



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 21.05.2014

Werdenfelsnetz

Nach dem Scheitern des Werdenfelsfahrplans zwischen Dezember 2002 und Dezember 2003 kehrte man im Dezember 2003 zum alten Fahrplan zurück. Im Sommer 2010 vergab die Bayerische Eisenbahngesellschaft das Werdenfelsnetz an DB Regio. Es war seinerzeit vorgesehen und von DB Netz zugesagt, ab 15.12.2013 auf der Strecke München Hbf. – Garmisch-Partenkirchen (KBS 960) die Geschwindigkeit dergestalt zu erhöhen, dass sich für die Regionalbahnen (RB) München Hbf. – Garmisch-Partenkirchen eine Beförderungszeit von 75 Minuten und für die Regionalexpresse (RE) München Hbf. – Garmisch-Partenkirchen mit Zwischenhalten in Pasing, Weilheim und Murnau eine Beförderungszeit von 67 Minuten ergibt. Der aktuelle Fahrplan weist für die RB Beförderungszeiten von 79–82 Minuten und für die RE Beförderungszeiten von 70–75 Minuten auf, was gegenüber dem bisherigen Fahrplan (85–86 Minuten für die RB) nur eine unwesentliche Verbesserung und eine klare Verfehlung des damals angestrebten Ziels bedeutet.

Nach anfänglichen massiven technischen Schwierigkeiten scheint sich der Betrieb einigermaßen normalisiert zu haben. Doch auf der weitgehend eingleisigen Strecke schaukeln sich gerade im Berufsverkehr mit den engen Taktzeiten auch kleinste Störungen leicht zu massiven Verspätungen auf.

Die Bayerische Zugspitzbahn plant den Neubau einer Pendelbahn Eibsee – Zugspitze mit mehr als der doppelten Leistungsfähigkeit. Die Gemeinde Grainau lehnt den Neubau bisher ab, da sie einen zunehmenden Autoverkehr befürchtet. Stattdessen wird angeregt, den Zubringerverkehr auf der Schiene attraktiver zu machen, um den Erholungswert der Touristenorte nicht durch zu starken Autoverkehr zu beeinträchtigen. Derzeit lehnt die Bayerische Zugspitzbahn jedoch einen attraktiven Übergang für die Fahrgäste zwischen den Zügen der Deutschen Bahn und der Bayerischen Zugspitzbahn im Bahnhof Garmisch-Partenkirchen ab, da die Einführung der Bayerischen Zugspitzbahn in den Bahnhof Garmisch-Partenkirchen auf Gleis 8/9 mit einem Investitionsaufwand von 5 Millionen € zu teuer sei

Ich frage die Staatsregierung:

1. a) An welchen Stellen kam die DB Netz AG ihrer Verpflichtung zum Infrastrukturausbau nicht nach und warum?
b) Plant der Freistaat Bayern einen Infrastrukturausbau dergestalt, dass sich die ursprünglichen Ziele bezüglich der Beförderungszeit erreichen lassen?
c) Warum wird zwischen dem Streckenkilometer 9 und Streckenkilometer 23 statt 160 km/h nur 140 km/h gefahren, obwohl keine Bahnübergänge vorhanden sind, die Strecke von der Trassierung her für 160 km/h geeignet ist und die eingesetzten Talent2-Züge für 160 km/h zugelassen sind?
2. a) Wie hoch wären die Investitionsaufwendungen für einen vollständigen zweigleisigen Ausbau der Strecke Tutzing – Garmisch-Partenkirchen, wenn man zusätzlich noch das Ziel verfolgt, die Beförderungszeit für die Regionalexpresse zwischen München Hbf. und Garmisch-Partenkirchen auf unter eine Stunde zu reduzieren?
b) Welche Infrastrukturmaßnahmen sind aus Sicht der Bayerischen Staatsregierung erforderlich, um alle Regionalzüge in Iffeldorf halten zu lassen?
3. a) Warum wurde das Konzept mit einem Zweistundentakt für ganztägig verkehrende Regionalexpresszüge fallen gelassen, so wie sie im Fahrplan 2003 bereits verkehrten?
b) Besteht ein Zusammenhang zwischen dem von der DB Netz nicht erfolgten Infrastrukturausbau und dem Entfall des ganztägigen Zweistundentakts für Regionalexpressen?
c) Warum fährt man nicht auch am Wochenende zwischen Garmisch-Partenkirchen und Reutte in Tirol im ganztägigen Stundentakt, so wie von Montag bis Freitag?
4. a) Wann rechnet die Bayerische Staatsregierung mit der Zulassung der Vierfachtraktion?
b) Ist geplant, die Züge zwischen Tutzing und München, welche bereits jetzt überfüllt sind, obwohl in Dreifachtraktion gefahren wird, ab dem Zeitpunkt in Vierfachtraktion zu fahren, ab dem dies zugelassen ist?
5. a) Ist es möglich, die Zugteile aus Kochel und Weilheim als eigenständige Zugfahrten zwischen Tutzing und München Hbf. hintereinander zu fahren und die beiden Zugteile erst in München Hbf. zusammenzukuppeln, um den aufwendigen Kupplungsvorgang in Tutzing zu vermeiden, der hin und wieder zu Verspätungen führt?
b) Wie hoch wäre der jährliche Mehraufwand, wenn man die aus Weilheim und Kochel kommenden Züge zwischen Tutzing und München Hbf. im Abstand von etwa 3 Minuten als zwei eigenständige Zugfahrten führe und lediglich in der Gegenrichtung zwischen München Hbf. und Tutzing als eine Zugeinheit?
6. a) Wie lange dauert der Türschließvorgang der Talentzüge im Werdenfelsnetz?
b) Wäre es technisch möglich, den Türschließvorgang zu verkürzen?
c) Wird darüber nachgedacht, so wie bei der S-Bahn in München, den Türschließvorgang zu verkürzen?

7. a) Unter welchen Bedingungen wäre der Freistaat Bayern bereit, im Zuge der Tourismusförderung die Finanzierung der 5 Millionen € für die Einbindung der Bayerischen Zugspitzbahn auf Gleis 8/9 zwecks attraktiven Umstiegs zu übernehmen?
- b) Inwieweit wäre der Freistaat Bayern bereit, sich an einem Ausbau der Zahnradbahn zwischen Garmisch-Partenkirchen und Eibsee zu beteiligen, um den Widerstand der Gemeinde Grainau gegen zusätzlichen Autoverkehr im Hinblick auf den Neubau der Eibsee-Seilbahn zu entkräften?
- c) Inwieweit ist die Bayerische Staatsregierung bereit, den 3,2 Kilometer langen Streckenabschnitt Grainau – Eibsee der Bayerischen Zugspitzbahn als SPNV-Strecke anzusehen und dort Zugkilometer zu bestellen?
8. a) Warum hat man das Ziel attraktiver Tarifangebote dadurch konterkariert, dass die Konditionen für das Werdenfelsticket deutlich verschlechtert worden sind, da die Variante für den Bereich Tutzing – Mittenwald für 11,50 € ersatzlos gestrichen wurde und man zudem die Strecken Geltendorf – Weilheim sowie Weilheim – Schongau aus dem Gültigkeitsbereich des Werdenfelstickets entfernt hat?
- b) Wird über eine Ausweitung des Gültigkeitsbereiches des Bayern-Tickets bis Eibsee nachgedacht; falls nein, warum nicht?
- c) Warum gilt in den Regionalexpressen der MVV-Tarif nicht bis Tutzing, obwohl 2002 zwischen der Deutschen Bahn und der BEG festgelegt wurde, dass auf der KBS 960 der MVV-Tarif auch dann in den Zügen bis Tutzing gilt, wenn diese in Tutzing nicht halten, so wie das bei den 2003 im ganztägigen im Zweistundentakt verkehrenden Regionalexpressen der Fall war?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 14.07.2014

Vorbemerkung:

Seit Langem wünscht die Region eine Verbesserung des SPNV-Angebotes zwischen München und Garmisch-Partenkirchen, insbesondere eine Verkürzung der Fahrzeiten und eine Verdichtung des Zugangebots.

