

A N T W O R T

zu der

Anfrage des Abgeordneten Michael Neyses (B90/Grüne)

betr.: Fahrzeugengpässe im schienengebundenen Regionalverkehr im Saarland

Vorbemerkung des Fragestellers:

„Wie aus einer Bekanntmachung der Saarbahn GmbH hervorging, stehen auf der Linie S1 zwischen Heusweiler und Saarbrücken seit Dezember 2015 nicht genügend Triebfahrzeuge für den Einsatz von Doppeltraktionen in der Morgenspitze zur Verfügung. Um alle Fahrgäste befördern zu können, wurden für die zwei am stärksten besetzten Fahrten an Schultagen zwei Gelenkbusse eingesetzt.

Fahrgastberichten zufolge soll auch der SÜWEX öfters in Einfach- statt der vorgesehenen Doppeltraktion in Spitzenzeiten verkehren. Reisende müssen darüber hinaus auch immer häufiger Einschränkungen beim Reisekomfort hinnehmen.

Der grundgesetzlich verankerten Daseinsvorsorge im Nahverkehr wird unter diesen Bedingungen nicht hinreichend Genüge getragen.“

Wie haben sich die Fahrgastzahlen seit Dezember 2014 im SPNV sowie bei der Saarbahn entwickelt (bitte monatlich oder zeitlich möglichst detailliert aufschlüsseln)?

Zu Frage 1:

Ausgewertete Zahlen, die die Entwicklung der Reisenden im SPNV des Saarlandes von Dezember 2014 bis heute belegen, liegen zurzeit noch nicht vor.

Im Jahr 2014 lag die Zahl der Reisenden auf den durch DB Regio bedienten Strecken im Saarland bei rd. 11,7 Mio. Fahrgästen.

Die Anzahl der Reisenden auf den nach der Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) befahrenen Streckenabschnitten der Saarbahn zwischen Saargemünd und Brebach (Obere Saar) bzw. Etzenhofen und Heusweiler (Köllertalstrecke) liegt für die Jahre 2014 und 2015 bei rund 1,3 Mio. Fahrgästen jährlich.

Für den gesamten Streckenbereich Brebach – Saarbrücken – Etzenhofen liegen keine aktuellen Zählungen vor.

Wie viele Verspätungen und Zugausfälle im saarländischen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ließen sich im Jahr 2015 auf Fahrzeugmangel und/oder Personalmangel zurückführen?

Zu Frage 2:

Eine exakt aufgeschlüsselte Verspätungsstatistik, aus der die Verspätungsursachen aller SPNV-Verkehre im Saarland detailliert hervorgehen, liegt nicht vor. Grundsätzlich gelten Züge mit einer Verspätung von mehr als 4:59 Minuten als verspätet (Altvertrag DB Regio: 5:59 Minuten). Züge mit einer Verspätung von mehr als 60 Minuten gelten grundsätzlich als ausgefallen und werden nicht vergütet.

Die Quote der Zugausfälle aufgrund von Personalmangel bei vlexx liegt nach Auswertung der vorliegenden Daten bei rd. 0,4 % im Jahr 2015.

Warum ist die Niedtalbahn nicht Bestandteil der neu ausgeschriebenen Lose?

- a) Wann und für welchen Zeitraum soll sie ausgeschrieben werden?
- b) Wie bewertet die Landesregierung dabei deren grenzüberschreitende Bedeutung mit Anschluss an die Züge in Bouzonville nach Thionville (Luxemburg)?
- c) Welche grenzüberschreitende Abstimmung mit dem lothringischen Aufgabenträger hat dazu stattgefunden?

Zu Frage 3:

Die derzeit laufende Ausschreibung für den Regionalbahnverkehr umfasst die Leistungen im Elektonetz. Bei der Niedtalbahn handelt es sich um eine reine Dieselstrecke. Aus produktionstechnischen Gründen wird die Niedtalbahn als eigenes Los nur mit Gebrauchtfahrzeugen ausgeschrieben. Die Vorveröffentlichung der Ausschreibung im EU-Amtsblatt erfolgte im Oktober 2014. Die Verkehrsleistung umfasst den Ausschreibungszeitraum Dezember 2018 bis Dezember 2023. Anschließend wird die Niedtalstrecke mit der dann auslaufenden Dieselstrecke Saarbrücken - St. Ingbert - Zweibrücken und weiteren Dieselstrecken in der Westpfalz (reines Diesel-Netz) gemeinsam ausgeschrieben.

