



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
vom 06.12.2015

Qualitätsdokumentation 2014 der Bayerischen Eisenbahngesellschaft

In der Qualitätsdokumentation 2014 berichtet die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) zusammengefasst über die Qualität des von der BEG bestellten Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und der von der BEG ergriffenen Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. Welche Informationen über die Anslusserreichung an den Knotenbahnhöfen außerhalb der in der Qualitätsdokumentation 2014 genannten vier großen Knotenbahnhöfe liegen der BEG vor?
2. Welche Umsteigebeziehungen erreichen auffällig schlechte Anslusserreichungsquoten?
3. Wie beurteilt die Staatsregierung bzw. die BEG die Qualität von Eisenbahnreisen mit zweimaligem Umsteigen in Würzburg und München, wenn dabei im Schnitt bei jeder fünften Fahrt ein Anschluss verpasst wird?
4. Inwieweit wird die Anslusserreichung von der BEG politisiert?
5. In welchem Turnus oder wie stichprobenmäßig überprüft die BEG die Sitzplatzkapazität in den von der BEG bestellten Zügen?
6. Wo reichen die bestellten Kapazitäten nicht aus?
7. Was passiert in diesen Fällen?
8. Wann und unter welchen Bedingungen wird zwischen Zwiessel und Grafenau im Stundentakt gefahren?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 12.01.2016

1. Welche Informationen über die Anslusserreichung an den Knotenbahnhöfen außerhalb der in der Qualitätsdokumentation 2014 genannten vier großen Knotenbahnhöfe liegen der BEG vor?

Über die Datenbank können die Anslusserreichungsgrade zwischen Regional-, S-Bahn- und Fernverkehr für insgesamt 104 Knotenbahnhöfe in Bayern ermittelt werden.

2. Welche Umsteigebeziehungen erreichen auffällig schlechte Anslusserreichungsquoten?

Folgende Anschlussbeziehungen wiesen auffällig schlechte Werte auf:

- Da der ehemalige Franken-Sachsen-Express seit Dezember 2014 in Hof gebrochen wird, kam es zu vermehrten Anschlussverlusten von DB Regio Bayern auf DB Regio Sachsen. Hierzu fanden mehrere Gespräche der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) mit DB Regio statt; mittlerweile liegen diesbezüglich keine Beschwerden mehr vor.
- In Weiden kam es zu Beginn der Inbetriebnahme der Oberpfalzbahn (Ende 2014) vermehrt zu Anschlussverlusten von DB Regio auf die Oberpfalzbahn. Die Länderbahn hat mittlerweile ihre Mitarbeiter intensiv geschult; auch hier liegen mittlerweile keine Beschwerden mehr vor.
- In Plattling kam es zu vermehrten Anschlussverlusten vom Donau-Isar-Express (DIX) (RE 4082) auf die Waldbahn (WB 83945). Durch eine spezielle Kreuzungsregelung sollte die Pünktlichkeit des DIX stabilisiert werden, um den Anschluss pünktlicher zu erreichen. Außerdem wurde eine intensivere Kommunikation der Eisenbahnverkehrsunternehmen untereinander zugesagt. Die Anslusserreichung hat sich seither deutlich verbessert.
- Bei DB Regio Nordostbayern musste im April bei einem Teil der Fahrzeuge des Typs VT 612 die Neigetechnik ausgeschaltet werden, dadurch kam es zunächst im ganzen Netz zu vermehrten Anschlussverlusten. Zum kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2015 wurde als Gegenmaßnahme eine Umlaufanpassung durchgeführt und damit den Anschlussverlusten erfolgreich entgegengewirkt.

- Als problematisch haben sich die Anschlüsse im Knoten Rosenheim von der Mangfalltalbahn auf Züge von/nach München bzw. von/nach Kufstein erwiesen. Die BEG hat die Anschlusssituation in Rosenheim im Rahmen der Gesprächsrunden mit der Geschäftsleitung der zuständigen Bayerischen Oberlandbahn (BOB) mehrfach thematisiert und eine verbesserte Anschlusssicherung gefordert. Die Anschlusssicherheit hat sich seither deutlich verbessert.

3. Wie beurteilt die Staatsregierung bzw. die BEG die Qualität von Eisenbahnreisen mit zweimaligem Umsteigen in Würzburg und München, wenn dabei im Schnitt bei jeder fünften Fahrt ein Anschluss verpasst wird?

Die Anchlusserrreichungsgrade in den einzelnen Knoten beziehen sich auf sämtliche Nah- und Fernverkehrsanschlüsse in diesen Knoten. Eine seriöse Auswertung und Beurteilung von Reisen mit mehrmaligen Umsteigebeziehungen kann nur bei Nennung der konkreten Anschlusskette durchgeführt werden.

