

Antrag

der Abg. Fabian Gramling u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Kapazitäten auf der Frankenbahn

Antrag

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

1. wie sich die Fahrgastkapazitäten im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf der Frankenbahn in der Hauptverkehrszeit, bezogen auf die alten Fahrzeuge im Übergangsvertrag mit der DB Regio AG und die Neufahrzeuge ab 2019 (aufgeschlüsselt nach Sitz- und Stehplätzen), entwickeln;
2. welche Fahrzeugkombinationen (mit Angabe der Gesamtlänge) heute sowie nach der Übernahme des Betriebs durch Go-Ahead bzw. Abellio mit welchen Fahrzeugtypen in der Hauptverkehrszeit eingesetzt werden;
3. wie lang die vom SPNV nutzbaren Bahnsteige an den Bahnhöfen entlang der Frankenbahn sind;
4. welche Auswirkungen diese Bahnsteiglängen auf die Kapazitäten und die in Zukunft an der Nachfrage orientierte Ausgestaltung der Fahrzeugkombinationen haben;
5. welche Auslastung die Fahrzeuge auf der Frankenbahn in der Hauptverkehrszeit haben und wie sie sich in den letzten fünf Jahren entwickelt hat;
6. mit welcher Fahrgastzahlensteigerung auf der Frankenbahn aufgrund der VVS-Tarifreform zum 1. April 2019 gerechnet wird;
7. mit welcher Fahrgastzahlensteigerung auf der Frankenbahn aufgrund der zum 1. Januar 2019 geltenden Fahrverbote in Stuttgart gerechnet wird;

Eingegangen: 04.10.2018/Ausgegeben: 10.12.2018

*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“.

8. mit welcher Fahrgastzahlensteigerung bis zum Jahr 2025 gerechnet wird;
9. ob die auf der Frankenbahn künftig verfügbaren Kapazitäten, besonders im Hinblick auf die steigende Nachfrage, ausreichend sind.

28. 09. 2018

Gramling, Dörflinger, Hartmann-Müller, Razavi,
Dr. Reinhart, Rombach, Dr. Schütte, Schuler CDU

Begründung

Der öffentliche Personennahverkehr soll für die Bürgerinnen und Bürger in Baden-Württemberg attraktiver werden. Das ist eines der erklärten Ziele der Landesregierung. Durch die Neuvergabe der Nahverkehrsnetze in Baden-Württemberg ab 2019 werden die alten Fahrzeuge durch Neufahrzeuge ausgetauscht. Im Zuge dessen werden auf der sogenannten Frankenbahn im Norden Baden-Württembergs ab 2019 nur noch einstöckige Zugwaggons unterwegs sein. Einstöckige Züge bedeuten zwar nicht zwangsläufig geringere Kapazitäten, allerdings sind diese an vielen Bahnhöfen durch die Länge der Bahnsteige limitiert. Der Antrag soll klären, ob die ab 2019 vorhandenen Fahrgastkapazitäten auf der Frankenbahn für die zukünftigen Anforderungen in der Region ausreichend sind.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 3. Dezember 2018 Nr. 3-3822.0-00/1996 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 Fahrgastkapazitäten im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf der Frankenbahn in der Hauptverkehrszeit, bezogen auf die alten Fahrzeuge im Übergangsvertrag mit der DB Regio AG und die Neufahrzeuge ab 2019 (aufgeschlüsselt nach Sitz- und Stehplätzen), entwickeln;*

Die heutigen Verkehre der DB Regio auf der Strecke Stuttgart–Heilbronn–Würzburg werden derzeit in den Losen 1 und 2 des Übergangsvertrags erbracht.

