

KLEINE ANFRAGE

der Abgeordneten Dr. Mignon Schwenke, Fraktion DIE LINKE

Qualität von SPNV-Angeboten insbesondere auf den Linien RE 3 und RE 5

und

ANTWORT

der Landesregierung

1. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, Abhilfe für die saisonal auftretende überdurchschnittliche Auslastung der Linien RE 3 (Berlin-Pasewalk-Stralsund) und RE 5 (Berlin-Neustrelitz-Rostock/Stralsund) zu schaffen?

Die überdurchschnittliche Auslastung der Züge tritt insbesondere an Wochenenden in den Sommermonaten auf, an denen Fahrgäste vor allem aus dem Raum Berlin an die Ostsee fahren. Da dies aufgrund der sehr preisgünstigen Einzel- und Gruppentickets (insbesondere Schönes-Wochenende-Ticket) erfolgt, führt die erhöhte Nachfrage allerdings nur in sehr geringem Umfang zu Mehrerlösen.

Grundsätzlich ist die Bestellung und Finanzierung zusätzlicher Zugleistungen beziehungsweise höherer Platzkapazitäten in vorhandenen Zügen (zusätzliche Wagen) denkbar. Hierzu ist jedoch darauf hinzuweisen, dass dabei mitunter in bestehende Vertragsverhältnisse eingegriffen werden müsste. Über den Ausgang eventueller Verhandlungen kann keine sichere Einschätzung abgegeben werden.

Die Verbesserungen des Angebotes würden auf jeden Fall einen erhöhten Zuschussbedarf des Landes im laufenden Verkehrsvertrag erfordern. Angesichts der ausstehenden Entscheidung über die Höhe der dem Land Mecklenburg-Vorpommern künftig zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel des Bundes ist offen, ob hierfür Mittel bereitgestellt werden können.

Voraussichtlich ist künftig mit einer geringeren Finanzausstattung des Landes mit Regionalisierungsmitteln und mit deren teilweiser Aufzehrung durch einen durch die gegenwärtige Dynamisierung nicht ausgeglichenen Anstieg der Infrastrukturkosten zu rechnen. So gab es allein im Jahr 2014 einen Anstieg der Trassen- und Stationsentgelte um 5,0 Prozent bei noch gleichbleibender Ausstattung des Landes mit Regionalisierungsmitteln (1,5 Prozent Dynamisierung pro Jahr).

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Regio AG müsste vermutlich aufgrund der zu dieser Jahreszeit laufenden Hauptreisesaison zum Teil zusätzliches Zugmaterial anmieten oder sogar ankaufen.

Weiterhin würde die Bestellung zusätzlicher Zugleistungen, also das Anhängen weiterer Wagen, allerdings auch bedeuten, dass die Züge wegen zu kurzer Bahnsteiglängen dann nicht mehr an allen Stationen halten könnten (es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen).

Als weitere denkbare aber verkehrspolitisch nicht gewollte Möglichkeit der Abhilfe kommt eine sich am Umfang der Nachfrage orientierende Fahrpreisgestaltung in Betracht. Dies würde bedeuten, dass bei stark erhöhter Nachfrage die Fahrpreise deutlich höher wären als zu Zeiten geringer Nachfrage. Dadurch würde sich die zusätzliche Nachfrage reduzieren.

2. Steht die Landesregierung mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und der Bahn in Verhandlungen und werden entsprechende Verhandlungen angestrebt, um auf den Linien RE 3 und/oder RE 5 gegebenenfalls weitere Züge in Zeiten höchster Nachfrage (z. B. an den Wochenenden) einzusetzen bzw. weitere Waggons anzuhängen?

Nein.

3. Welche Bahnsteige von Haltepunkten/Städten auf den Linien der Strecke RE 3 bzw. RE 5 wären geeignet, um weitere Waggons anzuhängen und welche sind zu kurz dafür und gibt es Pläne, perspektivisch an der Länge der Bahnsteige etwas zu ändern?

