

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Victoria Broßart, Stefan Schmidt,
Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE
GRÜNEN
– Drucksache 21/3238 –**

Elektrifizierungsquote und Ausbauvorhaben im Schienennetz Bayerns im Herbst 2025

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Elektrifizierung des Schienennetzes in Bayern kommt nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller nur schleppend voran. Lediglich 57 Prozent der Bahnstrecken im Freistaat sind laut Bundestagsdrucksache 20/10504 mit Oberleitungen ausgestattet. Damit liegt Bayern unter dem Bundesdurchschnitt (Elektrifizierung: Bund muss Umsetzung vorantreiben | Allianz pro Schiene). Nach Angaben der Deutschen Bahn verkehren auf Nebenstrecken weiterhin überwiegend klimaschädliche Dieselmotoren mit hohem Verbrauch (<https://bahnausbau-bayern.deutschebahn.com/elektrifizierung.html>).

Die bestehenden elektrifizierten Abschnitte konzentrieren sich auf die Hauptkorridore des Personen- und Güterverkehrs, etwa zwischen München, Nürnberg, Augsburg und Regensburg. Abseits davon sind viele Strecken bis heute nicht elektrifiziert.

Zwischen den Regierungsbezirken zeigen sich dabei deutliche Unterschiede: Während in Oberbayern, Mittelfranken und Unterfranken ein Großteil der Hauptstrecken elektrifiziert ist, besteht in Oberfranken, Niederbayern, Schwaben und der Oberpfalz noch erheblicher Nachholbedarf (Mündliche Frage 59 des Abgeordneten Stefan Schmidt am 4. November 2020 Plenarprotokoll 19/188).

Um Effizienz, Umweltverträglichkeit und Attraktivität der Bahn zu steigern, ist eine Beschleunigung der Elektrifizierung und eine verlässliche und auskömmliche Finanzierung unerlässlich.

Aus diesem Grund erfragt die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN folgende Daten und Konkretisierungen.

1. Wie bewertet die Bundesregierung den aktuellen Stand der Elektrifizierung des Schienennetzes in Bayern?

2. Welchen Anteil der Elektrifizierung strebt die Bundesregierung langfristig für die Bahnstrecken in Bayern an?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit dem Elektrifizierungsprogramm des Bundes können zukünftig nahezu 100 Prozent aller Zugkilometer im Schienenpersonenfern- und Güterverkehr elektrisch zurückgelegt werden. Das Elektrifizierungsprogramm baut auf vier Säulen (Bedarfsplan, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, ergänzende Programme wie „Elektrische Güterbahn“, Strukturstärkungsgesetz und die Förderung alternativer Antriebe) auf. Der Fokus beim Elektrifizierungsprogramm des Bundes liegt dabei nicht nur auf einer Oberleitungselektrifizierung. Fokussiert wird ein Mix aus klassischer Oberleitung und Ladeinfrastruktur für Teilelektrifizierung oder synthetische Kraftstoffe. Auf weniger befahrenen Nahverkehrsstrecken kann auch auf eine Teilelektrifizierung oder den Einsatz alternativer Antriebstechniken in den Fahrzeugen gesetzt werden. Damit kann der elektrische Schienenpersonennahverkehr vielerorts schneller und kostengünstiger realisiert werden als mit einer durchgehenden Oberleitung und den damit verbundenen Planungsverfahren.

3. Wie viele Kilometer Bahnstrecke waren in den Jahren von 2015 bis 2025 in Bayern jeweils elektrifiziert (bitte nach Jahr und Regierungsbezirken aufschlüsseln)?
4. Wie viele Kilometer Bahnstrecke waren in den Jahren von 2015 bis 2025 in Bayern jeweils nicht elektrifiziert (bitte nach Jahr und Regierungsbezirk aufschlüsseln)?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Entwicklung der elektrifizierten und nicht elektrifizierten Streckenlänge in Bayern seit 2015 ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. Für 2025 liegen noch keine Daten vor. Eine Differenzierung nach Regierungsbezirken ist nach Angaben der DB InfraGO AG nicht möglich.

