



## **Schriftliche Anfrage**

des Abgeordneten **Toni Schuberl BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
vom 16.09.2020

### **Interpretation des Beschlusses des Landkreises Passau zu einer Potenzialanalyse für die Ilztalbahn**

Der Ausschuss für Verkehr und Tourismus des Landkreises Passau hat am 12.11.2019 einstimmig der Durchführung einer Potenzialanalyse für die Reaktivierung der Ilztalbahn zugestimmt. Dieser Beschluss benennt auch die Interessen des Landkreises Passau, die auf Grundlage der Antworten des Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) auf einen Fragenkatalog der Region formuliert worden sind. Diese Interessen sind faktisch keine Einschränkungen der Zustimmung zur Potenzialanalyse, sondern geben den aktuell bestehenden gesetzlichen Status quo wieder. Dennoch interpretiert das StMB diesen Beschluss als eine Ablehnung der Potenzialanalyse.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Nummer 1 des Beschlusses des Verkehrsausschusses des Landkreises Passau lautet: „Dieser Beschluss des Ausschusses für Verkehr und Tourismus des Landkreises Passau basiert auf der Vorgabe des Freistaates Bayern, dass sich durch die Reaktivierung der Bahnstrecke Freyung – Passau die Verkehrssituation im Landkreis Passau insgesamt verbessern muss und dass gegen den Widerstand des Landkreises Passau keine Reaktivierung der SPNV Strecke Passau – Freyung betrieben wird.“ Eine Antwort der Staatsregierung auf die Fragen der Region vom 24.05.2019 lautet: „Grundsätzlich betreibt der Freistaat keine Reaktivierung von sich aus. Eine SPNV-Reaktivierung muss die Verkehrssituation insgesamt verbessern. Gegen den Widerstand der Region wird der Freistaat keine Reaktivierung durchführen.“ ... 5
  - 1.1 Sieht die Staatsregierung eine inhaltliche Abweichung zwischen der Aussage des StMB und der Formulierung des Beschlusses des Landkreises Passau? ..... 5
  - 1.2 Bleibt die Staatsregierung bei ihrer Aussage, dass die SPNV-Reaktivierung die Verkehrssituation insgesamt verbessern muss und dass gegen den Widerstand der Region keine Reaktivierung durchgeführt wird? ..... 5
  - 1.3 Wie müsste der Landkreis Passau Nr. 1 seines Beschlusses umformulieren, dass er den Kriterien des StMB für einen vorbehaltlosen Beschluss entspricht?..... 5
2. Nummer 2 des Beschlusses des Verkehrsausschusses des Landkreises Passau lautet: „Da vonseiten des Freistaates Bayern die konkreten Auswirkungen des Regelbetriebs der SPNV-Strecke Freyung – Passau (Ilztalbahn) auf das bestehende ÖPNV-Angebot und insbesondere die Schülerbeförderung im Landkreis Passau ohne eine Untersuchung nicht prognostiziert werden, stimmt der Landkreis Passau der Durchführung der sog. Potenzialanalyse auf Kosten des Freistaates Bayern und unter enger Einbindung des Landkreises Passau sowie der betroffenen Landkreisgemeinden zu. Vorgabe dieser Zustimmung ist jedoch, dass die Einhaltung der nachfolgenden Punkte 3. bis 6. durch das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr zugesichert wird.“ ..... 6
  - 2.1 Sieht die Staatsregierung eine inhaltliche Abweichung zwischen dem Beschluss des Landkreises Passau und den Vorgaben des StMB?..... 6

