



**Bundesverkehrswegeplan 2030**  
**Stellungnahme des Freistaats Bayern zum Referentenentwurf**  
**Schieneinfrastrukturprojekte**

**Allgemeines**

Die Bayerische Staatsregierung hebt positiv hervor, dass das BMVI in seinem Entwurf zum BVWP 2030 im Bereich Schiene einen deutlichen Schwerpunkt dort setzt, wo der größte Bedarf an Ausbau- und Sanierungsmaßnahmen besteht. Folgerichtig wird fast ein Drittel aller Aus- und Neubauprojekte Investitionen in Bayern auslösen, die durch das zusammenhängende Bahnnetz auch außerhalb Bayerns Wirkung entfalten werden.

Die Pläne des BMVI decken sich in vielen Bereichen mit der Analyse und den Forderungen des Freistaats Bayern, die in dessen Anmeldung zum BVWP Ausdruck fanden. Bei Projekten, die über die bayerische Anmeldung hinausgehen, erscheint der verkehrliche überregionale Nutzen sehr plausibel.

Die Staatsregierung bedauert jedoch, dass das BMVI die Bewertung der komplexen Bahnprojekte noch nicht endgültig fertigstellen konnte und daher etliche, auch Bayern betreffende Bahnprojekte in die neue Kategorie „Potenzieller Bedarf“ eingestuft hat. Die Staatsregierung geht davon aus, dass der Bund die Bewertung mit Hochdruck fortsetzt und so rasch wie möglich beendet. Die Staatsregierung bietet hierzu erneut den engen Kontakt mit den Fachstellen auf Landesebene in Bayern an.

Trotz der weitgehenden Übereinstimmung gibt es auch im Schienenbereich Projekte, bei denen der Freistaat nicht zur Gänze mit der Bewertung des Bundes übereinstimmt, bzw. Aspekte, die er für die ausstehende Bewertung von Projekten des Potenziellen Bedarfs noch einmal klarstellen möchte.

## **A) Politisch wichtige Schienenprojekte mit Änderungsbedarf**

Der Bayerische Ministerrat hat folgende drei prioritäre Schienenprojekte identifiziert, bei denen einige Punkte noch einmal besonders hervorgehoben werden sollen:

### **1) ABS 38 (München – Mühldorf – Freilassing/Burghausen)**

Die Bayerische Staatsregierung begrüßt ausdrücklich, dass die Strecke, die sich bereits seit 1985 im BVWP befindet, erneut berücksichtigt wurde. Eine Umsetzung der Ausbauplanungen dient unter anderem der logistischen Stärkung des Bayerischen Chemiedreiecks, in Verbindung mit den Maßnahmen des Großknotens München zur fernbahnseitigen Erschließung des Münchner Flughafens und zur verbesserten internationalen Anbindung Deutschlands nach Österreich. Zudem ist die Strecke eine der bundesweit am stärksten belasteten nicht-elektrifizierten Bahnstrecken, auf der viele Verkehre die von München bis Markt Schwaben reichende Oberleitung nicht nutzen können und so für unnötigen Schadstoffausstoß sorgen.

Nachdem mit der Berücksichtigung der Elektrifizierung zwischen Hof und Regensburg im BVWP eine realistische Perspektive für den Ostkorridor geschaffen wird und auch die Strecke Landshut – Mühldorf im Potenziellen Bedarf enthalten ist, kann mittelfristig damit gerechnet werden, dass nicht nur Güterverkehre mit Destination Salzburg, sondern auch diverse Seehafenhinterlandverkehre ab Mühldorf diese Strecke verstärkt nutzen wollen. Die Staatsregierung hält daher den Ausbau zwischen Tüßling und Freilassing nicht nur mit Elektrifizierung und eventuell zweigleisigen Begegnungsabschnitten für erforderlich, sondern eine durchgehende Zweigleisigkeit und mit einer Geschwindigkeitserhöhung auf durchgehend 160 km/h. Die Staatsregierung befürchtet, dass bei der Berechnung des Nutzens der Ausbaumaßnahme zwischen Mühldorf und Freilassing diese Aspekte nicht ausreichend berücksichtigt wurden und daher die Kapazitätsausweitung auf diesem Streckenabschnitt nur in reduziertem Umfang geprüft werden sollen. Dies wird hiesigen Informationen zufolge auch von DB Netz AG so gesehen.

