



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Markus Ganserer, Martin Stümpfig**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 06.09.2017

Streckenelektrifizierungen in Mittelfranken

Wir fragen die Staatsregierung:

1. Welche Eisenbahnstrecken in Mittelfranken sind noch nicht elektrifiziert?
2. Welche Eisenbahnstrecken in Mittelfranken müssten nach Ansicht der Staatsregierung elektrifiziert werden?
3. Mit welchen Kosten rechnet die Staatsregierung?
4. Welche Strategie verfolgt die Staatsregierung bei der Elektrifizierung der Eisenbahnstrecken in Mittelfranken?
5. Welche Eisenbahnstrecken in Mittelfranken, bei denen sich die Elektrifizierung nicht rechnet, eignen sich aus Sicht der Staatsregierung für lokal emissionsfreie Antriebstechnologien wie etwa Brennstoffzellen- oder Batterieantrieb?
6. Welche nicht elektrifizierten Strecken in Mittelfranken, die elektrifiziert werden sollten und im Bundesverkehrswegeplan 2003 nicht zur Elektrifizierung vorgesehen waren, hat die Staatsregierung zur Bewertung für den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet?
7. Warum hat die Staatsregierung nur die Strecken angemeldet?
8. a) Inwieweit unterscheidet sich die Forderung von Staatsminister Joachim Herrmann nach einem Sonder-Förderprogramm für die Elektrifizierung durch den Bund von der Forderung der Verkehrsministerkonferenz vom Oktober 2016 in Sachen „Finanzierung von Infrastrukturausbauten, insbesondere Elektrifizierungen, auf SPNV-Strecken“, die den Bund aufgefordert hat, für die Finanzierung von Infrastrukturausbauten auf Strecken mit hauptsächlich SPNV-Bedienung ein zusätzliches Finanzierungsinstrument zu implementieren oder eine Finanzierung über den Bedarfsplan Schiene zu ermöglichen oder alternativ die Anlage 8.7 der Nachfolgelösung zur LuFV II entsprechend zu erhöhen?
b) Wie steht die Staatsregierung zur Erstellung einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung der Elektrifizierung von Dieselstrecken im Freistaat Bayern?

- c) Inwieweit ist es aus Sicht der Staatsregierung bei angestrebten Streckenelektrifizierungen angemessen, allein den Bund in die finanzielle Pflicht zu nehmen, bzw. warum beteiligt sich der Freistaat nicht an der Finanzierung von Streckenelektrifizierungen, wie das beispielsweise in Baden- Württemberg seit Jahrzehnten praktiziert wird?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 04.03.2018

Vorbemerkung:

Nach Art. 87e des 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.

Deshalb setzt sich Bayern seit Jahren bundesweit für eine Elektrifizierungsoffensive des Bundes ein. Auf Initiative der Staatsregierung haben die Länder daher schon in der Verkehrsministerkonferenz im Herbst 2016 eine Steigerung der Elektrifizierungsquote in Deutschland auf mindestens 70 Prozent bis zum Jahr 2030 gefordert. Damit bei anderen, das Schienennetz kreuzenden Infrastrukturmaßnahmen die künftige Elektrifizierung von Bahnstrecken bereits berücksichtigt werden kann, hat Staatsminister Joachim Herrmann vom Bund aktuell eine Leitentscheidung eingefordert, welche Strecken perspektivisch für eine Elektrifizierung berücksichtigt werden müssen.

1. Welche Eisenbahnstrecken in Mittelfranken sind noch nicht elektrifiziert?

Die noch nicht elektrifizierten Strecken in Mittelfranken lassen sich aus der als Anlage übermittelten Netzkarte der Deutschen Bahn AG ersehen.

2. Welche Eisenbahnstrecken in Mittelfranken müssten nach Ansicht der Staatsregierung elektrifiziert werden?

Im Grundsatz sollten möglichst alle Strecken in Mittelfranken elektrifiziert werden. In bestimmten Fällen kann es aber sinnvoll sein, die Dekarbonisierung des Schienenverkehrs auch fahrzeugeitig voranzutreiben. Darunter fallen beispielsweise Strecken, für deren Elektrifizierung es auf lange Zeit keine Finanzierungsperspektive gibt, für die aufgrund topografischer Gegebenheiten die Investitionskosten unverhältnismäßig hoch wären oder für die aufgrund geringer Zugzahlen eine Elektrifizierung nicht verhältnismäßig wäre.

