

## **Antrag**

**der Fraktion GRÜNE**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Innenministeriums**

### **Beseitigung der bekannten Kapazitätsengpässe im Bahn-Regionalverkehr**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. warum die in ihrer Stellungnahme zu Drucksache 14/1802, Ziffern 1 bis 2 angekündigte Unterrichtung des Landtags über den Sachstand des Controlling im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bisher nicht erfolgt ist;
2. wie im Jahr 2008 die Fahrgastzahlen (getrennt nach Einsteigern und Personenkilometern) an Schulwerktagen, an Samstagen und an Sonntagen auf den einzelnen Strecken im Land (DB und durch das Land bezuschusste NE-Bahnen) waren und wie sie sich im Vergleich zu den in der Drucksache 14/1802 genannten Zahlen der Jahre 2002 und 2007 jeweils verändert haben (DB);
3. wie hoch an Schulwerktagen, an Samstagen und an Sonntagen im Jahr 2008 im Vergleich zu 2002 auf den einzelnen Strecken (gemäß Aufgliederung in der Anlage zu Drucksache 14/1802) die Zahl der bestellten Zugkilometer waren;
4. welche Erkenntnisse sich aus dem Controlling über den Zusammenhang zwischen den Angebotskürzungen der Jahre 2004 und 2007 und der Entwicklung der Fahrgastzahlen auf den einzelnen betroffenen Strecken gewinnen lassen;

5. welche der in ihrer Stellungnahme zu Drucksache 14/3879, Ziffer 1 gelisteten Überbesetzungsprobleme sie auf welche Weise im Rahmen der von der Landesregierung angekündigten Nachbesserungen zum Sommerfahrplan 2009 beheben will;
6. welche dieser Überbesetzungsprobleme aus welchen Gründen erst zu einem späteren Zeitpunkt behoben werden sollen und wann das jeweils der Fall sein wird;
7. auf welchen von nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) betriebenen Strecken mit und ohne Finanzierung durch Betriebskostenzuschüsse des Landes Kapazitätsengpässe um Überbesetzungen bestehen (Darstellung bitte analog Anlage 1 zu Drucksache 14/3879);
8. wie und zu welchen Zeitpunkten sie diese Überbesetzungsprobleme auf den Strecken beheben will, bei denen das Land Aufgabenträger ist;
9. wie sie bei den Strecken, bei denen sie nicht Aufgabenträger ist, eine Ausweitung des Angebots bzw. der Kapazität fördern will;
10. wie sich in den Jahren von 2004 bis 2008 jeweils der Umfang der bestellten Zugkilometer im SPNV in den Bundesländern Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz, Hessen und Bayern entwickelt hat;

## II.

1. dem Landtag kurzfristig ein Konzept vorzulegen, aus dem ersichtlich ist, wann und wie die aktuell bekannten Kapazitätsprobleme und Überbesetzungen behoben werden;
2. dem Landtag künftig jährlich im Oktober einen detaillierten Bericht über die Entwicklung des Zugangebots sowie der Fahrgastzahlen auf den einzelnen SPNV-Strecken im Land vorzulegen, aus dem auch erkennbar ist, bei welchen Zügen Kapazitätsengpässe bestehen und wann und auf welche Weise diese Probleme gelöst werden sollen.

17. 03. 2009

Kretschmann, Wölflé  
und Fraktion

### Begründung

Die Stellungnahme der Landesregierung zum Antrag „Kapazitätsengpässe im SPNV“ (Drucksache 14/3879) offenbart, dass die Angebotspolitik der Landesregierung in den letzten Jahren zu spürbaren Überlastungen auf vielen Nahverkehrsstrecken im Land führen. Hierbei muss berücksichtigt werden, dass die Landesregierung die Fragen des Antragstellers nur unvollständig beantwortet hat, indem sie sich auf Leistungen der DB AG beschränkte. Es ist aber bekannt, dass es auf zahlreichen durch NE-Bahnen betriebenen Strecken ebenfalls erhebliche Kapazitätsprobleme gibt, genannt seien hier stellvertretend die Breisgau-S-Bahn, der Ringzug und die Ammertalbahn.

