

Antrag

der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Entwicklung der Mobilitätskapazitäten im Schienenpersonennahverkehr im Zuge der Übergangsverträge und Neuvergaben

Antrag

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

1. wie sich in den Netzen/Losen mit Übergangsverträgen und Neuvergaben die Sitzplatzkapazitäten (gegliedert nach erster und zweiter Klasse) sowie Zuglängen jeweils verändert haben;
2. in welchem Umfang auf welchen Strecken es zutrifft, dass Sitzplatzkapazitäten in der ersten Wagenklasse abgeschafft wurden mit der Angabe, ob sie hiervon Anreizwirkung auf die Erschließung neuer Kundengruppen erwartet;
3. aufgrund welcher Erhebungen es in den jeweiligen Einzelfällen zu einem Abbau von Sitzplatzkapazitäten gegliedert nach Wagenklassen gekommen ist;
4. wie sich die Sitzplatzauslastungen gegliedert nach Wagenklassen in den jeweiligen Netzen/Losen in den letzten fünf Jahren entwickelt haben;
5. inwiefern diese Anpassungen im Einklang mit dem Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg steht, das als Leitbild eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2030 formuliert;
6. ob im Hinblick auf die Feinstaub-Alarme in Stuttgart an eine Kapazitätsausweitung (Verstärkerzüge) für die entsprechenden Zeiträume auf welchen Strecken gedacht ist;

7. an welchen Bahnhöfen aufgrund des Wegfalls bisheriger Doppelstockwagen die Zuglängen so ausgeweitet werden müssen, dass einzelne Bahnsteige nicht mehr für diese ausreichen sowie an welchen Bahnsteigen Umbauten wegen der Herstellung der Barrierefreiheit erforderlich sind;
8. ob es zutrifft, dass eine unmittelbare Kommunikation der unterschiedlichen Verkehrsunternehmen (z. B. DB Regio AG, GoAhead, Abellio, Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH [AVG]) untereinander nicht möglich ist sowie wie sie auf eine Überwindung dieses Zustand im Hinblick auf die Sicherstellung ungebrochener Mobilitätsketten insbesondere im Hinblick auf nötige Informationen über Verspätungen sowie das Warten der Anschlussverbindungen hinwirken wird;
9. was in Zukunft mit dem kundenorientierten Bezahlssystem „Touch and Travel“ passieren wird, welches die Deutsche Bahn AG abbauen möchte, jedoch schon einzelne Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg angedeutet haben, dieses übernehmen zu wollen, wenn die Übergabe beispielsweise an GoAhead erfolgt.

25.10.2016

Haußmann, Keck, Dr. Rülke, Dr. Schweickert, Hoher FDP/DVP

Begründung

Dem Schienenpersonennahverkehr ist eine Schlüsselfunktion im überörtlichen Verkehr beizumessen. Übergreifende Mobilitätsketten werden immer bedeutender und die zutreffende Information über Anschlussverbindungen ist von großer Bedeutung. Es wurden Hinweise bekannt, wonach die unterschiedlichen Verkehrsunternehmen nicht untereinander direkt kommunizieren können und auch keine Verbindungen z. B. zu Anschlussbussen möglich sind. Insofern sind Brüche in der Mobilitätskette zu befürchten. Im Weiteren wurde bekannt, dass neue Anbieter im Gegensatz zum bisherigen Verkehrsunternehmen nicht auf Doppelstockwagen zurückgreifen würden, sodass sich erweiterte Zuglängen ergäben, die teilweise vorhandene Bahnsteige überragen. Im Hinblick auf die Gewinnung neuer Kundengruppen, beispielsweise Geschäftsreisende, kann eine ausreichende Sitzplatzkapazität in der ersten Wagenklasse von Bedeutung sein. In diesem Segment sei es jedoch zu einem Abbau der Zielgröße gekommen. Im Hinblick auf die erste Frage des Antrags erscheint es aus Sicht der Antragsteller sinnvoll zu sein, eine tabellarische Übersicht zu den Netzen/Losen mit der bisherigen sowie der derzeitigen bzw. zukünftigen Kapazität gegliedert nach Wagenklassen mit Ausweisung der Differenz zur Verfügung zu stellen.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 23. Dezember 2016 Nr. 3-3822.1-00/384 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

1. wie sich in den Netzen/Losen mit Übergangsverträgen und Neuvergaben die Sitzplatzkapazitäten (gegliedert nach erster und zweiter Klasse) sowie Zuglängen jeweils verändert haben;

Unterstellt wird, dass nach den Übergangs- und Nachfolgeverträgen des „Großen Verkehrsvertrags“ mit DB Regio gefragt ist. Die Anschlussvergaben sind derzeit noch nicht alle abgeschlossen. Folgende Netze im Anschluss an die Übergangsverträge befinden sich derzeit noch im Vergabeverfahren: Netz 3 a (in den Über-

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

gangsverträgen Los 8), Netz 4 (in den Übergangsverträgen Los 9), Netz 11 (in den Übergangsverträgen Los 12 und 18), Netz 12 (in den Übergangsverträgen Los 13 und Los 14), Netz 6b (in den Übergangsverträgen Teile des Loses 15), Netz 16 (in den Übergangsverträgen Los 16).

Bei den bisher erfolgten Vergaben handelt es sich mit Ausnahme des Netzes 2 (siehe Antwort zur Frage 2) durchweg um Triebwagenkonzepte, die eine flexible Kapazitätsanpassung über den Tag erlauben. Daher ist ein Vergleich der Sitzplatzkapazitäten mit dem heutigen Zustand so pauschal nicht möglich. Während bisher häufig feste Zuggarnituren den ganzen Tag über im Einsatz waren, wird künftig z. T. geflügelt/gekuppelt und/oder gestärkt und geschwächt, d. h. die Kapazitäten differieren sowohl während eines Zuglaufs je nach Streckenabschnitt als auch über den Tag hinweg in Abhängigkeit von der erwarteten Nachfrage. Einen Vergleich typischer Zuglängen für das Netz 1 zeigt *Anlage 1*.

