

Mitteilung
der Landesregierung

**Bericht der Landesregierung zu einem Beschluss des Landtags;
hier: Denkschrift 2001 des Rechnungshofs zur Landeshaushalts-
rechnung von Baden-Württemberg für das Haushaltsjahr
1999 (Nr. 17) – Controlling im Schienenpersonennahver-
kehr**

Landtagsbeschluss

Der Landtag hat am 2. Juni 2005 folgenden Beschluss gefasst (Drucksache 13/4203 Ziffer 2):

Die Landesregierung zu ersuchen,

dem Landtag über die weitere Umsetzung des Controllings im Schienenpersonennahverkehr bis 28. Februar 2006 zu berichten.

Bericht

Mit Schreiben vom 6. Februar 2006, Az.: I 0451.1, berichtet das Staatsministerium in Ergänzung zu seinem Abschlussbericht auf Drucksache 13/4141 wie folgt:

Der folgende Bericht schließt an den Bericht der Landesregierung vom 14. März 2005 (Drucksache 13/4141) an und zeigt die weitere Umsetzung des Controllings im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf. Er beschreibt die Auswirkungen auf die zum Fahrplanwechsel 2005 im Dezember 2004 vorgenommene landesweite Angebotsanpassung am Beispiel „Ferienfahrplan“ (Nr. 1), die weitere Angebotsoptimierung nach Auswertung weiterer Controlling-Ergebnisse zum Fahrplanwechsel im Dezember 2005 (Nr. 2) und stellt die Planungen zur Ausweitung des Controllings im SPNV dar (Nr. 3).

1. Auswirkungen der Angebotsanpassung zum Dezember 2004

Die Einführung eines landesweiten Ferienfahrplans war Bestandteil der Angebotsanpassung zum Fahrplanwechsel 2004/2005. Ausgehend von der allgemeinen Lebenserfahrung, dass in den schulfreien Winter- und Sommerferien insgesamt weniger Fahrgäste mit den Nahverkehrszügen fahren, wurden einzelne Zugleistungen in bestimmten Tageslagen in den Sommer- und Weihnachtsferien eingestellt. Dabei wurde allerdings darauf geachtet, dass ausreichende Kapazitäten in vor- und nachfahrenden Zügen angeboten werden konnten. Für die auch in der Ferienzeit fahrenden Berufspendler bedeutete diese Fahrplanänderung zum Teil eine Umstellung der bisherigen Fahrgewohnheiten. So mussten z. B. im Raum Stuttgart Pendler von der befristet eingestellten IRE-Verbindung („Sprinter“) auf einen zeitnah fahrenden Regional Express mit annähernd gleicher Fahrzeit umsteigen. Die damit verbundenen Unannehmlichkeiten (u. a. andere Zugverbindung mit anderen Abfahrts- und Ankunftszeiten) wurden von den Fahrgästen jedoch größtenteils akzeptiert. Lediglich im Großraum Stuttgart haben Kommunen und Kreise Alternativvorschläge zur teilweisen Ersetzung des Ferienfahrplans vorgetragen. Vorgeschlagen wurde im Wesentlichen der Erhalt einzelner besonders günstig gelegener morgendlicher SPNV-Leistungen gegen die dauerhafte Streichung von Nahverkehrszügen an Wochenenden und in Tagesrandlagen. Die Vorschläge erfüllten die Kriterien der Controlling-Konzeption des Landes (u. a. geringe Auslastung, hoher Zuschuss je Pkm) und waren ergebnisneutral, d.h. die mit einer Dauereinstellung eingesparten Zugkilometer entsprachen in etwa dem mit der Ferienfahrplanregelung bewirkten Einsparergebnis. Die Landesregierung hat daher die Alternativvorschläge nach Prüfung gebilligt mit der Folge, dass im Raum Stuttgart der geplante Ferienfahrplan nur auf der Kursbuchstrecke (KBS) 760 Stuttgart – Tübingen eingeführt wurde.¹⁾ Das damalige Ministerium für Umwelt und Verkehr hatte immer signalisiert, dass es für geeignetere Alternativen bei den Angebotsanpassungen offen sei, zumal die Umsetzung der landesweiten Angebotsanpassung nicht vorher mit den Kommunen und Kreisen abgestimmt werden konnte.

