



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Dr. Simone Strohmayr SPD**
vom 22.06.2021

Deutschlandtakt II

Ich frage die Staatsregierung:

1. a) Inwiefern nimmt der Freistaat Einfluss auf Ausbau und Entwicklung der Schieneninfrastruktur in Bayern, auch wenn der Bund für die Finanzierung der bundeseigenen Infrastruktur grundsätzlich zuständig ist? 2
- b) Inwiefern investiert der Freistaat dabei eigene Mittel? 2
- c) Ist die Staatsregierung bereit, zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe insbesondere im Abschnitt Augsburg Hbf – Augsburg-Hochzoll – Friedberg – Aichach konkret eine fundierte Untersuchung aller von Fachleuten bereits vorliegenden Vorschläge für infrastrukturelle Verbesserungen vom Bund einzufordern bzw. diesbezüglich auch selbst Untersuchungen zu veranlassen? 2
2. a) Plant die Staatsregierung bezüglich der Strecke München – Buchloe und damit zusammenhängend für den Knoten Geltendorf, im Rahmen der geplanten Erhöhung der Gleiskapazität, einen vorläufig nur dreigleisigen Ausbau (im Teilabschnitt München-Pasing – Buchenau), obwohl Fachleute eindringlich für einen sofortigen viergleisigen Ausbau plädieren, um Fernverkehr, Regionalverkehr (München – Lindau und München – Allgäu), Vorortverkehr (München – Buchloe), S-Bahn und geplante Express-S-Bahn in jeweils bedarfsgerechten Taktlagen abwickeln zu können? 3
- b) Stimmt die Staatsregierung zu, dass die offensichtlichen Probleme adäquater Taktlagen im Knoten Geltendorf, die über die Ammerseebahn wiederum erhebliche Auswirkungen auf die Nahverkehrsbedienungen sowohl im Landkreis Aichach-Friedberg als auch im westlichen Ammerseeraum haben, mit einem viergleisigen Ausbau zwischen München-Pasing und Blumenau erheblich leichter und besser gelöst werden könnten? 3
- c) Ist die Staatsregierung vor diesem Hintergrund bereit, ihre Festlegung auf den zunächst nur dreigleisigen Ausbau nochmals zu überdenken? 3
3. a) Ist der Staatsregierung bekannt, dass insbesondere die Räume Mering und Kissing starke Einwohnerzuwächse, spezifisch durch eine wachsende Zahl von München-Pendlern, aufweisen und deshalb Status-quo-Zahlen möglicherweise keine hinreichende Planungsgrundlage für ein künftiges Fahrplanangebot darstellen? 3
- b) Ist der Staatsregierung weiterhin bewusst, dass die als Ersatz angebotene und geplante Regional-S-Bahn, die vorwiegend der Verbesserung von Kapazitäten und Fahrzeiten im heutigen S-Bahnbereich dienen sollen, für die Fahrtbeziehung von München nach Mering, Kissing, Augsburg-Hochzoll und Augsburg Hbf infolge der zahlreichen Unterwegshalte gegenüber der Regionalexpresslinie erheblich verlängerte Fahrzeiten aufweisen wird und deshalb keinen Ersatz für eine Verlängerung des 30-Minuten-Takts dieser Linie darstellen kann? 4
- c) Ist die Staatsregierung daher bereit, diese Verdichtung im Lichte erwartbarer Pendlerzahlen nochmals zu prüfen? 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.

