



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Leopold Herz FREIE WÄHLER**
vom 08.01.2015

Regionalverkehr im Allgäu

Ab Dezember 2017 wird sich der Betreiber für den Regionalverkehr im Allgäu ändern. DB Regio Allgäu-Schwaben hat den Zuschlag erhalten.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Nachdem im Gespräch ist, dass wie bisher beim Alex bei der DB Regio zukünftig im Zug, allerdings gegen einen Aufschlag in Höhe von € 2,00, die Fahrkarte gelöst werden kann, frage ich die Staatsregierung, ob das so ist, und warum wird dies nicht als kostenlose Serviceleistung wie im Alex erbracht?
2. Gibt es bereits ein Fahrplankonzept und wird das Fahrplanangebot von München in Richtung Lindau bzw. Oberstdorf erweitert, u. a. auch durch Verbindungen spät-abends?
3. Wird die DB Regio direkte Verbindungen von Lindau - Immenstadt bzw. Kempten nach München anbieten ohne Umsteigen und werden die Zugverbindungen nach München zukünftig dahingehend verbessert, dass weniger Umstiege in Buchloe für die Fahrgäste aus Lindau – Immenstadt-Kempten kommend notwendig werden?
4. Gibt es wie bisher im Alex in den DB Regio Zügen zukünftig auch ein Bordbistro – eine Cafeteria bzw. haben die Fahrgäste andere Möglichkeiten, sich an Bord mit Erfrischungsgetränken und kleinen Snacks zu versorgen?
5. Wie werden die Einstiege der DB Regio für Menschen mit Handycap verbessert?
6. Wird der Service für die Fahrgäste in Zeiten des Berufsverkehrs (sowohl morgens wie auch nachmittags) mit mehr Waggons verbessert, um ausreichend Sitzplätze zur Verfügung zu stellen?
7. Gibt es zukünftig mehr Komfort in den Waggons, d. h. eine ansprechendere Innenausstattung und „ordentliche“ Sitzbereiche bzw. Polster?
8. Wird zukünftig bei Zugverspätungen der Service verbessert (Information an den jeweiligen Anschlusszug)?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 03.03.2015

- 1. Nachdem im Gespräch ist, dass wie bisher beim Alex bei der DB Regio zukünftig im Zug, allerdings gegen einen Aufschlag in Höhe von € 2,00, die Fahrkarte gelöst werden kann, frage ich die Staatsregierung, ob das so ist, und warum wird dies nicht als kostenlose Serviceleistung wie im Alex erbracht?**

Gemäß den Beförderungsbedingungen Deutsche Bahn AG (BB DB) besteht die Möglichkeit, den Fahrschein im Zug mit einem Aufpreis von 2 € beim Zugbegleiter zu kaufen, wenn am Einstiegsort ein Fahrscheinautomat vorhanden oder personenbedienter Verkauf möglich war. Anderenfalls erhält der Fahrgast den Fahrschein ohne Aufpreis im Zug, sofern er sich unverzüglich beim Zugbegleiter meldet. Da insbesondere in stark nachgefragten Relationen der umfassende Fahrscheinverkauf im Zug nicht zu bewältigen ist, hat der Preisaufschlag für den Fahrscheinwerb im Zug lenkende Wirkung hin zu stationären und elektronischen Vertriebswegen sowie zum Vertrieb via Internet. Der aufpreisfreie Verkauf an Bord ist ein besonderes Serviceangebot des Alex, das aus den genannten Gründen von DB Regio nicht angeboten wird.

