

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/11511 –**

Umsetzung von Projekten des Neubaus, Ausbaus und der Erhaltung der Bundesschienenwege in Bayern

Vorbemerkung der Fragesteller

Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan (BVWP) enthält eine Vielzahl von Vorhaben im Bereich der Bundesschienenwege in Bayern. Die einzelnen Vorhaben unterscheiden sich in ihrem Umsetzungsstand deutlich.

1. Welche der im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthaltenen Schienenbauprojekte in Bayern wurden bis heute in Betrieb genommen, und welche Kosten haben diese Projekte verursacht?

Die Neubaustrecke/Ausbaustrecke (NBS/ABS) Nürnberg–Ingolstadt–München wurde im Dezember 2006 in Betrieb genommen. Bis zum 31. Dezember 2007 wurden Ausgaben in Höhe von 3 268 Mio. Euro getätigt; hierin ist der Bundesmittelanteil in Höhe von 1 978 Mio. Euro enthalten.

2. In welcher Höhe fließen Mittel aus dem „Arbeitsplatzprogramm Bauen und Verkehr“ (APBV) in die im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthaltenen Schienenbauprojekte in Bayern?

Im Rahmen des o. g. Programms sollen Mittel in die Vorhaben ABS/NBS Nürnberg–Erfurt (Verstärkung der Bundesmittel), ABS München–Mühldorf–Freilassing, 1. Baustufe (Ausbau der Abschnitte Alt-Mühldorf–Mühldorf, Mühldorf–Tüßling und Anbindung des elektronischen Stellwerks (ESTW) Mühldorf–Burghausen) sowie die Elektrifizierung der Strecke Reichenbach (Vogtland)–Hof im Rahmen der ABS Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/Grenze Deutschland/Republik Tschechien (so genannte Franken-Sachsen-Magistrale) fließen. Die Höhe der Bundesmittel kann erst nach Vorlage der

durch die Deutsche Bahn AG (DB AG) dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) vorzulegenden Anträge auf Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung bzw. auf Erteilung einer Baufreigabe in finanzieller Hinsicht bestimmt werden.

3. Welche der im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthaltenen Schienenbauprojekte in Bayern wurden bis heute nicht in Betrieb genommen, und aus welchen Gründen nicht?

Das Vorhaben ABS Augsburg–München befindet sich im Bau, es haben bislang Teilbetriebnahmen von einzelnen Abschnitten stattgefunden. Die Vorhaben ABS/NBS Nürnberg–Erfurt und ABS München–Mühlendorf–Freilassing–Grenze Deutschland/Österreich befinden sich ebenfalls im Bau. Die Finanzierung von Teilmaßnahmen konnten im Rahmen des „Arbeitsplatzprogramms Bau und Verkehr“ verstärkt oder neu aufgenommen werden. Für die ABS München–Lindau–Grenze Deutschland/Österreich konnte die Finanzierung des Bundesanteils gesichert werden. Für die ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt erfolgen derzeit erste Vorbereitungen zur Einleitung des Raumordnungsverfahrens.

Für die übrigen Vorhaben in Bayern liegen die entsprechenden Anträge auf Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung bzw. auf Erteilung einer Baufreigabe in finanzieller Hinsicht, welche durch die DB AG dem Bund vorzulegen sind, noch nicht vor. Die Realisierung der Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans muss sich an den zur Verfügung stehenden Mitteln für Schienenwegeinvestitionen orientieren. Hierzu muss seitens des Bundes eine Priorisierung erfolgen.

