



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Christine Kamm, Markus Ganserer**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 11.01.2018

Vergabe von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr auf den Linien der Augsburger Netze Teil II

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft hat die Regionalverkehre der „Augsburger Netze“ neu ausgeschrieben. Dazu gehören u. a. die Staudenbahn, die Paartalbahn und der Fugger-Express.

In diesem Zusammenhang fragen wir die Staatsregierung:

1. Warum wurde die von zahlreichen Fahrgästen genutzte Verbindung von München nach Augsburg Abfahrt München 00.08 Uhr an Werktagen gestrichen?
2. Wie hoch ist die durchschnittliche Verspätung für die vorliegenden Pünktlichkeitswerte des Fugger-Express bei einer Gegenüberstellung der alten und neuen Kriterien?
3. Warum wurde für die Sitzgruppen mit Tisch kein höherer Sitzteiler vorgegeben, damit der aufgrund der Haltestellendichte relativ häufige Fahrgastwechsel überhaupt abgewickelt werden kann, wie zum Beispiel beim Donau-Isar-Express, wo der Sitzteiler in den Vis-à-vis-Gruppen mit Tisch ca. 15 cm höher als im Fugger-Express ist?
4. Warum wurde für 2+3-Bestuhlung kein höherer Sitzabstand gefordert, damit die Sitze überhaupt genutzt werden können?
5. Warum wurde für 2+3-Bestuhlung bei dem unverändert niedrigen Sitzteiler wie bei den bisherigen Vis-à-vis-Gruppen und dem noch engeren Gang zusätzlich noch der Zugang zu den dann sechs Sitzen durch Einbau eines Tisches noch weiter erschwert?
6. Auf welchen Strecken gibt es in anderen Bundesländern – nach Kenntnis der Staatsregierung – bereits Erfahrungen mit Vis-à-vis-Gruppen mit 2+3-Bestuhlungen in diesem Sitzteiler sowie Tischen?
7. Welche aktuell am Markt angebotenen Fahrzeuge kommen für eine 2+3-Bestuhlung infrage?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 10.03.2018

1. **Warum wurde die von zahlreichen Fahrgästen genutzte Verbindung von München nach Augsburg Abfahrt München 00.08 Uhr an Werktagen gestrichen?**

Es handelt sich hierbei um einen redaktionellen Fehler bei der Erstellung der Fahrplankarten, der im Rahmen einer Bewerberinformation korrigiert wird. Die Verbindung gibt es weiterhin.

2. **Wie hoch ist die durchschnittliche Verspätung für die vorliegenden Pünktlichkeitswerte des Fugger-Express bei einer Gegenüberstellung der alten und neuen Kriterien?**

Der Fugger-Express erreicht im Prozentverfahren (alte Kriterien) derzeit eine durchschnittliche Pünktlichkeit von rund 91 Prozent und im Minutenverfahren (neue Kriterien) eine durchschnittliche Verspätung von rund 01.30 Minuten.

3. **Warum wurde für die Sitzgruppen mit Tisch kein höherer Sitzteiler vorgegeben, damit der aufgrund der Haltestellendichte relativ häufige Fahrgastwechsel überhaupt abgewickelt werden kann, wie zum Beispiel beim Donau-Isar-Express, wo der Sitzteiler in den Vis-à-vis-Gruppen mit Tisch ca. 15 cm höher als im Fugger-Express ist?**

Die Vorgabe des Vis-à-vis-Sitzteilers von mindestens 1.750 mm in der Ausschreibung „Augsburger Netze“ entspricht exakt der überwiegenden Mehrzahl der Sitzteiler der Vis-à-vis-Sitzgruppen mit Tisch in den aktuellen Fahrzeugen des Donau-Isar-Express. Hierbei handelt es sich um ein großzügiges Maß, das aktuell von der Mehrzahl der Aufgabenträger gefordert wird und auch in vielen europäischen Staaten sowohl im Regional- als auch im Fernverkehr üblich ist. Es liegt über dem Maß der heutigen Fahrzeuge beim Fugger-Express.

4. **Warum wurde für 2+3-Bestuhlung kein höherer Sitzabstand gefordert, damit die Sitze überhaupt genutzt werden können?**
5. **Warum wurde für 2+3-Bestuhlung bei dem unverändert niedrigen Sitzteiler wie bei den bisherigen Vis-à-vis-Gruppen und dem noch engeren Gang zusätzlich noch der Zugang zu den dann sechs Sitzen durch Einbau eines Tisches noch weiter erschwert?**

Die Möglichkeit, unter sehr restriktiven Randbedingungen eine 2+3-Bestuhlung in Schienenfahrzeugen vorzusehen, wurde seitens der BEG schon in der Frühphase ihrer Ausschreibungspraxis den Eisenbahnverkehrsunternehmen eröffnet. Eine 2+3-Bestuhlung kann – neben klassischen Doppelstockfahrzeugen – unter der Voraussetzung eines

gegenüber aktuellen Fahrzeugen deutlich breiteren Innenraums ein probates Mittel sein, zusätzliche Kapazitäten bereitzustellen und auch einen großzügigeren Raumeindruck, insbesondere bei nur einer Teilbesetzung des Zugs zu vermitteln.

Nahezu auf allen Strecken begrenzt die verfügbare Bahnsteiginfrastruktur die Länge der Züge. Eine gleichfalls beschränkte Gleisinfrastruktur und daraus resultierend knappe Trassenkapazitäten lassen es nur in wenigen Fällen zu, zusätzliche Züge zu bestellen. Beständig steigende Kapazitäts- wie Komfortansprüche im Kontext mit sich verschärfenden und kapazitätsmindernden Normen stellen ständig neue Herausforderungen, die es auch nötig machen, im Rahmen technischer Möglichkeiten Alternativen zu suchen und auf den Weg zu bringen.

Wegen noch zu diskutierender Detailfragen, unter welchen Randbedingungen im konkreten Einzelfall eine 2+3-Bestuhlung zugelassen werden soll, soll im Ausschreibungsverfahren „Augsburger Netze“ dieser Punkt in der Leistungsbeschreibung geändert und eine 2+3-Bestuhlung explizit ausgeschlossen werden. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft wird die Bieter entsprechend informieren. Gleichwohl wird sich die Staatsregierung im Hinblick auf die

verkehrspolitisch gewünschte weitere starke Zunahme der Fahrgastzahlen gerade im Zulauf auf die Ballungsräume weiteren Diskussionen über geeignete Maßnahmen der Kapazitätserweiterung, wozu grundsätzlich auch eine 2+3-Bestuhlung gehört, nicht grundsätzlich verschließen.

6. Auf welchen Strecken gibt es in anderen Bundesländern – nach Kenntnis der Staatsregierung – bereits Erfahrungen mit Vis-à-vis-Gruppen mit 2+3-Bestuhlungen in diesem Sitzteiler sowie Tischen?

2+3-Bestuhlungen werden nach unserer Kenntnis erfolgreich bei der Usedomer Bäderbahn (UBB) in Mecklenburg-Vorpommern angeboten, dort allerdings ohne Tische und mit einer geringeren Wagenbreite als in dem hier ausgeschriebenen Netz gefordert.

7. Welche aktuell am Markt angebotenen Fahrzeuge kommen für eine 2+3-Bestuhlung infrage?

Unter den gegenwärtigen Marktbedingungen wird davon ausgegangen, dass eine 2+3-Bestuhlung mit akzeptablem Komfort nur mit neu konstruierten Fahrzeugen möglich ist.