



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Toni Schuberl BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
vom 20.06.2021

Fernverkehr Passau – München

Niederbayern fordert seit Jahrzehnten den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke zwischen Plattling und Landshut, um die Verbindung von Passau nach München schneller und verlässlicher zu machen. Dies wäre auch die Voraussetzung für eine Taktverdichtung auf halbstündige Verbindungen. Leider hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer die Vordringlichkeit für dieses Vorhaben abgelehnt und damit den Ausbau für Jahre verhindert. Gleichzeitig behauptet Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer in seiner ihm eigenen Dreistigkeit, die Zweigleisigkeit herzustellen, weil er eine kleine Überholstrecke für BMW bei Wallersdorf bauen lässt. Dies hat er sogar einmal auf Facebook mit einem Bild von einem Spatenstich illustriert und behauptet, damit sei der Ausbau der Zweigleisigkeit gestartet worden. Das Bild zeigte in Wirklichkeit jedoch den Spatenstich zum Donauausbau.

In der „Passauer Neuen Presse“ vom 15.06.2021 sagte Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer nun nichts mehr von der fehlenden Zweigleisigkeit zwischen Plattling und Landshut, sondern sprach stattdessen von Versäumnissen des Freistaates Bayern zwischen Freising und München. Wörtlich sagte Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer: „Ich möchte, dass man von Passau nach München nicht über eine Regionalbahn fährt, sondern langfristig mit einer attraktiven Fernbahnverbindung. Dazu muss der Freistaat Bayern die Voraussetzungen schaffen, die Flaschenhalse zwischen Freising und München zu entfernen. Das ist der Fahrzeitlecker. Dafür trete ich ein.“ Bauherr für Schieneninfrastruktur ist jedoch der Bund und nicht Bayern. Nun stellt sich die Frage, wer denn nun die Verantwortung für den fehlenden Ausbau der Bahnstrecke zwischen Plattling und Landshut bzw. zwischen Freising und München trägt.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Welche „Voraussetzungen“ muss der Freistaat Bayern zwischen Freising und München schaffen, wie vom Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer behauptet, damit von Passau nach München eine attraktive Fernbahnverbindung eingerichtet werden kann? 2
2. Was sind die „Flaschenhälse“ zwischen Freising und München? 2
3. Inwiefern sind diese der „Fahrzeitlecker“? 2
4. Wann wird der Freistaat Bayern die Voraussetzungen für eine Fernbahnverbindung zwischen Passau und München schaffen? 2
5. Welche Maßnahmen müsste das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur durchführen, um eine attraktive Fernbahnverbindung zwischen Passau und München zu ermöglichen? 2

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 06.07.2021

Vorbemerkung:

Nach dem Grundgesetz ist der Bund für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), den Schienengüterverkehr (SGV) sowie die bundeseigene Eisenbahninfrastruktur zuständig. Der Infrastrukturausbau erfolgt in Bayern nahezu ausschließlich durch die jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes. Der Freistaat hingegen verantwortet die Bestellung der Zugfahrten des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV).

1. Welche „Voraussetzungen“ muss der Freistaat Bayern zwischen Freising und München schaffen, wie vom Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer behauptet, damit von Passau nach München eine attraktive Fernbahnverbindung eingerichtet werden kann?

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

Der Abschnitt zwischen München und Freising zählt zu einer der am stärksten ausgelasteten Bahnstrecken in Bayern. Der Freistaat fordert seit Längerem vom Bund, für diese Strecke eine konkrete Ausbauperspektive zu schaffen.

Um die Notwendigkeit des Ausbaus der Schieneninfrastruktur zwischen München und Freising zu untermauern, lässt die Staatsregierung im Rahmen ihres Programms „Bahnausbau Region München“ den erforderlichen Ausbauumfang detailliert untersuchen. Die gutachterlich ermittelten Ergebnisse, die voraussichtlich im Jahr 2022 vorliegen werden, wird die Staatsregierung zum Anlass nehmen, nochmals beim Bund auf die Schaffung einer Ausbauperspektive für den Streckenabschnitt zwischen München und Freising zu drängen.

**2. Was sind die „Flaschenhälse“ zwischen Freising und München?
3. Inwiefern sind diese der „Fahrzeitblocker“?**

Die aktuell zur Verfügung stehende Streckenkapazität wird von den dort verkehrenden Zügen im SPNV und SGV nahezu vollends ausgenutzt. Letztlich befinden sich unter den SPNV-Zügen auch faktische Fernverkehrslinien nach Prag und Hof, die der Freistaat nach dem Rückzug der Deutschen Bahn (DB) Fernverkehr als langlaufende SPNV-Verbindungen bestellt hat.

Um die Vielzahl der Zugfahrten überhaupt noch realisieren und auftretende Verspätungen wenigstens teilweise kompensieren zu können, müssen die Fahrzeiten zwischen den unterschiedlichen Zuggattungen angeglichen werden. Dies führt gerade bei einigen Regionalexpresszügen zu Reisezeitverlängerungen im Minutenbereich. Zudem befinden sich noch zahlreiche Bahnübergänge an der Strecke, die besonders anfällig für Betriebsstörungen sind.

4. Wann wird der Freistaat Bayern die Voraussetzungen für eine Fernbahnverbindung zwischen Passau und München schaffen?

Auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

5. Welche Maßnahmen müsste das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur durchführen, um eine attraktive Fernbahnverbindung zwischen Passau und München zu ermöglichen?

Um eine attraktive SPFV-Verbindung zwischen Passau und München grundsätzlich zu ermöglichen, wäre aus Sicht der Staatsregierung insbesondere der Ausbau der Schieneninfrastruktur zwischen München und Freising durch den Bund notwendig. Darüber hinaus müsste auf dem Streckenabschnitt Landshut – Plattling durch einen Ausbau die

Kapazität deutlich stärker erhöht werden, als es mit dem laufenden Bedarfsplanprojekt des Bundes geschieht.

Weiterhin müsste die Streckengeschwindigkeit aus Sicht der Staatsregierung auf mindestens 160 km/h, in Teilabschnitten sogar auf 200 km/h angehoben werden, um attraktivere Fahrzeiten gegenüber dem Status quo zu erreichen.

Zudem müsste der Bund im Rahmen seiner Zuständigkeit für den SPFV darauf hinwirken, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen diese Fernverkehrslinie auch anbietet, da die DB Fernverkehr ihr Angebot eigenwirtschaftlich betreibt und selbst entscheidet, welche Linien angeboten werden.