Die Auflistung der Landesregierung in der Anlage 1 zur Drucksache 14/3879 muss darüber hinaus als unvollständig angesehen werden, da beispielsweise auf der Rheintalbahn (Strecke 702.1) zahlreiche Züge rund um Freiburg an Werktagen zu mehr als 100 % besetzt sind, während laut der Liste der Landesregierung Mo–Fr angeblich nur drei Züge ganz knapp über der Überfüllungsgrenze liegen.

Ihre Weigerung, auf die Nachfragesteigerungen der letzten Jahre mit einer angemessenen Aufstockung des Angebots zu reagieren, begründete die Landesregierung stets damit, dass der Bund die Regionalisierungsmittel gekürzt habe. Diese Argumentation kann jedoch kaum überzeugen. Im Sinne einer Verbesserung des Angebots wäre es sicherlich wünschenswert gewesen, wenn der Bund diese Kürzungen nicht vorgenommen hätte. Sie kamen jedoch keineswegs so unvorhersehbar, wie die Landesregierung dies immer darstellt.

Im Zuge der Bahnreform war von vornherein eingeplant, dass die Höhe der Zahlungsflüsse einschließlich der „automatischen“ jährlichen Steigerungen einer Revision unterzogen wird. Dabei wurde davon ausgegangen, dass die Kosten der Länder für die Bestellung der SPNV-Leistungen durch Vergaben im Wettbewerb stufenweise geringer werden würden.

Im Unterschied zu anderen Bundesländern hat Baden-Württemberg in den letzten Jahren auf die Durchführung von Wettbewerbsverfahren weitgehend verzichtet und der DB AG einen mehr als auskömmlichen „Generalvertrag“ bis 2016 zugestanden. Während z. B. Schleswig-Holstein 2003 mit der DB AG einen Vertrag über zehn Jahre abschloss, der während der Laufzeit eine stufenweise völlige Überführung des Vertragsvolumens in den Wettbewerb vorsah, sieht der baden-württembergische Vertrag mit einer bundesweit einmaligen überlangen Laufzeit von 13 Jahren vor, in dieser Zeit gerade einmal ein Drittel des Volumens in den Wettbewerb zu überführen.

Berücksichtigt man zusätzlich, dass das Land ein Viertel dieses sowieso schon kleinen Ausschreibungsvolumens nicht oder stark verspätet in den Wettbewerb geben will, wird deutlich, dass die finanziellen Probleme des Landes bei der Gestaltung eines attraktiven Nahverkehrsangebots hausgemacht und selbstverschuldet sind. Ein Vergleich der Entwicklung des bestellten Leistungsumfangs in den benachbarten Bundesländern belegt dies eindrücklich, denn kein anderes der süddeutschen Bundesländer hat das Angebot so stark reduziert wie Baden-Württemberg. Bayern hat sogar auf Kürzungen vollständig verzichtet und das Angebot spürbar ausgeweitet! Begründet wurde diese Vorgehensweise durch die damalige bayerische Landesregierung mit den erzielbaren Effizienzgewinnen bei Ausschreibungen, auf die unsere Landesregierung „großzügig“ verzichtet.

Die Anfang März erfolgte Mitteilung der Landesregierung, dass sie anstrebe, einen Teil der in der Drucksache 14/3879 aufgelisteten Kapazitätsprobleme bereits zum Sommerfahrplan 2009 zu beheben, zeigt, dass inzwischen auch dort angekommen ist, dass „durchwursteln“ in dieser Frage nicht mehr länger funktioniert. Die noch in der Stellungnahme zum Antrag „Überbesetzungen in Nahverkehrszügen am südlichen Oberrhein“ (Drucksache 14/3566) gezeigte Haltung, an den miserablen Verhältnissen im Raum Freiburg erst mittel- bis langfristig etwas ändern zu wollen, ist für die betroffenen Fahrgäste nicht länger zumutbar.

