



## **Schriftliche Anfrage**

des Abgeordneten **Andreas Krahl BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
vom 08.02.2019

### **Ausbau und Erneuerung der Pfaffenwinkelbahn**

Bis ins Jahr 2021 soll die Bahnstrecke Weilheim – Schongau (Pfaffenwinkelbahn) barrierefrei ausgebaut werden sowie im Zuge dessen auf den neusten Stand der aktuellen Sicherheitstechnik sowie des Fahrgastkomforts gebracht werden.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Wie weit sind die konkreten Planungen und Finanzierungspläne seitens der Staatsregierung für die Erneuerung und technische Sicherung der Bahnübergänge
  - a) Thalackerstraße?
  - b) Forster Straße?
  - c) Peißenberg?
2.
  - a) Welchen Zeitplan verfolgt die Staatsregierung bzgl. des Umbaus des Bahnhofs Schongau?
  - b) Welches Finanzierungsmodell ist bei den geplanten Maßnahmen hinterlegt?
  - c) Welche Strategie und Planung verfolgt die Staatsregierung mit der Weiterführung bis zum Haltepunkt Schongau Nord?
3.
  - a) Welchen Zeitplan verfolgt die Staatsregierung bei dem geplanten barrierefreien Ausbau der übrigen Stationen der Pfaffenwinkelbahn?
  - b) Wie stellt sich die Staatsregierung die Finanzierung des geplanten Ausbaus vor?
  - c) Zu welchen Einschränkungen wird es im Zuge der Bauarbeiten auf der Strecke Weilheim – Schongau kommen?
4. Welchen Zeitplan verfolgt die Staatsregierung bzgl. des Angebotes von WLAN (Wireless Local Area Network) in den Zügen der Pfaffenwinkelbahn?
5.
  - a) Zu wie vielen Verspätungen kam es im letzten halben Jahr auf der Pfaffenwinkelbahn (bitte aufschlüsseln nach verspäteter Ankunft und verspäteter Abfahrt)?
  - b) Wie oft kam es durch Verspätungen der Pfaffenwinkelbahn dazu, dass in Weilheim Anschlusszüge nicht erreicht wurden?
  - c) Welche Maßnahmen plant die Staatsregierung, um hier mehr Pünktlichkeit zu erreichen?

# Antwort

## des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr

vom 09.04.2019

Vorbemerkung:

Die Bahnlinie Weilheim – Schongau – Landsberg (Lech) steht einschließlich der Bahnhöfe und Haltepunkte im Eigentum der Deutschen Bahn (DB). Sie ist daher für die Planung und Ausführung von baulichen Maßnahmen zuständig. Die Finanzierung liegt gemäß Art. 87e Abs. 4 Grundgesetz in der Verantwortung des Bundes. Die Bestellung der Zugfahrten im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) obliegt hingegen dem Freistaat.

1. **Wie weit sind die konkreten Planungen und Finanzierungspläne seitens der Staatsregierung für die Erneuerung und technische Sicherung der Bahnübergänge**
  - a) **Thalackerstraße?**
  - b) **Forster Straße?**
  - c) **Peißenberg?**

Bei den genannten Bahnübergängen kreuzen kommunale Straßen eine bundeseigene Bahnlinie. Nach Maßgabe des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) ist der Freistaat nicht für bauliche Maßnahmen an den Bahnübergängen zuständig. Der Staatsregierung sind daher keine Planungen oder Finanzierungspläne bekannt.

2. a) **Welchen Zeitplan verfolgt die Staatsregierung bzgl. des Umbaus des Bahnhofs Schongau?**

Die zuständige DB strebt einen Nutzungsbeginn des neuen barrierefreien Mittelbahnsteiges im September 2020 an.

- b) **Welches Finanzierungsmodell ist bei den geplanten Maßnahmen hinterlegt?**

Der Umbau des Bahnhofs Schongau wird vollständig aus Bundesmitteln finanziert.

- c) **Welche Strategie und Planung verfolgt die Staatsregierung mit der Weiterführung bis zum Haltepunkt Schongau Nord?**

Eine Verlängerung der SPNV-Linie Weilheim – Schongau bis zum Schongauer Klinikum setzt laut DB eine umfangreiche Ertüchtigung der Strecke und insbesondere der Leit- und Sicherungstechnik voraus. Die Frage nach einer Bestellung der entsprechenden Zugfahrten stellt sich aktuell nicht, da DB und Bund bislang keine Finanzierungsperspektive für den Infrastrukturausbau aufzeigen konnten.

3. a) **Welchen Zeitplan verfolgt die Staatsregierung bei dem geplanten barrierefreien Ausbau der übrigen Stationen der Pfaffenwinkelbahn?**

Die zuständige DB strebt einen Nutzungsbeginn der neuen Bahnsteige im September 2021 an.

- b) **Wie stellt sich die Staatsregierung die Finanzierung des geplanten Ausbaus vor?**

Die Finanzierung erfolgt vollständig aus Bundesmitteln.

