



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Andreas Winhart AfD**
vom 05.11.2020

Anschlussprobleme bei Meridian – Bayerische Regiobahn

Zahlreiche Pendler in der Region beklagen sich seit längerer Zeit über zu kurze Umstiegszeiten am Bahnhof Rosenheim beim Umstieg von der Strecke Holzkirchen–Rosenheim zur Strecke Rosenheim–München zu den klassischen Pendlerzeiten. Ferner wird seit mehreren Jahren ein schlechterer Service auf der Strecke Holzkirchen–Rosenheim bemängelt.

Ich frage die Staatsregierung:

1. a) Welche Auflagen wurden für den allgemeinen Betrieb der Strecke Holzkirchen–Rosenheim im Nahverkehr bei der Vergabe an den derzeitigen Betreiber gemacht? 2
- b) Welche Auflagen wurden für den Betrieb der Strecke Holzkirchen–Rosenheim im Nahverkehr hinsichtlich der Betreuung von Passagieren durch Zugbegleiter bei der Vergabe an den derzeitigen Betreiber gemacht? 3
- c) Welche Auflagen wurden für den Betrieb der Strecken Holzkirchen–Rosenheim sowie Rosenheim–München im Nahverkehr hinsichtlich der Ermöglichung ansprechender Umstiegszeiten bei der Vergabe an den derzeitigen Betreiber gemacht? 3

2. a) Welche Kenntnisse hat die Staatsregierung über Pendlerbewegungen, welche die Strecken Holzkirchen–Rosenheim sowie Rosenheim–München im Nahverkehr betreffen? 3
- b) Welche Kenntnisse hat die Staatsregierung über Pendlerbewegungen, welche den Bahnhof Rosenheim betreffen? 3

3. a) Welche Kenntnisse hat die Staatsregierung über verpasste Anschlusszüge von Pendlern der Strecke Holzkirchen–Rosenheim im Nahverkehr zu Nahverkehrsanschlusszügen auf der Strecke Rosenheim–München? 4
- b) Welche Zugverbindungen weisen hier besondere Auffälligkeiten bzw. Passagierbeschwerden auf? 4

4. a) Wie hoch ist, nach Kenntnis der Staatsregierung, die Zahl der (Kunden-) Beschwerden über die Umstiegszeiten von der Strecke Holzkirchen–Rosenheim zur Strecke Rosenheim–München im Nahverkehr? 4
- b) Wie hoch ist, nach Kenntnis der Staatsregierung, die Zahl der (Kunden-) Beschwerden über die Umstiegszeiten von der Strecke Holzkirchen–Rosenheim zur Strecke Rosenheim–München im Nahverkehr zu den Schnellverbindungen des Meridian (nach Rosenheim nächster Halt erst in Grafing)? 4
- c) Wie hoch ist, nach Kenntnis der Staatsregierung, die Zahl der (Kunden-) Beschwerden über die Umstiegszeiten von der Strecke Holzkirchen–Rosenheim zur Strecke Rosenheim–München im Nahverkehr zu den langsamen Verbindungen des Meridian (nach Rosenheim Halt an jedem Haltepunkt der Strecke Rosenheim–München)? 4

Hinweis des Landtagsamts: Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

5. Hat die Staatsregierung Kenntnis über Verbesserungsmaßnahmen hinsichtlich der Zuganbindung von der Strecke Holzkirchen–Rosenheim zur Strecke Rosenheim–München im Nahverkehr am Bahnhof Rosenheim seit 2013 (bitte entsprechend auflisten mit Maßnahme und Jahr)? 5
6. Hat die Staatsregierung Kenntnis über Verbesserungsmaßnahmen hinsichtlich der Zuganbindung von den Strecke Holzkirchen–Rosenheim zur Strecke Rosenheim–München im Nahverkehr am Bahnhof Rosenheim zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020? 5
7. Hat die Staatsregierung Kenntnis darüber, wie viele Personenzüge pro Tag auf der Strecke Holzkirchen–Rosenheim ohne Zugbegleiter verkehren (bitte Züge ohne Begleiter nach Fahrnummer, Fahrrichtung sowie Abfahrt/Ankunft in Rosenheim auflisten)? 6
8. Welche Kenntnisse hat die Staatsregierung über Passagierbeschwerden wegen verpasster Anschlüsse im Nahverkehr von 2013 bis 2020 auf der Strecke Rosenheim–München durch verpasste Anschlüsse von anderen Nahverkehrsstrecken am Bahnhof Rosenheim (bitte nach Monat, Jahr und bemängelter Zugstrecke auflisten)? 4

