

Kleine Anfrage

des Abg. Jochen Haußmann FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Fahrgastkapazitäten im Regionalverkehr auf der Remsbahn

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie stellt sich die Entwicklung der Fahrgasttransporte in der Hauptverkehrszeit, aufgeteilt nach Sitzplätzen zweite Klasse (reguläre Sitzplätze, Klappsitze) und erste Klasse sowie Stehplätze, bezogen auf die früheren Wagen, die Doppelstockwagen im Übergangsvertrag und die Neufahrzeuge ab 2019 von Go-Ahead dar?
2. Welche Fahrzeugkombinationen (mit Angabe der Gesamtlängen) werden mit welchen Fahrzeugtypen in der Hauptverkehrszeit eingesetzt (mit Angabe der Auslastung in der Hauptverkehrszeit)?
3. Mit welchen Fahrgastzahlen rechnet sie bis zum Jahr 2025?
4. Könnte ihres Erachtens eine Verbesserung der Kapazitäten im Berufsverkehr durch eine weitere Verdichtung des Taktes mit Metropolexpresszügen erreicht werden (z. B. durch Sprinterzüge, die nur in Schwäbisch Gmünd, Schorndorf, Waiblingen und Bad Cannstatt halten und um 15 Minuten versetzt zu den RE-Zügen verkehren)?
5. Wie lässt sich die Aussage von Herrn Verkehrsminister Hermann „der künftige Betrieb mit Triebwagen ermöglicht außerdem eine deutlich einfachere Anpassung der Zuglänge an das Fahrgastaufkommen“ konkret auf die Remsbahn umsetzen?
6. Wie schnell kann der Einsatz weiterer Fahrzeuge erfolgen?
7. Hält sie die Kapazitäten des bestellten Wagenmaterials beim Folgebetreiber der Remsbahn für ausreichend?

8. Welche Bahnsteige auf der Remsbahn reichen von der Länge her nicht aus, wenn eine Erhöhung der Zuglänge der künftig eingesetzten Triebwagen notwendig wird?
9. Sieht sie Handlungsbedarf hinsichtlich einer Verlängerung von Bahnsteigen auf der Remsbahn, wenn Züge aufgrund des Fahrgastaufkommens verlängert werden müssen?
10. Wie beurteilt sie die Auswirkungen von Fahrverboten in der Stadt Stuttgart im Hinblick auf die Fahrgastzahlen auf der Remsbahn?

16.03.2017

Haußmann FDP/DVP

Antwort

Mit Schreiben vom 11. April 2017 Nr. 3-3822.2-00/646 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie stellt sich die Entwicklung der Fahrgasttransporte in der Hauptverkehrszeit, aufgeteilt nach Sitzplätzen zweite Klasse (reguläre Sitzplätze, Klappsitze) und erste Klasse sowie Stehplätze, bezogen auf die früheren Wagen, die Doppelstockwagen im Übergangsvertrag und die Neufahrzeuge ab 2019 von Go-Ahead dar?*
2. *Welche Fahrzeugkombinationen (mit Angabe der Gesamtlängen) werden mit welchen Fahrzeugtypen in der Hauptverkehrszeit eingesetzt (mit Angabe der Auslastung in der Hauptverkehrszeit)?*

Zu 1. und 2.:

Eine Aufstellung hierzu befindet sich in der Landtags-Drucksache 16/850.

3. *Mit welchen Fahrgastzahlen rechnet sie bis zum Jahr 2025?*

Bei der Beschaffung der Neufahrzeuge wurde eine Fahrgaststeigerung bis zu 30 Prozent berücksichtigt. Wie die unter Ziffer 1 genannte Aufstellung zeigt, können weitere Steigerungen bewältigt werden. Darüberhinausgehende Fahrgaststeigerungen werden mit weiteren kurzfristig zu beschaffenden Zügen abgedeckt (siehe Antworten zu den Fragen 6 und 7).

4. *Könnte ihres Erachtens eine Verbesserung der Kapazitäten im Berufsverkehr durch eine weitere Verdichtung des Taktes mit Metropolexpresszügen erreicht werden (z. B. durch Sprinterzüge, die nur in Schwäbisch Gmünd, Schorndorf, Waiblingen und Bad Cannstatt halten und um 15 Minuten versetzt zu den RE-Zügen verkehren)?*