Zusätzlich bittet der Freistaat den Bund, den von Bayern angemeldeten Kapazitätsausbau zwischen München-Ost und Markt Schwaben auf die Agenda zu heben. Zum einen kann nicht ausgeschlossen werden, dass Güterverkehre von München aus Richtung Salzburg bzw. umgekehrt bei einer durchgehend elektrifi-

zierten ABS 38 nicht den Weg über Rosenheim, sondern über Mühldorf nehmen werden, da die Strecke über Mühldorf etwas kürzer ist. Diese zusätzlichen Schienengüterverkehre würden einen Engpass bei der SPNV-Bedienung zwischen München-Ost und Markt Schwaben verursachen. Zum anderen gibt es derzeit – auch über das „S-Bahn-Bündnis Ost“ – konkrete Bestrebungen, die Messe mit einem Verschwenk besser anzubinden und damit auch das SPNV-Angebot bis Markt Schwaben zu erhöhen. Im Fall der ABS 38, die zusammen mit der Südbahn in Baden-Württemberg bundesweit die einzige Ausbaustrecke ist, bei der der SPNV-Nutzen signifikant in die Bewertung einfließt, sollte dieser Aspekt stringent berücksichtigt werden. Alternativ könnte der Kapazitätsausbau auch im Rahmen einer Erweiterung des Großknotens München berücksichtigt werden.

Die Staatsregierung weist zudem auf eine auch dem Bund zur Verfügung gestellte Studie hin, aus der sich ergibt, dass bei der Nutzenermittlung dem intermodalen Vorteil einer Flughafenanbindung eine stärkere Gewichtung eingeräumt werden müsste.

## **2) Metropolenbahn (ABS Nürnberg – Schwandorf / München – Regensburg – Furth im Wald – Grenze D/CZ)**

Die Bayerische Staatsregierung begrüßt grundsätzlich, dass dieser Streckenausbau nach Tschechien über den südlichen Korridor erstmals im BVWP-Entwurf mit der Einstufung „Potenzieller Bedarf“ enthalten ist. Angesichts der positiven Bewertung der Strecke in einem fundierten Gutachten im Vorfeld der BVWP-Aufstellung ist der Freistaat zuversichtlich, dass der Bund die Strecke in den BVWP aufnehmen wird. Neben der verkehrlichen Komponente bringt eine Realisierung des Ausbaus – sowohl im Verhältnis Bayern-Tschechien als auch im Hinblick auf den Strategischen Dialog zwischen Deutschland und Tschechien einen hohen außenpolitischen Nutzen mit sich. Darüber hinaus sollte in Erwägung gezogen werden, dass ein Ausbau bis Furth im Wald für sich alleine nur wenig Sinn macht. Daher müsste – bei allem Verständnis für das territoriale Finanzierungsdogma – bei der Abwägung von Nutzen und Kosten eigentlich die komplette Strecke bis Pilsen bzw. Prag die Grundlage sein. Auf Basis dessen sollte das Projekt in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft werden, will man nicht weitere 25 Jahre Rückschritt auf dieser Strecke in Kauf nehmen. Die Elektrifizierung zwischen Irrenlohe und Hartmannshof als Teilprojekt liefert über ihren eigenen verkehrlichen Wert hinaus

auch eine Bypass-Funktion für die hochbelastete Schienenstrecke Nürnberg - Regensburg. Die Staatsregierung geht davon aus, dass der Bund gemäß seiner Information, die Projektdefinition sei noch nicht abgeschlossen, über den im BVWP-Entwurf genannten voraussichtlichen Maßnahmenumfang hinaus weitere Teilmaßnahmen mit der Zielsetzung einer Fahrzeitverkürzung zwischen München und Prag untersucht, und bei Wirtschaftlichkeit auch realisiert. Dazu gehört auch ein Neigetechnikausbau zwischen Landshut und Regensburg, da nach heutigem Kenntnisstand spürbare Fahrzeitgewinne und attraktive Fahrzeiten zwischen Prag und München nur durch den Einsatz von elektrischen Neigetechnikzügen erzielt werden können. Es kann dahinstehen, ob dies alternativ im Rahmen des Projekts Regensburg – Mühldorf – Rosenheim geschieht, das sich ebenfalls noch im potenziellen Bedarf befindet. An dieser Stelle sei auch schon auf den Konnex zu einem Ausbau zwischen München und Landshut aufgrund der dortigen Engpasssituation hingewiesen, der an späterer Stelle thematisiert wird.

### **3) Ausbau Plattling – Landshut**

Der von Bayern angemeldete zweigleisige Ausbau zwischen Plattling und Landshut ist im BVWP-Entwurf in der Sparte „Potenzieller Bedarf“ enthalten. Ein Kapazitätsausbau ist für Niederbayern, das hinsichtlich der Schieneninfrastrukturausstattung deutlichen Nachholbedarf hat, äußerst wichtig. Die Regionen entlang der Strecke haben sich zu prosperierenden Wirtschafts- und Wohnstandorten entwickelt. Allein BMW mit seinem größten europäischen Produktionsstandort in Dingolfing und dem künftigen Logistikzentrum in Wallersdorf sorgt auf dieser eingleisigen Strecke bereits jetzt für einen signifikanten Schienengüterverkehr mit erheblichem Steigerungspotenzial, was sich auch auf die Qualität der SPNV-Verbindungen auf dieser eingleisigen Strecke niederschlägt. Der auf dieser Strecke verkehrende Personenverkehr wird zwar zur Gänze vom Freistaat Bayern bestellt. Die Wegstrecken der Züge sind jedoch überdurchschnittlich lang, da viele Niederbayern aus dem östlichen und zentralen Teil des Regierungsbezirks täglich bzw. wöchentlich in den Großraum München einpendeln.

## **B) BVWP-Schieneprojekte mit verkehrlichem Änderungsbedarf**

Zu Strecken, die sich auf Basis des BVWP-Entwurfs bereits im Vordringlichen oder Potenziellen Bedarf finden, wird auf Folgendes hingewiesen:

### **1) VDE 8.1**

Bei der VDE 8.1 bedauert der Freistaat, dass die noch fehlenden Streckenabschnitte der Ausbaustrecke zwischen Forchheim und Breitengüßbach sowie der Güterzugtunnel Fürth nicht – wie vom Freistaat mehrfach gefordert – als Bezugsfall eingestuft worden sind. Erfreulicherweise wurden die fehlenden Ausbaustreckenabschnitte dennoch in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen. Die Staatsregierung geht davon aus, dass die Konkretisierung der Planungen für den Bahnausbau in Bamberg ohne abschließende Vorfestlegung durch den Bund angegangen wird, solange der Koordinierungskreis für den Bahnausbau in Bamberg noch berät. Sie geht auch davon aus, dass der Bund das Votum dieses Dialogforums im Rahmen seiner Möglichkeiten berücksichtigen wird. Da die Stadt Bamberg die Variante einer Ostumfahrung Bamberg strikt ablehnt, empfiehlt auch die Staatsregierung den Verzicht auf diese Variante.

Beim Güterzugtunnel Fürth erwartet die Staatsregierung, dass der Bund bei der Fortführung der Bewertung den Nutzen des Projekts gerade für den Knoten Fürth ausreichend würdigt. Mit der Ausbaumaßnahme der höchstbelasteten Strecke zwischen Würzburg und Nürnberg hat das BMVI ein deutliches Signal gegeben, dass künftig noch mehr Güterverkehre auf dieser Strecke stattfinden sollen. Dadurch steht zu befürchten, dass sich die betrieblichen Schwierigkeiten in Fürth durch das Kreuzen der Güterverkehre von und nach Norden mit den Verkehren von Nürnberg Richtung Würzburg sogar noch erhöhen, selbst wenn die Elektrifizierung Hof – Regensburg im Ergebnis weniger Güterverkehre zwischen Nürnberg und Bamberg zur Folge haben sollten.

### **2) Großknoten München**

Die Staatsregierung begrüßt ausdrücklich, dass der Großknoten München, dessen Maßnahmen eine herausragende Bedeutung im Rahmen des Bahnknotenkonzepts der Staatsregierung haben, vom BMVI in die höchste Dringlichkeitskategorie eingestuft worden ist – auch wenn die genaue Definition des Projektumfangs noch

fehlt. Pragmatisch ist auch, dass bis zur Neudefinition des Umfangs die Planungen der bestehenden Projekte fortgesetzt werden können. Aus Sicht der Staatsregierung müssen mindestens alle bisherigen Teilprojekte der BVWP-Maßnahme „Knoten München“ auch im Großknoten enthalten sein. Das betrifft im Besonderen die Walpertskirchener Spange. Sie ist ein wichtiger Baustein zur öffentlichen Anbindung des Münchner Flughafens. Ohne sie wird es auf lange Sicht keine Fernbahnanbindung des Flughafens geben. Überdies wäre ohne sie damit zu rechnen, dass der Flughafen München sein in Aussicht gestelltes finanzielles Engagement zur Flughafenanbindung zurücknimmt, womit dem System Schiene unterm Strich wichtige Impulse und Maßnahmen verloren gingen oder zumindest lange nach hinten geschoben würden. Bei ihrer Bewertung ist – analog schon zur ABS 38 – der umfangreiche Nutzen einer guten intermodalen Verbindung zu berücksichtigen.

