



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Thomas Gehring, Dr. Markus Büchler
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 06.12.2021

Pünktlichkeit und Fahrzeugstörungen

Die Staatsregierung wird gefragt:

- 1.a) Welche technischen Störungen treten bei den Fahrzeugen vom Typ Pesa Link gehäuft auf (bitte Anzahl der Störungen, kumulierte Störungsdauern und verursachte kumulierte Verspätungsminuten unterteilt nach Störungsursache für das Fahrplanjahr 2021 angeben)? 3
- 1.b) In wie viel Prozent der Kuppelvorgänge kommt es mit den Fahrzeugen vom Typ Pesa Link in Immenstadt zu Verzögerungen aufgrund von technischen Störungen? 4
- 1.c) In wie viel Prozent der Wendevorgänge kommt es mit den Fahrzeugen der Baureihe Pesa Link in Immenstadt zu Verzögerungen aufgrund von technischen Störungen? 4
- 2.a) Welche technischen Störungen treten bei der Baureihe 612 gehäuft auf (bitte Anzahl der Störungen, kumulierte Störungsdauer und verursachte kumulierte Verspätungsminuten unterteilt nach Störungsursache für die Fahrplanjahre 2021, 2020, 2019 und 2018 angeben)? 4
- 2.b) In wie viel Prozent der Kuppelvorgänge kommt es mit den Fahrzeugen der Baureihe 612 in Immenstadt zu Verzögerungen aufgrund von technischen Störungen? 5
- 2.c) In wie viel Prozent der Wendevorgänge kommt es mit den Fahrzeugen der Baureihe 612 in Immenstadt zu Verzögerungen aufgrund von technischen Störungen? 5
- 3.a) Wie hoch ist die aktuelle Verfügbarkeit der Neigetchnik bei den Zügen der Baureihe 612? 5
- 3.b) Wie hoch ist die Verfügbarkeit der fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe der Baureihe 612? (Seit dem Redesign) 5

3.c)	In wie viel Prozent der Fälle konnten Anfragen an den Mobilitätsservice der Bahn an den Bahnhöfen Oberstdorf, Fischen, Sonthofen, Immenstadt, Kempten, Oberstaufen, Memmingen, Kaufbeuren, Buchloe, Augsburg und Kaufering im Jahr 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020 und 2021 (bis zum 31.08.) nicht nachgekommen werden (bitte Art der Anfragen, absolute Anzahl angeben und nach oben genannten Bahnhöfen unterteilen)?	5
4.a)	Mit welcher Haltezeiten werden die schnellen Neigetechnik Linien (612er Fahrzeuge) von Lindau/Oberstdorf nach Augsburg/München in Kempten, Kaufbeuren und Buchloe in der Fahrplankonstruktion gerechnet (bitte für jede Station angeben)?	6
4.b)	Sieht das Ministerium die Gefahr einer steigenden Unzuverlässigkeit auf der Linie Oberstdorf/Lindau – München im Fahrplanjahr 2022, welcher gegenüber dem Fahrplan 2021 deutlich geringere Fahrzeitreserven aufweist (hierbei bitte auch berücksichtigen, dass? die Fahrgastwechselzeiten mit der Baureihe 612 (auch aufgrund fehlender Barrierefreiheit) sehr lang sind, was schnell zu Haltezeitüberschreitungen führt)?	6
4.c)	Wie entwickelte sich die Zufriedenheit der Kunden bezüglich der Fahrzeuge der Baureihe 612 seit dem Redesign?	7
5.	Wieso wird seit dem Redesign der Baureihe 612 ausschließlich auf eine vis-à-vis Sitzordnung in der zweiten Klasse gesetzt, die für viele Alleinreisende signifikant unattraktiver ist?	7
6.a)	Wie hoch ist die 3-Minuten und 6-Minuten Ankunftspünktlichkeit der Regionalzüge aus Pfronten bei Ankunft in Kempten Hbf.?	8
6.b)	Sieht das Ministerium die Problematik von kurzen Wendezeiten und den daraus resultierenden häufigen Verspätungsübertragen in Kempten? ...	8
7.a)	Welche Maßnahmen sind zur Steigerung der Pünktlichkeit im Allgäu zeitnah zu erwarten?	8
7.b)	Wird mit dem barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Oy-Mittelberg mit zwei Außenbahnsteigen die Infrastruktur und Leit- und Sicherheitstechnik (D-Wege, Projektierung etc.) angepasst, um parallele Ein- und Ausfahrten in den Bahnhof zu ermöglichen?	10
	Hinweise des Landtagsamts	11

