

Schriftliche Anfragen

des Abgeordneten **Dr. Martin Runge**

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

vom 01.12.2008

Ausbau der Bahnstrecke München – Mühldorf – Freilassing I

Der Ausbau der Bahnstrecke München – Mühldorf – Freilassing gilt seit vielen Jahren, ja Jahrzehnten als eines der dringlichsten Projekte der Verkehrsinfrastruktur in Bayern. Insbesondere die Industrieunternehmen im Chiemdrieeck brauchen eine bessere Schienenanbindung. Gleichzeitig ist die Strecke wesentlicher Bestandteil der europäischen West-Ost-Trasse Paris – München – Wien – Bratislava/Budapest.

Im Bundesverkehrswegeplan 2003 sind wesentliche Bauabschnitte auf der Ausbaustrecke München – Mühldorf im Vordringlichen Bedarf enthalten. In der Darstellung zur „Rahmenvereinbarung über das 10-Jahres-Entwicklungskonzept für den Schienenverkehr im Freistaat Bayern“ zwischen der DB AG und dem Freistaat vom September 2003 ist der „Ausbau der Strecke München – Mühldorf – Freilassing (2-gleisiger Ausbau mit Elektrifizierung)“ als „eine einvernehmlich als prioritär eingestufte Maßnahme“ und als „TOP-Projekt“ enthalten. Allerdings heißt es dort auch, dass das Projekt „finanziell nicht mehr abgesichert“ sei, sodass der „konkretisierte Zeitplan durch eine Absichtserklärung ersetzt“ hätte werden müssen.

Mittlerweile gibt es weitere Hinweise darauf, dass die Realisierung des Projektes in immer fernere Zukunft verschoben wird. So wurden unlängst die Projektkosten, in den 90er Jahren auf 800 Millionen Euro beziffert, mit gut 2,8 Milliarden Euro angegeben. Auch wurde bekannt, dass der Bund bis zum Jahr 2020 lediglich für einen der vier vorgesehenen Begegnungsabschnitte, die vorab bis 2016 fertiggestellt werden sollten, Mittel bereitstellt. Nach Angabe der Bundesregierung sei jetzt frühestens im Jahr 2022 mit Beginn der Baumaßnahmen zum Gesamtausbau der Strecke zu rechnen.

Das Verschieben des Ausbauvorhabens um weitere Jahrzehnte halten wir aus verkehrspolitischer und verkehrswirtschaftlicher Warte für nicht hinnehmbar. Auch ist die oben angeführte Explosion bei den Kostenangaben in der oben angeführten Größenordnung nicht plausibel.

Zwar sind in der Tat die Bau-, die Rohstoff- und die Energiekosten in den letzten Jahren massiv angestiegen, haben sich allein 2007 die Baupreisindizes in Deutschland um etwa 7 Prozent erhöht. 2,8 Milliarden Euro für den Ausbau der 135 Kilometer langen Strecke von München nach Freilassing,

der größte Teil davon nur Erweiterung auf Doppelspur und Elektrifizierung, scheinen aber viel zu hoch gegriffen, nimmt man die Kosten/Kostenansätze für zuletzt fertiggestellt oder im Bau befindliche Strecken zum Maßstab (z.B. vierspuriger Ausbau Olching – Augsburg ca. 13 Millionen Euro je Kilometer). Hier scheinen dann wohl andere Maßnahmen noch in das Projekt München – Mühldorf – Freilassing hineingerechnet worden sein, wie der Ausbau des Bahn-Südringes in München, der viergleisige Ausbau zwischen Moosach und Neufahrn oder der Erdinger Ringschluss einschließlich der Walpertskirchener Spange.

