



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Florian von Brunn SPD**
vom 11.09.2017

Entwicklung der Bahnstrecken und Verbindungen der Deutschen Bahn in das Werdenfelser Land und den Pfaffenwinkel

Die Deutsche Bahn hat eine Reduzierung bzw. Streichung von ICE-Verbindungen nach Garmisch-Partenkirchen und Mittenwald beschlossen. Gleichzeitig gibt es derzeit offenbar einen Stillstand, was die Planung und Umsetzung von dringend notwendigen Verbesserungen auf dieser Bahnstrecke angeht.

Ich frage die Staatsregierung:

1. a) Hat die Staatsregierung Stellung zu den Plänen der Deutschen Bahn AG (DB) hinsichtlich der Änderungen bei der ICE-Bedienung des Werdenfelser Lands genommen?
b) Wenn ja, in welcher Form?
c) Wie beurteilt die Staatsregierung insbesondere die Tatsache, dass künftig keine ICE-Züge mehr ab Garmisch-Partenkirchen weiter in Richtung Mittenwald vorgesehen sind?
2. a) Wie beurteilt die Staatsregierung, dass die DB die Strecke München – Weilheim – Mittenwald als „ungünstig“ beschreibt, vor allem die größtenteils eingleisige Schieneninfrastruktur betreffend?
b) Weshalb hat sich die Staatsregierung angesichts dieser seit langem bekannten Missstände nicht bei der DB und der Bundesregierung für einen Ausbau der Strecke im Zuge der Neufassung des Bundesverkehrswegeplans eingesetzt?
c) Teilt die Staatsregierung die vom Vorstand der DB (auf Nachfragen seitens sozialdemokratischer Bundestagsabgeordneter) vorgetragene Auffassung, dass der Ausbau der Schieneninfrastruktur zwischen München und Mittenwald dem Regionalverkehr zuzuordnen und damit Angelegenheit des Freistaates Bayern sei?
3. a) Trifft es zu, dass weitere Taktverdichtungen und Beschleunigungen sowie höhere Pünktlichkeit und eine Nutzung für den Fernverkehr nur mit einem zweigleisigen Ausbau möglich sind?
b) Welche Maßnahmen plant die Staatsregierung zum Ausbau der besagten Bahnstrecke, beispielsweise hinsichtlich des mehrfach von CSU-Mandatsträgern versprochenen zweigleisigen Ausbaus?
c) Treffen Berichte zu, nach denen die DB anstatt einen zumindest abschnittswisen zweigleisigen Ausbau der Strecke wenigstens offenzuhalten, weitere mög-

licherweise benötigte Grundstücke und Infrastrukturen verkauft?

4. a) Wie sollte ein aus Sicht der Staatsregierung optimaler zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecke nach Garmisch-Partenkirchen und Mittenwald resp. Innsbruck aussehen?
b) Bis zu welchem Termin strebt die Staatsregierung einen vollständigen Ausbau der Strecke an (bitte unter Angabe etwaiger Zwischenschritte)?
c) Wie kann dieser mit Blick auf die empfindliche Natur im Alpenvorland bzw. in den bayerischen Alpen (z. B. Murnauer Moos; verschiedene betroffene Schutzgebiete) ökologisch verträglich umgesetzt werden?

Antwort

des **Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr**
vom 25.10.2017

1. a) **Hat die Staatsregierung Stellung zu den Plänen der Deutschen Bahn AG (DB) hinsichtlich der Änderungen bei der ICE-Bedienung des Werdenfelser Lands genommen?**
b) **Wenn ja, in welcher Form?**

Die Staatsregierung hat die Reduzierung des ICE-Angebots im Fahrplan 2018 kritisiert und eine Aufrechterhaltung des bisherigen Verkehrs gefordert. DB Fernverkehr hat dargelegt, dass das bisherige Angebotskonzept nicht fortgesetzt werden könne, da mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt am 10.12.2017 und dem damit verbundenen deutschlandweiten Mehrverkehr keine ausreichenden Fahrzeugreserven für die Fortsetzung des bisherigen Angebots südlich von München zur Verfügung stünden. Als Verbesserung wurde zumindest der zusätzliche Halt der verbleibenden ICE-Züge in Weilheim in Aussicht gestellt. Die Ausgestaltung des Fernverkehrsangebots fällt gemäß Art. 87e Abs. 4 des Grundgesetzes (GG) in die Zuständigkeit des Bundes. Die Länder haben daher keine Möglichkeit, bestimmte Fernverkehrsangebote bei der Deutschen Bahn durchzusetzen.