Die Weigerung der Landesregierung in der Stellungnahme zum Antrag „Zugauslastung im Regionalverkehr in Baden-Württemberg“ (Drucksache 14/1802) die durchschnittliche Besetzung je Zug auf den einzelnen Strecken anzugeben, weil die Berechnung der bestellten Zugkilometer je Strecke zu aufwändig wäre, ist nicht akzeptabel. Auch wenn die durchschnittliche Besetzung

von Zügen auf verschiedenen Strecken ein nur sehr begrenzt geeigneter Vergleichsmaßstab ist, so sind diese Zahlen doch wichtig, um im Rahmen des Controllings die Entwicklung des Angebots mit dem der Nachfrage auf einzelnen Strecken im Lauf der Zeit zu vergleichen. Die Zahlen für die bestellten Zugkilometer liegen der Landesregierung schon aus Gründen der Haushaltsplanung und der Abrechnungskontrolle vor, weshalb sie hier erneut abgefragt werden.

Der Landtag erhält mit den erfragten Informationen die Möglichkeit, die Entwicklung des Angebots und der Nachfrage – hier insbesondere auch die Auswirkungen der in den Jahren 2004 und 2007 erfolgten Kürzungen – auf den einzelnen Strecken zu vergleichen und auf die weitere Angebotsplanung Einfluss zu nehmen.

Die Bestellerentgelte haben einen wesentlichen Anteil am Verkehrshaushalt des Landes. Der Landtag muss die Möglichkeit haben, die sinnvolle Verwendung dieser Haushaltsmittel überprüfen zu können. Daher ist es notwendig, dass die Landesregierung den Landtag zukünftig jährlich über die Entwicklung des Zugangebots sowie der Fahrgastzahlen auf den einzelnen SPNV-Strecken informiert. Dies sollte jeweils im Oktober erfolgen, damit der Landtag einerseits im Rahmen der Haushaltsberatungen noch Anpassungen vorzunehmen und andererseits die Möglichkeit besteht, zeitgerecht auf die Planungen der Bestellungen für den übernächsten Jahresfahrplan Einfluss zu nehmen. Bestellschluss ist jährlich jeweils im April für den Fahrplanwechsel im Dezember.

#### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 8. April 2009 Nr. 72–3820.0-0/272 nimmt das Innenministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,*

*die Landesregierung zu ersuchen,*

*I. zu berichten,*

*1. warum die in ihrer Stellungnahme zu Drucksache 14/1802, Ziffern 1 bis 2 angekündigte Unterrichtung des Landtags über den Sachstand des Controllings im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bisher nicht erfolgt ist;*

Zu I. 1.:

Wesentlicher Bestandteil des Controllings im SPNV ist eine bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) geschaffene Datenbank zur Erfassung und Auswertung der Fahrgastzahlen der einzelnen Strecken im SPNV. Die hierzu notwendigen Daten zu den von der DB Regio AG bedienten Strecken sind in diese Datenbank eingearbeitet. Die zeitaufwändige Einpflege der notwendigen Daten der insgesamt zehn in Baden-Württemberg tätigen nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) in diese Datenbank erfolgt derzeit. Sobald die Einpflege und Plausibilisierung der Daten abgeschlossen sind, sind die für ein wirksames Controlling notwendigen Aussagen auch für NE-Bahnen möglich. Im Anschluss daran wird die Landesregierung dem Landtag zeitnah berichten.

2. wie im Jahr 2008 die Fahrgastzahlen (getrennt nach Einsteigern und Personenkilometern) an Schulwerktagen, an Samstagen und an Sonntagen auf den einzelnen Strecken im Land (DB und durch das Land bezuschusste NE-Bahnen) waren und wie sie sich im Vergleich zu den in der Drucksache 14/1802 genannten Zahlen der Jahre 2002 und 2007 jeweils verändert haben (DB);

Zu I. 2.:

Die Fahrgastzahlen der einzelnen Strecken und ihre Veränderungen gegenüber 2002 und 2007 zeigt die beigelegte Tabelle (Anlage 1). Dabei muss berücksichtigt werden, dass diejenigen Züge, die seit Anfang Februar 2008 wieder verkehren, aus erfassungstechnischen Gründen noch nicht berücksichtigt werden konnten. Aufgelistet sind jedoch nur von der DB Regio AG bediente Strecken und Angaben. Vergleichbare Zeitreihen lassen sich für NE-Leistungen noch nicht darstellen. Zur Begründung wird insoweit auf die unter I. 1. gemachten Aussagen verwiesen. Eine Aufgliederung nach den Tagesgruppen Samstag und Sonn- und Feiertag ist sehr aufwändig und langwierig. Daher wurde davon abgesehen, Zeitreihen für die DB-Verkehre zu erstellen.

