

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Martin Runge**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 18.03.2011

Mögliche Olympische Winterspiele in München, Garmisch-Partenkirchen, Schönau und Schwaiganger 2018 als Vehikel zur Artikulierung von Begehrlichkeiten nach Verkehrsprojekten und von Aussichten zur Finanzierung ebensolcher Projekte (Olympiabewerbung und Verkehrsprojekte II)

Die Bewerbung um die Olympischen Winterspiele 2018 dient als Vehikel zur Artikulierung zahlreicher Begehrlichkeiten nach Projekten der Verkehrsinfrastruktur und auch zur Artikulierung von Aussichten zur Finanzierung der entsprechenden Projekte.

Im Bid Book der Bewerbungsgesellschaft für die Olympischen Spiele 2018 wird behauptet, dass pro Stunde und Richtung zwischen München Hbf. und Garmisch jeweils vier Züge fahren werden und dabei pro Stunde und Richtung jeweils 5.000 bis 6.000 Personen befördert werden. Hierzu sei ein zweigleisiger Ausbau der Strecke zwischen Uffing und Murnau (6 km) vorzusehen. Noch vor wenigen Jahren hatte die Bayerische Eisenbahngesellschaft erklärt, ein zweigleisiger Ausbau zwischen Tutzing und Murnau (35 km) sei dringend erforderlich, um mit zwei bis drei Zügen pro Stunde und Richtung zwischen München Hbf. und Garmisch-Partenkirchen fahren zu können.

In diesem Zusammenhang bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

1. Hält die Staatsregierung die Behauptungen der Bewerbungsgesellschaft, vier Züge pro Stunde und Richtung seien auf der – vom dann 9 km langen zweigleisigen Abschnitt Uffing – Hechendorf einmal abgesehen – von Tutzing bis Mittenwald durchgehend eingleisigen Strecke betrieblich möglich?
2. Sieht die Staatsregierung den Rückbau der Gleisanlagen in Garmisch von neun auf fünf Gleise als unschädlich für das Fahren dichter Takte zwischen München und Garmisch?
3. Hält die Staatsregierung die genannte Anzahl der Fahrgäste von 5.000–6.000 in vier Zügen für realistisch vor

dem Hintergrund der gegebenen Bahnsteiglängen und der gegebenen Längen der Ausweichgleise?

4. Mit wie viel Wagen können die Züge nach Ansicht der Staatsregierung nach Garmisch gefahren werden?
5. Sollen die Bahnsteiganlagen in Ohlstadt bis 2018 unverändert bleiben?
6. Gibt es ein Fahrplan- und Betriebskonzept, das die Machbarkeit der im Bid Book aufgestellten Behauptungen bestätigt?
7. Wie erklärt die Staatsregierung, dass bislang keine Investitionsmaßnahmen getätigt worden sind, obwohl bereits vor vielen Jahren das Bayerische Wirtschafts- und Verkehrsministerium zugesagt hatte, den zweigleisigen Ausbau der Strecke zwischen Tutzing und Murnau in die Wege zu leiten?

Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
vom 03.05.2011

Zu 1.:

Zusätzlich zum in der Anfrage genannten zweigleisigen Ausbau zwischen Uffing und Murnau soll bis Ende 2013 in Unterzeismering eine Überleitverbindung zwischen der Bahnlinie Richtung Kochel und der Bahnlinie Richtung Garmisch-Partenkirchen gebaut werden. Der Freistaat bezuschusst dieses Projekt aus sogenannten Pönalemitteln. Damit wird auch der Abschnitt zwischen Tutzing und Unterzeismering zweigleisig nutzbar sein. Somit verbleiben auf der 100,6 km langen Strecke München – Garmisch-Partenkirchen zwei eingleisige Abschnitte:

- 1.) Unterzeismering – Uffing (27,3 km)
- 2.) Hechendorf – Garmisch-Partenkirchen (22,7 km)

Im erstgenannten Abschnitt bestehen vier Begegnungsmöglichkeiten in Wilzhofen, Weilheim, Polling und Huglfing.

Im zweiten Abschnitt bestehen ebenfalls vier Begegnungsmöglichkeiten in Ohlstadt, Eschenlohe, Oberau und Farchant.

Die Länge der Abschnitte zwischen den Begegnungsmöglichkeiten liegt zwischen 3,8 km (Polling – Weilheim) und 7,3 km (Huglfing – Uffing). Vor dem Hintergrund der örtlich möglichen Geschwindigkeiten benötigen die Züge für keinen Abschnitt mehr als 5 Minuten Fahrzeit. Wenn vier Züge pro Stunde und Richtung verkehren, muss jedoch lediglich alle 7,5 Minuten ein Gegenzug passiert werden, was entsprechend durch die genannte Ziel-Infrastruktur ermöglicht wird.

Zu 2.:

Der genannte Rückbau in Garmisch-Partenkirchen fand bereits Mitte der 1990er-Jahre statt und betraf lediglich Abstellgleise im Südkopf des Bahnhofs. Im Kernbereich des Bahnhofs stehen weiterhin neun Gleise zur Verfügung, davon fünf Gleise mit Bahnsteigkante. Diese Infrastruktur ist ausreichend, um das genannte Betriebsprogramm abzuwickeln.

Zu 3.:

Ja, die genannten Fahrgastzahlen sind realistisch. Gemeinsam mit der DB Station&Service AG hat der Freistaat eine Zielbahnsteiglänge von 260 m entlang der Stationen zwischen München und Garmisch-Partenkirchen vereinbart. Dieser Zielwert ist bereits an allen Stationen mit Ausnahme von Ohlstadt realisiert. Dort soll die Herstellung der entsprechenden Länge Ende 2013 abgeschlossen sein. Die Ausweichgleise sind bereits heute durchweg länger als 260 m.

Die Bahnsteiglänge von 260 m ermöglicht einen Halt von lokbespannten Zügen mit neun Reisezugwagen (Wagenlänge 26,4 m x 9 = 237,6 m + 16 m Loklänge = 253 m). Die restlichen 7 m sind als Puffer für ungenaues Halten einkalkuliert; hier liegt der Regelwert bei 5 m.

Ein Doppelstockwagen hat etwa 140 Sitzplätze. In einem Zug mit 9 Doppelstockwagen können entsprechend 1.260 Reisende sitzen, was bei vier Zügen einer Kapazität von über 5.000 Reisenden pro Stunde entspricht. Hinzu kommen die zur Verfügung stehenden Stehplätze.

Zu 4.:

Wie in der Antwort zu Frage 3 erläutert, ermöglicht die Infrastruktur ein Verkehren von Zügen mit bis zu neun Reisezugwagen.

Zu 5.:

Nein, der Bahnhof Ohlstadt soll bis Ende 2013 gesamthaft modernisiert werden. Wichtigste Maßnahmen sind die Erhöhung der Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten, die Herstellung der Zielbahnsteiglänge von 260 m an beiden Bahnsteigen und der barrierefreie Ausbau.

Zu 6.:

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen. Ein zugscharfes Fahrplankonzept wird erst erstellt, wenn die Region den Zuschlag für die Ausrichtung der Olympischen Spiele 2018 erhalten hat und sich die Zeitpläne für die Ausrichtung der einzelnen Wettbewerbe konkretisiert haben.

Zu 7.:

Der komplette zweigleisige Ausbau zwischen Tutzing und Murnau wurde von der DB Netz AG im Jahr 2005 kostenmäßig bewertet. Ergebnis waren Investitionskosten von 214 Mio. € zuzüglich Lärmschutz. Eine Plausibilitätsprüfung der BEG bestätigte diesen Wert. Die genannte Summe hätte die für Bayern zur Verfügung stehenden Bundesmittel für Infrastrukturmaßnahmen im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs für ein Jahrzehnt komplett gebunden. Da dies auch gegenüber anderen Regionen des Freistaates nicht vertretbar gewesen wäre, haben die DB AG und der Freistaat ein Alternativkonzept zur Aufwertung der Bahnlinie Tutzing – Garmisch-Partenkirchen – Mittenwald erarbeitet, das zur Ski-WM 2011 weitgehend umgesetzt wurde. Dieses Konzept ist aufwärts kompatibel im Hinblick auf weitere Maßnahmen, die bei einer Zuschlagserteilung für die Olympischen Winterspiele 2018 umgesetzt werden sollen. Folgende Projektbestandteile wurden bereits realisiert:

- Geschwindigkeitsanhebung auf der gesamten Strecke zwischen Tutzing und Garmisch-Partenkirchen durch Erneuerung der Oberleitung, Veränderung der Gleisüberhöhung und Anpassung von Bahnübergängen;
- barrierefreier Ausbau der Bahnhöfe Murnau, Eschenlohe, Oberau, Garmisch-Partenkirchen und Mittenwald;
- Reaktivierung des Haltepunktes Farchant.

Folgende weitere Maßnahmen sollen bis Ende 2013 realisiert sein:

- Begradigung der Kurve zwischen Huglfing und Polling und Anhebung der Geschwindigkeit in diesem Bereich;
- Geschwindigkeitsanhebung im Bereich der Überleitweiche in Hechendorf (Übergang von zweigleisigem auf eingleisigen Abschnitt);
- Bau einer Überleitverbindung in Unterzeismering, um den Abschnitt Tutzing – Unterzeismering zweigleisig nutzbar zu machen;
- gesamthafter Umbau des Bahnhofs Ohlstadt (siehe Antwort zu Frage 5);
- gesamthafter Umbau und barrierefreier Ausbau des Bahnhofs Tutzing.

Zusätzlich zu den genannten Infrastrukturmaßnahmen sind zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 zahlreiche Fahrplanverbesserungen vorgesehen.