Die nachstehend getroffenen Aussagen stützen sich auf die der Landesregierung bekannten Informationen zu den auf den jeweiligen Stationen vorhandenen Bahnsteignutzlängen. Die Nutzlängen weichen häufig von den vorhandenen baulichen Längen ab. Eine abschließende Entscheidung, ob eine Station tatsächlich den Einsatz (wenigstens) eines zusätzlichen Reisezugwagens gestattet, treffen die Infrastrukturbetreiber DB Netz AG und DB Station & Service AG unter Beachtung der jeweils konkreten Bedingungen. Dies vorausgeschickt, beantwortet die Landesregierung die Frage wie folgt:

Auf der Linie RE 3 gestatten die Stationen Stralsund Hauptbahnhof, Greifswald, Groß Kiesow, Züssow, Anklam und Pasewalk den Einsatz (wenigstens) eines zusätzlichen Reisezugwagens. An allen anderen, nicht genannten Stationen ist dies nicht möglich. Die Station Groß Kiesow wird nach erfolgter Modernisierung künftig ebenfalls keinen Einsatz (wenigstens) eines zusätzlichen Reisezugwagens gestatten.

Auf der Linie RE 5 gestatten die Stationen Rostock Hauptbahnhof, Güstrow, Stralsund Hauptbahnhof, Elmenhorst, Grimmen, Demmin, Altentreptow, Neubrandenburg, Blankensee und Neustrelitz Hauptbahnhof den Einsatz (wenigstens) eines zusätzlichen Reisezugwagens. An allen anderen, nicht genannten Stationen ist dies nicht möglich. Die Stationen Neubrandenburg und Burg Stargard werden nach erfolgter Modernisierung künftig ebenfalls keinen Einsatz (wenigstens) eines zusätzlichen Reisezugwagens gestatten.

4. Ermöglicht die Auslastung der Linien RE 3 und/oder RE 5 eine wirtschaftliche Bedienung, sodass mittelfristig eine Überführung in das Fernverkehrsangebot der DB möglich erscheint und angestrebt wird?

Die Landesregierung unterstellt, dass eine wirtschaftliche Bedienung der Linien RE 3 und RE 5 dann gegeben ist, wenn die Fahrgelderlöse die Deckung der Infrastrukturkosten sowie der Betriebskosten des Betreibers zuzüglich einer angemessenen Gewinnmarge für diesen gestatten. Dies vorausgeschickt, beantwortet die Landesregierung die Frage wie folgt:

Die ganzjährige Auslastung der Linien RE 3 und RE 5 ermöglicht keine wirtschaftliche Bedienung. Dessen ungeachtet geht die Landesregierung jedoch davon aus, dass in den Relationen Rostock – Neustrelitz – Berlin und Stralsund – Pasewalk – Berlin wenigstens saisonal (zur sommerlichen Hochsaison) eine für ein Fernverkehrsangebot tragfähige Nachfrage vorhanden ist. Die Landesregierung sieht sich in ihrer Auffassung durch die ihr bekannt gewordenen Planungen der Deutschen Bahn AG „Kundenoffensive Fernverkehr“ bestätigt, nach denen für beide Relationen mittelfristig ein zweistündlich verkehrendes Fernverkehrsangebot vorgesehen ist.

5. Bis wann wird für die Linien RE 3 und RE 5 die Umstellung auf modernisiertes bzw. neu beschafftes Fahrzeugmaterial vollständig abgeschlossen sein und in welchen Teilabschnitten und Zeiträumen erfolgt die Umstellung?

Die neuen Verkehrsverträge sehen den Einsatz entsprechend modernisierten beziehungsweise neu beschafften Fahrzeugmaterials vor. Allerdings ergeben sich hierbei erhebliche Auslieferungsverzögerungen. Die Landesregierung drängt auf den Einsatz der bestellten Fahrzeuge, hat hier aber außerhalb von Entgeltkürzungen und Pönalen praktisch keinen Einfluss.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass beide Linien in einem einheitlichen Verkehrsvertrag vergeben wurden. Innerhalb dessen werden modernisierte Fahrzeuge bereits zunehmend eingesetzt. Soweit dieses modernisierte Fahrzeugmaterial auf der Linie RE 5 zum Einsatz kommt, handelt es sich lediglich um einen Zwischenschritt. Für diese Linie ist die Verwendung von Neufahrzeugen vertraglich vorgesehen.

Die Umstellung der Linie RE 3 auf modernisiertes beziehungsweise neu beschafftes Fahrzeugmaterial ist in Folge dessen noch nicht vollständig abgeschlossen. Die Umstellung der Linie RE 3 wird abgeschlossen, sobald die für die Linie RE 5 vertraglich vereinbarten neuen Elektrotriebzüge vom Typ TwinDexx dort eingesetzt werden können. Die Auslieferung der TwinDexx an den Betreiber DB Regio AG soll nach aktuellem Kenntnisstand im Dezember 2016 abgeschlossen sein. Sodann werden die modernisierten Fahrzeuge ausschließlich für die Linie RE 3 Einsatz finden.

6. Bestehen mit dem derzeit und dem künftig auf den Linien RE 3 und RE 5 eingesetzten Fahrzeugmaterial Möglichkeiten zur Mitnahme von Elektromobilen (E-Rollis, Scooter) bzw. in welcher Art und Weise gibt es Einschränkungen für Menschen mit Behinderungen auf diesen beiden Linien?

Die Landesregierung unterstellt, dass keine relevanten Einschränkungen für Menschen mit Behinderungen bestehen, wenn die eingesetzten Fahrzeuge den Anforderungen der Technischen Spezifikation für Interoperabilität, Anwendungsbereich: Teilsysteme „Infrastruktur“ und „Fahrzeuge“, Teilbereich: „Zugänglichkeit für eingeschränkt mobile Personen“, in der zum Zeitpunkt der Einleitung des Vergabeverfahrens für das Teilnetz „Nord-Süd (Ost)“ geltenden Fassung entsprechen. Dies vorausgeschickt, beantwortet die Landesregierung die Frage wie folgt:

Die vertraglich vereinbarten Möglichkeiten zur Mitnahme von Rollstühlen auf den Linien RE 3 und RE 5 entsprechen den Vorgaben der vorstehend genannten Technischen Spezifikation für Interoperabilität. Es bestehen derzeit in Einzelfällen Einschränkungen für Menschen mit Behinderungen im Allgemeinen sowie bei der Mitnahme von Rollstühlen im Besonderen. Es ist zu erwarten, dass diese Probleme mit dem vollständigen Einsatz der vertraglich vereinbarten Fahrzeuge künftig behoben werden können.

Die Landesregierung weist ergänzend darauf hin, dass E-Scooter von der vorstehend genannten Technischen Spezifikation für Interoperabilität nicht erfasst werden. Es stehen daher keine speziell für die Mitnahme von E-Scootern geeigneten Plätze zur Verfügung.

7. Welche Einschränkungen für Menschen mit Behinderungen gibt es auf den übrigen Regionallinien des SPNV und wie und bis wann sollen diese Einschränkungen behoben werden?