3. wie hoch an Schulwerktagen, an Samstagen und an Sonntagen im Jahr 2008 im Vergleich zu 2002 auf den einzelnen Strecken (gemäß Aufgliederung in der Anlage zu Drucksache 14/1802) die Zahl der bestellten Zugkilometer waren;

Zu I. 3.:

Die durch das Land bei den aufgeführten Kursbuchstrecken bestellten Zugkilometer zeigt die beigelegte Tabelle (Anlage 2). Diese orientiert sich an der Aufgliederung der Anlage zu Drucksache 14/1802. Es handelt sich bei den Zugkilometern um das jährliche Bestellvolumen einschließlich der Leistungen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen). Eine Aufgliederung nach den Tagesgruppen Samstag und Sonn- und Feiertag ist sehr aufwändig und langwierig. Daher wurde davon abgesehen, Zeitreihen für die DB-Verkehre zu erstellen.

4. welche Erkenntnisse sich aus dem Controlling über den Zusammenhang zwischen den Angebotskürzungen der Jahre 2004 und 2007 und der Entwicklung der Fahrgastzahlen auf den einzelnen betroffenen Strecken gewinnen lassen;

Zu I. 4.:

Die ausführlichsten Untersuchungen liegen für die Strecken Aulendorf–Kißlegg und Memmingen–Hergatz vor. Hier waren die Fahrgastzahlen nach der Kürzung zum Dezember 2004 zunächst zurückgegangen (Aulendorf–Kißlegg um ein Drittel, Memmingen–Kißlegg um 23 %). Durch die Wiedereinführung einzelner Berufsverkehrsverstärker und eine Ausrichtung des Busnetzes auf die Schiene konnten zwischen Aulendorf und Kißlegg die Fahrgastzahlen des Jahres 2004 inzwischen wieder erreicht werden; zwischen Leutkirch und Kißlegg (noch stärker zwischen Kißlegg und Wangen) liegen die Fahrgastzahlen jetzt deutlich über den Werten von 2004. Dagegen ist zwischen Leutkirch und Memmingen sowie zwischen Wangen und Hergatz keine Erholung der Fahrgastzahlen zu verzeichnen.

Die Auswirkungen der Kürzungen im Juni 2007 stellen sich uneinheitlich dar: Während einige von den Kürzungen überproportional betroffene Strecken 2008 deutliche Rückgänge der Fahrgastzahlen gegenüber 2007 aufweisen (z. B. KBS 728 Titisee–Seebrugg oder KBS 740 Stuttgart–Singen), weisen andere

Strecken trotz Kürzungen deutliche Fahrgaststeigerungen aus (am deutlichsten KBS 702 Offenburg–Basel).

*5. welche der in ihrer Stellungnahme zu Drucksache 14/3879, Ziffer 1 gelisteten Überbesetzungsprobleme sie auf welche Weise im Rahmen der von der Landesregierung angekündigten Nachbesserungen zum Sommerfahrplan 2009 beheben will;*

Zu I. 5.:

Das Innenministerium stellt derzeit intensive Überlegungen an, wie auf die in der Drucksache 14/3879, Ziffer 1 dargestellten Überbesetzungsprobleme reagiert werden kann. Teil dieser Überlegungen ist die Frage des möglichen Umfangs und der Priorisierung der vorzunehmenden Nachbesserungen. Dies schließt die Frage mit ein, zu welchem Zeitpunkt einzelne Nachbesserungen erfolgen sollen.

*6. welche dieser Überbesetzungsprobleme aus welchen Gründen erst zu einem späteren Zeitpunkt behoben werden sollen und wann das jeweils der Fall sein wird;*

Zu I. 6.:

Auf die Ausführungen zu I. 5. wird verwiesen.

