



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Ludwig Hartmann BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
vom 12.08.2014

Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke (München-)Geltendorf – Lindau und Infrastrukturbedarf S4 zwischen München Pasing und Eichenau

Im Oktober und November 2013 fanden erste Regionale Dialogforen entlang der Strecke statt. Inzwischen läuft die zweite Runde von Dialogforen.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. Inwieweit hält die Staatsregierung die Zusammensetzung der Regionalen Dialogforen für zielführend, nachdem nach Auskunft der Deutschen Bahn laut Geschäftsordnung festgelegt sein soll, dass neben den kommunalen Vertretern der Landkreise, Städte und Gemeinden sowie der Verbände, die von der Bahnstrecke Geltendorf – Memmingen - Lindau tangiert werden, die Mandatsträger des Bundes- und Landtages eingeladen werden, deren Stimmkreis ebenfalls von der Streckenausbaumaßnahme berührt werden, es aber nicht in allen Landtagsstimmkreisen und Bundestagswahlkreisen Abgeordnete aller im Landtag bzw. Bundestag vertretenen Parteien gibt?
2. Ist der Staatsregierung bekannt, warum nicht auch Regionale Dialogforen oder andere geeignete Foren zwischen Geltendorf und München ausgerichtet werden, nachdem die Elektrifizierung der Strecke auch Auswirkungen bis München hat?
3. Wie sieht der Zielfahrplan für den Fernverkehr zwischen München und Zürich nach Kenntnis der Staatsregierung aus, d. h. wann fahren die sechs Zugpaare und in welchem Takt?
4. Wie sieht der Zielfahrplan für den Nahverkehr zwischen München und Zürich nach Kenntnis der Staatsregierung aus?
5. Was beinhaltet die von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft erarbeitete Verkehrliche Aufgabenstellung (VAst) für die Strecke?
6. In welcher Form bzw. in welchem verbindlichen Rechtsakt hat der Bund die Übernahme der Mehrkosten im Bundeshaushalt zugesagt (siehe Schriftliche Anfrage Drs. 7/2310; Antwort auf Frage 8)?
7. Wann werden die Ergebnisse der von Staatsminister Herrmann am 13. Mai erwähnten Prüfung des Infrastrukturbedarfs für die S4 zwischen München-Pasing und Eichenau veröffentlicht, nachdem mittlerweile alle Ergebnisse vorliegen?
8. Wie groß ist die in der Prüfung ermittelte Kostenersparnis und wie ändert sich der Nutzen-Kosten-Faktor durch die Reduktion des Ausbaus von vier auf drei Gleise?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 26.09.2014

1. **Inwieweit hält die Staatsregierung die Zusammensetzung der Regionalen Dialogforen für zielführend, nachdem nach Auskunft der Deutschen Bahn laut Geschäftsordnung festgelegt sein soll, dass neben den kommunalen Vertretern der Landkreise, Städte und Gemeinden sowie der Verbände, die von der Bahnstrecke Geltendorf – Memmingen – Lindau tangiert werden, die Mandatsträger des Bundes- und Landtags eingeladen werden, deren Stimmkreise ebenfalls von der Streckenausbaumaßnahme berührt werden, es aber nicht in allen Landtagsstimmkreisen und Bundestagswahlkreisen Abgeordnete aller im Landtag bzw. Bundestag vertretenen Parteien gibt?**

Die Festlegung der Zusammensetzung der Regionalen Dialogforen ist Aufgabe der Deutschen Bahn AG als Bauherr. Der Freistaat Bayern verhält sich in dieser Frage neutral.

2. **Ist der Staatsregierung bekannt, warum nicht auch Regionale Dialogforen oder andere geeignete Foren zwischen Geltendorf und München ausgerichtet werden, nachdem die Elektrifizierung der Strecke auch Auswirkungen bis München hat?**

Zweck der Regionalen Dialogforen ist, im Vorfeld der notwendigen Planfeststellungsverfahren mögliche Fragen und Probleme zu identifizieren und diese nach Möglichkeit im Einvernehmen mit den Betroffenen vorab zu klären. Sofern dies gelingt, kann die Zahl der Einwände bei den Verfahren reduziert und die Verfahrensdauer gestrafft werden.

