

Antrag

der Abg. Winfried Scheuermann u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Innenministeriums

Kapazitätsengpässe im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. auf welchen Strecken nach den Kürzungen der Regionalisierungsmittel bis heute Kapazitätsengpässe bestehen;
2. auf welchen Strecken trotz verbesserter Angebote Überlastungen im SPNV zu verzeichnen sind;
3. welche Maßnahmen bisher eingeleitet worden sind, um die Kapazitätsengpässe zu beseitigen;
4. ob Kapazitätsengpässe auf den Ausstieg des Landes aus der Fahrzeugförderung zurückzuführen sind;
5. ob das Land Erkenntnisse darüber hat, dass der DB AG diese Zustände bekannt sind und ob Ansätze seitens der DB AG erkennbar sind, bestehende Kapazitätsengpässe zu beseitigen.

19. 01. 2009

Scheuermann, Blenke, Jägel, Herrmann,
Bormann, Razavi, Wolf, Hitzler CDU

Begründung

Es ist zu beobachten, dass die Züge der DB Regio AG auf einigen Strecken zeitweise eine zu geringe Kapazität aufweisen. Die Kapazität müsste durch zusätzliche Wagen oder ggf. auch durch zusätzliche Zugleistung gesteigert werden. Mit dem vorliegenden Antrag werden Informationen über den Umfang der Kapazitätsengpässe sowie über die Möglichkeiten, im Rahmen des Verkehrsvertrages mit der DB AG Abhilfe zu schaffen, begehrt.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 9. Februar 2009 Nr. 7-3890.0/1205*1 nimmt das Innenministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. auf welchen Strecken nach den Kürzungen der Regionalisierungsmittel bis heute Kapazitätsengpässe bestehen;

Zu 1.:

Vor allem auf folgenden Strecken kommt es zu Überbesetzungen:

KBS 665 1-4 Mannheim–Heidelberg–Wiesloch–Walldorf im Berufsverkehr (S-Bahn Rhein Neckar)

KBS 702 im Schüler- und Berufsverkehr um Freiburg sowie zwischen Karlsruhe und Offenburg

KBS 726 und 729 auf den Strecken Freiburg–Breisach und Freiburg–Elzach der Breisgau-S-Bahn GmbH

KBS 730 Basel–Waldshut–Singen im Schüler- und Berufs- sowie im Wochenendverkehr

KBS 731 im Schülerverkehr um Friedrichshafen

KBS 734 Basel–Lörrach–Zell im Berufsverkehr

KBS 740 Stuttgart–Rottweil–Singen im Schüler- und Berufsverkehr, Bendorf–Böblingen und im Wochenendverkehr Stuttgart–Singen

KBS 757 Aalen–Ulm im Schülerverkehr Heidenheim

KBS 760 Stuttgart–Reutlingen–Tübingen im Berufsverkehr

KBS 766 Tübingen–Balingen–Sigmaringen im Schüler- und Berufsverkehr

KBS 770 Stuttgart–Mühlacker–Pforzheim–Karlsruhe im Schüler- und Berufs- sowie im Wochenendverkehr

Anl. 1 zeigt eine Übersicht, welche Zugleistungen der DB Regio im Regionalverkehr im 1. Halbjahr 2008 im Reisenden-Erfassungs-System (RES) der DB Regio als überbesetzt mit mehr als 120 % der Sitzplätze ausgewiesen wurden. Dabei muss berücksichtigt werden, dass aufgrund des Stichproben-

systems nicht alle Überbesetzungen erfasst werden. Zum anderen wird insbesondere dann, wenn es sich um Leistungen handelt, bei denen die Fahrgäste größere Mengen an Gepäck oder mehrere Fahrräder mit sich führen, auch eine Besetzung von weniger als 120, aber über 100 % als sehr störend empfunden. Dies trifft z. B. auf viele Leistungen der IRE-Linie Ulm–Singen–Basel zu, wo verstopfte Gänge und Ein- und Ausstiegsbereiche teilweise zu Haltezeitüberschreitungen, Verspätungen und Anschlussverlusten führen.