2. in welchem Umfang auf welchen Strecken es zutrifft, dass Sitzplatzkapazitäten in der ersten Wagenklasse abgeschafft wurden mit der Angabe, ob sie hiervon Anreizwirkung auf die Erschließung neuer Kundengruppen erwartet;

Sitzplatzkapazitäten in der ersten Wagenklasse wurden bislang in keinem Netz gänzlich abgeschafft, aber in der Regel deutlich reduziert. Die Landesregierung erwartet in der Tat hiervon eine Anreizwirkung auf die Erschließung neuer Kundengruppen, denn es ist für die große Mehrheit der Fahrgäste nicht einsichtig, weshalb in der zweiten Klasse in manchen Zügen Fahrgäste stehen müssen, während Sitzplätze in der ersten Klasse oft nur spärlich besetzt sind. Insbesondere in den Netzen 2 (IRE Stuttgart–Ulm–Lindau) und 5 (Neigetechnik-Netz, Stuttgart–Tübingen–Aulendorf/Horb, Ulm–Singen–Basel, Ulm–Sigmaringen–Donaueschingen–Neustadt (Schwarzwald), Neustadt–Rottweil und Ulm–Aalen) wird die Zahl der angebotenen Sitzplätze in der ersten Klasse durch den Einsatz anderer bzw. umgebauter Fahrzeuge reduziert und dafür in der 2. Klasse erhöht (Netz 2: Statt bisher bis zu 35 Sitzplätze 1. Klasse in einem Vierwagen-Doppelstockzug nur noch 17, dafür statt bisher ca. 420 Sitzplätze 2. Klasse künftig ca. 480; Netz 5: Bisher Einsatz von Fahrzeugen der Baureihe 611 mit 23 Sitzplätzen 1. Klasse und 114 Sitzplätzen 2. Klasse; künftig bei umgebauten Fahrzeugen der Baureihe 612 acht Sitzplätze 1. Klasse und 138 Sitzplätze 2. Klasse). Die Fahrzeuglastenhefte für Neufahrzeugkonzepte mit Triebwagen sehen vor, dass auf die 1. Klasse je Fahrzeug mindestens 2,4 Prozent der gesamten Sitzplätze, mindestens aber 5 Plätze entfallen müssen. Entsprechend weisen z. B. die von Abellio für das Los 1 des Netzes 1 angebotenen Talent-Triebwagen jeweils acht Plätze 1. Klasse und 155 (Dreiteiler) bzw. 273 (Fünfteiler) Plätze 2. Klasse auf.

3. aufgrund welcher Erhebungen es in den jeweiligen Einzelfällen zu einem Abbau von Sitzplatzkapazitäten gegliedert nach Wagenklassen gekommen ist;

Die Vorgaben zu den Mindestkapazitäten wurden aufgrund der Auswertung der vorliegenden Fahrgastzahlen (RES-System der DB Regio) für jeweils vier Zählperioden gemacht (bei Netz 1 waren das die Jahre 2012 und 2013 mit jeweils zwei Zählperioden) und bei Netz 1 zwischenzeitlich auf Basis der Zählergebnisse für die Jahre 2014 und 2015 aktualisiert. Die RES-Zahlen der DB Regio weisen die Fahrgastzahlen für die 1. und 2. Klasse getrennt aus. Die Auslastungsgrade der 1. Klasse waren signifikant niedriger als die der 2. Klasse. Außerdem muss berücksichtigt werden, dass im Zulauf auf Stuttgart, Karlsruhe oder Mannheim erhebliche Anteile der 1. Klasse-Reisenden im Regionalverkehr Mitarbeiter der DB AG mit Dienstfahrausweisen sind. Die Vorhaltung größerer 1. Klasse-Kontingente zulasten von 2. Klasse-Sitzplätzen erscheint hier künftig nicht angemessen.

4. wie sich die Sitzplatzauslastungen gegliedert nach Wagenklassen in den jeweiligen Netzen/Losen in den letzten fünf Jahren entwickelt haben;

Für die Vergabernetze mit verfügbaren Daten sind in der *Anlage 2* die durchschnittliche Besetzung der Sitzplätze nach Kapazitätsklassen für die Jahre 2011 bis 2015 angegeben.

5. inwiefern diese Anpassungen im Einklang mit dem Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg steht, das als Leitbild eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2030 formuliert;

Das Zielkonzept 2025 sieht zum einen eine Ausweitung des Angebots insbesondere durch einen verlässlichen Stundentakt täglich bis in den späten Abend vor, zum anderen aber auch eine verstärkte Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte insbesondere bezüglich der Anzahl der erforderlichen Fahrzeuge. Bei Neufahrzeugen machen die Kapitalkosten einen erheblichen Anteil an den Gesamtkosten der Zugfahrten aus. Es soll daher vermieden werden, über das notwendige Maß Fahrzeuge zu beschaffen, die u. U. nur für einen Zug morgens in einem Teilabschnitt benötigt werden. Daher wird in der morgendlichen Hauptverkehrszeit in einzelnen Fällen eine höhere Stehplatzquote in Kauf genommen als heute im Regionalverkehr teilweise üblich. (Insbesondere Züge, die aus abgeschriebenen n-Wagen gebildet wurden, wiesen bisher oft relativ großzügige Kapazitäten auf).

