

**Kleine Anfrage**

**des Abg. Fabian Gramling CDU**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

**Fahrgastkapazitäten und Stehplatzanteil  
auf der Frankenbahn**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie lange braucht die Regionalbahn (RB) bzw. der Regionalexpress (RE) jeweils von Heilbronn, Kirchheim/Neckar und Bietigheim-Bissingen zum Stuttgarter Hauptbahnhof?
2. Wie hoch sind die Fahrgastkapazitäten der neuen Single Deck-Fahrzeuge auf der sog. Frankenbahn und wie hoch ist der Stehplatzanteil (prozentual und in absoluten Zahlen)?
3. Wie hoch ist die Auslastung der Regionalzüge (RB und RE) zu den Hauptstoßzeiten am Morgen und am Abend zwischen Heilbronn und Stuttgart (prozentual und in absoluten Zahlen)?
4. Welche Gründe führt sie für den hohen Stehplatzanteil auf der Frankenbahn an und wie schätzt sie dessen Auswirkungen auf die Attraktivität des öffentlichen Regionalverkehrs ein?
5. Welche Maßnahmen werden ergriffen, um Kapazitätsengpässe im Regionalverkehr zu beheben und die Attraktivität des öffentlichen Regionalverkehrs zu erhöhen?
6. Mit welchen Kosten rechnet sie bei der Bestellung von Doppelstockfahrzeugen pro Fahrzeug und welche Mehrkosten würden dem Land beim Kauf von zusätzlichen 220 Doppelstockfahrzeugen entstehen?

29. 01. 2020

Gramling CDU

## Begründung

Im Vergleich zu Zugreisenden in S- und U-Bahnen, wo meist kürzere Strecken zurückgelegt werden, verbringen Reisende im Regionalverkehr aufgrund der größeren Distanz zum Zielort meist deutlich mehr Zeit im Zug. Ziel sollte es daher sein, im Regionalverkehr ausreichend Sitzplätze für die Zugreisenden bereitzustellen. Um einen möglichst günstigen Zugkilometerpreis herbeizuführen, hat Landesverkehrsminister Winfried Hermann in seinem „Zielkonzept 2025“ für den SPNV“ jedoch einen hohen Stehplatzanteil fest eingeplant. Außerdem kommen inzwischen fast ausschließlich neue Single Deck-Fahrzeuge zum Einsatz, die einen Ausbau der Kapazitäten sehr stark einschränken. Die aktuelle Entwicklung steht nach Auffassung des Fragestellers im Gegensatz zu den Zielen, den öffentlichen Personennahverkehr in Baden-Württemberg zu stärken und vor allem attraktiver zu machen.

## Antwort

Mit Schreiben vom 24. Februar 2020 Nr. 3-3822.0-00/2105 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

*1. Wie lange braucht die Regionalbahn (RB) bzw. der Regionalexpress (RE) jeweils von Heilbronn, Kirchheim/Neckar und Bietigheim-Bissingen zum Stuttgarter Hauptbahnhof?*

Die Takt-Fahrzeiten betragen in der Fahrtrichtung von Heilbronn nach Stuttgart (Einzellagen mit abweichenden Fahrzeiten und ggf. zusätzlichen Halten nicht berücksichtigt):

Abschnitt	Fahrzeit RB	Fahrzeit RE
Heilbronn Hbf.–Stuttgart Hbf.	46 min	41 min
Kirchheim (Neckar)–Stuttgart Hbf.	32 min	kein Systemhalt in Kirchheim (Neckar)
Bietigheim-Bissingen–Stuttgart Hbf.	18 min	21 min

*2. Wie hoch sind die Fahrgastkapazitäten der neuen Single Deck-Fahrzeuge auf der sog. Frankenbahn und wie hoch ist der Stehplatzanteil (prozentual und in absoluten Zahlen)?*

Abellio und Go-Ahead wollen auf der Strecke zwischen Stuttgart und Heilbronn folgende Fahrzeuge einsetzen (die Bombardier-Neufahrzeuge für Abellio sind noch nicht geliefert):

- Abellio: Bombardier Talent 3- und 5-Teiler mit 163 bzw. 273 Sitzplätzen und 217 bzw. 343 Stehplätzen
- Go-Ahead: Stadler Flirt 4- und 6-Teiler mit 216 bzw. 328 Sitzplätzen und 258 bzw. 388 Stehplätzen

Die Fahrzeuge können zu sog. Mehrfachtraktionen zusammengeschlossen werden, sodass abhängig von den Bahnsteiglängen auch bis zu 544 Sitzplätze pro Zug zur Verfügung gestellt werden können.

Die Sitzplatz-Kapazitäten im „Stuttgarter Netz“ wurden gemäß den Vorgaben des Landes im Zielkonzept 2025 entsprechend der Fahrgastnachfrage unter Berücksichtigung einer 30-prozentigen Steigerung der Fahrgastzahlen von der NVBW bei der Planung bemessen. Im Zielkonzept 2025 aus dem Jahr 2014 wurde eine Stehplatzquote von 20 Prozent in der Hauptverkehrszeit für maximal 15 Minuten akzeptiert. Reisezeiten über 15 Minuten wurden für diese Regelung ausgeschlossen. Im Zuge der Nachbestellung von zusätzlichen Fahrzeugen in Stuttgart wurde diese Quote auf 10 Prozent abgesenkt. Bei besonders nachgefragten Zügen (z. B. Schülerzüge mit Nachfragespitzen auf kurzen Distanzen) kann die Stehplatzquote ausnahmsweise auch auf 33 Prozent angehoben werden.

