

## **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 14. November 2001 folgenden Beschluss gefasst (Drucksache 13/329 Teil A Abschnitt XII):

Die Landesregierung zu ersuchen,

dem Landtag über die Einführung und Umsetzung des Controlling im Schienenpersonennahverkehr bis 31. Dezember 2002 zu berichten.

##### Bericht

Mit Schreiben vom 14. März 2005, Az.: I 0451.1, berichtet das Staatsministerium in Ergänzung zu seinem 1. Zwischenbericht vom 20. Dezember 2002 auf Drucksache 13/1652 und seinem 2. Zwischenbericht vom 25. Mai 2004 auf Drucksache 13/3238 abschließend wie folgt:

##### Vorbemerkung:

Die Landesregierung hat mit Mitteilung vom 20. Dezember 2002 – DS 13/1652 – dem Landtag die Konzeption eines Controllings für den SPNV eingehend dargestellt. Der Bericht wurde am 6. Februar 2003 im Finanzausschuss des Landtags beraten. Mit der Mitteilung vom 25. Mai 2004 – DS 13/3238 – beschreibt die

Landesregierung die bisherigen Arbeitsschritte und fasst die Ergebnisse bei der Umsetzung des Controlling-Konzeptes zusammen. Dieser zweite Bericht wurde am 15. Juli 2004 im Finanzausschuss des Landtags beraten.

Der folgende Abschlussbericht beschreibt, wie im Vorbericht angekündigt, die konkreten, zum Fahrplanwechsel 2004/2005 umgesetzten nachfrageorientierten Anpassungen der SPNV-Leistungen.

## 1. Controlling-Berichte und Kennzahlen

Kerngedanke des Controllings ist es, die vom Land bestellten SPNV-Leistungen einer verkehrspolitischen und ökonomischen Beurteilung zu unterziehen. Das SPNV-Angebot hat sich vor allem an folgenden Gesichtspunkten zu orientieren:

- Sicherstellung eines Mindestangebots an Verkehrsleistungen in der Fläche,
- Gewährleistung eines „Integralen Taktfahrplans“ (ITF) und
- Anpassung des Angebots an den tatsächlichen Bedarf.

Konkret bedeutet dies, dass die bisher eher angebotsorientierte, am Leitbild des ITF ausgerichtete Praxis bei den SPNV-Bestellungen auch am konkreten Nachfrageverhalten der Nutzer messen lassen. Dort wo das verkehrliche Angebot über längere Zeit hinweg kaum nachgefragt wird, ist dieses Angebot auf den Prüfstand zu stellen. Das Gebot der wirtschaftlichen und sparsamen Verwendung der Mittel legt es in derartigen Fällen nahe, auch Leistungsabbestellungen vorzunehmen. Damit wird dem Finanzierungssystem des ÖPNV aber kein Geld entzogen. Es findet vielmehr eine Umschichtung dieser Mittel unter Effizienz Gesichtspunkten statt.

Mit den streckenbezogenen Controlling-Berichten stehen Untersuchungsergebnisse zur Verfügung, die für fast jede Strecke deren Stärken und Schwächen analysieren und transparent machen. Für das verkehrswirtschaftliche Controlling wurden im Bericht vom 25. Mai 2004 folgende aussagekräftige Kennzahlen dargestellt:

- „Mittleinsatz je Personenkilometer“ sowie
- „durchschnittliche Besetzung der Züge“.

Auf der Grundlage dieser Kennzahlen ist die Bewertung des verkehrlichen und gesamtwirtschaftlichen Erfolgs der angebotenen Verkehrsleistung auf einer Strecke im Zeitverlauf am besten vorzunehmen.

## 2. Schlussfolgerungen aus dem Controlling

Bis Anfang Juli 2004 wurden die Ergebnisse der Controlling-Berichte zu den Verkehrsleistungen der DB Regio AG, die diese im Rahmen der Verkehrsverträge mit dem Land erbringt, ausgewertet. Es hat sich gezeigt, dass die durchschnittliche Besetzung der Züge der DB Regio AG bei ca. 70 Personen je Zug liegt. Der durchschnittliche Zuschuss beträgt rd. 0,11 € je Personenkilometer. Damit konnten unter Berücksichtigung nachfolgender Kriterien erstmals konsequent Maßnahmen im Sinne einer nachfrageorientierten Angebotsanpassung zum Fahrplanwechsel 2004/05 eingeleitet werden.

