



Dr. Hans Reichhart

Präsidentin
des Bayer. Landtags
Frau Ilse Aigner, MdL
Maximilianeum
81627 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
PI/G-4255-3/427 B, 11.07.2019

Unser Zeichen
55-3555.6-1

München
16.08.2019

**Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Dr. Markus Böhler vom
10.07.2019 betreffend Reaktivierung von Eisenbahnstrecken**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

Vorbemerkung:

Erste Voraussetzung für den Beginn des Reaktivierungsprozesses ist das Vorliegen sämtlicher positiver, schriftlicher Gremienbeschlüsse für die Reaktivierung der Strecke durch die Aufgabenträger des ÖPNV. Darüber hinaus müssen folgende Reaktivierungskriterien, die in Bayern einheitlich gelten, erfüllt werden:

1. Eine Prognose, die vom Freistaat Bayern anerkannt wird, ergibt, dass eine Nachfrage von mehr als 1.000 Reisenden pro Werktag zu erwarten ist (1.000 Reisenden-Kilometer pro Kilometer betriebener Strecke).
2. Die Infrastruktur wird ohne Zuschuss des Freistaats in einen Zustand versetzt, der einen attraktiven Zugverkehr ermöglicht.

3. Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) ist bereit, die Strecke und die Stationen dauerhaft zu betreiben und berechnet hierfür Infrastrukturkosten, die das Niveau vergleichbarer Infrastruktur der Deutschen Bahn nicht übersteigen.
4. Die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) müssen sich vertraglich verpflichten, ein mit dem Freistaat Bayern abgestimmtes Buskonzept im Bereich der Reaktivierungsstrecke umzusetzen.

Die Staatsregierung hat für eine Reaktivierung von Bahnstrecken die oben genannten Kriterien entwickelt, die bayernweit einheitlich gehandhabt werden. Dem liegen sowohl ökonomische wie auch ökologische Überlegungen zugrunde. Beispielsweise liegen die Emissionen von Bussen bei nur 25 % gegenüber denen von Zügen.

Zuvor müssen sich die Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV im Wege von Grundsatzbeschlüssen ihrer Gremien für die Reaktivierung aussprechen, und zwar eingedenk aller damit verbundenen Folgen. Die Erfahrung zeigt, dass Reaktivierungen keineswegs überall auf Zustimmung stoßen. Für die Städte, Landkreise und Gemeinden entlang der Strecken bedeuten Reaktivierungen regelmäßig finanzielle Belastungen, insbesondere durch notwendige Ertüchtigungsmaßnahmen an bzw. im Umfeld von Bahnstationen sowie in Folge von Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen (Änderungen an Bahnübergängen). Außerdem kann es sein, dass die Umstrukturierung des Busliniennetzes hin zu einem Zubringerverkehr für die Schiene – wie es das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) vorsieht – zu finanziellen Mehrbelastungen beim ÖPNV-Aufgabenträger führt. Schließlich können auch Bürgerinnen und Bürger von Reaktivierungen negativ betroffen sein. So kann es für Wohnlagen zu einer Zunahme des Verkehrslärms von reaktivierten Bahnstrecken kommen, und für manchen Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs bedeutet eine Neuordnung des Liniennetzes auch längere Fahrzeiten und eine Notwendigkeit zum Umsteigen. Insbesondere bedarf es von Stadt und Landkreis als ÖPNV-Aufgabenträger eines klaren Bekenntnisses, dass auch im Falle etwaiger finanzieller Mehrbelastung das Busliniennetz als Zubringersystem für die Schiene neu strukturiert wird. Nur dann können bei der Potentialprognose für die Züge auch Fahrgäste in Ansatz gebracht wer-

den, die in größerer Entfernung zu den Bahnstationen wohnen bzw. arbeiten und mit dem allgemeinen ÖPNV zu den Bahnstationen befördert werden.

zu 1.: Wie stellt sich aus Sicht der Staatsregierung die Reaktivierungswürdigkeit der von VDV und Allianz pro Schiene oben genannten Strecken dar?

Die Strecken

- Gessertshausen – Langenneufnach
- Gunzenhausen – Wassertrüdingen
- Wolfratshausen – Geretsried

haben den oben genannten Reaktivierungsprozess positiv durchlaufen und sollen Ende 2022 (Gessertshausen – Langenneufnach) bzw. Ende 2024 (Gunzenhausen – Wassertrüdingen) reaktiviert werden. Die Strecke Wolfratshausen – Geretsried wird der Freistaat im Rahmen seines Programms „Bahnausbau Region München“ als Neubaustrecke für die S-Bahn durch die DB AG realisieren lassen. Die DB AG stellt in Abhängigkeit der Baurechtserlangung eine Inbetriebnahme für Ende 2028 in Aussicht.

Die Strecke

- Gotteszell – Viechtach
läuft derzeit im Probetrieb. Hierbei soll festgestellt werden, ob die vom Freistaat geforderten 1.000 Pkm/km-Streckenlänge erreicht werden.

Für die Strecken

- Volkach – Seligenstadt
- Dombühl – Wilburgstetten
- Türkheim – Ettringen

liegen dem Freistaat die oben genannten Gremienbeschlüsse vor. Der Reaktivierungsprozess wurde hier gestartet.