In diesem Zusammenhang bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche Initiativen hat die Staatsregierung bis zum Oktober 2008 und seit dem Oktober 2008 ergriffen, um das Vorhaben Ausbau der Strecke München – Mühldorf – Freilassing zu beschleunigen bzw. um der vom Bund ausgehenden „Entschleunigung“ entgegenzuwirken?
2. Bis zu welchem Zeitpunkt war der Ausbau der Strecke München – Mühldorf – Freilassing (2-gleisiger Ausbau mit Elektrifizierung) „finanziell abgesichert“, wo war dies festgelegt/beschlossen?
3. Hat sich der „interne Lenkungsreis“ zwischen Staatsregierung und der DB AG, so wie er in der Darstellung zur „Rahmenvereinbarung über das 10-Jahres-Entwicklungskonzept für den Schienenverkehr im Freistaat Bayern“ zwischen der DB AG und dem Freistaat vom September 2003 angekündigt war, bislang schon mit dem Projekt Ausbau der Strecke München – Mühldorf – Freilassing befasst und, wenn ja, mit welchem Ergebnis?
4. Welche Aussichten bestehen nach Einschätzung der Staatsregierung, dass die erhöhten Mittelansätze für Verkehrsprojekte aufgrund der Mehreinnahmen aus der LKW-Maut und der zusätzlichen Mittel aus dem Maßnahmenpaket der Bundesregierung für Wachstum und Beschäftigung, mit deren Hilfe laut Bundesverkehrsminister Tiefensee „die wichtigsten Vorhaben beschleunigt und die dringendsten Neubaustrecken realisiert werden“ sollen, in Teilen auch dem Vorhaben Ausbau der Strecke München – Mühldorf – Freilassing zugutekommen?
5. Sieht die Staatsregierung den Bau von Erdinger Ringschluss/Walpertskirchener Spange gefährdet durch die Verzögerungen beim Ausbau der Strecke München – Mühldorf – Freilassing?
6. Wie hat sich nach Kenntnis der Staatsregierung das Güterverkehrsaufkommen auf der Schiene zwischen dem Chiemdrieeck und München bis Oktober 2008 und seit Oktober 2008 entwickelt?

Ausbau der Bahnstrecke München – Mühldorf – Freilassing II

Der Ausbau der Bahnstrecke München – Mühldorf – Freilassing gilt seit vielen Jahren, ja Jahrzehnten als eines der dringlichsten Projekte der Verkehrsinfrastruktur in Bayern. Insbesondere die Industrieunternehmen im Chemiedreieck brauchen eine bessere Schienenanbindung. Gleichzeitig ist die Strecke wesentlicher Bestandteil der europäischen West-Ost-Trasse Paris – München – Wien – Bratislava/Budapest.

Im Bundesverkehrswegeplan 2003 sind wesentliche Bauabschnitte auf der Ausbaustrecke München – Mühldorf im Vordringlichen Bedarf enthalten. In der Darstellung zur „Rahmenvereinbarung über das 10-Jahres-Entwicklungskonzept für den Schienenverkehr im Freistaat Bayern“ zwischen der DB AG und dem Freistaat vom September 2003 ist der „Ausbau der Strecke München – Mühldorf – Freilassing (2-gleisiger Ausbau mit Elektrifizierung)“ als „eine einvernehmlich als prioritär eingestufte Maßnahme“ und als „TOP-Projekt“ enthalten. Allerdings heißt es dort auch, dass das Projekt „finanziell nicht mehr abgesichert“ sei, sodass der „konkretisierte Zeitplan durch eine Absichtserklärung ersetzt“ hätte werden müssen.

Mittlerweile gibt es weitere Hinweise darauf, dass die Realisierung des Projektes in immer fernere Zukunft verschoben wird. So wurden unlängst die Projektkosten, in den 90er Jahren auf 800 Millionen Euro beziffert, mit gut 2,8 Milliarden Euro angegeben. Auch wurde bekannt, dass der Bund bis zum Jahr 2020 lediglich für einen der vier vorgesehenen Begegnungsabschnitte, die vorab bis 2016 fertiggestellt werden sollten, Mittel bereitstellt. Nach Angabe der Bundesregierung sei jetzt frühestens im Jahr 2022 mit Beginn der Baumaßnahmen zum Gesamtausbau der Strecke zu rechnen.

Das Verschieben des Ausbauvorhabens um weitere Jahrzehnte halten wir aus verkehrspolitischer und verkehrswirtschaftlicher Warte für nicht hinnehmbar. Auch ist die oben angeführte Explosion bei den Kostenangaben in der oben angeführten Größenordnung nicht plausibel.