Hinweis des Landtagsamts: Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

- 2.2 Entspricht es der Realität, dass die konkreten Auswirkungen des Regelbetriebs der Ilztalbahn auf das bestehende ÖPNV-Angebot und insbesondere die Schülerbeförderung im Landkreis Passau nur aufgrund einer Untersuchung prognostiziert werden können und dass die Potenzialanalyse auf Kosten des Freistaates und unter enger Einbindung des Landkreises Passau sowie der betroffenen Landkreisgemeinden durchgeführt werde? ..... 6
- 2.3 Wie müsste der Landkreis Passau Nr. 2 seines Beschlusses umformulieren, dass er den Kriterien des StMB für einen vorbehaltlosen Beschluss entspricht?..... 6
3. Nummer 3 des Beschlusses des Verkehrsausschusses des Landkreises Passau lautet: „Nach Vorliegen des Ergebnisses der Potenzialanalyse und der Erkenntnisse zu den Auswirkungen auf das bestehende ÖPNV-Angebot und insbesondere auf den Schülerverkehr auf Grundlage der Schülerbeförderungsverordnung (SchBefV) und des Schulwegkostenfreiheitsgesetzes (SchKfrG) im Landkreis Passau erfolgt eine ergebnisoffene Prüfung, Bewertung und Beschlussfassung durch den Landkreis Passau, ob durch die Reaktivierung der SPNV-Strecke Freyung – Passau (Ilztalbahn) das bestehende ÖPNV-Angebot einschließlich des Schülerverkehrsangebots im Landkreis Passau tatsächlich wesentlich verbessert werden kann und die Interessen des Landkreises Passau sowie der Gemeinden nicht nachteilig beeinträchtigt werden. Dabei wird ein besonderes Augenmerk auf den Schülerverkehr und die Schulstruktur gerichtet. Die an der SPNV-Strecke Freyung – Passau (Ilztalbahn) liegenden Gemeinden im Landkreis Passau sind in den Prüfungs- und Entscheidungsprozess miteinzubeziehen.“ In einem Schreiben aus dem StMB vom 21.11.2018 heißt es: „Soweit durch eine Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs keine wesentliche Verbesserung, sondern eher Nachteile für die verkehrliche Gesamtsituation gesehen werden, kann und wird sich die Staatsregierung über die Beurteilung durch die Akteure vor Ort nicht hinwegsetzen.“ ..... 6
- 3.1 Sieht die Staatsregierung eine inhaltliche Abweichung zwischen dem Beschluss des Landkreises Passau und den Aussagen des StMB, wonach eine Reaktivierung Verbesserungen bringen müsse und dies von den Akteuren vor Ort mit beurteilt werde?..... 7
- 3.2 Entspricht es der Realität, dass die Auswirkungen auf das bestehende ÖPNV-Angebot erst durch die Potenzialanalyse erarbeitet werden, die Reaktivierung Verbesserungen bringen müsse und die Interessen des Landkreises Passau und der anliegenden Gemeinden in den Prüfungs- und Entscheidungsprozess einbezogen werden sollten? ..... 7
- 3.3 Wie müsste der Landkreis Passau Nr. 3 seines Beschlusses umformulieren, dass er den Kriterien des StMB für einen vorbehaltlosen Beschluss entspricht?..... 7
4. Nummer 4 des Beschlusses des Verkehrsausschusses des Landkreises Passau lautet: „Soweit sich aus der Potenzialanalyse aus der Sicht des Landkreises Passau und der betroffenen Gemeinden eine wesentliche Verbesserung des ÖPNV-Angebotes und des Schülerverkehrs im Landkreis Passau ergeben sollte und entsprechende Beschlussfassungen des Landkreises Passau und der betroffenen Gemeinden zur Weiterführung der Reaktivierungsbestrebungen der Bahnstrecke Freyung – Passau vorliegen, wird in einem nächsten Schritt über die Erstellung eines Infrastrukturgutachtens mit Ermittlung der Gesamtkosten für die Ertüchtigung der Infrastruktur entschieden. Für die Finanzierung des Gutachtens erwartet der Landkreis seitens des Freistaates Bayern eine Kostenbeteiligung in angemessener Höhe als Raum mit besonderem Handlungsbedarf.“ ..... 7
- 4.1 Sieht die Staatsregierung eine inhaltliche Abweichung zwischen dem Beschluss des Landkreises Passau und dem üblichen Ablauf und Vorgehen bei Reaktivierungen? ..... 7

