



Christian Bernreiter, MdL

Präsidentin
des Bayerischen Landtags
Frau Ilse Aigner, MdL
Maximilianeum
81627 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
P I-1312-2-4/53 B, 21.02.2024

Unser Zeichen
StMB-55-3555.5-6-70-2

München
19.03.2024

**Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Andreas Krahl (BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN) vom 21.02.2024 betreffend "Bedeutung der Werdenfels-
bahn für die Mobilität in Südbayern"**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

Vorbemerkung:

Das Netz der Werdenfelsbahn gehört der bundeseigenen DB InfraGO AG. Gemäß Grundgesetz ist der Bund für die Finanzierung dieses Netzes verantwortlich.

Zu 1.1: Wie hat sich die Pünktlichkeitsrate auf der Werdenfelsbahn in den letzten fünf Jahren entwickelt?

Die jährlichen durchschnittlichen Pünktlichkeitswerte der Werdenfelsbahn haben sich in den letzten fünf Jahren wie folgt entwickelt:

2023: 85,5 %

2022: 88,4 %

2021: 93,4 %

2020: 91,3 %

2019: 92,1 %

Zu 1.2: Welche Hauptursachen für Verspätungen wurden identifiziert?

Zu 1.3: Wie hoch ist deren jeweiliger Anteil an den Gesamtverspätungen?

Die Fragen 1.2 und 1.3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verspätungen im Werdenfelsnetz waren in den vergangenen fünf Jahren mehrheitlich auf die Eisenbahninfrastruktur zurückzuführen, für die der Bund verantwortlich ist. Hierbei handelt es sich maßgeblich um Verspätungen durch Bauarbeiten, Fahrbahnmängel oder mangelbedingte Langsamfahrstellen.

| Jahr | Verursacher Infra- struktur | Verursacher Ver- kehrsunternehmen | Externe Ursachen |
|-------------|--|--|-------------------------|
| 2023 | 77,0 % | 19,7 % | 3,3 % |
| 2022 | 68,6 % | 26,6 % | 4,8 % |
| 2021 | 57,0 % | 30,9 % | 12,1 % |
| 2020 | 63,0 % | 32,0 % | 5,0 % |
| 2019 | 59,3 % | 32,9 % | 7,8 % |

Tabelle: prozentualer Anteil der Verspätungsfälle nach Verursacher

Zu 2.1: Gibt es bestimmte Zeiten oder Streckenabschnitte, die besonders anfällig für Verspätungen sind?

Zu 2.2: Wenn ja, welche sind das?

Zu 2.3: Was sind die Gründe hierfür?

Die Fragen 2.1 bis 2.3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Anfällig sind grundsätzlich Strecken mit nicht optimal ausgebauter Infrastruktur in Zeiten höherer Zugdichte. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

Zu 3.1: Welche spezifischen Maßnahmen wurden bereits ergriffen, um die Pünktlichkeit auf der Werdenfelsbahn zu verbessern?

Zu 3.2: Mit welchem Ergebnis?

Die Fragen 3.1 und 3.2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der bundeseigene Infrastrukturbetreiber, die DB InfraGO AG, hat nach Kenntnis der Staatsregierung bereits die Gleise zwischen München-Pasing und Mittenwald sowie Griesen abschnittsweise erneuert. Daneben erörtert der Freistaat mit dem beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen, der DB Regio AG, in regelmäßigen Expertenrunden, welche Maßnahmen wie z.B. fahrplan- oder umlauftechnische Anpassungen zur Verbesserung der Pünktlichkeit umsetzbar sind. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

Zu 4.1: Welche kurz- und mittelfristigen Maßnahmen sind geplant, um die Pünktlichkeit weiter zu erhöhen?

Zu 4.2: Wie werden diese priorisiert?

Zu 4.3: Inwiefern werden technologische Lösungen (wie z. B. verbesserte Signaltechnik, Echtzeit-Überwachungssysteme) eingesetzt, um die Pünktlichkeit zu verbessern?

Für den Infrastrukturbereich hat die DB InfraGO AG angekündigt, im Jahr 2024 die Strecke Murnau – Oberammergau sowie im Jahr 2025 die Kochelseebahn komplett zu erneuern. In Griesen soll in diesem Jahr außerdem das mechanische Stellwerk durch ein elektronisches Stellwerk ersetzt werden. Zusätzlich wird die DB InfraGO AG nach Kenntnis der Staatsregierung weitere Maßnahmen an einzelnen Streckenabschnitten durchführen.

Eine Verbesserung der Pünktlichkeit erwartet die DB Regio AG mit einer Rückkehr zu einer einheitlichen Flotte vom Typ 442. Seit Ende 2022 verkehrt die DB Regio AG aufgrund einer Softwareanpassung an den Triebwagen vom Typ ET 442 mit einer geteilten Flotte im Werdenfels, sodass die Verkehre von und nach Österreich in Garmisch-Partenkirchen gebrochen werden müssen. Durch die zusätzlichen Umstiege sowie Kurzwenden in Garmisch-Partenkirchen leidet insgesamt die Robustheit im System. Nach Auskunft der DB Regio AG soll die Fahrzeugflotte ab Dezember 2024 wieder über einen einheitlichen Softwarestand verfügen.

Zu 5.1: Wie werden Fahrgäste derzeit über Verspätungen informiert?

Um die Fahrgäste über Verspätungen zu informieren, werden die üblichen Instrumente der elektronischen Fahrgastinformation genutzt. So werden die Monitore in den Zügen mit Echtzeitdaten bespielt, um den Fahrgast im Fahrzeug anzusprechen. An den Stationen werden die Abfahrts- sowie Ankunftsmonitore genutzt sowie von Durchsagen Gebrauch gemacht. Außerdem werden Verspätungen via Auskunft-Apps und Webseiten kommuniziert, darunter DB Navigator und DB Streckenagent sowie die MoBY-App des Freistaates.

Zu 5.2: Wie effektiv sind diese Kommunikationskanäle?

Das Hintergrundsystem DEFAS des Freistaates und damit auch die MoBY-App und andere an DEFAS angeschlossene Auskunftssysteme beziehen die Soll- und Echtzeitdaten direkt von der DB AG. Insgesamt hat DEFAS zuletzt mehr als fünf Milliarden Verbindungen und Abfahrten pro Jahr berechnet. Es arbeitet mit einer für Auskunftssysteme im deutschlandweiten Vergleich hohen Effektivität.

Über die Effektivität des DB-Navigators sowie der Durchsagen und Anzeiger liegen der Staatsregierung keine Daten vor, da diese in der Verantwortung der DB Fernverkehr AG bzw. der DB InfraGO AG liegen.

Zu 5.3: Welche Verbesserungen in der Kommunikation mit Fahrgästen bei Verspätungen sind geplant oder bereits umgesetzt worden?

Nach Mitteilung der DB InfraGO AG werden für eine weitere Optimierung der Fahrgastinformation am Bahnsteig die Anzeiger und Durchsagen bis 2025 schrittweise von der gegenwärtig vielfach noch manuellen Bedienung auf automatische Schnittstellen umgestellt, die wie die Online-Informationskanäle der DB AG mit dem Reisendeninformationssystem des Konzerns verbunden sind.

Die Qualität von DEFAS und den an DEFAS angeschlossenen Systemen wird laufend kontrolliert. Aktuell wird vom technischen Betreiber der elektronischen Fahrplanauskunft ein Tool entwickelt, das automatisiert Fehler erkennt und dadurch die Zuverlässigkeit der Auskunft erhöht. Parallel dazu wird die MoBY-App um die Funktion eines „Verspätungsalarms“ erweitert, welche die Nutzer aktiv über Abweichungen bei den von ihnen gespeicherten Fahrten informiert.

Zu 6.1: Gibt es Überlegungen, Entschädigungsregelungen für häufige oder signifikante Verspätungen einzuführen oder bestehende Regelungen anzupassen?

