

Kleine Anfrage

des Abg. Gernot Gruber SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Sitzplatzkapazitäten der Murr-Bahn

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie haben sich die Sitzplatzkapazitäten der Murr-Bahn zwischen Murrhardt und Stuttgart zur Hauptverkehrszeit in den letzten zehn Jahren entwickelt?
2. Wie hoch war in derselben Zeit die Kapazitätsauslastung in der Hauptverkehrszeit am Morgen und am Abend?
3. Wie viele Züge sind im letzten Jahr auf der Murr-Bahn ausgefallen (in absoluten Zahlen und in Prozent)?
4. Wie viele Züge sind im letzten Jahr auf der Murr-Strecke in Einfachtraktion gefahren, obwohl vertraglich eine Doppeltraktion vorgesehen ist?
5. In welcher Höhe erhält das Land für die vertragswidrig verkürzt gefahrenen Züge Strafzahlungen?
6. Wie viele neue Doppelstockwagen und -züge wird die Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg bis wann für die Murr-Bahn beschaffen bzw. hat sie bereits beschafft?
7. Kann das Land im Rahmen einer Vertragserweiterung zur Kapazitätserhöhung den Einsatz von Doppelstockwagen bei der DB Regio im Netz 3 b und/oder bei Go-Ahead im Netz 3 a herbeiführen?
8. Können – im Rahmen einer Vertragserweiterung – Doppelstockwagen im Eigentum der DB Regio oder Go Ahead auf der Murr-Bahn eingesetzt werden?
9. Ab wann könnten auf der Murr-Bahn Doppelstockwagen zur Kapazitätserhöhung frühestens eingesetzt werden?

Eingegangen: 04.02.2020 / Ausgegeben: 25.03.2020

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

10. Können auf der Murr-Bahn an den Rändern der Hauptverkehrszeit weitere Züge in Doppeltraktion eingesetzt werden, um – bspw. durch Zugausfälle entstandene – Beförderungseingänge auszugleichen?

04.02.2020

Gruber SPD

Begründung

Bahnfahrerinnen und Bahnfahrer berichten dem Fragesteller, dass Züge, die vertraglich in Doppeltraktion fahren sollen, nur in Einfachtraktion unterwegs sind. Häufig wird der Zug RB19-175454 genannt, der in Stuttgart um 17:26 Uhr abfährt. Der darauffolgende Zug (RE 19-17547) fährt vertraglich nur in Einfachtraktion und kann fehlende Sitzplätze nicht ausgleichen. Diese Kleine Anfrage verfolgt zu klären, wie häufig diese Situation auftritt.

Ferner möchte die Kleine Anfrage Transparenz schaffen hinsichtlich der Entwicklung der Sitzplatzkapazitäten und den Möglichkeiten, ausreichend Sitzplatzkapazitäten vorzuhalten für den auch von der Landesregierung gewünschten Zuwachs an Fahrgästen.

Ein Blick nur auf die Fahrpläne lässt vermuten, dass das Platzangebot in der Hauptverkehrszeit sogar zurückgegangen ist. Nach dem alten Fahrplan führen zwischen 5:30 Uhr und 8:00 Uhr zum Beispiel ab Oppenweiler sechs Züge in Richtung Stuttgart mit jeweils fünf Wagen. Das entsprach nach der Typenbeschreibung einer Transportkapazität von 3.240 Sitzplätzen. Nach dem neuen Fahrplan bringen es die sechs Züge in Doppeltraktion im selben Zeitraum (zwischen 5:28 Uhr und 8:01 Uhr) lediglich auf rund 2.560 Plätze (Ausgangsbasis ist jeweils Doppeltraktion: Vier von der DB gefahrene Talent-Züge mit 430 Sitzplätzen und künftig zwei von Go-Ahead betriebene Flirt-Züge mit 420 Sitzplätzen).

Diesem Rückgang könnte man derzeit wohl nur mit dem Einsatz von Doppelstockwagen begegnen, da die Länge der Bahnsteige auf der Murr-Strecke nicht ausreicht, um einen weiteren Wagen anzuhängen und in Dreifachtraktion zu fahren oder Züge anders zu dimensionieren (Drucksache 16/7422).

Antwort*)

Mit Schreiben vom 16. März 2020 Nr. 3-3822.0-00/2108 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine wie folgt:

1. Wie haben sich die Sitzplatzkapazitäten der Murr-Bahn zwischen Murrhardt und Stuttgart zur Hauptverkehrszeit in den letzten zehn Jahren entwickelt?

2010 kamen in Stuttgart Hbf von der Murrbahn her zwischen 6.18 Uhr und 8.18 Uhr sechs Züge an mit jeweils 320 bis 510 Sitzplätze. Ein Zug bestand aus vier einstöckigen sogenannten n-Wagen, zwei aus fünf Wagen und drei aus sechs Wagen. Die Züge wiesen zwischen ca. 320 und ca. 510 Plätze in der 2. Klasse auf. Nachmittags verließen zwischen 15.40 Uhr und 18.41 Uhr sechs Züge Stuttgart Hbf in Richtung Murrhardt. Von diesen Zügen waren ebenfalls einer aus vier, zwei aus fünf und drei aus sechs n-Wagen gebildet.