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr

vom 11.12.2020

1. a) Welche Auflagen wurden für den allgemeinen Betrieb der Strecke Holzkirchen–Rosenheim im Nahverkehr bei der Vergabe an den derzeitigen Betreiber gemacht?

Im Rahmen der Ausschreibung für das E-Netz Rosenheim, welches die Strecke Holzkirchen–Rosenheim (Mangfalltalbahn) umfasst, hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) umfangreiche Anforderungen gestellt, welche u. a. das Betriebskonzept, die einzusetzenden Fahrzeuge, die Betriebsqualität, die Fahrgastinformationen sowie die Bereiche Tarif, Vertrieb und Marketing betreffen.

Zu den wichtigsten Anforderungen für den allgemeinen Betrieb gehören:

- Einsatz von elektrobetriebenen Neufahrzeugen,
- Mindestanforderungen an die Innenausstattung der Fahrzeuge (u. a. komfortable Sitzplätze mit ausreichendem Platz für Gepäck, Klimatisierung, behindertengerechte Toiletten, geräumige Mehrzweckbereiche),
- Vorgabe von Mindestsitzplatzkapazitäten,
- Vorgabe von Mindestpünktlichkeitswerten,
- Vorgaben zur Mindestbegleitquote sowie zu den Aufgaben des Zugbegleitpersonals,
- Vorgaben zur Anschlusssicherung,
- Vorgaben zur Bereitstellung von Schienenersatzverkehren bei Zugausfällen,
- Teilnahme am Qualitätssystem der BEG,
- Mindestanforderungen an die inhaltliche und technische Bereitstellung von Fahrgastinformationen in den Fahrzeugen sowie über verschiedene Informationskanäle,
- Vorgaben an das Vertriebskonzept (u. a. zu personenbedienten Verkaufsstellen und Kundencentern),
- Anerkennung der Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVV) für die Verkehre im Gebiet des MVV,
- Anerkennung bzw. Angebot weiterer Tarifangebote (z. B. Bayern-Ticket).

b) Welche Auflagen wurden für den Betrieb der Strecke Holzkirchen–Rosenheim im Nahverkehr hinsichtlich der Betreuung von Passagieren durch Zugbegleiter bei der Vergabe an den derzeitigen Betreiber gemacht?

Die BEG hat in der Ausschreibung vorgegeben, dass auf der Mangfalltalbahn mindestens 50 Prozent aller Züge und Zugkilometer mit mindestens einem Zugbegleiter zu besetzen sind. Im Falle von Fahrzeugen in Mehrfachbehängung muss das Zugbegleitpersonal an geeigneten Unterwegshalten zwischen den Zugteilen wechseln. Im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens hat die Bayerische Oberlandbahn – welche den Zuschlag für die Verkehrsleistungen erhalten hatte – für die Mangfalltalbahn eine Mindestzugbegleiterquote von 55 Prozent angeboten.