Generell ermöglichen die bei den meisten Neuvergaben zum Zuge kommenden Triebwagenkonzepte eine bessere Anpassung der Kapazitäten und damit auch der Betriebskosten an die Nachfrage. Dadurch reduzieren sich die angebotenen Sitzplatzkilometer über den Tag betrachtet gegenüber der bisherigen Situation z. T. deutlich – bisher fuhren Zuggarnituren, deren Kapazitäten am Bedarf der Hauptverkehrszeit ausgerichtet waren, meist den ganzen Tag über unverändert und transportierten somit in den Tagesrandlagen oft reichlich „heiße Luft“. Bei den Triebwagenkonzepten ist eine nachträgliche Ausweitung der Kapazitäten außerhalb der Spitzenstunden relativ einfach möglich. In den Verkehrsverträgen ist außerdem eine Nachbestelloption für zusätzliche Fahrzeuge innerhalb einer definierten Frist vorgesehen.

Es ist somit kein Widerspruch zwischen den Kapazitätsvorgaben der Neuvergaben und der Zielstellung einer Verdopplung der Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2030 vorhanden. Es wird sicherlich auch darauf ankommen, den vermutlich anhaltenden Trend zu einer Flexibilisierung der Arbeits- und Ladenöffnungszeiten mittelfristig auch durch entsprechende tarifliche Maßnahmen zu unterstützen. Heute konzentrieren sich die meisten Nachfragespitzen auf den Zeitraum zwischen 7 und 8 Uhr. Es ist davon auszugehen, dass elektronische Tickets hier perspektivisch erweiterte Möglichkeiten bieten.

6. ob im Hinblick auf die Feinstaub-Alarme in Stuttgart an eine Kapazitätsausweitung (Verstärkerzüge) für die entsprechenden Zeiträume auf welchen Strecken gedacht ist;

Ja, im Hinblick auf die Feinstaubalarme in Stuttgart ist auch im Regionalverkehr an Kapazitätsausweitungen und Zusatzzüge gedacht worden. Hierzu sind im Sommer bis September umfangreiche Abstimmungen mit der DB Regio erfolgt. Bereits seit Beginn der Übergangsverträge Anfang Oktober 2016 werden einzelne Zusatzleistungen (ein Zugpaar Stuttgart–Nürtingen gegen Ende der morgendlichen Hauptverkehrszeit sowie die Führung eines Zugs auf der Gäubahn um 17.48 Uhr bereits ab Stuttgart Hbf statt wie bisher ab Böblingen) und Verstärkungen um einen Wagen bzw. Triebwagen (Gäubahn, IRE 3270 Tübingen–Stuttgart, IRE 3261 Stuttgart–Tübingen) angeboten. Zum Fahrplanwechsel kommen noch ein Zusatzzug morgens ab Heilbronn nach Stuttgart Hbf und eine Verstärkung nachmittags von Stuttgart nach Heilbronn hinzu. Die Kapazitätsausweitungen und Zusatzzüge sollen das Winterhalbjahr über (bis Ende April) angeboten werden. Auf der Gäubahn ergeben sich ab Fahrplanwechsel teilweise Änderungen durch den Einsatz von Doppelstockwagen statt der alten n-Wagen.

7. an welchen Bahnhöfen aufgrund des Wegfalls bisheriger Doppelstockwagen die Zuglängen so ausgeweitet werden müssen, dass einzelne Bahnsteige nicht mehr für diese ausreichen sowie an welchen Bahnsteigen Umbauten wegen der Herstellung der Barrierefreiheit erforderlich sind;

Auf einzelnen Netzen werden Doppelstockwagen in Baden-Württemberg auch über das Ende der Übergangsverträge hinaus im Einsatz bleiben (Netz 2 nach bis Ende 2023, Schwarzwaldbahn bis Ende 2026). Sofern Doppelstockwagen tatsäch-

lich in einzelnen Netzen durch einstöckige Triebwagen ersetzt werden sollten (z. B. ist beim Netz 4 im Rheintal noch keine Vergabeentscheidung gefallen, so dass hierzu noch keine Aussage möglich ist), so muss berücksichtigt werden, dass ein bloßer Vergleich von Bahnsteiglänge und Zuglänge nicht zielführend ist. Der Abstand vom Zugende bis zur letzten Tür beträgt je nach Triebwagentyp etwa 10 bis 15 Meter. Außerdem werden im Rahmen des Bundes-GVFG-Projekts „Breisgau-S-Bahn“ die Bahnsteige im Abschnitt Gottenheim–Freiburg–Titisee ohnehin auf eine Länge von 210 m verlängert. Unter Berücksichtigung des Aspekts der überstehenden Fahrzeugenden sind bisher über Einzelfälle hinaus keine weiteren Bahnhöfe bekannt, bei denen die Bahnsteiglänge wegen der Abkehr von den Doppelstockwagen vergrößert werden müsste. So werden im Filstal auch in den Stationen Reichenbach (Fils) und Faurndau die Voraussetzungen zum Halt der Züge mit einstöckigen Triebwagen geschaffen. Ferner wird im Rahmen des landesweiten Bahnhofsmodernisierungsprogrammes ein entsprechender Ausbau der Station Bempflingen erfolgen, das mit Inbetriebnahme des Ausschreibungsnetzes 1, Los 1 eine regelmäßige Bedienung durch RE-Züge erfahren wird.

Es ist vorgesehen, in Buggingen im Rheintal den Bahnsteig so zu erhöhen, dass kostspielige fahrzeugseitige Lösungen im Netz 4 vermieden werden können.

Für die übrigen Netze geht das Land gegenwärtig davon aus, dass aufgrund des Bestandsschutzes für die bestehende Infrastruktur keine kurzfristigen Umbaumaßnahmen an den bestehenden Bahnsteigen erforderlich werden. Im Sinne eines komfortablen Einstiegs in die Neufahrzeuge sollten allerdings eine Reihe von Bahnsteigen dringend modernisiert werden, z. B. Oppenweiler und Eckartshausen-Ilshofen an der Murrbahn.

