



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Paul Wengert SPD**
vom 23.07.2018

Elektrifizierung der Bahnstrecke Reutte – Pfronten-Steinach

Ich frage die Staatsregierung:

1. Seit wann setzt sich die Staatsregierung für die grenzüberschreitende Elektrifizierung der Bahnstrecke Reutte – Pfronten-Steinach ein?
2. Wie ist der aktuelle Planungsstand für die grenzüberschreitende Elektrifizierung Reutte – Pfronten-Steinach?
3. a) Wie hoch sind die Kosten für die grenzüberschreitende Elektrifizierung Reutte – Pfronten-Steinach insgesamt?
b) Wie hoch sind die Kosten für die grenzüberschreitende Elektrifizierung Reutte – Pfronten-Steinach für den Freistaat Bayern?
4. Wann ist mit einer Verwirklichung der grenzüberschreitenden Elektrifizierung Reutte – Pfronten-Steinach zu rechnen?
5. a) Ist beabsichtigt, die Strecke auch über Pfronten hinaus bis Kempten zu elektrifizieren?
b) Von welchem Planungs- bzw. Realisierungszeitraum wird dabei gegebenenfalls ausgegangen?

Antwort

des **Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr**
vom 15.10.2018

Vorbemerkung:

Nach Art. 87e Grundgesetz (GG) ist der Bund verantwortlich für die Finanzierung der bundeseigenen Schieneninfrastruktur. Die konkrete Planung und der Bau der Infrastruktur sind Aufgaben der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes.

Deshalb setzt sich Bayern seit Jahren bundesweit für eine Elektrifizierungsoffensive des Bundes ein. Auf Initiative der Staatsregierung haben die Länder schon in der Verkehrsministerkonferenz im Herbst 2016 eine Steigerung der Elektrifizierungsquote in Deutschland auf mindestens 70 Prozent bis zum Jahr 2030 gefordert. Im Koalitionsvertrag der Regierungsparteien auf Bundesebene ist neben einem umfassenden Förderprogramm zur Elektrifizierung von Strecken sowie zur Anschaffung von Fahrzeugen die Elektrifizierung von 70 Prozent des Schienennetzes bis 2025 vorgesehen.

Neben der Elektrifizierung der Strecke Reutte – Pfronten-Steinach wird in diesem Zusammenhang auch der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs Pfronten-Steinach angestrebt. Für das Gesamtprojekt wurden mehrere Teilprojekte gebildet. Diese sind:

- Teilprojekt A: Ersatz der Kuppelstelle in Garmisch-Partenkirchen durch einen Schaltposten. Dieses Projekt ist die Voraussetzung, um auf dem Streckenabschnitt Pfronten-Steinach – Reutte in Tirol eine stabile Stromversorgung zu gewährleisten.
- Teilprojekt B: Anpassung der Oberleitung im Bahnhof Garmisch-Partenkirchen zur Anbindung des Schaltpostens. Dieses Projekt ist die Voraussetzung, um den Schaltposten aus Teilprojekt A nutzen zu können.
- Teilprojekt C: Planung der Oberleitungsanlage Landesgrenze – Pfronten-Steinach.
- Teilprojekt D: Planung des Bahnsteigneubaus in Pfronten-Steinach und von Zusammenhangsmaßnahmen zum Bahnsteigneubau sowie zur Elektrifizierung.
- Teilprojekt E: Bau der Oberleitung zwischen der Landesgrenze und Pfronten-Steinach sowie des dortigen Bahnsteigs (= bauliche Umsetzung der Teilprojekte C und D).

1. **Seit wann setzt sich die Staatsregierung für die grenzüberschreitende Elektrifizierung der Bahnstrecke Reutte – Pfronten-Steinach ein?**

Die Staatsregierung setzt sich gegenüber dem für die Finanzierung zuständigen Bund seit Jahren für eine verstärkte Streckenelektrifizierung im ganzen Freistaat ein. Darunter fällt auch die grenzüberschreitende Elektrifizierung der Bahnstrecke Reutte – Pfronten-Steinach. Der hauptsächliche Nutzen liegt jedoch auf österreichischer Seite. Die Staatsregierung hat ausnahmsweise zugesagt, das Projekt mit einem finanziellen Eigenanteil voranzutreiben, obwohl

sie nicht für Elektrifizierungen zuständig ist. Seit konkrete Umsetzungsvorschläge der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und der DB vorliegen, setzt sich der Freistaat noch intensiver für die Maßnahme ein.