4. Was besagen die jeweiligen Finanzierungsvereinbarungen, und welche Zeitpunkte des Baubeginns sowie der Inbetriebnahme, auch von Teilabschnitten und Einzelmaßnahmen, bestehen für die folgenden Schienenbauprojekte:
 - a) Nürnberg–Erfurt,

Für das VDE Nr. 8.1, Nürnberg–Erfurt, wurden bisher zwei Teilfinanzierungsvereinbarungen zwischen dem Bund und der DB AG geschlossen und zwar eine zur NBS Ebensfeld–Erfurt und eine zur ABS Nürnberg–Ebensfeld im Abschnitt Nürnberg–Fürth. Konkrete Inbetriebnahmetermine wurden jedoch nicht vereinbart. Die abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarungen werden jährlich im Rahmen einer Anpassungsvereinbarung fortgeschrieben. Der Abschnitt Nürnberg–Fürth soll voraussichtlich Ende 2011 fertiggestellt sein und die NBS Ebensfeld–Erfurt voraussichtlich Ende 2017 in Betrieb gehen.

- b) Stuttgart–Nürnberg–Leipzig,

Die ABS Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden, die so genannte Franken-Sachsen-Magistrale, ist im bayerischen Abschnitt bereits fertiggestellt worden.

- c) Nürnberg–Marktredwitz und weiter nach Prag,

Zur ABS Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/Grenze D/CZ(–Prag) wurde noch keine Finanzierungsvereinbarung geschlossen.

- d) Ulm–Augsburg,

Für die ABS Ulm–Augsburg wurde noch keine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen. Der Abschnitt wird zeitlich nach der Realisierung der NBS (Stuttgart–)Wendlingen–Ulm eingeordnet.

e) Augsburg–München,

Eine Finanzierungsvereinbarung wurde bei der ABS Augsburg–München für den Ausbau zwischen Augsburg und Olching abgeschlossen, wobei zu Bauzeiten keine Festlegungen erfolgt sind. Der Baubeginn erfolgte im Februar 1998, die Fertigstellung ist bis Ende 2010/Anfang 2011 vorgesehen.

f) München–Mühldorf–Freilassing?

Für die ABS München–Mühldorf–Freilassing wurde bislang die Finanzierungsvereinbarung für den Abschnitt Ampfing–Mühldorf abgeschlossen. Der Baubeginn erfolgte im Oktober 2007, die Inbetriebnahme ist für Ende 2010 vorgesehen.

5. Welche Maßnahmen hält die Bundesregierung zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur im Chemiedreieck in Südostbayern für erforderlich, und wie ist der Sachstand bezüglich Finanzierung und Bauzeit für einzelne Maßnahmen in diesem Gebiet?

Zu den Maßnahmen entlang der ABS München–Mühldorf–Freilassing wird auf die Antworten zu den Fragen 2 und 4f verwiesen. Diese Maßnahmen dienen in besonderem Maße der Verbesserung der Schienenanbindung des so genannten Chemiedreiecks um Burghausen an den Raum München.

6. Inwieweit kann die Bundesregierung bestätigen, dass die EU keine Finanzhilfen für Planungsstudien und Arbeiten für die Strecke München–Mühldorf–Freilassing als Teil des vorrangigen Vorhabens Nr. 17 „Eisenbahnverbindung Paris–Straßburg–Stuttgart–Wien–Bratislava“ gewährt, weil die Strecke nicht als Gesamtheit behandelt wird und sich Arbeiten nur auf Teilabschnitte beschränken?

Die Bundesregierung hatte Zuschüsse aus dem Mehrjahresprogramm 2007 bis 2013 der Haushaltlinie für das transeuropäische Netz für die Maßnahmen der so genannten 1. Baustufe zwischen München und Mühldorf beantragt, die von der Europäischen Kommission nicht genehmigt wurden, da diese in diesen Maßnahmen kein prioritär förderungswürdiges Vorhaben mit europäischem Mehrwert sah. Genehmigt wurden dagegen die ebenfalls beantragten Zuschüsse für den grenzüberschreitenden Abschnitt zwischen Freilassing und Salzburg. Im Rahmen des Jahresprogramms 2008 genehmigte die Europäische Kommission TEN-Zuschüsse zu einer Studie zur Vorplanung der Elektrifizierung zwischen Markt Schwaben–Tüßling und Tüßling–Freilassing.

7. Inwieweit wird die Bundesregierung ihre Ausbaustrategie für die Strecke München–Mühldorf–Freilassing anpassen, um Finanzhilfen der EU für diese Strecke zu erhalten?

Die Bundesregierung wird auch zukünftig ausschließlich bedarfsgerecht in den Ausbau der Schienenwege investieren und hierfür zu gegebener Zeit EU-Fördermittel beantragen.

8. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung des europäischen Koordinators Péter Balázs, dass die Notwendigkeit eines Vorankommens des Ausbaus der Strecke München–Mühldorf–Freilassing nicht von der Realisierung des Brenner-Basistunnels abhängig sei?

Diese Auffassung teilt die Bundesregierung nicht. Ziel der Bundesregierung ist ein bedarfsgerechter Ausbau. Der Ausbaubedarf der Strecke München–Mühldorf–Freilassing besteht zurzeit vorrangig in der Verbesserung der Schienenanbindung des Chiemdriediecks um Burghausen an den Raum München sowie in der Verbesserung des grenzüberschreitenden Abschnitts zwischen Freilassing und Salzburg. Aufgrund der durchgehenden Zweigleisigkeit und der Elektrifizierung der Strecke München–Salzburg werden internationale Verkehre über Rosenheim geführt. Mit Realisierung des Brenner-Basistunnels wird die Streckenauslastung München–Rosenheim durch Brennerverkehre so weit zunehmen, dass Verkehre zwischen München und Salzburg besser über Mühldorf geführt werden sollten.

9. Wie ist der Sachstand der Verhandlungen zum Ausbau der Schienenstrecke München–Lindau, welche Vereinbarungen wurden geschlossen, und wann verfällt ggf. der von der Schweiz zugesagte Betrag für den Ausbau dieser Strecke?

Die Finanzierungsvereinbarung zum Ausbau der Schienenstrecke wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und der DB AG unterzeichnet.

Der Vertrag zwischen der DB AG und dem Freistaat Bayern wurde ebenfalls noch im Jahr 2008 unterzeichnet. Der Bund geht nunmehr davon aus, dass auch der notwendige Einzelvertrag zwischen der DB AG und dem Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation der Schweizer Eidgenossenschaft zeitnah abgeschlossen werden wird und die in Aussicht gestellte Vorfinanzierung durch die Schweiz in Anspruch genommen werden kann. Das Vorhaben kann nach derzeitigen Erkenntnissen wie geplant realisiert werden.

10. Wie ist der Sachstand bei der Infrastrukturerüchtigung der Strecke München–Kempten–Immenstadt–Lindau für den Neigetechnikzeugeinsatz?

Nach Auskunft der DB Netz AG werden auf Grundlage der aktualisierten „Verkehrlichen Aufgabenstellung“ durch den Freistaat Bayern vom 29. März 2007 Maßnahmen zum Ausbau der Strecke für den Einsatz von NeiTech-Fahrzeugen zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit erforderlich. Weiterhin sind der Einbau eines Geschwindigkeitsüberwachungssystems sowie der Bau zusätzlicher Blocksignale vorgesehen.

Derzeit wird die Vorentwurfsplanung erstellt. Eine Inbetriebnahme ist für Dezember 2011 vorgesehen.

11. Wie ist der Sachstand und was besagen getroffene Vereinbarungen zum Ausbau der Schienenstrecke München–Garmisch-Partenkirchen, und welche einzelnen Baumaßnahmen werden bis zur Ski-WM 2011 bzw. möglichen Olympischen Winterspielen 2018 realisiert werden?