8. ob es zutrifft, dass eine unmittelbare Kommunikation der unterschiedlichen Verkehrsunternehmen (z. B. DB Regio AG, GoAhead, Abellio, Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH [AVG]) untereinander nicht möglich ist sowie wie sie auf eine Überwindung dieses Zustands im Hinblick auf die Sicherstellung ungebrochener Mobilitätsketten insbesondere im Hinblick auf nötige Informationen über Verspätungen sowie das Warten der Anschlussverbindungen hinwirken wird;

Eine unmittelbare Kommunikation der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) untereinander ist nicht ausgeschlossen. Ein Verkehrsunternehmen könnte z. B. ein anderes ersuchen, auf einen verspäteten Anschlusszug über die festgelegten Wartezeitregelungen hinaus zu warten. Eine unmittelbare Kommunikation der Eisenbahnverkehrsunternehmen untereinander ist jedoch in vielen Fällen nicht sinnvoll, da die Letztentscheidung z. B. über das Abwarten eines Anschlusses beim Eisenbahninfrastrukturunternehmen (meist DB Netz) liegt. Inwieweit Anschlüsse abgewartet werden, ist in den Wartezeitvorschriften geregelt, die jedes Jahr für alle wichtigen Knotenbahnhöfe aktualisiert werden. Insofern ändert sich hier durch die Übernahme von Leistungen durch Abellio oder Go Ahead nichts Grundlegendes. Die Anschlussdisposition wird derzeit weitgehend von DB Netz wahrgenommen. Falls im Bereich der DB Netz AG die Anschlussdisposition nicht mehr von DB Netz, sondern von den EVU wahrgenommen wird, ist in den neuen Verkehrsverträgen geregelt, dass die Leitstelle des EVU bei der geplanten Wahrnehmung eines Anschlusses die Betriebszentrale der DB Netz entsprechend informieren und hierzu ggf. entsprechende Abstimmungen mit dem ab- oder zubringenden EVU und der Betriebszentrale der DB Netz rechtzeitig durchführen muss.

Eine möglichst weitgehende Information der Eisenbahnverkehrsunternehmen über die zu erwartenden Verspätungen von Zubringerzügen ist in den neuen Verträgen gewährleistet, da die EVU zur Lieferung von Echtzeitdaten an die Datendrehscheibe des Landes verpflichtet sind und dann auch selbst Zugriff auf die Daten der anderen EVU haben werden.

9. was in Zukunft mit dem kundenorientierten Bezahlssystem „Touch and Travel“ passieren wird, welches die Deutsche Bahn AG abbauen möchte, jedoch schon einzelne Verkehrsverbände in Baden-Württemberg angedeutet haben, dieses übernehmen zu wollen, wenn die Übergabe beispielsweise an GoAhead erfolgt.

„Touch & Travel“ wurde von der DB bereits zum 30. November 2016 eingestellt. Nach unserem derzeitigen Kenntnisstand soll es ab dem 1. Februar 2017 ein Nachfolgeangebot „Ticket2go“ geben, das in mindestens zwölf Verbänden in allen Verkehrsmitteln oder zumindest im SPNV anerkannt wird. Da die neu hinzukommenden EVU über die Verkehrsverträge verpflichtet sind, in den Verbänden Mitglied oder Kooperationspartner zu werden, wäre darüber auch die Anerkennung der ticket2go-Fahrausweise sichergestellt.

Hermann

Minister für Verkehr

Anlage 1

19.12.2016

Vergleich Zuglängen Übergangsvertrag - künftiges Netz 1

	künftiges Netz 1						Übergangsvertrag Nov. 2016		
	3-Teiler	4-Teiler	5-Teiler	6-Teiler	Strecken- abschnitt	typische Zuglängen (HVZ)	typische Zugbildung	Zuglänge (ca.)	
	Fahrzeuglängen Neufahrzeuge								
Abellio Los 1	56.2		88.4		Stuttgart - Tübingen	176.8	Lok + 5 Dosto	154	
Go Ahead Los 2	58.6		90.8		Stuttgart - Aalen	149.4	Lok + 4 Dosto	127	
Go Ahead Los 3		74.7		106.9	Stuttgart - Karlsruhe	213.8	Lok + 5 Dosto	154	