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 05.01.2022

1.a) Welche technischen Störungen treten bei den Fahrzeugen vom Typ Pesa Link gehäuft auf (bitte Anzahl der Störungen, kumulierte Störungsdauern und verursachte kumulierte Verspätungsminuten unterteilt nach Störungsursache für das Fahrplanjahr 2021 angeben)?

Die in den elektronischen Zugberichten von DB Regio im Jahr 2021 (Januar bis November) erfassten Störungen bei den Fahrzeugen vom Typ Pesa Link sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Störung (Typ Pesa Link)	Anzahl Störungsmeldungen in den elektronischen Zugberichten
Antriebs- und Leittechnik	713
Führerstand/Bedieneinrichtungen	690
Fahrgastinformationssysteme allgemein	630
WC allgemein	277
Bremse defekt	252
Türen	165
Klima/Heizung/Lüftung	122
Anbauteile	104
Wasseranlage	103
Fahrzeugkasten	92
Inneneinrichtung	79
Energieversorgung	61
Laufwerk/Untergestell	52
Hilfsbetriebe	32
EBuLA-Bordgerät	23
Technik	20
FASSI-Bordgerät	14
Unfall/Aufprall	13
Ausrüstungsgegenstände	9
Innen (o. WC) mangelhaft	7

Angaben zu den Verspätungsminuten je Störungsursache liegen der Staatsregierung nicht vor. Es ist jedoch grundsätzlich festzuhalten, dass nicht alle Störungsmeldungen tatsächlich auch eine Verspätung nach sich ziehen.

1.b) In wie viel Prozent der Kuppelvorgänge kommt es mit den Fahrzeugen vom Typ Pesa Link in Immenstadt zu Verzögerungen aufgrund von technischen Störungen?

1.c) In wie viel Prozent der Wendevorgänge kommt es mit den Fahrzeugen der Baureihe Pesa Link in Immenstadt zu Verzögerungen aufgrund von technischen Störungen?

Die Fragen 1 b und 1 c werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Jahr 2021 (Januar bis November) gab es in Immenstadt rund 3400 Abfahrten mit Zügen vom Typ Pesa Link. Davon ist nach Angaben von DB Regio bei 2,3 Prozent der Züge eine fahrzeugbedingte Störung aufgetreten. Eine systemseitige Differenzierung nach Kuppelvorgängen und Wendevorgängen erfolgt nicht.

2.a) Welche technischen Störungen treten bei der Baureihe 612 gehäuft auf (bitte Anzahl der Störungen, kumulierte Störungsdauer und verursachte kumulierte Verspätungsminuten unterteilt nach Störungsursache für die Fahrplanjahre 2021, 2020, 2019 und 2018 angeben)?

Der Staatsregierung liegen die Störungsmeldungen für die Züge der Baureihe 612 nur für das Jahr 2021 vor. Die in den elektronischen Zugberichten von DB Regio im Jahr 2021 (Zeitraum Januar bis November) erfassten Störungen bei den Fahrzeugen der Baureihe 612 sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Störung (Baureihe 612)	Anzahl Störungsmeldungen in den elektronischen Zugberichten
Antriebs- und Leittechnik	1.310
Führerstand/Bedieneinrichtungen	1.040
Türen	749
WC allgemein	665
Laufwerk/Untergestell	549
Wasseranlage	388
Bremse defekt	362
FIS allgemein	349
Klima/Heizung/Lüftung	314
Inneneinrichtung	280
Fahrzeugkasten	248
Energieversorgung	187
EBuLA-Bordgerät	113
Hilfsbetriebe	76
RESY (Telematiksystem)	51
Ausrüstungsgegenstände	30
Anbauteile	29
Innen (o. WC) mangelhaft	27
Ausrüstungsgegenstände	24
Technik	19

Angaben zu den Verspätungsminuten je Störungsursache liegen der Staatsregierung nicht vor. Es ist jedoch grundsätzlich festzuhalten, dass nicht alle Störungsmeldungen tatsächlich auch eine Verspätung nach sich ziehen.