Fahrplanstruktur und Zugbildung änderten sich bis zum Ende des „Großen Verkehrsvertrags“ mit DB Regio im September 2016 nicht.

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

In den Übergangsverträgen waren die Verkehre auf der Murrbahn in den Losen 7 und 8 geregelt. Das Fahrplankonzept 2016/2017 war gegenüber den Vorjahren weitgehend unverändert. Im Los 7 (Verkehre meist nur bis Hessental) waren weiterhin n-Wagen im Einsatz. Im Los 8 (RE nach Nürnberg) wurden die Garnituren sukzessive auf Doppelstockgarnituren (vier Wagen mit ca. 450 Plätzen 2. Kl.) umgestellt. Im Dezember 2017 nahm das Netz 3 b mit Neufahrzeugen des Typs Bombardier Talent den Betrieb auf. Dabei wurde das Fahrplankonzept auf einen recht strikten Halbstundentakt (mit einzelnen Abweichungen im Minutenbereich) auch in der Hauptverkehrszeit umgestellt. Zwischen 6.01 Uhr und 8.32 Uhr kommen weiterhin sechs Züge von der Murrbahn in Stuttgart Hbf an, der nächste danach dann um 9.07 Uhr. Vier Züge gehören zum Netz 3 b; drei davon sind aus zwei Triebwagen des Typs Talent 2 mit je 207 Plätzen 2. Kl. gebildet, der früheste (Ankunft 6.01 Uhr) aus einem Triebwagen. Die beiden übrigen Züge gehörten zum Los 8 und wurden aus vier Doppelstockwagen gebildet. Nachmittags verlasen zwischen 15.26 und 18.26 Uhr nunmehr sieben Züge Stuttgart Hbf in Richtung Murrhardt. Davon gehören sechs zum Netz 3 b.

Anfänglich bestanden zwei dieser Züge aus zwei Triebwagen, die übrigen vier nur aus einem. Zwischenzeitlich konnte ein dritter Zug auf zwei Triebwagen umgestellt werden. Der Zug des Loses 8 verkehrte bis Dezember 2019 weiterhin mit vier Doppelstockwagen bzw. derzeit im Netz 3 a im Rahmen des Ersatzkonzepts mit fünf n-Wagen.

Das Fahrplankonzept in den Hauptverkehrszeiten hat sich mit der Inbetriebnahme des Netzes 3 a im Dezember 2019 im Zulauf auf Stuttgart kaum geändert.

2. Wie hoch war in derselben Zeit die Kapazitätsauslastung in der Hauptverkehrszeit am Morgen und am Abend?

Die Werte in den Tabellen beziehen sich jeweils auf das 1. Halbjahr an Schulkwerktagen (Mo–Fr Schule).

Oppenweiler in Richtung Backnang			
06:00 bis 09:30 Uhr			
	2010	2015	2019
Sitzplätze	2.550	2.541	2.868
Besetzung	1.112	1.305	1.558
Auslastung	43,6 %	51,4 %	54,3 %

Backnang in Richtung Oppenweiler			
15:30 bis 19:00 Uhr			
	2010	2015	2019
Sitzplätze	2.306	2.481	2.334
Besetzung	900	1.054	1.414
Auslastung	39,0 %	42,5 %	60,6 %

Waiblingen in Richtung Bad Cannstatt			
06:00 bis 09:30 Uhr			
	2010	2015	2019
Sitzplätze	2.936	2.906	2.868
Besetzung	1.438	1.750	1.855
Auslastung	49,0 %	60,2 %	64,7 %

Bad Cannstatt in Richtung Waiblingen			
15:30 bis 19:00 Uhr			
	2010	2015	2019
Sitzplätze	2.582	2.560	2.335
Besetzung	1.025	1.317	1.484
Auslastung	39,7 %	51,4 %	63,6 %

Die Murrbahn weist die höchste Auslastung im Abschnitt Waiblingen–Bad Cannstatt auf (Züge der Remsbahn sind in den Tabellen nicht berücksichtigt). Die Auslastung zur Hauptverkehrszeit morgens und nachmittags stieg von 49 % bzw. 39,7 % im Jahr 2010 relativ kontinuierlich bis auf 64,7 bzw. 63,6 % im Jahr 2019 an. Die höchste Auslastung zur Früh-HVZ im Jahr 2019 wird mit 85,2 % bei der Ankunft in Bad Cannstatt um 06:57 Uhr und um 07:28 Uhr mit 92,5 % erreicht. Zur Spät-HVZ wird mit 87,4 % bei der Abfahrt in Bad Cannstatt um 17:59 Uhr der höchste Wert verzeichnet.

Im Abschnitt Backnang–Oppenweiler ist die Entwicklung der Auslastung ähnlich, sie stieg von 43,6 % auf 54,3 % (Morgens) und von 39,0 % auf 60,6 % (Nachmittags). Die Zahl der Fahrgäste stieg kontinuierlich an, zur morgendlichen HVZ stieg auch die Zahl der angebotenen Sitzplätze. Die höchste Auslastung wird mit 101 % bei der Ankunft in Backnang um 07:05 Uhr erreicht.