### 2.1 Auswahlkriterien für die nachfrageorientierten Angebotsanpassungen

Zur Anpassung des Angebots an die Nachfrage wurden folgende Kriterien herangezogen:

- Effizienter Mittleinsatz

Der effiziente Mittleinsatz wird auf Basis der Controlling-Kennzahl „Zuschuss je Personenkilometer“ streckenbezogen (Kursbuchstrecke – KBS) und zugscharf geprüft. Bei Berücksichtigung regionaler Besonderheiten je Strecke können aus diesen Werten Handlungsalternativen abgeleitet werden.

- Umlafoptimierung  
Nur wenn eine Zugverbindung (Hin- und Rückfahrt, Umlauf) komplett eingespart werden kann, werden nach dem Verkehrsvertrag mit der DB AG 100 % des Zuschusses vergütet. Sofern eine nachfrageorientierte Anpassung des Angebots geboten erscheint, sollten daher möglichst vollständige Umläufe eingespart werden. Unter Umständen kann dies auch die Streichung eines besser besetzten Zuges bedeuten. Dies ist dann vertretbar, wenn eine zumutbare zeitnahe Alternative besteht.
- Zeitnahe alternative bzw. parallele Fahrmöglichkeiten  
Diese sind dann zu berücksichtigen, wenn ein schwach nachgefragter Kurs entfallen soll.
- Berücksichtigung der Bedienzeiten des Integralen Taktfahrplans (ITF)  
Grundsätzlich sollen vernetzte 1- bzw. 2-Studentakte erhalten bleiben, um das ITF-Gesamtsystem nicht zu tangieren:
  - Stundentakt: Montag bis Freitag von 6 bis 21 Uhr
  - Stundentakt: Samstag von 6 bis 13 Uhr
  - Zweistundentakt: Samstag ab 13 Uhr und sonn- und feiertags bis 21 Uhr.

## 2.2 Nachfrageorientierte Angebotsanpassung

Die Umsetzung der Controlling-Berichte und die Anwendung der Controlling-Kriterien führten zu einer Abbestellung von rd. 1,5 Mio. Zugkilometer pro Jahr, die schwach nachgefragt waren und in das oben genannte Prüfraster fielen. In über 60 % der zum Fahrplanwechsel 2004/2005 ganzjährig abbestellten Zügen führen weniger als 15 Reisende; das ist weniger als ein Viertel der durchschnittlichen Nutzung. Bei insgesamt ca. 80 Mio. Zug-km (einschließlich S-Bahn Stuttgart und Nichtbundeseigene Bahnen) in Baden-Württemberg entspricht die Einstellung von 1,5 Mio. Zugkilometern knapp 2 % der Verkehrsleistung im Regionalverkehr.

Neben diesen ganzjährig abbestellten Leistungen erfolgte mit der Einführung eines landesweiten Ferienfahrplans zudem eine saisonale Anpassung des Angebots. Abbildung 1 gibt eine Übersicht über die räumliche Verteilung und Größenordnung der Angebotsanpassung in Zugkilometer (Abb. 1).

Als Beispiel dient zudem ein Projektblatt für die Kursbuchstrecke Stuttgart–Tübingen, aus dem die grundsätzliche Vorgehensweise ersichtlich ist (Abb. 2).