2.b) In wie viel Prozent der Kuppelvorgänge kommt es mit den Fahrzeugen der Baureihe 612 in Immenstadt zu Verzögerungen aufgrund von technischen Störungen?

2.c) In wie viel Prozent der Wendevorgänge kommt es mit den Fahrzeugen der Baureihe 612 in Immenstadt zu Verzögerungen aufgrund von technischen Störungen?

Die Fragen 2b und 2c werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Staatsregierung liegen die Störungsmeldungen für die Züge der Baureihe 612 nur für das Jahr 2021 vor. Im Jahr 2021 (Januar bis November) gab es in Immenstadt rund 22000 Abfahrten mit Zügen der Baureihe 612. Davon ist nach Angaben von DB Regio bei 0,7 Prozent der Züge eine fahrzeugbedingte Störung aufgetreten. Eine systemseitige Differenzierung nach Kuppelvorgängen und Wendevorgängen erfolgt nicht.

3.a) Wie hoch ist die aktuelle Verfügbarkeit der Neigetechnik bei den Zügen der Baureihe 612?

Nach Angaben von DB Regio verkehren aktuell 87 Prozent der Fahrzeuge der Baureihe 612 mit aktiver Neigetechnik (Stand 15.12.2021).

**3.b) Wie hoch ist die Verfügbarkeit der fahrzeuggebundenen Einstiegs-
hilfe der Baureihe 612? (Seit dem Redesign)**

Nach Angaben von DB Regio verkehren derzeit 97 Prozent der Redesign-Fahrzeuge vom Typ 612 mit einem funktionsfähigen Hublift (Stand 15.12.2021).

3.c) In wie viel Prozent der Fälle konnten Anfragen an den Mobilitätsservice der Bahn an den Bahnhöfen Oberstdorf, Fischen, Sonthofen, Immenstadt, Kempten, Oberstaufen, Memmingen, Kaufbeuren, Buchloe, Augsburg und Kaufering im Jahr 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020 und 2021 (bis zum 31.08.) nicht nachgekommen werden (bitte Art der Anfragen, absolute Anzahl angeben und nach oben genannten Bahnhöfen unterteilen)?

Der Mobilitätsservice an den Bahnhöfen liegt in der Verantwortung der DB Station&Service AG. Die DB Station&Service AG hat die als Anlage beigefügte Auswertung der Mobilitätsservice-Leistungen in den Bahnhöfen Oberstdorf, Fischen, Sonthofen, Immenstadt, Kempten, Oberstaufen, Memmingen, Kaufbeuren, Buchloe, Augsburg und Kaufering getrennt nach den Jahren 2018, 2019, 2020 und 2021 (bis August) erstellt. Für die Jahre vor 2018 konnte die DB Station&Service AG keine Daten übermitteln.

Pro Standort und Jahr sind die abgeschlossenen, also durchgeführten Mobilitätsservice-Leistungen und die abgelehnten Service-Anfragen aufgeführt. Die Ablehnungsquote ergibt sich aus dem Verhältnis der Anzahl der abgelehnten Anfragen zur Summe der

abgelehnten Anfragen und der abgeschlossenen Serviceleistungen. In den Bahnhöfen Kaufering und Oberstaufen wird kein Mobilitätsservice angeboten, daher wurden hier alle Anfragen abgelehnt.