Eine Taktverdichtung der Metropolexpresszüge von einem Halbstundentakt auf einen Viertelstundentakt ist nicht möglich, da aufgrund des Mischverkehrs mit der S-Bahn zwischen Schorndorf und Waiblingen nur jede Viertelstunde ein Zug zwischen zwei S-Bahnen verkehren kann. In einer Stunde sind von vier Fahrmöglichkeiten zwei durch die halbstündlichen Metropolexpresszüge belegt und eine abwechselnd durch die IC-Linie 61 Karlsruhe–Nürnberg und den künftigen IRE Karlsruhe–Aalen. Es verbleibt also nur noch eine Fahrmöglichkeit pro Stunde für eine Verdichtung. Dabei müsste zusätzlich geprüft werden, ob in der einzigen verbliebenen Zeitlage Einfahrmöglichkeiten von Bad Cannstatt in den Hauptbahnhof bestehen bzw. in umgekehrter Richtung Ausfahrmöglichkeiten.

5. *Wie lässt sich die Aussage von Herrn Verkehrsminister Hermann „der künftige Betrieb mit Triebwagen ermöglicht außerdem eine deutlich einfachere Anpassung der Zuglänge an das Fahrgastaufkommen“ konkret auf die Remsbahn umsetzen?*

Künftig verkehren auf der Remsbahn Elektrotriebzüge, die jeweils aus drei bis sechs Wagen bestehen. Bei hohem Fahrgastaufkommen verkehren bis zu drei Elektrotriebzüge gekuppelt miteinander. Da die Triebzüge für sich einzeln bewegt werden können, können einzelne Triebzüge schneller an- und abgehängt werden als einzelne nicht selbst fahrfähige Waggons bei einem lokbespannten Zug. Um Betriebskosten zu sparen, werden mit den Elektrotriebwagen die Zuglängen häufiger und optimaler an das tatsächliche Fahrgastaufkommen angepasst.

6. *Wie schnell kann der Einsatz weiterer Fahrzeuge erfolgen?*

Im Rahmen der bestehenden Elektrotriebzugflotte können die Züge kurzfristig verlängert werden. Dies kann planmäßig dauerhaft in der Umlaufplanung der Triebzüge vorgesehen werden, wenn die Nachfrage deutlich gestiegen ist. Aber auch kurzfristige Verstärkungen bei unerwartet hohem Fahrgastaufkommen wäre denkbar.

Bei Fahrgaststeigerungen deutlich über das erwartete Maß hinaus ist eine Reaktionsmöglichkeit, zusätzliche Züge zu beschaffen, die nur zu den Spitzenzeiten morgens nach Stuttgart hinein und nachmittags hinaus eingesetzt werden.

7. *Hält sie die Kapazitäten des bestellten Wagenmaterials beim Folgebetreiber der Remsbahn für ausreichend?*

Das Wagenmaterial ist für den Folgebetreiber ausreichend. Sollten besonders hohe Nachfragen zu den Spitzenstunden nicht abgedeckt werden können, so wird dieses mit zusätzlichen Zügen erfolgen – vgl. Ziff. 6.

8. *Welche Bahnsteige auf der Remsbahn reichen von der Länge her nicht aus, wenn eine Erhöhung der Zuglänge der künftig eingesetzten Triebwagen notwendig wird?*

9. *Sieht sie Handlungsbedarf hinsichtlich einer Verlängerung von Bahnsteigen auf der Remsbahn, wenn Züge aufgrund des Fahrgastaufkommens verlängert werden müssen?*

Die Ziffern 8 und 9 werden gemeinsam beantwortet:

Eine Verlängerung der Züge wird allenfalls im Abschnitt Schorndorf–Waiblingen–Stuttgart erforderlich. Im Abschnitt Aalen–Schorndorf stehen immer ausreichende Platzkapazitäten zur Verfügung. Aus heutiger Sicht besteht kein Bedarf an einer Verlängerung von Bahnsteigen.

10. *Wie beurteilt sie die Auswirkungen von Fahrverboten in der Stadt Stuttgart im Hinblick auf die Fahrgastzahlen auf der Remsbahn?*

Signifikante Auswirkungen wird es erst mit Einführung dauerhafter Fahrverbote und einer Ausweitung auf mehrere Fahrzeugtypen geben. Bei einer drastischen Fahrgaststeigerung würde vorrangig zu den Spitzenstunden ein zusätzlicher Zug verkehren (siehe Antwort zu Frage 4).

Wie die Ziffer 1 genannte Aufstellung zeigt, bestehen auch im aktuellen Verkehr auf der Remsbahn noch signifikante Kapazitätsreserven, die Umsteiger bei Fahrverboten aufnehmen können. Kurzfristige weitere Kapazitätssteigerungen sind im SPNV stets eine Herausforderung. Die Landesregierung prüft alle Möglichkeiten.

Hermann
Minister für Verkehr