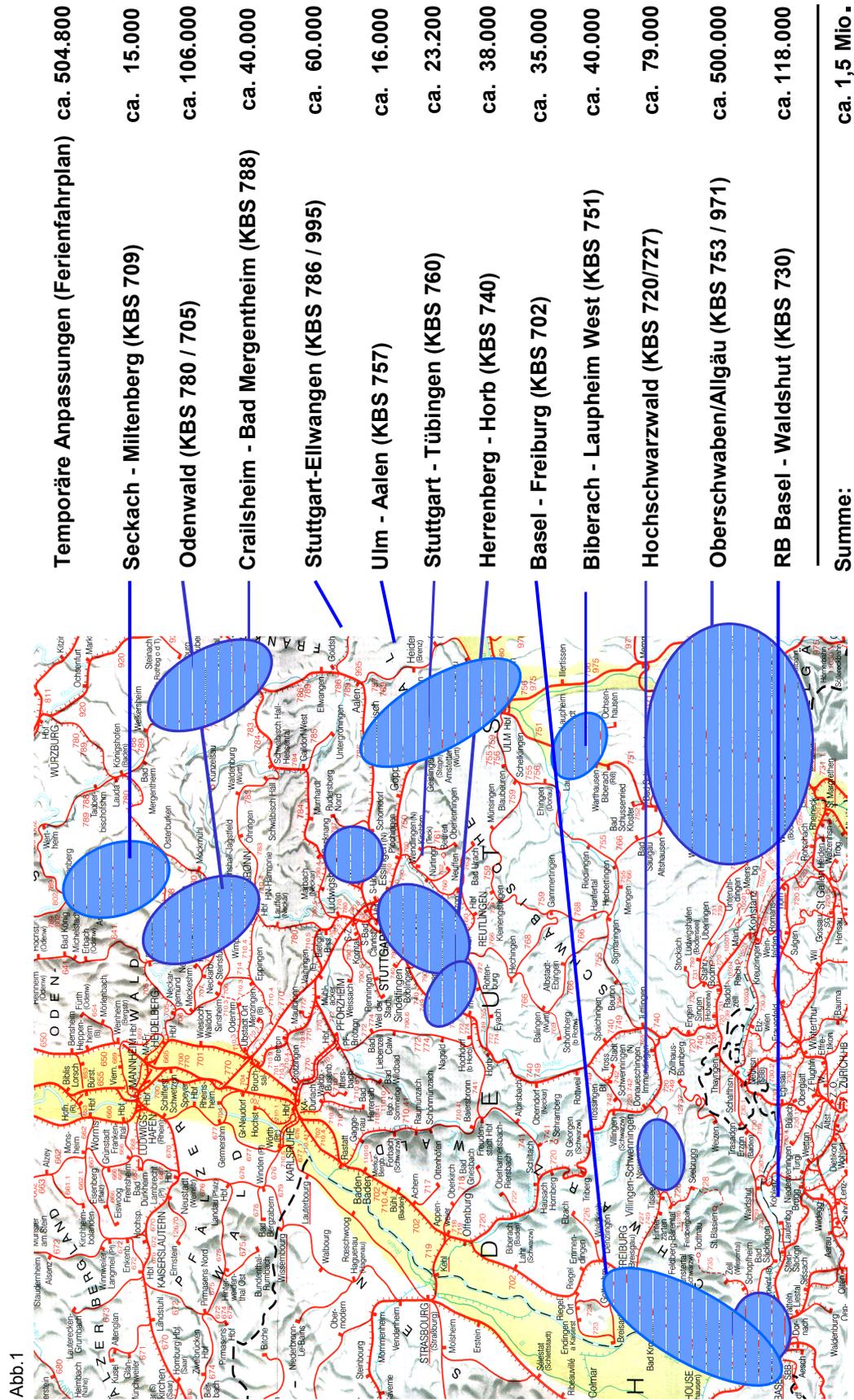


Abb. 1



### 2.3 Bekanntmachung und Ablauf der nachfrageorientierten Angebotsanpassung

Im Juli 2004 hat das Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg im Rahmen einer Landespressekonferenz in Stuttgart und einer regionalen Pressekonferenz in Aulendorf die zum Fahrplanwechsel 2004/2005 vorgesehenen Angebotsanpassungen vorgestellt und publiziert. Zeitgleich konnten die konkreten Änderungen im Internet unter *www.3-Loewen-Takt.de* abgerufen werden.

Nach den Sommerferien 2004 erfolgte im Rahmen der regulären Fahrplanarbeit und landesweit auf verschiedenen Fahrplankonferenzen eine Abstimmung mit Gemeinden, Verbänden und weiteren Aufgabenträgern.

Die geplante Angebotsanpassung konnte durch Feinabstimmung in der Fahrplanarbeit und aufgrund von Verbesserungsvorschlägen seitens der örtlichen Aufgabenträger und interessierter Kreise optimiert werden (z. B. durch ergebnisneutrale Umschichtungen). Am 12. Dezember 2004 trat der neue Fahrplan 2004/2005 mit der nachfrageorientierten Angebotsanpassung in Kraft.

### 3. Ausblick

Controlling im SPNV ist eine Daueraufgabe. Ziel ist der möglichst effiziente Einsatz der knappen Mittel im SPNV. Soweit ersichtlich, ist das Land Baden-Württemberg das erste Bundesland, das nahezu sämtliche Verkehrsleistungen einem systematischen Controlling unterzogen hat. Nachfrageorientierte Angebotsanpassung bedeutet jedoch keineswegs, dass das verkehrliche Angebot nur nach unten angepasst wird. Im Gegenteil: Das Land hat neben der allgemeinen Ausweitung des Leistungsangebots infolge Neueinführung von Verkehrskonzepten im Lichte der Controlling-Zahlen auf mehreren Strecken auch zusätzliche bedarfsgerechte Mehrleistungen eingeführt.

Aufgrund der positiven Erfahrungen soll das Controlling-System auch auf die vom Land bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen bestellten Verkehre ausgedehnt werden. Die weitere Umsetzung der Ergebnisse aus dem Controlling wird im Rahmen der vertraglichen Möglichkeiten zwischen dem Land und der DB Regio AG bzw. den Nichtbundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen erfolgen.