4.a) Mit welcher Haltezeiten werden die schnellen Neigetechnik Linien (612er Fahrzeuge) von Lindau/Oberstdorf nach Augsburg/München in Kempten, Kaufbeuren und Buchloe in der Fahrplankonstruktion gerechnet (bitte für jede Station angeben)?

Im Rahmen der Ausschreibung des Dieselnetzes Allgäu, welches u. a. auch die Allgäuer Neigetechnik-Linien umfasst, wurden folgende Mindesthaltezeiten für die Fahrplantrassenkonstruktion vom Eisenbahninfrastrukturbetreiber unterstellt:

- Buchloe, Kempten Hbf, Memmingen und München-Pasing: 1,0 Minuten
- Biessenhofen, Fischen bei Zugbegegnung, Geltendorf, Günzach, Immenstadt, Illertissen, Kaufbeuren, Kaufering, Mindelheim, Rammingen, Sontheim, Sonthofen bei Zugbegegnung, Stetten und Türkheim: 0,8 Minuten
- Alle anderen Halte: 0,5 Minuten

4.b) Sieht das Ministerium die Gefahr einer steigenden Unzuverlässigkeit auf der Linie Oberstdorf/Lindau – München im Fahrplanjahr 2022, welcher gegenüber dem Fahrplan 2021 deutlich geringere Fahrzeitreserven aufweist (hierbei bitte auch berücksichtigen, dass? die Fahrgastwechselzeiten mit der Baureihe 612 (auch aufgrund fehlender Barrierefreiheit) sehr lang sind, was schnell zu Haltezeitüberschreitungen führt)?

Die Annahme einer Verringerung der Fahrzeitreserven kann seitens der Staatsregierung nicht nachvollzogen werden. Dadurch, dass seit 12.12.2021 mit aktiver Neigetechnik gefahren wird, verringern sich für die Züge der Linien RE 70 München – Kempten – Lindau und RE 76 München – Kempten – Oberstdorf im Abschnitt Kaufbeuren – Lindau die technischen Fahrzeiten und damit auch die Regelfahrzeiten (Regelfahrzeit = technische Fahrzeit + 3 Prozent Regelfahrzeitzuschlag für Dieseltriebwagen im Schienenpersonennahverkehr). Der Bauzuschlag, welcher auf die Regelfahrzeiten hinzuaddiert wird, würde sich für den Fahrplan 2022 gegenüber 2021 nur dann verändern, wenn in den jährlich aktualisierten Anlagen zu den Schienennetznutzungsbedingungen der DB Netz AG die hierzu enthaltenen Werte angepasst worden wären. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 gab es im genannten Abschnitt jedoch keine Veränderungen.

Fahrgastwechselzeiten sind in der Berechnung von Fahrzeiten nicht enthalten. Sie werden vielmehr bei der Festlegung der Mindesthaltezeiten berücksichtigt (hierzu vgl. Antwort zu Frage 4 a. Die Haltezeiten gehen in die Berechnung der Mindestbeförderungszeit und der planmäßigen Beförderungszeit ein. In letzterer sind auch weitere Puffer und Synchronisationszeiten, z. B. durch Anschlussherstellung, enthalten. Die genaue Fahrplantrassenkonstruktion wird zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen abgestimmt. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen sichert der Bayerischen Eisenbahngesellschaft vertraglich ein bestimmtes Pünktlichkeitsniveau zu. Wenn dies nicht erreicht wird, behält die Bayerische Eisenbahngesellschaft einen Teil des Bestelltentgeltes als Vertragsstrafe ein.

Die Staatsregierung geht von keiner Gefahr einer steigenden Unzuverlässigkeit im Fahrplanjahr 2022 gegenüber 2021 aus, sofern alle für den Neigetechnik-Verkehr notwendigen und vertraglich zugesicherten Fahrzeuge der Baureihe 612 verfügbar

und voll funktionstüchtig sind. Gleichwohl behält die Staatsregierung die Komplexität des Betriebsgeschehens in den Allgäuer Bahnknoten im Blick – dies insbesondere im Hinblick auf das im Dezember 2021 in Betrieb genommene neue Fahrplankonzept, in dessen Rahmen erhebliche Mehrbestellungen vorgenommen wurden.

