



## **Schriftliche Anfrage**

des Abgeordneten **Thomas Gehring BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
vom 18.12.2020

### **Elektrifizierung der Bahnstrecke Neu-Ulm – Kempten**

Aktuell wurde eine Vorplanung zu der Elektrifizierung der Bahnstrecke Neu-Ulm – Kempten in die Wege geleitet und vom Freistaat dafür 10,4 Mio. Euro eingeplant.

Ich frage die Staatsregierung:

- 1.1 Welche Planungsschritte sind für die Vorplanung der Elektrifizierung der Bahnstrecke Neu-Ulm – Kempten eingeplant? ..... 2
- 1.2 Welche Zeiträume sind für die jeweiligen Planungsschritte vorgesehen? ..... 2
  
- 2.1 Welche Planungsschritte sind für die Realisierung der Elektrifizierung der Bahnstrecke Neu-Ulm – Kempten eingeplant? ..... 2
- 2.2 Welche Zeiträume sind für diese jeweiligen Realisierungsschritte vorgesehen? ..... 2
- 2.3 Wann ist mit der möglichen Fertigstellung zu rechnen? ..... 2
  
- 3.1 Steht die Maßnahme der Elektrifizierung der Bahnstrecke Neu-Ulm – Kempten im Bundesverkehrswegplan? ..... 2
- 3.2 Sind die Vorplanung durch den Freistaat Bayern und die danach zu erfolgende Realisierung im Auftrag des Bundes planerisch, zeitlich und haushaltsrechtlich aufeinander abgestimmt? ..... 3
  
4. Plant die Staatsregierung die Finanzierung der Elektrifizierung der Bahnstrecke Neu-Ulm – Kempten im Rahmen eines bayerischen Programmes zur Elektrifizierung Bayerischer Bahnstrecken? ..... 3
  
- 5.1 Welche verschiedenen Modelle der immissionsfreien Bahnverkehre werden derzeit von Expert\*innen im Auftrag der Staatsregierung untersucht? ..... 3
- 5.2 Welche davon sollen dann auf der Bahnstrecke Neu-Ulm – Kempten möglicherweise zum Einsatz kommen? ..... 3
  
6. Sind bei der derzeit eingleisigen Strecke zusätzliche Begegnungsmöglichkeiten vorgesehen, um unnötige Aufenthalte zu vermeiden? ..... 4
  
7. Welche Schritte unternimmt die Bayerische Staatsregierung, um weitere Bahnstrecken im Allgäu zu elektrifizieren? ..... 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.

# Antwort

**des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr**  
vom 19.01.2021

Vorbemerkung:

Nach Art. 87e Grundgesetz ist der Bund für die Finanzierung der bundeseigenen Schieneninfrastruktur verantwortlich. Die konkrete Planung und der Bau der Infrastruktur sind Aufgabe der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, sofern es sich nicht um Strecken von nichtbundeseigenen Bahnen (NE) handelt.

## **1.1 Welche Planungsschritte sind für die Vorplanung der Elektrifizierung der Bahnstrecke Neu-Ulm – Kempten eingeplant?**

Die Deutsche Bahn und der Freistaat Bayern haben Ende November 2020 einen Planungsvertrag geschlossen. Er umfasst die Grundlagenermittlung und die Vorplanung. Das Ausbauprojekt umfasst auch die Elektrifizierung.

Der nördliche Streckenabschnitt Neu-Ulm – Senden wird unter anderem von Zügen befahren, die von Senden aus auf der Stichstrecke nach Weißenhorn weiterfahren. Deshalb hat der Freistaat zeitgleich einen weiteren Vertrag mit der SWU Verkehr GmbH als Eigentümerin der Strecke Senden – Weißenhorn geschlossen, der die Vorplanung für die Elektrifizierung dieser Strecke umfasst.

## **1.2 Welche Zeiträume sind für die jeweiligen Planungsschritte vorgesehen?**

Die Grundlagenermittlung erfolgt voraussichtlich im Jahr 2021, die Vorentwurfsplanung in den Jahren 2022 und 2023. Im Zeitraum 2021 bis 2023 lässt der kommunale Verein Regio-S-Bahn Donau-Iller e. V. eine Nutzen-Kosten-Rechnung für das Gesamtprojekt Regio-S-Bahn Donau-Iller erstellen. Das Projekt umfasst neben dem Ausbau der sogenannten Illertalbahn Neu-Ulm – Kempten auch weitere Maßnahmen in Baden-Württemberg. Die Beauftragung eines Fachgutachters erfolgt voraussichtlich im ersten Quartal 2021.

## **2.1 Welche Planungsschritte sind für die Realisierung der Elektrifizierung der Bahnstrecke Neu-Ulm – Kempten eingeplant?**

Die Planungsschritte für die Realisierung richten sich nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI):

- Leistungsphase 5: Ausführungsplanung,
- Leistungsphase 6: Vorbereitung der Vergabe,
- Leistungsphase 7: Mitwirkung bei der Vergabe,
- Leistungsphase 8: Bauoberleitung.

In der Zeit zwischen der Vorplanung und der Realisierung sind die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI) anzufertigen. Zudem muss die Nutzen-Kosten-Rechnung fortlaufend aktualisiert werden, falls sich im Zuge des Planungsfortschritts Kostensteigerungen ergeben.

## **2.2 Welche Zeiträume sind für diese jeweiligen Realisierungsschritte vorgesehen?**

## **2.3 Wann ist mit der möglichen Fertigstellung zu rechnen?**

Ein belastbarer Zeitplan für die o. g. Planungsschritte sowie ein Bauzeitenplan werden erst im Rahmen der Entwurfsplanung (vgl. Antwort zu Frage 2.1) erstellt.

Ein Fertigstellungsdatum kann derzeit noch nicht genannt werden.

### **3.1 Steht die Maßnahme der Elektrifizierung der Bahnstrecke Neu-Ulm – Kempten im Bundesverkehrswegeplan?**

Nein. Die Staatsregierung hatte 2013 die Elektrifizierung Neu-Ulm – Kempten – Oberstdorf für den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet, der Bund hat diese Anmeldung jedoch nicht berücksichtigt.

### **3.2 Sind die Vorplanung durch den Freistaat Bayern und die danach zu erfolgende Realisierung im Auftrag des Bundes planerisch, zeitlich und haushaltsrechtlich aufeinander abgestimmt?**

Auf dem Abschnitt Neu-Ulm – Memmingen verkehren bereits heute regelmäßig Güterzüge. Daher hat die Staatsregierung diese Strecke vor knapp zwei Jahren für das Bundesprogramm „Elektrische Güterbahn“ angemeldet. Der Bund hat noch nicht entschieden, ob er die Strecke Neu-Ulm – Memmingen in dieses Programm aufnimmt und hierfür dann selbst die Beauftragung übernimmt. Selbstverständlich würde in diesem Fall eine Abstimmung der Planungen erfolgen müssen, zumal die DB Netz die Umsetzung übernehmen würde und regelmäßige Abstimmungsrunden zwischen der DB Netz AG, dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft BEG bestehen.

Die Staatsregierung will die Strecke Memmingen – Kempten und die Stichstrecke Senden – Weißenhorn für eine Förderung aus dem GVFG-Bundesprogramm beim Bund anmelden. Gleiches gilt für die Strecke Neu-Ulm – Memmingen, sofern der Bund diese nicht in sein Programm „Elektrische Güterbahn“ aufnehmen sollte.

Beim GVFG-Bundesprogramm erwartet der Bund, dass die Planungen bis zur Bau-reife von Dritten – in der Regel den Kommunen oder den Ländern – selbstständig vorangetrieben werden. Eine Einbindung des Bundes in die Fachplanungen erfolgt üblicherweise erst, wenn erste Planungsergebnisse vorliegen. Gegen Ende der in der Antwort zu Frage 1.2 erwähnten Arbeiten zur Nutzen-Kosten-Untersuchung wird sich der Verein Regio-S-Bahn Donau-Iller e. V. hierzu mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur abstimmen. Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr sowie die Bayerische Eisenbahngesellschaft stehen im engen Austausch mit dem Verein Regio-S-Bahn Donau-Iller e. V.