Hinsichtlich der grenzüberschreitenden Bedeutung der Niedtalstrecke ist darauf hinzuweisen, dass das Zugangebot ab Bouzonville in Richtung Thionville (Luxemburg) lediglich ein Zugpaar/Tag umfasst. Eine Studie aus 2010 kommt zu dem Ergebnis, dass aus den für eine grenzüberschreitende Verbindung im Niedtal maßgeblichen Räumen Saarlouis und Dillingen in 2020 ein Grenzpendlerpotenzial von knapp 1.000 Personen zu erwarten ist. Selbst unter der überaus optimistischen Annahme, dass hiervon ca. 5 % den ÖPNV nutzen würden, bliebe somit lediglich ein Potenzial von ca. 50 Personen.

Hierbei ist jedoch auch zu berücksichtigen, dass es bereits heute ein Busangebot zwischen Saarlouis/Dillingen und Luxemburg gibt, mit kürzeren Fahrzeiten und Direktverbindungen auf den für Pendler wichtigen Kirchberg. Das Busangebot soll im Rahmen der Erarbeitung eines grenzüberschreitenden Mobilitätsschemas zwischen dem Saarland und Luxemburg (SMOT) weiter ausgebaut werden. Der Raum Saarbrücken ist mit 15 Buspaaren/Tag des Saarbrücken-Luxemburg-Express und einer Fahrzeit von 1:15 Stunden an Luxemburg angebunden.

Die Niedtalbahn war in der Vergangenheit mehrfach Gegenstand von Besprechungen und Schriftwechseln zwischen dem Saarland und dem lothringischen Aufgabenträger. Gemeinsame Anstrengungen zur Einrichtung eines Probebetriebs auf der Strecke Dillingen-Bouzonville blieben erfolglos, da eine Ausnahmegenehmigung für die im Rahmen der Karfreitagsverkehre eingesetzten Triebwagen für das französische Netz nicht erteilt wurde.

Die zwischenzeitlich auf französischer Seite erfolgte Reduzierung der Zahl der Zugpaare zwischen Bouzonville und Thionville/Luxemburg von drei Zugpaaren/Tag auf ein Zugpaar/Tag ist Indiz für die in diesem Bereich fehlende Nachfrage.

Für welche Regional-Express-Züge des "SÜWEX" zwischen Saarbrücken und Mannheim wurden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 als Kompensation für wegfallende, zuvor zeitparallel verkehrende Fernverkehrszüge, die Kapazitäten zur Beförderung von Personen erhöht?

Zu Frage 4:

Bei keiner SÜWEX-Leistung wurde die Kapazität nach dem Wegfall von Fernverkehrsleistungen erhöht. Die vorhandenen Kapazitäten werden mit 270 Sitzplätzen in Einfachtraktion bzw. 540 Sitzplätzen in Doppeltraktion als ausreichend erachtet; zudem sind in der Mehrzahl der Zeitlagen des weggefallenen Fernverkehrs ohnehin Doppeltraktionen im Einsatz.

Welche Saarbahn-, SÜwex- und Vlexx-Leistungen werden fahrplanmäßig als Doppeltraktion gefahren (bitte aufschlüsseln nach Tagen und Zugnummern für die vergangene Fahrplanperiode 2014/2015 und die aktuelle Fahrplanperiode 2015/2016)?

Zu Frage 5:

Maßgeblich bei der Beurteilung der Zugbildung im Bereich des Regionalexpresses ist nicht die Erfüllung einer Leistung in Doppeltraktion, sondern die Bereitstellung der vertraglich geforderten Mindestkapazitäten. Dies geschieht in Abhängigkeit von der Fahrzeuggröße.

Eine geforderte Mindestkapazität kann z.B. bei einer RB-Leistung mit Anforderung 200 Sitzplätzen durch die Zugbildung mit einem ET 425 (200 Sitzplätze insgesamt) oder mit zwei ET 426 mit jeweils 100 Sitzplätzen erreicht werden. Zudem sind in den Fahrzeugen auch die vorhandenen und zugelassenen Stehplätze hinzu zu rechnen. Ein Anspruch auf einen Sitzplatz besteht grundsätzlich nicht.

Die in den Ausschreibungsfahrplänen geforderten Mindestsitzplatzkapazitäten variieren entsprechend der Verkehrszeit und der durch vlexx gefahrenen RE 3 zwischen 160 und 540 Sitzplätzen und der durch SÜWEX gefahrenen RE 1 zwischen 270 und 540 Sitzplätzen. Aufgrund der verschiedenen Fahrzeuggrößen ist hier eine Vielzahl von Fahrzeugkombinationen möglich, die der Erfüllung der Mindestsitzplatzvorgaben Rechnung tragen. Durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen wird in den Angebotsfahrplänen in jedem Falle der Erfüllung der Mindestanforderungen Rechnung getragen.