- 2. Gibt es bereits ein Fahrplankonzept und wird das Fahrplanangebot von München in Richtung Lindau bzw. – Oberstdorf erweitert, u. a. durch Verbindungen spät-abends?**

Die Verbindungen München – Kempten – Lindau/Oberstdorf und (Nürnberg –) Augsburg – Kempten – Lindau/Oberstdorf werden mit Fertigstellung der Elektrifizierung Geltendorf – Lindau (ABS 48), also voraussichtlich Ende 2020, in das Wettbewerbsprojekt Dieselnetz Allgäu integriert. Für Ende 2020 bis Ende 2029 wurde bereits ein Fahrplankonzept erstellt. Dieses orientiert sich bezüglich Leistungsumfang und Anzahl an umsteigefreien Verbindungen am Status Quo. Das betrifft auch die Spätverbindungen. Ab Inbetriebnahme der ABS 48 werden die beiden derzeit zweistündlichen Verbindungen München – Kempten – Lindau/Oberstdorf und (Nürnberg –) Augsburg – Kempten – Lindau/Oberstdorf im Abschnitt Buchloe – Lindau/Oberstdorf zu einer stündlichen Linie vereinigt, welche zweistündlich alternierend München und Augsburg bedient und in Immenstadt stündlich nach Lindau und Oberstdorf geflügelt wird. Durch den Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen verkürzen sich die Fahrzeiten zwischen München und Lindau gegenüber dem heutigen ALEX um ca. 15 Minuten. Zudem sollen durch die Fahrzeiteinsparung Anschlüsse in Lindau an den Eurocity nach Zürich hergestellt werden.

Der aktuelle Verkehrsdurchführungsvertrag ALEX Süd läuft Ende 2017 aus. Für den Zeitraum Ende 2017 bis zur Inbetriebnahme der ABS 48 wird ein Übergangskonzept ausgeschrieben, bei welchem Fahrzeugeinsatz und Fahrplan etwa dem Status quo entsprechen. Gleiches gilt für die Verbindung Augsburg – Kempten – Lindau/Oberstdorf, die bis Ende 2020 Bestandteil des Großen Verkehrsdurchführungsvertrages mit DB Regio ist.

3. Wird die DB Regio direkte Verbindungen von Lindau – Immenstadt bzw. Kempten nach München anbieten ohne Umsteigen und werden die Zugverbindungen nach München zukünftig dahingehend verbessert, dass weniger Umstiege in Buchloe für die Fahrgäste aus Lindau – Immenstadt – Kempten kommend notwendig werden?

Auch für den Zeitraum ab Dezember 2017 werden zweistündlich umsteigefreie Verbindungen analog des jetzigen Fahrplankonzeptes des ALEX angeboten. Ab Inbetriebnahme der ABS 48 wird durch den Einsatz von Neigetechnikzügen zusätzlich die Reisezeit zwischen München und Lindau um ca. 15 Minuten verringert. Zwischen München und Kempten besteht bis zur Inbetriebnahme der ABS 48 eine zusätzliche umsteigefreie zweistündliche Verbindung, die ab dann nicht mehr nach München, sondern nach Augsburg geführt wird. Grund hierfür ist, dass aus ökologischen und ökonomischen Gründen so wenig wie möglich mit Dieselfahrzeugen auf elektrifizierten Strecken gefahren werden soll. In Buchloe besteht dann Anschluss an die schnellen elektrischen Züge nach München. Die Gesamtzahl der Reisemöglichkeiten sowie die Gesamtreisezeit zwischen Kempten und München bleiben dadurch unverändert.

4. Gibt es wie bisher im Alex in den DB Regio Zügen zukünftig auch ein Bordbistro – eine Cafeteria bzw. haben die Fahrgäste andere Möglichkeiten, sich an Bord mit Erfrischungsgetränken und kleinen Snacks zu versorgen?

Ein Bordbistro oder eine Cafeteria wird es in den Zügen von DB Regio im Dieselnetz Allgäu nicht geben. Dieser Wunsch war wegen der damit verbundenen hohen Kosten mit den verfügbaren Mitteln nicht finanzierbar.