Im Jahresfahrplan 2003 wurde ein Zugfahrplan umgesetzt, der durch Einführung von Regionalexpress-Zügen eine deutliche Verkürzung der Reisezeiten zwischen München und Garmisch-Partenkirchen ermöglichte. Dieser Fahrplan fand in der Region jedoch keine Akzeptanz, da sich gleichzeitig das Angebot für die kleineren Stationen verschlechterte. Aus diesem Grund kehrte man Ende 2003 zu einem stündlichen Angebot mit Bedienung aller Unterwegshalte südlich von Tutzing zurück.

In der Folge hat die Deutsche Bahn AG im Auftrag des Freistaates Bayern untersucht, welche Investitionen für einen vollständigen zweigleisigen Streckenausbau zwischen Tutzing und Murnau erforderlich gewesen wären. Mit einem solchen Ausbau wäre es möglich gewesen, sowohl eine stündliche Regionalbahn als auch einen zweistündlichen Expressverkehr zu realisieren. Die Reisezeiten hätten sich auf bis zu 75 Minuten (RB) bzw. 67 Minuten (RE) verkürzen lassen.

Ergebnis der Untersuchungen war jedoch, dass hierfür Investitionen in Höhe von 214 Mio. € erforderlich gewesen wären (Preisstand 2006), zuzüglich der notwendigen Schallschutz- und Bahnsteigmaßnahmen.

Demgegenüber werden für Eisenbahninfrastrukturprojekte an Nahverkehrsstrecken in Bayern außerhalb der S-Bahn-Bereiche vom zuständigen Bund derzeit 24 Mio. € im Jahr zur Verfügung gestellt. Für einen mehrgleisigen Ausbau im Werdenfels müssten diese Mittel entsprechend über mehr als ein Jahrzehnt in eine Strecke fließen. Dies war und ist gegenüber anderen Regionen in Bayern verkehrs- und strukturpolitisch nicht vertretbar.

In der Folge haben der Freistaat Bayern und die Deutsche Bahn AG gemeinsam ein Konzept erarbeitet, wie das Zugangebot zwischen München und Garmisch-Partenkirchen schrittweise mit Infrastrukturinvestitionen von gut 50 Mio. € deutlich verbessert werden kann. Wesentliche Bausteine dieses Konzeptes waren

- der barrierefreie Ausbau von Bahnhöfen,
- die Reaktivierung des Bahnhofs Farchant für den Personenverkehr,
- der Einsatz neuer, barrierefreier Fahrzeuge,
- die Verkürzung der Reisezeiten,
- die Einführung stündlicher Direktverbindungen zwischen Kochel und München,
- die Einführung eines Halbstundentaktes zwischen München und Weilheim,
- die Einrichtung von Expresszügen in den Hauptverkehrszeiten und
- die Verdichtung des Zugangebotes auf der Außerfernbahn.

Der Neuausschreibung der Verkehrsleistungen wurde dieses Konzept zugrunde gelegt. Dabei wurden die zum Fahrplan 2014 umgesetzten Reisezeiten festgeschrieben.

Um das neue Angebotskonzept zu ermöglichen, wurden seitens der Deutschen Bahn AG erhebliche Investitionen in die Infrastruktur getätigt, die hauptsächlich aus Bundesmitteln für den SPNV bestritten wurden, über deren Verwendung die Deutsche Bahn AG und der Freistaat Bayern gemeinsam entscheiden. Einige Projekte hat der Freistaat Bayern zusätzlich aus Landesmitteln bezuschusst.

1. a) An welchen Stellen kam die DB Netz AG ihrer Verpflichtung zum Infrastrukturausbau nicht nach und warum?

