

## **Antrag**

**der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Kapazitäten auf der Filstalbahn**

Antrag

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

1. welche Kapazitäten (Sitzplätze und Stehplätze, aufgegliedert nach Zugarten und Tageszeiten) auf der Filstalbahn im sogenannten großen Verkehrsvertrag im Regionalverkehr vertraglich vereinbart wurden;
2. welche Kapazitäten (Sitzplätze und Stehplätze, aufgegliedert nach Zugarten und Tageszeiten) auf der Filstalbahn im Übergangsvertrag vereinbart waren;
3. welche Kapazitäten (Sitzplätze und Stehplätze, aufgegliedert nach Zugarten und Tageszeiten) auf der Filstalbahn in den neuen Verträgen ab Ende 2019 vereinbart sind;
4. inwieweit der Landesregierung Auslastungs- und Belegungszahlen der Filstalbahn in den letzten zwei Jahren bekannt sind;
5. inwieweit der Landesregierung Hinweise und Beschwerden zur Auslastung bzw. Überfüllung der Filstalbahn vorliegen, und wenn ja, in welchem Umfang diese Überbelastung vorkam;
6. wie sich im Jahr 2018 die Pünktlichkeit und die Zahl der Zugausfälle auf der Filstalbahn darstellten;

7. wie die Landesregierung den Platzbedarf (Sitz- und Stehplätze) auf der Filstalbahn insbesondere in den Berufsverkehrszeiten für 2019 und 2020 einschätzt und inwieweit sie die vertraglichen Vereinbarungen mit dem neuen Anbieter ab Ende 2019 für hinreichend und angemessen hält.

23. 01. 2019

Rivoir, Kleinböck, Selcuk, Binder, Hofelich SPD

### Begründung

Aufgrund von Zugausfällen kam und kommt es immer wieder zu stark überfüllten Zügen auf der Filstalbahn, aber auch die Auslastung im „Normalbetrieb“ soll sehr hoch sein. Zudem sollen die Sitzplatzkapazitäten im Vertrag mit dem neuen Anbieter des Regionalverkehrs ab Ende 2019 verringert worden sein, weshalb hierzu genauere Zahlen und eine aktuelle Einschätzung der Situation und des Bedarfs erfragt werden.

### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 8. März 2019 Nr. 3-3822.5/1254 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. *welche Kapazitäten (Sitzplätze und Stehplätze, aufgegliedert nach Zugarten und Tageszeiten) auf der Filstalbahn im sogenannten großen Verkehrsvertrag im Regionalverkehr vertraglich vereinbart wurden;*

Die im Folgenden dargestellten Kapazitäten beziehen sich auf das letzte Jahr des Großen Verkehrsvertrags (Fahrplan 2015/16): Die zweistündlich verkehrenden IRE-Züge Stuttgart–Ulm–Lindau fahren mit einer Kapazität von ca. 450 Sitzplätzen. Die stündlichen Regionalbahnen zwischen Ulm und Geislingen bzw. zwischen Geislingen und Plochingen/Stuttgart Hbf fahren mit einer Kapazität zwischen 400 und 450 Sitzplätzen. Bei den stündlichen RE-Zügen zwischen Stuttgart Hbf und Ulm lag die Kapazität zwischen 460 und 650 Plätzen in der Hauptverkehrszeit.

2. *welche Kapazitäten (Sitzplätze und Stehplätze, aufgegliedert nach Zugarten und Tageszeiten) auf der Filstalbahn im Übergangsvertrag vereinbart waren;*

Exemplarisch sind hier die Kapazitäten aus dem Fahrplan 2017/18 dargestellt: Die jetzt stündlich verkehrenden IRE-Züge zwischen Stuttgart Hbf, Ulm Hbf und Lindau fahren mit modernisierten Doppelstockwagen mit einer Kapazität von ca. 500 Sitzplätzen (Diese Leistungen sind allerdings nicht im Übergangsvertrag, sondern in einem separaten Vertrag „Netz 2“ geregelt, der bis Dezember 2023 läuft). Die stündlichen Regionalbahnen zwischen Stuttgart Hbf und Ulm Hbf fahren mit einer Kapazität von bis zu 650 Plätzen in der Hauptverkehrszeit. Die stündlichen RB zwischen Stuttgart Hbf bzw. Plochingen und Süßen wiesen eine Kapazität von ca. 440 Sitzplätzen auf. Regionalbahnen zwischen Ulm Hbf und Geislingen fahren ebenfalls mit einer hohen Kapazität von bis zu 650 Sitzplätzen.

