



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Inge Aures SPD**
vom 10.09.2020

Stand der Bahn-Elektrifizierung

Ich frage die Staatsregierung:

- | | | |
|-----|---|---|
| 1.1 | Welche Eisenbahnstrecken in Bayern sind elektrifiziert? | 2 |
| 1.2 | Welche Eisenbahnstrecken in Bayern sind nicht elektrifiziert? | 2 |
| 2.1 | Ist es zutreffend, dass lediglich 55 Prozent der gut 3 300 Streckenkilometer in Bayern elektrifiziert sind (in ganz Deutschland dagegen ca. 61 Prozent)? | 2 |
| 2.2 | Ist es zutreffend, dass in den kommenden drei Jahren gerade einmal 167 zusätzliche Streckenkilometer elektrifiziert werden sollen? | 2 |
| 2.3 | Wie soll das Ziel erreicht werden, bis 2025 der Bahnstrecken zu elektrifizieren? | 3 |
| 3.1 | Wie hoch ist der Elektrifizierungsgrad der Eisenbahnstrecken in Bayern? | 2 |
| 3.2 | Wie hoch ist, nach Kenntnis der Staatsregierung, der Elektrifizierungsgrad der Eisenbahnstrecken in Deutschland und der EU? | 2 |
| 4.1 | Wie hat sich der Elektrifizierungsgrad der Eisenbahnstrecken in Bayern in den letzten fünf Jahren entwickelt? | 3 |
| 4.2 | Welche Elektrifizierungen von Eisenbahnstrecken in Bayern sind derzeit konkret geplant? | 3 |
| 4.3 | Plant die Staatsregierung, ein eigenes Programm hierfür aufzulegen? | 3 |
| 5.1 | Welche konkreten Gespräche haben in den letzten fünf Jahren mit der DB oder dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Elektrifizierung der Bahnstrecken in Bayern stattgefunden? | 4 |
| 5.2 | Welche Ergebnisse wurden bei den unter 5.1 genannten Gesprächen erzielt? | 4 |

Hinweis des Landtagsamts: Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr

vom 21.10.2020

Vorbemerkung:

Nach Art. 87e Grundgesetz ist der Bund verantwortlich für die Finanzierung der bundeseigenen Schieneninfrastruktur. Die konkrete Planung und der Bau der Infrastruktur ist Aufgabe der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, sofern es sich nicht um Strecken von nichtbundeseigenen Bahnen (NE) handelt. Die Staatsregierung setzt sich seit Jahren für eine ausreichend finanziell unterlegte Elektrifizierungsoffensive des Bundes auch abseits der Schienenbedarfsplanprojekte ein und drängt auf eine rasche Umsetzung.

1.1 Welche Eisenbahnstrecken in Bayern sind elektrifiziert?

1.2 Welche Eisenbahnstrecken in Bayern sind nicht elektrifiziert?

Die elektrifizierten und nicht elektrifizierten Eisenbahnstrecken sind in der beigefügten Netzkarte für Bayern (Anlage 1) zu entnehmen. Elektrifizierte Strecken sind dabei in Rot eingezeichnet, in den Fenstern befinden sich die beiden Knoten München und Nürnberg. Die Strecke München – Lindau wird hier bereits als elektrifiziert gekennzeichnet, da die Elektrifizierungsmaßnahmen bereits abgeschlossen sind.

2.1 Ist es zutreffend, dass lediglich 55 Prozent der gut 3 300 Streckenkilometer in Bayern elektrifiziert sind (in ganz Deutschland dagegen ca. 61 Prozent)?

3.1 Wie hoch ist der Elektrifizierungsgrad der Eisenbahnstrecken in Bayern?

3.2 Wie hoch ist, nach Kenntnis der Staatsregierung, der Elektrifizierungsgrad der Eisenbahnstrecken in Deutschland und der EU?

Nach der letzten Erhebung des Statistischen Bundesamtes sind in Deutschland von 38466 Kilometern Streckenlänge des öffentlichen Schienennetzes 20736 Kilometer elektrifiziert. Das entspricht einem Anteil von knapp 54 Prozent. In Bayern sind von 6427 Kilometern Streckenlänge 3301 Kilometer elektrifiziert, was einem Anteil von 51 Prozent entspricht. Die Zahlen sind vom Stichtag 31.12.2015 und werden nur alle fünf Jahre erfasst. Sie umfassen sowohl Strecken der Deutschen Bahn als auch Strecken der nicht bundeseigenen Bahnen.

Zum Elektrifizierungsgrad auf den Eisenbahnstrecken der Europäischen Union verfügt die Staatsregierung über keine validen Zahlen einer offiziellen Stelle.

