

Kleine Anfrage

des Abg. Jochen Haußmann FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Fahrgastkapazitäten im Regionalverkehr auf der Filstalbahn

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie stellt sich die Entwicklung der Fahrgasttransporte auf der Filstalbahn in der Hauptverkehrszeit, aufgeteilt nach Sitzplätzen zweite Klasse (reguläre Sitzplätze, Klappsitze) und erste Klasse sowie Stehplätze, bezogen auf die früheren Wagen im Übergangsvertrag und die Neufahrzeuge ab 2019 von Go-Ahead dar?
2. Welche Fahrzeugkombinationen (mit Angabe der Gesamtlängen) werden nach Beginn 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 ein Metropolexpress vor der geplanten Einführung im Jahr 2019 zur Verbesserung der Kapazitäten im Berufsverkehr durch eine weitere Verdichtung des Taktes beitragen (z. B. durch Sprinterzüge, die nur in Esslingen, Plochingen, Göppingen, Geislingen und Ulm halten und um 15 Minuten versetzt zu den RE-Zügen verkehren)?
5. Hält sie die Kapazitäten des Wagenmaterials (inklusive Reservezüge z. B. für Wartungsfälle) beim Folgebetreiber auf der Filstalbahn für ausreichend?
6. Gibt es Überlegungen, dass der IRE zur Entlastung der aktuellen Situation auch in anderen Orten (z. B. Ebersbach und Süßen) halten könnte?
7. Wie schnell kann der Einsatz weiterer Fahrzeuge erfolgen?
8. Welche Bahnsteige auf der Filstalstrecke 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 Filstalbahn, 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 Filstalbahn?

11.08.2017

Haußmann FDP/DVP

Antwort*)

Mit Schreiben vom 4. Oktober 2017 Nr. 3-3822.0-00/1874 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie stellt sich die Entwicklung der Fahrgasttransporte auf der Filstalbahn in der Hauptverkehrszeit, aufgeteilt nach Sitzplätzen zweite Klasse (reguläre Sitzplätze, Klappsitze) und erste Klasse sowie Stehplätze, bezogen auf die früheren Wagen im Übergangsvertrag und die Neufahrzeuge ab 2019 von Go-Ahead dar?

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die aktuell geplanten Kapazitäten der Regionalverkehrszüge im Filstal morgens zwischen 6 und 9 Uhr (Ankunft in Stuttgart Hbf) bzw. nachmittags zwischen 16 und 19 Uhr (Abfahrt ab Stuttgart Hbf). Verglichen werden die Kapazitäten im Zeitraum 11. Dezember 2016 bis 10. Dezember 2017 (oder: im Fahrplanjahr 2017) mit den Kapazitäten im Fahrplanjahr 2020. Züge des Fernverkehrs sind jeweils nicht berücksichtigt.

Die im Übergangsvertrag angebotenen Sitzplätze der 1. Klasse richten sich weniger nach der tatsächlichen Nachfrage und den auf dieser basierenden Mindestanforderungen der Ausschreibung, sondern eher nach den gegebenen Ausstattungen der eingesetzten Gebrauchtfahrzeuge.

Übersichten über zugelassene Stehplätze liegen uns nicht vor. Das Verkehrsministerium hält die Angabe von Stehplätzen im Eisenbahn-Regionalverkehr auch nicht für zielführend, da die Grenzwerte i. d. R. gewichtsbezogen sind und gerade bei den im Filstal ganz überwiegend eingesetzten Doppelstockwagen in der Realität nie erreicht werden: Bei starken Überfüllungen blockieren die Fahrgäste den Einstiegsbereich und die Treppen, sodass theoretisch noch vorhandene Stehplätze im Innenraum nicht besetzt werden können und der Zustieg weiterer Fahrgäste verhindert wird.

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

HVZ Vormittags 6 bis 9 Uhr

Fahrplan 2017					Fahrplan 2020				
Zug-Nr.	An Stg. Hbf	2. Kl.	1. Kl.		Zug-Nr.	An Stg. Hbf	2. Kl.	1. Kl.	
					12308	RB	05:56	155	10
19204	RB	06:24	401	42	12310	RB	06:26	418	20
4200	IRE	06:37	483	17	4200	IRE	06:37	483	17
19206	RB	06:53	280	42	12312	RB	06:57	310	20
19208	RB	07:24	522	42	13316	RB	07:26	526	20
4202	IRE	07:36	483	17	4202	IRE	07:36	483	17
4204	IRE	07:56	483	17	4204	IRE	07:56	483	17
					12320	RB	07:57	310	20
19214	RB	08:24	522	42	12322	RB	08:26	526	20
19218	IRE	08:53	280	42	4208	IRE	08:56	483	17
4208	RB	08:56	483	17	12328	RB	08:57	263	10
Σ Züge =	9	Σ Sitzpl. =	4.215		Σ Züge =	10	Σ Sitzpl. =	4.628	

