



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Florian von Brunn SPD**
vom 24.06.2014

Alternative zum Auto? Überlastung der BOB-Züge an Wochenenden und unzureichendes RVO-Busangebot in den Landkreisen Miesbach und Bad Tölz-Wolfratshausen

In der Debatte im Landtag um die Subventionierung von Schneekanonen hat Staatsministerin Ilse Aigner mit Blick auf das Skigebiet Sudelfeld von einer guten Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln gesprochen und dabei explizit auf die Gemeinde Bayrischzell verwiesen. Bayrischzell, Schliersee, Tegernsee, Gmund, Lenggries und die Jachenau sind als Ausgangsorte für Tagestouren in den bayerischen Voralpen bzw. Alpen bei Erholungsuchenden und Bergwanderern sehr beliebt. Sie werden alle von der Bayerischen Oberlandbahn mit Integralzügen und/oder vom RVO mit Bussen angefahren. Teilweise sind diese Züge an schönen Wochenende völlig überfüllt und viele Fahrgäste, darunter auch Kinder und Senioren müssen teilweise die ganze Strecke stehen, vor allem wenn sie nicht schon am Münchner Hauptbahnhof zusteigen. Dazu kommen Verspätungen, die dazu führen, dass Busse der RVO nicht mehr erreicht werden können. Außerdem sind RVO-Busangebote eingestellt worden oder der Takt ist so unzureichend, dass es keine Alternative zum Auto gibt. Das gilt insbesondere auch für den RVO-Bus, der das Sudelfeld anfährt. Vor diesem Hintergrund, aber auch unter Berücksichtigung klimapolitischer Anforderungen und sozialer wie wirtschaftlicher Entwicklungen stellt sich die Frage, welches Konzept die Staatsregierung für die Bereitstellung klima- und umweltfreundlicher öffentlicher Verkehrsangebote im oberbayerischen Alpenraum hat.

Ich frage daher die Staatsregierung:

1. Ist der Staatsregierung bekannt, dass das Platzangebot insgesamt, aber insbesondere das Angebot an Sitzplätzen in den bestimmten Zügen der Bayerischen Oberlandbahn auf den Strecken in den Landkreis Miesbach und in den Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen an Wochenenden, vor allem bei gutem Ausflugswetter, nicht ausreicht?
2. a) Wie beurteilt die Staatsregierung diesen Platzmangel vor dem Hintergrund, dass sie selbst, gemessen an den Einlassungen von Frau Staatsministerin Ilse Aigner im Bayerischen Landtag, offensichtlich die Nutzung des öffentlichen Verkehrs durch Naherholungsuchende und Touristen, die das Voralpenland bzw. die Alpen besuchen wollen, fördern und unterstützen will?
 - b) Welche konkreten Maßnahmen unternimmt die Staatsregierung resp. die Bayerische Eisenbahngesellschaft, um dieses Problem in den Griff zu bekommen?
 - c) Bis wann erfolgen die einzelnen konkreten Maßnahmen?
3. a) Ist der Staatsregierung bekannt, dass die BOB auf den o. g. Strecken bereits Verstärkerzüge einsetzt?
 - b) Welche Verbesserungsmöglichkeiten sieht die Staatsregierung unter diesen Voraussetzungen?
 - c) Ist die Staatsregierung bereit, hier höhere Finanzmittel zur besseren Förderung eines umweltfreundlichen Naherholungsverkehrs und Tourismus in das Voralpenland und die bayerischen Alpen aufzuwenden?
4. a) Was unternimmt die Bayerische Staatsregierung konkret, um zu bewirken, dass die Bayerische Oberlandbahn den Takt auf diesen Strecken weiter verdichtet bzw. Züge mit größerem Beförderungsvolumen einsetzt?
 - b) Bis wann erfolgen diese Maßnahmen?
5. Ist der Staatsregierung bekannt, ob
 - a) technisch und
 - b) organisatorischlängere Züge oder Züge mit größerem Beförderungsvolumen auf oben genannten Strecken eingesetzt werden können, wie zum Beispiel Doppelstockzüge?
6. Auf welchen anderen Bahnstrecken in das Voralpenland oder die bayerischen Alpen existieren ähnliche Probleme mit überfüllten Zügen?
7. a) Ist der Staatsregierung bekannt, dass die Züge der Bayerischen Oberlandbahn auch am Wochenende mit teilweise erheblichen Verspätungen unterwegs sind?
 - b) Wie beurteilt die Staatsregierung die Pünktlichkeit bzw. Verspätungen und Pannenhäufigkeit bei der Bayerischen Oberlandbahn?
 - c) Was unternimmt sie dagegen?
8. Nachdem die Bedienung der Strecken nach Bayrischzell, Lenggries und Tegernsee langfristig an die Bayerische Oberlandbahn, eine Tochter des Veolia-Konzerns, vergeben wurde, frage ich:
 - a) Warum wurden die genannten Strecken bis 2024 vergeben?
 - b) Welche anderen Strecken in Oberbayern wurden ähnlich lange vergeben?
 - c) Welchen Prinzipien folgt die Vergabe von Strecken in Oberbayern unter Berücksichtigung der o. g. Vergabe an die BOB?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 29.08.2014

1. Ist der Staatsregierung bekannt, dass das Platzangebot insgesamt, aber insbesondere das Angebot an Sitzplätzen in den bestimmten Zügen der Bayerischen Oberlandbahn auf den Strecken in den Landkreis Miesbach und in den Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen an Wochenenden, vor allem bei gutem Ausflugswetter, nicht ausreicht?

Der Staatsregierung ist bekannt, dass es in der Hauptverkehrszeit in Lastrichtung und im Ausflugsverkehr an Wochenenden bei gutem Wetter zu Überlastungen kommen kann.

2. a) Wie beurteilt die Staatsregierung diesen Platzmangel vor dem Hintergrund, dass sie selbst, gemessen an den Einlassungen von Frau Staatsministerin Ilse Aigner im Bayerischen Landtag, offensichtlich die Nutzung des öffentlichen Verkehrs durch Naherholungssuchende und Touristen, die das Voralpenland bzw. die Alpen besuchen wollen, fördern und unterstützen will?

Die von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) vorgegebenen Mindestkapazitäten der Züge werden in allen Netzen anhand von Fahrgastzählungen bemessen. Die Fahrgastzählungen spiegeln in der Regel die durchschnittliche Auslastung einer Strecke wider, die auch für die meisten Zugfahrten zutrifft. Insbesondere im touristischen Verkehr an Wochenenden kann es jedoch zu erheblich schwankender Nachfrage kommen. Dies ist stark von äußeren Einflussfaktoren, wie z. B. dem Wetter, abhängig. Im Hinblick auf einen wirtschaftlichen und sparsamen Umgang mit Haushaltsmitteln ist es nicht zielführend, ganzjährig dauerhaft mehr Fahrzeuge mit höheren Kapazitäten einzusetzen.

Generell hat die BEG in der Ausschreibung „Bayerisches Oberland“ für die Hauptverkehrszeiten und touristisch relevanten Zugleistungen an Wochenenden unter Berücksichtigung aller betrieblichen, fahrzeugtechnischen und sonstigen Faktoren (Flügelkonzept, maximal zugelassene Fahrzeugbehängung, Bahnsteiglängen) sowie des Gebotes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit die maximal möglichen Kapazitäten gefordert.

b) Welche konkreten Maßnahmen unternimmt die Staatsregierung resp. die Bayerische Eisenbahngesellschaft, um dieses Problem in den Griff zu bekommen?

c) Bis wann erfolgen die einzelnen konkreten Maßnahmen?

Die Teilfragen werden wegen des sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Seit Inbetriebnahme des Wettbewerbsnetzes „Bayerisches Oberland“ zum 15. Dezember 2013 bestellt die BEG zur Abdeckung der gestiegenen Nachfrage insgesamt 11 % mehr Zugleistungen. Zusätzlich zu den 17 „Integral“-Fahrzeugen werden seither sieben (statt zuvor vier) „Talent“-Triebzüge eingesetzt.

Dadurch konnte das Angebot v. a. in der morgendlichen Hauptverkehrszeit (HVZ) stadteinwärts und in der Nachmittags-HVZ stadtauswärts, aber auch an Wochenenden

sowohl kapazitativ als auch hinsichtlich der Fahrtenanzahl weiter erhöht werden. Im Einzelnen ergeben sich dadurch u. a. folgende Verbesserungen:

- mehr Züge nach München Hbf am Morgen (Montag bis Freitag, jeweils Ankunftszeiten):
 - o ab Lenggries und Schliersee sieben Züge (nahezu halbstündlicher Rhythmus zwischen 5.30 Uhr und 9 Uhr)
 - o ab Tegernsee fünf Züge (und weiterhin eine Bus-Zug-Umsteigeverbindung)
 - o ab Bayrischzell sechs Züge (davon einmal mit Umsteigen)
- höhere Platzkapazitäten in der besonders stark nachgefragten Zeitlage mit Ankunft in München Hbf um 7.30 Uhr (zwei Züge mit insgesamt fünf statt vier „Integral“-Triebwagen)
- mehr Züge ins Oberland (Montag–Freitag, jeweils Abfahrtszeiten in München Hbf):
 - o neuer Frühzug um 6.05 Uhr
 - o zusätzliche Züge um 9.30 Uhr, 11.30 Uhr und 14.30 Uhr bzw. 15.30 Uhr
- neue Spätverbindung ab Lenggries und Tegernsee kurz vor Mitternacht bis Holzkirchen (Freitag und Samstag)
- Erweiterung des Halbstundenrhythmus ins Oberland und zurück am Wochenende:
 - o zwischen 8.00 Uhr und 10.00 Uhr aus München nach Schliersee, Lenggries und Tegernsee
 - o zwischen 17.00 Uhr und 19.00 Uhr aus Schliersee, Lenggries und Tegernsee nach München

3. a) Ist der Staatsregierung bekannt, dass die BOB auf den o. g. Strecken bereits Verstärkerzüge einsetzt?

b) Welche Verbesserungsmöglichkeiten sieht die Staatsregierung unter diesen Voraussetzungen?

c) Ist die Staatsregierung bereit, hier höhere Finanzmittel zur besseren Förderung eines umweltfreundlichen Naherholungsverkehrs und Tourismus in das Voralpenland und die bayerischen Alpen aufzuwenden?

Die Teilfragen werden wegen des sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für den gegenüber der Zeit vor der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) nahezu verdoppelten Leistungsumfang setzt die Staatsregierung bereits erheblich erhöhte Finanzmittel ein. Hinsichtlich der von der BEG seit Dezember 2013 bestellten zusätzlichen Züge wird auf die Antwort zu Frage 2 b und c verwiesen. Eine weitere Erhöhung ist im Hinblick auf die nur in begrenztem Umfang zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel derzeit nicht möglich.

4. a) Was unternimmt die Bayerische Staatsregierung konkret, um zu bewirken, dass die Bayerische Oberlandbahn den Takt auf diesen Strecken weiter verdichtet bzw. Züge mit größerem Beförderungsvolumen einsetzt?

b) Bis wann erfolgen diese Maßnahmen?

Die Teilfragen werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bayerische Oberlandbahn (BOB) ist vertraglich verpflichtet, bei der Planung der Kapazitäten neben dem Berufs- und Ausflugsverkehr auch Nachfragespitzen im Freizeitverkehr (z. B. Ausflugsverkehr am Wochenende) und bei Großveranstaltungen zu berücksichtigen und die für das

jeweilige Netz vorgehaltenen Fahrzeuge entsprechend einzusetzen. Weiterhin muss die BOB die Regelzugbildung bei Veränderungen der Nachfrage während der Vertragslaufzeit möglichst kurzfristig in Abstimmung mit der BEG und im Rahmen des vorhandenen Fahrzeugparks ohne zusätzliche Kosten für die BEG anpassen.

Bei systematisch auftretenden Kapazitätsengpässen verlangt die BEG erforderlichenfalls von der BOB konkret die Anpassung der Regelzugbildung im Rahmen des vorhandenen Fahrzeugparks und der betrieblichen Machbarkeit.

5. Ist der Staatsregierung bekannt, ob

a) technisch und

b) organisatorisch

längere Züge oder Züge mit größerem Beförderungsvolumen auf oben genannten Strecken eingesetzt werden können, wie zum Beispiel Doppelstockzüge?

Bereits heute verkehren die Züge der BOB zwischen München und Holzkirchen mit bis zu vier Integral-Zugseinheiten (Zuglänge 214 m) und auf den Außenästen nach Bayrischzell, Lenggries und Tegernsee mit bis zu zwei Zugeinheiten (Zuglänge 107 m). Die Bahnsteiglängen betragen zwischen München und Holzkirchen 220 m, auf den Außenästen 120 m. Der Einsatz längerer Züge ist aufgrund der begrenzten Bahnsteiglängen nicht möglich.

Diesel-Doppelstockzüge der hier geforderten Kapazitäten, die durch Flügeln und Kuppeln umsteigefreie Verbindungen für alle Streckenäste erlauben würden, sind nach Kenntnis der Staatsregierung derzeit am Fahrzeugmarkt nicht erhältlich.

6. Auf welchen anderen Bahnstrecken in das Vor-alpenland oder die bayerischen Alpen existieren ähnliche Probleme mit überfüllten Zügen?