*7. auf welchen von nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) betriebenen Strecken mit und ohne Finanzierung durch Betriebskostenzuschüsse des Landes Kapazitätsengpässe um Überbesetzungen bestehen (Darstellung bitte analog Anlage 1 zu Drucksache 14/3879);*

Zu I. 7.:

Die Kapazitätsengpässe und Überbesetzungen bei NE-Strecken werden derzeit erhoben. Ergebnisse werden voraussichtlich bis Ende dieses Jahres vorliegen. Im Übrigen wird auf die Aussagen zu I. 1. verwiesen. Die Erhebungen erfolgen für diejenigen Strecken, für die das Land Aufgabenträger ist. Nicht berücksichtigt sind Strecken, die sich in kommunaler Aufgabenträgerschaft (Landkreise oder Zweckverbände) befinden und die ohne eine Finanzierung durch Betriebskostenzuschüsse des Landes betrieben werden.

*8. wie und zu welchen Zeitpunkten sie diese Überbesetzungsprobleme auf den Strecken beheben will, bei denen das Land Aufgabenträger ist;*

Zu I. 8.:

Derzeit werden die hierzu notwendigen Daten erhoben. Die Behebung von Überbesetzungsproblemen auf den NE-Bahnen werden Teil der unter I. 5. beschriebenen Überlegungen des Innenministeriums.

*9. wie sie bei den Strecken, bei denen sie nicht Aufgabenträger ist, eine Ausweitung des Angebots bzw. der Kapazität fördern will;*

Zu I. 9.:

Bei den Strecken im SPNV, für die das Land nicht Aufgabenträger ist, wird sich das Land auch weiterhin in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Aufgabenträgern dafür einsetzen, dass notwendige Angebots- bzw. Kapazitätserweiterungen erfolgen können.

*10. wie sich in den Jahren von 2004 bis 2008 jeweils der Umfang der bestellten Zugkilometer im SPNV in den Bundesländern Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz, Hessen und Bayern entwickelt hat;*

Zu I. 10.:

Die Entwicklung der bestellten Zugkilometer in den Bundesländern Baden-Württemberg, Bayern, Hessen und Rheinland-Pfalz zeigt die beigefügte Tabelle (*Anlage 3*).

*II.*

- 1. dem Landtag kurzfristig ein Konzept vorzulegen, aus dem ersichtlich ist, wann und wie die aktuell bekannten Kapazitätsprobleme und Überbesetzungen behoben werden;*
- 2. dem Landtag künftig jährlich im Oktober einen detaillierten Bericht über die Entwicklung des Zugangebots sowie der Fahrgastzahlen auf den einzelnen SPNV-Strecken im Land vorzulegen, aus dem auch erkennbar ist, bei welchen Zügen Kapazitätsengpässe bestehen und wann und auf welche Weise diese Probleme gelöst werden sollen.*

Zu II. 1. und 2.:

Die Beseitigung von bestehenden wie künftigen Kapazitätsengpässen im SPNV ist eine kontinuierliche Aufgabe. Sie wird von der Landesregierung mit Hilfe der von ihr entwickelten Mittel des Controlling im SPNV erfüllt. Aktuelle Zahlen für die von der DB Regio betriebenen Strecken sind in der *Anlage 1* dargestellt. Sobald auch für die in Baden-Württemberg von NE-Bahnen betriebenen Strecken die notwendigen Daten ausgewertet sind, wird die Landesregierung dem Landtag zum Stand des Controlling im SPNV berichten. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu I. 5. verwiesen.

