

ANFRAGE

des Abgeordneten Michael Neyses (PIRATEN)

betr.: Situation des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Saarland nach dem Fahrplanwechsel 2014

Mit dem Fahrplanwechsel 2014 wurden wesentliche Verbesserungen im SPNV im Saarland propagiert und zugesagt. In der am 05.12.2014 in Mainz stattgefundenen Halbjahressitzung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmer (VDV), Regionalgruppe Südwest, wurden die verschiedenen modernen Schienenfahrzeuge für den Einsatz in der Zuggattung Regionalexpress, insbesondere für die Bahnstrecken Mannheim-Saarbrücken-Trier-Koblenz und Saarbrücken-Mainz, vorgestellt.

Auf der Bahnstrecke Saarbrücken-Mainz herrschte für die Bahnbenutzer nach dem Fahrplanwechsel 2014 vielfach ein unzumutbarer Zustand, wie alle Medien berichteten. Der seinerzeit abgelehnte Mit-Bewerber Deutsche Bahn (DB) musste hilfswise einspringen, damit überhaupt ein Zugangebot gewährleistet werden konnte. Derzeit (Januar 2015) sollen die Verbindungen zwischen Saarbrücken und Mainz „stabil laufen“ (Vlexx), einige Unregelmäßigkeiten im Fahrplan werden aber vom Betreiber nicht ausgeschlossen.

Im Streckenabschnitt Saarbrücken-Trier fahren die neuen Regionalexpresszüge (Süwexx) bislang ohne weitere Probleme. Dafür hat die Qualität der Zuggattung „Regionalbahn“, die von Trier bis Homburg/Saar eingesetzt wird, erheblich gelitten. Immer öfter kursieren auf der besagten Strecke „Kurzzüge“, die zu einer Überfüllung der Züge führen. Das ist nicht nur ein Qualitätsnachteil, sondern berührt auch in erheblichem Maße die Verkehrssicherheit, wenn ab Landesgrenze in Richtung Saarbrücken durch den hohen Zuwachs an Berufspendlern die Fahrgäste dicht gedrängt im „Kurzzug“ stehen müssen. Bei einer Notbremsung würde mit vielen Verletzten zu rechnen sein. Vor Weihnachten (18.12.2014) gab es massive Beschwerden im Zug. Die DB-Mitarbeiterin wies darauf hin, dass diese Zuggattung vom Land bestellt worden sei. Es lägen Zählungen zugrunde, die einen „Kurzzug“ begründen würden.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Regierung des Saarlandes:

1. Wer hat die Qualität des Leistungserbringers auf der Bahnstrecke Saarbrücken-Mainz überprüft? Welche Kriterien wurden zugrunde gelegt?
2. War der Landesregierung bekannt, dass der Betreiber Vlexx keine Erfahrung mit der Ausrichtung eines SPNV in einem großen Streckennetz hat (Eigenaussage des Betreibers)?
3. Welche Gründe gaben den Ausschlag, einen neuen Betreiber für die Bahnstrecke Saarbrücken-Mainz dem bisherigen vorzuziehen (Qualität, Wirtschaftlichkeit)?
4. Nimmt das Land den Betreiber Vlexx für nicht erbrachte Leistung in Regress?
5. Wenn Vlexx die vereinbarte Leistung nicht erbringt oder erbringen kann, gibt es dann eine Möglichkeit, aus dem Vertrag mit Vlexx auszusteigen und anderweitig zu vergeben?
6. Hat die Landesregierung Kenntnis darüber, dass auf der Bahnstrecke Trier-Homburg häufig sogenannte Kurzzüge eingesetzt werden?
7. Sind diese „Kurzzüge“ Teil der Ausschreibung bzw. Bestellung des SPNV gewesen bzw. sind mit „Kurzzügen“ kostengünstigere Angebote formuliert worden?
8. Lagen Fahrgastzählungen hinsichtlich der Begründung von „Kurzzügen“, insbesondere beim morgendlichen und abendlichen Pendleraufkommen (Ankunftszeiten in Saarbrücken zwischen 07.30 - 09.30 Uhr), vor?
9. Welche Ausschreibungskriterien sind hinsichtlich der Vergabe der Verkehrsleistung auf der Regionalbahn-Strecke Trier-Homburg formuliert worden?
10. Gibt es hinsichtlich des Einsatzes von „Kurzzügen auf der o.g. Bahnstrecke“ eine Abstimmung mit dem Land Rheinland-Pfalz?