3. Mit welchen Kosten rechnet die Staatsregierung?

Aufgrund von Erfahrungswerten jüngster Elektrifizierungsprojekte in Deutschland hat die TU Dresden im Rahmen eines von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft beauftragten Gutachtens pro Kilometer Bahnstrecke einen Investitionsbedarf von bis zu 2 Mio. Euro ermittelt. Eine weitere Konkretisierung der Elektrifizierungskosten für die jeweiligen Projekte muss im Rahmen von projektspezifischen Vorentwurfsplanungen geleistet werden. Starke Abweichungen von durchschnittlichen Kostensätzen können dann auftreten, wenn beispielsweise Straßenüberführungen wegen nicht ausreichender lichter Durchfahrtshöhe neu gebaut oder wegen betrieblicher Anforderungen der DB Stellwerke erneuert und Bahnstromeinspeisungen gebaut werden müssen.

Für die von der Bundesregierung bereits bewerteten und im neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) vorrangig eingestufteten Elektrifizierungsmaßnahmen in Mittelfranken lassen sich die von den Gutachtern des Bundes geschätzten Kosten den jeweiligen Projektdossiers des Internetauftritts www.bvwp-projekte.de entnehmen.

4. Welche Strategie verfolgt die Staatsregierung bei der Elektrifizierung der Eisenbahnstrecken in Mittelfranken?

Die Staatsregierung setzt sich gegenüber dem für die Finanzierung zuständigen Bund seit Jahren für eine verstärkte Streckenelektrifizierung im ganzen Freistaat ein. Die wichtigsten Strecken in Bayern sind im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesschienenwege enthalten.

Um diese Situation weiter zu verbessern, hat die Staatsregierung in der Ministerratssitzung am 23.01.2018 ein Konzept für mehr Elektromobilität auf der Schiene in Bayern – die „Bayerische Elektromobilitäts-Strategie Schiene zur Reduzierung des Dieserverkehrs im Bahnnetz in Bayern“ (BESS) – beschlossen.

Nähere Informationen dazu sind unter dem nachfolgenden Link zu finden: <http://www.stmi.bayern.de/med/aktuell/archiv/2018/180122elektromobilitat/>.

Mittelfranken ist in diesem Konzept mit den prioritär eingestuften Strecken

- Simmelsdorf-Hüttenbach – Neunkirchen am Sand und
- Markt Erlbach – Siegersdorf

berücksichtigt. Ziel hierbei ist vor allem die Arrondierung des Nürnberger S-Bahn-Netzes und die Reduzierung der in den Ballungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen hineinfahrenden Diesellzüge zur Verbesserung der Luftqualität.

5. Welche Eisenbahnstrecken in Mittelfranken, bei denen sich die Elektrifizierung nicht rechnet, eignen sich aus Sicht der Staatsregierung für lokal emissionsfreie Antriebstechnologien wie etwa Brennstoffzellen- oder Batterieantrieb?

Grundsätzlich ist laut dem unter der Antwort zu Frage 3 erwähnten Gutachten der TU Dresden auf allen Strecken, auf denen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit einem höheren Takt als einmal pro Stunde stattfindet, eine Elektrifizierung der Strecke und die Bedienung mit Elektrozüge unter den aktuellen Rahmenbedingungen stets die wirtschaftlichste Lösung. Bei höherer Betriebsdauer und Mehrfachtraktion, also dem Fahren mit mehreren zusammengekuppelten Triebzügen, gilt diese Aussage auch schon für den Stundentakt.

Im Rahmen der für den gesamten Freistaat entwickelten Strategie BESS wird die Staatsregierung innovative Antriebstechniken erproben lassen, sobald entsprechende Fahrzeuge hierfür zur Verfügung stehen. Dabei liegt der Fokus insbesondere auf SPNV-Strecken, die noch nicht konkret zur Elektrifizierung anstehen. Erst auf Basis der Erkenntnisse aus den Pilotprojekten kann valider beurteilt werden, auf welchen Strecken der Einsatz welcher Technologie sinnvoll erscheint. Dabei ist auch zu beachten, wann jeweils die nächste Neuausschreibung der SPNV-Verkehre durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft ansteht, da dies sowohl für den Streckenzuschnitt als auch die Art und Anzahl der benötigten Fahrzeuge relevant ist.