Vier Bausteine des vereinbarten Infrastrukturausbaus wurden bislang seitens der DB Netz AG nicht umgesetzt:

1. Abschnittsweise Anhebung der Streckengeschwindigkeit zwischen Weilheim und Huglfing auf 140 km/h
Ursache war, dass die DB zwei Bahnübergänge nicht wie geplant anpassen konnte, weil für die betroffenen Bahnübergangssicherungsanlagen ein Umbauverbot erlassen wurde. In der Folge musste die Ausrüstung dieser Bahnübergänge mit neuer Sicherheitstechnik projektiert werden, was zu einer Zeitverzögerung führte. Aktuell ist vorgesehen, die Geschwindigkeitserhöhung im August 2014 zu realisieren. Die fehlende Erhöhung wirkt sich nicht auf den Fahrplan aus, reduziert aber die Pufferzeiten bei Verspätungen.
2. Herstellung gleichzeitiger Zugeinfahrten im Bahnhof Seeshaupt mit der geplanten Geschwindigkeit
Grund war, dass beim Umbau der Leit- und Sicherheitstechnik nicht regelungskonforme Zustände angetroffen

wurden. Die Einfahrtgeschwindigkeit aus Richtung Tutzing musste daher vorerst auf 60 km/h begrenzt werden. Die Aufhebung dieser Einschränkung ist seitens der DB noch nicht terminiert. Die geringere Geschwindigkeit wirkt sich nicht auf den Fahrplan aus, reduziert aber die Pufferzeiten bei Verspätungen.

3. Bahnhofsumbau Ohlstadt

Ursache ist das nicht rechtzeitig erteilte Baurecht für die Maßnahme. Dieses lag wiederum in der fehlenden Zustimmung der Gemeinde Ohlstadt begründet, was ein zeitaufwendiges Planfeststellungsverfahren erforderlich machte. Nachdem mittlerweile eine Einigung mit der Gemeinde erfolgt ist, kann der Umbau unter der Voraussetzung rechtzeitiger Baurechtserteilung vsl. im Sommer 2015 nachgeholt werden. Der fehlende Bahnhofsumbau hat zur Folge, dass einige Züge vorübergehend nicht in Ohlstadt halten können.

4. Geschwindigkeitsanhebung zwischen Garmisch-Partenkirchen und Griesen

Ursache war hier die nicht rechtzeitige Ertüchtigung von Bahnübergängen, welche die DB Netz AG gemeinsam mit der Bayerischen Zugspitzbahn nutzen. Diese soll vsl. im Jahr 2015 nachgeholt werden. Bis dahin können die Haltepunkte Hausbergbahn und Griesen nicht von allen Zügen bedient werden.

b) Plant der Freistaat Bayern einen Infrastrukturausbau dergestalt, dass sich die ursprünglichen Ziele bezüglich der Beförderungszeit erreichen lassen?

Der Freistaat Bayern plant derzeit keinen weiteren Infrastrukturausbau, um Reisezeiten von 75 Minuten (RB) bzw. 67 Minuten (RE) zu erreichen. Auf die Vorbemerkung wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

c) Warum wird zwischen Streckenkilometer 9 und Streckenkilometer 23 statt 160 km/h nur 140 km/h gefahren, obwohl keine Bahnübergänge vorhanden sind, die Strecke von der Trassierung her für 160 km/h geeignet ist und die eingesetzten Talent-2-Züge für 160 km/h zugelassen sind?

Für eine Anhebung der Geschwindigkeit auf 160 km/h in diesem Abschnitt wären Anpassungen an der Infrastruktur erforderlich, die nicht Bestandteil des vereinbarten Infrastrukturlösungs paketes mit der Deutschen Bahn AG sind.

2. a) Wie hoch wären die Investitionsaufwendungen für einen vollständigen zweigleisigen Ausbau der Strecke Tutzing – Garmisch-Partenkirchen, wenn man zusätzlich noch das Ziel verfolgt, die Beförderungszeit für die Regionalexpress zwischen München Hbf. und Garmisch-Partenkirchen auf unter eine Stunde zu reduzieren?

Belastbare Untersuchungen zu dieser Frage liegen nicht vor. Angesichts der in der Vorbemerkung genannten Kosten für den Abschnitt Tutzing – Murnau ist aber von Investitionen im Bereich von rund 1 Mrd. € auszugehen.

b) Welche Infrastrukturmaßnahmen sind aus Sicht der Bayerischen Staatsregierung erforderlich, um alle Regionalzüge in Iffeldorf halten zu lassen?

Um einen Halt aller Regionalzüge in Iffeldorf zu ermöglichen, ohne die Betriebsqualität zu gefährden, müssten

weitere Beschleunigungsmaßnahmen auf der Strecke Tutzing – Kochel realisiert werden.

3. a) Warum wurde das Konzept mit einem Zweistundentakt für ganztägig verkehrende Regionalexpresszüge fallen gelassen, so wie sie im Fahrplan 2003 bereits verkehrten?

Der jetzt erfolgte Infrastrukturausbau ermöglicht es nicht, zusätzlich zu den stündlichen Regionalbahnzügen, zweistündliche Regionalexpresszüge anzubieten. Bei einem solchen Konzept müssten sich die RE-Züge dann auch untereinander begegnen. Dies ist beim jetzigen Fahrplankonzept nicht der Fall, weil die RE-Züge stets nur in Lastrichtung verkehren.

b) Besteht ein Zusammenhang zwischen dem vom der DB Netz nicht erfolgten Infrastrukturausbau und dem Entfall des ganztägigen Zweistundentaktes für Regionalexpress?

Ein ganztägiger Zweistundentakt für Regionalexpress-Züge war und ist nicht Bestandteil des Wettbewerbsprojektes Werdenfels. Entsprechend wurde auch die Infrastruktur projektiert. Die in der Antwort zu Frage 1 a) dargestellten, noch nicht umgesetzten Infrastrukturausbauten haben keinen Einfluss auf die Fahrbarkeit solcher Züge.

c) Warum fährt man nicht auch am Wochenende zwischen Garmisch-Partenkirchen und Reutte in Tirol im ganztägigen Stundentakt, so wie von Montag bis Freitag?

An Werktagen deckt das Zugangebot auf der Außerfernbahn überwiegend im Stundentakt die Fahrgastnachfrage ab. Für die Wochenenden war es – unter der Prämisse der Finanzierbarkeit – eine Zielsetzung der Ausschreibung, für die Zielgruppe der Ausflügler und Bergwanderer spürbare Verbesserungen zu bieten. Im Zielkonzept bestehen daher zu den Hauptverkehrszeiten des Freizeitverkehrs umsteigefreie Verbindungen von München nach Reutte in Tirol bzw. Lermoos und am Nachmittag zurück nach München.

4. a) Wann rechnet die Staatsregierung mit der Zulassung der Vierfachtraktion?

Nach Auskunft der DB Regio AG auf Basis von Prognosen des Fahrzeugherstellers Bombardier Transportation wird mit der Zulassung der dafür erforderlichen Software für Spätherbst 2014 gerechnet. Die noch fehlenden Fahrzeuge werden mit der neuen Software ausgeliefert, die bereits eingesetzten Fahrzeuge sukzessive mit der neuen Software ausgestattet.

b) Ist geplant, die Züge zwischen Tutzing und München, welche bereits jetzt überfüllt sind, obwohl in Dreifachtraktion gefahren wird, ab dem Zeitpunkt in Vierfachtraktion zu fahren, ab dem dies zugelassen ist?

Es ist vorgesehen, den Zug mit Ankunft in München Hbf. um 7:26 Uhr zwischen Tutzing und München in Vierfachtraktion zu fahren, sobald dies nach Zulassung betrieblich möglich ist.

5. a) Ist es möglich, die Zugteile aus Kochel und Weilheim als eigenständige Zugfahrten zwischen Tutzing und München Hbf. hintereinander zu fahren und die beiden Zugteile erst in München Hbf. zu

sammenzukuppeln, um den aufwendigen Kuppungsvorgang in Tutzing zu vermeiden, der hin und wieder zu Verspätungen führt?

Zum einen ist die Strecke zwischen Tutzing und München neben den Regionalzügen auch mit den Zügen der S-Bahn belegt. Ein noch dichteres Fahrtenangebot ist daher nicht möglich. Zum anderen würde diese Maßnahme allein schon aufgrund der dann in doppelter Höhe anfallenden Trassenentgelte der DB Netz AG deutlich mehr an Bestellerentgelt kosten. Durch die Koppelung des Zugteils aus Kochel mit dem Zugteil aus Richtung Weilheim fällt zwischen Tutzing und München das Trassenentgelt nur für jeweils eine Zugfahrt an.

b) Wie hoch wäre der jährliche Mehraufwand, wenn man die aus Weilheim und Kochel kommenden Züge zwischen Tutzing und München Hbf. im Abstand von etwa 3 Minuten als zwei eigenständige Zugfahrten führe und lediglich in der Gegenrichtung zwischen München Hbf. und Tutzing als eine Zugeinheit?