2.2 Ist es zutreffend, dass in den kommenden drei Jahren gerade einmal 167 zusätzliche Streckenkilometer elektrifiziert werden sollen?

Es wird davon ausgegangen, dass sich die Frage auf das bayerische Streckennetz bezieht. Im bayerischen Bahnnetz soll in den kommenden drei Jahren bei folgenden Streckenabschnitten der elektrische Betrieb aufgenommen werden:

- Geltendorf – Lindau mit einer Streckenlänge von ca. 155 Kilometern (davon 105 im Freistaat);
- Ulm – Lindau (meist zweigleisig) mit einer Streckenlänge von 127 Kilometern (davon sieben im Freistaat);
- Pfronten-Steinach – Landesgrenze nach Österreich mit einer Streckenlänge von über einem Kilometer;
- Lindau-Aeschach – Lindau (Inselbahnhof) mit einer Streckenlänge von über einem Kilometer.

Neben den Bauprojekten laufen im bayerischen Bahnnetz in den nächsten drei Jahren eine Vielzahl von Planungen für Streckenelektrifizierungen, die aktuell eine Streckenlänge von rund 700 Kilometern umfassen. Mit Planungsaufträgen für weitere Elektrifizierungen im deutlich dreistelligen Kilometerbereich ist in den nächsten Monaten zu rechnen.

2.3 Wie soll das Ziel erreicht werden, bis 2025 der Bahnstrecken zu elektrifizieren?

Mutmaßlich nimmt die Fragestellerin auf das Ziel im Koalitionsvertrag der Bundesregierung Bezug, 70 Prozent des Streckennetzes zu elektrifizieren. Die Staatsregierung unterstützt dies im Rahmen der in der Vorbemerkung dargelegten Zuständigkeiten.

4.1 Wie hat sich der Elektrifizierungsgrad der Eisenbahnstrecken in Bayern in den letzten fünf Jahren entwickelt?

Der Elektrifizierungsgrad der Eisenbahnstrecken in Bayern hat sich in den letzten fünf Jahren um rund zweieinhalb Prozentpunkte erhöht. Mit der zweigleisigen Neubaustrecke von Ebensfeld bis zur Landesgrenze nach Thüringen und der ebenfalls zweigleisigen Neufahrner Gegenkurve sind in den letzten fünf Jahren ca. 100 Kilometer elektrifizierte Gleise neu hinzugekommen.

4.2 Welche Elektrifizierungen von Eisenbahnstrecken in Bayern sind derzeit konkret geplant?

Mit den im aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) enthaltenen überregionalen Eisenbahnstreckenausbaumaßnahmen plant der Bund folgende Strecken zu elektrifizieren:

- die Ausbaustrecke (ABS) Nürnberg – Marktredwitz – Hof / Grenze D/CZ (– Prag) (sog. Franken-Sachsen-Magistrale);
- die ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling (sog. Ostkorridor Süd);
- die ABS München – Mühldorf – Freilassing/Burghausen;
- die ABS Nürnberg – Schwandorf – Furth im Wald – Grenze D/CZ (sog. Metropolenbahn);
- die ABS Landshut – Mühldorf.

Die Staatsregierung hat darüber hinaus im Rahmen der Bayerischen Elektromobilitätsstrategie Schiene (BESS) sieben regionale Strecken/Netze im Freistaat identifiziert, bei denen ebenfalls ein hoher Bedarf und Nutzen für eine Elektrifizierung besteht. Es handelt sich dabei um:

- die Strecke Aschaffenburg – Miltenberg inkl. Hafenbahn Aschaffenburg;
- die Strecke Ebersberg – Wasserburg a. Inn;
- das Oberlandnetz mit den drei Teilstrecken Holzkirchen – Lenggries, Schafflach – Tegernsee und Holzkirchen – Bayrischzell;
- die Strecke Simmelsdorf-Hüttenbach – Neunkirchen am Sand;
- die Strecke Kaufering – Landsberg a. Lech;
- die Strecke Markt Erlbach – Siegersdorf;
- die Strecke Neu-Ulm – Memmingen – Kempten inklusive der Stichstrecke Senden – Weißenhorn.

Einen Teil der Strecken sowie weitere für den Güterverkehr bedeutende Strecken hat die Staatsregierung beim Bund für das Ausbauprogramm „Elektrische Güterbahn“ gemeldet, über dessen Auswahl noch nicht entschieden wurde.

Die Staatsregierung wird nach Entscheidung des Bundes zu diesem Programm die Bayerische Elektromobilitätsstrategie Schiene aktualisieren und dabei auch jene Strecken bewerten, die seit Erstellung der Strategie aus dem BVWP 2030 entfernt worden sind, wie beispielsweise die Oberfrankenachse.