LT-Anfrage 16-867 FDP Zuglängen UV-Netz 1

Anlage 2

19.12.2016

Sitzplatzauslastungen gegliedert nach Wagenklassen; Entwicklung 2011 bis 2015

Vergabe- netz	Kapazitäts- klasse nach Mindest- sitzplatzzahl	50	90	160	215	320	375	430	480	535	590	640	700
		Netz 1 Los 1	1. Hj 2011	25.95%	38.53%	31.85%	15.61%	17.84%	28.28%	22.73%	21.31%	21.93%	22.73%
	2. Hj 2011	21.55%	40.40%	34.99%	16.09%	21.01%	30.31%	25.57%	24.21%	24.86%	26.01%	27.25%	
	1. Hj 2012	29.11%	44.84%	30.83%	17.84%	18.84%	31.77%	24.54%	24.10%	22.81%	25.90%	29.81%	
	2. Hj 2012	39.74%	43.46%	31.61%	15.77%	27.50%	33.49%	24.65%	21.45%	28.33%	26.08%	25.29%	
	1. Hj 2013	27.82%	44.07%	32.68%	16.96%	20.97%	31.62%	23.66%	22.13%	32.24%	25.17%	49.55%	
	2. Hj 2013	21.65%	44.04%	25.24%	16.03%	19.52%	34.28%	22.74%	24.86%	27.50%	25.27%		
	1. Hj 2014	19.95%	29.86%	26.56%	23.49%	20.68%	29.98%	25.73%	24.62%	25.65%	26.85%	30.43%	
	2. Hj 2014	19.05%	45.27%	29.19%	28.74%	17.36%	32.90%	25.67%	25.13%	23.63%	28.63%		
	1. Hj 2015	17.23%	44.59%	32.02%	27.27%	16.03%	31.42%	26.89%	22.83%	25.47%	25.89%		
	2. Hj 2015	28.45%	44.59%	35.09%	26.23%	21.77%	26.31%	24.31%	24.36%	29.77%	25.47%		
Netz 1 Los 2	1. Hj 2011		23.45%		20.85%	12.62%	16.19%	18.43%	24.31%	19.56%	17.21%	29.96%	28.76%
	2. Hj 2011		27.44%	15.64%	17.23%	57.73%	18.93%	16.49%	27.62%	22.70%	19.73%	42.58%	43.73%
	1. Hj 2012		27.92%		21.09%	25.19%	22.66%	16.06%	24.07%	24.69%	23.18%		45.78%
	2. Hj 2012		21.51%		22.47%	28.64%	10.22%	18.99%	27.64%	22.27%	21.77%	47.47%	42.66%
	1. Hj 2013		21.54%	2.26%	20.14%	24.18%	11.78%	17.88%	24.03%	25.00%	21.97%	41.66%	42.81%
	2. Hj 2013		19.12%	34.97%	17.54%	26.54%	20.91%	18.38%	25.52%	22.64%	23.63%	18.11%	43.03%
	1. Hj 2014		23.47%	33.67%	18.60%	16.31%	16.47%	18.71%	30.08%	21.73%	20.09%	39.60%	35.38%
	2. Hj 2014		25.03%	30.08%	19.39%	30.68%	18.56%	20.30%	32.42%	24.56%	18.60%	39.48%	31.09%
	1. Hj 2015	14.26%	20.74%	38.97%	20.37%	33.37%	18.17%	20.95%	29.29%	28.85%	23.44%	30.52%	33.15%
	2. Hj 2015		24.45%	45.95%	16.74%	15.80%	24.05%	21.97%	24.59%	19.46%	23.86%	44.86%	36.39%
Netz 1 Los 3	1. Hj 2011					116.99%	38.96%	36.37%	31.93%	29.87%			
	2. Hj 2011							54.84%	44.72%	34.07%			
	1. Hj 2012							28.05%	43.56%	34.94%			
	2. Hj 2012						82.16%	30.25%	29.56%	39.15%			
	1. Hj 2013				1.90%			22.72%	48.75%	39.59%			
	2. Hj 2013				3.11%			20.49%	38.68%	41.67%			
	1. Hj 2014				3.88%		0.61%	19.34%	32.59%	41.75%			
	2. Hj 2014				2.49%	0.87%		27.71%	43.00%	42.47%			
	1. Hj 2015				2.29%	0.70%		31.72%	42.26%	39.51%			
	2. Hj 2015				2.57%	0.58%		26.47%		40.86%			
Netz 2	1. Hj 2011					40.91%	19.42%	26.15%	14.59%	17.45%			
	2. Hj 2011					34.98%		30.84%	33.99%				
	1. Hj 2012					18.84%		28.24%					
	2. Hj 2012					46.54%	7.68%	32.39%					
	1. Hj 2013					49.48%	36.37%	29.63%	57.25%				
	2. Hj 2013					29.96%		31.39%					
	1. Hj 2014				21.57%	42.96%		32.75%	13.80%				
	2. Hj 2014					40.00%	40.89%	32.51%					
	1. Hj 2015					43.40%	31.96%	30.44%					
	2. Hj 2015				40.57%	38.27%	26.40%	32.23%					
Netz 3a	1. Hj 2011					12.96%	7.36%	19.81%	13.74%				
	2. Hj 2011					11.72%	20.37%	22.22%	14.30%	17.73%			
	1. Hj 2012					12.68%	23.88%	20.80%	13.69%	16.95%			
	2. Hj 2012					12.44%		21.34%	17.19%	7.97%			
	1. Hj 2013					6.25%	15.82%	17.87%	17.40%	11.56%			
	2. Hj 2013						18.50%	17.81%	16.72%	11.02%			
	1. Hj 2014						6.56%	19.87%	15.46%				
	2. Hj 2014							19.26%	16.41%				
	1. Hj 2015						8.05%	18.88%	18.42%				
	2. Hj 2015						25.93%	22.82%	18.51%				
Netz 3b	1. Hj 2011		18.53%	13.73%	30.91%	24.23%	33.11%	17.25%	16.78%	10.28%			
	2. Hj 2011		27.88%	19.02%	32.05%	27.49%	23.87%	18.62%	17.99%	10.92%			
	1. Hj 2012	22.14%	25.45%	9.13%	54.51%	23.95%	23.84%	19.02%	20.61%	10.70%	13.74%		
	2. Hj 2012	20.43%	21.23%	2.73%	12.74%	15.47%	12.64%	18.81%	16.55%	11.24%	23.50%		
	1. Hj 2013		23.85%	9.84%	33.15%	24.50%	22.37%	22.77%	19.00%	18.84%	29.04%		
	2. Hj 2013		31.02%	6.06%	19.51%	24.16%	32.38%	18.89%	19.20%	24.40%	25.60%		
	1. Hj 2014		32.59%	9.23%	56.32%	22.23%	31.54%	21.31%	18.07%	17.19%	36.18%		
	2. Hj 2014		30.24%	8.47%	40.61%	23.63%	29.98%	21.23%	17.45%	19.08%	41.68%	21.01%	
	1. Hj 2015		24.68%	7.54%	33.30%	19.88%	23.38%	23.80%	17.69%	21.86%	20.80%		
	2. Hj 2015		29.20%	12.10%	43.34%	19.77%	29.19%	21.22%	14.26%	37.60%	25.27%		