Daneben kommt es auch auf verschiedenen anderen Strecken im Land vor allem im Freizeitverkehr zu Überbesetzungen.

2. auf welchen Strecken trotz verbesserter Angebote Überlastungen im SPNV zu verzeichnen sind;

Zu 2.:

Siehe die Antwort zu Frage 1.

3. welche Maßnahmen bisher eingeleitet worden sind, um die Kapazitätsengpässe zu beseitigen;

Zu 3.:

Mit den vom Landtag im Nachtragshaushalt 2007 bereitgestellten 2,4 Mio. € konnte ein Teil der Angebotskürzungen, die aufgrund der durch den Bund gekürzten Zuweisung von Regionalisierungsmitteln vorgenommen werden mussten, zurückgenommen werden. Insbesondere bei den von den Leistungskürzungen betroffenen Pendlerverkehren konnten einige Züge zum Teil bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007 wieder eingeführt werden. Seit Februar 2008 fahren landesweit wieder mehr Züge vorrangig im Berufsverkehr. So sind auf nachfolgenden Strecken Lücken im Angebot beseitigt worden: Mannheim–Osterburken, Bruchsal–Germersheim, Sinsheim–Heilbronn, Heilbronn–Osterburken, Backnang–Schwäbisch Hall–Hessental, Biberach–Aulendorf, Tübingen–Stuttgart, Nürtingen–Plochingen, Rottweil–Horb, Heidenheim–Niederstotzingen, Stuttgart–Aalen, Offenburg–Freiburg–Basel, Konstanz–Karlsruhe, Titisee–Seebrugg, Basel–Schaffhausen–Singen, Neustadt–Stuttgart/Tübingen.

Gleichwohl blieb die Situation vielerorts unbefriedigend, sodass zur Beseitigung der weiterhin vorhandenen Kapazitätsengpässe in den vergangenen Monaten weitere Möglichkeiten zur Abhilfe gesucht wurden und nachfolgende Maßnahmen aufwandsneutral umgesetzt werden konnten:

- KBS 665.1-2 (S-Bahn Rhein-Neckar): Zur Bewältigung des Schülerverkehrs im Neckar-Odenwald-Kreis werden im morgendlichen Berufsverkehr zwei Schülerzüge zwischen Neckarelz und Osterburken durch einen 6-Wagen-Lokzug ersetzt. Die dadurch gewonnenen zwei Einzeltriebwagen werden zur Verstärkung anderer S-Bahn-Züge verwendet.
- KBS 665.3-4 (S-Bahn Rhein-Neckar): Viele S-Bahn-Leistungen wurden durch Optimierung der Umläufe auf Doppeltraktion aufgestockt. Zusätzlich wurden ehemalige Eilzüge durch Umwandlung in überall haltende S-Bahnen und Veränderung der zeitlichen Lage zur Kapazitätsbewältigung herangezogen.
- KBS 702 Offenburg–Freiburg–Basel: Durch Umschichtungen, bei denen im Rheintal Regionalbahnen gestrichen und durch zusätzliche Regionalexpress-Halte teilweise ersetzt wurden, wurden im Früh-Berufsverkehr zwischen Emmendingen und Freiburg sowie zwischen Müllheim und Freiburg