Zwar sind in der Tat die Bau-, die Rohstoff- und die Energiekosten in den letzten Jahren massiv angestiegen, haben sich allein 2007 die Baupreisindizes in Deutschland um etwa 7 Prozent erhöht. 2,8 Milliarden Euro für den Ausbau der 135 Kilometer langen Strecke von München nach Freilassing, der größte Teil davon nur Erweiterung auf Doppelspur und Elektrifizierung, scheinen aber viel zu hoch gegriffen, nimmt man die Kosten/Kostenansätze für zuletzt fertiggestellt oder im Bau befindliche Strecken zum Maßstab (z.B. vierspuriger Ausbau Olching – Augsburg ca. 13 Millionen Euro je Kilometer). Hier scheinen dann wohl andere Maßnahmen noch in das Projekt München – Mühldorf – Freilassing hineingerechnet worden sein, wie der Ausbau des Bahn-Südringes in München, der viergleisige Ausbau zwischen Moosach und Neufahrn oder der Erdinger Ringschluss einschließlich der Walpertskirchener Spange.

In diesem Zusammenhang bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wann wird nach Kenntnis der Staatsregierung begonnen mit den Baumaßnahmen zum Begegnungsabschnitt

Ampfing – Mühldorf und wann sollen diese Baumaßnahmen fertiggestellt sein?

2. Wann wird nach Kenntnis der Staatsregierung begonnen mit den Baumaßnahmen zum Begegnungsabschnitt Mühldorf – Tüßling und wann sollen diese Baumaßnahmen fertiggestellt sein?
3. Wann wird nach Kenntnis der Staatsregierung begonnen mit den Baumaßnahmen zum Begegnungsabschnitt Markt Schwaben – Hörlkofen und wann sollen diese Baumaßnahmen fertiggestellt sein?
4. Wann wird nach Kenntnis der Staatsregierung begonnen mit den Baumaßnahmen zum Begegnungsabschnitt Obergeislbach – Dorfen und wann sollen diese Baumaßnahmen fertiggestellt sein?
5. Mit welchen Kosten wird nach Kenntnis der Staatsregierung für die Realisierung der o.g. vier Maßnahmen gerechnet?
6. Beabsichtigt die Staatsregierung, dass sich Bayern mit freistaatlichen Mitteln an der Finanzierung einer der o.g. Maßnahmen beteiligt, weil diese ggf. auch dem Schienen-Personenahverkehr zugutekommen, und, wenn ja, in welcher Größenordnung und aus welchen Programmen (GVFG-, FAG-, Regionalisierungsmittel, reguläre Haushaltsmittel etc.)?
7. Mit welchen Kosten wird nach Kenntnis der Staatsregierung für den vorgesehenen viergleisigen Ausbau zwischen München-Riem und Markt Schwaben gerechnet?
8. Mit welchen Kosten wird nach Kenntnis der Staatsregierung für den vorgesehenen zweigleisigen Ausbau (mit Elektrifizierung) zwischen Markt Schwaben und Mühldorf und mit welchen Kosten wird für den vorgesehenen zweigleisigen Ausbau (mit Elektrifizierung) zwischen Mühldorf und Freilassing gerechnet?

Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

vom 19.01.2009

Anfrage I:

Zu 1.:

Die Staatsregierung hat sich gegenüber dem ausschließlich zuständigen Bund massiv für den Ausbau dieser wichtigen Schienenverbindung eingesetzt. In zahlreichen Schreiben an den Bundesverkehrsminister wurde die Realisierung insbesondere der vordringlichen Maßnahmen für eine bessere Anbindung des Chemiedreiecks gefordert. Zuletzt wurde eine Finanzierung aus den beiden Konjunkturpaketen verlangt. Immerhin konnte erreicht werden, dass der Doppelspurabschnitt Mühldorf – Tüßling in das erste Konjunkturpaket der Bundesregierung aufgenommen wurde. Darüber hinaus fordert die Staatsregierung seit Jahren auf verschiedenen Ebe-

nen, beispielsweise im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz und über den Bundesrat, die Bundesmittel für den Aus- und Neubau von Schieneninfrastruktur zu erhöhen und zu verstetigen, sowie Vorratsplanungen zu ermöglichen.

