



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Markus Büchler BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
vom 10.03.2021

Bahn-Elektrifizierungsprogramm des Bundes in Bayern

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat am 03.03.2021 die Fortentwicklung seines Anfang 2019 aufgelegten Elektrifizierungsprogramms für die Schiene vorgestellt. Demnach soll keine Strecke in Bayern nach dem Programm „Elektrische Güterbahn“ elektrifiziert werden. Über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sollen in Bayern nur neue S-Bahn-Strecken finanziert werden.

Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) hatte zehn Strecken beim BMVI für das Programm „Elektrische Güterbahn“ angemeldet:

- Mühldorf – Wasserburg – Rosenheim (Oberbayern),
- Traunstein – Garching/Traunreut (Oberbayern),
- Rohrbach – Wolnzach (Oberbayern),
- Mühldorf – Simbach (Niederbayern/Oberbayern),
- Weiden – Neukirchen bei Sulzbach-Rosenberg (Oberpfalz),
- Hochstadt-Marktzeuln – Oberkotzau (Oberfranken),
- Neustadt (Aisch) – Steinach – Rothenburg o. d. Tauber (Mittelfranken),
- Aschaffenburg Hbf. – Miltenberg (Unterfranken),
- Augsburg – Buchloe (Schwaben),
- Neu-Ulm – Memmingen (Schwaben).

Ich frage die Staatsregierung:

1. Wie beurteilt die Staatsregierung die Tatsache, dass das BMVI keine der zehn vom StMB angemeldeten Strecken für das Programm „Elektrische Güterbahn“ berücksichtigt hat? 2
2. Welche Elektrifizierungsperspektiven für diese zehn Strecken sieht die Staatsregierung? 2
3. Wie beurteilt die Staatsregierung die Tatsache, dass das BMVI nur neue S-Bahn-Strecken in Bayern über das GVFG zu finanzieren plant? 2
4. Welche zu elektrifizierenden Strecken plant die Staatsregierung für das GVFG-Bundesprogramm anzumelden? 2

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 25.03.2021

- 1. Wie beurteilt die Staatsregierung die Tatsache, dass das BMVI keine der zehn vom StMB angemeldeten Strecken für das Programm „Elektrische Güterbahn“ berücksichtigt hat?**

Die Staatsregierung bedauert, dass in diesem neuen Elektrifizierungs-Sonderprogramm des Bundes keine Strecke in Bayern bzw. mit direkter Auswirkung auf Bayern berücksichtigt werden konnte.

- 2. Welche Elektrifizierungsperspektiven für diese zehn Strecken sieht die Staatsregierung?**

Die Chancen für eine zeitnahe Elektrifizierung ist mit dieser Entscheidung des für die bundeseigene Schieneninfrastruktur gemäß Grundgesetz zuständigen Bundes für die meisten dieser Projekte gesunken. Für manche der Strecken mit hohem Nahverkehrs-nutzen wird die Staatsregierung jedoch versuchen, alternativ eine Elektrifizierung über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)-Bundesprogramm mit finanzieller Beteiligung des Freistaates zu erreichen. Parallel dazu wird die Staatsregierung darauf drängen, dass der Bund die Bewertungsparameter für Strecken mit Güterverkehrsnutzen und Resilienz Wirkung für kommende Sonderprogramme modifiziert, um auch für solche Maßnahmen eine größere Wirtschaftlichkeitsperspektive zu eröffnen.

- 3. Wie beurteilt die Staatsregierung die Tatsache, dass das BMVI nur neue S-Bahn-Strecken in Bayern über das GVFG zu finanzieren plant?**

Diese Aussage widerspricht sowohl dem Kenntnisstand der Staatsregierung als auch dem Gesetzesinhalt.

- 4. Welche zu elektrifizierenden Strecken plant die Staatsregierung für das GVFG-Bundesprogramm anzumelden?**

Die Staatsregierung hat mit der im Jahr 2018 beschlossenen Bayerischen Elektromobilitätsstrategie Schiene (BESS) erstmals Strecken festgelegt, die für sie jenseits der Elektrifizierungsvorhaben im Bedarfsplan Schiene oberste Priorität haben.

Nach der Entscheidung des Bundes über die Projekte des Programms „Elektrische Güterbahn“ strebt die Staatsregierung an, für alle diese damals priorisierten Strecken eine Anmeldung fürs GVFG-Bundesprogramm und damit im Ergebnis eine Elektrifizierung zu erreichen. Davon ausgenommen ist – mangels Schienenpersonennahverkehr – der Anschluss der Hafenbahn Aschaffenburg an das DB-Bestandsnetz. Für die Elektrifizierung der Filzenexpress-Strecke zwischen Ebersberg und Wasserburg könnte evtl. auch eine Finanzierung über die Länderquote Bayern der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) Anlage 8.7 in Betracht kommen.

Die Staatsregierung hat gemeinsam mit dem Land Baden-Württemberg Anfang 2021 das länderübergreifende Ausbauprojekt „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ beim Bund für eine Förderung aus dem GVFG-Bundesprogramm angemeldet. Dieses enthält unter anderem die Elektrifizierungen der Strecken zwischen Neu-Ulm und Kempten sowie zwischen Senden und Weißenhorn und den bayerischen Streckenanteil der Brenzbahn zwischen Ulm und Aalen.

Die Elektrifizierung der Schnaittachtalbahn zwischen Neunkirchen am Sand und Simmelsdorf-Hüttenbach ist Teilmaßnahme des Nürnberger S-Bahn-Ausbauprojekts „Sektor Nordost“. Für das Ausbauprojekt wird die Staatsregierung 2021 der DB Netz AG den Planungsauftrag mit dem Ziel erteilen, dieses ebenfalls als Gesamtprojekt für das GVFG-Bundesprogramm anzumelden. Darin enthalten ist auch die Elektrifizierung des Abschnitts zwischen Hersbruck rechts der Pegnitz und Pommelsbrunn.

Ebenfalls für eine Anmeldung fürs GVFG-Bundesprogramm vorgesehen sind die in BESS priorisierten Elektrifizierungen Aschaffenburg – Miltenberg, Oberlandnetz (Holzkirchen – Lenggries, Schaftlach – Tegernsee und Holzkirchen – Bayrischzell) sowie Markt Erlbach – Siegelstorf. Die Verbindung nach Markt Erlbach soll im Rahmen des vom Freistaat geschaffenen Ausbauprogramms S-Bahn Nürnberg auf die verkehrlich, baulich und wirtschaftlich sinnvolle Lösung untersucht werden. Bei der ebenfalls in BESS berücksichtigten Stichstrecke zwischen Kaufering und Landsberg a. Lech untersucht die Staatsregierung aktuell im Rahmen des Programms Bahnausbau Region München, wie das Betriebskonzept nach der Elektrifizierung ausgestaltet werden soll.

Die Staatsregierung nimmt die Entscheidungen des Bundes zu den Elektrifizierungsprojekten des damaligen potenziellen Bedarfs im aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) und des Programms „Elektrische Güterbahn“ zum Anlass, um die BESS in diesem Jahr zu aktualisieren und gegebenenfalls weitere Streckenelektrifizierungen zu priorisieren, die je nach Streckencharakter dann auch im Hinblick auf eine Anmeldung zum GVFG-Bundesprogramm betrachtet werden sollen.