



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-4254-3/1748 I, 07.09.2017

Unser Zeichen
IIE3-3558-2-4

München
22.02.2018

**Schriftliche Anfrage der Herren Abgeordneten Markus Ganserer und Jürgen
Mistol vom 06.09.2017 betreffend Streckenelektrifizierungen in der Oberpfalz**

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 bundesei-
genen Schieneninfrastruktur. Die konkrete Planung und der Bau der Infrastruktur
ist Aufgabe der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes.

Deshalb setzt sich Bayern seit Jahren bundesweit für eine Elektrifizierungsoffensi-
ve 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 Oberpfalz sind noch nicht elektrifiziert?

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

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

Im Grundsatz sollten möglichst alle Strecken in der Oberpfalz elektrifiziert werden. 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.

Für die von der Bundesregierung bereits bewerteten und im neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) vordringlich eingestuften Elektrifizierungsmaßnahmen in der Oberpfalz lassen sich die von den Gutachtern des Bundes geschätzten Kosten den jeweiligen Projektdossiers des Internet-Auftritts www.bvwp-projekte.de entnehmen.

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

Die Staatsregierung setzt sich gegenüber dem für die Finanzierung zuständigen Bund seit Jahren für eine verstärkte Streckenelektrifizierung im ganzen Freistaat ein.

Gerade die Oberpfalz, die insbesondere in der nördlichen und mittleren Oberpfalz zusammen mit dem östlichen Oberfranken eine der größten zusammenhängenden Diesel-Inseln bundesweit darstellt, weist mit den Ausbauprojekten von Nürnberg über Marktredwitz bis zur Grenze bei Schirnding und von Hof bis Regensburg zwei der längsten und bedeutendsten Elektrifizierungsmaßnahmen im Vordringlichen Bedarf auf. Nachdem seitens des Bundes mittlerweile signalisiert wurde, dass auch die sogenannte Metropolenbahn in den Vordringlichen Bedarf aufgestuft wird und damit auch die Oberleitung auf den Bahnstrecken zwischen Hartmannshof und Irrenlohe sowie Schwandorf und der Grenze hinter Furth im Wald gesichert ist, wird nach Realisierung all dieser Projekte der Elektrifizierungsgrad in der Oberpfalz deutlich ansteigen.

Zu 5.: Welche Eisenbahnstrecken in Oberpfalz, 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 Mehr-

fachtraktion, 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.

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

Grundsätzlich denkbar für den künftigen Einsatz von innovativen Antriebstechniken im SPNV erscheinen aus heutiger Sicht in der Oberpfalz vor allem die Stichstrecken von Cham nach Waldmünchen bzw. nach Lam. Auch Oberpfälzer Strecken, die ausschließlich für den Schienengüterverkehr 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 Oberpfalz, die elektrifiziert werden sollten und im Bundesverkehrswegeplan 2003 nicht zur Elektrifizierung vorgesehen waren, hat die Staatsregierung zur Bewertung für den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet?

Für den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 wurden durch die Staatsregierung folgende Strecken neu gegenüber dem BVWP 2003 zur Bewertung hinsichtlich einer Elektrifizierung angemeldet:

- Hartmannshof – Amberg – Irrenlohe,
- Regensburg – Schwandorf – Furth im Wald Grenze D/CZ und
- Regensburg – Marktredwitz.

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