

Anfrage zum Plenum des Abgeordneten Hans Urban (GRÜ):

Welche Modernisierung der teils veralteten Signal- und Stellwerkstechnik stehen auf dem Oberlandnetz an, wie sieht der konkrete Bau- und Finanzierungsplan für die Elektrifizierung des Oberlandnetzes aus, wann bestellt die BEG den durchgehenden 30-Minuten-Takt auf dem Oberlandnetz?

Antwort des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr:

Für den Ausbau der DB-Schienenwege ist nach Maßgabe von Artikel 87e Absatz 4 Grundgesetz der Bund in der Finanzierungsverantwortung. Dies gilt auch für die Strecken Holzkirchen – Bayrischzell und Holzkirchen – Schaftlach - Lengries. Die Bahnstrecke Schaftlach – Tegernsee gehört der kommunalen Tegernsee-Bahn (TBG). Diese kann ihre Kosten für Infrastrukturausbauten auf die Infrastrukturnutzungsentgelte umlegen, die das vom Freistaat beauftragte Eisenbahnverkehrsunternehmen Bayerische Regiobahn (BRB) für die Nutzung der Gleise und der Stationen entrichtet. Die tatsächliche Priorisierung von Modernisierungsmaßnahmen ist unternehmerische Aufgabe der Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB und TBG.

Nach Angaben der DB sollen die Stellwerke Schliersee und Bayrischzell einschließlich der zugehörigen Signale voraussichtlich bis Ende 2021 erneuert werden. Hiermit geht auch die Modernisierung einiger technisch gesicherter Bahnübergänge zwischen Agatharied und Bayrischzell einher. Darüber hinaus strebt

die DB die Erneuerung weiterer Stellwerke im Oberland an. Seitens der TBG bestehen nach Kenntnisstand der Staatsregierung erste Überlegungen zur Erneuerung der Stellwerkstechnik.

Der Freistaat finanziert derzeit freiwillig und außerhalb seiner Zuständigkeit die Vorentwurfsplanung (Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI) für die Elektrifizierung des gesamten Oberlandnetzes. Ein Bau- und Finanzierungsplan für das Projekt wird in den Leistungsphasen 3-5 (Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanung) erstellt und liegt daher noch nicht vor. Ziel ist eine Inbetriebnahme möglichst bis Ende der 2020er Jahre.

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft bestellt den Schienenpersonennahverkehr in Abhängigkeit von der Nachfrage und der vorhandenen Kapazität der Infrastruktur. Sie hat die BRB beauftragt, ab 12/2020 den Halbstundentakt insbesondere am Wochenende erheblich auszuweiten. Eine noch weitergehende Ausweitung des Halbstundentakts würde weitere Ausbauten an der DB-Infrastruktur erfordern, für die derzeit noch keine Bundesmittel bereitstehen.