3. *Wie hoch ist die Auslastung der Regionalzüge (RB und RE) zu den Hauptstoßzeiten am Morgen und am Abend zwischen Heilbronn und Stuttgart (prozentual und in absoluten Zahlen)?*

Für die Zeit ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 liegen uns noch keine belastbaren Fahrgastzahlen vor. Für das 2. Halbjahr 2019 liegen uns von der DB Regio folgende Zahlen für den am stärksten nachgefragten Abschnitt zwischen Ludwigsburg und Bietigheim-Bissingen vor (für die drei damals ohne Halt zwischen Stuttgart Hbf und Heilbronn Hbf verkehrenden Züge ist die Besetzung auf diesem Abschnitt dargestellt):

Zug	von	nach	ab	an	Platzangebot 1. und 2. Kl.	Besetzung absolut	Auslastung in %
19982	Stuttgart Hbf	Heilbronn Hbf	16:28	17:08	411	130	32 %
19080	Stuttgart Hbf	Heilbronn Hbf	18:09	18:42	489	153	31 %
19132	Ludwigsburg	Bietigheim-Bissingen	15:53	15:59	596	316	53 %
19072	Ludwigsburg	Bietigheim-Bissingen	16:12	16:19	466	133	29 %
19980	Ludwigsburg	Bietigheim-Bissingen	16:26	16:33	592	296	50 %
19136	Ludwigsburg	Bietigheim-Bissingen	16:55	17:02	592	340	57 %
19076	Ludwigsburg	Bietigheim-Bissingen	17:18	17:24	491	250	51 %
19984	Ludwigsburg	Bietigheim-Bissingen	17:27	17:34	407	305	75 %
19138	Ludwigsburg	Bietigheim-Bissingen	17:53	17:59	597	465	78 %
19986	Ludwigsburg	Bietigheim-Bissingen	18:25	18:32	413	259	63 %
19153	Bietigheim-Bissingen	Ludwigsburg	06:46	06:55	401	155	39 %
19097	Bietigheim-Bissingen	Ludwigsburg	06:57	07:05	484	338	70 %
19963	Bietigheim-Bissingen	Ludwigsburg	07:03	07:10	530	314	59 %
19103	Bietigheim-Bissingen	Ludwigsburg	07:19	07:26	529	347	66 %
19105	Bietigheim-Bissingen	Ludwigsburg	07:56	08:03	590	499	84 %
19965	Bietigheim-Bissingen	Ludwigsburg	08:25	08:31	592	370	62 %
19053	Bietigheim-Bissingen	Ludwigsburg	08:31	08:39	478	226	47 %
19157	Heilbronn Hbf	Stuttgart Hbf	07:12	07:47	583	243	42 %

4. *Welche Gründe führt sie für den hohen Stehplatzanteil auf der Frankenbahn an und wie schätzt sie dessen Auswirkungen auf die Attraktivität des öffentlichen Regionalverkehrs ein?*

Momentan muss leider ein viel zu großer Anteil an Fahrgästen auf der Frankenbahn stehen. Dies ist in fast allen Fällen darauf zurückzuführen, dass die vom Verkehrsunternehmen bereitgestellte Fahrzeugkapazität die bestellte Menge des Landes unterschreitet. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass bei Unterschreitung der bestellten Kapazitäten des Landes Vertragsstrafen fällig sind. Als Gründe für nicht in ausreichender Länge bereitgestellter Züge gibt Go-Ahead eine hohe Zugausfallquote durch technische Mängel an. Dauerhafte Zugausfälle und Minderkapazitäten haben aus Sicht des Landes massive Auswirkungen auf die Attraktivität des öffentlichen Regionalverkehrs.

5. *Welche Maßnahmen werden ergriffen, um Kapazitätsengpässe im Regionalverkehr zu beheben und die Attraktivität des öffentlichen Regionalverkehrs zu erhöhen?*

Bei Go-Ahead hat das Land beim Los 3 die in den Fahrzeuglieferverträgen vorgesehenen Fahrzeugnachbestellmöglichkeiten in vollem Umfang genutzt und im März 2018 vier sechsteilige Triebwagen nachbestellt, die im Zeitraum März bis Mai 2020 zulaufen sollen.

*6. Mit welchen Kosten rechnet sie bei der Bestellung von Doppelstockfahrzeugen pro Fahrzeug und welche Mehrkosten würden dem Land beim Kauf von zusätzlichen 220 Doppelstockfahrzeugen entstehen?*

Zur Beschaffung von Doppelstocktriebswagen hat das Land ein Interessenbekundungsverfahren gestartet, die genaue Zahl steht noch nicht fest. Eine Benennung erwarteter Kosten würde das Wettbewerbsziel des Verfahrens gefährden, da damit die Zahlungsbereitschaft des Landes offengelegt würde; außerdem werden auch Konstellationen erörtert, in dem die Fahrzeughersteller auch die Instandhaltung der Fahrzeuge für einen definierten Zeitraum übernehmen müssen. Eine isolierte Angabe der Kaufpreise ist dann nur bedingt möglich und nicht sinnvoll. Durch die Beschaffung dieser Fahrzeuge entstehen keine zusätzlichen Kosten, da die frei werdenden einstöckigen Fahrzeuge dann in anderen Netzen im Land eingesetzt werden. Da inzwischen – im Gegensatz zum Zeitpunkt vor fünf Jahren – ein größerer Markt für Doppelstocktriebswagen besteht, ist im Gegenteil mit geringen Kosten zu rechnen.

Hermann  
Minister für Verkehr