



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Ludwig Hartmann**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 22.04.2014

Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke (München-)Geltendorf–Lindau

Der Ausbau der Strecke Geltendorf–Lindau im Rahmen des Bundesverkehrswegeplan-Projektes ABS 48 München–Lindau–Grenze D/A verfolgt folgende Zielsetzungen: den Neubau einer Oberleitung für den Einsatz von elektrischen Triebfahrzeugen, die Reduzierung der Fahrzeit im Schienenpersonenfernverkehr von München bis Lindau auf 1:50 Stunden bzw. von München bis Zürich auf 3:15 Stunden (dies entspricht einer Reduzierung von ca. 20 %), der Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf max. 160 km/h für Neigetechnik-Fahrzeuge bzw. max. 140 km/h für konventionelle Fahrzeuge und die Umsetzung abgestimmter Fahrplankonzepte zwischen Nah- und Fernverkehr. Im Oktober und November 2013 fanden erste Regionale Dialogforen entlang der Strecke statt. Für Juni/Juli 2014 sind Folgeveranstaltungen geplant. Die Planfeststellungsverfahren für die einzelnen Planungsabschnitte sollen sukzessive im ersten Halbjahr 2015 eingeleitet werden. Mit einer Fertigstellung der Maßnahme ist frühestens 2020 zu rechnen.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. Wie beurteilt die Staatsregierung die erste Runde der Regionalen Dialogforen?
2. Welche Fahrplankonzepte für den Fernverkehr zwischen München und Zürich liegen vor?
3. Welche Fahrplankonzepte für den Nahverkehr zwischen München und Lindau liegen vor?
4. Inwieweit sind diese untereinander abgestimmt?
5. Inwieweit sind der Staatsregierung Trassenkonflikte zwischen dem Fernverkehr, der ab 2020 regelmäßig zweistündlich verkehren soll, und der S-Bahn zwischen München–Pasing und Geltendorf bekannt, nachdem ein Ausbau der Strecke München–Pasing–Buchenau zur Entzerrung von S-Bahn und Fern- bzw. Regionalverkehr vorerst fraglich ist?
6. Wie sollen diese Trassenkonflikte gelöst werden?
7. Wie ist der Sachstand bei der sogenannten Zweibahn-hofslösung in Lindau?
8. Wie ist der Sachstand bei der Anpassung der Finanzierungsvereinbarung zur Übernahme weiterer Projektkosten?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 03.06.2014

1. Wie beurteilt die Staatsregierung die erste Runde der Regionalen Dialogforen?

Aus Sicht der Staatsregierung war die erste Runde der Regionalen Dialogforen ein Erfolg. Die Dialogforen tragen dazu bei, die Information der Öffentlichkeit über das Projekt zu verbessern. Insbesondere werden über die Vielzahl der Multiplikatoren zahlreiche betroffene und interessierte Bürgerinnen und Bürger erreicht. Zugleich wird den Mandatsträgern in den Regionen die Möglichkeit geboten, ihre Fragen und Anregungen direkt gegenüber den Projektverantwortlichen vorzubringen. Insgesamt erfolgt eine engere Vernetzung aller Projektbeteiligten, die dazu beiträgt, mögliche Unstimmigkeiten frühzeitig und auf direktem Wege auszuräumen.

2. Welche Fahrplankonzepte für den Fernverkehr zwischen München und Zürich liegen vor?

Für den künftigen Fernverkehr zwischen München und Zürich liegt ein gemeinsames Konzept der DB Fernverkehr AG, der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) vor. Es sieht sechs im Takt verkehrende Zugpaare vor. Als Systemhalte in Deutschland sind München Hbf, Buchloe, Memmingen und Lindau-Reutin vorgesehen. In Lindau-Reutin sollen direkte Anschlüsse von und zum Lindauer Inselbahnhof hergestellt werden. Die Reisezeit zwischen München und Zürich soll sich durch den Infrastrukturausbau um knapp eine Stunde auf rund 3 Stunden und 15 Minuten verkürzen.