- c) **Wie beurteilt die Staatsregierung insbesondere die Tatsache, dass künftig keine ICE-Züge mehr ab Garmisch-Partenkirchen weiter in Richtung Mittenwald vorgesehen sind?**

Eine Einbindung Mittenwalds in das bundesweite Fernverkehrsnetz ist aufgrund der touristischen Potenziale insbesondere zu den bevölkerungsstarken Quellgebieten Nord- und Westdeutschlands wichtig. Die Staatsregierung setzt darauf, dass DB Fernverkehr nach der Auslieferung weiterer ICE-Neufahrzeuge im Rahmen seiner Fernverkehrsoffen-

sive auch für die Urlauberverkehre ins Werdenfels und ins Karwendel ein besseres Angebot bereitstellen wird.

2. a) Wie beurteilt die Staatsregierung, dass die DB die Strecke München–Weilheim–Mittenwald als „ungünstig“ beschreibt, vor allem die größtenteils eingleisige Schieneninfrastruktur betreffend?

Der Streckenabschnitt zwischen Huglfing und Murnau war zwischen 1935 und 1943 zweigleisig befahrbar. Der Rückbau erfolgte kriegsbedingt. Nach Auskunft des Eisenbahninfrastrukturunternehmens DB Netz AG ist eine Wiedereinrichtung der Zweigleisigkeit auf der früheren Trasse nicht möglich, da nach den aktuellen Richtlinien ein größerer Gleisabstand eingehalten werden müsste.

Untersuchungen zum abschnittsweise zweigleisigen Ausbau zwischen Tutzing und Murnau aus dem Jahr 2006 haben gezeigt, dass hierfür erhebliche finanzielle Mittel nötig wären. Allein der Abschnitt Tutzing–Murnau hätte demnach 214 Mio. Euro gekostet. Für einen viergleisigen Ausbau zwischen Gauting und Tutzing und einen zweigleisigen Ausbau zwischen Tutzing und Garmisch-Partenkirchen wäre mittlerweile mit Kosten von über 1 Mrd. Euro zu rechnen.

b) Weshalb hat sich die Staatsregierung angesichts dieser seit langem bekannten Missstände nicht bei der DB und der Bundesregierung für einen Ausbau der Strecke im Zuge der Neufassung des Bundesverkehrswegeplans eingesetzt?

Die Staatsregierung weist bei jeder sich bietenden Gelegenheit auf die im Grundgesetz verankerte Zuständigkeit des Bundes für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur hin und fordert die Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Ressourcen. Die begrenzt verfügbaren Mittel erfordern jedoch eine sorgfältige Priorisierung der Ausbauprojekte.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) das Zugangebot im Werdenfels-Netz um ca. 30 Prozent gesteigert. Damit ist das Fahrplanangebot zwischen München und Mittenwald im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bereits heute im Vergleich zu ähnlichen Strecken in Bayern sehr gut und würde daher auch im Falle eines zweigleisigen Ausbaus nicht signifikant erweitert werden. Mit Blick auf die Bewertungssystematik des Bundes hätte eine Anmeldung für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) jedoch nur dann ansatzweise eine Aussicht auf Erfolg gehabt, wenn eine umfangreiche Verdichtung des Zugangebots ansteht, die nur mit einem Infrastrukturausbau möglich ist. Dabei spielt in der Systematik des BVWP eine etwaige Ausweitung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und des Schienengüterverkehrs (SGV) eine weitaus relevantere Rolle als der SPNV. Eine umfangreiche Ausweitung des SPNV und des SGV ist jedoch hier nicht zu erwarten.

Ein (ggf. teilweiser) zweigleisiger Ausbau würde zwar positive Auswirkungen auf die Pünktlichkeit und in geringfügigem Maße auch auf die Reisezeit haben. Diese Effekte reichen jedoch erfahrungsgemäß bei weitem nicht aus, um in der Systematik für den Bundesverkehrswegeplan eine positive Bewertung zu erzielen. Um keine unrealistischen Hoffnungen zu wecken, hat die Staatsregierung daher 2013 diese Strecke nicht für den neuen BVWP 2030 angemeldet.

c) Teilt die Staatsregierung die vom Vorstand der DB (auf Nachfragen seitens sozialdemokrati-

scher Bundestagsabgeordneter) vorgetragene Auffassung, dass der Ausbau der Schieneninfrastruktur zwischen München und Mittenwald dem Regionalverkehr zuzuordnen und damit Angelegenheit des Freistaates Bayern sei?