Rech

Innenminister

**Entwicklung der Fahrgastzahlen der DB Regio in Baden-Württemberg 2002 - 2008**  
Gegenüberstellung 2002, 2007 und 2008 jeweils 1. Hj. Mo-Fr an Schultagen pro Tag

Anlage 1

KBS	Laufweg	Einsteiger			Zunahme in %		Personenkilometer			Zunahme in %	
		2002	2007	2008	2002 - 2008	2007 - 2008	2002	2007	2008	2002 - 2008	2007 - 2008
650.3	Mannheim - Heppenheim	5.128	7.909	6.265	22%	-21%	154.993	165.916	174.536	13%	5%
650.4	Heidelberg - Mannheim-Friedrichsfeld	963	1.327	1.271	32%	-4%	9.298	25.162	24.713	166%	-2%
655	Mannheim - Lampertheim	2.431	3.958	3.759	55%	-5%	45.130	66.899	64.282	42%	-4%
665.1	Mannheim - Heidelberg	9.634	18.649	18.261	90%	-2%	238.795	416.951	420.448	76%	1%
676.1	Wörth - Karlsruhe	1.529	2.133	2.193	43%	3%	30.465	40.987	37.659	24%	-8%
700	Mannheim - Karlsruhe	10.020	15.203	15.511	55%	2%	278.719	373.415	381.792	37%	2%
701	Heidelberg - Karlsruhe	11.831	24.201	25.137	112%	4%	322.959	558.620	572.933	77%	3%
702	Offenburg - Basel	28.263	34.912	38.067	35%	9%	832.465	1.024.236	1.151.718	38%	12%
702	Karlsruhe - Offenburg	6.781	8.898	10.579	56%	19%	325.606	405.414	460.883	42%	14%
704.1	Germersheim - Bruchsal	2.495	3.385	3.502	40%	3%	38.916	49.440	49.793	28%	1%
705	Heidelberg - Osterburken	7.635	15.955	16.300	113%	2%	273.218	423.807	451.807	65%	7%
706	Heidelberg - Heilbronn	7.321	10.095	10.141	39%	0%	189.965	221.655	225.242	19%	2%
709	Seckach - Miltenberg	1.246	1.735	2.295	84%	32%	15.545	21.926	27.886	79%	27%
714	Eppingen - Sinsheim	710	1.028	1.176	66%	14%	6.574	9.265	11.124	69%	20%
719	(Strasbourg) - Kehl - Offenburg	657	1.300	777	18%	-40%	16.685	29.324	21.308	28%	-27%
720	Offenburg - Konstanz <sup>1)</sup>	16.088	6.377	6.848	-57%	7%	545.762	419.785	433.128	-21%	3%
727.1	Freiburg - Neustadt	11.309	15.138	15.066	33%	0%	239.247	309.825	294.018	23%	-5%
728	(Freiburg) - Titisee - Seebrugg	799	1.561	1.226	53%	-21%	21.524	34.927	29.732	38%	-15%
730	Basel - Singen	13.668	20.921	21.132	55%	1%	328.298	468.588	479.748	46%	2%
731	Singen - Lindau	6.380	9.284	9.225	45%	-1%	169.809	225.742	227.693	34%	1%
740	Stuttgart - Singen	5.356	11.446	10.372	94%	-9%	291.566	519.264	463.166	59%	-11%
741	Eutingen im Gäu - Freudenstadt <sup>2)</sup>	478	522	724	52%	39%	12.832	11.978	13.873	8%	16%
742	Rottweil - Donaueschingen (Bräunlingen) <sup>3)</sup>	1.295	937	950	-27%	1%	26.549	20.452	19.803	-25%	-3%
750	Stuttgart - Ulm - (Neu-Ulm)	13.132	20.138	17.496	33%	-13%	438.155	703.772	690.730	58%	-2%
751	Ulm - Friedrichshafen	6.733	10.428	10.857	61%	4%	349.630	517.166	528.451	51%	2%
753.1	Aulendorf - Kißlegg	781	751	953	22%	27%	21.778	17.440	21.257	-2%	22%
755	Ulm - Neustadt	6.746	8.547	8.936	32%	5%	233.106	287.713	286.533	23%	0%
757	Aalen - Ulm	7.730	9.345	9.271	20%	-1%	178.418	215.049	208.903	17%	-3%