Zu 2.:

Die Finanzierung von Projekten des Bundesverkehrswegeplans wird von der DB im Einvernehmen mit dem Bund in Mehrjahresplänen festgelegt. Diese Finanzierungspläne können allerdings jederzeit geändert werden, ohne dass das StM-WIVT hierauf Einfluss hätte oder auch nur in Kenntnis gesetzt würde. Die Frage kann daher letztlich nur vom Bund oder der DB beantwortet werden.

Zu 3.:

Bei Projekten des Bundesverkehrswegeplans können in diesem Lenkungsreis ausschließlich Informationen ausgetauscht werden, da die Staatsregierung keinen unmittelbaren Einfluss auf die Umsetzung hat. Beschlüsse hätten keine Wirkung. Die Staatsregierung hat gegenüber der DB jedoch nie einen Zweifel daran gelassen, dass es sich um ein Projekt von höchster Priorität handelt.

Zu 4.:

Wie bereits in der Antwort auf Frage 1 dargestellt, wird der Abschnitt Mühldorf – Tüßling aus dem ersten Konjunkturpaket finanziert. Nach diesseitigem Kenntnisstand soll der Ausbau Freilassing – Grenze aus den Mautmehreinnahmen finanziert werden. Für das zweite Konjunkturpaket wurden insbesondere die weiteren Doppelspurabschnitte Markt Schwaben – Hörlkofen und Obergeislbach – Dorfen, die vorgezogene Elektrifizierung bis Burghausen und die Einleitung der Planungen für die gesamte Strecke gefordert. Die Aussichten für eine Aufnahme in das Programm lassen sich derzeit noch nicht zuverlässig abschätzen.

Zu 5.:

Nein. Die von der Staatsregierung eingeleiteten Planungen befinden sich im Zeitplan. Auch hier ist allerdings eine Komplementärfinanzierung aus Bundesmitteln unabdingbar.

Zu 6.:

Die Staatsregierung verfügt nicht über eine umfassende Statistik zu diesem Thema. Insgesamt wird aber von einem steigenden Aufkommen und weiteren Zuwächsen in den nächsten Jahren ausgegangen.

Anfrage II:

Zu 1.:

Mit dem Bau des Abschnitts Ampfing – Mühldorf wurde im Jahr 2008 begonnen. Die Inbetriebnahme ist für 12/2010 vorgesehen.

Zu 2.:

Bevor mit dem Bau begonnen werden kann, ist ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen, dessen Dauer sich nicht mit Sicherheit vorher abschätzen lässt. Mit einer Inbetriebnahme des Abschnitts Mühldorf – Tüßling wird im Jahr 2015 gerechnet.

Zu 3. und 4.:

Die Fragen werden wegen des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet:

Die Finanzierung dieser beiden Begegnungsabschnitte aus Bundesmitteln ist noch nicht sichergestellt. Wir haben dies wiederholt gegenüber dem Bund gefordert, vgl. auch die Antwort zu Anfrage I, Frage 1. Aus Sicht des Freistaats ist eine Fertigstellung bis 2015 erforderlich.

Zu 5.:

Es wird insgesamt von Kosten in Höhe von rund 500 Mio. € ausgegangen. Genauere Schätzungen sollten gegebenenfalls bei der DB Netz AG erfragt werden.

Zu 6.:

Nein. Für den Ausbau ist ausschließlich der Bund zuständig. Dementsprechend gibt es auch keine entsprechenden Haushaltsansätze für eine Finanzierung aus Landesmitteln.

Zu 7.:

Für den Ausbau von Berg am Laim bis Markt Schwaben ist eine Bezifferung der Kosten nach dem derzeitigen Planungsstand noch nicht möglich. Belastbare Aussagen werden nicht vor Mitte des Jahres möglich sein. Der viergleisige Ausbau wäre aus GVFG (S-Bahn-Anteil) und BSchwAG § 8 Abs. 1 (Fernbahnanteil ABS 38) zu finanzieren.

Zu 8.:

Der Staatsregierung liegt insoweit keine genaue Kostenzuweisung vor. Genauere Auskünfte kann gegebenenfalls die DB Netz AG geben.