3. Wie viele Züge sind im letzten Jahr auf der Murr-Bahn ausgefallen (in absoluten Zahlen und in Prozent)?

2019 sind (jeweils bis zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2019) im Los 8 des Übergangsvertrags (RE Stuttgart–Nürnberg) im Abschnitt Stuttgart–Crailsheim 137 Züge ganz oder teilweise ausgefallen und im mit den neuen Triebwagen bedienten Netz 3 b 226 Züge.

4. Wie viele Züge sind im letzten Jahr auf der Murr-Strecke in Einfachtraktion gefahren, obwohl vertraglich eine Doppeltraktion vorgesehen ist?

Im Netz 3 b kam es nach unseren Unterlagen auf der Murrbahn in 216 Fällen zu einer Verkürzung auf eine Einfachtraktion. Am häufigsten betroffen waren in Lastrichtung die Züge 17545/17573 (17.26 Uhr ab Stuttgart) mit 63 Fällen und 17552 (8.33 Uhr an Stuttgart Hbf) mit 22 Fällen. Im Los 8 des Übergangsvertrags bzw. im Netz 3 a (RE Stuttgart–Nürnberg) verkehrten 2019 planmäßig nur lokbespannte Züge.

5. In welcher Höhe erhält das Land für die vertragswidrig verkürzt gefahrenen Züge Strafzahlungen?

Kosten für Energie, Instandhaltung und Reinigung werden nur für die tatsächlich geleisteten Kapazitäten bezahlt. Entsteht durch die vertragswidrige Verringerung der Kapazität eine deutliche Überbesetzung des Zuges, erfolgt eine zusätzliche Pönalisierung i. H. v. 30 % des Zuschusses (einschließlich Infrastrukturnutzungsentgelte) für die betroffene Zugfahrt.

6. Wie viele neue Doppelstockwagen und -züge wird die Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg bis wann für die Murr-Bahn beschaffen bzw. hat sie bereits beschafft?

Das Land beabsichtigt nach derzeitigem Stand ca. 100 bis 120 neue Doppelstocktriebzüge (mit Option auf ca. 80 bis 100 weitere Fahrzeuge) zu beschaffen, welche mit der Inbetriebnahme Stuttgart 21 sukzessive Verkehre abwickeln sollen. Diese Fahrzeuge sollen zu dem inzwischen neu gesetzten Ziel einer Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 beitragen. Derzeit findet das Markterkundungsverfahren statt, mit den ersten Fahrzeugen ist nicht vor 2024 zu rechnen. Dies ist den vergleichsweise langen Entwicklungs-, Produktions- und Zulassungszeiträumen in der Eisenbahnfahrzeugindustrie geschuldet. Die Bestimmung einer genauen Fahrzeuganzahl und die Definition der Linienführung sind Bestandteil aktuell laufender Planungen.

Eine Beschaffung lokbespannter Doppelstockzüge oder nichtmotorisierter Doppelstockeinzelwagen ist nicht vorgesehen.

7. Kann das Land im Rahmen einer Vertragserweiterung zur Kapazitätserhöhung den Einsatz von Doppelstockwagen bei der DB Regio im Netz 3 b und/oder bei Go-Ahead im Netz 3 a herbeiführen?

In beiden Verkehrsverträgen ist theoretisch ein Mechanismus für die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge angelegt. Im Netz 3 b können jedoch auf der Murrbahn aus Fahrzeitgründen keine lokbespannten Doppelstockzüge eingesetzt werden.

8. Können – im Rahmen einer Vertragserweiterung – Doppelstockwagen im Eigentum der DB Regio oder Go-Ahead auf der Murr-Bahn eingesetzt werden?

9. Ab wann könnten auf der Murr-Bahn Doppelstockwagen zur Kapazitätserhöhung frühestens eingesetzt werden?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 8 und 9 gemeinsam beantwortet.

Der Einsatz von lokbespannten Doppelstockzügen ist auf der Murrbahn zwar denkbar, aber er hätte aufgrund der schlechteren Beschleunigungsleistung der Lokwagenzüge negative Auswirkungen auf die Betriebsqualität und ist damit nicht zielführend.

10. Können auf der Murr-Bahn an den Rändern der Hauptverkehrszeit weitere Züge in Doppeltraktion eingesetzt werden, um – bspw. durch Zugausfälle entstandene – Beförderungseingpässe auszugleichen?

Auf der Murrbahn sind auch im aktuellen Fahrplan neben den HVZ-Leistungen bereits weitere Züge als Doppeltraktion geplant und bestellt. Dies trifft z. B. auf die folgenden Abfahrten ab Stuttgart Hbf zu: 06:12, 11:26, 12:56, 13:55, 14:56, 15:55, 16:56, 17:26, 18:56 und 19:53 Uhr. Eine zusätzliche Ausweitung der Doppeltraktionen ist in Abhängigkeit der Fahrzeugverfügbarkeit sowie der jeweiligen Auslastung bei einzelnen weiteren Fahrten denkbar.

Hermann
Minister für Verkehr