4.c) Wie entwickelte sich die Zufriedenheit der Kunden bezüglich der Fahrzeuge der Baureihe 612 seit dem Redesign?

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft erhebt im Rahmen des Qualitätsmesssystems die Kundenzufriedenheit mit der Bequemlichkeit und dem Komfort der im jeweiligen Verkehrsvertrag eingesetzten Fahrzeuge. Eine Differenzierung nach Fahrzeugtyp erfolgt dabei nicht. Es fließen alle im Verkehrsvertrag eingesetzten Fahrzeuge in die Bewertung (Skala von 0 bis 100) ein. Die nachfolgenden Werte für das Dieselnetz Allgäu (Lose 1 und 2) stellen die Gesamtzufriedenheit mit allen eingesetzten Fahrzeugtypen dar. Zu beachten ist außerdem, dass der Umbau der Baureihe 612 seit Inbetriebnahme im Jahr 2018 sukzessive erfolgt ist und erst im September 2021 vollständig abgeschlossen wurde.

Im Dieselnetz Allgäu Los 1 wurden seit Inbetriebnahme die folgenden Zufriedenheitswerte mit der Bequemlichkeit bzw. dem Komfort der im Verkehrsvertrag eingesetzten Fahrzeuge erreicht:

Kundenzufriedenheit „Bequemlichkeit/Komfort im Zug“ (D-Netz Allgäu Los 1)	Punktwert (Skala 0 bis 100)
Fahrplanjahr 2018	76,04
Fahrplanjahr 2019	74,80
Fahrplanjahr 2020	78,69
Fahrplanjahr 2021	77,82

Im Dieselnetz Allgäu Los 2 wurden seit Inbetriebnahme die folgenden Zufriedenheitswerte mit der Bequemlichkeit bzw. dem Komfort der im Verkehrsvertrag eingesetzten Fahrzeuge erreicht:

Kundenzufriedenheit „Bequemlichkeit/Komfort im Zug“ (D-Netz Allgäu Los 2)	Punktwert (Skala 0 bis 100)
Fahrplanjahr 2018	76,88
Fahrplanjahr 2019	73,96
Fahrplanjahr 2020	76,55
Fahrplanjahr 2021	72,99

5. Wieso wird seit dem Redesign der Baureihe 612 ausschließlich auf eine vis-à-vis Sitzordnung in der zweiten Klasse gesetzt, die für viele Alleinreisende signifikant unattraktiver ist?

Die Anforderung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft in der Leistungsbeschreibung für das Wettbewerbsprojekt Dieselnetz Allgäu lautete: „Reihenbestuhlung darf 50 Prozent der fest installierten Sitzplätze nicht überschreiten.“ Mit dieser Anforderung wollte die Bayerischen Eisenbahngesellschaft dem Trend zu einer aus kapazitiven Gründen vornehmlich angebotenen und bei vielen Fahrgästen unbeliebten Reihenbestuhlung begegnen. Dass ein Unternehmen dann überwiegend Vis-à-vis-Bestuhlungen an-

bietet, war nicht ausgeschlossen, widersprach aber den Erfahrungen früherer Ausschreibungen. Inzwischen hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, ein ausgewogenes Verhältnis bei den Bestuhlungsvarianten vorzuschreiben, um allen Bedürfnissen zu entsprechen. Dies hat auch Eingang in die Fahrzeugvorgaben der Bayerischen Eisenbahngesellschaft gefunden. Mittlerweise wird dort ein Anteil von mindestens 30 Prozent für jede der beiden Bestuhlungsvarianten gefordert.

6.a) Wie hoch ist die 3-Minuten und 6-Minuten Ankunftspünktlichkeit der Regionalzüge aus Pfronten bei Ankunft in Kempten Hbf.?

