



## **Schriftliche Anfrage**

des Abgeordneten **Florian von Brunn SPD**  
vom 05.02.2020

### **Werdenfelsbahn I**

Die Werdenfelsbahn der DB Regio ist sehr störungsanfällig, zumindest zwischen München und Garmisch-Partenkirchen häufig überlastet und insgesamt technisch nicht auf dem neuesten Stand. Deshalb häufen sich Verspätungen, Überfüllung und Störungen, die sich auch auf die Anschlüsse auf den Nebenstrecken nach Oberammergau und Schongau, vor allem aber nach Kochel auswirken.

Neben Modernisierungen an den Bahnhöfen und mehr Wagenmaterial hängen wirksame Verbesserungen auf dieser Strecke vom Ausbau der Infrastruktur in Form von Zweigleisigkeit insbesondere zwischen Tutzing und Eschenlohe ab. Derzeit häufen sich Hinweise, dass die Deutsche Bahn systematisch durch Baumaßnahmen (Brücke bei Seehausen) und Grundstücksverkäufe (Diemendorf und Eschenlohe) Handlungen vornimmt, die einen solchen zweigleisigen Ausbau nachhaltig blockieren werden.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Welche Gründe waren dafür ausschlaggebend, dass die Staatsregierung bei der Erstellung des letzten Bundesverkehrswegeplanes 2030 darauf verzichtet hat, den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke zwischen Tutzing und Garmisch-Partenkirchen beim Bund anzumelden?..... 2
2. Welche Maßnahmen sind in der unlängst abgeschlossenen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) für die Strecken im Netz der Werdenfelsbahn vorgesehen? ..... 2
3. Trifft die Aussage der DB Netz zu, dass der Ausbau der Strecke vor allem deshalb unwirtschaftlich ist, weil der Freistaat bzw. die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) keine zusätzlichen Verkehre bestellt und auch mittelfristig nicht in Aussicht gestellt hat? ..... 2
- 4.1 Wie steht die Staatsregierung generell zum Ausbau der Werdenfelsbahn? ..... 3
- 4.2 Befürwortet die Staatsregierung einen zweigleisigen Ausbau? ..... 3
- 4.3 Welche Zuständigkeiten gibt es dafür? ..... 3
- 5.1 Welche Haltung hat die Staatsregierung zu den Maßnahmen der DB, die den zweigleisigen Ausbau erschweren? ..... 3
- 5.2 Welche Maßnahmen plant sie ggf. ihrerseits zu ergreifen, um einen Ausbau zu ermöglichen und durchzusetzen?..... 3
6. Wie steht die Staatsregierung zur Erneuerung und dauerhaften Wiederinbetriebnahme des Haltepunktes Kainzenbad in Garmisch-Partenkirchen, der unter anderem die Skischanzen, das Klinikum, die Eckbauerseilbahn und die Partnachklamm sowie Parkmöglichkeiten erschließen könnte? ..... 3

Hinweis des Landtagsamts: Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

# Antwort

## des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr

vom 13.05.2020

Vorbemerkung:

Voranstellend ist darauf hinzuweisen, dass nach Art. 87e Grundgesetz der Bund für die Finanzierung der bundeseigenen Schieneninfrastruktur verantwortlich ist. Die Bestellung der Zugfahrten im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) obliegt hingegen dem Freistaat.

**1. Welche Gründe waren dafür ausschlaggebend, dass die Staatsregierung bei der Erstellung des letzten Bundesverkehrswegeplanes 2030 darauf verzichtet hat, den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke zwischen Tutzing und Garmisch-Partenkirchen beim Bund anzumelden?**

Im Rahmen der Aufstellung des letzten Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2030) hat der Bund deutlich kommuniziert, dass bei der volkswirtschaftlichen Bewertung von Neu- und Ausbaumaßnahmen bei Schienenstrecken für das notwendige Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von mindestens 1,0 nahezu ausschließlich der überregionale Nutzeneffekt Berücksichtigung findet. Das impliziert, dass Bahnlinien, auf denen kaum Fern- und Güterverkehr abgewickelt wird, faktisch keine Chance hatten, dieses notwendige NKV für den BVWP 2030 zu erzielen. Nachdem die Deutsche Bahn nur einzelne Fernverkehrszüge nach Murnau und Garmisch-Partenkirchen am Wochenende anbietet, wurde auf die Anmeldung der Werdenfelsbahn für den BVWP 2030 durch den Freistaat verzichtet.

**2. Welche Maßnahmen sind in der unlängst abgeschlossenen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) für die Strecken im Netz der Werdenfelsbahn vorgesehen?**

Die neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) wurde mit Beginn des Jahres 2020 zwischen dem Bund und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB für den Zeitraum von zehn Jahren abgeschlossen. Mit Mitteln der LuFV werden hauptsächlich Bahnanlagen erneuert, die das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben. Welche Maßnahmen die DB aus diesem Topf finanziert, ist eine unternehmensinterne Entscheidung. Der Staatsregierung liegt keine Aufstellung dieser Projekte vor. Bereits angekündigt hat die DB, dass sie die begonnene Oberbauerneuerung zwischen Gauting und Tutzing in den nächsten Jahren fortführen und das vorhandene Stellwerk in Griesen ersetzen wird.

