

Schriftliche Anfrage

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

vom 09.11.2023

- mit Drucklegung -

Pfaffenwinkelbahn und Werdenfelsbahn

Während in die Straßeninfrastruktur entlang der Bahnstrecken der Pfaffenwinkelbahn und der Werdenfelsbahn hunderte Millionen Euro investiert wurden und werden, befinden sich die Bahnstrecken in einem großteils desolaten Zustand.

Ein Blick in das Verzeichnis der Langsamfahrstellen im Netzbereich Süd der DB Netz AG zeigt: Seit Juli 2022 hat die Zahl der Langsamfahrstellen aufgrund von Infrastrukturschäden um 75 Prozent zugenommen, Tendenz steigend.

Auch die Errichtung des elektronischen Stellwerks in Peißenberg und die Sicherung des Bahnübergangs Kugelsbühl bzw. die Auflassung des Übergangs bei Grasla hat nicht dazu geführt, dass die Streckenhöchstgeschwindigkeit von Weilheim bis Peißenberg wenigstens auf durchgehend 80 km/h erhöht wurde.

Ersatzverkehre mit Pendelbussen oder Taxis sind oft unzureichend und werden in Navigator-Apps nicht dargestellt und auch sonst nicht ausreichend kommuniziert. .

Ich frage die Staatsregierung:

1. A) Wie ist die Situation bei der Pünktlichkeit / Welches Ausmaß haben die Verspätungen bei der Pfaffenwinkelbahn in den letzten 10 Jahren?
b) Wie ist die Situation bei der Pünktlichkeit / Welches Ausmaß haben die Verspätungen auf dem Netz der „Werdenfelsbahnen“: Strecke München – Mittenwald (-Innsbruck), (München-) Tutzing – Kochel, Murnau – Oberammergau, Weilheim – Schongau)?
C) Wie ist die Situation bei der Pünktlichkeit / Welches Ausmaß haben die Verspätungen in Bayern durchschnittlich in den letzten 10 Jahren im Nah-/ Regionalverkehr?
2. A) Wie hoch sind die (Erhaltungs-)Investitionen pro Kilometer Schienenstrecke in die Pfaffenwinkelbahn in den letzten 10 Jahren?
B) Wie hoch sind die (Erhaltungs-)Investitionen pro Kilometer Schienenstrecke in den letzten 10 Jahren auf dem Netz der „Werdenfelsbahnen“: Strecke München – Mittenwald (-Innsbruck), (München-) Tutzing – Kochel, Murnau – Oberammergau, Weilheim – Schongau)

- C) Wie hoch sind die (Erhaltungs-)Investitionen pro Kilometer Schienenstrecke in Bayern durchschnittlich in den letzten 10 Jahren auf den Nahverkehrs-/Regionalverkehrsstrecken?
3. A) Wie ist die Fahrgastentwicklung auf der Pfaffenwinkelbahn in den letzten 10 Jahren?
 B) Wie ist die Fahrgastentwicklung in den letzten 10 Jahren auf dem Netz der „Werdenfelsbahnen“: Strecke München – Mittenwald (-Innsbruck), (München-) Tutzing – Kochel, Murnau – Oberammergau, Weilheim – Schongau)
 C) Wie ist die Fahrgastentwicklung im Nah-/ Regionalverkehr in Bayern durchschnittlich in den letzten 10 Jahre?
 4. A) Gibt es ein (allgemeines) Kommunikationskonzept zur Ankündigung für (geplante) Baumaßnahmen hinsichtlich der Medienwahl (Aushang an Bahnhöfen, Bahn-App, Radio, Zeitung, social media, „Baustellen-websites“) und zeitlicher (gestaffelter) Ankündigung und wie ist es gestaltet?
 B) Werden allgemeine Kommunikationskonzepte – sofern vorhanden - differenziert nach Streckenabschnitten bzw. Baumaßnahmenumfang?
 C) Gibt es aktuelle Planungen (für das nächste Jahr) zu Baumaßnahmen auf den Strecken des Werdenfelsbahn-Netzes und der Pfaffenwinkelbahn und gibt es für die ein Kommunikationskonzept für die Kund*innen?
 5. A) Sind seitens der BEG Abzüge bei den Leistungsvereinbarungen mit dem Betreiber bzw. den Bezahlungen des Freistaates aufgrund einer unzureichenden Kommunikation vorgesehen?
 B) Falls ja: welche, falls nein: warum nicht?
 C) Plant die BEG eine qualitativ gute Kommunikation für die Kund*innen über anstehende Bauarbeiten und daraus resultierenden Sperrungen, Beeinträchtigungen und Ersatzverkehre aktiv in Kooperation mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen oder durch Vorgaben in Leistungsvereinbarungen zu gewährleisten?
 6. A) Wie oft und wie lange (in welchem Umfang jeweils) musste in den letzten 10 Jahren auf der Strecke der Pfaffenwinkelbahn ein Schienenersatzverkehr eingerichtet werden?
 B) Wie hoch sind die Kosten des Schienenersatzverkehrs (für die Bahn) auf der Pfaffenwinkelbahn in den letzten 10 Jahren allgemein und wie hoch waren sie bei der Sperrung im September zwischen Tutzing und Weilheim und im Oktober bei der Sperrung zwischen Peißenberg und Schongau?
 C) Sind seitens der BEG Abzüge bei den Leistungsvereinbarungen mit dem Betreiber bzw. den Bezahlungen des Freistaates aufgrund von Schienenersatzverkehren differenziert nach der Art und Weise einer guten und schlechten Durchführung vorgesehen und wie hoch sind sie?
 7. A) Ist die Bayerische Staatsregierung bei der Entwicklung des Schienenausbaugesetzes involviert und wie ist der Stand des Schienenausbaukonzeptes, speziell für Strecken in Bayern, für das es bisher nur einen Entwurf gab?
 B) Ist die Pfaffenwinkelbahn in dem Schienenausbaukonzept berücksichtigt?
 C) Sind weitere Strecken des Werdenfels-Netzes im (Entwurf des) Schienenausbaukonzept(es) berücksichtigt?
 8. A) Gibt es Planungen bzw. gibt es ein Konzept für eine Elektrifizierung von Nahverkehrsstrecken in Bayern, speziell auch für die Strecke der Pfaffenwinkelbahn?
 B) Wieviel würde eine Elektrifizierung der Pfaffenwinkelbahn ungefähr kosten?
 C) Wie ist die wirtschaftliche Bilanz einer Elektrifizierung im Betrieb (Stromkosten gegen Dieserverbrauch) einzuschätzen, auch im Bezug zu bisherigen Erkenntnissen über Amortisation einer Investition in eine Elektrifizierung einer Nahverkehrsstrecke?