



Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des
Innern, für Bau und Verkehr • Postfach 22 12 53 • 80502 München

Präsidentin
des Bayer. Landtags
Frau Barbara Stamm, MdL
Maximilianeum
81627 München

Bayern.
Die Zukunft.

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
PI/G-4254-4/1280 I
10.04.2017

Unser Zeichen
IIE4-3555.3-4

München
13.06.2017

**Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Florian Streibl vom 07.04.2017
betreffend Entwicklung der Pendlerströme aus dem Oberland**

Anlagen

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

*zu 1.: Wie entwickelten sich seit dem Jahr 2010 die Pendlerzahlen (Kfz-Verkehr)
aus den einzelnen Gemeinden der vier Oberland-Landkreise (Bad Tölz-
Wolfratshausen, Garmisch-Partenkirchen, Miesbach, Weilheim-Schongau) in die
Landeshauptstadt München
(bitte aufgeschlüsselt nachden einzelnen Jahren und den einzelnen Orten)?*

Entsprechende Informationen hierzu liegen der Staatsregierung nicht vor.

*zu 2.: Wie entwickelten sich seit dem Jahr 2010 die Pendlerzahlen (Schienenver-
kehr) aus den einzelnen Gemeinden der vier Oberland-Landkreise (Bad Tölz-*

Wolfratshausen, Garmisch-Partenkirchen, Miesbach, Weilheim-Schongau) mit Bahnhof / Bahnhalt in die Landeshauptstadt München bzw. nach Augsburg (bitte aufgeschlüsselt nach den einzelnen Jahren und den einzelnen Bahnhöfen / Bahnhalten)?

Die Antwort hierzu ergibt sich aus der als Anlage 1 beigefügten Tabelle.

zu 3.: In welchem Umfang wurden im gleichen Zeitraum die Kapazitäten im Schienenpersonenverkehr ausgeweitet (bitte aufgeschlüsselt nach den einzelnen Jahren und den einzelnen Trägern des Schienenangebots (z.B. Bayerische Regiobahn, Bayerische Oberlandbahn, DB Regio)?

Grundsätzlich werden die Kapazitäten im Schienenpersonennahverkehr aufgrund der Größenordnung der Investition und der Größe der Einheiten, die zur Erweiterung erforderlich wären (Schienenfahrzeuge), nicht jährlich angepasst, sondern längerfristig geplant und umgesetzt.

Werden Kapazitätsanpassungen aufgrund der Änderung der Nachfrage kurzfristig erforderlich, werden diese in der Regel zunächst innerhalb des vorhandenen Fahrzeugparks durch Umlaufänderungen bzw. Änderungen der Behängung ausgeglichen. Größere Anpassungen z. B. durch eine Erhöhung der Fahrzeugzahl erfolgen, wenn z. B. eine notwendige Kapazitätserweiterung durch die vorhandenen Fahrzeuge nicht mehr möglich ist, oder im Rahmen von Neuausschreibungen. Aus diesen Gründen können keine Kapazitätsanpassungen für das Oberland in Jahresscheiben geliefert werden.

Die Kapazitäten in den Netzen im Oberland stellen sich im Einzelnen wie folgt dar:

Bayerische Regiobahn (BRB)

Das Netz der BRB – das Dieselnetz Augsburg II – wurde im Dezember 2008 in Betrieb genommen. Das Netz der BRB war von Anfang an mit ausreichenden Kapazitäten ausgestattet, die auch für die folgenden Jahre der Vertragslaufzeit bis heute die Nachfrage abdecken. Eine Ausweitung der Kapazitäten war und ist nicht erforderlich und wird voraussichtlich erst mit einer Neuausschreibung erfolgen, um das Netz auch für die Entwicklung des Oberlandes in der Zukunft ausreichend zu dimensionieren.

Bayerische Oberlandbahn (BOB)

Das Netz der BOB ist im Dezember 2013 neu in Betrieb gegangen.

Im aktuellen Betriebskonzept werden fünf Fahrzeuge mehr eingesetzt als in der vorangegangenen Vertragsperiode. Durch zusätzliche Fahrzeuge und zusätzliche Fahrlagen konnte die Kapazität deutlich ausgeweitet werden. Momentan sind die Kapazitäten grundsätzlich ausreichend. Die meisten Züge haben noch Platz für Fahrgastzuwächse. Es gibt einzelne stark nachgefragte Züge im Pendlerverkehr, die jedoch bei bestehender Infrastruktur (Bahnsteiglängen) und bereits maximaler technisch möglicher Behängung nicht erweiterbar sind. Ebenso sind zusätzliche Fahrlagen während der Hauptverkehrszeit nicht verfügbar.

Werdenfelsnetz (DB Regio)

Das Werdenfelsnetz ist im Dezember 2013 neu in Betrieb gegangen. Nach einem anfänglichen Ersatzkonzept ist das Netz mit den Neufahrzeugen und einigen Umlaufanpassungen ausreichend dimensioniert. Insbesondere durch das Flügelkonzept werden im Zulauf auf München Hbf in der Hauptverkehrszeit hohe Kapazitäten (bis zu 916 Sitzplätze pro Zug) zur Verfügung gestellt. Das Netz hat auch in nachfragestarken Zügen noch Platz für Fahrgastzuwächse.

zu 4.: In welchem Umfang wurden seit 2010 an den einzelnen Bahnhöfen / Bahnhaltungen zusätzliche Parkplätze für Pendler geschaffen

(bitte aufgeschlüsselt nach der Anzahl der 2010 bereits vorhandenen Parkplätze, der seither hinzugekommenen Parkplätze und der Ladestationen für Elektrofahrzeuge an den einzelnen Bahnhöfen / Bahnhaltungen)?

Hierzu wird auf die als Anlage 2 beigefügte Tabelle verwiesen.

zu 5.: Wie hat sich in den einzelnen Gemeinden, die im Oberland über einen direkten Bahnanschluss verfügen (Bahnhalt, Bahnhof) die Einwohnerzahl seit 2010 entwickelt

bitte aufgeschlüsselt nach den einzelnen Orten und der Anzahl der zu- bzw. weggezogenen Personen im erwerbsfähigen Alter)?

Hierzu wird auf die als Anlagen 3 und 4 beigefügten Tabellen (Fortschreibung des Bevölkerungsstands aller genannten Gemeinden mit Bahnanbindung 2010 bis 2015 sowie Wanderungen (Zu- und Fortzüge) der 20- bis 65jährigen (erwerbsfähiges Alter) aller genannten Gemeinden mit Bahnanbindung 2010 bis 2015) verwiesen.

Zu 6.: Welche Maßnahmen (z.B. baulich, finanziell) sind nötig, um zwischen dem Bahnhof Murnau und dem Hauptbahnhof München einen durchgängigen Halbstundentakt zu realisieren?

Würde man den bereits bestehenden Halbstundentakt von Weilheim weiter bis nach Murnau fahren, wäre nach früheren Untersuchungen zumindest eine abschnittsweise Zweigleisigkeit zwischen Murnau und Weilheim erforderlich.

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 jedoch nicht möglich, da nach den aktuellen Richtlinien ein größerer Gleisabstand eingehalten werden müsste. Klarheit über die für einen zweigleisigen Ausbau (Murnau – Uffing) nötigen zusätzlichen Flächen könnte nur im Rahmen einer Planung seitens der DB Netz AG geschaffen werden. Dabei müssten auch die Fragen des Lärm- und Naturschutzes geklärt werden.

Untersuchungen zum abschnittsweise zweigleisigen Ausbau zwischen Tutzing und Murnau aus dem Jahr 2006 haben gezeigt, dass erhebliche finanzielle Mittel nötig wären. Allein der Abschnitt Huglfing – Murnau hätte ca. 52 Mio. € gekostet. Hinzu kommen mittlerweile eingetretene Preissteigerungen, erhöhte Anforderungen an den Schallschutz oder Änderungen in den DB-Richtlinien.

Zu 7.: Liegen der Bayerischen Staatsregierung Erkenntnisse vor, wie sich die Städte und Gemeinden in den Jahren seit 2000 entwickelt haben, die eine halbstündige Zusanbindung an München haben (bitte aufgeschlüsselt nach der Entwicklung der Einwohnerzahlen in den jeweiligen Kommunen, der Entwicklung der

Arbeitsplätze in den jeweiligen Kommunen und der Entwicklung der Steuereinnahmen in den jeweiligen Kommunen)?

Hierzu wird auf die als Anlagen 5, 6 und 7 beigefügten Tabellen (Fortschreibung des Bevölkerungsstands der sechs „Halbstunden-Gemeinden“ 2000 bis 2015, Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der sechs „Halbstunden-Gemeinden“ 2000 bis 2016 (Quelle: Bundesagentur für Arbeit; aus dem Mikrozensus liegen keine Zahlen auf kommunaler Ebene vor) und Steuereinnahmen aller Gemeinden mit Bahnanschluss einschl. der sechs „Halbstunden-Gemeinden“ 2000 bis 2016) verwiesen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Gerhard Eck
Staatssekretär