

## **Antrag**

**der Fraktion GRÜNE**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Entwicklung der Fahrgastzahlen im Schienenpersonen- nahverkehr (SPNV) und Stand zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen**

Antrag

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

1. wie sich die Fahrgastzahlen im SPNV (getrennt nach Einsteigern und Personenkilometern) an Schulwerktagen, an Samstagen und Sonntagen auf den einzelnen Strecken im Land (aufgelistet nach Teilnetzen) bis zum Stichjahr 2017 im Vergleich und ergänzend zu den in Landtagsdrucksache 15/6790 genannten Zahlen bis 2014 in den einzelnen Strecken verändert haben;
2. wie sich an Schulwerktagen, an Samstagen und Sonntagen in den vergangenen fünf Jahren auf den einzelnen Teilnetzen im Vergleich zu in der Landtagsdrucksache 15/6790 genannten Zahlen die Menge der bestellten Zugkilometer verändert hat;
3. auf welchen Strecken sich in den letzten fünf Jahren stärkere Veränderungen im Angebot (Fahrplan, Fahrzeuge, Fahrscheine) ergeben haben und wie sich dies auf die Nachfrage ausgewirkt hat;
4. welche Ergebnisse und Erfolge sie aus dem Qualitätsmanagement im Schienenpersonennahverkehr zieht;
5. auf welchen Strecken neue Kapazitätsengpässe entstanden sind bzw. weiterhin Kapazitätsengpässe bestehen, wie sich der Stand zu deren Beseitigung darstellt;
6. welche Maßnahmen sie eingeleitet hat, um Kapazitätsprobleme und Überbesetzungen von Zügen kurzfristig zu beheben;
7. welche Erkenntnisse sie über deutlich unterbesetzte Züge hat;

8. wie sich die Verkaufszahlen des Baden-Württemberg-Tickets und des Metropolitickets für die Region Stuttgart seit Einführung des letztgenannten Tickets entwickelt haben;
9. ob sie gewährleisten kann, dass die jährlichen Fahrgastzahlen jeweils aktualisiert auf der Internetseite der Nahverkehrsgesellschaft (NVBW) veröffentlicht werden.

06.11.2018

Andreas Schwarz, Renkonen  
und Fraktion

### Begründung

Mit dem Zielkonzept 2025 hat sich die Landesregierung zum Ziel gesetzt, den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Land deutlich auszubauen. Durch die Neuausschreibung der Verkehrsverträge werden die Schienenfahrzeuge auf vielen Verbindungen komplett erneuert und die Fahrleistungen der Züge deutlich erhöht. Auch Bedienungslücken sollen geschlossen und auf stark frequentierten Strecken zusätzliche Metropolexpresszüge eingesetzt werden. Dieser Antrag soll dazu dienen, einen aktuellen Überblick über die Entwicklung der Fahrgastzahlen zu erhalten und mögliche Engpässe im Schienennetz festzustellen.

### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 27. Dezember 2018 Nr. 3-3822.0-00/2002 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. *wie sich die Fahrgastzahlen im SPNV (getrennt nach Einsteigern und Personenkilometern) an Schulwerktagen, an Samstagen und Sonntagen auf den einzelnen Strecken im Land (aufgelistet nach Teilnetzen) bis zum Stichjahr 2017 im Vergleich und ergänzend zu den in Landtagsdrucksache 15/6790 genannten Zahlen bis 2014 in den einzelnen Strecken verändert haben;*
2. *wie sich an Schulwerktagen, an Samstagen und Sonntagen in den vergangenen fünf Jahren auf den einzelnen Teilnetzen im Vergleich zu in der Landtagsdrucksache 15/6790 genannten Zahlen die Menge der bestellten Zugkilometer verändert hat;*