3. Welche Fahrplankonzepte für den Nahverkehr zwischen München und Lindau liegen vor?

Der umsteigefreie Schienenpersonennahverkehr (SPNV) von München über Kempten nach Lindau im 2-Stunden-Takt soll fortgeführt werden. Der künftige Betreiber wird im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens ermittelt.

Darüber hinaus wird die Einrichtung eines 2-stündlichen, umsteigefreien SPNV-Angebotes von München über Memmingen nach Lindau geprüft. Diese Züge würden alternierend zum zweistündlichen Fernverkehr verkehren. Ob diese Verkehre eingerichtet werden, hängt von den verfügbaren Regionalisierungsmitteln und der Abstimmung mit dem Land Baden-Württemberg ab.

In jedem Fall ist geplant, den Regionalverkehr auf der Achse München–Memmingen–Lindau weitestgehend auf elektrischen Betrieb umzustellen.

4. Inwieweit sind diese untereinander abgestimmt?

Das in der Antwort zu Frage 2 dargestellte Fernverkehrsangebot wurde bei der Erarbeitung der Nahverkehrskonzepte als gegeben unterstellt. Bei der Erstellung der Fahrplankonzepte für den SPNV wurde auf möglichst gute Anschlüsse zum Schienenpersonenfernverkehr geachtet.

5. Inwieweit sind der Staatsregierung Trassenkonflikte zwischen dem Fernverkehr, der ab 2020 regelmäßig zweistündlich verkehren soll, und der S-Bahn zwischen München-Pasing und Geltendorf bekannt, nachdem ein Ausbau der Strecke München-Pasing-Buchenau zur Entzerrung von S-Bahn und Fern- bzw. Regionalverkehr vorerst fraglich ist?

6. Wie sollen diese Trassenkonflikte gelöst werden?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Der Staatsregierung ist bewusst, dass die Fahrpläne zwischen dem Fernverkehr und der S-Bahn in diesem Abschnitt eng abgestimmt werden müssen. Wenn im Rahmen der Bestellung des Jahresfahrplanes 2021 die minutengenauen Fahrlagen feststehen, kann der genaue Fahrplan in diesem Streckenabschnitt erarbeitet werden.

Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes für den Bahnknoten München bleibt es Ziel der Staatsregierung, die Strecke zwischen München-Pasing und Geltendorf abschnittsweise mit einem dritten Gleis zu versehen, um eine größere Flexibilität bei der Fahrplangestaltung und beim Betriebsablauf zu erwirken.

7. Wie ist der Sachstand bei der sogenannten Zweibahnhofslösung in Lindau?

Die Deutsche Bahn AG, die Stadt Lindau und der Freistaat Bayern haben sich auf die Umsetzung dieser Lösung verständigt.

Auf Basis dieser Einigung hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft die Verkehrliche Aufgabenstellung (VAST) erarbeitet, die mittlerweile von allen Projektpartnern unterzeichnet wurde. Damit ist die Einigung auf die herzustellende Infrastruktur im Bahnknoten Lindau offiziell dokumentiert.

Derzeit laufen noch Verhandlungen zwischen der Deutschen Bahn AG und der Stadt Lindau über verschiedene Detailfragen, beispielsweise zur Nachnutzung bisheriger Bahnflächen.

Wenn sämtliche Detailfragen geklärt sind, streben die Deutsche Bahn AG, die Stadt Lindau und der Freistaat Bayern den Abschluss eines Realisierungs- und Finanzierungsvertrages an.

Ziel ist, die Anpassungen im Bahnknoten Lindau zeitgleich mit der Inbetriebnahme der Strecke Geltendorf-Lindau im Dezember 2020 abzuschließen.

8. Wie ist der Sachstand bei der Anpassung der Finanzierungsvereinbarung zur Übernahme weiterer Projektkosten?

Der Bund hat zugesagt, die Übernahme der Mehrkosten im Bundeshaushalt 2014 zu berücksichtigen, der in der zweiten Jahreshälfte 2014 vom Bundestag beschlossen werden soll.

Wenn die Berücksichtigung im Bundeshaushalt erfolgt ist, kann die Finanzierungsvereinbarung angepasst werden.