KBS	Laufweg	Einsteiger			Zunahme in %		Personenkilometer			Zunahme in %	
		2002	2007	2008	2002 - 2008	2007 - 2008	2002	2007	2008	2002 - 2008	2007 - 2008
760	Stuttgart - Tübingen	23.336	27.386	27.670	19%	1%	771.461	800.193	826.830	7%	3%
765	Tübingen - Horb	3.541	4.779	4.647	31%	-3%	50.430	65.630	65.557	30%	0%
766	Tübingen - Aulendorf	3.226	3.985	3.990	24%	0%	130.121	147.684	167.411	29%	13%
770	Karlsruhe - Stuttgart <sup>4)</sup>	12.506	23.419	23.419	87%	0%	345.068	704.490	704.490	104%	0%
770.1	Mühlacker - Bruchsal <sup>4)</sup>	414	483	483	17%	0%	34.012	39.755	39.755	17%	0%
774	Pforzheim - Horb	1.961	3.144	4.067	107%	29%	42.729	67.093	69.140	62%	3%
780	Würzburg - Stuttgart	19.658	25.169	23.759	21%	-6%	746.861	864.140	838.175	12%	-3%
780.1	Mosbach-Neckarelz - Bad Friedrichsh.-Jagstf.	850	1.530	1.480	74%	-3%	52.910	45.029	41.613	-21%	-8%
783-1	Heilbronn Hbf - Öhringen- Schw. Hall Hesselental <sup>5)</sup>	2.840	2.086	2.147	-24%	3%	67.777	54.108	60.159	-11%	11%
784	Stuttgart - Crailsheim	5.136	6.859	6.427	25%	-6%	216.161	278.748	270.300	25%	-3%
786.1	Stuttgart - Aalen	10.078	13.615	13.491	34%	-1%	365.541	500.962	503.853	38%	1%
786.2	Aalen - Crailsheim	1.359	1.984	1.992	47%	0%	24.926	36.233	33.967	36%	-6%
788	Wertheim - Crailsheim	2.523	4.540	4.349	72%	-4%	44.152	79.528	69.223	57%	-13%
971	(Memmingen) - Kisllegg - Hergatz	1.553	2.000	1.997	29%	0%	51.743	55.434	49.932	-4%	-10%
995	Aalen - Nördlingen	1.076	1.133	1.184	10%	5%	30.180	28.223	30.481	1%	8%
	<b>Summe</b>	<b>271.104</b>	<b>378.959</b>	<b>381.854</b>	<b>41%</b>	<b>1%</b>	<b>8.445.789</b>	<b>11.160.890</b>	<b>11.344.797</b>	<b>34%</b>	<b>2%</b>

1) Im Jahr 2002 wurden die seehas-Leistungen noch durch die DB Regio AG erbracht; seit Dez. 2006 werden die Leistungen durch die SBB GmbH erbracht und sind in den Zahlen von 2007 und 2008 nicht mehr enthalten.

2) seit Dezember 2006 werden durch die AVG hier Leistungen erbracht, sodass hier wahrscheinlich Verschiebungen eingetreten sind.

3) seit Inbetriebnahme des Ringzuges im September 2003 werden ehemalige DB-Leistungen durch den Ringzug erbracht, sodass hier Verschiebungen eingetreten sind.

4) Aufgrund monatelanger baubedingter Sperrung der Strecke Mühlacker - Bruchsal mit teilweisen Umleitungen der Züge nach Karlsruhe sind belastbare Zahlen für 2008 schwierig zu ermitteln; hilfsweise wurden die Zahlen für 2007 fortgeschrieben

5) Verschiebungen zur AVG-Stadtbahn seit Betriebsaufnahme Stadtbahn Heilbronn - Öhringen

Durch die genannten Leistungsverschiebungen sind die tatsächlichen Steigerungen von 2002 auf 2007 deutlich höher, da in den Zahlen für 2002 noch Leistungen enthalten sind, die 2007 und 2008 von anderen EVU erbracht wurden. Dieser Effekt gilt nicht für den Vergleich von 2007 mit 2008.

