

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Florian Streibl FREIE WÄHLER**  
vom 18.10.2011

### **Nutzung von Fernverkehrsverbindungen der Deutschen Bahn durch Kunden aus den Landkreisen des Oberlands**

Ich frage die Staatsregierung:

1. Liegen der Staatsregierung Erkenntnisse vor, wie viele Bahnkunden aus den Landkreisen des Oberlands von Bahnhöfen der Region aus Bahn-Fernreisen antreten, aufgeschlüsselt nach
  - den Jahren seit 2005,
  - den Ausgangsbahnhöfen in den einzelnen Landkreisen,
  - den unterschiedlichen Anschlüssen aus dem ICE; IC- und EC-Verkehr im Bereich München?
2. Liegen der Staatsregierung Erkenntnisse vor, welche Fernverkehrsverbindungen der Deutschen Bahn und anderer Bahnunternehmen in den vier Landkreisen des Oberlands angeboten werden, aufgeschlüsselt nach
  - den Jahren seit 2005,
  - den einzelnen Landkreisen,
  - den einzelnen Bahnunternehmen?
3. Liegen der Staatsregierung Erkenntnisse vor, wie groß die Nachfrage bei den bestehenden Fernverkehrsverbindungen der Deutschen Bahn und anderer Bahnunternehmen in den vier Landkreisen des Oberlands war, aufgeschlüsselt nach
  - den Jahren seit 2005,
  - den einzelnen Verbindungen?
4. Welche positiven Effekte können sich für die Landkreise des Oberlands ergeben, wenn die Deutsche Bahn AG bzw. andere Bahnunternehmen mehr Fernzugverbindungen anbieten, die in den Landkreisen des Oberlands beginnen und über München Verbindungen in andere Großstädte Deutschlands herstellen?

## Antwort

des **Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie**  
vom 28.11.2011

Obwohl der Zugang zur Infrastruktur allen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) offensteht, ist die DB Fernverkehr AG in der Bundesrepublik nahezu der einzige Erbringer von Fernverkehrsleistungen auf der Schiene. Der Marktanteil an-

derer EVU liegt bei unter einem Prozent. Die DB Fernverkehr betreibt ihre Leistungen eigenwirtschaftlich. Der Bund ist trotz seiner grundgesetzlichen Zuständigkeit und entsprechender Wünsche der Länder bislang nicht bereit, das Angebot im Schienenpersonenfernverkehr aktiv mitzugestalten. Die Zuständigkeit des Freistaates liegt allein bei der Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs. Dennoch versucht die Staatsregierung im Rahmen von regelmäßigen Fachgesprächen Einfluss auf die Angebotsplanung der DB Fernverkehr AG zu nehmen. Eine rechtliche Handhabe hierfür besteht jedoch nicht.

Dies vorangeschickt, beantworte ich die Schriftliche Anfrage wie folgt:

Zu 1.:

Hierzu liegen der Staatsregierung keine Erkenntnisse vor.

Zu 2.:

In den Landkreisen des Oberlandes wurde seit 2005 nur seitens der Deutschen Bahn AG Schienenpersonenfernverkehr angeboten. Andere Anbieter sind bislang nicht in den Markt eingetreten.

In den Landkreisen Miesbach und Bad Tölz-Wolfratshausen wurde von 2005 bis heute kein Schienenpersonenfernverkehr angeboten. Im Landkreis Weilheim-Schongau wird seit 2009 kein Schienenpersonenfernverkehr angeboten. Für die Jahre 2005–2008 liegen der Staatsregierung keine Informationen vor. Im Landkreis Garmisch-Partenkirchen hat sich das Angebot im Schienenpersonenfernverkehr seit 2009 wie folgt entwickelt.

#### Angebot im Fahrplan 2009:

- ein ICE-Zugpaar (nur samstags) Garmisch-Partenkirchen – Hamburg und zurück;
- ein ICE-Zugpaar (nur samstags) Garmisch-Partenkirchen – Berlin und zurück;
- ein ICE-Zugpaar (nur samstags) Garmisch-Partenkirchen – Dortmund und zurück.

#### Angebot im Fahrplan 2010:

- ein ICE-Zugpaar (nur samstags) Garmisch-Partenkirchen – Hamburg und zurück mit Halt in Oberau;
- ein ICE-Zugpaar (nur samstags) Garmisch-Partenkirchen – Dortmund und zurück mit Halt in Oberau;
- ein ICE (nur samstags) Nürnberg – Garmisch-Partenkirchen;
- ein ICE-Zugpaar (nur samstags) Berlin – Innsbruck mit Halten in Oberau und Garmisch-Partenkirchen;
- ein ICE (nur freitags) Berlin – Innsbruck mit Halten in Oberau und Garmisch-Partenkirchen;
- ein ICE (nur sonntags) Innsbruck – Berlin mit Halten in Garmisch-Partenkirchen und Oberau;

- ein ICE (nur samstags) Garmisch-Partenkirchen – Bremen mit Halt in Oberau.

Angebot im Fahrplan 2011:

- ein ICE-Zugpaar (nur samstags) Garmisch-Partenkirchen – Hamburg und zurück mit Halten in Oberau und Murnau;
- ein ICE-Zugpaar (nur samstags) Garmisch-Partenkirchen – Dortmund und zurück mit Halten in Oberau und Murnau;
- ein ICE (nur samstags) Nürnberg – Garmisch-Partenkirchen;
- ein ICE-Zugpaar (nur samstags) Berlin – Innsbruck mit Halten in Murnau, Oberau, Garmisch-Partenkirchen und Mittenwald;
- ein ICE (nur freitags) Berlin – Innsbruck mit Halten in Murnau, Oberau, Garmisch-Partenkirchen und Mittenwald;
- ein ICE (nur sonntags) Innsbruck – Berlin mit Halten in Mittenwald, Garmisch-Partenkirchen, Oberau und Murnau;
- ein ICE (nur samstags) Garmisch-Partenkirchen – Bremen mit Halten in Oberau und Murnau.

Die Verbesserungen der letzten Jahre sind maßgeblich auf den Einsatz des Freistaates Bayern zurückzuführen. Die zusätzlichen Halte in Murnau und Mittenwald wurden nur durch den vom Freistaat unterstützten, barrierefreien Ausbau dieser Bahnhöfe möglich, der mit einer ICE-gerechten Anhebung der Bahnsteigkanten verbunden war.

Zu 3.:

Wie in der Antwort auf Frage 3 dargestellt, gab und gibt es lediglich Fernzugangebote der Deutschen Bahn AG. Zur Nachfrage bei diesen Angeboten liegen dem Freistaat keine Informationen vor. Hierüber kann nur die DB Fernverkehr AG Auskunft geben.

Zu 4.:

Bei einer Ausweitung des Fernzugangebotes wäre die Wirtschafts- und Tourismusregion „Bayerisches Oberland“ gegenüber anderen Regionen konkurrenzfähiger, da die Erreichbarkeit verbessert würde. Zudem wäre zu erwarten, dass sich ein Teil des motorisierten Individualverkehrs von der Straße auf die Schiene verlagert.