Die jährliche 3-Minuten-Pünktlichkeit (Anteil der Züge, welcher den Bahnhof mit einer Verspätung von höchstens 3 Minuten erreicht hat) sowie die jährliche 6-Minuten-Pünktlichkeit (Anteil der Züge, welcher den Bahnhof mit einer Verspätung von höchstens 6 Minuten erreicht hat) der Regionalzüge aus Pfronten bei Ankunft in Kempten ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Die Pünktlichkeitswerte der genannten Züge sind sehr stabil und liegen über dem bayernweiten Durchschnitt.

	2018		2019		2020		2021	
	3 Min.	6 Min.						
Regionalzüge aus Pfronten	88,7%	97,5%	84,5%	95,0%	86,7%	96,6%	83,6%	94,0%

6.b) Sieht das Ministerium die Problematik von kurzen Wendezeiten und den daraus resultierenden häufigen Verspätungsübertragen in Kempten?

Wendeverspätungen machen am Bahnhof Kempten einen vergleichsweise geringen Anteil der Gesamtverspätungsminuten aus. Im Jahr 2021 (01.01. bis 12.12.) waren 4,3 Prozent aller Verspätungsminuten am Bahnhof Kempten auf Wendeverspätungen zurückzuführen.

7.a) Welche Maßnahmen sind zur Steigerung der Pünktlichkeit im Allgäu zeitnah zu erwarten?

Der Betrieb im Allgäu war im Jahr 2021 durch schwierige Rahmenbedingungen geprägt. So hat das Angebotskonzept Allgäu 2021 am Standort Kempten temporär zu einer deutlichen Fahrzeugmehrung geführt. Zeitgleich erschwerte die Einführung der mit verhältnismäßig vielen technischen Störungen belasteten Triebwagen vom Typ VT 633 (Pesa) die Betriebsabwicklung. Neben dem erhöhten Wartungs- und Instandhaltungsaufwand war der Standort Kempten im Jahr 2021 von massiven Corona-Einflüssen beeinträchtigt (zu erwähnen sind insbesondere die Verzögerungen von Schulungen im Fahrdienst und in der Werkstatt). Die zeitnahe Beseitigung technischer Störungen war somit – trotz umfangreicher Gegenmaßnahmen, wie der Auslagerung von Instandhaltungsarbeiten in andere Werkstätten in Bayern und ganz Deutschland – nicht durchgängig gewährleistet.

Im Hinblick auf qualitätsverbessernde Maßnahmen steht die Bayerische Eisenbahngesellschaft in einem intensiven Kontakt mit DB Regio und lässt sich in regelmäßigen Gesprächen über die aktuelle Betriebslage im Allgäu sowie den Umsetzungsstand von Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung unterrichten.

Für das Allgäu sind verschiedene qualitätsverbessernde Maßnahmen geplant bzw. bereits umgesetzt, welche u. a. die Fahrzeuge, den Fahrplan oder die Infrastruktur betreffen.

Die Fahrzeugsituation soll sich u. a. durch die folgenden Maßnahmen stabilisieren und verbessern:

- Die Anzahl der in Kempten stationierten Fahrzeuge verringert sich im Fahrplanjahr 2022 gegenüber 2021. Der Standort Kempten wird somit entlastet. Es ist davon auszugehen, dass sich die Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge spürbar verbessert.
- DB Regio hat mehrere Rollkuren, d.h. Komplettüberholungen, an den Triebwagen vom Typ Pesa Link durchgeführt, die zu einer besseren Stabilität der Fahrzeuge beitragen sollen.
- Durch zusätzliche Ersatzmaßnahmen, wie z. B. einer häufigeren Wartung der Kraftstofffilter oder einem Einsatz von sogenanntem Arctic Diesel (statt Winterdiesel), der einen Betrieb auch bei sehr tiefen Temperaturen sicherstellt, sollen die fahrzeugbedingten Einschränkungen des vergangenen Winters verhindert werden.
- Zusätzlich wird die Bayerische Eisenbahngesellschaft die Fahrzeugsituation in einem separaten Gesprächstermin mit DB Regio nochmals intensiv analysieren und im Bedarfsfall weitere Maßnahmen einfordern.