4. Inwieweit wird die Anchlusserrreichung von der BEG pönalisiert?

Die Anchlusserrreichung wird bei den bislang abgeschlossenen Verkehrsdurchführungsverträgen nicht sanktioniert. Die BEG ist dabei, ein Anreizsystem für die aktive Sicherung von Anschlüssen zu entwickeln.

5. In welchem Turnus oder wie stichprobenmäßig überprüft die BEG die Sitzplatzkapazität in den von der BEG bestellten Zügen?

Die BEG überprüft die Sitzplatzkapazitäten durch eigene Überprüfungen oder im Zuge von Beschwerden oder entsprechenden Berichterstattungen bzw. bei entsprechender Information durch die Verkehrsunternehmen. Kapazitätsprobleme, die aufgrund von betrieblich bedingten Änderungen der Regelzugbildung auftreten (etwa bei hohem Schadstand an Fahrzeugen), sind im monatlichen Qualitätsbericht der Verkehrsunternehmen auszuweisen.

6. Wo reichen die bestellten Kapazitäten nicht aus?

Eine pauschale Antwort auf diese Frage ist nicht möglich. Da Fahrgastzahlen keine statische Größe sind, sondern von Tag zu Tag, Woche zu Woche, Monat zu Monat variieren können, kann es passieren, dass bestellte Kapazitäten nicht ausreichen. Auch unangemeldete Reisegruppen können zu kurzfristig auftretenden Kapazitätsproblemen führen. Sollten über einen längeren Zeitraum Kapazitäten nicht ausreichen, wird die BEG in der Regel von den Verkehrsunternehmen darüber informiert.

Strecken und Relationen, bei denen aktuell die Sitzplatzkapazitäten in einzelnen Zügen nicht ausreichen, sind:

- einzelne Leistungen im Zulauf auf die Ballungsräume in den Hauptverkehrszeiten (HVZ); hier kann teilweise nicht nachgesteuert werden, da die Züge oft schon maximal behängt sind;
- im Bereich der S-Bahn München, teilweise auch bei der S-Bahn Nürnberg, innerhalb der Früh- und seltener der Spät-HVZ; aufgrund der begrenzten Zahl der S-Bahn-Fahrzeuge bei der S-Bahn München sind derzeit nicht alle wünschenswerten Kapazitätsausweitungen realisierbar;
- einzelne Leistungen insbesondere im morgendlichen Schülerverkehr (auch in ländlichen Regionen); in einigen

wenigen Fällen wird, wenn die Stehzeiten der Fahrgäste kurz sind und ein Nachsteuern zu hohen Zusatzkosten (z. B. Beschaffung weiterer Fahrzeuge) führen würde, auf eine Anpassung der Sitzplatzkapazitäten verzichtet;

- einzelne stark nachgefragte Leistungen auf Strecken mit zu kurzen Bahnsteiglängen im ländlichen Raum (z. B. Hilpoltstein – Roth).

7. Was passiert in diesen Fällen?

Grundsätzlich sucht die BEG bei Bekanntwerden von Kapazitätsengpässen unverzüglich gemeinsam mit dem betroffenen Verkehrsunternehmen nach Lösungen. In der Regel macht sich die BEG vor Ort ein eigenes Bild von der Situation und/oder lässt die entsprechenden Züge durch einen externen Dienstleister stichprobenartig zählen.

Oft hängen Kapazitätsengpässe aber nicht damit zusammen, dass die bestellten Kapazitäten nicht ausreichen, sondern vielmehr damit, dass die Verkehrsunternehmen nicht mit der Behängung fahren, die vertraglich gefordert ist. Hier greift dann die vertraglich vereinbarte Pönalisierung für die Nichteinhaltung der vereinbarten Regelzugbildung.

Nachfolgend sind beispielhaft Relationen mit Kapazitätsengpässen angeführt, bei denen die BEG in Zusammenarbeit mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in den letzten zwei Jahren für Abhilfe gesorgt hat:

