



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 14.09.2017

Zielfahrplan für den Schienenpersonennahverkehr in Bayern

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat Zielfahrpläne 2030 zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 im Internet veröffentlicht. Darunter ist auch ein „Zielfahrplan 2030 zum BVWP 2030 – Fahrplan Bayern“ (<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/zieilfahrplan-2030-bayern.pdf?blob=publicationFile>). Das BMVI unterstellt beispielsweise einen Halbstundentakt nach Lenggries, aber auch den Wegfall sämtlicher Direktverbindungen Füssen – München. Die über Buchloe durchgebundenen Regionalzüge sollen Geltendorf ohne Halt durchfahren. Kaufering verbleibt noch ein Regionalzughalt alle zwei Stunden der Relation Memmingen – München.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. Inwieweit ist der „Zielfahrplan 2030 zum BVWP 2030 – Fahrplan Bayern“ des BMVI mit Planungen des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr bzw. der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) abgestimmt?
2. Inwieweit plant die Staatsregierung den Wegfall sämtlicher Direktverbindungen Füssen – München?
3. Inwieweit plant die Staatsregierung die Streichung von Zughalten von Regionalzügen in Kaufering und Geltendorf?
4. Welcher Zielfahrplan bzw. welches Zielkonzept liegt den Planungen der BEG für den Schienenpersonennahverkehr in Bayern zugrunde?
5. Welches Mindestangebot soll dabei grundsätzlich von 05:00–24:00 Uhr garantiert werden?
6. Welche Angebotsfrequenz bzw. Angebotsdichte (Takt) soll nach der Höhe der Fahrgastnachfrage über das Grundangebot hinaus angeboten werden?
7. Inwieweit ist ein landesweites Expressnetz zwischen den Oberzentren vorgesehen?
8. Wann wird die Staatsregierung den fortgeschriebenen Schienennahverkehrsplan aus dem Jahr 2005 vorlegen, nachdem die Verteilung der Regionalisierungsmittel auf die Bundesländer geklärt ist?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 08.11.2017

1. Inwieweit ist der „Zielfahrplan 2030 zum BVWP 2030 – Fahrplan Bayern“ des BMVI mit Planungen des StMI bzw. der BEG abgestimmt?

Der vom BMVI veröffentlichte „Zielfahrplan 2030 zum BVWP 2030 – Fahrplan Bayern“ stellt lediglich eine grobe Studie dar, die den Zustand mit den vom Bundestag beschlossenen Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans, aber noch ohne Deutschland-Takt darstellen soll. Es ist nicht geplant, diese Konzeption unverändert umzusetzen. Sie ist deshalb mit den betroffenen Bundesländern nicht abgestimmt.

2. Inwieweit plant die Staatsregierung den Wegfall sämtlicher Direktverbindungen Füssen – München?

Ein Wegfall sämtlicher Direktverbindungen Füssen – München ist nicht vorgesehen. Zu den für Reisende wichtigsten Zeiten, insbesondere im touristischen Verkehr von und nach München, soll es auch nach Fertigstellung der Elektrifizierung München – Lindau umsteigefreie Verbindungen zwischen Füssen und dem Münchner Hauptbahnhof geben.

3. Inwieweit plant die Staatsregierung die Streichung von Zughalten von Regionalzügen in Kaufering und Geltendorf?

Eine ersatzlose Streichung von Regionalzughalten in Kaufering und Geltendorf ist nicht vorgesehen. Es ist vielmehr beabsichtigt, nach Fertigstellung der 2. Stammstrecke einige Regionalzüge bzw. Regionalzughalte durch eine neue, ganztägig im 30-Minuten-Takt verkehrende Regional-S-Bahn zu ersetzen, die nicht nur in Kaufering und Geltendorf, sondern auch in Fürstenfeldbruck hält und eine umsteigefreie Direktverbindung in die Münchner Innenstadt ermöglicht.

4. Welcher Zielfahrplan bzw. welches Zielkonzept liegt den Planungen der BEG für den Schienenpersonennahverkehr in Bayern zugrunde?

