

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Bärbel Kofler, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, Ulrike Gottschalck, Angelika Graf (Rosenheim), Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Ewald Schurer, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Projekt Nr. 22: München–Mühldorf–Freilassing–Grenze Deutschland/Österreich

Die Ausbaustrecke München–Mühldorf–Freilassing–Grenze Deutschland/Österreich ist im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans für die Bundes-schienenwege mit Begegnungsabschnitten zwischen München und Tüßling enthalten. Im weiteren Bedarf des Bedarfsplans steht das Vorhaben, die gesamte Strecke durchgehend zweigleisig mit Elektrifizierung auszubauen.

Der Bund finanziert momentan den Vordringlichen Bedarf sowohl im Rahmen der konventionellen Haushaltsmittel als auch durch den zusätzlichen Mitteleinsatz der Konjunkturprogramme.

Laut Aussage des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sind für die Ausbaustrecke München–Mühldorf–Freilassing inklusive des Streckenabschnitts Mühldorf–Tüßling–Burghausen folgende Maßnahmen im Rahmen des Konjunkturpakets I realisierbar:

- die Innbrücke,
- die Planung des Abschnitts Mühldorf–Tüßling (ohne Innbrücke) und
- der Bau des elektronischen Stellwerks (ESTW) Burghausen mit kapazitätssteigernden Maßnahmen.

Hierfür wurde ein Gesamtinvestitionsvolumen in Höhe von 140 Mio. Euro veranschlagt. Zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG (DB AG) wurde die Finanzierbarkeit für die beiden Maßnahmen sowie die Finanzierbarkeit der Planung vereinbart. Laut DB Netz AG kann unter der Voraussetzung, dass das Bau-recht vorliegt, mit dem Bau an der Innbrücke ab dem Jahr 2010 und mit dem Bau im Abschnitt Mühldorf–Tüßling ab dem Jahr 2013 gerechnet werden.

Darüber hinaus sollen im Rahmen der Baustufe 1b die Begegnungsabschnitte Markt Schwaben–Hörlikofen und Obergeislbach–Thann–Matzbach–Dorfen realisiert werden, die hauptsächlich dem Schienenpersonennahverkehr nützen. Zwischen dem Bund, dem Freistaat Bayern und der DB AG bestand Konsens, dass eine vorgezogene Realisierung des zweigleisigen Ausbaus in diesen Bereichen den Einsatz von Nahverkehrsmitteln erfordert. Eine solche Realisierung käme daher aus Nahverkehrsmitteln nach Anlage 8.7 der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) infrage.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wann werden die Mittel durch den Freistaat Bayern und den Bund zur Verfügung gestellt?
2. Wann ist mit dem Baubeginn zu rechnen?
3. Falls keine Finanzierung durch den Freistaat Bayern erfolgt, werden dann Mittel aus dem vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, angekündigten Sonderprogramm West eingesetzt?
4. Teilt der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Ansicht des bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, dass die LuFV eine Komplementärfinanzierung von Bedarfsplanvorhaben mit Bestandsmitteln ausschließt?

Wenn ja, was bedeutet dies für die Finanzierung des Projekts?

5. Wann ist mit dem Baubeginn eines dritten Gleises in Freilassing zu rechnen, da die Finanzierung des Baus bereits von der alten Bundesregierung zugesagt wurde?
6. Wann ist mit der Fertigstellung und Inbetriebnahme des Gesamtprojekts zu rechnen?
7. Wie hoch veranschlagt die Bundesregierung die Kosten für die Nachrüstung der Strecke entsprechend der Baustufe 4 mit dem Zugsicherungssystem ETCS?

Berlin, den 25. November 2009

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion