

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Harald Ebner, Christian Kühn (Tübingen), Gerhard Zickenheiner, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Steffi Lemke, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Reisendenzahlen und Auslastungszahlen im Schienenpersonenverkehr in Baden-Württemberg**

Der Bund hat nach Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes (GG) den Auftrag, das Wohl der Allgemeinheit beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes zu gewährleisten. Inhaltlich ist mit der Gewährleistungspflicht „die Sicherung einer Grundversorgung mit Eisenbahninfrastrukturangeboten und -dienstleistungen gemeint“ (BeckOK GG/Remmert GG Artikel 87e Rn. 17). Die Pflicht des Bundes zur Sicherstellung der Eisenbahnverkehrsinfrastruktur umfasst – anders als die Sicherstellung des ausreichenden Verkehrsangebotes – auch den Personennahverkehr (Sachs/Windthorst GG Artikel 87e Rn. 60). Die Schieneninfrastruktur umfasst auch Haltestellen. Die Einzelheiten der Einhaltung des verfassungsrechtlichen Gewährleistungsauftrages werden durch Bundesgesetz festgelegt, Artikel 87e Absatz 4 Satz 2 GG. Was insoweit im Einzelnen zur Umsetzung erforderlich ist, unterliegt zudem der Einschätzungsprärogative des Bundesgesetzgebers (BeckOK GG/Remmert GG Artikel 87e Rn. 17).

Der Bundesgesetzgeber hat den Ausbau und Erhalt der Schieneninfrastruktur durch das Bundeschienenwegeausbaugesetz geregelt. Mit der dortigen Ermächtigung des Bundes, Vereinbarungen mit den Eisenbahnen des Bundes über den Erhalt und den Ausbau der Infrastruktur abzuschließen, hat der Gesetzgeber der Exekutive weitreichenden Handlungsspielraum bei der Umsetzung des Gewährleistungsauftrages gewährt. Die Bundesaufgabe Ausbau und Erhalt der Schienennetze des Bundes liegen daher in Verantwortung der Bundesregierung und unterliegen vollumfänglicher parlamentarischer Kontrolle. Vorsorglich weisen die Fragesteller darauf hin, dass Verantwortlichkeit der Regierung im Falle von privatwirtschaftlichen Unternehmen im Eigentum des Bundes nicht auf die ihr gesetzlich eingeräumten Einwirkungs- und Kontrollrechte beschränkt ist (BVerfG, Urteil des Zweiten Senats vom 07. November 2017 – 2 BvE 2/11 -, LS. 3). Vertraglich vereinbarte oder einfachgesetzliche Verschwiegenheitsregelungen sind zudem für sich nicht geeignet, das Frage- und Informationsrecht zu beschränken (ebenda, LS 2). Die Bundesregierung muss „alle ihr zu Gebote stehenden Möglichkeiten der Informationsbeschaffung ausschöpfen“ (ebenda, LS 8). Informationen zur Auslastungen und Reisendenzahlen auf der Schieneninfrastrukturen sind dem Deutschen Bundestag, gerade vor dem Hintergrund des Gewährleistungsauftrages nach Artikel 87e Absatz 4 GG zur Verfügung zu stellen.

Der Schienenpersonenverkehr (SPV) spielt aus Sicht der Fragesteller für die Mobilitätsentwicklung des Landes Baden-Württemberg, das im Folgenden exemplarisch für alle Bundesländer steht, eine zentrale Rolle. Trotz vieler Fortschritte sind auch in Baden-Württemberg die Mobilitätsangebote noch nicht flächendeckend so weit entwickelt, dass signifikante Verkehrsverlagerungen vom Motorisierten Individualverkehr hin zum Öffentlichen Verkehr (Modal Shift) festzustellen sind.

Viele Bahnstrecken werden im Stundentakt bedient. Zudem befinden sich auch in Baden-Württemberg viele Bahnhöfe noch nicht in einem attraktiven Zustand. Auch die Anschlussmobilität ist vor allem in ländlichen Räumen noch deutlich ausbaubar.

Die Reisendenzahlen stellen eine wichtige Planungs- und Steuerungsgrundlage für den Schienenpersonenverkehr, für die Entwicklung von weiterführenden Mobilitätsangeboten und die Dimensionierung der Strecken-, Stations- und Fahrzeugkapazitäten dar. Die Entwicklung der Reisendenzahlen und Auslastungszahlen sind wichtige Indikatoren für den Deutschen Bundestag, um seiner Kontrollaufgabe nachkommen zu können. Diese Daten sind wichtig, um die Angemessenheit der Verwendung von Infrastrukturmitteln (Bedarfsplanmittel, Mittel nach der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sowie nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) und des Mitteleinsatzes für den bestellten Regionalverkehr (Regionalisierungsmittel des Bundes) bewerten und für Folgejahre in der Höhe steuern zu können.

