

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Hans-Ulrich Rülke FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Zugverbindungen zwischen Stuttgart und dem Enzkreis

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welches Konzept hat sie zur Verbesserung der Zugverbindung zwischen Stuttgart und dem Raum Pforzheim/Enzkreis im Allgemeinen und zwischen Mühlacker/Enzberg und Stuttgart im Besonderen?
2. Welche Chancen sieht sie aus ihrer Sicht, für Pendler in den Hauptverkehrszeiten eine halbstündige direkte Zugverbindung von Stuttgart nach Enzberg über die Neubaustrecke einzurichten?
3. Wie bewertet sie aus ihrer Sicht die Qualität des Kundenservices und die Freundlichkeit der Bahnmitarbeiter und welche Maßnahmen ergreift sie, um diese weiter zu verbessern?
4. Wie erklärt sie den regelmäßigen Platzmangel in den Interregio-Express-Zügen (IRE) zu den Hauptverkehrszeiten und welche Maßnahmen ergreift sie zur Verbesserung der Situation?
5. Welche Maßnahmen ergreift sie zur Verbesserung der Situation für Reisende mit Koffern, die oftmals in den Zügen keinen Stauraum für ihr Gepäck vorfinden?
6. Wie bewertet sie angesichts der offensichtlichen Auslastung der IRE-Züge die Realisierungschance für eine höhere Taktung der IRE-Verbindungen zwischen Karlsruhe und Stuttgart?

20.02.2014

Dr. Rülke FDP/DVP

Antwort

Mit Schreiben vom 17. März 2014 Nr. 3-3822.5/1599 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Welches Konzept hat sie zur Verbesserung der Zugverbindung zwischen Stuttgart und dem Raum Pforzheim/Enzkreis im Allgemeinen und zwischen Mühlacker/Enzberg und Stuttgart im Besonderen?*

Im Zusammenhang mit der geplanten Ausschreibung des sogenannten Netzes 1 ist vorgesehen, stündlich einen RegionalExpress (RE) von Stuttgart über Ludwigsburg–Bietigheim nach Karlsruhe einzusetzen, von dem alle zwei Stunden in Mühlacker ein Zugteil nach Bretten–Bruchsal–Heidelberg geführt werden soll (Flügelung). Dadurch erhalten Enzberg, Niefern und Eutingen (Baden) stündlich eine umsteigefreie Verbindung nach Ludwigsburg und Stuttgart. Die AVG-Stadtbahnen sollen nach der derzeitigen Planung zwischen Bietigheim-Bissingen und Pforzheim durch eine stündliche RegionalBahn (RB) ersetzt werden. Dadurch könnten Kapazitäten ausgeweitet und unter Umständen auch zusätzliche Halte realisiert werden.

2. *Welche Chancen sieht sie aus ihrer Sicht, für Pendler in den Hauptverkehrszeiten eine halbstündige direkte Zugverbindung von Stuttgart nach Enzberg über die Neubaustrecke einzurichten?*

Die Umsetzung eines solchen Halbstundentakts würde bedeuten, dass der Interregio-Express (IRE) Stuttgart–Karlsruhe eine Reihe zusätzlicher Halte bedienen müsste und die Anschlüsse an die Fernverkehrsknoten in Karlsruhe und Stuttgart nicht mehr erreichen würde. Aufgrund der Bedeutung des Integralen Taktfahrplans ist ein solches Konzept von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) nicht geplant.

3. *Wie bewertet sie aus ihrer Sicht die Qualität des Kundenservices und die Freundlichkeit der Bahnmitarbeiter und welche Maßnahmen ergreift sie, um diese weiter zu verbessern?*

Der NVBW liegen keine Beschwerden über unfreundliche Zugbegleiter/innen auf der Strecke Stuttgart–Karlsruhe vor; auch aus eigener Anschauung der NVBW und von Mitgliedern der Hausleitung des Ministeriums ist kein unmittelbarer Handlungsbedarf erkennbar. Bei einer Neuausschreibung ist jedoch vorgesehen, zumindest bei denjenigen Linien, bei denen immer ein/e Zugbegleiter/in gefordert wird, die Präsenz sowie die Hilfsbereitschaft und Freundlichkeit der Zugbegleiter/innen im Rahmen der Kundenzufriedenheitsuntersuchungen bewerten zu lassen.

4. *Wie erklärt sie den regelmäßigen Platzmangel in den Interregio-Express-Zügen (IRE) zu den Hauptverkehrszeiten und welche Maßnahmen ergreift sie zur Verbesserung der Situation?*

Die Fahrgastzahlen haben landesweit in den letzten Jahren erfreulicherweise weiter zugenommen. Dadurch steigt auch der Auslastungsgrad der Züge. Für die IRE-Züge wurden 2009/2010 nochmals Wagen nachbeschafft; aufgrund der Befahrung der Neubaustrecke benötigen diese spezielle Ausstattungen (Notbremsüberbrückung, Höchstgeschwindigkeit 160 km/h) und können nicht ohne Weiteres durch andere Doppelstockwagen ersetzt werden. Wenn die planmäßig vorgesehenen fünf Doppelstockwagen eingesetzt werden, gibt es nach den Erkenntnissen der NVBW nur zwei Züge, bei denen regelmäßig die vorhandenen Sitzplätze nicht ausreichen, und auch dies nur zwischen Stuttgart Hbf und Vaihingen (Enz) und umgekehrt. In den letzten zwei Jahren kam es vor allem dadurch zu Problemen, dass die DB Regio AG leider öfter nur vier statt fünf Wagen bereitstellen konnte. Die NVBW ist hierzu mit DB Regio im Gespräch, um auf Verbesserungen hinzuwirken.

5. *Welche Maßnahmen ergreift sie zur Verbesserung der Situation für Reisende mit Koffern, die oftmals in den Zügen keinen Stauraum für ihr Gepäck vorfinden?*

Reisetaschen bis zu einem bestimmten Format passen gut zwischen die Lehnen von Rücken an Rücken stehenden Sitzreihen. Dies ist vielen Reisenden nicht bekannt. Reisenden mit größeren Taschen und Koffern wird empfohlen, die Mehrzweckbereiche zu benutzen. Statt Fahrrädern kann man dort auch großes Gepäck abstellen. Die IRE verfügen in der Regel über mehrere mit einem Fahrradsymbol gekennzeichnete Mehrzweckbereiche.

6. *Wie bewertet sie angesichts der offensichtlichen Auslastung der IRE-Züge die Realisierungschance für eine höhere Taktung der IRE-Verbindungen zwischen Karlsruhe und Stuttgart?*

Die Trassen- und Stationspreise, die die Infrastrukturgesellschaften der Deutschen Bahn AG erheben, steigen deutlich stärker, als die zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel jährlich dynamisiert werden (1,5 % p. a.). Die Folge ist ein strukturelles Defizit von derzeit 30 bis 40 Mio. Euro p. a.

Trotz der schwierigen Rahmenbedingungen strebt die Landesregierung eine Angebotserweiterung um 15 bis 20 Prozent an. Die Ausschreibung von Netzen soll helfen, das Defizit aufzufangen und neue Spielräume für eine Ausweitung des Angebots zu schaffen. Ob dabei auch eine Taktverdichtung des IRE zwischen Karlsruhe und Stuttgart finanziert werden kann, ist derzeit – auch aufgrund der in diesem Jahr anstehenden Revision der Regionalisierungsmittel – noch offen.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur