

## **KLEINE ANFRAGE**

**des Abgeordneten Johann-Georg Jaeger, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

**Entwicklung Fahrgastzahlen und Angebotsentwicklung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)**

**und**

## **ANTWORT**

**der Landesregierung**

Im Fahrplan der S-Bahn auf der Strecke zwischen Rostock Hauptbahnhof und Rostock Warnemünde wurde bis zum Dezember 2002 in der Hauptverkehrszeit von Montag bis Freitag ein 7,5-Minutentakt angeboten. Dieser wurde ab Dezember 2002 in einen 10-Minutentakt reduziert. Seit dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 gelten auf diesem Abschnitt zu bestimmten Tageszeiten nun ebenfalls wieder ein 7,5-Minutentakt sowie veränderte Taktzeiten bzw. zusätzliche Leistungen im Abend- und Wochenendverkehr.

1. Wie hoch waren die Fahrgastzahlen in den Jahren 2000 bis 2012 (bitte jährliche Auflistung) jeweils für die SPNV-Linien Rostock Hauptbahnhof - Rostock Warnemünde, Güstrow - Schwaan - Rostock Hauptbahnhof, Güstrow - Laage - Rostock Hauptbahnhof, Wismar - Rostock - Tessin und Wismar - Schwerin - Ludwigslust?

Zu den genannten Linien im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegen für den Zeitraum 2000 bis 2012 keine jährlichen Fahrgastzahlen vor. Eine Gegenüberstellung der Fahrgastzahlen ist ausschließlich anhand der Daten aus den landesweiten Verkehrserhebungen 2004 und 2010 möglich, die der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen sind.

Linie	Beförderte Personen pro Jahr (Jahresdurchschnittswerte)	
	2004	2010
S-Bahn Warnemünde - Rostock Hauptbahnhof	7.446.000 *	5.093.627
S-Bahn Warnemünde - Rostock Hauptbahnhof - Schwaan - Güstrow		1.735.940
		6.829.567 (Summe beider Linien)
Rostock Hauptbahnhof - Laage - Güstrow (seinerzeit noch Ostmecklenburgische Eisenbahngesellschaft mbH [OME] beziehungs- weise Ostseeland Verkehr GmbH [OLA])	268.275	218.270
Wismar - Rostock - Tessin	1.408.744	1.098.285
Wismar - Schwerin - Ludwigslust (- Berlin)	1.560.219 *	939.875
Wismar - Schwerin - Ludwigslust		458.649
Schwerin - Ludwigslust		42.340
		1.440.864 (Summe aller drei Linien)

\* Die Daten für 2004 wurden nicht in gleicher Differenzierung wie 2010 erhoben.

- Zu wie vielen Einsparungen in EUR führte die Reduzierung des 7,5-Minutentaktes ab Dezember 2002 bei der S-Bahn auf der Strecke Rostock Hauptbahnhof - Rostock Warnemünde im Jahr 2003 gegenüber dem Jahr 2002?

Die Taktreduzierung führte im Jahr 2003 zu einer Einsparung von etwa 680.000,00 Euro.

- Wo wurden die Einsparungen durch die Reduzierung des Taktangebotes ab Dezember 2002 bei der S-Bahn auf der Strecke Rostock Hauptbahnhof - Rostock Warnemünde stattdessen im restlichen SPNV-Angebot in Mecklenburg-Vorpommern eingesetzt?

Es gab keine konkrete Verknüpfung mit anderen Maßnahmen. Eine wesentliche Maßnahme zu diesem Zeitpunkt war die Einführung einer neuen Regionalexpresslinie Rostock - Schwerin - Hamburg entsprechend dem im ÖPNV-Landesplan 2002 - 2007 festgelegten SPNV-Angebotskonzept.

4. Wie hoch sind die jährlichen Mehrleistungen in Prozent ab dem Fahrplanjahr 2013 für die Gesamtlaufzeit im Teilnetz „Warnow“ gegenüber dem Fahrplanjahr 2012 für die Strecken im S-Bahn-Verkehr zwischen Rostock Hauptbahnhof und Rostock Warnemünde sowie zwischen Rostock Hauptbahnhof und Güstrow über Plaaz?

Die jährlichen Mehrleistungen im Teilnetz „Warnow“ (nach der Ausschreibung) gegenüber dem vorherigen Angebot im Fahrplanjahr 2012 (vor der Ausschreibung) haben folgenden Umfang:

- Rostock Hauptbahnhof - Warnemünde (Summe aller 3 S-Bahnlinien) mit 15,2 % und
- Rostock Hauptbahnhof - Laage - Plaaz - Güstrow mit 26,5 %.

5. Wie hoch ist der jährliche Unterschied in EUR für die Ausgaben im SPNV durch die Anpassung des SPNV-Vertrages vom 14.03.2013 mit der DB Regio AG (veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Union Nr. 2013/S 056-091685) zum Teilnetz Ost-West gegenüber dem ursprünglichen Vergabezuschlag an die DB Regio AG am 07.03.2013?

Ein im Land tätiges Eisenbahnverkehrsunternehmen hat die Auftragsvergabe an die DB Regio AG und die bekannt gemachte Anpassung des SPNV-Vertrages zum Gegenstand eines vergaberechtlichen Nachprüfungsverfahrens gemacht. Aufgrund dieses laufenden Verfahrens können daher keine weiterführenden Angaben gemacht werden.

6. Wurde bei den Ausschreibungen in den Teilnetzen „Warnow“ und „Ost-West, Los Güstrow“ zu den geforderten Neufahrzeugen seitens des Landes die Möglichkeit des Aufbaues eines landeseigenen Fahrzeugpools in Erwägung gezogen?  
Wenn nicht, warum nicht?

Nein. Es waren und sind weder die erforderlichen wirtschaftlichen, organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen gegeben noch bestehen entsprechende Zielsetzungen des Landes hierfür.