Die Landesregierung unterstellt, dass keine Einschränkungen für Menschen mit Behinderungen bestehen, wenn die eingesetzten Fahrzeuge den Anforderungen der Technischen Spezifikation für Interoperabilität, Anwendungsbereich: Teilsysteme „Infrastruktur“ und „Fahrzeuge“, Teilbereich: „Zugänglichkeit für eingeschränkt mobile Personen“, in der zum Zeitpunkt der Einleitung des Vergabeverfahrens für das jeweilige Teilnetz beziehungsweise der jeweiligen Linie geltenden Fassung entsprechen. Dies vorausgeschickt, beantwortet die Landesregierung die Frage wie folgt:

Auf den übrigen Linien des Schienenpersonennahverkehrs bestehen Einschränkungen auf der Linie RE 4 Lübeck – Ueckermünde / Stettin. Diese dürften mit dem Einsatz der vertraglich vereinbarten Neufahrzeuge vom Typ LINT 41 behoben sein. Die Landesregierung drängt auf den Einsatz der bestellten Fahrzeuge, hat hier aber außerhalb von Entgeltkürzungen und Pönalen praktisch keinen Einfluss. Die Auslieferung der LINT 41 an den Betreiber DB Regio AG soll nach Angaben der Bahn bis zum 5. Oktober 2015 abgeschlossen sein; die tatsächliche Umsetzung bleibt abzuwarten. Der Einsatz der LINT 41 im Fahrgastbetrieb wird nach Auslieferung und Abnahme sukzessive erfolgen.

Die jeweils als dampfbetriebene Schmalspurbahnen betriebenen Linien Regionalbahn (RB) 31 Bad Doberan - Ostseebad Kühlungsborn und RB 32 Lauterbach(Mole) – Putbus – Göhren sind für Menschen mit Behinderungen nur eingeschränkt zugänglich. Wegen des historischen Charakters der Schmalspurbahnen ist nicht beabsichtigt, signifikante Aus- oder Umbauten an den Reisezugwagen vorzunehmen, um die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen maßgeblich zu erleichtern. Die Mitnahme in einzelnen Wagen kann jedoch an den Stationen möglich sein, an denen mobile Einstiegshilfen stationiert sind.

8. Welche Einschränkungen für Menschen mit Behinderungen sind der Landesregierung bei Unternehmen bekannt, die über eine ÖPNV-Konzession verfügen und wie und bis wann sollen dies Einschränkungen behoben werden (bitte Art und Einschränkung detailliert auf-führen, beispielsweise Nichtmitnahme Elektromobile)?

Die Mitnahme von Menschen mit Krankenfahrstühlen und sonstigen orthopädischen Hilfsmitteln kann aufgrund der Größe der Stellflächen in den Fahrzeugen nur begrenzt erfolgen. Bei einem Teil der Unternehmen in Mecklenburg-Vorpommern ist die Beförderung von Personen mit Krankenfahrstühlen nur nach vorheriger Anmeldung möglich, da noch nicht vollständige Barrierefreiheit der eingesetzten Busse (Niederflurigkeit) erreicht ist.

Durch die Förderung ausschließlich barrierefreier Fahrzeuge durch das Land sowie durch die Vorgaben der Aufgabenträger an die Verkehrsunternehmen und die Vorgaben aus § 8 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) vom 21. März 1961 (BGBl. I S. 241), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 147 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154), wird bei den im Linienverkehr eingesetzten Bussen zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit angestrebt. Die Straßenbahnen in Rostock und in Schwerin sind bereits sämtlich barrierefrei.

Entsprechend § 145 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 2 Nummer 2 des Sozialgesetzbuches (SGB) Neuntes Buch (IX) - Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen - Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Juni 2001 (BGBl. I S. 1046, 1047), zuletzt geändert durch Artikel 1a des Gesetzes vom 7. Januar 2015 (BGBl. 2015 II S. 15), besteht ein Anspruch auf unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auch für den mitgeführten Krankenfahrstuhl gegen Vorzeigen eines entsprechend gekennzeichneten Ausweises. Hierunter fallen jedoch nicht Elektromobile. Es besteht keine Pflicht zur Beförderung von Elektromobilen im ÖPNV, da die Betriebssicherheit und andere Fahrgäste gefährdet werden können (vergleiche Beschluss OVG Nordrhein-Westfalen 13 B 159/15 vom 15. Juni 2015).