Im Los 1 (v. a. RE nach Würzburg) sind die Züge aus vier Doppelstockwagen gebildet, die 408 Sitzplätze in der 2. Klasse und 42 Sitzplätze in der 1. Klasse aufweisen sollen. Von Go-Ahead werden ab Dezember 2019 auf diesen Leistungen teils vier-, teils sechsteilige Elektrotriebwagen des Typs Stadler Flirt eingesetzt. Die Vierteiler weisen 207 Sitzplätze in der 2. Klasse (einschließlich Klappsitze) und neun Sitzplätze in der 1. Klasse auf (sind die Klappsitze nicht belegt, gibt es 258 Stehplätze bei einem Schlüssel von 5 Personen/m²), bei den Sechsteilern sind es 319 Sitzplätze in der 2. Klasse (einschließlich Klappsitze) und ebenfalls neun Sitzplätze in der 1. Klasse (388 Stehplätze bei 5 P/m² und nicht belegten Klappsitzen). Auf stark nachgefragten Verbindungen kommen auch zwei Triebwagen zum Einsatz. In der Hauptverkehrszeit können die Züge damit bis zu 546 Sitzplätze anbieten.

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

Im Los 2 (v. a. RB nach Heilbronn, Neckarsulm oder Osterburken) kommen unterschiedliche Fahrzeuggarnituren zum Einsatz. Überwiegend sind es fünfteilige Doppelstockgarnituren. Teilweise sind auf den nur bis Heilbronn Hbf fahrenden Regionalbahnen aber auch noch einige Garnituren aus fünf älteren einstöckigen sogenannten „n-Wagen“ im Einsatz. Fünf n-Wagen haben 380 Sitzplätze in der 2. Klasse und 30 Plätze in der 1. Klasse. Die fünfteiligen Doppelstockgarnituren weisen 547 Plätze in der 2. Klasse und 28 Plätze in der 1. Klasse auf. Diese Leistungen werden ab 2019 von Abellio mit drei- und fünfteiligen Triebwagen des Typs Bombardier Talent gefahren. Ein Dreiteiler kommt auf 155 Plätze in der 2. Klasse (einschließlich Klappsitze) und acht Plätze in der 1. Klasse (217 Stehplätze bei 5 P/m² und nicht belegten Klappsitzen), bei den Fünfteilern sind es in der 2. Klasse 265 Plätze (einschließlich Klappsitze) und in der 1. Klasse ebenfalls acht Plätze (343 Stehplätze bei 5 P/m² und nicht belegten Klappsitzen). Auch hier kommen auf stark nachgefragten Verbindungen auch zwei Triebwagen zum Einsatz. In der Hauptverkehrszeit lassen sich so Züge mit bis zu 546 Sitzplätzen anbieten.

2. welche Fahrzeugkombinationen (mit Angabe der Gesamtlänge) heute sowie nach der Übernahme des Betriebs durch Go-Ahead bzw. Abellio mit welchen Fahrzeugtypen in der Hauptverkehrszeit eingesetzt werden;

Heute werden in der Hauptverkehrszeit die oben genannten Garnituren eingesetzt. Züge mit vier Doppelstockwagen sind mit Lokomotive ca. 125 Meter lang, mit fünf Doppelstockwagen oder n-Wagen ca. 150 Meter. Die Triebwagen von Abellio und Go-Ahead werden in unterschiedlichen Kombinationen eingesetzt (einzeln oder in Kombinationen 3+3, 3+5 oder 5+5 bei Abellio, einzeln oder in Kombination 4+4 oder 4+6 bei Go-Ahead). Dabei ist ein Dreiteiler grundsätzlich ca. 60 Meter, ein Vierteiler 75 Meter, ein Fünfteiler ca. 90 Meter und ein Sechsteiler ca. 105 Meter lang.

3. wie lang die vom SPNV nutzbaren Bahnsteige an den Bahnhöfen entlang der Frankenbahn sind;

Die nutzbaren Bahnsteiglängen auf der Frankenbahn sind nachfolgend für den Streckenabschnitt Stuttgart Hbf–Osterburken dargestellt. Benannt sind nur die Gleise, die aktuell regelmäßig von den Verkehren auf der Frankenbahn bedient werden.