Durch den Fahrplanwechsel im Dezember 2021 haben sich fahrplantechnische Veränderungen ergeben, die positive Effekte auf die Pünktlichkeit erwarten lassen:

- Bei Zügen der Linie RE 75 werden in Immenstadt keine Zugtrennungen oder -vereinigungen mehr vorgenommen, so dass diese Züge deutlich pünktlicher verkehren dürften.
- Die RE-Linien 7 und 17 verkehren seit Fahrplanwechsel in einer veränderten Zeitlage. Dies wirkt sich im Knoten Augsburg pünktlichkeitserhöhend aus, da es zu der neuen Abfahrtszeit deutlich weniger kreuzende Fahrten gibt. Im weiteren Verlauf ist auch die Situation in den Bahnhöfen Kempten bzw. Immenstadt betrieblich einfacher, so dass dort Folgeverspätungen vermieden werden können.
- Ebenfalls positiv auf die Pünktlichkeit dürfte sich die halbstündige Wendezeit der Züge des RE 7 auf den Gegenzug in Lindau-Reutin auswirken.
- Ein Problem in Lindau-Reutin stellen weiterhin die Eurocity-Züge aus der Schweiz dar, die nicht immer pünktlich ab Lindau-Reutin verkehren. Dies wirkt sich nachteilig auf die Linie RE 7 aus, die dem Eurocity bis Hergatz direkt nachfolgt. Hierzu steht DB Regio bereits in Kontakt mit dem Fernverkehr.

Im Hinblick auf die Infrastruktur hat die DB Netz AG mehrere kurz- bis mittelfristige Infrastrukturmaßnahmen im bayerischen Allgäu genannt, die sich konkret in der Planung oder Realisierung befinden und pünktlichkeitsverbessernd wirken sollten:

- Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf dem Abschnitt Geltendorf – Kaufering.
- Zusätzliche Weichenverbindung in Buchloe (Ostkopf) zur Erhöhung gleichzeitiger Fahrmöglichkeiten.
- Zusätzliche Weichenverbindung in Hergatz (Nordkopf) zur Erhöhung gleichzeitiger Fahrmöglichkeiten.
- Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs in Senden im Rahmen des barrierefreien Ausbaus.

- Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs in Marktoberdorf und Herstellung gleichzeitiger Einfahrmöglichkeiten.

Unabhängig davon steht die Bayerische Eisenbahngesellschaft im Kontakt mit der DB Netz AG und hat den Infrastrukturbetreiber auf verschiedenen Ebenen mehrfach dazu aufgefordert, Maßnahmen zur Verringerung der Infrastrukturstörungen (Leit- und Sicherungstechnik, Weichen, Bahnübergänge) sowie zu einer verbesserten Planung und Durchführung von Baumaßnahmen zu ergreifen.

7.b) Wird mit dem barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Oy-Mittelberg mit zwei Außenbahnsteigen die Infrastruktur und Leit- und Sicherungstechnik (D-Wege, Projektierung etc.) angepasst, um parallele Ein- und Ausfahrten in den Bahnhof zu ermöglichen?

Nach vorliegenden Informationen der DB Netz AG sind derzeit keine signaltechnischen Anpassungen in Oy-Mittelberg vorgesehen. Mit der aktuellen Vorzugsvariante Mittelbahnsteig ist weiterhin eine höhengleiche Gleisüberquerung durch die Reisenden vorgesehen und damit ein Richtungsbetrieb weiterhin erforderlich, da das Gleis 1 nur in der Richtung Pfronten – Kempten befahren werden darf.