**Gegenüberstellung der durch das Land bestellten Zugkilometer  
Gegenüberstellung der Jahresgesamtwerte 2002 und 2008**

Anlage 2

KBS	Laufweg	Zugkilometer 2002 (Stand 15.12.2002)	Zugkilometer 2008 (Stand: 15.06.08)
650	Mannheim/Heidelberg - Heppenheim	893.057	936.068
655	Mannheim - Lampertheim	386.573	312.183
665.1	Mannheim - Heidelberg	1.074.627	274.205
676.1	Wörth - Karlsruhe	253.329	254.294
700	Mannheim - Karlsruhe	1.448.339	1.371.112
701	Heidelberg - Karlsruhe	1.353.074	370.385
702	Karlsruhe - Offenburg - Basel	4.354.499	3.352.603
704.1	Germersheim - Bruchsal	371.683	366.488
705	Heidelberg - Osterburken	1.747.942	1.128.378
706	(Heidelberg) - Neckargemünd - Heilbronn	956.492	860.160
708	Neckarelz - Osterburken	430.478	19.532
709	Seckach - Miltenberg	284.593	293.417
714	Eppingen - Sinsheim	122.180	121.214
719	(Strassbourg) - Kehl - Offenburg	316.008	310.810
720	Offenburg - Konstanz	3.439.526	2.039.269
727.1	Freiburg - Neustadt (Schwarzwald)	1.382.776	1.238.243
728	Titisee - Seebrugg	217.424	201.428
730	Basel - Singen	3.006.330	2.920.280
731	Singen - Lindau	1.542.345	1.490.809
740	Stuttgart - Singen	1.780.348	1.634.546
741	Eutingen im Allgäu - Freudenstadt	211.934	395.039
742	Rottweil - Donaueschingen (Bräunlingen)	333.707	136.836
750	Stuttgart - Ulm - (Neu-Ulm)	2.750.183	2.563.443
751	Ulm - Friedrichshafen	2.786.909	3.068.977
753.1	Aulendorf - Kißlegg	389.631	226.556
755	Ulm - Immendingen - Neustadt	1.745.600	1.738.916
757	Aalen - Ulm	1.374.528	1.281.034
760	Stuttgart - Tübingen	2.740.172	2.453.332
765	Tübingen - Horb	542.421	84.662
766	Tübingen - Aulendorf	2.048.116	2.057.320
770	Karlsruhe - Stuttgart	2.410.115	2.329.992
770.1	Mühlacker - Bruchsal	98.811	91.665
774	Pforzheim - Horb	669.326	0
780	Würzburg - Stuttgart	3.128.300	2.863.794
780.1	Mosbach-Neckarelz - Bad Friedrichsh.-Jagstf.		
783-1	Heilbronn Hbf - Öhringen - Schw. Hall Hessental	963.376	1.377.164
784	Stuttgart - Crailsheim	1.346.885	1.217.867
786.1	Stuttgart - Aalen	1.961.563	1.841.150
786.2	Aalen - Crailsheim		
788	Wertheim - Crailsheim	970.450	941.787
971	(Memmingen) - Kißlegg - Hergatz	697.025	505.612
995	Aalen - Nördlingen	371.232	344.232
div.	S-Bahn Rhein-Neckar	0	3.242.541
702; 720	Schwarzwaldbahn	0	3.093.261
720; 740; 742; 755	Ringzug	0	1.022.897
765 +774	Nordschwarzwald	0	1.562.297
	<b>Summe</b>	<b>52.901.907</b>	<b>53.935.798</b>

**Umfang der bestellten Zugkilometer (in Mio.) im SPNV in den Jahren 2004 - 2008**  
 Entwicklung in den Jahren 2002 - 2004

Anlage 3

Organisation und Besteller	Bundesland	2004	2005	2006	2007	2008
Innenministerium Baden-Württemberg / kommunale Aufgabenträger	Baden-Württemberg	80,39	80,65	81,13	79,45	80,11
Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV-Süd)	Rheinland-Pfalz	17,29	17,29	17,29	17,29	17,29
Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord	Rheinland-Pfalz	16,53	14,45	14,45	14,45	14,23
Verkehrsverbund Rhein Neckar (VRN) für den Kreis Bergstraße	Hessen	1,90	1,90	1,90	1,90	1,90
Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)	Hessen	38,08	41,54	38,93	41,44	38,35
Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV)	Hessen	7,22	7,21	7,07	6,95	7,03
Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG)	Bayern	102,33	103,20	107,74	107,17	105,94