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

*3. welche Kapazitäten (Sitzplätze und Stehplätze, aufgliedert nach Zugarten und Tageszeiten) auf der Filstalbahn in den neuen Verträgen ab Ende 2019 vereinbart sind;*

Bei den Leistungen des Netzes 2 (Stuttgart–Ulm–Lindau) sind aus technischen Gründen mittelfristig keine zusätzlichen Kapazitäten umsetzbar. Durch das Anhängen zusätzlicher Wagen würde sich die Fahrdynamik derart verschlechtern, dass Fahrplan, Haltesystematik oder Qualität leiden müssten.

Die Kapazitätsplanungen für das ab Dezember 2019 von Go-Ahead betriebene Los 2 des Netzes 1 sind noch nicht endgültig abgeschlossen. Derzeit wird die vorzeitige Verlängerung des Metropolexpresses über Süßen hinaus bis nach Geislingen diskutiert. Dies erfordert eine Überarbeitung des Fahrplanangebots. Umlauf- und Kapazitätsplanung müssen neu geplant werden. Eine detailliertere Auflistung ist daher noch nicht möglich. Es wird aber in jedem Fall eine zur Nachfrage passende Angebotsgestaltung erfolgen.

*4. inwieweit der Landesregierung Auslastungs- und Belegungszahlen der Filstalbahn in den letzten zwei Jahren bekannt sind;*

Die planmäßig vorgesehenen Kapazitäten auf der Filstalbahn sind in der Regel ausreichend: Im 1. Halbjahr 2018 wiesen nur 5 von 115 Zügen an Schultagen (Mo-Fr) eine Auslastung von über 90 Prozent auf. Hier hat die RB 19206 zwischen Bad Cannstatt und Stuttgart Hbf (an: 6:53 Uhr) die höchste Auslastung. Freitags fällt der IRE 4227 (Stuttgart Hbf ab 17:00 Uhr) durch eine sehr hohe Auslastung auf (143 Prozent im 1. Halbjahr 2018). Eine Kapazitätsausweitung ist aber technisch mittelfristig nicht möglich. Auch 2017 waren ebenfalls nur wenige Züge (5 im 2. Halbjahr, 3 im 1. Halbjahr) zu über 90 Prozent ausgelastet (Mo-Fr an Schultagen). Hohe Auslastungen bzw. Überfüllungen auf der Filstalbahn wurden jedoch immer wieder durch Ausfälle oder massive Verspätungen verursacht. Auch ein hoher Schadstand bei den Fahrzeugen der DB Regio AG führte in den vergangenen Jahren zu verhältnismäßig vielen Zügen mit geringerer Kapazität als vertraglich vorgesehen. Hier zeigt sich, welche Konsequenzen eine jahrelange Vernachlässigung der bundeseigenen Schieneninfrastruktur und des Bahnunternehmens DB nach sich ziehen.

*5. inwieweit der Landesregierung Hinweise und Beschwerden zur Auslastung bzw. Überfüllung der Filstalbahn vorliegen, und wenn ja, in welchem Umfang diese Überbelastung vorkam;*