- zusätzliche Pendlerzüge eingeführt, welche die überbesetzten anderen Züge auf diesen Strecken entlasten. DB Regio Südbaden hat dazu die Kapazität der übrigen Züge auf der Rheintalstrecke auf bis zu 840 Sitzplätze (7 Doppelstockwagen) erweitert. Allerdings stößt der dafür erforderliche Entfall von Verbindungen im Spätverkehr auf Kritik.
- KBS 706 Mannheim–Elsenztal–Heilbronn: Durch Verlängerung des Bahnsteiges in Bad Wimpfen kann die RE-Linie Mannheim–Heilbronn auf fünf statt bisher vier Wagen erweitert werden. Dies wird im morgendlichen Berufsverkehr auch praktiziert. Zusätzlich werden einzelne Triebwagenzüge (628) in Dreifachtraktion gefahren.
 - KBS 719 Offenburg–Strasbourg: Nach Einführung eines neuen Fahrplankonzeptes im Jahre 2007 haben sich die Fahrgastzahlen nach Strasbourg innerhalb eines Jahres verdreifacht. Die Ortenau-S-Bahn verstärkt ihre Züge auf Garnituren mit bis zu vier Triebwagen vom Typ RS1.
 - KBS 720 Karlsruhe–Offenburg–Konstanz: Auf der Schwarzwaldbahn mussten im Spätverkehr im Bereich Villingen Züge ersatzlos gestrichen werden, um den stetigen Überbesetzungen auf dem Abschnitt Karlsruhe–Offenburg durch ein zusätzliches Entlastungszugpaar zumindest ansatzweise begegnen zu können. Im Abschnitt Singen–Konstanz mussten im Früh-Berufsverkehr zudem einige Schwarzwaldbahnzüge für die Entlastung der parallelen S-Bahn „Seehas“ herangezogen werden, indem diese nun an fast allen S-Bahn-Stationen halten.
 - KBS 721 Freudenstadt–Hausach–Offenburg: Statt mit Solo-Triebwagen werden von der Ortenau-S-Bahn an Wochenenden zwischen Frühjahr und Herbst die meisten Züge auf dieser Strecke mit zwei Triebwagen vom Typ RS1 gefahren.
 - KBS 727/728 Freiburg–Höllental–Neustadt/Seebrugg: Führung nahezu aller Züge im Berufs- und Wochenendverkehr mit vier oder sechs statt der bisher eingesetzten drei Wagen durch DB Regio Südbaden. Dies ist wegen der Auswirkungen der veränderten Schulzeiten nach G8 sowie der starken Nutzung der Konus-Gästekarte erforderlich. Wegen der Steilstrecke ist für diese Züge zudem eine zweite Lokomotive erforderlich.
 - KBS 731 Lindau–Radolfzell: Wegen des vermehrten Schulschlusses zur 8. Stunde wurde die Regionalbahn Friedrichshafen (ab 16:33) nach Radolfzell von zwei auf drei VT der Baureihe 650 aufgestockt.
 - KBS 740 Stuttgart–Singen: Durch Leistungstausch konnte ein stark belasteter Ringzug der HzL zwischen Rottweil und Tuttlingen durch einen ET der Baureihe 425 der DB Regio AG ersetzt werden (hierfür wären drei VT des Ringzuges erforderlich). Im Gegenzug erbringt die HzL ein Zugpaar von Rottweil nach Horb für die DB, für welche ein einzelner VT ausreicht.
 - KBS 750 Stuttgart–Ulm: Die Regionalbahn von Geislingen (ab 7:37) von Geislingen nach Stuttgart wurde von DB Regio ohne Abstimmung mit dem Aufgabenträger von einem Wagenzug mit fünf Wagen auf einen einzelnen ET der Baureihe 425 zusammengestrichen. Diese Maßnahme soll zum 16. Februar 2008 revidiert werden.
 - KBS 750/751: Zur Bewältigung von Kapazitätsengpässen im Fahrradverkehr Richtung Bodensee wird neu in den Sommermonaten am Wochenende ein Fahrrad-Gepäckwagen mit zusätzlichem Fahrladeschaffner zwischen Stuttgart (ab 7:02 Uhr), Ulm und Lindau eingeführt.

