



Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr  
Postfach 22 12 53 • 80502 München.....

E-Mail



München  
19.10.2020



## Schieneinfrastruktur in Oberfranken

Sehr geehrter Herr 

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 20. September 2020 zur Schieneinfrastruktur in Oberfranken. Als für Schieneinfrastruktur zuständiger Referatsleiter im Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr beantworte ich nachfolgend Ihre Fragen.

Vorweg ist festzustellen dass nach Art. 87e Grundgesetz der Bund verantwortlich für die Finanzierung der bundeseigenen Schieneinfrastruktur. Die konkrete Planung und der Bau der Infrastruktur ist Aufgabe der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, sofern es sich nicht um nichtbundeseigene Bahnen (NE) handelt. Bei den von Ihnen genannten Strecken handelt es grundsätzlich um Strecken der DB Netz AG; einzige Ausnahme ist die Strecke Bayreuth – Weidenberg, die von der Deutschen Regional-Eisenbahn DRE betrieben wird.

1. *In welchem Maße wird geplant die Elektrifizierung der Kursbuchstrecke 850 von Lichtenfels nach Bayreuth/Hof voran zu bringen? Ist geplant in den Streckenabschnitten Marktschorgast - Stammbach & Bayreuth - Neuenmarkt/Schlömerner Kurve ein zweites Gleis zu verlegen?*

Der nichtelektrifizierte Streckenabschnitt zwischen Hochstadt-Marktzeuln und Hof wurde von der Staatsregierung 2013 für den aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) angemeldet, der Bund hat ihn dort allerdings nicht berücksichtigt. Es sind derzeit hier keine weitergehenden Ausbau- oder Elektrifizierungspläne des Bundes bekannt.

Auf Bitte des Freistaats hat die DB Bundesmittel in Höhe von 30 Millionen Euro für etwaige kleine Ausbaumaßnahmen an den o.g. Strecken reserviert. Zu gegebener Zeit wird geprüft, welche Maßnahmen hiermit umgesetzt werden sollen. Die Prüfung erfolgt ergebnisoffen in alle Richtungen. Der genannte Betrag erlaubt allerdings nicht den zweigleisigen Ausbau von längeren Streckenabschnitten.

2. *In welchem Maße wird geplant eine Elektrifizierung der Kursbuchstrecke 860 von Nürnberg - Schnabelwaid - Schirnding/Bayreuth? Ist geplant in den Streckenabschnitten Schnabelwaid - Bayreuth & Marktredwitz - Schirnding ein zweites Gleis zu verlegen.*

Die Elektrifizierung der Strecke Nürnberg – Schnabelwaid – Marktredwitz - Schirnding befindet sich im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 und wird derzeit durch die DB Netz im Auftrag des Bundes geplant. Für den Abschnitt Schnabelwaid – Bayreuth gilt dies nicht. Ebenso gibt es derzeit keine Planungen für einen zweigleisigen Ausbau der Strecken Schnabelwaid – Bayreuth und Marktredwitz – Schirnding.

3. *In welchem Maße wird geplant eine Elektrifizierung der Kursbuchstrecke 867 Weiden (Oberpfalz) - Bayreuth? Ist geplant die Strecke zukünftig zweigleisig zu gestalten? In welchem Maße wird geplant eine Elektrifizierung der Nebenstrecke Kursbuch 862 Bayreuth - Weidenberg? Ist geplant die Strecke zukünftig zweigleisig zu gestalten?*

Es sind derzeit keine Planungen für einen zweigleisigen Ausbau oder eine Elektrifizierung dieser beiden Strecken bekannt.

4. *Ist eine Erweiterung des Streckennetzes im Raum Bayreuth geplant? Falls ja, welche Städte sollen angebunden werden?*

Es sind derzeit keine Streckenneubauten angedacht.

5. *Eine Bus Verbindung zwischen Bayreuth und Bamberg dauert etwa eine Stunde, mit dem Auto dauert es etwa 45 Minuten; die Bahn benötigt über eine Stunde ist geplant diese Zeit zu verkürzen?*

Sofern in der unter (1) geschilderte Prüfung kleinerer Ausbaumaßnahmen sinnvolle Maßnahmenvorschläge identifiziert und realisiert werden, tragen diese zu einer Verbesserung der Pünktlichkeit oder evtl. auch zu einer geringfügigen Verkürzung der Fahrzeit bei.

6. *Welche Einsparungen durch einen Netzausbau bestehen? Wie soll der weitere Umgang mit Dieselmotoren im Bahnland Bayern aussehen? Wird langfristig weiter auf Dieselmotoren gebaut? Ist der Einsatz von Dieselmotoren im Hinblick auf den Plan bis spätestens 2050 Klimaneutral zu sein sinnvoll? Gibt es Studien oder Abwägungen die sich mit diesen Fragen beschäftigen? Bitte senden sie mir diese zu.*

Über Einsparungen durch einen „Netzausbau“ (z.B. zweigleisiges Schienennetz) liegen hier keine Informationen vor.

Der Freistaat ist lediglich für die Bestellung des Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zuständig. Ziel des Freistaats ist, die Dieselmotoren im SPNV sukzessive durch lokal emissionsfreie Verkehre zu ersetzen. Dabei müssen jedoch auch bestehende, zumeist langfristig laufende Verkehrsdurchführungsverträge berücksichtigt werden.

Der Freistaat hat bereits vor drei Jahren durch die TU Dresden untersuchen lassen, wann eine Elektrifizierung oder der Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebssystemen im SPNV aus wirtschaftlichen Gründen zu verfolgen ist. Das Gutachten ist hier abrufbar: <https://beg.bahnland-bayern.de/de/themen/gutachten-alternative-antriebe-im-bahnland-bayern>.

Der Bayerische Ministerrat hat - aufbauend auf diesen Erkenntnissen - erste konkrete Umsetzungsschritte im Rahmen der „Bayerischen Elektromobilitäts-Strategie Schiene zur Reduzierung des Dieselverkehrs im Bahnnetz in Bayern (BESS)“ definiert, die 2018 das erste Konzept dieser Art eines Landes in Deutschland gewesen ist. Weitere Informationen finden Sie unter dem folgenden Link:

<https://www.stmi.bayern.de/med/aktuell/archiv/2018/180122elektromobilitat/>

Mit freundlichen Grüßen

