



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Christine Kamm, Markus Ganserer**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 11.09.2017

Elektrifizierung regionaler Bahnverbindungen in Schwaben

Wir fragen die Staatsregierung:

1. Wie plant die Staatsregierung den Ausbau der Elektrifizierung der regionalen Bahnverkehrsverbindungen in Schwaben voranzutreiben?
- 2.1 Welche Zugstrecken in Schwaben sind noch nicht elektrifiziert?
- 2.2 Welche Zugstrecken in Schwaben müssten nach Ansicht der Staatsregierung dringend elektrifiziert werden?
- 3.1 Verfolgt die Staatsregierung das Ziel, möglichst alle regionalen Bahnverbindungen in Schwaben zu elektrifizieren, oder betrachtet die Staatsregierung mit Diesel betriebene Regionalzüge als ausreichend?
- 3.2 Sind nach Meinung der Staatsregierung elektrifizierte Regionalzüge umweltfreundlicher als mit Diesel betriebene Züge?
- 4.1 Wie möchte die Staatsregierung den regionalen Zugverkehr in Schwaben möglichst umweltfreundlich gestalten?
- 4.2 Gibt es hier bereits konkrete Pläne oder Maßnahmen, welche bereits umgesetzt werden oder umgesetzt werden können?
- 5.1 Wie teuer wäre eine Elektrifizierung aller Strecken in Schwaben?
- 5.2 Wie teuer wäre im Besonderen die Elektrifizierung der Strecke Augsburg – Buchloe?
- 5.3 Hat die Staatsregierung einen Plan verfasst, in dem der Ausbau der Elektrifizierung von Zugverbindungen in Schwaben festgelegt wurde?
- 6.1 Weshalb wurde die Elektrifizierung der Strecke Augsburg – Buchloe nicht durch die Staatsregierung vorangetrieben, beispielsweise durch eine Festschreibung im Bundesverkehrswegeplan?
- 6.2 Hat die Staatsregierung die Wirtschaftlichkeit der Strecke Augsburg – Buchloe in Hinblick auf Personen- und Güterverkehr geprüft?
- 6.3 Wurde hier auch geprüft, ob eine Elektrifizierung dieser Strecke Vorteile mit sich führen würde (bitte eventuelle Vorteile oder Nachteile bei Kenntnis nennen)?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 16.02.2018

Vorbemerkung:

Nach Art. 87e 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 der Staatsminister des Innern, für Bau und Verkehr Joachim Herrmann vom Bund aktuell eine Leitentscheidung eingefordert, welche Strecken perspektivisch für eine Elektrifizierung berücksichtigt werden müssen.

1. Wie plant die Staatsregierung den Ausbau der Elektrifizierung der regionalen Bahnverkehrsverbindungen in Schwaben voranzutreiben?

Obwohl nicht für Elektrifizierungen außerhalb des S-Bahn-Netzes zuständig, engagiert sich die Staatsregierung in Schwaben ausnahmsweise finanziell bei zwei Elektrifizierungsprojekten. Es handelt sich dabei zum einen um die Elektrifizierung der Strecke Geltendorf – Memmingen – Lindau – Grenze D/A (ABS 48), mit deren Bau Ende März 2018 begonnen wird und auf der ein hoher Anteil von Regionalverkehr gefahren wird. Zum anderen handelt es sich dabei um die grenzüberschreitende Elektrifizierung Reutte – Pfronten-Steinach.

2.1 Welche Zugstrecken in Schwaben sind noch nicht elektrifiziert?

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

2.2 Welche Zugstrecken in Schwaben müssten nach Ansicht der Staatsregierung dringend elektrifiziert werden?

3.1 Verfolgt die Staatsregierung das Ziel, möglichst alle regionalen Bahnverbindungen in Schwaben zu elektrifizieren, oder betrachtet die Staatsregierung mit Diesel betriebene Regionalzüge als ausreichend?

Im Grundsatz sollten möglichst alle Strecken in Schwaben elektrifiziert werden. Der Elektrifizierungsbedarf ist dort jedoch besonders umfangreich, weil das südliche Schwaben zusammen mit den benachbarten Regionen in Baden-Württemberg die flächenmäßig größte „Diesel-Insel“ im

deutschen Bahnnetz darstellt. Eine parallele Komplettelektrifizierung der Bahnstrecken ist jedoch sowohl aus finanziellen Gründen als auch im Hinblick auf die Kapazitäten der Wirtschaft nicht realistisch. Eine schrittweise Erhöhung des Elektrifizierungsgrads stellt mit zunehmender Heterogenität des Bahnnetzes allerdings auch besonders hohe Anforderungen an eine attraktive Fahrplangestaltung. In bestimmten Fällen kann es auch 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 topografischer Gegebenheiten die Investitionskosten unverhältnismäßig hoch wären oder für die aufgrund geringer Zugzahlen eine Elektrifizierung nicht verhältnismäßig wäre.

Schwäbische Strecken, die ausschließlich für den Schienengüterverkehr oder touristische Verkehre genutzt werden, wären perspektivisch für den Einsatz von Lokomotiven mit innovativen Antriebstechniken geeignet, ebenso Rangierlokomotiven in Bahnhöfen.

3.2 Sind nach Meinung der Staatsregierung elektrifizierte Regionalzüge umweltfreundlicher als mit Diesel betriebene Züge?

Elektrisch angetriebene Züge sind gegenüber Dieselnügen lokal umweltverträglicher. Um detaillierte Aussagen zur Gesamtumweltbilanz von elektrischen Regionalzügen zu treffen, wären jedoch viele einzelne Kriterien, wie z. B. die Art der Stromerzeugung oder die Umweltkosten der zusätzlich benötigten Infrastruktur, zu untersuchen. Angaben dazu liegen der Staatsregierung nicht vor.

4.1 Wie möchte die Staatsregierung den regionalen Zugverkehr in Schwaben möglichst umweltfreundlich gestalten?

Es wird zum einen eine systematische Elektrifizierung angestrebt, die sowohl Dieselfahrten unter Fahrdraht vermeidet als auch den Zuschnitt sinnvoller Ausschreibungsnetze für den Schienenpersonennahverkehr ermöglicht. Zum anderen soll mit dem Einsatz innovativer Antriebstechniken der Anteil des Dieselverkehrs auch im schwäbischen Bahnnetz reduziert werden.

4.2 Gibt es hier bereits konkrete Pläne oder Maßnahmen, welche bereits umgesetzt werden oder umgesetzt werden können?

Die Staatsregierung setzt sich gegenüber dem für die Finanzierung zuständigen Bund seit Jahren für eine verstärkte Strecken elektrifizierung im ganzen Freistaat ein. Die wichtigsten Strecken in Bayern sind im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesschienenwege enthalten. In diesem Sinne hat die Staatsregierung für ganz Bayern 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 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. Darüber hinaus soll perspektivisch auf der Strecke Augsburg – Füssen der Einsatz der wasserstoffbasierten LOHC-Technik getestet werden. Darüber hinaus wird auf die Antwort zu Frage 1.1 verwiesen.

5.1 Wie teuer wäre eine Elektrifizierung aller Strecken in Schwaben ?

5.2 Wie teuer wäre im Besonderen die Elektrifizierung der Strecke Augsburg – Buchloe?

Aufgrund von Erfahrungswerten jüngster Elektrifizierungsprojekte in Deutschland hat die TU Dresden im Rahmen eines von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH 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 Bahnstromspeisungen gebaut werden müssen.

5.3 Hat die Staatsregierung einen Plan verfasst, in dem der Ausbau der Elektrifizierung von Zugverbindungen in Schwaben festgelegt wurde?

Es wird auf die Antwort zur Frage 4.2 sowie auf die Vorbemerkung verwiesen.