- KBS 751/766: Wegen des vermehrten Schulschlusses zur 8. Stunde wurde die Regionalbahn Ulm (ab 15:16) nach Aulendorf–Sigmaringen von einem VT der Baureihe 650 auf zwei aufgestockt.
- KBS 760 Stuttgart–Tübingen: Die stark belastete Regionalbahn Tübingen–Plochingen (Tübingen ab 20:15 Uhr) wurde zum Fahrplanwechsel auf Doppeltraktion aufgestockt, da ein VT nicht mehr ausgereicht hat.
- KBS 760/766: Die IRE-Linie Stuttgart–Tübingen–Sigmaringen–Aulendorf wurde an Wochenenden und im abendlichen Berufsverkehr in den relevanten Zeiten auf Doppeltraktion (Baureihe 611) aufgestockt.
- KBS 770: Auf der IRE-Linie Stuttgart–Karlsruhe wird seit dem Fahrplanwechsel der am stärksten belastete Umlauf mit der Leistung um 16:59 Uhr ab Stuttgart mit fünf statt vier Wagen gefahren. An Wochenenden werden alle Züge dieser Linie mit fünf statt vier Wagen gefahren.
- KBS 774: Auf der Kulturbahn zwischen Horb und Tübingen wurde eine weit über die Ausschreibung hinausgehende Behängung vereinbart. Dies wird durch verstärkten Einsatz von VT der Baureihen 611, 650.0 und 650.1 ermöglicht. An Wochenenden wird zur Fahrradbeförderung ein verstärkter Einsatz von Zügen in Doppeltraktion zwischen Pforzheim und Horb eingeführt.
- KBS 780: Auf der Regionalbahn-Linie Lauda–Osterburken–Jagstfeld–Heilbronn wurde der eingesetzte Dieseltriebwagen (628) durch einen elektrischen Lokzug mit drei Wagen ersetzt.

Weiterhin sind mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen Verhandlungen über zusätzliche Leistungen zwischen Offenburg und Karlsruhe (vor allem den nachmittäglichen Berufsverkehr betreffend) sowie zur Breisgau-S-Bahn im Gange. Es zeichnet sich allerdings ab, dass hierfür und für weitere Verbesserungen zusätzliche Mittel erforderlich wären, da in vielen Fällen aufgrund der vorhandenen Bahnsteiglänge keine weiteren Fahrzeuge an die bereits verkehrenden Züge mehr angehängt werden können. Die Landesregierung wird im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten auch weiterhin alles dafür tun, um ein attraktives SPNV-Angebot zu gewährleisten.

4. ob Kapazitätsengpässe auf den Ausstieg des Landes aus der Fahrzeugförderung zurückzuführen sind;

Zu 4.:

Hauptursache für die Kapazitätsengpässe sind die an sich erfreulichen, kräftigen Fahrgaststeigerungen in den letzten Jahren (über 30 % seit 2002), denen spürbare Angebotskürzungen im Zuge der durch den Bund erzwungenen Absenkung der Regionalisierungsmittel gegenüberstehen. Wo zusätzliche Zugfahrten erforderlich sind, z. B. weil die Züge nicht mehr verstärkt werden können, sind in erster Linie zusätzliche Bestelltentgelte nötig. Meist lassen sich Verstärkerleistungen mit vorhandenem Fahrzeugmaterial flexibel und relativ kostengünstig umsetzen. Es gibt allerdings einzelne Fälle, in denen Neufahrzeuge unumgänglich sind (z. B. IRE Stuttgart–Karlsruhe oder Schwarzwaldbahn) und in denen eine Fahrzeugförderung die Bereitschaft der DB AG zur Investition erhöhen würde.

5. ob das Land Erkenntnisse darüber hat, dass der DB AG diese Zustände bekannt sind und ob Ansätze seitens der DB AG erkennbar sind, bestehende Kapazitätsengpässe zu beseitigen.

Zu 5.:

Die Kapazitätsengpässe sind der DB AG sehr wohl bekannt. In gewissem Umfang zeigt sie auch Bereitschaft, von sich aus tätig zu werden (s. Punkt 3). Mitunter – besonders deutlich wird dies beim IRE-Verkehr zwischen Basel und Singen am Wochenende – bleibt aufgrund infrastruktureller Restriktionen als Lösung nur der Wiedereinsatz von 2007 gestrichenen Zugleistungen. Sobald jedoch Überlastungen nur durch Einsatz neuer Züge abgebaut werden können, müsste das Land zur Umsetzung weitere Zuschüsse leisten.