2. Weitere Angebotsoptimierung anhand der Controlling-Ergebnisse 2005

Im Sommer 2005 führte die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) im Auftrag des Innenministeriums und in Abstimmung mit der DB Regio AG Fahrgastzählungen durch, um die Auswirkungen des Ferienfahrplans feststellen zu können.

Die Fahrgastzählung beschränkte sich auf die KBS 760 Stuttgart – Tübingen, der einzigen Strecke im Raum Stuttgart, für die der Ferienfahrplan vollständig eingeführt wurde. Die Zählung erfolgte in den zeitnah zu den befristet eingestellten Zügen liegenden Zügen (davor und danach). Diese Züge wurden zweimal gezählt, jeweils in der Mitte der ersten und der zweiten Ferienhälfte der Sommerferien (Kalen-derwoche 32 und 35). Von der Zählung waren insgesamt 32 Züge betroffen (jeweils kompletter Zugdurchlauf).

¹⁾ Für die KBS 760 sind von den Kreisen und Kommunen keine Änderungsvorschläge vorgetragen worden, mit dem Ferienfahrplan bestand insoweit offenkundig Einvernehmen. Für weitere Informationen zur Ersetzung des Ferienfahrplans im Raum Stuttgart wird auf die Stellungnahme des Landes zu den Drucksachen 13/3565, 13/3820 und 13/4019 verwiesen.

Die Auswertung der durchgeführten Fahrgastzählungen kommt zu folgenden Ergebnissen:

- Alle Züge wiesen mit wenigen Ausnahmen eine Auslastung von maximal 60 % auf.
- Einzelne Züge hatten auch auf dem stärksten Abschnitt eine Auslastung von weniger als 40 %.
- Lediglich ab Stuttgart in Fahrtrichtung Tübingen konnten im Abschnitt Bad-Cannstatt – Wendlingen/Nürtingen im nachmittäglichen und abendlichen Berufsverkehr Spitzenauslastungen bis zu 100 % notiert werden.

Somit steht fest, dass es zur Hauptverkehrszeit am Nachmittag/Frühabend in Fahrtrichtung Stuttgart – Tübingen keine unzumutbaren Überlastungen gab. Die Einführung und Umsetzung des Ferienfahrplans auf der KBS 760 Stuttgart – Tübingen hat sich als sachgerecht und angemessen erwiesen. Auch auf dieser Strecke waren im Berufsverkehr deutliche Nachfragerückgänge während den Sommerferien zu beobachten. Während dies im Frühberufsverkehr zu deutlich schwächeren Auslastungen führt, erfolgt in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit offenbar eine Kompensation durch zusätzlichen Freizeitverkehr.

Neben der Einführung des landesweiten Ferienfahrplans führte die Angebotsoptimierung im Raum Oberschwaben zu einer vergleichsweise starken Reduzierung des Fahrplanangebots, nämlich um ca. 500.000 Zug-km. Im Hinblick auf diesen spürbaren Einschnitt wurde die Verkehrsentwicklung in diesem Raum im Jahr 2005 besonders aufmerksam beobachtet. Tatsächlich zeigte sich unterjährig ein Bedarf an vereinzelt zusätzlichen Zügen, insbesondere im Berufsverkehr zwischen Kißlegg und Aulendorf und zwischen Memmingen, Leutkirch, Kißlegg und Hergatz.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2005 wurden aus diesem Grund in Abstimmung mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen bedarfsgerechte Zusatzleistungen eingeführt. Die Fahrplanänderungen wurden mit den Beteiligten in der Region vorab abgestimmt und auf der regionalen Fahrplan- und Pressekonferenz am 29. September 2005 in Weingarten vorgestellt.

