EVU, z.B. eine zuverlässigere und pünktlichere Leistung zu erbringen, steigt.

- b) Gibt es Sanktionsmöglichkeiten, um mehr Pünktlichkeit zu erreichen? Sind diese Sanktionsmöglichkeiten in Anspruch genommen worden?

Bereits heute sind Maluszahlungen als Sanktion für eine unzureichende jährliche Gesamtpünktlichkeit Bestandteil der Verkehrsverträge mit den EVU. Diese Sanktionsmöglichkeiten werden auch bereits in Anspruch genommen.

c) Welche Ergebnisse haben die Verhandlungen gebracht?

Das unter a) beschriebene QMS wird derzeit von einem gemeinsamen Arbeitskreis der EVU und des Landes erarbeitet. Es ist das Ziel, das QMS in den Jahren 2003/2004 zu erproben und einzuführen.

7. Auf welche Weise sind die Kundinnen und Kunden der Deutschen Bahn AG unmittelbar in den Zügen informiert worden, wenn solche Ereignisse auftraten, und wie wurde und wie kann weiter das Informationsbedürfnis der Kundinnen und Kunden der Deutschen Bahn AG in den Zügen verbessert werden?

In der Regel setzt die Regionalbahn Schleswig-Holstein (RBSH) auf dieser Strecke lokbespannte Züge ein. Diese Züge sind mit einem Kundenbetreuer besetzt. Die Information erfolgt sowohl über Lautsprechdurchsagen der Kundenbetreuer in den Zügen als auch über den persönlichen Kontakt mit dem Kundenbetreuer. Die Leistungen, die mit Triebwagen erbracht werden, sind nicht mit Kundenbetreuern besetzt. Hier werden die Lautsprechdurchsagen durch die Triebfahrzeugführer direkt erbracht. Die Information der Reisenden könnte nach Angabe der RBSH durch Schließung der noch vorhandenen Funklücken des Netzbetreibers TD 1 sowie durch die Einführung von Zugfunk weiter verbessert werden, da hiermit eine bessere Erreichbarkeit der Kundenbetreuer sichergestellt werden könnte.

Aus Sicht der Landesregierung ist insbesondere bei unvorhergesehenen Störungen eine intensive Information der Fahrgäste durch das Zugpersonal erforderlich. Durch die vielen Kundenbeschwerden wird deutlich, dass dies häufig nur in unzureichendem Maße geschieht und oftmals das Zugpersonal selbst nicht über die notwendigen Informationen verfügt. Daher ist u.a. eine verbesserte interne Kommunikation zwischen der Betriebsleitung und dem Zugpersonal erforderlich. Gleichzeitig sollte eine verstärkte Schulung des Zugpersonals erfolgen zu einem kundenfreundlichen Verhalten in derartigen Ausnahmesituationen.

8. Wie wurde dafür Sorge getragen, dass die Kundinnen und Kunden der Deutschen Bahn AG danach mit Schienenersatzfahrzeugen schnellstens an das Ziel ihrer Reise befördert wurden?

Im Störungsfalle bestellt die Transportleitung der RBSH einen Busnotverkehr. Zwischen Auslösung dieser Bestellung bei den Busunternehmen und der Bereitstellung des ersten Fahrzeugs an seinem Einsatzort vergeht erfahrungsgemäß eine längere Zeitspanne, als sie von vielen Kunden als zumutbar akzeptiert wird. Ein anderer Fall ist die Einrichtung geplanter Schienenersatzverkehre bei Baumaßnahmen. Hier besteht die Möglichkeit einer Verbesserung des Kundenservice durch zusätzliche Betreuung mittels gezielt eingesetzter Reisendenlenker an

den Umstiegspunkten. Die Verbesserung dieses Service stellt die RBSH ab dem kommenden Kalenderjahr in Aussicht.

9. Was hat die Deutsche Bahn AG ihren Fahrgästen angeboten, um einen Ausgleich für möglicherweise erlittene Nachteile zu offerieren?

Mehraufwendungen, die den Fahrgästen bei Verspätungen oder Zugausfällen durch Taxi-Fahrten, Übernachtungen sowie gegebenenfalls Verpflegung entstehen, erstattet die RBSH im Rahmen der bestehenden gesetzlichen und tariflichen Normen. Zusätzlich wird die RBSH einzelfallbezogen durch Kulanzleistungen aktiv und versucht, unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte eine möglichst hohe Kundenzufriedenheit zu erzielen.

10. Gibt es bereits einen Fahrgastbeirat auf dieser Strecke?

Für die Strecke Kiel – Lübeck gibt es noch keinen Streckenbeirat. Es gibt allerdings einen Landesweiten Fahrgastbeirat, der aus Vertretern von Fahrgast- Umwelt und Behindertenverbänden sowie Fahrgästen besteht und sich mit Fahrgastbelangen auf allen Strecken befasst.

11. Was hat die Betreiberin der Strecke Lübeck-Kiel, die Deutsche Bahn AG, unternommen, um trotz dieser Ereignisse mehr Fahrgäste hier zu gewinnen?

Zur Steigerung der Attraktivität der Strecke Kiel - Lübeck für die Fahrgäste ist der Ausbau dieser Strecke vorgesehen (vgl. Vorbemerkung der Landesregierung).

Darüber hinaus führen die Maßnahmen im Rahmen des Qualitätsmanagementsystem (QMS) zu Verbesserungen bei der Angebotsqualität, so dass auf diese Weise auf dieser Strecke mehr Fahrgäste gewonnen werden können.

12. Wann ist mit dem Abschluss der Ausbauarbeiten zum zweigleisigen Zugverkehr an dieser Strecke zu rechnen?

Der Abschluss der Baumaßnahmen auf der Strecke Kiel-Lübeck wird bis zum 31.12.2004 angestrebt.

13. Wann ist damit zu rechnen, dass die Züge auf dieser Strecke eine Fahrzeit von unter 60 Minuten zuverlässig benötigen?

Es wird angestrebt, dass nach der Inbetriebnahme des Ausbausvorhabens in 2005 auch die Fahrzeiten von unter einer Stunde erreicht werden können.