Im Abschnitt Geltendorf – München sind im Zuge des Projektes „ABS 48“ keine Baumaßnahmen geplant und folglich auch keine Planfeststellungsverfahren nötig. Aus diesem Grund hat die DB AB auf die Einrichtung von Regionalen Dialogforen in diesem Abschnitt verzichtet.

3. Wie sieht der Zielfahrplan für den Fernverkehr zwischen München und Zürich nach Kenntnis der Staatsregierung aus, d. h. wann fahren die sechs Zugpaare und in welchem Takt?

Die geplanten sechs Zugpaare im Schienenpersonenfernverkehr sollen nach Kenntnis der Staatsregierung im 2-Stunden-Takt verkehren. Die Begegnung der Züge ist jeweils zur vollen Stunde in Memmingen und Bregenz vorgesehen, so dass die Züge optimal in die dortigen Anschlussknoten eingebunden sind. Minutengenaue Fahrzeiten sind der Staatsregierung nicht bekannt.

4. Wie sieht der Zielfahrplan für den Nahverkehr zwischen München und Zürich nach Kenntnis der Staatsregierung aus?

Zwischen München und Zürich sind keine durchgehenden Nahverkehrszüge geplant.

5. Was beinhaltet die von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft erarbeitete Verkehrliche Aufgabenstellung (VAst) für die Strecke?

Die Verkehrliche Aufgabenstellung ist eine Projektbeschreibung, die für alle Projektpartner verbindlich ist. Darin sind die verkehrlichen Ziele des Streckenausbaus und die daraus folgenden Infrastrukturausbauten umschrieben.

6. In welcher Form bzw. in welchem verbindlichen Rechtsakt hat der Bund die Übernahme der Mehrkosten im Bundeshaushalt zugesagt (siehe Schriftliche Anfrage Drs. 17/2310; Antwort auf Frage 8)?

Der Bund hat in einem Schreiben des damaligen Bundesministers Dr. Ramsauer an Herrn Ministerpräsident See-

hofer vom 22.03.2014 die Bereitschaft erklärt, für das Projekt zusätzliche Bedarfsplanmittel in Höhe von 113,5 Mio. € einzusetzen. Die Bereitstellung dieser Mittel soll in der Anpassungsvereinbarung (APV) 2014 verbindlich festgeschrieben werden. Die APV ist ein Vertrag, den die Deutsche Bahn AG und der Bund jährlich abschließen, um die Finanzierung von Kostenveränderungen bei Bedarfsplanprojekten zu regeln.

7. Wann werden die Ergebnisse der von Staatsminister Herrmann am 13. Mai erwähnten Prüfung des Infrastrukturbedarfs für die S4 zwischen München-Pasing und Eichenau veröffentlicht, nachdem mittlerweile alle Ergebnisse vorliegen?

Die Ergebnisse der im Rahmen des Optimierungsprozesses durchgeführten Untersuchungen fließen in die jetzt bei der DB zu beauftragenden Planungen für einen dreigleisigen Streckenausbau zwischen Pasing und Eichenau ein. Nach Vorliegen dieser Planungen ist beabsichtigt, über erste Details des Streckenausbaus zu informieren. Ein Zeitpunkt hierzu kann derzeit noch nicht benannt werden.

8. Wie groß ist die in der Prüfung ermittelte Kostenersparnis und wie ändert sich der Nutzen-Kosten-Faktor durch die Reduktion des Ausbaus von vier auf drei Gleise?

Belastbare Aussagen zu Kosten und dem Nutzen-Kosten-Verhältnis lassen sich erst im Rahmen der bei der DB zu beauftragenden Planungen für einen dreigleisigen Streckenausbau zwischen Pasing und Eichenau machen. Ein Zeitpunkt hierzu kann derzeit noch nicht benannt werden.