Die Bedeutung der Schienenverbindung München–Garmisch-Partenkirchen liegt im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Die Verantwortung liegt allein beim Eigentümer und Betreiber der Strecke, der DB Netz AG. Der Freistaat Bayern als Aufgabenträger für den Nahverkehr und die DB Netz AG sind ge-

halten, die Entscheidungen über den Ausbau dieser Strecke zu treffen. Es ist laut Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) ausdrücklich nicht vorgesehen, dass der Bund hier Einfluss ausübt. Nach Informationen der DB AG besteht zwischen dem Freistaat und der DB Netz AG sowie der DB Station&Service AG Einvernehmen, die Strecke bis Ende 2010 dahin gehend zu ertüchtigen, dass ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zur Ski-WM bewältigt werden kann. Ob für mögliche Olympische Winterspiele 2018 ein darüber hinausgehender Ausbaubedarf notwendig werden könnte, wird geprüft.

Für Investitionen in reine Nahverkehrsmaßnahmen – zu denen der Ausbau der Strecke München–Garmisch-Partenkirchen gehört – stehen auf der Grundlage des § 8 Abs. 2 BSchwAG Bundesmittel zur Verbesserung des Nahverkehrs zur Verfügung. Von den bereitgestellten Mitteln ist ein prozentualer Anteil für den Freistaat Bayern zu dessen Disposition vorgesehen.

12. Wie ist der Sachstand und was besagen getroffene Vereinbarungen zur Schienenanbindung Ostbayerns aus Richtung Freising bzw. Erding/Dorfen (u. a. Erdinger Ringschluss und Walpertskirchner Spange) an den Flughafen München, und wann rechnet die Bundesregierung mit der Inbetriebnahme einzelner Maßnahmen?

Für eine zukünftige anteilige Finanzierung im Rahmen des Bundesprogramms nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist das Vorhaben „München, S-Bahn, Erdinger Ringschluss“ mit Gesamtkosten von 590 Mio. Euro angemeldet worden. Als Beginnjahr wurde 2010 genannt.

Der Stand der Vereinbarungen, die für die S-Bahn zwischen dem Freistaat und der DB AG zu schließen sind, ist dem Bund nicht bekannt.

Außerdem führt das BMVBS zurzeit eine Untersuchung des Schienenknotens München durch. Diese Untersuchung umfasst u. a. auch die Verbindung des Flughafens sowohl mit der Stadt München als auch mit dem Umland unter Einbeziehung der Ausbaustrecke München–Mühldorf–Freilassing sowie der Verbindung München–Landshut. Ergebnisse werden für Anfang 2010 erwartet.

13. Wie ist der Sachstand bei der Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale auf dem Abschnitt zwischen Reichenbach und Nürnberg bzw. Regensburg?

Aufgrund der notwendigen Priorisierung der Investitionen in die Schienenwege des Bundes konnte die Elektrifizierung der so genannten Franken-Sachsen-Magistrale bisher in der Mittelfristplanung nicht berücksichtigt werden. Im Rahmen des EFRE-Bundesprogramms 2007 bis 2013 besteht nunmehr die Möglichkeit, die Elektrifizierung des sächsischen Abschnitts bis einschließlich Hof im Rahmen der zur Verfügung stehenden Bundesmittel zeitlich vorzuziehen.

Die Elektrifizierung der Strecke Marktdreitz–Regensburg, die so genannte Naabtal-magistrale, ist erst im Anschluss an eine Elektrifizierung der „Franken-Sachsen-Magistrale“ volkswirtschaftlich vorteilhaft.

Zurzeit führt das BMVBS die Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege durch. In diesem Rahmen werden auch die volkswirtschaftliche Vorteilhaftigkeit der Elektrifizierung der „Franken-Sachsen-Magistrale“ sowie die hiermit in Zusammenhang stehende „Naabtal-magistrale“ überprüft. Ergebnisse sind Anfang 2010 zu erwarten.

14. Welche Verbindung von Ostbayern nach Pilsen und Prag ist nach Meinung der Bundesregierung auszubauen, und welche Planungen und Finanzierungsvereinbarungen gibt es?

Entsprechend einer 1995 zwischen dem deutschen und dem tschechischen Verkehrsministerium getroffenen Vereinbarung soll die Verbindung Nürnberg–Prag über Marktredwitz–Cheb (Eger) ausgebaut werden. Fristen wurden nicht festgelegt. Der deutsche Streckenteil wurde zwischen Nürnberg und Marktredwitz bereits für den Einsatz von Neigetechnikzügen ertüchtigt. Zum Stand der Elektrifizierung des deutschen Streckenteils wird auf die Antwort zu Frage 13 verwiesen.

15. Wie steht die Bundesregierung zur Donau-Moldau-Bahn?

Die Schienenverbindung Regensburg–Furth im Wald–Pilsen–Prag (sog. Donau-Moldau-Bahn) ist die kürzeste Verbindung zwischen München und Prag. Die großenteils eingleisige – zwischen Regensburg und Pilsen nicht elektrifizierte – Strecke wird vorwiegend im Nah- und Güterverkehr genutzt. Entsprechend der deutsch-tschechischen Vereinbarung von 1995 (siehe Antwort zu Frage 14) priorisiert die Bundesregierung den Ausbau der Verbindung Nürnberg–Marktredwitz–Pilsen–Prag. Gründe sind die erheblich geringeren Investitionskosten durch die Möglichkeit der Bündelung mit dem Bedarfsplanvorhaben ABS Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach.

Der Ausbau der Donau-Moldau-Bahn kommt allenfalls langfristig in Betracht. Zurzeit führt das BMVBS gemeinsam mit dem tschechischen Verkehrsministerium eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung einer solchen möglichen Verbindung durch. Mit Ergebnissen ist Anfang 2010 zu rechnen.

16. Wie ist der Knoten Nürnberg nach Meinung der Bundesregierung auszubauen, und welche Planungen und Finanzierungsvereinbarungen gibt es?

Der Ausbau des Knotens Nürnberg ist nicht im Bedarfsplan für die Bundes-schienenwege enthalten. Erforderlich ist der viergleisige Ausbau zwischen Nürnberg und Fürth, der 2006 im Rahmen der ABS/NBS Nürnberg–Erfurt (VDE Nr. 8.1) begonnen wurde. Hinsichtlich der S-Bahn Nürnberg wird auf die Antwort zu Frage 18 verwiesen.

17. Wie ist der Sachstand bezüglich von Baumaßnahmen im S-Bahnnetz München?
18. Wie ist der Sachstand bezüglich von Baumaßnahmen im S-Bahnnetz Nürnberg?
19. Welche Baumaßnahmen sind nach Meinung der Bundesregierung für ein S-Bahnnetz Augsburg erforderlich, wie ist der Stand der Planung, und welche Finanzierungsvereinbarungen liegen vor?

Die Fragen 17, 18 und 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Zuständigkeit für die Planung, Organisation und Finanzierung des SPNV liegt bei den Ländern. Der Bund unterstützt diese und ermöglicht im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms, Investitions-Großvorhaben in die Infrastruktur

anteilig zu finanzieren. Zur anteiligen Finanzierung sind seitens des Freistaates Bayern bzw. der DB AG insbesondere folgende Vorhaben angemeldet worden:

S-Bahn München

- München, S-Bahn, viergleisiger Ausbau Berg am Laim–Markt Schwaben (Anteil S-Bahn), vorgesehene Beginnjahr 2010
- München, S-Bahn, S 7 Wolfratshausen–Geretsried, vorgesehene Beginnjahr 2010
- München, S-Bahn, zweiter S-Bahn-Tunnel, vorgesehene Beginnjahr 2010
- München, S-Bahn, Erdinger Ringschluss, vorgesehene Beginnjahr 2010
- München, S-Bahn, S 4 West, Ausbau Pasing–Buchenau, vorgesehene Beginnjahr 2011

S-Bahn Nürnberg

- S-Bahn Nürnberg, 1. Baustufe, Nürnberg– Lauf, Nürnberg–Roth, Nürnberg–Aldorf, fertiggestellt
- S-Bahn Nürnberg, 2. Baustufe: Nürnberg Hbf–Erlangen–Forchheim, Beginnjahr 2007
- Nürnberg, S-Bahn Nürnberg–Ansbach(–Dombühl), Beginnjahr 2008

Darüber hinaus ist ebenfalls vorgesehen, die S-Bahn-Streckenäste Richtung Neumarkt und Richtung Hartmanshof anteilig ab 2009 im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms zu finanzieren.

Für ein S-Bahnnetz Augsburg liegen dem Bund keine Anmeldungen vor.

20. Welche Lärmschutzmaßnahmen an Bundesschienenwegen werden in den nächsten fünf Jahren in Bayern realisiert?

Lärmschutzmaßnahmen umfassen die Lärmvorsorge und die Lärmsanierung. Lärmvorsorgemaßnahmen werden im Zusammenhang mit Neu- und Ausbauvorhaben nach Maßgabe der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) getroffen.

Das Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes ist im Internet unter <http://www.bmvbs.de/Verkehr/Schiene/Laermschutz-1460.920060/Laermsanierungsprogramm-an-Bun.htm> veröffentlicht. Die Anhänge 1 und 3 der Gesamtkonzeption enthalten die einzelnen Maßnahmen (Ortsdurchfahrten). Für Bayern sind in Anhang 1 rund 200 Maßnahmen, in Anhang 3 insgesamt 32 Sanierungsabschnitte mit rund 430 Ortsbereichen enthalten. Mittlerweile sind die Maßnahmen des Anhangs 1 weitestgehend umgesetzt und es befinden sich die ersten Maßnahmen des Anhangs 3 in der Planung. Die Realisierung hängt nicht allein von den verfügbaren Haushaltsmitteln, sondern auch vom Ablauf ggf. durchzuführender Planfeststellungsverfahren sowie den Planungs- und Baukapazitäten ab. Eine Vorhersage, welche Maßnahmen in den nächsten fünf Jahren abgeschlossen werden, ist daher nicht möglich.

21. Welche Lärmschutzmaßnahmen an Bundesschienenwegen in Bayern werden im Rahmen der Verstärkung der Lärmsanierung des APBV realisiert?

Durch Verstärkung der Haushaltsmittel können die in der Antwort zu Frage 20 genannten Maßnahmenlisten schneller abgearbeitet werden. Die Anzahl der

Maßnahmen und deren Priorisierung verändert sich dadurch nicht. Im Übrigen wird auf die letzten zwei Sätze der Antwort zu Frage 20 verwiesen.

22. Welche Bundesschienenwege in Bayern stehen zum Verkauf oder wurden in den letzten zehn Jahren verkauft?

Die DB Netz AG bietet Strecken im Verfahren nach § 11 Allgemeines Eisenbahngesetz den potenziellen Interessenten zur unterbrechungsfreien Weiterführung des Betriebes jeweils über einen Zeitraum von drei Monaten im Internet an. Dort ist derzeit keine Strecke aus Bayern verzeichnet.

In den Jahren 1999 bis 2008 wurde der Betrieb der Infrastruktur folgender Strecken durch Nichtbundeseigene Eisenbahnen übernommen:

- Anschlussstelle Eichbühl–Langquaid,
- Wilburgstetten–Dombühl,
- Gessertshausen–Fischach,
- Nördlingen–Anschlussstelle Wassertrüdingen,
- Erlau (b. Passau)–Hauzenberg,
- Frensdorf–Ebrach,
- Bayreuth Hbf–Warmensteinach,
- Ettringen–Türkheim,
- Wasserburg (Inn) Bahnhof–Wasserburg (Inn) Stadt,
- Gochsheim (Unterfranken)–Kitzingen-Etwashausen,
- Bad Endorf–Obing,
- Strullendorf–Frensdorf und Frensdorf–Schlüsselfeld.

Hierzu wurden die Grundstücke und die Infrastruktur durch Verkauf oder Verpachtung übergeben. Über den Verkauf stillgelegter Strecken – auch zur Reaktivierung – liegen dem BMVBS keine Angaben vor.

23. Welche Schienenwege in Bayern wurden in den letzten zehn Jahren stillgelegt?

Eine Übersicht stillgelegter Strecken der Eisenbahnen des Bundes hat das EBA im Internet unter der Adresse http://www.eisenbahn-bundesamt.de/Shared-Docs/Publikationen/DE/Infothek/Stilllegung/stilllegung_brd.html (neu seit 20. Januar 2009) veröffentlicht. Aus dieser Liste lassen sich die in den letzten zehn Jahren stillgelegten Streckenabschnitte in Bayern entnehmen.

24. Welche Ausweichgleise oder Überholgleise in Bayern wurden in den letzten zehn Jahren abgebaut?
25. Welche Weichen in Bayern wurden in den letzten zehn Jahren ausgebaut?
26. Welche Gleisanschlüsse in Bayern wurden in den letzten zehn Jahren eingestellt oder entfernt, und wurden dafür Bundesmittel verwendet?

Die Fragen 24, 25 und 26 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

27. Welche Gleisanschlüsse in Bayern wurden in den letzten fünf Jahren eingerichtet oder reaktiviert oder erweitert, und welche wurden mit Bundesmitteln aus dem Gleisanschlussförderprogramm gefördert?

Nach der Gleisanschlussförderrichtlinie wurden seit Oktober 2004 an folgenden Standorten Gleisanschlüsse gefördert: Augsburg (zwei Anlagen), Ebelsbach-Eltmann, Landsberg, Landshut, Neuherberg, Plattling, Sengenthal (drei Anlagen) sowie Unterbernbach. Ob weitere Gleisanschlüsse ohne Förderung bzw. mit anderweitiger Förderung (z. B. mit Landesmitteln) realisiert wurden, ist der Bundesregierung nicht bekannt.

28. Wie beurteilt die Bundesregierung die Kapazitätsentwicklung der Schienenwege in Bayern, wo bestehen nach Meinung der Bundesregierung Kapazitätsengpässe?
29. Mit welchen Verkehrsmengen und welcher Verkehrsmengenentwicklung kalkuliert die Bundesregierung auf den überregional bedeutsamen Bundes-schienenwegen in Bayern?

Die Fragen 28 und 29 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Projekte des Bedarfsplans haben stets auch einen erheblichen kapazitiven Effekt. Die Aufnahme dieser Projekte in den Bedarfsplan erfolgte seinerzeit vor dem Hintergrund der Verkehrsprognose 2015. Die Maßnahmen des Bedarfsplans führen zum Zielnetz, das die für 2015 prognostizierten Verkehre befriedigend abwickeln kann.

Das BMVBS führt zurzeit eine Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundes-schienenwege anhand der aktuellen Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen für das Jahr 2025 durch. Zudem führt das BMVBS eine umfassende Untersuchung des Schienenknotens München durch, um den zukünftigen Schieneninfrastrukturbedarf des Großraums München inkl. der Anbindung des Flughafens an das Schienennetz zu ermitteln.

Mit Ergebnissen der Bedarfsplanüberprüfung und der Untersuchung des Knotens München ist für Anfang 2010 zu rechnen.

30. Welche Bahnhöfe in Bayern profitieren in welcher Höhe vom Programm Personenbahnhöfe des APBV?

Bund und DB Station&Service AG arbeiten zurzeit intensiv an dem Sonderprogramm Personenbahnhöfe im Rahmen des APBV.