Ein Zielkonzept etwa für das Jahr 2030 für den Schienenpersonennahverkehr in Bayern liegt noch nicht vor. Ein solches Zielkonzept wird insbesondere von den Ergebnissen der Planungen des Bundes zu einem Deutschland-Takt, die voraussichtlich Mitte 2018 vorliegen sollen, sowie auch von der Frage abhängen, ob die neue Bundesregierung die Forderungen nach einer deutlichen Absenkung der Infrastrukturgebühren umsetzt.

5. Welches Mindestangebot soll dabei grundsätzlich von 05:00–24:00 Uhr garantiert werden?

Der Bayern-Takt sieht grundsätzlich als Mindestangebot einen täglichen Stundentakt vor, der bereits weitgehend erreicht ist. In den Tagesrandlagen variiert die Bedienung entsprechend der Nachfrage auf der jeweiligen Relation.

6. Welche Angebotsfrequenz bzw. Angebotsdichte (Takt) soll nach der Höhe der Fahrgastnachfrage über das Grundangebot hinaus angeboten werden?

Nach der Konzeption des Bayern-Taktes erfolgt die Anpassung an die Fahrgastnachfrage grundsätzlich nicht über die Angebotsdichte, sondern über die Fahrzeuggröße. So wird z. B. der Stundentakt im Bayerischen Wald mit kleinen einteiligen Triebzügen bedient, zwischen München und Mühl-dorf hingegen in der Regel mit großen Doppelstock-Zügen. Taktverdichtungen sind insbesondere dort vorgesehen, wo erforderliche Kapazitäten nicht anders sichergestellt werden können. Es wäre nicht sachgerecht, die Angebotsdichte allein an der Fahrgastnachfrage zu orientieren. So ist beispielsweise zu berücksichtigen, dass die Taktdichte bei kurzen Reiseweiten und im Ballungsraumverkehr einen großen Einfluss auf das Nachfrageverhalten hat. Bei längeren Reiseweiten und letztlich auch im Fernverkehr spielt dagegen die Fahrzeit eine wichtigere Rolle als die Taktdichte. Hier kann es daher sinnvoller sein, bei hoher Nachfrage ein zusätzliches Expressprodukt einzuführen, als schlicht die Taktdichte zu erhöhen. Ein weiteres Kriterium ist die Verteilung der Nachfrage über den Tag. Tritt die hohe Nachfrage nur im Berufs- und Schülerverkehr auf, wird ein anderes Konzept umgesetzt, als wenn sich die hohe Nachfrage gleichmäßig

über den Tag verteilt. Schließlich kann es auch bei relativ niedriger Nachfrage notwendig sein, den Takt zu verdichten, wenn z. B. nur so alle wichtigen Anschlüsse erreichbar sind. Allgemeingültige Planungsregeln lassen sich hier also nicht angeben.

7. Inwieweit ist ein landesweites Expressnetz zwischen den Oberzentren vorgesehen?

Die schnelle Verbindung von Oberzentren mit einer Entfernung zueinander von mehr als 50 km bzw. mehr als einer Stunde Fahrzeit ist nicht Aufgabe des Nahverkehrs, sondern des Fernverkehrs, für den nach Art. 87e des Grundgesetzes der Bund zuständig ist. Expressverkehre des Regionalverkehrs zwischen Oberzentren sind daher vor allem dann sinnvoll, wenn die Distanzen zwischen den Zentren kleiner sind und eine entsprechend hohe Nachfrage besteht und durch die Expressverkehre auch eine Bedienung der Mittel- und Unterzentren erfolgt. Dementsprechend existieren in Bayern zwischen wichtigen Oberzentren bereits zahlreiche regionale Expressverbindungen. Eine weitere bedarfsgerechte Verdichtung des Angebots wird im Einzelfall geprüft.

8. Wann wird die Staatsregierung den fortgeschriebenen Schienennahverkehrsplan aus dem Jahr 2005 vorlegen, nachdem die Verteilung der Regionalisierungsmittel auf die Bundesländer geklärt ist?

Die Fortschreibung des Schienennahverkehrsplans ist in Arbeit. Eine Vorlage an den Landtag erfolgt nach dessen Fertigstellung und nach Durchführung der erforderlichen Abstimmungen.