4. a) Teilt die Staatsregierung die Auffassung, dass vom Bund eine geänderte Planungs- und Bewertungsgrundlage mit einer deutlichen Verlagerung von Güterzügen auf den Alternativkorridor einzufordern ist, da aus Sicht des Bundes die Überlegung, den Raum Augsburg – München zu entlasten und mehr Kapazitäten für Fern- und Nahverkehr zu schaffen, sowohl durch den Bau einer großräumigen Umleitung für einen Teil des nicht an diese Region gebundenen überregionalen Güterverkehrs (Achse Hof – Regensburg – Landshut – Mühldorf – Rosenheim) als auch die Strecke zwischen Mühldorf und Rosenheim zu elektrifizieren, aus wirtschaftlichen Gründen abgelehnt wurde, obwohl der Bund gleichzeitig in seinem 3. Entwurf zum Deutschlandtakt zwischen Augsburg und München bis zu sieben überregionale Güterzugtrassen pro Stunde und Richtung unterstellt? 4
- b) Teilt die Staatsregierung die Auffassung, dass damit die Chancen für eine ausreichende Wirtschaftlichkeit des Elektrifizierungs-Ertüchtigungsprojekts Landshut – Mühldorf – Rosenheim deutlich steigen würden? 4
- c) Teilt die Staatsregierung ferner meine Auffassung, dass in eine gesamtwirtschaftliche Bewertung dieser Ausbaumaßnahme auch die positiven Wirkungen der Entlastung auf die Kapazitäten für Fern- und Nahverkehr im Raum Augsburg einfließen müssten und wird sie dieses vom Bund einfordern? 4

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 21.07.2021

- 1. a) Inwiefern nimmt der Freistaat Einfluss auf Ausbau und Entwicklung der Schieneninfrastruktur in Bayern, auch wenn der Bund für die Finanzierung der bundeseigenen Infrastruktur grundsätzlich zuständig ist?**
b) Inwiefern investiert der Freistaat dabei eigene Mittel?

Der Freistaat reicht bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans Vorschläge ein. Zudem setzt sich die Staatsregierung regelmäßig beim Bund für den Ausbau der Schieneninfrastruktur in Bayern ein. Bei dem Budget für „Ausbau- und Verbesserungsmaßnahmen im SPNV“, das Bestandteil der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und DB ist, räumt der Bund dem Freistaat ein Mitspracherecht bei der Projektauswahl ein, von dem der Freistaat intensiv Gebrauch macht. Bei Projekten zum Ausbau der Schieneninfrastruktur, die nach Maßgabe des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) des Bundes finanziert wird, leistet der Freistaat eine Kofinanzierung aus Landesmitteln. Dasselbe gilt für Sonderprogramme zum Ausbau der Infrastruktur für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), bei denen der Bund die Bereitstellung von Bundesmitteln von einer Kofinanzierung durch die Länder abhängig macht, so z. B. bei Sonderprogrammen zum barrierefreien Ausbau von Bahnstationen. Im Rahmen von sogenannten Pönaleprojekten fördert die Bayerische Eisenbahngesellschaft kleine Ausbauprojekte, wie z. B. zusätzliche Signale oder einen zusätzlichen Bahnsteig, wenn diese eine Steigerung der Pünktlichkeit im SPNV bewirken.

- c) Ist die Staatsregierung bereit, zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe insbesondere im Abschnitt Augsburg Hbf – Augsburg-Hochzoll – Friedberg – Aichach konkret eine fundierte Untersuchung aller von Fachleuten bereits vorliegenden Vorschläge für infrastrukturelle Verbesserungen vom Bund einzufordern bzw. diesbezüglich auch selbst Untersuchungen zu veranlassen?**

Die sich abzeichnenden Kapazitätsengpässe stehen primär der angestrebten Verlagerung von Güter- und Personenfernverkehr auf die Schiene entgegen; zudem ist mit

Ulm – Augsburg – München eine Fernverkehrsachse mit aktuellen Bedarfsplanprojekten involviert. Die entsprechenden Untersuchungen sind daher vom Bund bzw. von der DB durchzuführen.

2. a) **Plant die Staatsregierung bezüglich der Strecke München – Buchloe und damit zusammenhängend für den Knoten Geltendorf, im Rahmen der geplanten Erhöhung der Gleiskapazität, einen vorläufig nur dreigleisigen Ausbau (im Teilabschnitt München-Pasing – Buchenau), obwohl Fachleute eindringlich für einen sofortigen viergleisigen Ausbau plädieren, um Fernverkehr, Regionalverkehr (München – Lindau und München – Allgäu), Vorortverkehr (München – Buchloe), S-Bahn und geplante Express-S-Bahn in jeweils bedarfsgerechten Taktlagen abwickeln zu können?**
- b) **Stimmt die Staatsregierung zu, dass die offensichtlichen Probleme adäquater Taktlagen im Knoten Geltendorf, die über die Ammerseebahn wiederum erhebliche Auswirkungen auf die Nahverkehrsbedienung sowohl im Landkreis Aichach-Friedberg als auch im westlichen Ammerseeraum haben, mit einem viergleisigen Ausbau zwischen München-Pasing und Blumenau erheblich leichter und besser gelöst werden könnten?**
- c) **Ist die Staatsregierung vor diesem Hintergrund bereit, ihre Festlegung auf den zunächst nur dreigleisigen Ausbau nochmals zu überdenken?**