Auf Grundlage des derzeitigen Fahrplans wären durch diese Maßnahme Mehrbestellungen im Umfang von knapp 250.000 Zugkilometern pro Jahr erforderlich. Hierdurch würden zusätzliche Trassenentgelte in Höhe von jährlich mehr als 1,1 Mio. € (Preisstand 2013) anfallen. Weitere Zusatzkosten für Stationsentgelte, Personal und Energie kämen hinzu.

6. a) Wie lange dauert der TürschlieÙvorgang der Talentzüge im Werdenfelsnetz?

Als Ergebnis von Messungen bei vergleichbaren Fahrzeugen der Baureihe ET 442 bei der S-Bahn Nürnberg beträgt die Zeit von der Rücknahme der Türfreigabe bis zur Abfahrt ca. 5 Sekunden. Die Türfreigabe wird nach Abschluss des Fahrgastwechsels, i. d. R. mindestens 20 Sekunden nach dem Öffnen der Türen, durch den Triebfahrzeugführer zurückgenommen.

b) Wäre es technisch möglich, den TürschlieÙvorgang zu verkürzen?

Eine Verkürzung des TürschlieÙvorgangs ist technisch möglich. Dabei ist allerdings zu beachten, dass Eingriffe in den Abfertigungs- und den damit zusammenhängenden TürschlieÙvorgang sicherheitsrelevant und damit zulassungsrelevant sein können. Die entsprechenden Abläufe sind nach dem aktuellen Stand der einschlägigen Normen festgelegt.

c) Wird darüber nachgedacht, so wie bei der S-Bahn in München, den TürschlieÙvorgang zu verkürzen?

Derzeit ist seitens der DB Regio AG nicht geplant, die Abläufe beim TürschlieÙvorgang zu ändern, zumal – neben den in der Antwort auf Frage 6. b) genannten Gründen – im Werdenfelsnetz anders als bei der S-Bahn München keine wesentliche Verbesserung der Pünktlichkeit durch eine Änderung des TürschlieÙvorgangs zu erwarten ist.

7. a) Unter welchen Bedingungen wäre der Freistaat Bayern bereit, im Zuge der Tourismusförderung die Finanzierung der 5 Mio. € für die Einbindung der Bayerischen Zugspitzbahn auf Gleis 8/9 zwecks attraktiven Umstiegs zu übernehmen?

b) Inwieweit wäre der Freistaat Bayern bereit, sich an einem Ausbau der Zahnradbahn zwischen Garmisch-Partenkirchen und Eibsee zu beteiligen,

um den Widerstand der Gemeinde Grainau gegen zusätzlichen Autoverkehr im Hinblick auf den Neubau der Eibsee-Seilbahn zu entkräften?

Wegen Ihres Sachzusammenhanges werden die Fragen 7 a und 7 b gemeinsam beantwortet.

Nach Aussage der Bayerischen Zugspitzbahn (BZB) bestehen weder Planungen für eine Einbindung der Bayerischen Zugspitzbahn auf Gleis 8/9 des DB-Bahnhofs Garmisch-Partenkirchen noch für einen Ausbau der Strecke zwischen Garmisch-Partenkirchen und Eibsee. Entsprechend wurden diese Vorhaben seitens des Freistaates Bayern auch nicht auf eine eventuelle Förderfähigkeit geprüft.

c) Inwieweit ist die Bayerische Staatsregierung bereit, den 3,2 km langen Streckenabschnitt Grainau – Eibsee der Bayerischen Zugspitzbahn als SPNV-Strecke anzusehen und dort Zugkilometer zu stellen?