Die Staatsregierung bittet den Bund, im Rahmen des Großknotens München auch weitere Engpässe zu prüfen, die vom Freistaat im Rahmen größerer Projekte oder auch isoliert angemeldet wurden. Dabei handelt es sich erstens um den Kapazitätsausbau zwischen München-Ost und Markt Schwaben (siehe ABS 38) und zweitens um den Ausbau zwischen München-Pasing und Buchenau. Auf dieser Strecke entsteht nach Einschätzung des Freistaats ein Engpass durch die zusätzlichen Fernverkehrszüge, die nach dem Ausbau der Strecke München – Lindau auf dieser Strecke fahren werden. Dadurch ist eine Destabilisierung des S-Bahn- und Regionalzugverkehrs auf dieser Strecke zu befürchten. Drittens weist die Staatsregierung darauf hin, dass die Strecke zwischen München und Landshut, die zu den am stärksten frequentierten Strecken in Bayern zählt und auf der schon heute Regionalzüge von vorausfahrenden S-Bahnen ausgebremst werden, auf einen Engpass zusteuert. Aufgrund der von der DB im Rahmen ihrer Fernverkehrsoffensive angekündigten zweistündlichen IC-Verbindung zwischen München und Dresden und der zweistündlichen Fernverkehrsverbindung zwischen München und Prag bei Realisierung der Metropolenbahn wird stündlich eine zusätzliche Trasse gebraucht, da der Freistaat bei einem SPFV-Angebot nach Prag zwar seine bestellte Verbindung nach Prag einstellen, jedoch die Trasse nach Regensburg weiter für den SPNV nutzen wird.

### **3) ABS/NBS Hanau – Würzburg / Fulda - Erfurt**

Der im Vordringlichen Bedarf eingestufte Aus- bzw. Neubau zwischen Hanau und Fulda ist in zwei Varianten (Alternative „Mottgers“ / Alternative „Bestandsnaher Neu-/Ausbau“) gleichberechtigt dargestellt. Da die Anbindung der Mottgersspange Richtung Würzburg eine Umfahrung Aschaffenburgs im Schienenpersonenfernverkehr mit sich bringen würde, wird diese von der Staatsregierung entschieden abgelehnt. Vielmehr muss der Ausbau der bayerischen Spessartquerung (Strecke Hanau – Nantenbach) fortgesetzt werden. Hier wird derzeit bereits die Umfahrung des Schwarzkopftunnels realisiert. Neben den in der bestandsnahen Variante dargestellten kapazitativen Ausbaumaßnahmen zwischen Hanau und Nantenbach sind geeignete Teilmaßnahmen zur Fahrzeitverkürzung zu prüfen, die bei angemessenen Kosten den Nutzen des Ausbaus dieser Strecke weiter erhöhen. In diesem Zusammenhang wird gebeten, zum einen die für die Wirtschaftlichkeitsbewertung wesentliche unterstellte Fahrzeitverkürzung der Variante „Mottgers“ von 18 Minuten seitens des Bundes kritisch zu überprüfen, da sie deutlich über den bisher für diese Variante ermittelten Fahrzeiten liegt. Zum anderen wird auf das vom Bund vorgegebene Motto „Erhalt vor Neu- und Ausbau“ verwiesen, bei dessen konsequenter Einhaltung die Variante mit dem geringeren Neu- und Ausbauteil priorisiert werden müsste. Schließlich darf – sofern der Bund an der Variante „Mottgers“ mit Südkurve trotz der Ablehnung Bayerns festhalten sollte – aus bayerischer Sicht der Variantenentscheid nicht durch die DB, sondern ausschließlich durch den zuständigen Bund erfolgen. Der bei diesem Vorhaben bestehende regionale Dialogprozess bleibt davon unberührt.

### **4) ABS Augsburg – Donauwörth, ABS Hochstadt-Marktzeuln – Hof / Nürnberg – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg und ABS Regensburg – Mühlendorf – Rosenheim**

Hier setzt die Staatsregierung darauf, dass die Projektbewertung die Voraussetzung dafür schafft, dass diese für die Weiterentwicklung des Bahnverkehrs in Bayern wichtigen Maßnahmen eine Realisierungsperspektive bekommen. Insbesondere das drittgenannte Projekt könnte wesentlich dazu beitragen, dass Güterverkehre, die weder als Quell- noch als Zielverkehr in die Region München laufen müssen, vom eng frequentierten Bahnnetz in und rund um München ferngehalten werden können.