In Vertretung
Köberle
Staatssekretär

Anlage 1

Anl. 1

30.01.2009

Überfüllte Züge in Baden-Württemberg (Besetzung > 120% der Sitzplätze)

Auswertung aus dem Management- informations- und Planungssystem der NVBW (MIPS)

1. Halbjahr 2008, Ferienwerkstage nicht berücksichtigt

Nur Regionalverkehr der DB, ohne S-Bahn Stuttgart und nichtbundeseigene Eisenbahnen

Strecke	Tagesart	Zug	max. Besetzung
665.1	Mo-Fr	S 6142	128%
665.1	Sa	S 6130	152%
665.1	So+F	S 6120	121%
676	Mo-Fr	RE 3813	123%
700	Mo-Fr	RB 18656	129%
700	Mo-Fr	RB 18691	120%
700	Sa	RB 18691	145%
701	Mo-Fr	S 6106	158%
701	Mo-Fr	S 6304	140%
701	Mo-Fr	S 6302	127%
701	Mo-Fr	S 6349	123%
702	Mo-Fr	RB 31160	126%
702	Mo-Fr	RE 31063	122%
702	Mo-Fr	RB 31050	90%
702.1	Mo-Fr	4731	91%
702.1	Mo-Fr	4740	91%
702.1	Mo-Fr	4724	91%
702.1	Sa	5182	105%
702.1	Sa	4709	97%
702.1	Sa	4704	90%
702.1	So+F	4716	123%
705	Mo-Fr	6108	136%
705	Mo-Fr	6112	120%
706	Mo-Fr	18312	96%
709	Mo-Fr	33607	120%
719	Sa	31967	128%
719	So+F	31956	178%
719	So+F	31965	159%
719	So+F	31961	127%
720	Sa	3102	122%
720	Sa	3103	116%
720	So+F	3110	129%
720	So+F	3112	108%
727	Mo-Fr	22303	178%
727	So+F	31581	145%
730	Mo-Fr	8214	178%
730	Mo-Fr	31234	175%
730	Mo-Fr	31435	156%
730	Mo-Fr	31429	125%
730	Mo-Fr	31438	121%
730	Sa	3102	158%

05+039kursiv und rötlich hinterlegt:
 Zahlen sind von DB-Zugbegleitern erhoben,
 mit Abschlagsfaktoren berechnet und
 vmtl. zu niedrig; Überfüllung ab 90% unterstellt von 2

Zusammenfassung überfüllte Züge 1. Hj. 2008

Anlage 1

Anl. 1

30.01.2009

Strecke	Tagesart	Zug	max. Besetzung
730	Sa	3103	127%
730	So+F	3110	121%
731	Mo-Fr	22793	145%
731	Mo-Fr	22747	137%
731	Mo-Fr	4202	131%
731	Sa	3102	131%
731	So+F	22728	174%
731	So+F	3112	123%
740	Mo-Fr	19618	136%
740	Sa	19654	151%
740	Sa	19699	121%
751	Mo-Fr	22605	142%
751	Mo-Fr	22591	125%
751	So+F	3112	121%
753	So+F	22867	149%
753	So+F	22858	125%
755	Mo-Fr	22804	145%
755	So+F	3216	131%
755	So+F	3218	124%
757	Mo-Fr	22506	124%
760	Mo-Fr	22926	149%
760	Mo-Fr	22203	145%
760	Mo-Fr	22217	130%
765	Sa	22414	220%
765	Sa	22427	134%
766	Mo-Fr	3254	141%
766	Mo-Fr	3250	129%
770	Mo-Fr	85602	163%
770	Mo-Fr	85645	155%
770	Mo-Fr	85604	142%
770	Mo-Fr	19501	130%
770	Mo-Fr	85606	128%
770	Mo-Fr	85608	127%
770	Mo-Fr	85630	122%
770	Mo-Fr	85651	121%
770	Sa	19196	179%
780	Mo-Fr	19833	93%
786	Sa	19488	134%
788	Mo-Fr	33538	143%
788	Mo-Fr	33509	134%
788	Mo-Fr	33541	129%
788	Mo-Fr	33543	128%
788	Mo-Fr	33540	124%

05+039kursiv und rötlich hinterlegt:
 Zahlen sind von DB-Zugbegleitern erhoben,
 mit Abschlagsfaktoren berechnet und
 vmtl. zu niedrig; Überfüllung ab 90% unterstellt 2 von 2

Zusammenfassung überfüllte Züge 1. Hj. 2008