- 4.2 Entspricht es dem üblichen Ablauf bei Reaktivierungen, dass nach einer grundsätzlichen positiven Willenserklärung zur Reaktivierung zuerst eine Potenzialanalyse durchgeführt wird, danach die Beschlussfassungen über eine ganz konkrete, in der Potenzialanalyse erarbeitete Reaktivierung getroffen werden und dann ein Infrastrukturgutachten zur Ermittlung der Gesamtkosten für die Ertüchtigung der Infrastruktur erstellt wird?..... 8
- 4.3 Wie müsste der Landkreis Passau Nr. 4 seines Beschlusses umformulieren, dass er den Kriterien des StMB für einen vorbehaltlosen Beschluss entspricht?..... 8
5. Nummer 5 des Beschlusses des Verkehrsausschusses des Landkreises Passau lautet: „Falls sich der Landkreis Passau und die betroffenen Gemeinden für die Erstellung eines Infrastrukturgutachtens aussprechen, erfolgt nach Vorliegen des Infrastrukturgutachtens und nach Feststellung der Gesamtkosten für die Ertüchtigung der Infrastruktur eine ergebnisoffene Prüfung, Bewertung und Beschlussfassung durch den Landkreis Passau sowie der betroffenen Landkreisgemeinden entlang der Strecke zum weiteren Vorgehen.“ Der damalige Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr Dr. Hans Reichhart betonte in einem Brief vom 10.01.2020: „Ich möchte an dieser Stelle nochmals betonen, dass der erforderliche Anstoß zur Einleitung eines Verfahrens zur Prüfung der Reaktivierung nicht die vorbehaltlose Verpflichtung des Landkreises zur Kostenübernahme ist, sondern die vorbehaltlose Anerkennung der vier Reaktivierungskriterien des Freistaates. Selbstverständlich kann der Landkreis, sollte sich im Laufe des Reaktivierungsverfahrens herausstellen, dass sich bspw. kein Investor für die Ertüchtigung der Infrastruktur findet, aus dem Verfahren aussteigen. Ein folgenloser Ausstieg ist erst dann nicht mehr möglich, wenn bereits vertragliche Verpflichtungen entstanden sind.“..... 8
- 5.1 Sieht die Staatsregierung eine inhaltliche Abweichung zwischen dem Beschluss des Landkreises Passau und der Aussage des damaligen Staatsministers Dr. Hans Reichhart? ..... 8
- 5.2 Entspricht es der Realität, dass die Gemeinden und der Landkreis Passau sich erst dann zur Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen verpflichten müssen, wenn sie wissen, was genau gebaut werden muss und was dies kosten wird? ..... 9
- 5.3 Wie müsste der Landkreis Passau Nr. 5 seines Beschlusses umformulieren, dass er den Kriterien des StMB für einen vorbehaltlosen Beschluss entspricht?..... 9
6. Nummer 6 des Beschlusses des Verkehrsausschusses des Landkreises Passau lautet: „Voraussetzung für die Einleitung weiterer Reaktivierungsschritte ist, dass sich der Freistaat Bayern und/oder ein Infrastrukturunternehmen in einer für den Landkreis Passau und den betroffenen kreisangehörigen Gemeinden angemessenen Höhe als Raum mit besonderem Handlungsbedarf finanziell an den Kosten zur Ertüchtigung der Infrastruktur beteiligt.“ Eine Antwort der Staatsregierung auf die Fragen der Region vom 24.05.2019 lautet: „Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen muss bereit sein, die Strecke und die Stationen dauerhaft zu betreiben und hierfür Infrastrukturkosten, die das Niveau vergleichbarer Infrastruktur der Deutschen Bahn nicht übersteigen, zu berechnen.“ In einer weiteren Antwort des StMB vom 31.07.2019 heißt es: „Inwieweit Kommunen bei Maßnahmen im Bahnhofsumfeld und bei Bahnübergangs-Maßnahmen als Straßenbaulastträger vom Freistaat gefördert werden können, ist im Einzelfall mit den Bezirksregierungen zu klären.“ ..... 9
- 6.1 Sieht die Staatsregierung eine inhaltliche Abweichung zwischen dem Beschluss des Landkreises Passau und den Antworten der Staatsregierung, wonach ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Finanzierung übernehmen kann und Infrastrukturmaßnahmen im Bahnhofsumfeld und bei Bahnübergängen durch den Freistaat gefördert werden können?..... 9
- 6.2 Entspricht es der Realität, dass ein Infrastrukturunternehmen die Gemeinden und den Landkreis bei den sie betreffenden Kosten unterstützen kann und dass es vom Freistaat Förderprogramme für diejenige Ertüchtigung der Infrastruktur gibt, die finanziell von Gemeinden und Landkreis zu tragen ist? ... 9

