



Christian Bernreiter, MdL

Präsidentin
des Bayerischen Landtags
Frau Ilse Aigner, MdL
Maximilianeum
81627 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
P I-1312-4-4/327 B, 28.09.2026

Unser Zeichen
StMB-53-3544.6-5-2-13

München
21.10.2026

Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Dr. Markus Büchler (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) vom 28.09.2026 betreffend "Trassenbelegung und Kapazitätsstatus auf dem Streckenabschnitt Abzweigstelle Landl – Bad Endorf (Strecke Rosenheim – Salzburg) und Perspektiven für den SPNV im Chiemgau ("Chiemgau-Express")"

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu 1.: Auf welcher Datengrundlage und für welchen konkreten Referenzzeitraum wurde der in der BEMU-Studie (iRFP/BPV, Februar 2026) für den Abschnitt Abzweigstelle Landl – Bad Endorf genannte Qualitätsfaktor von 1,6 berechnet, und liegen der Staatsregierung bzw. der von ihr beauftragten Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) die zugrunde liegenden Berechnungen von DB InfraGO vor?

Nach Angabe der DB InfraGO AG wurde als Referenzzeitraum der Netzfahrplan 2025 (Gültigkeit: 15.12.2024 – 13.12.2025) unterstellt. Die Berechnungen und Datengrundlagen liegen der Staatsregierung nicht vor.

Zu 2.: Hat die Staatsregierung bzw. die BEG im Rahmen der Beauftragung und

Begleitung der BEMU-Studie die von DB InfraGO angegebene Kapazitätsbewertung für den Abschnitt Landl – Bad Endorf eigenständig überprüft oder plausibilisiert?

Nein.

Zu 3.: Ist der Staatsregierung bekannt, ob der zur Berechnung des Qualitätsfaktors herangezogene Referenzzeitraum in eine Phase mit Umleitungsverkehren (z. B. wegen der Generalsanierung Nürnberg–Regensburg) fiel, die zu einer nicht repräsentativen Auslastung geführt haben könnte?

Die Korridorsanierung Nürnberg – Regensburg erfolgte erst im Jahr 2026 und hatte damit auf den als Referenzzeitraum gewählten Netzfahrplan 2025 keine Auswirkungen. Über mögliche andere Umleitungsverkehre liegen der Staatsregierung keine Informationen vor.

Zu 4.: Beruht der genannte Qualitätsfaktor von 1,6 auf tatsächlich gefahrenen Zügen oder auf angemeldeten, ggf. nicht genutzten Trassen ("Leertrassen")? Ist der Staatsregierung bekannt, in welchem Umfang Leertrassen bei der Kapazitätsbewertung von DB InfraGO grundsätzlich einbezogen werden, und ist sie bereit, bei DB InfraGO auf eine Klarstellung bzw. auf eine Neuberechnung auf Basis tatsächlich gefahrener Züge hinzuwirken?

Nach Aussage der DB InfraGO AG wurden die zwischen den Zugangsberechtigten und der DB InfraGO AG für den Geltungszeitraum des jeweiligen Netzfahrplans vertraglich fixierten Trassenkapazitäten herangezogen. Zu beachten ist, dass im Netzfahrplan die Trassen des Gelegenheitsverkehrs nicht berücksichtigt sind, die insbesondere im Schienengüterverkehr einen relevanten Verkehrsanteil ausmachen. Eine Neuberechnung auf Basis tatsächlich gefahrener Züge ist aus Sicht der Staatsregierung nicht angezeigt, da signifikante Abweichungen von den im Netzfahrplan angemeldeten Trassen nicht zu erwarten sind.

Zu 5.: Ist der Staatsregierung bekannt, dass DB InfraGO AG mit E-Mail vom 19.08.2026 gegenüber dem Initiativkreis Chiemgau-Express bestätigt hat, dass der Abschnitt Abzweigstelle Landl – Bad Endorf nicht als überlasteter Schienenweg nach § 55 ERegG erklärt wurde?

Ja.