Für die Strecken

- Schongau – Landsberg
- Wiesau – Waldsassen – Bundesgrenze
- Wassertrüdingen – Nördlingen
- Passau – Freyung
- Pilsting – Absz. Elsenbach
- Endorf – Obing

- Wasserburg Stadt – Wasserburg Bf
- Saal – Kelheim
- Blankenstein – Marxgrün
- Eisfeld – Coburg
- Wilburgstetten – Nördlingen

liegen dem Freistaat keine bzw. nur unvollständige Gremienbeschlüsse vor. Der Reaktivierungsprozess konnte daher noch nicht gestartet werden.

Dies bedeutet, dass aus Sicht der Staatsregierung die Strecken Gessertshausen – Langenneufnach, Gunzenhausen – Wassertrüdingen und Wolfratshausen – Geretsried (in Form einer S-Bahn-Neubaustrecke) reaktivierungswürdig sind. Darüber hinaus haben die Strecken Volkach – Seligenstadt sowie Dombühl – Wilburgstetten die Hürde der 1.000 Pkm/km-Streckenlänge genommen und sind damit ebenfalls reaktivierungswürdig.

zu 2.: Welche vertiefenden Untersuchungen (Machbarkeitsstudien, Potenzialanalysen) liegen der Bewertung der Staatsregierung zugrunde?

zu 3.: Wie alt sind diese Untersuchungen?

zu 4.: Inwieweit sollten diese aktualisiert oder neu erstellt werden?

Aufgrund des sachlichen Zusammenhangs werden die Fragen 2., 3. und 4. gemeinsam beantwortet.

Zu den in der Antwort zu Frage 1 genannten fünf reaktivierungswürdigen Strecken liegen dem Freistaat Potentialanalysen vor. Da für die drei erstgenannten Strecken zwischenzeitlich die Reaktivierung für den SPNV entschieden ist, wurden keine Recherchen zum Alter der Potentialanalysen angestellt. Die aktuellste Potentialanalyse für die Strecke Volkach – Seligenstadt stammt von Juni 2019; die Potentialanalyse für die Strecke Dombühl – Wilburgstetten aus dem Jahr 2017. Da diese Untersuchungen noch sehr aktuell sind, wird keine Aktualisierung benötigt.

zu 5.: Warum hält die Staatsregierung am 2. Reaktivierungskriterium „Die Infrastruktur wird ohne Zuschuss des Freistaats in einen Zustand versetzt, die einen attraktiven Zugverkehr ermöglicht.“ fest, obwohl es dadurch u.U. zu Fehlallokatio-

nen kommen kann, da nur der Betrieb über Bestellentgelte (Zugkilometer), nicht jedoch die Investitionen in die Strecke selbst bezuschusst werden, was zu einem in einer Gesamtsicht unwirtschaftlichen Betrieb, der am Ende dem Steuerzahler wesentlich mehr Geld kostet als eigentlich nötig?

Die Zuständigkeit für die Finanzierung der Schieneninfrastruktur liegt nicht beim Freistaat. Laut Art. 87 e GG sind die Länder nur für den Betrieb des SPNV zuständig. Der Freistaat erwartet, dass die Region, aus der der Wunsch nach einer Reaktivierung kommt, die Infrastrukturfinanzierung über ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) stemmt. Der Beitrag des Freistaats liegt in der sogenannten Bestellgarantie. Dies bedeutet, dass der Freistaat über einen Zeitraum von zwölf Jahren garantiert, dass über ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ein regelmäßiger Verkehr, d.h. in der Regel 17 bis 19 Zugpaare pro Tag, bestellt werden. Vorgabe für das EIU ist es, einen Trassenpreis zu erheben, der nicht höher ist als der Trassenpreis der Deutschen Bahn. Gleiches trifft auf die Stationsgebühren zu. Diese Stationsgebühren müssen sich am Niveau der Gebühren der DB Station&Service für vergleichbare Stationskategorien orientieren. Bei den genannten Trassenpreisen handelt es sich um einen durchlaufenden Posten, d.h. die BEG finanziert über das EVU die vom EIU erhobenen Infrastrukturgebühren.

Was die Wirtschaftlichkeit angeht, wird es zu einer Reaktivierung nur dann kommen, wenn der Businessplan des EIU positiv ist. Es ist nicht nachvollziehbar, warum es bei dieser Vorgehensweise pauschal zu einer höheren Belastung der öffentlichen Hand kommen sollte.

zu 6.: Was spricht aus Sicht der Staatsregierung dagegen, Entflechtungsmittel oder Regionalisierungsmittel für Infrastrukturinvestitionen von zu reaktivierenden Strecken einzusetzen?

Die Regionalisierungsmittel stehen vorrangig für die Bestellung des Zugverkehrs zur Verfügung. Hinsichtlich der Zuständigkeit für Infrastrukturinvestitionen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen. Die Regionalisierungsmittel sind begrenzt. Jede zusätzliche Bindung an der einen Stelle kann zu Engpässen an anderer Stelle führen. Zudem sind Sanierungen nicht förderfähig. Der Geförderte muss die Nutzung für die Zweckbindungsdauer von 25 Jahren garantieren und eine Nutzen-

Kosten-Untersuchung muss die Förderwürdigkeit unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit belegen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dr. Hans Reichhart
Staatsminister