### **C) Anmerkungen zu nicht berücksichtigten BVWP-Projekten**

Zu den vom BMVI per Grobbewertung verworfenen Anmeldungen Bayerns erfolgt folgende Stellungnahme:

#### **1) Hafenbahn Aschaffenburg**

Bei der Elektrifizierung der Schienenanbindung des Hafens Aschaffenburg wurde ein zu ungünstiges Verhältnisses von Nutzen und Kosten ermittelt. Die Bayerische Staatsregierung empfiehlt dringend, diese Bewertung unter Berücksichtigung der Funktion des Bayernhafens Aschaffenburg als trimodales Terminal neu vorzunehmen. Das mit einem außergewöhnlich hohen Nutzen-Kosten-Verhältnis bewertete Wasserstraßenprojekt der Mainvertiefung bis Aschaffenburg sollte hierbei im engen Verbund betrachtet werden – entsprechend dem Anspruch des Bundesverkehrswegeplans, auch eine intermodale Verkehrskonzeption zu sein.

Die für den hohen Nutzen ausschlaggebenden Gütermengen und damit auch die Realisierung des festgestellten Nutzens der Mainvertiefung benötigen am zukünftigen Kopfhafen Aschaffenburg eine ausreichende und leistungsfähige Terminalinfrastruktur, was die Elektrifizierung der Schienenanbindung zwingend mit einschließt. Ansonsten wäre bei Ausbau der Wasserstraße Main auch von längerlaufenden Schienengüterverkehren in Dieseltraktion und deutlich stärkerer Lkw-Bedienung des Hafens auszugehen. Dies sollte in das Bewertungsverfahren einfließen.

In diesem Zusammenhang wird darüber hinaus darauf hingewiesen, dass der Ausbau des im Eigentum des Freistaats befindlichen Hafens und seiner eigenen Schieneninfrastruktur in den Aufgabenbereich des Freistaats fällt, also – anders als in den bisherigen Bewertungsschritten – lediglich die die Bundesverkehrswege betreffenden Ausbauten Gegenstand der Bewertungen zum Bundesverkehrswegeplans sein können. Nicht außer Betracht sollte ferner bleiben, dass der Hafen Aschaffenburg auf EU-Ebene als wichtiger Binnenhafen geführt wird, dessen Aufwertung bzw. Anbindung im europäischen Interesse liegt.

#### **2) Schienenlückenschluss Coburg - Südthüringen**

Die Staatsregierung bittet den Bund, ergänzend zu seinen bisherigen Ausführungen schlüssig darzulegen, warum das Projekt schon in einer Grobbewertung ver-



worfen werden soll, obschon ein von der Region in Auftrag gegebenes Gutachten zu einem deutlich positiven Ergebnis gekommen ist. Darüber hinaus wird der Bund gebeten darzulegen, warum er zum einen eine fehlende Elektrifizierung als Grundlage für Schienengüterverkehr und Schienenpersonenfernverkehr moniert, zum anderen eine elektrifizierte Variante trotz Anmeldung der Freistaaten Bayern und Thüringen nicht ins Kalkül gezogen hat.

### **3) Elektrifizierung von Strecken mit überwiegender SPNV-Anteil**

Im Übrigen stellt der Freistaat Bayern fest, dass gemäß der bestehenden Regularien des BVWP bundesweit eine Finanzierungslücke für die Elektrifizierung von langlaufenden Strecken besteht, auf denen hauptsächlich SPNV fährt, der zudem nicht selten ein von den Ländern bestellter Ersatzverkehr für von der DB AG aufgegebene Fernverkehrsrelationen ist.

Bayern mit einem Elektrifizierungsgrad von 52 % und zwei der größten deutschen Diesel-Inseln mit dem Allgäu und Nordostbayern ist von diesem Dilemma besonders stark betroffen. Dazu gehören die vom Bund bereits in der Grobbewertung verworfenen Elektrifizierungsmaßnahmen **Augsburg – Buchloe, Ulm – Oberstdorf und Buchloe – Lindau**.

Angesichts der umfangreichen Maßnahmen zur Stärkung der Elektromobilität im Straßenverkehr und der wichtigen Rolle des Verkehrs zur Erlangung der Klimaziele von Paris fordert der Freistaat Bayern den Bund daher auf, für diese Streckenausbauten Lösungen bei der Finanzierung zu finden und damit seiner grundgesetzlichen Aufgabe nachzukommen. Der schlichte Verweis auf erhöhte Regionalisierungsmittel und die LuFV-Anlage 8.7 erscheint in dieser Hinsicht nicht zielführend.