

## Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Ole Thorben Buschhüter (SPD) vom 11.02.10

### und Antwort des Senats

**Betr.: Fahrplanänderungen bei der Linie R 10**

*Seit dem 13. Dezember 2009 gilt für die Linie R 10 ein neuer Fahrplan. Zu diesem Zeitpunkt wurde auch die Vergabe des Teilnetzes Schleswig-Holstein Ost an die Deutsche Bahn Regio AG wirksam. Diese Vergabeentscheidung beinhaltet unter anderem, dass der Regionalexpress (RE) montags bis freitags mit Ausnahme der Tagesrandlagen im Halbstundentakt fährt. Bei der Regionalbahn (RB) sollte das bisherige Zugangebot dagegen beibehalten werden (vergleiche Drs. 19/1047). Zwar gibt es bei der RB jetzt montags bis freitags täglich immerhin 52 Zugpaare, eines mehr als vorher, jedoch wurde dafür samstags und sonntags morgens je ein Zugpaar gestrichen und die Abfahrtszeiten der Verstärkerzüge wurden in den Hauptverkehrszeiten teilweise zum Nachteil der Fahrgäste geändert. Im Ergebnis ist festzustellen, dass der neue Fahrplan für die Fahrgäste der RB eher eine Verschlechterung darstellt als den Erhalt des Status quo.*

*Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:*

Der Senat beantwortet die Fragen auf Grundlage von Auskünften der Deutsche Bahn Regio AG (DB Regio AG) und der Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH (LVS) wie folgt:

1. *In der Drs. 19/1047 heißt es: „Von Montag bis Freitag wird mit Ausnahme der Tagesrandlagen ein Halbstundentakt eingerichtet, der zudem noch in den Hauptverkehrszeiten durch je einen Verstärkerzug in Lastrichtung ergänzt wird (in Richtung Hamburg zwischen 6 und 7 Uhr, in Richtung Lübeck zwischen 17 und 18 Uhr).“ Tatsächlich fahren seit dem Fahrplanwechsel je zwei Verstärkerzüge in Lastrichtung, ohne Halt zwischen Hamburg Hauptbahnhof und Lübeck Hauptbahnhof (Sprinter-RE). Die morgendlichen Sprinter-RE erreichen Hamburg Hauptbahnhof um 7.14 Uhr und 8.14 Uhr mit einer Fahrtdauer von 39 Minuten, die nachmittäglichen Sprinter-RE verlassen Hamburg Hauptbahnhof um 16.42 Uhr und 17.41 Uhr und benötigen für die Rückfahrt fünf Minuten länger. Unglücklicherweise fahren diese Züge direkt nach dem regulären RE, der drei Zwischenstopps einlegt. Damit kann hier von einem „Sprinter“ keine Rede sein: Statt Zwischenstopps einzulegen, fährt der Sprinter-RE einfach langsamer, um den Abstand zum vorausfahrenden Zug, der trotz Stopps nur 42 Minuten für die Strecke braucht, zu halten.*
  - a) *Warum werden entgegen der Mitteilung des Senats in der Drs. 19/1047 je zwei Verstärker-RE in Lastrichtung eingesetzt statt nur einem?*

In der Drs. 19/1047 ist der damals bekannte Stand des Vergabeverfahrens wiedergegeben worden. Das vom Land Schleswig-Holstein in Abstimmung mit den Ländern Hamburg und Niedersachsen letztlich ausgewählte Nebenangebot der DB Regio AG, Regionalbahn Schleswig-Holstein enthält jedoch zwei zusätzliche Verstärker-RE pro Richtung. Diese Züge sollen über Lübeck hinaus mit allen Unterwegshalten bis Kiel verlängert werden, um Fahrgästen aus den Landkreisen Ostholstein und Plön in attraktiven Zeitlagen umsteigefreie Verbindungen nach und von Hamburg Hauptbahnhof anbieten zu können. Im Gegensatz zum bisherigen Fahrplanangebot sollen diese Züge in erster Linie die Funktion einer Direktverbindung mit Hamburg für die Orte nördlich von Lübeck erfüllen und nicht mehr vordringlich der Entlastung für die Fahrten nur zwischen Hamburg und Lübeck dienen.

Die vorgesehenen Fahrplantrassen dieser Züge zwischen Lübeck und Kiel können erst nach Fertigstellung des Infrastrukturausbaus zwischen Plön und Kiel belegt werden (voraussichtlich ab 13. Juni 2010).

