

Kleine Anfrage

des Abg. Helmut Walter Rüeck CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

Auswirkungen des neuen Preissystems der Deutschen Bahn AG auf Fahrpreise und Fahrgastzahlen auf den Schienenstrecken der Tauber-, Rems- und Murrbahn, sowie der Schienenstrecke Schwäbisch Hall–Heilbronn und Zustand des Wagenmaterials auf diesen Strecken

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Hat die Landesregierung Erkenntnisse darüber, wie sich die Fahrgastzahlen seit der Einführung des neuen Preissystems der Deutschen Bahn AG auf den Strecken der Tauber-, Rems- und Murrbahn entwickelt haben?
2. Gibt es Abweichungen zu den Fahrgastzahlen der Vergleichsmonate in den vergangenen 5 Jahren? Wenn ja – wie gestalten sich diese?
3. Hat die Einführung des neuen Preissystems der Deutschen Bahn AG auf den benannten Strecken zu Fahrpreissenkungen und zu Fahrpreiserhöhungen geführt, auch im Vergleich zu Fahrpreisermäßigungen zwischen BahnCard alt und BahnCard neu? Wenn ja – wie sind hierzu die genauen Zahlen und prozentualen Veränderungen?
4. Gibt es versteckte Fahrpreiserhöhungen für Bahnfahrer dadurch, dass auf diesen Strecken jetzt z. T. IC-Züge fahren und wie gestalten sich die Fahrpreise im Vergleich zu früheren Interregio-Zügen auf diesen Strecken?
5. Wie alt ist das auf den Schienenstrecken in Baden-Württemberg eingesetzte Wagenmaterial durchschnittlich?
6. Wie alt ist das auf den o. a. Strecken eingesetzte Wagenmaterial durchschnittlich?

7. Wie alt ist das älteste und das neueste auf den o. a. Strecken eingesetzte Wagenmaterial?
8. Wie beurteilt die Landesregierung den Zustand des Wagenmaterials auf diesen Strecken?
9. Gibt es Abweichungen beim Zustand des Wagenmaterials auf den o. a. Strecken im Vergleich zu auf anderen Strecken eingesetztem Wagenmaterial in Baden-Württemberg? Wenn ja – welche?

14. 01. 2003

Rüeck CDU

Antwort

Mit Schreiben vom 10. März 2003 Nr. 33-3822.2-00/392 beantwortet das Ministerium für Umwelt und Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Hat die Landesregierung Erkenntnisse darüber, wie sich die Fahrgastzahlen seit der Einführung des neuen Preissystems der Deutschen Bahn AG auf den Strecken der Tauber-, Rems- und Murrbahn entwickelt haben?*
2. *Gibt es Abweichungen zu den Fahrgastzahlen der Vergleichsmonate in den vergangenen 5 Jahren? Wenn ja – wie gestalten sich diese?*

Zu 1. und 2.:

Eigene Erkenntnisse hierzu liegen der Landesregierung nicht vor. Die DB Regio AG hat auf Anfrage mitgeteilt, dass Aussagen zu den Auswirkungen des neuen Preissystems auf die Fahrgastzahlen auf den o. g. Strecken noch nicht getroffen werden könnten. Reisendenzählungen im Nahverkehr fänden im Laufe des ersten Halbjahres 2003 statt, so dass erste Auswertungen zu den Fahrgastzahlen erst Mitte dieses Jahres vorliegen würden. Ein Vergleich der Fahrgastzahlen vor und nach Einführung des neuen Preissystems sei daher derzeit nicht möglich.

3. *Hat die Einführung des neuen Preissystems der Deutschen Bahn AG auf den benannten Strecken zu Fahrpreissenkungen und zu Fahrpreiserhöhungen geführt, auch im Vergleich zu Fahrpreismäßigungen zwischen BahnCard alt und BahnCard neu? Wenn ja – wie sind hierzu die genauen Zahlen und prozentualen Veränderungen?*
4. *Gibt es versteckte Fahrpreiserhöhungen für Bahnfahrer dadurch, dass auf diesen Strecken jetzt z. T. IC-Züge fahren und wie gestalten sich die Fahrpreise im Vergleich zu früheren Interregio-Zügen auf diesen Strecken?*

Zu 3. und 4.:

Zu den Preisvergleichen wird auf die Anlage verwiesen. Die Preise für die Nutzung von Nahverkehrszügen (ohne BahnCard) haben sich mit Einführung des neuen Preissystems nicht geändert.