Zu 6.: Wie bewertet die Staatsregierung den Umstand, dass DB InfraGO eine Verlängerung der RB 52 nach Rosenheim mit einem Qualitätsfaktor von 1,6 begründet, ohne dass hierfür das gesetzlich vorgesehene Verfahren einer förmlichen Überlastungserklärung nach §§ 55, 58, 59 ERegG durchlaufen wurde?

Es handelt sich bei diesem Vorgehen um eine Entscheidung der DB InfraGO AG.

Zu 7.: Wann ist nach Kenntnis der Staatsregierung die Inbetriebnahme von ETCS (European Train Control System) auf den Abschnitten München (Haar) – Rosenheim, Knoten Rosenheim, Rosenheim – Prien am Chiemsee – Freilassing/Salzburg sowie Rosenheim – Kufstein konkret geplant?

Nach Auskunft der DB InfraGO AG stellt sich der aktuelle Planungsstand zu den einzelnen Abschnitten wie folgt dar:

München (Haar) – Rosenheim:

Die Inbetriebnahme von ETCS ist Ende 2031 geplant.

Rosenheim – Prien am Chiemsee – Freilassing/Salzburg:

Die Inbetriebnahme von ETCS ist für das Jahr 2030 avisiert.

Rosenheim – Kufstein:

Die ETCS-Ausrüstung im Abschnitt München – Rosenheim – Salzburg / Kufstein ist Teil des Großprojekts zur ETCS-Ausrüstung des ScanMed-Korridors, bei dem die Durchfahrbarkeit mit ETCS zwischen Hamburg und Salzburg bzw. Kufstein bis 2035 realisiert werden soll. Die Finanzierung der ETCS-Ausrüstung ist aufgrund laufender Verhandlungen zur LV InfraGO noch nicht gesichert.

Knoten Rosenheim:

Die ETCS-Ausrüstung im Knoten Rosenheim erfolgt schrittweise im Rahmen der ETCS-Streckenausrüstungen München (Haar) – Rosenheim sowie Rosenheim – Salzburg. Eine vollständige Durchfahrung des Knoten Rosenheim mit ETCS ist nach Inbetriebnahme des ETCS auf der Strecke Rosenheim – Kufstein möglich. Die vollständige Finanzierung der ETCS-Ausrüstung des Knoten Rosenheim

ist aufgrund laufender Verhandlungen zur LV InfraGO noch nicht abschließend gesichert.

Zu 8.a): Welche ETCS-vorbereitenden Maßnahmen werden im Rahmen der für Februar bis Juli 2027 geplanten Generalsanierung der Strecke Rosenheim – Salzburg auf dem Abschnitt Rosenheim–Prien durchgeführt?

Nach Auskunft der DB InfraGO AG werden im Rahmen der Korridorsanierung der Strecke Rosenheim – Salzburg im ersten Halbjahr 2027 die bestehenden elektronischen Stellwerke Bad Endorf und Prien durch neue, moderne Stellwerke ersetzt. Darüber hinaus werden Kabel, Achszähltechnik und Signale erneuert und damit die Voraussetzungen für eine nachgelagerte ETCS-Inbetriebnahme geschaffen.

Zu 8.b): Welche Kapazitäts- und Betriebsqualitätsverbesserungen erwartet die Staatsregierung durch die Einführung von ETCS auf dem Abschnitt Rosenheim – Prien im Vergleich zum heutigen Signalsystem, und in welchem zeitlichen Verhältnis steht dies zu dem von DB InfraGO genannten Zeithorizont für eine Neubewertung der RB-52-Verlängerung (Fertigstellung ABS 38 und Brenner-Nordzulauf)?

Die Staatsregierung erwartet durch die ETCS-Ausrüstung eine höhere Kapazität und eine bessere Betriebsqualität. Auf Wunsch der DB InfraGO AG soll die Neubewertung einer möglichen Verlängerung der RB 52 nach Rosenheim jedoch erst erfolgen, wenn die Fertigstellung der ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing und die Inbetriebnahme des Brenner-Nordzulaufs zeitlich absehbar sind.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Christian Bernreiter, MdL
Staatsminister