Hinsichtlich der Verkehrsleistungen der Saarbahn werden folgende Züge planmäßig als Doppeltraktion gefahren:

2014-2015	2015-2016
Ri. Sarreguemines	
87155	87155
86183	86183
86185	86185
87165	87165
87167	87167
86197	86197
86199	86199
86401	86401
87179	87179
86405	86405
86409	86409
87197	87197
87205	87205
87209 (nur bis SBA)	87209 (nur bis SBA)
87217 (nur bis SBA)	87217 (nur bis SBA)

Ri. Lebach	
86180	86180
86184	86184
86188	86188
87154	87154
86194	86194
86196	86196
86198	86198
86400	86400
87164	87164
87166	87166
86418	86418
86458	86458
86472	86472
87196	87196
87204	87204

Welche dieser Leistungen konnten oder können derzeit nicht angeboten werden (bitte alle vorgesehenen, jedoch nicht durchgeführten Leistungen in Doppeltraktion mit den vom Verkehrsunternehmen angeführten Gründen für den jeweiligen Ausfall für die vergangene sowie die laufende Fahrplanperiode aufschlüsseln)?

Zu Frage 6:

Die erbetene detaillierte Aufschlüsselung der Leistungen kann für den SPNV nicht erfolgen. Abweichende Zugbildung bzw. nicht erfüllte Kapazitätsvorgaben auf Basis der Zugkilometer betragen im Netz des Regionalexpresses im Jahr 2015 bei vlexx rund 0,2 Prozent und bei SÜWEX rund 2 Prozent. Die Leistungen im Regionalbahnverkehr der DB Regio waren zu rund 1,7 Prozent betroffen (Ergebnis Zugbildung Qualitätsmessung 2015).

Die Saarbahn gewährleistet im Regelfall die Durchführung der o.a. Doppeltraktionen. Eine Auflistung der nicht durchgeführten Doppeltraktionen fahrtenspezifisch liegt nicht vor und ist auch nicht Bestandteil des Verkehrsvertrages. An Ferientagen, Samstagen oder Sonntagen werden planmäßig keine Doppeltraktionen eingesetzt. Für Sonderveranstaltungen wie z.B. Saarspektakel, verkaufsoffene Sonntage etc. werden Doppeltraktionen bedarfsweise eingesetzt.

Findet eine Fahrgastinformation über den Ausfall von Doppeltraktionen statt? Falls ja, in welcher Form? Gibt es eine gesonderte Information für Abonnementkunden, damit diese sich darauf einstellen können? Falls nein, warum nicht?

Zu Frage 7:

Es gibt in der Regel keine geplanten Ausfälle von bestellten Doppeltraktionen bzw. keine geplante Schlechterfüllung der vereinbarten Kapazitätsvorgaben.

Informationen über Ad-hoc Ausfälle sind über elektronische Medien aufgrund der Kurzfristigkeit nicht zu kommunizieren. Daher kann auch keine gesonderte Information an Abonnementkunden erfolgen. An größeren Stationen erfolgt ggf. eine Durchsage am Bahnsteig.

Eine separate Fahrgastinformation von Seite der Saarbahn bei Ausfällen der Doppeltraktion erfolgt nicht. Dies ist für die Saarbahn mit den vorhandenen Ressourcen derzeit nicht abbildbar.

Hat das Land für ausgefallene Doppeltraktionen Schadensersatz geltend gemacht? Falls ja, in welcher Höhe? Falls nein, warum nicht?

Zu Frage 8:

Die Unterschreitung der vertraglich geforderten Mindestkapazitäten wird in jedem Vertrag mit Strafzahlungen belegt. Die in jedem Verkehrsvertrag vereinbarten Strafen sind vertraulich. Nach Abrechnung aller Verkehrsverträge (ab Mitte des Jahres) kann eine Gesamtsumme genannt werden.

Macht das Land für ausgefallene Leistungen grundsätzlich Schadensersatz geltend? Falls ja, in welcher Höhe? Falls nein, warum nicht?

Zu Frage 9:

Für ausgefallene Leistungen wird grundsätzlich kein Bestellerentgelt gezahlt. Zusätzlich werden in den Verträgen vlexx und SÜWEX Vertragsstrafen fällig, wenn der Ausfall durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst verschuldet wird, z.B. wenn schuldhaft kein Personal oder Fahrzeug zur Verfügung steht. Die in jedem Verkehrsvertrag vereinbarten Strafen sind vertraulich. Nach Abrechnung aller Verkehrsverträge (ab Mitte des Jahres) kann eine Gesamtsumme genannt werden.