3. Weiterentwicklung des Controlling-Konzepts

3.1 Ausdehnung auf NE-Bahnen

Die landesweite Angebotsanpassung zum Fahrplanwechsel 2004/2005 erfasste mangels umfassender Datenbestände zum damaligen Zeitpunkt nur die Verkehrsleistungen der DB Regio AG. Die Verkehrsleistungen der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen), die im Auftrag des Landes erbracht werden, sollen aber ebenfalls den Kriterien des Controlling-Konzeptes des Landes (effizienter Mitteleinsatz, Umlaufoptimierung, zeitnahe alternative Fahrmöglichkeiten, Berücksichtigung der Bedienzeiten des Integralen Taktfahrplans) unterworfen werden. Entsprechendes gilt für die im Land tätigen Tochtergesellschaften der DB Regio AG.

Seit der Übernahme der Aufgabenträgerschaft des Landes für den Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg im Jahr 1996 sind mit 10 Eisenbahnverkehrsunternehmen Verkehrsverträge abgeschlossen worden. Weitere neue Verkehrsverträge werden hinzukommen (u. a. Schwarzwaldbahn und der „seehas“ sowie als Folge landesübergreifender Ausschreibungen – wie z. B. E-Netz Augsburg).

In Baden-Württemberg sind aktuell neben der DB Regio AG – Region Baden-Württemberg – weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen im Auftrag des Landes tätig:

1. DB Regio AG, Verkehrsunternehmen RheinNeckar (Mannheim)
2. AVG (Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Karlsruhe)
3. Konsortium AVG/DB Regio AG
4. BOB (Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH, Friedrichshafen)
5. BSB (Breisgau-S-Bahn GmbH, Freiburg)
6. RAB (DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH, Ulm)

7. HzL (Hohenzollerische Landesbahn AG, Hechingen)
8. SBB GmbH (Tochtergesellschaft der Schweizerischen Bundesbahnen AG, Bern)
9. SWEG (Südwestdeutsche Verkehrs-AG, Lahr)
10. VIAS GmbH (Tochtergesellschaft der Verkehrsgemeinschaft Frankfurt und der Rurtalbahn, Frankfurt)

Sie erbringen mit rd. 21 Mio. Zugkilometer pro Jahr etwa die Hälfte der Leistungen, welche die DB Regio AG in Baden-Württemberg fährt. Die Zuschüsse des Landes belaufen sich dafür auf rd. 150 Mio. €/Jahr. Aufgrund dieser großen Leistungsmenge und der Zuschusshöhe ist eine alsbaldige vollständige Einbeziehung in das Controlling-System notwendig.

Eine detaillierte Übersicht aller im Auftrag des Landes bei NE-Bahnen bestellten Verkehrsleistungen zeigt nachfolgende Tabelle.

**SPNV-Leistungen und Verkehrsverträge in Aufgabenträgerschaft des Landes
– Stand 2005 –**

EVU	Kursbuchstrecke (KBS)	Strecken und Abschnitte	Zugkilometer p.a.	Betriebsaufnahme
AVG	676, 701, 702, 710.4, 710.5, 710.9, 770	Karlsruhe – Bruchsal, Karlsruhe – Heilbronn, Karlsruhe – Baden-Baden – Bühl – Achern, Karlsruhe – Pforzheim, Bretten – Bruchsal,	5.152.459	1996
AVG	775	Pforzheim – Bad Wildbad	378.122	2002
AVG	Murgalbahn	Karlsruhe – Rastatt – Freudenstadt	1.890.180	2002
AVG / DB Regio	770/771	Pforzheim – Bietigheim-Bissingen, Bretten – Mühlacker	1.210.820	1999
AVG / DB Regio	783	Stadtbahn Heilbronn – Öhringen	756.776	2006
BOB	751	Friedrichshafen – Aulendorf	531.000	1996
BSB	726	Freiburg – Elzach	474.760	2002
BSB	729	Freiburg – Breisach	477.180	1997
DB ZugBus RAB	765, 770, 772, 774	Nagoldtalbahn (Tübingen – Horb – Pforzheim [Karlsruhe])	1.583.769	2004
DB Regio AG	665, 670, 677, 701, 705, 708	S-Bahn RheinNeckar	3.242.541	2003
HzL	766	Tübingen – Sigmaringen	988.459	1997
HzL	Ringzug	Schwarzwald-Baar-Heuberg	1.257.527	2002
HzL	740	RE Singen	24.000	2002
SBB GmbH	734, 735	Weil am Rhein – Lörrach, Zell im Wiesental – Lörrach – Basel Badischer Bahnhof	949.801	2003
SBB GmbH	720	seehas Engen – Konstanz	573.000	2005
SWEG	702, 718, 719, 720, 741	Offenburg – Appenweier, Offenburg – Bad Griesbach, Offenburg – Strasbourg, Offenburg – Hausach – Freudenstadt	1.490.686	1998
VIAS GmbH	641	Odenwaldbahn	41.000	2005
Summe:			21.022.080	

