



Aktenzeichen	Datum		
	26.10.2020		
Abteilung/Sachgebiet	Sachbearbeiter		
Sachgebiet 42	Klimaschutzmanager Herr Diepold-Erl		
Beratung	Datum	Behandlung	Zuständigkeit
Umwelt- und Landwirtschaftsausschuss	04.12.2020	öffentlich	Vorberatung
Kreistag	17.12.2020	öffentlich	Entscheidung
Betreff			
Antrag DIE LINKE vom 18.07.2020 und Anfrage Bündnis 90/Die Grünen vom 10.07.2020; Untersuchung notwendiger Infrastrukturmaßnahmen (Schiene) im Streckenabschnitt Weilheim - Garmisch-Partenkirchen - Kreistagsvorlage -			
Anlagen:			
20200910_Antwort_Scheuer			
20201026_Antwort_Schreyer			
Anfrage_Kreisrat_Buchwieser_Studie_Werdenfels			
Antrag_LINKE_BEG_Infrastruktur_2020_07_18			
Antwortschreiben_Verwaltung_Studie_Werdenfels			
BEG_Leistungsbeschr			

Vorschlag zum Beschluss:

Antrag Kreisrat Rolf Walther, DIE LINKE vom 18.07.2020:

„Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) wird aufgefordert, umgehend eine Untersuchung in Auftrag zu geben, um die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen zwischen Weilheim und Garmisch-Partenkirchen zu ermitteln, damit die Taktzeiten auf einen Halbstundentakt verkürzt werden können.“

Eine Überprüfung zur Verkürzung der Schrankenschließzeiten bzw. alternative Lösungsansätze in allen betroffenen Gemeinden soll erfolgen.

I. Grund (Anlass) der Behandlung

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) hat im März 2020 die Ausschreibung „*Fahrplan- und Infrastrukturstudie Werdenfels 2026+*“ mit einer ausführlichen Leistungsbeschreibung veröffentlicht (siehe dazu auch das angefügte Dokument im Anhang).

Das Gutachten für die Neuausschreibung erfolgt erstmals grenzübergreifend. Zusammen mit dem Verkehrsverbund Tirol (VVT) soll unter anderem die Einführung des ganztägigen Halbstundentaktes auf dem Streckabschnitt München – Murnau a. Staffelsee sowie die dafür benötigten schieneninfrastrukturellen Maßnahmen bis Mitte 2021 untersucht werden (siehe hierzu das Schreiben der Staatsministerin Kerstin Schreyer – Bayerische Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr – vom 20.10.2020).

Mit Verweis auf die ermittelten Fahrgastzahlen und die Prognosen sieht das Staatsministerium mittelfristig keinen Halbstundenstakt weiter bis nach Garmisch-Partenkirchen bzw. Mittenwald vor, weshalb keine schieneninfrastrukturelle Untersuchungen dieser Streckenabschnitte vorgesehen sind.

Auf Basis dieser Ausgangslage fordert Herr Kreisrat Rolf Walther, DIE LINKE, eine Erweiterung der gutachterlichen Untersuchungen.

Der Antrag von Herrn Kreisrat Rolf Walther, DIE LINKE vom 18.07.2020 im Wortlaut:

„Der Kreistag möge beschließen:

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) wird aufgefordert, umgehend eine Untersuchung in Auftrag zu geben, um die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen zwischen Weilheim und Garmisch-Partenkirchen zu ermitteln, damit die Taktzeiten auf einen Halbstundentakt verkürzt werden können.“

II. Sach- und Rechtslage

Die aktuelle Situation im „Werdenfels-Takt“ zwischen Garmisch-Partenkirchen und München verhält sich wie folgt:

Durchgängiger Stundentakt zwischen München und Garmisch-Partenkirchen von:

Morgens ab ca. 5:00 Uhr bis abends ca. 23:00 Uhr.

Zusätzlich werktags drei Verstärkerzüge um 16:10 Uhr, 17:10 Uhr und 18:10 Uhr.

Am Wochenende drei Verstärkerzüge um 7:10 Uhr, 8:10 Uhr und 09:10 Uhr.

Durchgängiger Stundentakt zwischen Garmisch-Partenkirchen und München von:

Morgen ab ca. 5:00 Uhr bis abends bis ca. 23:00 Uhr.

Zusätzlich werktags drei Verstärkerzüge um 5:30 Uhr, 6:30 Uhr und 7:30 Uhr.

Am Wochenende drei Verstärkerzüge um 17:30 Uhr, 18:30 Uhr und 19:30 Uhr.

Die aktuellen Kapazitäten der Fahrzeuggarnituren liegen bei:

Normalbetrieb: **Bombardier Talent II** (vierteilig) 229 Personen. Hier werden in der Regel zwei, zur Hauptverkehrszeit drei Fahrzeuge gekoppelt. Somit ergibt sich eine maximale Kapazität von ca. 690 Plätzen.

Teilweise: **Doppelstock-/n-Wagen** oder reine **Doppelstockwagen** (5 Wägen) ca. 580 Plätze und je nach Bauart zusätzliche Klappsitze.

Neuausschreibung der Werdenfelsbahn ab 2026 – Auswahl geplanter Maßnahmen der BEG:

Fahrplanverdichtung für die Zugstrecke von München nach Murnau und zurück auf einen „unechten“ Halbstundentakt (Stundentakt Regionalbahn und zeitversetzt Stundentakt Regionalexpress mit geringerer Anzahl von Zughalten).

Beibehaltung der Verstärkerzüge zwischen München und Garmisch-Partenkirchen und zurück, zusätzlich wird die Möglichkeit einer Aufstockung um jeweils einen weiteren Verstärkerzug geprüft.

Durch einen verstärkten Einsatz von Doppelstockwagen anderer Bauart könnte laut BEG die Fahrgastkapazität noch deutlich erhöht werden.

Um die Stabilität des Fahrplans zu verbessern, prüft die BEG derzeit am Bahnhof Garmisch-Partenkirchen die Umstellung auf „Flügelung“ der Züge aus und in Richtung Ehrwald. Bisher werden hier bis zu drei Zuggarnituren aus zwei Richtungen gekoppelt, was oftmals zu großen Verspätungen auf der Strecke Garmisch-Partenkirchen – München führen kann.

Zur Frage hinsichtlich der Unterführungen, können wir Folgendes mitteilen: Die Notwendigkeit von Unterführungen ist nur dann gegeben, wenn die Schrankenschließzeiten sehr hoch sind. Für den nächsten Umwelt- und Landwirtschaftsausschuss wurde hierzu bereits die DB-Netz angefragt, um einen aktuellen Sachstand zur Beschränkungssituation auf der Strecke der Werdenfelsbahn zu geben.

Teilweiser 2-gleisiger Ausbau – Aktuelle Studie

Die Zugspitz Region ist aktuell in einem Projekt der EUREGIO beteiligt. Hier wird eine Studie für einen zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnitts zwischen Murnau und Huglfing erhoben. Dieser ist nach dem 3.-Entwurf des Deutschland-Taktes notwendig, für einen stabilen Fahrplan im „unechten“ Halbstundentakt (Regionalbahn und Regionalexpress). Kostenschätzung der Studie: 30.000 € bei einer Förderung von 70%.

Zusammenfassende Einschätzung

Die obengenannten Maßnahmen zur Neuausschreibung erscheinen nach unserer Einschätzung geeignet um die Zuverlässigkeit und damit die Attraktivität

der Werdenfelsbahn zu erhöhen. Vor allem die Erweiterung des Halbstunden-takts zwischen Murnau und Weilheim wird eine Erhöhung der Fahrgastzahlen nach sich ziehen und für viele Pendler*innen sowie Tourist*innen eine Alternati-ve zum PKW darstellen. Eine Erweiterung des Halbstundetakts nach Gar-misch-Partenkirchen ist, wie hinreichend bekannt, aufgrund infrastruktureller Voraussetzung derzeit nicht realisierbar. Die zuständigen Ministerien haben keinen Ausbau der relevanten Streckenabschnitte in Aussicht gestellt (siehe hierzu die Schreiben: Staatsministerin Kerstin Schreyer – Bayerische Staats-ministerin für Wohnen, Bau und Verkehr – vom 20.10.2020 || Bundesminister Andreas Scheuer – Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur – vom 21.10.2020).

Vor dem Hintergrund der oben genannten EUREGIO-Studie (unter Federfüh-rung der Zugspitz Region GmbH), welche die relevanten Infrastrukturmaß-nahmen erfasst und mit einer Kostenschätzung hinterlegt, sieht die Verwaltung die Kernforderungen des Antrags bereits hinreichend berücksichtigt.

III. Zuständigkeit/Vorbehandlung in Ausschüssen

III. Zuständigkeit/Vorbehandlung in Ausschüssen

Vorberatungen im Umwelt- und Landwirtschaftsausschuss. Entscheidung im Kreistag.

Finanzielle Auswirkungen? **Nein**

1	2	3		
Gesamtkosten der Maßnahmen (Beschaffungs-/ Herstellungskosten) €	Jährliche Folgekosten/- lasten € <div style="text-align: center; margin-top: 10px;">keine</div>	Projektbezo- gene Einnahmen (Förderung, Zu- schüsse) €		
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Im Verwaltungshaushalt	Im Vermögenshaushalt			