

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Erik Schweickert FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Fahrplanumstellung auf der Residenzbahn

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Zu welchem Zeitpunkt und aus welchen Gründen gab es erste Überlegungen zur Aufteilung der bis Pfingsten 2019 durchgehenden Bahnlinien S 5 und R 5 von Karlsruhe über Pforzheim nach Bietigheim-Bissingen bzw. Stuttgart auf die Stadtbahn S 5 von Karlsruhe nach Pforzheim und die RB 17 a von Pforzheim nach Stuttgart?
2. Wann wurden die Pläne Abellios bekannt, ein Bahnbetriebswerk in Pforzheim zu errichten?
3. Inwieweit ist bekannt, ob Abellio auch alternative Standorte für ein Bahnbetriebswerk an der Residenzbahn erwog?
4. Inwieweit ist bekannt, welche Vorteile Abellio im Standort Pforzheim für sein Bahnbetriebswerk gesehen hat?
5. Inwieweit gab es öffentliche Zuschüsse für den Bau des Bahnbetriebswerks?
6. Auf welcher zahlenmäßigen Grundlage bezüglich der Fahrgastzahlen wurden die überarbeiteten Fahrpläne ab Pfingsten 2019 aufgestellt?
7. Inwieweit ist die Möglichkeit gegeben, die Fahrpläne und Zugverbindungen basierend auf aktuellen Anforderungen zu überarbeiten?
8. Inwieweit passt es zusammen, Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg von der Straße auf die Schiene zu bewegen, wenn es gleichzeitig massive Verschlechterungen für kleinere Haltepunkte gibt, wie zum Beispiel die abendliche Verbindung von Karlsruhe nach Eutingen, Niefern und Enzberg, für die man vor der Umstellung an Pfingsten 2019 rund eine halbe Stunde gebraucht hat und seitdem rund zwei Stunden?

9. Wie groß sind die Kapazität und die Auslastung der Bahntrasse zwischen Stuttgart und insbesondere Pforzheim und Karlsruhe?
10. Gibt es neue Informationen zur in Drucksache 16/6143 gestellten Frage bezüglich der Fahrplangestaltung auf der Residenzbahn während der Sanierung der Schnellfahrstrecke Mannheim/Bruchsal–Stuttgart und den aus der Baustelle folgenden Einschränkungen für den normalen Schienenverkehr auf der Residenzbahn?

26. 09. 2019

Dr. Schweickert FDP/DVP

Begründung

Die seit Pfingsten 2019 geltenden Änderungen der Bahnlinien und Fahrpläne auf der Residenzbahn zwischen Karlsruhe und Stuttgart bringen insbesondere Nachteile für Bürgerinnen und Bürger mit sich, die auf eine Direktverbindung von kleineren Halten wie Eutingen, Niefern oder Enzberg in Richtung Karlsruhe oder Illingen Richtung Heidelberg angewiesen sind. Diese Kleine Anfrage soll deshalb ergründen, wann und auf welcher Grundlage die Entscheidung zur Auflösung der durchgehenden Verbindung zwischen Stuttgart und Karlsruhe mit Halt auch in kleineren Bahnhöfen gefallen ist und inwieweit diese zukünftig revidiert werden könnte.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 5. November 2019 Nr. 3-3822.5/1910 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Zu welchem Zeitpunkt und aus welchen Gründen gab es erste Überlegungen zur Aufteilung der bis Pfingsten 2019 durchgehenden Bahnlinien S 5 und R 5 von Karlsruhe über Pforzheim nach Bietigheim-Bissingen bzw. Stuttgart auf die Stadtbahn S 5 von Karlsruhe nach Pforzheim und die RB 17 a von Pforzheim nach Stuttgart?*

