



Christian Bernreiter, MdL

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

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
P I-1312-2-4/ 19.12.2024

Unser Zeichen
StMB-55-3555.5-6-77-2

München
15.01.2025

Schriftliche Anfrage der Abgeordneten Maximilian Deisenhofer und Dr. Markus Büchler (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) vom 17.12.2024 betreffend Regionalzugverbindungen zwischen Ulm und München

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu 1.1: Wie hat sich die Zahl der täglichen umsteigefreien Regionalzug-Verbindungen zwischen Ulm, Dinkelscherben und München (RE 9, RB 86) seit Dezember 2022 entwickelt?

Zu 1.2: Wie hat sich die Zahl der täglichen umsteigefreien Regionalzug-Verbindungen zwischen Ulm, Dinkelscherben und München (RE 9, RB 86) mit dem Fahrplanwechsel zum Dezember 2024 entwickelt?

Zu 1.3: Hat sich die Taktung auf besagter Strecke seit 2022 insgesamt verbessert?

Die Fragen 1.1 bis 1.3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Weder die Zahl umsteigefreier Verbindungen noch die Taktung haben sich gegenüber dem Betriebsstart von Arverio (damals Go-Ahead) im Dezember 2022 verändert.

Zu 2.: Hat sich die Pünktlichkeit zwischen Augsburg und München durch weniger Flügel- und Kuppelvorgänge insgesamt verbessert?

Nein. Auslöser hierfür ist die generelle Abwärtsentwicklung bei der Pünktlichkeit von Nahverkehrszügen, die hauptsächlich durch Mängel an der vom Bund zu verantwortenden Schieneninfrastruktur resultiert.

Zu 3.1: Kann Fahrgästen auf der Strecke zwischen Ulm, Dinkelscherben und München im Falle eines Umstiegs stets ein bahnsteiggleicher Umstieg ermöglicht werden?

Nicht immer.

Zu 3.2: Wie bewertet die BEG den Umstand, dass zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 durch geringfügige Verschiebungen der Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Augsburg Hbf. Reisende mit dem Ziel München (RE 9) bzw. Dinkelscherben (RE 86) oder Ulm (RE 9) weniger Anschlüsse als bislang realistisch und offiziell erreichen können und sich somit deren Reisezeit deutlich verlängert?

Der Freistaat ist über diesen Zustand nicht zufrieden. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) und Arverio hatten die Fahrplantrassen bei DB InfraGO so bestellt, dass die Mindestübergangszeiten bei Anschlussverbindungen in Augsburg eingehalten werden. Bei der detaillierten Trassenplanung durch die DB InfraGO kam es in einigen Fällen jedoch zu einer Unterschreitung der Mindestübergangszeiten in Augsburg.

Der Freistaat hat Arverio und DB InfraGO aufgefordert, die Fahrzeiten so anzupassen, dass die Anschlüsse wie bestellt hergestellt und beauskunftet werden können.

Zu 4.1: Wie hat sich die Nachfrage zwischen Ulm, Dinkelscherben, Augsburg und München seit 2019 entwickelt?

Zu 4.2: Gibt es für den Einbruch von 3300 Personenkilometern pro Streckenkilometer zwischen Ulm und Augsburg (2019) auf 2400 (erstes Halbjahr 2023) weitere Erklärungsansätze über den Ausbruch der Corona-Pandemie hinaus (vgl. Drs. 19/2479, Anfrage der Abgeordneten Stephanie Schuhknecht)?

Zu 4.3: Inwiefern hat die Einführung des Deutschlandtickets die Nachfrage auf besagter Strecke beeinflusst?

Die Fragen 4.1 bis 4.3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In der nachfolgenden Tabelle ist die kumulierte Nachfrage im Schienenpersonenverkehr auf den zwischen Ulm Hbf. und Augsburg Hbf. liegenden Streckenabschnitte dargestellt. Für diese Abschnitte ist der Wert Pkm/Km Streckenlänge für einen durchschnittlichen Werktag (Mo-Fr zu Schulzeiten) des Jahres 2019 und des ersten Halbjahres 2023 (aktuellste verfügbare Daten) abgebildet. Die im Abschnitt Mammendorf – Maisach – München-Pasing verkehrende S3 ist dabei nicht berücksichtigt.

Nachfrage SPNV PersonenKm / Km Streckenlänge			
Streckenabschnitt		MoFr(S) 2019	MoFr(S) 2023 (Jan.-Juni)
Ulm Hbf.	Neu-Ulm	9.600	10.200
Neu-Ulm	Günzburg	4.700	4.700
Günzburg	Dinkelscherben	2.300	1.800
Dinkelscherben	Augsburg-Oberhausen	4.700	3.400
Augsburg-Oberhausen	Augsburg Hbf.	15.300	11.500
Augsburg Hbf.	Augsburg-Hochzoll	19.900	14.700
Augsburg-Hochzoll	Mering	18.200	12.500
Mering	München-Pasing	20.100	13.100

Quelle: BEG, Nachfrageermittlung EVU

Die in einigen Streckenabschnitten festzustellenden Nachfragerückgänge sind vor allem durch die wesentlich geringeren Pendlerzahlen aufgrund von Homeoffice begründet. Ausgewirkt haben sich aber auch häufige Ersatzkonzepte wegen Bauarbeiten der bundeseigenen DB InfraGO zwischen Donauwörth und München im ersten Halbjahr 2023. Nachfrageauswirkungen des zum 1. Mai 2023 eingeführten Deutschlandtickets können auf Basis der vorliegenden Fahrgastzahlen bis Ende Juni 2023 für diese Strecke nicht substantiell bewertet werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Christian Bernreiter, MdL
Staatsminister