



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Christoph Maier AfD**
vom 24.07.2019

Zugfahrten zwischen Kellmünz (Lkr. Neu-Ulm) und Illertissen

Viele Schüler in Bayern sind auf einen funktionierenden Zugverkehr angewiesen, so auch Schüler in der Region Kellmünz (Lkr. Neu-Ulm) und Illertissen. Ausfallende Züge und Züge mit Verspätung führen häufig dazu, dass Unterricht versäumt wird.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Wie oft kam es seit dem 01.01.2019 im Zeitraum zwischen 06.00 Uhr und 18.00 Uhr zu Verspätungen zwischen den Haltestellen Kellmünz (Lkr. Neu-Ulm) und Illertissen?
2. Wie lange war jeweils die Wartezeit?
3. Welche Ursachen lagen den Verspätungen zugrunde?
4. Welche Maßnahmen gedenkt die Staatsregierung zu veranlassen, um Verspätungen künftig zu reduzieren?
5. Wie ist der Sachstand des geplanten Ausbaus der Regio-S-Bahn Donau-Iller?
6. Plant die Staatsregierung einen zweigleisigen Ausbau und eine Elektrifizierung der Strecke zwischen Kellmünz und Illertissen?
7. Hält es die Staatsregierung vor dem Hintergrund, dass Schüler häufig lange am Bahnhof Kellmünz auf verspätete Züge warten müssen, für geboten, die vorhandenen Unterstände durch Warteräume zu ersetzen?

Antwort

des **Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr**
vom 27.08.2019

- 1. Wie oft kam es seit dem 01.01.2019 im Zeitraum zwischen 06.00 Uhr und 18.00 Uhr zu Verspätungen zwischen den Haltestellen Kellmünz (Lkr. Neu-Ulm) und Illertissen?**

Im Zeitraum von Januar bis Juli 2019 wurden nach Angaben des für den Betrieb verantwortlichen Eisenbahnverkehrsunternehmens DB Regio im angefragten Zeitfenster und Streckenabschnitt 1.961 Pünktlichkeitsmessungen vorgenommen. Davon waren 8,5 Prozent aller Züge mehr als 5 Minuten verspätet. In der Gegenrichtung wurden 2.192 Messungen registriert. Davon waren 16,2 Prozent aller Züge mehr als 5 Minuten verspätet.

2. Wie lange war jeweils die Wartezeit?

Die durchschnittliche Wartezeit im Verspätungsfall betrug in diesem Abschnitt 02.09 Minuten.

3. Welche Ursachen lagen den Verspätungen zugrunde?

DB Regio hat auf dieser Strecke seit Jahresanfang eine Zunahme von infrastrukturbedingten Störungen (Signalanlagen, Bahnübergänge, Weichen) um ca. 100 Prozent registriert. Verspätungen infolge von Bautätigkeit sind im Jahr 2019 um über 600 Prozent gestiegen. Dies sorgt für erhebliche Einschränkungen bei der Betriebsführung. Hinzu kommt seit Juli 2019 eine Langsamfahrstelle in Kellmünz. Infolgedessen darf ein Abschnitt mit einer Länge von zwei Kilometern nur mit max. 50 km/h befahren werden. Durch die Eingleisigkeit der Strecke zieht eine Verspätung häufig Folgeverspätungen nach sich. Auf der Strecke Ulm – Memmingen muss insgesamt dreimal ein Gegenzug abgewartet werden, nämlich am Haltepunkt Finninger Straße, in Illertissen und in Altenstadt. Sobald ein Zug bei dieser Kreuzung verspätet ist, überträgt er diese Verspätung auf den Gegenzug. Damit kann dieser Zug die nächste Kreuzung auch nicht mehr pünktlich erreichen und somit kommt es zu einer weiteren Übertragung der Verspätung auf nachfolgende Züge. Wenn dann noch Einschränkungen in der Infrastruktur bestehen, z. B. durch einen defekten Bahnübergang, kommt es zu einem deutlichen Einbruch auf der Strecke. Dies zeigen auch die hohen durchschnittlichen Verspätungsminuten in Kellmünz und Illertissen. Hinzu kommt, dass im Interesse der Anschlussreisenden in Ulm oft auf verspätete Fernverkehrszüge gewartet werden muss. Auch diese Verspätungen durch Anschlussaufnahme führen ihrerseits wieder zu Folgeverspätungen.

4. Welche Maßnahmen gedenkt die Staatsregierung zu veranlassen, um Verspätungen künftig zu reduzieren?

Die Staatsregierung legt größten Wert darauf, dass die beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen die bestellten Verkehrsleistungen vertragsgemäß erbringen, insbesondere hinsichtlich der Qualitätsaspekte Verfügbarkeit und Pünktlichkeit. Aus diesem Grund werden im Rahmen der Verkehrsdurchführungsverträge Mindestpünktlichkeitswerte vorgegeben. Falls die Verkehrsunternehmen diese Werte nicht erreichen, werden Strafzahlungen (Pönalen) erhoben. Außerdem steht die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) in intensivem Kontakt mit den Verkehrsunternehmen. Konkret hat die BEG im Rahmen einer Expertenrunde die Pünktlichkeit speziell im Dieselnetz Ulm und damit auch im Bereich der Illertalbahn analysiert und gemeinsam mit DB Regio Maßnahmen zur Erreichung von Qualitätsverbesserungen vereinbart.