- Im Rahmen des bayernweiten Verkehrsdurchführungsvertrages wurden mit DB Regio für das Fahrplanjahr 2016 Sitzplatzerweiterungen für folgende Züge vereinbart: Zugnr. 3400 (ab Bayreuth 5:00 Uhr), 3525 (ab Nürnberg 15:43 Uhr), 3529 (ab Nürnberg 17:43 Uhr), 3548 (ab Schwandorf 9:06 Uhr), 3163 (ab Kempten 9:41 Uhr), 57441 (ab Kaufbeuren 7:31 Uhr), 57405 (ab Lindau 7:07 Uhr). Bereits für die Fahrplanjahre 2015 und 2014 wurden Verbesserungen in einem ähnlichen Umfang umgesetzt.
- Grundsätzlich hat die BEG die Sitzplatzkapazitäten im E-Netz Rosenheim mit Inbetriebnahme des Meridian im Fahrplanjahr 2014 im Vergleich zum Altbetreiber DB Regio erheblich erhöht. Trotzdem wurde eine zusätzliche Verstärkung von M 79056 (Rosenheim ab 06:02 Uhr) in der Früh-HVZ im Zulauf auf München mit einem weiteren Triebwagen ab April 2015 vereinbart. Durch weitere Umlaufanpassungen konnte das Kapazitätsangebot entsprechend der Nachfrage optimiert werden. Dies betrifft auch einige Leistungen in der Früh-HVZ und freitags mittags.
- Vereinbart wurde auch eine Verstärkung des RE 3164 auf der Relation München – Kempten mit einem zusätzlichen Fahrzeug an Freitagen, da hier eine besonders hohe Nachfrage gegeben ist. Außerdem wurden bei DB Regio Allgäu-Schwaben ältere Fahrzeuge durch Doppelstockwagen ersetzt, die eine höhere Kapazität bieten.
- Nach dem Betreiberwechsel Ende 2014 kam es bei der Oberpfalzbahn zu Kapazitätsengpässen. Der Fahrzeugumlauf wurde daraufhin geändert und die Kapazitätsengpässe behoben.
- Beim München-Nürnberg-Express kam es im Sommer 2015 aufgrund Fahrzeugverfügbarkeitsproblemen (Unfallschäden und gleichzeitig Hitzeprobleme) zu Kapazitätsengpässen, auf die mit Reservegarnituren aus dem Werdenfelsnetz reagiert wurde.
- Durch Bestellung von zusätzlichen Doppelstockgarnituren und Umlaufänderungen wurden die Kapazitäts-

probleme beim Donau-Isar-Express (München – Passau) in mehreren Stufen beseitigt.

- Durch die Bestellung einer zusätzlichen Doppelstockgarnitur und die zusätzliche Bestellung von Express-S-Bahnen bei der S-Bahn Nürnberg sowie Umlaufänderungen konnten 2014 Kapazitätsengpässe beim Franken-Thüringen-Express behoben werden. Im selben Netz wurde infolge von Kapazitätsproblemen der Schülerzug RB 59374 Nürnberg – Saalfeld durch ein zusätzliches Fahrzeug verstärkt.
- Aufgrund einer kontinuierlich steigenden Fahrgastnachfrage ist es im E-Netz Augsburg trotz mehrfacher Umlaufanpassungen im Rahmen des vorhandenen Fahrzeugparks zu Kapazitätsengpässen in den Hauptverkehrszeiten zwischen München und Augsburg gekommen. Die BEG hat daher für das Fahrplanjahr 2014 bei DB Regio Allgäu-Schwaben den Einsatz einer zusätzlichen Doppelstockgarnitur beim Fugger-Express bestellt. Die hierdurch freigesetzten Triebwagen (ET 440) verstärken mehrere Verkehrsleistungen im E-Netz Augsburg. Dies betrifft insbesondere die bislang nachfragekritischen RE 57173 (Augsburg ab 06:39 Uhr nach München), RE 57009 (Augsburg ab 07:06 Uhr nach München), RB 57089 (Augsburg ab 07:16 Uhr nach München), RE 57116 (München ab 17:35 Uhr nach Augsburg) und

RE 57038 (München ab 18:02 Uhr nach Augsburg). Somit hat sich die bis Fahrplanwechsel 2013 in den Hauptverkehrszeiten zwischen München und Augsburg kritische Kapazitätssituation bei Einhaltung der mit dem Verkehrsunternehmen vereinbarten Regelzugbildung deutlich entspannt.

8. Wann und unter welchen Bedingungen wird zwischen Zwiesel und Grafenau im Stundentakt gefahren?

Der Stundentakt auf der Strecke Zwiesel – Grafenau ist bereits im Verkehrsvertrag mit der Länderbahn, die das Streckennetz der Waldbahn bedient, berücksichtigt. Voraussetzung für die Einführung des Stundentaktes ist jedoch der Bau eines Begegnungsbahnhofes in Spiegelau sowie die Verkürzung der Fahrzeit auf dem Streckenabschnitt Zwiesel – Spiegelau um einige Minuten. Die Verkürzung der Fahrzeit ist erforderlich, um die Anschlüsse im Knotenbahnhof Zwiesel aufrechterhalten zu können, und erfordert insbesondere die Schließung bzw. technische Sicherung einer Vielzahl von Bahnübergängen, bei der die Mitarbeit der Kommunen erforderlich ist. Nach Aussage der DB Netz AG werden die erforderlichen Umbauarbeiten voraussichtlich bis Dezember 2018 abgeschlossen sein. Somit wäre nach aktuellem Sachstand ein Stundentakt auf der Strecke Zwiesel – Grafenau ab Dezember 2018 möglich.