**c) Zu welchen Einschränkungen wird es im Zuge der Bauarbeiten auf der Strecke Weilheim – Schongau kommen?**

Das Bauphasen- und Bauablaufkonzept ist derzeit noch in Bearbeitung, sodass zu diesem Zeitpunkt noch keine belastbaren Aussagen getroffen werden können.

**4. Welchen Zeitplan verfolgt die Staatsregierung bzgl. des Angebotes von WLAN (Wireless Local Area Network) in den Zügen der Pfaffenwinkelbahn?**

Das Angebot von Fahrgast-WLAN verursacht neben einmaligen Kosten, die für die technische Ausstattung der Fahrzeuge anfallen, zusätzlich laufende Kosten, in erster Linie für das übertragene Datenvolumen. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) gibt daher in ihren Ausschreibungen lediglich vor, dass die Nachrüstung der für Fahrgast-WLAN erforderlichen technischen Komponenten bei der Konstruktion von Neufahrzeugen berücksichtigt werden muss. Ob und wann ein WLAN-Angebot in den Zügen umgesetzt wird, ist derzeit nicht absehbar. Von den Mindestanforderungen in den Ausschreibungsprojekten der BEG unabhängig steht es Eisenbahnverkehrsunternehmen frei, darüber hinausgehende Mehrleistungen anzubieten, z. B. um den Reisekomfort und dadurch die Zufriedenheit der Fahrgäste zu erhöhen. Ein freiwillig als Mehrleistung angebotenes Fahrgast-WLAN existiert bislang jedoch nur in den Alex-Zügen der Länderbahn.

**5. a) Zu wie vielen Verspätungen kam es im letzten halben Jahr auf der Pfaffenwinkelbahn (bitte aufschlüsseln nach verspäteter Ankunft und verspäteter Abfahrt)?**

Die Ankunfts- bzw. Abfahrtszeiten der Züge werden an vertraglich festgelegten Messstellen erhoben. Auf der Pfaffenwinkelbahn wird die Pünktlichkeit der Züge in Weilheim gemessen. Als pünktlich gilt dabei eine Ankunft bzw. Abfahrt mit einer Verspätung von höchstens 05:59 Minuten.

Für die Messstelle Weilheim wurden im vergangenen halben Jahr (d. h. Auswertungszeitraum 01.09.2018 bis 25.02.2019) insgesamt 7.726 Zugankünfte der Bayerischen Regiobahn (BRB) im Messsystem registriert. Hiervon waren 7.306 Zugankünfte pünktlich, was einer Pünktlichkeitsquote von 94,6 Prozent entspricht. Im gleichen Zeitraum wurden in Weilheim insgesamt 7.834 Zugabfahrten der BRB im Messsystem erfasst. Hiervon waren 7.568 Zugabfahrten pünktlich. Die Abfahrtspünktlichkeit lag somit bei 96,6 Prozent.

**b) Wie oft kam es durch Verspätungen der Pfaffenwinkelbahn dazu, dass in Weilheim Anschlusszüge nicht erreicht wurden?**

Den der BEG vorliegenden Daten zufolge wurden am Bahnhof Weilheim im Zeitraum von September 2018 bis Ende Februar 2019 (Stand 25.02.2019) bei denjenigen Anschlussverbindungen, bei denen ein Zug der BRB als Zubringerzug fungiert, 96,3 Prozent aller vorgesehenen Anschlüsse erreicht. Damit liegt die Anslusserreichungsquote über dem bayernweiten Durchschnitt von 95,3 Prozent (gleicher Auswertungszeitraum).

**c) Welche Maßnahmen plant die Staatsregierung, um hier mehr Pünktlichkeit zu erreichen?**

Die Betriebsführung und somit auch die Pünktlichkeit der Verkehrsleistungen liegt im Verantwortungsbereich der jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die BEG steht mit der BRB-Geschäftsführung in intensivem Kontakt und lässt sich regelmäßig über die von der BRB ergriffenen Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit unterrichten. Des Weiteren erhebt die BEG entsprechende Vertragsstrafen, falls die vertraglich vorgegebenen Pünktlichkeitswerte nicht erreicht werden. Es ist somit davon auszugehen, dass aufseiten der BRB ein finanzielles Eigeninteresse besteht, für einen stabilen Betrieb auf der Pfaffenwinkelbahn zu sorgen.

Unabhängig davon beteiligt sich der Freistaat auch finanziell an einer Verbesserung der Pünktlichkeit auf der Pfaffenwinkelbahn. In Peißenberg finden derzeit stündliche Zugkreuzungen mit jeweils einem Kreuzungsaufenthalt von bis zu sieben Minuten statt. Zur Verbesserung der Fahrplanstabilität und damit der Pünktlichkeit sowie zur Verkürzung der Reisezeiten zwischen Schongau und Weilheim soll die Möglichkeit gleichzeitiger Einfahrten im Bahnhof Peißenberg geschaffen werden. Das Projekt wird vom Freistaat aus einbehaltenen Bestellerentgelten mitfinanziert (sog. Infrastrukturpönaleprojekt). Diese Förderung erfolgt trotz fehlender Zuständigkeit auf freiwilliger Basis, da der Bund nicht bereit ist, für derartige Maßnahmen ausreichende Mittel bereitzustellen.