|     |   |    |
|-----|---|----|
| 6.3 | Wie müsste der Landkreis Passau Nr. 6 seines Beschlusses umformulieren, dass er den Kriterien des StMB für einen vorbehaltlosen Beschluss entspricht?.....  | 10 |
| 7.  | Der Verkehrsausschuss des Landkreises Passau hat am 12.11.2019 nach der Beschlussfassung über die Potenzialanalyse eine davon getrennte Resolution mit folgendem Wortlaut gefasst: „Der Ausschuss für Verkehr und Tourismus des Landkreises Passau fordert für die Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs im ländlichen Raum, den derzeit geltenden gesetzlichen Vorrang ‚Bahn vor Bus‘ zugunsten der Gleichwertigkeit von ‚Bus und Bahn‘ aufzugeben.“..... | 10 |
| 7.1 | Interpretiert die Staatsregierung diese Forderung als eine Anregung zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes oder als Ankündigung, sich selbst über geltendes Recht hinwegzusetzen?.....  | 10 |
| 7.2 | Inwieweit sieht die Staatsregierung den Beschluss über die Potenzialanalyse durch diese weitere Resolution beeinträchtigt?.....   | 10 |
| 7.3 | Kann sich nach Ansicht der Staatsregierung eine gesetzwidrige Resolution auf einen anderen Beschluss auswirken?.....  | 10 |

# Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr  
vom 15.10.2020

1. **Nummer 1 des Beschlusses des Verkehrsausschusses des Landkreises Passau lautet: „Dieser Beschluss des Ausschusses für Verkehr und Tourismus des Landkreises Passau basiert auf der Vorgabe des Freistaates Bayern, dass sich durch die Reaktivierung der Bahnstrecke Freyung – Passau die Verkehrssituation im Landkreis Passau insgesamt verbessern muss und dass gegen den Widerstand des Landkreises Passau keine Reaktivierung der SPNV Strecke Passau – Freyung betrieben wird.“ Eine Antwort der Staatsregierung auf die Fragen der Region vom 24.05.2019 lautet: „Grundsätzlich betreibt der Freistaat keine Reaktivierung von sich aus. Eine SPNV-Reaktivierung muss die Verkehrssituation insgesamt verbessern. Gegen den Widerstand der Region wird der Freistaat keine Reaktivierung durchführen.“**
- 1.1 **Sieht die Staatsregierung eine inhaltliche Abweichung zwischen der Aussage des StMB und der Formulierung des Beschlusses des Landkreises Passau?**

Die Formulierungen weichen voneinander ab. Die Aussage in der Antwort der Staatsregierung, dass der Freistaat grundsätzlich keine Reaktivierung von sich aus betreibt, findet sich nicht im Beschluss des Ausschusses für Verkehr und Tourismus des Landkreises Passau. Die Vorgabe, dass eine Reaktivierung für den Schienenpersonennahverkehr die Verkehrssituation insgesamt verbessern muss, bezieht sich zudem nicht nur auf den Landkreis Passau, sondern auf den Bereich der ganzen Strecke Passau – Freyung.

- 1.2 **Bleibt die Staatsregierung bei ihrer Aussage, dass die SPNV-Reaktivierung die Verkehrssituation insgesamt verbessern muss und dass gegen den Widerstand der Region keine Reaktivierung durchgeführt wird?**

Ja, die Reaktivierungskriterien gelten unverändert.

- 1.3 **Wie müsste der Landkreis Passau Nr. 1 seines Beschlusses umformulieren, dass er den Kriterien des StMB für einen vorbehaltlosen Beschluss entspricht?**

Der Landkreis Passau müsste die vier Reaktivierungskriterien ausnahmslos und vorbehaltlos anerkennen:

1. Eine Prognose, die vom Freistaat Bayern anerkannt wird, ergab, 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 Freistaates in einen Zustand versetzt, der einen attraktiven Zugverkehr ermöglicht.
3. Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen 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 allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs müssen sich vertraglich verpflichten, ein mit dem Freistaat Bayern abgestimmtes Buskonzept im Bereich der Reaktivierungsstrecke umzusetzen.

2. **Nummer 2 des Beschlusses des Verkehrsausschusses des Landkreises Passau lautet: „Da vonseiten des Freistaates Bayern die konkreten Auswirkungen des Regelbetriebs der SPNV-Strecke Freyung – Passau (Ilztalbahn) auf das bestehende ÖPNV-Angebot und insbesondere die Schülerbeförderung im Landkreis Passau ohne eine Untersuchung nicht prognostiziert werden, stimmt der Landkreis Passau der Durchführung der sog. Potenzialanalyse auf Kosten des Freistaates Bayern und unter enger Einbindung des Landkreises Passau sowie der betroffenen Landkreismunicipalitäten zu. Vorgabe dieser Zustimmung ist jedoch, dass die Einhaltung der nachfolgenden Punkte 3. bis 6. durch das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr zugesichert wird.“**
- 2.1 **Sieht die Staatsregierung eine inhaltliche Abweichung zwischen dem Beschluss des Landkreises Passau und den Vorgaben des StMB?**

Ja. Der Beschluss weicht von den Vorgaben des StMB ab. Die in der Antwort zu Frage 1.3 genannten Reaktivierungskriterien werden nicht ausnahmslos und vorbehaltlos anerkannt.

- 2.2 **Entspricht es der Realität, dass die konkreten Auswirkungen des Regelbetriebs der Ilztalbahn auf das bestehende ÖPNV-Angebot und insbesondere die Schülerbeförderung im Landkreis Passau nur aufgrund einer Untersuchung prognostiziert werden können und dass die Potenzialanalyse auf Kosten des Freistaates und unter enger Einbindung des Landkreises Passau sowie der betroffenen Landkreismunicipalitäten durchgeführt werde?**

Ja.

- 2.3 **Wie müsste der Landkreis Passau Nr. 2 seines Beschlusses umformulieren, dass er den Kriterien des StMB für einen vorbehaltlosen Beschluss entspricht?**

Grundlegende Voraussetzung für den Beginn des Reaktivierungsprozesses ist das Vorliegen sämtlicher positiver, schriftlicher Gremienbeschlüsse für die Reaktivierung der Strecke durch die Aufgabenträger des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs mit der vorbehaltlosen und ausnahmslosen Anerkennung der in der Antwort zu Frage 1.3 genannten Reaktivierungskriterien.

3. **Nummer 3 des Beschlusses des Verkehrsausschusses des Landkreises Passau lautet: „Nach Vorliegen des Ergebnisses der Potenzialanalyse und der Erkenntnisse zu den Auswirkungen auf das bestehende ÖPNV-Angebot und insbesondere auf den Schülerverkehr auf Grundlage der Schülerbeförderungsverordnung (SchBefV) und des Schulwegkostenfreiheitsgesetzes (SchKfrG) im Landkreis Passau erfolgt eine ergebnisoffene Prüfung, Bewertung und Beschlussfassung durch den Landkreis Passau, ob durch die Reaktivierung der SPNV-Strecke Freyung – Passau (Ilztalbahn) das bestehende ÖPNV-Angebot einschließlich des Schülerverkehrsangebots im Landkreis Passau tatsächlich wesentlich verbessert werden kann und die Interessen des Landkreises Passau sowie der Gemeinden nicht nachteilig beeinträchtigt werden. Dabei wird ein besonderes Augenmerk auf den Schülerverkehr und die Schulstruktur gerichtet. Die an der SPNV-Strecke Freyung – Passau (Ilztalbahn) liegenden Gemeinden im Landkreis Passau sind in den Prüfungs- und Entscheidungsprozess miteinzubeziehen.“ In einem Schreiben aus dem StMB vom 21.11.2018 heißt es: „Soweit durch eine Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs keine wesentliche Verbesserung, sondern eher Nachteile für die verkehrliche Gesamtsituation gesehen werden, kann und wird sich die Staatsregierung über die Beurteilung durch die Akteure vor Ort nicht hinwegsetzen.“**

**3.1 Sieht die Staatsregierung eine inhaltliche Abweichung zwischen dem Beschluss des Landkreises Passau und den Aussagen des StMB, wonach eine Reaktivierung Verbesserungen bringen müsse und dies von den Akteuren vor Ort mit beurteilt werde?**

Ja, der Beschluss weicht inhaltlich von der Aussage des StMB ab, da die ausnahmslose und vorbehaltlose Anerkennung der vier Reaktivierungskriterien fehlt.