- b) *Inwieweit erfüllen nach Meinung der zuständigen Behörde, des HVV und der DB Regio AG die nachmittäglichen Sprinter-RE angesichts ihrer Lage im Fahrplan und ihrer Fahrtdauer überhaupt ihren Zweck?*

Neben einer schnellen Verbindung ohne Halt zwischen Hamburg und Lübeck dienen die Verstärker-RE ab 13. Juni 2010 auch einer umsteigefreien Weiterführung in Richtung Kiel.

Eine andere Fahrplanlage der am Nachmittag derzeit noch in Lübeck endenden Züge wäre zwar wünschenswert, ist jedoch angesichts der engen Trassenlagen auf der Strecke zwischen Hamburg und Ahrensburg und angesichts der Tatsache, dass ab Mitte Juni dieses Jahres die Züge in genau dieser Fahrplanlage fahren müssen, nicht möglich.

- c) *Was kosten die nachmittäglichen Sprinter-RE die Freie und Hansestadt Hamburg?*

Preise für einzelne Züge wurden im Rahmen des Vergabeverfahrens nicht abgefragt, da für das Fahrplanangebot ein Gesamtpreis gefordert war.

- d) *Warum können die nachmittäglichen Sprinter-RE die jeweils voran-fahrenden regulären RE nicht unterwegs überholen?*

Eine Überholung des regulären RE wäre zwar theoretisch in Ahrensburg möglich, doch würde die frühere Ankunft in Lübeck Hauptbahnhof zu einer längeren Aufenthaltszeit vor der Weiterfahrt nach Kiel führen. Dies ist nach Auffassung der DB Regio AG nicht sinnvoll.

- e) *Inwieweit beabsichtigen die Aufgabenträger und die DB Regio AG die nachmittäglichen Sprinter-RE zukünftig vor dem regulären RE fahren zu lassen, damit sie ihre entlastende Wirkung tatsächlich entfalten können?*

Siehe Antwort zu 1. b).

2. *Statt vier Verstärker-RB, die Hamburg Hauptbahnhof laut Fahrplan 2009 zwischen 6.55 Uhr und 8.30 Uhr verließen, gibt es im Fahrplan 2010 nun fünf Verstärker-RB, allerdings bereits zwischen 5.26 Uhr und 7.29 Uhr. Die Verstärker-RB, die Hamburg Hauptbahnhof laut vorherigem Fahrplan um 7.55 und 8.30 Uhr verlassen haben, wurden gestrichen.*

- a) *Warum werden die morgendlichen Verstärker-RB von Hamburg Hauptbahnhof Richtung Ahrensburg nun bereits deutlich früher als bisher eingesetzt?*
- b) *Warum fährt der letzte Verstärker-RB bereits um 7.29 Uhr von Hamburg Hauptbahnhof Richtung Ahrensburg und nicht erst eine Stunde später?*

- c) *Wurde diese Fahrplankomponente von den Aufgabenträgern ausdrücklich so bestellt?*
- d) *Inwieweit sind diese Änderungen im Fahrplan das Ergebnis einer Nachfrage-Analyse und inwieweit wurden sie am Bedarf aus Sicht der Fahrgäste ausgerichtet?*

Das Fahrplanangebot des Jahres 2010 ist so gestaltet, dass einerseits die nachfragestärksten Zeiten bedient und die Halte auf Hamburger Gebiet und in Ahrensburg sowie in Bargteheide mindestens so oft angefahren werden wie im Fahrplan 2006, der der Ausschreibung der Verkehrsleistung zugrunde lag, andererseits aber auf Leerfahrten komplett verzichtet werden kann. Während also bisher morgens sechs Verstärker-RB von Ahrensburg Richtung Hamburg und nur vier in der Gegenrichtung unterwegs waren, ist das Verhältnis beider Richtungen nun mit jeweils fünf Fahrten ausgeglichen. Die fünf nachfragestärksten Abfahrten ab Ahrensburg in Richtung Hamburg Hauptbahnhof sind erhalten geblieben und geben damit auch die Fahrplanlagen der wesentlich schwächer nachgefragten Fahrten von Hamburg Hauptbahnhof nach Ahrensburg vor.