Bezugsjahr	elektrifizierte Streckenlänge in Bayern [in km]	nicht elektrifizierte Streckenlänge in Bayern [in km]
2015	3 258	2 703
2016	3 263	2 704
2017	3 270	2 705
2018	3 323	2 703
2019	3 336	2 697
2020	3 336	2 697
2021	3 449	2 583
2022	3 468	2 573
2023	3 468	2 573
2024	3 468	2 573

5. Welche Auswirkungen hat der ungleiche Elektrifizierungsgrad auf die Leistungsfähigkeit und Kapazität des Schienennetzes in Bayern nach Einschätzung der Bundesregierung?

Im Ergebnis der Verkehrsprognose 2040 bestehen keine Kapazitätsengpässe für die Umsetzung des Zielfahrplans Deutschlandtakt.

6. Nach welchen Kriterien priorisiert die Bundesregierung die Finanzierung und den Bau von Elektrifizierungsprojekten?
7. Welche jeweiligen Positionen haben die Elektrifizierungsprojekte innerhalb Bayerns in dieser Prioritätenliste der Bundesregierung?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Priorisierungsliste der Bundesregierung für die Umsetzung von Elektrifizierungsmaßnahmen als Bedarfsplanvorhaben des Vordringlichen Bedarfs existiert nicht. Die Vorhaben werden im Rahmen der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln über die verschiedenen Leistungsphasen hinweg sukzessive umgesetzt.

8. Wann werden konkrete Maßnahmen zur Umsetzung der Vorhaben aus dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD zur Beschleunigung der Elektrifizierung und des Verzichts auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis umgesetzt?

Ein Gesetzentwurf, in dem der Verzicht auf eine Nutzen-Kosten-Untersuchung für Elektrifizierungsmaßnahmen im Rahmen von Bedarfsplanvorhaben enthalten ist, wird derzeit erstellt.

9. Wie ist der Stand bei folgenden Elektrifizierungsprojekten (bitte jeweils aktuelle Leistungsphase, Zeitpunkt der Beendigung der jeweiligen Leistungsphase, geplante Inbetriebnahme und aktuell erwartete Kosten angeben)
 - a) Ostkorridor (Hof–Regensburg),
 - b) Franken-Sachsen-Magistrale (Nürnberg–Schnabelwaid–Marktredwitz–Hof bzw. Grenze D/CZ),
 - c) Metropolenbahn (Nürnberg–Schwandorf–Furth im Wald–Grenze D/CZ),
 - d) Schnabelwaid–Bayreuth–Untersteinach/Marktschorgast,
 - e) Ulm–Memmingen–Kempten–Oberstdorf,
 - f) Hof–Rehau,
 - g) Oberleitungsabschnitt Zwiesel,
 - h) München–Mühldorf am Inn–Freilassing/Braunau am Inn,
 - i) Ebersberg–Wasserburg am Inn,
 - j) Buchloe–Biessenhofen,
 - k) Aschaffenburg–Mittenberg?
12. In welcher Höhe werden Mittel des Bundes zur Finanzierung der gegenwärtig stattfindenden Elektrifizierung von Bahnstrecken in Bayern eingesetzt (bitte nach Regierungsbezirken aufschlüsseln)?
13. Mit welchem Finanzierungsbedarf für die geplante Elektrifizierung von Bahnstrecken in Bayern rechnet die Bundesregierung bis Ende der laufenden Legislaturperiode (bitte nach Vorhaben aufschlüsseln)?

14. In welcher Höhe werden Mittel des Bundes zur Finanzierung laufender Elektrifizierungsplanungen und Elektrifizierungsvorhaben von Bahnstrecken in Bayern eingesetzt (bitte nach Regierungsbezirken sowie nach Haushaltstitel aufschlüsseln)?

Die Fragen 9, 12 bis 14 und werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ostkorridor Süd (Hof–Regensburg)

Der Abschnitt Marktredwitz–Regensburg ist nach Angaben der DB InfraGO AG Bestandteil der Sammelvereinbarung (SV) für die Leistungsphasen (Lph) 1/2 des Bedarfsplans; Lph 1/2 (Vorplanung) ist bereits abgeschlossen.