Punktuell Kapazitätsprobleme können saisonal und bei gutem Wetter grundsätzlich auf allen touristisch relevanten Strecken auftreten. Dies gilt im Übrigen nicht nur im Zugverkehr, sondern bei allen Verkehrsmitteln.

7. a) Ist der Staatsregierung bekannt, dass die Züge der Bayerischen Oberlandbahn auch am Wochenende mit teilweise erheblichen Verspätungen unterwegs sind?

b) Wie beurteilt die Staatsregierung die Pünktlichkeit bzw. Verspätungen und Pannenhäufigkeit bei der Bayerischen Oberlandbahn?

c) Was unternimmt sie dagegen?

Die Teilfragen werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die BEG lässt sich von der BOB regelmäßig in Form von umfassenden Tages- und Monatsberichten über qualitätsrelevante Kriterien wie Pünktlichkeit und Störfälle benachrichtigen. Somit ist die Staatsregierung jederzeit über die Betriebsqualität im Oberlandnetz informiert.

Insgesamt ist die aktuelle Betriebslage im Oberlandnetz auch für die Staatsregierung nicht akzeptabel. Die seit Fahrplanwechsel im Dezember 2013 rückläufige Pünktlichkeit und die erhöhte Anzahl an Störfällen sind insbesondere

auch auf eine mangelnde Stabilität der „Integral“-Triebzüge sowie der neu eingesetzten „Talent“-Fahrzeuge zurückzuführen. Angesichts der erheblichen Qualitätsprobleme haben Staatsregierung und BEG in mehreren Gesprächen mit den Geschäftsführungen der BOB sowie der Muttergesellschaft Veolia Verkehr GmbH konkrete Maßnahmen zur umgehenden Verbesserung der Betriebsqualität gefordert. Die Umsetzung dieser Maßnahmen wird von der BEG derzeit intensiv überprüft. Darüber hinaus schöpft die Staatsregierung alle zur Verfügung stehenden vertraglichen Sanktionsmöglichkeiten aus. Die Staatsregierung geht daher davon aus, dass aufseiten der BOB ein hohes finanzielles Eigeninteresse besteht, für eine nachhaltige Stabilisierung der Betriebslage zu sorgen.

8. Nachdem die Bedienung der Strecken nach Bayrischzell, Lenggries und Tegernsee langfristig an die Bayerische Oberlandbahn, eine Tochter des Veolia-Konzerns, vergeben wurde, frage ich:

a) Warum wurden die genannten Strecken bis 2024 vergeben?

Der Verkehrsdurchführungsvertrag für die Strecken der Bayerischen Oberlandbahn endete im Dezember 2013 und musste somit neu vergeben werden. Die Länge der Vertragslaufzeit bei den von der BEG durchgeführten Wettbewerbsverfahren hängt maßgeblich vom Investitionsbedarf in die Fahrzeuge ab. Für den Einsatz des Rollmaterials und der Werkstatt müssen die Verkehrsunternehmen nämlich hohe Investitionen mit entsprechender Abschreibungsdauer tätigen, die bei einer zu kurzen Vertragslaufzeit nicht wirtschaftlich darstellbar sind. Die Laufzeit des Verkehrsvertrags „Bayerisches Oberland“ bis Dezember 2024 orientiert sich primär an den Ergebnissen eines von der BEG beauftragten Gutachtens über die technische und wirtschaftliche Einsatzfähigkeit der „Integral“-Fahrzeuge.

b) Welche anderen Strecken in Oberbayern wurden ähnlich lange vergeben?

In Oberbayern wurden in den vergangenen Jahren beispielsweise die Strecke München – Landshut – Passau sowie das E-Netz Rosenheim und das Werdenfelsnetz jeweils für eine Vertragslaufzeit von 12 Jahren vergeben.

c) Welchen Prinzipien folgt die Vergabe von Strecken in Oberbayern unter Berücksichtigung der o.g. Vergabe an die BOB?

Die Vergabe von Strecken erfolgt bayernweit nach vergleichbaren Prinzipien. Die BEG schließt nach Durchführung eines Wettbewerbsverfahrens mit dem beauftragten Verkehrsunternehmen einen Verkehrsvertrag. In den Ausschreibungsunterlagen und im Verkehrsvertrag ist konkret festgelegt, welche Anforderungen das Verkehrsunternehmen erfüllen muss. So gibt die BEG Mindeststandards wie zur Sitzplatzanzahl oder zur Zahl der Zugbegleiter vor. Für die Erfüllung dieser Vorgaben gegenüber dem Kunden ist das Verkehrsunternehmen verantwortlich.