Darüber hinaus drängt die Staatsregierung den Bund, die Illertalbahn Neu-Ulm – Memmingen – Kempten zu elektrifizieren. Durch den Einsatz spurtstärkerer elektrischer Fahrzeuge sowie durch die im Rahmen der Regio-S-Bahn Donau-Iller geplanten Infrastrukturausbauten soll auch ein pünktlicherer Betrieb ermöglicht werden.

5. Wie ist der Sachstand des geplanten Ausbaus der Regio-S-Bahn Donau-Iller? 6. Plant die Staatsregierung einen zweigleisigen Ausbau und eine Elektrifizierung der Strecke zwischen Kellmünz und Illertissen?

Gemeinsam mit der DB hat die Staatsregierung bereits folgende drei Teilprojekte der Regio-S-Bahn Donau-Iller auf den Weg gebracht:

- Reaktivierung der Strecke Senden – Weißenhorn (in Betrieb seit 2013),
- Umbau des Bahnhof Senden (in Planung, Realisierung bis 2023),
- Einrichtung von neuen Verkehrsstationen in Pleß, Fellheim, Heimertingen, Memmingen-Amendingen und Buxheim sowie am Berufsbildungszentrum in Memmingen (Planung startet 2019, Realisierung steht unter dem Vorbehalt, dass die Wirtschaftlichkeit bei den weiteren Planungen gewahrt bleibt).

Für den weiteren Ausbau der Strecke Neu-Ulm – Memmingen hat die BEG ein Gutachten beauftragt, das sich in der Schlussredaktion befindet. Es schlägt einen möglichen Ausbau der Illertalbahn gemäß der folgenden Eckpunkte vor:

- Elektrifizierung Neu-Ulm – Memmingen – Kempten und Senden – Weißenhorn,
- Bau je eines Doppelspurabschnitts zwischen Pleß und Kellmünz sowie zwischen Senden und Gerlenhofen,
- Umbau des Bahnhofs Vöhringen,
- Verlegung der Verkehrsstation Gerlenhofen näher zur Ortsmitte,
- evtl. neue Bahnstation Senden Nord,
- verschiedene kleinere Infrastrukturanpassungen.

Mit diesen Maßnahmen sollen die folgenden Ziele erreicht werden:

- Einführung eines Halbstundentakts von Ulm bis Illertissen bzw. Weißenhorn,
- Steigerung der Pünktlichkeit,
- besserer Zugang zum Schienenpersonennahverkehr durch die genannten Stationsprojekte.

Nach Maßgabe des Grundgesetzes ist alleine der Bund für den Ausbau der bundeseigenen Schieneninfrastruktur zuständig. Der Ministerrat hat daher bereits am 23.01.2018 sieben Strecken bzw. Teilnetze benannt, für die der Freistaat die Elektrifizierung beim Bund mit höchster Priorität einfordert. Eines dieser Teilnetze umfasst die Strecken Ulm – Memmingen – Kempten und Senden – Weißenhorn. Für weitere Informationen zu dem Beschluss des Ministerrates wird auf die Pressemitteilung des vormaligen Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr vom 23.01.2018 verwiesen: <http://www.stmi.bayern.de/med/aktuell/archiv/2018/180122elektromobilitat/>

Als das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) Anfang 2019 aufgefordert hat, mögliche Projekte für ein neues Bundesprogramm „elektrische Güterbahn“ zu benennen, hat das StMB unter anderem die Strecke Neu-Ulm – Memmingen angemeldet. Die Strecken Memmingen – Kempten und Senden – Weißenhorn konnten nicht angemeldet werden, da sie kaum Güterverkehr aufweisen und somit die Fördervoraussetzungen des Bundes für das vorgenannte Programm nicht erfüllen. In Kürze wird eine Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Regio-S-Bahn Donau-Iller starten, die neben den genannten Maßnahmen auch einige Ausbaumaßnahmen in Baden-Württemberg umfasst; Ziel der Untersuchung ist es, Fördermittel des Bundes einwerben zu können.

Für detailliertere Informationen zum Projekt Regio-S-Bahn Donau-Iller wird auf die Pressemitteilung des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 23.07.2019 verwiesen: <https://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/regional/2019/M103a/index.php>

7. Hält es die Staatsregierung vor dem Hintergrund, dass Schüler häufig lange am Bahnhof Kellmünz auf verspätete Züge warten müssen, für geboten, die vorhandenen Unterstände durch Warteräume zu ersetzen?

In Kellmünz erfolgen im Schnitt rund zehn Ein- und Ausstiege pro Zughalt. Der Bahnhof verfügt zwar nicht über einen Warteraum, wohl aber über zwei Wetterschutzanlagen und ein ebenfalls relativ großes Dach am Empfangsgebäude.

Der Wetterschutz ist damit im Vergleich zu anderen Stationen mit vergleichbarer Nachfrage großzügig dimensioniert und liegt im Übrigen auch über den entsprechenden Benchmarks des hierfür zuständigen Bundes, die in der Anlage 13.2.2 zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und DB definiert sind: https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/lufv_node.html