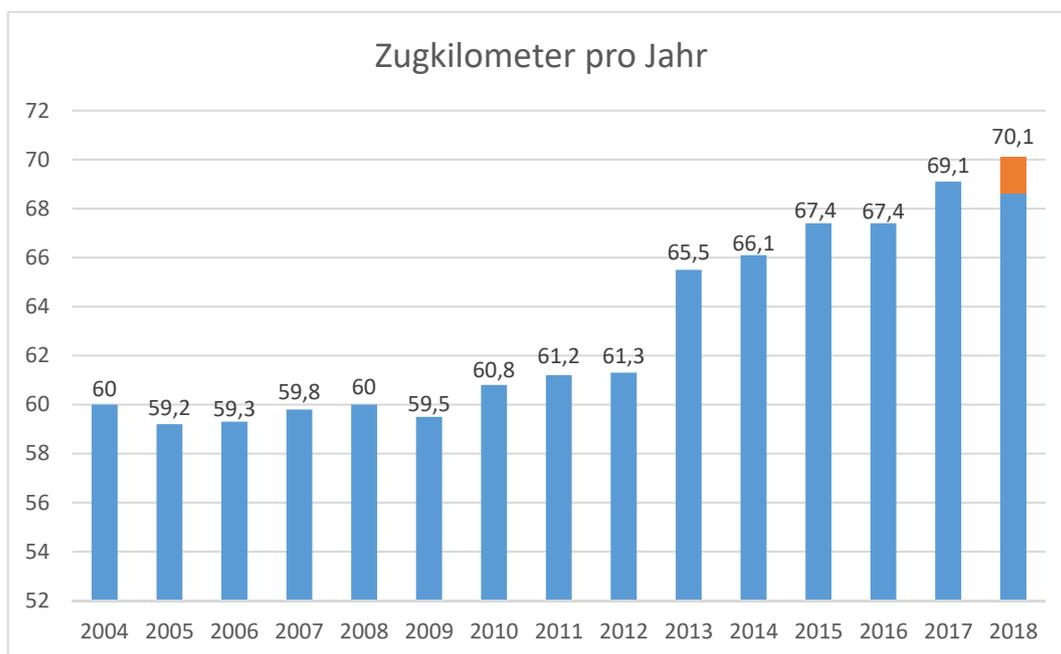
Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die Ergebnisse sind in der beigefügten Tabelle dargestellt. In einzelnen Fällen ließ sich die 2014 vorgenommene Zuordnung von Fahrten zu bestimmten Kursbuchstrecken (KBS) nicht mehr eindeutig wiederholen (v. a. im Rhein-Neckar-Raum), sodass es hier z.T. zu Strukturbrüchen kommt. Für 2017 fehlen noch

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

Fahrgastzahlen der SBB GmbH. Dies wirkt sich auch deutlich auf die Werte für die KBS 720 Offenburg–Konstanz aus: Der massive Rückgang gegenüber 2014 ist auf das Fehlen der Werte für den „Seehas“ (Engen–Konstanz) der SBB GmbH zurückzuführen.

Um die Vergleichbarkeit gegenüber der Landtagsanfrage Drs. 16/6790 aufrecht zu erhalten, wurde die Berechnungsmethode nicht verändert. Die Betriebsleistung wird nur angegeben, wenn auch Fahrgastzahlen vorliegen. Da einige Verkehrsunternehmen noch keine vollständigen und plausiblen Zählzeiten vorgelegt haben, weicht die Gesamtsumme bei der Betriebsleistung gegenüber der tatsächlichen Betriebsleistung ab. Verkehre in Baden-Württemberg, die durch andere Aufgabenträger bestellt werden, sind ebenfalls nicht enthalten. Auch abschnittsweise verminderte Zugleistungen sind auf Datenlücken und nicht landesseitige Abbestellung zurückzuführen. Zur Verdeutlichung ist im folgenden Diagramm die tatsächliche durch das Land Baden-Württemberg bestellte und verantwortete Verkehrsmenge dargestellt:



Im Jahr 2018 ist das Integrationsmodell auf der Gäubahn mit abgebildet.

Die Veränderung bei der Verkehrsleistung zwischen 2017 und 2018 ist mit der Inbetriebnahme des Integrationsmodells auf der Gäubahn zu erklären. Hierbei wurde der Regionalverkehr in die Fernverkehrszüge integriert, die aber nicht mehr direkt durch das Land als Aufgabenträger bestellt werden. Unter Einbeziehung dieses Fernverkehrs hat sich die Verkehrsleistung auf 70,1 Mio. Zugkilometer erhöht.

Eine substantielle Angebotsausweitung wird in den nächsten Jahren mit Inbetriebnahme der neuen Netze im Raum Stuttgart erfolgen. Nach aktuellen Planungen soll das Angebot bis 2025 stufenweise auf etwa 87 Mio. Zugkilometer ausgeweitet werden.