Die Neukonzeption der Verkehre Karlsruhe–Pforzheim–Stuttgart ist im Zusammenhang mit den Vereinbarungen zum ÖPNV-Pakt zwischen Land, Verband Region Stuttgart und den Umlandkreisen vom Februar 2014 zu sehen. Dort wurde das Konzept halbstündlicher Metropol-Express-Direktverbindungen nach Stuttgart fixiert. Pforzheim ist hierbei ausdrücklich als Endpunkt genannt (vgl. Gemeinsame Erklärung vom 13. Februar 2014). Die Metropol-Express-Züge sollen durch Verlagerungsmöglichkeiten von bisher die S-Bahnen nutzenden Pendlern wieder Kapazitäten in der Stuttgarter S-Bahn schaffen. Dafür sind attraktive, häufige und umsteigefreie Direktverbindungen in die Stuttgarter Innenstadt erforderlich. Auf der anderen Seite sollten die Direktverbindungen von Pforzheim in die Karlsruher Innenstadt aufrechterhalten werden. Entsprechend wurde in den Fahrplanvorgaben für das Netz 1 im Los 1 die Metropol-Express-Verbindung Pforzheim–Stuttgart und im Los 3 die stark verdichtete Expressverbindung Stuttgart Hbf–Karlsruhe Hbf konzipiert.

- 2. Wann wurden die Pläne Abellios bekannt, ein Bahnbetriebswerk in Pforzheim zu errichten?*

Abellio hat bereits in seinem Angebot für Netz 1 Los 1 im Oktober 2015 einen Werkstattstandort in Pforzheim unterstellt. Land und NVBW hatten im Vorfeld der Ausschreibungen bei Gebietskörperschaften an den bedienten Strecken nach möglichen Standorten für Werkstatt- und Abstellanlagen angefragt; Pforzheim hatte sich hierzu positiv geäußert. Im Januar 2015 hatten Verkehrsministerium und Stadt Pforzheim einen „Letter of Intent“ im Hinblick auf die Unterstützung eines möglichen Werkstattneubaus unterzeichnet. Der konkrete Zuwendungsantrag von Abellio stammt vom November 2017.

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

3. Inwieweit ist bekannt, ob Abellio auch alternative Standorte für ein Bahnbetriebswerk an der Residenzbahn erwog?

Hierzu ist der Landesregierung nichts bekannt.

4. Inwieweit ist bekannt, welche Vorteile Abellio im Standort Pforzheim für sein Bahnbetriebswerk gesehen hat?

Der Standort liegt in kurzer Distanz westlich des Bereiches des Hauptbahnhofes und fungierte früher als Güterbahnhof. Er ist im Flächennutzungsplan als Bahnverkehrsfläche gekennzeichnet; am Standort liegt kein Landschaftsschutz- oder Wasserschutzgebiet vor. Sicher spielte auch die grundsätzliche Unterstützung der Stadt Pforzheim eine Rolle (vgl. Antwort zur Frage 2).

5. Inwieweit gab es öffentliche Zuschüsse für den Bau des Bahnbetriebswerks?

Gemäß zwischen dem Land Baden-Württemberg und der Abellio Rail abgeschlossenen Verkehrsverträgen ist eine Förderung von Werkstatteinrichtungen in Höhe von 10 Mio. € (zuwendungsfähigen Kosten = Fördersumme) möglich. Die Zuwendung wird als zweckgebundener Zuschuss im Wege der Festbetragsfinanzierung (als Höchstbetrag) gewährt und auf Basis des Finanzierungsantrags festgesetzt. Spätere Erhöhungs- und Änderungsanträge sind ausgeschlossen.

Die Förderfähigkeit der Maßnahme ist gemäß L-GVFG, § 2 Abs. 1 Ziff. 4 a gegeben.

Durch eine Stellungnahme vom 12. Juli 2018 des VDV-Ausschuss für Betriebshöfe und Werkstätten wurde die Maßnahme als gut geplant unter Einhaltung der Vorschriften eingestuft.

6. Auf welcher zahlenmäßigen Grundlage bezüglich der Fahrgastzahlen wurden die überarbeiteten Fahrpläne ab Pfingsten 2019 aufgestellt?

Die seit Juni 2019 geltenden Fahrpläne basieren im Grunde auf den Ausschreibungsunterlagen aus dem Jahr 2014. Damals wurden die Fahrgastzahlen mehrerer Fahrplanperioden 2012/13 zugrunde gelegt.

