

Antrag

der Abg. Boris Palmer u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

Folgen der Preisreform der Bahn und der Fahrplanumstellungen in Baden-Württemberg im Dezember 2002

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. welche Entwicklungen sich hinsichtlich der Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr seit der Einführung des neuen Preissystems der Bahn abzeichnen, und wie die Landesregierung diese Entwicklung beurteilt;
2. a) welche Folgen die Landesregierung auf der Verbindung Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg sieht hinsichtlich einer Abwanderung von Fahrgästen von den teureren IC-Zügen auf Nahverkehrszüge,

b) welche Kenntnis sie über die vielfach beklagten Kapazitätsengpässe in den Zügen zwischen Karlsruhe und Stuttgart besitzt und wo sie Nachbesserungsbedarf sieht;
3. a) wie sie die Situation von Pendlern zwischen Freiburg und Basel beurteilt, die über markante Preissteigerungen (Umstellung von IC auf ICE) bei gleichzeitigem Kapazitätsabbau (ICE-Kurzzüge mit Sitzplatzmangel) klagen;

b) welche Verbesserungsmaßnahmen sie für diese Relation vorschlägt;
4. welche weiteren besonderen Problemfälle der Landesregierung bekannt sind, wo entsprechend Handlungsbedarf zur Verbesserung der Situation besteht, und welche Maßnahmen bereits eingeleitet wurden.

02. 04. 2003

Boris Palmer, Walter, Dederer, Bauer, Lösch GRÜNE

Begründung

Nach der Einführung des neuen Preissystems für den Fernverkehr der Deutsche Bahn AG ist es zu einem Umsatzeinbruch im Personenverkehr gekommen. Entsprechende Informationen über Auswirkungen auf den Nahverkehr sind bislang nicht zugänglich. Das Land als Besteller des Nahverkehrs sollte diese Entwicklung genau beobachten, um gegebenenfalls gegensteuern zu können.

Mit der grundsätzlichen Systemumstellung im Fernverkehrstarif ging eine Produktumstellung von Interregio auf Intercity auf einigen wichtigen Verbindungen in Baden-Württemberg einher. Dies führte zu teilweise deutlichen Preiserhöhungen für die Fahrgäste, z. B. auf der Verbindung zwischen Karlsruhe und Stuttgart. Die Fahrgäste konzentrieren sich auf die Nahverkehrszüge.

Daneben häufen sich die Klagen von Fahrgästen, dass insbesondere zwischen Karlsruhe und Stuttgart die seit der Fahrplanumstellung bereitgestellten Zugkapazitäten nicht ausreichen.

Ein weiterer Problemfall für die Pendler scheint die Verbindung zwischen Freiburg und Basel zu sein. Durch die Umstellung von Intercityzügen auf ICE-Kurzzüge ist diese Verbindung deutlich teurer geworden, gleichzeitig wurde das Platzangebot deutlich verringert, so dass viele Pendler stehen müssen. Die Nutzung von reinen Nahverkehrszügen mit einer doppelten Fahrzeit ist auf dieser Relation keine echte Alternative.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 24. April 2003 Nr. 33-3822.0-00/253 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

1. Welche Entwicklungen zeichnen sich hinsichtlich der Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr seit der Einführung des neuen Preissystems der Bahn ab, und wie beurteilt die Landesregierung diese Entwicklung?

Zu1.:

Bei den Zahlen über die Entwicklung der Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr und deren Entwicklung seit Einführung des neuen Preissystems handelt es sich um unternehmensbezogene Daten der DB AG, die diese in der Regel nicht veröffentlicht, sondern lediglich dem Aufsichtsrat und dem Eigentümer gegenüber bekannt gibt. Die DB AG hat jedoch mitgeteilt, dass es durch die Einführung des neuen Preissystems grundsätzlich zu keinem Verlagerungseffekt zwischen den Produkten gekommen sei. Verlagerungseffekte bzw. Preisänderungen seien jedoch aufgrund der Einstellung und des Produkts InterRegio (IR) und der Umstellung von Linien auf InterCity-Züge (IC) bzw. Neueinführung von InterRegioExpress-Zügen (IRE) eingetreten. Dem Ministerium für Umwelt und Verkehr liegen keine weiteren Erkenntnisse hierzu vor. Eine Beurteilung der Entwicklung ist folglich auch nicht möglich.

2. a) Welche Folgen sieht die Landesregierung auf der Verbindung Karlsruhe-Stuttgart-Nürnberg hinsichtlich einer Abwanderung von Fahrgästen von den teureren IC-Zügen auf Nahverkehrszüge?

b) Welche Kenntnis besitzt sie über die vielfach beklagten Kapazitätsengpässe in den Zügen zwischen Karlsruhe und Stuttgart, und wo sieht sie Nachbesserungsbedarf?

Zu 2. a) und b):

Ob eine Abwanderung von Fahrgästen von den IC-Zügen auf Nahverkehrszüge stattfindet, ist dem Ministerium für Umwelt und Verkehr nicht bekannt, da, wie vorstehend ausgeführt, entsprechende Zahlen seitens der DB AG fehlen.

Engpässe bei der Kapazität der Züge Karlsruhe–Stuttgart gibt es nach Kenntnis des Ministeriums für Umwelt und Verkehr in einzelnen, in Berufsverkehrslagen verkehrenden Fernverkehrszügen. Der Fernverkehr ist eigenwirtschaftliche Aufgabe der DB AG, auf den das Land keinen Einfluss hat. Wir haben dennoch gegenüber der DB Reise&Touristik AG auf Verbesserungen (zusätzliche Wagen, zusätzliche Züge) gedrängt. So wird z. B. auf der Strecke Karlsruhe–Stuttgart seit Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 der infolge der kürzeren Reisezeit stärker frequentierte IC 2263 (Karlsruhe ab 7.03 Uhr, Durlach ab 7.09 Uhr, Bruchsal ab 7.20 Uhr) seit 27. Januar 2003 um zwei Reisezugwagen verstärkt, sodass hier weitestgehend keine Überbesetzungen mehr auftreten. Für den IC 2561 (Bruchsal ab 6.23 Uhr) konnte ebenfalls eine Verstärkung um einen Wagen erreicht werden.

Nach Auffassung der DB Reise&Touristik AG muss sich die Platzkapazität der Züge im Fernverkehr an der durchschnittlichen Nachfrage ausrichten. Ein Sitzplatzangebot, das auf extrem starke Nachfragespitzen auf kurzen Teilstrecken ausgerichtet ist, wäre wirtschaftlich nicht darstellbar und würde von den Kunden wegen der notwendigen Umlegung der Kosten nicht akzeptiert.

3. a) Wie beurteilt die Landesregierung die Situation von Pendlern zwischen Freiburg und Basel, die über markante Preissteigerungen (Umstellung von IC auf ICE) bei gleichzeitigem Kapazitätsabbau (ICE-Kurzzüge mit Sitzplatzmangel) klagen?

b) Welche Verbesserungsmaßnahmen schlägt sie für diese Relation vor?

Zu 3. a) und b):

Laut DB Reise&Touristik AG bedingt die generelle Angebotsumstellung im Rheintal von lokbespannten IC-Zügen auf InterCityExpress-Züge (ICE), dass der bislang als IC um 7.02 Uhr von Freiburg nach Basel verkehrende Zug nicht mehr zur Verfügung steht. Das Ersatzprodukt (ICE 609) besteht aus einem ICE-3-Triebzug, der jedoch mit 342 Sitzplätzen in der 2. und 98 Plätzen in der 1. Klasse an den meisten Tagen ausreichend dimensioniert ist. Sollte im Einzelfall ein Teil der Reisenden keinen Sitzplatz finden, wird dies angesichts der Fahrzeit von rund 1/2 Stunde von der DB Reise&Touristik AG für noch vertretbar gehalten.

Weiterhin stehen in der Relation Freiburg–Basel im morgendlichen Berufsverkehr zwischen 6.00 Uhr und 8.00 Uhr neben der besagten ICE-Verbindung drei (RB) RegionalBahn-Züge und ein RegionalExpress-Zug (RE) als alternative Fahrmöglichkeiten zur Verfügung.

Mit dem Produktwechsel von IC auf ICE ergeben sich – unabhängig vom neuen Preissystem – neue Fahrpreise. Diese entsprechen nach Aussage der DB Reise&Touristik AG weitgehend den Preisen der bisher auf dieser Strecke verkehrenden ICE. Die von einzelnen Kunden oder aus Pendlerkrei-

sen gewünschte Wiedereinführung der Taktverkehre mit IC-Zügen würde zwar die geforderte Preisänderung bringen, hätte aber gleichzeitig zur Folge, dass auch die von der Region unterstützte direkte Anbindung des Oberrheintals über die Neubaustrecke Frankfurt (Main)–Köln an den Wirtschafts- und Verkehrsraum Rhein/Ruhr mit einem Reisezeitgewinn von einer Stunde und die durchgehenden ICE-Verbindungen in die Bundeshauptstadt wieder aufgegeben werden müssten. Die Abkopplung der wichtigen Verkehrsachse Basel–Mannheim vom ICE-Hochgeschwindigkeitsverkehr wäre nach Auffassung der DB Reise&Touristik AG ein Rückschritt. Dies ist auch vor dem Hintergrund zu sehen, dass mit Fertigstellung der Ausbaustrecke Karlsruhe–Basel nur mit ICE-Zügen die erwarteten Fahrzeitgewinne erzielt werden können, die die Wettbewerbsfähigkeit der umweltfreundlicheren Schiene gegenüber dem Auto und dem Luftverkehr auf kurzer bis mittlerer Entfernung erhöht und die notwendigen deutlichen Fahrgastzuwächse erwarten lässt.

Das Ministerium für Umwelt und Verkehr bedauert diese Entwicklung, muss aber darauf verweisen, dass es sich auch hierbei um Fernverkehr handelt, für den die DB Reise&Touristik AG, nicht aber das Land zuständig ist. Insoweit wird auf Ziff. 2 verwiesen.

4. Welche weiteren besonderen Problemfälle sind der Landesregierung bekannt, wo besteht entsprechend Handlungsbedarf zur Verbesserung der Situation und welche Maßnahmen wurden bereits eingeleitet?

Zu 4.:

Beschwerden liegen dem Ministerium für Umwelt und Verkehr aktuell aus dem Bereich Karlsruhe/Heidelberg–Bergstraße–Frankfurt vor. Dabei handelt es sich ebenfalls um Fernverkehr, für den die DB Reise&Touristik AG verantwortlich ist und die vorstehenden Ausführungen gelten.

In Vertretung

Dr. Birn

Ministerialdirektor