*3. auf welchen Strecken sich in den letzten fünf Jahren stärkere Veränderungen im Angebot (Fahrplan, Fahrzeuge, Fahrscheine) ergeben haben und wie sich dies auf die Nachfrage ausgewirkt hat;*

Ein gänzlich neues Verkehrssystem wurde in den letzten Jahren im Raum Heilbronn mit der Stadtbahn Heilbronn Nord eingeführt. Verkehrsverträge des Landes waren hiervon seit Ende 2014 betroffen. Die Fahrplanangebote im Heilbronner Nahbereich (bis Bad Rappenau bzw. Bad Friedrichshall Hbf) wurden stark ausge-

weitet, auf den Außenästen wurde weitgehend das Regionalbahn-Angebot der DB Regio auf die neuen Stadtbahnfahrzeuge der AVG umgestellt. Die weitreichendsten Änderungen im Regionalverkehr seit 2013 gab es auf der Murr- und auf der Gäubahn. Auf der Gäubahn wurden im Dezember 2015 die Taktlagen der Intercity-Züge nach Zürich um eine halbe Stunde verschoben. Dies führte auch zu umfangreichen Anpassungen in den Fahrplänen der Anschlussstrecken (Ringzug, AVG in Richtung Freudenstadt). Seit Dezember 2017 wurden die Regionalexpress-Züge (RE) nach Singen durch Intercity-Züge der DB Fernverkehr ersetzt. Zwischen Stuttgart und Singen können seitdem alle IC-Züge mit Fahrausweisen des Nahverkehrs genutzt werden. Leider hat DB Fernverkehr dem Land und der NVBW bisher noch keine genauen Fahrgastzahlen für die IC-Leistungen übermittelt, sodass eine gesamthafte Analyse der Veränderungen der Fahrgastzahlen für die Gäubahn noch nicht möglich ist.

Während auf der Gäubahn das Fahrplankonzept der RE nach Freudenstadt bzw. Rottweil weitgehend beibehalten wurde, brachte die Betriebsaufnahme des Netzes 3 b im Dezember 2017 auf der Murrbahn insbesondere für die Verkehre montags bis samstags für den Abschnitt Stuttgart Hbf–Gaildorf West eine starke Ausweitung des Angebots (ganztägiger Halbstundentakt Mo–Sa bis 19 Uhr, Mo–Fr sogar bis 20 Uhr). Die Zahl der Einsteiger ist dort – sicher auch wegen der modernen Fahrzeuge – nach den automatischen Zählungen in den Zügen um 34 % gestiegen.

Im Dezember 2017 ging auf der Relation Mannheim/Heidelberg–Frankfurt das Netz „Main-Neckar-Ried“ mit neuen Doppelstocktriebwagen in Betrieb. Allerdings konnte das geplante Flügelkonzept wegen Verzögerungen beim Infrastrukturausbau in Neu Edingen-Friedrichsfeld noch nicht umgesetzt werden. Auch die Fahrzeuge kamen z. T. verspätet und sind nach wie vor störanfällig. Stabile Aussagen zur Entwicklung der Fahrgastzahlen sind noch nicht möglich.

Im Filstal zwischen Stuttgart und Ulm wurde im Dezember 2016 ein neues Fahrplankonzept eingeführt, das stündliche durchgehende schnelle IRE-Verbindungen Stuttgart–Ulm–Bodensee und eine Neustrukturierung des Angebots im langsameren RB-Bereich enthält. Um den Fahrplan zu stabilisieren, wurden inzwischen auch bei den Regionalbahnen (RB) überschlagene Wendungen im Stuttgarter Hauptbahnhof eingeführt.

Auf den meisten anderen Strecken wurden die bisherigen Fahrplankonzepte nach dem Ende des „Großen Verkehrsvertrags“ mit der DB Regio im Herbst 2016 zunächst weitgehend unverändert fortgeführt. Umfassende Änderungen werden hier die Verkehrsverträge mit Neufahrzeugen bringen, die 2019/2020 in Betrieb gehen.

Seit dem 9. Dezember 2018 gilt jedoch der BW-Tarif, und ab 1. April 2019 stehen mit der VVS-Tarifreform tiefgreifende Änderungen an. Das Ministerium für Verkehr rechnet durch die attraktive Preisgestaltung in der Folge mit einem Anstieg bei den Fahrgastzahlen. Zudem werden die Nahverkehrsfahrausweise in den IC-Zügen auf der Gäubahn anerkannt.

Darüber hinaus sind Abweichungen der einzelnen Nachfragedaten oder Verkehrsleistungen auf Datenabweichungen zurückzuführen.

