

STELLUNGNAHME zur Anfrage Stadtrat Jürgen Wenzel (FW) vom: 23.07.2015 eingegangen: 23.07.2015	Gremium: Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:	15. Plenarsitzung Gemeinderat 29.09.2015 2015/0462 49 öffentlich Dez. 1
Zugausfälle bei der AVG und auch der VBK		

A. Wie hoch ist der Sollbestand an Triebfahrzeugführern bei der AVG und bei den VBK und wie hoch ist der Fehlbestand bei diesen Unternehmen mit Stichtag 01.08.2015?

Die VBK hat einen Soll-Bedarf von 445 Vollzeitfahrern im Jahresmittel und zum 01.08.2015 einen Bestand von 460 Personen. Da einige Fahrer Teilzeit arbeiten, entspricht dies 446 Vollzeitkräften.

Die AVG hat einen Soll-Bedarf von 395 Vollzeitfahrern im Jahresmittel und zum 01.08.2015 einen Bestand von 334 Fahrern.

B. Seit wann musste der früheren Unternehmensleitung bekannt gewesen sein, dass Fahrzeugführermangel herrscht?

Legt man den im Herbst 2014 festgestellten und dokumentierten Unterbestand sowie die aktuellen Rahmenbedingungen zur Nachbesetzung (Erforderlichkeit eigener Ausbildung) zu Grunde, hätte prinzipiell spätestens im Jahre 2012 mit der Nachsteuerung begonnen werden müssen.

C. Wie hoch ist die Ausfallrate der Züge der AVG und der VBK in 2015?

Die Ausfallquote liegt über das ganze Jahr bei den VBK bei unter 1 % aller Fahrten, beim Busverkehr nochmals deutlich darunter. An den meisten Tagen gibt es gar keine personalbedingten Ausfälle. An einzelnen Tagen mit stark erhöhtem Krankenstand liegt die Quote höher. Am Samstag, 18.07.2015, betrug die Ausfallquote 15 % der fahrplanmäßigen Fahrten.

Die Ausfallquote auf dem gesamten Liniennetz der AVG liegt im Jahresdurchschnitt bei unter 1,3 % aller Fahrten. Beim Busverkehr liegt die Ausfallquote deutlich unter 1 %. An einzelnen Tagen mit erhöhtem Krankenbestand liegt die Quote höher.

D. Die Linie S9 Bruchsal-Bretten wurde ursprünglich wegen Fahrzeugmangel von Fremdfahrzeugen bedient. Wie viele Zugkilometer wurden in welchem Zeitraum geleistet:

1. von den Saarbahntriebswagen?

2. von den Dieseltriebwagen der Prignitzer-Eisenbahn?

Die Zugkilometer werden von den Fahrzeugkilometern abgeleitet. Daraus ergeben sich folgende Leistungen:

1. Saarbahnfahrzeuge

Die Leer-km-Quote (Rangierfahrten, Zuführungen, etc.) fließt mit 7 % ein.

Wagen-Nr.	2011	2012	2013
1018	87.029	98.578	80.543
1024	81.428	73.928	79.169
1028	82.267	80.799	83.384
Summe	250.724	253.305	243.096
Leer-km	17.551	17.731	17.017
Zkm	233.173	235.574	226.079

2. Dieseltriebwagen Stadler RS1

Die Leer-km-Quote (Rangierfahrten, Zuführungen, Tankfahrten, etc.) fließt mit 20 % ein.

Wagen-Nr.	2014
95 80 0650 563-9	108.774
95 80 0650 564-7	97.294
95 80 0650 565-4	103.174
Summe	309.242
Leer-km	61.848
Zkm	247.394

E. Wurden diese Zugleistungen von AVG-eigenem Personal erbracht oder wie derzeit von Leihpersonal?

Die Zugfahrten auf der Linie S9 werden größtenteils durch den Dienstleister MEV erbracht. Einzelne Dienste werden durch AVG Personal gefahren. Dies war auch während der Zeit so, als Fahrzeuge der Saarbahn und der Prignitzer Eisenbahn eingesetzt wurden.

F. Welche monetären Auswirkungen hat der Einsatz auf S9 von Fremdfahrzeugen und Fremdpersonal auf das Betriebsergebnis der AVG?

Die Fahrzeuge wurden als zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt, da der vorhandene Fahrzeugpool die Leistungen nicht bewältigen konnte.

