

## **Kleine Anfrage**

**der Abg. Dr. Albrecht Schütte, Thomas Dörflinger  
und Christine Neumann-Martin CDU**

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Beibehaltung der Verbesserungen im Schienenverkehr zwischen Karlsruhe und Germersheim und Sicherstellung der Finanzierung**

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie bewertet sie die Nutzung des ÖPNV-Angebots von Pendlern in Baden-Württemberg im Allgemeinen und welche Maßnahmen werden ergriffen, um das Ziel einer verstärkten Nutzung des ÖPNV zu erreichen?
2. Wie bewertet sie die Nutzung des ÖPNV-Angebots auf der Verbindung zwischen Karlsruhe und Germersheim?
3. Inwiefern hält sie es für erforderlich, den beim Start der Stadtbahn Karlsruhe-Germersheim geplanten Halbstundentakt zu realisieren?
4. Wie beurteilt sie das aktuell während der Rheinbrückensanierung erweiterte ÖPNV-Angebot zwischen der Südpfalz und Karlsruhe?
5. Welche Daten liegen ihr zur Nutzung des ÖPNV-Angebots während der Sanierung (Auslastung der Züge aufgeteilt nach Standardangebot und Zusatzangebot) im Vergleich zur Nutzung des ÖPNV vor der Sanierung vor?
6. Welche Kosten entstehen für dieses erweiterte ÖPNV-Angebot unter Darlegung, wer diese Kosten aktuell trägt?
7. Inwiefern hält sie es für notwendig, dieses erweiterte ÖPNV-Angebot auch nach Abschluss der Sanierung der Rheinbrücke beizubehalten?

8. Ist sie bereit, die benötigten finanziellen Mittel – ggf. gemeinsam mit anderen Kostenträgern – bereitzustellen, um das erweiterte ÖPNV-Angebot auch über den Abschluss der Sanierung hinaus beizubehalten und wenn ja, für welchen Zeitraum?

26.04.2019

Dr. Schütte, Dörflinger, Neumann-Martin CDU

#### Begründung

Die Sanierung der Rheinbrücke bei Wörth–Karlsruhe stellt eine enorme Belastung für die zahlreichen Pendler dar, da keine Ersatzbrücke in der näheren Umgebung zur Verfügung steht. Um sie zu entlasten, wurde auf der Verbindung zwischen Karlsruhe und Germersheim ein Entlastungspaket mit „Jokerzug“ und zusätzlichen Halten eingeführt. Dieses wird von den Pendlern sehr gut angenommen, viele sind auf die Bahn umgestiegen. Die Beibehaltung des erweiterten ÖPNV-Angebots würde eine dauerhafte Verbesserung für die Pendler darstellen, die den ÖPNV für diese Strecke nutzen.

#### Antwort\*)

Mit Schreiben vom 5. Juni 2019 Nr. 3-3822.5/1869 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Wie bewertet sie die Nutzung des ÖPNV-Angebots von Pendlern in Baden-Württemberg im Allgemeinen und welche Maßnahmen werden ergriffen, um das Ziel einer verstärkten Nutzung des ÖPNV zu erreichen?*
- 2. Wie bewertet sie die Nutzung des ÖPNV-Angebots auf der Verbindung zwischen Karlsruhe und Germersheim?*

Die Landesregierung geht davon aus, dass sich die beiden Fragen maßgeblich auf die Verbindungen zwischen Karlsruhe und Germersheim im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) beziehen. Aus diesem Grund werden die Fragen 1. und 2. zusammen beantwortet.

Insgesamt verfolgt die Landesregierung mit dem „Zielkonzept 2025“ als zukünftiger Angebotskonzeption des Schienenpersonennahverkehrs in Baden-Württemberg das Ziel, den Schienenpersonennahverkehr im Land bedarfsgerecht nach einheitlichen Maßstäben weiterzuentwickeln und zu stärken. Dazu verfolgt das Land eine Doppelstrategie: Einerseits wird durch ein garantiertes Grundangebot insbesondere im ländlichen Raum die Rolle des Schienenpersonennahverkehrs offensiv gesichert; andererseits ist ein verdichtetes Angebot mit mehreren Zügen je Stunde dort vorgesehen, wo eine entsprechende Nachfrage vorhanden ist. Durch ein attraktives Zugangebot sollen die Fahrgastzahlen deutlich gesteigert werden.

Mit dem Zielkonzept 2025 hat das Land erstmals einheitliche Standards festgelegt, welche die Verwendung der für den SPNV vorgesehenen Mittel regeln. Diese Standards, die auf der Nachfrage auf den einzelnen Strecken basieren, garantieren einen effektiven Einsatz der Mittel. Verkehrsangebote oberhalb des Landesstandards sind möglich, wenn eine kommunale Mitfinanzierung erfolgt.