**3.2 Entspricht es der Realität, dass die Auswirkungen auf das bestehende ÖPNV-Angebot erst durch die Potenzialanalyse erarbeitet werden, die Reaktivierung Verbesserungen bringen müsse und die Interessen des Landkreises Passau und der anliegenden Gemeinden in den Prüfungs- und Entscheidungsprozess einbezogen werden sollten?**

Grundlegende Voraussetzung für den Beginn des Reaktivierungsprozesses ist das Vorliegen sämtlicher positiver, schriftlicher Gremienbeschlüsse für die Reaktivierung der Strecke durch die Aufgabenträger des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs mit der vorbehaltlosen und ausnahmslosen Anerkennung der vier Reaktivierungskriterien. Darunter auch das vierte Kriterium: „Die Aufgabenträger des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs müssen sich vertraglich verpflichten, ein mit dem Freistaat Bayern abgestimmtes Buskonzept im Bereich der Reaktivierungsstrecke umzusetzen.“

Die Potenzialuntersuchung kann auch parallel zur Erstellung eines neuen Buskonzepts erfolgen. Letztlich muss aber ein fertiges und belastbares Buskonzept gefunden werden. An dieser Stelle können die Interessen des Landkreises Passau eingebracht werden.

Je eher ein solches Konzept gelingt, umso früher kann eine abschließende Potenzialprognose von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft erstellt werden.

**3.3 Wie müsste der Landkreis Passau Nr. 3 seines Beschlusses umformulieren, dass er den Kriterien des StMB für einen vorbehaltlosen Beschluss entspricht?**

Der Landkreis Passau müsste die in der Antwort zu Frage 1.3 genannten vier Reaktivierungskriterien ausnahmslos und vorbehaltlos anerkennen.

**4. Nummer 4 des Beschlusses des Verkehrsausschusses des Landkreises Passau lautet: „Soweit sich aus der Potenzialanalyse aus der Sicht des Landkreises Passau und der betroffenen Gemeinden eine wesentliche Verbesserung des ÖPNV-Angebotes und des Schülerverkehrs im Landkreis Passau ergeben sollte und entsprechende Beschlussfassungen des Landkreises Passau und der betroffenen Gemeinden zur Weiterführung der Reaktivierungsbestrebungen der Bahnstrecke Freyung – Passau vorliegen, wird in einem nächsten Schritt über die Erstellung eines Infrastrukturgutachtens mit Ermittlung der Gesamtkosten für die Ertüchtigung der Infrastruktur entschieden. Für die Finanzierung des Gutachtens erwartet der Landkreis seitens des Freistaates Bayern eine Kostenbeteiligung in angemessener Höhe als Raum mit besonderem Handlungsbedarf.“**

**4.1 Sieht die Staatsregierung eine inhaltliche Abweichung zwischen dem Beschluss des Landkreises Passau und dem üblichen Ablauf und Vorgehen bei Reaktivierungen?**

Ja, auf die vorherigen Aussagen zu den notwendigen Voraussetzungen wird verwiesen. Darüber hinaus gewährt der Freistaat keine Kostenbeteiligung bei der Finanzierung eines Gutachtens zur Ermittlung der Gesamtkosten der Instandsetzung der Infrastruktur.

**4.2 Entspricht es dem üblichen Ablauf bei Reaktivierungen, dass nach einer grundsätzlichen positiven Willenserklärung zur Reaktivierung zuerst eine Potenzialanalyse durchgeführt wird, danach die Beschlussfassungen über eine ganz konkrete, in der Potenzialanalyse erarbeitete Reaktivierung getroffen werden und dann ein Infrastrukturgutachten zur Ermittlung der Gesamtkosten für die Ertüchtigung der Infrastruktur erstellt wird?**

Entsprechend den vorherigen Ausführungen sind grundsätzlich positive Willenserklärungen allein nicht ausreichend. Erforderlich ist hingegen die vorbehaltlose und ausnahmslose Anerkennung der vier Reaktivierungskriterien. Danach erstellt die Bayerische Eisenbahngesellschaft üblicherweise eine Potenzialprognose. Falls diese die geforderten 1000 Reisenden-Kilometer pro Kilometer betriebener Strecke ausweist oder übertrifft, müssen die verbleibenden drei Reaktivierungskriterien unter der Federführung der Region abgearbeitet werden. Die von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft zu bestellenden Verkehrsleistungen für die Reaktivierung stehen jeweils unter Gremiovorbehalt.