Bei der Nutzung von Fernverkehrszügen auf den genannten Strecken ist hingegen durchweg eine Fahrpreiserhöhung festzustellen. Dies betrifft nach Wegfall der Interregios den heutigen IC zwischen Nürnberg und Karlsruhe, vereinzelte IC-Züge freitags auf der Murrbahn sowie den D-Zug morgens von Nürnberg nach Stuttgart, der nach Angaben der DB Regio AG ebenfalls IC-Standard erfüllt (klimatisierte Wagen, Bistro). Sie sind der Preisklasse B zugeordnet. Für die Nutzung dieser Züge ist mit Einführung des neuen Preissystems ein höherer Tarif als bisher zu zahlen. Näheres hierzu ist aus der Anlage ersichtlich.

Auch für Streckenzeitkarten (Monatskarten) gilt, dass die Preisklasse C für Nahverkehrszüge unverändert blieb, während bei der Preisklasse B für Fernverkehrszüge ein höherer Preis erhoben wird. Die DB Regio AG verweist darauf, dass es sich bei diesen Zügen jedoch um ein anderes Produkt (EC-, IC-, D-Züge) handele.

Bei Nutzung der BahnCard ergibt sich insofern beim Kauf eines Einzelfahrscheins eine Preiserhöhung, als der Rabatt der BahnCard von bisher 50% auf 25% gesenkt wurde. Die DB Regio AG verweist aber darauf, dass der Preis der neuen BahnCard 2. Klasse nur noch bei 60 € liegt. Zudem verweist die DB Regio AG auf die Familienregelung der neuen BahnCard sowie die Kumulationsmöglichkeit des BahnCard-Rabatts mit den anderen Ermäßigungen. Dementsprechend bestreitet die DB Regio AG, dass es versteckte Preiserhöhungen gebe.

Das Ministerium für Umwelt und Verkehr ist der Auffassung, dass durch die Umwandlung von bisher zuschlagfreien Interregio-Zügen in Intercity-Züge und deren Zuordnung zur Preisklasse B sowie die Reduzierung des BahnCard-Rabatts sehr wohl Preiserhöhungen (insbesondere für Vielfahrer und Wochenendpendler) zu verzeichnen sind.

5. Wie alt ist das auf den Schienenstrecken in Baden-Württemberg eingesetzte Wagenmaterial durchschnittlich?

Zu 5.:

Nach Angaben der DB Regio AG beträgt das Durchschnittsalter der einstöckigen Nahverkehrswagen 8 Jahre, das der Doppelstockwagen 6 Jahre. Hierzu ist anzumerken, dass es sich bei den einstöckigen Wagen im Prinzip um sog. „Silberlinge“ handelt, die in den Jahren 1960 – 1973 hergestellt worden sind, die zwischenzeitlich aber mehrfach umgebaut wurden. Das von der DB Regio angegebene Durchschnittsalter dieser Wagen ist das Durchschnittsalter seit dem letzten Umbau. Neben lokomotivbespannten Wagenzügen kommen in Baden-Württemberg vielfach Triebwagen (VT 628, RegioShuttle, VT 611 u. a.) zum Einsatz. Deren Durchschnittsalter liegt nach den Erkenntnissen des Ministeriums für Umwelt und Verkehr bei unter 10 Jahren.

6. Wie alt ist das auf den o. a. Strecken eingesetzte Wagenmaterial durchschnittlich?

Zu 6.:

Das auf den o. g. Strecken eingesetzte Wagenmaterial hat nach Angaben der DB Regio AG ein Durchschnittsalter von 8 Jahren. Das Durchschnittsalter der auf diesen Strecken eingesetzten Dieseltriebwagen der Baureihe VT 628 dürfte nach Kenntnis des Ministeriums für Umwelt und Verkehr ca. 15 Jahre betragen.

7. Wie alt ist das älteste und das neueste auf den o. a. Strecken eingesetzte Wagenmaterial?

Zu 7.:

Nach Angaben der DB Regio AG sind die auf den o. g. Strecken zum Einsatz kommenden Wagen zwischen 11 und 5 Jahren alt. Nach Erkenntnissen des Ministeriums für Umwelt und Verkehr kommen aber zur Verstärkung der Züge in Einzelfällen auch sog. „Silberlinge“ zum Einsatz, die zwischen 30 und 40 Jahre alt sind. Andererseits kommen zwischen Aalen und Crailsheim Dieseltriebwagen zum Einsatz, die erst 3 Jahre alt sind.