LT-Anfrage 16-867 FDP Auslastung Zugkapazitäten

Anlage 2

19.12.2016

Sitzplatzauslastungen gegliedert nach Wagenklassen; Entwicklung 2011 bis 2015

Vergabe- netz	Kapazitäts- klasse nach Mindest- sitzplatzzahl	50	90	160	215	320	375	430	480	535	590	640	700
		Netz 4	1. Hj 2011		58.43%			25.57%	36.96%	28.68%	38.97%	31.34%	36.24%
	2. Hj 2011		57.02%			29.23%	37.74%	31.27%	35.56%	30.52%	33.58%		33.78%
	1. Hj 2012	98.23%	61.86%		26.09%	27.91%	37.89%	35.22%	36.70%	26.26%	33.74%	47.62%	26.52%
	2. Hj 2012		45.42%			26.82%	34.06%	35.96%	36.75%	24.34%	33.71%		29.13%
	1. Hj 2013	13.47%			2.13%	24.05%	35.40%	37.18%	12.34%		35.94%		30.31%
	2. Hj 2013	40.97%		36.82%	41.89%	26.76%	33.81%	40.21%	32.66%	27.96%	35.90%		30.68%
	1. Hj 2014	40.84%	17.58%	6.06%		28.23%	31.12%	23.42%	33.30%	28.23%	30.17%	12.89%	28.40%
	2. Hj 2014	68.13%	12.69%	57.74%		29.77%	28.17%	23.01%	36.86%	20.85%	28.40%	41.91%	28.85%
	1. Hj 2015	37.68%		53.62%		27.84%	26.71%	32.64%	40.67%	30.00%	32.18%		33.07%
	2. Hj 2015	35.87%				28.58%	33.87%	32.26%	40.86%	60.89%	30.73%	46.97%	28.05%
Netz 5	1. Hj 2011	31.34%	28.29%	23.90%	25.49%	15.92%	53.37%	38.39%	21.13%	9.73%	90.30%		
	2. Hj 2011	32.75%	33.85%	34.33%	36.38%	50.11%		41.22%			96.61%		
	1. Hj 2012	47.41%	27.25%	61.01%	29.45%	48.29%	45.92%	42.21%			53.30%		
	2. Hj 2012	27.21%	33.19%	68.08%	40.24%		61.47%	54.74%		14.29%	82.03%		
	1. Hj 2013	25.89%	26.79%	34.42%	31.80%	16.33%	52.52%	51.15%		16.00%	83.99%		
	2. Hj 2013	25.00%	27.82%	31.76%	29.59%	21.28%	39.98%	69.67%			55.10%		
	1. Hj 2014	35.06%	31.37%	34.43%	34.83%	44.42%		62.00%			53.70%		
	2. Hj 2014	37.06%	34.04%	43.26%	38.02%	64.52%	39.70%	73.05%		55.41%			
	1. Hj 2015	42.07%	36.56%	45.60%	40.64%		36.63%	67.72%		52.08%			
	2. Hj 2015	34.06%	34.85%	45.86%	42.97%		56.63%			45.86%			
Netz 6a	1. Hj 2011		24.27%	25.29%	23.18%	30.40%	33.93%	20.42%	16.28%	9.80%	2.76%		
	2. Hj 2011		19.56%	26.76%	21.56%	32.09%	36.24%	23.20%	16.17%		6.91%		
	1. Hj 2012		42.75%	23.05%	23.66%	2.16%	34.55%	20.77%		21.46%	3.82%		
	2. Hj 2012		16.82%	25.39%	25.83%		37.77%	21.30%	19.46%		4.75%		
	1. Hj 2013		16.47%	23.73%	21.91%	17.75%	35.32%	21.11%	14.27%				
	2. Hj 2013		14.37%	24.49%	26.34%	11.68%	38.08%	25.32%	13.40%				
	1. Hj 2014		7.64%	23.35%	22.55%	66.02%	36.00%	22.65%	21.27%				
	2. Hj 2014		38.45%	23.46%	22.68%	79.29%	39.00%	17.90%	18.31%	12.71%			
	1. Hj 2015		48.45%	19.92%	22.68%	56.81%	34.37%	19.21%	18.92%	17.26%			
	2. Hj 2015		30.98%	23.15%	25.22%	28.93%	39.31%	16.58%	18.64%	18.68%			
Netz 6b	1. Hj 2011		10.90%	27.49%	47.09%		34.43%	29.19%	24.80%	21.63%	21.32%		
	2. Hj 2011		34.48%	27.51%	39.64%	55.17%	34.07%	24.74%	22.04%	25.59%	21.20%	16.33%	
	1. Hj 2012		44.74%	25.28%	22.10%	33.82%	28.86%	26.22%	24.71%	13.62%	24.14%		
	2. Hj 2012		51.92%	31.90%	31.77%		37.47%	25.25%	27.31%		18.35%	10.53%	
	1. Hj 2013		43.12%	29.09%	41.35%		32.48%	22.32%	9.08%	24.46%	16.97%		
	2. Hj 2013		29.75%	32.92%	50.25%		34.34%	24.02%	20.48%	17.79%	19.83%	10.31%	
	1. Hj 2014		56.08%	30.28%	47.01%		31.30%	24.72%	28.37%	12.70%	16.05%		
	2. Hj 2014		29.15%	25.65%	29.34%		30.53%	29.11%	17.48%		15.54%		
	1. Hj 2015		41.64%	20.61%	34.91%	14.31%	32.01%	27.51%	26.85%	12.65%	19.77%		
	2. Hj 2015		36.72%	30.13%	27.96%	34.92%	32.71%	21.86%	25.36%	10.95%	22.07%	9.41%	
Netz 9a	1. Hj 2011		33.88%	11.70%		28.64%	38.38%	29.47%	29.93%		48.69%	9.79%	
	2. Hj 2011		32.55%		34.31%	26.24%		26.72%	26.18%	33.02%	27.23%	32.59%	
	1. Hj 2012		32.02%		35.49%	29.05%		41.52%	36.75%	72.84%		20.79%	
	2. Hj 2012		28.62%		9.13%	33.65%		40.92%	37.20%	72.84%	7.10%	32.98%	
	1. Hj 2013		28.68%		37.21%	30.02%	36.43%	30.31%	15.70%	26.86%	35.51%	20.41%	
	2. Hj 2013		32.67%		18.26%	32.39%		33.33%	21.58%	28.33%		22.13%	
	1. Hj 2014		32.05%		12.12%	31.22%		34.29%		31.14%		22.03%	
	2. Hj 2014		31.29%		24.94%	37.39%	24.91%	33.81%		46.37%	3.31%	26.84%	
	1. Hj 2015		29.18%		20.32%	36.03%		32.38%	25.39%	26.88%		29.60%	
	2. Hj 2015		29.52%		12.69%	34.00%		33.85%	26.99%	22.08%		25.71%	
Netz 10a	1. Hj 2011		48.70%			3.90%		16.89%	5.27%	6.44%			
	2. Hj 2011		21.00%	35.93%		5.80%	38.60%	21.09%	9.33%	10.07%			
	1. Hj 2012		22.00%	37.25%		6.97%		20.87%	5.69%	10.81%	5.81%		
	2. Hj 2012		78.00%	38.60%		11.37%		23.04%	3.46%	9.06%	11.59%		
	1. Hj 2013		28.00%	37.33%		7.16%	10.81%	22.34%	8.38%	8.41%	12.62%		
	2. Hj 2013		39.00%	42.45%	53.42%	6.17%	6.88%	20.25%	14.25%	9.79%	10.85%		
	1. Hj 2014		32.50%	41.62%	6.24%	6.79%	13.64%	21.82%	8.60%	7.25%	11.93%		
	2. Hj 2014		42.80%		42.42%	35.44%	45.26%	18.45%		10.23%	12.30%	11.49%	
	1. Hj 2015		43.00%		6.86%	31.96%	8.73%	20.51%		15.53%	9.60%		
	2. Hj 2015		49.40%		10.46%	26.64%	11.14%	24.89%		14.10%	10.83%		