HVZ Nachmittags 16 bis 19 Uhr

Fahrplan 2017					Fahrplan 2020				
Zug-Nr.	Ab Stg. Hbf	2. Kl.	1. Kl.		Zug-Nr.	Ab Stg. Hbf	2. Kl.	1. Kl.	
4225	IRE	16:01	483	17	4225	IRE	16:01	483	17
					12435	RB	16:23	259	6
19255	RB	16:31	522	42	12379	RB	16:32	418	20
4227	IRE	16:59	483	17	4227	IRE	16:59	483	17
					12383	RB	17:03	307	8
19259	RB	17:31	522	42	12385	RB	17:32	526	20
4229	IRE	18:01	483	17	4229	IRE	18:01	483	17
19265	RB	18:31	401	42	12393	RB	18:32	418	20
4231	IRE	19:00	483	17	4231	IRE	19:00	483	17
Σ Züge =	7	Σ Sitzpl. =	3.571		Σ Züge =	9	Σ Sitzpl. =	4.002	

2. Welche Fahrzeugkombinationen (mit Angabe der Gesamtlängen) werden nach Beginn mit welchen Fahrzeugtypen in der Hauptverkehrszeit eingesetzt (mit Angabe der Auslastung in der Hauptverkehrszeit)?

Im Netz 1 Los 2 („Reims-Fils“) werden während der Hauptverkehrszeit 3- und 5-teilige Elektrotriebwagen zum Einsatz kommen, aus denen folgende Fahrzeugkonfigurationen gebildet werden können:

Fahrzeuge	Länge	Sitzplätze
1 x 3-teiliger FLIRT	58,6 m	165
1 x 5-teiliger FLIRT	90,8 m	273
2 x 3-teiliger FLIRT	117,2 m	330
1 x 3- und 1 x 5-teiliger FLIRT	149,4 m	438
2 x 5-teiliger FLIRT	181,6 m	546

Im Rahmen der Jahresfahrplanung wird jährlich neu festgelegt welche Kapazitäten den Verkehrsbedürfnissen optimal entsprechen.

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

Eine genaue Bezifferung der Fahrgastzahlen bis 2025 ist leider nicht möglich. Das Verkehrsministerium befindet sich aber im intensiven Austausch mit dem Verband Region Stuttgart und den Verkehrsunternehmen. Durch die kontinuierliche Beobachtung der Fahrgastentwicklung und mit einer aktuell beauftragten weiterführenden Untersuchung zur Fahrgastentwicklung über die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 hinaus soll überprüft werden, ob Nachsteuerungsbedarf besteht. In Abhängigkeit von diesen Ergebnissen können ggf., zusätzlich zu den vom Verkehrsministerium schon nachbestellten sechs Fahrzeugen im Netz 1 („Stuttgarter Netze“), noch weitere Fahrzeuge geordert werden. Die Verkehrsverträge erlauben eine Nachbestellung weiterer Fahrzeuge zum gleichen Preis bis zu einer Obergrenze von 20 Prozent der ursprünglichen Anzahl noch bis ein Jahr vor Produktionsende der ursprünglichen Charge. Die Bestellung weiterer Kapazitäten als Vorsorge für mögliche weitere Fahrgaststeigerungen ist auch eine Kostenfrage.

4. Könnte ihres Erachtens ein Metropolexpress vor der geplanten Einführung im Jahr 2019 zur Verbesserung der Kapazitäten im Berufsverkehr durch eine weitere Verdichtung des Taktes beitragen (z. B. durch Sprinterzüge, die nur in Esslingen, Plochingen, Göppingen, Geislingen und Ulm halten und um 15 Minuten versetzt zu den RE-Zügen verkehren)?