Bisher werden die Reisendenzahlen – im Gegensatz zur Kfz-Belastung von Straßen – nicht standardmäßig veröffentlicht. Es gibt eine Vielzahl von Beteiligten im Bahn- und Mobilitätssektor, die für die Dimensionierung ihrer Angebote aktuelle Reisendenzahlen benötigen. Über die reinen Schienen- und Bahnhofskapazitäten hinaus sind die Reisendenfrequenzen für Kommunen, regionale Verkehrsunternehmen und Mobilitätsdienstleister sowie Investoren rund um Bahnhöfe eine wichtige Planungs- und Steuerungsgrundlage.

Im Schienenpersonenfernverkehr ist die bundeseigene Deutsche Bahn AG als De-facto-Monopolist unternehmerisch tätig, der Regionalverkehr wird aus Regionalisierungsmitteln des Bundes finanziert. Hieraus ergibt sich ein öffentliches Interesse an den Reisendenzahlen als eine zentrale Planungsgrundlage.

Bei allen Darstellungen nach Tabellen wird darum gebeten, jeweils die Summen mit anzugeben.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Über welche Daten über die Auslastung der Schieneninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes einschließlich der Verkehrshaltepunkte und über Reisendenzahlen im Schienenpersonenverkehr verfügen die Bundesregierung oder im Eigentum des Bundes stehende Unternehmen?
2. Wer erhebt Daten über die Auslastung der Schieneninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes einschließlich der Verkehrshaltepunkte und über Reisendenzahlen im Schienenpersonenverkehr?
3. Wie erhält die Bundesregierung, die DB AG oder sonstige im Eigentum des Bundes stehende Unternehmen Daten über Auslastung der Schieneninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes einschließlich der Verkehrshaltepunkte und über Reisendenzahlen im Schienenpersonenverkehr?
4. Nach welcher Methodik bzw. welchen Methoden werden die Reisendenzahlen in Baden-Württemberg erhoben?

5. Unterscheidet sich die Methodik nach Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) bzw. Schienenpersonennahverkehr (SPNV), Aufgabenträger bzw. nach Verkehrs- und Tarifverbund?
6. Handelt es sich stets um Zählungen oder teilweise um Schätzungen (bitte erläutern)?
7. An welchen Strecken und bei welchen Eisenbahnverkehrsunternehmen werden bereits elektronische Zählsysteme eingesetzt?  
Wie ist die Fehlergenauigkeit solcher Systeme?
8. Werden Umsteiger mitgezählt bzw. während des Umstieges als Ein- und Aussteiger doppelt mitgezählt?
9. Wer führt die Erhebung der Reisendenzahlen in Baden-Württemberg durch?
10. Welche Kosten entstehen in Baden-Württemberg in Summe durch die Erhebung der Reisendenzahlen (bitte differenzieren nach SPFV und SPNV, bitte ggf. schätzen)?
11. Wer finanziert die Erhebung der Reisendenzahlen in Baden-Württemberg?  
Falls im SPNV die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), werden die Kosten der Erhebung im Rahmen der Verkehrsverträge erstattet, bzw. sind diese im Rahmen der Verkehrsausschreibungen eingepreist?
12. In welchem Rhythmus werden die Reisendenzahlen in Baden-Württemberg erfasst?
13. An welche Stellen werden die Reisendenzahlen in Baden-Württemberg gemeldet?
14. Liegen die jeweils aktuellen Reisendenzahlen der NVBW, dem Landesministerium für Verkehr und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur jederzeit vor?
15. Gilt dies nur für den SPNV oder auch für den SPFV?
16. Wie viele Reisende nutzen die Bahnhöfe in Baden-Württemberg in den einzelnen Jahren seit dem Jahr 2010 (bitte jeweils jährliche Gesamtzahl und Anteil der Umsteiger angeben sowie bitte nach Bahnhöfen unter Angabe der Bahnhofskategorie aufschlüsseln und die Liste bitte nach Bahnhofskategorie sortieren)?
  - a) Wie viele Reisende nutzen die Bahnhöfe und Haltepunkte von Montag bis Freitag?
  - b) Wie viele Reisende nutzen die Bahnhöfe und Haltepunkte an Samstagen?
  - c) Wie viele Reisende nutzen die Bahnhöfe und Haltepunkte an Sonntagen?
17. Wie wird die Auslastung von Zügen gemessen?
18. Handelt es sich um die maximale Auslastung eines Zuglaufes zwischen zwei Bahnhöfen oder wird die Auslastung zwischen allen Bahnhöfen eines Zuglaufes gemittelt?
19. Wird die Auslastung zusätzlich in Relation zur Entfernung zwischen den einzelnen Bahnhöfen gewichtet?
20. Wie wird eine 100-Prozent-Auslastung definiert (alle festen Sitze belegt, inklusive Klappsitze, inklusive Stehplätze)?

