



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Andreas Lotte SPD**
vom 10.06.2015

Zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecke zwischen Tutzing und Garmisch-Partenkirchen

Ich frage die Staatsregierung:

1. Was ist der aktuelle und geplante Ausbaugrad der Bahnstrecke zwischen Tutzing und Garmisch-Partenkirchen?
2. a) Welche Streckenabschnitte werden bislang noch eingleisig betrieben?
b) Welche Streckenabschnitte sollen zweigleisig ausgebaut werden?
3. a) Ist es richtig, dass die Bahn Grundstücke an der Bahnstrecke zwischen Tutzing und Garmisch-Partenkirchen verkauft, die für einen zweigleisigen Ausbau erforderlich wären?
b) Wenn ja, warum?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 13.07.2015

Vorbemerkung:

Der Wunsch nach einer Verbesserung des SPNV-Angebotes zwischen München und Garmisch-Partenkirchen, insbesondere nach einer Verkürzung der Fahrzeiten und einer Verdichtung des Zugangebotes, wurde schon vor einigen Jahren von Mandatsträgern aus der Region an den Freistaat Bayern herangetragen.

In der Folge hat die Deutsche Bahn AG im Jahr 2006 im Auftrag des Freistaates untersucht, welche Investitionen für einen vollständigen zweigleisigen Streckenausbau zwischen Tutzing und Murnau erforderlich wären. Mit einem solchen Ausbau wäre es möglich gewesen, sowohl eine stündliche Regionalbahn (RB) als auch einen zweistündlichen Expressverkehr (RE) zu realisieren. Die Reisezeiten hätten sich auf bis zu 75 Minuten (RB) bzw. 67 Minuten (RE) verkürzen lassen.

Ergebnis der Untersuchungen war jedoch, dass allein für den Abschnitt Tutzing – Murnau Investitionen in Höhe von 214 Mio. € erforderlich gewesen wären (Preisstand 2006), zuzüglich der notwendigen Schallschutz- und Bahnsteigmaßnahmen. Demgegenüber werden für Eisenbahninfra-

strukturprojekte an Nahverkehrsstrecken in Bayern außerhalb der S-Bahn-Bereiche vom Bund, der dafür zuständig ist, derzeit ca. 37 Mio. € im Jahr zur Verfügung gestellt. Für einen mehrgleisigen Ausbau im Werdenfels müssten diese Mittel entsprechend über viele Jahre in eine Strecke fließen. Dies war und ist gegenüber anderen Regionen in Bayern verkehrs- und strukturpolitisch nicht vertretbar.

Daher haben der Freistaat Bayern und die Deutsche Bahn AG gemeinsam ein Konzept erarbeitet, wie das Zugangebot zwischen München und Garmisch-Partenkirchen schrittweise mit Infrastrukturinvestitionen von gut 50 Mio. € deutlich verbessert werden kann. Wesentliche Bausteine dieses Konzeptes waren

- der barrierefreie Ausbau von Bahnhöfen,
- die Reaktivierung des Bahnhofs Farchant für den Personenverkehr,
- der Einsatz neuer, barrierefreier Fahrzeuge,
- die Verkürzung der Reisezeiten auf ca. 80 Minuten im RB-Verkehr und ca. 70 Minuten im RE-Verkehr,
- die Einführung stündlicher Direktverbindungen zwischen Kochel und München,
- die Einführung eines Halbstundentaktes zwischen München und Weilheim,
- die Einrichtung von Expresszügen in den Hauptverkehrszeiten und
- die Verdichtung des Zugangebotes auf der Außerfernbahn.

Das neue Angebotskonzept wurde im Zuge der Neuausschreibung der Verkehrsleistungen zum Dezember 2013 eingeführt. Die notwendigen Infrastrukturausbauten wurden bis zu diesem Zeitpunkt im Wesentlichen abgeschlossen. Lediglich der Umbau des Bahnhofsbereichs Ohlstadt konnte wegen Verzögerungen bei der Baurechtserlangung noch nicht umgesetzt werden. Mittlerweile liegt das Baurecht jedoch vor, und der Umbau soll nun in den Sommerferien 2015 nachgeholt werden. Dann können auch heute noch bestehende Angebotslücken bei der Bedienung des Bahnhofs Ohlstadt geschlossen werden.

Das neue Angebotskonzept hat sich in der Praxis sehr gut bewährt und weist eine hohe Pünktlichkeit auf.

Dies vorangeschickt beantworte ich die Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. Was ist der aktuelle und geplante Ausbaugrad der Bahnstrecke zwischen Tutzing und Garmisch-Partenkirchen?

Die Strecke ist überwiegend eingleisig (vgl. Antwort zu Frage 2 a) und durchgehend elektrifiziert. Die Streckenhöchstgeschwindigkeit wurde im Zuge des Streckenausbaus von 120 km/h auf 140 km/h angehoben. Mit Ausnahme von Weilheim, Huglfing, Uffing und Ohlstadt sind alle Bahnhöfe barrierefrei ausgebaut.

In den letzten Jahren ist bereits eine gesamthafte Streckenmodernisierung erfolgt. Grundlegende Veränderungen beim Ausbaustandard sind daher in Zukunft nicht geplant. Vorgesehen sind jedoch folgende Einzelmaßnahmen:

- Umbau des Bahnhofs Ohlstadt mit barrierefreiem Ausbau und Anhebung der Streckengeschwindigkeit in diesem Bereich (bis Ende 2015);
- barrierefreier Ausbau des Bahnhofs Weilheim (bis Ende 2017).

2. a) Welche Streckenabschnitte werden bislang noch eingleisig betrieben?

Die Streckenabschnitte Unterzeismering – Murnau und Hechendorf – Garmisch-Partenkirchen werden eingleisig betrieben. Es bestehen jedoch Begegnungsmöglichkeiten in den Bahnhöfen Wilzhofen, Weilheim, Polling, Huglfing, Ufing, Ohlstadt, Eschenlohe, Oberau und Farchant.

b) Welche Streckenabschnitte sollen zweigleisig ausgebaut werden?

Ein zweigleisiger Ausbau weiterer Streckenabschnitte ist nicht geplant.

3. a) Ist es richtig, dass die Bahn Grundstücke an der Bahnstrecke zwischen Tutzing und Garmisch-Partenkirchen verkauft, die für einen zweigleisigen Ausbau erforderlich wären?

b) Wenn ja, warum?

Wegen ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 3 a und 3 b gemeinsam beantwortet:

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG haben entlang der Bahnstrecke Tutzing – Garmisch-Partenkirchen Grundstücksverkäufe stattgefunden, und es sind weitere Grundstücksverkäufe entlang dieser Strecke vorgesehen. Ob diese im Fall eines zweigleisigen Ausbaus benötigt würden, wurde seitens der DB nicht geprüft. Eine belastbare Aussage hierzu könnte nur im Rahmen einer Planung getroffen werden. Wie in der Vorbemerkung und in der Antwort zu Frage 2 b erläutert, bestehen jedoch keine Planungen für einen zweigleisigen Ausbau weiterer Abschnitte zwischen Tutzing und Garmisch-Partenkirchen.