

KLEINE ANFRAGE

der Abgeordneten Dr. Mignon Schwenke, Fraktion DIE LINKE

Veränderungen von Zugkapazitäten bei Neuvergabe von SPNV-Leistungen
und

ANTWORT

der Landesregierung

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 werden teilweise andere Eisenbahnunternehmen mit anderem Zugmaterial als bisher die SPNV-Leistungen erbringen.

1. Bei welchen Strecken sind mit dem Fahrplanwechsel beim SPNV Änderungen bei der Kapazität des Zugmaterials (Sitzplätze, Fahrradmitnahme) verbunden (bitte jeweilige Strecke, Eisenbahnunternehmen und Wagentyp aufführen)?

Von den Kapazitätsänderungen (vollwertige Sitzplätze ohne Klappsitze) sind die nachfolgend aufgeführten Strecken betroffen:

Strecke	EVU	Wagentyp
Rostock - Schwerin - Hamburg	DB Regio AG	Doppelstockzüge 5 Wagen, circa 480 bis 500 Plätze, neu 7. Zug für zusätzliche Leistungen in Schleswig-Holstein und Hamburg sowie Mehrleistungen von/nach Schwerin
Rostock - Stralsund - Sassnitz/Binz	alt: DB Regio AG neu: ODEG	Wechsel von Triebzug Typ Flirt auf Triebzug Desiro ML, ab Verfügbarkeit der Neufahrzeuge Kapazitätserhöhung von 242 auf 270 Plätze, 2020 übergangsweise 190 Plätze (Dreiteiler)

Strecke	EVU	Wagentyp
(Rostock -) Stralsund - Züssow	alt: DB Regio AG neu: ODEG	Wechsel von Triebzug Typ GTW 2/6 auf Triebzug Desiro ML, ganzjährige Kapazitätserhöhung von 105 auf 270 Plätze (2020 übergangsweise 190 Plätze)
Velgast - Barth	alt: UBB neu: DB Regio AG	Wechsel von Triebzug Typ GTW 2/6 auf Typ LINT 27, ganzjährige Kapazitätssenkung von 105 auf 52 Plätze

Klappsitze werden in Mecklenburg-Vorpommern üblicherweise nicht auf die Sitzplatzkapazitäten angerechnet, da andere Nutzungen, wie Fahrrad- und Gepäckabstellung, Vorrang haben.

Zur Fahrradkapazität:

Zwischen Rostock und Hamburg enthalten zwei der sieben Züge überwiegend sogenannte „Hocheinstiegswagen“, die baulich bedingt keine stufenfrei zugänglichen Mehrzweckbereiche ermöglichen. Fahrradstellplätze (circa sechs bis neun) sind dort nur im niederflurigen Steuerwagen verfügbar. In den anderen fünf Zuggarnituren bleibt es bei 24 Fahrradstellplätzen.

Zwischen Rostock und Rügen beziehungsweise Züssow gibt es nun zunächst 18 Stellplätze (zusätzlich drei). Mit den geplanten Erweiterungen der Fahrzeuge (Einbau eines weiteren Moduls) werden voraussichtlich ab der Saison 2021 dann 30 Stellplätze zur Verfügung stehen.

Zwischen Velgast und Barth erfolgt mit Einsatz des kleineren Fahrzeugs eine Reduzierung von neun auf sechs Fahrradstellplätze.

- Inwieweit sind bei der jeweiligen Ausschreibung bzw. Notvergabe bestimmte Eigenschaften des Zugmaterials (z. B. Sitzplatzkapazität, WLAN, Steckdosen ...) Gegenstand gewesen (bitte gesondert nach Strecke aufzuführen)?

Eigenschaften des Zugmaterials sind immer Gegenstand der jeweiligen Ausschreibung beziehungsweise Notvergabe. Dies betrifft generell Kapazitätsvorgaben, betrieblich-technische Anforderungen, Niederflurigkeit, qualitative Fahrgastausstattungen, Barrierefreiheit und Mehrzweckbereiche. Dies wird in allen neuen Verkehrsverträgen erfüllt. Je nach Einzelfall kommen Videoüberwachung, Fahrgastzähleinrichtungen und komfortsteigernde Ausstattungen bei Neufahrzeugen (zum Beispiel WLAN) hinzu.

Allerdings erreichen in der Regel die Gebrauchtfahrzeuge nicht das Ausstattungsniveau von Neufahrzeugen, da eine Nachrüstung von verbesserten Ausstattungsmerkmalen - insbesondere bei Verträgen mit kurzer Laufzeit - kaum wirtschaftlich ist. Dies trifft bei den neu abgeschlossenen Verträgen auf die Strecke Rostock - Schwerin - Hamburg zu. Auf der Strecke Velgast - Barth wird das WLAN im Jahr 2020 nachgerüstet werden.

3. Sind gegebenenfalls Veränderungen, etwa bei der Sitzplatzkapazität durch saisonal bedingte Mehrbedarfe, vertraglich vereinbart worden?
 - a) Wenn ja, wie genau erfolgt die Kapazitätsausweitung, z. B. durch einen weiteren Waggon?
 - b) Wenn nicht, wird gegebenenfalls nachverhandelt?

Grundsätzlich sind in Mecklenburg-Vorpommern saisonal bedingte Mehrbedarfe je nach Verkehrsvertrag sowohl durch Saisonregelungen für zusätzliche Fahrten als auch durch Zugverstärkungen (zusätzlicher Wagen oder Doppeltraktionen von Triebzügen) vertraglich vereinbart worden (so zum Beispiel auf den Strecken Stralsund - Pasewalk - Berlin und Rostock/Stralsund - Neustrelitz - Berlin je ein zusätzlicher Wagen, Teilnetz Usedom: Traktionsverlängerungen).

Bei den neu gestarteten Verkehrsverträgen wurden im Teilnetz Ostseeküste-Ost ganzjährig Mehrleistungen bestellt. Zwischen Rostock und Stralsund fahren durch die Durchbindung der neuen Strecke bis nach Züssow somit ganzjährig mehr Züge, insbesondere während der Saison und auch am Wochenende - unter anderem mit einer zusätzlichen Spätverbindung. Auf Rügen gibt es nun das dichte Fahrtenangebot ganzjährig, welches bisher nur in der Saison gefahren wurde.

4. Inwieweit werden gegebenenfalls geringere Zugkapazitäten begründet, liegt es eher an der bisherigen Auslastung oder dem verfügbaren Zugmaterial?

Auf Grundlage der Nachfragentwicklung wurde für die Strecke Velgast - Barth der Triebzugtyp und die Sitzplatzkapazität zu Beginn des neuen Verkehrsvertrages vom 15. Dezember 2019 angepasst.