



## **Schriftliche Anfrage**

des Abgeordneten **Florian von Brunn SPD**  
vom 14.02.2020

### **Werdenfelsbahn II**

Seit der Einführung des Werdenfels-Takts 1994 ist der Schienenverkehr in den Landkreisen Weilheim-Schongau und Garmisch-Partenkirchen gewachsen. Der seit 2013 eingeführte Halbstundentakt zwischen München und Weilheim und die umsteigefreien Verbindungen der Kochelseebahn bis nach München haben diesen Entwicklung weiter verstärkt.

Die hohe Zugfolge auf den eingleisigen Strecken führt aber immer wieder zu Qualitätsproblemen. Mit dem „Deutschland-Takt“ will die Bundesregierung die Fahrgastzahlen jedoch weiter verdoppeln.

Für die Werdenfelsbahn sieht der Fahrplänenwurf der Gutachter hierfür vor, dass ab 2030 jede Stunde zusätzlich Expresszüge von München Richtung Mittenwald verkehren. Doch im Bundesverkehrswegeplan 2030 sind lediglich 35 Mio. Euro Mittel für die Umfahrungsstraße Weilheim vorgesehen, keine für Infrastrukturmaßnahmen der dortigen Bahnnetze.

Zur Verbesserung der Bahninfrastruktur sollen in Deutschland in den kommenden zehn Jahren 86 Mrd. Euro investiert werden.

Ich frage die Staatsregierung:

- |     |   |   |
|-----|---|---|
| 1.1 | Sieht die Staatsregierung die Möglichkeit, einen Halbstundentakt auch südlich von Weilheim bis nach Garmisch über die Werdenfelsbahn sowie einen Halbstundentakt Richtung Kochel umzusetzen?..... | 2 |
| 1.2 | Falls ja, wann?.....  | 2 |
| 1.3 | Welche Voraussetzungen müssten dafür erfüllt werden?.....   | 2 |
| 2.1 | Sieht die Staatsregierung die Möglichkeit, umsteigefreie, schnelle Bahnverbindungen von der Pfaffenwinkelbahn Richtung München umzusetzen? .....  | 3 |
| 2.2 | Falls ja, wann?.....  | 3 |
| 2.3 | Welche Voraussetzungen müssten dafür erfüllt werden?.....   | 3 |
| 3.1 | Sieht die Staatsregierung die Möglichkeit, mehr Züge in Iffeldorf halten zu lassen? .....   | 3 |
| 3.2 | Falls ja, wann?.....  | 3 |
| 3.3 | Welche Voraussetzungen müssen dafür erfüllt werden?.....  | 3 |
| 4.1 | Sieht die Staatsregierung die Möglichkeit, einen zweigleisigen Ausbau zwischen Murnau und Uffing sowie zwischen Tutzing und Weilheim umzusetzen? .....  | 3 |
| 4.2 | Falls ja, wann?.....  | 3 |
| 4.3 | Welche Voraussetzungen müssen dafür erfüllt werden?.....  | 3 |
| 5.1 | Sieht die Staatsregierung die Möglichkeit, in den Orten Polling, Kainzenbad, Weilheim Süd, Peißenberg-Forster-Straße, Schongau Krankenhaus und Wielenbach neue Haltestellen einzurichten? .....   | 3 |
| 5.2 | Falls ja, wann?.....  | 3 |
| 5.3 | Welche Voraussetzungen müssen dafür erfüllt werden?.....  | 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.

- |     |   |   |
|-----|---|---|
| 6.1 | Sind, nach Kenntnis der Staatsregierung, in den auf Bundesebene im Rahmen des Klimapakets geplanten Investitionen, Mittel für die Werdenfelsbahn vorgesehen?.....                         | 4 |
| 6.2 | Welcher Anteil der o. g. Mittel auf Bundesebene ist, nach Kenntnis der Staatsregierung, für Maßnahmen in Bayern vorgesehen (bitte mit Angaben zu dem jeweiligen Einsatz der Mittel)?..... | 4 |
| 7.1 | Bis wann sollen die Pfaffenwinkelbahn und die Ammerseebahn elektrifiziert werden?.....  | 4 |
| 7.2 | Wenn keine Elektrifizierung geplant ist, sind dann andere CO <sub>2</sub> -freie Antriebe (Akku, Hybrid etc.) geplant?.....   | 4 |
| 7.3 | Bis wann sollen die Bahnübergänge der Pfaffenwinkelbahn technisch gesichert werden, sodass die Bahn mit höherer Geschwindigkeit fahren kann?....  | 4 |
| 8.  | Sieht die Staatsregierung die Möglichkeit, den Kreuzungsbahnhof in Raisting zur Beschleunigung der Ammerseebahn wieder zu errichten? .....  | 4 |

## Antwort

**des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr**

vom 15.05.2020

### 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. Die Zuständigkeiten für Veränderungen an Bahnübergängen sind im Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) geregelt.

- 1.1 Sieht die Staatsregierung die Möglichkeit, einen Halbstundentakt auch südlich von Weilheim bis nach Garmisch über die Werdenfelsbahn sowie einen Halbstundentakt Richtung Kochel umzusetzen?**
- 1.2 Falls ja, wann?**
- 1.3 Welche Voraussetzungen müssten dafür erfüllt werden?**

Bereits seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 besteht in den Hauptverkehrszeiten ein Halbstundentakt zwischen Weilheim und Mittenwald bzw. Tutzing und Kochel. Der Freistaat wird im Rahmen der Wiederausschreibung der Verkehre des E-Netzes Werdenfels für die Zeit ab Dezember 2025 gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Tirol in einem Fahrplan- und Infrastrukturgutachten prüfen, ob es technisch machbar und finanziell darstellbar ist, die aktuell in Weilheim beginnenden und endenden Züge nach Murnau zu verlängern, sodass sich hieraus für den Abschnitt Weilheim – Murnau täglich und ganztägig ein Zugangebot in einem angenähert halbstündlichen Rhythmus ergibt.

Für ein ganztägiges halbstündliches Zugangebot besteht auf den Streckenabschnitten Murnau – Garmisch-Partenkirchen und Tutzing – Kochel eine zu geringe Nachfrage. Es soll jedoch weiterhin Verstärkerzüge zu den Hauptverkehrszeiten geben.

- 2.1 Sieht die Staatsregierung die Möglichkeit, umsteigefreie, schnelle Bahnverbindungen von der Pfaffenwinkelbahn Richtung München umzusetzen?**
- 2.2 Falls ja, wann?**
- 2.3 Welche Voraussetzungen müssten dafür erfüllt werden?**

Eine etwaige Einbindung der Pfaffenwinkelbahn ist auch Untersuchungsgegenstand des in der Antwort zu Frage 1 erwähnten Gutachtens. Nachdem Verkehre mit Dieselszügen unter Fahrdraht aus ökologischen und ökonomischen Gründen vermieden werden sollen, wäre für eine Durchbindung von Nahverkehrszügen aus Schongau nach München eine Elektrifizierung der Pfaffenwinkelbahn anzustreben. Inwieweit eine solche Durchbindung alternativ mit Akku-Hybridzügen, für die es derzeit noch keine Zulassung im deutschen Bahnnetz gibt, herstellbar ist, wird perspektivisch vom Freistaat geprüft. Der Verkehr auf der Strecke Weilheim – Schongau mit Dieselszügen ist bis Dezember 2031 an die Bayerische Regiobahn vergeben.

- 3.1 Sieht die Staatsregierung die Möglichkeit, mehr Züge in Iffeldorf halten zu lassen?**
- 3.2 Falls ja, wann?**
- 3.3 Welche Voraussetzungen müssen dafür erfüllt werden?**

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 werden bereits vier zusätzliche Halte in Iffeldorf in der Hauptverkehrszeit angeboten. In Abhängigkeit von der Pünktlichkeitsentwicklung wird der Freistaat prüfen, ob in den kommenden Jahren noch weitere Halte in Iffeldorf eingeführt werden können. Bei der Neuvergabe der Verkehrsleistungen ab Dezember 2025 wird ein Regelhalt der Züge in Iffeldorf angestrebt.

- 4.1 Sieht die Staatsregierung die Möglichkeit, einen zweigleisigen Ausbau zwischen Murnau und Uffing sowie zwischen Tutzing und Weilheim umzusetzen?**
- 4.2 Falls ja, wann?**
- 4.3 Welche Voraussetzungen müssen dafür erfüllt werden?**

Zuständig für diese zweigleisigen Ausbauten ist der Bund. Der Staatsregierung sind keine Ausbauplanungen bekannt.

Die Züge im SPNV könnten bei steigendem Bedarf zuerst einmal verlängert werden, da die Bahnsteige auf der Strecke sehr lang sind. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 4 der Schriftlichen Anfrage „Werdenfelsbahn I“ des Fragestellers vom 5. Februar 2020 verwiesen.

- 5.1 Sieht die Staatsregierung die Möglichkeit, in den Orten Polling, Kainzenbad, Weilheim Süd, Peißenberg-Forster-Straße, Schongau Krankenhaus und Wielenbach neue Haltestellen einzurichten?**
- 5.2 Falls ja, wann?**
- 5.3 Welche Voraussetzungen müssen dafür erfüllt werden?**

Polling, Peißenberg-Forster-Straße und Wielenbach:

Die genannten Haltepunkte sind fahrplantechnisch bei einer stündlichen Bedienung derzeit nicht realisierbar. Die mit den zusätzlichen Zughalten verbundene Fahrzeitverlängerung würde dazu führen, dass die Züge zu spät im nächsten Begegnungsbahnhof ankommen und der Gegenzug wiederum erst verspätet abfahren könnte. Da keine Fahrzeitpuffer vorhanden sind, wäre dies nur unter Inkaufnahme von spürbaren Verschlechterungen gegenüber dem Status quo möglich. Der Nutzen für zusätzliche Ein- und Aussteiger an den beiden Haltepunkten stünde in keinem Verhältnis zu den negativen Auswirkungen für die heutigen Reisenden.

