

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Dr. Runge, Dr. Dürr BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN**

vom 15.10.2002

Ammerseebahn

Bisher besteht in Geltendorf in der Regel stündlich eine günstige Umsteigemöglichkeit von Utting oder Schondorf (Kursbuchstrecke 985) nach München (Kursbuchstrecke 970) bzw. in der Gegenrichtung. Die Deutsche Bahn AG plant zum Fahrplanwechsel am 15.12.2002 das Fahrplanangebot so umzustellen, dass die günstigen Umsteigemöglichkeiten in Geltendorf nur noch alle zwei Stunden existieren. Damit wird die Bahn insbesondere für Pendler unattraktiv. Alternative Fahrten über Weilheim oder gar Mering scheiden aus zeitlicher und tariflicher Sicht aus.

In diesem Zusammenhang fragen wir die Staatsregierung:

Was hat die BEG dazu bewegt, dieses Fahrplanangebot zu bestellen?

Ist durch das neue Fahrplankonzept wenigstens an anderer Stelle mit Verbesserungen wie beispielsweise schnellere Verbindungen nach Augsburg oder Weilheim zu rechnen?

Wann ist mit einer spürbaren Verbesserung bzw. Wiederherstellung der Umsteigesituation in Geltendorf zu rechnen?

Welche Voraussetzungen sind dafür notwendig?

Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie

vom 18.12.2002

Mit dem Fahrplanwechsel zum 15.12.2002 führt der Freistaat Bayern erhebliche qualitative Verbesserungen für die Fahrgäste auf den Strecken des Werdenfels-Taktes ein. Für

bis zu 12.000 Reisende pro Tag zwischen München und Garmisch-Partenkirchen wird das Bahnfahren durch die Einführung zusätzlicher Züge und die Optimierung des Fahrplankonzeptes wesentlich komfortabler. Die Neukonzeption im Werdenfels soll aber auch die Betriebsstabilität deutlich erhöhen. Zur Zeit gehört die Strecke zwischen München und Garmisch-Partenkirchen zu den unpünktlichsten Linien in Bayern. Der Freistaat bestellt in diesem Zusammenhang ca. 300.000 Zugkilometer bei DB Regio Bayern mehr, was einem finanziellen Volumen von fast 2 Mio. € pro Jahr entspricht.

Da in Weilheim im Zuge des neuen Werdenfelskonzeptes ein so genannter Vollknoten mit stündlichen optimalen Umsteigeverbindungen aus allen und in alle Richtungen entsteht, war es konsequent, die Ammerseebahn (Weilheim – Augsburg) an diesen Knoten anzuschließen und Verbesserungen in der Relation Ammersee – Garmisch-Partenkirchen und Ammersee – Schongau zu erreichen. Unter anderem wird dadurch erstmals die Fahrzeit Augsburg – Garmisch-Partenkirchen über die Ammerseebahn kürzer als über München. Während damit die Fahrzeiten am südlichen Ende der Strecke festliegen, werden diese am nördlichen Ende durch die dichte Belegung der Strecke (München –) Mering – Augsburg mit Fernverkehrszügen weitgehend fixiert.

In der morgendlichen Hauptverkehrszeit verändert sich gegenüber heute nichts. Vielmehr besteht sogar eine neue Fahrtmöglichkeit für die Ankunft in Geltendorf um 8:33 Uhr. Die weiteren Verbindungen sind zweistündlich zwar spürbar ungünstiger als heute. In der jeweils anderen Stunde verkürzt sich die Fahrzeit nach München aber immerhin um etwa eine Viertelstunde. Die Reisezeit verkürzt sich dann beispielsweise für die Uttinger Bürger von derzeit 61 auf 44 Minuten. Es ist aus technischen Gründen nicht möglich, den Fahrplan der Hauptverkehrszeit über den ganzen Tag zu fahren, weil mit dem Ende der Hauptverkehrszeit eine unvermeidbare Zugkreuzung in Schondorf die Fahrzeiten zwingend vorgibt.

In der Gegenrichtung gilt Ähnliches. Auch hier verschlechtert sich zweistündlich das Angebot, während die Reisezeiten in der anderen Stunde etwas optimiert werden konnten. In der „schlechteren“ Stunde verlängert sich die Fahrzeit um etwa 20 Minuten.

Mit der Einführung des 10-Minuten-Taktes auf den wichtigsten Außenästen der Münchner S-Bahn nach der Fertigstellung des sogenannten 520-Mio.-DM-Programms verändern sich die Zeitlagen der einzelnen Linien grundlegend. Dann werden die Fahrzeiten der S-Bahn in Geltendorf wesentlich besser mit der Ammerseebahn harmonisieren. Die infrastrukturellen Voraussetzungen werden voraussichtlich Ende 2004 vorliegen.