---

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

Für die Landesstandards gelten folgende Vorgaben:

- Es gilt ein landesweiter Stundentakt zwischen 5:00 Uhr und 24:00 Uhr als Mindeststandard auf allen regelmäßig bedienten Strecken.
- Das Angebot wird über den Stundentakt hinaus in Abhängigkeit vom Fahrgastaufkommen nach einheitlichen Maßstäben verdichtet.
- Das Angebot wird durch ein systematisches stündliches Expresszugnetz zwischen den Oberzentren komplementiert.
- Das Sitzplatzangebot wird erweitert, um längere Stehzeiten zu vermeiden. Qualität und Komfort werden durch neue Züge im einheitlichen Landesdesign gesteigert.

Für die Verbindung Karlsruhe–Wörth–Germersheim besteht als Direktverbindung derzeit folgendes Angebot:

- Stadtbahnlinie S 5 der AVG nach Wörth-Dorschberg (alle 20 Minuten)
- Stadtbahnlinie S 51/52 der AVG nach Germersheim (zwei Züge pro Stunde)
- Regionalexpress-Linie RE 6 der DB Regio nach Neustadt/Weinstraße (stündlich)
- Regionalbahnlinie RB 51 der DB Regio nach Neustadt/Weinstraße (stündlich)

Mit den Stadtbahnlinien der AVG überquerten 2018 an einem durchschnittlichen Schulwerktag knapp 5.000 Reisende den Rhein bei Wörth (beide Richtungen zusammengenommen). Etwa ebenso viele Fahrgäste nutzten die Linien der DB Regio.

Hinsichtlich der Verbindung Karlsruhe–Wörth–Germersheim gibt es aber noch eine weitere Verbindung für Pendlerinnen und Pendler aus Germersheim oder Umgebung nach Karlsruhe, die über Graben-Neudorf nach Karlsruhe führt und eine deutlich schnellere Verbindung darstellt.

Aus Sicht der Landesregierung liegt damit grundsätzlich für die Relation Karlsruhe–Wörth–Germersheim ein bedarfsgerechtes Angebot vor, das bereits oberhalb des Standards des Zielkonzepts 2025 liegt.

*3. Inwiefern hält sie es für erforderlich, den beim Start der Stadtbahn Karlsruhe–Germersheim geplanten Halbstundentakt zu realisieren?*

Derzeit bereiten der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZV SPNV RLP Süd) und das Land Baden-Württemberg als zuständige Aufgabenträger die Vergabe der Verkehrsangebote ab Dezember 2023 vor (Ablauf der Verkehrsverträge zu den Stadtbahnangeboten im Landkreis Germersheim). Es besteht grundsätzlich Einigkeit darüber, dass die wenigen fehlenden Taktlagen mit der neuen Vertragsperiode ab Dezember 2023 eingerichtet werden und somit an Werktagen ein durchgehender Halbstundentakt angeboten wird.

*4. Wie beurteilt sie das aktuell während der Rheinbrückensanierung erweiterte ÖPNV-Angebot zwischen der Südpfalz und Karlsruhe?*

*5. Welche Daten liegen ihr zur Nutzung des ÖPNV-Angebotes während der Sanierung (Auslastung der Züge aufgeteilt nach Standardangebot und Zusatzangebot) im Vergleich zur Nutzung des ÖPNV vor der Sanierung vor?*

Die Fragen 4. und 5. werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Anlässlich der mit der Sanierung der Rheinbrücke Wörth/Karlsruhe verbundenen Engpasssituation für den Straßenverkehr hat das Land Baden-Württemberg mit dem ZV SPNV RLP Süd bei der AVG und bei der DB Regio AG ein umfangreiches Entlastungspaket zusätzlich bestellt:

So sind seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 einige Fahrten der AVG-Linien S 5 und S 51/52 verstärkt worden.

Daneben wurden einzelne Zusatzfahrten der DB Regio mit Fahrzeugen der S-Bahn Rhein-Neckar zwischen Germersheim nach Karlsruhe über Wörth, z. T. auch nur zwischen Karlsruhe und Wörth (und zurück) eingeführt. Zusätzliche Fahrten sind ebenfalls von Neustadt/Weinstraße und Landau nach Karlsruhe eingerichtet worden. Für einen großen Teil dieser einzelnen Zusatzleistungen liegen inzwischen Nutzerzahlen vor. Vollständige Daten zur Entwicklung der Nachfrage im Gesamtangebot liegen jedoch noch nicht vor. Die Verkehrsunternehmen sind vertraglich nur zur halbjährlichen Lieferung von Fahrgastzahlen verpflichtet. Daher kann die Frage, inwieweit evtl. auch die unveränderten Fahrtenangebote der AVG und der DB Regio AG im Vergleich zum Vergleichszeitraum des Vorjahres zusätzliche Nachfrager gewinnen konnten oder es ggf. nur Verlagerungen innerhalb des Gesamtangebots gab, derzeit noch nicht beantwortet werden.