8. *Wie beurteilt die Landesregierung den Zustand des Wagenmaterials auf diesen Strecken?*

Zu 8.:

Nach Auffassung des Ministeriums für Umwelt und Verkehr unterscheidet sich der Fahrzeugzustand auf den genannten Strecken nicht von dem vergleichbarer Fahrzeuge auf anderen Strecken, sieht man von den vereinzelt zum Einsatz kommenden alten „Silberlingen“ ab. Dies bedeutet aber nicht, dass die Landesregierung nicht weiter darauf drängt, auf allen Schienenstrecken Baden-Württembergs modernes Wagenmaterial einzusetzen. Dies gelingt aber wegen der hohen Anschaffungspreise und der langen Lebensdauer von Schienenfahrzeugen nur sukzessive.

9. *Gibt es Abweichungen beim Zustand des Wagenmaterials auf den o. a. Strecken im Vergleich zu auf anderen Strecken eingesetztem Wagenmaterial in Baden-Württemberg? Wenn ja – welche?*

Zu 9.:

Zu Abweichungen kommt es insoweit, als vereinzelt und nur im Ersatzfalle alte „Silberlinge“ zum Einsatz kommen, die aber nach Angaben der DB Regio AG sukzessive ausgemustert oder umgebaut werden. Ansonsten entspricht der Zustand des auf den genannten Strecken zum Einsatz kommenden Wagen- und Triebwagenmaterials dem Zustand des auch auf anderen Strecken des Landes eingesetzten Materials.

Mappus

Staatssekretär

Anlage zur Antwort des Ministeriums für Umwelt und Verkehr auf die Kleine Anfrage DS 13/1684

Strecke	Preise 2. Kl. Einfache Fahrt						Streckenzeitkarten		
	alt ohne BahnCard	alt mit BahnCard (50%)	neu ohne BahnCard	neu ohne BahnCard neu (25%)	neu mit BahnCard neu (25%)	neu mit BahnCard alt (50%)	Monatskarte alt	Monatskarte neu	Monatskarte neu
	PK B	PK C	PK B	PK C	PK B	PK C	PK B	PK C	PK B
Aalen- Schwäbisch Gmünd	4,00 €	2,00 €	7,00 €	4,00 €	5,25 €	3,00 €	3,50 €	88,80 €	96,70 €
Aalen-Eilwangen	3,10 €	1,55 €	6,00 €	3,10 €	4,50 €	2,30 €	3,00 €	70,30 €	76,60 €
Aalen-Stuttgart	10,70 €	5,35 €	15,60 €	10,70 €	11,70 €	8,00 €	7,80 €	180,20 €	194,20 €
Crailsheim-Bad Mergentheim	8,10 €	4,05 €		8,10 €		6,05 €		165,00 €	
Crailsheim Stuttgart	14,20 €	7,10 €	19,20 €	14,20 €	14,40 €	10,65 €	9,60 €	189,80 €	206,70 €
Crailsheim- Heilbronn	12,40 €	6,20 €		12,40 €		9,30 €		182,80 €	
Schwäbisch Gmünd - Stuttgart	8,10 €	4,05 €	11,80 €	8,10 €	8,85 €	6,05 €	5,90 €	157,60 €	171,60 €
Hessental - Stuttgart	10,70 €	5,35 €	15,20 €	10,70 €	11,40 €	8,00 €	7,60 €	180,20 €	192,60 €
Schwäbisch Hall- Heilbronn	8,10 €	4,05 €	12,00 €	8,10 €	9,00 €	6,05 €	6,00 €	157,60 €	
Blaufelden- Backnang	13,50 €	6,75 €	17,80 €	13,50 €	13,35 €	10,10 €	8,90 €	186,10 €	202,70 €
Schrozberg- Schwäbisch Gmünd	13,50 €	6,75 €	17,80 €	13,50 €	13,35 €	10,10 €	8,90 €	186,10 €	202,70 €

Legende: PK B = Preisklasse B = IC/EC/D-Züge

PK C = Preisklasse C = Nahverkehrszüge