Zusätzlich ist eine Ausfallbürgschaft des Infrastrukturunternehmens erforderlich. Damit die Bayerische Eisenbahngesellschaft Schienenpersonennahverkehrsleistungen mit dem notwendigen Vorlauf bestellen kann, muss zudem sichergestellt werden, dass die Infrastruktur zu dem Zeitpunkt der vereinbarten Betriebsaufnahme fertiggestellt ist. Deshalb ist es notwendig, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, beziehungsweise ein finanzstarker Dritter, sich rechtsverbindlich verpflichtet, die Bayerische Eisenbahngesellschaft von Ansprüchen des Eisenbahnverkehrsunternehmens aus dem Verkehrsvertrag freizustellen, wenn die von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft bestellten Verkehrsleistungen nicht gefahren werden können, weil die geplante Infrastruktur nicht fristgerecht fertiggestellt wird.

**4.3 Wie müsste der Landkreis Passau Nr. 4 seines Beschlusses umformulieren, dass er den Kriterien des StMB für einen vorbehaltlosen Beschluss entspricht?**

Der Landkreis Passau müsste die in der Antwort zu Frage 1.3 genannten vier Reaktivierungskriterien ausnahmslos und vorbehaltlos anerkennen.

**5. Nummer 5 des Beschlusses des Verkehrsausschusses des Landkreises Passau lautet: „Falls sich der Landkreis Passau und die betroffenen Gemeinden für die Erstellung eines Infrastrukturgutachtens aussprechen, erfolgt nach Vorliegen des Infrastrukturgutachtens und nach Feststellung der Gesamtkosten für die Ertüchtigung der Infrastruktur eine ergebnisoffene Prüfung, Bewertung und Beschlussfassung durch den Landkreis Passau sowie der betroffenen Landkreisgemeinden entlang der Strecke zum weiteren Vorgehen.“ Der damalige Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr Dr. Hans Reichhart betonte in einem Brief vom 10.01.2020: „Ich möchte an dieser Stelle nochmals betonen, dass der erforderliche Anstoß zur Einleitung eines Verfahrens zur Prüfung der Reaktivierung nicht die vorbehaltlose Verpflichtung des Landkreises zur Kostenübernahme ist, sondern die vorbehaltlose Anerkennung der vier Reaktivierungskriterien des Freistaates. Selbstverständlich kann der Landkreis, sollte sich im Laufe des Reaktivierungsverfahrens herausstellen, dass sich bspw. kein Investor für die Ertüchtigung der Infrastruktur findet, aus dem Verfahren aussteigen. Ein folgenloser Ausstieg ist erst dann nicht mehr möglich, wenn bereits vertragliche Verpflichtungen entstanden sind.“**

**5.1 Sieht die Staatsregierung eine inhaltliche Abweichung zwischen dem Beschluss des Landkreises Passau und der Aussage des damaligen Staatsministers Dr. Hans Reichhart?**

Ja. Der Beschluss weicht von der Aussage von Herrn Staatsminister a. D. Dr. Hans Reichhart ab, unter anderem, weil die vorbehaltlose und ausnahmslose Anerkennung der vier Reaktivierungskriterien fehlt.



**5.2 Entspricht es der Realität, dass die Gemeinden und der Landkreis Passau sich erst dann zur Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen verpflichten müssen, wenn sie wissen, was genau gebaut werden muss und was dies kosten wird?**

Ja, sämtliche verbindlichen Vereinbarungen mit Kostenfolgen können erst nach Vorliegen aller Untersuchungsergebnisse getroffen werden. Erst dann wird auch die endgültige Entscheidung zur Reaktivierung erfolgen.

**5.3 Wie müsste der Landkreis Passau Nr. 5 seines Beschlusses umformulieren, dass er den Kriterien des StMB für einen vorbehaltlosen Beschluss entspricht?**

Der Landkreis Passau müsste die in der Antwort zu Frage 1.3 genannten vier Reaktivierungskriterien ausnahmslos und vorbehaltlos anerkennen.