Bei der AVG verkehren derzeit wegen der Rheinbrückensperrung sechs Züge mit zwei statt mit nur einem Triebwagen. Es werden also pro Richtung werktags außer samstags etwa 300 Sitzplätze bzw. 600 Sitzplätze in beiden Richtungen zusätzlich angeboten. Dieses Angebot wird bislang nur teilweise in Anspruch genommen. Die höchsten Zahlen weisen die Verbindungen morgens 7:25 Uhr ab Germersheim und nachmittags 16:46 Uhr an Germersheim auf. Hier werden zwischen Rheinbrücke und Jockgrim jeweils Besetzungen von bis zu 140 bis 150 Fahrgästen registriert. Diese Fahrten wären also ohne die Verstärkungen überfüllt. Bei den anderen verstärkten Fahrten liegen die Spitzenbesetzungen zwischen 80 und 110 Fahrgäste.

Die Fahrgastzuwächse im Bereich Wörth liegen für das Frühjahr 2019 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 bei 30 bis 50 %.

Für die zusätzlichen Züge der S-Bahn Rhein-Neckar liegen bisher nur teilweise ungefähre Besetzungszahlen vor.

Höhere Zahlen weisen die beiden Verbindungen Germersheim ab 6:03 Uhr (Besetzungsspitzen ca. 150 Fahrgäste) und 6:45 Uhr (ca. 85 Fahrgäste) nach Karlsruhe auf. Für die nachmittäglichen Zusatzverbindungen liegen noch keine belastbaren Zahlen vor. Bisher nur schwach nachgefragt ist das zusätzliche Zugpaar Wörth-Karlsruhe (und zurück) morgens gegen 8:00 Uhr.

*6. Welche Kosten entstehen für dieses erweiterte ÖPNV-Angebot unter Darlegung, wer diese Kosten aktuell trägt?*

Die Kosten werden nach dem Belegenheitsprinzip getragen; d. h. die Kosten für die zusätzlichen Züge und Kapazitätsverstärkungen, die für das zusätzliche Angebot in Rheinland-Pfalz anfallen, trägt der dortige Zweckverband. Für die Verkehre, die in Baden-Württemberg anfallen, übernimmt das Land Baden-Württemberg die Kosten. Diese werden auf Basis der in den Verträgen mit der AVG und der DB Regio AG vereinbarten Kostensätze für Zusatzleistungen und Kapazitätsverstärkungen ermittelt.

*7. Inwiefern hält sie es für notwendig, dieses erweiterte ÖPNV-Angebot auch nach Abschluss der Sanierung der Rheinbrücke beizubehalten?*

Seitens des Landes Rheinland-Pfalz wurden dem ZV SPNV RLP Süd zusätzliche Finanzmittel für das umfangreiche Zusatzangebot zur Verfügung gestellt. Auf diese Weise sollen bis zum Jahresfahrplanwechsel im Dezember 2019 auch über das Ende der eigentlichen Baumaßnahmen hinweg die zusätzlichen Züge und Kapazitätsausweitungen realisiert und finanziert werden.

Über das Jahr 2019 hinaus kann eine Entscheidung hierüber nur in Abstimmung mit dem Aufgabenträger in Rheinland-Pfalz getroffen werden. Zurzeit laufen intensive Gespräche zwischen dem ZV SPNV RLP Süd und dem Ministerium für Verkehr sowie den beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen. Durch die Umstrukturierung der AVG-Verkehre in dieser Relation ab Dezember 2019 ergeben sich neue Konstellationen und Fahrplanzwänge, die ebenfalls berücksichtigt werden müssen.

Des Weiteren sollen im Rahmen der neuen Planungen zur Ausschreibung grenzüberschreitender Verkehre zwischen dem Elsass und der Südpfalz zusätzliche Verkehrsleistungen auch auf der Relation Strasbourg–Lauterbourg–Wörth–Karlsruhe ab Dezember 2024 angeboten werden. Aus diesem Grund muss geprüft werden, wie viele Verkehrsleistungen über die Rheinbrücke von Wörth in Richtung Karlsruhe Hbf insgesamt geführt werden können.

Da die Prüfungen der verschiedenen Konzepte noch nicht abgeschlossen sind, können zum jetzigen Zeitpunkt noch keine endgültigen Aussagen darüber getroffen werden. Die Beteiligten prüfen, ob jene Züge und Verbindungen beibehalten werden, welche auch über den Zeitraum der Baumaßnahmen hinaus zur Abdeckung der Fahrgastnachfrage erforderlich sind und eine ausreichende Auslastung erreichen.

*8. Ist sie bereit, die benötigten finanziellen Mittel – ggf. gemeinsam mit anderen Kostenträgern – bereitzustellen, um das erweiterte Angebot auch über den Abschluss der Sanierung beizubehalten und wenn ja, für welchen Zeitraum?*

Die Finanzierung der in Ziffer 7. angesprochenen Fortführung von Zugleistungen ist bislang noch nicht geklärt. Sofern die zusätzlichen Zugleistungen über den Landesstandard hinaus zur Befriedigung der Fahrgastnachfrage gerechtfertigt sind, wird das Land eine eigene Finanzierung finden. Sofern die Nachfrage die Zugverdichtung nicht rechtfertigt, müssen aus Gründen der Wirtschaftlichkeit diese Leistungen überprüft oder durch eine kommunale Mitfinanzierung gesichert werden.

Hermann  
Minister für Verkehr