

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Christine Kamm**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 20.06.2013

Mittelschwabenbahn

Zum kleinen Fahrplanwechsel am 10.06.2012 wurde auf der Mittelschwabenbahn Mindelheim – Krumbach – Günzburg ein neues Fahrplankonzept im Frühverkehr eingeführt. Mit dem neuen Fahrplankonzept entfiel die Pendlerverbindung von Krumbach (ab 5.13 Uhr) nach München Hbf (an 7.00 Uhr) mit Umstieg in Mindelheim. Ein Pendeln mit dem Zug ist seit der Fahrplanumstellung fast nicht mehr möglich, da die Ankunft in München für Arbeitnehmer nun zu spät ist. Ebenfalls ist durch den Wegfall der Frühverbindung von Krumbach nach Mindelheim der Zug für Arbeitspendler, die um 6 Uhr zum Schichtbeginn in Mindelheim sein müssen, kein geeignetes Verkehrsmittel mehr.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. a) Welches Ergebnis hatte die gemeinsame Überprüfung von BEG und DB Regio der Möglichkeiten, unter Beibehaltung des neu eingeführten Frühkonzeptes auf der Mittelschwabenbahn die Anschluss-Reisekette von Mindelheim nach München so zu beschleunigen, dass in Buchloe ein früherer Anschlusszug nach München mit einer Ankunftszeit vor 7.30 Uhr erreicht werden kann?
b) Wie pünktlich bzw. anschlussicher ist diese Verbindung in Mindelheim und Buchloe?
2. a) Welche Ergebnisse hatten die von DB Regio im Auftrag der BEG durchgeführten Fahrgastzählungen und Reisendenbefragungen auf der Mittelschwabenbahn hinsichtlich der Verkehrsbedürfnisse der Reisenden?
b) Inwieweit wurden bei diesen Befragungen auch potenzielle Fahrgäste befragt, die derzeit nicht mit der Bahn fahren?
3. Inwieweit wurden vor dem neu eingeführten Frühkonzept auf der Mittelschwabenbahn Fahrgastzählungen und Reisendenbefragungen durchgeführt, um Fahrplananpassungen nachfragegerecht nach quantitativen Kriterien vornehmen zu können?
4. a) Was kostet die Wiederbereitstellung einer früheren und zusätzlichen Verbindung ab Krumbach, mit der wie früher der frühere durchgehende Zug ab Mindelheim erreicht werden kann, und den Belangen der Berufspendler besser Rechnung getragen werden kann?

- b) Wird ein solcher Pendlerzug ab nächstem Fahrplanwechsel eingeführt?
5. a) Warum gibt es auf den wenigsten Stationen der Mittelschwabenbahn Fahrkartenautomaten?
b) Warum gibt es in den Zügen auf der Mittelschwabenbahn keine Fahrkartenautomaten?
c) Ist es wirtschaftlicher, bei der Mittelschwabenbahn in den Zügen statt auf den einzelnen Stationen Fahrkartenautomaten zu installieren?
6. Wie viele zusätzliche Fahrgeldeinnahmen wären zu erwarten, wenn es allen Pendlern möglich wäre, eine Fahrkarte zu lösen?

Antwort

**des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur,
Verkehr und Technologie**
vom 27.08.2013

Zu 1. a):

Seit Dezember 2012 besteht eine Verbindung 5.33 Uhr ab Krumbach, 7.19 Uhr an München Hbf mit Umstiegen in Mindelheim (an 6.10 Uhr, ab 6.14 Uhr) und Buchloe (an 6.30 Uhr, ab 6.40 Uhr).

Zu 1. b):

Laut Aussage von DB Regio sind die Anschlüsse bis auf einzelne Tage gewährleistet. Ausgewertet wurde der Zeitraum vom 02.01.2013 bis 17.05.2013. In diesem Zeitraum funktionierte der Anschluss in Mindelheim zu 100 Prozent und in Buchloe zu 95 Prozent.

Zu 2. a), b) und 3.:

Die Fragen 2 und 3 werden zusammen beantwortet.

Die von DB Regio durchgeführten Fahrgastzählungen ergaben: Vor Einführung des neuen Frühkonzeptes fuhr mit der Regionalbahn (Krumbach ab 5.13 Uhr, Mindelheim an 5.49 Uhr) 15 Fahrgäste, nach der Einführung des neuen Frühkonzeptes (Krumbach ab 5.33 Uhr, Mindelheim an 6.10 Uhr) 20 Fahrgäste.

Zu 4. a):

Hierfür müsste ein zusätzliches Fahrzeug bzw. ein zusätzlicher Fahrzeugumlauf samt Personal bereitgestellt werden. Dies wäre mit erheblichen Sprungkosten verbunden.

Zu 4. b):

Aufgrund der genannten Reisendenzahlen besteht kein Anlass, das frühere Konzept wieder einzuführen. Die Nachfragesteigerung um über 30% erbringt den eindeutigen Nachweis, dass das neue Fahrplankonzept nachfragegerecht ist.

Zu 5. a):

Die Wahl der Vertriebswege obliegt grundsätzlich dem Verkehrsunternehmen. Nach Aussage von DB Regio steht das Aufstellen von Fahrkartenautomaten auf der Mittelschwabenbahn in keinem Verhältnis zu den Erlösen, weil hier größtenteils Fahrgäste mit Zeitkarten unterwegs sind.

Zu 5. b):

Laut Aussage von DB Regio verkehren die Fahrzeuge der Mittelschwabenbahn auch auf anderen Strecken, wo der Ti-

cketkauf an Bord des Zuges nicht zulässig ist, z. B. bei den Durchbindungen von und nach München.

Besitzt ein Fahrgast auf der Mittelschwabenbahn bei Fahrtantritt keine gültige Fahrkarte, muss er sich beim Triebfahrzeugführer (Tf) melden. Dieser verweist ihn zum Fahrkartenerwerb an das Kontrollpersonal im Zug. Ist kein Kontrollpersonal anwesend, erhält der Fahrgast seine Fahrkarte direkt beim Tf. Ferner ist der Fahrscheinerwerb auch als Handy-Ticket oder Online-Ticket möglich.

Zu 5. c):

Die Staatsregierung geht davon aus, dass DB Regio kein unwirtschaftliches Konzept zum Verkauf der Fahrscheine gewählt hat.

Zu 6.:

Keine, da es aufgrund der Vielfalt der Vertriebswege jedem Pendler möglich ist, eine Fahrkarte zu lösen. Zudem nutzt die Mehrzahl der Pendler Zeitkarten.