- 3. *Von Fahrgästen der R 10 (RB) wird kritisiert, dass es anders als im Fahrplan 2009 zwischen 17.16 Uhr und 17.46 Uhr keinen Verstärkerzug ab Hamburg Hauptbahnhof mehr gibt. So klafft in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit eine Angebotslücke von 30 Minuten. Der reguläre Zug um 17.46 Uhr soll stets brechend voll sein. Der früher vorhandene Verstärkerzug um 17.37 Uhr wurde gestrichen, stattdessen fährt zur selben Zeit nun ein RE, der erst in Ahrensburg wieder hält, und vier Minuten später der so genannte Sprinter-RE, der seinen Namen jedoch nicht verdient. Als Ersatz für den weggefallenen Zug um 17.37 Uhr fährt nun erst um 18.56 Uhr eine Verstärker-RB ab Hamburg Hauptbahnhof.*
  - a) *Warum gibt es zwischen 17.16 Uhr und 17.46 Uhr keine Verstärker-RB mehr von Hamburg Hauptbahnhof Richtung Ahrensburg?*
  - b) *Wurde es von den Aufgabenträgern ausdrücklich so bestellt, dass zwischen 17.16 und 17.46 Uhr keine Verstärker-RB mehr fahren soll, stattdessen aber noch eine um 18.56 Uhr?*
  - c) *Inwieweit sind diese Änderungen im Fahrplan das Ergebnis einer Nachfrage-Analyse und inwieweit wurden sie am Bedarf aus Sicht der Fahrgäste ausgerichtet?*
  - d) *Wenn eine Verstärker-RB zwischen 17.16 und 17.46 Uhr aus Gründen der Streckenkapazität nicht möglich ist, könnte alternativ der sogenannte Sprinter-RE um 17.41 Uhr an Hamburg Hauptbahnhof einen Halt in Hamburg-Rahlstedt einlegen, um die nachfolgende, stets überlastete RB um 17.46 Uhr zu entlasten. Der Zug müsste trotz eines Halts in Hamburg-Rahlstedt Lübeck Hauptbahnhof pünktlich um 18.25 Uhr erreichen können. Werden die Aufgabenträger einen solchen Halt noch während der laufenden Fahrplanperiode bei der DB Regio AG bestellen, um hier für Abhilfe zu sorgen?*

*Wenn nein, warum nicht?*

Eine gemäß Angebotsfahrplan vorgesehene Verstärker-RB um 17.26 Uhr ab Hamburg Hauptbahnhof konnte nicht angeboten werden, da es bei der Konstruktion des Jahresfahrplans 2010 durch den Infrastrukturbetreiber DB Netz AG zu Trassenkonflikten kam. Um das nach Verkehrsvertrag erforderliche Gesamtfahrtenangebot zu erfüllen, wurde eine weitere Verstärker-RB mit der Abfahrt in Hamburg Hauptbahnhof um 18.56 Uhr eingeplant.

Ein Halt des Verstärker-RE (17.41 Uhr ab Hamburg Hauptbahnhof) in Hamburg-Rahlstedt ist nicht geplant, da der Verstärker-RE ab Juni 2010 über Ostholstein nach Kiel durchgebunden werden soll und eine starke Inanspruchnahme dieses 4-Wagenzugs von Pendlern aus dem Bereich Ostholstein erwartet wird; ein Halt in Rahlstedt würde die Zahl der Fahrgäste noch weiter steigern.

Über die Auslastung der RB um 17.46 Uhr ab Hamburg Hauptbahnhof liegen derzeit noch keine gesicherten Erkenntnisse vor. Der Zug wird aber besonders beobachtet, bei Bestätigung der Angaben über eine Überlastung wird die DB Regio AG, Regionalbahn Schleswig-Holstein gemeinsam mit den beteiligten Aufgabenträgern nach Lösungen suchen.

4. *In der Gegenrichtung sind die Änderungen nicht so gravierend, der ersatzlose Wegfall der letzten Verstärker-RB Richtung Hamburg Hauptbahnhof (Ahrensburg ab 8.24 Uhr) ist jedoch ebenfalls eine Verschlechterung.*
  - a) *Warum gibt es zwischen 8 Uhr und 8.30 Uhr keine Verstärker-RB mehr von Ahrensburg Richtung Hamburg Hauptbahnhof?*
  - b) *Wurde es von den Aufgabenträgern ausdrücklich so bestellt, dass zwischen 8 Uhr und 8.30 Uhr keine Verstärker-RB mehr fahren soll?*
  - c) *Inwieweit sind diese Änderungen im Fahrplan das Ergebnis einer Nachfrage-Analyse und inwieweit wurden sie am Bedarf aus Sicht der Fahrgäste ausgerichtet?*

Siehe Antwort zu 2.