Die BEG gibt in den Ausschreibungen auch umfangreiche Anforderungen an die Aufgaben und die Schulung des Zugbegleitpersonals vor. So muss das Zugbegleitpersonal u. a. neben den Basisanforderungen Fahrgeldsicherung, Fahrgastinformation, Störungs- und Notfallmanagement, Anmeldung von Umsteigewünschen (Anschluss-sicherung), Tarifinformation und Vertrieb, Sauberkeit (Beseitigung grober Verunreinigungen), Fahrgastbetreuung sowie Hilfestellungen für mobilitätseingeschränkte Personen auch Serviceaufgaben, wie z. B. Auskünfte im touristischen Bereich und Hilfestellungen beim Verladen von Fahrrädern, übernehmen. Eine ständige Präsenz im Zug ist erforderlich. Das Zugbegleitpersonal muss fundierte Kenntnisse im Umgang mit den eingesetzten Fahrzeugen und über erforderliche betriebliche Abläufe vorweisen können sowie über erforderliche Streckenkenntnisse verfügen.

c) Welche Auflagen wurden für den Betrieb der Strecken Holzkirchen–Rosenheim sowie Rosenheim–München im Nahverkehr hinsichtlich der Ermöglichung ansprechender Umstiegszeiten bei der Vergabe an den derzeitigen Betreiber gemacht?

Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, alle Anschlussverbindungen zu gewährleisten, die fahrplanmäßig angeboten werden. Dabei ist die Mindestübergangszeit des jeweiligen Bahnhofs zu berücksichtigen. Das Verkehrsunternehmen hat außerdem u. a. die folgenden Anforderungen zu erfüllen:

- Mindestwartezeiten (mindestens fünf Minuten bei einem Stundentakt auf verspätete Zubringerzüge),
- Koordination der Anschlüsse über die Leitstelle,
- Aufgabe eines Anschlusses nur dann, wenn der geplante Anschlusszug an der Umsteigestation auch unter Berücksichtigung der Mindestwartezeit mindestens drei Minuten vor Ankunft des verspäteten Zuges abfahren muss,
- Unmittelbarer Datenaustausch mit anderen Verkehrsunternehmen (Echtzeitdaten) zur Anschlusssicherung und Anschlussinformation.

2. a) Welche Kenntnisse hat die Staatsregierung über Pendlerbewegungen, welche die Strecken Holzkirchen–Rosenheim sowie Rosenheim–München im Nahverkehr betreffen?

b) Welche Kenntnisse hat die Staatsregierung über Pendlerbewegungen, welche den Bahnhof Rosenheim betreffen?

Es wird davon ausgegangen, dass mit „Pendlerbewegungen“ alle Fahrgäste gemeint sind, die regelmäßig den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nutzen. Zur Beantwortung der Frage wurde die Nachfrage eines durchschnittlichen Werktags (Montag bis Freitag) auf allen Streckenabschnitten im Zulauf zu Rosenheim ausgewertet. Die streckenbezogene Nachfrage wird von der BEG grundsätzlich in dem Wert „Personenkilometer je Kilometer (Pkm/km) Streckenlänge“ dargestellt.

Nachfrage Regionalzüge Raum Rosenheim 2019 Mo–Fr		
Streckenabschnitt		Pkm/km Streckenlänge
Rosenheim	Grafing	16 489
Rosenheim	Holzkirchen	3 062
Quelle: BEG, Nachfrageermittlung Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)		

Die Anzahl der Fahrgäste, die am Bahnhof Rosenheim den SPNV nutzen, beträgt an einem durchschnittlichen Werktag rund 18 500 Ein- und Aussteiger.

3. a) Welche Kenntnisse hat die Staatsregierung über verpasste Anschlusszüge von Pendlern der Strecke Holzkirchen–Rosenheim im Nahverkehr zu Nahverkehrsanschlusszügen auf der Strecke Rosenheim–München?

Am Bahnhof Rosenheim liegt die Anchlusserreichungsquote im Jahr 2020 (Stand Ende November) für diejenigen Anschlussverbindungen, bei denen ein Zug des Meridian als Zubringerzug fungiert, bei 95,7 Prozent. Damit liegt die Anchlusserreichungsquote etwa auf Höhe des bayernweiten Gesamtdurchschnitts von 96,2 Prozent.

b) Welche Zugverbindungen weisen hier besondere Auffälligkeiten bzw. Passagierbeschwerden auf?