Weilheim Süd:

Die Stadt Weilheim i. OB hat die Errichtung eines neuen Bahnhofs „Weilheim Süd“ im März 2018 abgelehnt, nachdem Freistaat und Deutsche Bahn (DB) dort eigentlich einen ausreichenden Bedarf prognostiziert hatten und sogar eine Finanzierung sichergestellt

war. Die Staatsregierung schließt den Bau neuer Stationen gegen den Willen der betroffenen Kommune aus.

Schongau-Krankenhaus:

Die Einrichtung des neuen Haltepunkts dort setzt eine Erneuerung des Zugfunks und der Leit- und Sicherungstechnik im Bahnhof Schongau sowie auf den angrenzenden Streckenabschnitten voraus. Nach Angaben von DB Netz wären allein hierfür rund 20 Mio. Euro zu veranschlagen, die laut DB derzeit in keinem Finanzierungsprogramm abgebildet sind.

Kainzenbad:

Auf die Antwort zur Schriftlichen Anfrage „Werdenfelsbahn I“ des Fragestellers vom 5. Februar 2020 (Frage 6) – Drs. 18/7902 – wird verwiesen.

**6.1 Sind, nach Kenntnis der Staatsregierung, in den auf Bundesebene im Rahmen des Klimapakets geplanten Investitionen, Mittel für die Werdenfelsbahn vorgesehen?**

**6.2 Welcher Anteil der o. g. Mittel auf Bundesebene ist, nach Kenntnis der Staatsregierung, für Maßnahmen in Bayern vorgesehen (bitte mit Angaben zu dem jeweiligen Einsatz der Mittel)?**

Die Ausgestaltung des Klimapakets ist nach Informationen der Staatsregierung noch nicht abgeschlossen. Der Staatsregierung liegen zudem keine Angaben vor, die darauf hindeuten, dass dort Mittel für die Werdenfelsbahn vorgesehen sind.

**7.1 Bis wann sollen die Pfaffenwinkelbahn und die Ammerseebahn elektrifiziert werden?**

Der Staatsregierung sind derzeit keine Pläne der DB zur Elektrifizierung der Pfaffenwinkelbahn und der Ammerseebahn bekannt. Im Rahmen der 2018 von der Staatsregierung beschlossenen Bayerischen Elektromobilitätsstrategie Schiene (BESS) hat die Elektrifizierung beider Strecken nicht die höchste Priorität.

**7.2 Wenn keine Elektrifizierung geplant ist, sind dann andere CO<sub>2</sub>-freie Antriebe (Akku, Hybrid etc.) geplant?**

Die Staatsregierung strebt ein möglichst emissionsfreies SPNV-Angebot an, das Schritt für Schritt umgesetzt werden soll. Ein Ansatz hierfür sind auch batterieunterstützte Hybridfahrzeuge und Wasserstofffahrzeuge. Ob und ab wann sie gegebenenfalls auf diesen beiden Strecken eingesetzt werden, steht derzeit nicht fest. Bis zum Jahr 2031 ist auf beiden Strecken der Einsatz von modernen Dieselfahrzeugen durch die Bayerische Regiobahn vertraglich fixiert.

**7.3 Bis wann sollen die Bahnübergänge der Pfaffenwinkelbahn technisch gesichert werden, sodass die Bahn mit höherer Geschwindigkeit fahren kann?**

Der Staatsregierung liegt ein aktueller Planungsstand über die einzelnen technisch zu sichernden Bahnübergänge der Pfaffenwinkelbahn nicht vor.

2019 wurden nach Auskunft der DB entlang der Strecke folgende Verbesserungen vorgenommen:

- Inbetriebnahme des neuen Stellwerkes in Peißenberg,
- Erneuerung der Bahnübergänge in km 6,457, in km 7,694 und 8,765 „Sulzer Straße“ sowie
- technische Sicherung des Bahnübergangs in km 4,452 und Auflassung des Bahnübergangs in km 3,626 (Grasla).

**8. Sieht die Staatsregierung die Möglichkeit, den Kreuzungsbahnhof in Raising zur Beschleunigung der Ammerseebahn wieder zu errichten?**

Ein Kreuzungsbahnhof in Raisting wäre aus Sicht der Staatsregierung mittel- bis langfristig eine grundsätzlich geeignete Infrastrukturmaßnahme, um den SPNV auf der Ammerseebahn noch attraktiver gestalten zu können. Nachdem die Nachfrage auf der Strecke Weilheim – Geltendorf jedoch nicht sehr hoch ist und die finanziellen Mittel der DB für derartige Maßnahmen begrenzt sind, gibt es derzeit hierfür noch keine konkrete Perspektive.