Eine weitere Taktverdichtung auf der Filstalbahn ist in den nächsten Jahren nur sehr begrenzt umsetzbar. Schon heute müssen einzelne Regionalbahnen, die in der Ausschreibung von Süßen nach Stuttgart geplant waren, vorzeitig in Plochingen enden. Die infrastrukturellen Restriktionen auf der Strecke und im Stuttgarter Hauptbahnhof sind hierfür maßgebend. Es ist fraglich, ob DB Netz einer Angebotsausweitung aufgrund der starken Auslastung durch Fern-, Regional- und Güterverkehr zustimmen würde. Auch hätte eine Taktverdichtung negative Auswirkungen auf die Betriebsqualität. Mit einer Zunahme der Zugfahrten würden die Puffer zwischen den einzelnen Zügen reduziert und es entstünden zusätzliche Abhängigkeiten. Eine erneute Verschlechterung der Pünktlichkeit wäre sehr wahrscheinlich. Dies wäre kontraproduktiv gegenüber den aktuell getroffenen Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit. Daher ist aufgrund der infrastrukturellen Restriktionen eher eine Kapazitätserhöhung der einzelnen Züge zielführend.

5. Hält sie die Kapazitäten des Wagenmaterials (inklusive Reservezüge z. B. für Wartungsfälle) beim Folgebetreiber auf der Filstalbahn für ausreichend?

Für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme sind die Kapazitäten als ausreichend zu beurteilen. Es wird auf die Antwort zu Ziffer 3 hinsichtlich der laufenden Untersuchungen zum langfristigen Bedarf verwiesen.

6. Gibt es Überlegungen, dass der IRE zur Entlastung der aktuellen Situation auch in anderen Orten (z. B. Ebersbach und Süßen) halten könnte?

Zusätzliche Halte bei den IRE-Zügen, die im Grundtakt verkehren, sind leider wegen der starken Auslastung der Filstalbahn durch den Fernverkehr nicht möglich. Der IRE verkehrt heute knapp zwischen zwei Fernzügen eingeklemmt. Ein zusätzlicher Halt würde die Fahrzeit soweit verlängern, dass eine Überholung des IRE durch den dahinter folgenden Fernzug notwendig wäre. Dies würde beim IRE zu einer Fahrzeitverlängerung von 5 bis 10 Minuten führen. Wichtige Anschlüsse in Ulm oder Stuttgart wären damit nicht zu erreichen und in der Folge würde sich das Verkehrsangebot erheblich verschlechtern.

Bei einzelnen IRE-Zügen, die heute außerhalb des Grundtaktes verkehren, wurden schon von Beginn an zusätzliche Halte eingefügt. So hält der IRE 4202 (Ulm ab 6.20 Uhr) zum Beispiel zusätzlich in Beimerstetten, Westerstetten, Amstetten, Kuchen, Gingen, Ebersbach, Reichenbach und Bad-Cannstatt.

7. Wie schnell kann der Einsatz weiterer Fahrzeuge erfolgen?

Das Regelverfahren zum Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge sieht wie folgt aus: Kapazitätsausweitungen können bei bestehenden Zügen, soweit fahrzeugneutral im Vertrag umsetzbar, innerhalb von wenigen Wochen umgesetzt werden. Dies wird auch heute schon bei Veranstaltungsverkehren praktiziert (z. B. Frühjahrsvolksfest, Fußball). Eine zusätzliche Zugfahrt hingegen wird im Rahmen der Fahrplanbestellung bei DB Netz jährlich zum Dezember umgesetzt. Unterjährige Anpassungen sind zwar auch hier möglich, doch aufgrund der starken Auslastung der Filstalbahn selten umsetzbar (siehe Antwort 4).

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

Die Bahnsteige in den Stationen auf der Filstalstrecke besitzen mindestens die Länge von 190 m. Damit ist der Einsatz einer Doppeltraktion der für Netz 1 vorgesehenen Fahrzeuge (vgl. Ziffer 2; 2 x 5-teiliger FLIRT) problemlos möglich.

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

Nach derzeitiger Erkenntnis besteht kein Handlungsbedarf. Bei langfristig stark steigenden Fahrgastzahlen kann dieser Bedarf zu einem späteren Zeitpunkt entstehen.

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

Bisher ist noch nicht eindeutig geklärt, ob und welche Verkehrsbeschränkungen zu welchem Zeitpunkt es für Stuttgart geben wird. Daher haben die vorliegenden Untersuchungen noch nicht den Detaillierungsgrad erreicht, um eine fundierte Bewertung der Auswirkungen von Fahrverboten auf die Filstalbahn zu treffen. Es ist aber davon auszugehen, dass die Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr am Knoten Stuttgart steigen wird.

Hermann
Minister für Verkehr