5. Wie werden die Einstiege der DB Regio für Menschen mit Handicap verbessert?

Die Zugänglichkeit der Züge für mobilitätseingeschränkte Reisende wird gegenüber heute deutlich verbessert: Im Los 1, also auf den Strecken, die mit konventionellen Fahrzeugen bedient werden, werden barrierefreie Neufahrzeuge mit niederflurigem Einstieg eingesetzt. Diese Fahrzeuge ermöglichen an Bahnsteigen mit einer Höhe von 55 cm über Schienenoberkante einen stufenfreien Ein- und Ausstieg. Von niedrigeren und höheren Bahnsteigen erfolgt der Ein- und Ausstieg von Rollstuhlfahrern mit fahrzeugseitig mitgeführten Klapprampen. In Los 2, also auf den mit Neigetechnikfahrzeugen bedienten Strecken, werden die vorhandenen und weiterhin eingesetzten Fahrzeuge mit einem Rollstuhl-Hublift nachgerüstet.

6. Wird der Service für die Fahrgäste in Zeiten des Berufsverkehrs (sowohl morgens wie auch nachmittags) mit mehr Waggons verbessert, um ausreichend Sitzplätze zur Verfügung zu stellen?

Die Mindestkapazitätsvorgaben wurden wie in allen Ausschreibungsprojekten anhand der bestehenden Nachfrage zuzüglich eines Aufschlages für Fahrgastzuwächse bemessen. Dies gilt insbesondere auch für die Hauptverkehrszeiten. Allerdings unterliegen die Kapazitätsanforderungen häufig Restriktionen wie technische oder infrastrukturseitige Einschränkungen. So sind Triebfahrzeuge nicht in beliebiger Länge kuppelbar und begrenzen Bahnsteiglängen die zulässige Zuglänge. Zudem ist wegen hoher Trassenbelegung gerade im Zulauf auf München eine Taktverdichtung in den Hauptverkehrszeiten häufig nicht mehr möglich. Auch sind ökonomische Gesichtspunkte zu berücksichtigen. Das Dieselnetz Allgäu geht in zwei Stufen in Betrieb. Da mit Betriebsstufe 2 einige nachfragestarke Leistungen in das E-Netz Allgäu integriert werden und eine Abstellung von dann nicht mehr benötigten Dieselfahrzeugen zu vermeiden war, wurde die Betriebsstufe 1 auf Basis der heutigen Nachfrage kalkuliert. Gleichwohl wird das Angebot im Dieselnetz Allgäu nach heutiger Prognose auch in Betriebsstufe 1 ein ausreichendes Sitzplatzangebot zur Bedienung der zu erwartenden Nachfrage bereitstellen.

7. Gibt es zukünftig mehr Komfort in den Waggons, d. h. eine ansprechende Innenausstattung und „ordentliche“ Sitzbereiche bzw. Polster?

An die Innenausstattung der Fahrzeuge wurden hohe Anforderungen gestellt. Um den Komfort an den Sitzplätzen zu erhöhen, sind bei Reihenbestuhlung an allen Sitzplätzen Klapptische vorgesehen. Bei mindestens 50% der Vis-à-vis-Bestuhlung sind Tische vorgesehen. Es werden Sitze mit hohem Sitzkomfort auf langen Strecken verwendet. Alle Sitze sind mit mindestens einer Armlehne ausgestattet.

8. Wird zukünftig bei Zugverspätungen der Service verbessert (Information an den jeweiligen Anschlusszug)?

Die Fahrgastinformation, auch bei Zugverspätungen, wird verbessert. Eine umfassende Fahrgastinformation war Bestandteil der Leistungsbeschreibung. Diese umfasst etwa die Weitergabe sämtlicher Daten und Informationen einschließlich Echtzeitdaten an das bayernweite System DEFAS BAYERN. Die angeschlossenen Auskunftsportale wie der Bayern-Fahrplan können dadurch über die tatsächliche Betriebslage informieren. Das Verkehrsunternehmen wird zudem verpflichtet, die eigene Verspätungslage über DEFAS BAYERN auch an die betroffenen Abbringer-Leistungen zu übermitteln, damit Anschlüsse gesichert werden können. Es muss ferner optisch und akustisch umfassend informieren, welche Anschlüsse erreicht werden und welche nicht.