4.3 Plant die Staatsregierung, ein eigenes Programm hierfür aufzulegen?

Es wird grundsätzlich auf die Vorbemerkung verwiesen. Strategiebezogen ist die vorher aufgeführte Bayerische Elektromobilitätsstrategie Schiene die Grundlage für die Staatsregierung. Nachdem der Bund kein eigenes Elektrifizierungsprogramm für hauptsächlich im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) genutzte Strecken installiert, sondern die Finanzierung über das in den kommenden Jahren stark ansteigende Bundes-GVFG-Programm abwickeln möchte, obliegt der Staatsregierung, die hierfür notwendige Ko-finanzierung und Planungsfinanzierung darzustellen.

5.1 Welche konkreten Gespräche haben in den letzten fünf Jahren mit der DB oder dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Elektrifizierung der Bahnstrecken in Bayern stattgefunden?

Es hat eine Vielzahl an politischen und fachlichen Gesprächen zu dieser Thematik auf allen Ebenen stattgefunden, sei es zu konkreten Projekten oder zum allgemeinen Investitionsbedarf bei der Streckenelektrifizierung im Freistaat. Neben der bilateralen Behandlung mit dem Bund bzw. der DB hat die Staatsregierung die Thematik auch immer wieder bei den jeweiligen Verkehrsministerkonferenzen und den zugehörigen Arbeitskreisen forciert und beim Bund konstruktive Lösungsansätze eingefordert.

Mit den zuständigen Stellen der DB in Bayern hat darüber hinaus eine Vielzahl von Gesprächen zur konkreten Umsetzung von Elektrifizierungsprojekten in Bayern stattgefunden.

Die Gespräche werden nicht systematisch oder projektbezogen erfasst. Die erbetenen Informationen liegen daher nicht vor.

5.2 Welche Ergebnisse wurden bei den unter 5.1 genannten Gesprächen erzielt?

Die Staatsregierung hat Anteil daran, dass im Koalitionsvertrag auf Bundesebene das Thema „Streckenelektrifizierungen“ bzw. „E-Mobilität auf der Schiene“ breiten Niederschlag gefunden und der Bund nunmehr sein Elektrifizierungsprogramm mit dem Titel „Bund für Elektrifizierungen“ aufgelegt hat. Zudem haben überdurchschnittlich viele bayerische Elektrifizierungsprojekte im Bedarfsplan des Bundesverkehrswegeplans Berücksichtigung gefunden. Auch das Investitionsbeschleunigungsgesetz, das eine vereinfachte und damit schnellere Realisierung von Elektrifizierungsprojekten vorsieht, geht auf eine bayerische Forderung zurück. Die Staatsregierung hat darüber hinaus erreicht, dass mit den Ausbauprojekten Hof – Regensburg – Obertraubling und München – Mühldorf – Freilassing/Burghausen zwei große Elektrifizierungsprojekte im Freistaat vom Bund als Pilotprojekte für Maßnahmengesetze vorgesehen worden sind.

Als Ergebnis der Gespräche mit der DB wurden bereits zwei konkrete Planungsaufträge des Freistaates für die Elektrifizierung der Strecke Wasserburg – Ebersberg und der Strecken des Oberlandnetzes vergeben.



- Ebene Streckennetz/Grundkarte**
- mehrgleisige Strecke / elektrifiziert
 - - - eingleisige Strecke / elektrifiziert
 - - - - - eingleisige Strecke (NE)
 - Betriebsstellenart: Abzw, Üst / Bk / Bf, Bft
 - Standort Stw mechanisch / elektromechanisch
 - Standort RSTW / ferngesteuert / ferngestellt
 - Standort ESTW / ESTW UZ ortsbetrieben / ESTW - UZ BZ-bed.ent
 - Standort Zugleitbetrieb
 - Anst./Awanst
 - Bamberg örtlich besetzte Betriebsstelle
 - Hamlet unbesetzte Betriebsstelle
 - Haltepunkt

- Elektrifizierte Strecken
15 kV / 16 2/3 Hz
- andere Stromsysteme

Die Inhalte der Karte dienen nur zu Informationszwecken. Für die Aktualität wird keine Gewähr übernommen. Weiterverteilung nur mit Zustimmung des Erstellers.

DB Netze	erstellt	Ehrenreich
	bearbeitet	
	geprüft	
	Datum	22.09.2020
Bearbeitungsvermerk:		
Übersichtskarte Regionalbereich Süd		
Netzfahrplan Trassenkonstruktion		