#### *4. welche Ergebnisse und Erfolge sie aus dem Qualitätsmanagement im Schienenpersonennahverkehr zieht;*

Das Qualitätsmanagement ermöglicht eine umfassende Einschätzung der Leistungen der verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die sich neben Pünktlichkeit und Zugausfällen beispielsweise auch auf die Sauberkeit, Schadensfreiheit und verschiedene Aspekte der Kundenzufriedenheit bezieht. Damit ist es möglich, eingehende Beschwerden oder eigene Beobachtungen daraufhin zu bewerten, ob es sich um Einzelfälle oder strukturelle Probleme handelt. Die Lösung identifizierter Probleme ist allerdings in erster Linie Aufgabe des betreffenden Eisenbahnverkehrsunternehmens; manchmal sind auch Maßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur erforderlich. Das Qualitätsmanagementsystem in den Verkehrsverträgen zwischen Land und EVU bietet Anreize für die EVU, die Qualität zu verbessern, um Zuschusskürzungen zu vermeiden. Wenn ein EVU allerdings trotz erheblicher Strafzahlungen nicht in der Lage ist, gravierende Defizite abzustellen, kommt das Qualitätsmanagement an seine Grenzen. So muss derzeit noch nach

Lösungen gesucht werden, um die in manchen Regionen häufig auftretenden personalbedingten Zugausfälle dauerhaft und nachhaltig zu reduzieren.

*5. auf welchen Strecken neue Kapazitätsengpässe entstanden sind bzw. weiterhin Kapazitätsengpässe bestehen, wie sich der Stand zu deren Beseitigung darstellt;*

Ein großer Teil der Beschwerden über überfüllte Züge in den letzten Monaten ist auf Fälle zurückzuführen, in denen Eisenbahnverkehrsunternehmen die vertraglich vorgesehenen Kapazitäten im realen Betrieb nicht zur Verfügung gestellt hatten und daher ein oder mehrere Wagen oder Triebwagen fehlten. Das gilt z. B. für den Hochrhein, die Bodenseegürtelbahn, die Remsbahn oder die Züge im Filstal. Auch bei Zugausfällen, die häufig fahrzeug- oder personalbedingt sind, kommt es zu Kapazitätsengpässen bei den nachfolgenden Zügen.

Strukturelle Probleme bestehen ansonsten bei der S-Bahn Rhein-Neckar im Abschnitt Bruchsal–Heidelberg sowie bei den AVG-Stadtbahnen v. a. im Zulauf auf Karlsruhe. Bei der S-Bahn Rhein-Neckar scheitert der Einsatz längerer Züge (in Dreifachtraktion) bislang an den Bahnsteiglängen. Die Verlängerung auf 210 Meter soll bis Ende 2019 abgeschlossen sein. Zudem plant das Land eine zusätzliche Expresslinie Karlsruhe–Bruchsal–Heidelberg(–Mannheim). Bei der Stadtbahn Karlsruhe fehlen für eine Verstärkung der Züge zusätzliche Fahrzeuge. Hier wurden zwischen Land und AVG aktuell Entscheidungen über die Beschaffung von Neufahrzeugen getroffen, um die Situation zu verbessern.

*6. welche Maßnahmen sie eingeleitet hat, um Kapazitätsprobleme und Überbesetzungen von Zügen kurzfristig zu beheben;*

Eine kurzfristige Behebung von Kapazitätsproblemen ist meist schwierig, weil sie häufig zu den Hauptverkehrszeiten auftreten, zu denen ohnehin alle Fahrzeuge im Einsatz sind. Es wird versucht, durch Umlaufoptimierungen oder kurzzeitigen Einsatz von Reservefahrzeugen stark besetzte Züge zu verstärken. Beispielsweise wird seit dem letzten Fahrplanwechsel ein stark besetzter Zug der Murrbahn nach Schwäbisch Hall-Hessental in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit durch einen Triebwagen verstärkt, der sonst als Reserve vorgehalten wird. Auch auf der Zollernbahn werden Züge der Hohenzollerischen Landesbahn insbesondere nachmittags und an Wochenenden verstärkt. Ein Teil der Überfüllungen zwischen Tübingen und Rottenburg konnte durch den Einsatz von Triebwagen des Transdev-Konzerns als Subunternehmer von DB Regio behoben werden; die verwendeten LINT 41-Triebwagen haben deutlich mehr Sitzplätze als die bisher eingesetzten Regio-Shuttle-Einheiten.

Eine weitere Maßnahme ist die Kommunikation freier Kapazitäten in den Hauptverkehrszeiten. Für den Großraum Stuttgart gibt es auch in diesem Winter wieder Informationen darüber, in welchen Regionalzügen nach/von Stuttgart Hbf im Normalfall noch freie Sitzplätze vorhanden sind und welche Züge stark ausgelastet sind.