In den einzelnen Verkehrsverträgen sind u. a. Regelungen zum Berichtswesen, zu Nachweispflichten und Datenlieferungen enthalten.

3.2 Verbesserung der Datenbasis

Zur weiteren Optimierung des Controllingverfahrens ist es auch erforderlich, die systematische und automatisierte Auswertung der Reisendenzahlen zu verbessern.

Die DB Regio AG führt in regelmäßigen Zählintervallen landesweit in ihren Zügen Reisendenzählungen durch. Sie stellt diese Daten dem Land für das Controllingverfahren zur Verfügung (sog. *ReisendenErfassungssystem*, RES-Zahlen). Eine Weitergabe an Dritte bedarf der Zustimmung der DB Regio AG.

Die weitere Auswertung der zur Verfügung gestellten Daten (zug- und/oder linienscharf) gestaltet sich sehr aufwändig. Es ist daher dringend erforderlich, im Rahmen des entwickelten Controllingverfahrens eine weitgehende automatisierte, einfach beherrschbare Auswertung der Fahrgastzahlen der DB Regio AG zu gewährleisten.

Das Land hatte die NVBW Ende 2004 damit beauftragt, eine praktikable Lösung für eine automatisierte Auswertung von RES-Daten der DB Regio AG zu entwickeln und einzusetzen. Die Auswertung der RES-Daten soll durch eine DV-gestützte Lösung nach verschiedenen Kriterien ermöglicht werden. Hierzu zählen insbesondere:

- Ein- und Aussteiger an bestimmten Stationen,
- Ein- und Aussteiger nach Zugnummer und Strecken,
- Besetzung und Auslastung von Zügen, ggf. getrennt nach Zuggattungen,
- kumulierte Auswertungen nach Strecken und Zuggattungen,
- landesweite Ein- und Aussteigerzahlen sowie Besetzungszahlen.

Die ersten Ergebnisse lagen der Angebotsoptimierung zum Fahrplanwechsel Dezember 2005 zugrunde. Die RES-Daten der DB Regio AG werden bis Mitte 2006 vollständig in das DV-System eingespeist sein. Dann ist es möglich, automatisierte zug- und linienscharfe Auswertungen der Reisendenzahlen (einschließlich Ferienzeit) der DB Regio AG zu erstellen und im Controllingverfahren einzusetzen. Gegenüber dem heutigen Verfahren bedeutet dies eine starke Beschleunigung mit großer Zeitersparnis.

Auch in den Verkehrsverträgen der anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen sind Regelungen für regelmäßig durchzuführende Fahrgastzählungen und Datenlieferungen an das Land enthalten. Bisher werden diese Daten durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen manuell erfasst und dem Land in der Regel im Excel-Format zugesandt. Die Datenumfänge bei den NE-Bahnen sind grundsätzlich nicht so umfangreich wie bei der DB Regio AG, die Datenaufbereitung ist dennoch sehr zeitintensiv. Es wird angestrebt, die Daten der NE-Bahnen ebenfalls so schnell wie möglich in die DV-gestützte Lösung zu integrieren.