Hinweise des Landtagsamts

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

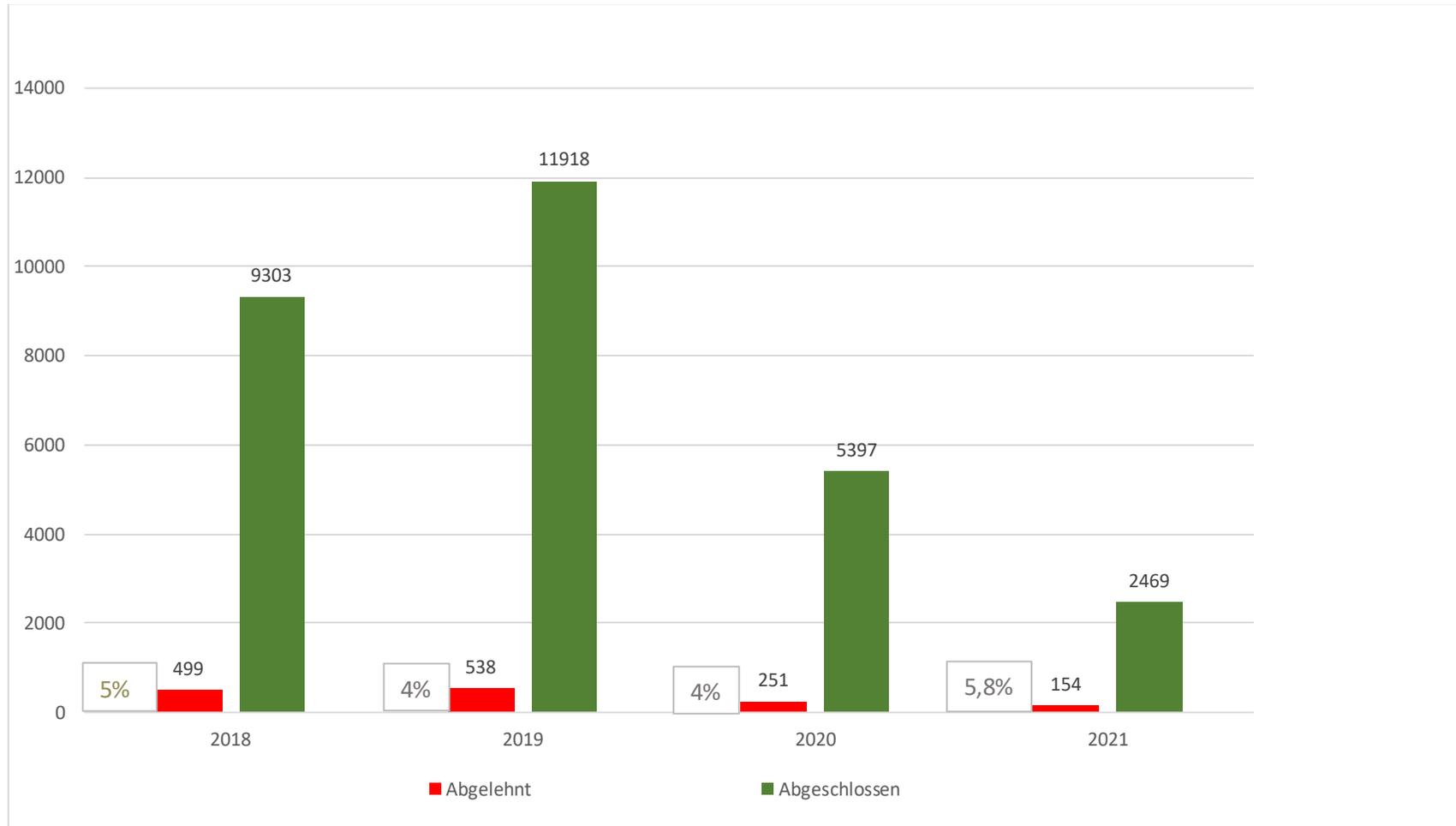
Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen zur Verfügung.

Zu Frage 3c:

Auswertung für alle Mobilitätsservice Leistungen von 2018 bis August 2021 für die Standorte Augsburg und Allgäu

Gesamtübersicht mit Ablehnungsquote



Zu Frage 3c:

Gesamtübersicht mit Stationen (Augsburg, Buchloe, Fischen, Immenstadt, Kaufbeuren, Kaufering, Kempten, Memmingen, Oberstaufen, Oberstdorf, Sonthofen)