1. Saarbahnfahrzeuge

- Mietkosten Saarbahnwagen für 3 Fzg. pro Jahr = 678.740,04 € gegenüber drei eigenen Stadtbahnwagen GT8 100-2S = 691.200,00 € (bei 3,6 Mio. € auf 25 Jahre Afa)
- Energiekosten identisch, W+I ist gleich der 2-Systemfahrzeugen der AVG

→ Fazit: kostenneutral

2. Dieseltriebwagen Stadler RS1

- Übernahme am 18.11.2013/Abgabe am 13./15.10.2014 = 330/332 Tage bei AVG
- Mietpreis pro Fzg./Tag = 720,00 € netto
- Anschaffungskosten 2-Systemfahrzeug ET2010 mit 4,5 Mio.€ auf 25 Jahre Afa

	Stadler RS1	GT8 100-2S /ET2010	Delta
Kapitalkosten (Miete)	767.936,33	864.000,00	96.063,67
Energiekosten	296.870,66	149.386,12	147.484,54
Kosten wie W+I, Versicherung usw.	189.074,03	244.301,18	55.227,15
Summe	1.253.881,02	1.257.687,30	3.806,28

→ Fazit: kostenneutral

G. Ferner wurde in der BNN vom 18.07.2015 berichtet, die Fahrzeiten auf der Kraichgaubahn Karlsruhe-Heilbronn seien 2015 länger als die Fahrzeiten 1990. Wie groß stellt sich die Fahrzeitdifferenz bei vergleichbaren Zuggattungen unter Berücksichtigung der Halte dar und wäre es wirtschaftlich vertretbar, vermehrt Eilzüge mit wenigen Halten einzusetzen?

Die Reisezeit für Regelzüge (Halt an allen Stationen) beträgt 109 Minuten vom Hauptbahnhofvorplatz Karlsruhe bis zum Hauptbahnhof Heilbronn. Für Eilzüge (Halt an wenigen Stationen) beträgt die Reisezeit 90 Minuten. Seit Einführung des Karlsruher Modells fahren alle Stadtbahnen in Richtung Heilbronn vom Vorplatz des Karlsruher Hauptbahnhofes ab und durchfahren unsere Innenstadt. Ein direkter Vergleich der Reisezeiten mit 1990 ist daher nur schwerlich möglich. Die Bestellung und Finanzierung des SPNV obliegt dem Land Baden-Württemberg. Ob ein vermehrter Einsatz von Eilzügen wirtschaftlich vertretbar ist muss der Besteller entscheiden.

H. Für welche trassierungstechnisch höchste Geschwindigkeit ist die oben genannte Strecke zugelassen, wie viele "Langsamfahrstellen" mit welcher Länge sind vorhanden und welcher finanzielle Aufwand wäre nötig diese zu beheben?

Die Höchstgeschwindigkeit auf der Kraichgaubahn zwischen Grötzingen und Heilbronn beträgt 100 km/h. Es gibt derzeit keine vorübergehenden Langsamfahrstellen auf dieser Strecke.

I. Welche zulässige Höchstgeschwindigkeit haben die auf der oben genannten Strecke eingesetzten Fahrzeuge und wie viele werden im werktäglichen Einsatz, außer samstags, benötigt?

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit der auf der Kraichgaubahn Grötzingen - Heilbronn eingesetzten Fahrzeuge beträgt 90 km/h bei den Hochflurfahrzeugen (Typ GT8-100C/2S) und 100 km/h bei den Mittelflurfahrzeugen (Typ GT-100D/2S-M). Beide Fahrzeugtypen kommen gemischt zum Einsatz. Zur Bedienung des Fahrplans sind 34 Fahrzeuge für den Abschnitt Karlsruhe Albtalbahnhof - Heilbronn Pfühlpark (Planungsstand Fahrplan 2015) notwendig.

J. Wie viele der neuen ET 2010 sind zum 01.08.2015 insgesamt für den Betriebsdienst zugelassen, wie viele verkehren in der Regel davon auf der oben genannten Strecke und in wie vielen ist das WC nicht funktionsfähig?

Von den 30 ET 2010 sind zum 01.08.2015 insgesamt 24 Fahrzeuge für den Betrieb zugelassen. Ebenso sind alle Toiletten in den Fahrzeugen betriebsbereit und können verwendet werden.

Der wesentliche Punkt bleibt die Einstellung von Triebfahrzeugführern bei der AVG. Hier gibt es immer noch einen Fehlbedarf von ca. 60 Mitarbeitern. Bis Ende erstes Quartal 2016 sollen diese ausgebildet sein.