



Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des  
Innern, für Bau und Verkehr • Postfach 22 12 53 • 80502 München

Präsidentin  
des Bayer. Landtags  
Frau Barbara Stamm, MdL  
Maximilianeum  
81627 München

Bayern.  
Die Zukunft.

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
PI/G-4254-3/1750 I, 07.09.2017

Unser Zeichen  
IIE3-3558-2-4

München  
22.02.2018

**Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Markus Ganserer und der Frau Abgeordneten Rosi Steinberger vom 06.09.2017 betreffend Streckenelektrifizierungen in Niederbayern**

Anlage  
Übersichtskarte Regionalbereich Süd

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

Vorbemerkung

Nach Art. 87e GG 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 Infrastruktur-

maßnahmen 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.

*Zu 1.: Welche Eisenbahnstrecken in Niederbayern sind noch nicht elektrifiziert?*

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

*Zu 2.: Welche Eisenbahnstrecken in Niederbayern müssten nach Ansicht der Staatsregierung elektrifiziert werden?*

Im Grundsatz sollten möglichst alle Strecken in Niederbayern elektrifiziert werden. Festgehalten hat die Staatsregierung dies insbesondere für die Strecke von Plattling nach Bayerisch Eisenstein im Rahmen der „Gemeinsamen Erklärung über die Entwicklung des Schienenverkehrs bis 2030 des Tschechischen Verkehrsministeriums und des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr“ vom 26. Juli 2017.

In bestimmten Fällen kann es aber sinnvoll sein, die Dekarbonisierung des Schienenverkehrs auch fahrzeugseitig voranzutreiben. Darunter fallen beispielweise Strecken, für deren Elektrifizierung es auf lange Zeit keine Finanzierungsperspektive gibt, für die aufgrund topographischer Gegebenheiten die Investitionskosten unverhältnismäßig hoch wären oder für die aufgrund geringer Zugzahlen eine Elektrifizierung nicht verhältnismäßig wäre.

*Zu 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. € 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.

*Zu 4.: Welche Strategie verfolgt die Staatsregierung bei der Elektrifizierung der Eisenbahnstrecken in Niederbayern?*

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.

In Niederbayern sind die wichtigsten, auf Regensburg und München zulaufenden Bahnstrecken bereits elektrifiziert. Aus Sicht der Staatsregierung hat vor allem der elektrische Lückenschluss zwischen Landshut und Mühldorf oberste Priorität. Die durch den Bauunfall in Rastatt verursachten Störungen haben gezeigt, dass Lückenschlüsse im elektrifizierten Bahnnetz und damit mehr Vielfalt bei den Ausweichrouten elementar sind, um möglichst viel Schienenbetrieb aufrechterhalten zu können. Eine elektrische Verbindung des sogenannten Ostkorridors nach Mühldorf ermöglicht insbesondere für den Schienengüterverkehr schnellere Verbindungen Richtung Österreich und Südosteuropa sowie perspektivisch in Kombination mit einem Elektrifizierungsprojekt nach Rosenheim sogar die Verbindung zum nördlichen Brennerzulauf. Damit müssten Güterverkehre nicht mehr den Umweg über München nehmen und würden dadurch auch mehr Kapazität und Qualität für die Personenverbindungen von Niederbayern nach München schaffen.

*Zu 5.: Welche Eisenbahnstrecken in Niederbayern, 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 Elektrozügen 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 „Bayerischen Elektromobilitäts-Strategie Schiene zur Reduzierung des Dieserverkehrs im Bahnnetz in Bayern“ (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 validiert 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 in Niederbayern im Rahmen der Strategie BESS auf der Strecke Bogen – Straubing – Radldorf – Neufahrn (– Landshut) ein Pilotprojekt mit einem Oberleitungs-/Diesel-Hybrid testen.

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 Niederbayern perspektivisch diese emissionsfreie Antriebstechnologie für SPNV-Strecken eine Lösung ist.

Niederbayerische 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.

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

Die Staatsregierung hat für den neuen Bundesverkehrsplan (BVWP 2030) die Elektrifizierung der Strecke von Landshut nach Mühldorf neu zur Bewertung angemeldet.

*Zu 7.: Warum hat die Staatsregierung nur die Strecken 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 ([Bundestagsdrucksache 18/4045](#)).

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

Mit freundlichen Grüßen

gez. Gerhard Eck  
Staatssekretär