Franken-Sachsen-Magistrale (Nürnberg–Schnabelwaid–Marktredwitz–Hof bzw. Grenze D/CZ)

Die Franken-Sachsen-Magistrale ist Bestandteil der SV Lph1/2 des Bedarfsplans.

Metropolenbahn (Nürnberg–Schwandorf–Furth im Wald–Grenze D/CZ)

Die Metropolenbahn ist Bestandteil der Sammelvereinbarung (SV) Lph 1/2 des Bedarfsplans.

Schnabelwaid–Bayreuth–Untersteinach/Marktschorgast

Im Planungsvertrag „Elektrifizierung und Ausbau Schnabelwaid-Bayreuth“ (Lph 1–4) enthalten.

Zu den folgenden Streckenabschnitten liegen der Bundesregierung keine Informationen vor: Ulm–Memmingen–Kempten–Oberstdorf, Hof–Rehau, Oberleitungsabschnitt Zwiesel, Oberleitungsabschnitt Zwiesel, Aschaffenburg–Mittenberg.

München–Mühldorf am Inn–Freilassing/Braunau am Inn

Das Vorhaben ist Bestandteil der SV Lph 3/4 des Bedarfsplans; für PFA 1.4 ist die Lph 3/4 (Entwurfs-/Genehmigungsplanung) bereits abgeschlossen.

Ebersberg–Wasserburg am Inn

Laut DB InfraGO AG ist der Planungsvertrag Ebersberg-Wasserburg (Lph 1–2, optional 3–4) in Vorbereitung.

Buchloe–Biessenhofen

Nach Angaben der DB InfraGO AG ist das Vorhaben ein Teil des BEMU-Netz-Vertrags: Maßnahmen für den Einsatz von Akku-Hybridfahrzeugen im Allgäu (Schwaben und westlichen Oberbayern).

Für das Vorhaben ABS Nürnberg–Marktredwitz–Hof/Grenze D/CZ („Franken-Sachsen-Magistrale) liegt eine Kostenschätzung vor. Das Ergebnis ist veröffentlicht im Projektinformationssystem des Bundes (www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-017-V01/2-017-V01.html) unter Punkt 10 (Preisstand: 2016). Für alle anderen Vorhaben ist die Vorplanung noch nicht abgeschlossen. Hinsichtlich der aus dem BSWAG beauftragten Elektrifizierungsprojekte wird auf die Angaben im Projektinformationssystem verwiesen. Hinsichtlich der Beendigung der jeweiligen Leistungsphase wird darauf verwiesen, dass nach der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung die Leistungsphase erst dann abgeschlossen ist, wenn die Aufnahme in die nächste Leistungsphase erfolgt.

Für keines der angefragten Elektrifizierungsprojekte ist bisher eine Baufinanzierungsvereinbarung abgeschlossen. Daher ist der Zeitpunkt der baulichen Umsetzung für keine der Maßnahmen bekannt und es kann keine sichere Aussage zu den erwarteten haushaltsrelevanten Kosten gegeben werden.

10. Wie viele Personenkilometer Transportleistung wurden im Jahr 2024 in Bayern auf elektrifizierten Bahnstrecken erbracht (bitte nach Fern- und Nahverkehr und nach Regierungsbezirken getrennt auflisten)?
11. Wie viele Personenkilometer Transportleistung wurden im Jahr 2024 in Bayern auf nicht elektrifizierten Bahnstrecken erbracht (bitte nach Fern- und Nahverkehr und nach Regierungsbezirken getrennt auflisten)?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

15. In welchem Umfang beabsichtigt die Bundesregierung, Mittel aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität bzw. andere Mittel, die nicht aus dem Bundeshaushalt stammen, zur Elektrifizierung von Bahnstrecken in Bayern einzusetzen (bitte nach Elektrifizierungsvorhaben aufschlüsseln)?

Mittel, die nicht aus dem Bundeshaushalt stammen, sind nicht für die Realisierung von Elektrifizierungsvorhaben des Bedarfsplans Schiene vorgesehen.

