



Kerstin Schreyer, MdL

Landrat des Landkreises
Garmisch-Partenkirchen
Herrn Anton Speer
Olympiastraße 10
82467 Garmisch-Partenkirchen

5
51
4
42

Ablichtung an
Sachstand für LR / GL
R bei LR / GL tel. / pers. / z t B
Vor Auslauf an LR / GL
Schlusszeichnung LR / GL / AL / SGL

- Kleid ✓
Verteiler ✓ 26.10.

München, 20. OKT. 2020
53-3544.3-1-2

**Zweigleisiger Ausbau der Strecke München-Garmisch-Partenkirchen,
Einführung eines Halbstundentaktes
Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan Schiene**

Sehr geehrter Herr Landrat,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 21. August 2020 und das gleichlautende Schreiben an die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), mit denen Sie sich für einen Ausbau der Schienenstrecke München – Garmisch-Partenkirchen, sowie für die Einführung eines Halbstundentaktes einsetzen. Gerne nehme ich zu Ihren angesprochenen Themen Stellung – auch als neugewählte BEG-Aufsichtsratsvorsitzende.

Es freut mich zuerst einmal, dass auch Ihre Region im Schienenverkehr so viel Zukunft sieht. Der Ausbau der bundeseigenen Schienenwege fällt allerdings nach Maßgabe des Grundgesetzes in die Zuständigkeit des Bundes. Das Werdenfelsnetz gehört den bundeseigenen DB-Konzernöchtern DB Netz und DB Station&Service. Daher ist es auch richtig gewesen, Ihre infrastrukturellen Anliegen beim Bundesverkehrsministerium zu platzieren, zumal auch der Bundesverkehrswegeplan ein Planungsinstrument der Bundesregierung ist und die Leistungs- und

Finanzierungsvereinbarung (LuFV) ein Vertrag zwischen dem Bund und der DB. Ich bin mir sicher, dass der Bund Sie darauf hinweisen wird, dass sowohl der nächste Bundesverkehrswegeplan, als auch die nächste LuFV, erst im Jahr 2030 anstehen.

Im Übrigen möchte ich darauf verweisen, dass sich die Staatsregierung bereits mehrmals bei der DB dafür eingesetzt hat, dass ein zweigleisiger Ausbau nicht durch den Verkauf von aktuell nicht für den Bahnbetrieb notwendigen Grundstücken entlang der Strecke erschwert würde.

Der Freistaat ist für das Angebot im Schienenpersonennahverkehr zuständig. Im Jahr 2013 haben wir ein attraktives Fahrplankonzept für das Werdenfelsnetz aufgelegt, das mit dichteren Takten und mit neuen Expresszugverbindungen zwischen Mittenwald und München in der Hauptverkehrszeit punkten kann. Mit bis zu drei Zügen pro Stunde schneidet der Werdenfelstakt im bayernweiten Vergleich sehr gut ab, was sich auch in den gestiegenen Fahrgastzahlen widerspiegelt. Die Mehrbestellungen seit dem Jahr 2013 konnten jedoch nur deshalb realisiert werden, weil der Infrastrukturbetreiber DB Netz in Abstimmung mit uns zuvor ein Ausbaupaket für das Werdenfelsnetz im Wert von über 50 Millionen Euro geschnürt hat. Mit diesen Mitteln wurden durch zusätzliche Weichenverbindungen die Zweigleisigkeit zwischen München und Tutzing weiter bis Unterzeismering verlängert, die Streckengeschwindigkeit punktuell angehoben und zahlreiche Stationen barrierefrei neu- bzw. ausgebaut, wie zum Beispiel Garmisch-Partenkirchen oder Murnau am Staffelsee. Daneben erfolgte zusätzlich der Neubau der Stationen Farchant und Garmisch-Partenkirchen Hausberg. Zusätzlich hat die DB in den vergangenen Jahren in erheblichem Umfang weitere Mittel in die Erneuerung ihrer Anlagen investiert, um die Sicherheit und Verfügbarkeit des Netzes auch in der Zukunft sicherstellen zu können, wie beispielsweise Stellwerkserneuerungen oder diverse Gleis- und Oberleitungsarbeiten.

Gleichwohl möchte der Freistaat das Bahnangebot im Werdenfelsnetz weiter verbessern und attraktiver gestalten. Wir haben deshalb im Frühjahr dieses Jahres zusammen mit den betroffenen österreichischen Partnern ein Gutachten für die Neuausschreibung des Werdenfelsnetzes ab 2026 in Auftrag gegeben. Die Maßgabe lautet dabei, eine Verbesserung des Zug- und Taktangebots im Werdenfelsnetz zu untersuchen, so unter anderem auch die Einführung eines ganztägigen

Halbstundentaktes auf der Strecke München – Murnau am Staffelsee. Ergänzend wird dabei geprüft, welche schieneninfrastrukturelle Maßnahmen hierfür erforderlich sind und entsprechend umgesetzt werden müssten. Mit ersten aussagefähigen Untersuchungsergebnissen kann voraussichtlich Mitte 2021 gerechnet werden.

Bei der vom Kreistag in der Resolution geforderten Weiterführung eines Halbstundentaktes von Murnau am Staffelsee nach Garmisch-Partenkirchen und weiter nach Mittenwald ist aufgrund der auf dieser Strecke noch vor Corona ermittelten Fahrgastzahlen und Prognosen, sowie den bayernweit angewandten Kriterien die Einführung eines Halbstundentaktes zumindest mittelfristig vorerst nicht vorgesehen.

Noch mehr höhenfreie Kreuzungen zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Straße zu schaffen, sehe ich auch unabhängig von einem zweigleisigen Ausbauprojekt als lohnenswertes Ziel, sind doch Bahnübergänge stets Gefahrenquellen und oft Auslöser für Langsamfahrstellen im Bahnbetrieb. Es obliegt der DB oder den jeweiligen Straßenbaulastträgern hier initiativ zu werden. Ich darf dabei auf die einschlägigen Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes verweisen.

Mit freundlichen Grüßen