Stuttgart Hbf	Bahnsteig 5/6	428	Bahnsteig 7/8	362
Ludwigsburg	Bahnsteig 1	392	Bahnsteig 4	465
Bietigheim-Bissingen	Bahnsteig 7/8	210	Bahnsteig 9/10	210
Besigheim	Bahnsteig 1/2	220		
Walheim	Bahnsteig 1	201,5	Bahnsteig 2	200
Kirchheim	Bahnsteig 1	220	Bahnsteig 2	270
Lauffen	Bahnsteig 2/3	353		
Nordheim	Bahnsteig 1	217	Bahnsteig 2	216
Heilbronn Hbf	Bahnsteig 2/3	210	Bahnsteig 4/5	220
Heilbronn Sölmertor	Bahnsteig 1	168	Bahnsteig 2	168
Neckarsulm	Bahnsteig 1	212	Bahnsteig 2/3	196
Bad Friedrichshall Hbf	Bahnsteig 3/4	170	Bahnsteig 10/11	190
Untergriesheim	Bahnsteig 1	138	Bahnsteig 2	138
Herbolzheim	Bahnsteig 1	276	Bahnsteig 2	311
Neudenu	Bahnsteig 1	224	Bahnsteig 2	230
Siglingen	Bahnsteig 1	219	Bahnsteig 2	202
Züttlingen	Bahnsteig 1	175	Bahnsteig 2	175
Möckmühl	Bahnsteig 3	250	Bahnsteig 2	271

Roigheim	Bahnsteig 1	253	Bahnsteig 2	243
Sennfeld	Bahnsteig 1	144	Bahnsteig 2	142
Adelsheim Ost	Bahnsteig 1	145	Bahnsteig 2	140
Osterburken	Bahnsteig 2/4	314,9/410	Bahnsteig 3	166,6

4. *welche Auswirkungen diese Bahnsteiglängen auf die Kapazitäten und die in Zukunft an der Nachfrage orientierte Ausgestaltung der Fahrzeugkombinationen haben;*

Zwischen Stuttgart Hbf und Bad Friedrichshall Hbf erlauben die vorhandenen Bahnsteiglängen den Einsatz von zwei gekuppelten 5-teiligen Triebwagen des Typs Bombardier Talent (zusammen 546 Sitzplätze), teilweise unter Berücksichtigung dessen, dass einzelne Teile des Zuges auch über die Bahnsteigenden überstehen können.

Zwischen Bad Friedrichshall Hbf und Osterburken sind die Züge weniger nachgefragt, sodass hier die vorhandenen kürzeren Bahnsteige zur Bewältigung der Verkehrsnachfrage ausreichen. Die RE-Halte zwischen Stuttgart Hbf und Heilbronn Hbf erlauben auch den Einsatz von zwei sechsteiligen Stadler-Flirt-Triebwagen (656 Sitzplätze). Zur Berücksichtigung der unterschiedlichen Nachfrage und der unterschiedlichen Bahnsteiglängen sieht das Betriebskonzept vor, dass einige Züge in Heilbronn Hbf oder Bad Friedrichshall Hbf gestärkt/geschwächt werden.

5. *welche Auslastung die Fahrzeuge auf der Frankenbahn in der Hauptverkehrszeit haben und wie sie sich in den letzten fünf Jahren entwickelt hat;*

Die Auslastung der Züge, die in der Hauptverkehrszeit morgens in Stuttgart Hbf eintreffen bzw. nachmittags von dort Richtung Heilbronn abfahren, auf Basis der Fahrgastzahlen des 1. Halbjahrs 2017 an Schulwerktagen auf die Sitzplätze bezogen liegt zwischen 39 und 111 Prozent, wobei nur bei einem einzigen Zug nicht jedem Fahrgast ein Sitzplatz angeboten werden konnte. Alle anderen Züge sind im Jahresdurchschnitt nur zu zwei Dritteln ausgelastet. Die Auslastung bezieht sich auf den am stärksten besetzten Abschnitt (meist Ludwigsburg–Bietigheim-Bissingen oder Besigheim–Bietigheim-Bissingen).