LT-Anfrage 16-867 FDP Auslastung Zugkapazitäten

Anlage 2

19.12.2016

Sitzplatzauslastungen gegliedert nach Wagenklassen; Entwicklung 2011 bis 2015

Vergabe- netz	Kapazitäts- klasse nach Mindest- sitzplatzzahl	50	90	160	215	320	375	430	480	535	590	640	700
		Netz 10b	1. Hj 2011			36.20%		38.78%					
	2. Hj 2011			32.83%		42.57%							
	1. Hj 2012			38.24%	48.97%	40.50%							
	2. Hj 2012			36.20%	39.86%	41.63%							
	1. Hj 2013			34.15%	12.87%	41.52%							
	2. Hj 2013			33.32%	28.10%	39.43%							
	1. Hj 2014	141.96%		35.52%		40.82%							
	2. Hj 2014												
	1. Hj 2015												
	2. Hj 2015												
Netz 11	1. Hj 2011	3.36%	16.93%	17.76%	24.73%								
	2. Hj 2011	13.50%	18.36%	20.82%	23.46%								
	1. Hj 2012	28.90%	17.47%	24.71%	24.91%								
	2. Hj 2012		18.61%	13.65%	29.87%								
	1. Hj 2013		16.21%	27.90%	30.32%								
	2. Hj 2013		18.51%	32.92%	30.72%								
	1. Hj 2014		17.75%	16.76%	23.90%								
	2. Hj 2014		18.52%	17.62%	24.78%								
	1. Hj 2015		15.76%	22.92%	20.98%								
	2. Hj 2015		17.55%	14.53%	28.80%								
Netz 12	1. Hj 2011	50.96%	30.76%	19.68%	23.96%	15.66%							
	2. Hj 2011	53.97%	34.19%	25.35%	29.07%	12.96%							
	1. Hj 2012	51.83%	32.14%	17.49%	21.86%	24.64%							
	2. Hj 2012	53.99%	32.17%	4.76%	27.25%	31.50%							
	1. Hj 2013	20.17%	33.05%	21.93%	30.00%	18.60%							
	2. Hj 2013	20.14%	33.59%	7.31%	29.65%	19.09%							
	1. Hj 2014		30.42%		20.86%	29.37%							
	2. Hj 2014		33.02%	18.19%	29.68%	26.66%							
	1. Hj 2015		33.20%	24.88%	35.67%	15.61%							
	2. Hj 2015	57.94%	31.69%	16.25%	27.25%	17.33%							
Netz 13	1. Hj 2011		0.55%			26.15%	7.59%	20.09%					
	2. Hj 2011		0.07%			33.70%		27.63%					
	1. Hj 2012		0.20%		27.32%	25.46%	22.90%	24.68%					
	2. Hj 2012		0.94%		32.78%	23.11%	13.32%	16.27%					
	1. Hj 2013		0.67%		50.49%	28.90%	22.67%	24.40%	6.04%				
	2. Hj 2013		0.33%			32.63%	28.18%	27.79%					
	1. Hj 2014		1.71%			30.73%	26.01%	25.49%	7.84%				
	2. Hj 2014		1.32%			31.66%	26.01%	23.66%	8.50%				
	1. Hj 2015		1.01%			28.05%	15.80%	24.28%					
	2. Hj 2015		0.97%			28.20%	27.29%	30.05%					
Netz 14	1. Hj 2011	25.69%	12.19%	14.17%	23.89%								
	2. Hj 2011		40.59%	7.65%									
	1. Hj 2012		37.70%										
	2. Hj 2012		31.06%										
	1. Hj 2013		36.82%										
	2. Hj 2013		34.97%										
	1. Hj 2014		33.16%										
	2. Hj 2014		39.12%										
	1. Hj 2015		39.62%										
	2. Hj 2015		31.74%										
Netz 16a	1. Hj 2011	22.22%	22.43%	4.77%	28.03%	13.04%	15.96%	22.49%					
	2. Hj 2011	18.98%	24.51%		25.10%	28.98%	39.95%	21.79%					
	1. Hj 2012	19.83%	24.59%	10.08%	36.76%	31.36%	25.69%	22.31%					
	2. Hj 2012	13.14%	24.14%		25.87%	32.89%	8.42%	22.22%					
	1. Hj 2013	18.36%	21.41%	27.68%	28.54%	30.17%		21.90%					
	2. Hj 2013	23.20%	23.94%	6.17%	24.98%	33.35%		20.04%					
	1. Hj 2014	36.76%	21.41%	33.13%	21.70%	30.02%		22.76%					
	2. Hj 2014	29.78%	23.72%	28.70%	26.89%	37.33%		22.83%					
	1. Hj 2015	24.33%	21.35%	14.19%	27.82%	35.70%		22.45%	20.41%				
	2. Hj 2015	29.52%	20.55%	5.65%	29.93%	35.73%		20.82%					