Die Landesregierung und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) haben verstärkt seit der Inbetriebnahme der Übergangsverträge teilweise aber auch schon vorher von Fahrgästen und kommunalen Gebietskörperschaften eine Vielzahl von Beschwerden über überfüllte Züge erhalten. Fast immer war ein fehlender Wagen gegenüber den vertraglichen Vorgaben, der Ausfall oder die hohe Verspätung eines anderen Zuges die Ursache für die Überfüllung. Bei den Regionalbahnen des Loses 6 des Übergangsvertrags wiesen 2018 fast neun Prozent der Züge fehlende Wagen auf. Strukturelle Überbesetzungen auch bei planmäßigem Verkehr und vertragsgerechter Zugbildung kommen nur in geringem Umfang vor (vgl. Antwort zur Frage 4). Auch hier liegt die Verantwortung für die Beschwerden bei den Mängeln in der Infrastruktur von DB Netz und der Wartung der Fahrzeuge von DB Regio. Beide Unternehmen gehören alleine dem Bund, der seine Verantwortung als Eigentümer nicht ausreichend wahrnimmt. Das Land belegt diese Minderleistungen mit Vertragsstrafen.

*6. wie sich im Jahr 2018 die Pünktlichkeit und die Zahl der Zugausfälle auf der Filstalbahn darstellten;*

Im Jahr 2018 lag die Pünktlichkeitsquote bei den Regionalbahnen des Loses 6 des Übergangsvertrags auf der Filstalbahn bei 84,6 Prozent. Obwohl in den Verträgen des Landes teilweise strengere Pünktlichkeitsgrenzen festgelegt sind, werden hier zur besseren bundesdeutschen Vergleichbarkeit Züge mit einer Ankunftsverspätung von bis zu 05:59 Minuten als pünktlich angegeben. Bei den IRE-/RE-Zügen des Netzes 2 an den Messpunkten Stuttgart Hbf, Plochingen und Ulm Hbf (nur Ankünfte aus Richtung Stuttgart) lag die Pünktlichkeit bei 84,9 Prozent. Extrem

schlechte Pünktlichkeit der bundeseigenen DB Fernverkehr hat alle Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit in letzter Zeit zunichte gemacht. Durch die Vorrangregelung von Fern- gegenüber Nahverkehrszügen muss der Bund als Eigentümer seiner Verantwortung gerecht werden und die Qualitätsprobleme beseitigen. Eine Verbesserung der Pünktlichkeit im Fernverkehr hat direkten positiven Einfluss auf den Regionalverkehr.

Insgesamt fielen im Los 6 im Jahr 2018 1.049 Züge aus (davon 472 Teilausfälle). Die Zugausfallquote (Verhältnis ausgefallener Zugkilometer zu bestellten Zugkilometern) lag 2018 bei 2,7 Prozent. Von den IRE-/RE-Zügen im Netz 2 fielen 2018 insgesamt 235 Züge aus (davon 183 Teilausfälle). Die Zugausfallquote lag hier bei 1,3 Prozent. Der Ausfallsschwerpunkt lag hier in den Sommermonaten. Hauptgründe für die vielen Ausfälle waren Infrastrukturmängel bei DB Netz und ein hoher Schadstand bei DB Regio.

*7. wie die Landesregierung den Platzbedarf (Sitz- und Stehplätze) auf der Filstalbahn insbesondere in den Berufsverkehrszeiten für 2019 und 2020 einschätzt und inwieweit sie die vertraglichen Vereinbarungen mit dem neuen Anbieter ab Ende 2019 für hinreichend und angemessen hält.*

Grundsätzlich werden für die Filstalbahn einige Chancen für Fahrgastzuwächse gesehen, nachdem die Fahrgastzahlen in den letzten Jahren sicherlich auch wegen der erheblichen Qualitätsdefizite eher stagnierten.

Wie bereits in der Antwort auf die Frage 3 ausgeführt, sind die konkreten Kapazitätsvereinbarungen mit Go-Ahead noch nicht abgeschlossen. Die Landesregierung hat die vertraglich vorgesehene Möglichkeit zur Nachbestellung weiterer Fahrzeuge genutzt: diese 19 Fahrzeuge werden ab dem Jahr 2020 die Flotte im SPNV verstärken. Zusätzlich sollen gebrauchte Fahrzeuge gesichert werden um ggf. in der Spitzenstunden mit zusätzlichen Entlastungszügen weitere Verbesserungen zu bringen, wenn der Nachfrage überproportional steigt.“

Hermann  
Minister für Verkehr