



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Ruth Müller SPD**
vom 06.08.2019

Bahnverkehr Vilsbiburg – Landshut – München

Im Sinne einer gelingenden Verkehrswende gilt es, die ländlichen Räume an die größeren Städte mit einer engeren Taktung anzuschließen. Die Stadt Vilsbiburg ist Klimakommune und liegt als Mittelzentrum an der Regionalbahnstrecke Landshut – Mühldorf mit einer Verbindung, die in etwa stündlich geht, was aber insbesondere zu Zeiten des Berufsverkehrs nicht ausreicht. Die Stadt Vilsbiburg hat bereits 2013 und 2017 die Notwendigkeit einer umsteigefreien Direktverbindung dargelegt und verschiedene Lösungsvorschläge unterbreitet, so z. B.:

- Koppelung des Vilsbiburger Zuges in Landshut Hbf an die Züge München – Landshut – Passau mit Trennung in Landshut,
- Koppelung in Landshut Hbf an die Züge München – Landshut – Regensburg,
- eigenständige Weiterfahrt des Vilsbiburger Zuges in Landshut nach München Hbf, was für die Fahrgäste ab Landshut zu einem 20-Minuten-Takt führen würde.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Welche der vorgeschlagenen Maßnahmen – auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Elektrifizierung der Strecke Regensburg – Vilsbiburg – Mühldorf – Rosenheim – Brenner in den vordringlichen Bedarf im Bundesverkehrswegeplan aufgestiegen ist – wird weiter verfolgt, um den Zugverkehr im ländlichen Raum auszubauen und attraktiver zu gestalten?
2. Bis wann wird eine der vorgeschlagenen Maßnahmen in die Umsetzung gelangen?
3. Mit welchem finanziellen Aufwand sind die o. g. Maßnahmen durchzuführen?
4. a) Gibt es alternative Konzepte seitens der Staatsregierung, die Verkehrsverbindung aus dem Raum Vilsbiburg nach Landshut, Regensburg und München zu verbessern?
b) Falls ja, welche?

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr

vom 04.09.2019

1. **Welche der vorgeschlagenen Maßnahmen – auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Elektrifizierung der Strecke Regensburg – Vilsbiburg – Mühldorf – Rosenheim – Brenner in den vordringlichen Bedarf im Bundesverkehrswegeplan aufgestiegen ist – wird weiter verfolgt, um den Zugverkehr im ländlichen Raum auszubauen und attraktiver zu gestalten?**
2. **Bis wann wird eine der vorgeschlagenen Maßnahmen in die Umsetzung gelangen?**
3. **Mit welchem finanziellen Aufwand sind die o.g. Maßnahmen durchzuführen?**

Durchgebundene Zugläufe sind nur dann sinnvoll, wenn die Rahmenbedingungen über den gesamten Zuglauf übereinstimmen, etwa

- durchgängig elektrischer oder Dieselsugbetrieb,
- annähernd übereinstimmende Anforderungen an die Fahrzeugkapazitäten, ggf. unter Berücksichtigung von Flügelzugkonzepten (Teilung der Züge),
- im Hinblick auf die Barrierefreiheit gleiche Bahnsteighöhen.

Diese technischen Rahmenbedingungen sind im Hinblick auf die vorgeschlagenen Durchbindungen Vilsbiburg – München Hbf nicht gegeben:

- Dieseltriebzüge müssten über lange Strecken unter Fahrdrat gefahren werden.
- Zwischen Mühldorf und Landshut sind i. d. R. Fahrzeuge mit knapp 150 Plätzen ausreichend, während zwischen Landshut und München 600 und mehr Plätze erforderlich sind.
- Die Bahnsteige sind entsprechend der zwischen dem Freistaat und der DB AG festgelegten Zielbahnsteighöhen zwischen Mühldorf und Landshut 55 cm, zwischen Landshut und München jedoch 76 cm hoch. Aufgrund dieser unterschiedlichen Bahnsteighöhen wäre das Ziel eines an allen Stationen stufenlosen Einstiegs bis auf Weiteres nicht umsetzbar.

Was die Betriebsqualität betrifft, würden Durchbindungen dazu führen, dass Störungen auf der Hauptstrecke unmittelbar Verspätungen auf der eingleisigen Strecke nach Vilsbiburg – Mühldorf zur Folge hätten – mit erheblichen Nachteilen für die nur zwischen Landshut und Vilsbiburg fahrenden Bahnkunden wie auch mit Anschlussverlusten im Knoten Mühldorf. Insbesondere auf stark ausgelasteten Mischverkehrsstrecken wie der Strecke München – Landshut ist es im Hinblick auf die Pünktlichkeit erforderlich, verstärkt auf wenig komplexe und somit robuste Betriebskonzepte zu setzen. Ein Betriebskonzept mit unterschiedlich großen und mit unterschiedlichen Antriebssystemen ausgestatteten Fahrzeugen sowie wiederholtem Vereinigen bzw. Trennen erfüllt diese Anforderung gerade nicht und wird daher im Interesse der Fahrgäste nicht angestrebt.

Für eine zusätzliche Linie Vilsbiburg – Landshut – München bestehen im Übrigen auf dem Abschnitt zwischen Freising und Landeshauptstadt keine verfügbaren Kapazitäten. Für einen Streckenausbau dort gibt es derzeit keine Perspektive.

Auch nach Elektrifizierung der Strecke Landshut – Mühldorf – der Streckenabschnitt Mühldorf – Rosenheim befindet sich nicht im Bedarfsplan Schiene – werden die sehr unterschiedlichen Kapazitätsanforderungen, die unterschiedlichen Bahnsteighöhen sowie die Pünktlichkeitsproblematik im Bereich München – Landshut fortbestehen. Lediglich das Problem des Verbindens unterschiedlicher Antriebstechniken würde dadurch entfallen.

4. a) **Gibt es alternative Konzepte seitens der Staatsregierung, die Verkehrsverbindung aus dem Raum Vilsbiburg nach Landshut, Regensburg und München zu verbessern?**
b) **Falls ja, welche?**

Bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wird im Rahmen der Initiative zur Vervollständigung der Stundentakte das Fahrplanangebot verbessert:

- zusätzliche tägliche Fahrt Landshut ab 22.45 Uhr nach Mühldorf und damit Schließung der abendlichen Taktlücke,

- Montag bis Freitag zusätzliche Frühverbindung Mühldorf ab 04.00 Uhr nach Landshut,
 - an Sonn- und Feiertagen zusätzliche Fahrt Landshut ab 06.37 Uhr nach Mühldorf mit dort allen Anschlüssen,
 - an Samstagen, Sonn- und Feiertagen zusätzliche Fahrt Mühldorf ab 05.30 Uhr nach Landshut und
 - an Sonn- und Feiertagen zusätzliche Fahrt Mühldorf ab 06.30 Uhr nach Landshut.
- Ferner wird die Südostbayernbahn mit finanzieller Unterstützung des Freistaates im Bahnhof Vilsbiburg die Infrastruktur verbessern. Bis voraussichtlich Dezember 2020 soll mit der Realisierung eines Geschwindigkeitsanzeigers am Bahnsteiganfang Gleis 1 von Mühldorf kommend eine abgestufte Einfahrt mit zunächst 60 km/h und erst am Bahnsteig 40 km/h geschaffen werden. Mit der daraus resultierenden schnelleren Bahnhofseinfahrt ist eine Fahrzeitverkürzung von Mühldorf kommend von rund 25 Sekunden möglich. Dies dient zur Verbesserung der Betriebsqualität auf dem Streckenabschnitt Mühldorf – Vilsbiburg.

Im Rahmen der Neuausschreibung des „Liniensterns Mühldorf“ wird der Einsatz von Niederflurfahrzeugen zwingend vorgegeben. Somit wird ab Dezember 2024 am Bahnhof Vilsbiburg ein stufenloser Einstieg in die Züge möglich sein. Im Zusammenspiel mit weiteren bereits barrierefrei ausgebauten Bahnsteigen, wie z. B. in Landshut Süd, Geisenhausen, Neumarkt-St. Veit oder Mühldorf, wird somit zwischen Landshut Hbf und Mühldorf eine vollständig barrierefreie Nutzung der Bahn möglich sein.

Nach Elektrifizierung der Bahnlinie Landshut – Mühldorf werden deutlich spurtstärkere elektrische Regionalzüge eingesetzt werden, sodass dann durch kürzere Reisezeiten und größere Anschlusssicherheit die Bahnnutzung noch attraktiver wird.