LT-Anfrage 16-867 FDP Auslastung Zugkapazitäten

Anlage 2

19.12.2016

Sitzplatzauslastungen gegliedert nach Wagenklassen; Entwicklung 2011 bis 2015

Vergabe- netz	Kapazitäts- klasse nach Mindest- sitzplatzzahl	50	90	160	215	320	375	430	480	535	590	640	700
		Netzt 16b	1. Hj 2011	38.70%	27.49%	23.89%	17.20%	3.63%	8.68%	6.31%			
	2. Hj 2011	31.01%	30.58%	18.20%	33.39%	17.76%	16.35%	6.53%					
	1. Hj 2012	39.33%	28.08%	27.52%	32.64%	14.51%	16.01%	6.18%					
	2. Hj 2012	32.63%	29.55%	32.04%	31.37%	10.42%		6.20%					
	1. Hj 2013	19.36%	27.34%	34.52%	30.65%	11.60%		6.61%					
	2. Hj 2013	24.35%	32.21%		14.14%	15.60%		10.18%					
	1. Hj 2014	21.00%	31.07%	35.41%	15.10%	15.78%		9.11%	4.63%				
	2. Hj 2014	26.53%	31.97%	32.45%	26.70%	20.87%		8.02%	4.78%				
	1. Hj 2015	28.42%	28.93%	31.32%	23.30%	15.49%		7.93%	6.74%				
	2. Hj 2015	34.08%	35.05%	35.86%	20.52%	17.83%		9.97%					
Netzt 16c	1. Hj 2011	36.88%	32.45%	24.42%	31.48%								
	2. Hj 2011	39.16%	30.03%	43.44%	31.02%								
	1. Hj 2012	29.89%	31.12%	28.12%	30.28%								
	2. Hj 2012	32.95%	35.48%	22.80%	37.81%								
	1. Hj 2013	22.09%	29.60%	26.90%	24.05%	5.69%							
	2. Hj 2013	17.26%	28.40%	23.94%	24.09%	16.92%							
	1. Hj 2014	23.35%	31.03%	24.86%	39.64%								
	2. Hj 2014	30.25%	29.70%	31.56%	38.56%								
	1. Hj 2015	25.90%	29.30%	34.19%	37.88%								
	2. Hj 2015	32.06%	33.51%	30.49%	36.55%								
Netzt 16d	1. Hj 2011	1.38%	32.03%		0.43%								
	2. Hj 2011	1.26%	44.86%		0.34%								
	1. Hj 2012	0.87%	41.18%		0.26%								
	2. Hj 2012	1.25%	37.76%		0.25%								
	1. Hj 2013		18.66%		0.19%								
	2. Hj 2013		28.99%	3.19%	1.78%								
	1. Hj 2014		29.41%										
	2. Hj 2014		32.57%										
	1. Hj 2015		27.16%										
	2. Hj 2015		23.99%										
Netzt 17	1. Hj 2011	26.63%	32.14%	18.82%	28.24%								
	2. Hj 2011	18.68%	25.49%	0.27%	23.83%								
	1. Hj 2012	28.95%	33.52%	0.39%	24.14%								
	2. Hj 2012	31.90%	30.15%	23.99%	17.21%								
	1. Hj 2013	29.25%	33.13%	24.26%	23.14%								
	2. Hj 2013	30.24%	35.87%	7.21%	13.70%								
	1. Hj 2014	29.22%	35.56%		16.44%								
	2. Hj 2014	28.70%	34.58%		13.40%								
	1. Hj 2015	30.50%	36.79%		11.56%								
	2. Hj 2015	32.73%	37.00%	33.68%	16.48%	1.70%							
Netzt 18	1. Hj 2011	17.44%	36.21%	33.86%	158.86%								
	2. Hj 2011	19.29%	37.29%	32.55%	112.19%								
	1. Hj 2012	25.55%	40.19%	32.77%	115.13%								
	2. Hj 2012	32.12%	39.83%	22.47%	96.99%								
	1. Hj 2013	32.79%	43.37%	33.57%	100.22%								
	2. Hj 2013	30.86%	43.59%	34.56%	125.61%								
	1. Hj 2014	30.89%	47.16%	31.96%	140.52%								
	2. Hj 2014	38.11%	48.78%	45.05%	109.90%								
	1. Hj 2015	29.82%	44.38%	33.20%	111.21%								
	2. Hj 2015	31.64%	41.80%	27.31%	101.61%								
Netzt 19	1. Hj 2011		22.63%	23.49%	15.69%								
	2. Hj 2011	6.79%	24.66%	25.03%									
	1. Hj 2012	21.31%	23.43%	27.09%	6.47%								
	2. Hj 2012	10.29%	29.78%	25.05%	9.84%								
	1. Hj 2013	19.73%	24.45%	28.13%	8.21%								
	2. Hj 2013		28.42%	27.60%									
	1. Hj 2014		26.85%	26.73%	9.32%	80.74%							
	2. Hj 2014		29.89%	26.90%		6.51%		57.51%					
	1. Hj 2015		30.34%	25.98%			6.79%	78.34%					
	2. Hj 2015	10.25%	28.14%	26.54%				45.60%					

LT-Anfrage 16-867 FDP Auslastung Zugkapazitäten