Mit der Inbetriebnahme des neuen Verkehrsdurchführungsvertrages ab Dezember 2027 werden Kundengarantien eingeführt, die über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen. So wird es dann beispielsweise bereits für Verspätungen ab 30 Minuten im Werdenfelsnetz pauschale Entschädigungen von 3,50 Euro (2. Klasse) bzw. 5 Euro (1. Klasse) sowie bei besonderen Vorkommnissen mit längerer Standzeit des Zuges Entschädigungen von bis zu 50 Euro geben, die in besonders schweren Fällen auf bis zu 150 Euro erhöht werden können. Auch Abo-Kunden sollen bei häufigen Verspätungen und Zugausfällen auf ihrer Pendlerstrecke durch das dann fahrende Eisenbahnverkehrsunternehmen entschädigt werden.

Zu 6.2: Inwiefern findet eine Abstimmung mit anderen Verkehrsträgern statt, um die Auswirkungen von Verspätungen auf der Werdenfelsbahn zu minimieren?

Für den allgemeinen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind die Landkreise und kreisfreien Städte zuständig. Der Freistaat steht im regelmäßigen Austausch mit den Trägern und Unternehmen des allgemeinen ÖPNV, um den Bus- und Bahnverkehr gut aufeinander abzustimmen.

Zu 6.3: Wie wird die Anschlusssicherheit an Bahnhöfen entlang der Werdenfelsbahn gewährleistet, insbesondere bei Verspätungen?

Im Rahmen des derzeitigen Verkehrsdurchführungsvertrages sind konkrete Mindestwartezeiten (mindestens fünf Minuten bei einem Stundentakt) auf verspätete Zubringerzüge vorgegeben. Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, sich im Verspätungsfall miteinander abzustimmen und für eine Anschlusssicherung zu sorgen.

Der Freistaat hat außerdem ein System entwickeln lassen, welches es Fahrgästen bayernweit ermöglicht, über eine bestehende Fahrplan-App einen Anschlusswunsch an die Transportleitungen der Verkehrsunternehmen zu melden, deren Zug warten soll. Die neue Funktion für die Anschlussvormeldung kann bereits über die MoBY-App und die Streckenagent-App genutzt werden.

Zu 7.1: Welche Rolle spielt die intermodale Vernetzung bei der Planung und Verbesserung der Pünktlichkeit auf der Werdenfelsbahn?

Es wird auf die Antwort zur Frage 6.2 verwiesen.

Zu 7.2: Wie werden Rückmeldungen von Fahrgästen bezüglich der Pünktlichkeit erhoben und in Verbesserungsmaßnahmen integriert?

Rückmeldungen oder Beschwerden von Fahrgästen werden sowohl bei den Verkehrsunternehmen als auch beim Freistaat nach Beschwerdeanlässen erfasst und kategorisiert. Den Hinweisen auf systematische Verspätungen wird bei der DB Regio AG durch die zuständige Pünktlichkeitsmanagerin entsprechend nachgegangen. Zudem fließen die Inhalte von Fahrgastbeschwerden im Bedarfsfall auch in die regelmäßigen Gespräche des Freistaates mit der DB Regio AG ein.

Zu 8.1: Gibt es ein regelmäßiges Monitoring der Fahrgastzufriedenheit speziell hinsichtlich der Pünktlichkeit?

Zu 8.2: Wie werden die Ergebnisse genutzt?

Zu 8.3: Wie können Fahrgäste aktiv in den Prozess der Verbesserung der Pünktlichkeit eingebunden werden?

Die Fragen 8.1 bis 8.3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen des Qualitätsmesssystems des Freistaates finden Fahrgastbefragungen statt. Die Ergebnisse der Fahrgastbefragungen fließen in das Bonus-/Malus-System des Freistaates mit ein. Somit hat die Fahrgastzufriedenheit mit der Pünktlichkeit direkte finanzielle Auswirkungen für das Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Christian Bernreiter, MdL
Staatsminister