Der Freistaat bestellt auf dem 7,5 km langen Streckenabschnitt zwischen Garmisch-Partenkirchen und Grainau, der als Schienenstrecke definiert ist, SPNV-Leistungen bei der Bayerischen Zugspitzbahn. Nur insoweit besteht eine Bestellzuständigkeit des Aufgabenträgers für den Schienenpersonennahverkehr nach dem Bayerischen ÖPNV-Gesetz. In Grainau beginnt die Zahnradstrecke bis zum Bahnhof Zugspitzplatt, die rein touristischen Zwecken dient.

8. a) Warum hat man das Ziel attraktiver Tarifangebote dadurch konterkariert, dass die Konditionen für das Werdenfelsticket deutlich verschlechtert worden sind, da die Variante für den Bereich Tutzing – Mittenwald für 11,50 € ersatzlos gestrichen wurde und man zudem die Strecken Geltendorf – Weilheim sowie Weilheim – Schongau aus dem Gültigkeitsbereich des Werdenfelstickets entfernt hat?

Tarifsonderangebote werden von den Eisenbahnverkehrsunternehmen eigenverantwortlich kalkuliert und angeboten. Das Werdenfelsticket ist ein solches Tarifsonderangebot des Eisenbahnverkehrsunternehmens, welches das Werdenfelsnetz betreibt (DB Regio AG). Die Strecke von Schongau über Weilheim nach Geltendorf wird demgegenüber von der Bayerischen Regiobahn (BRB) betrieben. In den Jahren, in denen die DB Regio AG das Werdenfelsticket auch zwischen Schondorf und Geltendorf angeboten hatte, wurde es von den Stationen entlang der BRB-Strecke nur sehr verhalten nachgefragt. Der größte Anteil von Nutzern kam aus dem Großraum München. Vertriebsaufwand und Nachfrage standen nach Auskunft der DB Regio AG daher in einem sehr ungünstigen Verhältnis.

b) Wird über eine Ausweitung des Gültigkeitsbereiches des Bayern-Tickets bis Eibsee nachgedacht; falls nein, warum nicht?

Nein. Das Tarifsonderangebot „Bayern-Ticket“ ist nur im SPNV/ÖPNV gültig. Wegen der Einstufung der Strecke zwischen Grainau und Bahnhof Zugspitzplatt als touristische Strecke wird auf die Antwort zu Frage 7. c) verwiesen. Auch auf anderen rein touristischen Strecken in Bayern wird das Bayern-Ticket nicht anerkannt.

c) Warum gilt in den Regionalexpressen der MVV-Tarif nicht bis Tutzing, obwohl 2002 zwischen der Deutschen Bahn und der BEG festgelegt wurde,

dass auf der KBS 960 der MVV-Tarif auch dann in den Zügen bis Tutzing gilt, wenn diese in Tutzing nicht halten, so wie das bei den 2003 im ganztägigen Zweistundentakt verkehrenden Regionalexpressen der Fall war?

Die Gültigkeit von Verbundfahrausweisen richtet sich nach dem MVV-Tarif. Dieser gilt in Regionalzügen nur, soweit diese Verbundaufgaben erfüllen, d. h. im Verbundgebiet halten. Laut dem aktuellen MVV-Gemeinschaftstarif (Teil B, 1. Bestimmungen, Allgemeines) gelten Verbundfahrtscheine im aus- und einbrechenden Verkehr bis zum letzten bzw. ab dem ersten Haltebahnhof des Zuges, der im Geltungsbereich des Verbundfahrtscheins liegt.

Die zeitweise vereinbarte Ausnahmeregelung musste zurückgenommen werden, weil die damit verbundene Präsenz Wirkung auf andere Stationen im MVV-Gebiet aufgrund der geringeren Erlösergiebigkeit von Verbundfahrtscheinen zu einer massiven Erhöhung des Bestellerentgelts geführt hätte.

Die DB Regio AG bietet allen Zeitkarteninhabern, die ein DB-Abonnement bis Tutzing und ab dort eine MVV-Zeitkarte besitzen, eine Übergangsfrist bis zum Ablauf ihres Abonnements an, innerhalb derer diese Tarifkombination in Regionalexpresszügen nicht beanstandet wird.