

**Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr
Stadtentwicklung und Energie (L)**

**Bericht der Verwaltung
für die Sitzung
der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L)
am 14.06.2012**

Betriebsqualität der Regio-S-Bahn Bremen – Bremerhaven

Der Abgeordnete Wolfgang Jägers hat in der Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L) am 10.5.2012 um einen Bericht und weitere Informationen gebeten zu Qualitätsproblemen der Regio-S-Bahn-Linie RS2 zwischen Bremerhaven und Bremen.

..

1. Qualitätsprobleme („Ständig zu spät“)

Die Betriebsqualität auf der Eisenbahnstrecke Bremen Hbf – Bremerhaven-Lehe liegt seit etwa 2 Jahren, verstärkt seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011, signifikant unter der anderer Strecken im Knoten Bremen. Während die Regio-S-Bahn-Linien RS1, RS3 und RS4 (alle nicht Bremerhaven tangierend) Pünktlichkeiten je nach Monat zwischen 94 und 97% aufweisen, liegt dieser Wert bei der RS2 auf dem Abschnitt nach Bremerhaven bei rund 88 bis 90%. Dies betrifft allerdings nicht nur die Regio-S-Bahn sondern die Gesamtheit der Verkehre. Der RegionalExpress der DB Regio AG ist ebenso betroffen wie die ebenfalls nach Fahrplan verkehrenden Güterzüge. Aktuell überlagern sich zudem Auswirkungen einer Großbaustelle südlich Bremens (bei Kirchweyhe) auch auf die jeweiligen Linienabschnitte nördlich Bremens.

Um eine Entspannung im Knoten Bremerhaven selbst zu erreichen und insbesondere die derzeitige kundenunfreundliche Standzeit des RegionalExpress im Bremerhavener Hauptbahnhof von 9 Minuten abzubauen, hat der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV) eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe einberufen. Auf Grundlage der dort gewonnenen Erkenntnisse wird es u.a. eine Signalmaßnahme in Bremerhaven Hbf geben, die zum kommenden Fahrplanwechsel zu einer Beschleunigung des RegionalExpresses und insgesamt zur besseren Betriebsabwicklung in Bremerhaven Hbf führen wird.

Das Hauptproblem der unbefriedigenden Betriebsqualität scheint aber auf dem Streckenabschnitt zwischen Bremerhaven und Bremen zu liegen. Neben dem stark angestiegenen Güterverkehr sind hier eine wenig leistungsfähige Signaltechnik an den Zwischenhalten sowie verstärkte Baumaßnahmen in den vergangenen Jahren (Sonderprogramm „Seehafenhinterlandverkehre“) als Ursache zu nennen. Weitere Infrastrukturmaßnahmen, wie z.B. der Bau eines elektronischen Stellwerks im Mittelabschnitt der Strecke, sollen nach Aussage der DB Netz AG so ausgelegt werden, dass neben einer Kapazitätsausweitung auch eine Verbesse-

rung der Betriebsqualität erreicht wird. Hierzu wird in Kürze ein eigenes Projekt der DB Netz AG starten.

2. Umgang mit Fahrgästen ohne gültigen Fahrschein

Seit Gründung des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen (VBN) besteht die Regelung, dass für Fahrten innerhalb des VBN nur mit gültigem Fahrausweis in Züge des Nahverkehrs eingestiegen werden darf. Wird ein Kunde ohne gültigen Fahrausweis angetroffen, wird eine so genannte Fahrpreisnacherhebung ausgestellt. Wird innerhalb einer vorgegebenen Frist noch ein gültiger Fahrausweis vorgelegt, wird lediglich eine Bearbeitungsgebühr erhoben. Bei übertragbaren Fahrausweisen ist dies allerdings nicht möglich. Hatte der Kunde am Zustiegsbahnhof z.B. aufgrund nicht funktionierender Automaten oder Entwerter keine Möglichkeit, einen gültigen Fahrausweis zu erwerben, kann der Zug dennoch bestiegen werden. Ist ein Zugbegleiter an Bord, muss sich der Kunde in diesem Fall sofort an diesen wenden. Auch dann wird eine Fahrpreisnacherhebung ausgestellt, allerdings ist hier das Verkehrsunternehmen (z.B. die NWB) in der Pflicht, den dargestellten Sachverhalt zu prüfen und sich an den Kunden zu wenden. War der Einwand berechtigt, ist lediglich der übliche Fahrpreis nachträglich zu entrichten.

In der Vergangenheit haben Verkehrsunternehmen den Verkauf von Fahrkarten im Zug sehr kulant gehandhabt, so dass teilweise erst bei Kontrollen die Fahrkarten erworben wurden. Dieses Vorgehen wurde aus Sicht der Aufgabenträger in den vergangenen Jahren etwas überstrapaziert, so dass einige Fahrgäste nunmehr überrascht sind, mit einem erhöhten Beförderungsentgelt belangt zu werden. Das „Nichtzurechtkommen“ mit dem Automaten gilt dabei nicht als berechtigter Einwand gegen das erhöhte Beförderungsentgelt. Die Automaten der NordWestBahn sind ausgesprochen bedienungsfreundlich. Ein weiterer Vertriebsweg ist der personenbediente Verkauf, hier können auch Mehrfachfahrkarten als Vorrat erworben werden, die am Zustiegsbahnhof nur noch entwertet werden müssen. U. a. aufgrund der nicht durchgehenden Besetzung der Züge mit Begleitpersonal ist ein Fahrkartenverkauf in den Zügen nicht möglich.

Über unberechtigt versendete Mahnschreiben seitens der NWB ist dem SUBV nichts bekannt. Eine entsprechende Anfrage ist gestellt worden, aufgrund der Kurzfristigkeit der Deputationsanfrage liegt eine Antwort allerdings noch nicht vor.

3. Automaten in den Zügen

Es war nie vorgesehen, in den Zügen Automaten für den Fahrkartenkauf aufzustellen. Aufgrund der hohen Auslastung der Züge und der relativ kurzen Reisedauer sind Automaten in den Zügen dafür nicht geeignet. Ferner ist bei stationären Automaten auf den Bahnsteigen ein Vorverkauf „in Ruhe“ (für Seltenfahrer) deutlich besser möglich. Auch die Zahlungsmoral ist bei der derzeitigen Regelung („erst Ticket kaufen, dann den Zug besteigen“) erfahrungsgemäß höher.

Beschlussvorschlag

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.