Der Ausbau der S4 West ist notwendig und wichtige Voraussetzung für weitere Entwicklungen im SPNV. Ende 2019 hat die Staatsregierung eine nochmalige Überprüfung veranlasst, ob die Annahmen, auf denen die bisher von der Deutschen Bahn (DB) erarbeitete Planung für den Ausbau der S4 West beruhen, noch mit den aktuellen Entwicklungen zusammenpassen.

Im März dieses Jahres konnten die gutachterlichen Ergebnisse der Überprüfung präsentiert werden. Die Überprüfung – die selbstverständlich auch Anschlussverkehre an den entsprechenden Umsteigebahnhöfen (z. B. Geltendorf) mit berücksichtigt – bestätigt den Bedarf für einen dreigleisigen Ausbau der S4 West zwischen Pasing und Eichenau. Entscheidend ist jedoch im Vergleich zur bisherigen Planung der DB, dass dieser dreigleisige Ausbau aufwärtskompatibel erfolgen soll, um im Bedarfsfall ein viertes Gleis nachbauen zu können. Konkret heißt das, die DB soll z. B. Bauwerke wie Brücken oder Stationen so planen und realisieren, dass bereits der Flächenbedarf für ein viertes Gleis berücksichtigt ist.

Mit dem dreigleisigen Ausbau der S4 West lassen sich sowohl die im Rahmen des Deutschlandtaktes vorgesehenen Schienenpersonenfernverkehre und Schienengüterverkehre sowie die vom Freistaat geplanten bedarfsgerechten Entwicklungen im SPNV einschließlich der S-Bahn realisieren. Erhebliche über dieses Zugprogramm hinausgehende Bestellungen an Zugfahrten – welche jedoch derzeit weder geplant noch verkehrlich begründet werden können – würden einen weiteren Infrastrukturausbau erfordern. Um dieser möglichen Entwicklung Rechnung tragen zu können, wird der dreigleisige Ausbau der S4 West aufwärtskompatibel erfolgen. Damit gibt es eine klare Ausbauperspektive für die Strecke der S4.

3. a) **Ist der Staatsregierung bekannt, dass insbesondere die Räume Mering und Kissing starke Einwohnerzuwächse, spezifisch durch eine wachsende Zahl von München-Pendlern, aufweisen und deshalb Status-quo-Zahlen möglicherweise keine hinreichende Planungsgrundlage für ein künftiges Fahrplanangebot darstellen?**

Die von der Staatsregierung beauftragten Untersuchungen im Rahmen des Programms „Bahnausbau Region München“ berücksichtigen alle möglichen Entwicklungen mindestens bis zum Prognosehorizont 2035.

- b) **Ist der Staatsregierung weiterhin bewusst, dass die als Ersatz angebotene und geplante Regional-S-Bahn, die vorwiegend der Verbesserung von Kapazitäten und Fahrzeiten im heutigen S-Bahnbereich dienen sollen, für die Fahrtbeziehung von München nach Mering, Kissing, Augsburg-Hochzoll und Augsburg Hbf infolge der zahlreichen Unterwegshalte gegenüber der Regionalexpresslinie erheblich verlängerte Fahrzeiten aufweisen wird und deshalb keinen Ersatz für eine Verlängerung des 30-Minuten-Takts dieser Linie darstellen kann?**
- c) **Ist die Staatsregierung daher bereit, diese Verdichtung im Lichte erwartbarer Pendlerzahlen nochmals zu prüfen?**

Mit Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke sollen neben den zahlreichen Verbesserungen im bestehenden S-Bahnnetz auch darüber hinausgehende Angebote in Form von Regional-S-Bahnen eingeführt werden. Die Regional-S-Bahnen ermöglichen gerade für Pendler an Wohnorten außerhalb des heutigen S-Bahnnetzes eine attraktive Erreichbarkeit der Münchner Innenstadt.

Die vorgesehene Regional-S-Bahn aus Augsburg ersetzt keine Regionalverkehrszüge, sondern stellt ein zusätzliches Angebot dar. Damit werden also deutlich mehr Beförderungskapazitäten im SPNV geschaffen und zudem erhalten die zahlreichen Fahrgäste an den Stationen zwischen Augsburg und München eine schnelle und umsteigefreie Fahrmöglichkeit zu den zentralen Punkten in der Münchner Innenstadt.

- 4. a) **Teilt die Staatsregierung die Auffassung, dass vom Bund eine geänderte Planungs- und Bewertungsgrundlage mit einer deutlichen Verlagerung von Güterzügen auf den Alternativkorridor einzufordern ist, da aus Sicht des Bundes die Überlegung, den Raum Augsburg – München zu entlasten und mehr Kapazitäten für Fern- und Nahverkehr zu schaffen, sowohl durch den Bau einer großräumigen Umleitung für einen Teil des nicht an diese Region gebundenen überregionalen Güterverkehrs (Achse Hof – Regensburg – Landshut – Mühldorf – Rosenheim) als auch die Strecke zwischen Mühldorf und Rosenheim zu elektrifizieren, aus wirtschaftlichen Gründen abgelehnt wurde, obwohl der Bund gleichzeitig in seinem 3. Entwurf zum Deutschlandtakt zwischen Augsburg und München bis zu sieben überregionale Güterzugtrassen pro Stunde und Richtung unterstellt?**

Die Staatsregierung hat den Bund wiederholt aufgefordert, die Strecke Landshut – Mühldorf – Rosenheim zu elektrifizieren. Hierbei ist als erster Teilerfolg zu verzeichnen, dass die DB inzwischen mit den Planungen für die Elektrifizierung des nördlichen Abschnitts Landshut – Mühldorf begonnen hat. Die Elektrifizierung des südlichen Abschnitts Mühldorf – Rosenheim wurde vom Bund letztmals im April 2021 mit Blick auf sein Förderprogramm „Elektrische Güterbahn“ abgelehnt. Im Zuge kommender Bedarfsplanüberprüfungen oder Neuaufstellungen des Bundesverkehrswegeplans wird die Staatsregierung den Bund erneut auffordern, die Strecke Mühldorf – Rosenheim zu elektrifizieren und hierbei auch auf mögliche Entlastungseffekte für andere Strecken und Knoten hinweisen.

- b) **Teilt die Staatsregierung die Auffassung, dass damit die Chancen für eine ausreichende Wirtschaftlichkeit des Elektrifizierungs-Ertüchtigungsprojekts Landshut – Mühldorf – Rosenheim deutlich steigen würden?**
- c) **Teilt die Staatsregierung ferner meine Auffassung, dass in eine gesamtwirtschaftliche Bewertung dieser Ausbaumaßnahme auch die positiven Wirkungen der Entlastung auf die Kapazitäten für Fern- und Nahverkehr im Raum Augsburg einfließen müssten und wird sie dieses vom Bund einfordern?**

Die Verlagerung von Zügen auf die Linie Landshut – Mühldorf – Rosenheim würde den Nutzen einer Elektrifizierung dieser Strecke erhöhen. Allerdings würden voraussichtlich im Gegenzug auch die Kosten steigen, da möglicherweise abgesehen von der Elektrifizierung weitere, bislang nicht geplante Ausbaumaßnahmen an der vorgenannten eingleisigen Strecke sowie im Bereich der Knoten Obertraubling, Landshut, Mühldorf und

Rosenheim erforderlich würden. Der Staatsregierung liegen derzeit weder zum notwendigen Ausbauumfang und dessen Kosten noch zum möglichen Nutzen belastbare Schätzungen vor.