5. *Abends hält der R 10-Fahrplan eine wahre Kuriosität bereit: So verlassen in kurzer Folge um 19.11 Uhr (RE), 19.14 Uhr, 19.18 Uhr und 19.24 Uhr Züge Ahrensburg in Richtung Hamburg Hauptbahnhof. Ein solches Fahrtenangebot würden sich die Fahrgäste der R 10 natürlich auch zu anderen Zeiten wünschen.*
  - a) *Was ist der Grund für dieses dichte Fahrtenangebot?*
  - b) *Wurde dieses dichte Fahrtenangebot zu dieser Zeit von den Aufgabenträgern ausdrücklich so bestellt?*
  - c) *Inwieweit ist dieses dichte Fahrtenangebot das Ergebnis einer Nachfrage-Analyse und inwieweit wurde es am Bedarf aus Sicht der Fahrgäste ausgerichtet?*

Das Fahrplanangebot ist so gestaltet, dass keine Leerfahrten zwischen Hamburg und Ahrensburg notwendig sind. Während in der Lastrichtung nachmittags von Hamburg Hauptbahnhof nach Ahrensburg eine möglichst gleichmäßige Verteilung der Fahrten angestrebt wird, ist dies in der wesentlich schwächer nachgefragten Gegenrichtung nicht immer möglich.

6. *Wie eingangs beschrieben wurde im Vergleich zum vorherigen Fahrplan samstags und sonntags morgens je ein Zugpaar gestrichen.*
  - a) *Was ist der Grund für die Streichung der beiden morgendlichen Zugpaare?*
  - b) *Wurde die Streichung der beiden Zugpaare von den Aufgabenträgern ausdrücklich so bestellt?*
  - c) *Inwieweit ist die Streichung der beiden Zugpaare das Ergebnis einer Nachfrage-Analyse und inwieweit wurde sie am Bedarf aus Sicht der Fahrgäste ausgerichtet?*

Mit der Zulassung von Nebenangeboten bieten die Aufgabenträger den Verkehrsunternehmen die Möglichkeiten, von den Vorgaben des Hauptangebots im gewissen Rahmen abzuweichen und preislich günstigere oder qualitativ bessere Angebote zu machen.

Das von den Aufgabenträgern ausgewählte Nebenangebot enthielt geringfügige Kürzungen des Angebots zu besonders schwach nachgefragten Zeiten, wie zum Beispiel in den frühen Morgenstunden des Wochenendes.

7. *Es besteht der Eindruck, dass Verstärker-RB wegen Trassenkonflikten mit dem nunmehr halbstündlich verkehrenden RE beziehungsweise dem ICE Richtung Dänemark gestrichen oder zeitlich verlegt werden muss-*

*ten. In diesem Zusammenhang drängt sich die Frage auf, ob für den wichtigsten Unterwegshalt der RB, Hamburg-Rahlstedt, während dieser Zeiten nicht ein Ersatzangebot geschaffen werden kann, indem wenigstens ausnahmsweise einer der beiden stündlichen RE dort einen Zwischenstopp einlegt. Gibt es bei der zuständigen Behörde, dem HVV beziehungsweise der DB Regio AG Planungen in diese Richtung?*

*Wenn nein, warum nicht?*

Ein Halt eines der beiden RE in den nachfragestarken Hauptverkehrszeiten in Hamburg-Rahlstedt ist nicht beabsichtigt, da das Platzangebot dieser Züge erhöht werden müsste, um der zu erwartenden Nachfrage zu entsprechen. Da die Züge aber gerade in diesen Zeiten bereits mit der maximal vorgesehenen Zuglänge von sieben Doppelstockwagen mit über 800 Sitzplätzen verkehren und diese auf den Streckenabschnitten zwischen Hamburg Hauptbahnhof und Ahrensburg beziehungsweise Bad Oldesloe bereits nahezu vollständig ausgelastet sind, ist dies nicht möglich.

Im Übrigen ist der Eindruck, dass Verstärker-RB wegen Trassenkonflikten gestrichen beziehungsweise zeitlich verlegt werden mussten, nicht zutreffend, da zu den Verkehrszeiten der Verstärker-RB auch bisher schon halbstündlich RE-Züge Richtung Lübeck beziehungsweise ICE-Züge Richtung Dänemark verkehrten.