

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Bärbel Kofler, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/86 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Ausbaustrecke München–Mühldorf–Freilassing–Grenze Deutschland/Österreich ist im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans für die Bundesschienenwege 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 Baurecht 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–Hörkofen 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.

1. Wann werden die Mittel durch den Freistaat Bayern und den Bund zur Verfügung gestellt?

Die Bundesregierung misst dem Vorhaben eine hohe Bedeutung bei. Dementsprechend stellt die Bundesregierung Mittel bereit für den Ausbau des zweigleisigen Begegnungsabschnitts Mühldorf–Ampfing. Weiterhin wird im Rahmen des Konjunkturprogramms der Ausbau zwischen Alt-Mühldorf und Tüßling geplant, und es wird mit dem Bau der Innbrücke begonnen. Die kapazitiven Engpässe im Abschnitt Tüßling–Burghausen werden mit der Realisierung des Elektronischen Stellwerks Burghausen mit Blockverdichtung sowie dem Bau eines Kreuzungsbahnhofs in Kastl aufgelöst. Auch die weiteren Begegnungsabschnitte haben für die Bundesregierung hohe Priorität.

Über die Bereitstellung von Landesmitteln entscheidet der Freistaat Bayern.

2. Wann ist mit dem Baubeginn zu rechnen?

Derzeit werden mit Mitteln der EU und Eigenmitteln der Deutschen Bahn AG (DB AG) die Vorplanungen für die Elektrifizierung der Bahnstrecken München–Freilassing und Tüßling–Burghausen sowie weiterer Begegnungsabschnitte der ersten Baustufe realisiert. Ergebnisse werden nach Angaben der DB AG ab Ende 2010 zu erwarten sein. Der Baubeginn für die o. g. sowie die weiteren Begegnungsabschnitte kann daher gegenwärtig noch nicht terminiert werden.

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?

Ein Sonderprogramm West hat der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nicht angekündigt.

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?

Die Bundesregierung kommentiert grundsätzlich nicht die Auffassung von Bundesländern.

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?

Die Bundesregierung strebt – unter Vorbehalt der Verfügbarkeit von Bundeshaushaltsmitteln – einen schnellstmöglichen Baubeginn an.

6. Wann ist mit der Fertigstellung und Inbetriebnahme des Gesamtprojekts zu rechnen?

Derzeit ist die Fertigstellung des Vollausbaus der Ausbaustrecke München–Mühldorf–Freilassing (–Grenze Deutschland/Österreich) nicht terminierbar.

7. Wie hoch veranschlagt die Bundesregierung die Kosten für die Nachrüstung der Strecke entsprechend der Baustufe 4 mit dem Zugsicherungssystem ETCS?

Im Rahmen der Realisierung von Neu- und Ausbaustrecken des Bedarfsplans erfolgt die Ausrüstung der Leit- und Sicherungstechnik mit dem Standard ETCS. Nach aktuellen Angaben der DB Netz AG werden grob geschätzt 45 Mio. Euro für die ETCS-Ausrüstung der Gesamtstrecke München–Mühl-dorf–Freilassing inklusiv der Stichstrecke Tüßling–Burghausen nach eigenen Kostensätzen veranschlagt.