In der für die Pendler besonders relevanten morgendlichen Hauptverkehrszeit weisen bei den Anschlüssen am Bahnhof Rosenheim von der Mangfalltalbahn auf die Nahverkehrsverbindungen der Strecke Rosenheim–München im Jahr 2020 die Verbindungen 79503 auf 79004, 79595 auf 79060, 79507 auf 79010 sowie 79509 auf 79064 eine unterdurchschnittliche Anchlusserreichungsquote auf. Ein wesentlicher Grund für die geringere Anchlusserreichungsquote dieser Verbindungen liegt in der Tatsache, dass während der Hauptverkehrszeit ein dichterer Takt (30-Minuten-Takt) auf der Mangfalltalbahn angeboten wird und sich Verspätungen auf der eingleisigen Infrastruktur im Halbstundentakt kaum abbauen lassen. Da jedoch auch auf dem Abschnitt Rosenheim–München in den Hauptverkehrszeiten ein verdichteter Takt (mindestens alle 30 Minuten) bestellt ist (in der Früh-Hauptverkehrszeit verkehren ab Rosenheim im Zeitraum von 05.59 Uhr bis 08.29 Uhr insgesamt elf Nahverkehrszüge), sind die Wartezeiten für Pendler in Richtung München im Falle eines verpassten Anschlusses in Rosenheim vergleichsweise gering.

4. a) Wie hoch ist, nach Kenntnis der Staatsregierung, die Zahl der (Kunden-) Beschwerden über die Umstiegszeiten von der Strecke Holzkirchen–Rosenheim zur Strecke Rosenheim–München im Nahverkehr?

b) Wie hoch ist, nach Kenntnis der Staatsregierung, die Zahl der (Kunden-) Beschwerden über die Umstiegszeiten von der Strecke Holzkirchen–Rosenheim zur Strecke Rosenheim–München im Nahverkehr zu den Schnellverbindungen des Meridian (nach Rosenheim nächster Halt erst in Grafing)?

c) Wie hoch ist, nach Kenntnis der Staatsregierung, die Zahl der (Kunden-) Beschwerden über die Umstiegszeiten von der Strecke Holzkirchen–Rosenheim zur Strecke Rosenheim–München im Nahverkehr zu den langsamen Verbindungen des Meridian (nach Rosenheim Halt an jedem Haltepunkt der Strecke Rosenheim–München)?

8. Welche Kenntnisse hat die Staatsregierung über Passagierbeschwerden wegen verpasster Anschlüsse im Nahverkehr von 2013 bis 2020 auf der Strecke Rosenheim–München durch verpasste Anschlüsse von anderen Nahverkehrsstrecken am Bahnhof Rosenheim (bitte nach Monat, Jahr und bemängelter Zugstrecke auflisten)?

In den vergangenen Jahren hat sich die Anzahl der Beschwerden zu Anschlussverlusten bzw. zu geringen Umsteigezeiten im E-Netz Rosenheim (Gesamtnetz) wie folgt entwickelt:

2015: 14 Beschwerden,
2016: 7 Beschwerden,
2017: 3 Beschwerden,
2018: 17 Beschwerden,
2019: 26 Beschwerden,
2020: 8 Beschwerden (Stand 17.11.2020).

Eine Aufgliederung der Beschwerden nach Anschlussverlusten von der Mangfalltalbahn auf die Schnellverbindungen nach München bzw. auf die Verbindungen, welche alle Unterwegshalte bedienen, liegt der Staatsregierung nicht vor.

5. Hat die Staatsregierung Kenntnis über Verbesserungsmaßnahmen hinsichtlich der Zuganbindung von der Strecke Holzkirchen–Rosenheim zur Strecke Rosenheim–München im Nahverkehr am Bahnhof Rosenheim seit 2013 (bitte entsprechend auflisten mit Maßnahme und Jahr)?