2. Wie ist der aktuelle Planungsstand für die grenzüberschreitende Elektrifizierung Reutte – Pfronten-Steinach?

Der Planungsstand der Teilprojekte stellt sich nach Angaben der Deutschen Bahn AG (DB) wie folgt dar:

- **Teilprojekt A:**
Die Vergabe an die bauausführende Firma ist im Sommer 2018 erfolgt. Noch in diesem Jahr soll mit dem Bau begonnen werden. Eine Inbetriebnahme wird für den Sommer 2019 angestrebt.
- **Teilprojekt B:**
Baubeginn war im September 2018. Derzeit muss das Aushärten des Fundamentbetons abgewartet werden, bevor die Arbeiten fortgesetzt werden. Die Inbetriebnahme ist zusammen mit Teilprojekt A geplant.
- **Teilprojekt C:**
Der Freistaat hat die ÖBB mit den Planungen für die Leistungsphasen 1–4 beauftragt und dem vorzeitigen Maßnahmenbeginn zugestimmt.
- **Teilprojekt D:**
Die Vorentwurfsplanung liegt bereits vor, demnächst soll mit der Erstellung der Entwurfsplanung begonnen werden. Die Erlangung des Baurechts strebt die DB für das Jahr 2020 an.
- **Teilprojekt E:**
Nach Vorliegen der fertigen Planungen und Genehmigungen der Teilprojekte C und D und Sicherstellung der Finanzierung ist die Umsetzung geplant.

3. a) Wie hoch sind die Kosten für die grenzüberschreitende Elektrifizierung Reutte – Pfronten-Steinach insgesamt?

b) Wie hoch sind die Kosten für die grenzüberschreitende Elektrifizierung Reutte – Pfronten-Steinach für den Freistaat Bayern?

Planung und Realisierung der Elektrifizierung auf dem österreichischen Streckenabschnitt Reutte bis Vils werden vom Land Tirol sowie der ÖBB finanziert. Für die Elektrifizierung und alle Zusammenhangsmaßnahmen einschließlich des Bahnsteigneubaus auf deutscher Seite fallen nach derzeitigem Stand Kosten in Höhe von rund 5 Mio. Euro an.

Hiervon übernimmt rund 0,3 Mio. Euro der Freistaat Bayern, 0,7 Mio. Euro das Land Tirol und 1 Mio. Euro der Bund. Für den restlichen Betrag in Höhe von rund 3 Mio. Euro wird eine Finanzierung aus Bundes- und/oder EU-Mitteln angestrebt.

Für eine validere Kostenschätzung muss jedoch das Vorliegen der sog. Vorplanung abgewartet werden.

4. Wann ist mit einer Verwirklichung der grenzüberschreitenden Elektrifizierung Reutte – Pfronten-Steinach zu rechnen?

Von allen beteiligten Seiten wurde im Jahr 2017 die Absicht bekundet, die Elektrifizierung bis zum Jahr 2020 zu erreichen. Zunächst muss jedoch auf deutscher Seite Baurecht erlangt und die vollständige Finanzierung sichergestellt werden. Hierfür setzt sich die Staatsregierung gegenüber dem zuständigen Bund mit Nachdruck ein.

5. a) Ist beabsichtigt, die Strecke auch über Pfronten hinaus bis Kempten zu elektrifizieren?

b) Von welchem Planungs- bzw. Realisierungszeitraum wird dabei gegebenenfalls ausgegangen?

Die Staatsregierung hat für ganz Bayern in der Ministerratsitzung am 23.01.2018 ein Konzept für mehr Elektromobilität auf der Schiene in Bayern – die „Bayerische Elektromobilitäts-Strategie Schiene zur Reduzierung des Dieselverkehrs im Bahnnetz in Bayern“ (BESS) – beschlossen. Dieses Konzept sieht sowohl Elektrifizierungen von Strecken außerhalb des Bedarfsplans als auch Pilotprojekte mit innovativen Antrieben vor. Nähere Informationen dazu sind unter dem nachfolgenden Link zu finden: <http://www.stmi.bayern.de/med/aktuell/archiv/2018/180122elektromobilitat/>. Schwaben ist in diesem Konzept mit einer Elektrifizierung der Strecke Neu-Ulm – Memmingen – Kempten inklusive der Stichstrecke Senden – Weißenhorn berücksichtigt.

Perspektivisch ist eine Elektrifizierung des Streckenabschnitts Pfronten-Steinach bis Kempten als Lückenschluss sinnvoll, allerdings gibt es im Freistaat andere, noch dichter befahrene Strecken, deren Elektrifizierung die Staatsregierung für prioritär erachtet. Denkbar ist jedoch, als Alternative künftig auch eine Bedienung der Strecke über innovative Antriebstechniken anzustreben, sofern sich Fahrzeuge bewährt haben, deren Reichweite unter Berücksichtigung der topografischen und klimatischen Anforderungen verlässlich ausreicht.