**6. Nummer 6 des Beschlusses des Verkehrsausschusses des Landkreises Passau lautet: „Voraussetzung für die Einleitung weiterer Reaktivierungsschritte ist, dass sich der Freistaat Bayern und/oder ein Infrastrukturunternehmen in einer für den Landkreis Passau und den betroffenen kreisangehörigen Gemeinden angemessenen Höhe als Raum mit besonderem Handlungsbedarf finanziell an den Kosten zur Ertüchtigung der Infrastruktur beteiligt.“ Eine Antwort der Staatsregierung auf die Fragen der Region vom 24.05.2019 lautet: „Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen muss bereit sein, die Strecke und die Stationen dauerhaft zu betreiben und hierfür Infrastrukturkosten, die das Niveau vergleichbarer Infrastruktur der Deutschen Bahn nicht übersteigen, zu berechnen.“ In einer weiteren Antwort des StMB vom 31.07.2019 heißt es: „Inwieweit Kommunen bei Maßnahmen im Bahnhofsumfeld und bei Bahnübergangs-Maßnahmen als Straßenbaulastträger vom Freistaat gefördert werden können, ist im Einzelfall mit den Bezirksregierungen zu klären.“**

**6.1 Sieht die Staatsregierung eine inhaltliche Abweichung zwischen dem Beschluss des Landkreises Passau und den Antworten der Staatsregierung, wonach ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Finanzierung übernehmen kann und Infrastrukturmaßnahmen im Bahnhofsumfeld und bei Bahnübergängen durch den Freistaat gefördert werden können?**

Ja. Grundlegende Voraussetzung für den Beginn des Reaktivierungsprozesses ist das Vorliegen sämtlicher positiver, schriftlicher Gremienbeschlüsse für die Reaktivierung der Strecke durch die Aufgabenträger des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs, mit denen die in der Antwort zu Frage 1.3 aufgeführten vier Reaktivierungskriterien, die in Bayern einheitlich gelten, vorbehaltlos und ausnahmslos anerkannt werden.

Die Aussage zur Förderung durch den Freistaat bezieht sich nur auf Kommunen als Straßenbaulastträger bei Maßnahmen im Bahnhofsumfeld und bei Bahnübergangsmaßnahmen. Darüber hinaus gewährt der Freistaat keine Kostenbeteiligung bei der Finanzierung eines Gutachtes zur Ermittlung der Gesamtkosten der Instandsetzung der Infrastruktur.

**6.2 Entspricht es der Realität, dass ein Infrastrukturunternehmen die Gemeinden und den Landkreis bei den sie betreffenden Kosten unterstützen kann und dass es vom Freistaat Förderprogramme für diejenige Ertüchtigung der Infrastruktur gibt, die finanziell von Gemeinden und Landkreis zu tragen ist?**

Nein.

**6.3 Wie müsste der Landkreis Passau Nr. 6 seines Beschlusses umformulieren, dass er den Kriterien des StMB für einen vorbehaltlosen Beschluss entspricht?**

Der Landkreis Passau müsste die in der Antwort zu Frage 1.3 genannten vier Reaktivierungskriterien ausnahmslos und vorbehaltlos anerkennen.

**7. Der Verkehrsausschuss des Landkreises Passau hat am 12.11.2019 nach der Beschlussfassung über die Potenzialanalyse eine davon getrennte Resolution mit folgendem Wortlaut gefasst: „Der Ausschuss für Verkehr und Tourismus des Landkreises Passau fordert für die Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs im ländlichen Raum, den derzeit geltenden gesetzlichen Vorrang ‚Bahn vor Bus‘ zugunsten der Gleichwertigkeit von ‚Bus und Bahn‘ aufzugeben.“**

**7.1 Interpretiert die Staatsregierung diese Forderung als eine Anregung zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes oder als Ankündigung, sich selbst über geltendes Recht hinwegzusetzen?**

Es gilt das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern, das die Rückgratfunktion der Schiene in den Vordergrund stellt. Diesbezügliche Änderungen der gesetzlichen Regelungen sind derzeit nicht geplant.

**7.2 Inwieweit sieht die Staatsregierung den Beschluss über die Potenzialanalyse durch diese weitere Resolution beeinträchtigt?**

**7.3 Kann sich nach Ansicht der Staatsregierung eine gesetzwidrige Resolution auf einen anderen Beschluss auswirken?**

Beschlüsse, die sich inhaltlich widersprechen, lassen keinen eindeutigen Schluss auf den tatsächlichen Willen zu.