### **4. Plant die Staatsregierung die Finanzierung der Elektrifizierung der Bahnstrecke Neu-Ulm – Kempten im Rahmen eines bayerischen Programmes zur Elektrifizierung Bayerischer Bahnstrecken?**

Auf die Antwort zu Frage 3.2 wird verwiesen. Der Freistaat strebt eine maßgebliche Finanzierung durch den Bund im Rahmen der Programme „Elektrische Güterbahn“ bzw. nach dem GVFG an. Zum Programm „Elektrische Güterbahn“ liegen noch keine belastbaren Aussagen des Bundes vor; derzeit geht die Staatsregierung allerdings davon aus, dass es einschließlich aller Folgekosten vom Bund finanziert wird. Sofern der Bund die Strecken ins GVFG-Bundesprogramm aufnimmt, wird er 90 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionskosten für den Streckenausbau und einen Planungskostenanteil von bis zu 10 Prozent der Gesamtkosten übernehmen. Dies setzt ein auskömmliches Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung und eine Kofinanzierung für die verbleibenden Kosten voraus. Für eine Kofinanzierung des Freistaates sind derzeit keine Mittel hinterlegt. Sie müssten im Staatshaushalt zu gegebener Zeit veranschlagt werden.

### **5.1 Welche verschiedenen Modelle der immissionsfreien Bahnverkehre werden derzeit von Expertinnen und Experten im Auftrag der Staatsregierung untersucht?**

Mit Blick auf künftige Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zieht der Freistaat die nachfolgenden lokal emissionsfreien Antriebskonzepte in Betracht:

- elektrische Triebfahrzeuge auf Strecken mit bestehender bzw. noch zu erstellender Oberleitung,
- Akkufahrzeuge, die auf elektrifizierten Gleisabschnitten im Stillstand oder während der Fahrt ihre Akkus laden können, und
- Brennstoffzellenfahrzeuge.

**5.2 Welche davon sollen dann auf der Bahnstrecke Neu-Ulm – Kempten möglicherweise zum Einsatz kommen?**

Nach erfolgter Streckenelektrifizierung sollen im SPNV auf dieser Strecke inklusive der Stichstrecke von Senden nach Weißenhorn ausschließlich elektrische Triebfahrzeuge zum Einsatz kommen, die ihre Energie aus der Oberleitung beziehen.

**6. Sind bei der derzeit eingleisigen Strecke zusätzliche Begegnungsmöglichkeiten vorgesehen, um unnötige Aufenthalte zu vermeiden?**

Ja. Die in der Antwort zu Frage 1.1 erwähnten Planungen umfassen auch den zweigleisigen Ausbau der Abschnitte Gerlenhofen – Senden und Kellmünz – Pleß.

**7. Welche Schritte unternimmt die Staatsregierung, um weitere Bahnstrecken im Allgäu zu elektrifizieren?**

Auf die in der Vorbemerkung dargelegten Zuständigkeiten wird verwiesen.

Im Jahr 2021 erfolgen als nächste Elektrifizierungen im südlichen Schwaben die Strecke von Pfronten-Steinach bis zur österreichischen Staatsgrenze bei Schönbichl, die Verbindungskurve von Lindau-Aeschach zum Inselbahnhof Lindau und die Südbahn von Lindau über Friedrichshafen nach Ulm.

Die Staatsregierung setzt sich beim Bund fortwährend für die Elektrifizierung weiterer Bahnstrecken im südlichen Schwaben ein. So hat sie in dieser Region neben der Strecke Neu-Ulm – Memmingen auch die Strecke Augsburg – Buchloe für das Bundesprogramm „Elektrische Güterbahn“ angemeldet.

Perspektivisch ist als Weiterführung der Illertalbahn die Elektrifizierung der Strecke von Kempten bis nach Oberstdorf angedacht. Weiter im Blickfeld hat die Staatsregierung auch eine Elektrifizierung der zweigleisigen Strecke von Buchloe über Kempten und Immenstadt bis nach Hergatz.