7. Inwieweit ist die Möglichkeit gegeben, die Fahrpläne und Zugverbindungen basierend auf aktuellen Anforderungen zu überarbeiten?

Fahrpläne und Zugangebot werden kontinuierlich beobachtet, überprüft und gegebenenfalls sich verändernden Anforderungen angepasst. Geringfügige Anpassungen sind unterjährig in kleinem Umfang möglich. Kleinere Anpassungen können mit den entsprechenden Vorlaufzeiten in den kommenden Jahresfahrplan eingeplant werden. Grundsätzliche Veränderungen der Angebotskonzeption sind u. a. aufgrund betrieblicher und vergaberechtlicher Rahmenbedingungen, umfangreicher notwendiger Planungen und langer Vorlaufzeiten nicht kurzfristig möglich, aber nicht ausgeschlossen.

8. Inwieweit passt es zusammen, Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg von der Straße auf die Schiene zu bewegen, wenn es gleichzeitig massive Verschlechterungen für kleinere Haltepunkte gibt, wie zum Beispiel die abendliche Verbindung von Karlsruhe nach Eutingen, Niefern und Enzberg, für die man vor der Umstellung an Pfingsten 2019 rund eine halbe Stunde gebraucht hat und seitdem rund zwei Stunden?

Die auf der Residenzbahn umgesetzte Neukonzeption hat für die überwiegende Mehrheit der Reisenden Vorteile, jedoch gibt es kein Konzept, das für bestimmte Relationen nicht auch Verschlechterungen mit sich bringt. Die genannte abendliche Verbindung wird ab dem nächsten Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2019 in ähnlicher Form wiederhergestellt; es verkehrt dann ein Anschlusszug ab Pforzheim auf den in Karlsruhe um 23.15 Uhr abfahrenden IRE. Weitere Verbesserungen sind in Arbeit.

9. Wie groß sind die Kapazität und die Auslastung der Bahntrasse zwischen Stuttgart und insbesondere Pforzheim und Karlsruhe?

Die Kapazität der von den Abellio-Zügen bedienten Bahnstrecke Stuttgart–Bietigheim-Bissingen–Pforzheim–Karlsruhe ist insbesondere im zweigleisigen Abschnitt zwischen Bietigheim-Bissingen und Mühlacker durch Güterzüge sowie zwischen Pforzheim und Karlsruhe-Durlach durch die AVG-Züge stark ausgelastet. 2020 wird die Strecke während der Sperrung der Schnellfahrstrecke durch weitere Umleitungszüge so stark ausgelastet sein, dass Züge des Nahverkehrs teilweise entfallen müssen und teilweise unterwegs überholt werden.

10. Gibt es neue Informationen zur in Drucksache 16/6143 gestellten Frage bezüglich der Fahrplangestaltung auf der Residenzbahn während der Sanierung der Schnellfahrstrecke Mannheim/Bruchsal–Stuttgart und den aus der Baustelle folgenden Einschränkungen für den normalen Schienenverkehr auf der Residenzbahn?

Der für den Zeitraum der Sperrung der Schnellfahrstrecke gültige Fahrplan liegt mittlerweile vor. Im IRE-Verkehr kann die Anzahl angebotener Fahrten beibehalten werden, jedoch tauschen der IRE zur gerade vollen Stunde ab Karlsruhe und der IC zur ungeraden vollen Stunde ab Karlsruhe ihre Lagen und aus/in Richtung Stuttgart kommt es zu Fahrzeitverlängerungen. Bei den Regionalbahnen verkehren die Grundtaktlagen und zudem einige Verdichterzüge in der Hauptverkehrszeit in veränderten Zeitlagen und mit längeren Fahrzeiten. Aufgrund der gestiegenen Auslastung der Strecke können die meisten Verdichterzüge Pforzheim–Bietigheim-Bissingen hingegen nicht verkehren. Die Planungen für einen unterstützenden Schienenersatzverkehr sind noch nicht abgeschlossen.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor