



HESSISCHER LANDTAG

25. 08. 2010

Kleine Anfrage

des Abg. Merz (SPD) vom 01.07.2010

betreffend Schienenverkehrsverbindungen in Mittelhessen

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

Seit Jahren sind im hessischen Schienennetz Mängel hinsichtlich fehlender Kapazität, zu niedriger Geschwindigkeiten, fehlender Trennung schnellen und langsamen Verkehrs festzustellen. Zahlreiche Mängel sind bereits Bestandteil des Entwurfs von 2006 zur Anhörung des Regionalplans Mittelhessen. Fahrplanumstellungen haben darüber hinaus im mittelhessischen Raum zu einer Ausdünnung von Verbindungen, zwingenden Umstiegs für Fahrgäste auf teurere Verbindungen, sowie Verlängerungen von Fahrzeiten geführt.

Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:

Die Bahnstrecken in Hessen bewältigen täglich mehrere Tausend Zugfahrten, die miteinander in einem Gesamtfahrplan koordiniert werden müssen. Erhebliche Veränderungen einer Linie führen auf den hochbelasteten Hauptstrecken häufig zu Folgewirkungen bei allen weiteren dort verkehrenden Linien. Entsprechend seiner grundgesetzlichen Zuständigkeit prüft die Bundesregierung im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung, ob und in welchem Umfang Neu- und Ausbaumaßnahmen - abhängig von der prognostizierten Verkehrsentwicklung - erforderlich sind. Darüber hinaus werden Ausbaumaßnahmen für den Schienenpersonennahverkehr mit Landesmitteln und aus dem GVFG-Bundesprogramm gefördert.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Wie bewertet die Landesregierung diese Mängel mit Blick auf die Ziele des ÖPNV-Gesetzes und der Auswirkungen auf den Pendler- und Güterverkehr (Entwicklung von 1995 bis 2010)?

Die Nutzung des ÖPNV ist in der Zeit von 1996 bis 2008 nach Angaben des RMV in dessen Verbundgebiet von 540 Mio. auf 655 Mio. Personenfahrten pro Jahr gewachsen. Der regionale Bahnverkehr (SPNV) hat daran einen Anteil von ca. 26 v.H. In der gleichen Zeit sind die bestellten Fahrplanleistungen im SPNV von 32 Mio. auf 38 Mio. Zugkilometer pro Jahr gestiegen. Darüber hinaus wurde die Platzkapazität bei vielen Zügen erhöht.

Auswirkungen auf den Pendlerverkehr ergeben sich in den Hauptverkehrszeiten insbesondere dadurch, dass möglichst viele Zugfahrten in der Hauptfahrtrichtung gebündelt nacheinander durchgeführt werden müssen. Über diese Zeiträume - jeweils ca. drei bis vier Stunden - ist die Infrastruktur in einer Fahrtrichtung maximal ausgenutzt. In der Gegenrichtung und in den übrigen Zeiten ist die Inanspruchnahme geringer. Folge der dichten Bündelung ist - neben dem Einsatz längerer Züge - die Tatsache, dass von den sonst bestehenden Taktzeiten des Fahrplans abgewichen wird, um zusätzliche Zugfahrten auf den Strecken zu ermöglichen. Im Falle von Störungen, die durch technische Ursachen, personelle Fehlhandlungen oder externe Gründe bedingt sein können, steigt das Verspätungsrisiko in diesem Zeitraum an.

Frage 2. Welche Maßnahmen hat die Landesregierung ergriffen, um die Ziele des ÖPNV-Gesetzes voranzutreiben?

Mit dem ÖPNV-Gesetz verfolgt das Land Hessen das Ziel, dass der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) als Teil des Gesamtverkehrssystems dazu beiträgt, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Der ÖPNV soll dabei als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens gestärkt werden. Das Angebot des ÖPNV soll leistungsfähig und effizient gestaltet werden.

Hierzu wurden am 14.12.2009 Finanzierungsvereinbarungen mit den drei hessischen Verkehrsverbänden RMV, NVV und VRN für die Jahre 2010 bis 2014 unterzeichnet. Darin sind Ziele bestimmt, deren Erreichung messbar nachvollzogen wird. Für den RMV lauten die Ziele Steigerung der Marktreichweite (gemessen an der Höhe der Fahrgeldeinnahmen unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage), Steigerung der Kundenzufriedenheit (Pünktlichkeit, Service, Sauberkeit und Sicherheit im Schienenpersonennahverkehr und im regionalen Busverkehr, gemessen direkt am Fahrgast) sowie Effizienzsteigerung (gemessen am Preisdeckungsgrad im Regionalverkehr und am Anteil der Leistungen, die im Wettbewerb vergeben werden). Das Land stellt dem für den SPNV in Mittelhessen zuständigen RMV zur Erreichung dieser Ziele für die Jahre 2010 - 2014 Fördermittel in Höhe von 2,5 Mrd. € zur Verfügung.

Über die Verbundförderung hinaus werden Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur mit im Mittel über 40 Mio. € p.a. gefördert.

Frage 3. Sind der Landesregierung konkrete Maßnahmen der DB AG zum Ausbau der Main-Weser-Strecke bekannt und wie bewertet sie diese Maßnahmen?

Das Land Hessen fordert und unterstützt seit vielen Jahren den Ausbau der Main-Weser-Bahn im Bereich der S-Bahn Rhein-Main, um diese auf separater Gleisinfrastruktur zu führen. Dadurch werden sich für den regionalen Personenverkehr der Relation Kassel/Mittelhessen - Frankfurt zusätzliche Kapazitäten und ein größerer Spielraum für die Fahrplangestaltung eröffnen. Die Verspätungsanfälligkeit auf der Strecke wird gleichzeitig minimiert. Der Ausbau soll in zwei Baustufen erfolgen:

Baustufe 1: Frankfurt (West) - Bad Vilbel, Baustufe 2: Bad Vilbel - Friedberg.

Gegenwärtig hängt der mögliche Baubeginn für die erste Ausbaustufe noch von dem Zeitpunkt ab, zu dem die Planfeststellung rechtskräftig wird. Die Ausbaumaßnahmen sollen in den nächsten Jahren erfolgen und werden über Mittel des GVFG des Bundes, des Finanzausgleichsgesetzes (FAG) sowie aus dem Entflechtungsgesetz in erheblichem Umfang gefördert.

Weitere Verbesserungen von Kapazität und Qualität auf der Strecke werden durch die geplanten elektronischen Stellwerke in Guntershausen und Friedberg sowie durch Ausbaumaßnahmen im Rahmen des Programms Seehafen-hinterlandverkehr (größere Nutzlänge der Überholungsgleise in Butzbach und zweigleisiger Ausbau der Verbindung zwischen Main-Weser-Bahn und Main-Neckar-Bahn in Frankfurt-Galluswarte) eintreten.

Als weiteres Maßnahmenbündel zur Verbesserung des Schienengüterverkehrs plant die DB AG ein sog. "Wachstumsprogramm", das derzeit im Rahmen der aktuellen Neubewertung zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) auf Finanzierbarkeit geprüft wird. Gegenstand des Wachstumsprogramms auf der Main-Weser-Bahn ist der Bau eines Puffergleises in Gießen-Burgwald.

Frage 4. Sind der Landesregierung konkrete Maßnahmen der DB AG zum Ausbau der Ruhr-Sieg-Strecke bekannt und wie bewertet sie diese Maßnahmen?

Gegenstand des "Wachstumsprogramms" der DB AG zur Verbesserung des Schienengüterverkehrs (s.a. Antwort zu Frage 3) ist die Ertüchtigung der Tunnel auf der Ruhr-Sieg-Strecke für kombinierten Ladungsverkehr.

Frage 5. Sind der Landesregierung konkrete Maßnahmen zum Anschluss Mittelhessens an das ICE-Netz zur Schaffung umsteigefreier Verbindungen von Mittelhessen nach Berlin und anderen Endpunkten in Nord- bzw. Ostdeutschland bekannt und wie bewertet sie diese Maßnahmen?

Die Region Mittelhessen wird im Fernverkehr

- zum einen direkt durch die 2-stündliche IC-Linie 26 Binz/Stralsund - Hamburg - Hannover - Kassel - Marburg - Gießen - Frankfurt am Main - Karlsruhe und
- zum anderen mit einmaligen Umstieg z.B. in Frankfurt am Main oder Kassel

durch die DB erschlossen. Dabei wird z.B. Berlin von Gießen (oder Marburg) mit einmaligem Umstieg in Kassel-Wilhelmshöhe bzw. in Hannover in 4:20 Std. bis 4:36 Std. erreicht (von Marburg entsprechend schneller).

Darüber hinaus gibt es

- eine tägliche EC-Verbindung Siegen - Salzburg über Dillenburg, Wetzlar, Gießen und Frankfurt am Main (dann Stuttgart und München), die auch von Pendlern aus dem Lahn-Dill-Kreis Richtung Rhein-Main genutzt wird,
- eine tägliche Direktverbindung von Gießen und Marburg mit der Region Schwarzwald/Bodensee
- sowie eine abendliche Direktverbindung sonntags von Berlin nach Mittelhessen.

In den letzten Jahren hat DB Fernverkehr das Angebot für Mittelhessen insbesondere in Bezug auf die Attraktivität von Direktverbindungen deutlich verbessert. So wurde z.B. die Reisezeit zum Fahrplan 2010 mit den Direktzügen von Gießen und Marburg nach Hannover und Hamburg um 30 Minuten verkürzt:

Reisezeit in Direktverbindungen	2009	2010
Gießen - Hannover	2 h 51 min	2 h 21 min
Gießen - Hamburg	4 h 23 min	3 h 53 min
Marburg - Hannover	2 h 36 min	2 h 06 min
Marburg - Hamburg	4 h 08 min	3 h 38 min

Das ebenfalls zum Fahrplan 2010 neu eingeführte Angebot von EC-Zügen von Dillenburg und Wetzlar nach Frankfurt und weiter nach Stuttgart, München und Salzburg (und zurück) erschließt probeweise auch diesen Teil von Mittelhessen nun wieder durch DB Fernverkehr. Die Züge verkehren zunächst zwei Jahre und werden dann auf die Marktakzeptanz überprüft.

Auch im Fahrplan 2011 wird es wieder Verbesserungen für die Region geben:

So wird ein IC-Zugpaar an Samstagen eine Direktverbindung von Gießen und Marburg nach Berlin und zurück ermöglichen. Die Abfahrt wird in Gießen um 7:35 Uhr und in Marburg um 7:50 Uhr erfolgen. Berlin wird dann umsteigefrei gegen 12 Uhr erreicht. In der Gegenrichtung geht es gegen 14 Uhr ab Berlin mit Ankunft in Marburg um 18:03 Uhr und Gießen um 18:21 Uhr. Zusammen mit der schon heute existierenden Verbindung an Sonntagabenden von Berlin (ab ca. 19 Uhr) nach Marburg und Gießen sind somit Wochenendausflüge in die Hauptstadt nun umsteigefrei möglich.

Darüber hinaus wird es an Wochenenden (Samstag und Sonntag) neue Direktverbindungen (in beide Richtungen) für Gießen und Marburg an die schleswig-holsteinische Küste und auf die Insel Sylt geben, dies jeweils ab 09:30 Uhr bzw. an 19:30 Uhr.

Im Hinblick auf mögliche ICE-Verkehre ist zu berücksichtigen, dass die Main-Weser-Bahn im Netz der DB AG eine relativ langsame Strecke ist. So beträgt die Fahrzeit zwischen Kassel und Frankfurt über Marburg knapp

zwei Stunden und ist damit ca. 30 bis 37 Minuten länger als bei einer Fahrt über Fulda. Die DB Fernverkehr AG sieht vor diesem Hintergrund derzeit keine Möglichkeit, Verbindungen mit ICE-Zügen via Mittelhessen anzubieten. Wegen der Streckeneigenschaften der Main-Weser-Bahn würden die Reisezeitvorteile gegenüber den vorhandenen Angeboten mit IC-Zügen in Richtung Hannover/Hamburg gering ausfallen. Eine Umleitung heutiger ICE-Verbindungen von Basel und Stuttgart nach Hamburg und Berlin (heute über Frankfurt, Fulda und Kassel) auf eine Führung via Gießen und Marburg würde sogar eine deutliche Reisezeitverlängerung bedeuten, die von den Kunden keinesfalls akzeptiert würde und somit zu einer sehr geringen Auslastung dieser ICE-Züge führen müsste.

Frage 6. Welche Maßnahmen ergreift die Landesregierung, um einen entsprechenden Ausbau der genannten Strecken und des Anschlusses Mittelhessens an das ICE-Netz voranzutreiben?

Als erstes Ziel für Mittelhessen galt es, die zeitweilig in ihrem Bestand gefährdete IC-Linie 26 dauerhaft zu sichern. Die Landesregierung begrüßt, dass diese Linie durch Führung über die Neubaustrecke nördlich von Kassel seit Dez. 2009 erheblich beschleunigt wurde und so attraktiver wurde. Ziel muss es nunmehr sein, dass auf dieser Linie neue Fahrzeuge zum Einsatz kommen, sobald die von der DB geplanten Neubeschaffungen realisiert werden. Ob diese Linie langfristig als ICE-Linie betrieben werden sollte, ist aus Sicht der Landesregierung gründlich abzuwägen. Der Einsatz teurer ICE-Fahrzeuge wäre voraussichtlich mit Fahrpreissteigerungen verbunden. Auch hätte eine ICE-Linie vermutlich nicht die hohe Erschließungswirkung wie die derzeitige IC-Linie, die nicht nur in Gießen und Marburg, sondern auch in Friedberg, Treysa und Wabern regelmäßig hält. Vorteil der IC-Züge ist weiterhin die Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder, was dem Fahrradtourismus in Mittelhessen entgegenkommt und in ICE-Zügen nicht gegeben ist. Da darüber hinaus die DB AG keine Möglichkeit sieht, eine eigenwirtschaftliche ICE-Linie durch Mittelhessen zu betreiben, werden aus Sicht der Landesregierung auf absehbare Zeit direkte Fernverkehrsverbindungen nur über eine IC-Linie hergestellt werden und der Anschluss Mittelhessens an das ICE-Netz wird über Umsteigeverbindungen in Kassel und Frankfurt a. M. erfolgen. Die Landesregierung wird allerdings darauf drängen, dass die Option zusätzlicher Direktverbindungen über die Main-Weser-Bahn regelmäßig neu geprüft wird. Hierfür sprechen auch die Kapazitätsengpässe auf der schnelleren Verbindung über Fulda einerseits und die zu erwartende zusätzliche Trassenkapazität auf der Main-Weser-Bahn nach Realisierung der separaten S-Bahngleise zwischen Frankfurt (West) und Bad Vilbel bzw. Friedberg andererseits.

Frage 7. Wie bewertet die Landesregierung die Auswirkungen des Fehlens der Möglichkeit, RMV-Fahrkarten gegen Einzelzuschläge in InterCitys zu nutzen, auf den Pendlerverkehr, insbesondere auf der Kassel-Frankfurt-Verbindung?

Die Verbindungen aus dem RMV-Gebiet nach Kassel-Wilhelmshöhe liegen außerhalb des RMV-Verbundtarifes. Für die Relationen im Verbundgebiet wurden nach intensiven Verhandlungen Konditionen für eine Tarifkooperation zwischen RMV und DB AG vereinbart. Inhaber von RMV Wochen-, Monats- und Jahreskarten können von der DB AG Zuschlags-Zeitkarten für die IC-Nutzung erwerben. Dieses Tarifangebot der DB AG ist insbesondere für die regelmäßig fahrenden Pendler konzipiert. Die DB AG lehnt es ab, für Einzelfahrten von Verbundkunden Einzelzuschläge anzubieten. Einzelfahrten sind nach allgemeiner Erfahrung teurer als Zeitkarten; sie wären daher eher für Gelegenheitsfahrer attraktiv und weniger für regelmäßige Pendler. Die Landesregierung bedauert dennoch das eingeschränkte Zuschlagangebot, sieht aber keine Möglichkeit, die grundsätzliche Tarifpolitik der DB AG diesbezüglich zu ändern.

Wiesbaden, 12. August 2010

Dieter Posch