Nein. In Bezug auf die Finanzierung der DB-Schieneninfrastruktur ist laut Art 87e Abs. 4 GG der Bund zuständig. Dies gilt unabhängig davon, ob die betreffenden Strecken dem Regionalverkehr oder anderen Verkehren dienen.

Über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) Anlage 8.7 besteht für die Staatsregierung lediglich die Möglichkeit, für Eisenbahninfrastrukturprojekte an Nahverkehrsstrecken in Bayern (außerhalb der S-Bahn-Bereiche) in Abstimmung mit der DB AG entsprechende Bundesmittel zu akquirieren. Die vom Bund aktuell zur Verfügung gestellten Mittel (in den Jahren 2015 bis 2019 rund 37 Mio. Euro pro Jahr) sind aber in hohem Maße unterdotiert und daher bereits über Jahre hinweg verplant. Diese Finanzierungsquelle wurde im Übrigen bereits genutzt, um die Strecke für die Ausweitung des Werdenfels-Taktes zum Dezember 2013 mit insgesamt 50 Mio. Euro zu ertüchtigen.

3. a) Trifft es zu, dass weitere Taktverdichtungen und Beschleunigungen sowie höhere Pünktlichkeit und eine Nutzung für den Fernverkehr nur mit einem zweigleisigen Ausbau möglich sind?

Durch die heutige Infrastruktur ist das Fahrplankonzept weitestgehend festgelegt und lässt sich nicht nennenswert weiter ausbauen.

Wie unter Ziffer 2. b) geschildert, ist das Zugangebot im SPNV jedoch bereits heute auf einem sehr guten Stand und würde auch im Falle eines zweigleisigen Ausbaus voraussichtlich nicht signifikant ausgebaut werden.

Der zweigleisige Ausbau würde zudem nur eine relativ geringe Beschleunigung bewirken, die im Wesentlichen darauf zurückzuführen wäre, dass sich die Züge auch außerhalb der Bahnhöfe bzw. während der Fahrt begegnen könnten.

b) Welche Maßnahmen plant die Staatsregierung zum Ausbau der besagten Bahnstrecke, beispielsweise hinsichtlich des mehrfach von CSU-Mandatsträgern/Mandatsträgerinnen versprochenen zweigleisigen Ausbaus?

Die zugesagte Ergänzung von vier Weichen in Unterzeismering wurde im Jahr 2013 realisiert und ermöglicht seither einen vollwertigen zweigleisigen Betrieb zwischen Unterzeismering und Tutzing, der der Pünktlichkeit zugute kommt. Im Übrigen wird auf die Antwort der Staatsregierung auf die Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Andreas Lotte vom 10.06.2015 (Drs. 17/7660) verwiesen; ein weiterer zweigleisiger Ausbau ist derzeit nicht geplant.

c) Treffen Berichte zu, nach denen die DB anstatt einen zumindest abschnittswisen zweigleisigen Ausbau der Strecke wenigstens offenzuhalten, weitere möglicherweise benötigte Grundstücke und Infrastrukturen verkauft?

Auf die Antworten der Staatsregierung auf die Schriftlichen Anfragen des Abgeordneten Florian Streibl vom 25.10.2016 (Drs. 17/14615) und des Abgeordneten Andreas Lotte vom 10.06.2015 (Drs. 17/7660) wird verwiesen, der Sachstand ist seither unverändert. Da keine konkreten Planungen mit Baurecht für Ausbaumaßnahmen vorliegen, gäbe es im Übrigen auch gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt keine

stichhaltigen Gründe gegen Entwidmungen oder Grundstücksverkäufe.

4. a) **Wie sollte ein aus Sicht der Staatsregierung optimaler zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecke nach Garmisch-Partenkirchen und Mittenwald resp. Innsbruck aussehen?**
- b) **Bis zu welchem Termin strebt die Staatsregierung einen vollständigen Ausbau der Strecke an**

- (bitte unter Angabe etwaiger Zwischenschritte)?**
- c) **Wie kann dieser mit Blick auf die empfindliche Natur im Alpenvorland bzw. in den bayerischen Alpen (z. B. Murnauer Moos; verschiedene betroffene Schutzgebiete) ökologisch verträglich umgesetzt werden?**

Da es kein Projekt zum zweigleisigen Ausbau der Strecke gibt, können hierzu keine Angaben gemacht werden.