21. Welche Gesamtkapazität haben die Züge des SPNV in Baden-Württemberg (bitte nach Anzahl der Züge, Anzahl der festen Sitzplätze, Anzahl der Klappsitze, Anzahl der Stehplätze und Anzahl der Fahrradplätze auflisten)?
22. Welcher Anteil dieser Gesamtkapazität ist zur werktäglichen Hauptverkehrszeit gleichzeitig fahrplanmäßig im Einsatz?
  - a) Welcher Anteil der Gesamtkapazität befindet sich dann durchschnittlich in den Werken?
  - b) Welcher Anteil der Gesamtkapazität steht als Reserve zur Verfügung?
  - c) Welcher Anteil der Gesamtkapazität wird bei Großveranstaltungen zusätzlich eingesetzt?
23. Wie viele Reisende sind in der werktäglichen Hauptverkehrszeit in Baden-Württemberg im Schienenverkehr unterwegs (bitte nach SPNV und SPFV differenzieren)?
24. Wie hoch ist die durchschnittliche Auslastung der Züge in Baden-Württemberg (bitte nach SPNV und SPFV sowie nach Montag bis Freitag, Samstag sowie und Sonntag differenzieren)?
25. Wie viele Züge fahren seit 2010 laut Fahrplan wöchentlich in Baden-Württemberg (bitte für die einzelnen Jahre aufführen, bitte jeweils nach Eisenbahnverkehrsunternehmen inklusive DB Fernverkehr differenzieren, bitte auch Anteil in Prozent mit angeben)?
  - a) Wie viele davon haben eine Auslastung über 120 Prozent?
  - b) Wie viele davon haben eine Auslastung unter 120 Prozent bis 100 Prozent?
  - c) Wie viele davon haben eine Auslastung unter 100 Prozent bis 80 Prozent?
  - d) Wie viele davon haben eine Auslastung unter 80 Prozent bis 50 Prozent?
  - e) Wie viele davon haben eine Auslastung unter 50 Prozent bis 20 Prozent?
  - f) Wie viele davon haben eine Auslastung unter 20 Prozent bis 10 Prozent?
  - g) Wie viele davon haben eine Auslastung unter 10 Prozent?
26. Welches sind die zehn Strecken mit der höchsten Auslastung?

Wie hoch ist diese jeweils im Mittel (bitte nach SPNV und SPFV sowie nach Montag bis Freitag, Samstag sowie Sonntag differenzieren)?

Wie hat sich die Auslastung seit 2010 entwickelt (bitte für die einzelnen Jahre angeben)?
27. Welches sind die zehn Strecken mit den höchsten Reisendenzahlen (bitte nach SPNV und SPFV sowie nach Montag bis Freitag, Samstag sowie Sonntag differenzieren)?

Wie haben sich die Reisendenzahlen seit 2010 entwickelt (bitte für die einzelnen Jahre angeben)?
28. Welche Auslastung und welche Reisendenzahlen haben die folgenden Strecken, und wie haben sich diese seit 2010 entwickelt (bitte für die einzelnen Jahre angeben)?
  - a) die Strecke Stuttgart – Ulm?

- b) die Strecke Mannheim – Stuttgart?
  - c) die Strecke Mannheim – Freiburg?
  - d) die Strecke Stuttgart – Zürich?
29. Welche Auslastung und welche Reisendenzahlen haben die Linien der S-Bahn-Stuttgart, und wie haben sich diese seit 2010 entwickelt (bitte für die einzelnen Jahre angeben, bitte für alle sechs Hauptlinien jeweils beidseitig im Zulauf auf den Stuttgarter Hauptbahnhof)?
  30. Welche Auslastung und welche Reisendenzahlen haben die SPNV-Linien und die SPFV-Linien im Zulauf auf den Stuttgarter Hauptbahnhof, und wie haben sich diese seit 2010 entwickelt (bitte für die einzelnen Jahre angeben, soweit Durchbinderlinien beidseitig)?
  31. Wie wird in Baden-Württemberg sichergestellt, dass die Reisenden- und Auslastungszahlen allen relevanten Beteiligten im Mobilitätssektor und in der Bahnhofs- und Umfeldentwicklung zugänglich sind?
  32. Sind Fälle bekannt, in denen Reisenden- und Auslastungszahlen käuflich erworben worden sind?
  33. In welchem Datenformat werden Reisenden- und Auslastungszahlen übermittelt?

Berlin, den 4. August 2020

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**