6. *mit welcher Fahrgastzahlensteigerung auf der Frankenbahn aufgrund der VVS-Tarifreform zum 1. April 2019 gerechnet wird;*

7. *mit welcher Fahrgastzahlensteigerung auf der Frankenbahn aufgrund der zum 1. Januar 2019 geltenden Fahrverbote in Stuttgart gerechnet wird;*

8. *mit welcher Fahrgastzahlensteigerung bis zum Jahr 2025 gerechnet wird;*

Die Fragen 6. bis 8. werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Im bereits im Betrieb befindlichen Netz 3b kam es mit der Einführung der neuen Triebwagen zu einer deutlichen Fahrgastzahlsteigerung von 34 Prozent montags bis freitags an Schultagen. Dies ist – neben dem deutlich verbesserten Angebot (Halbstundentakt statt Stundentakt) – auch auf den Einsatz fabrikneuer Fahrzeuge zurückzuführen.

Auf der Frankenbahn wird die Inbetriebnahme der Stuttgarter Netze insbesondere beim RE Stuttgart–Heilbronn–Würzburg ab Dezember 2019 mit signifikanten Angebotsausweitungen einhergehen. Es ist zu erwarten, dass diese Angebotsausweitungen zusammen mit dem Einsatz von attraktiven Neufahrzeugen dazu führen wird, die zuletzt nachlassende Fahrgastnachfrage auf der Frankenbahn positiv zu beeinflussen. Ziel ist es darüber hinaus weitere Fahrgäste zu gewinnen. Es ist zu erwarten, dass hierzu auch die VVS-Tarifzonenreform in Stuttgart beitragen wird.

Eine Prognose der sich insgesamt ergebenden Nachfrageauswirkungen von Angebotsausweitung, Einsatz von Neufahrzeugen, VVS-Tarifzonenreform und Dieselfahrverboten sowie generell starker Konjunktur in Baden-Württemberg liegt aufgrund der Komplexität der sich überlagernden Effekte der Landesregierung derzeit noch nicht vor. Es wird jedoch eine spürbare Nachfragesteigerung erwartet.

9. ob die auf der Frankenbahn künftig verfügbaren Kapazitäten, besonders im Hinblick auf die steigende Nachfrage, ausreichend sind.

Ein Triebwagenkonzept ermöglicht eine genauere Anpassung der Kapazitäten an die jeweilige Nachfrage, insbesondere wenn auch während des Zuglaufs gestärkt und geschwächt werden kann, wie hier in Heilbronn Hbf vorgesehen. Die Ausschreibung des Netzes 1 erfolgte ressourcenoptimiert. Um die erwünschten und angestrebten Nachfragesteigerungen der kommenden Jahre bewältigen zu können, hat das Land nach der Einigung mit dem Bund über die künftige Ausstattung mit Regionalisierungsmitteln für die Stuttgarter Netze bereits weitere 18 Zugeinheiten bestellt. Dabei wurde als Qualitätskriterium festgelegt, dass alle Fahrgäste grundsätzlich einen Sitzplatz erhalten werden. Nur in den Stoßzeiten müssen, wie im Nahverkehr allgemein üblich, auch Stehplätze akzeptiert werden. Das Land hat jedoch aus Qualitätsgründen grundsätzlich festgelegt, die Zahl der Stehplätze während der Stoßzeiten auf eine Fahrzeit von maximal 15 Minuten und für maximal 10 Prozent der Fahrgäste zu begrenzen, ein im Vergleich der ÖPNV-Angebote sehr anspruchsvoller Wert. Die genaue Planung für den Fahrplan auf der Frankenbahn ab Dezember 2019 ist jedoch noch nicht abgeschlossen, sodass hierzu noch keine konkreten Angaben gemacht werden können.

Hermann
Minister für Verkehr