Die Staatsregierung möchte künftig in Mittelfranken auf der Strecke von Gunzenhausen nach Pleinfeld ein emissionsfreies Oberleitungs-/Batterie-Hybrid-Fahrzeug als Pilotprojekt testen. Die Besonderheit dieses Pilotprojekts wird sein, dass nur an den Endbahnhöfen im Rahmen der Wendezeiten die Batterieaufladung erfolgen kann.

Ob die aktuell kurz vor der Zulassung stehenden Brennstoffzellenzüge künftig für bayerische SPNV-Strecken eine Alternative sind, will die Staatsregierung nach den Erkenntnissen der bevorstehenden Pilotprojekte in vier Bundesländern und der weiteren Marktentwicklung beurteilen. Vorerst ist diese Technologie nach den Resultaten des Gutachtens der TU Dresden noch für alle Streckentypen die wirtschaftlich unrentabelste. Ob letztendlich der Einsatz der wasserstoffbasierten LOHC-Technologie (Liquid Organic Hydrogen Carriers) eine Option sein wird, lässt die Staatsregierung derzeit durch das Helmholtz Institut Erlangen-Nürnberg untersuchen. Erst nach der Prototyp-Entwicklung und den Erkenntnissen in mindestens einem Pilotprojekt kann beurteilt werden, ob auch in Mittelfranken perspektivisch diese emissionsfreie Antriebstechnologie für SPNV-Strecken eine Lösung ist.

Mittelfränkische Strecken, die ausschließlich für den Schienengüterverkehr oder touristische Verkehre genutzt werden, wären aus Sicht der Staatsregierung perspektivisch für den Einsatz von Lokomotiven mit innovativen Antriebstechniken geeignet, ebenso Rangierlokomotiven in Bahnhöfen. Am Hauptbahnhof in Nürnberg werden bereits seit 2016 innovative Hybrid-Rangierlokomotiven für den SPNV mit finanzieller Unterstützung der Staatsregierung auf ihre Praxistauglichkeit getestet.

6. Welche nicht elektrifizierten Strecken in Mittelfranken, die elektrifiziert werden sollten und im Bundesverkehrswegeplan 2003 nicht zur Elektrifizierung vorgesehen waren, hat die Staatsregierung zur Bewertung für den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet?

7. Warum hat die Staatsregierung nur die Strecken angemeldet?

Für den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) wurden durch die Staatsregierung in Mittelfranken keine Strecken neu gegenüber dem BVWP 2003 zur Bewertung hinsichtlich einer Elektrifizierung angemeldet.

Der BVWP bildet die Grundlage zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes mit dem dazugehörigen Bedarfsplan Schiene. Die Anmeldung der Staatsregierung für den BVWP erfolgte nach einer breiten Öffentlichkeitsbeteiligung. Dabei wurde insbesondere auch die Systematik des BVWP berücksichtigt, nach der sich hauptsächlich der

Nutzen für den Schienengüter- und Schienenpersonenfernverkehr besonders günstig auf das Nutzen-Kostenverhältnis auswirkt, wogegen der Nutzen für den Schienenpersonennahverkehr eine untergeordnete Rolle spielt. Die Systematik, die der BVWP-Aufstellung zugrunde lag, hat die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die kleine Anfrage u. a. von der Fraktion DIE LINKE dargestellt (BT-Drs. 18/4045).

Die Staatsregierung hat in den letzten Jahren daher stets darauf hingewiesen, dass für Ausbau- und insbesondere Elektrifizierungsprojekte auf Strecken, auf denen wenig bis gar kein Schienengüter- und Schienenpersonenfernverkehr stattfindet, ein Finanzierungsdilemma besteht, das aufgelöst werden muss.

8. a) Inwieweit unterscheidet sich die Forderung von Staatsminister Joachim Herrmann nach einem Sonder-Förderprogramm für die Elektrifizierung durch den Bund von der Forderung der Verkehrsministerkonferenz vom Oktober 2016 in Sachen „Finanzierung von Infrastrukturausbauten, insbesondere Elektrifizierungen, auf SPNV-Strecken“, die den Bund aufgefordert hat, für die Finanzierung von Infrastrukturausbauten auf Strecken mit hauptsächlicher SPNV-Bedienung ein zusätzliches Finanzierungsinstrument zu implementieren oder eine Finanzierung über den Bedarfsplan Schiene zu ermöglichen oder alternativ die Anlage 8.7 der Nachfolgelösung zur LuFV II entsprechend zu erhöhen?

Die von der Verkehrsministerkonferenz (VMK) im Oktober 2016 in Stuttgart beschlossene Forderung kam auf Vorschlag von Staatsminister Joachim Herrmann zustande. Sie umfasst nicht nur die Forderung nach Elektrifizierungsausbaumaßnahmen, zumal in anderen Ländern mit höherem Elektrifizierungsgrad als in Bayern oft andere Investitionsmaßnahmen wie beispielsweise für Streckenbeschleunigungen wichtiger sind. Die Forderung nach einem Sonder-Förderprogramm für die Elektrifizierung entspricht der ersten Finanzierungsoption, die die VMK in ihrem Beschluss aufgezeigt hat.

b) Wie steht die Staatsregierung zur Erstellung einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung der Elektrifizierung von Dieselstrecken im Freistaat Bayern?

Gemäß der bei der Antwort zu Frage 5 dargelegten Analyse der TU Dresden sind unter den derzeitigen Rahmenbedin-

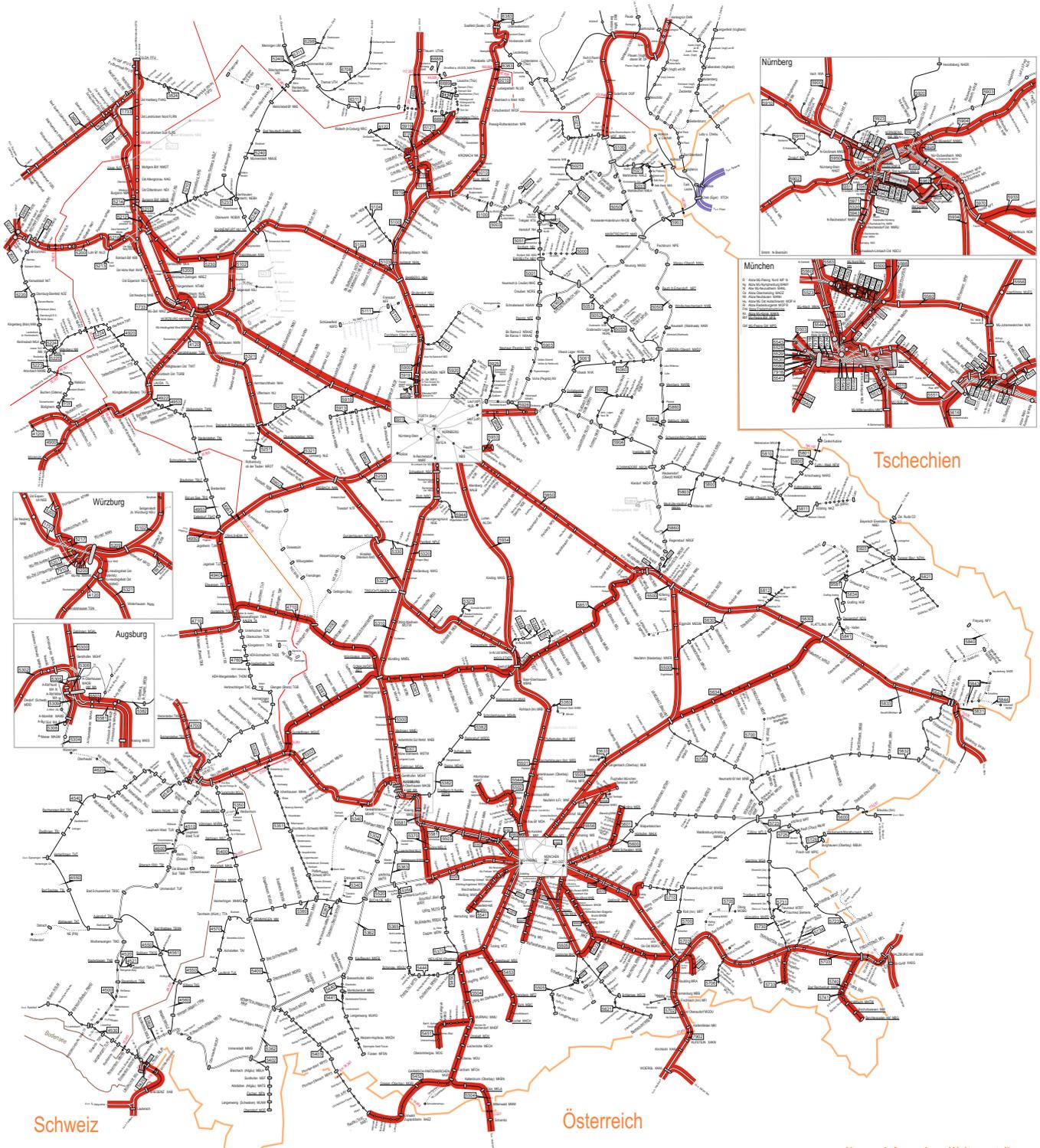
gungen bereits bei rein pekuniärer Betrachtung Elektrifizierungen von vielen Dieselstrecken in Bayern über einen langfristigen Zeitraum wirtschaftlicher als ein dauerhafter Dieselbetrieb bzw. ein Betrieb mit emissionsfreien oder emissionsarmen Antriebstechnologien. Dieser Effekt dürfte sich unter Berücksichtigung weiterer gesamtwirtschaftlicher Effekte wie zum Beispiel im ökologischen, gesundheitlichen und verkehrlichen Bereich noch weiter erhöhen. Nachdem derzeit ein breiter Konsens besteht, die Dekarbonisierung des Schienenverkehrs voranzutreiben, dies aber aufgrund bestehender Randbedingungen wie beispielsweise begrenzter Investitionsmittel, begrenzter Marktkapazitäten, vertraglicher Vergabeintervalle oder noch fehlender Fahrzeugzulassungen nur schrittweise passieren kann, ist der Zusatznutzen einer umfassenden gesamtwirtschaftlichen Bewertung eher gering.

c) Inwieweit ist es aus Sicht der Staatsregierung bei angestrebten Streckenelektrifizierungen angemessen, allein den Bund in die finanzielle Pflicht zu nehmen, bzw. warum beteiligt sich der Freistaat nicht an der Finanzierung von Streckenelektrifizierungen, wie das beispielsweise in Baden-Württemberg seit Jahrzehnten praktiziert wird?

Zuvorderst wird auf den einleitenden Satz der Vorbemerkung verwiesen. Es ist nicht zutreffend, dass sich der Freistaat nicht an Streckenelektrifizierungen beteiligt. Im Rahmen von S-Bahn-Maßnahmen wie der Elektrifizierung der früheren Linie A von Dachau nach Altomünster oder dem Ausbau des Nürnberger S-Bahn-Netzes hat sich der Freistaat im Rahmen seiner Mitzuständigkeit für die S-Bahn-Finanzierung beteiligt und wird das auch beim Ausbau des Münchner S-Bahn-Netzes tun. Zudem engagiert sich der Freistaat freiwillig in hohem Maße bei der Elektrifizierung der Strecke Geltendorf – Lindau, deren Bau im März 2018 beginnt, und aktuell auch bei der Elektrifizierung der grenzüberschreitenden Bahnstrecke von Reutte nach Pfronten-Steinach.

Der Vergleich mit Baden-Württemberg hinkt. Dort gibt es weitaus mehr Eisenbahnstrecken, die sich nicht im Eigentum eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens des Bundes befinden. Für diese besteht keine grundgesetzliche Finanzierungszuständigkeit des Bundes, sodass in Baden-Württemberg eine umfangreichere Landesförderung dazu eingesetzt wird, um SPNV-relevante Strecken von nichtbundeseigenen Eisenbahnen zu ertüchtigen.

Anlage



Ebene Streckennetz/Grundkarte

- mehrgleisige Strecke
- eingleisige Strecke
- eingleisige Strecke (NE)
- Abzw / Üst; Bk; Bf (RSTW)
- Abzw / Üst; Bk; Bf / Bf (mech. Stw)
- Abzw / Üst; Bk; Bf / Bf (elektromech. Stw)
- Abzw / Üst; Bk; Bf / Bf (ferngesteuert RSTW)
- Standort ESTW-Unterzentrale an BZ
- Abzw/Üst.Bk.Bf/Bf (ferngesteuert ESTW-A/F/R)
- Abzw/Üst.Bk.Bf/Bf (ferngesteuert RSTW / ESTW)
- Bamberg**
- besetzte Betriebsstelle
- unbesetzte Betriebsstelle
- Schrankenposten
- Anst/Awanst
- Haltepunkt

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

Nur zur Information - Weiterverteilung nur mit Zustimmung des Erstellers

DB Netze	erstellt	Ehrenreich
	bearbeitet	Ehrenreich
	geprüft	Teamleiter N
	Datum	ab 01.11.2017
Bearbeitungsvermerk:		
Übersichtskarte Regionalbereich Süd		
Netzfahrplan Trassenkonstruktion		