*7. welche Erkenntnisse sie über deutlich unterbesetzte Züge hat;*

Eine eindeutige bzw. gängige Definition für „unterbesetzte Züge“ gibt es nicht. Deutlich schwankende Besetzungszahlen pro Zug sind bei einem Taktverkehr völlig normal, da sich das Angebot nicht nur auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt. In der Regel gibt es bei den Verkehrsströmen auch deutliche Lastrichtungen, sodass Züge gegen die Lastrichtung (z. B. morgens von einem Oberzentrum in die Peripherie) naturgemäß deutlich schwächere Zahlen aufweisen. Außerdem treten niedrige Besetzungszahlen häufig auf einzelnen Abschnitten gegen Ende des jeweiligen Laufwegs oder bei der Überschreitung von Landkreisgrenzen auf (Schülerverkehre überschreiten selten die Kreisgrenzen).

Eine Bezugnahme auf die Auslastung des einzelnen Zuges erscheint nicht sinnvoll, da hierbei die Zugkonfiguration die entscheidende Größe darstellt. Ein Doppelstockzug mit fünf Wagen würde auch bei einer Besetzung mit 50 Fahrgästen einen einstelligen Auslastungsgrad aufweisen; in einem einteiligen Dieseltrieb-

wagen bedeuten dagegen schon 15 Fahrgäste eine Auslastung von 20 %. Deshalb ist die absolute Zahl der Fahrgäste als Kriterium besser geeignet.

Zuweilen wird eine Besetzung von unter 20 Reisenden im Zug als „deutlich unterbesetzt“ bezeichnet. Legt man diese Definition zugrunde, treten unterbesetzte Züge insbesondere in Tagesrandlagen (früh morgens und später am Abend), häufiger am Wochenende und insbesondere in ländlichen Räumen auf.

Strecken mit einzelnen Zügen, die auf Abschnitten nicht mehr als 20 Fahrgäste aufweisen, sind folgende:

Bruchsal–Germersheim  
 Biberach–Oberharmersbach-Riersbach  
 Bad Krozingen–Münstertal  
 Eutingen–Freudenstadt  
 Aulendorf–Kißlegg  
 Pforzheim–Horb  
 Horb–Rottenburg  
 Crailsheim–Wertheim  
 Seckach–Walldürn–Landesgrenze  
 Landesgrenze–Kißlegg–Wangen–Landesgrenze

Da die Schieneninfrastruktur und die Erschließung dieser Räume mit Schienenverkehr jedoch politisch gewünscht wird, ist die Auslegung einzelner Züge aus Sicht des Verkehrsministeriums keine Option. Damit würden die Fixkosten der Infrastruktur auf noch weniger Zugfahrten verteilt und insgesamt eine Abwärts Spirale eingeleitet. Vielmehr ist es Ziel, auch in ländlichen Räumen die Fahrgastnachfrage deutlich zu stärken.

*8. wie sich die Verkaufszahlen des Baden-Württemberg-Tickets und des Metropoltickets für die Region Stuttgart seit Einführung des letztgenannten Tickets entwickelt haben;*

Von DB Vertrieb liegen hierfür folgende Werte vor (nur Eigenvertrieb DB, ohne Verkäufe bei anderen Verkehrsunternehmen):

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Baden-Württemberg-Ticket	2.164.000	2.132.000	2.070.000	1.992.000	2.154.000	2.292.000
MetropolTagesticket	176.000	223.000	245.000	264.000	256.000	258.000

(Hinweis: Diese Zahlen sind nicht vergleichbar mit denen aus der Drucksache 15/6790, da sie sich auf ganz Baden-Württemberg beziehen; in der Drs. 15/6790 ging es um die Verkaufszahlen in den neun Verkehrsverbänden, in denen das Metropol-Tagesticket für die Region Stuttgart gilt).

*9. ob sie gewährleisten kann, dass die jährlichen Fahrgastzahlen jeweils aktualisiert auf der Internetseite der Nahverkehrsgesellschaft (NVBW) veröffentlicht werden.*

Für die Aufbereitung der Fahrgastzahlen sind umfangreiche Prüfungen auf Vollständigkeit und Datenkonsistenz erforderlich. Eine jährliche Fortschreibung der Werte für alle Strecken ist daher für den Zeitraum nach erfolgter Implementierung einer Neuversion des derzeit verwendeten Fahrgastzahlauswertungssystems vorgesehen, die dann einfachere Auswertungen ermöglichen soll. Dies soll im Jahr 2020 der Fall sein.

Hermann  
Minister für Verkehr