Bis Anfang der 2000er-Jahre bestanden am Bahnhof Rosenheim sehr uneinheitliche Zuganschlüsse mit teils langen Umsteigezeiten in die verschiedenen Richtungen. Mit der Einrichtung eines Taktknotens in Rosenheim jeweils etwa zur Minute 30 ist es zum Fahrplanwechsel im Dezember 2002 gelungen, stündlich optimale Anschlüsse zwischen den Zügen aus allen und in alle Richtungen zu schaffen. Taktknoten sind so geplant, dass Umsteigezeiten von nur wenigen Minuten bestehen, um insgesamt möglichst kurze Wartezeiten an den Bahnhöfen zu erreichen. Mit der Inbetriebnahme neuer Stationen im Umfeld von Rosenheim, wie z. B. Rosenheim-Aicherpark und Rosenheim-Hochschule, haben sich die Übergangszeiten in Rosenheim in den letzten Jahren etwas verknappt, entsprechen jedoch weiterhin den seitens der Deutschen Bahn (DB) Netz AG vorgegebenen Mindestübergangszeiten. Die Züge von Holzkirchen haben Richtung München immer mindestens den Anschluss zur überall haltenden Bayerischen Regio-bahn nach München, wobei bei der Fahrplangestaltung darauf geachtet wurde, dass im morgendlichen Berufsverkehr auch die Anschlüsse zur schnellen Bayerischen Regio-bahn nach München erreicht werden. Grundsätzlich sind in den letzten Jahren die Anschlüsse zwischen den Strecken Holzkirchen–Rosenheim und Rosenheim–München unverändert geblieben.

6. Hat die Staatsregierung Kenntnis über Verbesserungsmaßnahmen hinsichtlich der Zuganbindung von den Strecke Holzkirchen–Rosenheim zur Strecke Rosenheim–München im Nahverkehr am Bahnhof Rosenheim zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020?

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 sind keine Änderungen am Fahrplan im Bereich Rosenheim vorgesehen. Mittelfristig wird angestrebt, zusammen mit der DB Netz AG durch Verbesserungen an der Infrastruktur die Fahrzeiten zu verkürzen und somit die Übergangszeiten in Rosenheim etwas zu verlängern. So soll auf der Strecke von Rosenheim nach Wasserburg die Höchstgeschwindigkeit auf weiteren Abschnitten auf 120 km/h angehoben werden, womit in Rosenheim frühere Ankünfte bzw. spätere Abfahrten erreicht werden können. Durch frühere Ankünfte bzw. spätere Abfahrten von und ins Mangfalltal würden sich die Umsteigezeiten etwas verlängern und sich somit die Anschlusssicherheit weiter verbessern. Weiterhin sollen auf der Strecke nach Holzkirchen die Bahnhöfe in Kolbermoor und Bruckmühl mit neuen Bahnsteigen, ohne schienengleiche Bahnsteigzugänge, versehen werden. Dies wird es ermöglichen, die Zugbegegnungen in den beiden genannten Bahnhöfen zeitsparender abzuwickeln und somit ebenfalls in Rosenheim frühere Ankünfte bzw. spätere Abfahrten zu realisieren.

7. Hat die Staatsregierung Kenntnis darüber, wie viele Personenzüge pro Tag auf der Strecke Holzkirchen–Rosenheim ohne Zugbegleiter verkehren (bitte Züge ohne Begleiter nach Fahrnummer, Fahrrichtung sowie Abfahrt/Ankunft in Rosenheim auflisten)?

Die Bayerische Oberlandbahn ist vertraglich verpflichtet, auf der Mangfalltalbahn mindestens 55 Prozent aller Züge und Zugkilometer mit Zugbegleitpersonal zu besetzen. Die konkrete Planung, welche Züge mit Zugbegleitpersonal besetzt werden, obliegt dem Verkehrsunternehmen. Nähere Erkenntnisse zu den Zügen, die ohne Zugbegleitung verkehren, hat die Staatsregierung nicht. Die für die Mangfalltalbahn vertraglich vereinbarte Zugbegleitquote von 55 Prozent wurde in den vergangenen Jahren jeweils deutlich übertroffen (2017: 60,3 Prozent; 2018: 57,8 Prozent; 2019: 68,2 Prozent; 2020 (Stand September): 67,0 Prozent).