Lediglich ein kleiner Anteil von weniger als 1 Prozent der LuFV-Mittel sind für Ausbau- und Verbesserungsmaßnahmen im SPNV bestimmt (sogenannte LuFV-Anlage 8.7). Bei diesem Teilbereich besteht jedoch ein Mitspracherecht der Länder. Derzeit laufen die notwendigen Abstimmungen zwischen der Staatsregierung und der DB über die Verwendung der für Bayern bereitgestellten Mittel.

**3. Trifft die Aussage der DB Netz zu, dass der Ausbau der Strecke vor allem deshalb unwirtschaftlich ist, weil der Freistaat bzw. die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) keine zusätzlichen Verkehre bestellt und auch mittelfristig nicht in Aussicht gestellt hat?**

Für Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist es wirtschaftlicher, wenn möglichst viel Verkehre auf deren Netz fahren. Derzeit fährt die Regionalbahn täglich ganztags von München über Tutzing nach Weilheim im Halbstundentakt. Von Weilheim über Murnau nach Garmisch-Partenkirchen/Mittenwald verkehrt die Regionalbahn montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit im Halbstundentakt, in der Nebenverkehrszeit sowie am Wochenende im Stundentakt. Ergänzt wird dieser Regionalbahnverkehr in der Hauptverkehrszeit in Lastrichtung durch einen stündlichen Express München – Weilheim – Murnau – Garmisch-Partenkirchen (ohne Halt zwischen München-Pasing und Weilheim).

Aktuell prüft der Freistaat, ob es technisch machbar und finanzierbar ist, den ganztägigen Halbstundentakt der Regionalbahn München – Weilheim auf München – Weilheim – Murnau auszuweiten.

#### **4.1 Wie steht die Staatsregierung generell zum Ausbau der Werdenfelsbahn?**

Die Staatsregierung begrüßt alle Anstrengungen, die der Bund bzw. die DB unternehmen, damit das Schienenverkehrsangebot auf einer Strecke stabiler wird und nachfragegerecht ausgebaut werden kann. Bereits vor zehn Jahren hat die DB anhand des vom Freistaat gewünschten Fahrplankonzepts ein Ausbaupaket für das Werdenfelsnetz im Wert von rd. 50 Mio. Euro geschnürt, das bis 2015 weitestgehend realisiert worden ist.

Zur weiteren Optimierung dieses Angebots lässt der Freistaat derzeit gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Tirol (VVT) gutachterlich untersuchen, ob zwischen Garmisch-Partenkirchen und Innsbruck künftig mehr umsteigefreie Direktverbindungen angeboten werden könnten. Sollten hierfür Infrastrukturanpassungen notwendig werden, die mit vertretbarem Aufwand realisiert werden können, wird sich die Staatsregierung bei der DB bzw. beim Bund für eine entsprechende Finanzierung einsetzen.

#### **4.2 Befürwortet die Staatsregierung einen zweigleisigen Ausbau?**

Im Hinblick auf zukünftige Entwicklungen im Werdenfelsnetz und eine verbesserte Pünktlichkeit möchte die Staatsregierung einen möglichen zweigleisigen Ausbau der Werdenfelsstrecke offenhalten. Zur punktuellen Verbesserung von Zugdichte und Pünktlichkeit könnte insbesondere die Schaffung kurzer zweigleisiger Abschnitte langfristig eine interessante Option darstellen.

#### **4.3 Welche Zuständigkeiten gibt es dafür?**

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

#### **5.1 Welche Haltung hat die Staatsregierung zu den Maßnahmen der DB, die den zweigleisigen Ausbau erschweren?**

#### **5.2 Welche Maßnahmen plant sie ggf. ihrerseits zu ergreifen, um einen Ausbau zu ermöglichen und durchzusetzen?**

Die Staatsregierung setzt sich dafür ein, dass Aktivitäten, die einen etwaigen zweigleisigen Ausbau der Werdenfelsbahn unmöglich machen oder massiv erschweren, unterbleiben. Sie hat daher den Bund schon vor zwei Jahren gebeten, darauf hinzuwirken, dass die DB es unterlässt, hierfür notwendige Grundstücke zu verkaufen.

Hinsichtlich der Ausbauzuständigkeit und der Durchsetzungsmöglichkeiten wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

#### **6. Wie steht die Staatsregierung zur Erneuerung und dauerhaften Wiederinbetriebnahme des Haltepunktes Kainzenbad in Garmisch-Partenkirchen, der unter anderem die Skischanzen, das Klinikum, die Eckbauerseilbahn und die Partnachklamm sowie Parkmöglichkeiten erschließen könnte?**

Eine regelmäßige Bedienung des Haltepunktes Kainzenbad ist im Rahmen des heutigen Fahrplankonzepts ohne eine nicht gewollte Verschlechterung des bestehenden Nahverkehrsangebots nicht möglich. Wie in der Antwort zu Frage 4.1 geschildert, lassen die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH und VVT nunmehr eine Optimierung des Fahrplans zwischen Garmisch-Partenkirchen und Innsbruck prüfen. Dabei wird auch geprüft, ob mit dem neuen Fahrplankonzept eine regelmäßige Bedienung des Haltepunktes Kainzenbad ermöglicht werden kann.