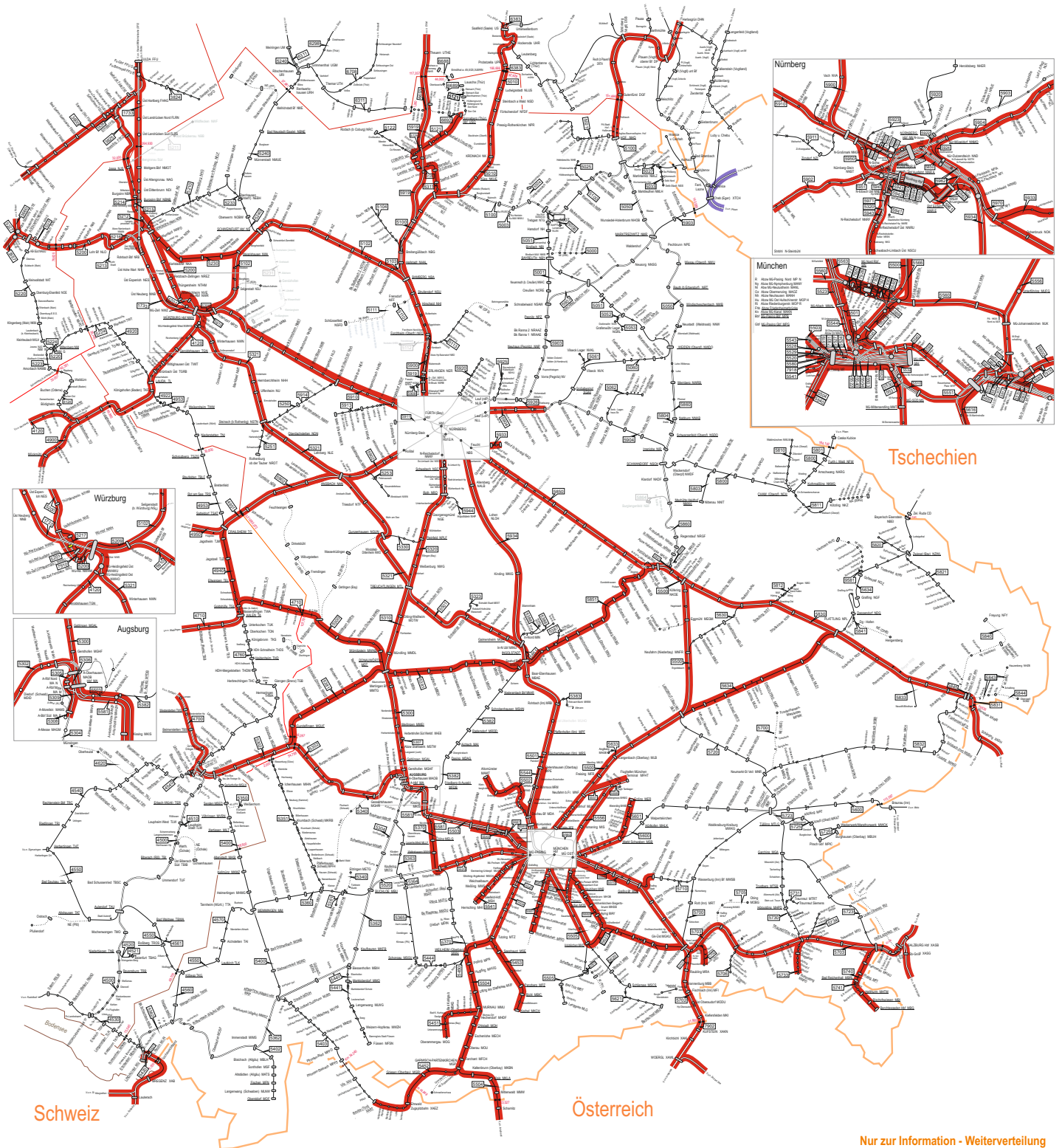
6.1 Weshalb wurde die Elektrifizierung der Strecke Augsburg – Buchloe nicht durch die Staatsregierung vorangetrieben, beispielsweise durch eine Festschreibung im Bundesverkehrswegeplan?

6.2 Hat die Staatsregierung die Wirtschaftlichkeit der Strecke Augsburg – Buchloe in Hinblick auf Personen- und Güterverkehr geprüft?

6.3 Wurde hier auch geprüft, ob eine Elektrifizierung dieser Strecke Vorteile mit sich führen würde (bitte eventuelle Vorteile oder Nachteile bei Kenntnis nennen)?

Die Staatsregierung hatte die Elektrifizierung der Strecke Augsburg – Buchloe beim Bund im März 2013 für den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) angemeldet. Vom Bund ist diese Anmeldung bei der Maßnahmenauswahl im Jahr 2016 nicht berücksichtigt worden, da der Ausbau der Strecke nach der ersten Bewertung der Gutachter des Bundes selbst unter Berücksichtigung einer elektrifizierten Strecke München – Lindau keine Chance hatte, das notwendige Nutzen-Kosten-Verhältnis von mindestens 1,0 zu erzielen.

Die Systematik, die der BVWP-Aufstellung zugrunde lag, lässt sich der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage u. a. von der Fraktion DIE LINKE entnehmen (BT-Drs. 18/4045). Die Staatsregierung hat in den letzten Jahren jedoch stets darauf hingewiesen, dass für Ausbau- und insbesondere Elektrifizierungsprojekte auf Strecken, auf denen wenig bis gar kein Schienengüter- und Schienenpersonennahverkehr stattfindet, ein Finanzierungsdilemma besteht, das aufgelöst werden muss.



- Ebene Streckennetz/Grundkarte**
- mehrgleisige Strecke
 - eingeleisige Strecke
 - eingeleisige Strecke (NE)
 - Abzw / Ust. : Bk. ; Bf / RSTW
 - Abzw / Ust. : Bk. ; Bf / Bf (mech. Stw)
 - Abzw / Ust. : Bk. ; Bf / Bf (elektromech. Stw)
 - Abzw / Ust. : Bk. ; Bf / Bf (ferngesteuert RSTW)
 - Standort ESTW-Unterzentrale an BZ
 - Abzw/Ust.Bk.Bf/Bf (ferngesteuert ESTW-A/F/R)
 - Abzw/Ust.Bk.Bf/Bf (ferngesteuert RSTW / ESTW)
 - Betriebsstelle besetzte Betriebsstelle
 - 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